

Petersburg Journaal #21

Magazine voor bewoners en ondernemers van de Oostelijke Eilanden,
De Kadijken, Czaar Peterbuurt en het Funenpark, december 2021

Dit is nummer 21 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 komt uit in april 2022.

“Ankerpunten van gezelligheid”

2 Waar gebeurt wat?

3 Andere inrichting
Touwbaanpark

4-5 Interview met Micha Mos:
terug- en vooruitblik

6-7 Beelden der verbeelding
en verbinding

8-9 Czaar Peterstraat begin 2022
naar de raad

10 Licht in donkere dagen

10 Minder hardrijders
Eilandenboulevard

12 In de strijd tegen het vuil

Waar gebeurt wat?

1 Eilandenboulevard

In september is bezwaar gemaakt tegen de kapvergunning van een aantal bomen op het talud van de Eilandenboulevard. Op dinsdag 21 december heeft de bezwaarschriftencommissie tijdens een hoorzitting beoordeeld of het bezwaar tegen de kapvergunning gegrond is. De uitspraak is – op het moment van dit schrijven – nog onbekend.

2 Marineterrein

Tot en met maandag 17 januari 2022 loopt de inspraak van conceptnota van uitgangspunten over het Marineterrein. Een wijk met ruimte voor ongeveer 800 woningen, 2300 werkplekken voor (kleinere) innovatieve bedrijven en voor ongeveer 1400 studenten en personeel van Defensie. Op basis van de inspraak wordt de nota uitgewerkt en halverwege 2022 ter vaststelling aangeboden aan de gemeenteraad.

www.marineterrein.nl/nieuws

3 Czaar Peterstraat



Begin 2022 staat de Nota van Uitgangspunten Herinrichting Czaar Peterstraat op de agenda van de vergadering van burgemeester en wethouders, de raadscommissie en gemeenteraad. Lees meer op pagina 8/9.

www.amsterdam.nl/binnenring

4 Czaar Peter passage

Het project om kunst te realiseren onder de Czaar Peter passage is vertraagd. Tijdens de ontwerpfase werd duidelijk dat voor een kwalitatief kunstwerk het nodig is om eerst werkzaamheden aan de onderdoorgang zelf uit te voeren. In overleg met betrokken partijen worden de mogelijkheden bekeken om deze werkzaamheden op korte termijn uit te voeren.

www.amsterdam.nl/centrum-oost

5 Oostenburg



Op Oostenburg komen ongeveer 3000 mensen te wonen in circa 1800 woningen. Daarvan bouwt Stadsgenoot ongeveer 500 woningen: zo'n 400 sociale huurwoningen en 100 appartementen voor middeninkomens.

6 Zeeburgerpad

Het Zeeburgerpad verandert van bedrijventerrein naar een woon- en werkgebied. De gemeente is momenteel in gesprek met een aantal ontwikkelaars die de intentie hebben om te gaan bouwen.

www.amsterdam.nl/projecten/zeeburgerpad/transformatie

7 Koning William

Hub Studio's wil op de voormalige scheepswerf Koning William sociale huurstudio's realiseren voor studenten, starters en senioren. Daarnaast wil Bootservice Amsterdam een haven met ligplaatsen voor kleine elektrische boten realiseren. De plannen lagen afgelopen zomer ter visie, waarop er tien zienswijzen werden ingediend. De gemeente is nu bezig met de beantwoording, wat meer tijd kostte dan

voorzien. De verwachting is dat het plan en de beantwoording in de eerste helft van 2022 door de raadscommissie Ruimtelijke Ordening en later door de gemeenteraad worden vastgesteld.

8 Touwbaanpark

Zie pagina 3

9 Dijksgracht-Oost

De gemeente wil hier 70 ligplaatsen creëren voor 30 dekschuiten en 40 rondvaartboten. Ter bescherming van de aanwezige dwergvleermuis zal het projectteam compensatiegroen aanleggen langs de Marinierskade en Kattenburgervaart. Begin 2022 neemt het projectteam hierover contact op met de buurt.

10 Kattenburgerstraat

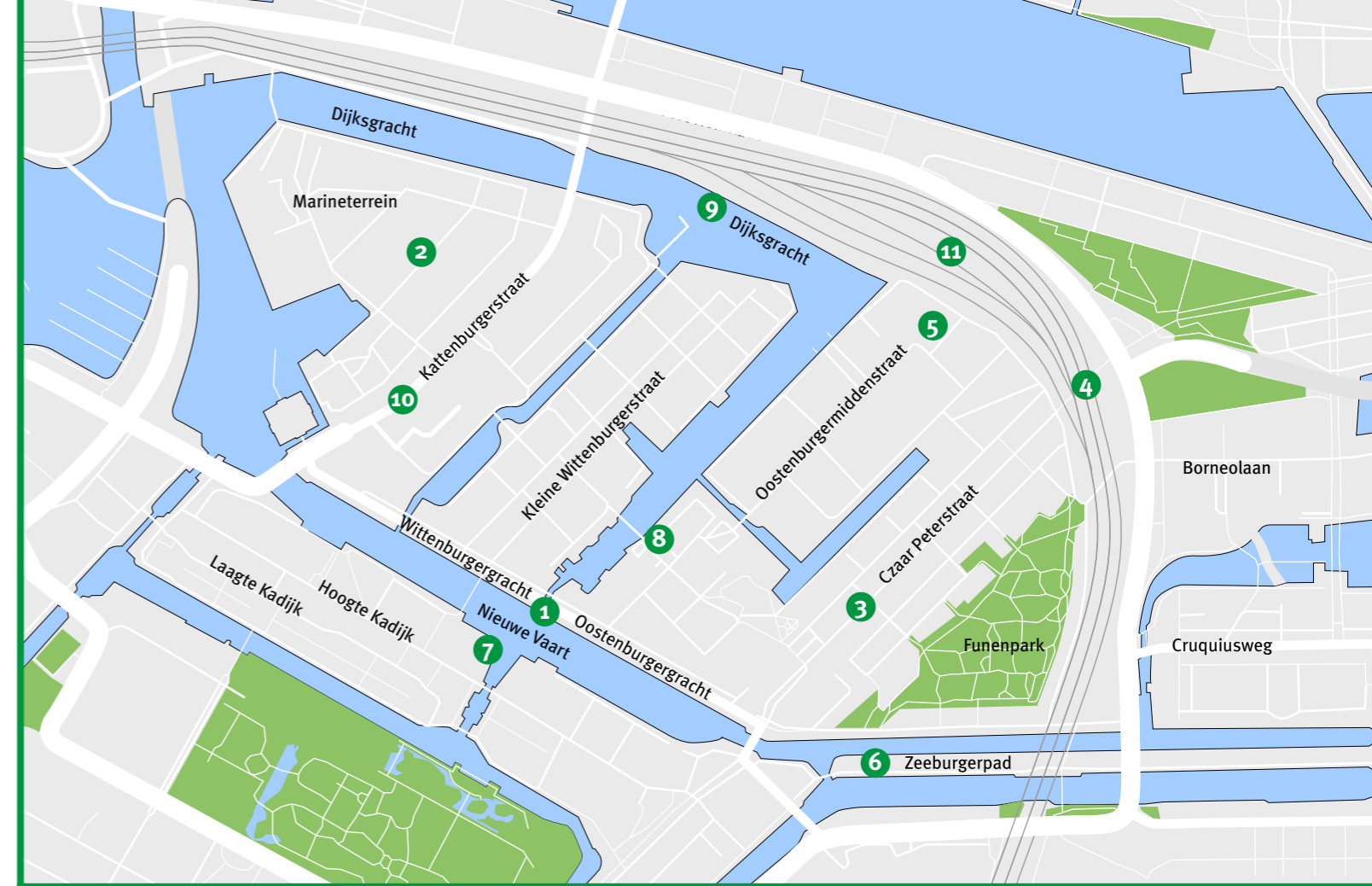
Afgelopen november zijn de extra fietsbrug en de aparte fietstunnel onder het spoor wegens geldgebrek uit de plannen geschrapt. De overige plannen voor de inrichting (30 km en versmalling) gaan wel door, vermoedelijk eind 2022.

11 Werkzaamheden ProRail

Najaar 2021 heeft ProRail voorbereidende werkzaamheden uitgevoerd voor een vrije kruising op het spoor. Daardoor hoeven treinen niet meer op elkaar te wachten en kunnen straks meer treinen het station in- en uitrijden. Na de zomer wordt de bouw aan de kruising hervat. De werkzaamheden duren tot 2028.

www.prorail.nl/nieuws (en dan zoeken op 'Dijksgracht')

De meeste projecten zijn terug te vinden op: www.amsterdam.nl/projecten/bouwverkeersprojecten-centrum/



Andere inrichting Touwbaanpark

Te stenig, te weinig groen en liefst in eigen (mede)beheer; omwonenden hebben een voorstel ingediend voor een andere inrichting van het Touwbaanpark (fase 2). Het voorstel werd ondersteund met een petitie met tweehonderd handtekeningen. De stadsdeelcommissie Centrum adviseerde 7 december positief over het plan.

Het oorspronkelijke inrichtingsplan voor het veldje dateert alweer uit 2015. Dat plan is voorjaar 2021 gewijzigd vanwege de aanwezigheid van een riooloverstort, waar de ontwerpers geen rekening mee hadden gehouden. Dit leidde tot het schrappen van de geplande fontein, het vergroten van de plantenvakken (borders) en het verplaatsen van de aanwezige appelboom.

Gardian Angels

Daarop verzochten buurtbewoners de uitvoering te pauzeren. In september kwamen ze met een nieuw inrichtingsvoorstel met onder meer de volgende punten:

- Maak het Touwbaanpark minder stenig en meer groen. Aantrekkelijker voor buurtbewoners die rustig met elkaar willen praten. Met het oog op de klimaatverandering en hevige regens kan het regenwater ook makkelijker in de bodem verdwijnen.
- Zie af van de trap aan de waterkant; daar

door kunnen kwaadwillenden makkelijk de achtertuinen van bewoners aan de Nieuwe Oostenburgerstraat bereiken. Ook de aanwezige riooloverstort maakt het – na zware regenval – geen aangename plek om te zitten. Bovendien nodigt de watertrap, veelal kinderen, uit om het water in te gaan – ondanks het zwembod. • Het smalle paadje tussen het huidige bloemveldje en de Portierswoning dreigt in

het inrichtingsplan een 4 meter brede weg te worden. Nog meer steen en langsrijden-de scooters en pakketbezorgers in plaats van groen en rust.

- In de buurt zijn veel bewoners met groene vingers, zoals de 'Gardian Angels' die graag het stukje grond zo natuurlijk mogelijk willen onderhouden. Vandaar het pleidooi om Touwbaanpark (fase 2) in zelfbeheer te nemen.

Mocht het dagelijks bestuur van stadsdeel Centrum op 21 december hebben ingestemd met het plan van de bewoners, zal in het eerste kwartaal 2022 een nieuwe planning worden gemaakt.



“Hier vind je nog het klassieke Amsterdamse karakter”

In maart 2022 vinden weer verkiezingen plaats in Amsterdam. Tijd om met oud-bewoner van Oostenburg en stadsdeelbestuurder Micha Mos terug en vooruit te blikken op een aantal ontwikkelingen in de buurt: “De sociale cohesie hier zie je niet overal terug.”

Er gebeurt veel in het gebied: Kattenburgstraat, Marineterrein, Eilandenboulevard, Dijkgracht... typische hoofdpijndossiers?

“Hoofdpijndossiers zou ik ze niet noemen. Het fijne van de Oostelijke Eilanden vind ik dat je kunt rekenen op interactie met de buurt. Mensen komen hier opdagen bij vergaderingen en mengen zich in de discussie. Ze weten waar ze het over hebben. Hier vind je nog het klassieke Amsterdamse karakter. Dat levert wel eens vuurwerk op, maar dat heb ik liever dan dat je de vinger er niet achter krijgt van wat mensen willen.”

De Kattenburgerstraat: daar is ineens een streep doorheen gezet?

“Nou, dat klopt niet helemaal. De tunnel en de brug gaan niet door, maar de kern blijft overeind: 30 kilometer per uur, scooter naar



de rijbaan, meer groen en de snelheid uit het verkeer halen met kleine maatregelen. De bus gaat halteren op de rijbaan en er komen wegversmallingen. Hierdoor is er straks 5 procent minder verkeer in plaats van 20 procent méér verkeer. Maar het is inderdaad jammer dat we de grotere verbeteringen niet kunnen doorvoeren. Een tunnel onder het spoor is letterlijk een kans die je eens in de honderd jaar krijgt. Maar de kosten zijn zo waanzinnig hoog. Het gaat om tientallen miljoenen. Geld dat we nu moeten uitgeven aan kades, walmuren, corona en andere zaken. Dus als je met kleine maatregelen voor minder geld aan de wensen van bewoners tegemoet kan komen, is het schrappen een logische keuze.”

Houden automobilisten zich aan die 30 kilometer?

“Je zal eerst met borden en belijning moeten aangeven waar die 30 km geldt. En daarna afdwingen. Op de Eilandenboulevard is dat ook gelukt. Daar is de gemiddelde snelheid omlaag gegaan. Het is ook een kwestie van gewenning, drempels neerleggen, ruimte eromheen creëren. Vaak plaatsen we tijdelijk snelheidsmeters. Een dynamisch bord met een blije smiley als je niet te hard rijdt en een boze als je het wel doet. Zo wijs je mensen op hun gedrag.”

Dan de Dijkgracht-Oost: er komt een participatieplan?

Ja, ik wil de precieze uitvoering van dat project terugzien. Hoe ga je tijdens bouw- en verbouwwerkzaamheden om met de mensen in het gebied? Hoe zorg je ervoor dat ze zo min mogelijk overlast ervaren? En hoe kun je de mensen meenemen naar een zo goed mogelijk resultaat?

Wordt er nog gekeken naar alternatieve plaatsen?

“Wij hebben gezegd: we herkennen de noodzaak heel erg. Het hele vaardossier is super complex. We hebben de ruimte op andere plekken ontzettend hard nodig om ruimte te creëren in die oude binnenstad, waar de overlast hoog is. Te veel ruimte wordt ingenomen door bepaalde partijen en dat moet anders. Op de Dijkgracht kan je die ruimte vinden. Maar als je ziet dat het ergens anders kan, moet je dat tegen



“Het fijne van de Oostelijke Eilanden vind ik dat je kunt rekenen op interactie met de buurt.”

het licht houden. We blijven uitkijken naar alternatieven.”

Dat had toch veel eerder gekund?

“In een doorwrocht dossier van de ligplaatscoördinator staat waarom de Dijkgracht één van de meest voor de hand liggende opties is. Maar het is niet alleen de Dijkgracht. Ook andere plekken krijgen er ligplaatsen bij. Maar ja, een uitgebreider gesprek met de buurt destijds was passend geweest. Die kans is toen helaas niet benut.”

Het participatieplan zien sommige bewoners als mosterd na de maaltijd.

“Ja, dat kan me voorstellen. Maar ik hoop dat we daaraan voorbij kunnen gaan. Laten we samen kijken naar de best mogelijke uitvoering. Hoe je de fietsverbinding langs de Dijkgracht zo mooi mogelijk maakt, en hoe je de nachtstalling zo goed mogelijk kan inrichten. Ik hoop dat mensen de uitgestoken hand die er nu is, durven aannemen en zeggen: we gaan samen in ieder geval voor een zo goed mogelijke oplossing.”

Dan de Eilandenboulevard: het wegdek is klaar, maar het talud gaat moeizaam.

“Het gebeurt op individuele basis. Per kavel – noem het maar zo – kijken we naar een op-

timale, individuele oplossing. Dat betekent dat het niet snel gaat. Maar we doorlopen hier een democratisch proces, met al z'n tegenspraak, en als overheid proberen we transparant te zijn: het is stroperig, maar we proberen wel elk individu zoveel mogelijk ruimte te geven. Lukt dat niet in één keer, dan doen we dat in twee of in drie keer! We blijven dat gesprek voeren.”

Er lopen nu bezwaarprocedures tegen de kapvergunningen

“We houden mensen aan best wel strenge eisen om een kapvergunning aan te vragen. Die eisen gelden ook voor ons als overheid. We MOETEN zorgen dat het verhaal klopt en deugt. We gaan geen kapvergunning op losse gronden verlenen. Als we door onze eigen strenge eisen worden tegengehouden, dan is dat maar zo.”

De inspraak van het Marineterrein loopt nu. Welke rol kan het centrum hierin spelen?

“Een adviserende. Het Marineterrein zal niet blijven zoals het nu is, maar we proberen wel de belangen van woningbouw én groen te wegen. Streven is om het Marineterrein echt onderdeel te laten zijn van de Oostelijke Eilanden. Volgens mij kun je dat het beste doen met functies voor de buurt.”

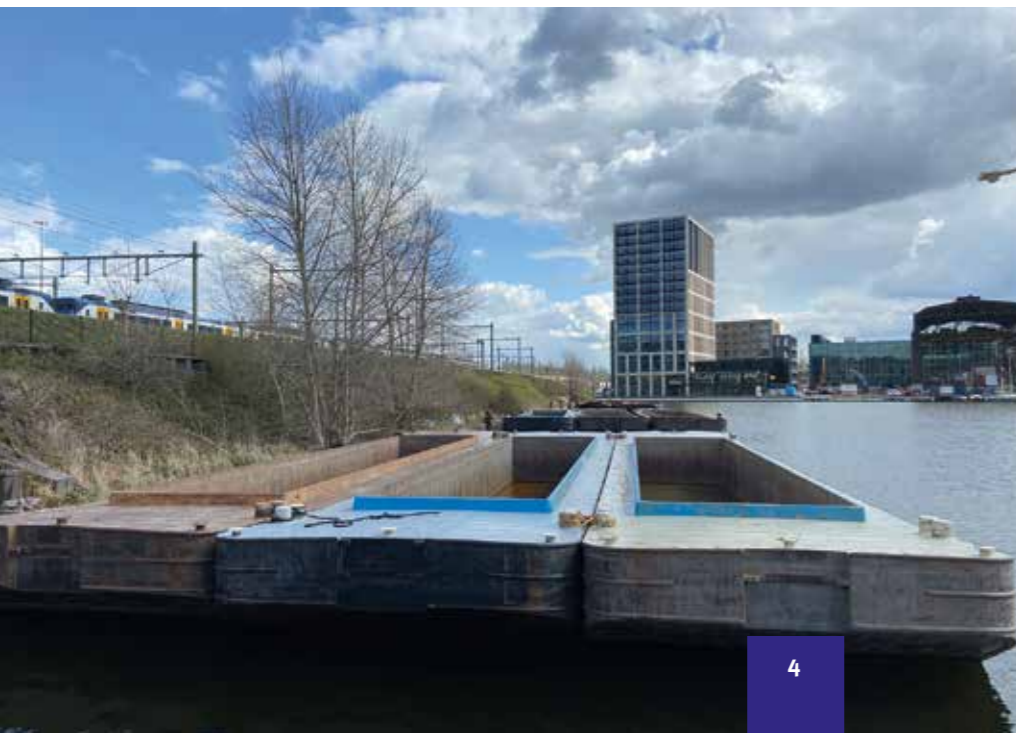
De Oostelijke Eilanden zijn een tijd negatief in het nieuws geweest

“Klopt. Maar het is ook een buurt waar mensen naar elkaar omkijken. Dat zag ik ook als reactie op die twee moorden. Mensen die opstaan, de rug rechten en vanuit hun hart zeggen: dit is ónze buurt. En ik ga samen met de mensen ervoor zorgen dat het beter en mooier wordt. Dat is voor mij het kenmerk van de Oostelijke Eilanden. De sterke sociale cohesie zie je niet overal terug.”

Verkiezingen in maart. Stel jij je weer verkiesbaar?

“Dat is niet helemaal het systeem hè. Als bestuurders worden we aangesteld door het college. Maar het is de mooiste baan die er is. Ik zou het fantastisch vinden om dit nog een keer te mogen doen!”

m.mos@amsterdam.nl





“Hoe het is begonnen?” herhaalt Septiem de vraag in de atelierruimte in het voormalige aardappelpakhuis. “Dat gaat eigenlijk terug tot de jaren zeventig. Jos en ik werkten bij theatergroep Dogtroep. Doel was om kunst uit musea, theaters en concertzalen naar de mensen in de wijken te brengen. Wat begon als klein groepje bevlogen kunstenaars groeide uit tot een beroemd gezelschap dat de hele wereld rondreisde. In 2005 zijn we gestopt wegens ontoereikende subsidies. Toen hebben we Stichting Accu (Art Community en Cultuur) opgericht. Wij wilden weer terug naar de wijken, naar de mensen. In eerste instantie alleen met theater en muziek, maar gaandeweg zagen we ook kansen om die verbeelding, verwondering en verbazing in de fysieke wereld om te zetten.”

Gevangenis

“Dat begon in België”, vult Jos aan. “We werden uitgenodigd om in Brugge, in één van de grootste gevangenissen van België, projecten te starten. We hebben daar een koor opgezet met die gedetineerden. Zelfs bewakers zongen mee! Die gasten konden in één keer driestemmig zingen. Zo ontstond een soort cultuur van saamhorigheid in plaats van ieder voor zich. Er was verbinding. Vervolgens hebben we in Nederland gevangenisstraf op de kaart gezet. Daarbij kwam de vraag of we iets blijvends konden maken met gedetineerden. Dit resulteerde in vele prachtige, monumentale mozaïeken.

Bier

Van het een kwam het ander. Jos en Septiem kregen de kans om in de Dapperbuurt een eentonig, grijs schoolplein aan te pakken. Samen met de kinderen maakten ze een 3½ meter hoog mozaïeken beeld met de naam “Dapper” voor het asfaltplein. Daarna werden – samen met mensen van HVO/Querido – nog twee beelden gemaakt. Jos: “Dat werkte heel heilzaam. Eentje had zelfs z’n bier door de gootsteen gegooit. Had-ie niet meer nodig! Al doende kwamen



Beelden der verbeelding en verbinding

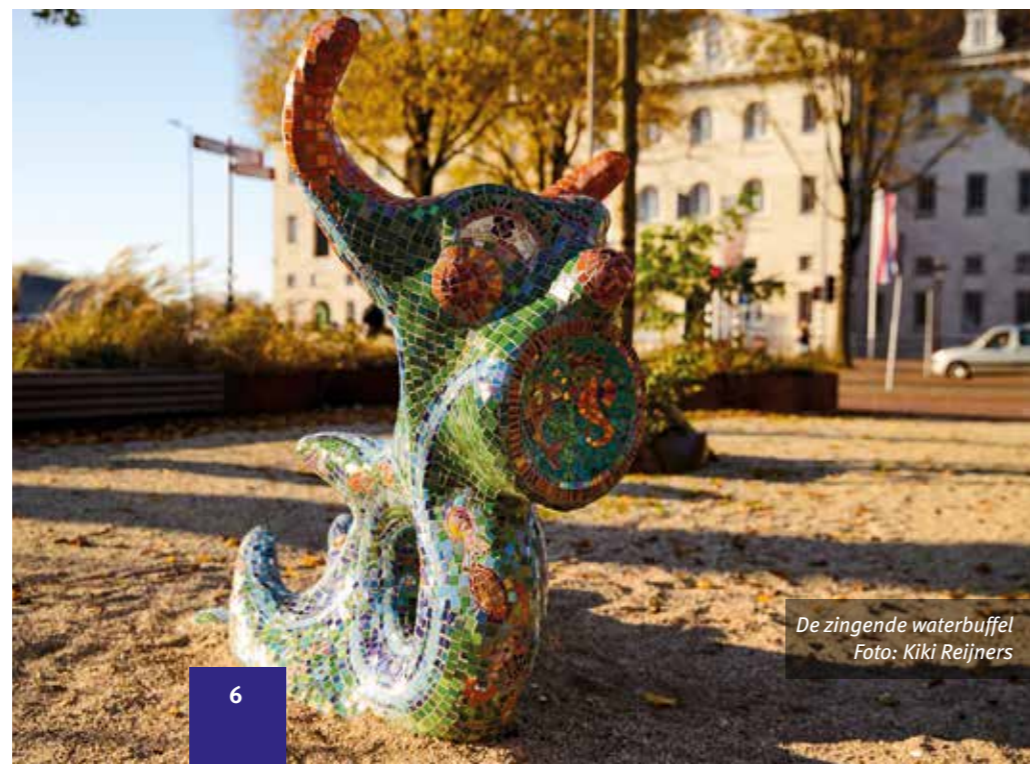
we op ’t idee om een mozaïekroute met fabeldieren te maken op de Oostelijke Eilanden, waar we al jaren ons atelier hebben. Een route die de verschillende eilanden met elkaar verbindt.”

Missie geslaagd

Er werd naar financiering gezocht. Een deel kwam van de gemeente, het overige deel uit crowdfunding. “Het móest gewoon gebeuren!”, zegt Septiem stellig. “Zeker als je kijkt naar de recente geschiedenis van de Oostelijke Eilanden, met alle ellende die heeft plaatsgevonden. Dan wil je graag binding tussen bewoners. Projecten met positiviteit.”

Nadat Jos en Septiem tientallen tekeningen met fantasiedieren hadden ontvangen, gingen ze aan de slag. In een tent op het plein achter de Oosterkerk werd de hele zomer gewerkt aan een serie beelden. Septiem: “We hebben er zo lang mogelijk over gedaan. Veel eigen tijd ingestoken om er de hële zomer bijna elke dag te kunnen zitten. Niet een weekje en dan weer weg. Het ging juist om kleinschalige gezelligheid die lang duurt. Mensen kwamen langs voor een kopje koffie en een praatje. Dat alleen al vonden zoveel mensen fijn! Sommigen kwamen iedere dag.” “Het was echt heel gezellig”, zegt Jos.

Sinds de zomer pronken vijf mozaïeken fantasiedieren op de Oostelijke Eilanden en het Marineterrein. De makers – Jos Zandvliet & Septiem Kuhlmann – vertellen over hun scheppingen.



De zingende waterbuffel
Foto: Kiki Reijners

Liefde

De reacties op de beelden zijn fantastisch, weet Septiem. “Heel positief. Bij de lama’s in de pyjama’s in het Oosterburgerpark spreken mensen af. Kindertjes klimmen daarop – dat kan, want de beelden zijn *hufferproof*. Of ze gaan ’s avonds speciaal naar die beelden toe. Ze worden blij vanwege de kleur of de gekke vormen.”



Gigi, de glittergans



De wandelende vis

“We zaten daar vier maanden op een fijne manier! De één nam wat lekkers van Albert Hein, de ander kwam met zijn gitaar.” Septiem: “Als je kijkt naar het begin van het verhaal, de Dogtroep, hoe je kunst, creativiteit en cultuur weer terugbrengt onder de mensen, dan denk ik: missie geslaagd!”

Jos: “Je ziet ‘pling’ iets schitteren in het avondlicht, omdat de maan of een lantaarnpaal erop schijnt. Elk beeld is een ankerpunt voor gezelligheid.”

De beelden geven volgens Septiem ook liefde door. “Deze beelden zijn heel veel aangeraakt, want het maken is een enorme fysieke ervaring. Ze krijgen eerst een metalen frame, daarop gaat kippengaas en daarna cement. Dat moet je – als natte klei – liefdevol glad strelen voordat het cement hard wordt. Pas dan kan je mozaïeken. Vooral het beeld ‘Lama’s in pyjama’s’ is heel knuffelig. Als je vanwege corona niet met elkaar mag knuffelen, dan doe je dat lekker met de lama’s.”

www.stichtingaccu.nl/actueel



“Niet laden en lossen op het fietspad”

“De avond was netjes georganiseerd en goed toegelicht”, begint Bernard Blokzijl uit het Funenpark. “Alleen jammer dat het project zo vertraagd is. Het verkeersbeeld is inmiddels best gewijzigd. Sinds de opkomst van corona is het bezorgverkeer geëxplodeerd.”

“Zoals ik het zie, kan het voorkeursprofiel leiden tot onwenselijke situaties. Door het opschuiven van de tramrails wordt het fietspad stad-uit iets smaller. Bij laad- en losverkeer op het fietspad moeten fietsers dan uitwijken naar de trambaan waar ook auto’s rijden. Bijkomend nadeel is dat je op de trambaan geen snelheidsremmende maatregelen kan nemen voor auto’s. Kies je tóch voor het opschuiven van de trambaan, hanteer dan een heel strikt regime dat je niet tijdens de spits mag laden en lossen – ook geen ontheffingen. Belangrijk is dat de gemeente dat handhaaft. Zo wordt het fietspad langs de Eilandenboulevard bijvoorbeeld nu misbruikt door bezorgdiensten, terwijl er voldoende laad- en losplek-

ken zijn. Daar mag de gemeente best harder tegen optreden.”

Smal

“De huidige situatie is niet ideaal, maar fietsers hoeven tenminste niet uit te wijken naar de trambaan. Je kan het fietspad stad-in ook breder maken zonder de rails te verschuiven, namelijk door fietspad en trambaan vlak te leggen. De huidige, hoge trottoirbanden maken het fietspad extra smal.

Maar het toegenomen laad- en losverkeer blijft een probleem. Ik zou als gemeente toch nog een re-assessment in samenhang met andere beleidsterreinen doen. Hoe ga je de stadsdistributie en het bezorgen van goederen aanpakken? Het wordt autoluw, maar de stad nog meer verstoppen met allerlei busjes vind ik geen vooruitgang. Het zou goed zijn als grote webgiganten een fysieke store zouden hebben, liefst op meerdere plekken in de stad. Dan kun je daar zelf je goederen afhalen.”

Czaar Peterstraat begin 2022 naar de raad

De Nota van Uitgangspunten Herinrichting Czaar Peterstraat is eind oktober toegelicht tijdens een informatiebijeenkomst in hotel Landmark op Oostenburg. Een korte impressie van deze

avond is te zien op de website www.amsterdam.nl/projecten/czaar-peterstraat. Twee bezoekers van de bijeenkomst geven hun mening over de gepresenteerde plannen.



Voorkeursvariant herinrichting



Tussen 1906 en 1938 reed hier een elektrische tram. Foto: Stadsarchief Amsterdam

Begin 2022 wordt de Nota van Uitgangspunten (NvU) Herinrichting Czaar Peterstraat besproken tijdens de vergadering van burgemeester en wethouders en wordt de Nota van Beantwoording vastgesteld. Februari 2022 staat de nota op de agenda van de raadscommissie en gemeenteraad.

Wie gebruik wil maken van de mogelijkheid om in te spreken bij de raadscommissie, moet dit uiterlijk 48 uur voor aanvang van de vergadering melden via de gemeentelijke website: www.amsterdam.raadsinformatie.nl

Waarom herinrichten?

De Czaar Peterstraat is onderdeel van de Binnenring. De herinrichting schept ruimte voor fietsers en trams, zodat die in de toekomst comfortabel kunnen doorrijden. Ook wordt gekeken naar verbetering van de verkeersveiligheid in de straat. In de Nota van Uitgangspunten staat een voorkeursvariant voor de nieuwe inrichting: de trambaan schuift op en komt meer in het midden van de straat te liggen. Daarmee krijgen fietsers richting de stad meer ruimte. Het strengelspoor verdwijnt en twee haltes worden samengevoegd tot één volledig toegankelijke halte. De straat wordt autoluw; auto’s rijden in één richting (stad-uit) mee over de trambaan. De bomen blijven staan, behalve ter plekke van de nieuwe halte. De exacte locatie van die nieuwe halte wordt nog onderzocht.

“Waardevolle suggesties”

“Ik had veel vragen naar aanleiding van de presentatie” zegt buurtbewoonster Julie Vegter. “Het doortrekken van de Binnenring en het opheffen van het strengelspoor vind ik toch een magere motivatie. Ik snap dat het GVB de tram efficiënter sneller en beter wil maken, maar kijk ook naar de context.”

“Zo hebben sommige mensen de zorg uitgesproken dat met het opheffen van de halte Eerste Coehoornstraat er niet meer wordt afgeremd voor het zebrapad wat hier is. En dat is voor schoolgaande kinderen weer gevaarlijk. Zo grijpen de dingen in elkaar.”

Bakfietsen

“Ander voorbeeld is de brug vanaf het Oostenburgereiland: ik schat dat daar straks 300 elektrische bakfietsen vanaf sjezen. Hoe gaan die kruisen op de Czaar Peterstraat? Invoegen vanuit de zijstraten is nu al een probleem tijdens de ochtendspits! Ook zie je een toename van elektrische fietsers. Als die met langzaam rijdend fietsverkeer op dat ene fietspad worden geperst, pleit ik voor een onderscheid tus-

sen langzaam en snel fietsverkeer. Net als in het zwembad, met een slow lane en een fast lane.”

Voorrang

“Wat ik waardevol vond aan de bijeenkomst waren de suggesties van bewoners waar je NU iets mee kunt. Zoals het vereffenen van het zebrapad bij de Eerste Coehoornstraat.

Of gewoon met een emmertje kalk een paar keer ‘30’ op het wegdek schilderen. Of haaiantanden aanbrengen in de zijstraten. In principe heeft verkeer dat van rechts komt voorrang, maar in de praktijk laat een automobilist vanuit een zijstraatje die hele stroom met fietsers wel voorgaan. Maak van de Czaar Peterstraat dan een voorrangstraat. Dan is het tenminste duidelijk.”

Wat is de Nota van Uitgangspunten?

De nota bevat de uitgangspunten waar het nieuwe ontwerp van de Czaar Peterstraat aan moet voldoen. De uitgangspunten worden in de volgende projectfasen uitgewerkt tot een voorlopig ontwerp en vervolgens een definitief ontwerp. Hierin staan de maten, hoogtes, materiaalgebruik en dergelijke. In de nota komen ook alle aandachtspunten aan bod waarmee rekening gehouden moet worden bij uitwerking van het ontwerp, zoals de locatie van de halte, laden en lossen, het oversteken vanuit de zijstraten, het veilig inrichten van deze kruisingen en het fietsparkeren.

Planning

Na besluitvorming start vanaf april 2022 de volgende projectfase:

- opstellen programma van eisen (waar moet het ontwerp aan voldoen?)
 - opstellen voorlopig en definitief ontwerp
- 2024: Besluitvorming definitief ontwerp en beschikbaar stellen budget voor uitvoering
- 2025: Opstellen contract en aannemer zoeken
- 2026: start uitvoering (mede afhankelijk van omgevingsprojecten)

Contactpersoon: Wendy Schipper, omgevingsmanager binnenring@amsterdam.nl



1980: zonder tram, maar met haltes voor buslijn 29. Foto: Stadsarchief Amsterdam.



Licht in donkere dagen

Om de avondbeleving en de veiligheid van het Marineterrein te verbeteren, is de afgelopen tijd op allerlei plekken licht toegevoegd. Bijvoorbeeld rondom Codam (gebouw 039) en langs de werkplaatsen van de laagbouw van gebouw 027.

Sinds kort is ook de Boardwalk verlicht, zodat u daar ook in het donker overheen kunt lopen. De opletende wandelaar ziet dat hier dezelfde verlichting is gebruikt als op Pension Homeland en Kanteen25. 'Starry Sky' heet dit ontwerp, dat is gemaakt door Studio Vollaers-Zwart.

Alle lichtkunstwerken

Verder is er een lichtkunstwerk toegevoegd aan het Marineterrein: de 'Pillars of Hope'



vindt u tegenover de hoofdentree van Kanteen25 (gebouw 025). Het werk bestaat uit zeven zuilen die elk een ander kunstmatig personage voorstellen. Wanneer u erlangs loopt, gaan de zuilen met elkaar in gesprek. De dialoog – over hoop – is op basis van *artificial intelligence* en is daardoor voortdurend en steeds in ontwikkeling.

Artificial intelligence is ook een thema van de spectaculaire laserprojecties in de Binnenhaven tijdens de kerstvakantie. Kunstenaar Vladimir Grafov bootst na hoe de zelfvarende Roboot, volgestopt met sensoren, onze wereld ziet, aftast en zich als een nieuwe, zelfdenkende soort in onze samenleving manifesteert. 'Meet the new Species' heet het werk dan ook toepasselijk.

Minder hardrijders Eilandenboulevard

Sinds de herinrichting van de Eilandenboulevard is het aantal hardrijders met 41% gedaald. Dat blijkt uit een verkeersonderzoek dat afgelopen jaar is uitgevoerd op verzoek van de gemeente Amsterdam.

Een van de doelen van de herinrichting van de Eilandenboulevard was het verlagen van de snelheid van het verkeer. In 2017 is daarvoor eerst een zogenaamde 'o-meting' gedaan. Gekeken is hoeveel verkeer over de Eilandenboulevard rijdt en met welke snelheid.

Vergelijking

Voor een goede vergelijking is de nieuwe meting uitgevoerd op dezelfde locatie (Oostenburgergracht ter hoogte van hotel YAYS). Op deze locatie is de snelheid van het gemotoriseerde verkeer naar verwachting het hoogst. Ook de meetperiode (26 mei t/m

3 juni 2021) is vrijwel identiek. Deze 1-meting zou eigenlijk in mei 2020 plaatsvinden, maar dat werd wegens coronacrisis uitgesteld tot september 2020. Toen ging er iets niet goed met de telling; daarom vond de 1-meting voor snelverkeer opnieuw plaats.

Resultaten

Wat bleek: het aantal auto's op werkdagen is ongeveer gelijk. Werden er tijdens de o-meting in 2017 gemiddeld 10.225 voertuigen per dag geteld, in 2021 waren dat er 10.295. Wel rijden er tegenwoordig meer auto's aan het eind van de middag en 's avonds en in

Nieuw op Marineterrein: de BuurtHub

Vlak bij de grote poort van het Marineterrein is onlangs een BuurtHub geopend: een plek waar buurtbewoners eigen elektrische tweewielers kunnen opladen en elektrische deelvoertuigen kunnen huren.

Via het scannen van een QR-code of met een app kan iedereen gebruik maken van vier openbare oplaadpunten voor het opladen van eigen elektrische tweewielers. Verder kunnen bewoners ook vier elektrische deelfietsen, één bakfiets en één elektrische auto huren via de app van vervoersaanbieder Hely.

Deelvervoer

Het merendeel van de auto's in de stad staat voornamelijk geparkeerd en nemen daardoor veel ruimte in. Deelvervoer kan uitkomst bieden voor mensen die hun auto zelden gebruiken: wel een voertuig beschikbaar, maar niet de (financiële) lasten die het bezit met zich meebrengen. Omdat de voertuigen elektrisch zijn, wordt ook de CO2-uitstoot teruggedrongen. De gemeente Amsterdam onderzoekt of BuurtHubs een bijdrage leveren aan een bereikbare, leefbare en schone stad.



de vroege ochtend juist minder. Een mogelijke verklaring voor deze verschuiving zijn de coronamaatregelen.

Tijdens de o-meting reed circa 27% de voertuigen sneller dan 50 kilometer per uur. Tijdens de 1-meting reed circa 16% van alle voertuigen sneller dan 50 kilometer per uur. Het aandeel hardrijders is daarmee met ca. 41% afgenomen. Ook de gemiddelde rijsnelheid is gedaald op alle tijdstippen van de dag; zelfs in de vroege ochtend en late avond wordt minder snel gereden.





In de strijd tegen het vuil

“Zo’n berg afval moet direct opgehaald worden, anders blijft het dagenlang liggen”, zegt Jeroen Abels kordaat bij de aanblik van een enorme stapel troep op de hoek van de Conradstraat/Cruquiusstraat. Jeroen is voorman van “Bob’s Buurtploeg”, die sinds november elke donderdag een ronde maakt door de buurt.

Bob’s Buurtploeg heeft twee doelen: samenwerken met containeradoptanten om het afvalprobleem in de wijk beter aan te pakken, én mensen uit de buurt met een afstand tot de arbeidsmarkt helpen naar betaald werk of opleiding. Daarvoor loopt Jeroen wekelijks met twee medewerkers en een bakfiets door de Oostelijke Eilanden, Kadijken, Czaar Peterbuurt en Funenpark.

Ontklemmen

“Tijdens een ronde controleren we of afvalcontainers niet klemmen”, licht Jeroen toe. “Want dan zetten bewoners de vuilniszak er helaas vaak naast en zo hoopt het vuil zich op. Van de gemeente hebben wij een sleutel gekregen om containers aan de zijkant te kunnen openen. Zo kunnen we een container ontklemmen en afval erin gooien wat niet in de klepopening past. Soms nemen we vuilniszakken op de bakfiets mee naar een volgende container. Maar zo’n berg als op de Conradstraat is kansloos. Gelukkig hebben we een directe lijn met de Reiniging: alles wat we voor 12.00 uur melden, wordt diezelfde dag nog opgehaald.”

Opstartprobleempjes

De gemeente stelt één dag per week een bakfiets ter beschikking. “Dat is natuurlijk

fijn, maar dat ding staat helemaal aan andere kant van de stad”, verzucht Jeroen. “Halen en brengen duurt uren. Vorige week was de accu niet goed opgeladen en vandaag had iemand ’m op slot gezet – niemand wist wie. Dus er zijn wel opstartprobleempjes.

Voor de aanvoer van nieuwe mensen start vanaf 1 januari een nieuwe recruiter. Die zorgt ervoor dat mensen doorstromen naar werk of opleiding, en treden in contact met partijen in de wijk die op zoek zijn naar personeel.

De twee medewerkers zijn er vandaag niet – om een goede reden trouwens. Eén van hen kan direct aan de slag bij Pantar, de ander heeft een cursus. Dat is natuurlijk geweldig! Net als de feedback die je krijgt. Na de eerste werkdag zei een medewerker dat-ie het hartstikke leuk vond en uitkijkt naar de volgende keer. Dat doet je wel wat.”

i Afval melden? Bel 14 020 of gebruik de “Buitenbeter-app”.

**Containeradoptant worden? BOB Helpt vertelt u hoe:
www.bobhelpt.me
info@bobhelpt.me
06-53627695**

Foto: Arnold Korporaal

Vragen, opmerkingen?

Heeft u vragen, suggesties of opmerkingen naar aanleiding van dit journal? Neem dan contact op met Danny Konings, gebiedsmakelaar Centrum Oost via Danny.konings@amsterdam.nl of 06-1853 1440. Of mail naar: communicatie@centrum.amsterdam.nl (onder vermelding van Petersburgjournal).

Colofon

Het Petersburgjournal is een uitgave van stadsdeel Centrum met medewerking van woningcorporatie Stadgenoot. Dit journal is ook te zien op: www.buurtorganisatie1018.nl

Eindredactie Arnold Korporaal
Fotografie Jos Heijnen (tenzij anders vermeld)
Ontwerp Van Alst grafisch ontwerp, Amsterdam
Druk RaddraaierSSP, Amsterdam
Oplage 9.200

Deze uitgave is gedrukt op FSC papier, chloorvrij gebleekt en bedrukt met plantaardig inkten op een alcoholvrije drukpers. Aan de inhoud van het Petersburgjournal kunnen geen rechten worden ontleend.

**X Gemeente
X Amsterdam
X**

Stadgenoot