Gemeente Amsterdam

Initiatiefvoorstel voor de raadsvergadering van

Nummer	
Directie	Verkeer en Openbare ruimte
Van	Asruf
Datum	29 januari 2025
Portefeuille	Verkeer, Vervoer en Luchtkwaliteit
Agendapunt	

Onderwerp

Instemmen met het initiatiefvoorstel Vervoersarmoede, de drempel naar een verbonden stad van het lid Asruf (PvdA).

De gemeenteraad van Amsterdam besluit

1 In te stemmen met genoemd initiatiefvoorstel
2 het college van burgemeester en wethouders te verzoeken:
    a. De 'sociale ondergrens' binnen het mobiliteitsbeleid concreet te maken met behulp van het concept 'vervoersarmoede', met een sterke focus op betaalbaarheid, door:
        i. het concept vervoersarmoede te definiëren voor de Amsterdamse context en vervolgens middels een onderzoek vervoersarmoede in Amsterdam in kaart te brengen, waar mogelijk in samenwerking met de Vervoerregio Amsterdam, waarbij dat onderzoek onder meer inzicht moet bieden in hoeveel mensen in Amsterdam te maken hebben met vervoersarmoede, de mate waarin betaalbaarheid als factor bijdraagt aan vervoersarmoede, in welke delen van Amsterdam mensen een vergrote kans hebben op vervoersarmoede en welke achtergrondkenmerken samenhangen met een vergrote kans op vervoersarmoede.
        ii. Daarbij in het onderzoek expliciet te analyseren in hoeverre het huidige mobiliteitsbeleid de betaalbaarheid van vervoer beïnvloedt, waardoor vervoersarmoede wordt bevorderd of verminderd. Daarnaast moeten concrete maatregelen worden voorgesteld om betaalbaarheid te vergroten en vervoersarmoede tegen te gaan.
    b. Het huidige mobiliteitsbeleid te toetsen op in hoeverre het voldoende rekening houdt met de sociale rechtvaardigheid voor : inwoners & forenzen (t.o.v. toeristen en dagelijkse bezoekers), inwoners buiten de A10-ring (t.o.v. inwoners binnen de A10-ring), mensen met essentiële beroepen waarvoor een arbeidstekort geldt (t.o.v. mensen zonder een dergelijk beroep) en mensen met een grotere kans op vervoersarmoede (t.o.v. mensen voor wie dat niet geldt), en daarbij te komen met maatregelen om de sociale rechtvaardigheid in het mobiliteitsbeleid verder te stimuleren.
        i. Dit idee van "sociale rechtvaardigheid" verder uit te werken via differentiatiemaatregelen die de toegankelijkheid van de stad beschermen voor de hiervoor in sub b gedifferentieerde specifieke groepen en deze uitwerking terug te koppelen aan de raad. De lijst van maatregelen die in dit voorstel is

opgenomen dient meegenomen te worden in de uitwerking die wordt teruggekoppeld aan de raad.

ii. Bij ieder voorstel voor een significante ingreep in het mobiliteitsbeleid en de openbare ruimte een paragraaf op te nemen waarin de mogelijke gevolgen voor risico's op vervoersarmoede worden verkend.

iii. Verder uitwerking te geven aan de volgende maatwerkmaatregelen om te komen tot sociaal rechtvaardig mobiliteitsbeleid:

a. Beschikbare, betrouwbare en betaalbare mobiliteit, waarbij er gedacht kan worden aan:

i. Het in kaart brengen van de mogelijkheden voor gratis OV voor (minima)jongeren tussen de 12 en 18 jaar en daarbij ook de verschillende financiële scenario's door te rekenen en te onderzoeken in hoeverre minimahuishoudens betaalbaarder met het OV kunnen reizen.

ii. Samen met de Vervoerregio te verkennen welke maatregelen er genomen kunnen worden om het OV voor Noord, Zuidoost, Nieuw-West betaalbaarder te maken, te denken valt aan de mogelijkheid voor het invoeren van het hemelsbreed betalen van de rit voor het OV.

iii. Het voortouw te nemen om een lobby te starten samen met de VRA en de provincie voor een aanvraag voor het Social Climate Fund voor gratis of betaalbaarder openbaar vervoer, bijvoorbeeld door de invoering van een basisticket in (de regio) Amsterdam, zoals eerder in Duitsland en Portugal ook gebeurd is.

iv. Inzetten op het behouden en het verbeteren van OV-verbindingen voor mensen buiten de A10-ring.

v. Het verkennen van de mogelijkheden voor gratis of gereduceerd parkeren voor mensen met essentiële beroepen, waarbij rekening wordt gehouden met de beschikbaarheid van alternatieve vervoersopties en de financiële situatie van de aanvrager. Voor deze regeling moet duidelijk worden vastgesteld welke beroepen als essentieel worden aangemerkt, welke criteria bepalen dat er geen alternatief vervoer beschikbaar is, en hoe de regeling kan worden gericht op degenen die financieel het meeste gebaat zijn bij deze maatregel.

vi. Te verkennen welke mogelijkheden er zijn om hogere parkeerkosten te heffen voor incidentele bezoekers en toeristen door te differentiëren in parkeerkosten via buitenlandse kentekens.

vii. Een inkomensafhankelijke subsidie voor duurzame vervoersalternatieven zoals de e-bike of de elektrische auto (naar voorbeeld Parijs).[1], bijvoorbeeld door een aanvraag te doen bij het Social Climate Fund.

viii. Differentiatie in parkeertarief aan de hand van emissie en omvang voor auto's met een hoge emissie of die door hun omvang

[1] https://www.service-public.fr/particuliers/actualites/A14391?lang=en

meer openbare ruimte opeisen, te differentiëren in parkeerkosten via kenteken, naar voorbeeld SUV-referendum in Parijs.[2]

ix. Evaluatie van de huidige regeling voor gratis openbaar vervoer voor minima-ouderen, met de focus op de effectiviteit ervan in het verminderen van vervoersarmoede onder oudere inwoners, en daarbij ook ervaringen van andere gemeentes zoals Schiedam mee te nemen, en indien nodig het aanpassen of uitbreiden van deze regeling om meer ouderen te bereiken.

x. Onderzoek naar de mogelijkheid om een lokale heffing voor werkgevers, naar voorbeeld van de Franse Versement Mobilité, in te voeren in Amsterdam. De opbrengsten van deze heffing dienen primair te worden ingezet om de betaalbaarheid van het openbaar vervoer te verbeteren en secundair de kwaliteit van het openbaar vervoer te verbeteren en vervoersarmoede tegen te gaan. Hierbij wordt nadrukkelijk rekening gehouden met sociale rechtvaardigheid, door de middelen gericht in te zetten voor groepen met een verhoogd risico op vervoersarmoede, zoals minimahuishoudens en inwoners in delen van de stad waar mobiliteit minder toegankelijk is.

Wettelijke grondslag

artikel 147a, lid 1 van de Gemeentewet

Initiatiefvoorstel

1. Introductie: een verbonden stad, toegankelijk, betaalbaar en leefbaar

Als PvdA Amsterdam zetten wij ons dagelijks in voor het bevorderen van kansengelijkheid in onze stad. Een cruciale pijler van dat streven is de verbonden stad, waarin voorzieningen toegankelijk zijn voor alle inwoners. Een verbonden stad zorgt voor gelijke toegang tot kansen op onder andere de arbeidsmarkt, in het onderwijs en op gezondheid. Maar ook stelt het mensen in staat om contact te maken en verbinding te leggen met verschillende gemeenschappen en culturen binnen de stad. Een verbonden stad is op die manier ook cruciaal voor de ziel van de stad. Om die verbonden stad te waarborgen in een context van groeiende drukte is een sociaal en rechtvaardig mobiliteitsbeleid nodig. Dit initiatiefvoorstel probeert daar richting aan te geven.

Amsterdam groeit hard. Tussen 2010 en 2020 kwamen er ruim 100.000 inwoners bij, de snelste groei uit de recente geschiedenis.[3] De verwachting is dat deze bevolkingsgroei de komende twee decennia zal doorzetten en dat Amsterdam de 1 miljoen inwoners voor 2050 gaat passeren.[4] Ondertussen is de stad ook een grote trekpleister voor internationale toeristen en dagjesmensen uit eigen land[5], reizen veel mensen naar Amsterdam voor hun werk en trekt de stad internationale

[2] https://nos.nl/artikel/2507601-zware-auto-s-moeten-meer-parkeergeld-betalen-in-parijs-opkomst-referendum-laag

[3] https://onderzoek.amsterdam.nl/artikel/prognose-bevolking-2023-2050

[4] https://onderzoek.amsterdam.nl/artikel/prognose-bevolking-2023-2050

[5] https://www.cbs.nl/nl-nl/nieuws/2024/09/nog-niet-eerder-zoveel-gasten-in-nederlandse-logiesaccommodaties#:~:text=De%20hoofdstad%20zag%20het%20aantal,nam%20met%208%20procent%20toe.

evenementen aan.[6] Dit alles maakt dat de stad drukker wordt, terwijl er ondertussen ook grote arbeidstekorten zijn in essentiële sectoren als de zorg, het onderwijs, de politie en de afvalverwerking. We moeten daarom nadenken over de manier waarop we Amsterdam als stad leefbaar, betaalbaar en toegankelijk houden voor alle mensen die in Amsterdam wonen en werken.

2. Koersdocument 'Amsterdam maakt ruimte': drie grenzen

Met het koersdocument *Amsterdam maakt ruimte* doet het college een eerste aanzet voor deze opdracht. Er worden gesprekken gevoerd met diverse partijen in Amsterdam om problemen en behoeften van verschillende inwonersgroepen en andere partijen in beeld te brengen en gezamenlijk beleid te ontwikkelen om de Amsterdamse openbare ruimte voor de komende jaren vorm te geven.

Uitgangspunt van de Amsterdamse koers op het gebied van mobiliteit en openbare ruimte, zoals uiteengezet in *Amsterdam maakt ruimte*, zijn drie 'grenzen'. Maatregelen moeten passend zijn in de context van de uitvoerbaarheidsgrens, de ecologische grens en de sociale grens. De uitvoerbaarheidsgrens gaat over mogelijkheden. Beleid moet passen binnen de beperkte middelen – ruimte, geld, personele capaciteit – van de stad. De ecologische grens gaat over de impact op het klimaat. Mobiliteit is een belangrijke bron van luchtvervuiling: de openbare ruimte van de toekomst moet schoner en klimaat-neutraler. De sociale grens gaat over het toegankelijk houden van de stad voor iedereen. Mobiliteit heeft grote invloed op de mate waarin mensen mee kunnen doen met de maatschappij. Als vervoer te duur wordt, wordt Amsterdam steeds minder toegankelijk voor mensen met een krappe portemonnee. Het is daarom cruciaal om de sociale gevolgen van maatregelen scherp in het oog te houden en een soort 'ondergrens' te waarborgen: betaalbaarheid moet vooropstaan, zodat iedereen kan meedoen in Amsterdam. De sociale grens gaat ook over 'rechtvaardigheid'. Niet alles kan tegelijkertijd, dus moeten we keuzes maken met betrekking tot welke groepen, vervoersmiddelen of activiteiten prioriteit krijgen en hoe we kosten verdelen.

In dit initiatiefvoorstel geven we denkrichtingen voor de verdere uitwerking van de sociale ondergrens en de rechtvaardige ondergrens.

3. Een sociale ondergrens betekent geen vervoersarmoede meer

Het principe dat iedereen onderdeel moet kunnen zijn van de maatschappij en dat sociale uitsluiting onwenselijk is, is een breed gedragen opvatting in Nederland. Het begrip vervoersarmoede is het afgelopen decennium gangbaarder geworden in maatschappelijke discussies over de toegankelijkheid van de openbare ruimte en in de context van beleidsmatig streven naar een inclusieve samenleving.[7] Vervoersarmoede verwijst naar een regelmatig gebrek aan mogelijkheden om op gewenste plekken te komen, ingegeven door uiteenlopende redenen, met als gevolg dat mensen worden belemmerd in hun deelname aan de samenleving.

Om inclusieve mobiliteit – mobiliteit als basisrecht – te realiseren, is het noodzakelijk om de 5 B's aan te pakken: betaalbaarheid, beschikbaarheid, bruikbaarheid, begrijpelijkheid en de beleving. Met name betaalbaarheid blijkt uit recente cijfers een groot probleem te zijn, aangezien de stijgende kosten van vervoer een belangrijke oorzaak zijn van vervoersarmoede en sociale uitsluiting.

---

[6] https://openresearch.amsterdam/nl/page/66194/meerjarenplan-amsterdam-congresstad-2021-2024

[7] https://www.cbs.nl/nl-nl/achtergrond/2018/50/risico-op-vervoersarmoede

Nibud-cijfers laten zien dat vervoersarmoede niet langer beperkt blijft tot de laagste inkomens.[8] De kosten van vervoer stijgen al langer en ook sneller dan de inflatie. Betaalbaarheid van vervoer speelt hierin een sleutelrol, omdat steeds meer gezinnen moeite hebben om noodzakelijke reiskosten te dekken. Zo heeft een gezin met twee kinderen dat bruto €3722 per maand te besteden heeft, een tekort van €475 om alle noodzakelijke reizen te maken. Voor gezinnen met drie kinderen loopt dit tekort zelfs op tot €853 per maand. In aanvulling hierop blijkt uit recent onderzoek naar de ervaren betaalbaarheid van openbaar vervoer in Europese hoofdsteden dat Amsterdam op dit gebied als een van de laagste scoort. Dit onderstreept de urgentie om vervoersarmoede als breed maatschappelijk probleem aan te pakken. Planoloog Karel Martens spreekt van vervoersarmoede als een persoon door een gebrek aan vervoersmogelijkheden niet kan deelnemen aan 'normale' activiteiten zoals boodschappen doen, het volgen van onderwijs, werken buitenshuis en sociale activiteiten, en daardoor ernstige sociale gevolgen ondervindt.[9]

Vervoersarmoede kan worden veroorzaakt door verschillende factoren. Een studie van Van der Bijl & Van der Steenhoven (2019) in kwetsbare wijken in de vier grote steden wijst op een stapeling van werkloosheid, slechte gezondheid, laag opleidingsniveau en laaggeletterdheid als oorzaken van beperkte mobiliteit van inwoners en daarmee van hun maatschappelijke participatiemogelijkheden.[10] Verschillende studies, waaronder een van het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS), hebben op basis van een analyse van de meeste voorkomende oorzaken van gebrek aan vervoersmogelijkheden indicatoren ontwikkeld waarmee de kans op vervoersarmoede inzichtelijk kan worden gemaakt.[11] Hiermee kan op buurtniveau in beeld worden gebracht in hoeverre inwoners risico lopen op vervoersarmoede. Het CBS heeft dit voor de steden Utrecht en Heerlen al gedaan, maar voor Amsterdam zijn er nog geen analyses van vervoersarmoede beschikbaar. Het concept van vervoersarmoede is volgens de PvdA een geschikte manier om de sociale ondergrens van het Amsterdamse mobiliteitsbeleid concreet te maken. Het streven moet zijn dat in Amsterdam vervoersarmoede niet voorkomt.

Vervoersarmoede is hierbij een overkoepelend begrip waarbij door het PBL onderscheid gemaakt wordt naar:

- Betaalbaarheid van vervoer: het gebrek aan mogelijkheden voor individuen en huishoudens om vervoer te betalen. Inkomen speelt hierbij een belangrijke rol, maar ook de kosten van het vervoer.
- Mobiliteitsarmoede: een systematisch gebrek aan vervoermiddelen en toegang tot het openbaar vervoer, waardoor het voor mensen moeilijk wordt om zich te verplaatsen.
- Bereikbaarheidsarmoede: de moeite om basisvoorzieningen te kunnen bereiken zoals werk, school, ziekenhuis, sportaccommodatie of winkel binnen een acceptabele tijdsduur en tegen een acceptabele inspanning.
- Naast deze drie deelbegrippen is nog een vierde aspect belangrijk, namelijk de persoonlijke omstandigheden van mensen die hen belemmeren om op plekken te komen waar ze zouden willen komen. Denk hierbij aan de gezondheid van mensen, de kennis die mensen

[8] Nationaal Instituut voor Budgetvoorlichting (Nibud), "Reizen met auto en OV zo duur geworden dat veel Nederlanders het niet meer kunnen betalen," Het Parool, https://www.parool.nl/nederland/reizen-met-auto-en-ov-zo-duur-geworden-dat-veel-nederlanders-het-niet-meer-kunnen-betalen~b73027bb/

[9] Martens, K., Holder, M. ten, & Thijssen, J. (2011). Vervoersarmoede bestaat. Verkeerskunde.

[10] Van der Bijl, R. & Van der Steenhoven, H. (2019) Gesprekken over gebrekkige mobiliteit: Vervoersarmoede in de grote stad ontrafelen

[11] https://www.cbs.nl/nl-nl/achtergrond/2018/50/risico-op-vervoersarmoede

hebben o.a. van de Nederlandse taal en in hoeverre mensen digitaal vaardig zijn en over middelen beschikken om de hiervoor benodigde digitale voorzieningen aan te schaffen.[12]

4. De verbonden stad: kansengelijkheid in het mobiliteitsbeleid

Rechtvaardig beleid betekent voor de PvdA 'ongelijk investeren, voor gelijke kansen' – een principe dat ook door de coalitie is omarmd. Concreet betekent dit, dat groepen inwoners in Amsterdam die door hun achtergrond worden belemmerd in hun kansen op zaken als een plek op de arbeidsmarkt, een passende onderwijsloopbaan of toegang tot de openbare ruimte, extra worden ondersteund. Mensen mogen niet beperkt worden in hun mogelijkheden door een gebrek aan geld, hun woonplaats, afkomst, etniciteit of andere demografische kenmerken. Daarom wordt in Amsterdam extra geïnvesteerd in deze groepen in het onderwijs, op de arbeidsmarkt en tal van andere gebieden. Voor de mensen met de minste kansen wordt het meest gedaan.

Wanneer hetzelfde principe niet wordt toegepast in het mobiliteitsbeleid, dan geldt op straat het recht van de sterkste. Kapitaalkrachtigen, die vanwege hun gunstige woonplek en economische positie, gemakkelijk op essentiële plekken kunnen komen, domineren de ruimte en ervaren Amsterdam als een toegankelijke stad. Andere groepen voelen juist dat stijgende vervoerskosten hen boven het hoofd groeien, waardoor betaalbaarheid als drempel fungeert en de stad voor hen steeds ontoegankelijker wordt. Dat voor hun belangrijke vervoersmiddelen (bijvoorbeeld de auto) steeds minder ruimte krijgen en dat zij last hebben van toegenomen drukte en milieuvervuiling. Voor hen wordt de stad steeds ontoegankelijker. Dit heeft ook zijn weerslag op arbeidstekorten in essentiële sectoren als het onderwijs, de zorg, de politie en de afvalverwerking – vaak sectoren die sociale diensten leveren. Als toegang tot de stad te duur is, wordt het onaantrekkelijker voor deze groepen om in Amsterdam te wonen en te werken.

De PvdA is daarom van mening dat Amsterdam moet streven naar een sociaal rechtvaardig mobiliteitsbeleid door maatwerk toe te passen, waarbij de belangen van specifieke groepen zwaarder worden meegewogen dan die van andere groepen. Wat ons betreft moeten de belangen van de volgende groepen extra worden behartigd: inwoners & forenzen (t.o.v. toeristen en dagelijkse bezoekers), inwoners buiten de A10-ring (t.o.v. inwoners binnen de A10-ring), mensen met essentiële beroepen waarvoor een arbeidstekort geldt (t.o.v. mensen zonder een dergelijk beroep) en mensen met een grotere kans op vervoersarmoede (t.o.v. mensen voor wie dat niet geldt). Met maatregelen gericht op specifieke groepen (maatwerkmaatregelen) moet een sociaal rechtvaardig mobiliteitsbeleid ontstaan.

Naast ongelijk investeren voor gelijke kansen, betekent een sociaal rechtvaardig beleid ook dat 'sociaal gedrag' wordt aangemoedigd. Mensen wiens gebruik van de openbare ruimte minder nadelige gevolgen hebben of mensen wiens gebruik van de openbare ruimte het algemeen belang ten goede komt, zouden minder moeten betalen voor die activiteiten dan mensen voor wie dat niet geldt. Dat betekent dat milieuvervuilende bewegingen met een verhoogd risico op ongelukken en louter gericht op eigen gewin, duurder moeten worden. Klimaatvriendelijkere activiteiten die zorgen voor verbinding en maatschappelijke vooruitgang moeten juist goedkoper worden. Concreet betekent dit, dat bijvoorbeeld dat de eigenaar van een diesel-slurpende SUV die veel

12 Document Utrecht - Raadsbrief van Vervoersarmoede naar Vervoer voor Iedereen.docx - iBabs Publieksportaal (bestuurlijkeinformatie.nl)

ruimte inneemt en door slechts één individu wordt gebruikt meer zou moeten betalen voor parkeren, dan de eigenaren van een elektrische auto die door een deelgemeenschap wordt gebruikt. Het aanmoedigen van sociaal gedrag betekent ook dat er actief beleid wordt gevoerd om de stad toegankelijker te maken voor mensen met essentiële beroepen. Van het werk dat deze mensen doen, profiteren we immers allemaal.

Andere Europese steden kennen tal van maatwerkmaatregelen die de stad toegankelijk houden voor iedereen en sociaal gedrag aanmoedigen. Daarnaast zijn er in Amsterdam verschillende lokale initiatieven die gericht zijn op het verduurzamen of socialer maken van mobiliteitsopties.

5. Voorstel

Gezien het bovenstaande, verzoeken de indieners met dit voorstel het college van burgemeester en wethouders om:

a. De 'sociale ondergrens' binnen het mobiliteitsbeleid concreet te maken met behulp van het concept 'vervoersarmoede', met een sterke focus op betaalbaarheid, door:
    i. het concept vervoersarmoede te definiëren voor de Amsterdamse context en vervolgens middels een onderzoek vervoersarmoede in Amsterdam in kaart te brengen, waar mogelijk in samenwerking met de Vervoerregio Amsterdam, waarbij dat onderzoek onder meer inzicht moet bieden in hoeveel mensen in Amsterdam te maken hebben met vervoersarmoede, de mate waarin betaalbaarheid als factor bijdraagt aan vervoersarmoede, in welke delen van Amsterdam mensen een vergrote kans hebben op vervoersarmoede en welke achtergrondkenmerken samenhangen met een vergrote kans op vervoersarmoede.
    ii. Daarbij in het onderzoek expliciet analyseren in hoeverre het huidige mobiliteitsbeleid de betaalbaarheid van vervoer beïnvloedt, waardoor vervoersarmoede wordt bevorderd of verminderd. Daarnaast moeten concrete maatregelen worden voorgesteld om betaalbaarheid te vergroten en vervoersarmoede tegen te gaan.

b. Het huidige mobiliteitsbeleid te toetsen op in hoeverre het voldoende rekening houdt met de sociale rechtvaardigheid voor : inwoners & forenzen (t.o.v. toeristen en dagelijkse bezoekers), inwoners buiten de A10-ring (t.o.v. inwoners binnen de A10-ring), mensen met essentiële beroepen waarvoor een arbeidstekort geldt (t.o.v. mensen zonder een dergelijk beroep) en mensen met een grotere kans op vervoersarmoede (t.o.v. mensen voor wie dat niet geldt), en daarbij te komen met maatregelen om de sociale rechtvaardigheid in het mobiliteitsbeleid verder te stimuleren.
    i. Dit idee van "sociale rechtvaardigheid" verder uit te werken via differentiatiemaatregelen die de toegankelijkheid van de stad beschermen voor de hiervoor in sub b gedifferentieerde specifieke groepen en deze uitwerking terug te koppelen aan de raad. De lijst van maatregelen die in dit voorstel is opgenomen dient meegenomen te worden in de uitwerking die wordt teruggekoppeld aan de raad.
    ii. Bij ieder voorstel voor een significante ingreep in het mobiliteitsbeleid en de openbare ruimte een paragraaf op te nemen waarin de mogelijke gevolgen voor risico's op vervoersarmoede worden verkend.
    iii. Verder uitwerking te geven aan de volgende maatwerkmaatregelen om te komen tot sociaal rechtvaardig mobiliteitsbeleid:

a. Beschikbare, betrouwbare en betaalbare mobiliteit, waarbij er gedacht kan worden aan:
    i. Het in kaart brengen van de mogelijkheden voor gratis OV voor (minima)jongeren tussen de 12 en 18 jaar en daarbij ook de verschillende financiële scenario's door te rekenen en te onderzoeken in hoeverre minimahuishoudens betaalbaarder met het OV kunnen reizen.
    ii. Samen met de Vervoerregio te verkennen welke maatregelen er genomen kunnen worden om het OV voor Noord, Zuidoost, Nieuw-West betaalbaarder te maken, te denken valt aan de mogelijkheid voor het invoeren van het hemelsbreed betalen van de rit voor het OV.
    iii. Het voortouw te nemen om een lobby te starten samen met de VRA en de provincie voor een aanvraag voor het Social Climate Fund voor gratis of betaalbaarder openbaar vervoer, bijvoorbeeld door de invoering van een basisticket in (de regio) Amsterdam, zoals eerder in Duitsland en Portugal ook gebeurd is.
    iv. Inzetten op het behouden en het verbeteren van OV-verbindingen voor mensen buiten de A10-ring.
    v. Het verkennen van de mogelijkheden voor gratis of gereduceerd parkeren voor mensen met essentiële beroepen, waarbij rekening wordt gehouden met de beschikbaarheid van alternatieve vervoersopties en de financiële situatie van de aanvrager. Voor deze regeling moet duidelijk worden vastgesteld welke beroepen als essentieel worden aangemerkt, welke criteria bepalen dat er geen alternatief vervoer beschikbaar is, en hoe de regeling kan worden gericht op degenen die financieel het meeste gebaat zijn bij deze maatregel.
    vi. Te verkennen welke mogelijkheden er zijn om hogere parkeerkosten te heffen voor incidentele bezoekers en toeristen door te differentiëren in parkeerkosten via buitenlandse kentekens.
    vii. Een inkomensafhankelijke subsidie voor duurzame vervoersalternatieven zoals de e-bike of de elektrische auto (naar voorbeeld Parijs).[13], bijvoorbeeld door een aanvraag te doen bij het Social Climate Fund.
    viii. Differentiatie in parkeertarief aan de hand van emissie en omvang voor auto's met een hoge emissie of die door hun omvang meer openbare ruimte opeisen, te differentiëren in parkeerkosten via kenteken, naar voorbeeld SUV-referendum in Parijs.[14]
    ix. Evaluatie van de huidige regeling voor gratis openbaar vervoer voor minima-ouderen, met de focus op de effectiviteit ervan in het verminderen van vervoersarmoede onder oudere inwoners, en daarbij ook ervaringen van andere gemeentes zoals

[13] https://www.service-public.fr/particuliers/actualites/A14391?lang=en

[14] https://nos.nl/artikel/2507601-zware-auto-s-moeten-meer-parkeergeld-betalen-in-parijs-opkomst-referendum-laag

Schiedam mee te nemen, en indien nodig het aanpassen of uitbreiden van deze regeling om meer ouderen te bereiken.

x. Onderzoek naar de mogelijkheid om een lokale heffing voor werkgevers, naar voorbeeld van de Franse Versement Mobilité, in te voeren in Amsterdam. De opbrengsten van deze heffing dienen primair te worden ingezet om de betaalbaarheid van het openbaar vervoer te verbeteren en secundair de kwaliteit van het openbaar vervoer te verbeteren en vervoersarmoede tegen te gaan. Hierbij wordt nadrukkelijk rekening gehouden met sociale rechtvaardigheid, door de middelen gericht in te zetten voor groepen met een verhoogd risico op vervoersarmoede, zoals minimahuishoudens en inwoners in delen van de stad waar mobiliteit minder toegankelijk is.