

Vergaderjaar 2025–2026

32 813

Kabinetsaanpak Klimaatbeleid

BP

VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK OVERLEG

Vastgesteld 28 november 2025

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat / Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening¹ heeft schriftelijk overleg gevoerd met de Staatssecretaris Participatie en Integratie over **de stand van zaken van het Nederlandse Sociaal Klimaatplan**. Bijgaand brengt de commissie hiervan verslag uit. Dit verslag bestaat uit:

- De uitgaande brief van 15 juli 2025.
- Een uitstelbericht van 30 september 2025.
- De antwoordbrief van 27 november 2025.

De griffier van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat / Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening,
Dragstra

¹ Samenstelling:

Van Wijk (BBB), Van Langen-Visbeek (BBB), Jaspers (BBB), Lievense (BBB) (*voorzitter*), Thijssen (GroenLinks-PvdA), Kluit (GroenLinks-PvdA), Crone (GroenLinks-PvdA), Janssen-van Helvoort (GroenLinks-PvdA), Martens (GroenLinks-PvdA), Van de Linden (VVD), Klip-Martin (VVD), Meijer (VVD), Kaljouw (VVD), Rietkerk (CDA) (*ondervoorzitter*), Prins (CDA), Aerdts (D66), Kanis (D66), Van Kesteren (PVV), Nicolai (PvdD), Van Aelst-Den Uijl (SP), Holterhues (ChristenUnie), Kemperman (FVD), De Vries (SGP), Baumgarten (JA21), Hartog (VOLT), Van Rooijen (50PLUS), Van der Goot (OPNL), Van de Sanden (Fractie-Van de Sanden), Walenkamp (Fractie-Walenkamp), Visseren-Hamakers (Fractie-Visseren-Hamakers)

BRIEF VAN DE VOORZITTER VAN DE VASTE COMMISSIE VOOR INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT / VOLKSHUISVESTING EN RUIMTELIJKE ORDENING

Aan de Staatssecretaris Participatie en Integratie

Den Haag, 15 juli 2025

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat / Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening heeft met belangstelling kennisgenomen van uw brief van 24 juni 2025² waarbij u de Kamer een afschrift aanbiedt van de Tweede Kamerbrief over de stand van zaken van het Nederlandse Sociaal Klimaatplan om invulling te geven aan het *Social Climate Fund* (SCF). De leden van de fractie van de **BBB** danken de regering voor deze brief. Nu de regering voornemens is om het Sociaal Klimaatplan deze zomer bij de Europese Commissie in te dienen, wensen deze leden de regering hierover nog enkele vragen te stellen.

1. De leden van de fractie van de BBB begrijpen dat de middelen uit het SCF voor Nederland ingezet worden op zowel het bestrijden van energiearmoede als op het bestrijden van vervoersarmoede.³ Op welke wijze gaat de regering ervoor zorgen dat de investeringen van € 174,5 miljoen in een publiek Energiefonds uit het SCF en € 350 miljoen uit het SCF in het Warmtefonds de mensen bereiken die deze steun het hardst nodig hebben, zonder dat zij te maken krijgen met bureaucratie en ingewikkelde aanvraagprocedures?
2. Deze leden lezen daarnaast dat voor fixteams en advies voor micro-ondernemingen € 25 miljoen van de SCF-middelen wordt ingezet, aangevuld met € 9 miljoen cofinanciering uit het Klimaatfonds.⁴ Is dit bedrag voldoende om het midden- en kleinbedrijf (mkb) effectief te kunnen ondersteunen bij energiebesparende maatregelen? Graag ontvangen de leden van de fractie van de BBB hierop een toelichting.
3. De leden van de fractie van de BBB merken op dat de «onderwegpas» voor het openbaar vervoer, waarvoor € 152,5 miljoen van het SCF wordt ingezet, aangevuld met € 157,5 miljoen cofinanciering uit het Klimaatfonds, is bedoeld voor mensen die leven op het sociaal minimum.⁵ Echter, in veel landelijke gebieden is nauwelijks openbaar vervoer beschikbaar. Is de regering het met deze leden eens dat dit ook een vorm van vervoersarmoede is? Graag ontvangen deze leden hierop een toelichting van de regering. En kan de regering daarnaast ook toelichten of het fonds ook kan worden ingezet worden om de beschikbaarheid van het openbaar vervoer te verhogen?
4. Op welke wijze gaat de regering ervoor zorgen dat ook de mensen op het platteland die als gevolg van armoede relatief geïsoleerd leven, daadwerkelijk profijt hebben van deze «onderwegpas»?
5. De leden van de fractie van de BBB constateren dat de regering in de aan de orde zijnde brief aan de Tweede Kamer met de «onderwegpas» lijkt voor te sorteren op het – eventueel gratis – beschikbaar stellen van een soort van dalurenkaart voor mensen die leven op het sociaal minimum. Al eerder hebben deze leden vragen gesteld over vervoersarmoede én de mogelijkheid die in onze buurlanden wordt geboden om voor een vast bedrag per dag (België) of per maand (Duitsland) te reizen.⁶ De korting van 40% die de huidige dalurenkaart

² Kamerstukken I 2024/25, 32 813, BK.

³ Idem, p. 1.

⁴ Kamerstukken I 2024/25, 32 813, BK, p. 2.

⁵ Idem.

⁶ Kamerstukken I 2024/25, 21 501-33, V en Kamerstukken I 2024/25, Aangangsels van de Handelingen, nr. 3.

biedt, betekent immers nog steeds een hoge drempel voor minima – en jongeren – die een grote afstand moeten afleggen. Overweegt de regering ook het reizen voor een vast bedrag (of zelfs gratis) per dag/maand zoals in de buurlanden (of zoals bij de dagkaart Dal voor jongeren – die nog tot 1 juli 2025 beschikbaar is – uitsluitend bij de NS en via de app, en dus niet geldt voor andere vervoerders)? Is de regering bereid om voor de minima die verder weg wonen van de steden een dergelijk product ook mee te nemen in de aanvraag die deze zomer wordt gedaan? Graag ontvangen de leden van de fractie van de BBB een toelichting hierop.

6. Is de regering bereid om de «onderwegpas» voor de sociale minima zo laagdrempelig mogelijk maken qua aanschafmogelijkheden en geldigheid bij meerdere vervoerders? Graag ontvangen de leden van de fractie van de BBB een toelichting hierop.
7. In hoeverre is tussentijdse bijsturing van de maatregelen mogelijk?
8. Wordt de effectiviteit van de ingediende plannen gemonitord? Zo ja, op welke wijze? En kan er bij de monitoring van de effectiviteit van de maatregelen voor vervoersarmoede een onderscheid worden gemaakt per regio?

De leden van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat / Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening zien uw reactie met belangstelling tegemoet en ontvangen deze graag voor het einde van het zomerreces van de Kamer.

De voorzitter van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat / Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening,
R. Lievense

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS PARTICIPATIE EN INTEGRATIE

Aan de Voorzitter van de Eerste Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 30 september 2025

Hierbij deel ik u mede dat de beantwoording van de Kamervragen van de leden van de BBB-fractie over «het Sociaal Klimaatplan» niet binnen de gevraagde termijn zijn beantwoord, omdat de interdepartementale afstemming over de beantwoording meer tijd vergt. Uw Kamer ontvangt de beantwoording zo spoedig mogelijk.

De Staatssecretaris Participatie en Integratie,
J.N.J. Nobel

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS PARTICIPATIE EN INTEGRATIE

Aan de Voorzitter van de Eerste Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 27 november 2025

Hierbij zend ik u de antwoorden op de Kamervragen van de leden van de fractie van de BBB over het «Sociaal Klimaatplan».

Vraag 1

De leden van de fractie van de BBB begrijpen dat de middelen uit het SCF voor Nederland ingezet worden op zowel het bestrijden van energiearmoede als op het bestrijden van vervoersarmoede. Op welke wijze gaat de regering ervoor zorgen dat de investeringen van € 174,5 miljoen in een publiek Energiefonds uit het SCF en € 350 miljoen uit het SCF in het Warmtefonds de mensen bereiken die deze steun het hardst nodig hebben, zonder dat zij te maken krijgen met bureaucratie en ingewikkelde aanvraagprocedures?

Antwoord 1

Het is belangrijk dat de mensen die de steun nodig hebben daadwerkelijk gebruikmaken van deze instrumenten. Een van de maatregelen van het Nederlandse sociaal klimaatplan – het Energiehuis – is er juist voor om mensen die ondersteuning het hardst nodig hebben, actief te benaderen.

Het Nationaal Warmtefonds weet op dit moment al huishoudens te bereiken die het meest gebaat zijn bij verduurzaming van hun woning. Van de woningeigenaren die het Nationaal Warmtefonds benutten heeft 50% een laag inkomen (verzamelinkomen maximaal 45.000) en 30% een laag middeninkomen (verzamelinkomen tot 60.000), blijkt uit voorlopige recente cijfers.

Het kabinet richt het Publiek Energiefonds zo in dat de steun terechtkomt bij de huishoudens die dat hardst nodig hebben. Dit gebeurt door te toetsen op zowel een maximaal inkomen als de verhouding van de energierekening tot dat inkomen (energiequote). Daarmee wordt aangesloten bij de Europese verordening, die bepaalt dat directe inkomenssteun uitsluitend bedoeld is voor kwetsbare huishoudens.

Ook heeft het Nationaal Warmtefonds de ambitie om verduurzamingssubsidies aan te vragen en voor te financieren namens de woningeigenaar en zodoende de administratieve lasten voor aanvragers sterk te reduceren.

Om te voorkomen dat mensen te maken krijgen met ingewikkelde procedures bij het Energiefonds wordt bij de uitwerking nadrukkelijk ingezet op eenvoud en toegankelijkheid. De geleerde lessen van de afgelopen jaren van het Tijdelijk Noodfonds Energie met betrekking tot toegankelijkheid worden hierbij benut en daarnaast zal worden verkend hoe aanvragers, net zoals in voorgaande jaren, zoveel mogelijk kunnen worden ondersteund bij het doen van een aanvraag. Bovendien wordt de doelgroep in een zo vroeg mogelijk stadium betrokken bij de vormgeving van het aanvraagproces.

Vraag 2

Deze leden lezen daarnaast dat voor fixteams en advies voor micro-ondernemingen € 25 miljoen van de SCF-middelen wordt ingezet, aangevuld met € 9 miljoen cofinanciering uit het Klimaatfonds. Is dit bedrag voldoende om het midden- en kleinbedrijf (mkb) effectief te

kunnen te ondersteunen bij energiebesparende maatregelen? Graag ontvangen de leden van de fractie van de BBB hierop een toelichting.

Antwoord 2

Ervaring met pilots voor Fixteams in de gemeenten Amsterdam, Rotterdam en Wageningen laten zien dat een bedrag van € 1.000 per ondernemer voldoende is om deze te helpen om direct het energie verbruik met gemiddeld 5% tot 10% te verminderen.

Met de inzet van het Sociaal Klimaatfonds kunnen er circa 29.000 ondernemer ondersteund worden. Dit is circa 11,4% van het aantal micro-bedrijven (bedrijven met meer dan 1 en minder dan 10 medewerkers en een jaarbalans van maximaal € 10 miljoen). Met de middelen uit het Sociaal Klimaatfonds verwachten wij voldoende budget te hebben om de micro-ondernemingen die deze ondersteuning het hardst nodig hebben, te kunnen bereiken.

Vraag 3

De leden van de fractie van de BBB merken op dat de «onderwegpas» voor het openbaar vervoer, waarvoor € 152,5 miljoen van het SCF wordt ingezet, aangevuld met € 157,5 miljoen cofinanciering uit het Klimaatfonds, is bedoeld voor mensen die leven op het sociaal minimum. Echter, in veel landelijke gebieden is nauwelijks openbaar vervoer beschikbaar. Is de regering het met deze leden eens dat dit ook een vorm van vervoersarmoede is? Graag ontvangen deze leden hierop een toelichting van de regering. En kan de regering daarnaast ook toelichten of het fonds ook kan worden ingezet worden om de beschikbaarheid van het openbaar vervoer te verhogen?

Vraag 4

Op welke wijze gaat de regering ervoor zorgen dat ook de mensen op het platteland die als gevolg van armoede relatief geïsoleerd leven, daadwerkelijk profijt hebben van deze «onderwegpas»?

Vraag 5

De leden van de fractie van de BBB constateren dat de regering in de aan de orde zijnde brief aan de Tweede Kamer met de «onderwegpas» lijkt voor te sorteren op het – eventueel gratis – beschikbaar stellen van een soort van dalurenkaart voor mensen die leven op het sociaal minimum.

Al eerder hebben deze leden vragen gesteld over vervoersarmoede én de mogelijkheid die in onze buurlanden wordt geboden om voor een vast bedrag per dag (België) of per maand (Duitsland) te reizen. De korting van 40% die de huidige dalurenkaart biedt, betekent immers nog steeds een hoge drempel voor minima – en jongeren – die een grote afstand moeten afleggen. Overweegt de regering ook het reizen voor een vast bedrag (of zelfs gratis) per dag/maand zoals in de buurlanden (of zoals bij de dagkaart Dal voor jongeren – die nog tot 1 juli 2025 beschikbaar is – uitsluitend bij de NS en via de app, en dus niet geldt voor andere vervoerders)? Is de regering bereid om voor de minima die verder weg wonen van de steden een dergelijk product ook mee te nemen in de aanvraag die deze zomer wordt gedaan? Graag ontvangen de leden van de fractie van de BBB een toelichting hierop.

Vraag 6

Is de regering bereid om de «onderwegpas» voor de sociale minima zo laagdrempelig mogelijk maken qua aanschafmogelijkheden en geldigheid bij meerdere vervoerders? Graag ontvangen de leden van de fractie van de BBB een toelichting hierop.

Antwoord 3–6

Het kabinet heeft besloten om de «Onderwegpas» uit het Sociaal Klimaatplan te halen. Dit betekent dat er geen maatregel gericht op vervoersarmoede wordt gefinancierd vanuit het Sociaal Klimaatfonds. Zie voor een nadere toelichting de Kamerbrief die 21 november jl. hierover is verstuurd aan de Tweede Kamer⁷.

Vraag 7

In hoeverre is tussentijdse bijsturing van de maatregelen mogelijk?

Antwoord 7

Wanneer een lidstaat haar Sociaal Klimaatplan geheel of gedeeltelijk niet langer kan realiseren of verregaand moet aanpassen vanwege objectieve omstandigheden kan een gewijzigd plan bij de Europese Commissie worden ingediend. Het gewijzigde plan wordt dan weer conform dezelfde criteria als bij de oorspronkelijke indiening beoordeeld.

Kleine aanpassingen van het plan die verhogingen of verlagingen betreffen van minder dan 5% van de in het plan uiteengezette streefdoel hoeven niet via een formeel wijzigingsverzoek te verlopen maar kan via rechtstreekse kennisname aan de Europese Commissie.

Vraag 8

Wordt de effectiviteit van de ingediende plannen gemonitord? Zo ja, op welke wijze? En kan er bij de monitoring van de effectiviteit van de maatregelen voor vervoersarmoede een onderscheid worden gemaakt per regio?

Ja, het Sociaal Klimaatplan wordt gedurende de looptijd van het Sociaal Klimaatfonds gemonitord. Hiervoor zijn indicatoren opgenomen in de verordening waarover gerapporteerd moet worden. Alle lidstaten moeten tweejaarlijks verslag uitbrengen aan de Europese Commissie over de uitvoering van zijn plan, samen met zijn geïntegreerd nationaal energie- en klimaatvoortgangsverslag. Het toezicht op de uitvoering wordt gericht op en staat in verhouding tot de middelen het plan uitgevoerde activiteiten. Omdat de «Onderwegpas» geen onderdeel meer uitmaakt van het Sociaal Klimaatplan, zal de effectiviteit op vervoersarmoede ook niet nader worden gemonitord.

De Staatssecretaris Participatie en Integratie,
J.N.J. Nobel

⁷ Openbaar vervoer | Tweede Kamer der Staten-Generaal