Expertiseteam
Openbare Ruimte & Mobiliteit

Advies
24 juli 2025

Project: De Venser

expertiseteam.orm@amsterdam.nl – Hugo Kuiper, Jihane Elmarzkioui & Matthijs Tromp

Advies gericht aan: **Arnold van Loenhout / Jorien Spanjaard**

Het definitieve advies van het Expertiseteam wordt betrokken bij de verplichte finale toets door het Toetsteam OR&M.
Zie voor meer informatie: https://intranet.amsterdam.nl/kennis-beleid/ruimte-economie/verkeer-openbareruim/toetsteam-openbare-ruimte-mobiliteit-(or/
Een Expertiseteam-advies heeft als doel om handvatten te geven voor het maken en onderbouwen van keuzes binnen projecten. Het Expertiseteam is geen besluitvormend orgaan en heeft geen 'vetorecht'.
Een Expertiseteam-advies is nooit te veralgemeniseren tot beleid en altijd alléén geldig voor het betreffende project/locatie.

Vraag

Voorafgaand aan het vaststellen het stedenbouwkundigplan, is het project bij het Expertiseteam langsgeweest. Nu wordt het voorlopig ontwerp openbare ruimte voor sloop- en nieuwbouwproject de Venser bij het Expertiseteam voorgelegd. Het project gaat nu het vaststellingstraject in voor het voorlopig ontwerp en wil dit ter kennisname en advisering voorleggen aan het Expertiseteam. Het project heeft een plankaart, profielen en beknopt boekwerk met themakaarten – waaronder ook beplanting en bomen- meegestuurd.

Het project heeft enkele specifieke vragen:

1) In het plan wordt **elk type beplantingsconcept** toegepast. Het verzoek om mee te kijken en te adviseren of dit past op de locaties waar deze nu gepland zijn.
2) Op de groenstrook gelegen aan de Bretanostraat wordt gekozen voor het Bosvloer **beplantingsconcept**. Vraag is of deze beplanting op deze locatie niet te veel licht krijgt en of er een manier is om dit in de tussentijd op te lossen, tot de bomen voldoende volume hebben.
3) Het project heeft in het plan een **fietsstraat** opgenomen. Dit blijft vooralsnog een voornemen, voor het vervolg wil het project dit concreet gaan maken. Wat is een logische volgende stap en wie kan het project daarvoor betrekken?
4) Het project heeft in het plan nu **fietsnietjes** toegepast. Het project vraagt zich af of er niet op bepaalde locaties, zoals rondom het plein, beter fietsvakken geplaatst kunnen worden. In eerder advies is aangeven overal vakken te realiseren maar het project denkt dat het per plek uitmaakt wat er toegepast kan worden. Graag hier nog eens het gesprek over voeren.
5) Norm voor **scooter parkeren** wordt niet gehaald (+- 20 te weinig). Vraag is hoe relevant deze plekken nog zijn met de komst van elektrische fietsen (fatbikes) en of deze norm niet anders ingevuld dient te worden.

Advies

Het Expertiseteam heeft de gestelde vragen doorgenomen en beantwoordt deze hieronder. Bij de antwoorden per vraag zijn ook de andere opmerkingen en adviezen van het Expertiseteam, die ongeveer bij dit thema horen, ondergebracht in het antwoord.

1) Het lijkt erop dat het project **alle beplantingsconcepten** heeft toegepast. Mogelijk is het niet nodig om alle concepten toe te passen en dit kan het project heroverwegen. Het toepassen van verschillende typen groen is prima. Stem dit verder af met Katrina.
2) Bij het ontwerp van de groenstrook aan de Bretanostraat, waar gekozen is voor het Bosvloer **beplantingsconcept**, zijn er enkele aandachtspunten die aandacht verdienen. Het is inderdaad een uitdaging dat de bomen in het begin nog onvoldoende schaduw geven voor de bosvloer daaronder. Kijk naar de ligging van de gebouwen en de plekken waar de zon het meest schijnt de komende jaren en kijk of je een mix van beplantingsconcepten kan toepassen om hierop in te spelen.

   Het A1A1 smalle plantvak lijkt in de huidige vorm niet goed beheerbaar. Om onderhoudsproblemen te voorkomen, adviseert het Expertiseteam om dit plantvak te verharden. Voor het F-F plantvak is het belangrijk om dit zo veel mogelijk horizontaal aan te leggen, zodat het beheer eenvoudiger wordt.

   Wat betreft de plantvakken tussen de parkeerhavens lijkt er onvoldoende ruimte te zijn om veilig in- en uit te stappen. Om dit probleem op te lossen, adviseert het Expertiseteam om een uitstaprand of uitstapstrook te creëren, zodat gebruikers veilig gebruik kunnen maken van de parkeerplaatsen.In profiel A-A' valt op dat de groenstrook tussen het schuine parkeren niet goed beheerbaar lijkt. Advies om dit te bespreken met beheer en te overwegen om hier een strook te verharden. In profiel C-C' ligt het plantvak lager, mogelijk bedoeld als waterberging. Als dit inderdaad de functie is, moet worden afgestemd hoe het vak goed beheerd kan worden. Zijn er bijvoorbeeld afspraken met beheer over het gebruik van draagbare machines, of is er een inrijmogelijkheid voor grotere machines? Het ontbreken van hellingbanen in sommige vakken maakt de bereikbaarheid van de hoeken bovendien lastig.Daarnaast is de hemelwaterafstroomkaart op dit moment onduidelijk. Het is niet helder waar het water naartoe stroomt, wat risico's kan opleveren voor wateroverlast of drainageproblemen. Dit vraagt om verduidelijking en verdere uitwerking.

   Tot slot valt in profielen E-E' en F-F' op dat het maaiveld de ene keer omhoog en de andere keer omlaag gaat. Het is onduidelijk wat hiervoor de reden is, en dit vraagt om verdere toelichting. Het Expertiseteam raadt aan om deze punten verder te bespreken en af te stemmen met de betrokken partijen, zodat het ontwerp niet alleen functioneel is, maar ook goed beheerd kan worden.

3) Het is een drukke fietsverbinding naar het metrostation, waar momenteel een fiets- en brompad ligt. Programma Fiets heeft de ambitie om hier een **fietsstraat** van te maken, wat een gezamenlijke ambitie lijkt te zijn. Het besluit over een fietsstraat kan ondersteund worden met het 'Afwegingskader: Fietsstraten, fietspaden & fietsstroken'. Het Expertiseteam ondersteunt dit idee en adviseert om bij het ontwerp voor de fietsstraat gebruik te maken van het Handboek Rood. Daarnaast is het advies om rekening te houden met een aantal aandachtspunten. De huidige aansluiting is onhandig; de hoek zorgt voor een onlogische kruising, waardoor fietsers en bromfietsers elkaar in de weg kunnen zitten. Het is aan te raden om de kruising recht tegenover elkaar te leggen.

   Daarnaast zijn er nu inritten zonder complete inritconstructie. Omdat dit een erftoegangsweg (etw) is en geen erf, is het belangrijk om een inritconstructie te realiseren die

de fietsstraat en de etw van elkaar scheidt. Zorg hierbij voor duidelijk voorrangsregels en hiermee een comfortabele doorlopende fietsroute. Leg de inrit zo aan dat de looproute doorgaat op gelijke hoogte. Dit zorgt voor een logische en veilige overgang voor voetgangers.

Voor de fietsstraat in de Berthold Brechtstraat is het advies om de parkeervakken extra diep te maken, een bredere band van 28-30 cm toe te passen in plaats van 13-15 cm, en een rollaag te gebruiken in plaats van een molgoot (zie paragraaf 4.4.2 van Handboek Rood).

Een breedte van 5 meter voor de fietsstraat is aan de krappe kant. Advies is om meer tellingen uit te voeren en te kijken hoe de fietsstraat op deze plek het beste kan worden toegepast. Om de snelheid van auto's te remmen, wordt geadviseerd om meer drempels toe te passen.

Bij de inrichting van de openbare ruimte rondom de Berthold Brechtstraat, Brentanostraat, Boris Pasternakstraat en Barbusselaan zijn er enkele aandachtspunten. De rijbaan is nu 4,50 meter in het ontwerp. Voor de plekken met schuinparkeren is het advies om een rijbaan van 3,85 aan te houden. De schuinparkeervakken van 4,00 meter zijn onvoldoende en moeten minimaal 4,75 meter zijn. Voor de plekken met haaksparkeren is 4,50 meter niet breed genoeg. Daar moet de weg breder. Parkeervakken van 2 meter breed zijn te krap. Het advies is om minimaal 2,10 meter aan te houden en bij haaks en schuinparkeren te verbreden naar 2,50 meter. Bij haaks en schuinparkeren is een band noodzakelijk. Zorg ook voor en aantal plekken die breed genoeg zijn voor gehandicaptenparkeren in de openbare ruimte.

Er worden verschillende parkeersystemen toegepast: modern zonder tussenband langs de Berthold Brechtstraat, klassiek 2 langs de Brentanostraat, en onduidelijkheid over de Boris Pasternakstraat. In de Barbusselaan lijkt een band voor de parkeervakken op de overzichtstekening aanwezig, maar ontbreekt deze op de doorsnedetekening. Vanuit de Puccinimethode heeft modern parkeren de voorkeur (zie hoofdstuk 4 van Handboek Rood). Als klassieke varianten (hoofdstuk 16) worden gebruikt, moet dit goed worden onderbouwd. Zorg voor consistentie in parkeersystemen en onderbouw de afwijkingen goed.

Zorg er bij het plein voor dat ook door middel van de verharding duidelijk is waar de auto wel en niet mag komen. Daarnaast is er een parkeerkoffer naast het plein. Het Expertiseteam adviseert dit te heroverwegen en te kijken of deze parkeerplaatsen ook anders kunnen worden ingepast.

De plantvakken moeten los liggen van rijbanen en parkeerstroken om uitstappen mogelijk te maken en om groen dat groeit over de rijbaan te voorkomen. De lengte mag maximaal 15 meter zijn om te voorkomen dat er doorheen wordt gelopen. Langs de Berthold Brechtstraat zijn de vakken te lang, maar verder goed geplaatst. Voor de Brentanostraat en Barbusselaan geldt hetzelfde advies: leg de vakken los van de rijbaan en zorg voor voldoende uitstapruimte.

Bij verhoogde en verlaagde plantvakken kan de Solids&Seats-lijn van Struyk Verwo worden gebruikt, met zichtzijden voorzien van een deklaag Uitgewassen Amsterdam.

4) Voor bezoekers is het belangrijk dat er genoeg plekken zijn om fietsen te parkeren, bij voorkeur in fietsvakken met soms de toevoeging van een fietsnietje. Dit is afhankelijk van de locatie en hoe de ruimte daar wordt gebruikt. Maak hierbij gebruik van de plaatsingscriteria voor fietsparkeren en de geldende normen. Voor bewoners is inpandige **fietsparkeerruimte** wenselijk om de openbare ruimte te ontlasten. De nieuwe Amsterdamse fietsenrekken zijn ook een optie en kunnen per plek worden overwogen om het parkeren van fietsen beter in te kaderen.

5) Het project heeft volgens de norm 72 **scooterparkeerplaatsen** nodig, maar komt momenteel 20 plekken tekort. Een mogelijke oplossing is om in de bestaande vakken meer te mixen met andere soorten voertuigen, zoals elektrische fietsen of fatbikes.

   Op dit moment is er geen duidelijk kennisplatform of voldoende informatie over de impact van elektrische fietsen en fatbikes op het aantal scooters. Zonder concrete data kan niet worden aangenomen dat fatbikes leiden tot minder scooters. Het is daarom aan te raden om dit verder te onderzoeken, bijvoorbeeld door contact op te nemen met Saskia van Dijk. De komende periode komt een LEV-kader (Licht Elektrisch Vervoer) wat hier meer duidelijk in moet geven. Dit kader kan van invloed kan zijn op het gebruik van de parkeervakken.

   Daarnaast kunnen de 'Nota Parkeernormen 2018' en de 'Plaatsingscriteria Fietsparkeren' worden geraadpleegd om te bepalen hoe de parkeervoorzieningen het beste kunnen worden ingericht. Tot slot kan worden overwogen om fietsnietjes toe te voegen aan scootervakken, omdat deze kunnen helpen beschadigingen te voorkomen.