

Elan

Verkiezingsprogramma 2026

Bron: <https://hetelan.com/onze-standpunten/>

Hieronder vindt u een overzicht van onze standpunten.

1. Armoede, van leven naar overleven

Veel studies laten zien dat armoede onzichtbare effecten heeft, die wel diep ingrijpen. Denk aan leerachterstanden, schooluitval en het structureel niet kunnen meekomen in de klas. In het verlengde daarvan ontstaan grotere risico's op problematisch gedrag en zelfs jeugdcriminaliteit.

In Amsterdam krijgen te veel kinderen zo een oneerlijke start. Niet door gebrek aan talent, maar door gebrek aan kansen, stabiliteit en ondersteuning thuis. Dat werkt door op school, in de wijk en uiteindelijk in de hele stad. Wie dit laat voortbestaan, creëert sociale spanningen en vergroot de kloof tussen groepen. Wie het wil oplossen, moet vroeg ingrijpen, structureel investeren en stoppen met symptoombestrijding.

Premie voor Amsterdammers

Het leven in Amsterdam is aantoonbaar duurder dan in andere steden of in dorpen. Dagelijkse kosten stijgen sneller, of het nu gaat om bijvoorbeeld een brood bij de bakker, boodschappen in de buurt of een rit met het openbaar vervoer. Daarbovenop komt de structurele wooncrisis: hoge huren, schaarste aan betaalbare woningen en onzekerheid over behoud van woonruimte dwingen veel Amsterdammers om financieel tot het uiterste te gaan.

Wij willen deze druk verlichten. Niet met losse beloftes, maar met gerichte maatregelen en inkomensondersteuning die daadwerkelijk verschil maken in het dagelijks leven. De stad moet weer betaalbaar worden voor de mensen die er wonen, werken en hun toekomst opbouwen. Naast de andere maatregelen die wij willen uitvoeren.

Tandartsfonds voor minima

Sinds de tandartszorg uit de basisverzekering is verdwenen, mijden steeds meer mensen met een laag inkomen de tandarts simpelweg omdat zij het niet kunnen betalen. De gevolgen zijn groot en stapelen zich op: zichtbare gebitsschade, chronische pijn en uiteindelijk zwaardere, vaak medische ingrepen die veel duurder zijn dan tijdige zorg. Dit is geen luxeprobleem, maar een direct gevolg van een ontoegankelijk systeem.

Niemand mag de dupe zijn van een onbetaalbare tandartsbehandelingen. Bovendien leidt uitgestelde mondzorg ertoe dat mensen (tijdelijk) uitvallen op werk of school. Dat kost de stad en de samenleving onnodig veel geld. Vroege en toegankelijke tandzorg is niet alleen menselijk, maar ook economisch verstandig.

OPENBAAR vERVOER gratis voor Amsterdammers binnen Amsterdam,

De kosten van het openbaar vervoer zijn al jarenlang aan het stijgen, wij bepleiten gratis openbaar vervoer voor Amsterdammers binnen de gemeente Amsterdam.

VERMINDEREN VAN APPARAATKOSTEN EN EEN CULTUUROMSLAG BIJ DE GEMEENTE.

Om de apparaatskosten rond de uitkeringsverstrekking daadwerkelijk te verlagen, is een fundamentele cultuuromslag nodig. Het huidige systeem is te veel gericht op controle en wantrouwen, waardoor het voor mensen in de bijstand onnodig ingewikkeld wordt gemaakt. Dat is duur, ineffectief en werkt contraproductief. In plaats daarvan moet de gemeente structureel inzetten op inkomensondersteuning via budgetcoaches. Veel mensen komen niet of nauwelijks uit de bijstand door de zogenoemde armoedeval: meer gaan verdienen loont vaak niet of nauwelijks. Ambtenaren die gesprekken voeren met uitkeringsgerechtigden moeten daarom niet afvinken en sanctioneren, maar samen met mensen realistisch kijken naar inkomsten en uitgaven, met als doel dat zij normaal kunnen rondkomen. Dat is menselijker, goedkoper en vergroot de kans op uitstroom.

2. Wonen in Amsterdam.

Het vinden van een goede woning wordt al jarenlang gezien als het probleem voor Amsterdammers, de sociale huursector zit op slot, veel is verkocht of woont scheef. Ook wordt een aanzienlijk deel van de sociale huur voorraad illegaal ondergehuurd. De jongerenhuisvesting is vaak te duur en kwalitatief ondermaats. En tot slot worden woningen gezien als investering waardoor er ook nog leegstand voorkomt onder speculanten.

Blijven inzetten op 40-40-20,

100% van alle nieuwbouwprojecten in Amsterdam houden de volgende verdelingsnorm aan, 40 sociale huur, 40 midden sector huur, 20 hoge segment. Wij zien dat deze maatregel effectief is en willen die daarom behouden.

Andere aanpak met betrekking tot illegale onderhuur

Een aanzienlijk deel van de Amsterdamse sociale woningvoorraad wordt illegaal onderverhuurd. Dat tast de beschikbaarheid van betaalbare woningen aan en vergroot de druk op een toch al krappe woningmarkt. Tegelijkertijd mogen bewoners die door nood, onwetendheid of gebrek aan alternatieven in deze situatie terecht zijn gekomen niet automatisch de dupe worden van strikte handhaving. Wanneer illegale onderverhuur wordt geconstateerd, moet de gemeente daarom in gesprek gaan met de direct betrokken belanghebbenden. De focus ligt niet alleen op handhaving, maar ook op maatwerk: het onderscheiden van malafide verhuurders die winst maken van schaarste, en kwetsbare bewoners die geen realistisch alternatief hebben. Door gericht op te treden tegen misbruik en tegelijkertijd ruimte te bieden voor legalisering, herhuisvesting of begeleiding waar dat nodig is, kunnen sociale huurwoningen worden teruggebracht naar hun oorspronkelijke doel zonder onnodige maatschappelijke schade. Zo versterken we de beschikbaarheid van sociale huur, bestrijden we misbruik en voeren we een rechtvaardig woonbeleid dat oog heeft voor de realiteit van de Amsterdamse woningmarkt.

Bouwen voor ouderen én jongeren.

Investeren in passende huisvesting voor ouderen is een van de meest effectieve manieren om de woningmarkt in beweging te krijgen. Wanneer een oudere verhuist naar een woning die aansluit bij zijn of haar wensen en behoeften, kan dat tot wel vijf andere verhuizingen in gang zetten. Doorstroming begint dus bij ouderen. Daarom moet er veel meer worden geïnvesteerd in specifieke ouderenwoningen die ouderen ook écht willen betrekken. Wij willen een grote variatie aan ouderenwoningen bouwen, zodat er voor iedere oudere een passende keuze is. Op die manier verbeteren we de doorstroom structureel en duurzaam. Tegelijkertijd is betere jongerenhuisvesting noodzakelijk. Veel projecten van de afgelopen jaren hebben onvoldoende opgeleverd, zowel in aantallen als in kwaliteit. Jongeren blijven daardoor noodgedwongen in reguliere woonhuizen wonen, vaak in de particuliere verhuur. Door te zorgen voor passende, betaalbare jongerenhuisvesting kunnen zij doorstromen naar woningen die bij hun levensfase passen. Dat verlicht de druk op de woningmarkt en zorgt voor een eerlijkere verdeling van de schaarse woonruimte in de stad.

Meer bouwen

De woningnood lost niet op door regulering op de woningmarkt, er zou ook bijgebouwd moeten worden. Wanneer projecten niet van de grond komen zou de Gemeente hier een leidende rol in moeten kunnen spelen om te zorgen dat het sneller gaat.

Leegstand beboeten

Leegstand is een groot probleem in de stad, wij willen leegstand beboeten om zo leegstand tegen te gaan.

Wij stoppen de verkoop van sociale huurwoningen

Corporaties verkopen geen sociale huurwoningen meer.

3. Mobiliteit Bewegen in en door de stad

Met bewegen in en door de stad bedoelen wij zowel het verplaatsen van mensen door Amsterdam als het actief gebruiken van de openbare ruimte. Mobiliteit gaat niet alleen over van A naar B komen, maar ook over toegankelijkheid, gezondheid en ontmoeting in de stad. Sommige maatregelen, zoals gratis openbaar vervoer binnen de stad, dragen aantoonbaar bij aan zowel de mobiliteit als de positie van minima. Deze voorstellen zijn bekend en effectief en worden hier daarom niet verder uitgewerkt. De focus ligt op aanvullende keuzes die de stad leefbaarder, bereikbaarder en inclusiever maken.

Kinderen mobieler maken

Omdat wij gaan voor een inclusieve stad, stellen wij voor om ieder kind dat in Amsterdam 10 jaar wordt de keuze te geven voor een (analoge) fiets van de gemeente. Niet als gadget, maar als basisvoorziening. Dit

idee komt voort uit wat we dagelijks op straat zien: grote groepen jongeren die samen fietsen. Binnen die groepen is duidelijke sociale cohesie zichtbaar. Fietsen verbindt, verlaagt drempels en maakt de stad toegankelijk voor iedereen. Wij vinden het essentieel om dit al op jonge leeftijd te stimuleren: samen op pad, gezond in beweging, elkaar ontmoeten en onderdeel worden van de stad.

Tegelijkertijd zijn wij realistisch. Meer jonge fietsers in de stad brengt ook uitdagingen met zich mee voor de infrastructuur en het gedrag in het verkeer. Drukkere fietspaden, onoverzichtelijke kruispunten en onervaren fietsers vragen om slimme aanpassingen: veiligere routes, betere inrichting van de openbare ruimte en aandacht voor verkeersgedrag en verantwoordelijkheid. Juist door hier vroeg op in te zetten, ontstaat een veiligere en socialere fietscultuur. Wie jong leert samen te bewegen en zich verantwoord door de stad te verplaatsen, neemt dat mee voor de rest van zijn leven. Dat is investeren in gezondheid, sociale samenhang en gelijke kansen, met oog voor de praktische realiteit van de stad.

Meer openbare sportscholen in buitenruimtes en parken

Om bewegen en sporten toegankelijker te maken voor iedereen, willen wij meer sporttoestellen en buiten-fitnessapparaten in de stad. Deze voorzieningen worden zichtbaar gebruikt door zowel jong als oud en vormen een laagdrempelige manier om actief te zijn, zonder lidmaatschap of kosten. Daarnaast dragen zij bij aan ontmoeting in de buurt. Mensen sporten naast elkaar, raken in gesprek en bouwen sociale contacten op in hun eigen leefomgeving. Een bewuste mix van toestellen voor ouderen en jongeren is daarbij essentieel. Zo ontstaat een gedeelde openbare ruimte waarin verschillende generaties samen bewegen.. Dat versterkt niet alleen de gezondheid, maar ook de sociale samenhang in de stad.

Elektrisch aangedreven fietsen, verboden tot 16 jaar.

Voor fietsen met trapondersteuning, waaronder elektrische fietsen en fatbikes, willen wij gebruik door jongeren onder de 16 jaar verbieden. Dit is een gerichte en noodzakelijke maatregel om kwetsbare leeftijdsgroepen te beschermen en het aantal (ernstige) verkeersongelukken terug te dringen.

Deze fietsen combineren hoge snelheden met een fors gewicht en veroorzaken steeds vaker gevaarlijke situaties op het fietspad. Jongeren onderschatten deze risico's structureel, met ongelukken en letsel tot gevolg. Een leeftijdsgrens is helder, handhaafbaar en voorkomt dat kinderen deelnemen aan verkeer waarvoor zij fysiek en cognitief nog onvoldoende zijn toegerust.

Met dit verbod vergroten we de veiligheid op het fietspad, brengen we meer rust en overzicht in het verkeer en beschermen we zowel jonge fietsers als andere weggebruikers, zonder het gebruik door volwassenen te beperken.

Behoud van metro 53

Wij zijn voor het behoud van metro 53.

4. Eenzaamheid tegengaan

Daarnaast vergroten maatregelen zoals gratis openbaar vervoer voor Amsterdammers de mogelijkheden om elkaar op te zoeken. Jong en oud kunnen zich dan kosteloos en zonder drempels door de stad verplaatsen om familie, vrienden of buurtgenoten te bezoeken. Zo versterken we sociale verbindingen in de stad en verkleinen we het risico dat mensen geïsoleerd raken. Door meer buitenruimtes te creëren en plekken in de buurt te maken waar mensen elkaar vanzelf kunnen tegenkomen, willen wij eenzaamheid actief tegengaan.

Eenzaamheid onder ouderen

Met nieuwe projecten waaruit eenzaamheid onder ouderen verminderen, extra stagevergoeding voor jongeren die als stageplek met ouderen werken. zo hebben wij meerdere andere maatregelen die eenzaamheid onder ouderen tegengaan.

ICT hulp voor ouderen

Jong en oud zit tegenwoordig op de computer, voor de een is het wat makkelijker en voor de ander wat moeilijker. Wij willen een ICT hulppunt creëren, waar ouderen terecht kunnen met hun computerproblemen. Zo kunnen zij in gesprek komen met een van de studenten, eventueel hulp aan huis krijgen of toch gewoon een gesprekje. Door ouderen meer aan het computeren te krijgen hopen wij dat ook de eenzaamheid op den duur minder wordt.

Door het versimpelen van hospitaverhuur

Door het versimpelen van hospitaverhuur en sterker in te zetten op sociale woonvormen kunnen we sneller ruimte creëren binnen de bestaande woningvoorraad. In Amsterdam staan nog altijd veel kamers leeg. De drempel om deze via een hospitasysteem te verhuren is voor veel bewoners echter hoog, door onzekerheid, ingewikkelde regels en angst voor langdurige verplichtingen. Door actief in te spelen op deze belemmeringen met duidelijke regels, goede begeleiding en bescherming voor zowel verhuurder als huurder kan de gemeente deze leegstand benutten. Dat levert betaalbare woonruimte op, versterkt sociale samenhang en zorgt voor meer contact tussen bewoners. Het is een praktische maatregel die snel effect heeft, zonder nieuwe bouwprojecten of lange procedures.

5. Een duurzame toekomst

Niet alleen Amsterdam, niet alleen Nederland maar de hele wereld staat aan de wieg van een enorme energietransitie, CO² besparing en natuurbehoud. Veel van onze plannen komen ten goede aan de natuur, minder vervoersbewegingen van pakketbezorgers, meer openbaar vervoer bewoners stimuleren om te gaan fietsen.

Stimuleren groene plannen

Er wordt heel veel gedaan in Amsterdam voor de natuur, daardoor gaat het ook steeds beter met de natuur in Amsterdam. Toch zijn er enkele straten en gebieden waar dit nog niet het geval is. De gemeente moet kijken naar de mogelijkheid om samen met haar bewoners tot breed gedragen groene zones te komen.

Regulering op de afvalinzameling en pakketbezorging.

In de huidige situatie is dit grotendeels aan de markt overgelaten. Daardoor rijden er dagelijks tientallen verschillende afvalinzamelaars en pakketbezorgers kriskras door Amsterdam. Meerdere afvalbedrijven halen afzonderlijk glas, papier en restafval op. Deze zware voertuigen leggen grote druk op kades en muren en zorgen voor onveilige verkeerssituaties en extra drukte in de stad. Wij pleiten daarom voor één afvalinzamelaar en één gezamenlijke pakket-bezorgdienst per buurt. Dit vraagt om samenwerking, met name tussen de verschillende pakketbezorgers, maar levert duidelijke voordelen op. Voor pakketdiensten ontstaat schaalvoordeel: een volle bus kan efficiënt in enkele straten bezorgen, in plaats van meerdere halfvolle busjes die dezelfde wijk doorkruisen. De gemeente zou hierbij een logistieke hub buiten de stad moeten faciliteren waar pakketten worden gebundeld en verdeeld. Vanuit daar kan buurtgericht, emissiearm en overzichtelijk worden bezorgd. Dit vermindert verkeersdruk, vergroot de veiligheid en ontlast de historische infrastructuur. Tegelijkertijd krijgen vaste bezorgers per buurt een herkenbare rol, wat kan bijdragen aan sociale cohesie en een prettiger leefomgeving.

Schiphol in zee

Schiphol Group en de Gemeente Amsterdam zijn grootaandeelhouder van Schiphol. Die positie brengt verantwoordelijkheid met zich mee. Wij vinden dat Amsterdam actief moet inzetten op verplaatsing van Schiphol naar zee en tegelijkertijd op uitbreiding van de stadsgrenzen.

Dit is geen vrijblijvende gedachte, maar een strategische keuze voor de lange termijn. Minder vliegverkeer boven de stad vergroot de veiligheid, vermindert geluidsoverlast en verbetert de leefkwaliteit voor honderdduizenden Amsterdammers. Door Schiphol in zee te positioneren, buiten de directe leefomgeving, ontstaat een betere balans tussen economie, veiligheid en leefbaarheid.

Tegelijkertijd komt er ruimte vrij voor echte keuzes: uitbreiding van het Amsterdamse Bos, de ontwikkeling van nieuwe woonwijken, meer groen en een logischere ruimtelijke ordening. Wie vooruit wil kijken, moet durven denken voorbij bestaande grenzen. Schiphol op deze plek is een historische realiteit, maar geen vanzelfsprekendheid voor de moderne toekomst. Door nu regie te nemen, kan Amsterdam veiligheid, leefbaarheid en ruimtewinst combineren in één samenhangende langetermijnvisie.

Amsterdam moet meedoen aan het wiet-experiment regulering met oog voor duurzaamheid

Nederland, en in het bijzonder Amsterdam, heeft lange tijd vooropgelopen in het softdrugsbeleid. Tegenwoordig staat die ontwikkeling stil, terwijl de problemen rond ondermijning, criminaliteit en

duurzaamheid blijven bestaan. Elan vindt dat Amsterdam actief moet deelnemen aan het landelijke wiet-experiment en daarin een voortrekkersrol moet nemen. Door de teelt en aanvoer van cannabis te reguleren, ontstaat er grip op kwaliteit, veiligheid en herkomst. Regulering is daarmee een noodzakelijk middel om de achterdeurproblematiek en criminaliteit terug te dringen. Daarnaast willen wij dat binnen dit experiment duurzaamheid expliciet wordt meegenomen. Denk aan klimaatneutrale of circulaire teelt, met zo min mogelijk energieverbruik en uitstoot. Zo draagt het experiment niet alleen bij aan een veiliger en transparanter softdrugsbeleid, maar ook aan het behalen van de klimaatdoelen. Amsterdam kan en moet laten zien dat regulering en duurzaamheid hand in hand kunnen gaan.

6. budgetToerisme

Wij willen het toerisme in Amsterdam actief terugdringen. Er kan geen slot op de stad, maar waar veel Amsterdammers dagelijks de nadelen ervaren van budgettoerisme, moet daar ook iets tegenover staan. Daarom willen wij dat deze lasten worden gecompenseerd, onder andere door gratis openbaar vervoer voor Amsterdammers. Tegelijkertijd willen wij gerichte maatregelen treffen om een bezoek aan Amsterdam te ontmoedigen. Niet door de stad af te sluiten, maar door bewuste keuzes te maken die de balans herstellen tussen leefbaarheid en bezoekersdruk. Amsterdam moet in de eerste plaats een stad zijn om in te wonen en te leven, niet een decor waar bewoners zich aan moeten aanpassen.

Toeristenbelasting omhoog

Wij willen de toeristenbelasting verhogen om met name het budgettoerisme te ontmoedigen. Deze vorm van toerisme levert relatief weinig op, maar veroorzaakt onevenredig veel druk op de stad: overlast in woonwijken, vervuiling van de openbare ruimte en extra belasting van voorzieningen waar Amsterdammers dagelijks gebruik van maken. Een hogere toeristenbelasting is een effectief en eerlijk instrument. Het remt korte, goedkope citytrips die weinig bijdragen aan de lokale economie, terwijl bezoekers die bewust kiezen voor Amsterdam en bereid zijn bij te dragen aan de stad blijven komen. De opbrengsten moeten direct ten goede komen aan Amsterdammers, bijvoorbeeld via gratis openbaar vervoer en investeringen in leefbaarheid en handhaving. Zo verschuiven we van kwantiteit naar kwaliteit: minder bezoekers, meer rust in de stad en een betere balans tussen wonen, werken en bezoek.