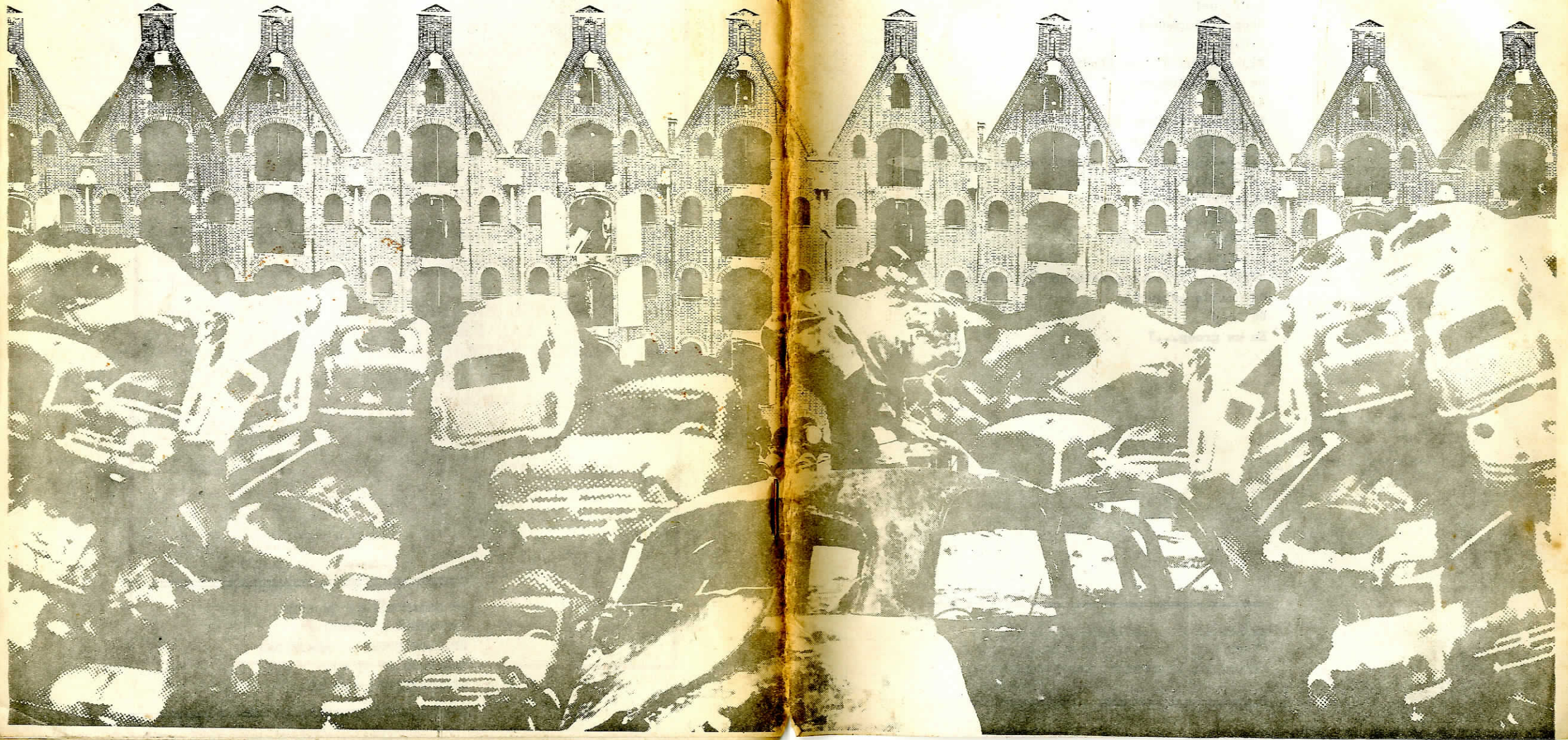


AA REEKS
NR.
REEKS AA.

amsterdam autovrij

VERKOOPSPRIJS 1.50
LEDEN GRATIS



Amsterdam Autovrij Reeks nr.1, winter 1974/75

Een uitgave van: De gezamenlijke groepen
"Amsterdam Autovrij", Sint Olofspoort 4,
telefoon 239341, gemeente-giro A 83 83

Lijst van deelnemende groepen.

Leidse in Last
Amstelveld
Zoef Zoef
Stop Kindermoord
B.H.P.
Wijkcentrum d'Oude Stadt
De Stadsboerderij
A.A.P.
Werkgroep Verkeer De Pijp
Werkgroep Verkeer P.P.R.
P.P.R.afdelingen Zuid-west/Jordaan
P.S.P.adeling Zuid
Aktiegroep Nieuwmarkt
Schinkelbuurt
Lastige Amsterdammer
Banstraat-aktiegroep
Werkgroep Uylenburg/Valkenburg/Rapenburg
Oudezijds Autovrij
De Tulp
En uw groep...?

Wordt lid van "Amsterdam Autovrij"
Stort f.5,- op gem.giro A 83 83 t.n.v.
"Amsterdam Autovrij", St.Olofspoort 4.

TERZIJDE

HET IS EEN SCHANDE DAT ER IN HET VONDEL-
PARK WEL GESLAPEN MAAR NIET GEPARKEERD
MAG WORDEN.

NATUURLIJK EVENWICHT: NAARMATE DE KINDER-
STERFTE DAALT NEEMT HET AANTAL VERKEERS-
DODEN TOE.

ALS HET ZO DOORGAAT MET 'T VERKEER ZIE
IK DAF NOG WELEENS OVERSCHAKELLEN OP
INVALIDEWAGENS. X

FIETSEN IS ALLEEN GEZOND ALS AUTOMO-
BILISTEN HET GAAN DOEN.

TIP VOOR FIETSERS EN LOPERS: NEEEM ALS
U DE STRAAT OPGAAT EEN KNEEDBOM MEE. DAN
OVERLEEFT DE AUTOMOBILIST DIE U TE
PLETTER RIJDT HET OOK NIET.

GEFRUSREERDE KOLONEL: "MET DAT HALF
MILJOEN VERKEERSDODEN IN DE F.W.G.
LANDEN HAD JE EEN PRACHT VAN EEN OOR-
LOG KUNNEN HEBBEN". X

WEET U WAT U HOORT ALS 'N AUTOMOBILIST EEN
VOETGANCER VERPLETERT? DAN ZEGT DE
SCHEDEL: KNAC!

WAAROM GEEN ZEGELS BIJ BENZINE-AANKOOP
WAARMEE JE KORTING OP JE BEGRAVENIS-
KOSTEN KUNT KRIJGEN.

IN EUROPA RIJDT DE NEDERLANDER GEMIDDELD
DE MEESTE KILOMETERS. WAARSCHIJNLIJK AL-
LEEN MAAR OM ZIJN AUTO VOOR ZATERDAG
VUIL TE KRIJGEN.

IS ER AL EEN SPECIALE RAI VOOR LIJK-
WAGENS EN AMBULANCES? X

 DE EISEN VAN DE GEZAMENLIJKE GROEPEN
 AMSTERDAM AUTOVRIJ

- 1) Afsluiting van de stad voor alle particuliere personenauto's, met als grens: Coentunnel, Johan Huizingalaan, Rijksweg 10, de Boelelaan, Europaboulevard, President Kennedylaan, Gooise Weg, Hugo de Vrieslaan, Gallileiplantsoen, Kramatweg, IJdoornlaan, Leeuwarderweg, Klaprozenweg, C.Douwesweg.
- 2) Het aanleggen van parkeerterreinen aan de rand van dit autovrije gebied. Met name komt hiervoor in aanmerking: het westelijk havengebied, de industriegebieden bij de Amstel, voorts gebieden tussen Schellingwoude en Flevopark en nabij de Leeuwarderweg.
- 3) Uitbouw van het openbaar vervoer. Met name sneltrams vice-versa voornoemde parkeerterreinen. Uitbreiding van het aantal tramlijnen, met een hogere rijfrequentie. Ontwikkeling van het aanvullend openbaar vervoer, waarbij wordt gedacht aan de Witkar en meer (goedkopere) taxi's.
- 4) Een vergunningenstelsel voor particuliere personenauto's volgens nog nader vast te stellen criteria. Hierbij wordt gedacht aan invaliden, sommige vormen van handelsvervoer, service-monteurs e.d. Mensen die puur afhankelijk genoemd kunnen worden van de auto.
- 5) Reorganisatie van het goederenvervoer door middel van zgn. overslagcentra aan de rand van de stad. Aldaar kunnen de goederen worden overgeheveld in kleine (elektrische) stadsvrachtwagens (Locs) opdat de stad gevrijwaard wordt van de bakbeesten die momenteel vaak met een minimale vracht zichzelf en vooral anderen tot hinder zijn. Hierdoor kan tevens middels een behoorlijke co-ördinatie het aantal te rijden stadskilometers van het huidige vrachtvervoer, drastisch worden ingeperkt. Het interne stadsgoederenvervoer kan op soortgelijke wijze worden hervormd en beperkt.

die van Sterke
 en de verkeer in
 nderden 't verkeer in
 esselschadestraat en de II

**FIETSEND
 PROTESTEREN
 TEGEN DE AUTO
 FIETSEN
 TEGEN AUTO'S**

Acties tegen verkeerschaos door autovrij-actie

(Van een vt
 amsterdam, v
 verkeer is v
 verschillende
 ten in de stad
 treden van
 actiegroepen
 Om acht ut
 kele dentalle
 Amsterdam
 Weesperstraat

De riveg van de Be
 kenwes bij de spoordijk
 om ongeveer 8 uur d
 en Transv
 buurt met een stalen
 ting afgesloten. De i
 vindt deze verbinding
 te tussen het centru
 het Gooi levensgev
 voor fietsers en v
 gers. De versper
 rond negen uur

Gratis trammen blijkt valse mededeling

Fietstoch Amsterdam zet verkeer vast

(Van een onzer verslaggevers)

Verkeerschaos door autovrij-actie

Bijna duize
 dag het verke
 el punten v
 a. Het was
 nemonstratie van de gezamenl
 actiegroepen „Amsterdam Autov
 Na afloop van de fietstocht k
 te politiemannen die de stoet h
 egeleid bloemen aangeboden
 15 juni wil men weer een der
 Zietstocht ondernemen.

Amsterdam autovrij bezet kruispunten

AMSTERD
 aantal leden
 Amsterdam
 morgen rond
 hulp van au
 dene druk
 blokkeerd, o
 straat/Ceint
 veenseweg/2
 dijkstraat/Di
 Als gevolg
 ondervond
 ochtendspits
 tier verdrag
 gens van de
 ten er 2 aan
 wrakken w
 kruispunten

Straten versperd met auto's vrij wrakken

Autovrij
 HOEWEL ik zelf last heb
 gehad van de verkeersop
 stoppingen, veroorzaakt door
 de actie Amsterdam autovrij,
 heb ik toch met grote voldoe
 heb hiervan kennis genomen.
 Het werd hoog tijd, dat er
 werd ondernomen tegen
 de onveiligheid, geluidsver
 last, intimidatie, parkeerter-

De Schrijft

1. Amsterdam Autovrij
 De gezamenlijke groepen Amsterdam Autovrij hebben zich het afgelopen jaar herhaalde-lijk gemanifesteerd. De binnenstad werd een paar keer afgesloten voor het autoverkeer tijdens de ochtendspits. Er zijn massale fietstochten geweest door de hele stad, voorzover die volgens ons vrij van particuliere auto's zou moeten worden, globaal het gebied gelegen binnen de Ringspoordijk. Voorts heeft Amsterdam Autovrij actie gevoerd tegen de Bijenkorf, die plannen heeft voor het bouwen van een parkeergarage.

Deze en soortgelijke acties worden noodzakelijk door de onhoudbare verkeersstoestand in de stad; met name tijdens de spitsuren is de chaos niet meer te overzien. Dit is al jaren zo, maar de situatie wordt steeds erger. De stad wordt steeds onveiliger en de goede gezondheid van de bevolking wordt ernstig bedreigd. Zowel in 1972 als in 1973 zijn er in het Amsterdamse verkeer meer dan 100 doden en meer dan 5000 (zwaar) gewonden gevallen, terwijl de lucht die we moeten inademen alsmaar smeriger wordt.

Er is in tien jaar tijds een radicale omme-zwaai waar te nemen in de publieke opinie, wat betreft het autoverkeer binnen de stad. Begin jaren zestig kon het stadsbestuur nog met veel brio ingrijpende autovoorzieningen treffen, zonder dat de gemiddelde burger daarop reageerde, laat staan ertegen protes-teerde. In de grote encyclopedie kan je nu onder het item Amsterdam nog lezen over "de brede invalswegen als de Wibautstraat-Wees-perstraat, die het mogelijk maken met de auto door te dringen tot in het hart van de stad". Maar toen er voor de weg door de Haarlemmer Houttuinen huizen werden gesloopt bleek een en ander voor de bevolking niet meer zo vanzelfsprekend als een paar jaar ervoor. Zoals Publieke Werken het formuleert: "Hier is overeenkomstig een raadsbesluit

Chasséstraat in actie voor jeugd



Bewoners en ouders van schoolgaande kinderen hebben vandaag van 9 tot 4 uur de Chasséstraat afgevoerd voor het verkeer. Zij deden dit uit protest tegen de onveilige situatie voor de kinderen die naar de scholen aan beide kanten van de straat gaan. Regelmatig gebeuren in de Chasséstraat ongelukken waarbij kinderen gewond raken. Volgens de actiegroep wordt er al ruim acht jaar zonder resultaat met de gemeente onderhandeld. De politie is niet opgetreden tegen de actie.

van 1963 een nieuwe verkeersweg aangelegd ter ontlasting van de Haarlemmerstraat/Haarlemmerdijk. Na langdurige discussies met de buurtbevolking is de nieuwe weg uiteindelijk bescheiden van opzet geworden, dan oorspronkelijk de bedoeling was."

Het verzet van de buurtgroepen zou in de loop van de jaren zeventig steeds feller worden, en zich meer en meer richten tegen de wijze waarop het gemeentebestuur de verkeersproblemen aanpakt.

De ravage is hoe langer hoe groter geworden maar daar staat tegenover dat de weerstand ertegen nog nooit zo fel en uitgebreid is geweest als op dit ogenblik. En het protest van de bevolking heeft nog bij lange na niet zijn hoogtepunt bereikt.

Een logische ontwikkeling, als je ziet dat telkens meer mensen persoonlijk hinder ondervinden van het uit zijn krachten gegroeide autoverkeer.

Uit recente enquêtes blijkt dan ook dat een meerderheid van de bevolking (50,8 %) voorstander is van een autovrij Amsterdam.

Het verkeer is voor onze stad een levensgroot probleem geworden, dat zijn plaats heeft ingenomen naast dat van de woningnood en de werkgelegenheid. Wie probeert na te gaan waar de oorzaak van deze problemen ligt, zal er achter komen dat het niet zo vreemd is dat Amsterdam te kampen heeft met zowel een ontzettend woningprobleem, als met een enorm verkeersvraagstuk. Hij zal het dan misschien wat minder verbazingwekkend vinden dat het gemeentebestuur volledig heeft gefaald, en nog altijd faalt, in zijn bestrijding van dit veelkoppig monster. In deze brochure zult u niets aantreffen dat u niet al eerder ergens anders hebt kunnen lezen of horen. Wat we hier doen is: nog eens de oorzakelijke verbanden op een rij zetten, en laten zien wat de zo voor de hand liggende oplossing is.

2. Wat doet de gemeente.

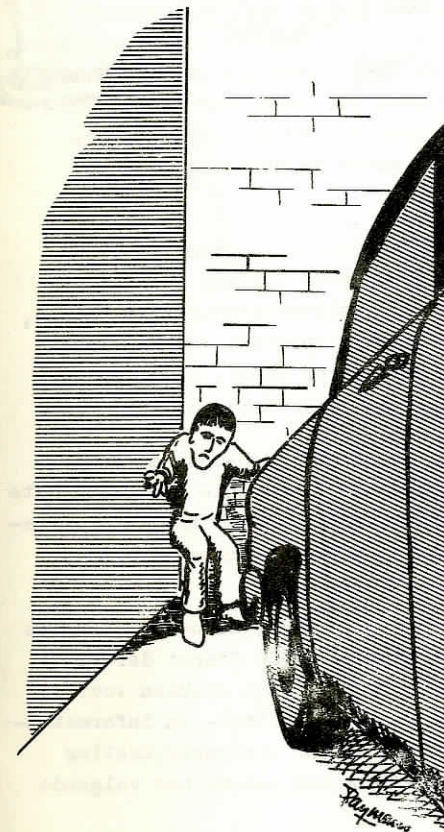
Men kan de gemeente Amsterdam niet verwijten dat zij niets doet aan het verkeer. Integendeel. Ze bouwt parkeergarages, voornamelijk in saneringsbuurten, hetgeen sloop betekent van talrijke goede woonhuizen. Om goed te kunnen functioneren moeten deze garages aan brede toegangswegen liggen: nog meer sloop.

En de zgn. Ringweg, een brede autobaan, dwars door de tuindorpen heen, die daar het woonmilieu ernstig aantast, en waarvoor eveneens woningen worden gesloopt; de Ringweg, waarlangs zich nu al menig kantoor heeft gevestigd.

En zij ontwikkelt een "verkeerscirculatieplan", dat inhoudt dat een gedeelte van de straten voor het autoverkeer wordt afgesloten, terwijl de rest van de stad er totaal in zal verstikken. Dit plan maakt bovendien de aanleg nodig van kostbare (zgn.) vrije trambanen.

Geen van deze voorzieningen heeft, op wat langere termijn, enig werkelijk nut. Parkeergarages trekken steeds meer auto's aan en ook de Ringweg is binnen de kortste keren weer dichtgeslibd.

De Amsterdamse bevolking beziet deze maatregelen met groeiend wantrouwen.



Dat wantrouwen groeit uit tot verzet in het geval van de metro, het grootste verkeersproject van dit gemeentebestuur.

Het openbaar vervoer onder de grond gestopt omdat het in de open lucht de auto's in de wielen rijdt, zo zou je de metro kunnen definiëren. Tegen deze autovoorziening die het in wezen is, wordt fel geprotesteerd, en niet alleen door de bewoners van de Nieuwmarktbuurt, van wie het nuts wordt gesloopt.

Aan de metro kan je zien, hoe de gemeente in werkelijkheid tegenover het autoverkeer staat. Wat ze ook anderszins mogen beweren, zij zijn er op uit het in stand te houden en willen het zelfs, zoals we direkt zullen zien, stimuleren. Voorbeelden zijn gemakkelijk te vinden, eveneens in de Nieuwmarktbuurt. B en W zijn daar, zoals u misschien weet, van meet af aan van plan geweest om bovenop de metrobus een vierbaansweg aan te leggen. Alsof de geweldige kaalslag voor de metro nog niet voldoende is. Na langdurige protesten van de buurtbewoners, werd op 5 januari 1972 in een raadsbesluit vastgelegd, dat die weg er niet mocht komen en dat de bestaande straten en bouwblokken zoveel mogelijk de oorspronkelijke vorm zouden behouden. B en W hebben er echter voor gezorgd, dat er, tegen het raadsbesluit in, ruimte open bleef voor die vierbaansweg. Het is zo goed als zeker dat ze hun aanvankelijk plan zullen proberen door te drukken. Zo werkt de democratie op het stadhuis.

Het is merkwaardig om te zien hoe de gemeente, die met veel vertoon van macht en schijnbaar vol zelfvertrouwen haar beleid, tegen elk redelijk protest in, doorzet, kleintjes en onzeker wordt, zodra je wat dieper onder de oppervlakte graaft.

"Helaas heeft het toenemend autobezit en daarmee de toenemende verkeersdruk de kwaliteit van het woonmilieu in sommige delen van de tuinsteden ernstig aangetast."

Dit is een stukje tekst, afkomstig uit het verklarend boekje dat de Dienst der Publieke Werken heeft laten drukken voor de bezoekers van het expositie- en informatiecentrum van de sector stadsontwikkeling (Damrak 50A). Hieruit tevens het volgende citaat:

"In toenemende mate vestigen de Amster-



dammers zich buiten de gemeentegrenzen, omdat de kwaliteit en de samenstelling van de Amsterdamse woningvoorraad onvoldoende is. Dit roept tal van problemen op.

De in 1966 door de regering uitgebrachte 2e nota Ruimtelijke Ordening ging uit van een beleid van 'gebundelde deconcentratie'. De overloop van inwoners en werkgelegenheid uit de grote steden zou moeten worden opgevangen in nieuwe steden van 100.000 tot 200.000 inwoners buiten de Randstad (met uitzondering van Zoetermeer). Alkmaar, Purmerend en Hoorn en de nieuwe stad Almere in Zuidelijk Flevoland zouden een deel van de Amsterdamse bevolking moeten opnemen. In de praktijk is de groei van de genoemde steden achtergebleven bij de verwachtingen. Tal van verspreide dorpen daartegen zijn tegen verwachting uitgegroeid. Deze ontwikkeling heeft tal van problemen meegebracht. De verkeers- en vervoersvoorzieningen zijn achtergebleven bij de ruimtelijke ontwikkelingen. De spreiding van de bevolking over een groot aantal kleine kernen heeft ernstige bezwaren: volledige afhankelijkheid van de particuliere auto voor alle verplaatsingen, spreiding van onderwijs, winkels, sociale-, culturele- en medische voorzieningen over te grote afstanden. Ook de 'gebundelde deconcentratie' echter vereist kostbare nieuwe railverbindingen tussen de grotere steden in het stadsgewest, vooral gericht op Amsterdam."

Het toenemend autobezit tast de kwaliteit van het woonmilieu aan, de kwaliteit van de Amsterdamse woningvoorraad is onvoldoende, de bewoners trekken weg; en we doen nog wel zo ons best, meer kunnen we niet, zo jheremiëren onze regenten. Net zeeuwse boeren die ondanks al hun geploeter de hele oogst zien verzuipen in de regen. En wat begin je tegen de regen? Dat hebben wij ook niet in de

IN 1973 VIELEN ER 5381 (ZWAAR)
GEWONDEN IN, OP OF ONDER EEN AUTO!

101 AMSTERDAMMERS REDEN ZICHZELF
OF ANDEREN TE PLETTER

EN WAT DOET DE GEMEENTE?
HET VERKEERSBUREAU VAN DE GEMEENTE
TEKENT MET DE ENE HAND ZEBRAATJES,
MET DE ANDERE HAND WORDT GESLEUTELD
AAN WEGVERBREDINGEN.
WETHOUDER RIETHOF LANCEERT EEN
BRILLANT IDEE: BRANDWEERBRIGADES
BIJ GEVAARLIJKE OVERSTEEKPLAATSEN
EN 'ONZE' 'BURGERVADER' MAAKT ZICH
PERSOONLIJK DRUK OVER DE 'OPENBARE
ORDE' ALS ER EEN FIETSDOCHT WORDT
GEORGANISEERD.

DE MEEST KWETSBARE GROEPEN IN 'T
VERKEER:

BEJAARDEN : 40 DODEN
642 (ZWAAR) GEWONDEN
KINDEREN : 10 DODEN
1881 (ZWAAR) GEWONDEN
VOETGANGERS : 37 DODEN
924 (ZWAAR) GEWONDEN
FIETSERS : 16 DODEN
792 (ZWAAR) GEWONDEN

BIJ PRAKTISCH AL DEZE GEVALLEN WAS
DE AUTO BETROKKEN. NATUURLIJK, DE
OUWE LIEP TE STUNTELEN BIJ HET OVER-
STEKEN. HET KIND RENDE ONVERHOEDS DE
STRAAT OVER. DE VOETGANGER HAD OP
DE STOEPE MOETEN BLIJVEN EN DE FIET-
SER WEEK TEVEEL NAAR LINGS. OVER DE
DODEN NIETS DAN GOEDS MAAR ZE WAREN
FOUT. ONS STADSBESTUUR STAAT DE
AUTO TOE. IN ZEKERE ZIJN ZETELN DE
WERKELIJKE SCHULDIGEN DUS IN DE
GEMEENTERAAD. HET IS DE POLITIEKE
LAFHEID DIE NU NOG DOOD EN
VERDERF ZAAIT.

IN DE TIEN JAAR VAN 1963 TOT 1973
VIELEN ER IN HET AMSTERDAMSE VERKEER
1004 DODEN
(ZIE HET STATISTISCH ZAKBOEK 1973)

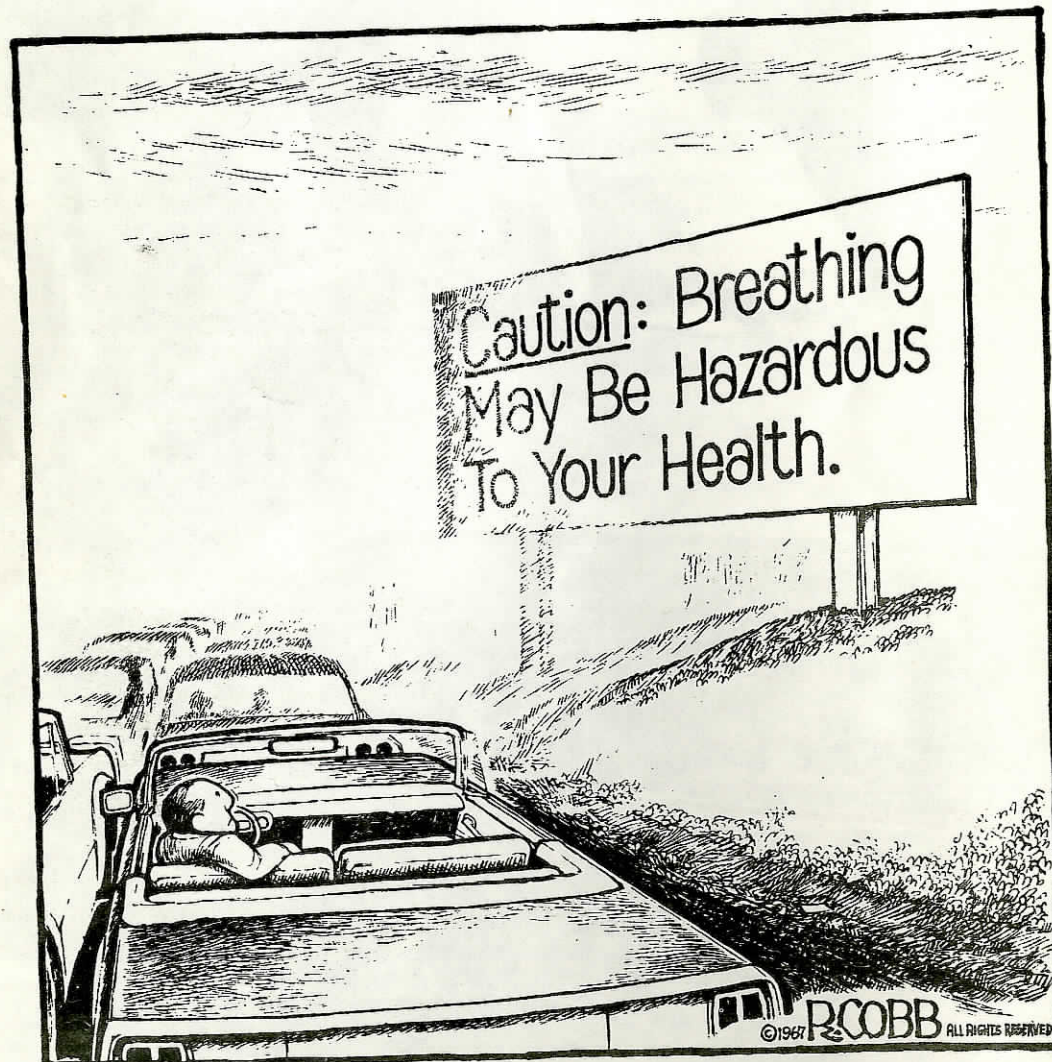
hand!

Onzin natuurlijk. Gelukkig dat steeds meer
mensen beseffen dat deze vlieger niet op-
gaat. Er is aan de verkeerschaos, net als
aan de woningnood, in tegenstelling tot het
slechte weer, heel veel te doen.

De bevolking beseft dit en zet haar vraag-
tekens. Kunnen we in de stad werkelijk geen
betaalbare woningen laten bouwen, terwijl
er plaats en geld genoeg is voor enorme
kantoren, banken en hotels die overal uit
de grond schieten als giftige vliegenzwammen
in de herfst?

De burger die de uitgebreide sociale proble-
matiek in Amsterdam probeert te overzien:
de woningnood, de verkeersellende, de metro-
misère, sloop, sloop, en nog eens sloop, de
ontvolking van de binnenstad, de deportatie
van de bevolking naar de "slaapsteden" (de
Bijlmer, de Purmer, Almere enz.) de city-
vorming, het wegwijnen van de kleine mid-
denstander vraagt zich moedeloos af: waar
beginnen we het eerst aan? Alle problemen
lijken hun eigen leven te leiden en een
aparte aanpak te vereisen. Of bestaat een
samenhang, is er een grondoorzaak van
dit alles? In dat geval zou alles verande-
ren, want dan bestrijd je met het ene ook
het andere probleem. Het gemeentebestuur
faalt, omdat het stadsbestuur het antwoord
op deze vragen altijd schuldig is gebleven.
Zijn ze bij de gemeents ondeskundig, zoals
we altijd dachten, of houdt men zich met
opzet van de domme? We neigen tot het
laatste, want er bestaat voor ieder die het
zien wil wel degelijk verband tussen alle
hierboven genoemde problemen.





LOS ANGELES FREE PRESS - OCT 13, 1967.



„Mag ik van jou de Kalverstraat...“

3. Strijd voor een goed milieu.

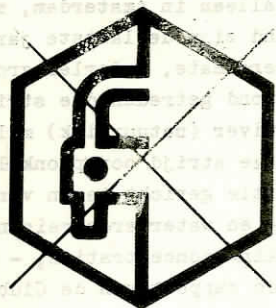
Niet alleen in Amsterdam, maar in heel Nederland zijn de laatste jaren, in steeds sterkere mate, velerlei groeperingen op de voorgrond getreden die strijd voeren voor een zuiver (natuurlijk) milieu.

Was deze strijd oorspronkelijk in eerste instantie gericht tegen verschijnselen als lucht- en waterverontreiniging in de grote bevolkingsconcentraties, - sinds het alarmerende rapport van de Club van Rome, kwam daarbij nog een groeiend protest tegen de rooibouw die op de gehele wereld wordt gepleegd op onze natuurlijke hulpbronnen. Door deze ontwikkeling heeft de milieustrijd een breder perspectief gekregen. In Amsterdam is de milieustrijd vanaf het begin gericht geweest tegen het autoverkeer omdat het een verpletterende omvang heeft verkregen, jaarlijks veel slachtoffers eist en enorm vervuult.

In de jaren dat de aandacht voor het milieu sterk toenam, was er in onze stad ook een andere ontwikkeling gaande, nl. die van de democratiseringsbeweging.

Op dit ogenblik is er nauwelijks een wijk of buurt, waar geen buurtgroep actief is. Met name springen in het oog de actiegroepen uit de Nieuwmarktbuurt, de Dapperbuurt en de Westelijke Eilanden, niet zo vreemd, want dat zijn de buurten met de grootste sociale problemen.

Momenteel krijgen de buurtgroepen steeds meer aandacht voor de milieustrijd. Men protesteert tegen dezelfde dingen als niet buurtgebonden groepen zoals Maskers Af, De Lastige Amsterdammer en Stop de Kindermoord. Zo kon Amsterdam Autovrij ontstaan uit een twintigtal buurtgroepen, als een beweging die zich met één van de sociale problemen, het autoverkeer bezighoudt. Deze ontwikkeling toont aan dat de bevolking van Amsterdam de problemen meer en meer ziet als een groot geheel en niet geïsoleerd per buurt.



NIEUWE LINE 27/11/79

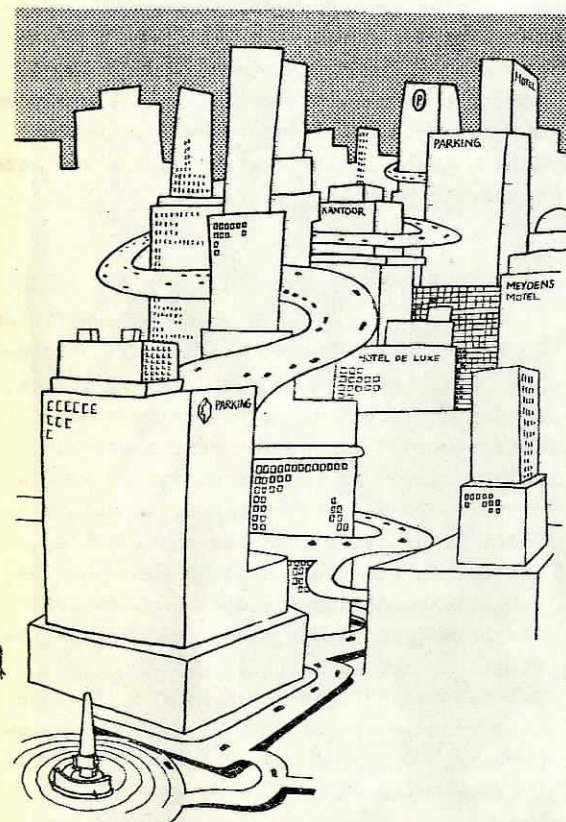
kleine broeiers. Onthullend is een opmerking van de grootste Amsterdamse voorstander, drs. Bons (president-directeur van de Bijenkorf) in „De Telegraaf“ van drie jaar geleden: „Zolang we nog niet aan de tweede fase van het autogebruik toe zijn - dat de vrouw in de week de auto van haar man gebruikt - zijn we ervan afhankelijk, dat men 's avonds naar zo'n free-standing store toe gaat om inkopen te doen. Gaagse zal ik niet nalaten te blijven pleiten voor een koopavond. Als het van twee." Het wel een koopavond niet eers in de binnenstad, maar ergens in de polders, is de volgende stap. De Bijenkorf heeft inmiddels zo'n super supermarkt in de weilanden bij Amsterdam neergezet. Dit zijn de krachten die de kleine middenstand doodrukken, terwijl een partij als de VVD, zich voordoes als de ware belangenbehartiger van de kleine middenstand, stelt dat de dreiging uit Den Haag komt. Pikant te zien dat de VVD, door overall waar zij kan voor de koopavond te stemmen, niet alleen de belangen van het winkelpersoneel negeert, maar ook die van de kleine middenstand.

4. Wie veroorzaken de verkeerschaos

We hebben gezien welk enorm probleem de auto voor Amsterdam vormt. En we stelden vast dat het gemeentebestuur een ondoelmatig verkeersbeleid voert. Waarom dit laatste zo is zullen we nu proberen te ontdekken. Er zijn in deze stad machten, die belang hebben bij een bepaalde ontwikkeling, waardoor de verkeersellende in stand wordt gehouden, en bovendien voortdurend verergert. Wij hebben het hier over de belangengroeperingen die in Amsterdam de werkelijke (economische) macht in handen hebben: de banken, de verzekeringsmaatschappijen, de grote bedrijver (vnl. de grootwinkelbedrijven), met in hun kielzog de aandeelhouders en speculanten.

Zij zijn het die in Amsterdam aan de touwtjes trekken. Zij zijn niet van plan ook maar iets van hun macht prijs te geven; ze zijn trouwens ook niet tevreden met wat ze bezitten. Hun handelen is er op gericht, steeds meer te krijgen. Het gaat hun om grote winsten; koste wat het kost moet worden verhinderd dat deze slinken. Die winsten mogen niet eens gelijk blijven, maar moeten groeien. Dit is een noodzaak voor hen.

Het middel daartoe heet schaalvergroting, en dat is de ontwikkeling die we zojuist noemden. Schaalvergroting betekent kortweg dat alles groter moet worden: grotere (en meer) kantoren, grotere supermarkts, meer banken, meer hotels enz. Dit streven houdt tevens in dat bijvoorbeeld de grootste winkelbedrijven voorzieningen treffen die hen in staat stellen een steeds groter deel van de Amsterdamse markt te veroveren. Daar houden ze pas mee op, wanneer ze de hele markt beheersen. Dit alles ten koste van de kleine, middenstand, de buurtwinkel. De kleine zaken hebben over het algemeen alleen maar lade van het massaal gebruik van personenauto's.



Zij moeten goed bereikbaar zijn voor in de buurt wonende klanten en zijn meer afhankelijk van snelle en efficiënte bevoorrading dan grotere bedrijven.

De politiek van de Bijenkorf in dit kader geeft een goed voorbeeld van de rol die de auto in deze ontwikkeling speelt. Om meer klanten te trekken heeft de Bijenkorf het plan ontwikkeld om achter hun gebouw een grote parkeergarage neer te zetten. Natuurlijk moet hiertoe worden gesloopt. Amsterdam Autovrij heeft van meet af aan geprotesteerd tegen dit plan. Het betekent sloop, stimulans voor het autoverkeer, en oneerlijke concurrentie voor de kleine zaken in de stad, die zo'n parkeerplaats niet kunnen betalen.

Omdat de ruimte op de Dam uiteindelijk toch begrensd is, heeft de Bijenkorf een tijdje geleden bij Muideren een super-store, Maxis, geopend, waar je alleen nog kan winkelen, als je een auto bezit.

Niet elk bedrijf kan bij gebrek aan uitbreidingsruimte hier in de stad naar Muideren trekken, zoals de Bijenkorf doet. Dus moet er ruimte worden geschapen, waar nu nog betterende woonhuizen staan. Die huizen zullen dus worden gesloopt. Zo cru, zo direct gaat het echter niet in zijn werk. Het geschiedt geleidelijk door verkrotting, sanering door de gemeente en andere medewerking van de overheid, voornamelijk in de vorm van verkeersvoorzieningen en de zgn. overloop-politiek (mensen uit de saneringsbuurten laten verhuizen naar de Bijmer, de Purmer enz.).

Het is hier de plaats om terug te komen op de rol van de gemeente. De politiek van schaalvergroting is een politiek die in de eerste plaats de belangen van de economische grootmachten dient. De gemeente voert dit beleid uit. Dat moet ze wel, want de belangen van de grote bedrijven zijn ook de hare. Wat ook er immers gebeurt als de overheid meer voor de belangen van de bewoners op-

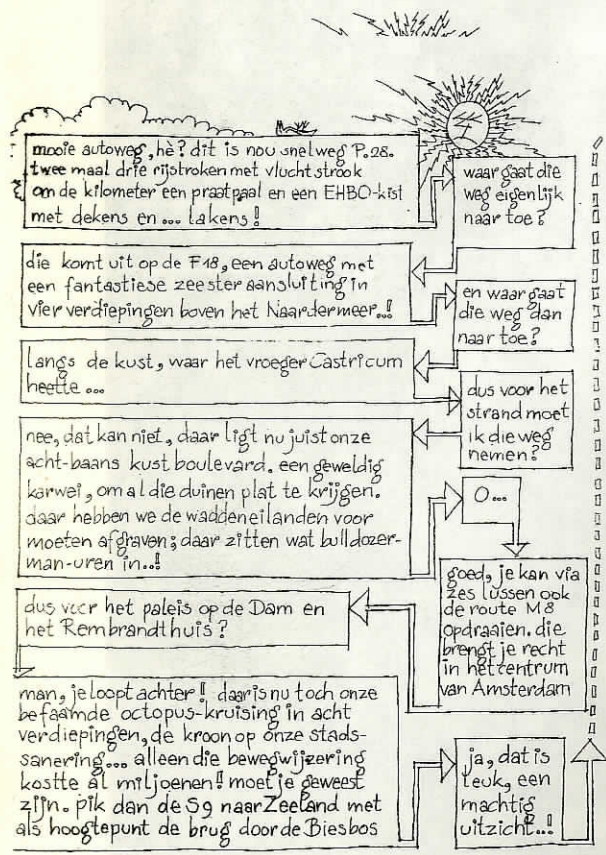
kwam? Dan drengen de besnijden met: wij
trikken weg uit de stad. Rondrit chantage
dur. Gevolg: verkeerschaarheid en andere ver-
schijnselen die samenhangen met een "onge-
zonde economische situatie". Een gemeente-
bestuur dat het zover laat komen, wordt door
de kiezers, bij monde van de oppositie, uit
het zadel gesloopt. Zo komt het dat ons stads-
bestuur (elk bestuur, progressief of behou-
dend) naar de pijpen danst van wat onze
economische orde wordt genoemd. Deze econo-
mische orde, die in het voordeel werkt van
een kleine groep mensen, en die onze stad
vuil, orgerond en onleefbaar maakt, legt
aan ons allemaal zijn (schijnbaar) onont-
kookbare wetten op. Over de mogelijkheid om
tot belangrijke veranderingen te komen,
kunt u lezen in het laatste stukje van deze
brochure, Strategie.

5. Gewestvorming

De gevolgen van de schaalvergrotingspolitiek
zijn rampzalig voor de bewoners van Amster-
dam. Schaalvergroting kan, zoals we zagen,
alleen doeltreffend en voordelig worden
doorgevoerd, wanneer centrale stadsdelen
ruimte bieden voor de groei van de groot-
winkelbedrijven, de kantoren, banken en ho-
tels. Uiteindelijk zal dit ertoe leiden,
dat er een scherpe scheiding gaat bestaan,
van alle stadsfuncties die voor bewoners
van belang zijn: het wonen, het werken, het
winkel, het recreëren.

De stad van de toekomst tekent nu al zijn
contouren in sporen van vernieling en ver-
drukking. Om te beginnen bij de binnenstad:
hier groeit de "city", waar geen plaats
meer is voor woningen. Twee soorten mensen
kunnen er blijven: de rijken, die voor his-
torisch verantwoord gerestaureerde pandjes
tonnen kunnen neertellen, en verder nog wat
"karakteristieke types" en wat dienstdoend
personeel, die voor de buitenlandse toerist
het decor van levendigheid moeten vormen.





In de city wordt overdag gewerkt in kantoorcomplexen, en hier kan de bevolking massaal haar inkopen doen in gigantische winkelcomplexen en supermarkten. Uw auto kunt u kwijt in een van de talrijke fraai gelegen parkeerhavens. Hier zetelen ook de stedelijke bureaucratie en de overheid, in het Wibauthuis en het reusachtige toekomstige stadhuis op het Waterlooplein. s'Avonds is er leven in de brouwerij in de cafebuurten (Leidseplein, Rembrandtplein, de wallen) waar de bezoekers die voornamelijk van buiten de stad komen, handig het geld uit de zak wordt geklopt.

Rondom de city liggen wijken waar een gedeelte van de bevolking haar onderkomen vindt. Het grootste deel van de Amsterdammers woont echter buiten Amsterdam in de zgn. slaapsteden: de Bijlmer, de Purmer, Hoorn, Alkmaar en Almere. De slaapsteden overheersen het grijze beeld van de nabije toekomst. Amsterdam heet dan Groot-Amsterdam, of het Gewest Amsterdam. Het geheel wordt dan bekrond door grote industrie-terreinen, kanjers van recreatiegebieden, die met de city en de slaapsteden zijn verbonden door achtbaans autosnelwegen. Amsterdam, de stad waar het wonen en het werken, het winkelen en het ontspannen volstrekt van elkaar gescheiden en geconcentreerd plaatsvinden; Amsterdam, de stad met het zo hoog mogelijke rendement, voor een zo klein mogelijke groep. Amsterdam auto-stad.

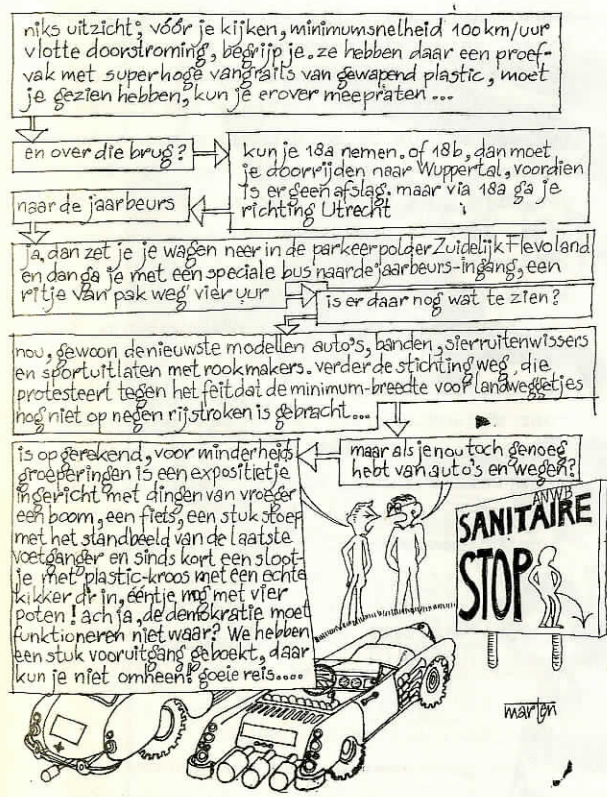
Die scheiding van functies heeft ook nog andere gevolgen voor het verkeer. De automobilist wacht zeker geen gouden toekomst. De gemeente en het bedrijfsleven hebben lering willen trekken uit bepaalde ongunstige ontwikkelingen die zich in Amerikaanse grote steden hebben voltrokken. Daar leidde de schaalvergrotingspolitiek er op een zeker moment toe, dat de city compleet gesmoord

raakte in de dagelijkse autostromen. Na enige tijd trokken banken en grote ondernemingen er weg, om zich te vestigen in de buitengebieden. De verwoeste cities raakten toen weer bewoond en wel door werkeloze, het zwarte gedeelte van de bevolking dat er een ellendig bestaan leidt. Om dit te voorkomen bevordert de gemeente thans het zgn. "selectieve gebruik" van de auto. De particuliere auto's moeten in een gezonde economie maar naar hartelust kunnen toeren, maar het woonwerkverkeer mag niet in de verdrukking komen. De oplossing van dit probleem biedt de metro: de dagelijkse forensenstroom wordt onder de grond snel en geheel automatisch aangevoerd. Zo wordt het principe van de functiescheiding ook op de auto toegepast: naar het werk mag je niet met de auto, maar in je vrije tijd moet je wel met de auto. Publieke Werken maakt, niet zonder trots, melding van hun pionierswerk in de recreatieve sector:

"Behalve het Amsterdamse Bos zullen de bewoners van het stadsgewest Amsterdam over enige jaren beschikken over het recreatiegebied Het Twiske (650 ha.) tussen Oostzaan en het Ilperveld bij Landsmeer en over het recreatiegebied Spaarnwoude (1250ha!) tussen Velsen, Haarlem en Halfweg. Deze beide grote recreatiegebieden zijn momenteel in uitvoering."

Uit de aanleg van deze enorme parken, voornamelijk bereikbaar voor de autobezitters, blijkt hoe hard het gaat met de plannen van de overheid.

Er wordt ons wel eens verweten dat wij ons bezighouden met het bestrijden van een symptoom. Uit het voorgaande mogen blijken dat dit niet juist is. De verkeerschaos kan niet worden losgedacht van de andere zware stadsproblemen.



Samkalden blij met nog meer auto's

AMSTERDAM, dinsdag
De Amsterdamse burgemeester dr. Ivo Samkalden, bleek gisteren bij de opening van een nieuw, ultramodern distributiecentrum van de Italiaanse automobielfabriek Alfa Romeo in het Westelijk Havengebied, geen tegenstander van meer auto's in zijn gemeente. In tegenstelling tot een aantal van zijn partijgenoten bleek hij zelfs „verheugd” te zijn over deze 7 10 miljoen kostende vestiging.

In zijn openingsrede zei hij dat „met het hoge werkloosheidspercentage in Amsterdam iedere positieve bijdrage en stimulans tot de werkgelegenheid in het havengebied van harte moet worden toegejuicht”. Ook wanneer dit een toeneming van het aantal auto's betekent.

Want de president-directeur van Alfa Romeo, dr. Gaetano Cortesi, die speciaal voor de opening uit Milaan was komen overvliegen, liet er geen twijfel over bestaan dat hij de afzet in Nederland nog aanzienlijk wil vergroten. Dr. Cortesi bleek ook bepaald niet onder de indruk te zijn van de huidige stagnatie in de auto-industrie.

„Als ik zo om me heen kijk, geloof ik dat de mensen nog steeds liever autorijden dan lopen. Wat dat betreft ben ik dan ook blij automobiel- en geen schoenfabrikant te zijn”, aldus de heer Cortesi. Het nieuwe complex, dat door een Nederlandse architect werd ontworpen en is uitgerust met een bijzonder moderne technische outfit, werd in één jaar tijd neergezet.

NIEUWS 1/2 DAG
14 JAN 75 PAG. 3

6. De olie-economie.

Deze problemen zijn wezenlijk van economische aard en daarmee zijn ze nationaal en internationaal bepaald. Onze economie is meer en meer afhankelijk van de productie van aardolie en de zich snel uitbreidende industrieën erom heen.

„Deze tak van economie steunt op een steeds groeiend afzetgebied voor aardolieproducten, waaromheen allerlei andere noodzakelijke takken van bedrijvigheid zijn gegroepeerd, zoals de auto-industrie en alles wat daar aan vast zit, vliegtuigen- en scheepsbouw, havenaanleg en baggerbedrijven, en niet in het minst de wegenaanleg en de bedrijvigheid rond de sanering van steden.

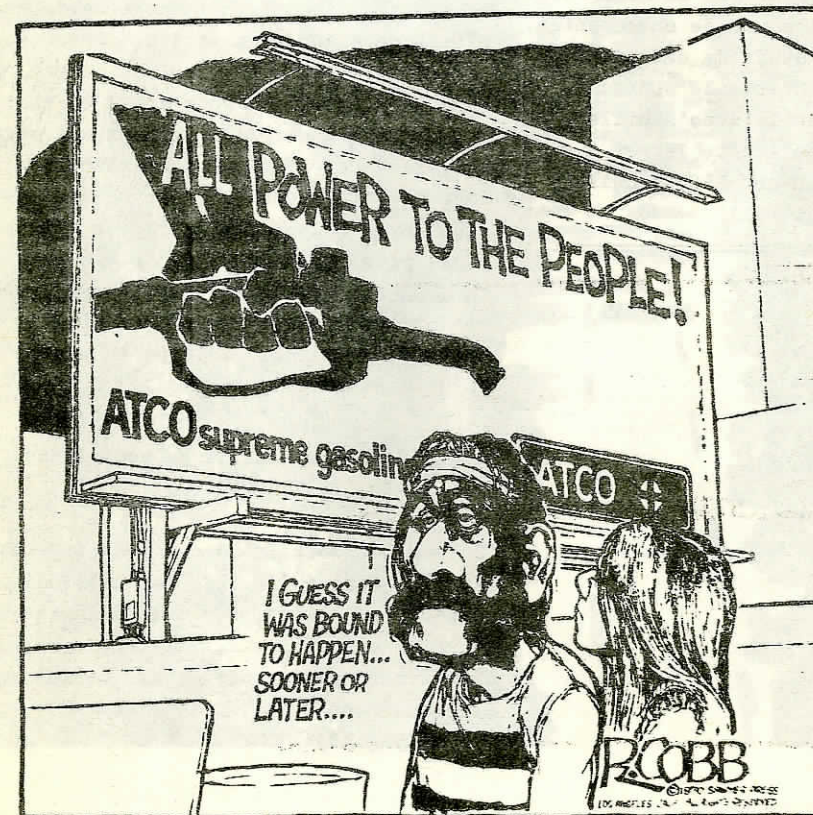
Maar ook de hele economische structuur rondom de constructie van verbrandingsmotoren, verwarmingsapparaten en aardgas heeft ermee te maken. Aan de andere kant oefent deze tak van economie een sterke invloed uit op de ontwikkeling van alle vormen van recreatie en de recreatiebedrijven, die afhankelijk zijn van de personenauto. Door de personenauto, de ontwikkeling van de recreatie, het tot stand komen van de 'slaapsteden' en daarmee de sterke groei van het auto-forensisme, door nevenverschijnselen als watertoerisme en het steeds meer gebruiken van vliegtuigen voor vacantiereizen is de olie-economie steeds meer afzetgebied van de mensen en het woon-werk-verkeer. Hiermee wordt deze tak van economie geleidelijk labiel en conjunctuurgevoeliger. In het algemeen kan gesteld worden dat de groeiende omvang van de vrijetijdsbesteding van de Westerse mens samen met de ontwikkeling van het woon-werk-verkeer, van speciale betekenis zijn voor de olie-economie.”

(H.Nijman, Autocratie pag.81)

We moeten goed zien dat er ook andere instanties zijn, machtiger dan de Amsterdamse ondernemers, die belang hebben bij het bestaan van massaal autoverkeer: de multinati-

onale olieconcerns en de autoindustrie. Deze machten steunen in Amsterdam en overal elders de schaalvergrotingspolitiek.

Vanuit onze situatie in Amsterdam, zijn de ondernemers hier, met aan hun zijde de politici, onze directe tegenstanders. Maar nooit moeten we daarnaast de politiek van de olieconcerns en de autoindustrieën uit het oog verliezen. We hoeven alleen maar te denken de ontwikkeling die de auto heeft doorgemaakt van noodzakelijk productiemiddel (bedrijfs- en dienstenvervoer) naar overvloedig consumptie-artikel (vrijetijdsbesteding). Het is duidelijk dat dit ertoe geleid heeft, meer dan iets anders, dat het auto'park' buiten elke proportie is uitgeleid.



GEORGIA STRAIGHT - JAN 6, 1971.

7. In de greep van de consumptie.

Functioniescheiding is geen nieuwe uitvinding. Een lange ontwikkeling heeft veroorzaakt, dat de mensen tegenwoordig uiterst specialistisch werken. Dit gaat op voor bijna iedereen, zowel voor de fysicus, als voor de arbeider die moet werken in een volledig geautomatiseerde fabriek.

Het werk is voor velen 'n eentonige plicht, een noodzakelijk kwaad. Acht uur per dag, zitten ze in de hel op het werk, om daarna thuis in de hemel van de vrije tijd te bejanden. Thuis doe je wat je op het werk mist.

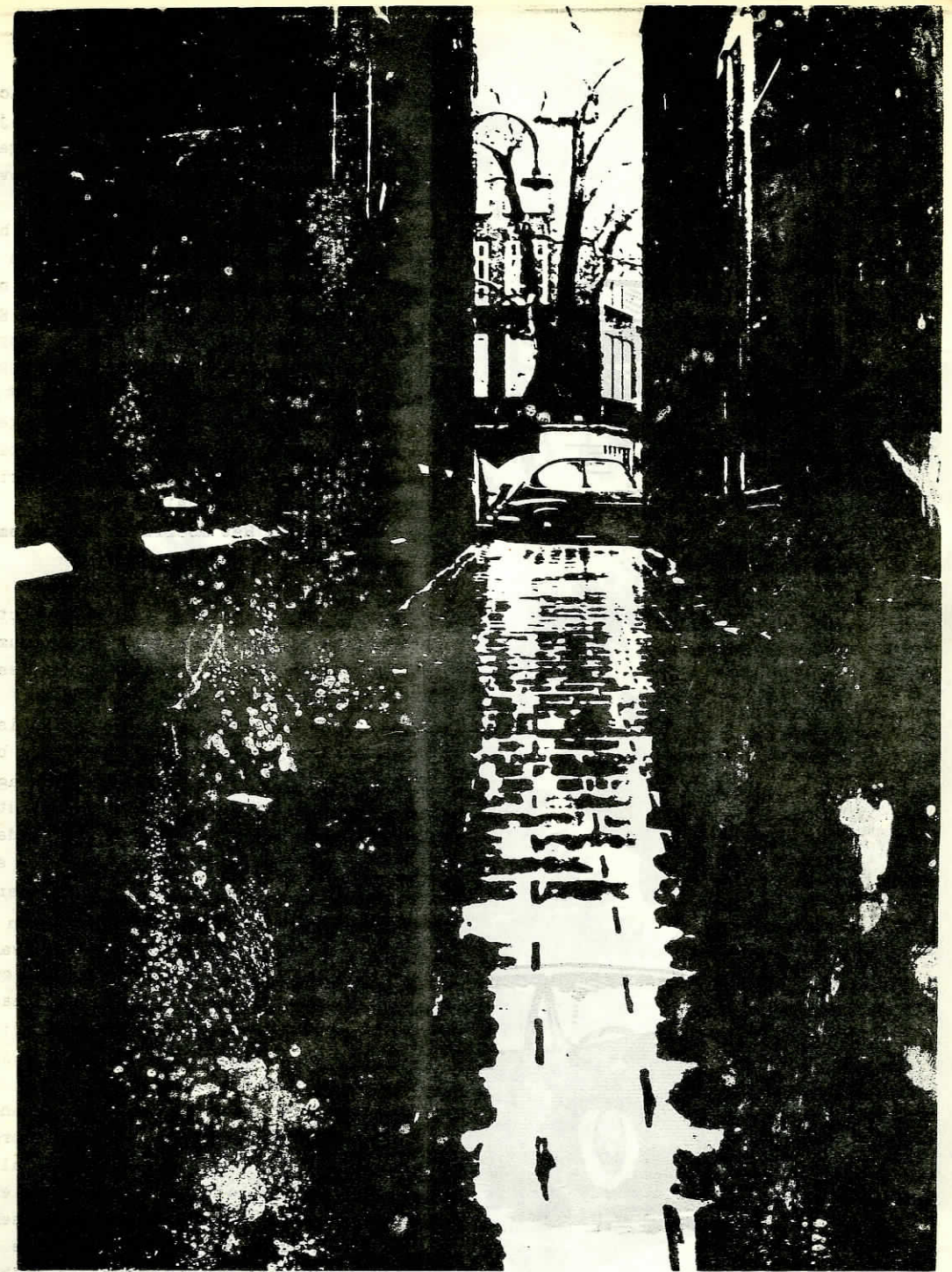
"(...) de individuele consumptie-behoef-ten zijn geen natuurlijke gegevens; ze worden in ruime mate bepaald door de markt en vooral door de manier van werken en de verhouding tussen het individu en zijn werk. De behoeften aan 'overvloedige' consumptie die door het ontwikkelde kapitalisme opgeroepen worden, zijn niet geheel en al 'kunstmatige' behoeften. Het zijn voor een groot gedeelte de behoeften van een geestelijk verminkte arbeider die, daar hij niet meer in staat is belang te stellen en zich uit te leven in zijn werk, buiten zijn werk een gemakkelijke prooi wordt voor handelaars in 'amusement', 'comfort', in dingen waarmee hij in zijn privé-leven de trauma's compenseert die hij oploopt in zijn werk in de maatschappij."

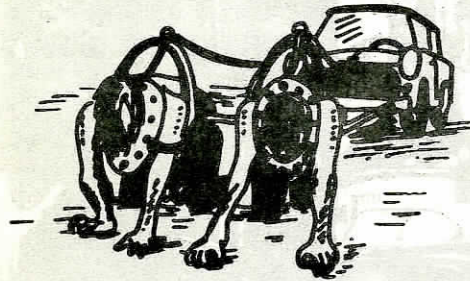
(André Gorz, Het moeilijke socialisme, pag.37-38)

"Zolang het werk in de maatschappij gezien zal worden als iets wat het individu aantast, als dwang, als onderdrukking die men niet ontlopen kan, zal omgekeerd het niet-werken gezien worden als een uitweg, als amusement en passief genot."

(idem, pag.38)

de nodige wegen aan te
de mensen naar het open-
. We gaan dus in tegen de
renties van de consumenten.
d is heeft de overheid
geen heersende opdracht.
sente de auto's willen,
wegen aan te leggen."
tog in het NRC-Handels-
1972).



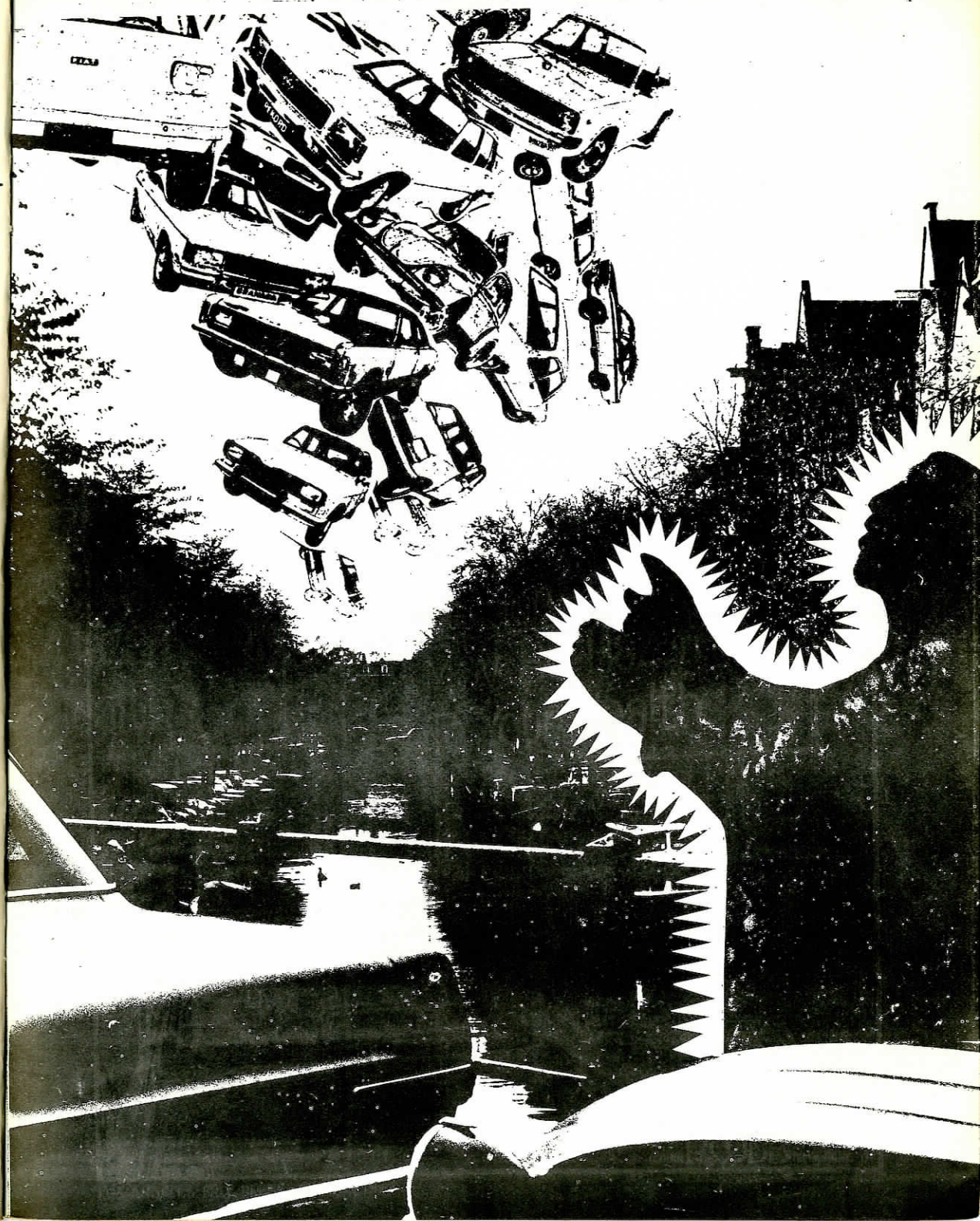
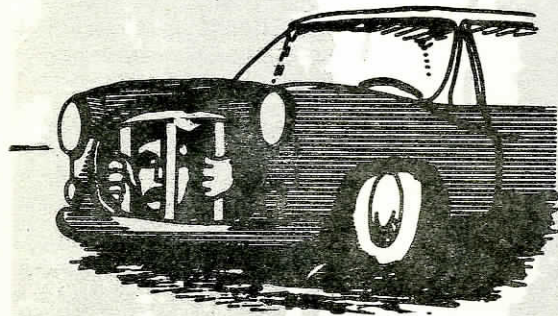


De mensen zijn niet langer in staat zich, noch op hun werk, noch in hun vrije tijd, naar eigen inzicht te ontplooiën. Ze gaan zich allengs machtelozer voelen tegenover de wereld om hen heen.

"Door deze machteloosheid ontstaat het zogenaamde massa-individu, d.w.z. een individu dat zich noch in zijn arbeid, noch in zijn consumptie thuisvoelt, dat geen invloed heeft op zijn omgeving en op de maatschappij, die het respectievelijk als toeschouwer en als consument bekijkt, dus van buitenaf, en wiens enig verlangen is een hol te graven dat beschutting biedt tegen de maatschappij, een hol waarin hij zich 'thuis' kan voelen."
(André Gorz, Het moeilijke socialisme, pag.38)

De mensen zijn niet vrij in het productieproces; ze zijn evenmin vrij als consument. De verlangens van de consument zijn geen natuurlijk gegeven.

"(...) de arbeider in de kapitalistische maatschappij wil een wagen - of een betere wagen - hij is bereid langere werkdagen te maken om die te krijgen. En de auto staat hoger op zijn verlanglijstje dan een ruim huis, in een rustige mooie stadswijk, betere scholen voor zijn kinderen, culturele en sanitaire voorzieningen enz. Men moet echter uit deze volgorde van zijn verlangens geen conclusies trekken over een zogenaamde menselijke natuur, maar over de hem omringende maatschappij: we hebben te maken met een maatschappij waarin het autobezit reeds verbreid is, waarin het vervoerssysteem en het wegennet in dienst van het automobilisme georganiseerd zijn en waarin elk individu als potentiële auto-bezitter wordt gezien. Bovendien heeft de arbeider er kansen om zich een auto aan te schaffen om te kunnen ontsnappen uit de vervallen wijken of uit de grijsheid van de buitenwijken.



19-10-77

Samkalden is boos op actiegroep

(Van een onzer verslaggevers)

AMSTERDAM, zaterdag. — Burgermeester Samkalden heeft vorige week in een brief de actiegroep „Amsterdam Autovrij” verweten zich niet aan de regels te houden die bij een demonstratie in acht moeten worden genomen.

De organisatoren van de demonstratieve fietstocht door Amsterdam op zaterdag 12 oktober hadden bij de aanmelding van de demonstratie geweigerd antwoord te geven op de vraag „wat stellen de organisatoren zich voor te doen om een regelmatig verloop van de opocht te waarborgen”.

Samkalden schrijft dat hij daarom de demonstratie had kunnen verbieden, maar dat hij „na rijp beraad” heeft besloten „Amsterdam Autovrij”

dergelijke demonstratie te geven. De burgemeester schreef in dezelfde brief dat de 1 minuut stilte die tijdens de demonstratie in acht zou worden genomen ter nagedachtenis aan de verkeersslachtoffers niet gehouden mag worden met de bedoeling „diegenen te kwetsen bij wie dit herinneringen oproept aan de gebeurtenissen in de jaren 1940-45”.

De actiegroep vindt het in haar antwoord aan burgemeester Samkalden

Volkscrant op 19-10-77
Na brief van Samkalden:

Actiegroepen kwaad op burgemeester

Van onze verslaggever

AMSTERDAM — De gezamenlijke actiegroepen „Amsterdam Autovrij” hebben burgemeester Samkalden — als hoofd van de Amsterdamse politie — uitgenodigd voor een gesprek. De actiegroepen voelden zich beledigd door een brief die de burgemeester hun stuurde naar aanleiding van een demonstratieve fietstocht, die de actiegroepen zaterdag 12 oktober hebben gehouden.

In de brief zegt de burgemeester nog eenmaal toestemming te geven voor zo'n demonstratie. „Voor een verbod zou alle aanleiding zijn gezien de ernstige ongeregelheden die zich bij vorige fietstochten hebben voorgedaan,” schrijft hij. Uit eerbied voor het recht van demonstratie heeft hij toch toegestemd. In zijn brief zegt de burgemeester dan wel te verwachten dat de deelnemers begrip zullen hebben voor het ongerief dat hun fietstocht andere verkeersdeelnemers op een zaterdagmiddag

onderstellen dat wij in eerbied tegenover de oorlogsslachtoffers tekort zouden schieten. Nog beledigender is het echter om aan doden in het verkeer stilzwijgend voorbij te gaan; en om de gevallen in de Tweede Wereldoorlog te gebruiken om stemming te maken tegen Amsterdam Autovrij, zoals sommige politieke partijen op het ogenblik proberen”.

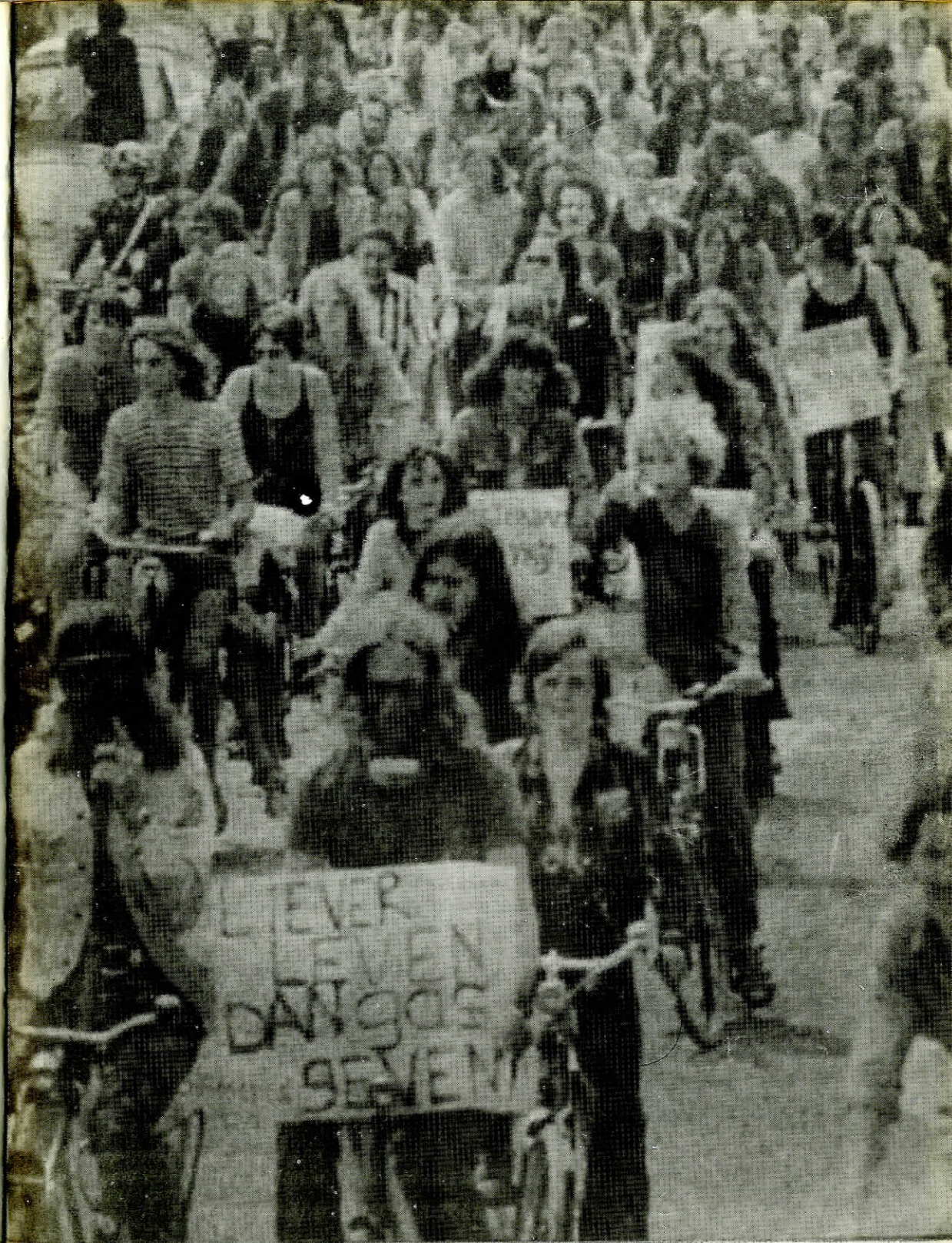
De actiegroepen hebben zich ook erg gestoord aan een uitslating van hoofdcommissaris Jong van de Amsterdamse politie. In een interview zei deze, volgens de actiegroepen dat Amsterdam Autovrij uit een „stelletje herriescoppers bestaat, die graag in de publiciteit willen”. „Als duizenden mensen twee uur lang door de stromende regen fietsen, dan kun je hen moeilijk slechts op een rel belust herriezoekers noemen”, aldus de actiegroepen.

De actiegroepen zien in de opmerkingen van de burgemeester dat hij een fietstocht van twee uur een ern-

Het verkrijgen van een auto hangt af van hemzelf, als hij tenminste zijn baan niet verliest (wat niet van hem afhangt). Hij heeft daarentegen, wat hij ook doet, geen enkele kans op een betere woning, op betere scholen, betere collectieve voorzieningen enz. Dat alles hangt niet van hem af als individu. Het is dus zelfs de moeite niet waard dat te verlangen.” (André Gorz, Het moeilijk socialisme, pag.39)

8. Strategie.

We hebben in het voorgaande trachten aan te geven welke plaats de strijd om een autovrij Amsterdam inneemt in het geheel van de stadsproblemen. Het blijkt dat we het zodoende aan de stok krijgen met de gemeente, de grote bedrijven en de multinationale olie-concerns. Hoe denkt Amsterdam Autovrij deze ongelijke strijd ooit te winnen? Amsterdam Autovrij staat gelukkig niet alleen. Tientallen andere groepen zijn samen met ons in de aanval, elke groep op zijn eigen manier. Hier in Amsterdam, en in alle andere steden. Zou het niet veel beter zijn een eigen partij op te richten, eventueel met andere groepen samen? Dan sta je veel sterker en krijg je politiek werkelijk wat te vertellen. Amsterdam Autovrij is geen partij, en zal het ook nooit worden: we hebben weinig vertrouwen in partijen. Dat komt omdat we tot nog toe geen enkele partij zijn tegengekomen die de gewenste veranderingen door kan voeren. We hebben dus geen fiducie in het vermogen van de democratie en het "parlementaire spel" om tot structurele veranderingen te komen. Het parlementaire spel leidt er vrijwel altijd toe dat er alleen nog rekening wordt gehouden met de andere partijen. Wij willen juist direkt met de bevolking in contact treden, want daar ligt het eigenlijke vermogen tot de grote verandering. Daarom stellen wij ons buiten-



parlementair op. Een andere belangrijke reden om niet in de gemeenteraad te zitten is deze: we hebben maar één programmapunt Met volkshuisvesting, sociale zaken, kunst enz. houden wij ons niet bezig. We nemen ook geen beslissingen over mensen. Dat moeten ze zelf doen, vinden wij. Wij willen alleen overtuigen. De verantwoordelijkheid ligt uiteindelijk bij het publiek zelf.

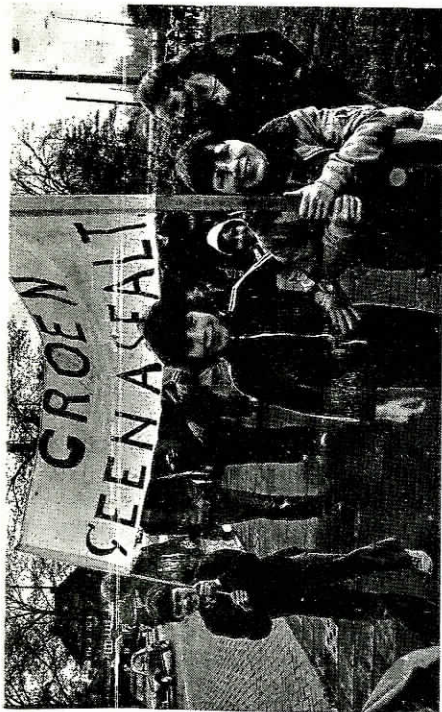
We hebben twee taken op ons genomen.

a. We willen laten zien wat er fout zit in het Amsterdamse verkeer. We geloven niet dat één maal uitleggen voldoende is. Dit boekje zal bijvoorbeeld maar door een paar duizend mensen gelezen worden. Willen we iedereen bereiken, dan moeten we de straat op. Daarom voeren we verkeersacties, steeds opnieuw en steeds op andere plaatsen. Voortdurend laten we ons zien op plaatsen waar de verkeersellende het grootst is. We protesteren tegen de aanleg van de metro, en tegen de autosprookjes van Jaap van Praag(A.A.-reeks nr. 2), tegen de parkeergarage van de Bijenkorf, tegen de verhoging van de tramtarieven en ga zo maar door.

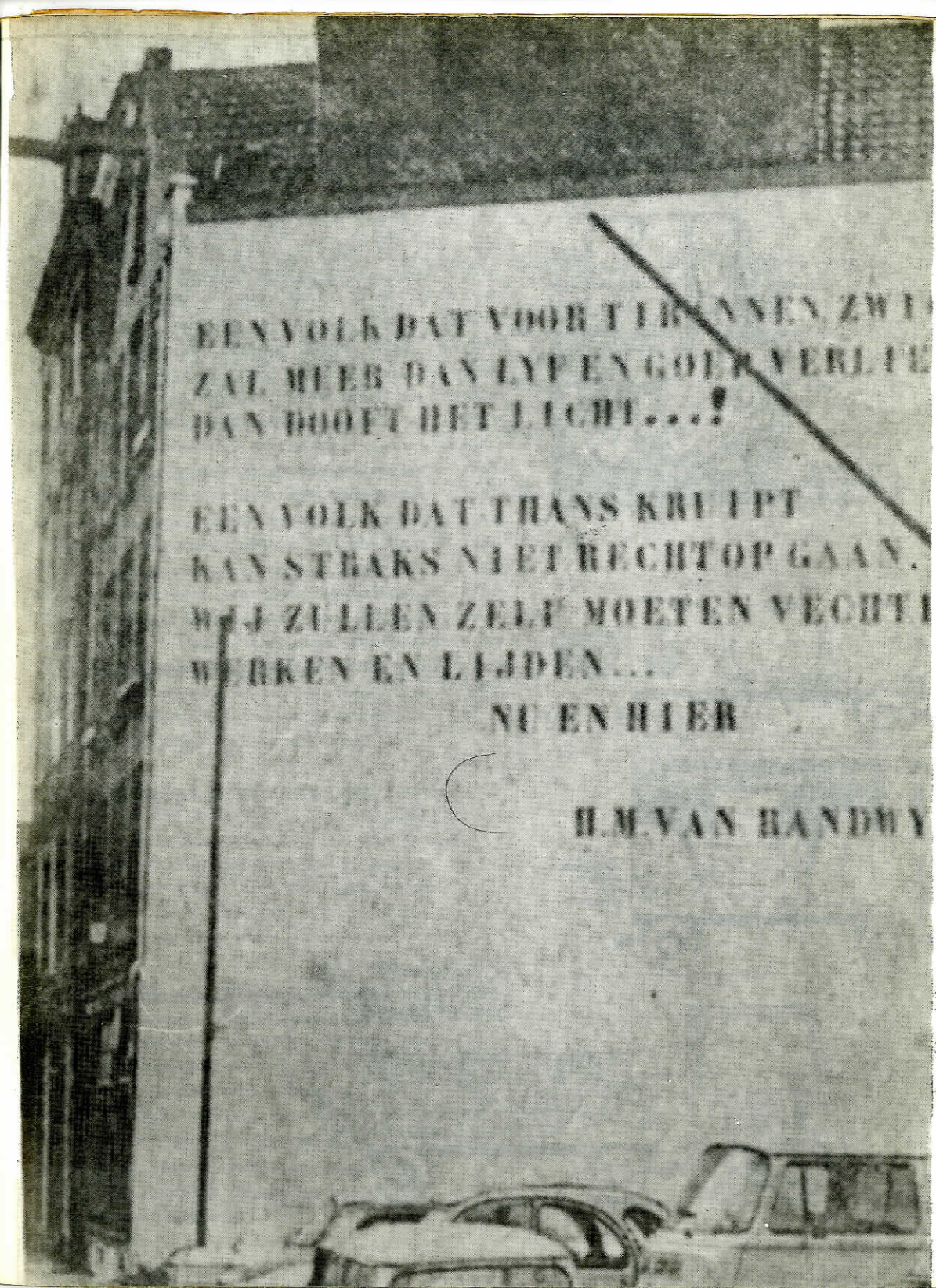
b. We willen laten zien dat het allemaal anders kan.

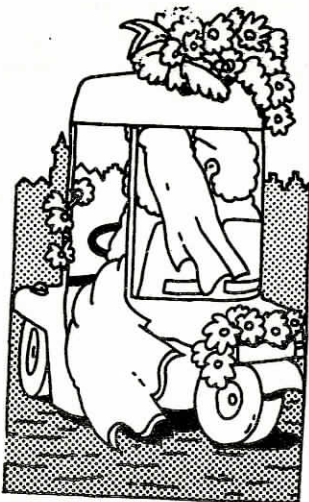
Er zijn allerlei praktische en uitvoerbare plannen ontwikkeld om Amsterdam autovrij te maken. In het algemeen moeten we aantonen wat de beste manier is, om de kwantiteit van het gemotoriseerde vervoer drastische te beperken, tot het hoogst noodzakelijke. Daarnaast gaat het om een verbetering van de kwaliteit van het vervoer. Vanuit verschillende hoeken zijn voorstellen gedaan om tot een dergelijke kwaliteitsverbetering te komen.

Eén van deze voorstellen wordt op dit moment uitgewerkt: de Witkar. R.Dufour wijst er in zijn brochure Amsterdam (vrijwel)

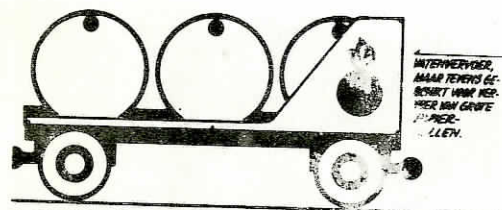


Aktie van "Wegwezen" in betondorp

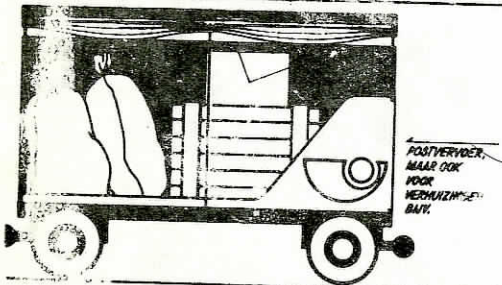




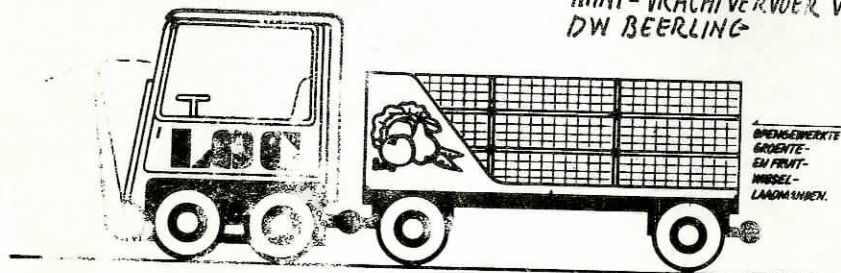
WITKAR
ST. OLOFSPOORT
4 AMSTERDAM



INTERVERVOER
MAAR TEGEN DE
BESCHRIJVING VAN DE
WITKAR
ALLEN.



POSTVERVOER
MAAR OOK
VOOR
HERVINDING
BANK.



OPENSWERKTE
GRONTE-
EN FRUIT-
WISSEL-
LANDMANNEN.

< OVERGENOMEN UIT:
MINI-VRACHTVERVOER VICE VERSA 2 1972/74
DW BEERLING

Autovrij met het witkarsysteem van groot praktisch nut kan zijn, als Amsterdam maar inderdaad vrij van personenauto's is.

Dit is ook het geval met het voorstel dat D.W.Beerling doet in zijn publicatie Mini- vrachtvervoer vice-versa, dat een alternatief biedt voor het huidige vrachtvervoer in de stad. De grote vrachtwagens kunnen worden geweerd, en vervangen door een loc-systeem, bestaande uit kleine elektrisch aangedreven vrachtwagens die gemakkelijk verwisselbare, kleine containerbakken kunnen trekken.

Wat in beide aangeboden oplossingen opvalt, is de systeemvorming die bij het huidige autoverkeer nooit en te nimmer mogelijk is, maar die wel de basis vormt voor werkelijke kwaliteitsverhoging van het vervoer in de stad. Bovendien wordt bij deze twee vervoersvormen de individualisering van het mechanisch wegverkeer doorbroken.

Een Witkar, noch een Loc zijn particulier bezit.

Publicaties die betrekking hebben op de in deze brochure aan de orde gestelde problematiek.

-Amsterdam (vrijwel) Autovrij. Het kan binnen twee jaar, door r.Dufour, uitgave in eigen beheer, 2e druk Amsterdam 1974. Hierin vindt u een ver uitgewerkt plan, waarin aan de orde komen a) de plannen van de gemeente, b) wat er moet worden gedaan om Amsterdam vrij van auto's te krijgen en wat daar de gevolgen van zijn--.

-Autocratie, door H.Nijman. Uitgave De Lastige Amsterdammer, Amsterdam. "Deze publicatie gaat niet zozeer over de personenauto, alswel over het wegvervoer per personenauto. De bedoeling ervan is, enkele belangrijke problemen rondom dit verkeer uit te diepen." (pag.5). Behandeld worden de onveiligheid van het individualistische wegverkeer, het wegverkeer als reactionaire techniek, de auto in de economie, de relatie met de olie-economie, de auto en het milieu, en tenslotte wat het standpunt is van de politieke groeperingen t.o.v. dit voertuig.

-Het metrorapport van de Nieuwmarkt, uitgave Aktiegroep Nieuwmarkt, 2e druk Amsterdam 1974. Een zeer verhelderende brochure, voor iedereen die zich bezighoudt met de verkeersproblematiek in Amsterdam, waarin de oorzaken en de gevolgen van de metrobouw worden beschreven.

-Het moeilijke socialisme, André Gorz. Uitgave van Genep, 2e druk Amsterdam 1972. Wie geïnteresseerd is in het verschijnsel auto als consumptie-artikel, kan bij dit boek heel goed terecht. Gorz beschrijft namelijk een helder betoog, hoe het mechanisme werkt, dat ten grondslag ligt aan de zeer uitgebreide consumptie die zo'n belangrijk aspect is geworden van onze maatschappij.

Het boek kan de lezer helpen zijn standpunt te bepalen t.o.v. enerzijds "het geleuter over 'de klant is koning'", en anderzijds het arrogante gesneer over 'domme consumenten'.

-Kinderen, scholen en verkeer, Deel 1a, Uitgave Werkgroep verkeer van de Amsterdamse ouderraad. Amsterdam 1974. Een gedetailleerd verslag over de moeilijkheden die de Amsterdamse scholen en hun leerlingen te verduren hebben van de verkeersdruk. Belanghebbend voor hen die schoolgaande kinderen hebben.

-Mini- vrachtvervoer vice-versa, D.W.Beerling. Uitgave Maskers Af, Amsterdam 1974. Beerling komt met een alternatief systeem van vrachtvervoer in de stad, het overdenken waard met betrekking tot een autovrij Amsterdam.

-Wat betreft alternatieve vervoerssystemen zie ook Witkarkrant nr.3, maart 1974.

-Amsterdam denk om je hart, uitgave Federatie City van Amsterdam, Amsterdam 1974. Was het maar beter mogelijk je tegenstander in het hart te kijken.

Hoe werkt AMSTERDAM AUTOVRIJ

Amsterdam Autovrij heeft een simpele werkwijze. Zij vergadert elke zondagavond in de St.Olofsprrt 4. Tijdens deze (algemene vergadering) ledenvergaderingen worden de laatste ontwikkelingen doorgepraat, acties beraamd en afspraken gemaakt wie wat doet. In stadhuis-taal heet dit ongetwijfeld het "beleidvoerende orgaan".

Daarnaast zijn er dan de werkgroepen van A.A. Zij hebben elk hun eigen takenpakket, bijeenkomsten en kontaktpersonen.

Wij noemen:

- 1) DE MUURKRANT a) muurkrant-redactie.
elke vrijdagmiddag tussen 4 en 5 uur in Athenium Nieuwscentrum.
b) muurkrant-lakken
c) muurkrant_zeefdrukken
d) muurkrant-distributie
- 2) FINANCIËN
beheer van de kas van A.A.
- 3) LEDENREGISTRATIE
beheer ledenwerflijsten, verwerking in kaartsysteem
- 4) LEDENWERVING a) gericht op individuele Amsterdammers
b) gericht op groeperingen
- 5) ADMINISTRATIE
verzorging notulen, nalopen afspraken, ordenen van A.A. paperassen
- 6) ARCHIEF
verzamelen van alle interne en externe stukken en publicaties m.b.t. A.A.
- 7) PERS EN PUBLICITEIT
verzorging van perscommuniqués en externe publikaties als de A.A. reeks

Acties worden tijdens de zondagavond onder de loupe genomen en al dan niet uitgewerkt en voorbereid door zgn. ad-hoc-werkgroepen.



TERZIJDE

WAAROM WORDT DE MOOIESTE VERKEERSDODE VAN HET JAAR NIET TOT "MISS RAI" GEKOZEN ?

VOLGENS HET CENTRAAL BUREAU VOOR STATISTIEK, HEBBEN IN HET JAAR 2000 ALLE VOETGANGERS EEN AUTO.

JAARLIJKS VIJFTIGDUIZEND DODEN IN EUROPA IN HET VERKEER. DAT HALEN DE ARME LANDEN NOOIT IN.

AUTOMOBILIST: "OP WIELRIJDERS ZONDER ACHTERLICHT IS HET ERG MOEILIK MIKKEN.

ER ZIJN EX-AUTOMOBILISTEN DIE ZICH OM ZOUDEN DRAAIEN IN HUN KIST, ALS ZE WISTEN DAT ZE MET VEERTIG KILOMETER PER UUR NAAR HET KERKHOF WORDEN VERVOERD IN EEN AUTO DIE HONDERDZESTIG KAN HALEN.

WAAR VROEGER OP STRAAT DE HUMOR JAG STAAN NU AUTO'S GEPARKEERD.

STRAKS KUNNEN OOK 16-JARIGEN HUN RIJBEWIJS HALVEN. HET DOET DENKEN AAN EEN OORLOG WAARIN OOK KINDEREN MOETEN MEEVECHTEN

UIT ADVERTENTIES KRIJG JE DE INDRUK DAT JE MET EEN MERCEDUS OF EEN VOLVO ZONDER RISICO VOOR JEZELF HET ENE NA HET ANDERE RENAULTJE TE PLETTER KUNT RIJDEN.

HOEVEEL BEJAARDEN HEBBEN NOG GELD GENOEG VOOR EEN TAXI OM LEVEND DE ANDERE KANT VAN DE ZEBRA TE BEREIKEN?

GRAFSCHRIFT: REEDJIJOFREEDIK?

WAAR BLIJFT DE FIAT DIE IN DE BAGAGE- RUIMTE VAN EEN NORMALE AUTO KAN?

TOCH IS 'N RINGWEG ROND NEDERLAND DE ENIGE OPLOSSING.

DE GEZAMENLIJKE GROEPEN
AMSTERDAM AUTOVRIJ
ST. OLOFSPOORT 4, AMSTERDAM
TELEFOON 23 93 41,
GEMEENTEGIRO A 83 85
