

9. HART VOOR VRIJHEID AMSTERDAM VERKEER EN VERVOER

Amsterdam is een unieke Wereldstad met een veelvormig en expanderend verkeers- en vervoerssysteem. Hoe verantwoord om te gaan met de schaarse ruimte in de Stad zonder te vervallen in de handhavingskramp? We streven naar een positieve groei van verkeersvoorzieningen en forse afbouw van negatieve verbodsregels en handhavingsideologie.

ALGEMEEN

1. Onderzoek gratis OV of alleen voor Stadspashouders

We onderzoeken de mogelijkheid van gratis OV in de regio Amsterdam of gratis voor lagere inkomens via de Stadspas

2. Minder verkeersborden

De wildgroei aan verkeersborden moet worden ingeperkt

FIETS

De fiets is een symbool van de wereldstad Amsterdams. De fiets is eenvoudig, efficiënt, goedkoop en gezond

3. Leve de fiets! Breid voorzieningen uit.

Amsterdam stimuleert fietsen met fietspaden, fietszones en gratis stallingen.

4. Opheffing AFAC. Stop de gemeentelijke Fietsendieven!

De Amsterdamse Fiets Afhandel Centrale (AFAC) organiseert fietsrazzia's waarin jaarlijks 50.000-80.000 worden afgevoerd naar een terrein in Amsterdam Havens West. Het geeft forse schade aan de burger, kost fors overheidsgeld en is overbodig. De AFAC schaffen we af. We stoppen met de praktijk om verkeerd geparkeerde fietsen weg te knippen. De afvaldienst beperkt zich tot het verwijderen van aantoonbare wrakken. Een gevaarlijk geparkeerde fiets op bijvoorbeeld het stations eiland kan worden verschoven of in een noodgeval met achterlating van een bericht verplaatst naar de stalling van het station, waar die zonder boete kan worden afgehaald.

5. Stimuleer Voertuigvolgsysteem (Tracking)

Fietsers zijn geregeld hun fiets kwijt, omdat ze vergeten zijn waar hij stond, omdat hij verplaatst is of door dieven of de gemeente in beslag genomen. Er bestaan goedkope tracksystemen van fietsen en auto's, waarmee men via de mobiele telefoon het verloren vervoersmiddel kan traceren. De gemeente stimuleert die systemen.

6. 10.000 den extra fietsparkeerplaatsen bij CS en andere verkeersknooppunten

Het Stations eiland is het verkeersknooppunt van de binnenstad. Het inrichten van 10.000den gratis fietsparkeer plekken op CS en andere verkeersknooppunten heeft prioriteit.

7. OV fietsen en deelfietsen

De toekomst ligt in deelfietsen voor bezoekers en toeristen. Het verhoogt de kwaliteit van het vervoer en is tegelijk ene oplossing voor de hoeveelheid fietsen in de stad

8. Scooters en E-biken

Amsterdam scheidt voorzieningen waardoor meer mensen zich kunnen vervoeren per scooter of E-bike.

BUS/TRAM/ METRO/ TREIN

9. Uitbreiding van vervoersnet en haar intensiteit.

Amsterdam moet meer voorop lopen in mobiliteit van Openbaar Vervoer. Ondanks alle kritiek heeft Amsterdam een van de beste OV netten ter wereld. Er zijn echter forse groeimogelijkheden.

10. Metrolijnen 50 en 51 doortrekken van Station Isolatorweg naar CS

De Metrolijnen 50 en 51 eindigen nu abrupt bij Isolatorweg (nabij Station Sloterdijk). Ze worden parallel of mogelijk over de treinrails doorgetrokken naar het CS waarmee een ringlijn ontstaat.

11. Schiphollijn heeft geen prioriteit

Schiphol is met de trein, bus, auto en taxi uitstekend bereikbaar. Er is een plan van 3 miljard om de NZ lijn Metrolijn naar Schiphol door te trekken. Mede gezien de astronomische kosten heeft dit plan helemaal geen prioriteit.

12. Nachtnet met trein en bus/tram.

Het Amsterdams nachtnet voor trein, metro, tram en bus, toegespitst op de eerste uren van de nacht na 24.00 wordt fors uitgebreid.

13. OV Heropening Oost-West doorgangen op de Dam

In de huidige situatie bestaat er een NZ verkeer barrière door het Stadshart vn CS tot Herengracht-Zuid. We heropenen de Oost-West doorgangen rond het Paleis op de Dam voor trams en taxis.

14. Stations worden communicatieknooppunten.

Trein- en busreizen wordt aantrekkelijker door stations voorzieningen en bereikbaarheid. Bij treinstations komen meer mogelijkheden met fietsstallingen, autoparkeerplaatsen en winkel en restaurantmogelijkheden. Voor het miljardenproject A10 Zuidas ondertunneling en verbreding zie hoofdstuk Bouwen.

TAXI

15. Taxi goedkoper en gangbaarder. De liberalisering van de taxiwet heeft wel meer taxichauffeurs geschapen maar geen lagere prijzen en te beperkte groei van het taxigebruik. We moeten meer taxi rijden tegen lagere prijs. Het moet in de steden normaal worden om taxi's aan te houden of met moderne communicatiemiddelen te verbinden. Taxi-stops verliezen hun monopolie en ondersteunen bedrijven die op prijs willen concurreren.

16. Eenvoudige en goedkope vergunningsverlening op basis van rijbewijs, communiceren in het Nederlands, redelijke auto en redelijke stratenkennis.

17. Vast prijs/ Km systeem.

De klant kan rekenen op een met er met vast Km/ prijs systeem, een redelijk auto, met Nederlands sprekende chauffeur met redelijk kennis van de stad

18. Een Nederlands app systeem of Uber legaliseren.

We streven naar een Nederlands of Amsterdams App systeem App systemen die willen rijden op een op een vaste prijsafpraak worden toegelaten

WATERVERVOER

19. Gratis veerboten

Veerboten over het IJ blijven gratis en worden waar mogelijk uitgebreid

20. Gebruik de Amsterdamse Waterwegen!

De waterwegen bieden ongekende mogelijkheden voor hoogwaardig pakjesvervoer en plezierige groei van pleziervaart en reguleren OV- infrastructuur

21. Construeer Waterbuslijnen. Als eerste stellen wij voor een waterbus cirkellijn langs de volgende route: CS (Achterkant)- Prinsengracht- Amstel- Zwanenburgwal- Oude Haven- IJ- CS.

22. Plezierbootjes

Er komen meer mogelijkheden voor plezierbootjes om aan te leggen

AUTO

Amsterdam is een monumentale wereldstad met schaarse ruimte en dat betekent dat een autoluwe stad onafwendbaar is. De auto biedt echter voor veel mensen een dierbare vrijheid en voor velen is dat een belangrijk deel van hun bestaan.. De auto neemt veel schaarse en dure ruimte in. De auto heeft forse kosten en stoot fors CO2 uit. We willen mensen de vrijheid van de (elektrische) auto gunnen, maar ze gelijk de werkelijke prijs met haar externe kosten doorrekenen. Hoe gaan we dit doen?

23. Elektrificatie van het vervoerssysteem

Amsterdam scheidt voorwaarden om de elektrificatie van het vervoerssysteem in auto en openbaar vervoer te bevorderen

24. Uitbreiding Oplaadpalen.

In principe dienen in de toekomst steeds meer parkeerplaatsen laadpunten te krijgen en kan men ook vanuit kantoren, bedrijven of woonhuizen opladen

25. Van Witkar naar Autodeel initiatieven

Ex-provo en Amsterdammer Luud Schimmelpenninck nam in de jaren 80 het initiatief tot de Witkar. Het initiatief kon toen niet overleven, maar heeft met de expansie van het digitale tijdperk grote perspectieven gekregen. We zijn positief over de initiatieven van autodelen als Share Now (Car to go) en Greenwheels, Met name de Share groep heeft toekomst met haar kleine op de stad ingerichte elektrische Smart auto's.

26. Gemeente stimuleert vaste reisvergoeding voor werkenden per werkdag.

De huidige vergoedingsvorm per km van het woon-werkverkeer is een auto stimulerende subsidie van werkgever en overheid. Werknemers ver weg kosten de werkgever meer dan werknemers dichtbij. Het systeem veroorzaakt bovendien filevorming en onnodige CO2 uitstoot. Het systeem maakt het zelfs voordelig om verder van je werk te wonen.

Wij pleiten voor een reisvergoedingssysteem waarbij iedere werk- of opdrachtnemer hetzelfde vervoersbedrag per dag krijgt. Bij € 10,- per en 200 dagen in de reisvergoeding dus € 2000,- belastingvrij per jaar. Het risico om goedkoop op het werk te verschijnen ligt daarmee bij de werk-of opdrachtnemer. Het reisvergoedingssysteem belooft fietsen en lopen naar het werk.

Werkenden in dezelfde woonregio komen met de vergoeding redelijk uit..

Werkenden buiten de woonregio moeten geld bijleggen. Het systeem leidt tot forse besparingen in het woon-werkverkeer.

PARKEREN

27. Geef historisch Amsterdam de ruimte. Parkeren ondergronds

Mensen in de stad en Auto's onder de grond of onder het water. In het centrum en de wijken daarom heen verdwijnt de geparkeerde auto nog meer uit het stadsbeeld en streven we naar fors meer ondergrondse parkeergarages en een uitgebreider vergunningen/abonnementstelsel voor bewoners en werkenden..

28. Goede bereikbaarheid en stopmogelijkheden. Fors meer ondergrondse parkeergarages.

Het Amsterdam van de toekomst zijn er goede afvoermogelijkheden en veel stop en korte (max 1 uur) parkeermogelijkheden. Langer parkeren is in het centrum en de wijken daarom heen in een netwerk van ondergrondse parkeergarages .We onderzoeken verplaatsingsopties van parkeren op de Gracht naar een doorlopende parkeergarage onder de Singel

29. P&R bij de Stations aan de Stadsrand uitbreiden

Er zijn nog veel uitbreidingsopties van parkeergelegenheid bij Stations aan de Ring en buitenwijken.

30. Betaald parkeren alleen waar het moet!

Betaald parkeren heeft zich als een olievlek over het land verspreid en de tarieven zijn in korte tijd fors gestegen. In Amsterdam is de parkeerprijs op dit moment een van de hoogste ter wereld. Fors hoger bijvoorbeeld dan Monaco, de schatrijke stadstaat met de minimale publieke ruimte. Betaald parkeren alleen voor de binnenstad en tegen lagere tarieven in de directe omgeving . De buitenwijken gaan terug naar vrij parkeren.

31. Parkeerboetes minder en fors lager

Hoeveelheid en tarief van de parkeerboetes gaat fors omlaag. Rekkelijk gedoogbeleid Wegslepen naar Zuid= Oost of afgeschaft. Het verplaatsen van een auto gebeurt alleen bij een evident gevaarlijke situatie. Er wordt eerst getracht contact op te nemen met de eigenaar. In noodgevallen wordt de auto vlakbij de locatie neergezet .

32. Snelheidsboetes fors omlaag

Autobezitters betalen een forse, maar eerlijke prijs voor hun auto. Wij doen niet mee aan frustratieverhoging en moralistisch strafbeleid. Minder flitspalen, waarschuwingen voor flitspalen en ruimere flitsmarge. Wij pleiten voor een rekkelijk gedoogbeleid.

33. Geen commerciële boete-bedrijven. De overheid sanctioneert middels politie.

In een rechtsstaat is het opleggen van een strafrechtelijke boete voorbehouden aan de overheid en niet aan een belanghebbend commercieel bedrijf. Dit soort commerciële toezichthoudende bedrijven, maar ook de BOAs worden afgeschaft. Het systeem dat toezichthouders hun boete-targets moeten halen schept eigenbelang binnen het strafregime en wordt met kracht bestreden. De overheid sanctioneert middels (verkeers)politie.

34. Onterechte boete is schadevergoeding.

Bij een ontorechte boete betaalt de overheid de gedupeerde burger niet alleen de boete terug, maar tevens hetzelfde bedrag als schadevergoeding. De verbalisant krijgt een aantekening in zijn register.

VLIEGVERKEER

35. Schiphol blijft internationaal knooppunt. Amsterdam heeft met Schiphol de 3^e luchthaven van Europa en een van de top luchthavens van de wereld binnen haar grenzen. Het maakt Amsterdam aantrekkelijk tot mondiale vestigingsstad van internationale bedrijven en instellingen. Het maakt Amsterdam een aantrekkelijke stad om in te wonen en te bezoeken. Schiphol zelf is met 40,000 banen een knooppunt van werkgelegenheid en economische activiteit.

36. Groentax en CO2 tax in het vliegverkeer.

Vliegen is zeer energie-intensief, vervuilend en heeft veel CO2 uitstoot. Gezien de internationale concurrentie in de luchtvaart dient Groentax in het vliegverkeer in Europees of liever mondiaal verband geregeld te worden.

37. Geluidsoverlast Schiphol

De toekomst ligt in stillere vliegtuigen en betere isolatie van getroffen woningen en bedrijven

VERVOER

38. Pakketvervoer. Briefverkeer, folders en berichtenverkeer zijn grotendeels gedigitaliseerd, maar Pakjesvervoer heeft de toekomst. Daarvoor zijn distributiecentra nodig, Wijkcentra nemen daarin een plaats in.