METROPOOLREGIO
ROTTERDAM DEN HAAG

Postbus 21012
3001 AA Rotterdam

Telefoon 088 5445 100
E-mail: informatie@mrdh.nl
Internet: www.mrdh.nl

KvK nummer: 62288024
Bankrekeningnummer
NL96 BNGH 0285 1651 43

contactpersoon
E. Broekhof

e-mail
e.broekhof@mrdh.nl

telefoonnummer
088 5445 5134

uw kenmerk
-

ons kenmerk
117837

aantal bijlage(n)
-

Aan de GroenLinks fracties van Rotterdam, Den Haag, Zoetermeer, Westland, Delft, Schiedam, Leidschendam-Voorburg, Nissewaard, Capelle aan den IJssel, Vlaardingen, Lansingerland, Ridderkerk, Maassluis en Wassenaar en Progressief Pijnacker-Nootdorp

Verzonden per e-mail: fractie@groenlinksrotterdam.nl

Datum
6 maart 2025

Onderwerp
Beantwoording schriftelijke vragen over gratis openbaar vervoer voor lage inkomens

Geachte raadsleden,

Op de door u gestelde schriftelijke vragen over gratis openbaar vervoer voor lage inkomens kunnen wij u de volgende antwoorden geven:

1. Is de bestuurscommissie met onze fracties van mening dat het openbaar vervoer toegankelijk en betaalbaar moet zijn voor alle inwoners van de metropoolregio?
a. Zo ja, erkent de bestuurscommissie dat gratis OV voor minima een middel kan zijn om de toegankelijkheid en betaalbaarheid te waarborgen?
b. Zo nee, waarom niet?

Ja, de bestuurscommissie is van mening dat het openbaar vervoer toegankelijk en betaalbaar moet zijn voor alle inwoners in de metropoolregio, maar ook vanzelfsprekend, betrouwbaar, aantrekkelijk en veilig.
Het tegengaan van vervoersarmoede is een belangrijk thema. De betaalbaarheid van openbaar vervoer speelt daarbij een significante rol. Overigens betekent dat niet dat wij daarmee vinden dat openbaar vervoer voor minima per definitie gratis moet zijn.

2. Is de bestuurscommissie het met onze fracties eens dat juist in een regio met relatief veel armoede, de toegankelijkheid van het OV onder druk staat door stijgende kosten van leven en stijgende prijzen?

De tarieven voor het openbaar vervoer volgen een landelijke afgesproken indexering, die gekoppeld is aan de prijsstijgingen voor o.a. personeel en brandstof. Daarin verschilt het openbaar vervoer niet van andere producten en diensten die te maken hebben gehad met forse tariefstijgingen.

3. Hoe weegt de bestuurscommissie het besluit van de Provincie Zuid-Holland om minima gratis OV aan te bieden - in vergelijking met de bestaande gemeentelijke kortingsregelingen binnen de MRDH?
a. Hoe heeft de bestuurscommissie zich opgesteld in overleggen met de provincie over dit besluit?

b. Wat is de reden dat de MRDH niet direct is aangesloten bij het initiatief van de provincie?

Op basis van de door de provincie gepubliceerde informatie begrijpen wij het volgende. De provincie gaat zelf geen abonnementen uitgeven, die handeling wordt volledig bij gemeenten neergelegd. Gemeenten krijgen een maximale vergoeding die gebaseerd is op abonnementen voor ongeveer 50% van de mensen in de inkomensgroep tot 100% van het wettelijk sociaal minimum. Als een gemeenten de voorkeur heeft voor een grotere groep en/of een andere inkomensgrens, dienen de kosten gedragen te worden door de gemeenten.
Wij begrijpen dat de provincie nog werkt aan een specifiekere uitwerking van de regeling.
In tegenstelling tot de berichtgeving heeft de Provincie hierover geen overleg gevoerd met de MRDH.

Vervoersarmoede is natuurlijk wel een belangrijk thema. Dat thema komt ook in de mobiliteitsvisie die de MRDH momenteel voorbereid aan de orde. Op basis daarvan kunnen inhoudelijk keuzes gemaakt worden over eventuele regelingen.

We begrijpen uit het eerder genoemde artikel van het AD dat de MRDH onderzoekt wat de kosten zijn van een proef met gratis OV voor lage inkomens. Omdat we dat hier voor het eerst horen, zijn we benieuwd naar de vraagstelling en de scope van dit onderzoek.
4. Wie voert dit onderzoek uit welke opdrachtformulering is hiervoor gehanteerd?

In het kader van de mobiliteitsvisie en de reguliere vaststelling van de tarieven worden regelmatig onderzoek gedaan. Daarin onderzoekt de MRDH de mogelijke regelingen voor lagere tarieven voor minima. De uitkomsten daarvan zijn op dit moment nog niet bekend en het vervolg vraagt ook eerste besluitvorming over de mobiliteitsvisie.

5. Wordt er bij het onderzoek naar de kosten gewerkt met meerdere opties voor de inkomensdoelgroep, dus niet alleen 100% van het sociaal minimum maar ook 110, 120 en 130%? a. Zo nee, is de bestuurscommissie bereid om dit alsnog te doen, zodat de verschillende opties zorgvuldig kunnen worden afgewogen?

Ja, meerdere opties kunnen worden doorgerekend. Zie verder antwoord 4.

6. Is de bestuurscommissie het met onze fracties eens dat het vanuit rechtvaardigheid wenselijk is om binnen de MRDH zo min mogelijk verschillen te hebben in kortingsregelingen? a. Zo ja, is de bestuurscommissie dan met ons van mening dat de optie 'gratis OV tot 130% van het sociaal minimum' de voorkeur geniet omdat Krimpen a/d IJssel dat reeds aanbiedt? b. Zo nee, waarom niet?

MRDH voert in principe geen inkomensbeleid. Daarom doen wij nu geen uitspraken wat rechtvaardig en wenselijk is. We kijken naar alle aspecten van het OV dus naast betaalbaar en toegankelijk ook vanzelfsprekend, betrouwbaar, aantrekkelijk en veilig. Een integrale afweging dient daarom gemaakt te worden.
In algemene zin kan gesteld worden dat lagere tarieven zorgt voor meer gebruik van het OV wat leidt tot positieve maatschappelijke effecten. Anderzijds moet de derving die vervoerbedrijven hebben door gemiste reizigersinkomsten gecompenseerd worden door de opdrachtgever. Het geld dat nodig is voor deze compensatie kan niet worden gebruikt voor kwaliteitsverbeteringen. De politieke afweging hierover zal op een later moment gemaakt worden als vervolg op het traject rond de mobiliteitsvisie. Bij het proces van de vaststelling van

de mobiliteitsvisie zijn verschillende gremia betrokken, zoals u waarschijnlijk weet geldt dat bijvoorbeeld ook de Adviescommissie Vervoersautoriteit.

Het invoeren van gratis openbaar vervoer voor minima heeft als bijkomend voordeel dat het aantrekkelijker wordt om het openbaar vervoer te pakken en een vervuilende auto of scooter te laten staan. Ook wordt het voor deze groep aantrekkelijker om in de daluren te reizen in plaats van in de spits, waardoor de druk op het materieel en personeel in de spitsuren kan afnemen.
7. Worden de financiële gevolgen van dit soort bijkomende voordelen in beeld gebracht in het onderzoek naar de kosten? a. Zo nee, waarom niet?

Nee het onderzoek richt zich op de mogelijke regelingen en bijbehorende voor- en nadelen.

8. Worden de gevolgen voor de bredere maatschappelijke welvaart – zoals betere kansen op de arbeidsmarkt, minder drukke wegen en een betere gezondheid – meegenomen in bovengenoemd onderzoek? A. Zo nee, waarom niet?

Zie antwoord 7.

9. Wordt er ook gekeken naar de financiële impact op de vervoerders zelf, bijvoorbeeld in termen van hogere reizigersaantallen en mogelijke extra inkomsten buiten de daluren?

Het is de bedoeling dat met het onderzoek duidelijk wordt wat de positieve of negatieve financiële impact voor de MRDH, vervoerders en deelnemende gemeenten kan zijn.

10. Is de bestuurscommissie bereid om, afhankelijk van de onderzoeksresultaten, een proef met gratis OV voor minima in de MRDH te overwegen?

Wij stellen voor om eerst de uitkomsten – en de vaststelling van – de mobiliteitsvisie af te wachten, zodat daar een keuze kan worden gemaakt hoe de MRDH om gaat met vervoersarmoede.

We vertrouwen er op u hier mee voldoende geïnformeerd te hebben.

De bestuurscommissie Vervoersautoriteit Metropoolregio Rotterdam Den Haag,

Jan Willem Immerzeel
adjunct-secretaris

Arjen Kapteijns
voorzitter