

## **6 BETERE MOBILITEIT**

### ***Prioriteit voor de fiets, alternatieven voor de auto en schoon vervoer***

*De afwikkeling van het verkeer in de binnenstad – lopend, per fiets, openbaar vervoer of auto – kan beter. D66 vindt dat wie dat wil de auto moet kunnen gebruiken. Om de binnenstad bereikbaar te houden en te zorgen voor schone lucht heeft beperkt gebruik van de auto de voorkeur. D66 stimuleert de fiets en het openbaar vervoer; vaak de meest efficiënte vervoermiddelen.*

Ongeveer eenderde van de binnenstadbewoners heeft een auto. De parkeerdruk is op gemiddelde werkdagen hoog en bewoners vinden de parkeervoorzieningen in hun buurt veelal onder de maat. Er zijn veel gevaarlijke kruisingen en daar vallen de meeste verkeersslachtoffers ten opzichte van de rest van de stad; in 2007 gebeurden in het centrum 285 verkeersongevallen met slachtoffers. Het veranderende vervoersgebruik in de binnenstad verdient meer aandacht. Om de binnenstad én omliggende stadsdelen veilig bereikbaar te houden moeten de stadsdelen een gezamenlijke visie ontwikkelen.

#### *Gemengd gebruik (shared spaces)*

De straten in de binnenstad zijn te smal voor aparte stroken voor elk soort vervoermiddel. Bij herprofileringen willen we dan ook niet per se aparte stroken voor fietsers en auto's of eenrichtingsverkeer en vrije trambanen. D66 wil een proef bij enkele straten of pleinen met zogeheten *shared spaces*: meervoudig ruimtegebruik waarin de absolute scheidslijn tussen deze stroken verdwijnt. Dat kan alleen als iedereen zich aan maximale snelheden houdt. Daarvoor moeten obstakels worden aangebracht. Locaties voor een proef kunnen zijn: de zuidkant van het Frederiksplein, Utrechtsestraat en Roetersstraat.

#### **Prioriteit voor de fiets**

D66 wil meer ruimte voor voetgangers, minder validen en spelende kinderen. Voor fietsers wordt doorstroming steeds belangrijker, met name tijdens de spits. Daarom willen we de hoofdfietsroutes verbeteren, onder meer door fietspaden te verbreden en te egaliseren. Op brede straten en pleinen die zich niet lenen voor gemengd gebruik moeten aan beide zijden tweerichtingsfietspaden komen. Bij kruisingen zijn aftellertjes nodig. Verkeerslichten die reageren op detectie in het wegdek signaleren fietsers soms niet goed; deze moeten beter worden afgesteld.

Er is meer openbare stallingruimte voor fietsen nodig. D66 wil extra plaatsen realiseren waar de ruimte beschikbaar is, zoals op straathoeken. En er moeten meer bewaakte fietsstallingen komen. Ook willen we meer fietsparkeervakken, voor een rustiger straatbeeld. Daarnaast moet de handhaving op verkeerd gestalde fietsen redelijker worden, zeker wanneer er (te) weinig rekken in de buurt zijn.

#### **Slim openbaar vervoer**

D66 stimuleert het gebruik van het openbaar vervoer. We willen goed bereikbare en verlichte haltes. Wij zijn er voor dat bij metrohaltes al bij de ingang de vertrektijden zichtbaar zijn. Voor goede ov-verbindingen met de rest van de stad is nauw overleg met de Centrale stad nodig. We willen de Stop/Go (de Opstapper) behouden en uitbreiden. We stimuleren (openbaar) vervoer over water en verhuur van (schone) boten, willen goede op- en afstapvoorzieningen en de mogelijkheden voor 'kortparkeren' voor boten uitbreiden. Naar analogie van het succesvolle 'autodate' wil D66 zo snel mogelijk een onderzoek naar de mogelijkheden van *bootdate* met schone bootjes.

#### **Efficiënt en veilig autoverkeer**

Bereikbaarheid is noodzakelijk voor de lokale economie en bewoners en ondernemers moeten parkeermogelijkheid hebben. D66 wil (gedurende bepaalde perioden) straten autovrij maken waar auto's onhandig zijn, zoals de Zeedijk, de Haarlemmerstraat, de Warmoesstraat en de Reguliersdwarsstraat (uitgezonderd laden en lossen). Wel willen we meer laad- en losplaatsen. Wij zijn alleen voor autovrije zondagen als die samenvallen met grootschalige evenementen waardoor toch al een deel van de binnenstad wordt afgesloten voor het autoverkeer.

Met het oog op de veiligheid wil D66 uiteindelijk een dertigkilometerzone in het gehele stadsdeel, met uitzondering van enkele doorgaande routes. Specifieke aandacht is nodig voor gevaarlijke kruispunten en routes naar scholen. Samen met scholen en ouders willen we onderzoeken of we voor de hele binnenstad klaarovers kunnen financieren. We willen zo veel mogelijk aftellers bij de verkeerslichten voor de doorstroming en energiebesparing.

### *Parkeren*

D66 wil bestaande parkeergarages behouden en meer parkeergarages aanleggen, bij voorkeur ondergronds, met goede aansluiting op openbaar vervoer, bijvoorbeeld onder de Singelgracht. Dit vraagt nauw overleg met de Centrale stad en aangrenzende stadsdelen. Tot die tijd moeten er per saldo geen parkeerplaatsen worden opgeheven en moet het stadsdeel tijdelijke oplossingen bieden door bijvoorbeeld subsidie op autodelen, bootdelen en pendeldiensten naar verder gelegen parkeerterreinen. Parkeren in garages moet iets goedkoper worden dan op straat. Om bewonersparkeerplaatsen te garanderen kunnen de tarieven daarvoor eventueel omhoog. D66 wil de wachttijd voor parkeervergunningen terugbrengen tot maximaal een jaar, en mensen stimuleren alternatieve vervoersvormen uit te proberen door ze vijf jaar in de gelegenheid te stellen hun vergunning terug te krijgen. Daarnaast moet het aantal kortparkeerplaatsen (maximaal één of twee uur) worden uitgebreid. En: het moet mogelijk worden parkeervergunningen voor korte periodes eenvoudig om te zetten in bijvoorbeeld leenauto's van garages, en er moet een goed systeem komen voor dagkaarten voor toeristen, bijvoorbeeld via hotelbalies. Buiten de stad moet elektronisch worden aangegeven waar vrije parkeerplaatsen zijn, en of er een sneller alternatief is. Het streven is schone auto's voorrang te geven bij het parkeren en het verkrijgen van parkeervergunningen. Op termijn, en als er voldoende parkeergarages zijn, is D66 er voor een groot gedeelte van de parkeerplekken op straat te reserveren voor vergunninghouders, zodat iedereen in de omgeving van zijn huis kan parkeren, en mensen van buiten het stadsdeel in garages te laten parkeren.

### **Schoon vrachtvervoer**

D66 wil minder zwaar vrachtverkeer in de binnenstad omdat dit schade veroorzaakt en vooral voor fietsers een groot veiligheidsrisico is. Het is nu al beperkt tot de zogeheten 7,5-tonsroute van hoofdwegen, maar kan daarvan nog eenvoudig een ontheffing krijgen. D66 wil deze ontheffingen beperken tot incidenteel groot transport. Reguliere vervoerders moeten worden gestimuleerd over te stappen op kleinere of elektrische voertuigen. We steunen dan ook (ondernemers)initiatieven voor een stadsdistributienetwerk met kleinere en schonere (elektrische) voertuigen, bijvoorbeeld in het 1012-gebied.

### **Slimme taxi's**

Amsterdamse taxi's zijn duur en het systeem is nog steeds niet klantvriendelijk. De meeste klanten willen gewoon veilig en snel van A naar B worden gereden door een vriendelijke chauffeur. Om te zorgen voor een betaalbaar alternatief voor iedereen, wil D66 op gunstige locaties standplaatsen voor kleinschalige, energiezuinige en schone taxi-initiatieven zoals fietsriksja's, (elektrische) tuktuks, motortaxi's en *clean cabs*. Voor reguliere taxi's willen we samen met de Centrale stad harde voorwaarden stellen aan het gebruik *alle* standplaatsen (en niet alleen bij het Centraal Station), zodat daar alleen goed gekwalificeerde chauffeurs staan.

### **Anders? JA!**

- prioriteit voor de fiets door betere fietspaden, aftellertjes en meer stallingsruimte;
- dertigkilometerzones voor bereikbaarheid én veiligheid;
- een per saldo gelijkblijvend aantal parkeerplaatsen;
- nieuwe parkeergarages;
- schoner vrachtverkeer;
- kleine, schone taxi's en regulering van *alle* standplaatsen;
- *bootdaten* en openbaar vervoer over water.