

Vergaderjaar 2023–2024

31 305

Mobiliteitsbeleid

32 813

Kabinetsaanpak Klimaatbeleid

Nr. 452

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 18 april 2024

Brom- en snorfietsen spelen een belangrijke rol in het Nederlandse mobiliteitslandschap. In stedelijke gebieden bieden ze een flexibele en efficiënte vorm van transport, maar ook in minder stedelijke gebieden bieden deze voertuigen een betaalbaar en toegankelijk alternatief voor personenauto's of voor het openbaar vervoer. Zo vormen brom- en snorfietsen een belangrijke spil in de opgave om *bereikbaarheid voor iedereen* te realiseren. Net als de fiets zijn gemotoriseerde tweewielers ideaal voor middellange en korte afstanden, zoals naar school, werk en de winkel.

Zoals uw Kamer toegezegd in het commissiedebat duurzaam vervoer van 31 januari jongstleden (Kamerstuk 31 305, nr. 448), ga ik in deze brief verder in op de elektrificering van de snor- en bromfiets en bouw hiermee voort op de contouren die ik geschetst heb in mijn Kamerbrief van januari 2023.¹ In het Klimaatakkoord spraken brancheverenigingen en de Rijksoverheid af dat alle nieuwverkopen van snorfietsen in 2025 emissieloos zijn,² daarnaast is afgesproken ernaar te streven dat alle nieuwverkopen van bromfietsen voor 2030 emissieloos zijn.³

¹ Kamerstuk 31 305, nr. 381.

² De Rijksoverheid, BOVAG, RAI Vereniging en Vereniging DOET hebben gezamenlijk deze afspraak gemaakt. De Rijksoverheid zal hierbij zorgen voor een gelijk speelveld op de Nederlandse markt.

³ De Rijksoverheid, BOVAG en RAI Vereniging hebben deze afspraak gemaakt.

We liggen op koers richting de doelstelling van 2030 voor de *bromfiets* en dat is goed nieuws.⁴ Tegelijkertijd moet ik ook constateren dat de doelstelling van 2025 voor de *snorfiets* niet gehaald lijkt te worden.⁵

Met een financiële uitkeringsregeling en een communicatiecampagne wil ik de sterke autonome groei van de markt nog verder aanjagen. Met de communicatiecampagne wil ik de voordelen van de elektrische brom- en snorfiets onder de aandacht brengen bij consumenten. Één van de voordelen die ik uit wil lichten is dat op dit moment is de gemiddelde elektrische snorfiets op de langere termijn niet duurder dan de benzinevariant.

Daarnaast werk ik aan een financiële uitkeringsregeling. Ik vind het van belang om mensen met een laag inkomen een extra steuntje in de rug te geven bij het overbruggen van het initiële aankoopbedrag van een elektrisch voertuig. Ik zal hieronder in meer detail op de maatregelen ingaan.

Communicatiecampagne

Rond juni 2024 start de communicatiecampagne voor het stimuleren van de elektrische brom- en snorfiets. Deze campagne zal tenminste twee jaar lopen en zich online centreren rondom de belangrijkste verkoopseizoenen van de brom- en snorfiets. Bij de totstandkoming heeft mijn ministerie nauw samengewerkt met de RAI Vereniging en BOVAG. Ook worden consumenten van de snor- en bromfiets betrokken.

We willen potentiële kopers van brom- en snorfietsen bekend maken met de voordelen van de elektrische brom- of snorfiets en laten zien dat dit een aantrekkelijk alternatief is voor de fossiele variant. De campagne is onderdeel van de klimaatcampagne «Zet ook de knop om». Op de bijbehorende website en bij dealers kunnen consumenten zich verder laten informeren.

Om een zo effectief mogelijke campagne op te zetten is er een onderzoek gedaan naar de gedragsbepalers die relevant zijn bij de aankoop van een fossiele dan wel elektrische scooter. Dit onderzoek heb ik bijgevoegd (zie *bijlage 1*). De belangrijkste redenen waarom we het doelgedrag nog niet zien zijn: (a) een gebrek aan kennis en een sceptische houding, (b) de invloed van de sociale omgeving en zoals (c) aversie; het gevoel van een deel van de doelgroep dat elektrisch wordt opgedrongen.⁶

Financiële ondersteuningsmaatregel

Mensen met een lager inkomen zijn relatief afhankelijk van hun snor- en bromfiets om op hun plaats van bestemming te kunnen komen.⁷ Daarom ontwikkelt mijn ministerie een pilot voor een financiële ondersteuningsmaatregel. Deze is gericht op mensen met een laag inkomen die hun fossiele brom- en snorfiets willen inruilen voor een elektrische variant,

⁴ In 2017 was 3,5% van de brom- en snorfietsen elektrisch. In 2023 was dit aandeel al 42%. Bron: RAI Vereniging (o.a. Mobiliteit in cijfers – Tweewielers 2023–2024)

⁵ In de vorige Kamerbrief (Kamerstuk 31 305, nr. 381) heb ik geprobeerd de verwachtingen van een nieuwverkoopverbod om dit doel alsnog te kunnen bereiken te temperen; de tijd tussen afkondiging van een verbod en de inwerkingtreding was toen al reeds te kort is om het 2025-doel te bereiken.

⁶ Aversie is als belangrijke gedragsbepaler geïdentificeerd, van waarom mensen niet overgaan tot de aankoop van een elektrische scooter. 40% van de brom- en snorfietsconsumenten geeft aan het gevoel te hebben dat elektrische scooters hen worden opgedrongen. Vanuit de gedragstheorie is het daarom belangrijk om de keuzevrijheid van de doelgroep te benadrukken en de consument *zichzelf* te laten overtuigen van de voordelen.

⁷ Kamerstuk 31 305, nr. 381.

waarbij slechts een beperkte eigen bijdrage nodig is. Hiervoor is 3,5 miljoen euro gereserveerd op de begroting van 2024 en eveneens eenzelfde bedrag op de begroting van 2025. Soortgelijke projecten worden momenteel in een aantal gemeentes gefinancierd vanuit middelen afkomstig van de Specifieke Uitkering Schone Lucht Akkoord (SpUK SLA).⁸ Onder de nieuwe pilot zullen aanvullende projectvoorwaarden gelden ten opzichte van de huidige SpUK SLA. De belangrijkste voorwaarden zijn dat (a) de middelen ten goede moeten komen aan het ondersteunen van burgers met een laag inkomen bij de inruil en (b) dat we van decentrale overheden een relatief lage cofinanciering vragen, zodat de drempel lager wordt om deel te nemen aan de pilot.

Op basis van deze pilot wil het kabinet meer inzichten opdoen over inkomensafhankelijke brom- en snorfiets inruilregelingen. Het is aan een nieuw kabinet om deze pilot te evalueren en te besluiten over een mogelijk vervolg.

Geen nieuwverkoopverbod

Een meer vergaande overheidsinterventie zoals een *nationaal* verbod op de fossiele verbrandingsmotor brom- of snorfiets vind ik op dit moment niet proportioneel. Zoals gezegd liggen we op koers naar de doelstelling van 2030 van 100% elektrische nieuwverkoop van *bromfietsen*. Eveneens gaan we richting een 100% elektrische nieuwverkoop van *snorfietsen* in 2030.

Ik constateer bovendien dat er geen harde garanties zijn dat ik met het afkondigen van een nationaal fossiel nieuwverkoopverbod binnen de kaders van de Europese interne marktregels zou blijven. De Europese Commissie en andere lidstaten kunnen, en *zullen* naar verwachting, bezwaar maken tegen deze maatregel.⁹

Het kabinet blijft voorts van mening dat een nieuwverkoopverbod voor fossiele brom- en snorfietsen in 2030 *in EU-verband*, veruit de meest effectieve maatregel is om de 2030-klimaatakkoordafpraak na te komen. Ook om richting 2050 een klimaatneutrale brom- en snorfietsvloot te realiseren, in lijn met de Europese Klimaatwet. Helaas is hier in Brussel op dit moment geen draagvlak voor. Het ministerie blijft bij de Europese Commissie om aandacht te vragen voor een tijdig verduurzamend instrumentarium om deze transitie mede te ondersteunen.

Mijn departement zal de elektrificatiegraad jaarlijks blijven monitoren. Een nieuw kabinet kan besluiten aanvullende maatregelen te treffen mochten zij hier aanleiding toe zien.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,
V.L.W.A. Heijnen

⁸ Al is op dit moment niet in alle gemeentes een focus op inwoners met een laag inkomen. Ook zijn er gemeentes die slechts een sloopregeling aanbieden en niet specifiek tegemoetkomen in het aankoopbedrag van een alternatief emissievrij alternatief.

⁹ Bijgevoegd (zie *bijlage 2*) is de correspondentie tussen mijn ministerie en de Europese Commissie opgenomen waaruit doorklinkt dat de Europese Commissie geen voorstander is van een unilateraal nieuwverkoopverbod.