

Ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid

Datum 20 februari 2025
Uw kenmerk
Ons kenmerk 2025/19981/CH

Onderwerp Reactie consultatie Social Climate
Fund

Bijlagen

Geachte heer, mevrouw,

Met veel interesse hebben wij kennisgenomen van de internetconsultatie over het Social Climate Fund (SCF), een fonds om vervoer en energie betaalbaar te houden voor degenen die het hardst worden geraakt door de gestegen energieprijzen.

Via deze reactie delen we graag onze beelden over de voorstellen, die u in de consultatie voorlegt. Onze reactie is in drie delen uit te splitsen: een algemene reactie op het SCF, een reactie op de voorstellen en onze voorkeursoptie.

Algemene reactie

- Wij onderschrijven de maatschappelijke doelstellingen die aan het SCF gekoppeld zijn. Steeds meer mensen hebben moeite om energie en vervoer te betalen. We moedigen het initiatief van de Europese Commissie aan om hiervoor middelen beschikbaar te stellen.
- Het SCF is een sociaal fonds gericht op duurzame maatregelen. De nadruk ligt wat ons betreft tegelijkertijd en gelijkmatig op sociaal én duurzaam: Het geld moet beschikbaar komen voor duurzame maatregelen voor doelgroepen die dat het meest nodig hebben.
- De inzet van de SCF-middelen moet effectief en efficiënt worden ingezet. Dat wil zeggen dat de middelen zo veel mogelijk mensen in de doelgroep moet bereiken en een zo goed mogelijke maatregel voor vervoers- en energiearmoede moet zijn.

Reactie op de voorstellen

- Het SCF richt zich op energie én vervoersarmoede. We ondersteunen het voorstel van IenW om 50% voor vervoersarmoede en 50% voor energiearmoede vanuit het SCF te reserveren.
- Het bekostigen van algemene maatregelen waar alle Nederlanders een beetje van profiteren, zoals leningen via het warmtefonds en een algemene korting op de motorrijtuigenbelasting, zijn niet doeltreffend.

- Wij achten het onwenselijk om bestaande maatregelen opnieuw te financieren met nieuwe middelen. Dit past niet bij de doelstelling van het SCF.
- Voor vervoersarmoede pleiten we voor een voorstel met de grootste effectiviteit. Effectiviteit duiden wij op de volgende manieren:
 - Aantal mensen dat in de doelgroep (mensen met een smalle beurs) wordt bereikt.
 - Impact van het voorstel op ontplooiingsmogelijkheden van deze mensen
 - Toegankelijkheid van de vervoersoptie. Fietsen en lopen is voor veel mensen een gezonde keuze voor vervoer, al is dit voor veel mensen en voor de langere afstand vaak geen optie.
 - Auto's staan 95% van de tijd stil. Dat betekent dat schaarse materialen in (elektrische) auto's maar door een klein deel van de mensen een klein deel van de tijd wordt gebruikt.

Voor een voorstel voor vervoersarmoede (onderdeel 2) gaat onze voorkeur uit naar de Onderwegpas (voorstel 2d voor openbaar vervoer). De Onderwegpas maakt sociaal recreatieve reizen, mantelzorg, vrijwilligerswerk en de opstap naar werk mogelijk. Dit voorstel geeft de meest directe ontplooiingsmogelijkheden voor mensen met een smalle beurs. Voorzieningen worden letterlijk bereikbaar, die voorheen niet bereikbaar waren. Het openbaar vervoer wordt voor mensen een reële vervoersoptie, voor wie het openbaar vervoer anders te duur is. Daarnaast heeft het voorstel voor openbaar vervoer een aantal voordelen ten opzichte van de andere voorstellen:

- Openbaar vervoer is een duurzame vervoersoptie. Meer dan 85% van de reizigerskilometers in het openbaar vervoer zijn op dit moment zero-emissie.
- De voertuigen in het openbaar vervoer zijn vrijwel continu in beweging en meerdere mensen maken gebruik van de (elektrische) voertuigen. Daarmee worden schaarse materialen in voertuigen in het openbaar vervoer optimaal ingezet en benut.
- Het openbaar vervoer is een toegankelijk en sociaal vervoersmiddel. De drempel om in te stappen is laag. Dit geldt voor mensen die minder goed ter been zijn en voor mensen die zich financieel geen auto of fiets kunnen veroorloven.
- Betaalbaarheid van het openbaar is een politiek en maatschappelijk aandachtspunt. De Tweede Kamer roept met verschillende moties het Kabinet op om de betaalbaarheid van het openbaar vervoer te verbeteren¹. De aanwending van de middelen uit het SCF en dit voorstel zijn een uitgelezen kans om invulling te geven aan een politieke en maatschappelijke behoefte om goedkoper of gratis ov aan te bieden aan mensen die dit meest nodig hebben.
- In aanvulling daarop is er veel aandacht (geweest) voor een Nederlandticket, vergelijkbaar met het Deutschlandticket. Het voorstel voor de Onderwegpas is hierop geïnspireerd, afgestemd op een specifieke doelgroep.
- Het voorstel wordt ondersteund en is gezamenlijk uitgewerkt met Rijk, vervoerders, decentrale ov-autoriteiten (provincies en vervoerregio's), gemeenten en reizigersorganisaties. Het voorstel wordt inhoudelijk breed gedragen door partijen uit de ov-sector.

Wij zien uit naar het vervolg van het nationale SCF-plan en de voorstellen die bij de Europese Commissie zullen worden ingediend. In samenwerking met het Samenwerkingsverband van decentrale ov-autoriteiten (DOVA) en het Interprovinciaal Overleg (IPO) zetten we ons gezamenlijk in om voorstel 2b, de Onderwegpas voor het openbaar vervoer, verder te ontwikkelen. Wij hebben vertrouwen in de kansrijkheid van dit voorstel en stellen voor om dit voorstel bij de Europese Commissie in te dienen.

Mocht dit onverhoopt niet haalbaar blijken, dan kunnen investeringen in deelmobiliteit of hulp bij de aanschaf van (elektrische) fietsen manieren zijn om de doelgroep op een duurzame manier te laten reizen.

Met vriendelijke groet,
Namens het dagelijks bestuur van de Vervoerregio Amsterdam

Melanie van der Horst
Lid dagelijks bestuur