Gemeente Amsterdam

Raadsinformatiebrief

Aan:	De leden van de gemeenteraad van Amsterdam
Datum	11 maart 2025
Portefeuille(s)	Verkeer, Vervoer, Luchtkwaliteit en Water
Portefeuillehouder(s):	Melanie van der Horst
Behandeld door	Verkeer en Openbare Ruimte, bestuurlijke.zaken.vor@amsterdam.nl
Onderwerp	Bestuurlijke reactie op het initiatiefvoorstel 'Vervoersarmoede, een drempel naar een verbonden stad' van het lid Asruf

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 29 januari 2025 heeft raadslid Asruf (PvdA) een initiatiefvoorstel ingediend getiteld 'Vervoersarmoede, een drempel naar een verbonden stad'. Vanwege de lengte van het initiatiefvoorstel, hebben wij deze verplaatst naar de bijlage. Verder kunt u het gehele voorstel lezen in de puntsgewijze beantwoording onderaan deze brief.

De essentie van het initiatiefvoorstel is:
Met dit voorstel wordt het college gevraagd om de 'sociale ondergrens' binnen het mobiliteitsbeleid concreet te maken met behulp van het concept 'vervoersarmoede', met een sterke focus op betaalbaarheid.

Het college waardeert het werk dat de indiener heeft verzet om dit voorstel te schrijven en de betrokkenheid bij dit onderwerp. Aan het einde van deze brief vindt u een gedetailleerde beantwoording van de punten uit het initiatiefvoorstel. Het college schetst graag eerst de context van dit initiatiefvoorstel vanuit haar eigen visie.

Vervoersarmoede onderdeel sociale ondergrens
Op 3 oktober 2023 presenteerde het college de koers 'Amsterdam Maakt Ruimte'. In deze koers legt het college uit waar zij ruimte voor wil maken in de stad. Ook stelt het college hierin drie grenzen: de ecologische bovengrens, de sociale ondergrens en de uitvoerbaarheidsgrens. Vanuit deze grenzen werken we aan mobiliteit en inrichting openbare ruimte. Vervoersarmoede is een onderdeel van sociale rechtvaardigheid. Vervoersarmoede gaat over het niet kunnen bereiken van belangrijke dagelijkse bestemmingen. Dat gaat over meer dan alleen betaalbaarheid. Andere factoren zoals sociale veiligheid, verkeersveiligheid en de bruikbaarheid, beschikbaarheid en de begrijpelijkheid van vervoer spelen daarin ook een rol. Ook los je dat niet alleen op met mobiliteit: in lijn met de omgevingsvisie willen we ook juist voorzieningen naar mensen brengen.

Sociale rechtvaardigheid gaat over meer dan mobiliteit
Sociale rechtvaardigheid gaat niet alleen over bereikbaarheid. Het gaat ook over een inclusieve openbare ruimte. In die inclusieve openbare ruimte is er bijvoorbeeld ook een bankje voor ouderen om op te zitten, er is ruimte voor alle kinderen om op te groeien en er zijn voor iedereen plekken

om te bewegen. Ook is bereikbaarheid een breder begrip dan mobiliteit. Het gaat hierbij ook om ruimtelijke ordening en sociale vraagstukken zoals inkomen, taal- en fietsvaardigheid.

College werkt sociale ondergrens verder uit
Het college is bezig met de verdere uitwerking van de sociale ondergrens. Dit initiatiefvoorstel zien we als een aanmoediging om daar ook de raad over te informeren. Het college zal daarom voor het einde van het jaar een raadsinformatiebrief sturen over de sociale ondergrens.

In de raadsinformatiebrief over de sociale ondergrens zal het college de volgende onderdelen opnemen:

1. Een overzicht van de bestaande onderzoeken naar het thema. Hierbij zal het college proberen conclusies op hoofdlijnen te trekken[1].
2. Een nadere uitwerking van de sociale ondergrens, met verschillende elementen en aandachtsgebieden[2].
3. Een overzicht van wat de gemeente allemaal al doet om te zorgen dat iedereen zich kan verplaatsen[3].
4. Een uitwerking van hoe de gemeente de sociale ondergrens in haar processen verankert[4].
5. Een voorstel wat de gemeente nog extra zou kunnen doen op dit thema.

Het college verwacht dat zij met bovenstaande aanpak invulling geeft aan een deel van de oproep in het initiatiefvoorstel. Er zijn ook elementen in het initiatiefvoorstel die het college niet uitvoerbaar acht, of waarin de rol van de gemeente niet groot genoeg is. Onderstaand gaat het college gedetailleerder in op de verschillende elementen uit het voorstel, en waarom het college deze wel of niet adviseert over te nemen.

Gedetailleerde reactie

a. <u>De 'sociale ondergrens' binnen het mobiliteitsbeleid concreet te maken met behulp van het concept 'vervoersarmoede', met een sterke focus op betaalbaarheid:</u>
Op 3 oktober 2023 presenteerde het college de koers Amsterdam Maakt Ruimte. Zoals hierboven beschreven is een belangrijk onderdeel daarvan de zogenoemde sociale ondergrens. Het college gaat aan de slag met het verbeteren van de inclusiviteit van het mobiliteitssysteem en de openbare ruimte. Het college heeft een aantal elementen geïdentificeerd die belangrijk zijn om de bereikbaarheid van de minst mobiele groepen te verbeteren. Zoals hierboven aangegeven zal he college deze elementen in 2025 verder uitwerken en aan uw raad presenteren, als onderdeel van Amsterdam Maakt Ruimte. Gezien het bovenstaande adviseert het college de raad het voorstel van raadslid Asruf op dit punt over te nemen.

[1] Conclusies kunnen zowel op hoofdlijnen worden zoals *'mensen met een lager inkomen ervaren vaker vervoersarmoede'*, als op detailniveau, zoals *'ouderen hebben moeite om zelfstandig met het OV te reizen'*.
[2] Elementen kunnen bijvoorbeeld zijn *'betaalbaarheid'* en *'toegankelijkheid'.* Aandachtgebieden kunnen bijvoorbeeld zijn *'meer investeren buiten de A10'.*
[3] Dit kan worden uitgesplitst naar thema/modaliteit (*'openbare ruimte'*, *'fiets'*, etc.) en naar element (*'betaalbaarheid'*, *'toegankelijkheid'*, etc.)

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.
Het college constateert dat er de laatste jaren al veel onderzoek is gedaan naar de sociale ondergrens en brede bereikbaarheid, zowel in Amsterdam als daarbuiten. Zoals gezegd zal het college de balans van deze onderzoeken opmaken. Mochten hier nog grote, onbeantwoorde vragen uit komen zal het college overwegen om aanvullend onderzoek te doen. Gezien het bovenstaande adviseert het college de raad het voorstel van raadslid Asruf op dit punt niet over te nemen.

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.
Het college constateert dat het veelomvattend is om al het huidige mobiliteitsbeleid tegen het licht te houden. Wel zal het college bij punt 5 van de toegezegde raadsinformatiebrief voorstellen voor de betaalbaarheid meenemen. Gezien het bovenstaande adviseert het college de raad het voorstel van raadslid Asruf op het eerste punt niet over te nemen. Wat betreft de tweede zin adviseert het college de raad om het deze over te nemen.

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.
Recentelijk heeft de Provincie Noord-Holland een onderzoek gedaan naar vervoersarmoede[5]. Uit dat onderzoek komen zes risicogroepen voor vervoersarmoede. Het college zal kijken of zij deze groepen herkent of andere groepen onderscheidt binnen de sociale ondergrens. Het college constateert dat het veelomvattend is om de effecten van al het huidige beleid op deze groepen te toetsen. Het college zal zoals hierboven geschetst wel in kaart brengen welke factoren een rol spelen, wat het college al doet en wat een volgend college nog meer zou

[5] https://www.noord-holland.nl/Actueel/Archief/2025/Februari_2025/Onderzoek_provincie_Noord_Hollanders_ervaren_meerdere_drempels_bij_gebruik_vervoersmiddelen

kunnen doen. Het college is van mening dat met bovenstaande voorstel reeds wordt voldaan aan de aanbeveling van raadslid Asruf, en adviseert daarom het voorstel van raadslid Asruf op dit punt niet over te nemen.

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.
Het college zal in de raadsinformatiebrief in kaart brengen wat het al doet en wat er nog meer kan op dit thema. Ook constateert het college dat zij hier al mee bezig is, bijvoorbeeld met het Afwegingskader Doelgroepen Autoverkeer dat op 13 februari 2025 is besproken in de commissie MOW en met maatschappelijke vergunningen. Gezien het bovenstaande adviseert het college de raad het voorstel van raadslid Asruf op dit punt over te nemen.

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.
Het college ziet de drie grenzen van Amsterdam Maakt Ruimte als onderdeel van de integrale afweging bij bestuurlijke besluitvorming. Het college acht het niet wenselijk om vervoersarmoede daar als concept uit te tillen. Gezien het bovenstaande adviseert het college de raad het voorstel van raadslid Asruf op dit punt niet over te nemen.

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.
Het college heeft dit reeds in 2023 in kaart laten brengen door GVB. De uitwerking hiervan vindt u in bijlage 2. Dit is indicatief en prijspeil 2023. Afhankelijk van de precieze uitwerking kostte structureel gratis OV voor 12 t/m 17-jarige minimajongeren destijds circa €3,2-10 miljoen per jaar. Gratis OV voor alle 12 t/m 17-jarigen kostte destijds circa €12-38 miljoen per jaar. Het college is van mening dat met bovenstaande reeds is voldaan aan de aanbeveling van raadslid Asruf.

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.

Onderzoeken van de TU Delft[6] en eigen onderzoek samen met de Vervoerregio laten zien dat tariefdifferentiatie OV-kosten kunnen verlagen voor bewoners van gebieden met lagere inkomens. Hemelsbreed betalen betekent dat reizigers niet meer betalen voor de gereisde route, maar op basis van de hemelsbrede afstand tussen de in- en uitstaphalte. Om dit kostenneutraal te maken dient het tarief per kilometer wel te stijgen. Daarmee dalen de kosten voor reizigers die gebruik maken van OV wat relatief veel 'slingert', en stijgen de kosten voor reizigers die in een relatief rechte lijn reizen. Tot dusverre heeft hemelsbreed betalen in Nederland nog geen doorgang gevonden. De gemeente heeft hier echter geen invloed op. Indien de raad iets met OV-tarieven wil, dient zij zich te wenden tot de Regioraad. Gezien het bovenstaande adviseert het college de raad het voorstel van raadslid Asruf op dit punt niet over te nemen.

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.
De Europese Unie heeft aan het ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid gevraagd om een voorstel te doen voor het Sociaal Klimaatfonds (Social Climate Fund). Het college zit daarbij in een lobbyende positie. De Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) heeft vier uitgangspunten geformuleerd[7]. Op basis daarvan heeft zij laten weten drie voorstellen te ondersteunen: de verlenging van het Warmtefonds, NIP LAI (lokaal geld voor isoleren) en fixteams MKB. De G4 heeft een schriftelijke reactie ingediend waarin zij het voorstel van de VNG ondersteunt en het belang van vervoersarmoede en betaalbaar OV benadrukt. Het college beschouwt dit punt als ondersteuning van bestaande acties die het college onderneemt.

iv. Inzetten op het behouden en het verbeteren van OV-verbindingen voor mensen buiten de A10-ring.
Het college past sinds haar aantreden de vuistregel 'ongelijk investeren voor gelijke kansen' toe. Zo heeft het college bij de inbesteding van de nieuwe concessie ingezet op het beter ontsluiten van de stadsdelen Nieuw-West, Zuidoost en Noord. Dit heeft o.a. gezorgd voor een eis voor een snelle en directe verbinding binnen die stadsdelen met de kernen van die stadsdelen. Ook heeft het college op deze manier bij de afschaling van het OV in 2024 zo veel mogelijk proberen te voorkomen dat er OV verdween in Nieuw-West, Zuidoost en Noord. Het college zal dit principe steeds blijven toepassen op het Amsterdamse OV vanuit haar rol als belanghebbende. De Vervoerregio staat echter primair aan de lat voor het OV in Amsterdam. Het college is van mening dat de aanbeveling van raadslid Asruf past in de door het college ingeslagen weg.

[6] https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0966692321000338#f0030
[7] De voorstellen moeten nieuw beleid ondersteunen en niet worden gebruikt om gaten in de begroting te dichten. De voorstellen moeten niet leiden tot een claim op de uitvoeringscapaciteit van gemeenten leiden, zonder daarvoor financiële dekking van het rijk te krijgen. De voorstellen moeten niet tot een co-financieringsvraag bij gemeenten leiden. En de verantwoordingsplicht moet niet bij gemeenten worden belegd.

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.
In Nederland is de mogelijkheid om te differentiëren op het parkeertarief beperkt. In artikel 225 van de Gemeentewet zijn vier variabelen opgenomen op basis waarvan de hoogte van de parkeerbelasting afhankelijk kan worden gesteld, te weten:

a. Parkeerduur;
b. Parkeertijd;
c. Ingenomen oppervlakte; en
d. De ligging van de terreinen of weggedeelten.

Het is dus niet mogelijk om bepaalde bewoners een andere parkeerregeling te bieden omdat zij een essentieel beroep hebben.

Wel kunnen wij als stad parkeervergunningen geven aan maatschappelijke instellingen. Zo hebben we voor scholen, zorginstellingen en politie extra parkeervergunningruimte geregeld met de maatschappelijke parkeervergunning. Hiervoor is een nieuwe (ruimere) regeling bedacht waarover u binnenkort geïnformeerd wordt. Hiermee kunnen werknemers (leraren, politieagenten) met de eigen auto naar het werk reizen. Daarnaast hebben we een regeling voor eerstehulpverleners waarbij huisartsen en verloskundigen een stadsbrede parkeervergunning kunnen krijgen om zo spoedzorg te kunnen verlenen.

Aan de werkzijde is het parkeren dus te regelen. Als lid Asruf bedoelt om de mensen met essentiële beroepen ook aan de privézijde voordelen te bieden is dat niet mogelijk. Op basis van de gemeentewet kan het parkeertarief niet afhankelijk worden gesteld van de sociaaleconomische omstandigheden van het huishouden of het beroep van de aanvrager. Het heffen van parkeerbelasting is daarnaast primair bedoeld voor 'parkeerregulering' (op basis van artikel 225 GW). Er kan geen inkomenspolitiek worden bedreven.

Los van dit praktische bezwaar zijn er ook nadelen aan het aanbieden van gratis of goedkoop parkeren. Het college maakt hierbij onderscheid tussen enerzijds 'parkeren dat noodzakelijk is om op werk te komen' en anderzijds 'parkeren als privépersoon'. Als we voor privépersonen mobiliteitsopties willen verbeteren, ligt het voor de hand om te beginnen met mogelijkheden voor de eerste letters van het STOMP-principe (Stappen, Trappen, OV). Dit sluit aan bij de ambitie die dit college heeft om meer ruimte te maken voor voetgangers, fietsers, OV en vergroening.

Gezien het bovenstaande adviseert het college de raad het voorstel van raadslid Asruf op dit punt niet over te nemen.

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.
Op basis van artikel 225 van de Gemeentewet (zie antwoord bij punt v.) kan het parkeertarief niet afhankelijk worden gesteld van het land dat het kenteken heeft afgegeven. Gezien het bovenstaande adviseert het college de raad het voorstel van raadslid Asruf op dit punt niet over te nemen.

vii. Een inkomensafhankelijke subsidie voor duurzame vervoersalternatieven zoals de e-bike of de elektrische auto (naar voorbeeld Parijs), bijvoorbeeld door een aanvraag te doen bij het Social Climate Fund.
Het college ziet de voorziene dekking uit het Sociaal Klimaatfonds als overlappend met punt iii. Het bereikbaar maken van een (nieuwe) elektrische auto's voor minima zal (tien)duizenden euro's subsidie per persoon vergen. Naar verwachting zal er vanuit het Sociaal Klimaatfonds veel minder geld beschikbaar komen. Daarnaast probeert het college autobezit juist te ontmoedigen, niet te stimuleren. Het college wil daarom eerst inzetten op de overstap naar alternatieve vervoersmogelijkheden en daarna, als dit voor huishoudens niet mogelijk is, kijken naar de overstap op een elektrische auto.

Een subsidie voor (elektrische) fietsen voor minima is naar verwachting wel effectief en efficiënt. De uitkomsten van een pilot met e-bikes bij sociale huurwoningen op Centrumeiland stemmen positief. Mogelijk komt het rijk vanuit het Sociaal Klimaatfonds met een regeling voor (elektrische) fietsen. Tegelijkertijd zou er ook een OV-regeling uit voort kunnen komen. Het kabinet moet haar plan uiterlijk 30 juni 2025 indienen bij de Europese Commissie. Indien de raad de uitkomst hiervan niet af wil wachten, dient zij een dekkingsvoorstel te doen voor een subsidie voor (elektrische) fietsen voor minima. Gezien het bovenstaande adviseert het college de raad het voorstel van raadslid Asruf op dit punt niet over te nemen.

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.
Op basis van artikel 225 van de Gemeentewet (zie antwoord bij punt v.) kan het parkeertarief niet afhankelijk worden gesteld van de emissie van het te parkeren voertuig. Een voorstel van de toenmalige staatssecretaris om uitlaatemissie als extra differentiatiegrond toe te voegen aan artikel 225 van de Gemeentewet, is op 28 september 2022 door de Tweede Kamer verworpen. In Parijs is behalve de emissie het gewicht van de auto bepalend voor het parkeertarief. Overigens zijn inwoners vrijgesteld van deze regeling.

Differentiëren op basis van gewicht is in Nederland niet mogelijk. De variabele 'ingenomen oppervlakte' (lengte maal breedte van het voertuig) staat wél genoemd in artikel 225 van de Gemeentewet. Zie ook *Beantwoording schriftelijke vragen van het lid Van Munster inzake impact SUV's op Amsterdam – 7 november 2024*. Zoals in die

beantwoording benoemd, staat het college positief tegenover mogelijkheden om – bijvoorbeeld via Europese regelgeving – het probleem van grotere auto's aan te pakken.

Het college doet nader onderzoek naar het fenomeen 'autobesitas' en verwacht hierover in de loop van 2025 meer informatie te hebben. Het college is van mening dat na afronding van dit onderzoek, als het complete verhaal over autobesitas met uw raad gedeeld wordt, wordt voldaan aan het tweede deel van deze aanbeveling van raadslid Asruf. Gezien het bovenstaande adviseert het college de raad het voorstel van raadslid Asruf op dit punt niet over te nemen.

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.
Minima-ouderen boven de AOW-leeftijd kunnen in heel Amsterdam gratis reizen, daarmee is het een belangrijke regeling in het bestrijden van vervoersarmoede voor deze doelgroep. Het vergroten van het bereik van deze zogenoemde Pak Je Kans-regelingen doen we doorlopend. Zo is er de 'Flying Squad', een mobiel team dat in buurten en op evenementen uitleg geeft over de minimaregelingen die we hebben als stad. Er wordt daarbij extra ingezet op de stadsdelen en buurten waar het bereik van de armoederegelingen laag is en de minimapopulatie groot.

Uit de laatste cijfers[8] blijkt dat ruim 70% van de oudere minimadoelgroep gebruik maakt van de gratis OV-regeling. Jaarlijks gaat het om een stabiele groep van circa 19.000 gebruikers, waarvan 15.770 actief gebruikmaken van het gratis reizenproduct (83%). Dit komt uit de Armoedemonitor 2023 die jaarlijks naar de commissie OZA wordt gestuurd. Zelfs wanneer grote vooruitgang wordt geboekt in het vergroten van het bereik onder minima, zal het bereik nog niet op 100% liggen. Dat komt onder andere doordat er ook minima zijn die simpelweg geen gebruik maken van het openbaar vervoer, geen voorzieningen willen aanvragen omdat zij geen hulp willen van de gemeente, evenals minima die bang zijn dat achteraf blijkt dat zij toch geen recht hadden op de regeling en dan misschien aan de gemeente moeten terugbetalen, bijvoorbeeld omdat zij een sterk wisselend inkomen hebben. Mocht er aanleiding zijn om het bereik en de effectiviteit uitgebreider te evalueren dan we nu doen, dan zouden daar extra middelen voor gezocht moeten worden. Gezien het bovenstaande adviseert het college de raad het voorstel van raadslid Asruf op dit punt niet over te nemen.

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

[8] https://onderzoek.amsterdam.nl/publicatie/armoedemonitor-2023

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.
Momenteel is het in Nederland aan gemeenten niet toegestaan om aan inkomensbeleid te doen en inkomstenbelasting te heffen. Elke vorm van een vervoersbijdrage vergt daarom een wijziging van het belastingstelsel. Gezien het bovenstaande adviseert het college de raad het voorstel van raadslid Asruf op dit punt niet over te nemen.

Op grond van het voorgaande verzoekt het college het raadslid Asruf een gewijzigd initiatiefvoorstel in te dienen.

Met vriendelijke groet,
Namens het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Amsterdam,



Melanie van der Horst
Wethouder Verkeer, Vervoer, Luchtkwaliteit en Water

Bijlagen
1. Initiatiefvoorstel van het lid Asruf (PvdA) getiteld 'Vervoersarmoede een drempel naar een verbonden stad.'
2. Mogelijkheden doelgroepen motie 340 Amsterdam definitief 02032023