

Bescherm de voetgangersruimte; eerherstel voor het Amsterdammertje!

Het Amsterdammertje is voor bewoners van de stad, van jong tot oud, nog steeds een bekend gezicht. Bij het bestuur van de stad is het paaltje echter al bijna twintig jaar in ongenade geraakt. In 1997 zorgde de komst van de Dienst Stadstoezicht ervoor dat er - met name langs de grachten - minder parkeerplaatsen hoefden te komen en dat de Amsterdammertjes konden verdwijnen. De dienst zou er immers voor zorgen dat er op foutgeparkeerde auto's gehandhaafd zou worden. De paaltjes waren niet langer nodig, en het nieuwe aanzicht van de straat werd vastgelegd in de beleidsdocumenten *'Een pracht van een gracht. Nieuw Standaard Grachtenprofiel'* (1997) en het *'Handboek Inrichting Openbare Ruimte', of 'HIOR'* (2000)

Het hoofddoel was een minder rommelige uitstraling van straten en grachten onder het motto 'schoon, heel, veilig en leeg'. Ook zou dit de toegankelijkheid ten goede komen, omdat er minder over paaltjes gestruikeld zou worden. En – vanwege de verder geprofessionaliseerde handhaving en het afnemende autoverkeer - was de verkeerswerende werking van de paaltjes niet meer nodig.

Nu dit beleid al flinke tijd wordt uitgevoerd, kunnen we concluderen dat het niet alleen maar positief uitpakt. De stoepen zijn vaak, en steeds vaker, volgestouwd met busjes, auto's en ander gemotoriseerd verkeer dat daar niet thuishoort. Dit maakt het al moeilijker voor alle gebruikers van de stoep om daarvan gebruik te kunnen maken, maar zelfs vrijwel onmogelijk voor gebruikers die wat extra ruimte nodig hebben: mensen in een rolstoel, met een rollator, met een kinderwagen; de mensen, kortom, die de bescherming van de stoep het hardst nodig hebben. De stoepen zijn steeds meer het toneel geworden van auto's die 'eventjes' wachten, bestelbusjes die 'eventjes' iets afleveren of vrachtwagens die 'eventjes' laden en lossen. Probleem is dat al die 'eventjes' op sommige grachten en straten optellen tot veel meer dan heel 'eventjes'. Ook merkwaardig is dat de chauffeurs kennelijk de rijweg vermijden om 'eventjes' iets af te geven, waarschijnlijk om zich de woede van het achterop komende autoverkeer niet op de hals te halen. Maar ach, 'die voetgangers die kunnen wel even omlopen', zal de gedachte zijn. Precies om die reden werden juist de Amsterdammertjes uitgevonden. Maar met het verdwijnen ervan moet de conclusie worden getrokken dat het recht van de sterkste geldt en de voetganger vogelvrij is geworden.

In het huidige beleid kan voorheen Cition, nu Egis als uitvoerder van het fiscale parkeerbeheer niets tegen mensen die parkeren op de stoep beginnen. Zij zijn uitsluitend ingehuurd voor het handhaven op betaling van verder goed in de parkeervakken geparkeerde auto's. Op foutparkeren – de zogenaamde Mulderfeiten – controleren zij nog niet. Die handhaving ligt nog bij de gemeente, achtereenvolgens de dienst Stadstoezicht en later de dienst Handhaving. Daarnaast is ook de politie hiertoe gerechtigd. Beiden kampen dan weer met steeds forsere onderbezetting, waardoor de handhaving in volume blijft afnemen en de prioriteit van deze handhaving alleen nog ligt bij handhaving op het vrijhouden van invalideplekken. De aanstaande bezuinigingen in de gemeente zullen dit beeld alleen maar verergeren.

GroenLinks wil verandering brengen in deze onhoudbare situatie en stelt een aantal beleidswijzigingen voor. Het terugplaatsen van een aantal fysieke parkeerbeperkingen, zoals Amsterdammertjes is daar een onderdeel van, net zoals het onderbrengen van handhaving op foutparkeren bij de fiscale handhaver. Met deze maatregelen moet de overlast worden teruggedrongen en kan de Amsterdamse stoep worden teruggegeven aan de voetganger en meest kwetsbare verkeersdeelnemers.

Voorgestelde besluiten gemeenteraad:

De gemeenteraad verzoekt het college:

1. Egis mede bevoegd te maken om plegers van Mulderovertredingen te beboeten.
2. Een publiekscampagne te voeren om duidelijk te maken dat foutparkeren veel hinder oplevert voor voetgangers en de forsere inzet op handhaving onder de aandacht te brengen.
3. Een inventarisatie te maken van de plekken in de stad waar het foutparkeren structurele problemen oplevert.
4. De resultaten van deze inventarisatie te delen met AB en DB van de stadsdelen waar deze structurele probleemgebieden zich bevinden.
5. Het HIOR en andere handboeken in het kader van onder andere de puccinimethode aan te passen en het terugplaatsen van Amsterdammertjes en andere objecten of verhoogde stoepanden, die de voetgangersruimte beschermen, mogelijk maken.

Voorgestelde besluit bestuurscommissie centrum:

Het AB van Stadsdeel Centrum verzoekt het Dagelijks Bestuur:

1. Op de plekken in het stadsdeel Centrum waar nu al extra wordt gehandhaafd om overlast van Mulderovertredingen te voorkomen, per direct te beginnen met het terugplaatsen van Amsterdammertjes, of andere fysieke verkeerswerende objecten, zoals bloembakken of verhoogde banden.

Zeeger Ernsting, gemeenteraadslid GroenLinks,
Micha Mos, algemeen bestuurslid GroenLinks, stadsdeel Centrum

Volgende pagina's: veel voorbeelden van wat helaas nog heel veel vaker in Amsterdam is te zien...



Dit is plusnet fiets en voet. In theorie. In de praktijk iets anders. Een rijbaan en twee parkeerstroken...



Deze meneer met looprek wordt op de rijbaan gedwongen. Dat kan nooit de bedoeling zijn.



Op het 'oude' Damrak staan op deze foto rond de 15 voertuigen fout geparkeerd op de stoep. Dat was dagelijkse kost. Inmiddels staan hier bankjes en andere obstakels om dit te voorkomen.



'Eventjes' laden en lossen blijkt bij hotel de l'Europe semi-permanent.



Op drukke grachten, zoals de Kloveniersburgwal, die echter niet tot hoofdnet auto behoren, maar wel tot plusnet voet en fiets, is dit dagelijkse praktijk.



En foutparkeren neemt snel epidemische vormen aan: waar er één staat, staan er al snel vijf.



Voor kinderen hoort de stoep een veilige plek te zijn in een onveilige omgeving.



"Bekijk het maar, voetganger, ik ben belangrijker"



Paaltjes langs de stoeprand zouden hier iedereen beschermen. Nu geldt het recht van de sterkste.



Ook andere voertuigen kunnen er wat van.



Even naar de coffeeshop?



Als in het fietsvak geen fietsen meer kunnen, gaan ze op de stoep staan. Die worden dan weer wel weggeknijpt rond het Leidseplein...



Hier kan precies geen rolstoel of kinderwagen meer door.



Hoeken zijn extra kwetsbare plekken: het zijn de eerste vluchtheuvels als je de weg oversteekt.



En als je dan paaltjes plaatst; doe het dan wel goed!

Want op deze manier heeft de voetganger altijd alle ruimte:

