

Vergaderjaar 2025–2026

23 645

Openbaar vervoer

31 305

Mobiliteitsbeleid

32 813

Kabinetsaanpak Klimaatbeleid

Nr. 868

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 26 september 2025

Met deze brief informeer ik de Kamer, als vervolg op de brief van 25 april, over de voortgang in de ontwikkeling van de Onderwegpas en de gesprekken hierover in het Nationaal OV Beraad (NOVB).¹ Tevens informeer ik de Kamer over de uitvoering van de aangenomen motie van de leden Bikker (Christen Unie) en Van Hijum (NSC) over de ontwikkeling van een reisproduct voor minima bij NS en het instandhouden van de jongerendagkaart voor het reizen in de daluren.²

Op het moment van verzending van de hierboven genoemde brief waren de eerste stappen gezet naar een beoogd landelijk reisproduct voor kwetsbare huishoudens dat ontwikkeld werd binnen het NOVB. Deze Onderwegpas is voorzien als één van de vijf maatregelen in het Nederlandse Sociaal Klimaatplan (SKP), waarover de Staatssecretaris van Sociale Zaken de Kamer recent nog heeft geïnformeerd.³ Voor dit plan wordt financiering aangevraagd bij het Europees Sociaal Klimaatfonds (SCF).

Doelstelling Onderwegpas

Het doel van de Onderwegpas is het tegengaan van vervoersarmoede en het vergroten van de maatschappelijke participatie voor huishoudens met een inkomen tot 101% van het sociaal minimum. De financiering is voorzien vanuit het SCF (€ 152,5 miljoen) en vanuit het Klimaatfonds (€ 157,5 miljoen onder voorwaarden). En een cofinanciering van € 103,33 miljoen door decentrale overheden.

¹ Het bestuurlijk overleg NOVB bestaat uit een vertegenwoordiging van decentrale overheden uit de vervoerregio's en provincies, een vertegenwoordiging van streekvervoerders (trein), stadsvervoerders en streekvervoerders (bus) en NS voor het hoofdrailnet, onder het voorzitterschap van de Staatssecretaris van IenW.

² Kamerstukken 31 305, nr. 497.

³ Kamerstukken 32 813, nr. 1533.

De ETS2-richtlijn breidt het EU-emissiehandelssysteem uit naar gebouwen en wegvervoer, waardoor de brandstofkosten voor consumenten stijgen. Het bijbehorende SCF verstrekt financiering aan lidstaten ter ondersteuning van kwetsbare huishoudens en micro-ondernemingen die door deze prijsstijgingen worden getroffen. Conform de SCF-verordening mogen middelen uit het SCF alleen worden ingezet voor maatregelen die de impact van de ETS2 richtlijn op mensen die leven in energiekeerde of vervoersarmoede mitigeren.

In het NOVB is de afgelopen periode regelmatig gesproken over de voortgang van de ontwikkeling van de Onderwegpas, waarbij er vaak gesproken is over de voorwaarden waaronder een product tot stand kan komen:

1. Het product moet aantrekkelijk zijn voor de doelgroep.
2. Het product moet technisch maakbaar zijn.
3. De invoering mag niet negatief uitpakken voor vervoerders. Dat risico is er bijvoorbeeld omdat lokale contracten met een bredere doelgroep worden opgezegd of bestaande reizigers met normaal tarief opeens met een korting reizen en de opbrengsten van de invoering van het landelijke product daarmee niet in balans zijn.
4. De invoering van het product mag de introductie van OVpay niet in de weg zitten.
5. Het product voldoet aan de doelstelling en vereisten van de SCF-verordening

Motie en laatste stand van zaken Onderwegpas

Op 17 september heeft een Bestuurlijk Overleg van het NOVB plaatsgevonden om een besluit te nemen over de opname van het voorstel voor de Onderwegpas in het Nederlandse Sociaal Klimaatplan. Ik moet uw Kamer helaas informeren dat tijdens dit overleg geen overeenstemming is bereikt om door te gaan met de ontwikkeling van dit landelijke reisproduct. De streekvervoerders achten de risico's te groot om de stap daadwerkelijk te gaan zetten. Niet alleen vanwege de impact op de introductie van OVPay, maar ook op de eventuele derving zonder een inkomstengarantie vanuit overheidszijde.

Het uitblijven van een unaniem gedragen voorstel betekent dat het op dit moment niet mogelijk is om een landelijk dekkend reisproduct voor trein, tram, metro en bus te ontwikkelen.

De Kamer heeft in de motie van Bikker-Van Hijum, ingediend bij de Algemene Politieke Beschouwingen, aangegeven iets te zien in een minimaproduct vormgegeven voor NS-reizigers.⁴ Ik geef graag gehoor aan deze oproep omdat ik het belangrijk vind dat deze doelgroep tegemoetgekomen wordt in de kosten voor mobiliteit. Ik spreek daarnaast de wens uit dat dit product op den duur alsnog ingezet kan worden in het gehele ov.

Ik treed in overleg met mijn collega van Sociale Zaken om te kijken of we dit kunnen vormgeven als een kansrijke maatregel in het Sociaal Klimaatplan voor financiering uit het Social Climate Fund (SCF).

Daarnaast riep dezelfde motie op de Onderwegpas ook in te zetten voor jongeren. Dat is ingewikkelder. De middelen uit het SCF zijn bedoeld om kwetsbare huishoudens die geraakt worden door de uitvoering van de ETS2 richtlijn (hogere kosten voor fossiele brandstoffen) te compenseren.

⁴ Kamerstuk 36 800, nr. 58 d.d. 18 september 2025, motie van de leden Bikker en Van Hijum over de geoormerkte middelen uit het Klimaatfonds en het Social Climate Fund als eerste in te zetten voor een kortingsproduct voor reizen van jongeren en minima met NS.

Alleen kwetsbare jongeren in vervoerarmoede vallen daar dus onder, zoals eerder in deze brief ook is toegelicht. Of er mogelijkheden zijn om die doelgroep te vergroten, ga ik verkennen, maar dat lijkt op voorhand zeer moeilijk. Tegelijkertijd wijs ik er wel op dat er ook voor jongeren al een aantal producten beschikbaar is dat laagdrempelig en voordelig reizen mogelijk maakt.

Het kabinet blijft zich inzetten om op korte termijn te komen tot een Onderwegpas, ook omdat Nederland spoedig een definitief Sociaal Klimaatplan moet indienen bij de Europese Commissie om überhaupt aanspraak op deze middelen te kunnen maken.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,
A.A. Aartsen