

# Petersburg Journaal#24

Magazine voor bewoners en ondernemers van de Oostelijke Eilanden,  
De Kadijken, Czaar Peterbuurt en het Funenpark, september 2022

Dit is nummer 24 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 2022.

## De plannen van proRail

2-3 Waar gebeurt wat?

4 "Pas op de plaats"

5 Geen nest te bekennen

5 "Fietspad Dijkgracht zeer wenselijk"

6-7 "Amsterdam bereikbaar houden"

8-9 Vrije kruising Dijkgracht

9 Stichting Oosterkerk:  
36 jaar verbinding

10 "De Oosterkerk  
toekomstigbestendig"

12 Een magisch moment



# Waar gebeurt wat?

## 1 Eilandenboulevard



In het hoger beroep over de kapvergunning van een aantal bomen op het talud van de Eilandenboulevard heeft de rechter geoordeeld dat de gemeente en betrokken bewoners (opnieuw) met elkaar moeten overleggen. Wordt vervolgd.

## 2 Marineterrein

Op het Marineterrein komen ongeveer 800 woningen en 2.300 werkplekken voor (kleinere) innovatieve bedrijven, studenten en Defensiepersoneel. Naar verwachting zal de besluitvorming over de Projectnota eind dit jaar van start gaan. De ontwikkeling van het terrein begint met de bouw van de kazerne, waarschijnlijk pas in 2026.

[www.amsterdam.nl/marineterrein](http://www.amsterdam.nl/marineterrein)

## 3 Brug 2106

Amsterdam wil in het laatste kwartaal 2022 starten met de aanleg van de nieuwe brug, *de Zonnewende*. De nieuwe brug over de Oostenburgervaart zal de Willem Parelweg op Oostenburg verbinden met de Cruquiusstraat. Streven is de brug aan het einde van het eerste kwartaal van 2023 in gebruik te nemen.

## 4 Czaar Peterstraat

Voor de herinrichting van de Czaar Peterstraat begint het opstellen van het programma van eisen en de ontwerp-fase. De actuele situatie van de straat wordt in kaart gebracht. Er komen verkeerstellingen en er wordt gekeken naar de beste plek voor de tramhalte. De uitvoering start in 2026.

[www.amsterdam.nl/binnenring](http://www.amsterdam.nl/binnenring)

## 5 Touwbaanpark

Dit najaar begint de inrichting van het laatste deel van het Touwbaanpark. De tuin wordt voorzien van schone grond en aan de kant van de Wittenburgervaart en het fietspad komt een heg. Na alle werkzaamheden gaan buurtbewoners het park mede beheren.



## 6 Kattenburgerstraat

Afgelopen zomer zijn de laatste details voor het ontwerp van de vernieuwing van de Kattenburgerstraat uitgewerkt. Op **13 oktober 2022** vindt van **19.15-20.30** een bijeenkomst plaats in **De Witte Boei** waarbij het definitieve ontwerp wordt gepresenteerd. Dit najaar werkt de gemeente aan een plan van aanpak voor de uitvoering en is op zoek naar een aannemer. De werkzaamheden starten begin 2023; dan krijgt de Kattenburgerstraat een andere inrichting (30 km en versmalling).

## 7 Kattenburgerkruisstraat



Als onderdeel van de herinrichting van de Kattenburgerkruisstraat in 2021 is een "wadi" aangelegd om het regenwater op te vangen in plaats van in het riool te laten lopen. Inmiddels is gebleken dat het regenwater niet naar behoren in de ondergrond infiltreert (wegzakt). Daardoor blijven de wortels van de bomen te lang nat, wat op lange termijn schadelijk is voor de bomen.

Om dit te verhelpen, bestaat de mogelijkheid dat de gemeente deze winter (een deel) van de grond vervangt door beter doorlaatbare grond. Tijdens de werkzaamheden zouden planten tijdelijk uitgenomen kunnen worden en later herplant. Bomen die in slechte conditie verkeren, worden vervangen.

## 8 Oostenburg

Op Oostenburg komen ongeveer 3.000 mensen te wonen in circa 1.800 woningen. Daarvan bouwt Stadgenoot ongeveer 400 sociale huurwoningen en 100 appartementen voor middeninkomens. Lees de actuele stand van zaken op [www.oostenburg.nl](http://www.oostenburg.nl)

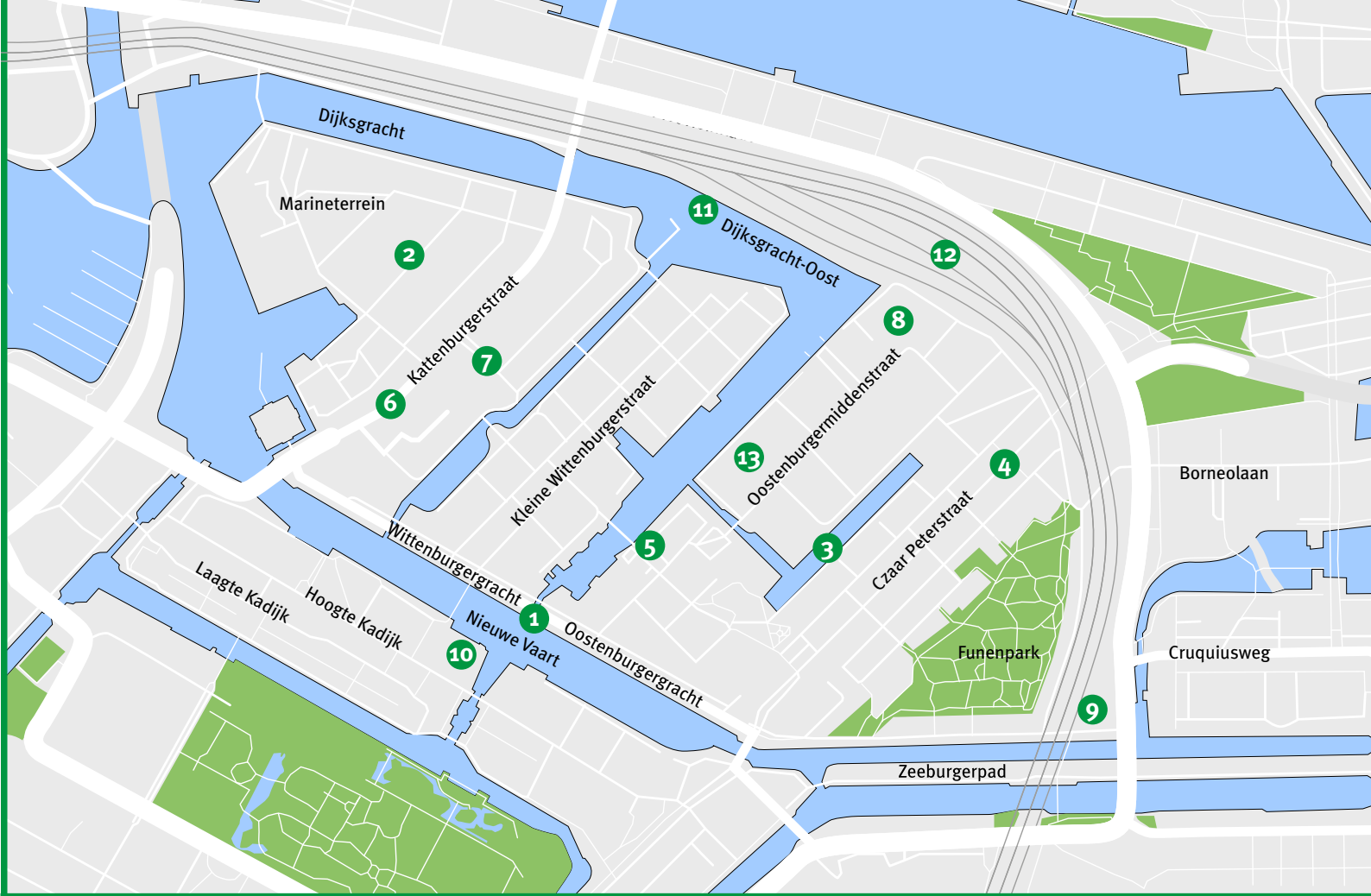


## 9 Fibonacci

Op de hoek Cruquiuskade/Panama-laan wordt woongebouw "Fibonacci" gebouwd. Er komen 243 huurwoningen, waarvan 20% in het sociale huursegment en 80% middenhuur. De oplevering staat gepland begin 2024.

[www.vorm.nl/fibonacci](http://www.vorm.nl/fibonacci)

## 10 Koning William



Hub Studio's wil vanaf 2023 op de voormalige scheepswerf Koning William sociale huurstudio's bouwen, in combinatie met een jachthaven voor kleine elektrische boten.

In februari stemde de gemeenteraad in met een wijziging van het bestemmingsplan, wat woningbouw mogelijk maakt. Een aantal omwonenden zijn tegen dit raadsbesluit in beroep gegaan bij de Raad van State. De verwachting is dat die begin 2023 met een uitspraak komt.

## 11 Dijkgracht-Oost



De gemeente wil hier 70 ligplaatsen (30 dekschuiten en 40 rondvaartboten) en mogelijkheden voor overslag van boot naar boot creëren, en een fiets- en voetpad aanleggen. Begin september zijn voorbereidende werkzaamheden gestart van de eerste 50 meter kade van

de Dijkgracht met de plaatsing van een kwelerscherm en de aanleg van kabels en leidingen.

## 12 Werkzaamheden ProRail

ProRail maakt ter hoogte van de Dijkgracht-Oost een vrije kruising op het spoor. Een volledig overzicht staat op pagina 6, 7, 8 en 9.

## 13 Van Gendthallen

Komende maanden vindt duurzame renovatie plaats van de buitenkant van het Rijksmonument Van Gendthallen.

In deze fase wordt metselwerk hersteld en roestig ijzer vervangen. Afgelopen zomer konden buurtbewoners een kijkje nemen in de hallen tijdens een goedbezochte inloopavond.

[www.vangendthallen.com](http://www.vangendthallen.com)

De meeste projecten zijn terug te vinden op: [www.amsterdam.nl/projecten/bouwverkeersprojecten-centrum/](http://www.amsterdam.nl/projecten/bouwverkeersprojecten-centrum/) Alle genoemde datums zijn onder voorbehoud.







Ton en Sasja bij compenserend groen

## “Pas op de plaats”

“April 2018 hoorden we voor het eerst over de ligplaatsen op de Dijkgracht”, begint Sasja Scherjon, samen met Ton Dekker buurtbewoner én lid van de Werkgroep Dijkgracht Oost. “Tijdens een informatieavond over die fietsroute kwamen ineens tekeningen op tafel met al die ligplaatsen. De bewoners wisten van niks! Vanaf dat moment is het misgegaan.”

Ton: “De buurt is ermee overvallen. Wij hebben de motivatie, de afwegingen niet gezien waarom die ligplaatsen juist HIER zouden moeten komen. Wat zijn die afwegingen? Wanneer is dat besluit genomen en door wie? Dat kregen we zelfs met WOB-verzoeken niet boven tafel.”

### Onderzoek

Sasja: “Wij willen een gedegen verantwoording van de keuzes voor de locatie van de Dijkgracht. Geen onbenullig staatje met een paar locaties, wat plussen en minnen waar dan de Dijkgracht uitrolt. Dat vinden wij geen onderzoek. Er zijn plekken op het IJ en allerlei andere plekken waar het volgens

de buurt bij de besluitvorming betrokken. Daar lenen we ons niet voor. Met een Bewoners Effectrapportage vooraf, nu wordt dat beleid, had de gemeente de bewoners vanaf het begin bij het project kunnen betrekken.” Sasja: “De stadsdeelcommissie beveelt het dagelijks bestuur aan om dat alsnog te doen.”

### Het fietspad – een langgekoesterde wens uit de buurt – zou aanvankelijk door het groen van de Dijkgracht gaan?

Ton: “Ja, maar dat blijkt nu een uniek stuk groen te zijn waar vleermuizen foerageren. De gemeente had daarom een ontheffing nodig om groen weg te kunnen halen en moest compensatiegroen in de buurt aanleggen.” Sasja: “Dat compenserend groen is totaal niet aangeslagen. Het gras is ingezaaid met een bloemrijk grasmengsel. Nou, zie jij het bloemrijk grasmengsel? DIT voldoet niet! Bovendien gaat het allang niet meer om het door de buurt gewenste recreatieve fiets/wandelpad. Over het fietspad rijden straks ook de veegwagens van de gemeentereiniging. Met het ‘fietspad’ maakt de gemeente de steigers voor de 70 boten bereikbaar. De ARBO-wet zal eisen gaan stellen aan de verlichting. De gemeente moet huidige bestemmingsplannen wijzigen om bedrijfsactiviteiten en bijbehorende overlast van ligplaatsen en overslag mogelijk te maken.” Ton: “Ook wij hebben ontdekt wat voor prachtig stukje natuur dit is. Wij stellen nu voor om dat fietspad op vlonders over het water aan te leggen. Dan kan dat groen blijven bestaan. Voortschrijdend inzicht. Ook de gemeente zelf heeft dit unieke groen opgenomen in de inspraakversie Hoofdgroenstructuur 2022. Tegen de gemeente zeggen we daarom: Respecteer dat en maak pas op de plaats! Heroverweeg keuzen en leg hier geen industriële haven aan.”

Zondag 28 augustus vond een protestmars plaats tegen de plannen



## Geen nest te bekennen

Voordat de werkzaamheden aan de Dijkgracht konden starten, vonden er eind augustus/ begin september drie ‘broedvogelscans’ plaats. Twee ecologen speurden met verrekijkers de Dijkgracht af naar eventuele vogelnesten.

Met dank aan Private Boat Tours Amsterdam

In alle vroegte luisteren de ecologen zwijgend naar vogelgeluiden en bekijken het gedrag van vogels. De broedvogelscan vindt plaats rond zonsopgang omdat vogels dan beginnen te fluiten en zeer actief zijn. Om er zeker van te zijn dat er geen broedende vogels zitten, vond de scan drie keer plaats. Alle broedende nesten zijn – ongeacht soort – beschermd volgens de Wet natuurbescherming. Werkzaamheden zouden niet door kunnen gaan als er een nest op die plek werd aangetroffen. Maar er zijn geen nesten aangetroffen.

### Compenserend groen

Omdat de Dijkgracht een voedselgebied is voor de gewone dwergvleermuis, moest er voor het verwijderen van groen ‘compenserend groen’ in de omgeving worden aangelegd. Maar dit is niet goed gelukt.

“De aangebrachte struiken slaan niet volledig aan”, geeft omgevingsmanager John-Paul Zigenhorn toe. “Mede door de droge zomer. Ook het bloemrijk gras is nog niet zichtbaar. Na het groeiseizoen vervangen we een deel van de beschadigde en dode struiken door nieuwe planten. Ook bekijken we hoe we het bloemrijke gras alsnog tot bloei kunnen laten komen. Echter, de rol van compenserend groen is inmiddels niet meer nodig: we halen dit jaar op de Dijkgracht-Oost minder groen weg dan we aanvankelijk dachten. Geen honderd meter over de volledige breedte, maar vijftig meter en ook niet over de volledige breedte. Daarnaast halen we op een aantal plekken kleine oppervlaktes met struiken weg om de ondergrond nader te onderzoeken – waarna het groen weer aan kan groeien. We tasten het voedselgebied van de gewone dwergvleermuis dus niet aan. Dit is ook afgestemd met de Omgevingsdienst en die is daar akkoord mee.”

## “Fietspad Dijkgracht zeer wenselijk”

“Wij zijn altijd blij met extra infrastructuur voor fietsers”, zegt Bernard Blokzijl namens de Fietsersbond Amsterdam. “Dat is – zeker op dat stuk – geen overbodige luxe. Veel fietsverbindingen in de buurt – zoals de Eilandenboulevard en de Piet Heinkade – slibben dicht. Het parallelle fietspad langs de Piet Heinkade is in de spits al te vol. Dat is helemaal niet zo breed en er rijden nota bene ook nog snorfietsers op. Een fietsroute over de Dijkgracht is dan een mooi alternatief en dus zeer wenselijk. Ik zou het niet uitstellen.”

Door de toenemende drukte wordt het steeds minder aangenaam om je op de fiets door de stad te begeven. Met nieuwe alternatieven kan het verkeer zich beter spreiden.

Een kanttekening – en die hebben we als Fietsersbond ooit eerder gemaakt – is dat er goed gekeken moet worden naar het kruispunt met de Kattenburgerstraat. Ook zie ik gebruik door veegwagentjes met argusogen tegemoet. Ik zou deze in ieder geval niet tijdens de spitsuren laten rijden.”







Jeroen Groot



Geertjan Cronenberg

# “Amsterdam bereikbaar houden”

Op 1 september 2022 is ProRail begonnen met het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS). Een grootscheeps bouwproject dat tien jaar zal duren. Communicatieadviseur Jeroen Groot en omgevingsmanager Geertjan Cronenberg vertellen namens ProRail op deze en volgende pagina's over het hoe en waarom.

“Er zijn drie redenen waarom we dit doen”, zegt Jeroen tijdens een teamsmeeting. “Je ziet in Nederland – en daarbuiten – een gigantische groei van het aantal reizigers en goederenvervoer. Het Centraal Station in Amsterdam, waar nu 200.000 reizigers per dag komen, zal de komende jaren doorgroeien naar 275.000 reizigers per dag. De bestaande stations en de bestaande infrastructuur zijn daarop niet op berekend. Dus wil je in de toekomst het groeiend aantal reizigers op een goeie manier kunnen blijven faciliteren en bedienen, zul je iets moeten gaan doen.”

## Bredere perrons

Naast de grote groei van het aantal reizigers noemt Jeroen ook de ‘transfercapaciteit’. “Daarmee bedoelen we de ruimte die er is voor reizigers in het stationsgebouw zelf én op de perrons. Die ruimte is gewoon te klein. De perrons staan soms vol met mensen. We willen niet dat er ongelukken gebeuren omdat het te druk wordt. Reizigers moeten op een veilige, prettige manier kunnen reizen. Daarom halen we op het station sporen weg, zodat we de perrons kunnen verbreden en verlengen. Reizigers kunnen dan sneller de trein in- en uitstappen.

Een derde argument is dat de infrastructuur op een aantal onderdelen einde levensduur is. Dat geldt met name voor de vier stalen bruggen bij het Double Tree Hotel. De betonnen brug aan de IJ-zijde nemen we in opdracht van de gemeente mee, zodat er onder de brug straks meer ruimte ontstaat voor fietsers en voetgangers.”

“We willen dat Amsterdam in de toekomst bereikbaar blijft”, vult Geertjan aan. “Geen stad die vastloopt door het autoverkeer. Wil je Amsterdam dynamisch en economisch interessant houden, dan doe je dat op de meest duurzame manier; met openbaar vervoer.”



Artist Impression: studioSK/Movares

## Tien jaar werk in fases

Het project speelt zich grofweg af op drie locaties: de Westhaven, in en rond het Centraal Station en op de Dijkgracht. Daarnaast wordt er op het hele traject aan de spoorinfra gewerkt. De werkzaamheden zullen tien jaar lang in beslag nemen.

“We zouden dit hele traject waarschijnlijk in een paar jaar kunnen doen”, zegt Jeroen, “maar dat zou betekenen dat het station helemaal dicht zou moeten. Dat is natuurlijk onmogelijk. Daar is het Centraal Station te belangrijk voor. Vandaar een gefaseerde aanpak, waarbij gedurende de hele verbouwing een groot deel van het treinverkeer kan blijven rijden en het station in gebruik kan blijven. Aan deze logistieke operatie ging tien jaar planstudie aan vooraf.”

## Fietsenstalling

Er wordt begonnen met de meest noordelijke brugdeel van de Oostertoegang, dus die het dichtst bij het IJ ligt. Dan volgt een werkritme van een jaar per brug. Jeroen: “Het weghalen van een brug duurt drie maanden, en die andere periode gebruiken we om een nieuwe brug te bouwen. Tegelijk wordt de hele spoorbak (sporen en perrons in het station) meegenomen. Aan de oostkant van het station wordt de tunnel verbreed, en daarnaast komt een grote ondergrondse fietsenstalling met circa 8.500 fietsparkeerplekken.

## Actuele informatie

De bouwfases van het hele project staan op de website van ProRail. De site laat op een overzichtelijke manier zien waar wat gebeurt. Het gaat in eerste instantie om een globale planning, die – naarmate het zicht op exacte datums duidelijk wordt – voortdurend wordt geactualiseerd. Via diverse kanalen komt er actuele informatie over de werkzaamheden en eventuele hinder.

[www.prorail.nl/projecten/aanpassingen-station-amsterdam-centraal](http://www.prorail.nl/projecten/aanpassingen-station-amsterdam-centraal)



De Dijkgracht op 6 juni 1899, gezien vanaf luchtbrug spoorwegovergang Mariniersplein. Op de voorgrond rijdt een trein van de Hollandse Spoorweg Maatschappij. Op de achtergrond de twee torentjes van het Centraal Station. Foto: Jacob Olie/ Stadsarchief Amsterdam





## Geluidsoverlast

Een gevoelig punt. “Vragen over geluidsoverlast van langrijdende treinen zijn zeer legitiem en ook heel begrijpelijk”, zegt Jeroen. “Wij hebben ons natuurlijk te houden aan allerlei wettelijke regels op dat terrein. Dat heet met een mooi woord “geluidsproductie-plafonds”. Volgens Geertjan gaan er in de toekomst meer treinen sneller rijden en neemt het geluid daardoor toe. Maar wel binnen de wettelijke grenzen. “Tegelijkertijd zijn er minder wissels nodig en is juist het berijden van wissels iets wat overlast geeft. Minder gepiep, gekraak en gedreun.” ProRail kent ook een landelijk project om geluidshinder te verminderen: het Meerjarig Programma Geluid (MJPG). Dit programma gaat nog geluidmaatregelen in Amsterdam realiseren. Daarnaast wordt geluid van het spoor permanent gemonitord. Waar nodig worden maatregelen genomen.



## Vrije kruising Dijksgracht

Belangrijk onderdeel van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer is de aanleg van een vrije kruising op de Dijksgracht. Daardoor zijn ter plaatse minder sporen en wissels nodig en hoeven treinen niet op elkaar te wachten. De bouw van die vrije kruising gaat zeker zeven jaar duren. De oplevering is naar verwachting in 2029.

Het werk is opgedeeld in verschillende fases. De eerste fase is de aanleg van een werkweg, om het bouwverkeer te kunnen scheiden van de openbare ruimte. Vervolgens wordt onder de tijdelijke spoorbrug bij het Inntel hotel een toegang gemaakt tot het bouwterrein, ofwel het voormalige opstelterrein. Daar worden ter plekke vijf betonnen tunneldelen gebouwd en geplaatst op een fundering van palen. Daarna worden in verschillende stappen de sporen door en over de nieuwe tunnel geleid. Het werk is vorig jaar begonnen met het verwijderen van wissels en sporen op de Dijksgracht.

### Zandtransporten

Transport zal zoveel mogelijk via het spoor verlopen, dan via het

water en pas daarna over de weg. Dit om verkeers-hinder in de binnenstad zoveel mogelijk te voorkomen. De aanvoer van materiaal gebeurt deels via de afgesloten werkweg en voor een ander deel via het water van de Dijksgracht. Zo komt er bij de VOC-kade bij het Inntel hotel een tijdelijk overslagpunt waar materialen per boot aan land worden gebracht.

Met name de zandtransporten gaan over het water. Deze transporten vinden plaats in de periode van oktober tot en met maart. “De bulktransporten van zand zullen uitsluitend in de winterperiodes plaatsvinden”, verzekert Geertjan. “Op die manier willen we het terrasseizoen van o.a. het Inntel hotel ontzien. Wanneer de transporten precies gaan starten is nog even de vraag. Dit is afhankelijk van zettingen (het inklinken van het zand) waarvoor aannemer Strukton nu berekeningen maakt. Het doel is in ieder geval het werk zo emissieloos uit te voeren. Met materieel dat op duurzame brandstoffen werkt of elektrisch.”



## Tijdelijke tramaansluiting Czaar Peterstraat

Vanwege de werkzaamheden kan tramlijn 26 naar IJburg gedurende vijf jaar niet meer onder de spoorlijn door. Lijn 26 zal in die periode moeten keren aan de noordzijde van het Centraal Station. Tramreizigers kunnen nog steeds naar het Centraal Station – alleen is de tramlijn afgesloten van het Amsterdamse tramwegnetwerk. Daarom wordt een tijdelijk tramspoor aangelegd – in jargon een ‘overbrengringsspoor’ – tussen lijn 26 en de Czaar Peterstraat, waar tramlijn 7 rijdt. Zo kunnen tramstellen naar de werkplaats in Diemen rijden voor reparatie- en onderhoud. Hoe dat spoor exact gaat lopen, wordt nog uitgezocht.

## Extra relaishuizen

Treinen rijden straks vaker en sneller het Centraal Station in- en uit. Ze gaan dicht op elkaar rijden waardoor de onderlinge afstand kleiner wordt. Daarom zijn er meer tussenseinen en nieuwe beveiligingssysteem nodig. ProRail kijkt momenteel waar drie tot vier extra relaishuizen in het traject tussen Centraal en Muiderpoort kunnen komen waarin die systemen worden geplaatst. Deze relaishuizen zullen zo goed mogelijk in de omgeving worden ingepast.

## Spoorpark

## Openbaar of niet?

Doordat er ter hoogte van de Dijksgracht minder sporen naast elkaar komen te liggen, komt in 2028 ruimte vrij voor groen. Maar hoe gaat dat groen eruit zien?

“Dat is nu nog een beetje een lastige vraag”, erkent Geertjan. “Dat kunnen we niet meteen positief beantwoorden met: het wordt een mooi park. In ieder geval wordt het een mooi kijkgroengebied met natuurlijk een ecologische functie. Of het gebied een openbaar toegankelijk park wordt – beheerd door de gemeente – daar moeten nog afspraken over gemaakt worden tussen ProRail en de gemeente.”

## Een schutting met een verhaal

Begin september is aannemer Strukton begonnen met de aanleg van een 350 meter lange werkweg langs het spoortalud tot aan het Inntel hotel. Deze weg, die uitsluitend bedoeld is voor het bouwverkeer, wordt afgescheiden van de openbare ruimte op Oostenburg door een barrier van betonblokken. Op de barrierconstructie komt een schutting, dat ook als een afscherming voor geluidsreductie dient. De schutting bestaat uit trespa-platen met beelden die het verhaal vertellen van het verleden en de toekomst van de buurt en het spoor, naar ontwerp van Josje-Marie Vrolijk. De plaatsing van de afbeeldingen op de schutting is vermoedelijk ergens in het najaar.





# Stichting Oosterkerk 36 jaar verbinding

Met de verkoop van de kerk zijn concerten van de Stichting Oosterkerk op 1 april 2022 gestopt. De stichting heeft 36 jaar lang gezorgd voor het beheer en de programmering van de kerk. Daar is nu een einde aan gekomen, tot grote teleurstelling van Henk Verhoef, organist en voorzitter van de Stichting Oosterkerk.

“In 2004 waren de eerste geluiden dat de kerk verkocht moest gaan worden”, begint Henk. “Wij hebben toen vanaf het begin af aan gezegd: als je iets met die kerk gaat doen, willen wij mee kunnen praten. Nadat de maatschappelijke instellingen in 2012 waren verhuisd naar De Witte Boei, zijn we doorgegaan om te voorkomen dat de kerk ‘leeg’ kwam te staan.”

## Alternatief plan

In 2013, 2014, 2015 werd de kerk met enige regelmaat op internet te koop aangeboden. Er zijn prijsvragen uitgeschreven, bureaus kregen opdrachten om plannen te maken voor de kerk. We hebben krankzinnige plannen gezien: een tattoo museum, boekhandel, bierbrouwerij, boeddhatempel, grand-café. Als Stichting Oosterkerk zijn we met een alternatief plan gekomen, omdat wij het gebouw het beste kennen. We hebben geprobeerd Stadsherstel, de gemeente en de Protestantse Kerk Amsterdam mee te krijgen. Allemaal vergeefs. We kijken terug op een roemrucht verleden. Er waren informa-

tie- en inspraakavonden, buurtactiviteiten, tentoonstellingen, huwelijken, overlijdensbijeenkomsten en concerten, zoals *Jong talent* met conservatoriumstudenten, de koffieconcerten, de vrijdagmiddagen, het Nieuwjaarsconcert, het jaarlijkse Kerstconcert en de grote Nieuwjaarsborrel voor de buurt in samenwerking met buurtorganisaties. De kerk was betrokken bij het jaarlijkse Patatoefestival. En na de schietpartijen in de buurt heeft de Oosterkerk de herdenkingsbijeenkomst van de dood van Mohamed Bouchikhi mede mogelijk gemaakt. Al die jaren was er al sprake van verbinding! Vooral de concerten waren succesvol. De laatste jaren kwamen er standaard 100 tot wel 250 mensen naar een concert luisteren, drie keer per maand. Als ik nu een orgelconcert wil geven, moet ik vragen aan Stadsherstel of het past in hun agenda en moet ik huur betalen terwijl ze de organist van de Duif betalen om in de Oosterkerk te spelen. Als mij gevraagd wordt om orgelconcerten te organiseren, doe ik dat. Maar niet als ik erop moet toeleppen.”



**In september wil Stadsherstel – sinds 1 maart 2022 de nieuwe eigenaar van de Oosterkerk – het haalbaarheidsonderzoek afronden. Dan wordt duidelijk hoe de verbouwing van de kerk eruit gaat zien, en of het technisch haalbaar is. Ruth van der Puijl, projectleider van de afdeling Planontwikkeling en Restauratie bij Stadsherstel, legt uit wat er gaat gebeuren.**

“Voorheen was de gemeente jaarlijks heel veel geld kwijt voor verwarmen, schilderen en ander onderhoud”, zegt Ruth in één van de kantoortjes in de kerk. “Het beheer en de programmering was in handen van de stichting Oosterkerk. Maar de gemeente wilde dat anders organiseren. Dus vijftien jaar geleden kwam de gemeente bij Stadsherstel met de vraag: hoe kunnen we de Oosterkerk zo gebruiken en onderhouden dat het toekomstbestendig wordt? In vijftien jaar zijn allerlei plannen langsgelopen, maar die waren niet haalbaar of strookten niet met de wens dat de buurt een eigen plek zou houden. Die wens is altijd belangrijk geweest voor de gemeente. Alleen heb je wel dragende huurders nodig die het onderhoud kunnen bekostigen. Dat is ook hoe Stadsherstel werkt: we doen een investering, dus aankoop plus eventuele verbouwingen en onderhoud, en na 50 jaar moet dat zichzelf terug hebben betaald vanuit de huur, eventueel aangevuld met subsidies.”

## Eeuwigheid

“We hebben nu twee dragende huurders op het oog”, vervolgt Ruth. “Het Balletorkest



“De Oosterkerk toekomstigbestendig”

met 60 repetitiedagen en het Betekeniscentrum voor de overige 300 dagen. Beide huurders organiseren activiteiten voor de buurt – daarnaast zijn ook initiatieven vanuit de buurt zelf welkom. Deze twee huurders hebben allebei afgesloten ruimtes nodig. De huidige kantooruimtes voldoen niet aan de hedendaagse normen. Zeker niet als je een open kerk wilt hebben en er – naast het houden van kantoor – meerdere dingen tegelijkertijd gebeuren. Het haalbaarheidsonderzoek wijst uit hoe we de verbouwing kunnen uitvoeren, en wat het ongeveer gaat kosten. En of we het monument niet aantasten, want dat staat uiteindelijk bij ons altijd bovenaan: het gebouw bewaren voor de eeuwigheid. We hopen het in september allemaal helder te hebben.”

## Duurzame maatregelen

“Er moet iets aan de akoestiek gebeuren”, vervolgt Ruth. “In de kerk is de nagalmtijd meer dan vijf seconden. Dat is voor een orkest, maar ook voor lezingen, muziekensembles of wat intiemere bijeenkomsten, niet handig. Je kunt akoestische en duurzame maatregelen nemen die niet al te storend én

omkeerbaar zijn, zonder dat je schade toebrengt aan het gebouw. Denk aan dubbele beglazing met achterraamen, waarmee je het binnen-buitengeluid beter van elkaar kunt scheiden. Als er nu een auto langsrijdt, dan hoor je dat binnen. De achterzetramen dragen ook bij aan een beter klimaat. Dat moet echt beter: ik heb hier lezingen meegemaakt waarbij ik het zo koud kreeg dat ik halverwege moest afhaken. We gaan kijken hoe we warmte

“We gaan kijken hoe we warmte kunnen terugwinnen”

kunnen terugwinnen. Die gaat nu zo hup, naar buiten toe, dus je gooit een heleboel energie weg. Tienduizenden euro's gaan zo in rook op. Verder moet er iets met de ventilatie. Die staat boven de kantoortjes al tien jaar stil, waardoor het benauwd kan aanvoelen. Je wilt eigenlijk een raam open kunnen zetten. Ook als je een activiteit hebt met 200

man in de zaal, moet er gewoon voldoende zuurstof zijn.”

## Optimistisch

Naast nieuwe installaties en nieuwe kantooruimtes zijn er plannen voor een stilleruimte, een stiltebibliotheek, een vergaderruimte en een opslagruimte voor de instrumenten van het Balletorkest. Ruth: “In de intentieovereenkomst staat al best precies waar wat moet komen. Met deze ontwerpogave is de architect nu hard bezig is om daar iets moois van te maken. Iets wat voldoet aan de eisen van deze tijd en van de gebruikers, maar waarbij het gevoel van de kerk behouden blijft. Wanneer de verbouwing kan beginnen? We hebben eerst het vergunningentraject nog. Het moet langs Monumentenzorg, het Rijk. Maar het liefst zo snel mogelijk. Ik ben optimistisch: ik zeg dat we in 2023 beginnen. Het duurt nu al zo lang.”

Tot die tijd organiseert Stadsherstel o.a. concerten, exposities en buurtactiviteiten. Kijk voor een overzicht op: [www.stadsherstel.nl/cultuuragenda](http://www.stadsherstel.nl/cultuuragenda)



Fotografie: Martin Sturkop





# Een magisch moment

**Kunstenaar Birthe Leemeijer is door Stadgenoot uitgenodigd om een kunstwerk te maken voor het buurtplein op Oostenburg. “Het is fijn dat ik ben uitgenodigd in de beginfase als alles nog moet worden bedacht,”, zegt ze, “Dat geeft veel mogelijkheden. Ik ben ooit een keer uitgenodigd om een fontein te maken op een plein dat vreselijk was ingericht. Dat werkt niet.”**

Birthe op de toekomstige plek van het kunstwerk

“De openbare ruimte is een totaalervaring”, vervolgt Birthe. “Alle aanwezige elementen leveren daar een bijdrage aan: architectuur, groen, geschiedenis. Hier helemaal. Oostenburg is een plek met geschiedenis, met monumentale gebouwen die een verhaal vertellen. Het bijzondere van Oostenburg is dat het vanuit de geschiedenis van Amsterdam het vertrekpunt is geweest voor het leggen van die relaties met allerlei plekken in de wereld. Binnen die relaties is veel veranderd. Inmiddels voelen we ons steeds meer verbonden met wat er elders op de wereld gebeurt.”

## Gouden uur

“Het lijkt me mooi als we die verbondenheid zichtbaar kunnen maken. Hoe dat uitwaaien over de wereld leidt tot een gedeeld moment. Een gevoel van verbondenheid met de tijd, met elkaar en andere plekken op aarde. Ik koos voor het laatste uur van de dag het gouden uur. Dat moment breekt aan als de zon een hoek maakt van zes graden of minder ten opzichte van de aarde. Dan ontstaan intense kleuren, verzachten vormen en

schaduwen en verdwijnen ze in een warme gloed. Een magisch moment dat overal in de wereld iedere dag wordt beleefd – ook op Oostenburg.”

## Bomen

Birthe wil op verschillende plekken in de wereld dit licht ‘vangen’ en naar lichtbronnen in Oostenburg te transporteren. Welke plekken dat zullen zijn, is onderwerp van een uitwisseling met de huidige en toekomstige bewoners. Ook bomen wil ze deel laten zijn van het kunstwerk. “De bomen zullen mogelijk – net als het licht – hun oorsprong vinden in andere delen van de wereld. Ze geven verkoeling in het versteende Oostenburg en dragen bij aan de veranderlijkheid van het licht en de seizoenen.”

Het Buurtplein wordt het slotstuk van Oostenburg, dat deels samen met buurtbewoners wordt vormgegeven. Hiervoor start eind 2022 een participatietraject. Het magisch uur kan naar verwachting vanaf 2026 dagelijks worden beleefd, na oplevering van het Buurtplein.

## 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](mailto:Danny.konings@amsterdam.nl) of 06-1853 1440. Of mail naar: [communicatie@centrum.amsterdam.nl](mailto: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](http://www.buurtorganisatie1018.nl)

**Eindredactie** Arnold Korporaal  
**Fotografie** Jos Heijnen (tenzij anders vermeld)  
**Ontwerp** Van Alst grafisch ontwerp, Amsterdam  
**Druk** RaddraaierSSP, Amsterdam  
**Oplage** 9.300

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.

✘ Gemeente  
✘ Amsterdam  
✘

**Stadgenoot**