

4 Bereikbaarheid als noodzaak voor een levende stad

4.1 Algemeen

Wil de stad voor bezoekers, werknemers, werkgevers en bewoners aantrekkelijk zijn, dan is een goede bereikbaarheid essentieel. Iedereen kiest het vervoermiddel waarmee hij of zij zich wil voortbewegen.

Snel en geriefelijk vervoer geldt, wat D66 betreft, voor iedereen: inwoners, gasten, toeristen, jongeren, ouderen en mensen met een (fysieke) beperking.

Bij het streven naar snel vervoer is het wel noodzakelijk zo veel mogelijk rekening te houden met andere belangen, zoals het verminderen van de vervuiling.

4.2 Fietsen

De fiets is hét vervoermiddel in West. D66 wil voldoende ruimte voor de fiets in het verkeer, doorgaande fietsroutes van hoge kwaliteit, goede bestrating en het opvullen van de ontbrekende schakels in het fietsroutenetwerk. Het massale fietsgebruik brengt net als de auto parkeerproblemen met zich mee. Het stadsdeel zal zorgen voor fietsenrekken waar daar behoefte aan is.

D66 wil:

- Méér ruimte op straat voor voetgangers, gehandicapten en kinderen. Bij het afstellen van verkeerslichten wordt rekening gehouden met de voetgangersstromen.
- Betere en voldoende mogelijkheden om de fiets te stallen (stallingen en rekken).
- Vrije fietsstroken waar mogelijk om de verkeersveiligheid te verbeteren.
- Aftelstoplichten waar mogelijk om de verkeersveiligheid te verbeteren.
- Bij regen moeten de stoplichten voor de fietsers eerder op groen springen.

- Verwijderen van fietswrakken en weesfietsen.

4.3 Openbaar vervoer

Voor korte afstanden is de fiets het ideaal vervoermiddel. Voor middellange afstanden pakken bewoners sneller de auto, mede doordat het openbaar vervoer in stadsdeel West niet in alle opzichten ideaal of geriefelijk is. Zo zijn de verbindingen en de toegankelijkheid in stadsdeel West niet altijd optimaal. Het openbaar vervoer is een verantwoordelijkheid van de metropoolregio Amsterdam of de centrale stad. Toch kan het stadsdeel in sommige opzichten het openbaar vervoer stimuleren.

D66 wil:

- Goed toegankelijke haltes, juist voor mensen met beperkingen.
- Streven naar goede verbindingen binnen het stadsdeel naar openbaar vervoerknooppunten, ook 's nachts, ook naar Schiphol.
- Vrije trambanen waar mogelijk.
- Tijdinformatieborden bij haltes waar mogelijk.
- Beter speciaal openbaar vervoer voor mensen met een beperking.
- Het sluiten van de metro ringlijn, zodat de metro in West direct aansluit op het centraal station.

4.4 Autoverkeer

Het verkeersbeleid van Amsterdam was lange tijd vooral gericht op het terugdringen van de auto. Dat beleid heeft gewerkt: het autoverkeer is in de afgelopen jaren fors afgenomen. D66 is daar blij mee, maar streeft niet naar een verdere afname. Bewoners en ondernemers in West moeten de mogelijkheid hebben een auto te bezitten en te parkeren.

Het elektrische autoverkeer in West moet worden ondersteund. Verschillende oplaadpunten voor elektrische auto's moeten volgens D66 in het stadsdeel worden gerealiseerd.

4.5 Parkeren

D66 wil de wachttijd voor een parkeervergunning naar maximaal een jaar terugbrengen. Daartoe komen er parkeergarages voor vergunninghouders en bezoekers. Zolang die er niet zijn worden er in de volgende Raadsperiode per saldo geen parkeerplaatsen opgeheven.

De hoogte van de parkeertarieven maakt het mogelijk de nieuwe parkeergarages voor bewoners en ondernemers kostendekkend te bouwen en te exploiteren. Verdere verhoging acht D66 onwenselijk. De bouw van kleinschalige garages zal worden gestimuleerd. Op deze wijze kan aan de behoefte aan parkeerruimte tegemoet worden gekomen, terwijl tegelijkertijd auto's minder ruimte op straat innemen.

Een dergelijk beleid is niet alleen goed voor de mensen die nu, soms jarenlang, op een parkeervergunning wachten. Het zal ook een positieve invloed hebben op de samenstelling van de bevolking. Immers, juist de middengroepen met een baan en/of een gezin hebben nu te lijden onder de lange wachttijden.

D66 vindt dat het stadsdeel de ontwikkeling en exploitatie van (ondergrondse) parkeergarages niet zelf ter hand moet nemen. D66 vindt dat het beheer van de garages beter door de markt kan worden gedaan.

4.6 Milieu en vervoer

Streven naar beperking van de verkeersdruk en milieuoverlast in overbelaste straten als de Haarlemmerweg, Overtoom en Jan van Galenstraat.

D66 wil:

- Per saldo geen opheffing parkeerplaatsen.
- Geen verhoging van de parkeertarieven.
- Bouw parkeergarages.
- Het stimuleren van autodata. Het aantal autodeelparkeerplaatsen dient te worden vergroot.