

Inhoud

BIJ1.....	- 2 -
CDA 'GEEF MIJ MAAR AMSTERDAM'.....	- 3 -
D66 'D66 KRIJGT HET VOOR ELKAAR'.....	- 6 -
DENK 'AMSTERDAM IS VAN ONS ALLEMAAL'.....	- 10 -
Forum voor democratie.....	- 12 -
GroenLinks 'VOOR VERANDERING! GROENER, SOCIALER EN VRIJER'.....	- 13 -
SP 'VOOR EEN SOCIAAL AMSTERDAM'.....	- 15 -
Partij van de Ouderen.....	- 16 -
PvdA 'THUIS IN AMSTERDAM'.....	- 17 -
Partij voor de Dieren.....	- 20 -
VVD 'DURF EN OPTIMISME - Kies voor doen'.....	- 21 -

BIJ1

- Bij halten van hoogwaardig openbaar vervoer worden **veilige fietsstalplaatsen** gerealiseerd, ook voor bijzondere fietsen (elektrisch, bakfiets). Nieuwe initiatieven voor **deelfietsen** in de binnenstad worden ontmoedigd, omdat fietspaden al overvol zijn en verkeerd parkeren van fietsen niet goed kan worden gereguleerd.
- Amsterdam is goed bereikbaar voor iedere bezoeker, want dat draagt bij aan de economie ontwikkeling van de stad. Het stimuleren van bereikbaarheid vindt dan voornamelijk plaats via het Openbaar Vervoer. Het **gebruik van de auto** wordt ontmoedigd door blijvend hoge parkeertarieven in combinatie met goede P&R voorzieningen, die waar mogelijk worden uitgebreid.
- Initiatieven met **zelfrijdende auto's** worden ondersteund, mits deze de druk op het wegennet niet vergroten.

6.9 Frisse stadslucht maakt vrij

De Amsterdamse lucht wordt steeds schoner, maar er zijn nog enkele knelpunten met te hoge concentraties van onder meer fijnstof, ultrafijnstof en stikstofdioxides. Het CDA wil effectieve en bewezen maatregelen om onze lucht nog schoner te maken. Dat betekent dat de kosten, zowel voor de gemeente als voor de individuen en bedrijven die ermee te maken krijgen, moeten opwegen tegen de winst. Daarom zijn wij **geen voorstander van milieuzones voor personenauto's, scooters en bestelbusjes**. Die laatste dupeert vooral kleine ondernemers, terwijl de opbrengst onmeetbaar klein is. Wij willen geen symboolpolitiek maar inzetten op wat wel werkt, zoals groene golven, betere doorstroming, het vergroenen van het ov, en ambitieus bronbeleid.

Mobiliteit en parkeren

De groei van de stad vraagt om forse investeringen in het ov, een betere fietsinfrastructuur en meer parkeergarages.

9.1 Ruim baan voor de fiets

Fietsen is de goedkoopste en meest duurzame manier van vervoer. Wij willen het gebruik van fietsen stimuleren. Het CDA wil dat de gemeente investeert in fietsroutes, zoals nu de Sarphatistraat, waar de auto 'te gast' is. Veiligheid voor fietsers is belangrijk, daarom willen wij waar mogelijk scooters verwijzen naar de rijbaan. Er moeten voorts meer (in pandige) fietsenstallingen komen. Wij willen graag een **fiestunnel** als verbinding over het IJ in plaats van de brug die nu is gepland.

9.5 De auto van de straat

De stad heeft jarenlang te weinig geïnvesteerd in (ondergrondse) parkeergarages. Het CDA wil **een Masterplan ondergronds parkeren voor de drukere delen van de stad**. Daarmee schep je ruimte op straat voor voetgangers, fietsers en groen, maar blijft de stad bereikbaar. **Ondergrondse parkeerplaatsen vervangen één op één parkeerplaatsen op straat**. Alleen op plaatsen waar de parkeerdruk hoog is, kunnen plekken op straat gedeeltelijk blijven. Alle parkeerinkomsten gaan naar het mobiliteitsfonds om de aanleg van deze garages te financieren.

9.6 Stimuleren particuliere buurtgarages

Veel bewoners willen meer ruimte op straat en makkelijker een parkeerplaats kunnen vinden. Het CDA wil dat de gemeente particuliere straat- of buurtinitiatieven voor de bouw van **buurtparkeergarages** stimuleert door initiatieven te ontwikkelen, deze plannen administratief te ondersteunen en door een financiële bijdrage aan de realisatie te leveren. Hierdoor worden straten autoluwer en parkeervrij.

9.7 Parkeergarages aan de randen van de stad

We moeten **hoogwaardige parkeervoorzieningen bouwen aan de randen van de stad**, die goed zijn aangesloten op het ov en voorzien van OV-fietsen, en mogelijk ook van standplaatsen van kleine (elektrische) taxi's om mensen op de plaats van bestemming te brengen.

9.8 Het parkeerbeleid is geen melkkoe

Er gaan steeds meer stemmen op om overal in de stad betaald parkeren in te voeren en parkeren ook voor bewoners duurder te maken. Het CDA is daar niet voor. Parkeerbeleid is er voor het beheer van de openbare ruimte en niet om inkomen te genereren. Wij willen **alleen extra betaald parkeren invoeren als uit onderzoek blijkt dat er draagvlak in de buurt is of wanneer het te vol wordt bewoners geen plaats meer kunnen vinden**. De parkeertarieven moeten daarop worden aangepast.

9.9 Bewoners eerst

Bij de verdeling van schaarse parkeerplaatsen krijgen bewoners en hun bezoekers voorrang. **Toeristen kunnen aan de rand van de stad parkeren.** Overal waar de parkeerdruk zo hoog is dat bewoners lang bezig zijn met het zoeken naar een parkeerplaats moeten maatregelen worden genomen (zie kader).

Als de buurt dat steunt, kan in delen van de binnenstad worden besloten dat alleen bewoners op straat kunnen parkeren en bezoekers in openbare garages terecht kunnen. Dit regime bestaat al in de Prinses Irenebuurt. De Gemeente moet in de gehele stad een bezoekerskaart introduceren waarmee bezoek gratis een aantal uren kan parkeren.

Buurtparkeren

Om Amsterdam leefbaar te maken en de luchtkwaliteit te verbeteren, kiest het CDA voor buurtparkeren. Dit houdt in dat parkeerplekken in drukke gebieden in de eerste plaats voor bewoners, hun gasten en voor serviceverkeer (zoals loodgieters) zijn bedoeld. Dat geldt in de eerste plaats voor plekken waar de parkeerdruk zo hoog is dat bewoners structureel moeite ondervinden om een plek te vinden, als ze bijvoorbeeld 's avonds terugkeren van hun werk. Het voordeel van buurtparkeren is dat het voor bezoekers duidelijk is dat ze in dat deel van de stad niet terecht kunnen, en dus ook niet hoeven te zoeken naar een plek. Dat vermindert het verkeer door de stad. Dat is beter dan het steeds verder afsluiten van straten voor al het verkeer, wat ook bewoners en bestemmingsverkeer treft. Het CDA wil in ieder geval dat de gemeente een solide proef uitvoert in het gebied van de Burgwallen, zoals is beloofd aan bewoners, maar wat nog steeds niet is uitgevoerd.

9.10 Bussen en touringcars uit de Binnenstad

Het CDA wil **touringcars en bussen weren uit de binnenstad.** Bezoekers kunnen overstappen op metro, tram of boot.

9.11 Bouw voor bereikbaarheid

De komende jaren worden tienduizenden nieuwe woningen gebouwd. Daarbij moet vanaf het begin worden geïnvesteerd in goede ov-verbindingen, ook al is de exploitatie ervan aanvankelijk nog niet rendabel. Daarnaast is het belangrijk auto's een plaats te geven bij nieuwbouwprojecten. In 2017 heeft het college de normen van nieuwbouw drastisch verlaagd, waardoor er nauwelijks nog parkeerplaatsen dreigen te worden gebouwd. **Het CDA wil een gemengde stad, waar mensen die de auto nodig hebben ook nog terecht kunnen. Daartoe moeten de minimumnormen voor parkeren worden verhoogd.**

9.13 Verkeersdrukke aanpakken

De verkeersdrukke moet worden aangepakt. Het CDA Amsterdam wil dat **logistieke dienstverleners** in de bouw, winkelbeleving, pakketvervoer en afvalvervoer hun krachten bundelen om tot een **efficiëntere stadslogistiek** te komen. Deze verkeersstromen bepalen een groot deel van het auto- en vrachtvervoer in Amsterdam en zorgen regelmatig voor opstoppingen.

Achtergrond

Bereikbaarheid is cruciaal voor een succesvolle en levendige stad. In de afgelopen jaren is er door het Rijk flink bezuinigd op het ov. Delen van onze stad zijn daardoor onvoldoende goed aangesloten. Het

CDA wil dat het Rijk de bezuinigingen deels terugdraait en fors gaat investeren in het openbaar vervoer. Bij de inrichting van het lijnennet moet niet alleen rekening worden gehouden met de snelheid van verbindingen, maar ook met het feit dat mensen graag zo min mogelijk overstappen. Een fijnmazig netwerk van buurtbussen in combinatie met snelle tramverbindingen en hoogwaardige metrolijnen (met als prioriteit het doortrekken van de Noord/Zuidlijn naar Schiphol) moet de mobiliteit optimaliseren. Hoewel er risico's kleven aan de aanleg van nieuwe metrolijnen is het de snelste en veiligste vorm van openbaar vervoer.

Het openbaar vervoer moet ook veiliger en schoner. Streng optreden tegen zwartrijders en overlastgevers is noodzakelijk. Voetgangers zullen in de binnenstad meer ruimte moeten krijgen om de drukte aan te kunnen en de kwaliteit van de openbare ruimte te verbeteren. Dat kan betekenen dat bovengrondse parkeerplaatsen wijken voor ondergrondse. Die wijziging moet zodanig worden gecompenseerd zodat in ieder geval bewoners daar nog terecht kunnen. **Mensen die dagelijks hun auto nodig hebben, moeten worden geacommodeerd.**

Om het fietsen te stimuleren zijn voldoende (bewaakte) fietsparkeerplaatsen nodig.

OV-fietsen en meer inwisselpunten dragen bij aan het gebruik van de fiets. Daarnaast moet het mogelijk zijn om OV-fietsen op verschillende punten in de stad in te wisselen zonder dat dit extra kosten met zich meebrengt. **Fietstunnels** hebben onze voorkeur omdat ze 24/7 gebruikt kunnen worden, in onderhoud goedkoper zijn en sociale veiligheidsaspecten makkelijk overbrugd kunnen worden.

'Overlast voor komen en drukke plekken ontzien.'

Niet voor alles is meer ruimte in de drukke straten van de binnenstad, zoals deelfietsen en bierfietsen.

...door de groei van de stad komt er nu eindelijk een brug over het IJ om dit mooie stadsdeel ook fysiek en zonder omweg met de rest van de stad te verbinden.

'Onze kinderen verdienen een groene, gezonde, leefbare stad.'

Wij willen een stad waar je niet bang hoeft te zijn dat je kinderen achter een stinkende bromfiets rijden.

Veilige en uitstootvrije scooters

De meest vervuilende snor- en bromfietsen mogen vanaf 2018 niet meer in grote delen van Amsterdam rijden. D66 wil dat **de snorscooter uit Amsterdam wordt verbannen, om te beginnen zo snel mogelijk naar de rijbaan en dus van alle fietspaden af**. Enerzijds omdat ze voor onveilige situaties op de fietspaden zorgen en anderzijds omdat scooters volgens GGD-onderzoek voor de helft van de luchtvervuiling op de fietspaden zorgen. Het inademen van deze lucht is extreem ongezond. Daarom moet zo snel mogelijk, uiterlijk in 2025, ook de (snor)scooter en bromfietsen zo snel mogelijk uitstootvrij worden. De regelgeving daarvoor kan de komende vier jaar rond worden gemaakt. Tot die tijd wil D66 dat een nieuw college de normen voor benzinescooters binnen de milieuzone al in de komende jaren veel strenger maakt.

Amsterdam bereikbaar houden

Parkeren

Het is druk in de openbare ruimte. Vooral in en rond het centrum is de druk zo groot geworden, dat de leefbaarheid enorm verbetert als **een deel van de parkeerplaatsen anders wordt gebruikt. Bijvoorbeeld als voetgangersruimte, groen, of voor deelauto- en fietsparkeerplekken**. Om de overlast van laden en lossen op stoepen en straathoeken te verminderen, wil D66 ook een deel van de parkeerplekken omzetten naar laad- en losplekken. Deze kunnen ook ingezet worden bij vervoer over water.

In gebieden met een zeer hoge parkeerdruk zoals gedeelten van het Centrum, Oud-West en de Noord-Pijp wil D66 dat straatparkeren voornamelijk voor bewoners, ondernemers en hun eigen gerichte bezoekers beschikbaar is. Andere binnenstadbezoekers die met de auto komen, kunnen in een van de garages rond het centrum of op Parkeren + Reisplekken (P+R) terecht. Het straattarief gaat dan ook flink omhoog voor deze groep, bijvoorbeeld naar 7,50 euro per uur.

Mensen met een vergunning mogen altijd parkeren, maar we willen wel bevorderen dat auto's die weinig gebruikt worden van straat af gaan en in garages rond het centrum worden geparkeerd. Ieder huishouden en iedere onderneming, dus ook niet-vergunninghouders, krijgen tegen betaling een maandelijks tegoed aan parkeuren, dat gebruikt kan worden voor zowel de eigen auto, als die van bezoekers. Voor de gebruikte uren betaalt men de helft van het straattarief.

Verder autoluw maken van de binnenstad

Het is nu al vrijwel onmogelijk om de binnenstad met de auto te doorkruisen, waarmee er onnodig autoverkeer in het centrum wordt voorkomen. Wat D66 betreft wordt dit beleid verder doorgevoerd en wordt **het centrum alleen nog toegankelijk voor bestemmingsverkeer. Naast het sterk terugbrengen van het aantal parkeermogelijkheden voor bezoekers, zullen in veel straten auto's alleen nog te gast zijn ten gunste van voetgangers en fietsers.**

Verbetering stadslogistiek

Winkeliers, supermarkten, hotels en restaurants hebben door de stijgende huren steeds minder opslagruimte, waardoor ze vaker bevoorraad moeten worden.

Dit is een van de redenen waardoor de verkeersdruk in de stad toeneemt. Dat vraagt om een andere, slimmere, kijk op stadsdistributie.

Samen met de winkeliers, horecabedrijven en distributeurs wil D66 **de toelevering aan bedrijven en bouwprojecten efficiënter maken**, zodat er slimmer, schoner en stiller vracht- en bezorgverkeer in de stad komt. We stellen hoge eisen aan bouwlogistiek bij infrastructurele werken en nieuwbouwprojecten.

Ruim baan voor de fiets

De fiets is het belangrijkste vervoermiddel van de Amsterdammer. Het aantal fietsers en fietskilometers groeit hard en snel, daarom wil D66 **flink investeren in het verbeteren van de fietsinfrastructuur**. We breiden het aantal **fietsstraten**, waar de auto slechts te gast is, flink uit. Ook maken we nieuwe verbindingen door **de ontbrekende schakels in het fietsnetwerk** aan te leggen. Fietspaden moet veiliger. Dus gaan **snorfietsen en andere gemotoriseerde voertuigen zoals Birò's van het vrijliggende fietspad** af. **Bestaande fietspaden worden waar nodig flink verbeterd zodat je zonder hobbels en bobbel en zonder plassen kunt fietsen**. Hierdoor kan iedereen veilig door de stad fietsen. Fietsroutes naar scholen en sportparken hebben hierbij onze eerste aandacht.

We investeren flink in **fietsparkeerplaatsen zoals een nieuwe fietsgarage onder het Rembrandtplein**. In **woonstraten met te weinig ruimte heffen we autoparkeerplaatsen op, zodat iedereen zijn fiets goed kwijt kan**.

Met toenemende verkeersdruk staat de verkeersveiligheid steeds meer onder druk. We intensiveren daarom de aanpak van de blackspots en red routes. Ook komt er meer aandacht voor het aanpakken van ongewenst gedrag in het verkeer zoals fietsen op de stoep, fietsen zonder licht en het gebruik van smartphones door alle verkeersdeelnemers. Alle Amsterdamse kinderen krijgen theorie- en praktijkverkeerles, ook op de middelbare scholen. Belangenvertegenwoordigers binnen de Centrale Verkeerscommissie worden beter ondersteund.

Snelfietswegen

Steeds meer forensen tussen Amsterdam en omliggende gemeenten geven er de voorkeur aan om de fiets te gebruiken. Net als de net gerealiseerde snelfietsroute naar Zaandam, wil D66 goede en **comfortabele fietsverbindingen met de woonkernen in de regio, zoals Haarlem, Almere, Edam/Volendam, 't Gooi en Amstelveen**.

Meer ruimte voor voetgangers

In gebieden waar veel voetgangers komen, zoals in winkel- en uitgaansstraten, moet meer wandelruimte komen. Dat vraagt om een andere manier van indelen van de beschikbare ruimte. Bij herinrichtingen van deze gebieden staan de voetgangerswensen voorop. Sommige plekken worden een zogenaamde **shared space voor fietsers en voetgangers**, zoals achter het Centraal Station. Nieuwe **shared spaces** zouden gerealiseerd kunnen worden in **het gebied rond De Hallen, de Warmoesstraat en delen van Overhoeks**.

Uitbreiding openbaar vervoer

Op korte termijn moet er een oplossing komen voor de grote drukte bij de ponten in Noord. Dit leidt inmiddels tot opstoppingen en onveilige situaties. Door veel nieuwbouw in Noord zal het probleem toenemen. **We maken daarom haast met de inzet van verkeersregelaars, meer en grotere ponten en de geplande vaste verbindingen over en onder het IJ**.

Bereikbaarheid stad en regio

Voor de langere termijn is het aantrekkelijk doorgaand autoverkeer meer via de A9 en de Westrandweg (A5) te leiden. Delen van de A10, zoals het stuk tussen West en Nieuw-West, kunnen dan worden omgebouwd tot stadsweg met ruimte voor nieuwe woningen en groen.

Drukke tijdens de spits verminderen

De grootste drukke in het verkeer is tijdens de spits. In Amsterdam geldt dat niet alleen voor autoverkeer en OV, **ook de fietspaden zijn overvol wanneer iedereen 's ochtends naar het werk of naar school en 's avonds weer naar huis gaat.**

Om het verkeer op die drukke tijden wat te ontlasten, wil D66 dat de gemeente samen met andere instellingen, bedrijven en organisaties **een plan maakt, dat ertoe leidt dat bepaalde groepen mensen buiten de spits kunnen reizen.** Bijvoorbeeld door het toestaan van meer flexibele school- en werktijden. D66 pleit voor een pilot met beprijzing van het autogebruik op de hoofdwegen (met name snelwegen) in de Metropoolregio Amsterdam.

Commercieel gebruik openbare ruimte

Bedrijven die voor hun activiteiten gebruik willen maken van de openbare ruimte, zoals tourgidsen en **deel- of huurfietsaanbieders**, worden gebonden aan vergunningen en gaan daarvoor betalen. Daarbij gelden niet alleen regels over de kwaliteit van wat ze aanbieden, er komen ook regels voor bijvoorbeeld **de maximale omvang** van groepen die worden rondgeleid **of het aantal fietsen dat ze in de stad mogen neerzetten.** Om de extra druk op de openbare ruimte te kunnen bekostigen zullen deze bedrijven een financiële bijdrage in de vorm van een nieuwe lokale belasting afdragen. Zo draagt iedere partij een eerlijk deel bij.

Touringcarbussen

D66 wil de bussen verder uit het centrum weren, waarbij de passagiers aan de randen kunnen in- en uitstappen. De bussen kunnen parkeren in de speciale busgarages met faciliteiten voor de chauffeurs, zoals onder het Museumplein, of op de goedkopere parkeerplekken aan de randen van de stad.

Openbare wc's voor vrouwen

Er zijn in Amsterdam vrijwel geen openbare wc's, die geschikt zijn voor vrouwen. Als het aan D66 is wordt dit aantal uitgebreid, **bijvoorbeeld in bewaakte fietsstallingen die (deels) dag en nacht open zijn**

STADSDEELPROGRAMMA'S.

- **Amsterdam Centrum**

Grotere ondernemers dienen gestimuleerd te worden om collectieve contracten met vuilophalers af te sluiten om **de afval- en vrachtbeweging te reduceren.** D66 wil dat er **extra wordt ingezet op vervoer over water.** Zeker als het gaat om afval- en bouwverkeer, om zo de wegen in het centrum te ontlasten. Bij de herinrichting van straten moet hier rekening mee gehouden worden, door bijvoorbeeld het creëren van meer laad- en losplekken aan de kade. Tot slot pleit D66 voor onderzoek (in samenwerking met het bedrijfsleven) naar de aanleg **van meer zogenaamde 'cityhubs'** in de stad waar goederen gedistribueerd kunnen worden. Dit om het aantal vrachtbewegingen in de binnenstad te verminderen,

Amsterdam Centrum is geen doorgaande route, maar D66 pleit er wel voor dat het **voor bewoners en ondernemers mogelijk moet blijven om bij het eigen adres te laden en lossen.**

Op het gebied van scooters pleit D66 ervoor dat **scooterbestuurders verplicht worden een helm te dragen, zodat zij op de rijbaan kunnen rijden.**

Op de Prins Hendrikkade en Valkenburgerstraat is de luchtkwaliteit beneden peil. D66 vindt dat niet acceptabel, de **emissienormen mogen nergens worden overschreden. Mede daarom pleiten wij er daarom voor touringcars uit het centrum te weren**, bijvoorbeeld door het instellen van een vignettensysteem.

Verder staat **fietsproblematiek** bij D66 hoog op de agenda. **De bouw van fietsgarages onder het Rembrandtplein, het Weteringcircuit en de Bloemenmarkt bieden een deel van de oplossing.** Bij herinrichtingen van straten wil D66 meer ruimte voor voetgangers en fietsen creëren.

Vrij liggende fietspaden zijn in het centrum niet overal de beste oplossing en kosten veel ruimte.

Fietsstraten waar de auto te gast is, zijn soms een betere oplossing. Fietsstraten bieden meer ruimte voor zowel voor fietser als voetgangers. We zetten in op brede stoepen zodat voetgangers, zowel validen als mindervaliden, zich altijd vrij kunnen blijven bewegen door de binnenstad.

- **Amsterdam Noord**

Sprong over 't IJ, het openbaar vervoer en **het fietsnetwerk** zijn hierin belangrijk om Noord bereikbaar en leefbaar te houden in de toekomst

- **Amsterdam Oost**

Voor fietsers en voetgangers zet D66 in op **veilige routes en betere verbinding met de andere stadsdelen**. D66 wil de fietsbrugverbindingen vanaf het Oostelijk Havengebied met Sluisbuurt en Noord zorgvuldig inpassen. De fietsverbinding tussen Amstelkwartier en Centrum moet beter. De **Weesperzijde gaat D66 meer als fietsstraat inrichten**. Voor het hele stadsdeel geldt **dat meer fietsparkeerplekken** nodig zijn. Met de ingevoerde zes weken-regel halen we **fietskrotten uit de rekken**, zodat ook daardoor meer ruimte ontstaat.

- **Amsterdam Zuidoost**

--

- **Amsterdam Zuid**

Met de toegenomen drukte in het hele stadsdeel, neemt natuurlijk ook de drukte op de wegen toe. Zeker waar bestaande bouw is, moeten we gaan kiezen tussen de verschillende functies van wegen. Soms is het namelijk **te druk** om én te kunnen parkeren, én te kunnen autorijden, én te kunnen laden/lossen, én te kunnen fietsen, én te kunnen scooteren, én te kunnen lopen. Daarom wil D66 kijken hoe **effectiever gebruik kan worden gemaakt van de openbare ruimte**.

Ingegeven door duurzaamheid en gezondheid heeft D66 veel gedaan om ruimte te creëren en behouden voor fietsers en voetgangers. Er zijn verschillende pilots gedaan zoals het flexibel inzetten van parkeerplaatsen om zo extra ruimte te creëren voor fietsen. Ook zijn er in de Pijp veel fietsenrekken en gemarkeerde plekken voor fietsen bijgekomen zodat er ruimte is voor voetgangers. **Ook de komende jaren zullen succesvolle oplossingen ingezet worden om fietsers en voetgangers de ruimte te geven, waarbij handhaving en communicatie belangrijke middelen zijn.** D66 wil inzetten **op meer fietsparkeerplekken**, en ruimte creëren op straat door **bovengrondse parkeerplaatsen te verplaatsen naar garages** daar waar dat financieel haalbaar is.

De auto is nog steeds voor veel mensen een belangrijk vervoersmiddel, en zal zijn plek behouden in het stadsdeel. Daar waar mogelijk en nodig zullen we echter het parkeren van auto's verplaatsen van de straat naar ondergrondse garages (zoals onder het St. Willibrordusplein), om zo meer ruimte voor andere functies te kunnen geven.

D66 maakt zich sterk voor **veilige fietsroutes**.

- **Amsterdam Nieuw-West**

--

- **Amsterdam West**

D66 geeft vooral **meer ruimte aan voetgangers en fietsers** en maakt daarnaast werk van de volgende punten:

- Bij herinrichtingen geven we **voorrang aan brede fiets- en voetpaden, bijvoorbeeld bij de herinrichting Kinkerstraat**. Op **plekken waar het noodzakelijk en mogelijk is, maken we meer ruimte voor fietsparkeren**.
- D66 is voorstander van **meer ondergrondse parkeergarages in West** waar dat mogelijk is. Hiermee creëren we ruimte voor vergroening.
- Geef bewoners de kans hun straat om te dopen tot **Leefstraat**. Bewoners kunnen dan voor een bepaalde periode in een autovrije straat spelen, tafeltennissen, barbecueën, of verzin het maar.

Met het mobiliteitsbeleid draagt de gemeente actiever bij aan het stimuleren van het gebruik van het openbaar vervoer en de fiets.

8 Mobiliteit

Goede doorstroom van verkeer is van groot belang voor onze gemeentelijke economie. Onze gemeente mag niet dichtslippen, want Amsterdam moet bereikbaar blijven.

DENK Amsterdam kijkt tweeledig naar het mobiliteitsvraagstuk. We staan voor meer asfalt waar dit nodig is, maar ook voor minder asfalt waar dit kan. Bij DENK Amsterdam zijn de drie pijlers waarop de beslissing om wegen aan te leggen wordt gebaseerd: geluidsoverlast, inspraak van bewoners en milieueisen. Pakt één van deze pijlers negatief uit, dan géén asfalt.

De overgang van de auto naar andere en duurzamere vervoersmiddelen wordt door DENK Amsterdam actief aangemoedigd, mede om de drukte op de wegen in onze gemeente te verminderen. Dat betekent ruim baan voor fietsers in onze gemeente met meer fietspaden en veilige fietsstallingen.

In het kader daarvan verdient verkeersveiligheid grotere aandacht, met name voor fietsers. Voor wegaanpassingen die de verkeersveiligheid ten goede komen trekken wij meer geld uit.

Ook het openbaar vervoer moet een overtuigender alternatief worden voor de auto. Het openbaar vervoer moet daarom veilig, betrouwbaar en prettig zijn. Voor kwetsbare groepen moet het openbaar vervoer in onze gemeente gratis zijn.

Desalniettemin moet Amsterdam een gastvrije stad blijven. Parkeertarieven die neerkomen op uitbuiting, worden door DENK Amsterdam enorm verlaagd.

Mobiliteit is in onze moderne tijd niet langer beperkt tot de fysieke omgeving. Wij stimuleren gratis WiFi in publieke gelegenheden, met behoud van respect voor privacy.

DENK Amsterdam wil daarom het volgende:

1. We zijn voor betaalbaar parkeren. **De parkeertarieven gaan omlaag**, met name in de woonwijken. Alle bezoekersvergunningen worden gelijkgetrokken met Buitenveldert naar 30 uur gratis parkeren per maand. De verhoging van de kosten voor de parkeervergunning mag niet harder stijgen dan de jaarlijkse inflatie. **We creëren meer parkeerplaatsen in de vorm van buurtgarages, die we aankleden met winkels en bedrijven, in plaats van te dure ondergrondse garages (bij nieuwbouw).** Ook moeten er meer P+R-mogelijkheden komen bij OV-knooppunten.
2. We zorgen voor betere verbindingen in en rondom de stad. We realiseren daarom een metroverbinding naar Schiphol en trekken lijn 50 door van Isolatorweg naar het Centraal Station. Hiermee creëren we een metroring om de stad.
3. De mogelijkheden voor een West-Oost verbinding én directe aansluitingen naar nabijgelegen gemeenten als Zaandam, Weesp en Abcoude moeten worden onderzocht.
4. De FoodCenter aan de Jan van Galenstraat moet verhuizen naar buiten de ring. Centra die veel en vaak vervuilende vrachtwagens voor bevoorrading nodig hebben worden geweerd uit de (ring van de) stad.
5. We maken reizen met het GVB betaalbaar en overzichtelijker. Daarom komt er een maximumtarief van 2,50 euro per rit. Daarnaast gaat het GVB weer werken met zones in plaats van kilometers. Dat is overzichtelijker voor de reizigers. Ook komen de 1-zone kaartjes weer terug. Het GVB gaat waar mogelijk 24/7 rijden. Reizigers en burgers krijgen daarnaast meer zeggenschap over welke lijnen blijven rijden, geschrapt worden en/of gewijzigd moeten worden. Het bestuur van het GVB gaat niet meer dan de wethouder verdienen; geen uitzonderingen.
6. **Gevaarlijke punten worden heringericht waarbij fietsers en voetgangers voorrang krijgen. Ook wordt de verbinding voor fietsers verbeterd door een fiets- en voetgangersbrug over het IJ aan te leggen. Voor de stadsdelen aan de buitenkant van de A10 worden elektrische deelauto's óók beschikbaar gesteld.**

Forum voor democratie

Amsterdam is een drukke wereldstad. De infrastructuur moet verbeterd worden, maar ook moet maar ook moet de binnenstad bereikbaar blijven voor auto's.

FVD wil:

- Aanleg nieuwe IJ-tunnel voor fietsers en voetgangers tussen CS en IJplein;
- GEEN geldverslindende brug naar Noord;

Inleiding

De heerschappij van de auto over de stad is definitief verleden **tijd. De voetganger, fietser en het openbaar vervoer krijgen in de stad de ruimte die ze verdienen.** De auto verliest zijn gesubsidieerde privileges zoals goedkoop parkeren en immens ruimtebeslag. **Wij richten de stad zo in dat bewegen zonder uitstoot en overlast voor anderen voorop staat.** Zo ademen we weer schonere en gezondere lucht in Amsterdam

10. VOORRANG VOOR VOETGANGER EN FIETSER

Amsterdammers willen van West naar Oost en van Zuid naar Noord. Met ruim 850.000 inwoners, dagelijks 350.000 forenzen en studenten en jaarlijks maar liefst 17 miljoen toeristen krioelt het van de mensen. En al deze mensen proberen zich elke dag weer een weg door de stad te banen. Langzaam slijt de stad dicht. **Het is tijd voor echte keuzes.**

Amsterdam overschrijdt de normen voor **luchtkwaliteit** flink door al het gemotoriseerd verkeer. Deze vieze lucht is vergelijkbaar met zes sigaretten per dag die Amsterdammers ongemerkt roken. **Tegelijk hebben voetgangers en fietsers te weinig ruimte terwijl in de binnenstad 70 procent van de openbare ruimte wordt ingenomen door rijdende of geparkeerde auto's.** Dat moet anders. **We gaan het ruimtebeslag van de verschillende vormen van vervoer eerlijker verdelen.** Want hoe je de stad inricht maakt uit voor welke keuzes we maken om ons te verplaatsen te voet, per fiets of het OV.

GroenLinks wil een sociale en gezonde stad: een stad waar mensen voorop staan, waar iedereen – jong en oud, bewoner, bezoeker en ondernemer – zich vrij en veilig kan bewegen. **GroenLinks kiest daarom duidelijk voor de voetganger en de fiets.** Als de binnenstad autovrij is, zitten voetgangers en fietsers elkaar niet langer in de weg, maar zijn ze samen de oplossing voor een drukke stad. Ze nemen immers weinig ruimte in en het is gezond bewegen – zonder uitstoot en overlast voor ander.

WAT MOET ER GEBEUREN

- 1. De binnenstad wordt autovrij.** Vervolgens wordt het autovrije gebied geleidelijk uitgebreid naar de omliggende wijken. Het autoverkeer in Amsterdam wordt daardoor aanzienlijk gereduceerd.
- 2. De komende vier jaar heffen we ten minste 10.000 parkeerplaatsen op.** Deze maken plaats voor groen, speelplekken en ruimte voor voetgangers en fietsers.
3. De openbare ruimte wordt zo ingericht dat iedereen er vrij gebruik van kan maken en zich kan verplaatsen. Dat betekent bijvoorbeeld ruimte op de stoep voor ouders met kinderwagens en veilige oversteekplaatsen voor mensen die minder mobiel zijn. **Scooters en canta's waarvoor geen medische indicatie is parkeren in daarvoor gecreëerde vakken.**
4. Er komen **comfortabele, herkenbare fietsroutes**, waarlangs je je bestemming snel kan bereiken. De fiets krijgt meer ruimte in woonwijken. Op plaatsen waar de fietsparkeerdruk erg hoog is worden **autoparkeerplaatsen omgezet in fietsparkeerplaatsen.**
- 5. De (snor)scooter gaat van het fietspad af.** Vanaf 2025 moeten alle (snor)scooters emissievrij zijn. De politie gaat meer handhaven op snelheidsovertredingen en overtreding van geluidsnormen door (snor)scooters en motoren.
- 6. De ring Sarphatistraat-Weteringschans-Marnixstraat wordt autovrij. De ring Mauritskade-Stadhouderskade-Nassaukade krijgt een groene fiets-en wandelboulevard.** Er komt een

circulatieplan om stapsgewijs al het doorgaand autoverkeer binnen de A10 onmogelijk te maken. Wel moeten er mogelijkheden zijn voor duurzame goederen-distributie zoals met lichte elektrische vrachtvoertuigen.

7. **Alle wegen binnen de ring worden 30 km/u.** We maken onnodig doorgaand autoverkeer onmogelijk door **verkeersknips** te maken. De kop van de Vijzelstraat is zo al autovrij gemaakt, de komende jaren breiden we dat uit naar bijvoorbeeld autoverkeer voor het Centraal Station of tussen Oost en Noord via het centrum. De ring A10 wordt afgewaardeerd tot max. 50 km/u, de combinatie A5-A9 kan de functie van de huidige ring A10 overnemen.

9. Voor touringcars is geen plek meer in de stad. Toeristen en dagjesmensen moeten gebruikmaken van de OV-hubs aan de rand van de stad.

10. De kosten voor een parkeervergunning gaan omhoog en worden tenminste kostendekkend. We geven minder parkeervergunningen uit. De tarieven voor parkeren op straat gaan omhoog.

11. Samen met ondernemers en distributiebedrijven ontwikkelen we een plan om leveringen te bundelen, waarmee het vrachtverkeer wordt gehalveerd. De gemeente zorgt voor betaalbare logistieke hubs. Na 2020 zijn de straten en laad- en losplekken van Amsterdam alleen nog beschikbaar voor deelnemers aan gezamenlijke stadsdistributie. In 2025 is al het goederenvervoer uitstootvrij.

12. We verbeteren de verkeersveiligheid. **Rond scholen zorgen we voor veilige loop- en fietsroutes** en we pakken blackspots aan. Alleen veilige vrachtwagens lichter dan 3,5 ton mogen binnen de ring.

17. Er komen **meerdere fiets- en voetgangersbruggen over het IJ**, een belangrijke verbinding tussen Noord en de rest van Amsterdam.

18. **Echte deelfietsen** kunnen een bijdrage leveren aan schonere bereikbaarheid en worden getoetst aan de bijdrage aan mobiliteitsdoelen, kwaliteit, locatie en verantwoord gebruik van de openbare ruimte. **Commerciële aanbieders mogen niet zomaar beslag leggen op de toch al zo schaarse openbare ruimte.**

Lopen, fietsen en openbaar vervoer moeten in onze stad gestimuleerd worden. Dat is goed voor het milieu en de gezondheid. Bovendien is dit de enige manier om de doorstroming in de stad te bevorderen. De SP stelde zeven jaar geleden al voor om te experimenteren met gratis openbaar vervoer en het is goed dat dat nu eindelijk gebeurt. **De proef met gratis openbaar vervoer wordt wat de SP betreft omgezet in een vaste regeling.** Om nu echt eens werk te maken van de doorstroming en het milieu in Amsterdam, stelt de SP voor om een groter deel van de binnenstad autoluw te maken. **De grachtengordel wordt een autoluw gebied waar een maximumsnelheid van 30 km/u moet gelden, zodat ook scooterrijders op de weg kunnen rijden en er meer ruimte op het fietspad komt.** Op die manier wordt fietsen veel veiliger.

Belangrijke pijlers voor veilig en goed verkeer zijn:

We realiseren **een groter autoluw gebied in de binnenstad** waar meer ruimte komt voor de fiets. We voeren **hier 30 kilometerzones** in en **verplaatsen de scooters en snorfietsen naar de rijbaan.** Ook op andere plekken in de stad willen we dit invoeren.

De gemeente zorgt voor een **robuust, snel, comfortabel en fijnmazig netwerk van geasfalteerde fietspaden en fietsstraten.** Er wordt veel **meer gecontroleerd op snelheidsovertredingen van scooters en snorfietsen op de fietspaden.** Wanneer een straat heringericht wordt, **scheiden we fiets- van autoverkeer.** De belangrijke fiets- en autoroutes in de stad worden waar mogelijk van elkaar gescheiden.

Er komen **meer gratis openbare fietsenstallingen** in de stad, vooral bij uitgaansgelegenheden. We stellen een norm vast voor het aantal stallingen en fietsenrekken in een buurt op basis van de woondichtheid. **Foutgeparkeerde fietsen die overlast geven en fietswrakken worden weggeknipt.**

Passende ruimte voor de auto: **geen autootje pesten**

Betaald parkeren wordt alleen ingevoerd als er een parkeerprobleem is.

De gemeente zet in **op een wegennet dat alternatieve routes biedt in geval van stremming of file**

De plannen voor veel te dure ondergrondse (fiets)parkeergarages worden afgeblazen. De noodzaak van de Singelgrachtgarage (kosten ca. 60 miljoen euro) en de Boerenweteringgarage (kosten ca. 40 miljoen euro) is niet aangetoond.

Er komen meer goedkope P&R-voorzieningen langs de snelweg met een snelle bus rechtstreeks naar het centrum en eventueel een bagageservice.

De proef met gratis openbaar vervoer voor 65-plussers met een laag inkomen wordt omgezet in een vaste regeling. Er komt een onderzoek naar uitbreiding van gratis openbaar vervoer voor andere groepen.

Toezichthouders op de ponten over het IJ moeten beter toezien op de verkeersstromen, de sociale veiligheid en het uitschakelen van de motoren van scooters en snorfietsen.

Partij van de Ouderen

Ouderen voelen zich vaak niet veilig. Elke inwoner heeft recht op veiligheid. Het gevoel van veiligheid wordt bevorderd door goede straatverlichting, **veilige fiets- en wandelroutes**

10. Vervoer

Veel mensen zijn afhankelijk van het openbaar vervoer in onze gemeente. Gratis openbaar vervoer voor 65+ers wordt uitgebreid. **Snelverkeer en langzaam verkeer worden gescheiden. Scooters worden van de fietspaden verbannen.**

Geen betaald parkeren op zondag voor mantelzorgers en familie van ouderen. Inkomsten uit betaald parkeren bestemmen voor veilig verkeer en parkeervoorzieningen.

ECONOMIE

- **Touringcars** worden uit het centrum geweerd.
- Toeristische vervoermiddelen zoals **bierfietsen, Segways**, helikoptervluchten, **fietstaxi's** en **sightseeing bussen** worden zoveel mogelijk teruggedrongen.
- De openbare ruimte is van ons allemaal. We accepteren daarom niet dat er zomaar illegaal **deelfietsen** worden geplaatst in de stad of dat er op andere wijze geld wordt verdiend aan onze openbare ruimte.

SCHONE LUCHT

- Al het gemotoriseerd verkeer, op straat en op het water, is in 2025 **uitstootvrij**. Er moeten daarom meer parkeerplekken met elektrisch opladers komen, bij voorkeur snelladers.
- De **maximumsnelheid in het gehele centrum wordt 30 km/u**. In de bebouwde kom gaat voor alle niet-doorgaande straten een maximumsnelheid van 30 km/u gelden. De gehele A10 krijgt, in navolging van de ring-West, een maximumsnelheid 80 km/u. Zo houden we de lucht schoner en het verkeer veiliger.

MAKKELIJK ONDERWEG -door een mooie stad-

Amsterdam is elke minuut van de dag in beweging. Fietsers, voetgangers, personenauto's, scooters, bussen, taxi's, vrachtwagens, bestelbusjes, trams en metro's, de bootjes door de grachten en de vliegtuigen in de lucht. Er komen steeds meer excentrieke vervoersmiddelen bij, zoals de elektrische fiets, de Hooverboard, de Biro en de Google Car. **Al dat verkeer doet de stad dichtslibben: de stad kan het bijna niet meer aan.**

Met name de **verkeersveiligheid** en toegankelijkheid voor kinderen, ouderen en gehandicapten heeft bijzondere aandacht nodig. En daarnaast willen we dat al die verkeersbewegingen niet langer leiden tot **onaanvaardbaar slechte lucht**.

Als er **minder auto's op straat staan, komt er ruimte** waar we met de buurt plannen voor kunnen maken. Te denken valt aan groen, fietsparkeren en speelplaatsen, bankjes en plekken om elkaar te ontmoeten: initiatieven die je plezier buiten vergroten.

- Meer woonstraten in de stad worden autovrij gemaakt om er **speel- en leefstraten (woonerf)** van te maken. Dat is geen van bovenaf opgelegd project of alleen iets van bewoners, maar een wisselwerking tussen bewoners, stad, organisaties en bedrijven.
- Wij willen **experimenteren op sommige grachten één kant autovrij** ten bate van meer groen, lopen, fietsen, fietsparkeren, en speelruimte.
- De maximumsnelheid in het hele centrum wordt **30 km/u**. In de bebouwde kom gaat voor alle niet-doorgaande straten een maximumsnelheid van 30 km/u gelden.
- Ook wordt beter gehandhaafd op het overal vrijhouden van voldoende ruimte voor scootmobielen en kinderwagens op het trottoir. **Er is een minimale doorloopruimte van 2 meter nodig**. Terrasregels moeten hierop worden afgestemd **en stoepen die smaller zijn dan 2 meter moeten geheel vrij blijven van obstakels**.

Voetganger en fietser de ruimte

Veel Amsterdamse straten, in de oude binnenstad maar ook in de 19e eeuwse wijken, zijn te nauw voor de toenemende stroom van auto's, vrachtauto's fietsers en voetgangers.

We zullen moeten kiezen en dat doen wij ook. We kiezen vóór fietsers en voetgangers. Bezoekers krijgen minder gelegenheid om met hun auto de stad in te komen. Parkeerplaatsen verdwijnen ten gunste van groen- en speelruimte.

- Er komen **meer fietsstraten** zoals de Sarphatistraat, waar de auto te gast is, niet harder mag dan 30 km/u en de hele weg eigenlijk fietspad is. In het centrum worden bijvoorbeeld de **Marnixstraat en de Utrechtsestraat** fietsstraat.
- Bij alle verkeers- en ruimtelijke plannen worden straten zo fiets- en voetgangersvriendelijk mogelijk ingericht. Op radiaalwegen als de Van Woustraat en de Admiraal de Ruyterweg krijgen fietsers en voetgangers meer ruimte. Er komt een mooie fiets- en voetgangersbrug over het IJ om Amsterdam Noord en het centrum beter te verbinden.
- Ook op de S 100 (Nassaukade, Stadhouderskade, Mauritskade) krijgt de fietser veilige brede fietspaden. Langs de Singelgracht worden de parkeerplekken opgeheven. De waterkant wordt ingericht als groene wandel- en fietspromenade. Waar genoeg ruimte is, komen plekken langs de waterkant om te recreëren.
- Er komen veilige, vrije fietspaden vanuit IJburg en Zuidoost naar het centrum.
- Fietsers die hun fiets laten registreren hebben voorrang bij overdekte en beveiligde fietsparkeergarages. Achtergelaten fietsen worden zo makkelijk gedetecteerd en afgevoerd en hergebruikt. Minder parkeerplekken voor auto's betekent meer ruimte voor fietsparkeren. Het tekort aan fietsparkeerruimte is alleen op te lossen als serieus werk wordt gemaakt van het verwijderen van ongebruikte fietsen en fietswrakken.
- **Alle OV-knooppunten worden standaard voorzien van deelfietsen.**
- De toenemende drukte leidt tot steeds meer ergernis en schrik tussen fietsers en voetgangers in onze drukke stad. Het is belangrijk dat er goede voorlichting is voor toeristen. Ook asociaal fietsgedrag van Amsterdammers proberen we te voorkomen door handhaving en een goede **campagne i.s.m. De Fietsersbond**.

De auto te gast

Automobilisten die zich binnen de stad willen verplaatsen worden **verleid de ringweg te nemen in plaats van een route dwars door de stad**. Op meer plekken in de stad komen zogeheten **knippen** zoals op de Munt, waarbij meer ruimte komt voor fietsers, voetgangers en bestemmingsverkeer en **doorgaand verkeer wordt omgeleid** via routes met een betere doorstroming.

- Bezoekers van Amsterdam worden verleid hun auto langs de A10 te parkeren en vervolgens met het openbaar vervoer de stad in te gaan. Hiertoe worden **meer transferia** gebouwd bij OV-knooppunten, met een goede verbinding met de stad. Hier zijn ook (elektrische) fietsen te huur. Natuurlijk zijn de parkeertarieven (niet-vergunningstarieven) in transferia lager dan in de stad.
- De parkeergarages binnen de stad zijn zoveel mogelijk bestemd voor bewoners met vergunning. **Het gewoon parkeren voor bezoekers wordt flink duurder en het aantal parkeerplekken op straat wordt minder**. Zo kunnen we meer van onze openbare ruimte genieten en bijvoorbeeld **onze fietsen beter stallen**.
- We stoppen met het bouwen van geldverslindende ondergrondse publieke parkeergarages in de stad.
- Autodelen wordt steeds populairder. Daarom komen er 2500 plekken bij voor deelauto's in de stad. **Scooters mogen alleen parkeren in daarvoor bestemde parkeervakken**. Via het Rijk wordt geregeld dat **Canta's en vergelijkbare voertuigen zonder invalidenvergunning niet meer op de stoep mogen parkeren**.
- **Het aantal parkeervergunningen in de binnenstad en de 19de eeuwse wijken wordt fors verminderd** in overleg met de bewoners, in ruil daarvoor volgt herinrichting van delen van de openbare ruimte, zoveel mogelijk afgestemd op de wensen van omwonenden. Bestaande vergunninghouders worden verleid om hun vergunning op te geven

voor autodelen en parkeren aan de ring. We introduceren ook **vergunningzones waar bezoekers niet en alleen bewoners kunnen parkeren**. De kraskaart voor 65plussers blijft intact.

- We vergeten niet dat sommige bewoners hun auto gewoon nodig hebben voor hun beroep of mantelzorg. Dat geldt natuurlijk ook voor bezoekende mantelzorgers of mensen met een beperking. Scholen krijgen een vergunning voor leraren die van buiten de stad komen. **Waar noodzakelijk blijft er ruimte voor de auto.**
- De vervuilende touringcars gaan nu eindelijk de stad uit. De binnenstad wordt verboden gebied voor ze. **Voortaan zet de toeristische industrie haar klanten af bij OV-knooppunten.**
- We leggen nog **meer veilige, brede fietspaden aan. Scooters en brommers gaan naar de rijweg om** onveilige situaties op fietspaden te voorkomen. Om de veiligheid van scooter- en brommerrijders te waarborgen wordt een helmplicht ingevoerd.
- De laatste **onveilige verkeerspunten** worden snel aangepakt.
- Kinderen krijgen goede **fiets- en veilig verkeer-cursussen**.
- De belangrijkste oorzaak van ongevallen is het gedrag van verkeersdeelnemers. Er komen **meer handhavers** om roekeloos rijgedrag aan te pakken en de maximumsnelheid van 30 km/uur te handhaven. Kinderen moeten veilig naar school en ouderen veilig over straat.
- **Rondom scholen** wordt extra goed gekeken hoe maatregelen kunnen worden genomen om de verkeersveiligheid te bevorderen, zoals **vrijliggende fietspaden, verkeersdrempels en een verbod op vrachtverkeer** tijdens openings- en sluitingstijden van scholen.
- **Langs de A10 komen distributiecentra**, bij voorkeur gelegen aan doorgaande vaarroutes, waar de lading overgaat op kleinere, emissieloze vrachtwagens en bestelbussen of op elektrisch aangedreven vrachtboten. Zij brengen de vracht efficiënt voor meerdere firma's door de stad.
- Bij de **bruggen in het Centrum komen laad- en losplekken** om de dwarsstraten te kunnen bedienen.
- **Pakketbezorgers gaan niet meer met busjes van deur tot deur. Ze leveren hun pakjes af bij nieuwe afhaalpunten**, die in overleg met bewoners worden bepaald. Dat kunnen winkels zijn, cafés, maar ook privépersonen die zich daarvoor aanbieden. Zo ontstaat nieuwe cohesie in wijken en buurten en verstoppen we het verkeer niet.

Partij voor de Dieren

Geen programma gevonden

De vervoersdruk in de binnenstad moet worden verminderd

Touringcars gaan naar de randen van de stad, transferpunten zorgen voor vervoer naar het centrum. Touringcars die ondanks de aanwezige transfermogelijkheden toch klanten in het centrum willen afzetten moeten een ontheffing aanvragen en daarvoor betalen. Daarbij moet het aantal rondleidingen in het centrum worden beperkt.

Fietstaxi's moeten uit het centrum worden geweerd

Een fietstaxi is een vorm van toeristisch vermaak met een onevenredig grote belasting op de smalle fietspaden en de krappe openbare ruimte.

Bierfietsen moeten in heel Amsterdam geweerd worden

De afgelopen jaren hebben uitgewezen dat **bierfietsen** veel overlast veroorzaken. Ze veroorzaken geluidsoverlast, verkeersopstoppingen en soms zelfs ongelukken. Om die reden heeft het college de bierfiets uit het centrum verboden. De VVD gaat zich inzetten om dit verbod uit te breiden en voor de hele stad te laten gelden.

De inzet van technologie en innovatie voor de beheersing van bezoekersstromen

Voorbeelden zijn **wifi-sensoren en tel-camera's om drukte te meten en bezoekers via schermen naar andere minder drukke gebieden te begeleiden**. Hiervoor kunnen de vele digitale reclameborden in de stad worden ingezet, bijvoorbeeld met actuele verkeersinformatie, wachttijden voor musea, omleidingen of mededelingen in crisissituaties.

Amsterdam groeit, er komen nieuwe banen en nieuwe huishoudens bij. Tussen nu en 2025 komen er meer dan 100.000 nieuwe Amsterdammers bij. Hierdoor zal het aantal vervoersbewegingen in onze stad met minimaal 30% toenemen. Dat zet druk op onze bewegingsvrijheid. Het is cruciaal om dit in goede banen te leiden, **waarbij de VVD gelooft in een mix van vervoersmogelijkheden waar de burger zelf keuzes in kan maken**. De VVD wil kijken naar slimme mobiliteitsoplossingen en het openbaar vervoer en fietsnetwerk blijven verbeteren om de bewegingsvrijheid van de Amsterdammer te waarborgen. Tweederde van de mensen die buiten de stad werken gebruiken de auto, mantelzorgers hebben hun auto nodig om familieleden te bezoeken, kinderen worden met de auto naar sportverenigingen gebracht.

De autorijder hoort wat de VVD betreft niet in het verdomhoekje. Voor de VVD geldt dat ook mensen die een auto nodig hebben in Amsterdam moeten kunnen wonen. **Er moet daarom voldoende parkeergelegenheid zijn, maar waar mogelijk niet in het zicht**.

De VVD blijft investeren in nieuwe parkeergarages, maar past maatwerk toe. Voor nieuwe parkeergarages hanteren we een **opheffingsnorm van 1:1** (1 in de garage is 1 op straat opheffen), **om volop ruimte op straat vrij te kunnen maken voor andere gebruikers**.

De doorstroming van het verkeer is cruciaal zowel gezien vanuit duurzaamheid als bereikbaarheid, bijvoorbeeld bij knelpunten als de Stadhouderskade. Innovatieve concepten zoals pilots met **slimme stoplichten** zorgen voor **beter doorstroming, ook voor fietsers als het regent**.

De fiets hoort bij Amsterdam. Het is een mooi, schoon en gezond vervoermiddel en de Amsterdamse fietsers verdienen in de optiek van de VVD **veilige en ruime fietspaden en voldoende stallingsmogelijkheden**. De VVD wil dat de gemeente in gesprek gaat met aanbieders van **innovatieve vervoersconcepten zoals deelfietsen** zodat deze een plek kunnen krijgen in de stad. Onze speciale aandacht gaat uit naar **veilige schoolroutes** waarbij de VVD wil onderzoeken of vrachtverkeer van deze routes kan worden geweerd.

Ook voetgangers moeten voldoende ruimte houden in onze stad. Daarom wil de VVD **de stoepen zoveel mogelijk vrijhouden van geparkeerde fietsen, scooters en andere obstakels**. De aanleg van **ondergrondse of inpandige fietsparkeergarages** kunnen hieraan bijdragen. Daar **waar mogelijk moeten stoepen worden verbreed**, want juist volle stoepen zijn een belangrijk onderdeel van de door Amsterdammers en bezoekers ervaren drukte op straat.

We zetten ons in bij de landelijke overheid om de wetgeving zodanig aan te passen dat voertuigen zoals **Canta's zonder invalidevergunning niet op de stoep mogen parkeren** maar reguliere parkeerplaatsen moeten gebruiken.

Dat betekent **meer controle en strengere sancties op opgevoerde scooters en, vanaf 2018, op scooters die illegaal rijden op het fietspad**.

Om de veiligheid van kinderen, voetgangers en fietsers te bevorderen willen we **vrachtverkeer zoveel mogelijk uit woonwijken weren**.

Verder moet er onderzoek worden gedaan naar de **plek van elektrische fietsen in het verkeer**: enerzijds zijn elektrische fietsen en bakfietsen een uitstekende manier om grotere stukken af te leggen, bijvoorbeeld voor mensen die buiten de stad werken of om kinderen naar school of sportvereniging te brengen. Aan de andere kant gaan de elektrische fietsen steeds harder en leveren ze soms een gevaar op voor de overige verkeersgebruikers en de bestuurder zelf. **De VVD pleit daarom voor onderzoek naar het gebruik van elektrische fietsen, waarbij goed wordt gekeken naar bijvoorbeeld de helmplicht of de invoering van een maximumsnelheid**

Verder wil de VVD dat er op verschillende manieren werk wordt gemaakt van **het indammen van onnodige vervoersbewegingen**, bijvoorbeeld door het grote aantal busjes in de stad te vervangen door een **centraal bezorgsysteem**. Hetzelfde geldt voor vuilophaal, waarbij we afspraken willen maken met ondernemers over **vermindering van vervoersbewegingen bij vuilophaal**. Zo nodig wordt dit gereguleerd. Beide ontwikkelingen kunnen openbaar worden aanbesteed zodat er een kostenvoordeel kan ontstaan samen met het beperken van de vervoersbewegingen.

In het **topsegment** willen we meer mogelijkheden bieden voor topwoonmilieus, voor duurdere woningen met bijbehorende voorzieningen, zoals **het loslaten van de maximumnorm van één parkeerplaats per woning**

PRIORITEITEN (MILJOENEN)	2019	2020	2021	2022
Ondernemersloketten	€ 0	€ 3	€ 5	€ 5
Extra handhavers en schoonmakers	€ 31	€47	€62	€62
Extra projecten spreiding en drukte	€25	€25	€25	€25
Uitbreiding coördinatiebureau Bibob	€ 2	€ 2	€ 2	€ 2
Live View	€ 2	€ 2	€ 2	€ 2
Uitbreiding treiteraanpak	€ 2	€ 2	€ 2	€ 2
Uitbreiding cameratoezicht en bodycams	€ 2	€ 2	€ 2	€ 2
Parkeergarages en fietsenstallingen	€ 15	€ 15	€ 15	€ 15
-50% parkeervergunning volledig elektrisch	€ 0.5	€ 0.5	€ 0.5	€ 0.5
Sloopregeling	€ 2.5	€ 2.5	€ 2.5	€ 2.5
Duurzaamheidsfonds	€ 10	€ 10	€ 10	€ 10
Toegankelijkheidsfonds	€ 2.5	€ 2.5	€ 2.5	€ 2.5
Meetbaarheid en transparantie onderwijs	€ 1.3	€ 1.3	€ 1.3	€ 1.3
Aantrekkelijk maken lerarenberoep	€ 3	€ 3	€ 3	€ 3
Totaal	€ 99	€117	€135	€135
Gesaldeerd per jaar	€121	€121	€121	€121