

Voor een betaalbaar, bewoonbaar en betrouwbaar
Amsterdam

HOE KAN HET BETER?



**Amsterdamse Woon en
Erfpachtpartij**

Inleiding

Wij vinden erfpacht belangrijk. Zó belangrijk dat erfpacht in onze naam staat, omdat wij ervan overtuigd zijn dat het nieuwe erfpachtsysteem niet klopt.

Maar de Amsterdamse Woon en Erfpachtpartij wil meer dingen aanpakken. Wij vinden dat Amsterdam een betaalbare, bewoonbare en betrouwbare stad moet zijn. Wij zijn daarbij niet links of rechts, wij zijn gewoon bewoners.

Wij vinden dat alle Amsterdammers hun hele leven in Amsterdam moeten kunnen blijven wonen, in een schone, veilige en warme stad. Amsterdam moet een stad zijn voor iedereen: voor de verpleegster, de banketbakker, de advocaat, jonge mensen, oude mensen. Een echte gemengde stad. Een stad waar iedereen zichzelf mag zijn en niemand zich onveilig voelt. Waar bewoners voor elkaar zorgen en op elkaar letten.

Iedereen moet in Amsterdam kunnen wonen: de verpleegster, de banketbakker, de advocaat, jonge mensen, oude mensen.

Democratie

Bewoners moeten in Amsterdam centraal staan. Zonder bewoners is er geen stad.

Als bewoners participeren in het beleid moeten ze daarin serieus worden genomen. Nu zijn participatiebijeenkomsten nog veel te vaak bijeenkomsten waar bewoners even iets mogen zeggen zonder dat er echt naar ze wordt geluisterd. Inspraakreacties worden nu vrijwel standaard afgedaan met 1 zin: “Wij zien het anders”. Dit is onacceptabel. Bewoners worden hierbij niet serieus genomen. Bij participatie moet gelden: afspraak is afspraak en inspraak is inspraak. De gemeentelijke ombudsman zal dit regelmatig moeten toetsen.

In 2017 is een nieuw bestuurlijk stelsel bedacht, waarbij voor de stadsdelen door het College van Burgemeester en Wethouders beroepsbestuurders worden aangesteld met daarnaast voor 22 wijken adviesraden zonder bevoegdheden. Deze beslissing moet worden teruggedraaid. Wij willen een stelsel waarin bewoners beter vertegenwoordigd zijn. Door het College aangestelde beroepsbestuurders voor de stadsdelen vinden wij geen goed idee. Adviesraden zonder bevoegdheden zijn papieren tijgers.

Bij alle beleidsaanpassingen moet rekening worden gehouden met de belangen van bewoners, daarom willen wij bij beleidsaanpassingen een verplichte bewoner-effectrapportage.

Het zal u niet verbazen dat wij vinden dat het raadgevend referendum op gemeentepolitiek moet blijven.

Afspraak is afspraak en inspraak is inspraak

Parkeren

Parkeren is verbonden aan wonen. Wij willen dat bewoners met hun auto bij hun huis kunnen komen en daar kunnen parkeren. Bij voorkeur in een parkeergarage, maar als dat te ver weg is gewoon op straat. De parkeervergunning moet voor bewoners betaalbaar blijven. Bewoners zijn geen melkkoe.

Wie komt winkelen in Amsterdam of wie een museum bezoekt of gaat stappen moet bij voorkeur met het openbaar vervoer naar Amsterdam komen. Wie toch met de auto komt parkeert aan de rand van de stad en gaat met goede openbaar vervoer verbindingen verder.

Eenzaamheid is een belangrijk probleem in Amsterdam, daarom willen we bezoek van de Amsterdammer niet ontmoedigen door ingewikkelde of dure parkeerregelingen. Bezoek van bewoners mag voor een redelijk bedrag in de buurt parkeren. Dit is bijvoorbeeld van belang voor familiebezoek, mantelzorgers en voor mensen die werkzaamheden komen verrichten (een aannemer of een schilder bijvoorbeeld).

In wijken met een hoge parkeerdruk of verkeersdruk kan bewonersparkeren worden ingesteld.

Veel parkeergarages staan nu gedeeltelijk leeg omdat ze te duur zijn of omdat onbekend is waar de lege plekken zijn. De gemeente moet hierover afspraken maken met de exploitanten. Bijvoorbeeld met apps die ongebruikte particuliere parkeerplekken kunnen ontsluiten. Parkeergarages moeten opengesteld worden voor vergunninghouders zonder extra kosten.

Als aanvullende maatregel om parkeerplaatsen voor bewoners te maken kan gedacht worden aan automatische minigarages. Deze garages met tot 50 ondergrondse parkeerplekken kunnen op kleine oppervlakte worden aangelegd. Betrokken bewoners zijn vaak tegen parkeergarages omdat dit plaatselijk tot meer verkeer, uitlaatgassen en overlast leidt en pleinen vaak jaren veranderen in bouwputten. Deze minigarages zijn recht-toe-recht-aan standaard ondergrondse betonnen bakken die snel worden geplaatst. Door de kleine schaal leiden ze niet tot overlast en binnen de garage doet een robot het werk waardoor er geen uitlaatgassen zijn. De standaardcomponenten en indeling maken het goedkoop en

beperken de risico's van kostenoverschrijdingen. Bewoners hoeven minder ver te lopen door de minigarages over de buurt te verspreiden en de auto's staan veilig en droog.

Betaalbaar parkeren voor bewoners en hun bezoek

Toerisme

Het is druk in de stad, soms te druk. Amsterdam ontvangt jaarlijks 17 miljoen bezoekers, die onze mooie stad komen bekijken. Op dit moment heeft Amsterdam 70.000 Airbnb bedden en meer dan 30.000 hotelkamers. Leuk voor de toeristen, maar daar kunnen vaak ook Amsterdammers slapen. Het is te gek dat woningen worden verkocht voor verhuur aan toeristen terwijl Amsterdammers nergens kunnen wonen. Dat moet anders.

Amsterdammers die een kamer willen verhuren om iets bij te verdienen moeten dat natuurlijk kunnen blijven doen. Maar wij verzetten ons tegen bedrijven die Amsterdamse woningen exploiteren voor toeristen. Woningen zijn er om in te wonen, Amsterdam moet bewoonbaar blijven. Wij stellen voor om een registratienummer verplicht te stellen op verhuursites, zodat te traceren is wie de verhuurder is. Nu worden veel woningen verhuurd onder een valse naam met van internet geplukte foto's. En o ja: als er afspraken worden gemaakt met organisaties als Booking.com of Airbnb, moeten deze afspraken wel worden gehandhaafd.

In 2017 groeide het toerisme met 10%, als die groei zich doorzet betekent dit een verdubbeling (!) van het aantal toeristen in 7 jaar tijd. De actieve marketing van het toerisme via IAmsterdam moet daarom per direct stoppen. Toeristen mogen van ons meebetalen aan het gebruik van de stad. Net als andere partijen vinden wij dus dat de toeristenbelasting omhoog mag voor alle toeristen die in Amsterdam verblijven.

Woningen zijn om in te wonen

Brug over het IJ

Er zijn plannen voor een brug over het IJ. Deze Javabrug voor fietsers en voetgangers staat in de zomer een groot deel van de tijd open omdat de brug onderdeel is van de staande-masten-route. Dan heb je er dus niet zo veel aan, als je telkens een kwartier moet wachten tot de scheepvaart voorbij is. De brug komt op een onhandige plek, bij Java-eiland en niet bij het Centraal Station waar de

behoefte het grootst is. En de Passenger Terminal voor cruiseschepen zou voor veel geld moeten verhuizen om een brug mogelijk te maken. Bovendien is het geld weggegooid omdat het Rijk meebetaalt aan een tunnel en niet aan een brug. Daarom willen wij dat er een tunnel komt. Een tunnel is goedkoper in aanleg en in onderhoud. Daarbij is een tunnel zelden gesloten. Er is dan natuurlijk wel aandacht nodig voor de sociale veiligheid. De tunnel moet door iedereen overdag en 's nachts veilig gebruikt kunnen worden.

Een stoeltjeslift vinden wij onzinnig. Amsterdam is geen pretpark. Zo'n lift zou maar een beperkte capaciteit hebben en bij wind onbruikbaar zijn.

Er moet serieus worden onderzocht of de IJtunnel ook geschikt gemaakt kan worden voor fietsers. Het is nu al geregeld dat fietsers gebruik kunnen maken van de IJtunnel als de ponten niet varen vanwege een staking van het GVB. Dus het is technisch mogelijk.

Geen sprong over het IJ maar een duik onder het IJ

Vuilnis

Het schoonhouden van de stad is een van de kerntaken van de gemeente. Hierop kan niet bezuinigd worden. Wij willen meer handhaving op het achterlaten van vuilnis in de openbare ruimte.

Naast vuilcontainers staan veel dozen van internetbestellingen. Wij willen dat bewoners deze verpakkingen weer mee kunnen geven aan de bezorgers, de busjes rijden toch al door de straat. En het sluit aan bij het principe "de vervuiler betaalt", in dit geval de internetwinkels.

Het is onzinnig dat de gemeente telkens extra ritten maakt om verkeerd aangeboden vuilnis op te halen na melding van een buurtbewoner zonder de dader daarop aan te spreken. Wij willen een "UberTrash". Als het grofvuil maar eens in de week wordt opgehaald staat het grofvuil soms lang in de weg. Via een "Mijn Amsterdam" app laat je je grofvuil ophalen en reken je de kosten af.

Het verder scheiden van afvalstromen en het laten betalen voor de hoeveelheid afval die wordt weggegooid zijn goede voorstellen om het milieu te beschermen. Maar dit is in Amsterdam niet haalbaar: de woningen zijn te klein om afval goed te scheiden en betalen voor weggegooid afval zal leiden tot meer afval in de openbare ruimte en hogere handhavingskosten. Regels zonder handhaving zijn zinloos.

Er moet op korte termijn extra personeel komen op de werkvloer bij de gemeentereiniging. Dat zijn de mensen die het werk doen. Daar kan niet op bezuinigd worden. Een schone stad maakt Amsterdam bewoonbaar.

Een schone en veilige stad en onderwijs is core business voor een gemeente. Natuurlijk moet dat goed geregeld zijn.

Verkeer

De fiets is een belangrijk vervoermiddel voor bewoners. Fietsen is in Amsterdam op dit moment helaas niet altijd even veilig. Fietsers maken het grootste deel uit van het aantal ernstig verkeersgewonden. Tussen 2000 en 2011 was 44% van de bijna 1000 ernstig verkeersgewonden dat in ziekenhuizen in Amsterdam werd behandeld fietser (SWOV, 2014C).

Verkeersstromen moeten beter op elkaar afgestemd worden. Wij vinden dat er bredere vrij-liggende fietspaden moeten komen en dat iedereen veilig moet kunnen fietsen. Als in knelpuntstraten aan één kant de parkeerplekken verdwijnen, kunnen de fietspaden aan beide zijden al één meter breder worden. De capaciteit, de fietsveiligheid, het gemak en de doorstromingsnelheid zullen toenemen.

Amsterdam kent nog een aantal gevaarlijke kruispunten, de zogenaamde “black spots”. Bewoners trekken vaak al jaren aan de bel bij de gemeente. Deze kruispunten moeten op korte termijn veilig gemaakt worden.

Er zijn veel scooters in de stad. Binnenkort worden vervuilende scooters geweerd. Maar ook schone scooters hebben een maximumsnelheid, dit moet gehandhaafd worden. En wij willen aparte rijstroken voor scooters en elektrische fietsen waar dit mogelijk is.

Elektrische scooters zijn de toekomst. Ze stoten geen vuile kankerverwekkende stoffen uit en verstoren de nachtrust van bewoners niet. De goedkoopste elektrische scooters zijn vergelijkbaar in prijs met benzinescooters. Elektriciteit is veel goedkoper dan benzine en geeft ook minder onderhoud, waardoor de kosten per kilometer lager zijn. Er zijn echter nog wel te weinig laadpalen, AWEV wil in elke straat lantarenpalen voorzien van laadpunten. Scooters en snorfietsen die op benzine rijden willen we voor 2025 de stad uit, eventueel via een slooppremie.

Voor een groep bewoners zal de zekerheid van een altijd beschikbare deelauto reden zijn om afstand te doen van hun eigen auto. Alleen hierdoor al ontstaat veel ruimte. Met deelauto's geldt hetzelfde als vroeger met de TV-kabelnetten. Pas als

ze er zijn stappen mensen over. De gemeente moet deelauto's aanjagen. In knelpuntstraten wil de AWEF 10 deelauto's per 100 woningen.

***De fiets is een belangrijk vervoermiddel voor Amsterdammers.
Fietsen moet veilig zijn.***

Onderwijs

De loting voor middelbare scholen levert voor zowel ouders als kinderen veel spanningen op. We moeten kijken of hier betere oplossingen zijn. In ieder geval zou de druk op de meest populaire scholen verminderd moeten worden door het oprichten van 1 of 2 kleinere categorale scholen. Een school voor Atheneum en een school voor Havo zou de druk al flink doen afnemen.

Wij vinden dat ieder kind in de top 3 van zijn of haar keuze terecht moet kunnen. Het lotingssysteem zal daarop worden aangepast.

Alle kinderen moeten gelijke kansen krijgen, kinderen die extra begeleiding nodig hebben, maar ook kinderen met een goede Cito-toets moeten een plek vinden op een school passend bij hun niveau.

Leerlingen uit de randgemeenten bezoeken scholen in Amsterdam. Zij zijn hier vanzelfsprekend welkom. Maar wij vinden dat de populaire Amsterdamse scholen niet actief op zoek moeten gaan naar leerlingen in de randgemeenten.

Wij moedigen aan dat kinderen op de fiets naar school gaan. Dat kan niet als ze dagelijks lange afstanden dwars door de stad moeten afleggen om op school te komen. Zeker in het centrum is het fietsen voor kinderen op dit moment niet veilig. Ouders van fietsende kinderen onder de 15 geven de verkeersveiligheid in de stad het cijfer 5.4. Kinderen moeten veilig op de fiets op een school kunnen komen die past bij hun capaciteiten.

Alle kinderen moeten gelijke kansen krijgen

Wonen

Er is een groot tekort aan betaalbare woningen. Met name voor (jonge) gezinnen. Amsterdam moet samen met de regiogemeenten zorgen voor veel meer betaalbare nieuwbouw. Het aantal nieuwbouwwoningen van circa 5.000 per jaar moet in 3 jaar tijd tenminste verdubbeld worden.

Amsterdam is een stad met gemengde wijken. Dit moet zo blijven. Daarbij moeten er voldoende betaalbare woningen zijn voor gezinnen. Bij nieuwbouw moet 30% koopwoning, 40% middenhuur, 30% sociale woningbouw het uitgangspunt zijn. Maar als de samenstelling van de wijk dat vraagt moet hiervan kunnen worden afgeweken om de wijken gemengd te houden. Bij verkoop van woningen uit de sociale voorraad door de corporaties mogen deze woningen alleen aan mensen verkocht worden die al economisch gebonden zijn aan Amsterdam, met een anti-speculatiebeding. De stad heeft een enorm tekort aan woningen, dus woningonttrekking voor verhuur aan toeristen of voor short-stay is niet wenselijk.

Gezinnen trekken op dit moment massaal de stad uit. Veertig procent van de gezinnen verhuist binnen 4 jaar na de geboorte van het eerste kind naar een woning buiten Amsterdam. Het is daarom onbegrijpelijk dat Amsterdam juist de erfpacht voor eengezinswoningen extra hoog heeft gemaakt: als een woning gesplitst is in 2 appartementen betalen die 2 appartementen samen veel minder erfpacht dan de eigenaar van een identieke eengezinswoning ernaast. Amsterdam moet er alles aan doen om gezinnen voor de stad te behouden. Er moeten betaalbare huizen zijn die groot genoeg zijn voor een gezin met 2 of meer kinderen.

Kinderen van alle leeftijden moeten veilig buiten kunnen spelen en buiten kunnen sporten. Hier moeten goede voorzieningen voor zijn, voorzieningen die kapot zijn moeten worden opgeknapt.

Bewoners die structureel overlast veroorzaken voor hun buren of hen treiteren en intimideren, moeten gedwongen worden te verhuizen. De dader moet worden aangepakt, het slachtoffer moet worden beschermd.

Amsterdam moet een stad blijven met gemengde wijken

Discriminatie

Iedereen moet in Amsterdam veilig kunnen wonen en veilig over straat kunnen gaan. Wij waarderen iedereen om de persoon die hij of zij is en wij vinden dat dat het uitgangspunt moet zijn in Amsterdam. Tolerantie voor mensen met een andere mening of een andere levensstijl is vanzelfsprekend. Het is een taak van de overheid om te zorgen dat iedereen zich in Amsterdam veilig voelt.

Iedereen moet in Amsterdam veilig kunnen wonen en veilig over straat kunnen gaan.

Erfpacht

De AWEF Erfpachtpartij is voor het recht op eigen grond onder uw woning. We zijn niet tegen erfpacht, maar die moet wel eerlijk en betaalbaar zijn. Je moet je hele leven in Amsterdam kunnen blijven wonen, van wieg tot graf. Bewoners moeten niet de stad uitgejaagd worden omdat het wonen in Amsterdam te duur wordt. Stadsdelen moeten niet tegen elkaar opgezet worden door de nivellering van vermogen tussen buurten en straten.

De overstapregeling moet worden gebaseerd op de huidige canon. Een afkoopsom moet maximaal 30 keer de huidige canon bedragen. Hierbij geldt: afgekocht is afgekocht, erfpachters die voor 1 juli 2017 de voortdurende erfpacht hebben afgekocht hebben immers de volledige grondwaarde al betaald.

De stadsdelen die op dit moment in de overstapregeling worden bevoordeeld (de “happy hour gebieden”) mogen van ons dit voordeel houden.

Wie langer de tijd nodig heeft dan tot 1 januari 2020 kan die tijd krijgen, na 2020 blijft het aanbod gebaseerd op de WOZ waarde 2014/2015 met een correctie voor de werkelijke inflatie (zonder risico-opslagen). Voor erfpachters die in het verleden een te hoge canon kregen moet de grondwaarde gemaximeerd worden op 10% van de WOZ waarde 2014/2015.

Alle erfpachters van woningen moeten bij de overstap naar het eeuwigdurende systeem de grond kunnen kopen tegen notariskosten, zoals in andere steden al gebruikelijk is.

In het erfpachtbeleid dat in 2017 is vastgesteld zullen de grondwaarden na 2019 sterk stijgen, bij de gemiddelde Amsterdamse woning zal de waarde van de grond 49% van de WOZ waarde zijn. Wij vinden dit onacceptabel. Erfpachters hebben dit niet kunnen voorzien, dit is een gedeeltelijke onteigening die een lokale overheid zijn inwoners niet kan en mag aandoen. Erfpachters moeten eerlijk worden geïnformeerd wat er aan de hand is en wat de gemeente van plan is. Het kan niet zo zijn dat 192.000 erfpacht-huishoudens zich in 2020 ineens realiseren dat de gemeente - waar zij op vertrouwden - de helft van hun woning bezit.

Wij zullen op alle mogelijke manieren aandacht vragen voor het gebrek aan consumentenbescherming voor erfpachters. De erfpachtvoorwaarden moeten hierop worden aangepast. Ook is het hard nodig dat de overheid - die optreedt als ondernemer - net als andere aanbieders van complexe financiële producten gecontroleerd wordt door bijvoorbeeld de Autoriteit Financiële Markten.

- De overstapregeling moet worden gebaseerd op de huidige canon
- Contracten uitgegeven voor 1967, die nog geen canonherziening einde tijdvak hebben gekregen en/of waarvoor geen grondwaarde bij nieuwbouw bekend is, kunnen nog eenmaal worden herzien door deskundigen op basis van de marktwaarde 2014, een grondquote van 20-25% en een depreciatie van 40%
- Wij hebben een voorkeur voor het betaalbaar houden van de erfpacht. Daarom moet gekeken worden of het haalbaar is dat erfpachters de afkoopsom in termijnen afbetalen.
- Door bewoners betaalde woningverbeteringen worden niet meegenomen bij het bepalen van de grondwaarde. Dit voorkomt een boete voor verduurzaming (dubbel glas of zonnepanelen) of investeringen in groot onderhoud of woningverbetering. Het voorkomt ook ongelijkheid tussen burens
- De grondwaarde mag maximaal uitkomen op 10 procent van de WOZ-waarde (die voorlopig wordt vastgezet op die van 2014 of 2015). In veel gevallen zal die echter lager uitvallen
- Indien de grondwaarde in de huidige overstapregeling lager uitvalt, dan dient het laagst berekende bedrag te gelden.
- Indien de grondwaarde zoals die is berekend wordt voor commerciële activiteiten van woningcorporaties lager uitvalt, geldt deze.
- De gemeente dient heldere en marktconforme rendementseisen voor erfpacht te formuleren. Voor wonen is het canonpercentage maximaal 1%.
- De gemeente brengt bij erfpachters alleen die kosten en risico's in rekening die de gemeente daadwerkelijk heeft.
- Wie al heeft afgekocht in het eeuwigdurende systeem, kan de grond voor notariskosten in eigen bezit krijgen.
- Er moet consumentenbescherming komen voor erfpachters
- Voor erfpachters die pas later overstappen dan 2020 geldt de grondwaarde van 2014/2015 plus inflatie.
- De vangnetregeling moet worden aangepast, een regeling met de "wettelijke rente" vinden wij geen regeling maar een strop om de nek van de erfpachter.

Veiligheid

Amsterdammers hebben recht op een veilige woonomgeving. Daarom moet bij de politie 100% opvolging zijn van aangiftes met geweld en woninginbraak. Voor terrorismebestrijding en inzet bij evenementen moet extra politie ingezet kunnen worden.

Aangiftes moeten worden opgenomen en niet worden ontmoedigd. Alleen zo wordt duidelijk of de stad voldoende veilig is.

De politie moet een goede afspiegeling zijn van de bevolking. Alleen hierdoor zullen bewoners agenten als een goed aanspreekpunt beschouwen en kan het contact met de bewoners op een open wijze plaatsvinden.

De politie moet 100% opvolging geven aan aangiftes met geweld en woninginbraak

Winkels en bedrijven

Het winkelaanbod moet veelzijdig zijn en gericht zijn op bewoners. Erfpachtverhogingen zorgen voor huren die voor een normale middenstander onbetaalbaar zijn. Dit moet anders. Amsterdam is altijd de stad geweest van de leuke winkels. Nu wordt de stad volgestopt met Nutella-winkels en winkels met souvenirs. Er moet een actief beleid komen om de diversiteit aan winkels te bewaren en middenstanders te beschermen. Niemand zit te wachten op nog meer telefoonwinkels en drogisterijen terwijl er geen groenteboer meer te vinden is.

Kleine en middelgrote bedrijven moeten door de gemeente worden ondersteund door de regeldruk voor hen zoveel mogelijk te verminderen. Een 24 uren economie waarbij winkels onbeperkt open mogen zijn vinden wij niet wenselijk omdat het voor kleine ondernemers onmogelijk is daarin te concurreren tegen grote winkelketens.

Het winkelaanbod moet veelzijdig zijn en gericht zijn op bewoners.

Zorg

Nu ouderen langer thuis moeten blijven wonen moeten we als stad investeren in goede, betaalbare, gelijkvloerse woonvoorzieningen voor ouderen. Dat stimuleert ook de doorstroming binnen de stad. Er moeten creatieve oplossingen komen voor de zorg voor ouderen.

Zo kan bijvoorbeeld gedacht worden aan het Marineterrein als een wijk waar ouderen in woonvormen zelfstandig samen kunnen wonen en gezamenlijk zorg kunnen krijgen als dit nodig zou zijn. Wij willen extra aandacht voor eenzaamheid onder ouderen die hun huis niet meer uit kunnen of durven. Hier moet actief beleid voor zijn.

Bezuiniging op de thuiszorg en huishoudelijke hulp moet worden tegengegaan. Als ouderen langer thuis moeten blijven wonen moeten ze daar wel goede zorg kunnen krijgen.

Wie een rollator nodig heeft moet veilig door de stad kunnen lopen zonder allerlei obstakels op de stoep. Haltes van het openbaar vervoer, WMO keuringslocaties en openbare gebouwen moeten volledig zelfstandig toegankelijk zijn voor gebruikers van een rolstoel of een rollator. Parkeervergunningen voor gehandicapten moeten worden gecontroleerd om te voorkomen dat er oneigenlijk gebruik wordt gemaakt van dergelijke vergunningen. Maar mensen die echt aangewezen zijn op invalidenparkeren mogen niet de dupe worden van deze extra controle.

Amsterdam moet een stad zijn waar iedereen zijn hele leven kan blijven wonen

Armoede

Mensen met schulden moeten makkelijk toegang krijgen tot hulpverlening bij 1 aanspreekpunt. Het oplopen van schulden door hoge boetes voor wie niet kan betalen moet worden tegengegaan. Juist de overheid moet daarbij geen kwaad doen.

Gezinnen met kinderen worden niet uit hun woning gezet bij schulden. De overheid moet hierbij samen met het gezin naar een goede oplossing zoeken voor de schulden zonder dat de kinderen dakloos worden of uit hun sociale omgeving gehaald worden.

Essentiële voorzieningen zoals gas, elektra en water moeten bij mensen die dat willen kunnen worden ingehouden van de uitkering

De nachtopvang voor daklozen blijft het gehele jaar open. Waarom moeten daklozen in de zomer bij regen en onweer buiten slapen?

Gezinnen met kinderen worden niet uit hun woning gezet bij schulden.

Milieu

De lucht in Amsterdam is vies en de luchtkwaliteit is het afgelopen jaar helaas niet verbeterd. Het gemotoriseerd verkeer is de grootste oorzaak van de luchtverontreiniging.

Amsterdammers roken hierdoor gemiddeld 6 sigaretten per dag. In drukke straten worden de wettelijke normen inzake de luchtkwaliteit overschreden. Bij 35 van de 65 meetpunten werd een overschrijding van de Europese en Nederlandse grenswaarden aangetroffen. De rechter heeft dit jaar uitgesproken dat de wettelijke normen inzake luchtverontreiniging ook in Nederland gewoon nageleefd moeten worden. De lichamelijke gevolgen van het inademen van vieze lucht zijn enorm: hart en vaatziekten, longziekten en zelfs dementie blijkt uit onderzoek.

Het beleid uit 2016 “Amsterdam kiest voor schone lucht” met als doel zero emissie in 2025 in Amsterdam is een goed streven. Om Amsterdam van een gezonde frisse stad te maken moeten er heel wat maatregelen genomen worden.

De stad moet maximaal inzetten op het duurzaam maken van woningen. Het is de bedoeling dat de stad in 2050 aardgasvrij is. Dit is een goed voornemen, maar de gevolgen moeten niet worden afgewenteld op de bewoners. Zij moeten subsidie krijgen om over te stappen op een andere energievoorziening en zij moeten bij overstap de keuze krijgen uit meerdere aanbieders waarbij een monopolie met te hoge prijzen actief wordt tegengegaan. De zonnepanelen-boete via erfpacht moet onmiddellijk worden afgeschaft.

Cruiseschepen zijn vervuilend, ze kunnen even vervuilend zijn als miljoenen auto's blijkt uit onderzoek, daarom moeten schepen die vervuilende stookolie gebruiken geweerd worden. Aan de wal verstoken de schepen zo'n 700 liter brandstof per uur, dit is gelijk aan zo'n 700 vrachtwagens. Dit kan niet meer. We willen een walstroom-systeem voor cruiseschepen aanleggen, waardoor ze aan de stekker kunnen. Dit zou wel betekenen dat we alleen nog kleinere schepen toelaten omdat dit voor grote schepen lastig is. De kosten moeten worden terugverdiend door het liggeld te verhogen (de vervuiler betaalt).

Parken zijn belangrijk voor een stad. De huidige parken mogen niet verder worden aangetast, geen nieuwbouw in parken, de parken moeten actief beschermd worden. In de parken moet worden gehandhaafd zodat veilig recreëren mogelijk is.

Afname van het gemotoriseerd verkeer heeft het grootste effect op het verbeteren van de luchtkwaliteit. Daarom moet het gebruik van de fiets bevorderd worden. En

er moet een goed milieuvriendelijk openbaar vervoer zijn. We zouden graag zien dat het openbaar vervoer zo snel mogelijk uitstootvrij is, liefst al voor 2025.

Het gebruik van elektrische voertuigen moet voor inwoners aantrekkelijk worden door subsidies. De subsidieregeling voor bedrijven kan versoepeld worden. We hebben meer elektrische laadpalen nodig. Bij nieuwbouw of herontwikkeling kan ingezet worden op een parkeergarage voor deelauto's met voldoende oplaadpunten. Het gebruik van elektrische deelvoertuigen kan gestimuleerd worden door goedkoper parkeren met extra parkeerplaatsen voor deelsystemen ten koste van gewone parkeerplaatsen.

Veelrijders zoals bezorgdiensten en taxi 's moeten gestimuleerd worden gebruik te maken van schonere voertuigen door voordelen te bieden zoals bijvoorbeeld gratis kort parkeren gedurende maximaal 10 minuten en door ze voordelig te laten opladen bij snelladers. Rondrijden van taxi's kan verminderen door extra standplaatsen toe te staan.

Zeventien procent van het verkeer in Amsterdam is goederenvervoer. Dit kan schoner door overslagpunten aan te leggen aan de rand van de stad vanwaar vracht met elektrisch vervoer naar de binnenstad vervoerd wordt. De gemeente kan dit ondersteunen door locaties toe te wijzen en het bestemmingsplan aan te passen. Multifunctionele pick up points kunnen bijdragen aan de afname van verkeer voor thuisbezorging van internetbestellingen.

En voor het gemotoriseerd verkeer dat toch door de stad moet kan gekeken worden of de doorstroming in vieze drukke straten beter kan door groene golven, lagere snelheden en heldere verkeerssituaties.

Ook Schiphol draagt bij aan de vervuiling in Amsterdam. Amsterdam moet zich als aandeelhouder sterk maken voor het handhaven van de grens van 500.000 vliegbewegingen

Parken zijn de longen van de stad. Ze mogen niet verder worden aangetast.

De Amsterdamse Woon en Erfpachtpartij

Opgericht 17 oktober 2017

Van bewoners, voor bewoners, door bewoners