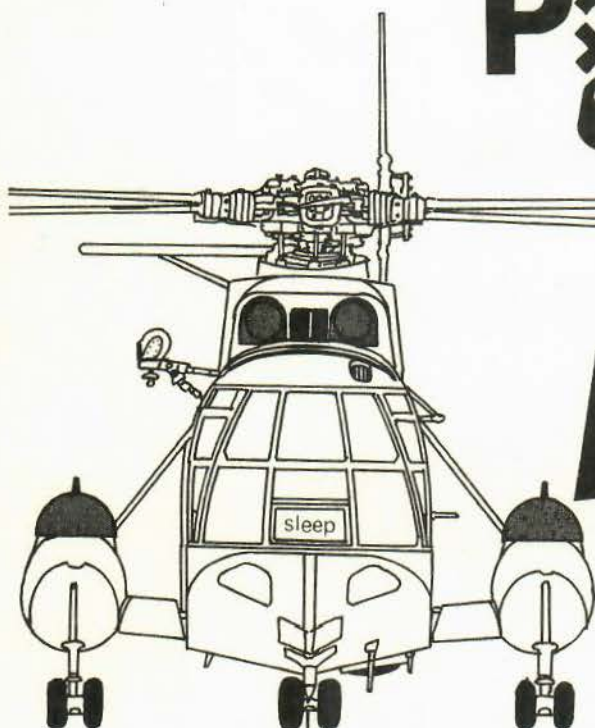


Dubbel

PxxB

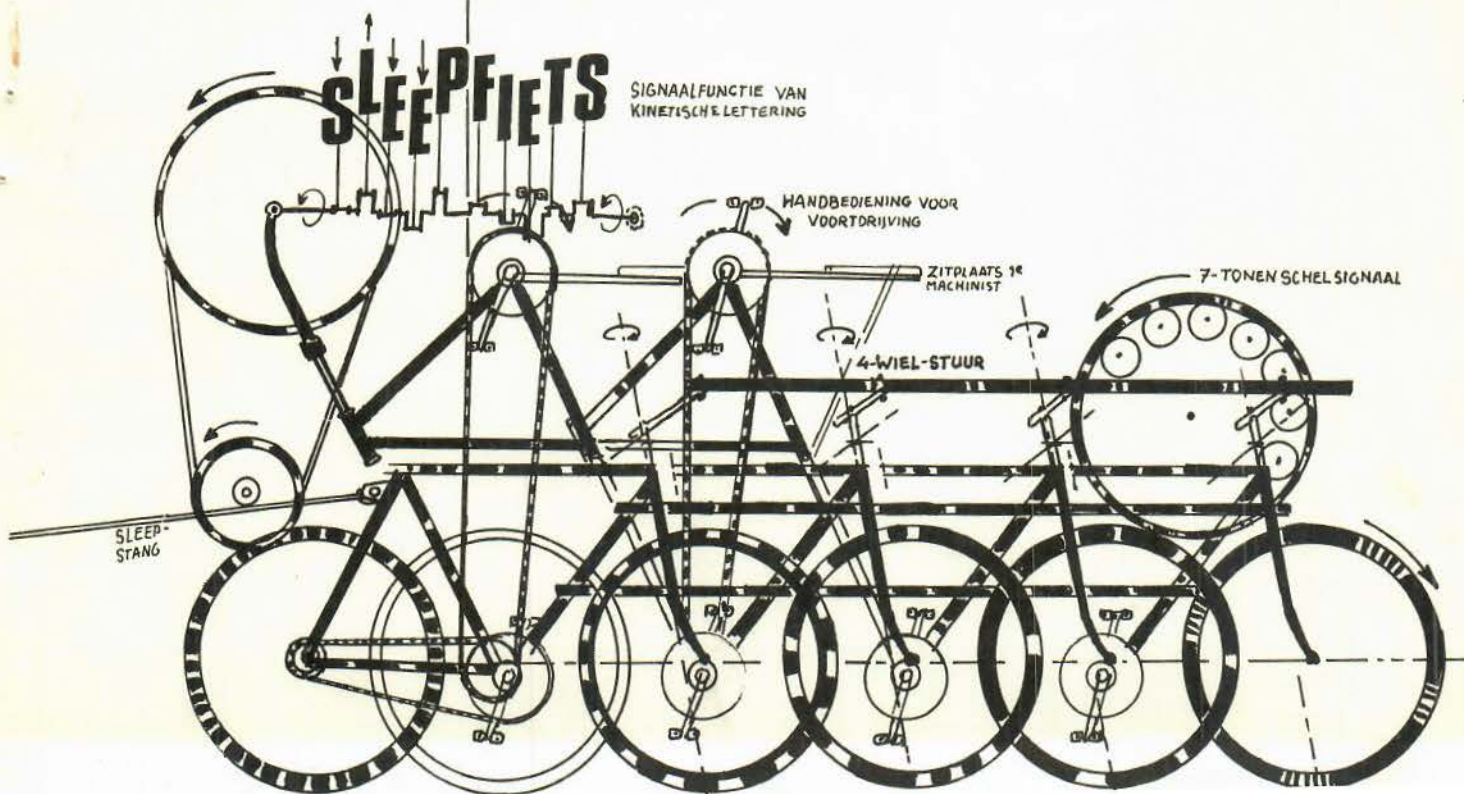
DIENT
PARKEERBEHEER
AMSTERDAM

BYZONDERE
UITGAVE
DEC. 1984



AMSTERDAM STAAT VOL

een aanklacht tegen het foutparkeren



INLEIDING

Dit is het 'laatste hoofdstuk' van de Dienst Parkeerbeheer Amsterdam. In deze aanklacht willen we duidelijk maken waar het ons in de afgelopen aktiemaanden om gegaan is. FOUTPARKEREN is niet DOODGEWOON.

We hebben op onze akties tegen het foutparkeren in Amsterdam honderden reacties van klagers gekregen. Klagers die ons een schat aan gegevens bezorgden over plekken in Amsterdam, waar de parkeersituatie onaanvaardbaar is geworden. In ons antwoord aan deze klagers hebben we toegezegd dat we iets zouden doen met al de klachten.

Omdat het gemeentebestuur als eerste verantwoordelijk is voor het parkeerbeleid, vinden we het als alternatieve Dienst Parkeerbeheer Amsterdam vanzelfsprekend dat ze in kennis worden gesteld van deze 'foute' plekken.

Alleen weten dat het fout zit in de stad is niet voldoende. Het wordt hoog tijd dat de gemeente een veel aktiever en samenhangender beleid tegen het foutparkeren in de stad voert. Als alternatieve Dienst hebben we dat met ludieke akties proberen aan te geven, echter we hebben daarnaast ook ideeën hoe het anders zou kunnen!!

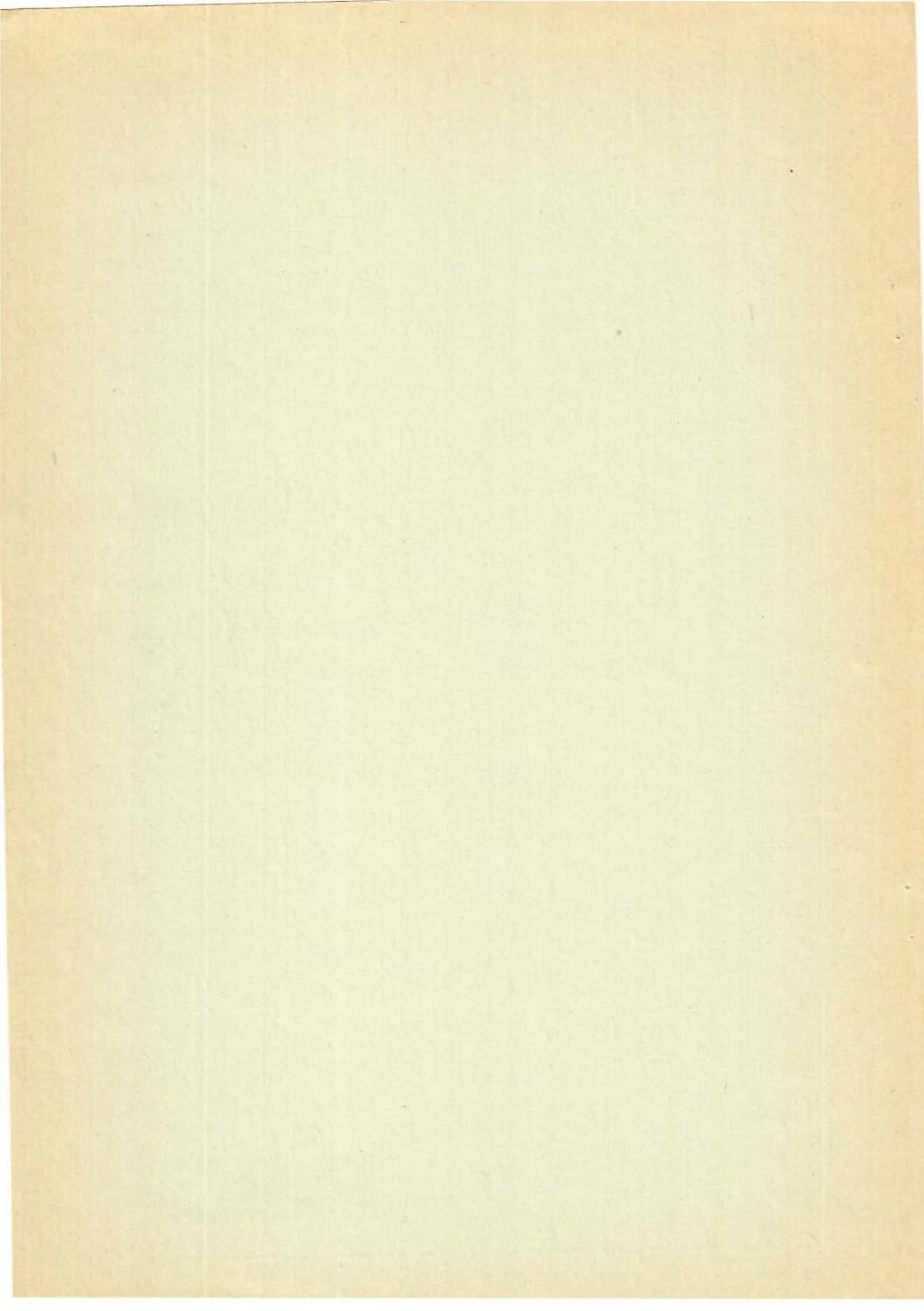
Daarom is dit klachtenboek 'Amsterdam staat vol' een aanklacht geworden tegen het foutparkeren in Amsterdam en tegen het falend beleid van het gemeentebestuur. In dit boek is de geschiedenis van de alternatieve dienst opgenomen.

Als tweede deel zijn er (gedeeltes van) klachten opgenomen. Een bloemlezing van klachten dus, die laat zien dat fout-parkeren niet beperkt blijft tot de grachtengordel maar verspreid is over de hele stad. Ook blijkt uit de klachten dat automobilisten het vaak gemunt hebben op plekken die bestemd zijn voor de kwetsbare verkeersdeelnemers zoals voetgangers en fietsers.

Als laatste onderdeel van deze aanklacht vormt het hoofdstuk 'Amsterdam staat vol' een bijdrage van de alternatieve Dienst Parkeerbeheer aan de oplossing van het parkeerprobleem. Deze blauwdruk voor een goed parkeerbeleid willen we graag nalaten aan het gemeentebestuur. De 'alternatieve' Dienst Parkeerbeheer zal zeker de vingelr aan de gemeentelijke pols blijven houden en zonodig zullen er weer boze Amsterdammers in aktie komen.

Namens alle boze amsterdammers,

De Dienst Parkeerbeheer Amsterdam



PARKEERBEHEER IN AKTIE!?

Sinds begin 1983 was er sprake van de oprichting van de gemeentelijke Dienst Parkeerbeheer. De officiële oprichting is echter pas op 1 april 1984 een feit.

Het partikulier initiatief heeft hier niet op willen wachten en heeft op 1 januari '84 de Dienst Parkeerbeheer Amsterdam opgericht. "Het Partikulier initiatief" bestaat uit een aantal boze Amsterdammers die bijelkaar gekomen zijn om hun onvrede te uiten over de parkeerproblematiek in Amsterdam. Een aantal van deze boze Amsterdammers zijn actief in Stop de Kindermoord en in de Fietzersbond ENFB-Amsterdam.

waarom partikulier initiatief

De parkeeroverlast in Amsterdam is ontstellend groot. Voetgangers en fietsers worden vaak op levensgevaarlijke wijze in hun mobiliteit belemmert. Onze 'alternatieve' Dienst Parkeerbeheer heeft weinig vertrouwen in het gemeentelijk beleid met betrekking tot het oplossen van de parkeerproblematiek in Amsterdam. Daarom heeft ze actie ondernomen. Het doel van deze actie was en is dat mensen weer gaan praten over het foutparkeren endat het daardoor uit de sfeer van 'doodgewoon' gehaald wordt. Foutparkeren is helemaal niet doodgewoon!!

Oprichting van onze Dienst is ook een reactie op de gemeente Amsterdam die al ruim een jaar met de toverformule 'de Dienst Parkeerbeheer gaar binnenkort functioneren' iedereen die klaagt over het parkeren met een kluitje in het riet stuurt. De gemeentelijke dienst is nu enige tijd opgericht, maar in de praktijk is er nog weinig veranderd. Nog steeds parkeren er duizenden auto's per dag illegaal dubbel op stoepen, fietspaden, bruggen, voor deuren, in plantsoenen enz.

Daartegenover staat een zeer zwak beleid van gemeente en justitie. Dagelijks worden er nog steeds slechts honderd bonnen uitgeschreven en zo'n 50 auto's weggesleept. Povere getallen vergeleken met de aantallen overtredingen elke dag.

Om dit aan de kaak te stellen heeft de Dienst Parkeerbeheer Amsterdam verschillende kleinere en grotere acties gevoerd. Als start hebben we via verspreiding van stickers en affiches getracht om de mensen weer te laten praten over het foutparkeren in de stad.

De affiches 'Foutparkeren DOODgewoon' en 'Alleen al in Amsterdam 70.000 foutparkeerders per dag' en 'Mooie strook, vuile streek' zijn in de loop der maanden met duizenden verspreid en tevens zijn honderden foutgeparkeerde auto's voorzien van een toepasselijke stickers.



Via de postbus kwamen mensen al snel met reacties en vertelden over hun eigen ervaringen. Daartoe aangemoedigd hebben we klachtenformulieren verspreid onder buurthuizen en dienstencentra. Dit leverde enkele honderden reacties en concrete klachten op over de parkeerchaos in Amsterdam. Door reclamecampagnes in kranten en interviews met radio STAD hebben we meermalen de gelegenheid gekregen om onze mening over parkeren en het gevoerde gemeentelijk beleid te spuien. Dit alles leidde tot de officiële presentatie van de Dienst Parkeerbeheer Amsterdam op vrijdag 25 mei aan publiek en pers. 1984

presentatie en actie

De reden voor deze aktiemiddag was de gemeente Amsterdam een voorbeeld te stellen hoe tegen foutparkeerders opgetreden zou moeten worden. Daartoe werd door de 'alternatieve' Dienst Parkeerbeheer Amsterdam een milieuvriendelijk en energie zuinig vervoermiddel gekonstrueerd; de WEGSLEEFPIETS.

Deze bonte wegsleepfiets, bestaand uit zeven
aaneelkaar gelaste fietsen en aangedreven door
evenzovele mensen is in staat foutgeparkeerde
auwto's onverbiddelijk weg te slepen.

Om 15.00 veetrok het voertuig onder begeleiding
van de fanfare 'DE EERSTE LIEFDESNACHT',
toeters, bellen en vele sympathisanten vanaf
het Beursplein op zoek naar de eerste overtreder.
Dat het zoeken niet lang hoefde te duren op
het Damrak, zal voor iedereen die bekend is
in Amsterdam geen verrassing zijn.

Door twee 'dienstfietsende' ambtenaren van
de Dienst Parkeerbeheer was nog geen vijftig
meter van het vertrekpunt de eerste foutpar-
keerder reeds gesignaleerd.

Onverbiddelijk als deze Dienst Parkeerbeheer
Amsterdam is, werd het voertuig zonder voorbe-
houd in de slaepkonstruktie gesjouwd.

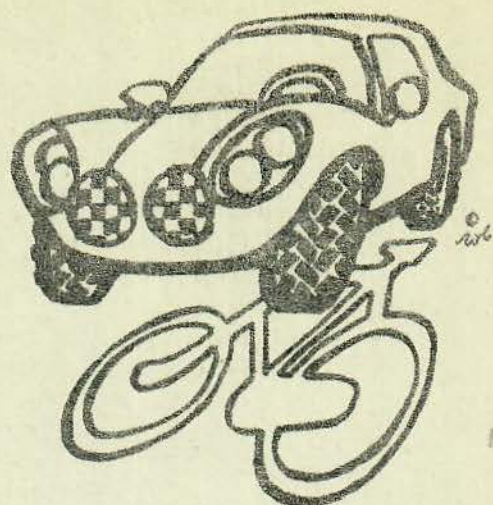
Met vereende trapkracht werd de stoet weer
in beweging gezet en de foutgeparkeerde
auwto afgevoerd.

Aan het inmiddels toegestroomde publiek werden
pamfletten uitgerikte waarin de parkeerproblema-
tiek in Amsterdam nog eens kort en krachtig
herhaald werd.

Tijdens de eerste rustpauze op de Dam werd
de pers de gelegenheid gegeven de aktievoerders
te interviewen over het wel en wee van deze
alternatieve Dienst Parkeerbeheer.

FOUT PARKEREN DOOD GEWOON

AUWto



AUWto

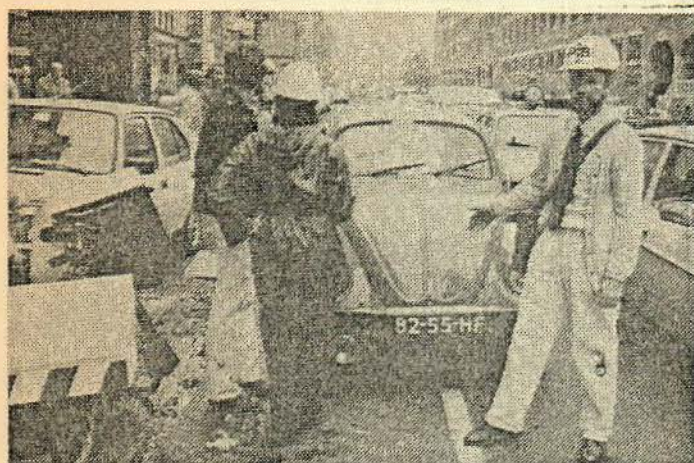
Verscheidene publikaties in kranten, gesprekken
in plaatselijk en landelijke radioprogramma's
zetten de aktie nog meer kracht bij, evenals
het aktielied dat onder muzikale begeleiding
over het plein schalde:

" Als het lente wordt zie ik alleen auwto's
in Amsterdam
Als het zomer wrdt zie ik alleen auwto's
in Amsterdam,
Als het winter wordt zie ik alleen auwto's
in Amsterdam,
duizend gele,
duizend rooie,
geven gifgas,
geven dooien,
wat geen mens verdragen kan,
zijn die auwto's in Amsterdam.

Na de aktie op de Dam vervolgde de sleepfiets
zijn weg richting stadhuis, daar aangekomen
werd aan wethouder van der Vlis als voorbeeld
van een doeltreffend middel ter bestrijding
van de parkeeroverlast, een **model aangeboden**
van de nieuwe diensthelikopter van de Dienst
Parkeerbeheer Amsterdam. Een middel, als we
de konversaties op de politieradio mogen geloven,
dat als enige nog soelaas in de meest onmogelijke
parkeersituaties kan bieden.

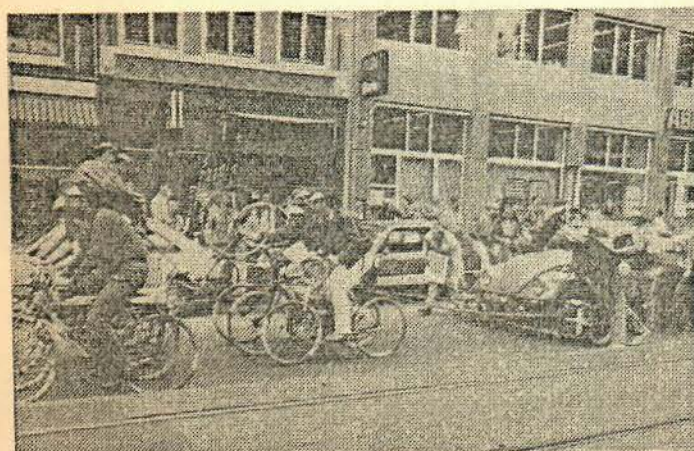
Ook aanwezig was de direkteur van de de gemeentelijke
Dienst Parkeerbeheer, dhr. van Engelen aan
wie duidelijk werd gemaakt dat we op zijn
parkeerbeleid nog terug zouden komen.

DE SLEEPFIETS tegen de AUWTO



2. één van de 70.000 op 25 mei. ;

3. het aanhaken

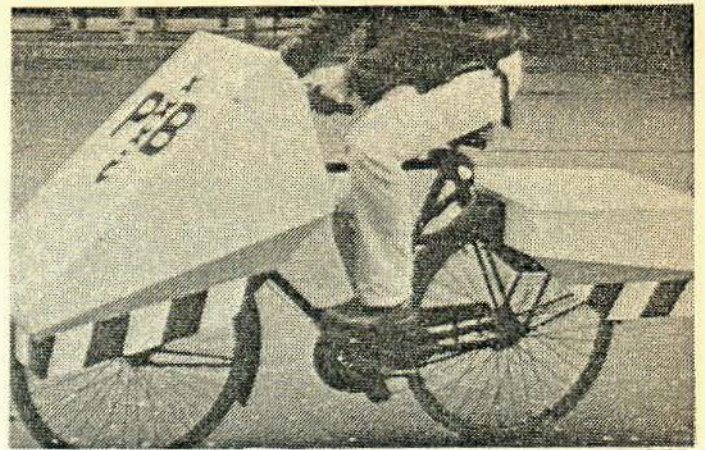


4. het slepen op het Rokin

5 en Damrak.



6. (gedeelte van) de fanfare



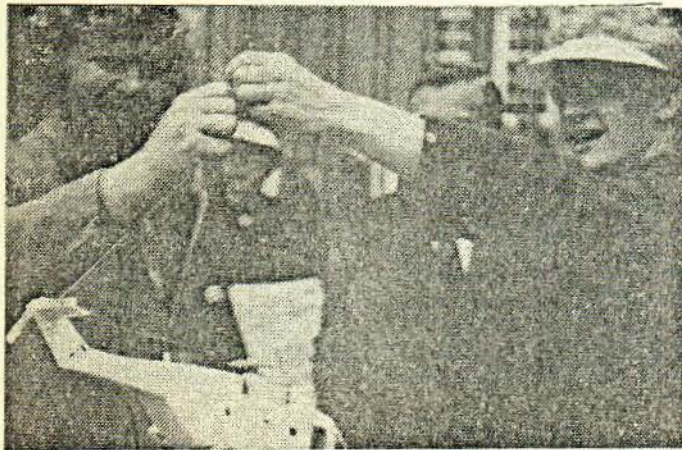
7. een van de dienstfietsen



8. het uitdelen van pamfletten



9. pers-informatiekar bijna klaar



10. helikopter voor weth. van der Vlis



11. honderden op de Dam



12. de nationale- (VARA) en



13. internationale (japanse) pers.

KLACHTEN OVER PARKEREN

In een advertentie van de Dienst Parkeerbeheer in de Volkskrant van 28 januari 1984 stond:

'Op 1 januari 1984 is de Dienst Parkeerbeheer opgericht. De Dienst begint met een onderzoek naar foutparkeren. Eenieder die last heeft van geparkeerde auto's op fietsstroken, voetpaden, troit-toirs, in stegen en passages wordt verzocht de Dienst Parkeerbeheer hiervan in kennis te stellen'.

veel klachten

Honderden mensen wisten ons zodoende - meestal via onze postbus - te vinden. Velen onder hen hadden niet direkt door, dat deze Dienst Parkeerbeheer géén gemeentelijk instantie was. Zij kregen van ons daarom niet alleen een of meer klachtenformulieren toegestuurd, maar ook een brief waarin we het een en ander uitlegden. Met daarbij tips, hoe Amsterdammers 'officieel' bij hun gemeente kunnen klagen over foutparkeren.

Meestal maakten de klagers gebruik van onze klachtenformulieren. Daarnaast kregen wij tientallen brieven. De respons was mede dankzij enkele artikelen in de kranten boven verwachting. Met sommige mensen namen we persoonlijk contact op om over de klacht te overleggen. Het stond vast dat wij de klachten zouden verwerken in een aanklacht aan de gemeente. Uit de honderden reacties die we ontvingen hebben we circa 350 konkrete klachten kunnen turven. Aan aantallen mag natuurlijk geen waarde worden toegekend, omdat het geen eens een verantwoorde enquête was, wat ook niet de opzet was. Maar al die reactie geven natuurlijk wel een beeld van wat veel stadsgebruikers van het parkeerprobleem vinden. De ellende die in sommige brieven wordt weergegeven, kan niet zonder meer terzijde worden geschoven. De bloemlezing van klachten die hierna is opgenomen geeft dan ook de meest zinnige informatie die uit de klachten te halen valt. We willen echter niet nalaten enige opmerkingen hierover te maken.

klagers oproepen

Vanaf januari 1984 riep de Dienst Parkeerbeheer Amsterdammers op, om bij haar hun klachten over foutparkeren te deponeren. De oproep stond onder andere in de advertentie-rubrieken van een aantal dag- en weekbladen, in persberichten en op het affiesje 'FOUTparkeren DOODgewoon', waarvan de Dienst er zo'n 1000 verspreidde in - vooral - die buurten, waar het parkeerprobleem aan de orde van de dag is. Ook wijk- en buurtcentra werkten eraan mee, de oproep bij zoveel mogelijk bewoners bekend te maken.

konklusies

- 0 Het is niet verrassend dat vooral het foutparkeren op voetpaden, fietspaden en -stroken de meeste klachten opvert (55%). Ook dubbelparkeren scoort hoog (21%) en opvallend is het aantal klachten waarbij het openbaar vervoer hinder ondervindt.
- 0 Duidelijk bleek dat fietsers er op staan dat ze de voorzieningen kunnen gebruiken, die speciaal voor hen getroffen zijn. Echter in de praktijk blijkt dit door foutgeparkeerde auto's vaak onmogelijk te zijn.
- 0 In straten als de Overtoom en de Binnenring is de ergernis groot.

- 0 Juist in een straat waar de winkeliers zo aan auto-toegankelijkheid hechten, de **PC. Hooftstraat**, kregen we relatief veel klachten van voetgangers
- 0 **Winkels** worden vaak genoemd als object dat foutparkeerders aantrekt,

- 0 Gebruikers van **parkeerplaatsen voor gehandicapten** stuurden vaak klachten over misbruik van hun gereserveerde parkeerplaats.
- 0 Ten onrechte krijgt alleen de oude stad veel aandacht als het om foutparkeren gaat. Ook **uit na-oorlogse wijken zoals Osdorp of de gloednieuwe wijken in Amsterdam Zuid-Oost en -Noord** komen veel klachten. Hier is niet zozeer de parkeerruimte een probleem, zodat gekonkludeerd mag worden dat een **aantal foutparkeerders liever lui dan moe is**.

In dit hoofdstuk volgen eerst rubrieksgewijs, een aantal passages uit brieven van klagers. Vervolgens drukken wij - met toestemming van de schrijvers - een aantal (gedeelten van) indrukwekkende klaagbrieven af.



toelichting bij klachtenformulier

De parkeerproblematiek in Amsterdam is ontstellend groot. Per dag vinden er een kwart miljoen parkeerovertredingen plaats. In de loop der jaren zijn er heel wat middelen ontwikkeld om die overlast terug te brengen. Om te komen tot een betere coördinatie tussen de verschillende diensten die op het gebied van de parkeerbeheersing werkzaam zijn is de Dienst Parkeerbeheer opgericht. De Dienst PB gaat het hoofd bieden aan de parkeerchaos en de overlast die dat meebrengt voor dienstverlenend verkeer, fietsers en voetgangers. Per 1 januari 1984 is deze Dienst met een inventarisatie van een duidelijk inzicht te krijgen waar de overlast het grootst is, begint de Dienst met een inventarisatie van de knelpunten. Een ieder die overlast ondervindt van geparkeerde auto's op fietsstroken, voetpaden, trottoirs, in stegen en passages, of van dubbelgeparkeerde auto's kan de Dienst PB daarvan in kennis stellen. Bij de wijkcentra en diverse buurthuizen liggen klachtenformulieren gereed waarop men kan invullen waar, hoe vaak en in welke mate parkeerovertreders de normale doorgang belemmeren. Het is de Dienst PB niet om de identiteit van de foutparkeerder te doen, maar om te weten te komen op welke plaatsen vaak wegslepen en anti-parkeermaatregelen getroffen worden. Tot eind april kunnen de klachtenformulieren worden ingezonden. Inzenders van de formulieren worden daarna -als ze dat willen- op de hoogte gehouden van de activiteiten van de Dienst PB. Ze kunnen daartoe hun naam op het klachtenformulier invullen. (Maar een klachtenformulier zonder afzender telt niet zo goed mee voor de onderzoekers van PB!) De klachtenformulieren worden ook rechtstreeks bij de Dienst Parkeerbeheer, afdeling Klachten, postbus 17178, 1001 JB Amsterdam,

de Directeur

Men wordt verzocht bij het antwoord nauwkeurig de datum, het nummer en de afdeling van deze brief te vermelden en slechts één onderwerp per brief te behandelen.

PB 11A

lach er maar om....

Soms kun je éven blij zijn met blik. Als je kan lachen om de goeie grappen waarmee de blikperkeerder in z'n hemd wordt gezet. Of glimlachen om o zo subtiele opmerkingen:

'Ik wil min naam niet zetten voor het rapalje, want ik heb er reeds wat van gezegd en toen kon ik nog op mijn donder toe krijgen'.

'Het zijn vaak langparkeerders die daar staan, want als het bv. 'smiddags geregend heeft, en je komt er in de avondspits langs, dan is de grond onder de daar foutgeparkeerde auto's nog droog, en dat is vaak een paar uur'.

'Mijne heren, pas vandaag kwam ik erachter dat u mensen die last van foutparkeerders hebben verzoekt dat te melden. Haha. Fietst u wel eens? Ik denk het niet. Want anders wist u wel dat op het Rokin, de Vijzelgracht en -straat, de Overtoom en overal waar ten behoeve van het in hoog tempo onbetaalbaar wordende openbaar vervoer 'vrije tram-banen' zijn aangelegd, altijd dubbelgeparkeerde auto's staan'.

'Maar zolang de paus 1 miljoen kost, wie praat er dan nog over geld '?

'Ik vraag mij af, waar zijn we mee bezig? Het parkeerprobleem ligt volgens mij helemaal aan het beleid van de gemeente. Punt 1: de huizen in de Piet Gijzenbrijstraat zijn maar 6 meter breed. Als nu het benedenhuis 1 auto heeft, 1e etage 1 auto, 2e etage 1 auto, dan ben ik aan 3 auto's. 3 x 6 meter is 24 meter. Waar wil men die auto's parkeren. Dan praten we nog niet van 3 etages of van zons of dochters die nog een auto hebben'.

'Parkeren? Op de bruggrondingen staan auto's. Toen ik in 1932 m'n rijbewijs haalde, leerde ik dat dat verboden was'.

'Vermist: 2 amsterdammertjes'.

blik kan doden

Ook stilstaand blik is levensgevaarlijk:

Haarlemmerstraat

'Een van de meeste overlast veroorzakende parkeerfouten wordt doorlopend gemaakt in de Haarlemmerstraat, en wel op vrijwel alle hoeken van de (kleine) zijstraatjes, waar auto's zodanig worden neergezet, dat voetgangers gedwongen worden over de rijbaan resp. fietspad van de Haarlemmerstraat te lopen, waardoor het herhaaldelijk voorkomt dat men (en vooral bejaarde mensen, die slecht ter been zijn) aangereden wordt of bijna aangereden wordt. Er is geen alternatief dan de rijbaan, de auto's staan meestal zo dicht op elkaar dat er niet tussendoor te lopen is'.

Marnixstraat

'Als fietser en voetganger kom ik vaak in de knel door foutgeparkeerde auto's, met name op bruggen en fietsstroken. Een gevaarlijk punt is de kruising Marnixstraat-Rozengracht. Daar staan vaak auto's geparkeerd op de fietsstrook. Ook op het fietspad tegenover het genoemde punt staan vaak auto's geparkeerd. Half op de lange halte van lijn 10 en op de roze fietsstrook'.

Churchilllaan

'Woonachtig zijnde Churchilllaan (nr., red.) ga ik iedere morgen om 8 uur mijn fiets halen uit de stalling. Op het trottoir daar naar toe moet ik bedacht zijn op geparkeerde auto's en groepen fietsende scholieren die zich tegen de rijrichting in op dat trottoir verplaatsen. Op mijn route door de Biesboschstraat is het slalom rijden om de dubbel geparkeerde auto's heen. Bijna bij mijn eindpunt gekomen staan op de Omwal de auto's zonder meer op het trottoir geparkeerd. De rit om vijf uur naar huis gaat veelal geheel via de Churchill-laan, wat één voortdurende ergernis is van geparkeerde auto's op de aangegeven fietsroute'.

Wibautstraat

'De fietspaden aan beide kanten van de Wibautstraat o.a. ter hoogte van de Gijsbrecht van Aemstelstraat, worden regelmatig door automobilisten misbruikt. Het gaat, zonder overdrijving, om tientallen auto's per dag'.

Eén keer had ik voor én achter een kleuter op de fiets, moest over de trambaan en werd daar opzettelijk tegen 't stoepje gedrukt door een gele bus. Levensgevaarlijk, 3 levens op één fiets treiteren ! (op kruispunt bij NINT'.

Jodenbreestraat

'Ik woon in de Jodenbreestraat en die is overdag altijd helemaal volgeparkeerd. De auto's staan op alle stoepen; soms is het niet mogelijk op het fietspad te fietsen. De betonblokken die een gedeelte van de weg afscheiden worden herhaaldelijk weggehaald'.

Geldersekade

'Tijdens de Casa Rosso-brand moesten er op de Gelderse Kade ± 4 auto's weggesleept worden door de politie om de brandweer erdoor te laten'.

Elandsgracht

'Fietzers voor wie op de Elandsgracht een fietsstrook met onderbroken streep is aangelegd, worden op tijden dat de verkeersintensiteit groot is, door doorgaand verkeer platgedrukt'.

Louis Couperusstraat

'Aangezien er in de Louis Couperusstraat ruimte genoeg is om de auto's te parkeren, hebben we ze vriendelijk verzocht de auto's daar neer te zetten, echter zonder resultaat. Met ruzie en onenigheid bereikt men niets. Hele weekends wordt er geparkeerd. Zou er s.v.p. een parkeerverbod uitgevaardigd kunnen worden. Dat is het vriendelijk verzoek van de mensen, waarvan de tuintjes op dit kleine tussenstratje uitkomen (tussen Fred. van Eedenstraat en Henri Borelstraat, red.).

We zitten graag in ons tuintje, maar dat is bijna niet mogelijk door de benzinestank. Daarbij komt dat als de grote vuilniskarren en vrachtwagens er langs moeten, onze heggen en hekken van de tuintjes worden vernield'.

David kontra Goliath

Blik is dik, groot, zwaar en sterk. Zowel de automobilisten als zij die zich op eigen kracht voortbewegen, weten dat maar al te goed. En hoe slim de laatsten ook mogen zijn, de strijd is en blijft ongelijk:

Grootzeilhof

'Dit is de zooveelste keer, dat wij klachten hebben. Wij voelen ons gewoon machteloos. En vraag je of zij de auto aan de weg willen zetten, dan word je nog uitgescholden. Ze zetten hem rustig voor je tuin en dan zit je er maar tegenaan te kijken. Het zijn ook altijd dezelfde jonge kerels die te lui zijn om een paar meter te lopen. Wij hopen zoo dat er toch eindelijk iets aan gedaan wordt'.

Elandsgracht

'Resultaat van punt 1, 2 en 3 is: dagelijks minutenlang getoeter waar de bewoners machteloos tegenover staan, overspannen automobilisten, vrachtwagenchauffeurs en overige weggebruikers, terwijl de files een voor de bewoners schadelijke hoeveelheid luchtverontreiniging opleveren'.

Fietsroute Haarlemmermeerplein - Frederiksplein

'Rijden op en parkeren op de fietspaden, de trottoirs enz. De automobilisten die je op dit gedrag opmerkzaam maakt voegen daar nog bedreiging door woorden en soms daden zoals 'het snijden' aan toe'.

Rivierenbuurt

'De laatste tijd is er helaas een toenemend aantal lieden, dat zijn wagen 'parkeert' aan de linkerkant van de secundaire weg. Daarbij blijven de rechterwielen op de rijweg en staan de linkerwielen in het tusschen de hoofdrijbaan en secundaire weg gelegen plantsoen. Sommigen van deze a-sociale automobilisten zetten hun wagen dermate bedonderd neer, dat normaal passeren voor personenauto's een heksen-toer wordt, en voor vrachtverkeer, ambulances, brandweer- en vuilniswagens vrijwel onmogelijk is'.

Werkendamstraat

'Al het verkeer moet over het trottoir, ook de vracht- en vuilnisauto's. Als wij ons huis uitkomen moeten wij eerst om een hoekje kijken of er geen auto aankomt'.

M.H. Trompstraat

'Het is nl. mijn bedoeling deze poster voor het raam van mijn woning aan te brengen in de hoop mijn buurtbewoners daarmee aan te moedigen ook hun parkeergedrag wat te verbeteren. Daar ook mijn zoon (...) en dochter (...) deze poster voor hun raam zouden willen ophangen, zou ik zo mogelijk gaarne 3 van deze posters van u ontvangen'.

Haarlemmerhouttuinen

'Ik woon aan de achterkant van de Haarlemmerhouttuinen en grens met mijn ramen aan het pleintje. Bij toewijzing van de woning werd gezegd dat dit een speelgebied voor kinderen zou zijn. Naar de borden te oordelen klopt dit ook. Maar het wordt gewoon volgeparkeerd, ook door mensen die er helemaal niet in de buurt wonen. (...) Dit is de enige kant van mijn woning waar geen verkeer zou zijn (daarom ben ik hier gaan wonen). Nu is er geen enkele kant aan mijn huis meer waar ik niet in het geraas zit'.

Castorplein

'Ondergetekende (...) zou gaarne een klachtenformulier ontvangen. Daar ik al jaren last heb van circa 40 auto's die vele dagen op de stoep parkeren en oudere mensen op de middenweg moeten lopen'.

- Poedercoijenstraat 'Ik woon hier nu een jaar en heb een invalide-parkeerplaats waar ik f 180,- voor heb moeten betalen, nu heb ik een nieuw kenteken en moet ik weer f 75,- betalen, maar anderen staan al een jaar gratis op de stoep. Daarom mijn vraag doet u hier iets aan want zo lang de auto's niet van de stoep gaan betaal ik gewoon die f 75,- niet en ga ik ook gratis staan'.
- Haarlemmerstraat 'Hierdoor worden zowel de trouwstoeten als het normale doorgaande verkeer ernstig belemmerd. (...) Tenslotte gaat het begrip 'winkelstraat' geheel verloren; men zou beter kunnen spreken van 'parkeerstraat', ofwel een gratis parkeergebied, als men verderop in de stad gaat winkelen'.
- Jac. Obrechtstraat 'Wij wonen op de hoek van de Jac. Obrechtstraat waar een ingang is naar het Vondelpark. Van deze ingang wordt zeer veel gebruik gemaakt, vooral door fietsers en moeders met wagentjes die naar het speelplaatsje gaan. Het aantal kantoren in deze omgeving neemt nog steeds toe, zo ook het aantal auto's die ook steeds meer op de stoep worden geparkeerd. Zoals vanochtend, er staan 3 auto's op het stoepje voor de parkingang, geen mens kan er door zonder grote kapriolen uit te moeten halen, fiets onder de arm te nemen, enz.'.
- Grimburgwal 'Steeds wordt er bij ons aangebeld door een vrachtwagenchauffeur met de kreet 'haal die rotwagen eens weg', maar het is natuurlijk mijn auto niet'.
'Het foutparkeren op de Grimburgwal is met name hinderlijk omdat de toegang tot het binnengasthuis wordt versperd'.
- Centraal Station 'Achter het Centraal Station kan ik met m'n kinderwagen (+ 1 kind dat zelf loopt) geen kant op op het zeer brede trottoir (staat altijd vol met kris-kras geparkeerde auto's)'.
- Leidseplein / Leidsestraat 'Is het niet onzinnig om nog over overtredingen te spreken? Een goed voorbeeld is het Leidseplein en de Leidsestraat. De herinrichting en het verbod helpen niet. Ze schieten gewoon hun doel voorbij. Zonde van de miljoenen die daaraan gespendeerd zijn. (...) De fout op het ene vlak bevordert de fout op het andere'.
- Overtoom 'Als fietser moet je steeds naar links uitwijken op de rijstrook en van de 10 automobilisten zijn er 5 van menign dat dergelijke fietsers overhoop gereden moeten worden'.
- Radioweg 'Indien ik, een danmerking maak dat ze daar niet mogen komen (zie paaltjes die in de weg geplaatst zijn) dan kan ik een pak slaag krijgen, of men is zo goed om mij + mijn hond ondersteboven te rijden, wat men ook enkele malen getracht heeft'.

'Vlak bij het Marnixpleintje laat een cafébaas een grote bouwvier een parkeerplaats open houden'.

'De speciale fietsroute wordt door de automobilisten gehaat en dat laten ze merken ook'.

Singel

'Je denkt wel eens aan een verf-spuitsbus leeg te spuiten op die auto's die gevaarlijk voor de fietsers staan'.

'Ten einde raad heb ik nu 2 grote tonnen met water gevuld voor mijn deur geplaatst (als je 65 bent en je vindt te 's morgens omgegooid til je ze natuurlijk alleen niet meer op)'.

Langestraat

'Al jaren proberen we in de buurt (Langestraat-Centrum) iets aan het autoprobleem te doen. Een van de kwalijkste misstanden is het parkeren op de brug Singel-Brouwersgracht. Een zéér gevaarlijke toestand voor voetgangers (kinderen (!), fietsers, moeders met kinderwagens, moeten die echt allemaal weg uit de stad'?

politie 'doet het niet'

De politie moet optreden tegen foutparkeerders. In die functie schiet ze echter schromelijk te kort:

Jan Luykenstraat

'Ettelijke brieven hebben wij al geschreven over het dubbel parkeren-probleem in de Jan Luykenstraat, vooral het gedeelte tussen Van der Velde- en Honthorststraat, maar tot nu toe zonder enig resultaat.

Eerst geschreven hoofdbur. Politie, daarna aan de Hoofdinsp. Hr. Oele van bureau Van Leyenberghlaan en wel 23 april 1983; 6 mei 1983; 30 september 1983. (...) Hierbij ook een kopie van 20 mei 1980 van een rondschrjven (zie hieronder, red.).

Niets maar dan ook niets is tot nu toe gedaan'.

Op 20 mei 1980 schreef de gemeentepolitie, bureau verkeershandhaving, aan de bewoners van deze buurt o.a.:

'De parkeersituatie in uw buurt is thans van zodanige aard, dat veelvuldig gevaarlijke en zeer hinderlijke situaties ontstaan, waardoor de verkeersveiligheid en -vrijheid ernstig in gevaar worden gebracht.

Door middel van gericht toezicht zal hieraan op korte termijn meer aandacht worden besteed; niet slechts door te verbaliseren, maar ook in voorkomende gevallen door de inzet van politie-kraanwagens. (...)

Ik wijs er nadrukkelijk op dat deze activiteiten in uw buurt zijn gericht op het realiseren van een aanvaardbare verkeers/parkeersituatie, ook in de nachtelijke uren.

Ik hoop dat deze weekzaamheden tevens een gunstige invloed zullen hebben op de woonomgeving en het functioneren van bedrijven in uw buurt. (...)'

Meer en Vaart

'Mijn klacht aangaande het foutparkeren is n.a.v. meermalen geconstateerde feiten, dat invaliden en moeders met kinderwagens over de rijbaan moeten gaan, daar het trottoir als parkeerruimte wordt gebruikt.

Ik heb daarover diverse malen per telefoon het bureau Meer en Vaart in kennis gesteld. Eenmaal ben ik persoonlijk daar geweest en heb toen met de wijkagent (naam, red.) gesproken die mij verklaarde dat daar niets aan gedaan werd, omdat het toch niets uithaalde !'

Fietsroute Haarlemmer-
meerplein - Frederiks-
plein

'De mensen op onderstaande adressen hebben gezamenlijk een formulier ingevuld en hun handtekeningen zonder geplaatst. De wijkagent hebben ze opgebeld en als gevolg daarvan verscheen hier een agent in uniform met een vrouwelijke kollega. Daarna is de verkeerspolitie opgebeld, maar tot op heden hebben ze nog geen resultaat gevonden'.

'De wijkagent zegt, dat hij niet mag bekeuren, want de administratie kan het niet aan'.

Reigersbos
(A'dam Z.O.)

'Ik heb het er ook met de politie over gehad, als die er patrouilleerde, dan halen ze hun schouders op en gingen door zonder een proces-verbaal op te maken'.

Ploegstraat

'De politie zelf parkeert gewoonlijk zo fout en zo doodgevaarlijk als maar mogelijk is in een soort exhibitie van macht en voorrechten. Waar veel gelegenheid tot parkeren is gaat de politie in de regel midden op de weg staan of zo slecht mogelijk dubbelgeparkeerd'.

Edisonstraat

'Wij, bewoners van de Edisonstraat te Watergraafmeer, hebben al lange tijd last van een auto, die altijd op de stoep parkeert. Meer uit gemakzucht, want in onze straat staan volop parkeerhavens. (...) Herhaalde malen hebben wij de politie gebeld, maar deze heren nemen er helemaal geen notitie van'.

Singel

'Deze ellende duurt al zo lang, maar wijs ik een parkeerwachter erop dan zegt de een: 'Het is mijn wijk niet', de ander zegt 'Ik ben alleen voor de bruggen' en de volgende zegt 'Ik ben alleen voor de meters. Belt u de politie maar'.

'Voetpaden en fietspaden, alles wordt stuk gereden, maar wat helpt het als de officier van justitie toch alle bekeuringen seponereert'.

Prinsengracht /
Westermarkt

'Gedurende het ouristenseizoen, vanaf begin maart tot november, worden op de brug over de Prinsengracht bij de Westermarkt iedere ochtend toeringcars geparkeerd. Herhaaldelijk heb ik in het verleden de verkeerspolitie op het gevaarlijke van deze toestand opmerkzaam gemaakt. De politie heeft wel eens iets gedaan, maar de praktijken gaan gewoon door'.

tips van klagers

Sommige klagers hebben een aantal ideeën voor de
Dienst Parkeerbeheer:

'Mijns inziens is een mentaliteitsverbetering nodig om de problemen echt op te lossen. De mensen zijn niet bereid ook maar enkele minuten naar hun auto te lopen. Ik voer geen hetze tegen de auto. Ik rijd zelf ook auto, ik fiets en loop elke dag, dus ik ben geen fanaat voor een der verplaatsingsmethoden. Hopelijk heeft u iets aan deze opmerkingen, veel succes toegewenst met uw taak'.

'Mijn voorstel hier eens een maand lang alle auto's te laten bekeuren, die dubbel geparkeerd staan. Als dat nog niet helpt, weg-slepen! !

AMSTERDAM STAAT VOL

Amsterdam staat vol, er kan geen auto meer bij. Toch proberen dagelijks tienduizenden automobilisten een plekje te vinden voor hun vierwieler. Het gevolg is dat op tienduizenden plekken auto's vreselijk in de weg staan. Auto's belemmeren de doorgang voor voetgangers, waarbij vooral bejaarden en gehandicapten de dupe zijn. Geparkeerde auto's op fietsstroken dwingen fietsers tot halsbrekende toeren, om nog te zwijgen over het op de stoepen parkeren waardoor bijv. kinderen geen speelruimte meer hebben.

strategie op twee fronten

Toch beperkt het parkeerbeleid in Amsterdam zich hoofdzakelijk tot één aspect: optreden tegen wanbetalers bij parkeermeters. Daar ligt momenteel de hoofdtak van het legertje parkeerwachters. Daarnaast worden er elke dag nog enkele tientallen auto's weggesleept die op plaatsen staan foutgeparkeerd. Officier van Justitie Wooldrik zei ons in een telefoongesprek: "Een parkeerovertrading is als feit natuurlijk niet schokkend, zeker niet in een stad als Amsterdam, maar door de massaliteit begint het natuurlijk hinderlijk te worden, of een plaag. Dus is het meer een orderingsrecht zou je haast kunnen zeggen." Hij legde verder omslachtig uit waarom het niet goed is om meer dan 1200 mini-proces-verbalen per dag uit te schrijven: de capaciteit bij Justitie is achtergebleven bij die van de politie. Ook het Openbaar Ministerie levert met zijn te kleine administratieve capaciteit geen bijdrage aan de oplossing van het parkeerprobleem.

Van het Openbaar Ministerie en Justitie hoeven we het dus niet te hebben. Maar ook de gemeente laat uit haar beleid blijken geen hoge prioriteit aan het bestrijden van de parkeeroverlast toe te kennen.

Onlangs is de gemeentelijke Dienst Parkeerbeheer opgericht. Onze hoop op een grondige aanpak van de parkeerchaos in de stad werd meteen grondig de bodem ingeslagen toen het 'werkplan' van de splinternieuwe dienst op tafel kwam. Het was niet meer dan een paar velletjes papier waarop vermeld stond in welke gebieden de Dienst haar wielklemmen mag plaatsen. Dat is voorlopig binnen een aantal grachten en

alleen bij overtredingen bij parkeermeters (wanbetalers). Een samenhangend en structureel parkeerbeleid voor langere termijn was echter niet in het werkplan te vinden.

een blauwdruk

Hopelijk zal de aktie van die andere dienst, de 'alternatieve' Dienst Parkeerbeheer Amsterdam, ertoe bijgedragen hebben dat er meer aandacht besteed gaat worden aan de overlast die foutparkeerders veroorzaken op oversteekplaatsen, fietsstroken, in voetgangersgebieden en in stegen. Het is hard nodig dat het gemeentebestuur onomwonden prioriteit geeft aan de bestrijding van deze overlast of liever gezegd de vrijheidsbeperking van niet automobilisten. Hoe dat zou kunnen geven we aan in het volgende. Uitgangspunten voor de weergegeven strategie is dat het foutparkeren op twee fronten tegelijk aangepakt moet worden:

1. Voorkomen van de overlast, c.q. overtreding;
2. Beïnvloeding van de vervoersmiddelenkeuze.

In het schema geven we ook aan welke overheidsinstanties de aangeven maatregelen kunnen (helpen) realiseren.

1. maatregelen ter voorkoming van de overlast

MAATREGEL	INSTANTIE
a. <u>fysieke maatregelen.</u>	Justitie en Gemeente
Illegaal parkeren kan voorkomen worden door het plaatsen van obstakels zoals paaltjes, verhoogde stoepranden, een ander inrichting van de straat enz.	
De gemeente heeft dus een aantal middelen beschikbaar die direkt effect hebben. Deze middelen zouden ook intensiever gebruikt moeten worden. Er zijn nog teveel illegale parkeerplaatsen in Amsterdam voorhanden, waar automobilisten gebruik van kunnen maken.	
Echter de huidige maatregelen zijn volgens ons beslist niet de enig denkbare. Een konsekwenter onderzoek naar beleidsinstrumenten en andere fysieke middelen ter voorkoming van de parkeeroverlast moet tot één van	

de vaste taken van de gemeentelijke Dienst Parkeerbeheer behoren.
Verder kan Amsterdam veel gegevens putten uit het proefproject Parkeerordening zoals dat momenteel in de Utrechtse binnenstad wordt uitgevoerd. Fysieke maatregelen voor selectief gebruik van parkeerplaatsen blijken succesvol. Waarom niet in Amsterdam?

b. sankties: Gemeente, Justitie, Openbaar Ministerie

- wegslepen: door vertienvoudiging van het aantal wegsleepvoertuigen kan in elke sektor van de binnenstad een goed wegsleepbeleid worden opgezet. Ook 's avonds zouden er veel meer wegsleepauto's actief moeten zijn. Door het geringe aantal auto's dat nu ingezet wordt is de pakkens veel te klein
- wielklemmen: er moet zo snel mogelijk een juridische status komen voor de wielklem. De klem moet ook gebruikt worden in heel de stad. Daarnaast moet de 'boete' voor de wielklem (nu slechts f2.50, nog zo'n lachertje) overeenkomen met de kosten voor de 'geleverde dienst'. Ook moet snel onderzocht worden of de wielklem ook in andere situaties dan bij meterparkeerders bruikbaar is.
- De inningsprocedure voor geldboetes moet worden geautomatiseerd en gekoppeld aan de verstrekking van 'deel III' (boetes niet betaald, geen deel III). Er moet gestreefd worden naar een 100% inning. De aansprakelijkheid van de kentekenhouder is door een nieuw ingediend wetsontwerp geen probleem meer. Daarnaast moeten alle mogelijkheden voor fiskalisering van bekeuringen op hun waarde worden bekeken. Hierbij moet de hoogte van de fiscale bijdrage zoveel mogelijk de apparaatskosten voor inning ervan kunnen dekken.
Overigens is het nu zo dat het **kapasiteitsprobleem niet bij Justitie ligt maar bij het Openbaar Ministerie**. De administratie van mini-proces-verbalen ligt bij het Openbaar Ministerie. Dus hier is een taak voor de Rijksoverheid weggelegd!!
- stickers: in Parijs wordt het foutparkeren bestreden met stickers die door parkeerwachters op foutgeparkeerde auto's worden geplakt. De sticker is voorzien van een speciale lijmlaag die alleen met een oplosmiddel van de politie te verwijderen is. De sticker maakt inning van de bekeuring of het schrijven van een proces-verbaal op andere tijdstippen na de overtreding mogelijk. Ook gaat er van zo'n sticker enige stigmatisering uit, wat in dit geval een positief effect kan hebben.
- verbetering werkwijze parkeerwachters. Ook hierbij heeft het proefproject Parkeerordening in Utrecht tot positieve resultaten

geleid. Vooral het zelf uitschrijven van proces-verbalen door leden van de wegsleepdienst zal tot sterke verhoging van het rendement leiden.

PRÉFECTURE de POLICE

ENLÈVEMENT DEMANDÉ

Date: _____
Lieu: _____
N° _____

SPECIMEN

Imp. SF 2037 2-75

2beïnvloeding vervoermiddel

a. Goed stedelijk openbaar vervoer.

Dat betekent dat er gestreeft moet worden naar een fijnmazig, frequent en goedkoop openbaar vervoer, met goede aansluitingen op het regionale en landelijke net. Het plan dat wethouder van der Vlis onlangs lanceerde om de tarieven omlaag te krijgen, maakt hier een begin mee.

In tal van andere wereldsteden hebben ze allang geleerd dat een goed en goedkoop openbaar vervoersysteem één van de voorwaarden tot behoud van de stad betekent en daarmee per saldo geld oplevert, ondanks de hoge investeringen.

b. Verkeerscirculatieplan.

Doorgaande routes door het centrum van de stad moeten 'doorgeknipt' worden. Op dit moment is het mogelijk om kriskras met de auto door Amsterdam te rijden, terwijl er notabene een stelsel van ringwegen bestaat (buitenring en A-10). Het is goed mogelijk om de binnenstad in sectoren te splitsen, die alleen vanaf de buitenring bereikbaar zijn voor autoverkeer. In Groning

is zo'n systeem met succes toegepast. Deze maatregel heeft als gevolg dat de keuze sneller op het openbaar vervoer valt of de fiets, dan op de auto.

In Amersfoort is men bezig de situatie precies om te draaien. In de binnenstad is het overal verboden om te parkeren, behalve binnen de aangewezen parkeervakken. In Amsterdam bestaat de binnenstad onderhand uit een lappendeken van maatregelen die parkeren moeten voorkomen op de plekken waar het niet gewenst is. Dit vergt een enorm uitgebreid handhavingsbeleid. Het voorbeeld in Amersfoort geeft aan dat een andere uitgangspositie het parkeerbeleid kan versimpelen en dus eenvoudiger te beheersen. Natuurlijk is een goede fiets- en voetgangersbeleid vereist. Niet alleen voor het slagen van een sektorenplan, maar ook om mensen te stimuleren meer binnen Amsterdam van de fiets gebruik te maken. Immers in de gemeentelijke Omnibus-enquête heeft meer dan 60% van de ondervraagde mensen zich uitgesproken heeft voor meer en betere fietsvoorzieningen.

Ook binnen de Ruimtelijke Ordening van Amsterdam moet de gemeente zorg dragen dat het autoverkeer beperkt blijft en goede en veilige bereikbaarheid van de woonwijken door openbaar vervoer, op de fiets en te voet, gegarandeerd wordt.

Parkeergarages vormen een apart aandachtspunt. Zoals in het program akkoord staat moet de bouw van parkeergarages in en om het centrum worden tegengegaan. Parkeergarages trekken alleen maar meer verkeer aan, zonder dat de overlast op straat minder wordt. In de praktijk blijkt dat het parkeergaragebeleid niet realiseerbaar is. Garages staan bijna leeg terwijl de overlast op straat blijft. We hebben ze dus liever niet. In Utrecht zijn ze daar ook achter gekomen, een parkeergarage is herbestemd tot theater en sociaal-kulturele voorzieningen.

c. Parkeerbeheer.

Een doeltreffend beheer van het bestaande parkeerareaal kan leiden tot verhoging van de capaciteit. Een beheersplan moet uitgaan van het principe dat schaarse ruimte duur betaald moet worden. Afhankelijk van de situatie zijn verschillende systemen denkbaar, zoals een sterk progressief tarief bij parkeermeters en op bewaakte terreinen. Wel moet gezorgd worden voor één duidelijk systeem voor héél de stad. Hiermee willen we overigens niet suggereren voorstander te zijn van een zogenaamd "Parkeerschap" waarin overheid en bedrijfsleven samen

het totale parkeerareaal beheren.

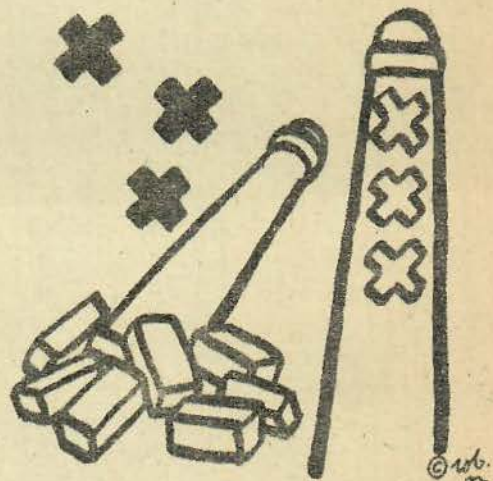
Integendeel, hier ligt alleen een tak voor de overheid.

Het werkterrein van de gemeentelijke Dienst Parkeerbeheer moet zich uitbreiden tot de gehele bebouwde kom. Beparking tot de grachtengordel en de openbaar-vervoerslijnen doet onrecht aan de parkeerproblemen die ook in de buitenwijken aanwezig zijn.

d. Mentaliteitsbeïnvloeding.

Bezoekers van de (binnen)stad moeten zoveel mogelijk bekend worden gemaakt met alle openbaar vervoersmogelijkheden, parkeer- + reisvoorzieningen, maar ook met tarieven van taxi's en besteldiensten. Onbekendheid met een andere manier van reizen en vervoeren maakt dat het autosysteem voor velen aantrekkelijk blijft. Wij stellen dan ook voor dat de gemeente Amsterdam de lijn voortzet zoals die door de 'alternatieve' Dienst Parkeerbeheer is uitgezet: regelmatige publiciteitscampagnes met affiches (in de stad, in parkeergarages en langs de ontsluitingswegen van en naar de stad), spotje op radio STAD en advertenties in de plaatselijke media.

De gevolgen voor milieu, verkeersveiligheid en van het autobezit, zijn zeker onderwerpen die in deze campagnes niet mogen ontbreken.



AUWto

