



Oeverberichten

Nieuwsbrief van de Vereniging Amsteloever

Nummer 30- maart 2024

Van de voorzitter

Het is altijd reuring langs de oevers van de Amstel. De dijk aan de stille kant zal worden verhoogd en is voor verkeer t/m augustus afgesloten. Met het plaatsen van de damwand zijn de ophoogwerkzaamheden aan de Amstelveen zijde niet urgent en over 10 jaar aan de beurt. Dat dit geen overbodige werkzaamheden zijn moge blijken uit het feit dat in januari de Amstel haar hoogste waterstand ooit beleefde.

Veiligheid op de weg is een onderwerp dat op de agenda zal blijven. De weg is nu eenmaal te smal voor het verkeer dat verwerkt moet worden. De auto's, bussen, fietsers, hardlopers, wandelaars en landbouwwerktuigen dansen om elkaar heen met name in de spitsuren. Het schelpenpad is niet aantrekkelijk genoeg voor de voetgangers die bijna zonder uitzondering kiezen voor het asfalt. In de veronderstelling dat dit de verkeersveiligheid zal verbeteren, gaat de gemeente de wegversmallingen weghalen en de markering van de fietspaden verbreden. Daarnaast zullen elke 180 meter zogenaamde 50 km drempels worden aangelegd. Deze werkzaamheden zullen in augustus aanvangen en hopelijk effect hebben.

Dinsdag 6 februari werd op Wester Amstel een voorlichtingsbijeenkomst gehouden voor bewoners van de Dijk door de adviseur verkeersveiligheid van de Gemeente, de heer Paul Gilissen. In de vergadering werden tal van aanvullende suggesties gedaan. Het lijkt er niet op dat de bouwactiviteiten aan de dijk de komende jaren zullen afnemen. Zeker vier nieuwbouwprojecten zullen binnenkort aanvangen. Het zou zeker de veiligheid op de weg verbeteren als men dusdanige voorzieningen treft dat geen gebruik gemaakt hoeft te worden van het fietspad om de auto's te parkeren.

Meer dan 50% van de bewoners van de Dijk hebben gekozen voor een glasvezel aansluiting van Glasdraad. Deze organisatie legt in de Amstel en Vechtstreek over een lengte van meer dan 300 kilometer een glasvezelnetwerk aan waar de content door KPN wordt geleverd. De aanleg zal in anderhalf jaar gerealiseerd worden en waarschijnlijk eind volgend jaar zijn afgerond.

Wat de overlast van vliegbewegingen betreft maakte minister Harbers een schijnbeweging richting het verminderen van het aantal vluchten naar +/- 450.000.

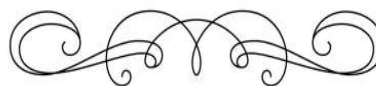
Dat kon niet zomaar, Brussel moet daar toestemming voor geven via de zogenaamde Balanced approach (BA) systematiek. Dat laatste leek een hindernis welke naar verwachting goed was te nemen. Echter de 29 vliegmaatschappijen die al eerder een rechtszaak hebben aangespannen weten met hun lobbyisten Brussel te bewerken. Vanuit Brussel komt een stroom vragen om toelichting binnen bij het ministerie. De BA oplossing lijkt een stroperig traject te worden.

Meer kansrijk lijkt de bodemprocedure aangespannen door Stichting Recht op Bescherming tegen Vlieghinder (RBV). Deze organisatie eist dat de Staat zich aan haar eigen regels houdt. Op basis van het huidige Luchthaven Verkeers besluit (LVB) kunnen niet meer dan 400.000 vluchten worden toegestaan. De groei naar 500.000 is nooit in de wet verankerd. RBV is van mening dat de overheid moet stoppen met gedogen en de overlast die de bewoners ondervinden dient te verminderen. (Zie ook het stukje over Schiphol elders in dit bad).

Het mag gezegd worden dat het ook het afgelopen jaar plezierig werken was met het bestuur. Helaas is aan het eind van het jaar Alexandra Stodel wegens drukke werkzaamheden afgetreden als secretaris. Met spijt moet ik ook melden dat Nicole van Buuren en Wim Bredenoord, die de Vereniging vele jaren hebben gediend, op de ledenvergadering zullen terugtreden als bestuursleden. Het bestuur is in contact met kandidaten voor hun opvolging. Eén lid heeft zich al beschikbaar gesteld: Roger van Elderen, die de Vereniging goed kent als lid van de Kascommissie. Hij wordt op de ledenvergadering voorgedragen, zie ook de agenda.

In 2023 kwamen we 4 maal bij elkaar.

Peter Hesp



Graag stel ik mij aan u voor.



Als de ledenvergadering accoord gaat, zal Roger van Elderen toetreden tot het bestuur.

Mijn naam is Roger van Elderen en ik woon met mijn gezin al ruim twintig jaar aan de Kalfjeslaan. In onze beginjaren kwamen wij er al snel achter

dat de Vereniging Amsteloever een centrale rol speelt bij het behartigen van de gedeelde belangen van onze gemeenschap, variërend van de kwaliteit van leven die we genieten, de veiligheid die we koesteren, tot het behoud van het prachtige landschap dat ons omringt. Deze gedeelde doelstellingen vormen de basis van een sterke en harmonieuze gemeenschap. Mijn rol als lid van de kascommissie sinds 2016, heeft mij waardevolle inzichten gegeven in de financiële aspecten van onze vereniging, en ik ben vastbesloten om transparantie, verantwoording en een verstandig beheer van onze middelen te garanderen.

Daarnaast heeft mijn professionele achtergrond in het begeleiden en adviseren van startups in de financiële en technologische sector mij een uniek perspectief gegeven dat volgens mij kan bijdragen aan de groei en het welzijn van onze gemeenschap

Ik kijk er naar uit om samen te werken met het bestuur van de vereniging, aan de gemeenschappelijke doelen en ambities die ons als bewoners van de Amsteloever en de omliggende gebieden in het niet-verstedelijkte deel van de Amstelveense Middelpolder met elkaar verbinden.

Kanoën in de Middelpolder

Bij de gemeente Amstelveen is vorig jaar het idee naar voren gekomen om een kanoroute door de Middelpolder en de Amstel te realiseren. Onze Vereniging vindt dat een goed idee maar heeft ook bezwaren ingebracht.

Het idee is dat mensen met hun eigen kano naar een opstappunt gaan, bij voorbeeld in de Ringvaart bij de Kalfjeslaan, dan door de polder peddelen waarbij via steigers hoogteverschillen in waterlopen genomen moeten worden, om uit te komen bij de Amsteldijk Zuid bij de A9. Daar moet dan de weg worden overgestoken zodat de kanoër via de Amstel weer bij het uitgangspunt komt.

Maar hij komt daar natuurlijk niet, hij eindigt in de Amstel bij de Kalfjeslaan en moet de Amsteldijk Noord oversteken, ervan uitgaande dat zijn voertuig ergens in de buurt (Kalfjeslaan?, De Borcht?, Europaboulevard?) is geparkeerd. Wie de route wil volgen, moet dus twee keer een drukke weg oversteken, wat met een kano (4 m lang) op de schouder geen sinecure lijkt. De Vereniging heeft daar in een zienswijze op

dit plan in oktober 2023 dan ook op gewezen. De gemeente antwoordde hierop dat aan de verkeersveiligheid apart aandacht zal worden besteed. Dat gebeurt misschien bij de realisering van de maatregelen ter verbetering van de verkeersveiligheid waarover onze leden op 6 februari 2024 door de gemeente zijn geïnformeerd.

In onze reactie op dit 'Projectplan kanoroute Middelpolder' hebben we voorts aandacht gevraagd voor de bebording opdat het landschap niet ontsierd wordt door veel te grote richtingborden. Daar zegt de gemeente rekening mee te houden. Ook worden de steigers alleen geplaatst waar dat geen probleem oplevert voor de waterkant en de vogels. Overigens wordt de route ook uitsluitend buiten het broedseizoen open gesteld.

Het college van Burgemeester en Wethouders zal in de loop van dit jaar een formeel besluit nemen, waar tegen beroep mogelijk is.

Erik Glasius

Stadsbouwmeester adviseert gemeente én inwoners

Op de agenda van de algemene ledenvergadering (woensdag 10 april, 20 uur, Wester-Amstel) staat o.a. stadsbouwmeester van Amstelveen ir. Erik Wiersema als spreker aangekondigd. Wat doet zo iemand?

Breed gezegd is de taak van de stadsbouwmeester het adviseren over 'ruimtelijke opgaven en het geven van welstandsadviezen'. Het eerste betreft o.a. de plannen van de gemeente voor nieuwbouwwijken, herontwikkeling van bestaande locaties, e.d. Voor de bewoners van de Amsteldijk Noord is het tweede belangrijker. Ieder die nieuw gaat bouwen of verbouwen, moet immers beschikken over een vergunning en die wordt pas verleend als het plan voldoet aan de welstandscriteria. Die zijn voor ons gebied strenger dan voor andere delen van Amstelveen.

In de beoordeling van de plannen speelt de stadsbouwmeester een belangrijke rol.

Daarom is het belangrijk dat potentiële bouwers -of hun architect- tevoren plannen kunnen voorleggen. Zo kunnen ze in een vroeg stadium een onafhankelijk advies krijgen.

Erik Wiersema (1965) is een Amsterdamse architect die is opgeleid aan de TU Delft. Hij



was en is betrokken bij de planning en bouw van zowel scholen als woningen. Daarbij richt hij zich in het bijzonder op stedenbouwkundige aspecten, met aandacht voor zeggenschap van bewoners voor hun leefomgeving. Wiersema werkt in heel Nederland, hij gaf o.a. vorm aan de Academie Tien en sporthal in de nieuwe Utrechtse wijk Leidsche Rijn.

Maak u bereikbaar!

Ons blad Oeverberichten verschijnt maar eenmaal per jaar. Uiteraard kan daar vrijwel geen actuele informatie in staan. Toch delen we die graag met de leden. Daarom deze oproep: Stuur ons een mail, dan beschikken we automatisch over uw mailadres en kunnen we u snel informeren als dat nodig is. Mail

naar:

info@verenigingamsteloever.nl

Schiphol: politiek en procedures

Schiphol blijft velen bezig houden en niet omdat er veel positiefs te melden valt. Zag het er vorig jaar nog naar uit dat eindelijk het aantal vluchten beperkt zou worden, inmiddels is er van dit voornemen van minister Mark Harbers weinig meer over.



Voorlopig heeft de luchtvaartlobby het in Brussel gewonnen van de milieubeweging en maakt de Europese Commissie beperking moeilijk. De vraag is vervolgens hoe een nieuw kabinet erover denkt.

De Tweede Kamer heeft een motie aangenomen die beoogt Lelystad niet te openen en als een nieuw kabinet dat idee overneemt, gaat ook die mogelijke verlichting van de milieubelasting van Schiphol niet door.

Tot zover de politiek. Die lijkt nu deels los te staan van de procedures die ook doorgaan. Zo heeft het ministerie van Verkeer & Infrastructuur een 'Ontwerpactieplan Omgevingslawaaai Schiphol' opgesteld. Bij dat plan horen kaarten en uit die kaarten kan worden afgeleid dat alleen de eerste huizen (gerekend vanaf Amsterdam) op onze dijk zwaar door vliegtuiglawaai zouden worden getroffen. Niets is minder waar, want de kaart geeft niet de werkelijk gevolgde routes en dus ook niet de hinder op andere delen van de dijk en in de Middelpolder.

Vanzelfsprekend heeft onze Vereniging hierop in een reactie gewezen.

Interessant is de constatering in het Ontwerpactieplan dat er "de afgelopen jaren veel is gebeurd, maar dat er ondanks alle inspanningen geen sprake is van een absolute afname van de geluidhinder". Dat zal iedere dijkbewoner onderschrijven, net als de conclusie dat dit komt door "de groei van het aantal

vluchten". In onze reactie hebben we aangegeven dat de enige oplossing dus is om het aantal vluchten te verminderen, en dat wordt nu tegengehouden.

De luchtvaartmaatschappijen hebben hun eigen oplossing: stillere vliegtuigen. Onlangs heeft Transavia met veel tam tam één (!) zo'n machine in dienst genomen op een vloot van 89. Dat een vliegtuig 20 tot 30 jaar dienst doet, schijnt men vergeten. Het tot voor kort meest lawaaiige verkeersvliegtuig de Boeing 747 is nu eindelijk verdwenen. Dat type toestel is in 1970 geïntroduceerd!

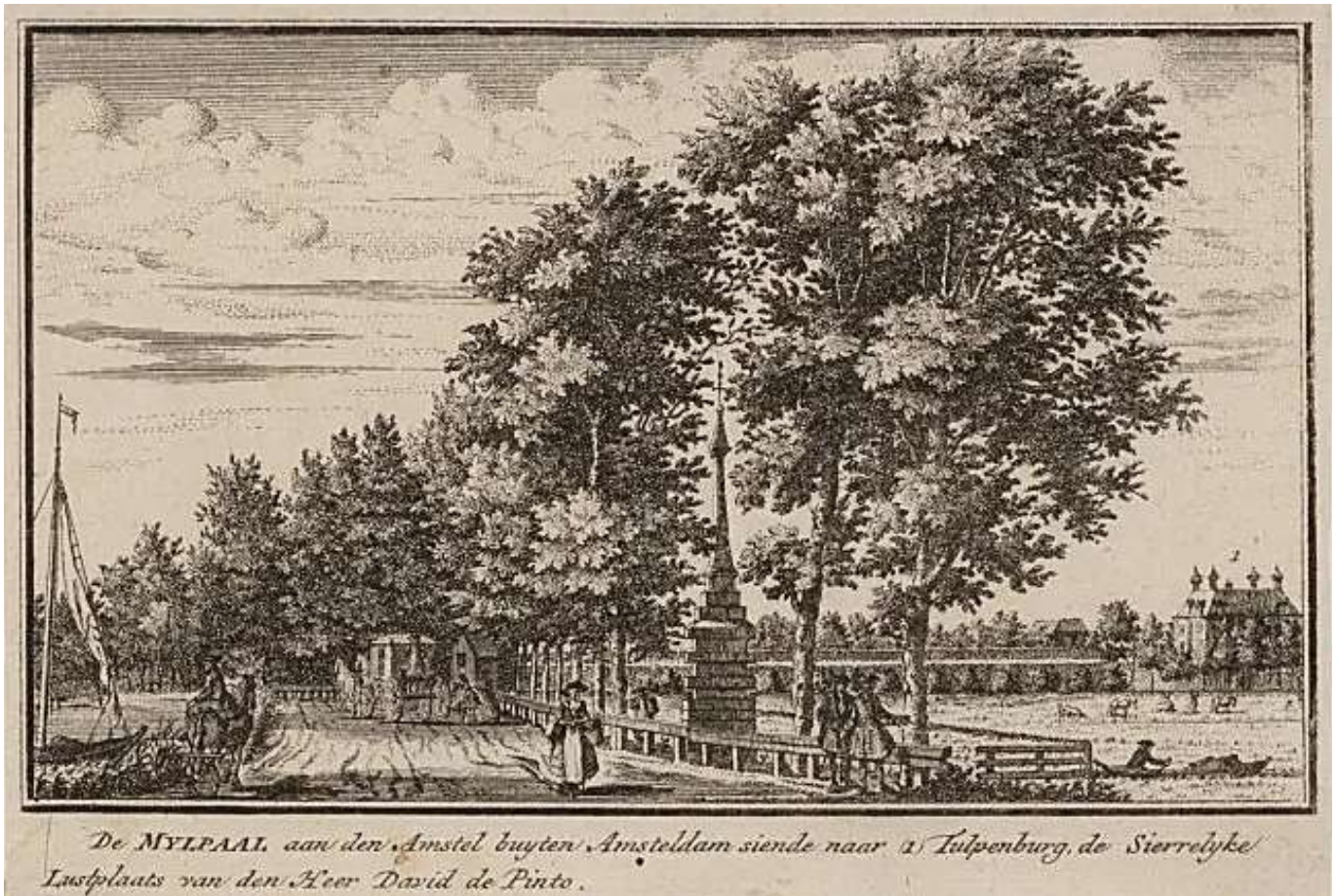
In onze reactie hebben we voorts gewezen op de WHO gezondheidsnormen. Als de Nederlandse overheid daaraan zou toetsen, mogen er in principe geen nachtvluchten meer plaats vinden. Ook hebben we de economische functie van Schiphol aan de orde gesteld. Heeft Nederland echt behoefte aan al die overstappers die geen voet buiten de luchthaven zetten? Heeft Nederland echt behoefte aan een directe verbinding met een stad als Las Vegas?

Wat de houding van de nieuwe Schiphol directie zal zijn, is overigens nog de vraag.

In ieder geval moeten we helaas vaststellen dat we voorlopig geen verlichting van de hinder mogen verwachten.

Erik Glasius

De geschiedenis van de banpalen



Hoe vaak zijn wij, bewoners aan de Amstel, er al niet langs gereden zonder er aandacht aan te besteden. Toch is de banpaal bij no 65, een rijksmonument uit 1625.

Nu heeft hij alleen een historische waarde, wat is nu nog een grenspaal? Toen was het een buitengewoon belangrijke gerechtelijke en economische grensaanduiding. Het woord ban komt van het Oud Nederlandse woord Banne dat rechtsgebied betekent en dat komt weer van het Zuid Slavische Ban dat heer of heerser betekent. De namen bandiet, Sloterban, Geerban en Osdorperban herinneren nog aan die oorspronkelijke betekenis. Alle enigszins belangrijke steden hadden deze grensaanduidingen die aangaf hoever hun macht zich uitstrekte.

Toen Amsterdam in 1342 stadsrechten kreeg van graaf Willem IV en tot vrije stad werd verheven, kreeg zij daarmee ook het recht op een hoge of criminele rechtbank, die hals en schavotstraffen kon opleggen. In het begin was "De Vrijheid", het rechtsgebied van de stad, nog maar klein. De grenspalen die de stadsvrijheid begrepsden, stonden ter hoogte van de Oudezijds- en Nieuwezijds Voorburgwal, de Martelaarsgracht en het Spui. Deze palen gaven ook de grens aan van het recht om stedelijk accijnzen te heffen en om wetsovertreders aan te houden. Het zogenaamde "Ban- en vangrecht", waardoor men iemand kon verbannen

tot buiten de stadsgrenzen. Dat was een zware straf, want men moest zich ergens anders gaan vestigen met alle problemen die daarbij komen kijken.

Verbanning trof vooral arme mensen. Wie rijk was, kon zijn verbanning doorgaans afkopen tegen een flink geldbedrag. "Witteboordencriminaliteit" werd zelden met verbanning bestraft. Verbanning werd opgelegd voor misdrijven als diefstal, prostitutie, beroving en andere geweldpleging. Maar ook voor zaken als bedelarij en het doden of te vondeling leggen van pasgeboren kinderen. Het aantal mensen zonder vast werk en dus armoedig, was toen veel groter dan nu. Ze leidden vaak een zwervend bestaan en trokken van de ene naar de andere stad. Zeelieden, dagloners, rondtrekkende kooplieden, prostituees, kermisklanten, kwakzalvers en bedelaars bevolkten naast gewone reizigers de wegen. Vooral zulk ongeregeld volk werd na een vergrijp snel de stad uit gezet. Dat daarmee het probleem naar een gebied buiten de stadsgrenzen werd gebracht, vond men niet belangrijk. Liever kwijt dan rijk. (Klinkt heel bekend). Omdat er nog geen landelijk politie



Banpaal aan de Amsteldijk

Banpaal aan de Amsterdamseweg bij het huis Elsrijk



*Opschrift op de banpalen:
Terminus Proscriptionis
Uiterste palen der ballingen*

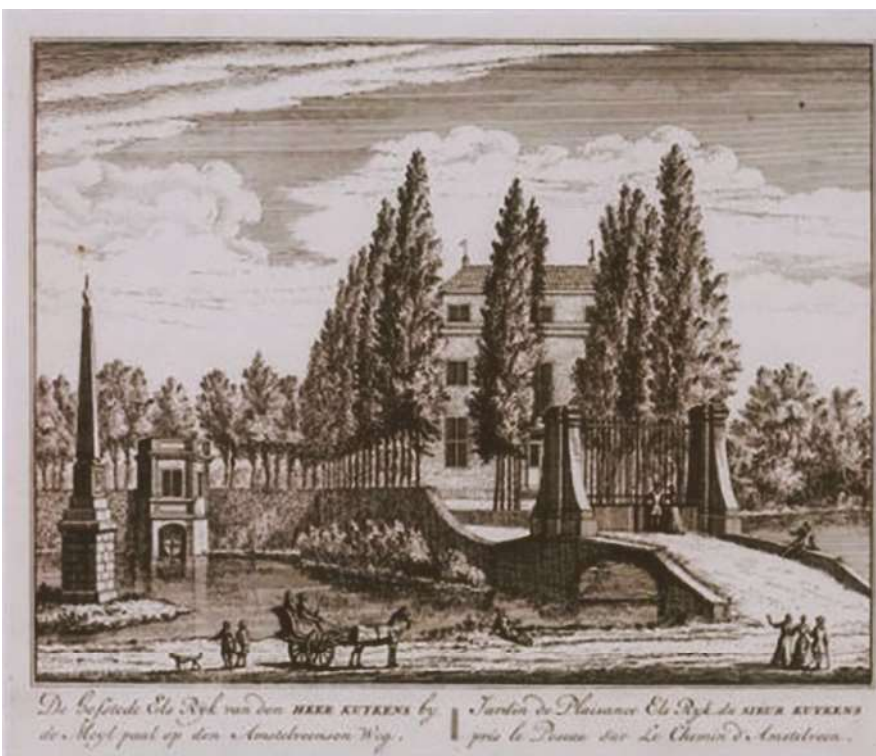
apparaat was, konden bannelingen in een andere stad opnieuw beginnen met hun misdaden en omgekeerd vanuit andere steden naar Amsterdam. Amsterdam groeide en had ruimte nodig. In 1387 volgde een uitbreiding van 100 Gaarden of Roeden om de stad, ongeveer 376 meter. De nieuwe grenspalen verzezen buiten de stadswallen aan de Haarlemmerdijk, de Heilige- of Overtoomseweg, de beide Amsteloevers en aan de Diemerdijk.

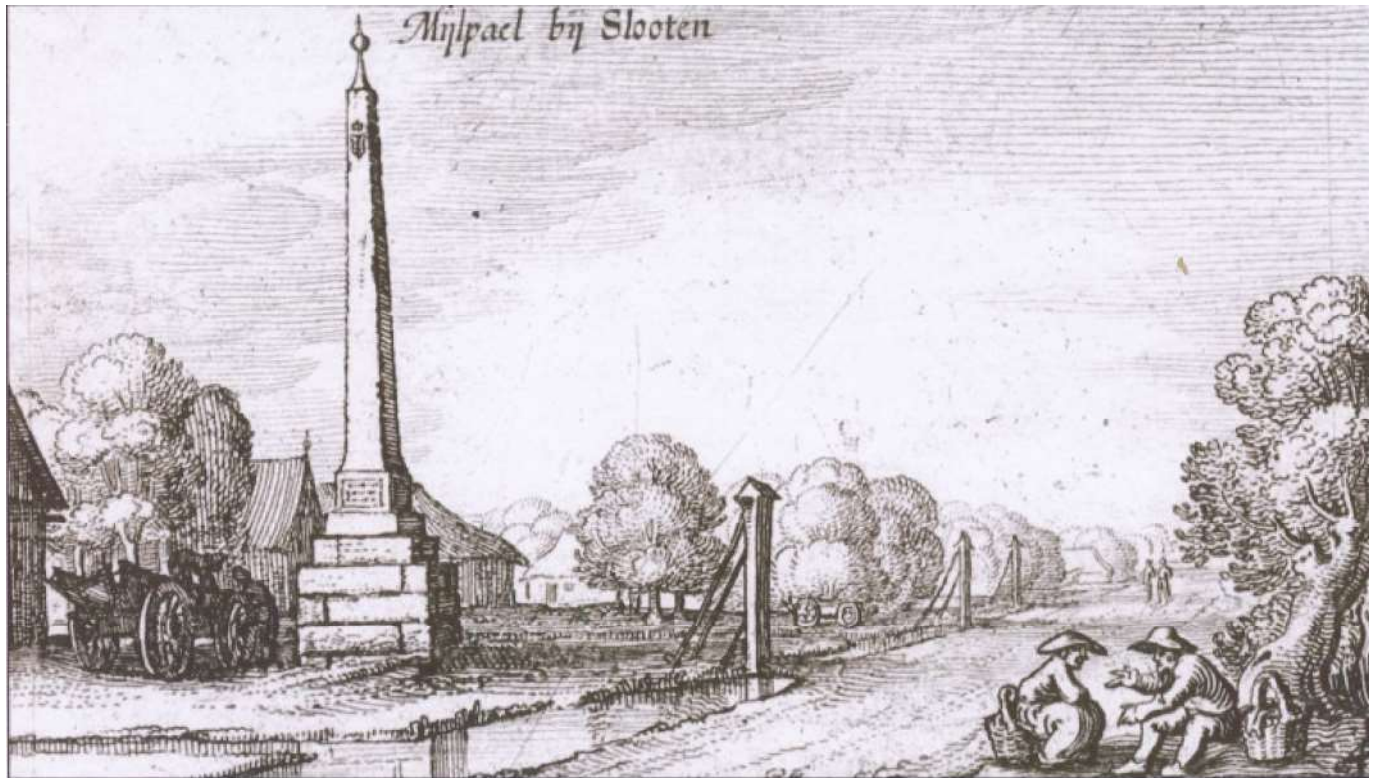
Omdat buiten het "Vrijheidsgebied" geen belasting op wijn en bier hoefde te worden betaald, vestigde zich daar allerlei kroegen en herbergen. Niet alleen lieden die goedkoop wilden drinken

verzamelde zich er, maar ook voortvluchtige misdadigers, bannelingen en ander gespuis dat zich niet in de stad kon vertonen. Voor burgers en kooplieden die de stad in of uit wilden gaan, was het een gevaarlijk gebied.

In 1452 kreeg Amsterdam van Filips de Goede toestemming de accijnsgrens uit te breiden tot bijna twee kilometer buiten de stadspoorten. Het ban- en vangrecht bleef echter beperkt tot de 100 Gaarden of Roeden. In 1489 kwamen daar op grond van een privilege van Maximiliaan van Oostenrijk 1000 Roeden bij.

Amsterdam kon daarna wetsovertreders aanhouden, berechten en verbannen in een gebied van ruim drie kilometer buiten de stad. Behalve de grenspalen die de grens





De banpaal in Sloten, toen en nu.

van de stedelijke Vrijheid aangaven, kwamen er nu op de 1100 roedegrens, banpalen met het Amsterdamse stadswapen om het bangebied te markeren.

De nieuwe grens van het ban- en vanggebied liep dwars door het gebied dat werd bestuurd door de familie Van Brederode. Daarover is jarenlang ruzie gemaakt.

Reinoud III van Brederode was een van de grootste grondbezitters in het gewest Holland, maar ook een notoire drinker en gokker. In 1529 had hij in een dronken bui om zijn schulden kwijt te raken, zijn land tegen 3000 Carolusguldens ingezet en prompt verloren. Amsterdam was er als de kippen bij om hem de overdrachtsakte te laten tekenen zodat zijn heerlijkheden aan Amsterdam toekwamen.

Het probleem van het accijnsvrij tappen en de narigheid die “quade luyden” in het buitengebied veroorzaakten was daarmee nog niet opgelost. Amsterdam vroeg in 1539 bij keizer Karel V opnieuw om uitbreiding van de accijns- en bangrenzen. De keizer had in die tijd te maken met de opkomende protestantse hervorming en zal dus gevoelig zijn geweest voor het Amsterdamse argument dat buiten de gewone misdadigers ook “Luthersen en andere Kettters” samen kwamen “bij nachte ende ontijden op de dorpen ende andere huysen staende buyten der stede vrijhey”. Er kwam een verbod op het accijnsvrij tappen van wijn en bier, dat zich uitstreckte van de Haarlemmerpoort tot aan het dorp Sloterdijk en van de Heiligewegsepoort tot halverwege het dorp Sloten. In 1544 werd ook de grens van het ban- en



vangrecht uitgebreid en wel tot 1 geografische mijl ($\pm 7,4$ km) buiten de stads muren. Ter begrenzing van de nieuw verworven banmijl werden nieuwe banpalen opgericht.

In de zestiende eeuw ontstond in Amsterdamse kringen onder invloed van humanistisch gedachtegoed onvrede over de onmenselijke behandeling en openbare geseling van criminelen. De Amsterdamse geleerden Dirk Volkertsz, Coornhert en Cornelis Hooft (vader van P.C. Hooft) wisten het stadsbestuur enthousiast te ma-

ken voor een heropvoedende manier van strafoplegging. Zo ontstond het tuchthuis waarin men moest “werken voor gemeenschap en kost”. Gevangenen kregen lichte lijfstraffen en moesten dwangbeid verrichten. Eerst was er de concurrentie van de Zaanse houtmolens, maar in 1599 werd het alleenrecht verkregen om hout te raspen en werd het tuchthuis omgedoopt tot rasphuis. Later werd de vraag naar houtrasp zo groot, dat de Zaanse molens weer mee mochten doen. Het Braziliaanse houtrasp werd gebruikt als oranje-rode verfstof om stoffen te verven. Er bestaan verhalen over een kelder onder het rasphuis waarin mannen werden gegooid die zich niet konden gedragen.



Banpaal aan de Amsterdamseweg in Amstelveen



Deze kelder liep geregeld vol water, zodat men met een kleine pomp moest proberen droog te blijven (pompen of verzuipen). Een goede manier om ze in het gareel te houden.

Voor vrouwen werd het Spinhuis geopend, waar vrouwen verplicht garen moesten spinnen. Al met al een betere sociaal gerichte strafwijze. Na vele jaren zakelijke uitbuiting en wantoestanden werd het rasphuis in 1859 gesloten.

In 1559 bestelde het Amsterdamse stadsbestuur zes “grote steene columphen” die op zes plaatsen op een mijl buiten de stad zouden komen te staan. De zes kolommen kwamen te staan aan de belangrijkste toegangswegen naar de stad te weten aan de Sloterweg, aan de Spaarndammerdijk, aan de landweg tussen Kaddoelen en Landsmeer, aan het Kleine Loopveld in Amstelveen en aan de Amsteldijk.

Waaruit onomstotelijk vaststaat, dat iedere Amsteldijker die ten zuiden van de banpaal woont accijnsvrij kan drinken. Proost!!

Nu allemaal in galop met dit artikel naar de slijter om de BTW terug te vragen!

Maar wie zijn daar langs de dijk nu de “Quade luyden”?

Zo is door de geschiedenis heen, de cirkel van mijn verhaal weer rond.

KoBab

Een smakelijke maar lastige plaag.



Veel mensen hebben ze wel eens door de tuin of over de weg zien scharrelen. De Amerikaanse rivierkreeftjes

Als je dichtbij komt gaan ze vaak agressief op hun achterpoten staan met de scharen omhoog.

Rivierkreeften zijn echte omnivoren met een zeer breed dieet dat bestaat uit allerlei waterinsecten, waterplanten, kleine vissen en amfibieën (met name de eieren en jonge dieren). Als invasieve soorten in ons land zijn de gevlekte-, de rode-, de geknobbelde- en de gestreepte Amerikaanse rivierkreeft de meest voorkomende.

De Marmerkreeft en de Turkse rivierkreeft zijn qua aantal minder belangrijk en blijven in dit verhaal onbesproken.

Overdag rusten de dieren onder overhangende

oeverbegroeiingen in al dan niet zelf gegraven schuilplaatsen tussen (boom)wortels en stenen of holen in de oever, terwijl ze 's nachts actief worden. In Nederland begint de paartijd eind van de zomer/begin van de herfst als de watertemperatuur daalt. Mannetjes bevechten elkaar om met zoveel mogelijk vrouwtjes te kunnen paren. Bij de paring grijpt het mannetje het vrouwtje bij haar scharen, legt haar op haar rug, (een geforceerde missionarishouding dus), waarna hij een zogenaamde spermatofoor (een pakketje met zijn genetische materiaal) overbrengt. De bevruchting van de eieren door

het vrouwtje vindt binnen enkele uren tot soms wel zes weken na de paring plaats. De eitjes worden meerdere maanden door het vrouwtje onder de staart meegedragen. Het aantal eitjes verschilt per soort. De rode Amerikaanse rivierkreeft kan tot 600 eitjes onder de staart meedragen. Na het uitkomen van de eitjes keren de jongen terug onder de staart van hun moeder voor bescherming. Pas na enkele vervellingen (een tot twee weken) in het vroege voorjaar, verlaten de jonge kreeftjes de moeder definitief om hun eigen weg te gaan.



Om te kunnen groeien, moeten kreeften verschalen. Hierbij wordt het oude harde pantser afgeworpen waaronder het nieuwe zachte pantser zit wat nog op kan rekken, waardoor het dier kan groeien. Tijdens deze verschaling is een kreeft erg kwetsbaar en blijft daarom over het algemeen veilig verscholen zitten in een schuilplaats, die vaak bestaat uit een uitgegraven hol in de walkant, tot het pantser uitgehard is. Dit tot grote ergernis van boeren die hun koeien in het slootwater zien belanden omdat hun voorpoten wegzakken als ze willen drinken.

Ook water- en dijk beheerders herkennen de schade aan oevers en dijken. Het aantal malen dat de jongen in hun eerste jaar verschalen om te kunnen groeien, is afhankelijk van de watertemperatuur en het voedselaanbod. Als de dieren ouder worden neemt het af tot een of twee keer per jaar. Ze kunnen ongeveer vier jaar oud worden.

In 1985 is de Amerikaanse rivierkreeft voor het eerst in ons land waargenomen. Zoals de naam al zegt, komen ze oorspronkelijk uit Amerika. Omdat ze in het begin weinig predatoren hadden en veel nakomelingen krijgen, hebben ze zich in rap tempo vermenigvuldigd, zodat ze nu op een lijst van schadelijke invasieve soorten staan. Dat betekent dat we ze moeten gaan bestrijden en dat zal niet meevallen. Niet alleen eet de Amerikaanse rivierkreeft bijna alles, maar ook hun eigen jongen. Omdat hele watergebieden worden kaalgevreten, verdwijnen daar ook de vissen. Libellen en andere waterinsecten kunnen hun eieren niet meer op waterplanten kwijt zodat de schadelijke invloed op het waterleven groot is.

Bestrijding door vangen is volgens sommige biologen geen echte oplossing. De kreeften die gevangen worden zijn meestal volwassen en zij eten vaak de jonge kreeftjes op. Er blijven dus meer jongen over die volwassen



kunnen worden en dat schiet dus niet op. We zullen op een biologisch evenwicht moeten wachten net als bij andere invasieve planten en dieren. Overigens zijn er al veel predatoren die een lekker kreeftje graag lusten.

De fuut, aalscholver, paling, baars, snoek, reiger, bisamrat, bruine rat en niet te vergeten de mens mogen graag een hapje rivierkreeft eten. Als het leefgebied te druk wordt of als er te weinig zuurstof in het water zit, gaan de kreeftjes op zoek naar een ander gebied.



Dat is het moment dat we ze door de tuin of over de weg zien scharrelen.

Rivierkreeften zijn erg lekker en worden steeds meer voor de consumptie gevangen.

Zo zie je maar weer: "Elk nadeel heb z'n voordeel".

KoBab

Van de Penningmeester

Financieel jaarverslag Vereniging Amsteloever 2023-2024

Inkomsten

Contributie 104X	€ 1353,-
Rente 2023	€ 0,68
Totaal inkomsten	€ 1353,68

Saldo rekening 01-01-2023	€ 302,18
Saldo spaarrekening 01-01-2023	€ 726,87
Totaal inkomsten en saldi	€ 2382,73

Uitgaven

Huur zaal jaarvergadering	€ 300,-
Wijn jaarvergadering en sprekers	€ 86,02
Opmaak Oeverberichten	€ 200,-
Amsteloever berichten	€ 623,15
Bankkosten	€ 271,63
Totaal uitgaven	€ 1480,80

Saldo rekening 31-12-2023	€ 874,38
Saldo spaarrekening 31-12-2023	€ 27,55
Totaal uitgaven en saldi	€ 2382,73

Er waren 104 betalende leden 2023

Aangezien de uitgaven in 2024 hoger zullen uitvallen dan de inkomsten (net als in 2023), zal overwogen moeten worden om de contributie te verhogen.

Wim Bredenoord , penningmeester.

Het contibutiegeld ad € 12,50 graag overmaken op de rekening van de vereniging.

Colofon

Doelstelling:

De Vereniging Amsteloever heeft ten doel de gemeenschappelijke belangen, zoals leefbaarheid, veiligheid en behoud van het landschapsschoon, van de bewoners van de Amsteloevers en aangrenzende gebieden in het niet verstedelijkte deel van de Amstelveense Middelpolder te behartigen.

Bestuur per 31 december 2023:

Peter Hesp (Voorzitter)
Amsteldijk Noord 125, 1183 TJ Amstelveen
pj.hesp@gmail.com

Wim Bredenoord (Penningmeester, aftredend per 10 april 2024)
Amsteldijk Noord 122, 1183 TJ Amstelveen
bredenoord@ziggo.nl

Alexandra Stodel (Secretaris: vacature)
Amsteldijk Noord 170, 1183 TK Amstelveen
astodel@hotmail.com

Nicole van Buuren (Website, aftredend per 10 april 2024)
Amsteldijk Noord 86, 1183 TG Amstelveen
info@nicolevanbuuren.nl

Erik Glasius (Adviseur)
e.glasius@telfort.nl
Het bestuur roept leden op zich beschikbaar te stellen voor een bestuursfunctie.

Website: www.verenigingamsteloever.nl
Contact: info@verenigingamsteloever.nl

Vormgeving: Ko Babeliowsky