

## **Bijlage 1 Toelichting bij Kamerbrief Voortgang beleidsagenda Duurzame Mobiliteit**

In aanloop naar het geplande Commissiedebat Duurzaam Vervoer van 29 juni 2022 breng ik u op de hoogte van de voortgang aan de hand van de vier pijlers van de SUM. Daarnaast geeft ik u een korte toelichting op enkele nog openstaande moties en toezeggingen op het gebied van duurzame mobiliteit

### **Lopen, fietsen en afspraken met werkgevers**

Ik wil dat iedereen mee kan in de klimaattransitie en geloof dat lopen en fietsen daaraan een bijdrage kunnen leveren. Daarom onderneem ik de volgende acties:

1. Gedragstimulering: Samen met werkgevers bouw ik het netwerk van de Fietsambassadeurs uit en verbreed dit naar andere sectoren en doelgroepen. De campagne "Kies de Fiets!" voor werkgevers breid ik uit richting diverse andere doelgroepen. Ook ga ik ervoor zorgen dat meer ouderen mee kunnen doen met het programma Doortrappen "veiliger fietsen tot je 100e". Het programma Doortrappen ga ik uitbreiden naar Doorstappen.
2. Mee investeren in extra fietsenstallingen en veilige fietsroutes: Samen met decentrale overheden formuleer ik - mede op basis van het Nationaal Toekomstbeeld Fiets - gerichte plannen voor het uitbreiden en verbeteren van fietsenstallingen en veilige fietsroutes, ook in relatie tot de woningbouwopgave en de mobiliteitstransitie. Ik kom hierop terug in de MIRT brief voorafgaand aan het Commissiedebat MIRT van 30 juni 2022.
3. Het Rijk werkt in de Tour de Force samen met medeoverheden en maatschappelijke partners aan fietsbeleid.

### *Subsidie(s) verduurzamen personenvervoer en reisgedrag*

In het coalitieakkoord is 265 mln. opgenomen voor het verduurzamen van personenvervoer en reisgedrag. De middelen zijn beschikbaar vanaf 2024. Doel is gedragsverandering richting minder reizen, kiezen voor schonere modaliteiten en slimmer reizen. Er wordt ingezet op een integrale aanpak van diverse (gedrags)maatregelen vanuit het perspectief van de burger/reiziger, samen met de regio en stakeholders. Daarnaast zorgen randvoorwaarden dat de duurzame opties aantrekkelijk en makkelijk toegankelijk zijn.

### *Werkgeversenquête*

Dit jaar is voor de derde keer op rij het werkgeversonderzoek uitgevoerd. Het doel van dit onderzoek is om inzicht te krijgen in de maatregelen en acties die organisaties met meer dan 100 medewerkers in Nederland nemen om duurzaam reisgedrag van de werknemers te bevorderen. Dit geeft ons inzicht in acties, trends en ontwikkelingen bij werkgevers op dit gebied. De onderzoeksresultaten geven ons handvatten voor onze inspanningen op het gebied van beleid, kennis en communicatie. De resultaten volgen voor de zomer.

### **Elektrisch vervoer**

Auto's zijn binnen de sector mobiliteit verantwoordelijk voor 50% CO<sub>2</sub>-uitstoot wat circa 10% van de hele CO<sub>2</sub>-uitstoot in Nederland is. Wanneer in 2030 alleen nog zero-emissie auto's worden verkocht:

- 1) is de helft van de benodigde CO<sub>2</sub>-reductieopgave in de sector mobiliteit in 2030 gerealiseerd;
- 2) zijn de aangescherpte ESR-doelen in het kader van Fit For 55 behaald;
- 3) is 30% van de noodzakelijke additionele nationale energiebesparing in het kader van de Energy Efficiency Directive (Fit For 55) vervuld;
- 4) wordt 17% stikstofuitstoot afkomstig van auto's gereduceerd in 2030 (2,0 kton NO<sub>x</sub>) ten opzichte van een scenario zonder stimuleringsmaatregelen (basispad). Cumulatief kan in een scenario wat leidt tot volledig verkoop van zero emissie auto's in 2030 tot en met 2030 circa 6,4 kton NO<sub>x</sub> worden bespaard.

In Nederland rijden nu circa 262.000 emissievrije auto's rond (van de in totaal 8,7 miljoen auto's). In totaal is circa 3% van het hele autowagenpark volledig elektrisch is en is 20% van de nieuw verkochte auto's volledig elektrisch.

Het beschikbare subsidiebudget draagt bij aan de groei van het elektrisch wagenpark. Het jaarbudget van in totaal €71 mln voor nieuwe auto's waarvoor particulier subsidie aangevraagd kon worden was op 30 mei 2022 uitgeput. Ten tijde van het schrijven van deze brief is 80% van het jaarbudget van in totaal €20,4 mln van gebruikte auto's aangevraagd. Met het huidige aanvraagtempo verwacht ik dat het budget voor gebruikte auto's in dit tempo in juli het plafond bereikt.

### **Laadinfrastructuur**

De laadinfrastructuur groeit met het aantal auto's mee. Zo is het plaatsingstempo van laadpalen gegroeid van 400 laadpunten per maand voor de inrichting van de Nationaal Agenda Laadinfrastructuur naar inmiddels 1000 per maand. Het aantal elektrische auto's per publiek laadpunt is nog steeds stabiel op 7 auto's. In totaal zijn er nu bijna 60.000 publieke laadpunten in Nederland waardoor wij goed op weg liggen naar het geprognosticeerde aantal van 400.000 publieke laadpunten in 2030.

Op 15 juni heb ik uw Kamer geïnformeerd over de regionale uitrol van laadinfrastructuur. In mijn vorige voortgangsbrief duurzame mobiliteit, geef ik aan uw Kamer – voorafgaand aan het vaak halfjaarlijkse Commissiedebat Duurzaam Vervoer - over de voortgang van duurzame mobiliteit maatregelen te informeren. Hierin zal ik ook steeds ingaan op de voortgang van het plaatsen van laadpunten in lijn met de motie Koerhuis/van Ginneken. Voortvloeiend daaruit zal ik uw Kamer ook in het derde kwartaal van dit jaar over de voortgang laadinfrastructuur informeren, zoals dezelfde motie mij vraagt. Tenslotte wil ik u erop wijzen dat ik voor de uitrol van laadinfrastructuur in het kader van de NAL samenwerk met regionale netbeheerders en regionale overheden. De huidige samenwerking ligt besloten in bestuursconvenanten die ik in 2019 met de partijen heb gesloten. Deze convenanten kennen een looptijd tot en met 2023. In het kader van de NAL bereid ik nu nieuwe bestuursconvenanten voor de periode 2024 – 2030 voor waarin we ook afspraken zullen maken over de jaarlijkse uitrol van laadinfrastructuur.

In het Commissiedebat Transportraad op 25 mei jl. heb ik toegezegd om nadere informatie te delen over de aantallen laadpunten in Nederland en de EU in 2030 en daarbij een uitsplitsing te maken tussen publieke en private laadpunten. Voor Nederland geldt dat er met het opstellen van de Nationale Agenda Laadinfrastructuur<sup>1</sup> is geprognosticeerd dat er 1,7 miljoen laadpunten nodig zijn in 2030 om alle elektrische voertuigen te kunnen laden. Dat zijn zowel (semi-)publieke als private laadpunten. Van de 1,7 miljoen laadpunten zijn er naar verwachting circa 400.000 publieke laadpunten nodig. De Europese Commissie<sup>2</sup> geeft aan dat er in 2030 circa 3 miljoen publieke laadpunten in de EU nodig zijn. Van het aantal benodigde private laadpunten wordt geen inschatting gemaakt. Ik zet mij in voor een ambitieuze Europese verordening gericht op de uitrol van alternatieve tank- en laadinfrastructuur met concrete doelstellingen. Hiermee heb ik invulling gegeven aan de toezegging.

### **Verduurzaming logistiek**

#### *Specificatie verhoging AanZet en SSEB subsidieplafond*

Bij AanZET is er in totaal voor 479 vrachtwagens aangevraagd, waarbij de totale omvang van de aangevraagde subsidie ruim € 33mln. is. Dit aantal aangevraagde voertuigen is een verdubbeling van het huidige aantal emissieloze trucks op de weg. Bijna de helft hiervan is bovendien aangevraagd voor de zwaardere N3-trekkers. Ik heb daarom besloten het subsidieplafond van AanZET voor de aanschaf van emissievrije vrachtwagens te verhogen van € 13,5 miljoen naar € 25 miljoen zodat meer voertuigen in aanmerking komen voor een subsidie.

De SSEB voor aanschaf, retrofit en innovatie van werk-, vaar- en voertuigen die gebruikt worden in de bouw is op onderdelen fors overtekend. Voor de aanschaf van emissieloze werktuigen en hulpfuncties is op 9 mei in totaal € 29,4 miljoen subsidie voor 857 machines aangevraagd. Het gaat bijvoorbeeld om rupsgraafmachines, off-grid batterijpakketten en mobiele kranen. Ik heb daarom

---

<sup>1</sup><https://agendalaadinfrastructuur.mett.nl/ondersteuning+gemeenten/documenten+en+links/documenten+in+bibliotheek/handlerdownloadfiles.ashx?idnv=1773453>

<sup>2</sup> [https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:5e601657-3b06-11eb-b27b-01aa75ed71a1.0001.02/DOC\\_1&format=PDF](https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:5e601657-3b06-11eb-b27b-01aa75ed71a1.0001.02/DOC_1&format=PDF)

besloten om het subsidieplafond voor de aanschaf van emissieloze werktuigen en hulpfuncties te verhogen van € 3,3 miljoen naar € 23,5 miljoen. Voor ombouw van bestaand bouwmaterieel naar emissieloos of schoon (middels het installeren van een stikstofkatalysator) is op 9 mei in totaal € 8,5 miljoen voor 85 machines aangevraagd. Het subsidieplafond voor retrofit wordt daarom verhoogd van € 5 miljoen naar € 7 miljoen. De SSEB bevat ook een innovatiespoor. Voor dit subsidiespoor is voor 2022 € 10 miljoen beschikbaar, partijen hebben tot 31 augustus om voorstellen in te dienen, vervolgens gaat het budget naar de projecten die de meeste punten scoren.

#### *Global Memorandum of Understanding Emissievrije vrachtvoertuigen*

Eerder deelde ik met u dat Nederland op de Klimaattop in Glasgow de overeenkomst heeft gepresenteerd over het opschalen van het aandeel emissievrije vrachtvoertuigen<sup>3</sup>. Deze overeenkomst is ondertekend door een 15-tal landen die de ambitie uitspreken om in 2030 30% van alle nieuwverkoop emissieloos te laten zijn en in 2040 100%. Ook een aantal bedrijven en regio's ondersteunen deze overeenkomst.

Tijdens het Internationale Transport Forum in Leipzig waaraan ik onlangs deelnam heb ik Portugal als nieuwe ondertekenaar verwelkomd. Ik hoop tijdens de bijeenkomst van de Clean Energy Ministerial en de Klimaattop in Egypte nog een aantal grote landen als nieuwe ondertekenaar te kunnen presenteren. Ik streef ernaar voor het einde van de kabinetsperiode nogmaals vijf tot 10 landen de mondiale overeenkomst te laten ondertekenen.

In Europees verband zet ik mij ook sterk in voor de transitie naar emissieloos zwaar vrachtvervoer. De Europese Commissie herzielt einde van dit jaar de Europese emissienormen voor zwaar vrachtvervoer. Ik heb eerder met u mijn inzet in de publieke consultatie gedeeld en vragen hierover beantwoord.

#### *Afsprakenkalender Emissieloos Taxivervoer*

Zoals reeds aangekondigd in de Voortgangsbrief Duurzame Mobiliteit van 22 maart op 21 april heb ik met vijf gemeenten, taxibedrijven en -platforms, en ondernemings-, branche- en belangenorganisaties het Afsprakenkader Emissieloos Taxivervoer ondertekend. Ik wil gemeenten de mogelijkheid bieden om de zero-emissiezone vanaf 2025 ook voor taxi's te laten gelden. Mijn doel is dat alle taxi's die nieuw op kenteken worden gezet vanaf dat moment alleen uitstootvrij de zone in mogen rijden en voor bestaande taxi's een overgangstermijn af te spreken. Hierover zal ik u later dit jaar informeren.

#### **Duurzame energiedragers mobiliteit**

Ik informeer u hierbij over het ondersteunen van hernieuwbare waterstof in de zogenaamde raffinageroute. De vorig jaar toegezegde openstelling van deze route voor 2023 en 2024 in de systematiek energie vervoer zal niet plaatsvinden, aangezien marktpartijen door vertraging van de elektrolyseprojecten hier niet of nauwelijks gebruik van zouden kunnen maken. Over het voornemen de route te ondersteunen van 2025 tot en met 2030 heb ik u, samen met de minister voor Klimaat en Energie reeds geïnformeerd<sup>4</sup>.

Ten tweede de rol van voedsel- en voedergewassen. In een toezegging van vorig jaar aan uw Kamer heb ik beloofd te bezien of de limitering op het niveau van 2020 wel een juiste weerspiegeling gaf gezien de impact van de coronacrisis. Hiervoor zou ik data over kalenderjaar 2021 raadplegen. Inmiddels heb ik de rapportage Energie Vervoer over dit kalenderjaar van de Nederlandse Emissieautoriteit ontvangen. Deze rapportage treft u aan in Bijlage 3. De cijfers leren mij dat de verplichting voor hernieuwbare energie in vervoer wederom gehaald is en dat daarbij significante hoeveelheden CO<sub>2</sub>-reductie zijn behaald. Dit wordt meer en meer juist met afvalstoffen gerealiseerd. Ook geavanceerde biobrandstoffen uit grondstoffen, zoals afvalwaterzuiveringsslib en notendoppen op Bijlage IXa van de Renewable Energy Directive (RED II), worden meer ingezet. Ik zie dat geavanceerde biobrandstoffen uit afvalstoffen ook meer en meer hun weg vinden naar benzine onder de E10-verplichting. De stijging laat zien dat bio-ethanol uit voedsel- en

---

<sup>3</sup> [609161.pdf \(klimaatweb.nl\)](#)

<sup>4</sup> Kamerbrief 2022Z08955

voedergewassen niet meer in zodanige hoeveelheid nodig is als enkele jaren geleden. Ook in dit jaar is dus geen wijziging gezien ten opzichte van de voorgaande jaren in de inzet van voedsel- en voedergewassen. Daarom zie ik geen aanleiding dit percentage aan te passen. Over de impact van biobrandstoffen uit voedsel- en voedergewassen op de dreigende voedselcrisis heb ik uw Kamer via een separate brief geïnformeerd. Hetzelfde geldt voor de vragen van uw Kamer over de zogenaamde kwaliteitseis ethanol<sup>5</sup>.

### *Waterstof*

In de Kamerbrief van 22 maart 2022<sup>6</sup> over de voortgang van duurzame vervoer heb ik u toegezegd u voor de zomer te informeren over de verdere uitwerking van het convenant, het actieprogramma t.a.v. de toepassing van waterstof in mobiliteit en over de vorderingen ten aanzien van IPCEI (Important Projects of Common European Interest). Ik heb u toen geschetst dat in het Klimaatakkoord een doelstelling was opgenomen voor de ontwikkeling van 50 Hydrogen Refilling Stations (waterstoftankstations) met een gezonde economische basis in 2025. Inmiddels zijn er 15 HRS gerealiseerd en ik verwacht dat er dit jaar nog meerdere geopend zullen worden.

Recent heeft de Europese Commissie in RepowerEU aanvullende ambities gedefinieerd om in de toekomst onafhankelijk te kunnen worden van Russisch gas. In deze voorstellen staat een verhoging van de doelstelling op de inzet van RFNBO's in transport van 2,6 naar 5%. Over deze voorstellen zal de komende periode op Europees niveau verder worden gesproken. Om te kunnen voldoen aan de toekomstige verhoging van de verplichtingen voor hernieuwbare energie (waaronder waterstof) die voortvloeien uit de REDIII, is een significante inzet op de toepassing van waterstof in mobiliteit noodzakelijk. In samenhang tussen wegtransport, zee- en binnenvaart en luchtvaart zal invulling moeten worden gegeven aan deze verplichtingen.

Het aangekondigde convenant en actieprogramma Waterstof in mobiliteit biedt daartoe mogelijkheid, maar zal in het licht van de nieuwe ambities wellicht andere accenten krijgen. Hierin zullen aanvullende acties worden geformuleerd met de verschillende sectoren om te komen tot een gezamenlijke inspanning die invulling geeft aan deze verplichting. In de uitwerking van de tankinfrastructuur wordt ook rekening gehouden met de uitkomsten van de onderhandelingen over de AFIR en de gewijzigde TEN-T verordening. Naast de verantwoordelijkheid van EZK om de productie van groene waterstof te stimuleren, zal vanuit IenW ook de toepassing van groene waterstof in mobiliteit een stimulans moeten krijgen. De markt heeft een zetje nodig; er wordt nu onderzocht op welke wijze een deel van de onrendabele top voor waterstofinvesteringen voor marktpartijen weggenomen kunnen worden.

In het debat over waterstof van 13 april 2022 heeft de minister van Klimaat en Energie toegezegd in overleg te treden over de benodigde middelen ter financiering van dit convenant en actieprogramma. Ik streef ernaar in de tweede helft van 2022 de besluitvorming over het actieprogramma met stakeholders te kunnen afronden en over te kunnen gaan tot uitvoering. Aanvullend hierop heb ik in het kader van de vierde wave van IPCEI nog verschillende voorstellen van consortia in beoordeling voor de ontwikkeling van een volledige keten voor waterstof in mobiliteit, waaronder ook verschillende tankstations met bijbehorende vloot vallen.

Dan nog mijn reactie op de toezegging aan lid Bontenbal (CDA) om terug te komen op de internationale handelbaarheid van de hernieuwbare brandstofeenheid (HBE). Deze is niet internationaal handelbaar. Gezien de Richtlijn hernieuwbaar energie (RED) een richtlijn betreft is elke lidstaat vrij een eigen methode te kiezen om de bindende doelen uit de RED te realiseren, ook voor transport. De jaarverplichting en de HBE zijn een Nederlandse uitwerking voor het behalen van de RED-transportdoelen. Bij de technische briefing Duurzaam Vervoer aan uw Kamer is toegelicht hoe dit systeem werkt. Andere lidstaten hebben andere methodes, systemen of credits. Er is geen internationale handel mogelijk.

---

<sup>5</sup> Kamerstuk 2021Z09853/2021D22904

<sup>6</sup> TK 32813, nr. 1004

## Deelmobiliteit

Deelauto's dragen bij aan meerdere doelen van duurzaam vervoer zoals CO<sub>2</sub>-reductie en versnelling van de elektrificatie van het wagenpark. Door het gebruik van deelauto's wordt bovendien een positieve bijdrage geleverd aan de woningbouwopgave in stedelijk gebied doordat er minder parkeerplaatsen nodig zijn en de ruimte voor leefbaarheid, groen en woningen toeneemt. Afgelopen jaren is het aanbod van deelauto's<sup>7</sup> en andere vormen van deelmobiliteit (deelfietsen, deelscooters, deelbakfietsen) behoorlijk toegenomen. Deelmobiliteit is daarom voor steeds meer Nederlanders een mobiliteitsoptie geworden die keuzevrijheid en flexibiliteit geeft in het kiezen van een duurzame reis.

In het Klimaatakkoord zijn afspraken gemaakt over stimulering van (elektrisch) autodelen. De overstap van (tweede) autobezit naar autodelen zorgt voor bewuster reisgedrag (minder autoritten, meer OV- en fietsgebruik). Het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid heeft eind vorig jaar in haar onderzoek genoemd dat het gebruik van deelauto's zorgt voor een vermindering van autobezit en voor een daling van autogebruik<sup>8</sup>. Het deelauto-wagenpark is vaker elektrisch dan het gemiddelde, begin 2021 was 10% van de deelauto's elektrisch<sup>9</sup>. Hiermee dragen elektrische deelauto's ook bij aan het toegankelijk kennismaken met elektrisch rijden.

Uit onderzoek blijkt<sup>10</sup> dat circa de helft van de rijbewijsbezitters nog niet bekend is met het concept autodelen. Daarom ben ik bezig met de voorbereidingen van een informatiecampagne om de bekendheid van autodelen te vergroten.

De afgelopen jaren is de opschaling van autodelen door de Rijksoverheid (IenW, BZK, EZK) gefaciliteerd door kennisopbouw, agendering en uitwisseling van ervaringen tussen aanbieders, gemeenten en projectontwikkelaars (Greendeal Autodelen I en II, City Deal Elektrische deelmobiliteit). Deze afspraken liepen tot eind 2021.

In nieuwbouwprojecten worden steeds vaker tussen gemeenten en projectontwikkelaars afspraken gemaakt over lagere parkeernormen in combinatie met het aanbod van deelauto's en andere vormen van deelmobiliteit. Hiermee is de afgelopen jaren ervaring opgedaan in de City Deal Elektrische Deelmobiliteit. Deze City Deal is recent afgerond en geëvalueerd<sup>11</sup>. Uit de evaluatie blijkt o.a. dat reacties van de bewoners voornamelijk positief zijn en dat de vrijgekomen ruimte in 60% van de gevallen werd gebruikt voor meer groen. De Green Deal Autodelen II is recent ook afgerond en geëvalueerd<sup>12</sup>.

Mijn voorganger heeft aan uw Kamer toegezegd<sup>13</sup> dat we aan de slag gaan met een vervolg van de Green Deal Autodelen II. Op dit moment wordt uitgewerkt hoe er een vervolg wordt gegeven aan de Green Deal Autodelen II en de City Deal Elektrische Deelmobiliteit door het Rijk in samenwerking met regio's. Hiervoor ben ik bezig met het opzetten van een samenwerkingsprogramma deelmobiliteit waarin aspecten worden meegenomen zoals ontwikkeling van standaarden, uniformering, monitoring, toolkits voor gemeenten, kennisuitwisseling en de samenhang met de woningbouwopgave. De samenhang met de woningbouwopgave is onderwerp van gesprek met de minister voor Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening. Ik zal uw Kamer over deze samenwerking en over het samenwerkingsprogramma deelmobiliteit nader informeren in het najaar van 2022.

---

<sup>7</sup> <https://www.crow.nl/dashboard-autodelen/home/monitor-1>

<sup>8</sup> <https://www.kimnet.nl/publicaties/rapporten/2021/10/05/deelauto--en-deelfietsmobiliteit-in-nederland-ontwikkelingen-effecten-en-potentie>

<sup>9</sup> <https://www.crow.nl/over-crow/nieuws/2021/november/aantal-elektrische-deelauto-s-ruim-verdubbeld>

<sup>10</sup> <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2022/02/28/autodelen-in-nederland>

<sup>11</sup> <https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/mobiliteit-nu-en-in-de-toekomst/documenten/rapporten/2022/03/31/evaluatie-city-deal-elektrische-deelmobiliteit-in-stedelijke-gebiedsontwikkeling>

<sup>12</sup> <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2022/05/31/evaluatie-green-deal-autodelen-ii>

<sup>13</sup> [Begroting Infrastructuur en Waterstaat 2021 \(officiële bekendmakingen.nl\)](#), pagina 25

Financiële middelen voor de korte termijn van het samenwerkingsprogramma heb ik vorig jaar deels beschikbaar gemaakt in de Prinsjesdagbegroting en komt ook deels vanuit de regio. Financiële middelen voor het samenwerkingsprogramma voor de (middel-)lange termijn zijn geborgd via het coalitieakkoord vanuit de vergroening van personenvervoer en reisgedrag.

### **Elektrificatie van snorfietsen**

De populariteit van elektrische brom- en snorfietsen neemt toe. Dat blijkt uit cijfers van RAI Vereniging, BOVAG en datacenter RDC<sup>14</sup>. In de eerste vier maanden van 2022 nam het aandeel elektrisch in de nieuwverkopen van bromfietsen toe naar 50,16 procent ten opzichte van 30,8 procent in dezelfde periode in 2021. Bij snorfietsen is inmiddels 43,5 procent van alle nieuwverkopen elektrisch aangedreven. In het Commissiedebat Duurzaam Vervoer van 31 maart jl. heb ik uw Kamer toegezegd<sup>15</sup> om voor de komende begrotingsbehandeling uw Kamer te informeren welke maatregelen ik tref om de afspraak uit het Klimaatakkoord na te komen om in 2025 100% nieuwverkoop van emissieloze snorfietsen te realiseren, rekening houdend met haalbaarheid, een gelijk speelveld voor alle verkopers en de impact op de verkeersveiligheid.

Onderzoeksbureau Goudappel heeft de voorbije periode op mijn verzoek onderzoek gedaan naar de handelingsperspectieven om de transitie van brandstof naar elektrisch aangedreven snorfietsen te stimuleren, en daarbij gekeken naar welke verschillende groepen mensen de aanschaf van een snorfiets overwegen en wat meespeelt bij voor hen bij de keuze. Ik zal de inzichten betrekken bij mijn gesprekken die ik voer met RAI Vereniging, BOVAG en Vereniging DOET om te komen tot het toegezegde maatregelenpakket<sup>16</sup>. In Bijlage 4 vindt u het onderzoek.

---

<sup>14</sup> [Helpt nieuwe bromfietsen elektrisch | RAI Vereniging](#)

<sup>15</sup> (ongecorrigeerd) verslag van commissiedebat duurzaam vervoer, 31 maart 2022.

<sup>16</sup> Wanneer ik uw Kamer informeer over mijn ambities zal ik eveneens een inhoudelijke appreciatie geven op het onderzoek.