

Handelingsperspectieven voor het verminderen van vervoersarmoede middels het SCF

Definitief rapport

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
A2400031453.D5.2

—
17 juni 2024

Inhoudsopgave

Samenvatting en conclusie	3
1. Introductie	9
2. Kaderstelling	13
3. Doelgroep	17
4. Verkenning handelingsperspectieven	20
5. Verdieping handelingsperspectieven	28
6. Reflectie	41
Bijlagen	45



Samenvatting en conclusie

Dit rapport beschrijft handelingsperspectieven voor het verminderen van vervoersarmoede met middelen uit het Social Climate Fund

Achtergrond en aanleiding

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) werkt aan het thema 'bereikbaarheid voor iedereen'. In dit thema staan vervoersongelijkheid en vervoersarmoede centraal. Vanuit de Europese Commissie wordt het belang van dit onderwerp ook gezien. Vanaf 2025 wordt daarom het 'Social Climate Fund' (SCF) beschikbaar gesteld voor de subsidiëring van maatregelen om huishoudens die kwetsbaar zijn voor energie- en vervoersarmoede te beschermen.

Nederland stelt een gezamenlijk interdepartementaal voorstel op waarin verschillende departementen (inclusief IenW) maatregelen kunnen opnemen om aanspraak te maken op (een deel van) het beschikbare budget van het SCF. Nederland maakt vooralsnog aanspraak op maximaal € 720 miljoen vanuit het SCF. Cofinanciering van 25% is vereist om in aanmerking te komen voor middelen uit het SCF. Dit betekent dat tot € 240 miljoen uit andere middelen gefinancierd moet worden en het maximale budget van het interdepartementale voorstel € 960 miljoen in totaal is.

IenW heeft KPMG gevraagd om onderzoek te doen naar handelingsperspectieven voor de aanpak van vervoersarmoede (in relatie tot de energietransitie) en een onderbouwing te geven van de doeltreffendheid, doelmatigheid en uitvoerbaarheid hiervan. IenW gebruikt de onderbouwing voor verdere besluitvorming in de ambtelijke werkgroep en het komen tot één of meerdere voorkeursmaatregelen om op te nemen in het interdepartementale SCF-voorstel.

Doel van het onderzoek en onderzoeksvragen

Het doel van dit onderzoek is om – op basis van inzichten uit onderzoek en input van beleidsmakers – te komen tot een overzicht van diverse handelingsperspectieven die voldoen aan de vereisten van het SCF^(a), aansluiten bij het beleidsterrein van IenW en bijdragen aan de bestrijding van vervoersarmoede.

De aanpak van het onderzoek bestaat uit drie fases waarin stapsgewijs wordt toegewerkt naar mogelijke voorkeursmaatregelen die in aanmerking komen voor indiening bij het SCF.

1. Definiëren van de doelgroep en de kaders van een SCF-voorstel
2. Opstellen en beoordelen van mogelijke handelingsperspectieven
3. Uitwerken van de voorkeursscenario's

Notitie: a) Zie Hoofdstuk 3 voor een toelichting van de kaders voor een SCF-voorstel, inclusief vereisten vanuit het SCF.

Bij het beoordelen van handelingsperspectieven is de doelmatigheid voor twee doelgroepen in kaart gebracht

Definitie van de doelgroep van een SCF-voorstel

Aan de hand van data uit het onderzoek 'Onderweg in Nederland' (ODIN)¹⁾ zijn de omvang en de verschillende eigenschappen van twee doelgroepen die in aanmerking komen voor SCF-middelen, inzichtelijk te maken. Deze twee doelgroepen hebben een (verhoogd) risico op vervoersarmoede als gevolg van de energietransitie.

Onderstaand zijn een aantal relevante kenmerken van de doelgroep beschreven. Een uitgebreidere beschrijving van de doelgroepen is opgenomen in bijlage A.

In het onderzoek is op basis van demografische kenmerken van de doelgroep de doelmatigheid beoordeeld. In het vervolg van het SCF-traject wordt de doelgroep geconsulteerd. In deze consultatie worden o.a. mogelijke maatregelen voorgelegd aan de doelgroep en gevraagd wat zij van de maatregelen vinden en welke wensen en behoeften de doelgroep heeft.



Bron: 1) Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS), Onderweg in Nederland (2023).

Binnen de kaders van het Social Climate Fund heeft IenW diverse mogelijkheden voor het verminderen van vervoersarmoede

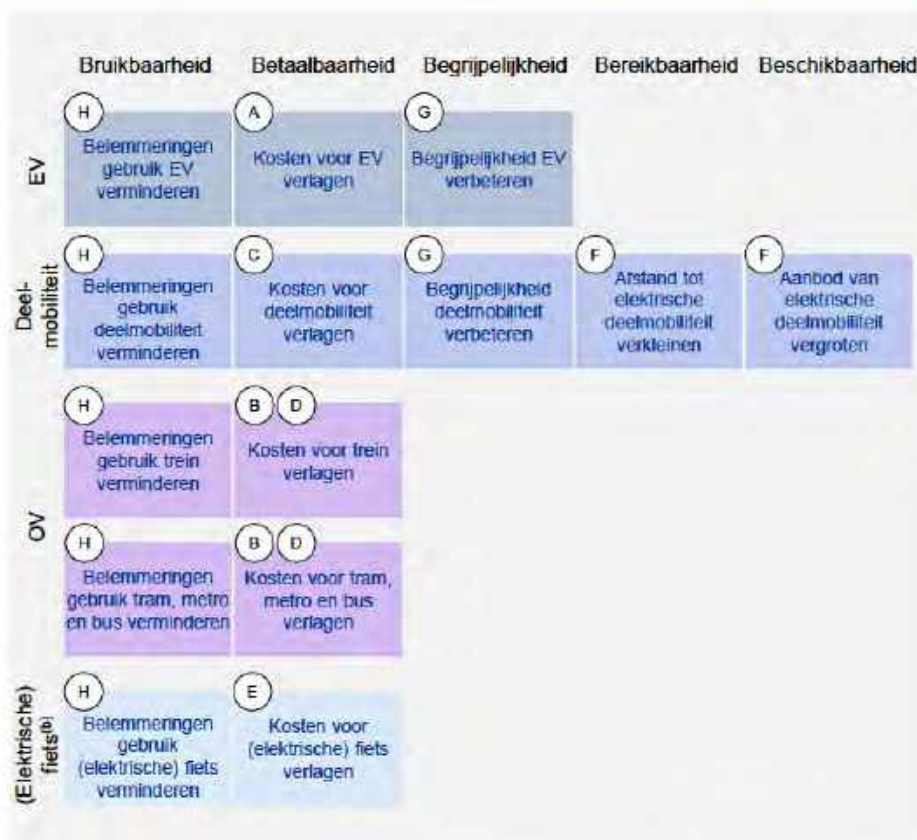
Kaders voor een SCF-voorstel en mogelijke handelingsperspectieven

Op basis van de vereisten vanuit het SCF, de definitie van vervoersarmoede en de uitdagingen binnen het IenW-beleidssterrein zijn oplossingsrichtingen beschreven waar een SCF-voorstel zich op zou kunnen richten. Deze oplossingsrichtingen zijn rechts weergegeven in de gekleurde blokken.

Aan de hand van een brede inventarisatie via deskresearch en interviews zijn handelingsperspectieven vormgegeven om invulling te geven aan de oplossingsrichtingen. De volgende handelingsperspectieven zijn verkend en beoordeeld op doeltreffendheid, doelmatigheid en uitvoerbaarheid:

- A. Bijdrage aan het aanschaffen van een tweedehands elektrische personenauto
- B. Bijdrage aan reizen met het openbaar vervoer
- C. Bijdrage aan reizen met deelmobiliteit
- D. Bijdrage aan een mobiliteitskaart
- E. Bijdrage aan de aanschaf van een (elektrische) fiets, cargobike of scooter
- F. Uitbreiden van het deelmobiliteitsnetwerk
- G. Voorlichtingscampagne over het gebruik van duurzame mobiliteitsopties
- H. Budget voor initiatieven om de bruikbaarheid van mobiliteit te bevorderen
- I. Sloopregeling^{a)}

Binnen de gestelde kaders zijn handelingsperspectieven geïdentificeerd



■ Oplossingsrichting binnen gestelde kaders ○ Handlingsperspectief

Notitie: a) Handlingsperspectief I 'sloopregeling' draagt niet bij aan één van de geïdentificeerde oplossingsrichtingen, maar is op verzoek van IenW toch meegenomen in de eerste beoordeling. b) Inclusief scooter, cargobike en snorfiets.

Diverse handelingsperspectieven zijn doeltreffend en doelmatig. De uitvoering vraagt nadere uitwerking en afspraken

Beoordeling van handelingsperspectieven op doeltreffendheid, doelmatigheid en uitvoerbaarheid

Op basis van de definitie van de doelgroep en de kaders van een SCF-voorstel zijn in Hoofdstuk 4 mogelijke maatregelen verkend en beoordeeld op doeltreffendheid en doelmatigheid. Uit deze verkenning zijn vijf voorkeursmaatregelen gekomen die nader zijn uitgewerkt voor uitvoerbaarheid in Hoofdstuk 5. Onderstaand zijn de voorkeursmaatregelen voor enkele uitvoeringsvarianten uitgewerkt. Een uitvoeringsvariant is **uitvoerbaar**. Zeven uitvoeringsvarianten zijn **potentieel uitvoerbaar**, mits hier afspraken over gemaakt kunnen worden met stakeholders. Een uitvoeringsvarianten is **niet op korte termijn uitvoerbaar**, vanwege de complexiteit.

Handelingsperspectief	Doeltreffendheid: verzacht impact ETS2	Doeltreffendheid: bevordert groene transitie	Doelmatigheid: middelen komen terecht bij doelgroep	Uitvoeringsvariant	Uitvoerbaarheid	
Voorkeursmaatregelen	A	Bijdrage aan het aanschaffen van een tweedehands elektrische personenauto	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	A1: Subsidieverstrekking op aanvraag ● Uitvoering is mogelijk, nadere afspraken met RVO zijn nodig A2: Betaalbaar leasen ● Afspraken met leasemaatschappijen zijn nodig
	B	Bijdrage aan reizen met het openbaar vervoer	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	B1: Minimaticket ● Afspraken met overheden, vervoerders en IT-dienstverleners zijn nodig
						B2: Kortingsabonnement ● Afspraken met overheden, vervoerders en IT-dienstverleners zijn nodig
						B3: Vaste maandelijkse bijdrage ● Afspraken met overheden, vervoerders en IT-dienstverleners zijn nodig
	C	Bijdrage aan reizen met deelmobiliteit	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	C1: Vaste maandelijkse bijdrage ● Ontwikkelen uniform betaalmiddel en afspraken met keten zijn nodig
	D	Bijdrage aan een mobiliteitskaart	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	D1: Vaste maandelijkse bijdrage ● Ontwikkelen uniform betaalmiddel en afspraken met keten zijn nodig
	E	Bijdrage aan de aanschaf van een (elektrische) fiets, cargobike of scooter	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	E1: Subsidieverstrekking op aanvraag ● Uitvoering is mogelijk, mits afspraken met RVO gemaakt worden
						E2: Aanbod op stadspassen of via een stichting ● Beperkte landelijke dekking van stadspassen
	F	Uitbreiden van het deelmobiliteitsnetwerk	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<i>Niet nader onderzocht vanwege onvoldoende doeltreffendheid en/of doelmatigheid</i>
G	Voorlichtingscampagne over het gebruik van duurzame mobiliteitsopties	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>		
H	Budget voor initiatieven om de bruikbaarheid van mobiliteit te bevorderen	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>		
I	Sloopregeling	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	

De totstandkoming van een voorstel voor het Social Climate Fund is een iteratief proces. In aanloop naar de consultatie zijn keuzes en nadere uitwerking nodig

Conclusie en aanbevelingen

Het vormgeven en selecteren van één of meerdere maatregelen voor een SCF-voorstel is een iteratief proces. In dit onderzoek zijn een aantal iteraties doorlopen op basis waarvan voorlopige keuzes voor het SCF-voorstel gemaakt kunnen worden.

In het najaar van 2024 beoogt lenW te starten met consultatie van de doelgroep over de (voor de doelgroep) doelmatige maatregelen. In aanloop naar de consultatie bevelen we het volgende aan om verder uit te werken:

- **Nadere uitwerking van handelingsperspectieven:** verder vormgeven van uitvoeringsvarianten, incl. voorwaarden om in aanmerking te komen, hoogte van de financiële bijdrage voor de doelgroep en technische uitwerking van de maatregelen. Waar nodig kunnen voorlopige afspraken gemaakt worden met organisaties die beoogd worden een rol in de uitvoering te hebben, zoals mobiliteitsaanbieders, gemeenten en/of RVO. In hoofdstuk 6 van dit rapport zijn aandachtspunten en overwegingen beschreven die in de volgende iteratie meegenomen kunnen worden.
- **Beleidsmatige en politieke keuzes maken over handelingsperspectieven:** verder vormgeven van handelingsperspectieven en uitvoeringsvarianten die aansluiten bij beleid en politiek. Bijvoorbeeld de keuze om een grotere groep te helpen met minder middelen of een kleinere groep met meer middelen en de keuze om bepaalde modaliteiten wel of niet te stimuleren.
- **Selecteren van handelingsperspectieven om te consulteren:** selecteren van één of meerdere handelingsperspectieven (eventueel een combinatie) die doelmatig en uitvoerbaar zijn, aansluiten bij beleid en politiek en waarvoor co- en voorfinanciering vanuit overheidsmiddelen mogelijk is.

Op basis van bovenstaande nadere uitwerking en keuzes kan in de consultatie meer specifiek gekeken worden naar doelmatigheid van handelingsperspectieven voor de doelgroep. Gegeven het iteratieve karakter van totstandkoming is het belangrijk om gedurende het hele proces structuur te behouden, betrokkenheid en aansluiting van organisaties en afdelingen binnen en buiten lenW te borgen en (tussentijdse) keuzes vast te leggen.

1. Introductie

IenW heeft behoefte aan een nadere onderbouwing van de verschillende handelingsperspectieven die in aanmerking komen voor het Social Climate Fund (SCF)

Achtergrond en aanleiding

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) werkt aan het thema 'bereikbaarheid voor iedereen'. In dit thema staan vervoersongelijkheid en vervoersarmoede centraal. De afgelopen jaren is door onder andere het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) en het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) onderzoek gedaan naar vervoersongelijkheid en het effect van de energietransitie op de ontwikkeling hiervan. Uit deze onderzoeken blijkt dat de energietransitie op het gebied van mobiliteit een groot aantal huishoudens in Nederland kwetsbaar maakt voor vervoersongelijkheid. Huishoudens met lage inkomens of huishoudens die afhankelijk zijn van een brandstofauto krijgen zeer waarschijnlijk te maken met toenemende mobiliteitskosten als gevolg van de energietransitie⁽¹⁾. Vanuit de Europese Commissie wordt het belang van dit onderwerp ook gezien. Vanaf 2025 wordt daarom het 'Social Climate Fund' (SCF) beschikbaar gesteld voor de subsidiëring van maatregelen om huishoudens die kwetsbaar zijn voor energie- en vervoersarmoede te beschermen. Nederland stelt een gezamenlijk interdepartementaal voorstel op waarin verschillende departementen (inclusief IenW) maatregelen kunnen opnemen om aanspraak te maken op (een deel van) het beschikbare budget van het SCF. Nederland maakt vooralsnog aanspraak op € 720 miljoen vanuit het SCF. Cofinanciering van 25% is vereist om in aanmerking te komen voor dit bedrag. Dit betekent dat tot € 240 miljoen uit andere middelen gefinancierd moet worden en het maximale totale budget van het interdepartementale voorstel € 960 miljoen is.

IenW heeft KPMG gevraagd om onderzoek te doen naar handelingsperspectieven voor de aanpak van vervoersarmoede (in relatie tot de energietransitie) en een onderbouwing te geven van de doeltreffendheid, doelmatigheid en uitvoerbaarheid hiervan. IenW gebruikt de onderbouwing voor verdere besluitvorming in de ambtelijke werkgroep en het komen tot één of meerdere voorkeursmaatregelen om op te nemen in het interdepartementale SCF-voorstel.

Doel van het onderzoek en onderzoeksvragen

Het doel van dit onderzoek is om – op basis van inzichten uit onderzoek en input van beleidsmakers – te komen tot een overzicht van diverse handelingsperspectieven binnen het beleidsterrein van IenW die bijdragen aan de bestrijding van vervoersarmoede in relatie tot de energietransitie. Om de verschillende handelingsperspectieven uiteen te zetten wordt in dit onderzoek antwoord gegeven op de rechts geformuleerde hoofd- en deelvragen.

Bron: 1) TNO, De energietransitie en het risico op vervoersarmoede (2024).

Hoofdvraag

Welke mogelijke handelingsperspectieven binnen het domein van IenW die bijdragen aan de aanpak van vervoersarmoede in relatie tot de energietransitie zijn er denkbaar en in hoeverre zijn deze handelingsperspectieven doeltreffend, doelmatig en uitvoerbaar?

Deelvragen

1. Welke handelingsperspectieven die bijdragen aan de aanpak van vervoersarmoede in relatie tot de energietransitie zijn binnen het domein van IenW te identificeren?
2. In welke mate zijn de handelingsperspectieven doeltreffend in het bestrijden van vervoersarmoede?
3. In welke mate zijn de handelingsperspectieven doeltreffend in het bevorderen van de groene (mobiliteits)transitie?
4. In welke mate zijn de handelingsperspectieven doelmatig en maken ze efficiënt gebruik van de beschikbare middelen voor de doelgroep?
5. In welke mate zijn de handelingsperspectieven uitvoerbaar?

Scope en reikwijdte van het onderzoek

De aanpak van vervoersarmoede kan op verschillende manieren ingevuld worden. Het doel en de scope van het onderzoek zijn daarom breed opgezet. In overleg met de opdrachtgever (IenW) is gedurende het proces continu gewerkt aan de scope en het aanbrengen van focus met als doel IenW te ondersteunen bij het verkrijgen van inzicht in mogelijke maatregelen voor een SCF-voorstel. Dit is vertaald in de aanpak van dit onderzoek, die op de volgende pagina nader wordt toegelicht.

Tussentijds is er bijvoorbeeld voor gekozen om bepaalde handelingsperspectieven in meer detail uit te werken dan andere. Het detailniveau van de uitwerking en de beoordeling van handelingsperspectieven varieert daarom per handelingsperspectief.

De inzichten in dit rapport zijn op basis van deskresearch en (groeps)interviews met experts en beleidsmakers tot stand gekomen

De aanpak van het onderzoek bestaat uit drie fases waarin stapsgewijs wordt toegewerkt naar mogelijke voorkeursmaatregelen die in aanmerking komen voor indiening bij het SCF.

1. Definiëren van de doelgroep en de kaders van een SCF-voorstel

Eerst zijn tijdens de startbijeenkomst de onderzoeksvragen en definities vastgesteld waarmee in het onderzoek verder is gewerkt. Na de startbijeenkomst is een bijeenkomst met de klankbordgroep georganiseerd om het plan van aanpak van het onderzoek nader toe te lichten en de betrokkenheid van de klankbordgroep bij het onderzoek te bespreken. De klankbordgroep bestaat uit een brede vertegenwoordiging van lenW vanuit verschillende beleidsterreinen.

Op basis van deskresearch (o.a. reeds uitgevoerde openbare onderzoeken van PBL, KIM, CBS, CE Delft en TNO^(a)), gesprekken met kennishouders en expertise bij KPMG zijn de doelgroep en de kaders voor een SCF-voorstel beschreven. De inzichten uit deze onderzoeken zijn aangevuld op basis van aanwezige expertise bij KPMG en gesprekken met kennishouders in de sector om blinde vlekken aan te vullen en opgedane inzichten uit deskresearch te verdiepen en te valideren.

2. Opstellen en beoordelen van mogelijke handelingsperspectieven

Vervolgens zijn handelingsperspectieven beschreven die binnen de kaders vallen en aansluiten bij de doelgroep. Deze zijn getoetst op doeltreffendheid en doelmatigheid in twee groepsinterviews met een brede vertegenwoordiging van lenW. Voor de volledigheid is eerst een brede set handelingsperspectieven beschreven en beoordeeld op doeltreffendheid en doelmatigheid. Handelingsperspectieven die hier positief op scores, zijn nader onderzocht (zie fase 3).

3. Uitwerken van de voorkeursscenario's

Handelingsperspectieven met een positieve score in fase 2 zijn nader uitgewerkt en getoetst op uitvoerbaarheid. Hiervoor zijn verdiepende interviews afgenomen met de gemeente Amsterdam en BS&F als aanvulling op de deskresearch en ter validatie.

Op basis van de uitkomsten van de drie fases is de conceptrapportage opgesteld. De conceptrapportage is besproken met de opdrachtgever. Vervolgens is de definitieve rapportage opgesteld.

In totaal zijn zeven interviews afgenomen, waaronder twee groepsinterviews. De betrokken personen zijn bij lenW bekend. Naast deze interviews heeft tussentijdse afstemming plaats gevonden met beleidsmedewerkers over specifieke onderwerpen. Gedurende het onderzoek heeft tussentijds afstemming plaatsgevonden met de opdrachtgever over de voortgang, te interviewen personen, scope van het onderzoek en inhoudelijke vragen.

Schematische weergave van het doorlopen proces



- Twee groepsinterviews met een afvaardiging van lenW
- TNO
- PBL
- KIM
- Gemeente Amsterdam
- BS&F (aanbieder stadspassen)

Notitie: a) Een overzicht van geraadpleegde documenten is opgenomen in bijlage B. b) De namen van geïnterviewde personen zijn bekend bij de opdrachtgever.

Dit onderzoek geeft inzicht in de doeltreffendheid, doelmatigheid en uitvoerbaarheid van mogelijke handelingsperspectieven

Leeswijzer

Hoofdstuk 2 beschrijft de kaders die van toepassing zijn op een SCF-voorstel van lenW over vervoersarmoede. Op deze manier is inzichtelijk gemaakt welke oplossingsrichtingen mogelijk zijn binnen deze kaders.

Hoofdstuk 3 beschrijft de doelgroep die in aanmerking komt voor een bijdrage uit het SCF.

Hoofdstuk 4 beschrijft op basis van de kaders en de doelgroep welke handelingsperspectieven mogelijk zijn om vervoersarmoede te verminderen. Ook worden deze handelingsperspectieven beoordeeld op doeltreffendheid en doelmatigheid.

Hoofdstuk 5 verdiept de handelingsperspectieven die positief scoren in Hoofdstuk 4. Voor deze handelingsperspectieven worden verschillende uitvoeringsvarianten beschreven die beoordeeld zijn op uitvoerbaarheid. Tevens wordt de doelgroep genoemd die in aanmerking komt voor de regeling, en wordt een inschatting van de kosten gegeven.

Hoofdstuk 6 beschrijft aandachtspunten en overwegingen voor het vervolg van de totstandkoming van een SCF-voorstel.

2. Kaderstellung

De mogelijke oplossingsrichtingen dienen te passen binnen de kaders van het SCF en bij te dragen aan de (in)directe gevolgen van ETS op (personen)mobiliteit

Dit hoofdstuk beschrijft de kaders voor een SCF-voorstel van lenW omtrent vervoersarmoede. Hiervoor is gekeken naar de volgende kaderstellende aspecten:

- Wat zijn de vereisten vanuit het SCF waar voorstellen aan moeten voldoen?
- Wat is de definitie van vervoersarmoede?
- Welke uitdagingen zijn er binnen het lenW-beleidssterrein?

Wat zijn de vereisten vanuit het SCF waar voorstellen aan moeten voldoen?

Het Social Climate Fund (SCF) is opgesteld om lidstaten van de Europese Unie (EU) te voorzien van specifieke financiering om de meest getroffen kwetsbare groepen, zoals huishoudens in energie- of vervoersarmoede, te compenseren voor stijgende prijzen als gevolg van de EU Emissions Trading System 2 (EU ETS 2). Op deze manier tracht de EU de meest kwetsbare inkomens te ondersteunen om te voorkomen dat deze kwetsbare groep achterblijft in de groene transitie.

Lidstaten kunnen het SCF gebruiken om structurele maatregelen en investeringen te ondersteunen op het gebied van energie-efficiëntie en renovatie van gebouwen, schone verwarming en koeling, integratie van hernieuwbare energie, evenals oplossingen voor nul- en lage-emissiemobiliteit.

Om aanspraak te maken op een bijdrage uit het SCF dient een voorstel te passen binnen de kaders van het SCF. In het kader van vervoersarmoede geeft het SCF aan dat lidstaten mogelijke maatregelen kunnen aandragen die tot doel hebben:⁽¹⁾

- *“Doelgerichte, toegankelijke en betaalbare informatie, opleiding, bewustmaking en advies te verschaffen over [...] duurzame en betaalbare mobiliteits- en vervoersalternatieven;*
- *toegang te verschaffen tot emissievrije en emissiearme voertuigen en fietsen, met behoud van technologische neutraliteit, onder meer door financiële steun of fiscale prikkels te bieden voor de aanschaf daarvan en voor passende openbare en particuliere infrastructuur, en met name, in voorkomend geval, voor de aankoop van emissievrije en emissiearme voertuigen, infrastructuur voor opladen en bijtanken, en de ontwikkeling van een markt voor tweedehandse emissievrije voertuigen; de lidstaten beogen ervoor te zorgen dat wanneer emissievrije voertuigen een betaalbare en uitvoerbare oplossing zijn, steun voor dergelijke voertuigen prioriteit krijgt in hun plannen;*

Bron: 1) Europese Unie, Verordening (EU) 2023/955 van het Europees parlement en de raad (2023).

- *het gebruik van betaalbaar en toegankelijk openbaar vervoer te stimuleren en particuliere en openbare entiteiten, met inbegrip van coöperaties, te ondersteunen bij het ontwikkelen en aanbieden van duurzame mobiliteit op aanvraag, gedeelde mobiliteitsdiensten en opties voor actieve mobiliteit.”*

De Europese Commissie beoordeelt de relevantie, effectiviteit, efficiëntie en coherentie van het voorstel aan de hand van de onderstaande criteria.⁽¹⁾ Deze zijn ten behoeve van dit onderzoek geclusterd in vier typen criteria.



Doeltreffendheid – bestrijden vervoersarmoede

- De relevantie van het voorstel als adequate reactie op sociale uitdagingen, bijvoorbeeld voor kwetsbare huishoudens en gebruikers van transport



Doeltreffendheid – bevorderen groene transitie

- De relevantie van het voorstel in relatie tot de bijdrage aan de groene transitie en klimaat- en energiedoelstellingen van de EU



Doelmatigheid

- De effectiviteit van het voorstel en de mate waarin het voorstel in staat is een blijvende impact te maken



Uitvoerbaarheid:

- De uitvoering en monitoring van het voorstel (inclusief de geschiktheid van voorgestelde mijlpalen en doelstellingen)
- De consistentie met de EU-vereisten en de bevordering van complementariteit, coherentie en consistentie met andere EU-instrumenten
- De rechtvaardiging van de totale kosten van het voorstel, voorkoming van corruptie en fraude
- De coherentie van het voorstel

Om aanspraak te maken op een bijdrage uit het SCF dient lenW een maatregel op te stellen binnen de kaders van het SCF, waarin kwetsbare huishoudens in vervoersarmoede binnen het beleidssterrein van lenW worden gecompenseerd voor stijgende prijzen als gevolg van de energietransitie. Op de volgende pagina worden daarom de kaders van vervoersarmoede en de kaders vanuit beleidssterreinen van lenW nader toegelicht.

De mogelijke oplossingsrichtingen moeten bijdragen aan de aanpak van vervoersarmoede en passen binnen het beleidsterrein van lenW

Wat is de definitie van vervoersarmoede?

Vervoersarmoede wordt in de literatuur op verschillende manieren gedefinieerd. Dit onderzoek hanteert de definitie van KiM⁽¹⁾:

"We spreken van vervoersarmoede als een persoon als gevolg van bereikbaarheidsproblemen verminderd kan meedoen in de maatschappij. Daarbij gaat het niet alleen om de bereikbaarheid van werk en voorzieningen, maar ook bijvoorbeeld om sociale contacten. Deze bereikbaarheidsproblemen zijn vaak een samenspel van structurele factoren (inrichting van het ruimtelijke systeem en het mobiliteitssysteem) en persoonlijke factoren (zoals inkomen, wel/niet kunnen fietsen of autorijden, leeftijd, gezondheid, opleiding, geletterdheid en digitale vaardigheden)."

CBS⁽²⁾ tekent daarnaast drie deelbegrippen met betrekking tot vervoersarmoede op:

- **Mobiliteitsarmoede:** een systematisch gebrek aan vervoermiddelen en toegang tot het openbaar vervoer, waardoor het voor mensen moeilijk wordt om zich te verplaatsen.
- **Bereikbaarheidsarmoede:** de moeite om basisvoorzieningen te kunnen bereiken zoals werk, school, ziekenhuis, sportaccommodatie of winkel binnen een acceptabele tijdsduur en tegen een acceptabele inspanning.
- **Betaalbaarheid van vervoer:** het gebrek aan mogelijkheden voor individuen en huishoudens om vervoer te betalen. Inkomen speelt hierbij een belangrijke rol, maar ook de kosten van het vervoer.

Dit onderzoek kijkt naar de brede definitie van vervoersarmoede.

Handelingsperspectieven kunnen dan ook een bijdrage leveren aan één of meerdere van de bovengenoemde deelbegrippen.

Welke uitdagingen zijn er binnen het lenW-beleidsterrein?

Er zijn verschillende oplossingsrichtingen denkbaar die mogelijk bijdragen aan het voorkomen van vervoersarmoede in Nederland buiten het beleidsterrein van lenW. Denk bijvoorbeeld aan het aanpakken van armoede, het verhogen van de werkgelegenheid of het verbeteren van de (fysieke) gezondheid, die alle bijdragen aan de kans dat mensen gebruik kunnen maken van verschillende modaliteiten om basisvoorzieningen te bereiken. Bij het afbakenen van het onderzoek is het daarom van belang om, naast een duidelijke definitiebepaling van vervoersarmoede, te kijken naar oplossingsrichtingen die passen binnen het beleidsterrein van lenW.

Om te kijken naar mogelijke oplossingsrichtingen binnen het beleidsterrein van lenW kijkt dit onderzoek naar de zogenoemde 5 B's van vervoersbeperkingen:



Bruikbaarheid: zijn er voor een individu belemmeringen voor het gebruik van een modaliteit?



Betaalbaarheid: is een modaliteit betaalbaar voor een individu om te gebruiken?



Begrijpelijkheid: is het gebruik van een modaliteit begrijpelijk voor een individu?



Bereikbaarheid: is een modaliteit voor een individu bereikbaar om te kunnen gebruiken?



Beschikbaarheid: is een modaliteit beschikbaar om te gebruiken door een individu?

Op basis van de in dit hoofdstuk beschreven kaders zijn verschillende oplossingsrichtingen te identificeren

Op basis van de kaders zijn in het figuur rechts oplossingsrichtingen beschreven waar IenW een SCF-voorstel voor kan ontwikkelen. Deze oplossingsrichtingen dragen bij aan de doelstelling van IenW dat mensen geen belemmering ervaren om mee te doen in de maatschappij, in relatie tot de energietransitie.

Om invulling te geven aan de oplossingsrichtingen zijn in hoofdstuk 4 verschillende handelingsperspectieven voor IenW nader uitgewerkt.

Binnen de gestelde kaders zijn handelingsperspectieven geïdentificeerd

	Bruikbaarheid	Betaalbaarheid	Begrijpelijkheid	Bereikbaarheid ^(a)	Beschikbaarheid ^(a)
EV	Belemmeringen gebruik EV verminderen	Kosten voor EV verlagen	Begrijpelijkheid EV verbeteren		
Deel-mobiliteit	Belemmeringen gebruik deelmobiliteit verminderen	Kosten voor deelmobiliteit verlagen	Begrijpelijkheid deelmobiliteit verbeteren	Afstand tot elektrische deelmobiliteit verkleinen	Aanbod van elektrische deelmobiliteit vergroten
OV	Belemmeringen gebruik trein verminderen	Kosten voor trein verlagen			
	Belemmeringen gebruik tram, metro en bus verminderen	Kosten voor tram, metro bus verlagen			
(Elektrische) fiets ^(b)	Belemmeringen gebruik (elektrische) fiets verminderen	Kosten voor (elektrische) fiets verlagen			

Oplossingsrichting binnen gestelde kaders
 Handelingsperspectief

Notitie: a) Bereikbaarheid van OV en beschikbaarheid van OV zijn oplossingsrichtingen die kunnen bijdragen aan het verminderen van vervoersarmoede. Echter, de middelen van het SCF richten zich op het stimuleren van het gebruik van het OV. Het verruimen van het OV-aanbod wordt niet expliciet genoemd (zie p. 14). Het ondersteunen van organisaties bij het ontwikkelen en aanbieden van deelmobiliteit (inclusief duurzame mobiliteit op aanvraag, gedeelde mobiliteitsdiensten en actieve mobiliteitsopties) wordt wel expliciet genoemd en is daarom wel als oplossingsrichting opgenomen; b) Inclusief scooter, cargo-bike en snorfiets.

3. Doelgroep

De groep mensen die mogelijk met vervoersarmoede te maken heeft, is op verschillende wijzen te bekijken in relatie tot het SCF

Dit hoofdstuk beschrijft de doelgroep die in aanmerking komt voor een bijdrage uit het SCF.

Relatie energietransitie en vervoersarmoede

Om tot een definitie van de doelgroep binnen de gestelde kaders (zie vorige hoofdstuk) te komen, is het belangrijk eerst de relatie tussen de energietransitie en vervoersarmoede te duiden.

De energietransitie kan het risico op vervoersarmoede versterken, maar kan mogelijk ook als oplossing fungeren. Voor huishoudens met een laag inkomen wordt het probleem van hoge brandstofkosten nijpender als het transitiebeleid het bezit en het gebruik van een brandstofauto wil ontmoedigen via hogere belastingen zoals de accijns op fossiele brandstoffen, de aanschafbelasting (bpm), het invoeren van stedelijke emissievrije zones of de bijmengverplichting van duurzame brandstof (EU ETS). Deze maatregelen maken het gebruik van een fossiele auto duurder en/of ingewikkelder. Meer in het algemeen leidt dit tot grotere ongelijkheid tussen huishoudens voor wat betreft de betaalbaarheid van mobiliteit en de bereikbaarheid, te meer als tegelijkertijd met dezelfde (fiscale) maatregelen het bezit en het gebruik van een elektrische auto wordt gestimuleerd die vanwege een relatief hoge aanschafprijs toch buiten beeld blijft van huishoudens met een lager inkomen⁽¹⁾.

Er zijn directe en indirecte gevolgen van de energietransitie op vervoersarmoede te identificeren. Directe gevolgen van EU ETS zijn bijvoorbeeld stijgende brandstofkosten door de bijmengverplichting. De verhoging van de benzineprijzen zorgt voor hogere gebruikerskosten voor de auto, motor, scooter of ander personenvervoer dat gebruikmaakt van benzine of diesel als energiebron. Naast de kosten voor personenvervoer met auto's, motoren of brommers is het te verwachten dat kosten ook worden doorbelast bij mobiliteitsdiensten (zoals taxi en veerdiensten) die sterk van fossiele brandstoffen afhankelijk zijn.

De indirecte kosten van ETS bestaan met name uit de stijgende productiekosten van vervoersmiddelen. Deze prijsstijging wordt gedreven doordat fabrikanten van (elektrische) voertuigen moeten compenseren voor de CO₂-uitstoot die is vrijgekomen bij de productie van de (elektrische) voertuigen; deze kosten worden naar verwachting doorbelast aan de consument. Het gevolg van deze prijsstijging betekent dat het bezit van een (elektrisch) voertuig (verder) buiten bereik kan komen van de consument.

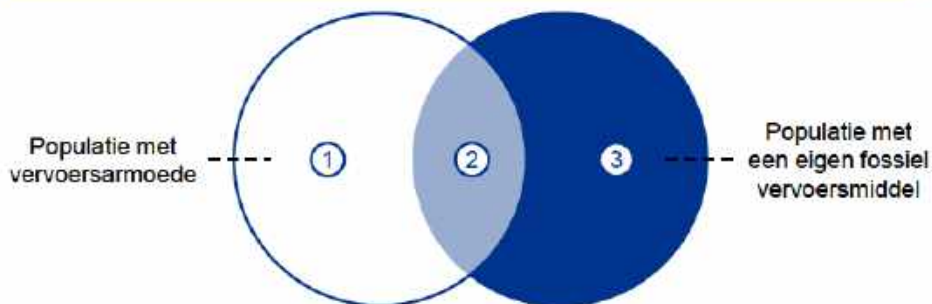
Bron: 1) Mulder, ESB, Energietransitie kan arme huishoudens verder beperken in hun mobiliteit (2024).

Doelgroep van het SCF

De doelgroep van het SCF is op te delen in verschillende subgroepen die (aanvullend) geraakt worden door de energietransitie en daardoor een vergroot risico hebben op vervoersarmoede. Rechts op deze pagina is een conceptuele weergave toegevoegd van de mogelijke doelgroep.

- ① Populatie die reeds vervoersarmoede ervaart, maar niet in het bezit is van een fossiel vervoersmiddel. Deze groep is ook zonder prijsstijgingen door de energietransitie beperkt in haar vervoersmogelijkheden. Eventuele prijsstijgingen zorgen mogelijk voor een grotere groep die vervoersarmoede ervaart en beperken de bestaande groep mogelijk verder.
- ② Populatie die reeds vervoersarmoede ervaart en in het bezit is van een eigen fossiel vervoersmiddel. Deze groep is beperkt in haar vervoersbewegingen; ook bij de huidige (brandstof)prijzen heeft deze groep beperkt toegang tot bepaalde basisvoorzieningen. Bij eventuele prijsstijgingen kan deze groep nog groter worden en wordt de bestaande groep verder beperkt.
- ③ De populatie die in het bezit is van een eigen voertuig en bij de huidige prijzen geen vervoersarmoede ervaart. Deze groep is in het bezit van een fossiel voertuig en loopt daardoor het risico op stijgende vervoerskosten door de energietransitie.

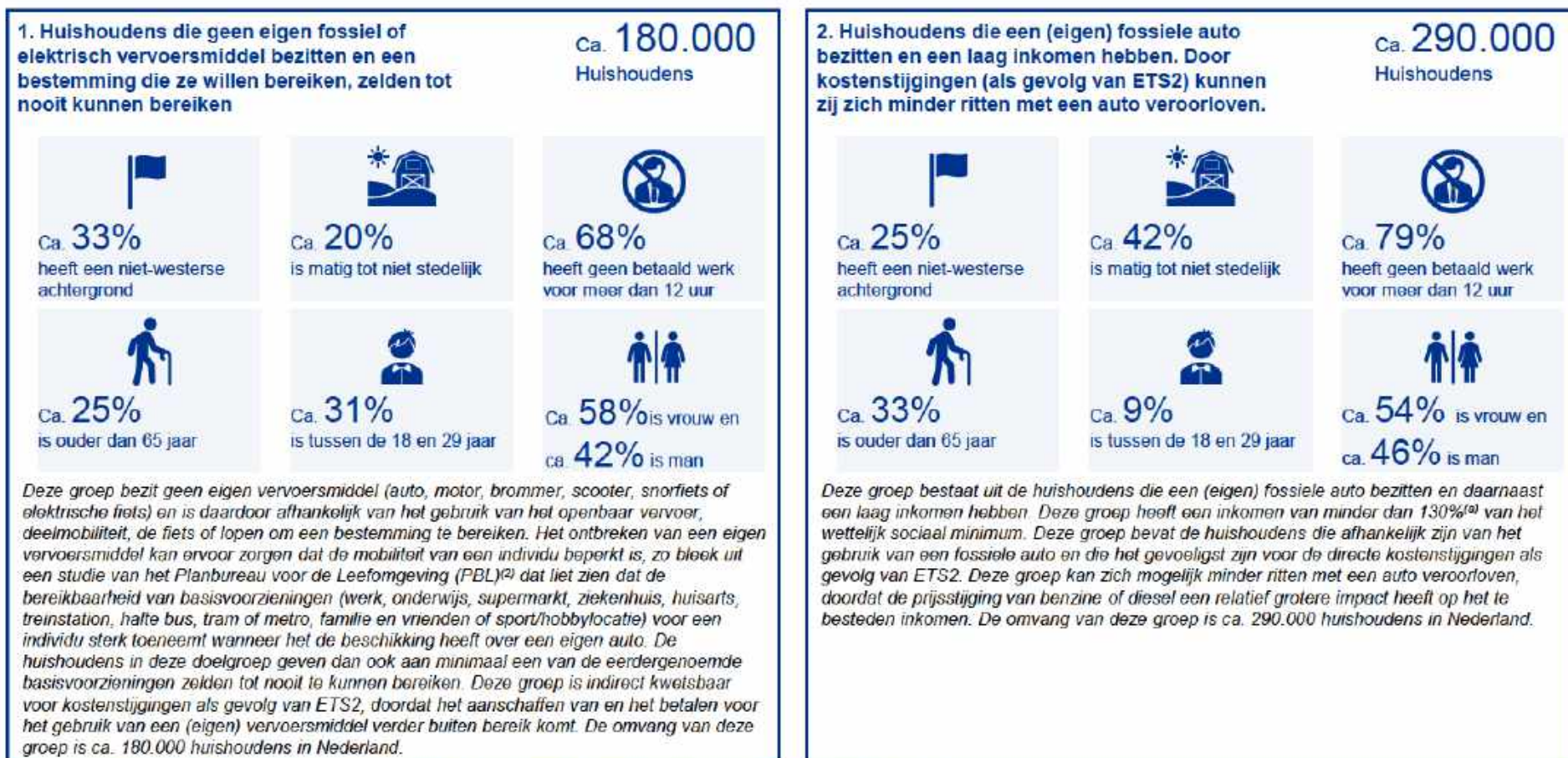
Conceptuele weergave van de doelgroep



Bron: 1) TNO, De energietransitie en het risico op vervoersarmoede (2024). 2) KPMG weergave.

Bij het beoordelen van de verschillende handelingsperspectieven wordt de impact voor twee doelgroepen in kaart gebracht

De op de vorige pagina benoemde subgroepen die mogelijk een (verhoogd) risico lopen op vervoersarmoede door de energietransitie, zijn vervolgens onder te verdelen in twee doelgroepen. Aan de hand van data uit het onderzoek 'Onderweg in Nederland' (ODiN)⁽¹⁾ zijn de omvang en de verschillende eigenschappen van deze twee doelgroepen die in aanmerking komen voor het SCF, nader inzichtelijk te maken.



Bron: 1) Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS), Onderweg in Nederland (2023). 2) Planbureau voor de leefomgeving (PBL), Toegang voor iedereen? (2022).

Notitie: a) Het sociaal minimum is per type huishouden (samenstelling, leeftijd, etc.) gedefinieerd. Hier is rekening mee gehouden in de analyse.

4. Verkenning handelingsperspectieven

Dit hoofdstuk verkent negen handelingsperspectieven voor een SCF-aanvraag

Dit hoofdstuk beschrijft mogelijke handelingsperspectieven voor een SCF-aanvraag en beoordeelt deze op de mate waarin de handelingsperspectieven doeltreffend en doelmatig zijn. De geselecteerde handelingsperspectieven zijn (beleids)maatregelen die door middel van een brede inventarisatie via deskresearch en interviews naar voren zijn gekomen. Alle geselecteerde handelingsperspectieven dragen bij aan het verminderen of voorkomen van vervoersarmoede, passen binnen het beleidsterrein van IenW en dragen bij aan het compenseren van (in)directe gevolgen van ETS2 (en sluiten dus aan bij het doel van het SCF).

De volgende handelingsperspectieven zijn verkend en beoordeeld op doeltreffendheid, doelmatigheid en uitvoerbaarheid:

- A. Bijdrage aan het aanschaffen van een tweedehands elektrische personenauto
- B. Bijdrage aan reizen met het openbaar vervoer
- C. Bijdrage aan reizen met deelmobiliteit
- D. Bijdrage aan een mobiliteitskaart
- E. Bijdrage aan de aanschaf van een (elektrische) fiets, cargobike of scooter
- F. Uitbreiden van het deelmobiliteitsnetwerk
- G. Voorlichtingscampagne over het gebruik van duurzame mobiliteitsopties
- H. Budget voor initiatieven om de bruikbaarheid van mobiliteit te bevorderen
- I. Sloopregeling^{a)}

Op de volgende pagina's worden de negen handelingsperspectieven op gestructureerde wijze nader uitgewerkt en beoordeeld op doeltreffendheid en doelmatigheid aan de hand van de rechts op deze pagina geformuleerde criteria. Het gaat hier om een relatief hoog-over uitwerking en eerste inventarisatie van de verschillende mogelijke handelingsperspectieven. Indien handelingsperspectieven op de eerste drie criteria positief scoren, worden deze in Hoofdstuk 5 nader uitgewerkt en beoordeeld op de uitvoerbaarheid.

De handelingsperspectieven zijn verkend op basis van de volgende criteria







1. **Doeltreffend** – bestrijden vervoersarmoede
— Draagt het handelingsperspectief bij aan het verminderen of voorkomen van vervoersarmoede?
2. **Doeltreffend** – bevorderen groene transitie^{b)}
— Bevordert het handelingsperspectief de groene transitie?
3. **Doelmatig** – efficiënt gebruik van beschikbare middelen voor de doelgroep
— Komen de incidenteel uitgegeven middelen structureel terecht bij de doelgroep?
4. **Uitvoerbaar**^{c)}
— Is het handelingsperspectief uitvoerbaar en controleerbaar voor uitvoerende instanties en in lijn met bestaand beleid?

De nader uitgewerkte handelingsperspectieven dragen bij aan de verschillende oplossingsrichtingen zoals geïdentificeerd in hoofdstuk 2



Notitie: a) Handelingsperspectief I "sloopregeling" draagt niet bij aan één van de geïdentificeerde oplossingsrichtingen maar is op verzoek van IenW toch mee genomen in de eerste beoordeling. b) Met het bevorderen van de groene transitie sluit dit onderzoek aan bij de toelichting van het SCF: toename van het totaal aantal 'groene' kilometers. Verduurzaming kan ook door het verminderen van reishbewegingen. Hier zijn handelingsperspectieven in dit onderzoek niet op beoordeeld. c) De uitvoerbaarheid wordt voor de voorkeursscenario's in hoofdstuk 5 beoordeeld.













Een bijdrage aan een tweedehands personenauto en een bijdrage aan het openbaar vervoer zijn doeltreffende en doelmatige handelingsperspectieven

	A Bijdrage aan het aanschaffen van een tweedehands elektrische personenauto	B Bijdrage aan reizen met het openbaar vervoer						
Nadere toelichting maatregel	<ul style="list-style-type: none"> Het handelingsperspectief bestaat uit een financiële bijdrage aan huishoudens met een laag inkomen om een tweedehands elektrische personenauto aan te schaffen. Het is mogelijk om dit handelingsperspectief te koppelen aan het verplicht verkopen of slopen van een fossiele personenauto voordat er aanspraak op de bijdrage kan worden gemaakt. Aangezien een tweedehands elektrische auto naar verwachting nog steeds duurder is dan een vergelijkbare fossiele variant, is een bijdrage nodig die dit verschil compenseert om de maatregel aantrekkelijk te maken en ervoor te zorgen dat huishoudens met een laag vermogen ook in staat zijn om een tweedehands elektrische personenauto aan te schaffen. 	<ul style="list-style-type: none"> Het handelingsperspectief bestaat uit een financiële bijdrage aan huishoudens met een laag inkomen om gebruik te maken van het openbaar vervoer. Het handelingsperspectief voorziet gebruikers in een vaste maandelijkse bijdrage om te gebruiken voor (incidenteel) vervoersbewegingen met de bus, metro, tram of trein buiten de spits. Een alternatieve variant is het aanbieden van een dal vrij of voordeel abonnement voor het openbaar vervoer. Bij een vaste maandelijkse bijdrage wordt er alleen uitgekeerd voor daadwerkelijk gemaakte ritten met het openbaar vervoer. Wanneer er wordt gekozen voor een abonnement wordt een vast bedrag uitgekeerd, ongeacht de mate van gebruik. 						
Voorwaarden maatregel	<table border="1" style="width: 100%; text-align: center;"> <tr> <td style="width: 25%;">Inkomen <130% van sociaal minimum</td> <td style="width: 25%;">Aankoop van een tweedehands personenauto</td> <td style="width: 25%;">Minimaal drie jaar gebruik van nieuw aangeschaft voertuig</td> <td style="width: 25%;">Optioneel verkoop of sloop van een fossiele personenauto</td> </tr> </table>	Inkomen <130% van sociaal minimum	Aankoop van een tweedehands personenauto	Minimaal drie jaar gebruik van nieuw aangeschaft voertuig	Optioneel verkoop of sloop van een fossiele personenauto	<table border="1" style="width: 100%; text-align: center;"> <tr> <td style="width: 50%;">Inkomen <130% van sociaal minimum</td> <td style="width: 50%;">Reizen buiten de spits</td> </tr> </table>	Inkomen <130% van sociaal minimum	Reizen buiten de spits
Inkomen <130% van sociaal minimum	Aankoop van een tweedehands personenauto	Minimaal drie jaar gebruik van nieuw aangeschaft voertuig	Optioneel verkoop of sloop van een fossiele personenauto					
Inkomen <130% van sociaal minimum	Reizen buiten de spits							
Bereik maatregel	<ul style="list-style-type: none"> Personen met een laag inkomen, maar voldoende vermogen om een EV aan te schaffen. Personen die de mogelijkheid hebben een EV te parkeren Personen met een rijbewijs Personen voor wie de actieradius van een EV en het kunnen opladen van een EV geen belemmeringen vormen. 	<ul style="list-style-type: none"> Personen die in goed (door openbaar vervoer) ontsloten wijken wonen. Vaak in stedelijk gebied. Personen die niet gedwongen zijn te reizen in de spits Personen die in staat zijn openbaar vervoer te begrijpen Personen die alleen reizen 						
Beoordeling maatregel	<ul style="list-style-type: none">  Draagt het handelingsperspectief bij aan het verminderen of voorkomen van vervoersarmoede? <input checked="" type="checkbox"/> Ja, het handelingsperspectief maakt een alternatief voor een fossiele auto (waarvan de kosten voor gebruik stijgen) beter betaalbaar.  Bevordert het handelingsperspectief de groene transitie? <input checked="" type="checkbox"/> Ja, het handelingsperspectief stimuleert een EV als alternatief voor een fossiele auto. In combinatie met sloop of verkoop van fossiele voertuigen neemt het aantal fossiele voertuigen af.  Komen de incidenteel uitgegeven middelen structureel terecht bij de doelgroep? <input checked="" type="checkbox"/> Ja, de incidentele middelen na (incidentele) aanschaf van een voertuig kunnen naar verwachting >5 jaar gebruikt worden door de doelgroep om mee te reizen. 	<ul style="list-style-type: none">  Draagt het handelingsperspectief bij aan het verminderen of voorkomen van vervoersarmoede? <input checked="" type="checkbox"/> Ja, het handelingsperspectief maakt een alternatief voor een fossiele auto (waarvan de kosten voor gebruik stijgen) beter betaalbaar en vergroot de mobiliteitsopties.  Bevordert het handelingsperspectief de groene transitie? <input checked="" type="checkbox"/> Ja, het handelingsperspectief stimuleert het gebruik van het openbaar vervoer als alternatief voor het gebruik van fossiele voertuigen.  Komen de incidenteel uitgegeven middelen structureel terecht bij de doelgroep? <input checked="" type="checkbox"/> Ja, de aanvrager kan jaarlijks aanspraak maken op een bijdrage voor het reizen met het openbaar vervoer voor in ieder geval de looptijd van het SCF (zes jaar). Voor het deel van de doelgroep waarvoor het OV geen geschikt alternatief is, leidt de bijdrage niet tot een structureel effect. 						

Een bijdrage aan deelmobiliteit en een bijdrage aan een mobiliteitskaart zijn doeltreffende en doelmatige handelingsperspectieven

	C Bijdrage aan reizen met deelmobiliteit	D Bijdrage aan een mobiliteitskaart				
Nadere toelichting maatregel	<ul style="list-style-type: none"> - Het handelingsperspectief bestaat uit een financiële bijdrage aan huishoudens met een laag inkomen om gebruik te maken van deelmobiliteit. - Het handelingsperspectief bestaat uit een vooraf vastgestelde maandelijks bijdrage die kan worden ingezet voor het gebruiken van deelmobiliteit. - Doordat de bijdrage pas wordt uitgekeerd bij het actieve gebruik van deelmobiliteit, wordt er alleen uitgekeerd voor daadwerkelijk gemaakte ritten. 	<ul style="list-style-type: none"> - Het handelingsperspectief bestaat uit een financiële bijdrage aan huishoudens met een laag inkomen om gebruik te maken van een combinatie van deelmobiliteit en het openbaar vervoer. - Het handelingsperspectief verschaft een vooraf vastgestelde maandelijks bijdrage die kan worden uitgegeven voor het gebruik van deelmobiliteit en het openbaar vervoer. - Doordat de bijdrage pas wordt uitgekeerd bij het actieve gebruik van deelmobiliteit, wordt er alleen uitgekeerd voor daadwerkelijk gemaakte ritten. 				
Voorwaarden maatregel	<table border="1"> <tr> <td>Inkomen <130% van sociaal minimum</td> <td>Gebruiken van deelmobiliteit</td> </tr> </table>	Inkomen <130% van sociaal minimum	Gebruiken van deelmobiliteit	<table border="1"> <tr> <td>Inkomen <130% van sociaal minimum</td> <td>Gebruiken van deelmobiliteit of openbaar vervoer</td> </tr> </table>	Inkomen <130% van sociaal minimum	Gebruiken van deelmobiliteit of openbaar vervoer
Inkomen <130% van sociaal minimum	Gebruiken van deelmobiliteit					
Inkomen <130% van sociaal minimum	Gebruiken van deelmobiliteit of openbaar vervoer					
Bereik maatregel	<ul style="list-style-type: none"> - Personen met een laag inkomen - Personen die in staat zijn deelmobiliteit (digitaal) te begrijpen - Personen binnen het deelmobiliteitsnetwerk, voornamelijk in stedelijk gebied - Personen die in staat zijn deel te nemen aan het verkeer 	<ul style="list-style-type: none"> - Personen met een laag inkomen - Personen in goed ontsloten stedelijk gebied - Personen die hun bestemming met deelmobiliteit of het OV kunnen bereiken - Personen die (fysiek) in staat zijn gebruik te maken van deelmobiliteit en het OV 				
Beoordeling maatregel	<ul style="list-style-type: none"> Draagt het handelingsperspectief bij aan het verminderen of voorkomen van vervoersarmoede? <input checked="" type="checkbox"/> Ja, het handelingsperspectief maakt een alternatief voor een fossiele auto (waarvan de kosten voor gebruik stijgen) beter betaalbaar en vergroot de mobiliteitsopties. Bevordert het handelingsperspectief de groene transitie? <input checked="" type="checkbox"/> Ja, het handelingsperspectief stimuleert het gebruik van deelmobiliteit als alternatief voor een fossiele auto. Daarnaast heeft de maatregel mogelijk een positief effect op het uitbreiden van het deelmobiliteitsnetwerk door een toenemende vraag. Komen de incidenteel uitgegeven middelen structureel terecht bij de doelgroep? <input checked="" type="checkbox"/> Ja, de aanvrager krijgt voor een periode van ten minste zes jaar (looptijd SCF) een bijdrage voor het gebruik van deelmobiliteit. Voor het deel van de doelgroep waarvoor het gebruik van deelmobiliteit geen geschikt alternatief is, leidt de bijdrage niet tot een structureel effect. 	<ul style="list-style-type: none"> Draagt het handelingsperspectief bij aan het verminderen of voorkomen van vervoersarmoede? <input checked="" type="checkbox"/> Ja, het handelingsperspectief maakt een alternatief voor een fossiele auto (waarvan de kosten voor gebruik stijgen) beter betaalbaar en vergroot de mobiliteitsopties. Bevordert het handelingsperspectief de groene transitie? <input checked="" type="checkbox"/> Ja, het handelingsperspectief stimuleert het gebruik van het openbaar vervoer als alternatief voor het gebruik van fossiele voertuigen. Komen de incidenteel uitgegeven middelen structureel terecht bij de doelgroep? <input checked="" type="checkbox"/> Ja, de aanvrager krijgt voor een periode van ten minste zes jaar (looptijd SCF) een bijdrage voor het gebruik van deelmobiliteit of het OV. Voor het deel van de doelgroep waarvoor het gebruik van deelmobiliteit en het OV geen geschikt alternatief is, leidt de bijdrage niet tot een structureel effect. 				







Een bijdrage aan een (elektrische) fiets is een doeltreffend en doelmatig handelingsperspectief. Het uitbreiden van het deelmobiliteitsnetwerk is dat niet

	E Bijdrage aan de aanschaf van een (elektrische) fiets, cargobike of scooter	F Uitbreiden van het deelmobiliteitsnetwerk				
Nadere toelichting maatregel	<ul style="list-style-type: none"> - Het handelingsperspectief bestaat uit een financiële bijdrage aan huishoudens met een laag inkomen om een (elektrische) fiets, cargobike of elektrische scooter aan te schaffen. Per huishouden mag één keer gebruik worden gemaakt van de bijdrage. - Aanvragers kunnen de bijdrage gebruiken voor de aanschaf van een (elektrische) fiets, cargobike of elektrische scooter bij erkende verkooppunten. 	<ul style="list-style-type: none"> - Het handelingsperspectief richt zich op het uitbreiden van het deelmobiliteitsnetwerk in Nederland door aanbieders van deelmobiliteit te stimuleren en te ondersteunen om het netwerk verder uit te breiden en het aanbod te vergroten. - Aanbieders van deelmobiliteit kunnen een aanvraag indienen voor een bijdrage om deelmobiliteit aan te bieden op economisch minder aantrekkelijke locaties. Hiertegenover kan het Rijk enkele eisen stellen, zoals maximale prijzen voor het gebruik van deelmobiliteit. - De middelen uit het SCF komen in deze maatregel niet direct terecht bij de burger maar bij aanbieders van deelmobiliteit. Wel profiteren burgers indirect door een vergroot aanbod van deelmobiliteit en mogelijk prijsdalingen. 				
Voorwaarden maatregel	<table border="1" style="width: 100%; text-align: center;"> <tr> <td style="width: 33%;">Inkomen <130% van sociaal minimum</td> <td style="width: 33%;">Aankoop van een (elektrische) fiets, cargobike of elektrische scooter</td> <td style="width: 33%;">Optioneel: eigen bijdrage van minimaal € 200</td> </tr> </table>	Inkomen <130% van sociaal minimum	Aankoop van een (elektrische) fiets, cargobike of elektrische scooter	Optioneel: eigen bijdrage van minimaal € 200	<table border="1" style="width: 100%; text-align: center;"> <tr> <td>Opstellen businesscase vanuit aanbieders</td> </tr> </table>	Opstellen businesscase vanuit aanbieders
Inkomen <130% van sociaal minimum	Aankoop van een (elektrische) fiets, cargobike of elektrische scooter	Optioneel: eigen bijdrage van minimaal € 200				
Opstellen businesscase vanuit aanbieders						
Bereik maatregel	<ul style="list-style-type: none"> - Personen met een laag inkomen - Personen die alleen reizen - Personen die kunnen fietsen - Personen die deel kunnen/durven nemen aan het verkeer - Personen die zich een eigen bijdrage kunnen veroorloven 	<ul style="list-style-type: none"> - Personen die in staat zijn om deel te nemen aan het verkeer - Personen die in staat zijn om digitaal gebruik te maken van deelmobiliteitsvoorzieningen - Personen die in staat zijn om per rit te betalen 				
Beoordeling maatregel	<ul style="list-style-type: none">  Draagt het handelingsperspectief bij aan het verminderen of voorkomen van vervoersarmoede?  Ja, het handelingsperspectief maakt een alternatief voor een fossiele auto (waarvan de kosten voor gebruik stijgen) beter betaalbaar en vergroot de mobiliteitsopties.  Bevordert het handelingsperspectief de groene transitie?  Ja, het handelingsperspectief stimuleert het gebruik van een (elektrische) fiets, cargobike of scooter als alternatief voor een fossiele auto.  Komen de incidenteel uitgegeven middelen structureel terecht bij de doelgroep?  Ja, de incidentele middelen na (incidentele) aanschaf van een voertuig kunnen naar verwachting >5 jaar gebruikt worden door de doelgroep om mee te reizen. 	<ul style="list-style-type: none">  Draagt het handelingsperspectief bij aan het verminderen of voorkomen van vervoersarmoede?  Deels. Het handelingsperspectief maakt een alternatief voor een fossiele auto (waarvan de kosten voor gebruik stijgen) beter beschikbaar, maar zorgt niet voor een kostenverlaging.  Bevordert het handelingsperspectief de groene transitie?  Ja, het handelingsperspectief draagt bij aan het stimuleren van het gebruik van duurzame mobiliteitsopties door de beschikbaarheid te vergroten.  Komen de incidenteel uitgegeven middelen structureel terecht bij de doelgroep?  Nee, de maatregel betreft een investering in infrastructuur. De middelen komen daarom niet direct of uitsluitend terecht bij burgers in vervoersarmoede. 				

Een voorlichtingscampagne en budget voor bevorderen bruikbaarheid mobiliteit zijn geen doeltreffende en/of doelmatige handelingsperspectieven

	G Voorlichtingscampagne over het gebruik van duurzame mobiliteitsopties	H Budget voor initiatieven om de bruikbaarheid van mobiliteit te bevorderen
Nadere toelichting maatregel	<ul style="list-style-type: none"> Het handelingsperspectief bestaat uit een brede voorlichtingscampagne voor het gebruik van duurzame mobiliteitsopties. Een voorbeeld hiervan is de huidige campagne <i>Kort Ritje? Da's zo gefietst!</i> Mogelijk zijn er voor sommige mensen onduidelijkheden over het gebruik van duurzame mobiliteitsopties. Zo bestaan er bijvoorbeeld al veel (lokale) reisproducten voor het OV voor de doelgroep die niet bij iedereen bekend zijn of wordt het gebruik van deelmobiliteit als moeilijk, onhandig of veel duurder ervaren dan bijvoorbeeld het bezitten van een eigen auto. Ook zijn de (economische) voordelen van het hebben van een eigen elektrische auto, bijvoorbeeld in combinatie met het hebben van zonnepanelen, onbekend of wordt de actieradius (onterecht) als een belemmering ervaren. 	<ul style="list-style-type: none"> Het handelingsperspectief richt zich op het verschaffen van een budget voor het opzetten van (lokale) initiatieven die de bruikbaarheid van diverse modaliteiten bevorderen. Denk bijvoorbeeld aan fietscursussen, het inzetten van mobiliteitscoaches, trainingen, aanvullende ondersteuning op treinstations of bij tramhaltes, et cetera. Het niet willen of kunnen reizen met diverse modaliteiten wordt door ten minste 10% van de doelgroep aangegeven als voornaamste reden om een bestemming niet te kunnen bereiken. De reden van het niet kunnen reizen kan sterk variëren en vraagt daarom om een regionale aanpak. Gemeenten kunnen binnen dit handelingsperspectief aanspraak maken op een bijdrage voor diverse initiatieven om de bruikbaarheid in de eigen gemeente te verbeteren.
Voorwaarden maatregel	Geen	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px;">Opstellen diverse initiatieven vanuit burgers of gemeenten</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px;">Aanvraag om aanspraak te mogen maken op een bijdrage vanuit een gemeente</div> </div>
Bereik maatregel	<ul style="list-style-type: none"> Personen die niet volledig gebruikmaken van de mogelijkheden en middelen die reeds bestaan voor het gebruik van duurzame vervoersmiddelen 	<ul style="list-style-type: none"> Personen die belemmering ervaren bij de bruikbaarheid van verschillende modaliteiten
Beoordeling maatregel	<ul style="list-style-type: none"> Draagt het handelingsperspectief bij aan het verminderen of voorkomen van vervoersarmoede? Deels. Het handelingsperspectief biedt voor personen die onvoldoende op de hoogte zijn van duurzame vervoersmiddelen een alternatief voor een fossiele auto. Het draagt echter niet bij aan de betaalbaarheid of beschikbaarheid van vervoer. Bevordert het handelingsperspectief de groene transitie? Ja, het handelingsperspectief verhoogt het bewustzijn over de kansen en mogelijkheden van het gebruik van duurzame mobiliteitsopties. Komen de incidenteel uitgegeven middelen structureel terecht bij de doelgroep? Nee, de middelen komen niet per definitie terecht bij de doelgroep met vervoersarmoede. 	<ul style="list-style-type: none"> Draagt het handelingsperspectief bij aan het verminderen of voorkomen van vervoersarmoede? Ja, het handelingsperspectief maakt het gebruik van duurzame vervoersmiddelen beter begrijpelijk en bruikbaar. Bevordert het handelingsperspectief de groene transitie? Nee, het handelingsperspectief richt zich op de doelgroep die beperkt tot geen vervoersbewegingen maakt. Hierdoor draagt het handelingsperspectief niet bij aan de groene transitie. Komen de incidenteel uitgegeven middelen structureel terecht bij de doelgroep? Ja, wanneer de middelen worden ingezet voor het begrijpelijk of bruikbaar maken van duurzame vervoersmiddelen, leidt dit tot structurele effecten binnen de doelgroep.

Een sloopregeling is geen doeltreffend en doelmatig handelingsperspectief

1 Sloopregeling				
Nadere toelichting maatregel	<ul style="list-style-type: none"> - Het handelingsperspectief bestaat uit een regeling voor huishoudens met een laag inkomen die een fossiele personenauto de deur uit doen in ruil voor een vaste vergoeding. - De hoogte van de vergoeding is afhankelijk van de leeftijd van de auto of kan bestaan uit een vast bedrag. Deze bijdrage komt boven op bestaande (lokale) sloopregelingen zoals in Den Haag of Amsterdam⁽¹⁾. - Het uit te keren bedrag kan bestaan uit een financiële tegemoetkoming of uit een voucher die in te zetten is voor het gebruik van duurzame vervoersmiddelen. - De bijdrage dient hoger te zijn dan de doorverkoopwaarde van een auto, om het handelingsperspectief aantrekkelijk te maken. 			
Voorwaarden maatregel	<table border="1"> <tr> <td>Inkomen <130% van sociaal minimum</td> <td>Sloop van een fossiele personenauto</td> <td>Voertuig moet reeds X jaar in bezit van eigenaar zijn geweest</td> </tr> </table>	Inkomen <130% van sociaal minimum	Sloop van een fossiele personenauto	Voertuig moet reeds X jaar in bezit van eigenaar zijn geweest
Inkomen <130% van sociaal minimum	Sloop van een fossiele personenauto	Voertuig moet reeds X jaar in bezit van eigenaar zijn geweest		
Bereik maatregel	<ul style="list-style-type: none"> - Personen met een laag inkomen - Autobezitter - Personen die een alternatief vervoersmiddel kunnen gebruiken om een bestemming te bereiken 			
Beoordeling maatregel	<ul style="list-style-type: none">  Draagt het handelingsperspectief bij aan het verminderen of voorkomen van vervoersarmoede?  Nee, het handelingsperspectief draagt niet bij aan de aanpak van vervoersarmoede, omdat het zorgt voor een financiële prikkel om een auto weg te doen zonder het bieden van een evenwaardig alternatief  Bevordert het handelingsperspectief de groene transitie?  Ja, het handelingsperspectief vermindert het aantal fossiele voertuigen.  Komen de incidenteel uitgegeven middelen structureel terecht bij de doelgroep?  Nee, de middelen zorgen niet voor een structurele verbetering voor de doelgroep 			

Bron: 1) Gemeente Amsterdam, Sloopsubsidie voor dieselpersonenauto's (2023).

Vijf handelingsperspectieven (voorkeursmaatregelen) zijn doeltreffend en doelmatig

Uit een eerste beoordeling van de negen geselecteerde handelingsperspectieven komen vijf handelingsperspectieven naar voren die op alle drie beoordelingscriteria positief scoren. Dit zijn:

- A. Bijdrage aan het aanschaffen van een tweedehands elektrische personenauto
- B. Bijdrage aan reizen met het openbaar vervoer
- C. Bijdrage aan reizen met deelmobiliteit
- D. Bijdrage aan een mobiliteitskaart
- E. Bijdrage aan de aanschaf van een (elektrische) fiets, cargobike of scooter

Deze handelingsperspectieven verzachten de impact van de energietransitie (ETS 2), bevorderen de groene transitie en komen terecht bij (een deel) van de geïdentificeerde doelgroep.

De vier overige handelingsperspectieven scoren op ten minste een van de drie beoordelingscriteria negatief en worden daarom niet nader uitgewerkt in het vervolg van dit onderzoek. Het gaat om:

- F. Uitbreiden van het deelmobiliteitsnetwerk
- G. Voorlichtingscampagne over het gebruik van duurzame mobiliteitsopties
- H. Budget voor initiatieven om de bruikbaarheid van mobiliteit te bevorderen
- I. Sloopregeling

In het volgende hoofdstuk worden de vijf overgebleven voorkeursmaatregelen nader uitgewerkt en getoetst op de uitvoerbaarheid.

Handelingsperspectief	Doeltreffendheid A: verzacht Impact ETS 2	Doeltreffendheid B: bevordert groene transitie	Doelmatigheid	Uitvoerbaarheid (a)
A Bijdrage aan het aanschaffen van een tweedehands elektrische personenauto	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
B Bijdrage aan reizen met het openbaar vervoer	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
C Bijdrage aan reizen met deelmobiliteit	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
D Bijdrage aan een mobiliteitskaart	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
E Bijdrage aan de aanschaf van een (elektrische) fiets, cargobike of scooter	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
F Uitbreiden van het deelmobiliteitsnetwerk	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
G Voorlichtingscampagne over het gebruik van duurzame mobiliteitsopties	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
H Budget voor initiatieven om de bruikbaarheid van mobiliteit te bevorderen	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
I Sloopregeling	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Notitie: a) De uitvoerbaarheid wordt voor de vijf voorkeursscenario's beoordeeld in Hoofdstuk 5.

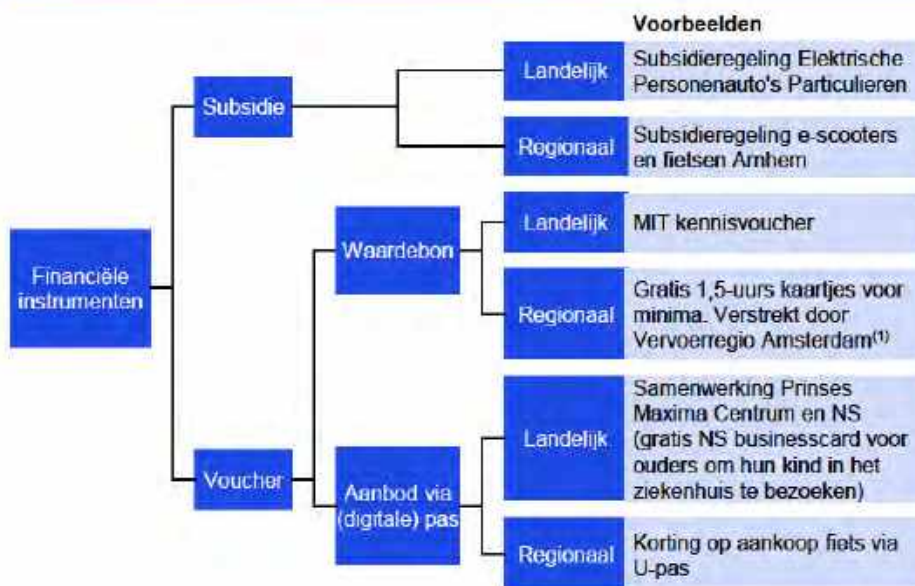
5. Verdieping handelingsperspectieven

Vijf voorkeursmaatregelen zijn in dit hoofdstuk beoordeeld op uitvoerbaarheid



Dit hoofdstuk is een verdieping van de vijf handelingsperspectieven die in Hoofdstuk 4 positief scoorden op doeltreffendheid en doelmatigheid. In dit hoofdstuk wordt inzichtelijk gemaakt hoe deze handelingsperspectieven, de voorkeursmaatregelen, uitgevoerd kunnen worden. (inclusief beoordeling van uitvoerbaarheid), hoeveel huishoudens in aanmerking komen en wat de verwachte kosten zijn.

Op basis van verschillende mogelijke typen uitvoeringsvarianten (zie figuur rechtsboven) is beschreven hoe een maatregel uitgevoerd kan worden. Al deze typen uitvoeringsvarianten betreffen financiële instrumenten. Hierbij is in het bijzonder gekeken naar de wijze waarop (zoveel als mogelijk) aangesloten kan worden op de bestaande infrastructuur van bestaande organisaties. Per uitvoeringsvariant is beschreven op welke infrastructuur mogelijk aangesloten kan worden en wat nodig is om de uitvoeringsvariant uitvoerbaar te maken. Op basis daarvan is aan de hand van een stoplichtenmodel (zie figuur rechtsonder) de uitvoerbaarheid beoordeeld.

Verschillende typen uitvoeringsvarianten zijn mogelijk



Aan de hand van een stoplichtenmodel zijn uitvoeringsvarianten beoordeeld

- 
Uitvoeringsvariant is niet op korte termijn uitvoerbaar. Deze uitvoeringsvariant heeft relatief veel complexe uitdagingen en kan onvoldoende leunen op bestaande infrastructuur of afspraken.
- 
Uitvoeringsvariant is potentieel uitvoerbaar. Deze uitvoeringsvariant heeft complexe uitdagingen, maar kan voor een deel leunen op bestaande infrastructuur of afspraken. Nadere detailuitwerking of onderzoek is nodig.
- 
Uitvoeringsvariant is op korte termijn uitvoerbaar. Deze uitvoeringsvariant vraagt om nadere afspraken of infrastructuur, maar kan hiervoor leunen op bestaande infrastructuur en afspraken. Uitvoering kan naar verwachting op relatief korte termijn worden gerealiseerd.

Bron: 1) Gemeente Amsterdam (2024), 2) RVO (2023), 3) interview programma

Voorkeursmaatregel A: bijdrage aan het aanschaffen van een tweedehands elektrische personenauto

Uitvoeringsvarianten en uitvoerbaarheid

Onderstaand zijn twee uitvoeringsvarianten beschreven. De volgende uitgangspunten zijn gehanteerd bij het vormgeven van de uitvoeringsvarianten:

- Om ervoor te zorgen dat de middelen uit het SCF daadwerkelijk bij de doelgroep terechtkomen, is de voorwaarde opgenomen dat huishoudens moeten voldoen aan de <130% van het sociale minimum-norm^(a). Dit is anders dan in de huidige SEPP (Subsidieregeling Elektrische Personenauto's Particulieren).
- Om misbruik van deze maatregel te voorkomen, wordt gecontroleerd op het bezit van het aangeschafte elektrische voertuig (minimaal drie jaar).
- Eventueel kan de verplichting van de sloop van een fossiele auto (optioneel vanaf minimaal een bepaalde leeftijd of met een minimale uitstoot) toegevoegd worden voordat aanspraak gemaakt kan worden op een bijdrage. Dit zou de uitvoerbaarheid mogelijk complexer maken dan onderstaand beschreven.

Uitvoeringsvariant 1: subsidieverstrekking op aanvraag

Huishoudens kunnen een eenmalige subsidie van € 6.000 aanvragen voor de aanschaf of het private leasen van een tweedehands (of oudere) elektrische personenauto. Huishoudens vragen de subsidie aan door een online formulier in te vullen.



Uitvoerbaar^(b)

Uitvoeringsvariant 2: betaalbaar leasen

Huishoudens kunnen voor ca. € 100-150 per maand een tweedehands (of oudere) elektrische personenauto leasen bij een leasemaatschappij (eventueel via de overheid). De overheid vergoedt een deel van de leasekosten. Deze uitvoeringsvariant is vergelijkbaar met de bestaande Franse regeling^(c).



Potentieel uitvoerbaar^(d)

Schatting aantal huishoudens dat in aanmerking komt voor de regeling



Schatting van de kosten

Ca. € 261 miljoen totale kosten € 6.000 subsidie per aanvraag

Toelichting

Om de kosten en het aantal huishoudens te schatten, wordt uitgegaan van uitvoeringsvariant 1.

Om de regeling en het aanschaffen van een tweedehands elektrische auto voor lage inkomens aantrekkelijk te maken, wordt uitgegaan van een subsidie van € 6.000. Dit is vergelijkbaar met de subsidie voor de aankoop van tweedehands elektrische auto's in Frankrijk⁽¹⁾ en in lijn met het verschil in aanschafkosten tussen een tweedehands elektrische auto en een vergelijkbaar fossiel model⁽²⁾. Als we aannemen dat 15%^(a) van de 290.000 huishoudens <130% sociaal minimum en in het bezit van een fossiel voertuig en 5% van de overige 230.000 huishoudens <130% sociaal minimum gebruikmaakt van de regeling, worden naar verwachting ca 43.500 aanvragen toegekend, waarvan de totale kosten ca. € 261 miljoen bedragen, exclusief uitvoeringskosten.

De kosten voor uitvoeringsvariant 2 zijn waarschijnlijk hoger dan uitvoeringsvariant 1. De verwachting is dat meer mensen gebruikmaken van een leaseregeling dan van een eenmalige subsidie. Ook wordt verwacht dat de bijdrage vanuit de overheid minimaal € 200 per maand (€ 12.000 euro voor vijf jaar leasen) bedraagt om de maandelijkse kosten voor huishoudens op € 100-150 te laten komen.

Bron: 1) Reuters, France cuts EV subsidy for higher-income buyers (2024). 2) ANWB, Kostenvergelijking: benzine vs. hybride vs. elektrisch (2024).

Notitie: a) De koopkracht van de groep die aan deze voorwaarde voldoet is laag. Om een voldoende aantrekkelijke maatregel vorm te geven, kan overwogen worden de <130% sociaal minimum-norm te versoepelen. b) De uitvoerbaarheid is op de volgende pagina toegelicht. c) Het fiscale stelsel in Nederland en Frankrijk verschilt. Een verdiepende analyse is nodig om te onderzoeken of een bijdrage van € 200 vanuit de overheid ook in Nederland voldoende is. d) De doelgroep die in aanmerking komt voor de regeling (binnen de gestelde voorwaarden van de regeling) komt niet een-op-een overeen met de doelgroep zoals gedefinieerd in Hoofdstuk 3. e) Inschatting waarbij rekening is gehouden met het aantal huishoudens dat aangetoond het ontbreken van een eigen vervoersmiddel als belemmering te ervaren.

Voorkeursmaatregel A: bijdrage aan het aanschaffen van een tweedehands elektrische personenauto

Toelichting uitvoerbaarheid

Uitvoeringsvariant 1: subsidieverstrekking op aanvraag

Huishoudens kunnen een eenmalige subsidie van € 6.000 aanvragen voor de aanschaf of het private leasen van een tweedehands (of oudere) elektrische personenauto. Huishoudens vragen de subsidie aan door een online formulier in te vullen.

Wat is reeds mogelijk om deze uitvoeringsvariant uit te voeren?

- RVO voert al een vergelijkbare maatregel uit, de SEPP.
- Gemeenten, Ockto of een vergelijkbare dienst kunnen een inkomensvoets uitvoeren om de voorwaarde van <130% van sociaal minimum vast te stellen.
- RVO heeft aangegeven zelf geen inkomensvoets uit te kunnen voeren, maar de subsidie wel te kunnen verstrekken indien een andere organisatie de inkomensvoets uitvoert (gemeenten, Ockto of een vergelijkbare dienst) en de uitkomst met RVO deelt.
- Gemeenten kunnen (net als RVO) subsidies op aanvraag verstrekken.
- RDW kan controleren of een voertuig minimaal drie jaar in bezit is van dezelfde eigenaar. Dit gebeurt momenteel ook voor de SEPP.

Wat is nodig om de uitvoeringsvariant uitvoerbaar te maken?

- Gemeenten hebben niet eerder een vergelijkbare maatregel uitgevoerd. Bij een subsidieverstrekking door gemeenten moet onderzocht worden of de uitvoering door gemeenten in de praktijk mogelijk is.



Uitvoerbaar

Uitvoeringsvariant 2: betaalbaar leasen

Huishoudens kunnen voor ca. € 100-150 per maand een tweedehands (of oudere) elektrische personenauto leasen bij een leasemaatschappij (eventueel via de overheid). De overheid vergoedt een deel van de leasekosten. Deze uitvoeringsvariant is vergelijkbaar met de bestaande Franse regeling.

Wat is reeds mogelijk om deze uitvoeringsvariant uit te voeren?

- Gemeenten, Ockto of een vergelijkbare dienst kunnen een inkomensvoets uitvoeren om de voorwaarde van <130% van sociaal minimum vast te stellen.
- Leasemaatschappijen kunnen tweedehands (of oudere) elektrische personenauto's aanbieden.

Wat is nodig om de uitvoeringsvariant uitvoerbaar te maken?

- Afspraken met leasemaatschappijen zijn nodig om een (goedkoop) leaseaanbod beschikbaar te maken. Bij een vergelijkbare regeling in Frankrijk worden reeds auto's voor € 100-150 per maand (middels een bijdrage vanuit de overheid) beschikbaar gesteld voor huishoudens met een laag inkomen die naar werk reizen met de auto. Afspraken met leasemaatschappijen moeten toezien op het aanbod van voertuigen, de hoogte en wijze van vergoeding vanuit de overheid en de wijze waarop het inkomen wordt getoetst (door gemeenten of eventueel middels Ockto of een vergelijkbare dienst).



Potentieel uitvoerbaar

Voorkeursmaatregel B: bijdrage aan reizen met het openbaar vervoer

Uitvoeringsvarianten en uitvoerbaarheid

Onderstaand zijn drie uitvoeringsvarianten beschreven. De volgende uitgangspunten zijn gehanteerd bij het vormgeven van de uitvoeringsvarianten:

- Om ervoor te zorgen dat de middelen uit het SCF daadwerkelijk bij de doelgroep terechtkomen, is de voorwaarde opgenomen dat huishoudens moeten voldoen aan de <130% van het sociale minimum-norm.
- De maatregel gaat uit van een landelijk dekkend ov-abonnement, eventueel kan er ook gekozen worden voor een regionaal abonnement welke alleen te gebruiken is voor verplaatsingen binnen de eigen regio.
- Per variant is het mogelijk om er voor te kiezen meerdere aanvragen per huishouden toe te laten. Dit heeft tot gevolg dat de kosten van de maatregel verder toenemen.
- Om misbruik van deze maatregel te voorkomen, wordt de bijdrage of het abonnement gekoppeld aan een persoonlijke ov-chipkaart (in de toekomst vervangen door OVpay^{a)}).

Uitvoeringsvariant 1: minimaticket

Huishoudens ontvangen een ov-abonnement voor onbeperkt reizen (ongeacht tijdstip) met het OV in Nederland (trein, bus, tram, metro). Huishoudens betalen een eigen bijdrage van € 49 euro per maand, vergelijkbaar met het klimaticket in Duitsland.



Uitvoeringsvariant 2: kortingsabonnement

Huishoudens ontvangen een ov-abonnement waarmee een persoon gratis in daluren en met korting in de spits kan reizen (trein, bus, tram, metro). Huishoudens betalen geen eigen bijdrage.



Uitvoeringsvariant 3: vaste maandelijkse bijdrage

Huishoudens ontvangen een tegoed van ca. € 120 per maand op een pas (bijv. stadspas of ov-kaart) om vrij te besteden aan openbaar vervoer (trein, bus, tram, metro).



Schatting aantal huishoudens dat in aanmerking komt voor de regeling



Schatting van de kosten

Ca. € 450 miljoen totale kosten € 8.640 subsidie per aanvraag

Toelichting

Om de kosten en het aantal huishoudens te schatten, wordt uitgegaan van uitvoeringsvariant 2.

Uitvoeringsvariant 2 is vergelijkbaar met een NS Flex Dal Vrij-abonnement. Deze kost ca. € 120 per maand¹⁾, ca. € 1.440 per jaar per persoon.

We nemen aan dat 10% (52.000) van de 520.000 huishoudens <130% sociaal minimum een NS Flex Dal Vrij-abonnement vergoed krijgt. Dit is ongeveer gelijk aan het aantal mensen met een laag inkomen dat reeds gebruikmaakt van het openbaar vervoer²⁾. Indien 52.000 NS Flex Dal Vrij-abonnementen van € 1.440 per jaar (€ 8.640 voor zes jaar) verstrekt worden, bedragen de totale kosten ca. € 450 miljoen in totaal voor een periode van zes jaar, excl. uitvoeringskosten.

De verwachting is dat meer mensen geholpen worden bij uitvoeringsvariant 1, maar dat de kosten ook hoger zijn. Ter illustratie, de kosten van het klimaticket in Duitsland (dit lijkt op uitvoeringsvariant 1, maar betrof een grotere doelgroep en was gericht op regionaal vervoer) bedroegen ca. € 2,5 miljard voor drie maanden. In Nederland is het studentenreisproduct qua uitvoering enigszins vergelijkbaar met het minimaticket. De ov-sector kreeg in 2022 ca. € 1,2 miljard vergoed in het kader van het studentenreisproduct waar ca. 800.000 studenten recht op hebben³⁾.

Bron: 1) NS, NS Flex Dal vrij-abonnement (2024). 2) Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS), Verkeersdeelname en deelname openbaar vervoer (2023). 3) Interprovinciaal overleg, Inbreng SO-vergoeding studentenreisproduct (2023). 4) OCW, gebruikers studiefinanciering (2024).

Notitie: a) Uitgangspunt is dat vanaf 1 januari 2026 alle reisproducten (ook) aangeboden worden via OVpay. b) De uitvoerbaarheid is op de volgende pagina's toegelicht.

Voorkeursmaatregel B: bijdrage aan reizen met het openbaar vervoer

Toelichting uitvoerbaarheid

Uitvoeringsvariant 1: minimaticket

Huishoudens ontvangen een ov-abonnement voor onbeperkt reizen (ongeacht tijdstip) met het OV in Nederland (trein, bus, tram, metro).

Huishoudens betalen een eigen bijdrage van € 49 per maand, vergelijkbaar met het klimaatticket in Duitsland.

Wat is reeds mogelijk om deze uitvoeringsvariant uit te voeren?

- Gemeenten, Ockto of een vergelijkbare dienst kunnen een inkomenstoets uitvoeren om de voorwaarde van <130% van sociaal minimum vast te stellen.
- Abonnementen voor onbeperkt vrij reizen bestaan reeds, zoals het Studentenreisproduct voor onbeperkt vrij reizen met trein, bus, tram, metro in heel Nederland in het weekend of doordeweeks.

Wat is nodig om de uitvoeringsvariant uitvoerbaar te maken?

- Afspraken met vervoersaanbieders, lokale en regionale overheden, Translink en/of verstrekkers van stadspassen (o.a. BS&F) om een product vergelijkbaar met het studentenreisproduct, maar dan voor minima (<130% sociaal minimum), beschikbaar te maken.



Potentieel uitvoerbaar

Uitvoeringsvariant 2: kortingsabonnement

Huishoudens ontvangen een ov-abonnement waarmee een persoon gratis in daluren en met korting in de spits kan reizen (trein, bus, tram, metro).

Huishoudens betalen geen eigen bijdrage.

Wat is reeds mogelijk om deze uitvoeringsvariant uit te voeren?

- Gemeenten, Ockto of een vergelijkbare dienst kunnen een inkomenstoets uitvoeren om de voorwaarde van <130% van sociaal minimum vast te stellen.
- Met de ov-chipkaart en OVpay (beheerd door Translink) heeft Nederland landelijk dekkende infrastructuur om kortingsabonnementen voor het openbaar vervoer te gebruiken.
- Meer dan 50 van in totaal 342 gemeenten verstrekken stadspassen met kortingen/tegoeden die besteed kunnen worden aan diverse producten en activiteiten. Voor minima is het al mogelijk enkele van deze stadspassen te gebruiken voor het reizen met het openbaar vervoer, denk bijvoorbeeld aan de Ooievaarspassen in Den Haag.
- Kortingsabonnementen bestaan reeds bij diverse vervoerders, zoals het NS Flex Dal Vrij-abonnement en de Arriva Meedoen Pas voor onder andere statushouders, minima en re-integranten.

Wat is nodig om de uitvoeringsvariant uitvoerbaar te maken?

- Afspraken met vervoersaanbieders, lokale en regionale overheden, Translink en/of verstrekkers van stadspassen (o.a. BS&F) voor de implementatie van de maatregel. Afspraken moeten toezien op het aanbod van openbaar vervoer waarvoor de korting gebruikt kan worden, het beschikbaar maken van de korting (verstrekkt door de overheid) via een stadspas of ov-kaart, de hoogte en wijze van vergoeding van de korting richting huishoudens en/of via vervoerders, de mogelijke implicaties voor openbaar vervoer (bijvoorbeeld extra drukte in de spits) en de wijze waarop het inkomen wordt getoetst (door gemeenten of eventueel middels Ockto of een vergelijkbare dienst).



Potentieel uitvoerbaar

Voorkeursmaatregel B: bijdrage aan reizen met het openbaar vervoer

Toelichting uitvoerbaarheid

Uitvoeringsvariant 3: vaste maandelijkse bijdrage

Huishoudens ontvangen een tegoed van ca. € 120 per maand op een pas (bijvoorbeeld stadspas, ov-kaart of OVpay) om vrij te besteden aan openbaar vervoer (trein, bus, tram, metro).

Wat is reeds mogelijk om deze uitvoeringsvariant uit te voeren?

- Gemeenten, Ockto of een vergelijkbare dienst kunnen een inkomensvoet uitvoeren om de voorwaarde van <130% van sociaal minimum vast te stellen.
- Met de ov-chipkaart en OVpay (beheerd door Translink) heeft Nederland een landelijk dekkende infrastructuur om tegoeden aan openbaar vervoer uit te geven.
- Meer dan 50 van in totaal 342 gemeenten verstrekken stadspassen met kortingen/tegoeden die besteed kunnen worden aan diverse producten en activiteiten. Voor minima is het al mogelijk enkele van deze stadspassen te gebruiken voor het reizen met het openbaar vervoer, denk bijvoorbeeld aan de Ooievaarspassen in Den Haag.

Wat is nodig om de uitvoeringsvariant uitvoerbaar te maken?

- Afspraken met vervoersaanbieders, lokale en regionale overheden, Translink en/of verstrekkers van stadspassen (o.a. BS&F) voor de implementatie van de maatregel. Afspraken gaan over het aanbod van openbaar vervoer waarvoor het tegoed gebruikt kan worden, het beschikbaar maken van tegoed (verstrekkt door de overheid) via een stadspas of ov-kaart, de hoogte en wijze waarop het tegoed beschikbaar wordt gesteld voor huishoudens en/of via vervoerders, mogelijke implicaties voor openbaar vervoer (bijvoorbeeld extra drukte in de spits) en de wijze waarop het inkomen wordt getoetst (door gemeenten of eventueel middels Ockto of een vergelijkbare dienst).



Voorkeursmaatregel C: bijdrage aan reizen met deelmobiliteit

Uitvoeringsvarianten en uitvoerbaarheid

Onderstaand is één uitvoeringsvariant beschreven. De volgende uitgangspunten zijn gehanteerd bij het vormgeven van de uitvoeringsvarianten:

- Om ervoor te zorgen dat de middelen uit het SCF daadwerkelijk bij de doelgroep terechtkomen, is de voorwaarde opgenomen dat huishoudens moeten voldoen aan de <130% van het sociale minimum-norm.
- Eventueel kan de bijdrage gedifferentieerd worden afhankelijk van de woonplaats. Met name personen in stedelijk gebied maken gebruik van deelmobiliteit vanwege het grotere aanbod. Voor regionale gebieden is mogelijk een hogere bijdrage nodig voor deelmobiliteit om als alternatief voor bijvoorbeeld een eigen auto te dienen. Een bijeffect van deze differentiatie is dat het economisch aantrekkelijk wordt voor aanbieders van deelmobiliteit om het aanbod ook in regionale gebieden te vergroten. Dit zou de uitvoerbaarheid mogelijk complexer maken dan onderstaand beschreven.

Uitvoeringsvariant 1: vaste maandelijkse bijdrage

Huishoudens ontvangen een tegoed van ca. € 120 per maand op een pas (bijvoorbeeld stadspas of ov-kaart) om vrij te besteden aan deelmobiliteit (auto, fiets, scooter).



Wat is reeds mogelijk om deze uitvoeringsvariant uit te voeren?

- Gemeenten, Ockto of een vergelijkbare dienst kunnen een inkomstenstoets uitvoeren om de voorwaarde van <130% van sociaal minimum vast te stellen.
- Bij Mobility as a Service (MaaS) aanbieders, zoals Galyo, is het mogelijk een bedrag aan een persoon beschikbaar te stellen om te gebruiken voor deelmobiliteit.

Wat is nodig om de uitvoeringsvariant uitvoerbaar te maken?

- Afspraken met deelmobiliteit aanbieders, lokale en regionale overheden, en/of MaaS aanbieders voor de implementatie van de maatregel. Afspraken gaan over het aanbod van deelmobiliteit waarvoor het tegoed gebruikt kan worden, het beschikbaar maken van tegoed (verstrek door de overheid) en de hoogte en wijze waarop het tegoed beschikbaar wordt gesteld voor huishoudens.

Schatting aantal huishoudens dat in aanmerking komt voor de regeling



Schatting van de kosten

Ca. € 450 miljoen totale kosten € 8.640 subsidie per aanvraag

Toelichting

De kosten voor deze maatregel en het aantal huishoudens dat in aanmerking komt, zijn vanwege de gelijke vergoeding gelijk aan de kosten en het aantal huishoudens van voorkeursmaatregel B.

Uitgaande van gemiddelde kosten van ca. € 0,49^(a) per kilometer voor het gebruik van een deelauto (Greenwheels⁽¹⁾) en € 4,55 voor het gebruik van een deelfiets (ov-fiets⁽²⁾) per dag kan men ca. 40 tot 100 kilometer per maand affeggen met een deelauto en ca. 4 tot 10 keer per maand gebruikmaken van een deelfiets.

Bron: 1) Greenwheels tarieven autodelen (2024). 2) NS, OV-fiets (2024).

Notitie: a) Zonder abonnement is het vaste tarief bij Greenwheels € 0,41 per kilometer en € 3,90 per uur; uitgaande van een gemiddelde snelheid van 50 km/uur komt het totaalbedrag uit op ca. € 0,49 per kilometer

Voorkeursmaatregel D: bijdrage aan een mobiliteitskaart

Uitvoeringsvarianten en uitvoerbaarheid

Onderstaand is één uitvoeringsvariant beschreven. De volgende uitgangspunten zijn gehanteerd bij het vormgeven van de uitvoeringsvarianten:

- Om ervoor te zorgen dat de middelen uit het SCF daadwerkelijk bij de doelgroep terechtkomen, is de voorwaarde opgenomen dat huishoudens moeten voldoen aan de <130% van het sociale minimum-norm.
- Eventueel kan de bijdrage gedifferentieerd worden afhankelijk van de woonplaats. Met name personen in stedelijk gebied maken gebruik van deelmobiliteit vanwege het grotere aanbod. Voor regionale gebieden is mogelijk een hogere bijdrage nodig voor deelmobiliteit om als alternatief voor bijvoorbeeld een eigen auto te dienen. Een bijeffect van deze differentiatie is dat het economisch aantrekkelijk wordt voor aanbieders van deelmobiliteit om het aanbod ook in regionale gebieden te vergroten. Dit zou de uitvoerbaarheid mogelijk complexer maken dan onderstaand beschreven.

Uitvoeringsvariant 1: vaste maandelijkse bijdrage

Huishoudens ontvangen een tegoed van ca. € 120 per maand op een pas (bijvoorbeeld stadspas, ov-kaart of OVpay) om vrij te besteden aan openbaar vervoer en deelmobiliteit (trein, bus, tram, metro, auto, fiets, scooter).



Wat is reeds mogelijk om deze uitvoeringsvariant uit te voeren?

- Gemeenten, Ockto of een vergelijkbare dienst kunnen een inkomstenstoets uitvoeren om de voorwaarde van <130% van sociaal minimum vast te stellen.
- Bij Mobility as a Service (MaaS) aanbieders, zoals Gaiyo, is het mogelijk een bedrag aan een persoon beschikbaar te stellen om tickets voor openbaar vervoer te komen en deelmobiliteit te betalen.

Wat is nodig om de uitvoeringsvariant uitvoerbaar te maken?

- Afspraken met deelmobiliteit aanbieders, OV aanbieders, lokale en regionale overheden, MaaS aanbieders voor de implementatie van de maatregel. Afspraken moeten toezien op het aanbod van deelmobiliteit en OV waarvoor het tegoed gebruikt kan worden, het beschikbaar maken van tegoed (verstrekkt door de overheid) en de hoogte en wijze waarop het tegoed beschikbaar wordt gesteld voor huishoudens.

Schatting aantal huishoudens dat in aanmerking komt voor de regeling



Schatting van de kosten

Ca. € 450 miljoen totale kosten € 8.640 subsidie per aanvraag

Toelichting

De kosten voor deze maatregel en het aantal huishoudens dat in aanmerking komt, zijn vanwege de gelijke vergoeding gelijk aan de kosten en het aantal huishoudens van voorkeursmaatregelen B en C.

Voorkeursmaatregel E: bijdrage aan de aanschaf van een (elektrische) fiets, cargobike of scooter

Uitvoeringsvarianten en uitvoerbaarheid

Onderstaand zijn twee uitvoeringsvarianten beschreven. De volgende uitgangspunten zijn gehanteerd bij het vormgeven van de uitvoeringsvarianten:

- Om ervoor te zorgen dat de middelen uit het SCF daadwerkelijk bij de doelgroep terechtkomen, is de voorwaarde opgenomen dat huishoudens moeten voldoen aan de <130% van het sociale minimum-norm.
- Nadat een (elektrische) fiets, scooter of cargobike met een subsidie is aangeschaft, wordt niet gecontroleerd of deze gebruikt wordt of doorverkocht. Dit is niet uitvoerbaar, omdat elektrische fietsen geen kenteken hebben.
- Per huishouden mag één keer gebruik worden gemaakt van de bijdrage.
- Eventueel kan de verplichting van de sloop van een fossiele auto of scooter (optioneel vanaf minimaal een bepaalde leeftijd of met een minimale uitstoot) toegevoegd worden voordat aanspraak gemaakt kan worden op een bijdrage. Dit zou de uitvoerbaarheid mogelijk complexer maken dan onderstaand beschreven.

Uitvoeringsvariant 1: subsidieverstrekking op aanvraag

Huishoudens kunnen een eenmalige subsidie tot maximaal € 1.000 aanvragen via een online formulier voor de aanschaf van een (elektrische) fiets, scooter of cargobike/bakfiets. Huishoudens betalen minimaal een eigen bijdrage van € 200.



Potentieel uitvoerbaar^{a)}

Uitvoeringsvariant 2: aanbod op stadspassen of via een stichting

Huishoudens kunnen via het aanbod op de stadspas van hun gemeente of via een stichting een (elektrische) fiets, scooter of cargobike (eventueel inclusief helm en slot) met maximaal € 1.000 euro korting aanschaffen. Huishoudens betalen minimaal een eigen bijdrage van € 200.



Niet op korte termijn uitvoerbaar^{a)}

Schatting aantal huishoudens dat in aanmerking komt voor de regeling



Schatting van de kosten

Ca. € 520 miljoen totale kosten

€ 1.000 subsidie per aanvraag

Toelichting

Om de kosten en het aantal huishoudens te schatten, wordt uitgegaan van uitvoeringsvariant 1.

Voor deze berekening nemen we aan dat iedereen die gebruikmaakt van de regeling, een elektrische fiets, scooter of cargobike van minimaal € 1.200 aanschaf en de maximale subsidie van € 1.000 ontvangt.

We nemen aan dat (vanwege de aantrekkelijkheid van de regeling) 100% van de huishoudens <130% sociaal minimum gebruikmaakt van de regeling. Naar verwachting worden ca. 520.000 aanvragen toegekend, waarvan de totale kosten ca. € 520 miljoen bedragen, exclusief uitvoeringskosten. Dit zijn de maximale kosten die in de praktijk lager zullen zijn (niet iedereen koopt een (elektrische) fiets).

Notitie: a) De uitvoerbaarheid is op de volgende pagina toegelicht.

Voorkeursmaatregel E: bijdrage aan de aanschaf van een (elektrische) fiets, cargobike of scooter

Toelichting uitvoerbaarheid

Uitvoeringsvariant 1: subsidieverstrekking op aanvraag

Huishoudens kunnen een eenmalige subsidie tot maximaal € 1.000 aanvragen via een online formulier voor de aanschaf van een (elektrische) fiets, scooter of cargobike eventueel inclusief slot en helm. Huishoudens betalen minimaal een eigen bijdrage van € 200.

Wat is reeds mogelijk om deze uitvoeringsvariant uit te voeren?

- RVO kan aanschafsubsidies verstrekken, vergelijkbaar met de SEPP voor elektrische voertuigen.
- Gemeenten, Ockto of een vergelijkbare dienst kunnen een inkomensvoets uitvoeren om de voorwaarde van <130% van sociaal minimum vast te stellen.
- Gemeenten kunnen (net als RVO) subsidies op aanvraag verstrekken. Dit is eerder gedaan door bijvoorbeeld de gemeente Arnhem in combinatie met voorwaarden van sloop van een fossiele scooter.

Wat is nodig om de uitvoeringsvariant uitvoerbaar te maken?

- Afspraken maken met gemeenten of RVO over het uitvoeren van de regeling.
- RVO heeft aangegeven zelf geen inkomensvoets uit te kunnen voeren, maar de subsidie wel te kunnen verstrekken indien een andere organisatie de inkomensvoets uitvoert (gemeenten, Ockto of een vergelijkbare dienst) en de uitkomst met RVO deelt. Dit is in de context van verlenging van de SEPP-regeling (of vergelijkbaar zoals bij uitvoeringsvariant A) aangegeven door RVO. Dit is echter niet expliciet aangegeven in de context van een subsidie voor de aanschaf van een fiets. Dit dient nader besproken te worden.



Potentieel uitvoerbaar

Uitvoeringsvariant 2: aanbod op stadspassen of via een stichting

Huishoudens kunnen via het aanbod op de stadspas van hun gemeente of via een stichting een (elektrische) fiets, scooter of cargobike (eventueel inclusief helm en slot) met maximaal € 1.000 euro korting aanschaffen. Huishoudens betalen minimaal een eigen bijdrage van € 200.

Wat is reeds mogelijk om deze uitvoeringsvariant uit te voeren?

- Meer dan 50 van in totaal 342 gemeenten verstrekken stadspassen met kortingen/tegoeden die besteed kunnen worden aan diverse producten en activiteiten. Aan deze stadspassen zijn vaak voorwaarden verbonden (zoals een bepaald procent van sociaal minimum) om in aanmerking te komen voor een pas. Stadspassen hebben een bestaande infrastructuur om inkomensvoets te toetsen, stadspassen te verstrekken en het aanbod voor stadspashouders beschikbaar te maken. Via diverse stadspassen worden reeds fietsen met korting aangeboden (bijv. in Utrecht en Amsterdam).
- Stichting Leergeld biedt de mogelijkheid een gebruikte fiets aan te schaffen. Hiervoor vraagt Stichting Leergeld een eigen bijdrage van ca. € 20-30. Stichting Leergeld is actief in ca. 75% van de gemeenten en richt zich op kinderen.

Wat is nodig om de uitvoeringsvariant uitvoerbaar te maken?

- Samen met aanbieders van fietsen moet een aanbod ontwikkeld worden dat gefinancierd wordt vanuit het SCF en via stadspassen en/of Stichting Leergeld verstrekt wordt. Hiervoor kan mogelijk aangesloten worden bij het bestaande infrastructuur. Mogelijk verschilt het aanbod per gemeente.
- De meeste gemeenten (ca. 290) hebben geen stadspas en Stichting Leergeld richt zich niet op volwassenen en is in 25% van de gemeenten niet actief. Nader onderzoek naar een oplossing voor de betreffende inwoners van deze gemeenten is nodig om voor hen een passende oplossing te vinden. De verwachting is dat hier op korte termijn geen oplossing voor is, waardoor deze uitvoeringsvariant op korte termijn niet uitvoerbaar zal zijn.



Niet op korte termijn uitvoerbaar

De uitvoering van voorkeursmaatregelen vraagt nadere uitwerking en afspraken

Uit de beoordeling van de vijf voorkeursmaatregelen en de onderliggende uitvoeringsvarianten komt naar voren dat één variant uitvoerbaar is (A1), indien hier afspraken over gemaakt kunnen worden met RVO. Vergelijkbare afspraken met RVO zijn nodig voor uitvoeringsvariant E1, maar RVO heeft (in tegenstelling tot uitvoeringsvariant A1) niet aangegeven dat de uitvoering van E1 door RVO mogelijk is. Uitvoeringsvariant E2 is vanwege de complexiteit op korte termijn niet uitvoerbaar. Andere uitvoeringsvarianten zijn potentieel uitvoerbaar, maar vereisen afspraken met betrokken stakeholders.

Handelingsperspectief	Doeltreffendheid: verzacht impact ETS2	Doeltreffendheid: bevordert groene transitie	Doelmatigheid: middelen komen terecht bij doelgroep	Uitvoeringsvariant	Uitvoerbaarheid	
Voorkeursmaatregelen	A	Bijdrage aan het aanschaffen van een tweedehands elektrische personenauto	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	A1: Subsidieverstrekking op aanvraag ● Uitvoering is mogelijk; nadere afspraken met RVO zijn nodig A2: Betaalbaar leasen ● Afspraken met leasemaatschappijen zijn nodig
	B	Bijdrage aan reizen met het openbaar vervoer	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	B1: Minimaticket ● Afspraken met overheden, vervoerders en IT-dienstverleners zijn nodig
						B2: Korfingsabonnement ● Afspraken met overheden, vervoerders en IT-dienstverleners zijn nodig
						B3: Vaste maandelijkse bijdrage ● Afspraken met overheden, vervoerders en IT-dienstverleners zijn nodig
	C	Bijdrage aan reizen met deelmobiliteit	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	C1: Vaste maandelijkse bijdrage ● Ontwikkelen uniform betaalmiddel en afspraken met keten zijn nodig
	D	Bijdrage aan een mobiliteitskaart	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	D1: Vaste maandelijkse bijdrage ● Ontwikkelen uniform betaalmiddel en afspraken met keten zijn nodig
	E	Bijdrage aan de aanschaf van een (elektrische) fiets, cargobike of scooter	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	E1: Subsidieverstrekking op aanvraag ● Uitvoering is mogelijk, mits afspraken met RVO gemaakt worden
						E2: Aanbod op stadspassen of via een stichting ● Beperkte landelijke dekking van stadspassen en Stichting Leergeld
	F	Uitbreiden van het deelmobiliteitsnetwerk	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<i>Niet nader onderzocht vanwege onvoldoende doeltreffendheid en/of doelmatigheid</i>
G	Voorlichtingscampagne over het gebruik van duurzame mobiliteitsopties	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>		
H	Budget voor initiatieven om de bruikbaarheid van mobiliteit te bevorderen	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>		
I	Stoepregeling	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	

lenW kan mogelijk ca. 55.000 tot 480.000 huishoudens helpen wanneer het aanspraak maakt op 50% van de voor Nederland beschikbare middelen

Nederland maakt vooralsnog aanspraak op € 720 miljoen vanuit het SCF. Cofinanciering van 25% is vereist om in aanmerking te komen voor dit bedrag. Dit betekent dat tot € 240 miljoen uit andere middelen gefinancierd moet worden en het maximale totale budget van het interdepartementale voorstel € 960 miljoen is.

Naast lenW maken verschillende andere departementen mogelijk ook aanspraak op een (deel van) dit bedrag. De uiteindelijke verdeling van de middelen over de verschillende departementen die aanspraak maken op een (deel van) het beschikbare bedrag uit het SCF is nog niet bekend en wordt in een later stadium bepaald. Om toch inzicht te geven in het aantal huishoudens dat lenW mogelijk kan bereiken met de verschillende voorkeursmaatregelen is rechts een tabel opgenomen. In deze tabel is de assumptie gemaakt dat lenW aanspraak maakt op 50% van de beschikbare middelen uit het SCF in Nederland. Dit komt neer op € 480 miljoen.

Handelingsperspectief		Uitvoeringsvariant	Totale kosten	Bijdrage per aanvraag	Aantal huishoudens maximaal geholpen
A	Bijdrage aan het aanschaffen van een 2 ^e hands elektrische personenauto	A1: Subsidieverstrekking op aanvraag	Ca. €480 miljoen	€6.000	Ca. 80.000 huishoudens
		A2: Betaalbaar leasen			
B	Bijdrage aan reizen met openbaar vervoer	B1: Minimaticket	Ca. €480 miljoen	€8.640	Ca 55.000 huishoudens
		B2: Kortingsabonnement			
		B3: Vaste maandelijkse bijdrage			
C	Bijdrage aan reizen met deelmobiliteit	C1: Vaste maandelijkse bijdrage	Ca. €480 miljoen	€8.640	Ca 55.000 huishoudens
D	Bijdrage mobiliteitskaart	D1: Vaste maandelijkse bijdrage	Ca. €480 miljoen	€8.640	Ca 55.000 huishoudens
E	Bijdrage aan de aanschaf van een (elektrische) fiets, cargobike of scooter	E1: Subsidieverstrekking op aanvraag	Ca. €480 miljoen	€1.000	Ca. 480.000 huishoudens
		E2: Aanbod op stadspassen of via een stichting			

6. Reflectie

Dit hoofdstuk beschrijft aandachtspunten en overwegingen voor het vervolg van het SCF-traject. Een personenauto blijft (ondanks subsidie) mogelijk te duur

Het uitwerken van één of meerdere handelingsperspectieven voor een SCF-voorstel is een iteratief proces. In de voorgaande hoofdstukken zijn een aantal iteraties doorlopen die inzicht geven in de doeltreffendheid, doelmatigheid en uitvoerbaarheid van handelingsperspectieven. Op basis van deze inzichten is een keuze voor één of meerdere handelingsperspectieven voor indiening bij het SCF nog niet gemaakt. Dit hoofdstuk beschrijft aandachtspunten en overwegingen voor volgende iteraties. Onderstaande is niet uitputtend.

Aandachtspunten	Overwegingen
<h2>A. Bijdrage aan het aanschaffen van een 2^e hands elektrische personenauto</h2>	
<p>A1: Subsidie verstrekking op aanvraag</p> <ul style="list-style-type: none"> Huishoudens met een laag inkomen hebben vaak niet meer dan €1.000 euro op de spaarrekening⁽¹⁾, onvoldoende om (ook met subsidie) een auto aan te kunnen schaffen. Het aanbod van tweedehands elektrische personenauto's is momenteel beperkt. Wel is de verwachting dat het aanbod de komende jaren toeneemt vanwege aflopende leasecontracten⁽²⁾. Dit betreft echter met name auto's in het hogere segment die niet binnen het budget van de doelgroep passen. Ca. 25% van de huishoudens met een inkomen lager dan 130% van het sociaal minimum is niet in het bezit van een rijbewijs⁽³⁾. Naast de aanschafprijs betalen huishoudens voor het bezit en gebruik van een auto, zoals parkeerkosten, elektriciteitskosten en onderhoud. Hierdoor zijn de vaste kosten voor een auto (ondanks de subsidie) mogelijk te hoog. Huishoudens hebben wellicht geen mogelijkheid een elektrische auto voor de deur te parkeren en op te laden. 	<ul style="list-style-type: none"> Overweeg om de inkomensgrens om in aanmerking te komen voor de maatregel te verhogen (bijv. 50% laagste inkomens), zodat de maatregel beter aansluit bij de middelen die huishoudens te besteden hebben.
<p>A2: Betaalbaar leasen</p> <ul style="list-style-type: none"> De doelgroep heeft een laag inkomen en private leasen is een betalingsverplichting (wat geregistreerd kan zijn bij Stichting BRK). Private leasen leidt mogelijk tot (aanvullende) betalingsproblemen. Een leasecontract is tijdelijk. Na afloop van de leaseperiode hebben huishoudens het voertuig niet meer tot hun beschikking. Het aanbod van tweedehands elektrische personenauto's is momenteel beperkt. Wel is de verwachting dat het aanbod de komende jaren toeneemt vanwege aflopende leasecontracten⁽²⁾. Dit betreft echter met name auto's in het hogere segment die niet binnen het budget van de doelgroep passen. Ca. 25% van de huishoudens met een inkomen lager dan 130% van het sociaal minimum is niet in het bezit van een rijbewijs⁽³⁾. Naast leasekosten betalen huishoudens (afhankelijk van leasevorm) ook andere vaste kosten, zoals parkeerkosten, elektriciteitskosten en onderhoud. Huishoudens hebben wellicht geen mogelijkheid een elektrische auto voor de deur te parkeren en op te laden. 	<ul style="list-style-type: none"> Overweeg om de leasevorm op een manier in te richten waarbij het private leasecontract eenvoudig (tussentijds) opgezegd kan worden, om betalingsproblemen te voorkomen.

Bron: 1) Nibud, Geldzaken in de praktijk (2024). 2) NOS, Forse toename tweedehands elektrische auto's verwacht (2024). 3) Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS), Onderweg in Nederland (2023).

Openbaar vervoer en deelmobiliteit zijn mogelijk beperkt bruikbaar en beschikbaar voor de doelgroep

Aandachtspunten	Overwegingen
B. Bijdrage aan reizen met openbaar vervoer	
<p>B1: Minimaticket</p>	<ul style="list-style-type: none"> In de uitvoeringsvariant wordt uitgegaan dat het minimaticket landelijk gebruikt kan worden, terwijl de doelgroep mogelijk maar op een beperkt aantal momenten en in een beperkt gebied gebruik maakt van openbaar vervoer. Ca. 20-42% van de doelgroep woont in matig tot niet stedelijk gebied, waar OV relatief beperkt beschikbaar is. De kosten van €49 euro per maand zijn mogelijk te hoog om aantrekkelijk te zijn voor de doelgroep. In de uitvoeringsvariant wordt ervan uitgegaan dat één lid van het huishouden gebruik kan maken van een minimaticket. Een vervoersmiddel (auto of fiets) is voor het hele huishouden beschikbaar. <ul style="list-style-type: none"> Overweeg om het minimaticket voor een lagere prijs en gebiedsgericht (trajectabonnement, onbeperkt reizen in bepaalde regio) in te richten. Overweeg om het minimaticket voor meerdere personen per huishouden uit te geven.
<p>B2: Kortingsabonnement</p>	<ul style="list-style-type: none"> Ca. 20-42% van de doelgroep woont in matig tot niet stedelijk gebied, waar OV relatief beperkt beschikbaar is. Met het kortingsabonnement kan gratis in daluren en met korting in de spits gereisd worden. Mogelijk wenst de doelgroep juist in de spits te reizen, waardoor het OV (ondanks gereduceerd tarief) in de spits wellicht te duur is. In de uitvoeringsvariant wordt ervan uitgegaan dat één lid van het huishouden gebruik kan maken van het kortingsabonnement. Een vervoersmiddel (auto of fiets) is voor het hele huishouden beschikbaar. <ul style="list-style-type: none"> Overweeg om het kortingsabonnement voor meerdere personen per huishouden uit te geven. Overweeg een relatief hoge korting te geven voor reizen in de spits.
<p>B3: Vaste maandelijkse bijdrage</p>	<ul style="list-style-type: none"> Ca. 20-42% van de doelgroep woont in matig tot niet stedelijk gebied, waar OV relatief beperkt beschikbaar is. In de uitvoeringsvariant wordt ervan uitgegaan dat één lid van het huishouden gebruik kan maken van de vaste maandelijkse bijdrage. Een vervoersmiddel (auto of fiets) is voor het hele huishouden beschikbaar. <ul style="list-style-type: none"> Overweeg om de vaste maandelijkse bijdrage voor meerdere personen per huishouden uit te geven.
C. Bijdrage aan reizen met deelmobiliteit	
<p>C1: Vaste maandelijkse bijdrage</p>	<ul style="list-style-type: none"> Ca. 25-33% van de doelgroep is ouder dan 65 jaar. Voor deze groep is deelmobiliteit mogelijk minder bruikbaar. Ca. 20-42% van de doelgroep woont in matig tot niet stedelijk gebied, waar deelmobiliteit relatief beperkt beschikbaar is.⁽¹⁾ <ul style="list-style-type: none"> N.v.t.
D. Bijdrage mobiliteitskaart	
<p>D1: Vaste maandelijkse bijdrage</p>	<ul style="list-style-type: none"> Ca. 25-33% van de doelgroep is ouder dan 65 jaar. Voor deze groep is deelmobiliteit mogelijk minder bruikbaar. Ca. 20-42% van de doelgroep woont in matig tot niet stedelijk gebied, waar deelmobiliteit en OV relatief beperkt beschikbaar zijn. <ul style="list-style-type: none"> N.v.t.

Bron: 1) Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, Kansrijke verplaatsingen met Mobility-as-a-Service (2020).

Fietsen zijn mogelijk te duur of voorzien beperkt in wensen van de doelgroep. Eigen gebruik van gesubsidieerde fietsen is niet controleerbaar

Aandachtspunten	Overwegingen
E. Bijdrage aan de aanschaf van een (elektrische) fiets, cargobike of scooter	
<p>E1: Subsidieverstrekking op aanvraag</p>	<ul style="list-style-type: none"> De eigen bijdrage van minimaal € 200 is mogelijk te hoog voor de doelgroep. Het bezit en gebruik van aangekocht voertuig is niet na te gaan of te controleren, hierdoor bestaat er een risico op doorverkoop van fietsen. Ca. 22% van alle Nederlanders fietst nooit tot bijna nooit. Bij huishoudens met een inkomen lager dan 130% van het sociale minimum is dit ca. 37%⁽¹⁾. Mogelijk sluit een (elektrische) fiets, cargobike of scooter niet goed aan bij hoe (een deel van) de doelgroep wil en kan reizen.
<p>E2: Aanbod op stadspassen of via een stichting</p>	<ul style="list-style-type: none"> De eigen bijdrage van minimaal € 200 is mogelijk te hoog voor de doelgroep. Het bezit en gebruik van aangekocht voertuig is niet na te gaan of te controleren, hierdoor bestaat er een risico op doorverkoop van fietsen. Ca. 22% van alle Nederlanders fietst nooit tot bijna nooit. Bij huishoudens met een inkomen lager dan 130% van het sociale minimum is dit ca. 37%⁽¹⁾. Mogelijk sluit een (elektrische) fiets, cargobike of scooter niet goed aan bij hoe (een deel van) de doelgroep wil en kan reizen.

Bron: 1) Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS), Onderweg in Nederland (2023). 2) Stichting Leergeld Apeldoorn-Voorst, Fiets (2024).

Bijlagen

Bijlage A

Eigenschappen van

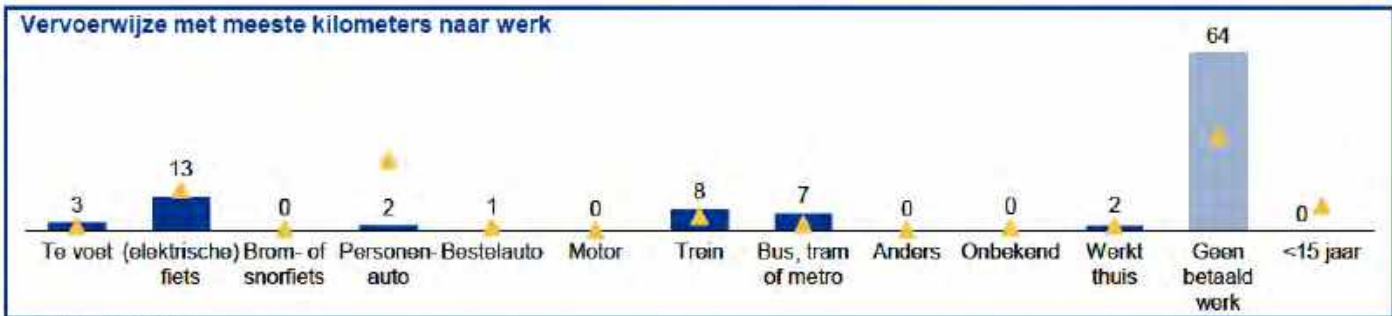
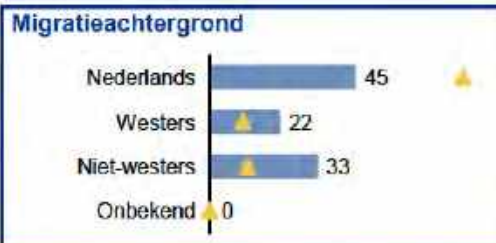
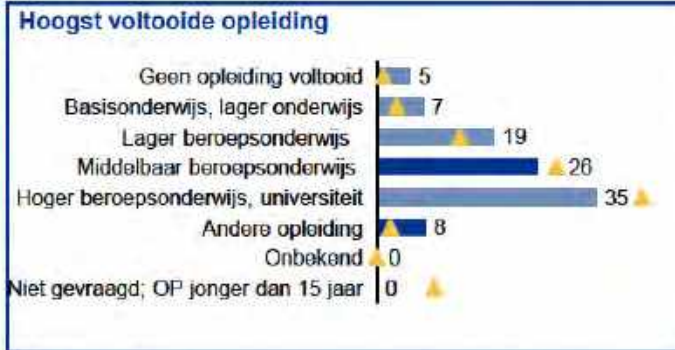
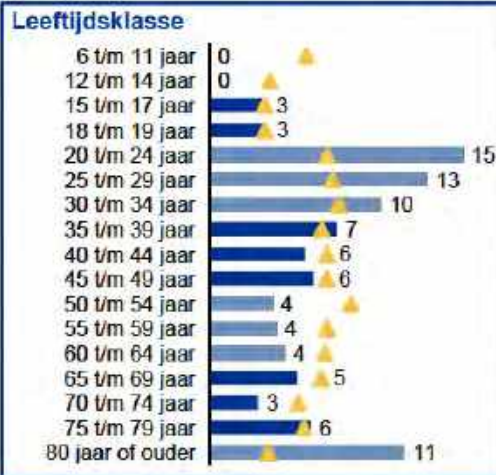
de doelgroepen

Doelgroep 1: huishoudens zonder eigen vervoersmiddelen die basisvoorzieningen niet altijd kunnen bereiken



Ca. 2,2% van totale populatie
~180.000 huishoudens

▲ Totale populatie, in % ■ Doelgroep, in % ■ Afwijking t.o.v. totale populatie



Bron: 1) CBS (2024) 2) Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS), Onderweg in Nederland (2023)

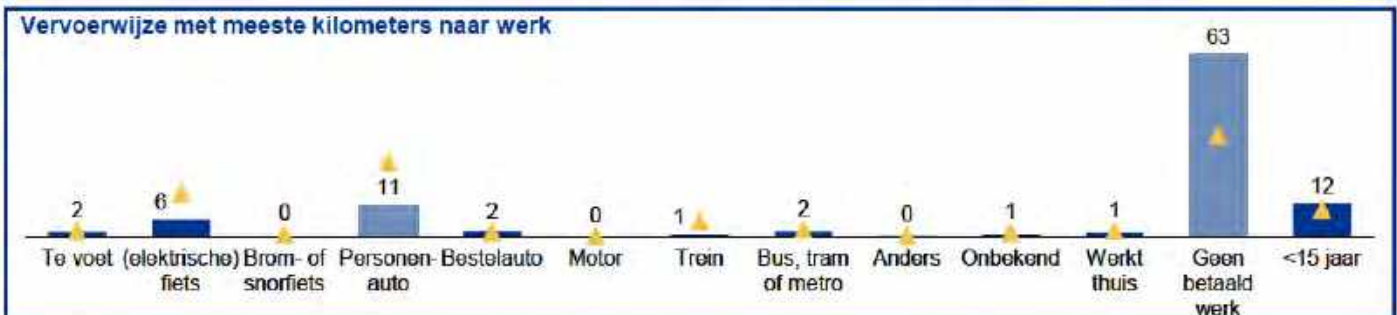
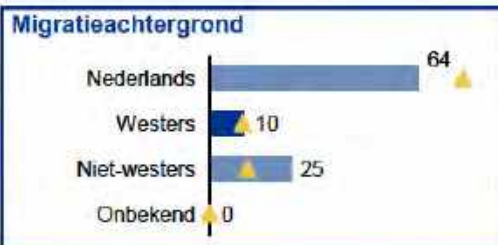
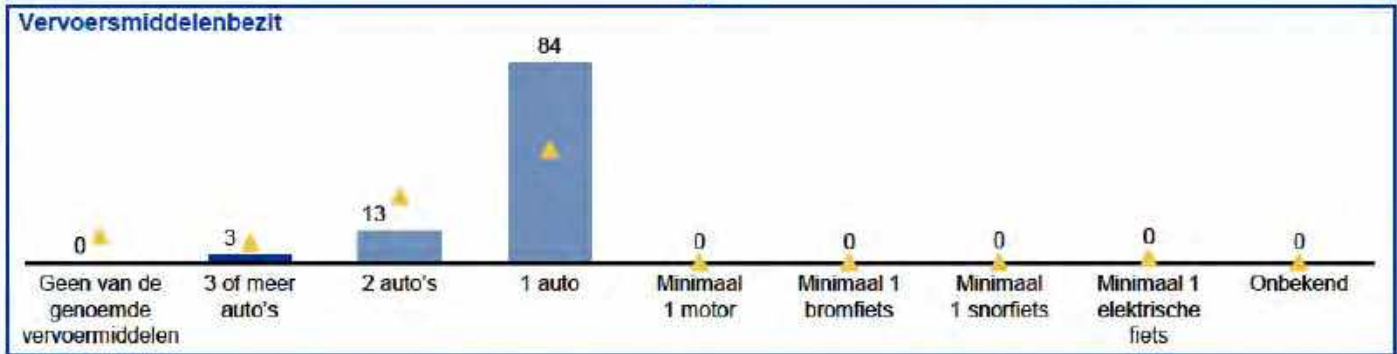
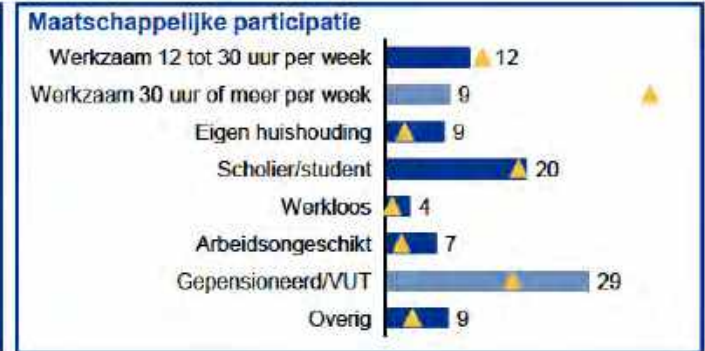
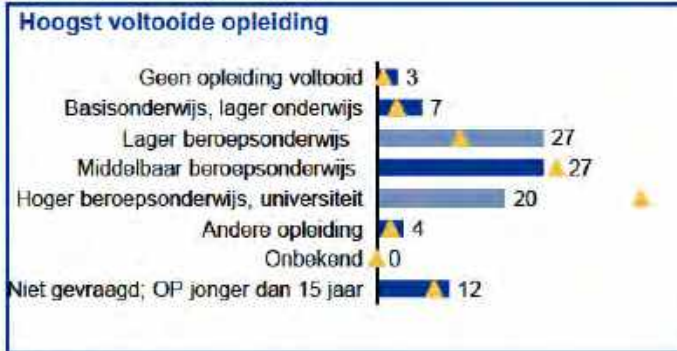
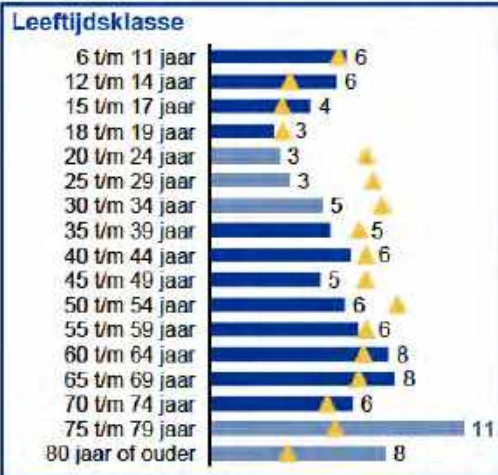
Notitie: a) Mogelijke afwijking in totalen door afrondingsverschillen

Doelgroep 2: huishoudens met een inkomen lager dan 130% van het sociale minimum en in het bezit van een (fossiele) auto



Ca. 3,6% van totale populatie
~290.000 huishoudens

▲ Totale populatie, in % ■ Doelgroep, in % ■ Afwijking t.o.v. totale populatie



Bron: 1) CBS (2024) 2) Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS), Onderweg in Nederland (2023)

Notitie: a) Mogelijke afwijking in totalen door afrondingsverschillen

Bijlage B

Geraadpleegde

documentatie

Geraadpleegde documentatie

- ANWB, Kostenvergelijking: benzine vs. hybride vs. elektrisch (2024)
- Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS), Indicator risico op Vervoersarmoede (2019)
- Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS), Onderweg in Nederland (2023)
- Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS), Verkeersdeelname en deelname openbaar vervoer (2023)
- European Commission, Social Climate Fund (2021)
- Gemeente Amsterdam, Sloopsubsidie voor dieselpersonenauto's (2023)
- Greenwheels, tarieven autodelen (2024)
- Interprovinciaal overleg, Inbreng SO-vergoeding studentenreisproduct (2023)
- Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, Kansrijke verplaatsingen met Mobility-as-a-Service (2020)
- Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, Mobiliteitsarmoede, vaag begrip of concreet probleem (2018)
- Mulder, ESB, Energietransitie kan arme huishoudens verder beperken in hun mobiliteit (2024)
- Nibud, Geldzaken in de praktijk (2024)
- NOS, Forse toename tweedehands elektrische auto's verwacht (2024)
- NS, NS Flex Dal vrij-abonnement (2024)
- NS, OV-fiets (2024)
- OCW, gebruikers studiefinanciering (2024)
- Planbureau voor de leefomgeving (PBL), Toegang voor iedereen? (2022)
- Reuters, France cuts EV subsidy for higher-income buyers (2024)
- Stichting Leergeld Apeldoorn-Voorst, Fiets (2024)
- TNO, De energietransitie en het risico op vervoersarmoede (2024)

Colofon

Onze referentie

A2400031453.D5.2

Datum

5 juni 2024

Status

Definitief rapport

Opdrachtgever

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Auteur

KPMG Advisory N.V.

Disclaimer

Deze rapportage ('het rapport') is opgesteld voor het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat ('IenW') door KPMG Advisory N.V. ('KPMG') in verband met het project 'Handelingsperspectieven bereikbaarheid voor iedereen' en is het resultaat van de opdrachtbevestiging tussen IenW en KPMG, gedateerd 10 april 2024. De aard van de werkzaamheden houdt in dat wij geen accountantscontrole, beoordelingsopdracht of andere assuranceopdracht hebben uitgevoerd op de aan ons geleverde informatie. Daarom kan aan de rapportage geen zekerheid met betrekking tot de getrouwheid van financiële of andere informatie worden ontleend. Deze rapportage is gebaseerd op de aan ons aangeleverde informatie tussen 10 april 2024 tot en met 5 juni mei 2024. Bij het opstellen van deze rapportage hebben wij vertrouwd op de juistheid en volledigheid van deze informatiebronnen, zonder deze onafhankelijk te hebben geverifieerd. Wij aanvaarden geen aansprakelijkheid voor dergelijke informatie. De rapportage is niet compleet zonder verwijzing naar, en mag uitsluitend worden gebruikt in combinatie met, de verstrekte of te verstrekken mondelinge toelichting door KPMG. Alle rechten voorbehouden. KPMG aanvaardt geen aansprakelijkheid voor het gebruik van de rapportage anders dan waarvoor deze is opgesteld, en aanvaardt geen aansprakelijkheid jegens andere partijen dan IenW als formele opdrachtgever. Wij benadrukken dat KPMG geen beslissingen neemt of participeert in enig besluitvormingsproces. In de rapportage worden derhalve geen keuzes gemaakt.



© 2024 KPMG Advisory N.V., een naamloze vennootschap en lid van het KPMG-netwerk van zelfstandige ondernemingen die verbonden zijn aan KPMG International Limited, een Engelse entiteit. Alle rechten voorbehouden.

De naam KPMG en het logo zijn geregistreerde merken die onder licentie worden gebruikt door de zelfstandige ondernemingen die lid zijn van de wereldwijde KPMG-organisatie.

Document Classification: KPMG Confidential