

Vergaderjaar 2022–2023

31 305

Mobiliteitsbeleid

32 813

Kabinetsaanpak Klimaatbeleid

Nr. 381

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 24 januari 2023

Zoals uw Kamer toegezegd in het commissiedebat duurzaam vervoer van 31 maart jongstleden (Kamerstuk 31 305, nr. 339), ga ik in deze brief in op de elektrificering van de snor- en bromfiets. In het Klimaatakkoord spraken brancheverenigingen en de rijksoverheid af dat alle nieuwverkopen van snorfietsen in 2025 emissieloos zijn¹, daarnaast is afgesproken ernaar te streven dat alle nieuwverkopen van bromfietsen voor 2030 emissieloos zijn².

Snor- en bromfietsen zijn niet meer weg te denken uit het Nederlandse straatbeeld. De snorfiets (maximaal 25 km/h) en de bromfiets (maximaal 45 km/h) zijn belangrijke en geliefde vervoersmiddelen om naar werk, school, de winkel, familie of sport te gaan.

Hoewel de snor- en bromfiets afgelopen jaren een stuk schoner en stiller zijn geworden, zijn ze nog steeds een belangrijke bron van uitstoot en geluid. Fietsers die bij een stoplicht achter een optrekkende snor- of bromfiets staan, kunnen hoge emissiewaarden van schadelijke koolmonoxide, koolwaterstoffen en fijnstof binnenkrijgen. En we kennen allemaal het soms hinderlijke geluid dat uit de verbrandingsmotor komt.

Vandaag de dag rijden er steeds meer snor- en bromfietsen vrij van uitlaatgassen en geluid. Dit is positief nieuws, gelet op de afspraken uit het Klimaatakkoord. In deze brief ga ik, mede op verzoek van de heer De Hoop, in op de voortgang van deze afspraken³.

¹ 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.

² De rijksoverheid, BOVAG en RAI Vereniging hebben deze afspraak gemaakt.

³ Conform toezegging commissiedebat duurzaam vervoer van 31 maart jl.

Naast de effecten van versnelde elektrificatie op de gezondheid en leefomgeving, zie ik de maatregelen die ik wil treffen ook als een belangrijke factor om duurzame mobiliteit voor *iedereen* mogelijk te maken en vervoersarmoede tegen te gaan. Juist ook omdat de snor- en bromfiets een belangrijk middel zijn om zich te verplaatsen voor mensen met een minder grote portemonnee.

Op verzoek van de heer Koerhuis ga ik ook kort in op de elektrificatie van de motorfiets⁴.

Bijna de helft van de nieuwe snor- en bromfietsen elektrisch

De elektrificering van nieuwe snor- en bromfietsen verloopt voorspoedig. Maakte het aandeel volledig elektrische snor- en bromfietsen in 2017 nog 3% uit van de nieuwverkopen, vijf jaar later in 2022 ligt dit percentage op 46%. De RAI Vereniging en BOVAG hebben mij laten weten dat fabrikanten de afgelopen jaren volop geïnvesteerd hebben in de uitbreiding van het aanbod en de kwaliteit van elektrische scooters. De gemiddelde actieradius van de scooters is hoger en tegelijkertijd zijn de prijzen van elektrische modellen steeds competitiever geworden. Hiermee zijn de gemiddelde nieuwe snor- en bromfietsen in Nederland niet alleen een kwalitatief en duurzaam, maar ook een *betaalbaar* alternatief voor de fossiele variant.

Naast de elektrificeringstrend wil ik een andere belangrijke ontwikkeling uitlichten. Met de komst van de helmplicht voor bestuurders en passagiers van snorfietsen per 1 januari 2023, zien we een duidelijke verschuiving van de snorfiets naar onder meer de bromfiets. De verkoop van snorfietsen nam vorig jaar met 40% af terwijl de verkoop van bromfietsen toenam met 51%. Deze ontwikkeling is ook eerder aangehaald in het onderzoek dat ik uw Kamer heb toegestuurd⁵. Gezien deze ontwikkeling gaat het beleid dat ik presenteer niet alleen in op de elektrificatie van de snorfiets, maar tegelijkertijd ook de bromfiets, om een waterbedeffect te voorkomen.

Alle nieuwe snor- en bromfietsen elektrisch

Mijn departement heeft in 2021 aan het onderzoeksbureau Goudappel gevraagd te adviseren over wat nodig is om scooters, en in het bijzonder de snorfiets, te elektrificeren. Het resulterend onderzoek heb ik op 23 juni jl. aan uw Kamer gezonden⁶. Eén van de belangrijkste aanbevelingen is het treffen van communicatiemaatregelen voor het stimuleren van de keuze voor elektrisch en het wegnemen van obstakels. Ik neem deze aanbeveling over en ga met een communicatiestrategie aan de slag.

Aanvullend daarop acht ik verschillende andere maatregelen nodig om de doelen van 2025 en 2030 te kunnen halen. Ik wil daarom ook kijken naar een financiële stimulering van elektrische snorfietsen en ik wil nogmaals kijken naar de mogelijkheden voor een nieuwverkoopverbod op de snorfiets met verbrandingsmotor. Hieronder zet ik de maatregelen uiteen waar mijn departement in 2023 aan de slag gaat:

1) Inzetten op emissievrije snor- en bromfietsen de norm maken

Om te zorgen dat er voor elke snor- en bromfietser een aantrekkelijk emissievrij alternatief is en om op de lange termijn aan de sector

⁴ Idem.

⁵ Kamerstukken 31 305 en 32 813, nr. 352.

⁶ Kamerstukken 31 305 en 32 813, nr. 352.

duidelijkheid te kunnen geven, wil ik nogmaals kijken naar een nieuwverkoopverbod voor snor- en bromfietsen met een fossiele verbrandingsmotor. Ik doe dit het liefst in de Europese Unie, om zo een gelijk speelveld met de landen om ons heen te behouden. Voor een verbod bleek eerder bij andere EU-lidstaten en de Commissie geen draagvlak te zijn. Nu er vorig jaar in de EU een akkoord is bereikt op het uitfaseren van de personenauto's met verbrandingsmotor per 2035, zie ik een nieuwe mogelijkheid om er actief voor te pleiten dat de fossiele snor- en bromfiets niet kan achterblijven.

Voor het geval een verbod binnen de Europese Unie niet haalbaar is, verken ik de mogelijkheid tot een nationaal verbod. Eerder leek dit niet mogelijk, zoals ik ook aan uw Kamer heb gemeld tijdens het commissiedebat van 31 maart jongstleden. Uit nieuwe inzichten blijkt dat dit wellicht toch mogelijk is. Ik houd uw Kamer hiervan op de hoogte. De verwachting is dat ik in november 2023 hier meer over kan melden.

Mocht blijken dat een verbod daadwerkelijk tot de mogelijkheden behoort, dan wil ik dat niet per 2025 doen. Ik vind de tijd tussen aankondiging en invoering dan te kort.

2) Verkennen van een regeling voor financieel stimuleren van elektrische snorfietsen voor minima

Ik wil de consument verleiden om te kiezen voor elektrisch in plaats van fossiel. Niet per se omdat het straks misschien *moet* van wet- en regelgeving, maar vooral hoop ik dat veel consumenten de overstap gaan maken omdat ze zelf de voordelen inzien van een stil, zuinig en schoon alternatief. Bovenal ook omdat een keuze voor een elektrische snor- of bromfiets goed is voor *de eigen portemonnee*. Op dit moment is de gemiddelde elektrische snorfiets op de langere termijn (als wordt gekeken naar de *Total Cost of Ownership*) namelijk niet duurder dan de benzinevariant, zo concludeert het Goudappel-onderzoek.

Elektrische snor- en bromfietsen uit het lage en middensegment zijn zo'n 300 tot 750 euro duurder dan de varianten op benzine. Dat verschil in aanschafbedrag verdienen consumenten over de gehele levensduur terug aan brandstofkosten en onderhoud. Maar het kan, zeker voor mensen met een kleinere portemonnee, toch een drempel zijn om voor elektrisch te gaan. Mensen met een lager inkomen zijn relatief afhankelijk van hun snor- en bromfiets om op hun plaats van bestemming te kunnen komen, stellen de onderzoekers. Daarom wil ik juist bij deze categorie voertuigen gericht kijken of ik mensen met een lager inkomen door middel van het geven van een subsidie een steuntje in de rug kan bieden bij de overstap naar elektrisch.⁷

Ik vind het niet doelmatig om publiek geld te besteden aan het financieel stimuleren van elektrische snor- en bromfietsen voor andere doelgroepen, gelet op het relatieve kostenvoordeel op de lange termijn. Een generieke subsidie voor de elektrische snor- of bromfiets behoort dus niet tot de opties die (verder) verkend zullen worden. De uitkomsten van de verkenning zullen uiterlijk in november 2023 met uw Kamer gedeeld worden.

⁷ Hierbij zal de financiële bijdrage primair gericht zijn op het (gedeeltelijk) overbruggen van het *prijverschil* tussen de initiële aankooprijzen van elektrische en fossiele varianten.

3) Uitwerken en uitvoeren van communicatiemaatregelen

Ik ga deze maand van start met het uitwerken van een communicatiestrategie. Ik wil de consumentendoelgroep van snor- en bromfietsen verleiden om te (blijven) kiezen voor een passend alternatief zonder verbrandingsmotor, zij het een elektrische snorfiets, bromfiets – of zelfs een (elektrische) fiets. Om te komen tot een gedragen en effectieve communicatiestrategie zal ik nauw samenwerken met de RAI Vereniging, BOVAG en Vereniging DOET en zal ik ook consumenten van de snor- en bromfiets betrekken.

De uitkomsten van het uitwerken van de communicatiemaatregelen zullen uiterlijk in november 2023 met uw Kamer gedeeld worden.

De elektrische motorfiets

De heer Koerhuis vroeg mij in het commissiedebat duurzaam vervoer van 31 maart jl. naar het stimuleren van de elektrische motorfiets. Ik ben bereid om in de context van de maatregelen die ik wil treffen voor het stimuleren van de snor- en bromfiets – ook te kijken naar de mogelijkheden voor het stimuleren van de elektrische motorfiets. Daarbij wel de waarschuwing, zoals ook in het debat aangegeven, dat mijn focus ligt op de elektrificatie van de snor- en de bromfiets omdat deze onderdeel uitmaken van de afspraak uit het klimaatakkoord.

De RAI Vereniging heeft mij uitgenodigd om op werkbezoek te komen en meer te horen over ontwikkelingen op het vlak van de lichte gemotoriseerde voertuigen. Hier ga ik graag op in. De inzichten die ik hieruit opdoe, in het bijzonder ten aanzien van de motorfiets, neem ik graag mee.

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