

Antwoord van Gedeputeerde Staten op vragen van

E. Verkoelen (Jou Zuid-Holland)

(d.d. 18 februari 2025)

Nummer

4202

Onderwerp

Eén provinciale OV-regeling voor AOW-gerechtigden met een inkomen tot 140% van het minimumloon

Aan de leden van Provinciale Staten

Toelichting vragensteller

De huidige regelingen voor gratis openbaar vervoer voor ouderen in Zuid-Holland zijn een onoverzichtelijke lappendeken van lokale initiatieven met verschillende voorwaarden en beperkingen. Dit zorgt voor ongelijkheid, verwarring en bureaucratische drempels voor AOW-gerechtigden, terwijl juist deze groep baat heeft bij eenvoudige en toegankelijke mobiliteit.

Hieronder een overzicht van de belangrijkste huidige initiatieven:

- *Rotterdam: Alle AOW-gerechtigden, ongeacht inkomen, kunnen gratis reizen met RET en EBS in Rozenburg¹.*
- *Vlaardingen: Alleen AOW-gerechtigden met een laag inkomen komen in aanmerking voor gratis OV, wat leidt tot onbegrip onder ouderen^{2,3}.*
- *Provincie Zuid-Holland: Start in de zomer van 2025 met een proef voor minima (tot 140% van het sociaal minimum), maar dit geldt niet in Rotterdam en Den Haag⁴.*
- *Den Haag: Geen regeling voor ouderen, maar vanaf maart 2025 wél gratis OV voor kinderen⁵.*
- *Diverse gemeenten: Inkomensafhankelijke regelingen, waarbij de grens varieert tussen 100% en 140% van het sociaal minimum⁶.*

Deze versnippering leidt tot situaties waarin een AOW-gerechtigde in de ene gemeente gratis reist, terwijl een ander met exact hetzelfde inkomen in een naburige gemeente moet betalen. Bovendien sluit de provinciale regeling belangrijke stedelijke gebieden zoals Rotterdam en Den Haag uit, terwijl juist daar veel ouderen afhankelijk zijn van het OV.

1. *Uniformiteit en rechtvaardigheid:*

Bent u het met mij eens dat de huidige versnippering van OV-regelingen in Zuid-Holland, waarbij elke gemeente haar eigen voorwaarden en inkomensgrenzen hanteert, leidt tot willekeur en ongelijkheid tussen AOW-gerechtigden?

Antwoord

Gemeenten hebben een eigen ruimte om beleid, waaronder sociaal beleid, vorm te geven. Dat leidt in de praktijk tot verschillen in aanpak. Dat is inherent aan de rolverdeling tussen rijk, provincies en gemeenten. Ook tussen provincies zijn er verschillen in beleidsaanpak.

2. *Financiering uit BDU-gelden:*

Bent u bereid om, in samenwerking met de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH), de Brede Doel-Uitkeringen (BDU-gelden) in te zetten om één provinciale regeling te realiseren voor alle AOW-gerechtigden met een inkomen tot 140% van het minimumloon, zodat zij zonder bureaucratische barrières gebruik kunnen maken van gratis openbaar vervoer?

Antwoord

De MRDH ontvangt de bijdrage voor het openbaar vervoer van het rijk via de BDU, evenals VRA (Vervoerregio Amsterdam). Zowel MRDH als VRA krijgen, zoals het er nu naar uitziet, te maken met een korting van 10% op deze BDU per 2026. De regelingen die er nu zijn voor doelgroepen binnen het MRDH-gebied zijn er op initiatief van de gemeenten en worden ook bekostigd door de gemeenten. MRDH heeft hier geen middelen voor beschikbaar. De provincies ontvangen de bijdrage voor het openbaar vervoer via het provinciefonds. Die middelen zijn belegd voor de OV-concessies. De provincie bekostigt de proef met het minimaproduct uit de middelen die met het coalitieakkoord beschikbaar zijn gesteld. De provincie heeft geen zeggenschap over de BDU die MRDH ontvangt. Door deze omstandigheden is het niet haalbaar om een gezamenlijke regeling voor AOW'ers met een laag inkomen te realiseren met de MRDH.

3. *Praktische uitvoerbaarheid:*

Hoe beoordeelt u de mogelijkheid om, naar Rotterdams voorbeeld, een provinciale OVregeling te laten uitvoeren via de vervoerders, waarbij AOW-gerechtigden met een inkomensverklaring een eenvoudig en uniform Dal Vrij-abonnement kunnen krijgen?

Antwoord

De proef met het minimaproduct richt zich op alle leeftijdsgroepen, dus inclusief de AOW-gerechtigden. GS zien geen aanleiding om specifiek voor deze doelgroep een inkomensafhankelijke regeling in het leven te roepen. Daarbij ligt het meer op de weg van de gemeenten om aan inkomensbeleid te doen, de doelgroep sociale minima te benaderen en een check te doen op het inkomen. De gemeenten voeren sociaal beleid en zijn bekend met (een deel) van de doelgroep en kan deze direct benaderen. Een eerder initiatief van de provincie Utrecht heeft uitgewezen dat het voor een provincie complex en bewerkelijk is om deze doelgroep zelf te bereiken.

4. *Uitbreiding naar RET, HTM en NS-trajecten:*

De huidige plannen van de provincie sluiten het vervoersgebied van de Metropoolregio (RET en HTM) en NS-treinen grotendeels uit. Bent u bereid in gesprek te gaan met de betrokken vervoerders en de MRDH om een oplossing te zoeken waarmee ouderen ook gebruik kunnen maken van OV in deze gebieden zonder extra kosten?

Antwoord

Er is afstemming geweest met MRDH over de wens om gezamenlijk een product voor minima te organiseren. Dat is om de bij vraag 2 genoemde redenen op dit moment niet haalbaar.

5. *Evaluatie en monitoring:*

Hoe gaat u erop toezien dat de OV-regeling effectief bijdraagt aan het bestrijden van vervoersarmoede onder ouderen en dat zij niet opnieuw geconfronteerd worden met complexe aanvraagprocedures en onduidelijke beperkingen?



Antwoord

Met de betrokken gemeenten en de OV-bedrijven zal worden gemonitord dat de opzet en de procedures in relatie tot het OV-minima product zo eenvoudig mogelijk zijn met duidelijke instructies voor de gebruikers. Gemeenten hebben ervaring met het uitvoeren van een inkomenstoets en het product kan op afstand op de OV-chipkaart worden gezet. De deelnemers dienen het product zelf te activeren, net als dat voor alle abonnementen op de OV-chipkaart geldt. Wanneer er in de praktijk knelpunten ontstaan dan zal er worden bijgestuurd.

Den Haag, 18 maart 2025

Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland,

secretaris,

voorzitter,

drs. M.J.A. van Bijnen MBA

mr. A.W. Kolff