

Nieuwjaarsreceptie Koninklijk Nederlands Vervoer, 1 februari 2024, wethouder Melanie van der Horst.

Dag allemaal, wat leuk om hier te zijn. Op deze nieuwjaarsreceptie... maar dan in februari.

En waarom ook niet?

Het is nooit te laat om elkaar te ontmoeten, en samen het glas te heffen op het komende jaar.

Ik ben gevraagd om u, bestuurders en professionals uit de verschillende sectoren van verkeer en vervoer, iets te vertellen over hoe we in Amsterdam naar mobiliteit kijken.

En dat doe ik graag.

Want ik kan me voorstellen dat wat we doen in Amsterdam, en vooral ook *waarom* we het doen, niet altijd even duidelijk overkomt buiten onze stad.

Met een half beeld is het makkelijk om in karikaturen te blijven hangen.

Of om af te geven op die rare, eigenwijze Amsterdammers, die het altijd net even anders moeten doen.

En die de hele dag bezig zijn met parkeerplaatsen schrappen, wegen afsluiten, de maximumsnelheid verlagen, alsof het hun lust en hun leven is.

Maar neem van mij aan: dat is het niet.

Maar of je al die maatregelen nu leuk vindt of niet.

Nodig zijn ze wel... als we straks nog in een leefbare stad willen wonen en werken.

Ik leg dat graag uit.

Als je mensen ver weg van de hoofdstad vraagt wat ze van Amsterdam vinden, dan hoor je natuurlijk van alles: van *'sodom en gomorra'* tot *'mooier dan Parijs'*.

Maar wat je vooral ook hoort: mensen vinden het er veel te druk.

Wij stadsbewoners zijn daaraan gewend.

We weten niet beter.

In een stad wonen en werken honderdduizenden mensen op een beperkt oppervlak, dat is altijd zo geweest.

En het maakt ook de charme van de stad: de levendigheid, de diversiteit van inwoners en culturen.

Er is veel te zien, en altijd wat te doen.

Maar ook Amsterdammers die wel wat gewend zijn, moeten toegeven dat het in de stad de afgelopen jaren op veel plekken wel veel drukker is geworden.

Meer inwoners, meer bezoekers.

Meer woningen, meer auto's, meer fietsen.

En de cijfers laten zien: dat is ook zo.

En het einde aan de groei is nog lang niet in zicht.

Veel mensen willen in de stad wonen, en we bouwen ons een ongeluk om die vraag bij te kunnen benen.

Overal waar dat kan bouwen we in de komende jaren extra woningen en bijbehorende voorzieningen en infrastructuur.

De stad wordt daardoor steeds drukker, de openbare ruimte steeds voller.

Tot 2050 komen er 250.000 nieuwe Amsterdammers bij, en 200.000 nieuwe banen.

Ook het aantal auto's groeit nog steeds.

Als we niets doen groeit het aantal autokilometers met bijna 30 procent, het aantal fiets- en OV-kilometers zelfs met 40 procent.

Op een snelweg kan 5 procent meer autoverkeer al het verschil maken tussen een rustige dag en een flinke file.

Kunt u zich dan voorstellen wat 40 procent meer fietsverkeer met de stad zal doen?

Ik eigenlijk niet.

Maar duidelijk is wel: we stevenen af op serieuze problemen.

Niet alleen een dichtslibbende openbare ruimte, en daardoor meer stress, irritaties en ongelukken.

Maar ook een stad met grotere ongelijkheid, met meer verkeersarmoede.

Het zijn problemen die nu misschien voor veel mensen nog niet heel vaak, of niet heel duidelijk te voelen zijn, maar dat betekent niet dat ze er niet zijn.

Nu al blijkt bijvoorbeeld uit onderzoek dat meer dan de helft van de verkeersdeelnemers, en vooral kinderen, zich onveilig voelen in het Amsterdamse verkeer...

Meer dan de helft!
Dat vind ik triest.

Ik hoor de verhalen steeds vaker.

Niet alleen van kinderen en hun ouders.

Ik hoor het van veel ouderen, die al jaren niet meer in Amsterdam durven te fietsen.

En ik hoor het mensen die op bezoek komen bij familie of vrienden in Amsterdam, en niet hadden verwacht dat het zo druk zou zijn...

We willen een stad zijn voor iedereen.

Maar als mensen zich steeds onveiliger voelen, in een stad die door drukte en snelheid wordt gedomineerd, dan raken we mensen kwijt.

Dus hoe gaan we er samen voor zorgen dat we nu, maar ook over 10 of 20 jaar, in een stad leven waar je fijn kunt wonen, werken en ontspannen.

Waar je je veilig en comfortabel kunt verplaatsen, lopend, per fiets, of op een andere manier.

Waar je een gevoel van ruimte ervaart, en waar je je thuis voelt.

Dat is nog niet zo makkelijk.

In onze groeiende stad is het woekeren met de ruimte: een steeds schaarser goed.

Want we hebben niet alleen ruimte nodig om mensen te laten wonen en werken.

We hebben ook ruimte nodig om te ondernemen.

Om fietsers en voetgangers goed te laten doorstromen, maar ook openbaar vervoer, zorgvervoer, taxi's en bezorgers.

En we hebben ook ruimte nodig voor wat met een mooi woord klimaatadaptatie heet.

We moeten ons voorbereiden op de gevolgen van klimaatverandering, bijvoorbeeld door asfalt en tegels te vervangen door groen, zodat de stad beter bestand is tegen hitte en hoosbuien.

En bij alles waar we ruimte voor nodig hebben, botsen we steeds vaker tegen grenzen aan.

Fysieke grenzen, sociale grenzen en ecologische grenzen...

Dus moeten we ingrijpen.

Door ondanks de drukte, *ruimte te maken*.

En ruim baan geven aan de menselijke maat in een drukke stad.

En die ingrepen zal niet iedereen leuk vinden.

Het zal wennen zijn, het zal soms schuren, soms zelfs pijn doen.

Want er is een gedragsverandering nodig, en dat is moeilijk.

Zeker als het raakt aan de manier waarop mensen hun vrijheid beleven.

Een beleving die soms op gespannen voet staat met de stad die we willen zijn: een stad waar niet de auto centraal staat, maar de mens.

Niet de snelheid, maar de aandacht voor de omgeving.

Niet de vrijheid van sommigen, maar de vrijheid van iedereen.

En niet doorstroming en bereikbaarheid, maar leefbaarheid en veiligheid...

Dat betekent niet dat ik het streven naar een bereikbare stad wil loslaten.

En ook niet dat ik de auto uit de stad willen verjagen: autoluw is niet autovrij.

De auto blijft overal welkom.

Want laten we niet vergeten dat nog veel mensen er afhankelijk van zijn.

Denk aan al het logistiek vervoer waar nog geen geschikt alternatief voor is, maar vooral ook aan mensen met een fysieke beperking.

Als mensen niet kunnen komen waar ze willen, dan is er sprake van verkeersarmoede, en dat moeten we te allen tijde voorkomen.

Maar het betekent wel dat andere prioriteiten nodig zijn: een nieuw evenwicht.

Met goede plannen voor het terugdringen van het autoverkeer, maar ook goede plannen voor de vervoersmiddelen van de toekomst.

Bijvoorbeeld het aan banden leggen van de snelheid van elektrische fietsen, een grote ergernis van velen.

Beter openbaar vervoer.

Aantrekkelijk, beschikbaar en toegankelijk deelfervoer. Met aandacht voor de onmisbare rol die publieke en commerciële vervoerders spelen in het verbinden van mensen.

En een goed functionerende taxibranche.

Deelfervoer kan een belangrijke bijdrage leveren aan het ruimtevraagstuk.

De ontwikkeling van bezit naar gebruik is niet te stuiten.

Meer deelfervoer betekent meer ruimte op straat: ruimte voor ontmoeting, voor groen, voor ontspanning.

En meer deelfervoer betekent schonere lucht voor iedereen.

Dus stimuleren we de groei van het aantal deelscooters, deelbakfietsen en deelauto's.

Werken we met het Smart Mobility platform van de Metropoolregio aan de ontwikkeling van hubs.

Verkennen we de mogelijkheden van digitale tools om deelfervoer veilig en eenvoudig toegankelijk te maken.

En starten we binnenkort met een project om deelfervoer georganiseerd door bewoners *zelf* te stimuleren.

Inmiddels hebben we aardig wat ervaring met deelmobiliteit en het bijbehorende vergunningstelsel opgebouwd.

Kennis en ervaring die we al volop delen met andere gemeenten en regio's.

Want deelfervoer heeft de toekomst. Niet alleen in Amsterdam, maar in heel Nederland.

Over het openbaar vervoer kan ik kort zijn: als voorzitter van de Vervoerregio Amsterdam heb ik me samen met partners uit het hele land ingezet voor beter OV en meer geld uit Den Haag.

Want dat is sowieso nodig.

We willen de Noordzuidlijn doortrekken naar Schiphol en Hoofddorp, en de 'kleine ov-ring' rond de stad sluiten, maar zetten ons ook in voor het verbeteren van het openbaar vervoer in andere delen van het land. Want

Amsterdam is geen eiland, en goede verbindingen in en naar de regio zijn voor *iedereen* van groot belang.

Tot slot gaan we aan de slag met touringcars en taxi's.

Vanaf dit jaar kunnen touringcars alleen nog met een ontheffing de binnenstad in, en op plekken waar reizigers kunnen overstappen op het openbaar vervoer zorgen we voor een gastvrije ontvangst.

We hebben eind vorig jaar met de sector landelijke afspraken gemaakt over emissievrij touringcarvervoer in 2030.

En we hebben met marktpartijen het project Digitale Regie op Openbare ruimte opgezet, om te leren over slimme oplossingen voor de toegang van bijvoorbeeld touringcars en vrachtverkeer tot de stad.

De taxisector maakt turbulente tijden door, daarmee vertel ik niets nieuws. Taxi's horen bij Amsterdam zoals de grachten en de bruine kroeg.

Ze zijn een essentieel onderdeel van het vervoer in Amsterdam, omdat ze bijdragen aan een toegankelijke stad en een belangrijke aanvulling zijn op tijden en plekken waar het openbaar vervoer niet rijdt.

Met de taxibranche gaan we een routenetwerkkaart ontwikkelen, om ervoor te zorgen dat taxichauffeurs hun werk beter kunnen doen.

Daarvoor is wel belangrijk dat voor de opstapmarkt en de bestelmarkt dezelfde regels gelden.

We kijken uit naar de evaluatie van de Wet personenvervoer 2000 van het Rijk, want daarna moet die landelijke regelgeving er toch snel komen...

Beste mensen, de stad groeit en de druk op de openbare ruimte neemt sterk toe.

In de dichtslibbende stad geldt nu nog vaak het recht van de sterkste of de snelste, en steeds minder mensen durven zelfstandig in de openbare ruimte te komen.

Belangrijke waarden als gezondheid, een prettige en veilige omgeving en ontmoeting dreigen in de knel te komen.

En daarmee ook de economische aantrekkelijkheid van de stad.

Dat kan zo niet langer.

Ik wil een levendige maar ontspannen stad: een menselijke metropool, voor onszelf en voor onze kinderen.

Als ik naar de toekomst kijk, dan zie ik een stad voor me waar steeds meer mensen wonen en werken, en ook het aantal bezoekers flink is gestegen. Maar die toch ruimer aanvoelt.

Dat komt vooral omdat er minder auto's rijden.

Er is veel minder doorgaand autoverkeer, en er zijn veel minder parkeerplaatsen op straat.

Daardoor is 'nieuwe ruimte' ontstaan: voor andere weggebruikers, voor andere activiteiten in de openbare ruimte, voor groen.

Auto's domineren het straatbeeld niet langer: dat tijdperk is voorbij.

En toch is het, waar je ook woont of heen moet in de stad, eenvoudig om van A naar B te komen, fietsend, met comfortabele openbaar vervoerverbindingen, of, als het echt nodig is, met de auto.

Bij voorkeur een elektrische taxi of deelauto natuurlijk.

Ik kijk ernaar uit om die toekomst samen mogelijk te maken.

Samen met ondernemers.

Samen met bewoners.

Samen met de regio, met het rijk, en samen met u.

Ik ben heel benieuwd naar uw goede ideeën.

Laten we er een prachtig jaar van maken!