

23 645 Openbaar vervoer

31 305 Mobiliteitsbeleid

32 813 Kabinetsaanpak Klimaatbeleid

Nr. 879 VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK OVERLEG

Vastgesteld 12 februari 2026

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft een aantal vragen en opmerkingen voorgelegd aan de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over de brief van 26 september 2025 over stand van zaken ontwikkeling Onderwegpas (Kamerstuk 23 645, nr. 868) en over de brief van 21 november 2025 over Onderwegpas geen onderdeel Sociaal Klimaatplan (Kamerstuk 23 645, nr. 874).

De vragen en opmerkingen zijn op 10 december 2025 aan de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat voorgelegd. Bij brief van 12 februari 2026 zijn de vragen beantwoord.

De fungerend voorzitter van de commissie,
Peter de Groot

Adjunct-griffier van de commissie,
Van der Graaf

Vragen en opmerkingen vanuit de fracties en reactie van de staatssecretaris

Inleiding

Alvorens in te gaan op de beantwoording van de vragen wordt hieronder een korte uiteenzetting gegeven ten aanzien van de financiering van de Onderwegpas. Dit levert een betere context op voor de beantwoording van de vragen.

Het Social Climate Fund

De Onderwegpas zou gefinancierd worden uit het Europese Social Climate Fund¹ (SCF) voor €152,5 mln. en uit het Klimaatfonds (KF) voor €157,5 mln. Enkele onderdelen van het SCF zijn belangrijk als achtergrond voor het beantwoorden van de vragen en opmerkingen van de leden van de fracties:

- Het SCF heeft een looptijd van 7 jaar, van 2026 tot en met 2032.
- Lidstaten kunnen in hun Sociaal Klimaatplan (SKP) in aanmerking komende maatregelen nemen die binnen de looptijd van het fonds moeten worden uitgevoerd.
- Voor de maatregelen is 25% cofinanciering nodig en de financiering uit het SCF is performance based: als de gestelde doelen niet worden gehaald worden de middelen niet, of niet volledig uitgekeerd.
- Het ingediende SKP wordt in zijn geheel goedgekeurd of afgekeurd nadat het is ingediend. Het is niet mogelijk om voor sommige maatregelen al een akkoord te krijgen en te starten als over andere maatregelen nog onduidelijkheid bestaat.
- Na indiening van het SKP vindt een formeel goedkeuringsproces plaats waarbij de Europese Commissie (EC) het SKP toetst aan de SCF-criteria. Dit goedkeuringsproces kan 5 maanden in beslag nemen.
- Betalingsaanvragen voor de financiering (na het behalen van de gestelde doelen) kunnen op 2 momenten per jaar worden ingediend.

In de SCF-verordening staat de datum van 30 juni 2025 genoemd als deadline voor het indienen van het SKP. Deze deadline was voor meerdere lidstaten niet haalbaar en de EC heeft aangegeven er de voorkeur aan te geven om het plan en de losse maatregelen informeel in een aantal rondes te bespreken en aan te scherpen omdat dit het formele proces vergemakkelijkt. Dit verandert echter niks aan de looptijd van het fonds en de momenten van uitbetaling.

Het kabinet had in het kader van de Voorjaarsbesluitvorming besloten om de middelen van het SCF in te zetten voor zowel de bestrijding van energiearmoede als vervoersarmoede. De Kamer is hierover eind juni 2025 geïnformeerd.²

¹ Verordening (EU) 2023/955 tot instelling van een sociaal klimaatfonds en tot wijziging van Verordening (EU) 2021/1060.

² Kamerbrief 32 813, nr. 1519.

Ik heb met belangstelling kennisgenomen van de vragen en opmerkingen van de leden van de fracties van inzake de Onderwegpas. Bij de beantwoording is de volgorde van het schriftelijk overleg aangehouden.

Inbreng van de leden van de D66 fractie

Besluitvorming

De leden van de D66-fractie zijn onaangenaam verrast over de brief van het kabinet van 21 november om de Onderwegpas niet in te dienen als voorstel bij het Sociaal Klimaatfonds. De leden merken daarbij op dat kabinet op 26 september nog van plan was de Onderwegpas in te dienen bij het Sociaal Klimaatfonds.

1.

De leden vragen de staatssecretaris wat er tussen 26 september en 21 november feitelijk, beleidsmatig of juridisch veranderd is, waardoor het eerdere voornemen niet langer uitvoerbaar of verdedigbaar werd geacht.

Antwoord op vraag 1

Dit heeft met name te maken door het feit dat het SKP, met daarin alle Nederlandse maatregelen, in zijn geheel moet worden ingediend en in zijn geheel goed of af wordt gekeurd door de EC.

In september bleek dat er binnen het Nationaal OV-Beraad (NOVB) onvoldoende steun was voor de Onderwegpas. Toen moest een alternatief worden uitgewerkt, namelijk een Onderwegpas in eerste instantie alleen geldig op de Hoofdrailnetconcessie, daartoe riep ook de motie Bikker-Van Hijum³ op. Dit alternatief moest daarna worden afgestemd met de EC terwijl op dat moment de andere maatregelen al in een afrondende fase zaten. Dat was het moment dat de EC vragen stelde over mogelijke ongeoorloofde staatsteun. Op het moment dat er zorgen waren over staatsteun en de mededeling kwam dat hiervoor een formele melding moest worden ingediend die vervolgens zou worden getoetst door de EC waren er in het kabinet te veel zorgen over de impact die dit proces kon hebben op de andere maatregelen. Daarom heeft het kabinet op dat moment besloten om voor zekerheid te kiezen en de SCF-middelen voor de andere maatregelen beschikbaar te stellen.⁴

De leden van de D66-fractie vinden het opmerkelijk dat de redenen waarom het kabinet de Onderwegpas niet heeft meegenomen in het Sociaal Klimaatplan pas in zo'n laat stadium boven zijn komen drijven, zonder dat de Kamer in de gelegenheid geweest is om zich hierover uit te spreken.

2.

Daarom vragen deze leden de staatssecretaris een volledige en gespecificeerde tijdlijn van alle stappen rond de Onderwegpas, vanaf de eerste verkenning tot het besluit om deze niet op te nemen in het Sociaal Klimaatplan, inclusief: interne ambtelijke adviezen, bestuurlijke overleggen, besluiten binnen het kabinet en contacten met de Europese Commissie.

³ Kamerstuk 36800, nr. 58.

⁴ Kamerstuk 23645, nr. 874.

Antwoord op vraag 2

Hieronder volgt een overzicht in welke gremia er gesproken is over (het ontwikkelen van) de Onderwegpas in relatie tot het SKP.

Overleggen binnen het NOVB vinden plaats op directeuren (DO) en op bestuurlijk (BO) niveau. Het DO vindt ongeveer elke twee maanden plaats, het BO ieder kwartaal. De Onderwegpas als mogelijke maatregel in het SKP is in november 2024 voor het eerst besproken en stond daarna tijdens alle overleggen op de agenda. In de maanden juli en augustus 2025 kwam een technische werkgroep van het NOVB wekelijks bijeen.

De verschillende departementen zijn in aanloop naar de keuze van de maatregelen en vervolgens voor de uitwerking van het SKP sinds de herfst van 2024 op ambtelijk niveau maandelijks bijeengekomen. Vanaf 2025 onder leiding van SZW als coördinerend departement voor de consultatie en indiening van het SKP. De verantwoordelijke directeuren zijn op vier momenten in 2025 (15 september, 14 oktober, 30 oktober, 4 november) richting indiening bijeengekomen.

Het ambtelijk overleg met de EC startte in 2025 in aanloop naar de publieke consultatie van de voorgestelde maatregelen van de betrokken departementen.⁵ Het kabinetsbesluit over de in te dienen maatregelen werd genomen tijdens de ministerraden rondom de Voorjaarsbesluitvorming mede op basis van de uitkomst van de publieke consultatie. De verantwoordelijke departementen voerden afzonderlijk en gezamenlijk overleg over de maatregelen in het SKP met de EC. Het eerste separate overleg tussen IenW en de EC vond begin juni 2025 plaats. Later in juni is de eerste versie van het integrale SKP met de EC besproken. In de zomer vond een aantal overleggen met de EC plaats en op 1 oktober 2025 is een tweede versie van het volledige SKP besproken. Bij dit gezamenlijke overleg was inmiddels bekend dat de andere partijen die aanvankelijk betrokken waren bij de Onderwegpas niet meer mee zouden doen en had de Kamer een motie aangenomen om de Onderwegpas verder te ontwikkelen met de NS. Dit veranderde de inhoudelijke situatie, ook voor de EC. Dit leidde zo ook tot de vragen vanuit de EC over mogelijke ongeoorloofde staatssteun. Daarover heeft IenW in oktober nog 3 bilaterale overleggen met de EC gevoerd.

3.

Deze leden vragen de staatssecretaris specifiek wanneer voor het eerst is vastgesteld of overwogen dat opname van de Onderwegpas in het Sociaal Klimaatplan mogelijk niet haalbaar zou zijn en waarom hij ervoor heeft gekozen om de Kamer hierover pas te informeren na indiening van het Sociaal Klimaatplan.

Antwoord op vraag 3

Zoals in de inleiding is geschetst, waren er voorafgaand aan de formele indiening van het SKP een aantal informele gespreksrondes met de EC.

⁵ [Overheid.nl](https://overheid.nl) | Consultatie Social Climate Fund

Deze rondes vonden plaats rondom de individuele maatregelen maar ook over het plan als geheel. Na iedere ronde werd het plan of de individuele maatregel aangescherpt en aangevuld conform de eisen van de verordening en wensen vanuit de EC. Ook bij de EC werden naarmate de plannen meer en beter uitgewerkt werden andere verantwoordelijke DG's geraadpleegd voorafgaand aan formele indiening. De informele dialoog die de EC voert met lidstaten is erop gericht dat nationale SKP's zo goed mogelijk zijn afgestemd voorafgaand aan formele indiening. Wanneer een situatie verandert, zoals bij de Onderwegpas het geval was en de NS als enige partij overbleef voor de uitvoering, is overleg met de EC noodzakelijk om te toetsen of het SKP nog voldoet aan de vereisten. In dit geval kwam naar aanleiding daarvan het staatssteunvraagstuk onder de aandacht in oktober 2025.

Terwijl de gesprekken over staatssteun nog liepen met de EC, werd de tijdsdruk om de maatregel uit te werken steeds urgenter vanwege de timing van de andere maatregelen, bijvoorbeeld van het Publiek Energiefonds en het Warmtefonds. Het voornemen en de interdepartementale afspraak was om in oktober het SKP formeel in te dienen. Voorkomen moest worden dat het proces zou stagneren, of dat het totale plan zou worden afgewezen omdat een onderdeel van het plan (de Onderwegpas) niet zou voldoen aan EU wet- en regelgeving. Hoewel de deadline van 30 juni 2025 voor indiening van het SKP niet hard was, hadden alle departementen wel rekening gehouden met implementatie van hun maatregelen vanaf 2026 en daaraan gekoppeld de benodigde uitbetalingen na het behalen van behaalde mijlpalen en streefdoelen in de eerste helft van 2026. Het was hierdoor belangrijk om interdepartementaal te komen tot een eindproduct, waarbij zicht was op indiening eind 2025, zodat in 2026 gestart kon worden met de uitvoering van de maatregelen uit het SKP en de uitbetalingsreeks ook doorgang kon vinden. Verdere vertraging zou kunnen leiden tot begrotingstekorten voor de andere betrokken beleidsdepartementen.

Tijdens het bredere overleg met de EC over alle maatregelen in het SKP op 1 oktober gaf de EC aan dat het directoraat-generaal voor concurrentie (DG COMP) grote zorgen had over mogelijke ongeoorloofde staatssteun nu de Onderwegpas alleen bij de NS beschikbaar zou zijn bij de start. In de gesprekken met de EC is altijd aangegeven, zoals in de Kamerbrieven eveneens is aangegeven, dat IenW altijd de intentie heeft gehad dat gedurende de looptijd van het SCF andere vervoerders (weer) aan zouden kunnen haken. Hierover zijn in oktober 2025 nog drie overleggen gevoerd waarbij de EC liet weten dat het doen van een staatssteunmelding noodzakelijk was, waarna zij een formele toetsing zouden starten.

Op het moment dat er vanuit de EC zorgen waren over staatssteun en de mededeling kwam dat hiervoor een staatssteunmelding en -toets daarop zou moeten worden doorlopen voor de Onderwegpas waren er te veel zorgen over de impact die dit proces kon hebben op de (doorgang en

ingangsdatum van de) andere maatregelen. Daarom heeft het kabinet op dat moment besloten om voor zekerheid te kiezen en de SCF-middelen aan de andere maatregelen beschikbaar te stellen. Het SKP is daarop aangepast en daarover zijn verdere gesprekken gevoerd met de EC. De Kamer is op 21 november 2025 geïnformeerd dat de Onderwegpas niet in het SKP zou worden opgenomen.⁶

Als deze samenhang met de overige SKP-maatregelen er niet was geweest dan was er voor IenW meer tijd geweest om de zorgen over staatssteun van de EC met de EC te bespreken dan wel de Onderwegpas hierop aan te passen. Implementatie van de Onderwegpas was immers voorzien vanaf 2028. Gezien de looptijd van het Sociaal Klimaatfonds en het tijdpad van de andere maatregelen – die in totaliteit zouden worden beoordeeld door de EC – werd het langer aanhouden van het plan met een onzekere uitkomst voor het geheel niet als wenselijk geacht door het Kabinet. Daartoe is besloten de middelen te herverdelen.

Dit besluit is genomen in de Ministerraad van 7 november 2025. Vervolgens moest het SKP hierop worden aangepast en wederom de informele dialoog met de EC worden heropend om de aanvullende middelen voor energiearmoede met de EC af te stemmen alsook de daaraan gekoppelde mijlpalen en streefdoelen. Deze verlengde informele dialoog was net voor de kerst afgerond. In overleg met de EC is besloten het SKP over het kerstreces te tillen en in januari in te dienen. Dit om te voorkomen dat de klok voor het 5 maanden goedkeuringsproces voor de EC zou gaan lopen in de kerstperiode. Het SKP is ingediend op 19 januari 2026, de staatssecretaris van SZW heeft de Kamer hierover op 6 februari geïnformeerd.⁷

Financiële risico's

De leden van de D66-fractie constateren dat de streekvervoerders, verenigd in de Federatie Mobiliteitsbedrijven Nederland de risico's te groot vinden om de stap naar een Onderwegpas te zetten. Deze leden constateren dat de staatssecretaris noemt dat dat komt door een eventuele derving zonder een inkomstengarantie vanuit overheidszijde.

4.

Deze leden vragen de staatssecretaris of, en zo ja, welke mogelijkheden hij heeft onderzocht om de inkomstenderving te mitigeren zonder het volledige voorstel te schrappen.

Antwoord op vraag 4

Er zijn twee soort inkomstenderving waarbij in het proces voor de eerste een voorstel is gedaan om de impact te mitigeren:

- 1. De uitgaven van de gemiddelde reiziger uit de doelgroep, zonder dat deze gebruikmaakt van een regeling. Er is geen data beschikbaar over hoeveel geld de gemiddelde persoon uit de doelgroep uitgeeft en op*

⁶ Kamerstuk 23645, nr. 874.

⁷ Kamerstuk 22 112 nr. 4258.

welke tijden dit is (dal / spitstarief). De verwachting was echter dat de beoogde doelgroep beperkt gebruik maakt van het OV (met name trein) en de bestaande abonnementen. De reizen die worden gemaakt worden daarom naar verwachting op dit moment tegen voltarief afgerekend. Een Onderwegpas met korting in de daluren zou dan tot inkomstenderving kunnen leiden. Als dit niet wordt gecompenseerd door extra reizigers/reizen is sprake van inkomstenderving. Hoe dit beeld eruitziet bij de verschillende vervoerders kan verschillen, maar goede data is er niet.

In het NOVB is hierover gesproken door vervoerders de optie te geven om de inkomstenderving te verdisconteren in het te geven kortingspercentage gedurende de daluren. Dat werd gedurende de periode echter niet concreet gemaakt. Hiervoor was inzicht nodig in de derving maar vanwege bedrijfsgevoelige gegevens en een gebrek aan gegevens over het huidige reisgedrag van de doelgroep is het bedrag tijdens het proces niet geconcretiseerd.

In de weken voorafgaand aan het besluit om de stoppen met de Onderwegpas in NOVB-verband is uiteindelijk vanuit de overheden een voorstel gedaan om in het eerste jaar af te zien van kortingen in de daluren (behalve voor het HRN) en de inkomsten te monitoren, om een 0-meting te kunnen doen. Op deze manier kon deze inkomstenderving voorkomen worden en een duidelijker indicatie komen voor eventuele inkomstenderving. Dit voorstel is gepresenteerd aan het Bestuurlijk Overleg d.d. 17 september.

De andere vorm van inkomstenderving is die vanuit lopende regelingen.

2. Verschillende gemeenten en provincies hebben regelingen voor huishoudens met een laag inkomen. De vrees van de vervoerders was dat de komst van de landelijke Onderwegpas een reden kan zijn dat de regelingen zouden stoppen en dat de Onderwegpas voor de vervoerders en voor sommige reizigers uit de doelgroep financieel slechter uitpakt dan de bestaande situatie. Ook gaven vervoerders aan dat op het moment dat de Onderwegpas zou eindigen door het ophouden van het SCF zij opnieuw energie moeten steken in deze lokale contracten en eigen minimaproducten.

Het uitgangspunt van IenW en decentrale overheden is altijd geweest dat de vervoerders er in principe niet op achteruit mogen gaan. Dat is ook altijd gecommuniceerd richting vervoerders. Een keiharde garantie, uitgedrukt in geld is echter nooit te geven, omdat derving ook het gevolg kan zijn van factoren die autonoom reeds bestaan; de doelgroepen van deze regelingen alsmede de hoeveelheid geld die daaraan wordt besteed kunnen altijd wijzigen, nieuwe collegebesturen kunnen hier in 2026 ook andere keuzes in maken.

Garanties hiervoor, anders dan het uitspreken van het feit dat er in principe geen derving mag plaatsvinden, zijn dan ook niet op zijn plaats en kunnen ook niet worden gefinancierd vanuit het SCF-kader. Het wegvallen van lokale financiering voor regelingen, voor welke reden dan ook, zorgt voor minder externe financiering van het openbaar vervoer. Voor sommige vervoerders gaat dit om aanzienlijke bedragen. Daarnaast is het ook niet zo dat de doelgroepen van de verschillende lokale

regelingen één op één matchen met de doelgroep van de Onderwegpas. De doelgroep van de Onderwegpas betrof personen vanaf 12 jaar tot 101% van het sociaal minimum (rond de 650.000 mensen). Lokale regelingen gaan vaak tot 130% of meer maar zijn in de meeste gevallen alleen voor AOW'ers. Onzeker was wat gemeenten met het overgebleven deel van de doelgroep zouden doen.

Het reizigersperspectief is hierbij ook diffuus en dient bij dit vraagstuk niet uit het oog te worden verloren. De Onderwegpas zou een verbetering zijn voor alle personen in de doelgroep die geen gebruik kunnen maken van een bestaande (lokale) regeling. Voor de personen die wel gebruik kunnen maken van een bestaande regeling kan dit anders zijn. In meerdere gevallen, zoals de contracten van de RET en de Meedoenpas van Arriva, is door de regionale/lokale overheid onbeperkt reizen in de daluren ingekocht. De financiële waarde hiervan verschilt per reiziger, maar kan bij regelmatig reizen in de regio meer zijn dan het te verreizen budget dat beschikbaar zou zijn geweest voor een reiziger uit de doelgroep met de Onderwegpas. Dit is geen reden geweest voor het stoppen van de Onderwegpas maar is in de discussies over het onderwerp wel aan de orde geweest.

Door aan te geven dat vervoerders er in principe niet op achteruit mogen gaan, door hen de mogelijkheid te geven het eerste jaar ook in daluren voltarief te rekenen, door het creëren van een referentie situatie én het feit dat decentrale overheden en ik hebben aangegeven in het NOVB bereid zijn om te kijken naar maatwerk per decentrale ov-concessie ten aanzien van de derving en ten aanzien van het te rekenen kortingspercentage op basis van de metingen vanaf jaar 2, heb ik er alles aan gedaan om binnen de gegeven tijd en met de gegeven onzekerheden tot een oplossing te komen.

5.

Ook vragen deze leden welke concrete berekeningen ten grondslag liggen aan de inschatting dat de financiële risico's 'te groot zijn' en welk bedrag gemoeid is met gewenste inkomstengarantie.

Antwoord op vraag 5

Zie het antwoord op vraag 4.

6.

Deze leden vragen de staatssecretaris welke vormen van compensatie of garanties door de staatssecretaris zijn onderzocht, besproken en waarom hij hiervoor niet heeft gekozen.

Antwoord op vraag 6

Zie het antwoord op vraag 4 en 5.

Introductie OVpay

De leden van de D66-fractie constateren dat bij het besluit van het

kabinet om niet door te gaan met de ontwikkeling van de Onderwegpas meespeelt dat dit impact zou hebben op de introductie van OVpay.

7.

De leden vragen de staatssecretaris dit verder toe te lichten. Welke specifieke problemen treden erop voor de introductie van OVpay en welke maatregelen heeft de staatssecretaris verkend om deze problemen te mitigeren?

Antwoord op vraag 7

OVpay is een programma dat onder de verantwoordelijkheid en voor rekening van de vervoerders (de Coöperatie Openbaar Vervoerbedrijven) wordt uitgevoerd. Bij de overgang van de OV-chipkaart naar OVpay wordt er overgegaan op een andere betaalinfrastructuur. OVpay bestaat uit betalen met de bankpas maar ook met een nieuwe kaart: de OV-pas. Momenteel vindt de migratie plaats van de OV-chipkaart naar de OV-pas en dat betekent dat bestaande abonnementen allemaal omgezet moeten worden op een andere infrastructuur en een andere pas. Dat is op zichzelf een flinke operatie die heel 2026 en 2027 in beslag zal nemen, op een manier die voor de reiziger zo min mogelijk ongemak zal opleveren. Omdat het huidige betaalsysteem via de OV-chipkaart het einde van de levensduur nadert was het niet opportuun om de Onderwegpas te ontwikkelen voor gebruik op een OV-chipkaart. Het product "Onderwegpas" moet dus worden vormgegeven voor een product op de OV-pas. Omdat de doelgroep van de Onderwegpas echter aanzienlijk is (rond de 650.000 mensen) en het product (reizen met een budget, met een bepaalde korting die verschilt per vervoerder en het inrichten van een portaal voor aanmelding van de doelgroep) aanvullende technische eisen vergt ten opzichte van de basisfunctionaliteiten van OVpay die binnen het programma worden vormgegeven, achtte de coöperatie dit niet realiseerbaar tegelijkertijd met de uitrol van OVpay.

Staatssteun

De leden van de D66-fractie constateren dat in de gesprekken die gevoerd zijn met de Europese Commissie (hierna: EC) over de vormgeving van de Onderwegpas is aangegeven door de EC dat er een staatssteunmelding op grond van artikel 107 VWEU dient te worden ingediend.

8.

Deze leden vragen wanneer het eerste overleg met de EC heeft plaatsgevonden waarin de mogelijke noodzaak van een staatssteunmelding is besproken, en waarom dit risico niet eerder expliciet in de overwegingen richting de Kamer is betrokken, zoals in de brief van 26 september jl.

Antwoord op vraag 8

Zie het antwoord op vraag 3 en 4.

9.

Deze leden vragen de staatsecretaris wanneer hij bekend is geworden met dit staatssteunvereiste. Ook vragen deze leden of het kabinet een (concept-)staatssteunmelding heeft voorbereid of laten toetsen, en zo nee, waarom niet, gezien de grote maatschappelijke en financiële belangen die met deze maatregel gemoeid waren.

Antwoord op vraag 9

Zie het antwoord op vraag 3 en 4.

10.

Deze leden vragen de staatssecretaris ook waarom de mogelijkheid tot een staatssteunmelding niet is meegenomen in de analyse voorafgaand aan de besluitvorming binnen het kabinet en in het overleg met vervoerders.

Antwoord op vraag 10

Zie antwoord op vraag 3 en 4.

Wat ga je doen met het geld

De leden van de D66-fractie constateren dat er met het intrekken van de Onderwegpas uit het Sociaal Klimaatfonds minder geld in het 'bod richting Europa' zit.

11.

Ten eerste vragen deze leden of de staatsecretaris van Infrastructuur en Waterstaat en de staatssecretaris van Sociale Zaken en Werkgelegenheid het van belang vinden dat zij de middelen uit het Sociaal Klimaatfonds evenredig verdelen over de verschillende ETS-2 sectoren gebouwde omgeving en mobiliteit. Zo ja, hoe gaan zij dit realiseren en zo nee, welke inhoudelijke redenen zien zij om van die evenredige verdeling af te wijken?

Antwoord op vraag 11

Het kabinet had de keuze gemaakt om de middelen uit het SCF in te zetten op zowel energie- als vervoersarmoede via een specifieke set aan maatregelen. Nadat de Onderwegpas uit het SKP is gehaald, was de tijd te beperkt om een nieuwe maatregel uit te werken en op te nemen, daarom is besloten om de andere bestaande maatregelen te verruimen. Het is teleurstellend dat er hierdoor geen middelen vanuit het SCF beschikbaar zijn ter bestrijding van vervoersarmoede. De middelen komen echter grotendeels wel terecht bij dezelfde doelgroep, omdat alle maatregelen gericht moeten zijn op het ondersteunen van kwetsbare huishoudens die geraakt worden door ETS2. Uit onderzoek van onder andere CE Delft⁸ blijkt dat er een grote overlap is tussen de groepen die verkeren in energie- en vervoersarmoede. De middelen van de Onderwegpas komen nu niet in de vorm van een reisproduct voor het openbaar vervoer, maar bijvoorbeeld in een tegemoetkoming uit het

⁸ [CE_Delft_250227_Effect_ETS2_op_kwetsbare_groepen_Def.pdf](#)

publieke energiefonds.

Alternatief beleid

De leden van de D66-fractie constateren dat het kabinet nu, ondanks Kamerbrede steun voor een Onderwegpas, geen maatregelen neemt om het openbaar vervoer betaalbaarder te maken voor kwetsbare groepen. Deze leden vinden dit zeer onwenselijk.

12.

Deze leden vragen de staatssecretaris hoeveel personen in Nederland naar schatting gebruik hadden kunnen maken van de Onderwegpas.

Antwoord op vraag 12

Zie het antwoord op vraag 7. De inschatting is dat ongeveer de helft van de doelgroep de Onderwegpas zou aanvragen.

13.

Deze leden vragen de staatssecretaris of hij erkent dat hij voor deze mensen geen alternatief beleid voorstelt.

Antwoord op vraag 13

Zie het antwoord op vraag 11. De middelen vanuit het SCF komen nog steeds bij deze doelgroep terecht.

Het is zeer teleurstellend dat de Onderwegpas geen onderdeel is geworden van het SKP nadat hier door meerdere partijen hard aan is gewerkt. Het bieden van een nieuw landelijk reisproduct zou een goede besteding van de SCF-middelen zijn geweest.

14.

Deze leden vragen de staatssecretaris of hij werkt aan een alternatief voor de Onderwegpas en of de Kamer een concreet, uitgewerkt alternatief voorstel kan verwachten ter bestrijding van vervoersarmoede.

Antwoord op vraag 14

Zie het antwoord op vraag 13. In oktober 2024 is de Kamer geïnformeerd over het NOVB-onderzoek naar een Nederlandticket.⁹

VVD-fractie

15.

De leden van de VVD-fractie vragen waarom financiële risicoafdekking voor vervoerders binnen de Onderwegpas niet haalbaar wordt geacht, terwijl er signalen zijn dat diverse bestaande landelijke en provinciale ov-pasregelingen (zoals voor minima, Centraal Orgaan opvang asielzoekers (COA), Dienst Justitiële Inrichtingen (DJI) en rijksmedewerkers) wél met een sluitende inkomstengarantie functioneren. Zij verzoeken de staatssecretaris toe te lichten waarop de beoordeling is gebaseerd.

⁹ Kamerbrief 23 645, nr. 828.

Antwoord op vraag 15

Om de vraag van de leden van de VVD te kunnen beantwoorden, is het nodig om aan te geven hoe het decentrale ov-stelsel functioneert ten opzichte van (nationale) abonnementen.

Het openbaar vervoer is in Nederland gedecentraliseerd en dit resulteert (mede door de verschillende karakteristieken in de regio) in prijs- en productverschillen tussen de concessies. In de meeste concessies zijn er daluren waarop de drukte in de voertuigen lager is. In die concessies worden abonnementen aangeboden waarmee voor een vaste prijs - een vastrecht - met korting kan worden gereisd tijdens die daluren. De daluren kunnen verschillen tussen de concessies, maar ook tussen bus en trein binnen een concessie. In de concessies in de grote steden is de bezetting gedurende de hele dag zo hoog dat er geen duidelijke daluren zijn, deze worden daarom ook niet gehanteerd. Dit heeft tot gevolg dat er grote verschillen zitten in de kosten om 40% korting te verkrijgen: een abonnement hiervoor kan in een regionale concessies tot wel 12x zo duur zijn als in een stedelijke concessie.

Wanneer een abonnement wordt ontwikkeld/aangeboden voor een doelgroep binnen een concessie kan dit worden afgestemd op de kenmerken van die betreffende concessie. De uitdaging bij een landelijk abonnement is om een product te ontwikkelen dat tegemoetkomt aan de kenmerken van alle concessies.

Op dit moment zijn er geen reisproducten die in alle concessies beschikbaar zijn, anders dan het studenten reisproduct dat een afgekocht reisrecht is, waarbij voor de afkoopsom ook onderscheid wordt gemaakt tussen stad, trein en streek.

Op dit moment zijn er op 3 verschillende manieren mogelijkheden voor het creëren van uniforme producten in stads- en streekvervoer dan wel gecombineerd met het HRN.

- Via het landelijk tarievenkader: in het door decentrale overheden opgestelde landelijk tarievenkader zijn afspraken gemaakt over het opstaptarief en enkele reisproducten die bij alle regionale concessiehoudende vervoerders te verkrijgen zijn.*
- Via een contract: het studentenreisproduct is een contract van het ministerie van OCW met de vervoerders. Hierin zijn afspraken gemaakt waarin het openbaar vervoer voor studenten wordt afgekocht.*
- Via regelgeving: in het Besluit personenvervoer 2000 is voor drie groepen opgenomen dat geen vervoerbewijs benodigd is (OV-begeleider, kinderen onder de 4, ambtenaren belast met handhaving van de wet).*

Een nieuw nationaal reisproduct zou op twee manieren kunnen worden vormgegeven: via regelgeving of een reisproduct ontwikkelen en dit opnemen in alle concessies. Een derde optie is om geen nieuw reisproduct te ontwikkelen, maar bestaand vervoer in te kopen en

beschikbaar te stellen (via een contract). Dit is de wijze waarop het COA vervoer beschikbaar stelt voor asielzoekers en hoe de Rijksoverheid het vervoer inkoopt voor de rijksambtenaren.

De aanvliegroute voor de Onderwegpas was het ontwikkelen van een nieuw reisproduct en dit onderdeel laten zijn van alle concessies via het landelijk tarievenkader én de concessie voor het HRN. Hiervoor werd gekozen zodat een nieuw reisproduct ontwikkeld kon worden, dat in ieder geval voldeed aan de SCF-eisen ten aanzien van het aanbod voor de kwetsbare huishoudens.¹⁰

Het ging daarom niet om het inkopen van bestaande producten, maar de vormgeving van een nieuw reisproduct dat ook rekening hield met de kenmerken van de bestaande concessies en het beschikbare budget.

De leden van de VVD-fractie vragen op basis waarvan wordt aangenomen dat de Onderwegpas de verdere uitrol van OVpay zou kunnen verstoren. Zij merken op dat er reeds meerdere programma's en producten parallel aan OVpay functioneren.

16.

Deze leden verzoeken de staatssecretaris aan te geven welke technische risico's in dit geval specifiek worden voorzien.

Antwoord op vraag 16

Zie het antwoord op vraag 7.

De leden van de VVD-fractie willen graag bevestigd krijgen of het klopt dat eerdere landelijke reisproducten in het openbaar vervoer zijn ingevoerd zonder volledige unanimiteit van vervoerders.

17.

Deze leden verzoeken de staatssecretaris toe te lichten waarom dit destijds wel mogelijk was.

Antwoord op vraag 17

Het is niet duidelijk op welke landelijke producten de leden van de VVD-fractie doelen. Met de ov-chipkaart kan een reiziger bij alle vervoerders tegen voltarief reizen. Abonnementen die in heel Nederland gelden bij alle bus, trein, metro, tram en treinvervoerders worden echter op dit moment niet aangeboden omdat daar te weinig vraag naar is.

De leden van de VVD-fractie constateren daarnaast dat unanimiteit binnen het Nationaal Openbaar Vervoer Beraad (NOVB) als randvoorwaarde wordt genoemd, terwijl het NOVB geen besluitvormend orgaan is.

¹⁰ Een aanbesteding bleek duurder en complexer, algemene regelgeving zou te lang gaan duren, om binnen de looptijd van het fonds te blijven.

18.

Deze leden vragen de staatssecretaris toe te lichten waarom in dit geval alsnog voor unanimititeit wordt gekozen.

Antwoord op vraag 18

Vanuit technisch oogpunt was het doel om een nieuw product te ontwikkelen binnen OVpay, daarvoor was steun nodig vanuit de Coöperatie Openbaar Vervoerbedrijven. Vanuit de reiziger gedacht is het moeilijk uitlegbaar als bijvoorbeeld de reiziger in de drie vervoerregio's bij de gemeentelijk vervoerbedrijven wel gebruik zou kunnen maken van de Onderwegpas, maar in diezelfde vervoerregio's bij een streekvervoerder niet. Een onderscheid per modaliteit is wel beter uitlegbaar. Daarom is ook na de motie Bikker- Van Hijum ook gestart met vervolggesprekken voor een Onderwegpas geldig op het HRN waar ook regionale treindiensten makkelijk op aan zouden kunnen haken (indien gewenst door vervoerders) die uitbreidbaar zou zijn in de toekomst naar bus, tram en metro).

GroenLinks-PvdA-fractie

De leden van de fractie van GroenLinks-PvdA hechten zoals bekend veel waarde aan goed en betaalbaar openbaar vervoer. Met de Onderwegpas had een goede stap gezet kunnen worden naar betaalbaarder openbaar vervoer voor mensen voor wie het openbaar vervoer op dit moment te duur is. Ook had de Onderwegpas een bijdrage kunnen leveren aan de bereikbaarheid van dorpen en wijken waar het openbaar vervoer vaak nog een onvoldoende alternatief is voor de auto.

Over het staken van de invoering van de Onderwegpas hebben de leden van de GroenLinks-PvdA-fractie een aantal vragen en opmerkingen.

Allereerst vragen zij het kabinet te reflecteren op hoe het proces verlopen is. De aan het woord zijnde leden constateren dat er eerst geruime tijd gesproken is tussen het kabinet en de vervoerders over een Onderwegpas. Toen dit afgelopen september niet tot het gewenste resultaat leidde, heeft het kabinet naar aanleiding van de motie Bikker-Van Hijum bekeken of er een pas kon komen voor alleen reizen bij de NS. Ook hier wordt nu een streep door gezet. Allereerst zijn de leden van de GroenLinks-PvdA-fractie enigszins verbaasd dat het niet gelukt is om met de gezamenlijke vervoerders tot overeenstemming te komen. Meer overreizigers is immers in het belang van zowel de overheid als de vervoerders.

19.

Kan het kabinet nader toelichten waarom de gesprekken met de vervoerders op niets uitgelopen is?

Antwoord op vraag 19

Zie het antwoord op vraag 4.

20.

Wat was de reden dat de Federatie Mobiliteitsbedrijven Nederland (FMN) de Onderwegpas niet zag zitten?

Antwoord op vraag 20

Zie het antwoord op vraag 4 en 19.

21.

En wat heeft het kabinet gedaan om er toch met elkaar uit te komen?

Antwoord op vraag 21

Zie het antwoord op vraag 4 en 19. Er is toegewerkt naar een voorstel voor regionale vervoerders (stad en streek) om de doelgroep het eerste jaar tegen voltarief in de daluren te laten reizen en te monitoren hoeveel er gereisd zou worden, zodat dit zou kunnen worden afgezet tegen de informatie over de lopende contracten bij vervoerders. Zo zou kunnen worden gezien of er daadwerkelijk derving zou optreden (wellicht toegenomen gebruik binnen de doelgroep of meer/ minder gereisde kilometers per individu). Op het moment dat dit gunstig zou uitvallen zou een passend kortingspercentage kunnen worden berekend op concessieniveau rekening houdend met de businesscase per concessie. Dit bleek toch op onvoldoende steun te kunnen rekenen.

Dit voorstel lag voor ter besluitvorming in het Bestuurlijk NOVB. Daar heb ik uiteindelijk geconstateerd dat er onvoldoende draagvlak voor was. Het kabinet heeft vervolgens besloten het voorstel terug te trekken.

22.

Deelt het kabinet de teleurstelling dat er geen overeenstemming is bereikt?

Antwoord op vraag 22

Ja, voor de doelgroep zou dit een product opleveren waarmee door het gehele ov gereisd zou kunnen worden, waarbij er geen sprake zou zijn grenzen aan concessies of onderscheid tussen verschillende modaliteiten. Ook was de doelgroepbepaling uniform en niet per gemeente verschillend en had iedereen binnen de doelgroep de beschikking over een mobiliteitsproduct. Dat is nu niet in iedere gemeente het geval. Overigens waren alle partijen in het NOVB deze mening toegedaan.

23.

Welke mogelijkheden ziet het kabinet om alsnog voor de HRN-concessie iets te doen aan de betaalbaarheid voor minima en jongeren?

Antwoord op vraag 23.

Verschillende vervoerders bieden samen met gemeenten arrangementen aan voor inwoners van die specifieke gemeenten met een laag inkomen. NS heeft geen landelijke kortingspropositie voor mensen met een laag inkomen, maar wel voor jongeren. NS biedt jongeren onder de 18 jaar 40% korting in de daluren. Deze jongeren hoeven de reguliere kosten

voor dit abonnement (ruim € 70 per jaar) niet te betalen. Daarnaast heeft NS een speciale jongerenvariant van de NS PrijsTijd Deals geïntroduceerd. Deze proposities voor jongeren zijn in de plaats gekomen van de Jongeren Dagkaart Dal.¹¹

24.

Is het kabinet van plan om op korte termijn opnieuw met de vervoerders om tafel te gaan om te bezien welke mogelijkheden er zijn om reizen per ov betaalbaarder en aantrekkelijker te maken? Zo nee, waarom niet?

Antwoord op vraag 24

Zie het antwoord op vraag 14. Voor het verlagen van de tarieven zijn structurele middelen nodig. Het is aan een volgend kabinet om hier keuzes in te maken.

Het kabinet schrijft dat eind oktober gemeld is door de Europese Commissie (hierna: EC) dat er een staatssteuntoets gedaan zou moeten worden en dat het kabinet hiervan afziet omdat dit enkele maanden zou duren.

25.

De leden van de GroenLinks-PvdA-fractie zijn hierover enigszins verbaasd. Was dit niet vooraf bekend? En hadden deze gesprekken met de EC niet eerder gevoerd kunnen worden? Zo nee, waarom niet? Waarom heeft het proces dusdanig lang geduurd dat er nu mede door tijdgebrek een streep wordt gezet door de Onderwegpas? In het verlengde van dit punt vragen de leden van de GroenLinks-PvdA-fractie waarom het kabinet huiverig was voor het doen van het staatssteuntoets voor de Onderwegpas. En kan hierbij ook worden ingegaan op het feit dat er in Duitsland een Duitsland-ticket is waarmee reizigers tegen een vast laag tarief per maand onbeperkt gebruik kunnen maken van het ov? Waarom zou een dergelijke pas in Nederland dan problemen opleveren met mogelijke staatssteun? En welke aanvullende maatregelen zouden genomen kunnen worden om te voorkomen dat de Onderwegpas in strijd zou zijn met de staatssteunregels?

Antwoord op vraag 25

Zie voor de beantwoording over de gesprekken met de EC en de reden waarom de staatssteunmelding in een zo laat stadium aan de orde was, het antwoord aan de leden van D66. Met name de antwoorden op de vragen 3 en 4. Het doorlopen van een meldingsprocedure is namelijk een complex en langdurig proces van minimaal een aantal maanden. Gelet hierop is besloten om de Onderwegpas uit het SKP te halen. Daarmee verviel ook de noodzaak om dit onderwerp aan de EC voor te leggen middels een meldingsprocedure.

Zoals in mijn beantwoording eerder ook aangegeven, was de tijdsdruk en de doorlooptijd van de gesprekken met mogelijk een melding met een toets tot gevolg een te groot risico om te lopen vanwege de lange

¹¹ Kamerstuk 29 984, nr. 1267.

doorlooptijden en onzekere uitkomst voor de indiening van het SKP en de financiering van de overige maatregelen.

De leden van de GroenLinks-PvdA-fractie vragen ook naar de financiering van het Duitsland Ticket. Ik kan daarover slechts zeggen dat de Bondsrepubliek en de verschillende Länder daar een grote hoeveelheid overheidsgeld in hebben gebracht terwijl het in het geval van de Onderwegpas ging om Europees geld.

26.

Voorts vragen de aan het woord zijnde leden van de GroenLinks-PvdA-fractie waarom het invoeren van een Onderwegpas bij alleen de NS tot ongeoorloofde staatssteun zou leiden aangezien er in de HRN-concessie immers geen sprake is van staatssteun.

Antwoord op vraag 26

Zie het antwoord op vraag 3. Daarbij dient te worden opgemerkt dat het staatssteunaspect in de gesprekken met de EC nog niet eerder onderwerp van gesprek was, ook omdat de gesprekken en de uitwerking van het product Onderwegpas tot op het moment dat ook de gesprekken in het NOVB over de vormgeving nog gevoerd werden, nog niet in een dusdanig stadium verkeerden dat dit in de gesprekken aan de orde had moeten komen. Zoals uiteengezet in de inleiding gaf de EC zelf de voorkeur aan informele gespreksrondes waarin zij het voortouw nam in het stellen van vragen. De gunning van de HRN-concessie is tot slot tot stand gekomen na toetsing aan de staatssteunregels in de Verordening "Personenvervoer per Spoor en over de weg (PSO)".

Daarnaast wijzen deze leden op het feit dat er op dit moment al regionale initiatieven zijn voor reisproducten voor minima, zoals de 'Meedoenpas', waar naast stadsvervoerders ook vervoerders die aangesloten zijn bij FMN aan deelnemen. Deze initiatieven worden ook deels met landelijke middelen gefinancierd.

27.

De simpele vraag is dan: waarom kan dit wel en zou een Onderwegpas niet mogelijk zijn? Graag ontvangen de aan het woord zijnde leden de juridische analyses waaruit zou blijken dat de Onderwegpas of een soortgelijk reisproduct in strijd zou zijn met de EU-staatssteunregels.

Antwoord op vraag 27

Zoals in het antwoord aan de leden op vraag 25 reeds is aangegeven, is de noodzaak om de Onderwegpas aan de EC voor te leggen middels een meldingsprocedure vervallen nu de Onderwegpas uit het SKP is gehaald. Volledigheidshalve wordt opgemerkt dat een meldingsprocedure niet direct betekent dat er sprake zou zijn van ongeoorloofde staatssteun. Middels een meldingsprocedure kan de EC zich namelijk een oordeel vormen over de verenigbaarheid van de steunmaatregel met de interne markt. De beoordeling van een melding kan afgesloten worden:
- met een besluit dat de maatregel geen staatssteun vormt;

- met een besluit om geen bezwaar te maken (wel staatssteun, maar verenigbaar met de interne markt);
- met een besluit tot inleiding van de formele onderzoeksprocedure (bij twijfel of het verenigbaar is met de interne markt). Naar aanleiding van een melding vindt dus een toets plaats door de EC. Deze toets heeft bij de Onderwegpas nooit plaatsgevonden.

28.

Kan het kabinet deze analyses c.q. adviezen aan de Kamer doen toekomen? Zo nee, waarom niet?

Antwoord op vraag 28

Zie het antwoord op vraag 27.

Het kabinet schrijft dat de middelen uit het SCF (€ 152,50 miljoen) en het Klimaatfonds (€ 157,50 miljoen) nu vrijvallen. Ook schrijft het kabinet dat er geen SCF-middelen aan de betaalbaarheid van het ov worden besteed. Dit vinden de leden van de GroenLinks-PvdA-fractie eveneens zeer teleurstellend. Deze leden zijn van mening dat betaalbaar ov juist wel zal bijdragen aan de klimaattransitie en aan het tegengaan van vervoersarmoede. Daarom zijn deze leden van mening dat de middelen beschikbaar zouden moeten blijven voor betaalbaar ov.

29.

Graag ontvangen deze leden hier een uitgebreide reactie op van het kabinet.

Antwoord op vraag 29

Zoals reeds aangegeven komen de middelen uit het SCF nog steeds ten goede aan dezelfde doelgroep weliswaar niet ter bestrijding van vervoersarmoede maar wel voor de bestrijding van energie armoede. Per saldo merkt de doelgroep dat dus nog steeds in hun portemonnee, omdat alle maatregelen gericht moeten zijn op het ondersteunen van kwetsbare huishoudens. De middelen van de Onderwegpas komen nu niet in de vorm van een reisproduct voor het openbaar vervoer, maar bijvoorbeeld in een tegemoetkoming van het publieke energiefonds

De KF-middelen voor de Onderwegpas blijven beschikbaar voor de verduurzaming van de mobiliteit. Bij de Voorjaarsbesluitvorming wordt de Kamer geïnformeerd over de inzet van deze middelen.

CDA-fractie

De leden van de CDA-fractie vragen hoe het kabinet de oorspronkelijke doelen van de Onderwegpas om vervoersarmoede terug te dringen en maatschappelijke participatie te vergroten borgt nu de landelijke invoering niet doorgaat.

30.

Hoe wordt voorkomen dat nieuwe maatregelen slechts een beperkte

doelgroep bereiken in plaats van brede toegankelijkheid van het openbaar vervoer te verbeteren?

Antwoord op vraag 30

Bij het ontwikkelen van een nieuwe maatregel moet een afweging worden gemaakt tussen hogere kosten en minder doelmatig (gericht op een brede doelgroep) of lagere kosten en meer doelmatig (een beperkte doelgroep, bijvoorbeeld tot een bepaalde inkomensgrens). Door de manier waarop inkomensondersteuning en het ov georganiseerd zijn zullen verschillen blijven bestaan.

Inkomensondersteuning wordt in Nederland geboden via een combinatie van inkomen uit werk of uitkeringen, landelijke toeslagen (zoals zorg-, huur- en kindgebonden budget) en gemeentelijke regelingen, zoals bijstand, bijzondere bijstand en minime regelingen (bijv. kindpakketten), voor mensen met lage inkomens, met als doel te helpen rondkomen, onvoorziene kosten te dekken en meedoen in de maatschappij mogelijk te maken. Het stelsel van inkomensondersteuning is voor veel mensen complex en het kabinet werkt daarom aan vereenvoudiging via de hervormingsagenda inkomensondersteuning. De provinciale regelingen, zoals de Meedoenpas, worden weer gefinancierd vanuit het mobiliteitsbudget. De invoering van een landelijk reisproduct voor minima zou in de praktijk betekenen het stelsel van inkomensondersteuning er ook niet eenvoudiger van wordt. De geboden ondersteuning is doelmatig, maar kan ook een effect hebben op de armoedeval.

Gemeenten hanteren verschillende grenzen voor het inkomen voor de geboden ondersteuning. In de gesprekken met de G4 en de VNG is door hen aangegeven dat wordt ingezet op de gemelde vereenvoudiging en dat gemeenten de doelgroep niet kunnen bereiken wanneer voor de Onderwegpas nationaal een landelijke inkomensgrens van bijvoorbeeld 100% van het sociaal minimum wordt gehanteerd (de gehanteerde grens in de ontwikkeling van het product). Dit leidde voor de Onderwegpas tot de keuze om een individuele inkomenscontrole te laten doen bij de aanvraag. Door onduidelijkheid over de inkomenscontroles en waar die belegd zouden worden (en andere bezwaren) adviseerde de VNG tegen het opnemen van de Onderwegpas in het SKP.¹²

Deze leden vragen in hoeverre alternatieven voor doelgroepkortingen kunnen worden onderzocht die niet uitsluitend op specifieke inkomensgroepen gericht zijn, maar bijdragen aan bereikbaarheid voor alle reizigers die afhankelijk zijn van het openbaar vervoer.

31.

Kan het kabinet toelichten hoe wordt voorkomen dat verschillen tussen regionale kortingsregelingen leiden tot onduidelijkheid en wisselende voorwaarden voor reizigers?

¹² [VNG inbreng CD energiebesparing 3 juli](#)

Antwoord op vraag 31
Zie het antwoord op vraag 14 en 30.

32.

De leden van de CDA-fractie vragen welke maatregelen het kabinet voor ogen heeft om vervoersarmoede te verminderen met behulp van middelen uit het Sociaal Klimaatfonds.

Antwoord op vraag 32
Zie het antwoord op vraag 11.

33.

Hoe wordt gewaarborgd dat de inzet van deze middelen niet uitsluitend ten goede komt aan een beperkte doelgroep, maar juist bijdraagt aan verbetering van bereikbaarheid in regio's waar weinig alternatieven voor openbaar vervoer beschikbaar zijn?

Antwoord vraag 33
Zie het antwoord op vraag 11. De middelen worden niet uitgegeven aan een maatregel voor vervoersarmoede.

De leden van de CDA-fractie vragen hoe het kabinet het overleg met provincies, gemeenten en vervoersregio's heeft vormgegeven rondom de ontwikkeling van de Onderwegpas en op welke wijze deze partijen zijn betrokken bij het besluit dat de landelijke invoering niet doorgaat.

34.

Kan het kabinet toelichten wat de huidige stand van zaken is van dit overleg en hoe gezamenlijk wordt bekeken welke alternatieve maatregelen kunnen bijdragen aan het tegengaan van vervoersarmoede?

Antwoord op vraag 34
Zie het antwoord op vraag 2 en 30. De partijen die hebben meegewerkt aan de ontwikkeling van de Onderwegpas zijn hierover geïnformeerd nadat het besluit is genomen om de Onderwegpas uit het SKP te halen.

35

Ten aanzien van jongeren vragen de leden van de CDA-fractie hoe wordt geborgd dat zij toegang houden tot onderwijs, stageplekken en voorzieningen nu een landelijke voorziening voor jongeren niet haalbaar blijkt. Kan het kabinet aangeven welke alternatieve maatregelen denkbaar zijn die niet afhankelijk zijn van kortingspassen maar van structurele verbeteringen in bereikbaarheid?

Antwoord op vraag 35
Zie het antwoord op vraag 14.

36.

Tot slot vragen de leden van de CDA-fractie hoe wordt voorkomen dat het ontwikkelen van vervangende regelingen leidt tot vertraging bij andere maatregelen tegen vervoersarmoede die sneller uitvoerbaar zijn en een bredere doelgroep kunnen bereiken.

Antwoord op vraag 36

Met het wegvallen van de financiering uit het SCF en het KF is op dit moment geen financiering beschikbaar voor het ontwikkelen van vervangende regelingen.

BBB-fractie

De leden van de BBB-fractie constateren dat de Onderwegpas oorspronkelijk was bedoeld als een landelijk dekkend reisproduct voor trein, tram, metro en bus, ter bestrijding van vervoersarmoede. Door het uitblijven van overeenstemming binnen het Nationaal Openbaar Vervoer Beraad (NOVB) wordt nu ingezet op een minimaticket dat in eerste instantie alleen geldig is op het Hoofdrailnet (NS).

37.

Hoe rijmt de staatssecretaris deze keuze voor een NS-ticket met de oorspronkelijke doelstelling om vervoersarmoede te bestrijden, juist in dunbevolkte regio's en buitengebieden, waar relatief meer mensen wonen, die een lager inkomen hebben dan gemiddeld en waar kwetsbare huishoudens vooral afhankelijk zijn van streekvervoerders en busvervoer, en de NS slechts een beperkte rol speelt? Hoeveel kwetsbare huishoudens in de regio's, die afhankelijk zijn streekvervoerders, hebben straks geen toegang meer tot het openbaar vervoer? Zijn streekvervoerders wel bereid om deze mensen tegemoet te komen? Zo nee, waarom niet? Zo ja, hoe?

Antwoord op vraag 37

Deze vraag van de BBB gaat uit van de situatie voordat de Onderwegpas uit het SKP is gehaald. Het was in de situatie waar werd begonnen met NS altijd expliciet de bedoeling dat ook stad- en streekvervoerders aan konden sluiten na verloop van tijd op het moment dat deze vervoerders dat zouden willen.

De leden van de BBB-fractie hechten sterk aan het voorkomen van een Nederland van twee snelheden.

38.

Welke concrete maatregelen treft de staatssecretaris om te voorkomen dat kwetsbare huishoudens in de regio's structureel minder profiteren van het minimaticket dan inwoners in stedelijke gebieden? Welke concrete alternatieve, kleinschalige oplossingen (zoals buurtbusjes, ov-op-afroep of andere flexibele vervoersvormen) worden momenteel versneld ontwikkeld of uitgerold voor kwetsbare huishoudens in regio's waar het NS-ticket geen of nauwelijks meerwaarde biedt, om alsnog te

voldoen aan de doelstellingen van het Sociaal Klimaatplan?

Antwoord op vraag 38

Zie het antwoord op vraag 37. De Onderwegpas is op dit moment geen onderdeel meer van het SKP.

De leden van de BBB-fractie constateren dat het NOVB geen overeenstemming heeft bereikt, omdat streekvervoerders de risico's te groot achten, onder meer vanwege de gevolgen voor OVpay en de verwachte inkomstenderving zonder overheidscompensatie.

39.

Hoe beoordeelt de staatssecretaris de technische maakbaarheid van een landelijke Onderwegpas via OVpay, nu blijkt dat dit in de praktijk een zwaarwegend struikelblok vormt?

Antwoord op vraag 39

Zie het antwoord op vraag 7.

40.

Op welke wijze kan de staatssecretaris garanderen dat de huidige ambitie om het NS-ticket nu of in een later stadium alsnog uit te breiden naar alle streekvervoerders niet opnieuw vastloopt op dezelfde financiële en technische bezwaren die nu tot het mislukken van de oorspronkelijke Onderwegpas hebben geleid?

Antwoord op vraag 40

Zie het antwoord op vraag 37.

41.

De streekvervoerders hebben aangedrongen op een inkomstengarantie vanuit de overheid. Kan de staatssecretaris aangeven wat de verwachte meerkosten voor het Rijk zijn bij het afgeven van een dergelijke garantie? Hoe verhouden deze kosten zich tot de gereserveerde middelen uit het SCF en het Klimaatfonds, die primair bedoeld zijn voor ondersteuning van de doelgroep en niet voor het afdekken van bedrijfsrisico's van vervoerders?

Antwoord op vraag 41

Zie het antwoord op vraag 4.

De leden van de BBB-fractie constateren dat de middelen uit het Europese SCF strikt geoormerkt zijn voor kwetsbare huishoudens die worden geraakt door de ETS2-richtlijn. Tegelijkertijd omvat de aangenomen motie ook de ontwikkeling van een jongerenticket. De staatssecretaris geeft aan dat inzet van SCF-middelen voor een jongerenticket ingewikkeld is, omdat slechts circa 4.000 kwetsbare jongeren binnen de doelgroep vallen.

42.

Is het kabinet desondanks voornemens om een algemeen jongerenticket te ontwikkelen? Indien dat het geval is, uit welke niet-SCF-gebonden financieringsbronnen wordt dit jongerenticket gefinancierd, zodat de SCF-middelen volledig beschikbaar blijven voor de kern-doelgroep (huishoudens tot 101% van het sociaal minimum)?

Antwoord op vraag 42

Zie het antwoord op de vragen 23 en 37.

43.

De informele toetsing bij de Europese Commissie over de versmalling naar een NS-ticket op het Hoofdrailnet is voor de leden van de BBB-fractie van groot belang. Is deze toetsing inmiddels afgerond, en zo ja, heeft de Commissie bevestigd dat deze aanpak EU-conform is binnen de kaders van de SCF-verordening? Kan de staatssecretaris bevestigen dat hiermee aantoonbaar wordt voldaan aan de eis dat de middelen uitsluitend worden ingezet voor het mitigeren van de ETS2-impact op vervoersarmoede?

Antwoord op vraag 43

Zie het antwoord op de vragen 3 en 8.

ChristenUnie-fractie

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen of de staatssecretaris nader kan toelichten waarom er binnen het Nationaal Openbaar Vervoer Beraad (NOVB) geen overeenstemming was over doorgaan met de ontwikkeling van het reisproduct. Deze leden wijzen erop dat er ook andere landelijke ov-regelingen zijn, bijvoorbeeld voor statushouders en Rijksambtenaren.

44.

Waarom lukte het dan niet om overeenstemming over dit reisabonnement te bereiken en wat vindt de staatssecretaris daarvan?

Antwoord op vraag 44

Zie de antwoorden op de vragen 1, 2 en 4.

45.

Heeft de staatssecretaris begrip voor het standpunt van de vervoerders? Zo ja, waarom? Zo nee, waarom niet? Wat is de inzet van de staatssecretaris geweest om alsnog overeenstemming te bereiken?

Antwoord op vraag 45

Zie het antwoord op vraag 4. Het is begrijpelijk dat de vervoerders er financieel niet op achteruit wilden gaan door de komst van de Onderwegpas. Ik kan echter geen garanties geven voor de opbrengsten van de vervoerders.

46.

Welke alternatieven zijn er daarnaast overwogen en waarom waren deze blijkbaar niet haalbaar?

Antwoord op vraag 46

Zie het antwoord op vraag 4.

47.

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen of de staatssecretaris in gesprek met de NS (en andere vervoerders) blijft om ervoor te zorgen dat binnenkort weer een aantrekkelijk jongerenreisproduct kan worden aangeboden, in lijn met de wens die er leeft in de Kamer?

Antwoord op vraag 47

Zoals in het antwoord op vraag 23 aangegeven biedt NS gerichte korting aan jongeren, in de vorm van een gratis abonnement voor 40% korting in het dal en een speciale jongerenvariant van de NS PrijsTijd Deals. In algemene zin blijft het kabinet met NS en andere vervoerders in gesprek over de betaalbaarheid van het openbaar vervoer en aantrekkelijke kortingsproposities. Zie verder het antwoord op vraag 15 over de invoering van landelijke proposities.

48.

Waartoe is de NS wel/niet bereid? Kan de staatssecretaris de Kamer op de hoogte houden van de voortgang? Zo nee, waarom niet?

Antwoord op vraag 48

Het kabinet heeft in het najaar van 2025 met NS gesproken om de Jongeren Dagkaart Dal te behouden. Deze kaart is per 1 juli 2025 vervangen door andere kortingsproposities voor jongeren (zie het antwoord op vraag 23 en 47). De conclusie hiervan is dat NS de Jongeren Dagkaart Dal niet opnieuw invoert. De reden hiervoor is dat NS voor een forse besparingsopgave staat en de Jongeren Dagkaart Dal hen veel geld kost. Het kabinet kan NS niet verplichten de Jongeren Dagkaart Dal opnieuw in te voeren op basis van de nu geldende HRN-concessie.

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen de staatssecretaris naar zijn inzet om vervoersarmoede te verminderen.

49.

Op welke wijze wil hij borgen dat het openbaar vervoer voor mensen met lage inkomens zo toegankelijk mogelijk is?

Antwoord op vraag 49

Zie het antwoord op vraag 30. Er wordt op dit moment geen nieuwe regeling ontwikkeld.

De leden van de ChristenUnie-fractie lezen dat de staatssecretaris de Kamer later zal informeren over de inzet van middelen van het Sociaal

Klimaatfonds die nu vrijvallen.

50.

Kan de staatssecretaris schetsen aan welke verdeling hij denkt?

Antwoord op vraag 50

Zie het antwoord op de vragen 3 en 11.

De leden wijzen bijvoorbeeld op het noodfonds energie.

51.

Vindt de staatssecretaris dit een goede besteding? Zo nee, aan welke andere doeleinden denkt hij/het kabinet ter invulling van de middelen?

Antwoord op vraag 51

Ik kan geen inhoudelijke beoordeling van een maatregel op een ander beleidsterrein geven. De antwoorden op de vragen 3 en 11 gaan in op de invulling van de middelen.