

Nieuws uit 1018 - Buurtorganisatie 1018

October 2023



In deze October 2023 editie:

- [Petersburgjournaal #28, september 2023](#)
- [Het septembernummer van 1018-Magazine is uit](#)
- [Oosterkerk gaat verduurzamen](#)
- [Wergroep Blackspots: “Geen stoplichten bij Oosterkerk want dat creëert onveiligheid.”](#)
- [SDC wil onderbouwing van veiligheid fietspad Dijkgracht Oost](#)
- [Diamantbewerkersbrug later terug](#)
- [Bomen op de Eilandenboulevard gekapt](#)
- [Freerunners geven demonstratie in Weesperbuurt](#)
- [Op Oostenburg-Noord: geen voorrang voor jongeren uit de buurt](#)
- [Inschrijving jongeren- en seniorenwoningen Oostenburg geopend](#)

In de vorige nieuwsbrief ging er wat mis met de column, daarom nu nogmaals met de goede tekst.



Een stinkend rijke, arme stad

U weet toch dat Nederland een belastingparadijs voor (internationale) bedrijven is? Amsterdam is extra aantrekkelijk vanwege haar hoogopgeleide burgers die niet terug schrikken voor een huur van boven de € 2000. Het aantal SUV's in mijn straat groeit gestaag.

Wat helaas ook gestaag groeit, is het aantal kinderen dat leeft onder de armoedegrens en niet mee kan doen aan allerlei activiteiten op school. *Stichting Leergeld* die ouders bijspringt (bijv voor fiets, laptop, bijles, muziek- en sportactiviteiten) ziet het aantal aanvragen dit jaar verdubbelen. En ik weet dat steeds meer scholen (buiten de ring!) gratis ontbijt verzorgen.

Armoede is hardnekkig: arme kinderen lopen groot risico later arme ouders te worden. Armoede leidt vaak tot een lage eigendunk en daarmee tot negatieve schoolresultaten (mijn onderwijshart bloedt).

Ik betrap me soms op fatalisme omdat ik denk dat er niets aan te doen is. Maar dan lees ik dat Nederland pas sinds eind vorige eeuw koploper is bij het verlagen van de sociale zekerheidskosten. En dat tegelijkertijd de vermogensbelasting nergens zo drastisch is verlaagd als bij ons. Dus zo gek is het niet dat Nederland nu behoort tot de landen met de grootste vermogensongelijkheid ter wereld!

Daar knap ik nou van op! Het is allemaal mensenwerk. Wat fout is, kan recht gebreed worden.

Laten we in onze eigen stad beginnen met een extra vestigingsvoorwaarde voor bedrijven: een aandeel van de winst als verplichte jaarlijkse bijdrage aan *Stichting Leergeld*. Met de verkiezingen in november regelen we de rest.

Loes Lauteslager

PETERSBURGJOURNAAL #28, SEPTEMBER 2023

28 September - Categorieën: Petersburgjournaal

Het Petersburgjournaal is een uitgave van stadsdeel Centrum met medewerking van woningcorporatie Stadgenoot.

Petersburg Journaal #28

Magazine voor bewoners en ondernemers van de Oostelijke Eilanden, De Kadijken, Czaar Peterbuurt en het Funenpark, september 2023

Dit is nummer 28 van het Petersburgjournaal. Met dit journaal willen stadsdeel Centrum en woningcorporatie Stadgenoot u op de hoogte houden van alle bouwactiviteiten en ontwikkelingen in de buurt. Het volgende nummer verschijnt in december 2023.

De laatste loodjes

2	Waar gebeurt wat?	5	Bomenkap op het talud	6-7	Ontwerpbestemmingsplan Dijkgracht Oost	9	"Bij een goede relatie hoort ook boos worden"
3	Scharrebierruis in oktober weer open	5	Veiligheid kruispunt Oosterkerk onderzocht	7	Aanpak geluidshinder Kattenburgerspoorviaduct	9	Nieuws van het Marineterrein
4	"Doe wat je belooft"	6	Infoavond Waterbodempvervuiling	8	Talkshow #2: architectuur op Oostenburg	10-11	Werkspoorhal kan weer 100 jaar mee
4	Nieuwe fase, nieuwe gezichten	6	Zandtransporten van start	8	Nieuwe puien voor 378 woningen op Groot Kattenburg	12	Op ontdekkingsstocht met Chiquita

In dit nummer onder meer:

- Scharrebiersluis in oktober weer open
- Bomenkap op het talud
- Veiligheid kruispunt Oosterkerk onderzocht
- Ontwerpbestemmingsplan Dijkgracht Oost

Lees het nummer [hier](#)

HET SEPTEMBERNUMMER VAN 1018-MAGAZINE IS UIT

27 September - Categorieën: Buurkrant 1018

Met in dit nummer onder meer:



- Groot interview met Rick van Veldhuizen over Poz & Proud
- De internationale ambitie van het H'Art museum
- Kennisland op het Marineterrein
- Regenwateropslag voor buurttuin
- Het euvel van de nee-nee brievenbus
- En niet in de laatste plaats: De stictopleurus ofwel de glasvleugelwant

[Lees 'm hier](#)

OOSTERKERK GAAT VERDUURZAMEN

27 September - Categorieën: Oosterkerk, Oostelijke Eilanden

Stadsherstel, de eigenaar van de Oosterkerk, gaat een begin maken met een grote verbouwing om de kerk te verduurzamen – zie ook het [nieuwsbericht](#) van 1 februari op deze site. Vanaf eind september zullen de lopende huurcontracten worden beëindigd, waarmee nu ook het Huis van Verbinding de kerk zal verlaten. Hoe lang de verbouwing zal duren is niet bekend.



Beeld: BO1018

De eerdere plannen, vastgelegd in een intentieovereenkomst, dat het Nederlands balletorkest en de Protestantse Kerk Amsterdam (Huis van Verbinding) samen de kerk zouden gaan gebruiken, zijn in het voorjaar gestrand. Het Huis van Verbinding kon tot eind september een deel van de kerk blijven huren van Stadsherstel.

De verdere toekomst is nog onzeker. Stadsherstel zoekt een huurder voor de hele kerk, waarbij financiële draagkracht en stabiliteit de belangrijkste factoren zijn. Ook wordt expliciet gezocht naar een invulling die past bij het monumentale karakter van de kerk en bij het uitgangspunt dat de kerk moet blijven als plek voor cultuur en sociale samenhang, met ruimte voor activiteiten en samenkomst van alle actieve bewoners uit de buurt.

WERKGROEP BLACKSPOTS: “GEEN STOPLICHTEN BIJ OOSTERKERK WANT DAT CREËERT ONVEILIGHEID.”

26 September - Categorieën: Eilandenboulevard, Oosterkerk, Verkeer

De werkgroep Blackspots van de gemeente heeft de veiligheid onderzocht van het kruispunt voor de Oosterkerk, waar fietsers en voetgangers die oversteken vanaf de Pelikaanbrug naar de Wittenburgerstraat kruisen met de auto's én het 2-richtingen fietspad langs de Eilandenboulevard. Omwonenden vinden al jaren dat het kruispunt onveilig is, en constateren te veel (bijna)ongelukken. Zij vragen dan ook al heel lang om terugplaatsing van de in 2019 weggehaalde stoplichten. De werkgroep Blackspots komt nu tot de conclusie dat terugplaatsen niet de oplossing is. “Het plaatsen van een verkeerslicht creëert een gevoel van veiligheid, maar minder waakzaamheid”, aldus de werkgroep. “Bij kruisingen waar vooral het gedrag van weggebruikers voor gevaarlijke situaties zorgt, kan dit zelfs een averechts effect hebben”.



Beeld: B01018

Precies 5 jaar geleden kwam de Stadsdeelcommissie op bezoek om de situatie met eigen ogen te bekijken. Sinds de stoplichten waren weggehaald was volgens bewoners de situatie onveilig geworden – zie ook [het nieuwsbericht](#) op deze website van 10 september 2019.

De werkgroep Blackspots komt nu met andere opties, zo meldt het Petersburgjournaal. Het passeren van de bus bij de halte moet onmogelijk worden, de brede drempel (plateau) moet verhoogd om de auto's hun snelheid meer te laten temperen, en om "zicht te verbeteren" moet de reclame in deabri worden verplaatst of verwijderd. Ook adviseert de Werkgroep de bebording, de haaiantanden en het gebruik van het fietspad te evalueren "om verkeersstromen beter langs elkaar heen te leiden". Tenslotte adviseert men "attentieverhogende elementen" bij de zebrapaden, en "het nalopen van blindegeleidelijnen in afstemming met de stadsergonoom".

Auto's op de Eilandenboulevard hebben voorrang op de overstekende fietsers en houden om die reden nauwelijks rekening met de fietsers. En ook de fietsers op het dubbele fietspad laten de overstekers weinig ruimte. De bewoners hebben vroeger toen de stoplichten er nog wel stonden niet veel gemerkt van averechtse effecten. Of de nu voorgestelde maatregelen iets zullen gaan helpen zullen ze moeten afwachten.

SDC WIL ONDERBOUWING VAN VEILIGHEID FIETSPAD DIJKGRACHT OOST

25 September - Categorieën: Dijkgracht-Oost, Dijkgracht-West, Stadsdeel Centrum

De stadsdeelcommissie Centrum (SDC) onderkent dat het verkeer in Amsterdam in de afgelopen vijf jaar is veranderd en dat leidt tot een andere visie op het geplande fietspad langs de Dijkgracht Oost (DGO). In 2018 ging men nog uit van een snelle fietsroute naar het station maar inmiddels is men bezorgd over veiligheid op het fietspad, op het kruispunt met de Kattenburgerstraat en ook over de toekomstige situatie op de nu nog rustige Dijkgracht West. De SDC stemde tijdens de vergadering op 19 september voor een advies waarin onder andere werd bepaald dat het fietspad, anders dan in 2018 was bedacht, géén onderdeel moet worden van een drukke doorgaande fietsroute naar het station. En vooral moeten fietsers erop gewezen worden dat de snelle route naar het station niet over de Dijkgracht West gaat, maar over de Prins Hendrikkade of de Piet Heinkade.



Beeld: BO1018

In 2018 is besloten tot aanleg van dit fietspad, om Oostenburg en de Czaar Peterbuurt te ontsluiten en de bewoners een snelle route te bieden naar het station. Toen was nog niet bekend dat de aanleg grote ecologische gevolgen zou hebben, en een plasdras zone achter een damwand over de hele lengte noodzakelijk zou maken. Om onduidelijke redenen is ook besloten dat de veegwagens van de gemeentereiniging naar en vanaf hun stalling op Oostenburg Noord meerdere keren per dag over dit fietspad heen en weer naar de stad gaan rijden. De gemeente gaat inmiddels uit van 5000 – 10.000 fietsers per dag. Los van dit alles maar essentieel is dat het fietspad “voorwaardelijk” is voor de door de gemeente geplande ligplaatsen aan de Dijkgracht Oost. Het zal de enige manier zijn om bij de rondvaartboten te komen. Zie ook de eerdere nieuwsberichten op de website over dit alles, van [16 juni](#), [31 mei](#) en [24 april](#).

Omdat de gemeente nu wil beginnen met de werkzaamheden stond het fietspad in september op de agenda van de stadsdeelcommissie. Na een lange discussie stemde de commissie in met een [advies](#) dat was ingediend door Groen Links, met aanvulling door de PvdA. Daarin werd, naast de aanbevelingen om de drukte en snelheid op het fietspad te temperen, gesteld dat men een concrete onderbouwing van het plan mist. Men wil dan ook dat een uitgebreide analyse wordt gemaakt van de (on)veiligheid van de kruising met de Kattenburgerstraat. Ook wil men dat het aantal veegwagens dat van het fietspad gebruik zal maken, tot een minimum wordt beperkt. De vraag van de PvdA aan het Dagelijks bestuur wat nou precies het probleem was met die

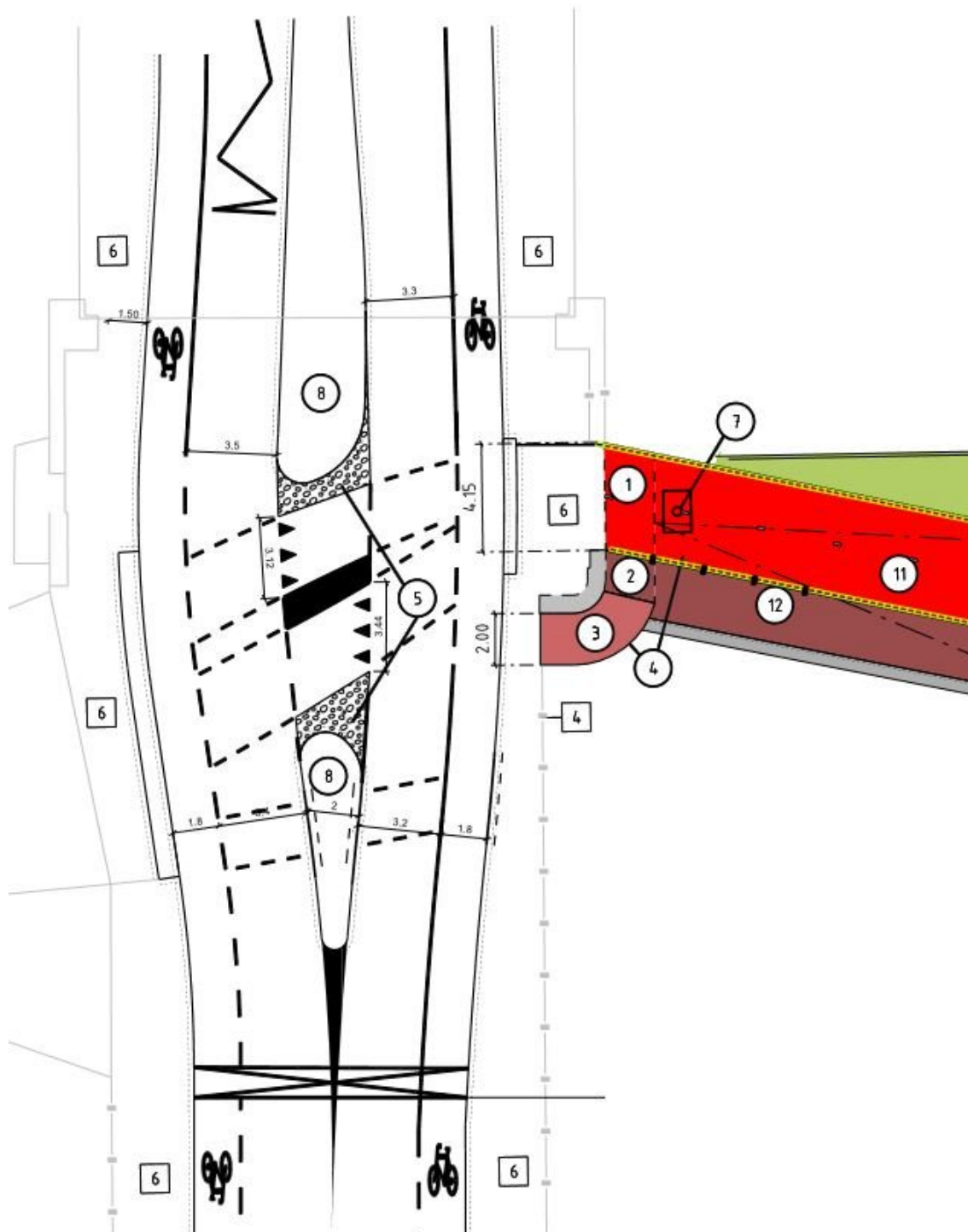
veegwagens, en waarom het noodzakelijk is dat die over dit fietspad moeten gaan rijden, bleef helaas onbeantwoord.

Bewoners van de Dijkgracht West kwamen op 19 september inspreken bij de Stadsdeelcommissie en vroegen uitdrukkelijk aandacht voor de toekomstige situatie voor hun deur die, zo vrezen zij, geheel van karakter zal veranderen. Dijkgracht West functioneert nu als een soort woonerf, en als hier, als verlengde van het fietspad langs de Dijkgracht Oost, veel (snelle) fietsen zouden gaan rijden, dan moet gevreesd worden voor grote onveiligheid. De SDC nam hun zorgen serieus en wilde ook dat het bestuur nog serieus zou nadenken over de vraag hoe afgedwongen kan worden dat de snelheid van fietsers op deze route kan worden afgeremd en fietsers ontmoedigd kunnen worden zo naar het station te fietsen.

De Werkgroep Dijkgracht Oost en Buurtorganisatie 1018 hadden de commissie een [notitie](#) gestuurd waarin onder andere op de veiligheid werd ingegaan van zowel het fietspad zelf als de kruising met de Kattenburgerstraat. Zij merken op dat nooit is aangegeven hoeveel veegwagens er zijn, en hoe veel keer per dag die straks allemaal heen en weer gaan rijden. Zij wijzen op de breedte van de wagentjes (minimaal 1.80 meter) omdat dat bij inhalen op het fietspad (rijbaan 2 meter breed) tot problemen zal leiden.

Op de kruising van het fietspad met de Kattenburgerstraat is in het midden van de straat, pal achter het spoorviaduct, voor de veiligheid een 'opstelvak' ontworpen van ongeveer 3 bij 3,50 meter. Het is bedoeld als een soort vluchtheuvel voor fietsers en veegwagens die willen oversteken of linksaf willen slaan. Auto's die van onder het spoorviaduct aan komen rijden zullen door de pilaren van het viaduct pas op het allerlaatste moment die wachtende fietsers kunnen zien. En dan nog biedt het opstelvak weinig soelaas: er is ruimte voor niet meer dan vier wachtende fietsers, en veegwagens passen er zelfs helemaal niet op. Zij zijn namelijk veel langer dan de beschikbare 3,5 meter.

Het bestuur gaf aan weinig mogelijkheden te zien om het kruispunt te verbeteren. Er was immers al lang geprobeerd "er een optimale situatie van te maken" en "perfect zal het niet worden", aldus de portefeuillehouder. Tegelijkertijd vond hij het een goed idee om een paar maanden na in gebruik name te kijken hoe het in de praktijk werkt en "of er aanpassingen moeten worden gedaan".



Beeld: Gemeente Amsterdam

De gemeente gaat binnenkort beginnen met de eerste fase van de aanleg van het fietspad. Men begint met het verwijderen van groen bij de Mariniersbrug, nodig om de kade te versterken. En ook zal over de hele lengte van de DGO een damwand geplaatst worden en een plas-dras zone worden aangelegd. Deze is noodzakelijk als compensatie voor al het groen dat nu dient als foerageergebied voor de beschermde dwergvleermuis en dat straks allemaal verwijderd gaat worden.

DIAMANTBEWERKERSBRUG LATER TERUG

De Diamantbewerkersbrug, de monumentale voetgangersbrug achter Carré, die de Onbekendegracht verbindt met de even zijde van de Nieuwe Achtergracht, zal pas in het tweede kwartaal van 2024 kunnen worden teruggeplaatst. De brug werd in mei verwijderd voor groot onderhoud en zou, naar toen werd verwacht, dit najaar weer in gebruik genomen kunnen worden. Inmiddels is echter duidelijk geworden dat de reparatie meer voeten in de aarde heeft dan was verwacht.



Beeld: BO1018

De brug werd in mei naar een werkplaats gebracht waar eerst het brugdek vernieuwd zou worden. Daarna zou de brug worden voorzien van een nieuwe verf- en beschermlaag. Na het verwijderen van de bestaande verflaag en een flinke hoeveelheid roest bleek de brug echter in slechtere staat te verkeren dan werd vermoed op grond van eerder uitgevoerde onderzoeken en inspecties. Na overleg met monumentenzorg is besloten tot een ingrijpender aanpak waardoor het werk langer duurt dan was voorzien. Gevolg is dat de bewoners van de Nieuwe Achtergracht het voorlopig moeten doen met een stalen balk op de plaats van de brug. Ook de bouwhekken aan weerszijden van de gracht blijven voorlopig om veiligheidsredenen staan tot de brug op zijn plek is teruggekeerd.

BOMEN OP DE EILANDENBOULEVARD GEKAPT

22 September - Categorieën: Groen, Eilandenboulevard

De gemeente heeft aangekondigd tussen 25 september en 26 oktober 62 bomen langs de Eilandenboulevard te gaan kappen. Bewoners hebben lang gestreden tegen de voorgenomen kap van 85 kerngezonde bomen (zie ook het eerdere [bericht op deze website van 4 juli 2022](#)) en vinden dat geen van de argumenten van de gemeente hout snijdt.

Het voornemen vloeit voort uit besluitvorming uit 2010, het masterplan Eilandenboulevard, waarin men stelt dat kap nodig is om 'meer zicht op het water' te verkrijgen. Ook zegt de gemeente dat ze bomen moeten kappen om de toegangsvoorzieningen tot de woonboten te vervangen. Bewoners hebben steeds betoogd dat er géén reden of noodzaak bestaat.



Beeld: Bruno van Moerkerken

Tot tweemaal werd de kap door de voorzieningenrechter tegengehouden. Schouw ter plaatse had de rechtbank tot het inzicht gebracht dat kap niet zou leiden tot meer zicht op het water, alleen tot meer zicht op de woonboten. Maar de gemeente hield vast aan het al zo lang geleden genomen besluit. De rechtbank stuurde uiteindelijk aan op een schikking en daarmee werd het aantal te kappen bomen van 85 teruggebracht naar 62. Bewoners gingen akkoord omdat zij vreesden dat anders toch alle bomen het loodje zouden leggen. Zie voor een volledig verslag van een en ander de site van bomenbescherming Amsterdam.

Nog steeds zeggen bewoners dat kap helemaal niet nodig is, ook niet voor werkzaamheden aan de toegangsvoorzieningen. Tot nu toe waren steigers en loopplanken hun privé-verantwoordelijkheid. Maar zelfs als de gemeente daar zelf iets aan zou willen doen, zou daar geen boom voor hoeven te sneuvelen.

Relevant is natuurlijk dat veel van de uitgangspunten uit de nota van twaalf jaar geleden inmiddels achterhaald zijn. Het noodzakelijk geachte “zicht op het water” hield verband met het toen (maar nu niet meer) gestelde toeristische belang van de Eilandenboulevard. Ook is, zo benadrukken bewoners, het besef gegroeid dat juist ook gemeentes een belangrijke taak en verantwoordelijkheid hebben om te zorgen voor méér bomen: tiny forests in stedelijke gebieden.

Maar de kap van de 62 bomen gaat dus door. De gemeente schrijft nu:

‘Doel van het project is om de toegangsvoorzieningen (loopbrug, vlonder) te vervangen en het contact met het water te herstellen.

Wat de beplanting betreft komt er meer ecologisch waardevol groen dat ook in de toekomst goed te beheren is. Om dit werk te kunnen uitvoeren, moeten er eerst bomen worden gekapt. Waar mogelijk is gekozen voor behoud van bomen, bijvoorbeeld vanwege de ecologie of een verzoek van woonbootbewoners.

Het beleid van de gemeente is dat alle gekapte bomen moeten worden gecompenseerd. Omdat niet alle bomen in het talud terug kunnen komen, worden er op andere plaatsen in de stad nieuwe bomen geplant.’

De bewoners vinden het onzin.

FREERUNNERS GEVEN DEMONSTRATIE IN WEESPERBUURT

21 September - Categorieën: Weesperbuurt, Sport, Jongeren

Begin september verzamelde zich de crème de la crème van de Amsterdamse freerun gemeenschap voor een demonstratie van deze acrobatische sport op het Lepelpleintje achter theater Carré. Deze plek, vanwege de muurschildering bij freerunners beter bekend als Johnnyspot, is dankzij de hoogteverschillen tussen de muurtjes zeer geschikt voor de sprongen en salto's van de freerunners. Bij omwonenden is de sport echter minder populair. Zij klagen over geluidsoverlast en een gebrek aan respect voor buurtbewoners en stellen dat kinderen door de activiteiten van de freerunners worden verjaagd van hun speeltoestellen.



Beeld: Björn Martens

Die weerstand bleek duidelijk toen bij Centrum Begroot een plan werd ingediend om van het plein een freerunpark te maken. Liefst 69 bewoners stemden tegen, een ongekend aantal voor Centrum Begroot-begrippen. De demonstratie van 3 september was bedoeld om met bewoners in discussie te gaan en te laten zien dat freerun iets anders is dan skaten, wat veel tegenstanders dachten. Initiatiefnemer Gaetano Carretto hoopt met een set gedragsregels voor freerunners en met medewerking van het stadsdeel de weerstand van de bewoners weg te nemen. Hij heeft een advies in die richting aan het bestuur van het stadsdeel in voorbereiding.

OP OOSTENBURG-NOORD: GEEN VOORRANG VOOR JONGEREN UIT DE BUURT

21 September - Categorieën: Jongeren, Oostenburg-Noord, Stadgenoot

Jongeren van de Oostelijke Eilanden en omgeving krijgen van woningcorporatie Stadgenoot geen voorrang bij de toewijzing van woningen voor jongeren op Oostenburg- Noord. Dat deelde stadsdeelbestuurder Lotte Terwel de stadsdeelcommissie begin september mee. Op verzoek van commissielid Neeria Oostraa en stichting Over de Brug had zij bij Stadgenoot op zo'n voorrangsregeling aangedrongen.



Beeld: NEXT Architects

De kwestie is met name actueel omdat onlangs, zoals we eerder op deze plek schreven, op Kavel 6 de inschrijving werd geopend voor 173 studio's voor jongeren, ideaal voor jongeren uit de buurt, meenden OostrA en Over de Brug. Gezien de grote behoefte aan jongerenhuisvesting in de hele stad wil Stadgenoot echter geen uitzondering maken voor jongeren uit een bepaalde wijk. Een verzoek voor zo'n regeling dient bovendien al ruim van te voren bij een corporatie te worden ingediend. Dat was in dit geval niet gebeurd.

OostrA wees in een reactie op het feit dat de Oostelijke Eilanden een bijzondere geschiedenis kennen en dat er nog steeds extra aandacht voor jongeren nodig is. In Nieuw-West is wel sprake van voorrang voor jongeren uit de eigen buurt, dus waarom kon dat op Oostenburg dan niet. Terwel zei dat ze al deze argumenten ook bij Stadgenoot had aangevoerd, maar tevergeefs. Bovendien is de situatie in Nieuw-West anders omdat daar met woongroepsconstructies wordt gewerkt. "Wij hebben welzijnsorganisaties en jongerenwerkers op de Oostelijke Eilanden nu gevraagd om jongeren erop te wijzen dat zij zich voor een woning kunnen inschrijven. Meer kunnen we op dit moment niet doen."

INSCHRIJVING JONGEREN- EN SENIORENWONINGEN OOSTENBURG GEOPEND

*05 September - Categorieën: Jongeren, Oostenburg-Noord,
Ouderenhuisvesting, Stadgenoot*

In november wordt kavel 6 op het Oostenburg-Noord opgeleverd met daarin 203 sociale huurwoningen. Vanaf begin september kan men zich inschrijven. Het gaat om 173 studio's voor jongeren en 30 tweekamerwoningen voor senioren die geen zorg nodig hebben. Wie in Amsterdam woont, tussen de 18 en 28 jaar is en ingeschreven staat bij WoningNet, krijgt voorrang bij de toewijzing van de studio's.



Beeld: Stadgenoot

De jongerenwoningen worden verhuurd op basis van een vijfjarencontract. Naast de genoemde categorie jongeren komen voor een deel van de studio's ook statushouders en jongeren die uit sloop- of renovatieprojecten van Stadgenoot komen, in aanmerking.

De seniorenwoningen zijn bereikbaar per lift en hebben een oplaadpunt voor een scootmobiel op de galerij. Wie ouder is dan 55 jaar kan reageren via Woningnet. 65-Plussers hebben voorrang op 55-plussers bij deze seniorenwoningen zonder zorg.

De woningen worden gefaseerd opgeleverd: blok A (137 studio's voor jongeren) waarschijnlijk begin november en de blokken B, C (36 studio's voor jongeren) en D (30 seniorenwoningen) naar verwachting eind november Alle advertenties zijn vanaf begin september te vinden op de [website van WoningNet](#).

Meer informatie <https://oostenburg.nl/actueel/binnenkort-start-verhuur-van-203-huurwoningen-kavel-6/>

Agenda

Voor de actuele agenda zie de [website van buurtorganisatie.nl](#)



Copyright © 2023 Buurtorganisatie 1018, All rights reserved.

Wilt u deze nieuwsbrief niet meer ontvangen? U kunt zich hier [afmelden](#).

