



Interview Maisie Williams  
**Vrijgevochten in Game of thrones**

16



PS de Wereld

**Waarom Franse kinderen zich wél gedragen aan tafel**

PS4

OPGERICHT IN HET OORLOGSJAAR 1940 - 73STE JAARGANG NR 21.037

Parkeren Wildgroei borden gehandicapten en elektrische auto's

# Steeds minder vrije plaatsen voor auto's

TON DAMEN en HANNELOES PEN

**AMSTERDAM - Het aantal vrije parkeerplaatsen in de stad daalt snel. Dat komt doordat meer plaatsen worden gereserveerd voor invaliden, elektrische auto's, autodelers en laden en lossen.**

Dit blijkt uit tellingen van deze krant en gesprekken met stadsdelen. De irritatie hierover bij bewoners en ondernemers neemt toe. Automobilisten kunnen vaak geen plekje in hun straat vinden, omdat de helft van de parkeerplaatsen er gereserveerd is.

Een van de oorzaken is dat de gemeente zich niet mag bemoeien met het aantal invalidenplaatsen en met de plaats waar die komen. Als de aanvraag van een gehandicapte die niet honderd meter meer kan lopen, wordt gehonoreerd, wordt meteen een parkeerplaats voor de deur ingeruimd. De vergrijzing zorgt voor een toene-

mend aantal invalidenplaatsen in de stad.

Amsterdam belooft het aanschaffen van een elektrische auto ook automatisch met een oplaadpaal en een parkeerplaats voor de deur. Dat gaat ten koste van gewone parkeerplaatsen. Verder verdwijnen parkeerplaatsen doordat parkeerplaatsen sinds

**'Een familielid staat er af en toe; nou, die vent loopt als een kievit'**

een wetswijziging groter moeten zijn, waardoor bij herinrichting van een straat minder plaatsen in een straat passen. De plaatsen voor autodelers komen daarbij. Ten slotte leiden ook laad- en losplekken tot minder vrije plaatsen.

Zowel vergunninghouders als auto-

mobilisten van buiten de buurt hebben het nakijken. De ergernis is groot.

Loodgieter Jeroen de Vos komt geregeld in de Marnixstraat en wijst op een lege parkeerplaats met een wit kruis: "Daar staat werkelijk nooit een auto. Een familielid van die bewoner komt er af en toe. Nou, die vent loopt als een kievit."

Stadsdelen melden dat zij niet per straat bijhouden hoeveel vrije parkeerplaatsen overblijven. Ze hebben alleen globale en verouderde cijfers.

De cijfers op buurtniveau die er wel zijn, zijn achterhaald en onvolledig. Het jongste overzicht van stadsdeel Centrum is drie jaar oud. Oost signaleert dat het aantal parkeerplaatsen op de openbare weg juist almaar toeneemt. Maar dat komt doordat Oost het aantal nieuwe parkeerplaatsen op IJburg optelt bij dat van de Indische Buurt.

■ Pagina 22: Straten vol ergernis

# Naar rechter om van Top 600-lijst te komen

PAUL VUGTS

**AMSTERDAM - Voor het eerst proberen twee Amsterdammers via de rechter af te dwingen dat zij van de lijst met de Top 600 van gewelddadige jonge criminelen worden gehaald. Ze vinden dat ze ten onrechte op die lijst zijn gezet en er ten onrechte niet van af zijn gehaald.**

Een 24-jarige Amsterdammer uit de Diamantbuurt staat op de lijst omdat hij, na taakstraffen voor misdrijven tot 2009 en vele politiecontacten, in 2011 en 2012 drie maal werd gearresteerd voor straatroven. Telkens liet justitie hem snel vrij, voordat de rechter de aanhouding had beoordeeld.

Volgens advocaten Nienke Swart en Eline Groenendaal waren de drie aanhoudingen alle onrechtmatig, maar houden die hun cliënt wel in de Top 600. Een tweede cliënt van hen staat op de lijst na twee taakstraffen van de kinderrechter: in 2008 (winkeldiefstal) en 2010 (openlijk geweld).

De advocaten vinden een veroordeling een vereiste om iemand op de lijst te zetten, en niet alleen aanhoudingen en politiecontacten. "Het

klopt dat onze cliënten aan de criteria voldoen. Maar die criteria voldoen niet," zegt Swart. "De rechter heeft nooit getoetst of de politie tot aanhouding mocht overgaan."

"Het Top 600-beleid berust op een cirkelredenering," zegt Groenendaal. "Ze zetten je op de lijst, houden je extreem in de gaten, vinden je voortdurend verdacht en houden je om het minste of geringste aan. Je komt vrij, maar vanwege die politiecontacten kom je nooit van die lijst."

De advocaten vinden de Top 600 een inbreuk op het recht op privacy.

**'Ze voldoen weliswaar aan de criteria, maar de criteria voldoen niet'**

Ze vinden de lijst in strijd met de regel dat iedere verdachte als onschuldig moet worden beschouwd totdat het tegendeel is bewezen. De Top 600 heeft soms te zware gevolgen in verhouding tot het doel, vinden ze.

■ Pagina 4: 'Ik hoor niet in die Top 600'

# Straten vol ergernis en

In een woud aan bordjes van aangepaste parkeerplaatsen vinden gewone autobezitters steeds moeilijker een plekje.

tekst TON DAMEN en HANNELOES PEN foto JEAN PIERRE JANS

**D**e oneven kant van de Marnixstraat tussen het Marnixplein en het Eerste Marnixplantsoen oogt blauw. Als een rij bomen staan er achter elkaar blauwe borden met een P, een rolstoel en een kenteken. Twaalf van de 26 plaatsen zijn gereserveerd voor bestuurders met een gehandicaptenparkeerkaart.

Loodgieter Jeroen de Vos, die net een plekje heeft weten te veroveren in de straat, weet precies van wie al die gehandicaptenplekken zijn. "Die plek daar," wijst hij, "is altijd leeg. Haar man had die plek als invalide. Maar die is nu dood. Zij heeft die plek overgenomen. Maar overdag staat er nooit een auto. En dat in een straat waar het al moeilijk parkeren is. Je zoekt je lens, terwijl daar de hele dag een open plek gaapt. Dat moet toch anders kunnen."

Hij wijst naar een tweede lege plek. "Ook altijd onbezet. Een familielid van die bewoner komt er af en toe staan. Nou, die rent leest als een lie-



staan. Nou, die vent loopt als een kievit."

In de buurt wordt steen en been geklaagd. Kapster Susanne van Batenburg zit met haar zaak vlak bij het Marnixplein. "Er verdwijnen steeds meer gewone parkeerplekken. We balen daar als een stelker van. Wij kunnen zelf nergens parkeren, maar onze klanten worden er ook niet blij van. Op zaterdag, met de markt op de Lindengracht, is het helemaal een drama. Klanten zoeken dan een halfuur naar een plek. Ze komen te laat binnen en dan staan wij weer met zo'n smoelwerk te kijken. De gemeente moet eens wat plekken teruggeven."

Buurtbewoner Thomas Sykora zit vooral met zijn auto als hij laat thuiskomt. Hij werkt veel vanuit huis, maar overweegt nu toch zijn auto weg te doen en autodeler te worden.

Ook bij het Funenpark is irritatie over het tekort aan gewone parkeerplaatsen. Het aantal invalidenparkeerplekken neemt er in rap tempo toe. "Ik heb zelf het aanvragen van een invalidenparkeerplek zo lang mogelijk uitgesteld. Maar toen hier steeds meer gewone parkeerplekken verdwenen voor invalidenparkeerplekken, besloot ik er ook maar een tje aan te vragen. Ik moest anders veel te ver lopen," zegt een invalide bewoonster.

Een gehandicapte die zo'n plaats krijgt, betaalt eenmalig driehonderd euro – voor het bord.

Een buurman constateert dat de invalidenplaatsen in de omgeving als paddenstoelen uit de grond schieten. "Daar op de hoek van de Cruquiuskade staat een plek nagenoeg het hele jaar leeg. Heel af en toe staat er een autootje. Ik heb die buurvrouw er wel eens op aangesproken, maar zij zegt dat ze die plek wel nodig heeft. En pal ernaast is een autodateplaats. Ook die staat vaak leeg. Best frustrerend hoor, als je steeds maar rondjes moet rijden om uiteindelijk ergens bij Kattenburg te kunnen parkeren."

De vrouw met de invalidenkaart uit het Funenpark vertelt dat haar buurvrouw met een invalide kind ook een



Invalidenparkeerplekken beheersen in sommige delen van de binnenstad het straatbeeld, zoals hier in de Marnixstraat, tussen

invalidenplek heeft. "Zij zit veel in het buitenland en doet dan – sociaal – een vuilniszak om de paal heen zodat anderen daar ook kunnen staan."

Ze begrijpt het onbegrip van anderen. "Maar wij hebben er ook last van hoor. Bezoek wil niet meer komen omdat er geen plek meer te vinden is door al die witte kruisen op straat. Waarom richten ze de straat niet anders in en maken ze weer schuine parkeerplekken, zoals vroeger? Dan kun je veel meer auto's kwijt."

**R**ecente cijfers heeft het stadsdeel, Centrum, niet voorhanden. Eens in de drie jaar worden het aantal en de verdeling van de parkeerplaatsen geteld. De jongste cijfers dateren van 2010.

In 1990 waren er in de binnenstad nog achttienduizend parkeerplaatsen. In 2005 waren het er ruim vijftienduizend en tot 2010 is dat aantal een klein beetje gedaald, tot iets minder dan vijftienduizend. Het aantal invalidenplaatsen stijgt licht. In 2005 waren 2,4 procent van de parkeerplaatsen gereserveerd voor invaliden

en in 2010 was dat 2,7 procent.

In 2025 moet het aantal parkeerplekken op straat nog verder dalen, zonder dat daar plekken in garages voor terugkomen. Verder wil het stadsdeel daarbij nog eens duizend parkeerplaatsen extra van de straat halen die wel in garages terugkomen.

Intussen stijgt het percentage invalidenplaatsen sneller dan voorheen, maar daar heeft het stadsdeelbestuur geen invloed op. De ambtenaren hebben ook geen idee hoeveel parkeerplaatsen er na 2010 bovengronds zijn, en hoe ze zijn verdeeld. "We zijn nu aan het tellen."

---

**'Bezoek komt niet meer omdat er geen plek te vinden is'**

De toename van invalidenparkeerplaatsen gaat autonoom. Is er een invalide en wil die een plaats, dan komt die plaats er onmiddellijk, ten koste van de overige parkeerplaatsen in de straat.

Daar komt bij dat tot en met eind vorig jaar 120 algemene parkeerplaatsen (inclusief twintig plekken in de stadhuisgarage) in het stadshart zijn vervallen doordat ze geschikt zijn gemaakt voor het stallen en laden van elektrische auto's.

Dat is het gevolg van het beleid van de gemeente – dat omarmd is door stadsdelen – om het bezit van elektrische auto's te stimuleren. Al deze plaatsen gaan ook ten koste van vrije parkeerplaatsen op straat.

Als een bewoner op de Prinsengracht een parkeervergunning heeft en een tweede auto in het stadshart wil parkeren, is er niets wat hem tegenhoudt. Hij koopt een elektrische auto en vervolgens levert de gemeente een parkeerplaats en een oplaadpaal, recht voor de deur, waar privéparkeerplaatsen vele tienduizenden euro's per stuk zouden kosten als je

# blauwe bordjes

## Niet voor de deur, wel in de buurt

**D**e blauwe bomenrij met invalidenparkeerplaatsen wordt hier en daar aangevuld door plekken voor elektrische auto's en deelauto's. Dat is een fenomeen waar de stadsdelen niets aan kunnen doen – het is beleid van de gemeente. Stadsdeelvoorzitter Jeanine van Pinxteren (GroenLinks) van stadsdeel Centrum en haar beleidsambtenaar Ronald Hendriks knikken. De verhoudingen tussen gereserveerde parkeerplaatsen en vrije plekken op straat kunnen soms volledig zoekraken. Niet op buurtniveau, maar wel binnen één straat, beaamt Van Pinxteren. “We horen dat ook wel bij de inspraakavonden voor en na de herinrichting van straten. We krijgen ook mail en brieven hierover.”

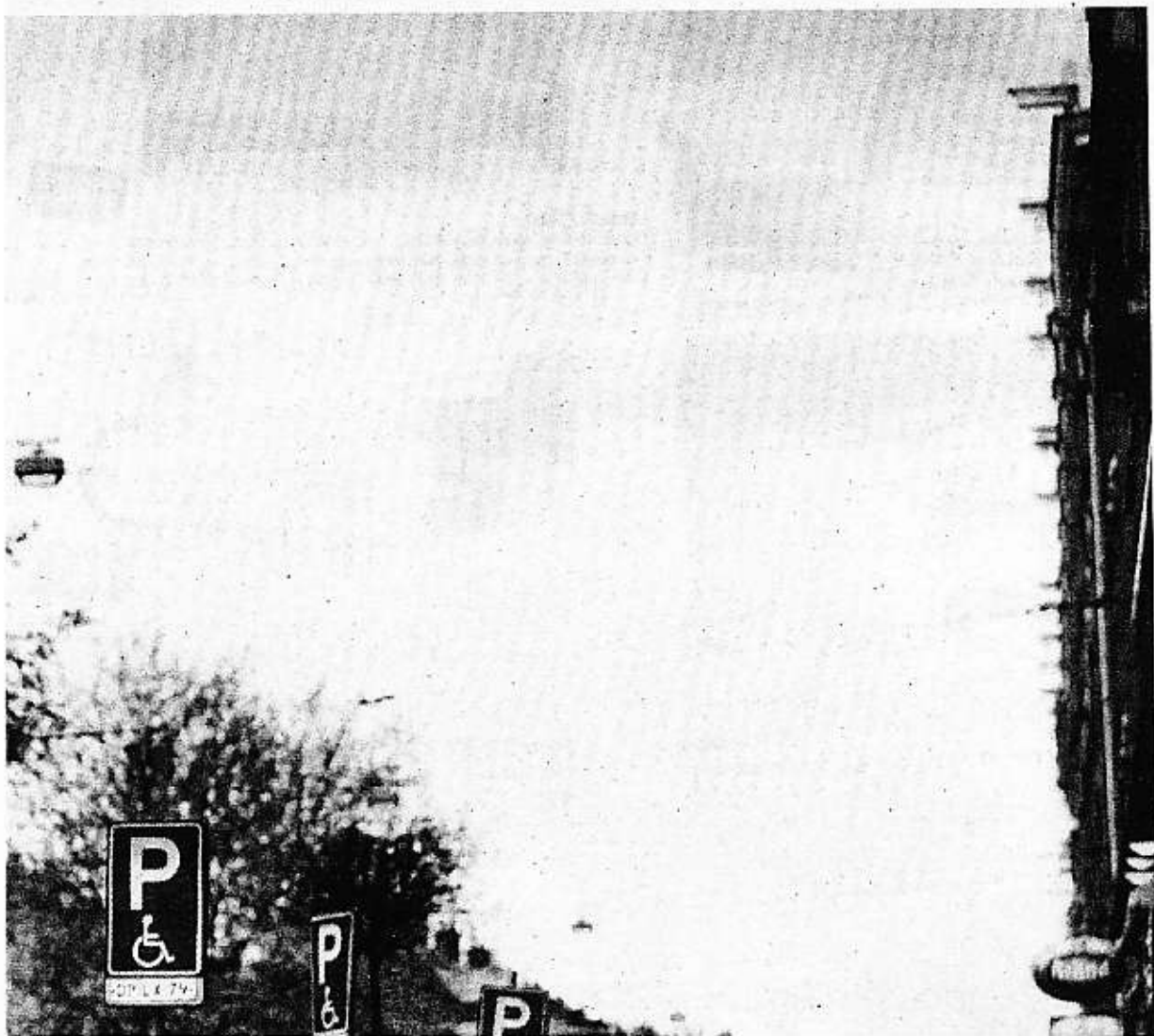
Invalidenparkeerplaatsen moeten onmiddellijk worden ingeruimd als aanvragers volgens de GGD aan de juiste voorwaarden voldoen. “Daar gaat het stadsdeel gelukkig niet over,” zegt Van Pinxteren.

Er zijn twee hoofdoorzaken voor de blauwe zee in sommige straten, zeggen de bestuurder en de ambtenaar.

“De vergrijzing speelt waarschijnlijk mee,” zegt Van Pinxteren. “We weten allemaal dat de bevolking snel ouder wordt. Daar komt bij mensen zo lang mogelijk thuis moeten blijven wonen. Dat kan ervoor zorgen dat er meer invalidenparkeerplaatsen bijkomen.”

Een tweede oorzaak is de herinrichting van sommige straten. Hendriks: “In heringerichte straten komen minder parkeerplekken beschikbaar. Dat is soms bewust beleid om fietsers en groen meer ruimte te gunnen.”

“Maar er zijn ook andere oorzaken. Zo zijn de minimale ma-





het Eerste Marnixplantsoen en het Marnixplein.

ze op de vrije markt zou moeten kopen.

Verder zijn er 235 autodeelplekken, die ook ten koste van vrije plaatsen zijn gegaan, maar dat aantal is de laatste jaren niet groter geworden. Er liggen aanvragen voor uitbreiding, maar het stadsdeel moet daar nog over beslissen.

De parkeerdruk neemt vooral in het centrum nog toe: terwijl er steeds vrije plekken verdwijnen, daalt het autobezit niet verder. Dat blijft in het stadshart al jaren hangen op ongeveer dertig procent.

**O**plösungen zijn er niet. Vast staat wel, aldus het stadsdeel, dat het de keuze van politici is om geen fietspaden, trottoirs en groenperkjes op te heffen voor nog meer parkeerplaatsen. Een dergelijke keuze is allang niet meer voorbehouden aan GroenLinks.

Zeventig procent van het aantal verplaatsingen in de stad gebeurt per fiets. De fietser mag niet in zijn bewegingsvrijheid belemmerd worden door de auto meer ruimte te geven.

Auto's weer schuin plaatsen, is daarom geen optie, stellen alle partijen.

In de andere stadsdelen is het beeld ongeveer hetzelfde. Er zijn steeds vrije plekken op straat gesneuveld, maar veel cijfers zijn oud of ondoorzichtig of ontbreken geheel.

In West zijn sinds 2010 62 plekken voor elektrische auto's ingeruimd en 61 parkeerplekken voor autodelers. Cijfers over invalidenplaatsen zijn er niet.

Oost heeft vanwege de fusie van twee stadsdelen geen onderling vergelijkbare cijfers beschikbaar. Het aantal plekken in de openbare ruimte

nam tussen 2010 en 2012 nog licht toe tot 33.000, maar dat komt vooral door nieuwe ruimte op IJburg. Er zijn 725 plaatsen voor invaliden.

In Noord, Zuidoost en Nieuw-West speelt het fenomeen nauwelijks, doordat de parkeerdruk in deze stadsdelen laag is.

Door de gebrekkige gegevens van de stadsdelen met een hoge parkeerdruk kunnen de problemen niet cijfermatig inzichtelijk gemaakt. De ergernis op straat spreekt echter boekdelen.

Bob van Oorschot en Rob Geel van het Thaise restaurant Songkran in de Marnixstraat zitten dringend om een laad- en losplek verlegen. Ze wijzen naar de overkant. "Daar staat altijd een echtpaar met een dure BMW. Die twee mensen zien we echt niet mank lopen. We snappen daar niks van. Het lijkt er erg op dat je heel makkelijk aan zo'n vergunning komt."

Dat gevoel heeft ook een bewoonster in dit stukje van de Marnixstraat. "Mijn onderbuurman kreeg een hartaanval en ook meteen een plek voor zijn auto."

**'Die mensen van die BMW zien we echt niet mank lopen'**

"Maar er zijn ook andere oorzaken. Zo zijn de minimale maten van een parkeerplek verruimd. De wielen van een auto moeten nu eenmaal niet op de rijbaan staan."

Juist het feit dat er zo veel plekken verdwijnen, kan voor sommigen aanleiding zijn zelf een aanvraag te doen voor een gereserveerde invalidenplek. Van Pinxteren wil echter niet van een maatschappelijke misstand spreken. "Als je het probleem zo benadert, moet je ook bedenken hoe we de toekenning van invalidenplaatsen dan zouden moeten regelen. Het gaat om mensen die niet ver kunnen lopen. Het zijn echt nodige parkeerplaatsen."

Hendriks ontkent dat het verschijnsel hele buurten in zijn greep houdt. "Als in een buurt met tweeduizend parkeerplaatsen op straat er ineens tien parkeerplekken voor gehandicapten bij komen, maakt dat op het geheel niet veel uit. Maar als dat aantal erbij komt in een halve straat, verandert het beeld. Dat is vervelend voor iemand die daar woont. Maar die kan zijn auto een paar straten verder kwijt. Voor de hele buurt maakt het niet uit."

In sommige straten gaat het om bijna de helft van de plekken. Van Pinxteren let daar niet op: "Als er een invalidenplaats nodig is, maken wij die. Je kunt niet tegen invaliden zeggen: de invalidenplaatsen zijn op, terwijl er nog algemene plekken zijn."

Het stadsdeel treedt wel op als er geen algemene plekken meer zijn terwijl wel invalidenplaatsen nodig zijn. Van Pinxteren: "Binnen de grachtengordel komen we tegen dat er bij de herinrichting in sommige straten haast geen parkeerplekken meer gemaakt kunnen worden. Maar voor een invalidenplaats puzzelen we meestal net zo lang tot we er een hebben."

Er is geen vastomlijnd beleid. "We kunnen niet ineens de straat breder gaan maken omdat we meer invalidenplekken hebben. En ik mag toch hopen dat we het er allemaal over eens zijn dat als mensen recht hebben op een invalidenplaats, zij die krijgen. Zeker in een maatschappij waarin we zeggen dat mensen langer thuis moeten blijven wonen. Als je niet kunt lopen, betekent dat niet dat je binnen moet blijven."

Sommigen vinden het zonde als een parkeerplek ongebruikt blijft tijdens vakanties. Van Pinxteren is echter blij dat invaliden niet alleen maar hun auto voor de deur te hebben, maar er ook eens op uit trekken.

Van Pinxteren vindt dat bewoners in de stad hun auto beter op een park and ride (P+R) aan de rand van de stad tegen een goedkoper tarief kunnen zetten. "We moeten echt eens van het idee af dat een auto voor de deur kunnen zetten in de binnenstad een recht is van iedereen."