



Regeling van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat van 14 juni 2024, nr. IENW/BSK-2024/170353, houdende wijziging van de Regeling specifieke uitkering Schone Lucht Akkoord

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,

Gelet op artikel 17, eerste lid, van de Financiële-verhoudingswet en de artikelen 4, eerste en tweede lid, juncto 3, eerste lid, aanhef en onder b, en 5, aanhef en onderdelen a tot en met f en h, van de Kaderwet subsidies I en M;

BESLUIT:

ARTIKEL I

De Regeling specifieke uitkering Schone Lucht Akkoord wordt als volgt gewijzigd:

A

Artikel 1 wordt als volgt gewijzigd:

1. In de alfabetische volgorde worden de volgende begripsbepalingen ingevoegd:

bromfiets: bromfiets als bedoeld in artikel 1, eerste lid, onderdeel e, subonderdeel a, van de Wegenverkeerswet 1994;

inruilproject: project, gericht op het treffen van een gemeentelijke inruilregeling ten behoeve van betere luchtkwaliteit, bevorderen van emissievrij vervoer voor burgers met een laag inkomen en experimenten met inruilregelingen;

inruilregeling: regeling waarbij burgers een bijdrage ontvangen voor de aanschaf van een brom- of snorfiets die geen fossiele verbrandingsmotor bevat;

kentekenbewijs: kentekenbewijs als bedoeld in artikel 36 van de Wegenverkeerswet 1994;

snorfiets: bromfiets die blijkens de gegevens in het kentekenregister is geconstrueerd voor een maximumsnelheid die niet meer bedraagt dan 25 km per uur, met uitzondering van de speedpedelec, bedoeld in artikel 1 van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990;

2. In de begripsomschrijving van innovatieve maatregelen wordt 'ten behoeve van een betere luchtkwaliteit' vervangen door 'maatregelen ten behoeve van een betere luchtkwaliteit'.

3. In de begripsomschrijving van ontvanger wordt 'gemeente of provincie' vervangen door 'gemeente of provincie die partij is bij het SLA'.

4. In de begripsomschrijving van project wordt 'en pilotproject' vervangen door ', pilotproject of inruilproject'.

B

In artikel 2 wordt na 'De artikelen' ingevoegd '11,'.

C

Artikel 4 wordt als volgt gewijzigd:

1. Het derde lid, onderdeel d, komt te luiden:

d. voor het kalenderjaar 2024:

- i. tussen 1 maart 2024, 9:00 uur, en 27 september 2024, 17:00 uur indien de aanvraag een emissieverlagend project, overig project of pilotproject betreft;
- ii. tussen 15 juli 2024, 9:00 uur, en 27 september 2024, 17:00 uur indien de aanvraag een inruilproject betreft.

2. Onder vernummering van het zesde lid tot zevende lid wordt een lid ingevoegd, luidende:



6. Een aanvraag voor een inruilproject gaat vergezeld van:
 - a. een kwalitatieve onderbouwing, waarin in ieder geval wordt uiteengezet hoe als gevolg van het project verlaging van emissies of gezondheidswinst in de toekomst kan worden bereikt en hoe emissievrij vervoer voor burgers met een laag inkomen wordt bevorderd;
 - b. een verklaring dat een inruilregeling in ieder geval de volgende eisen bevat:
 - i. de burger die een bijdrage vraagt biedt zijn brom- of snorfiets die een fossiele verbrandingsmotor bevat aan bij een RDW-erkend demontagebedrijf;
 - ii. het RDW-erkende demontagebedrijf draagt zorg voor demontage van de ingeruilde brom- of snorfiets en meldt de demontage aan via de Online Registratie Autodemontage;
 - iii. de burger die een bijdrage vraagt, schaft een vervangende elektrische brom- of snorfiets aan bij een RDW-erkend voertuigbedrijf;
 - iv. het kentekenbewijs van de in te ruilen brom- of snorfiets staat voorafgaand aan de inwerkingtreding van de inruilregeling op naam van de burger die een bijdrage vraagt;
 - v. de naam van de aanvragende burger komt overeen met de naam op het kentekenbewijs, tenzij de aanvraag namens een minderjarige wordt gedaan door een ouder, verzorger of voogd van de minderjarige waarvan de naam op het kentekenbewijs staat;
 - vi. de burger die een bijdrage vraagt, is woonachtig in de desbetreffende gemeente en heeft een laag inkomen;
 - vii. de bijdrage die een burger op basis van de inruilregeling ontvangt bedraagt eenmalig ten hoogste € 1.200;
 - viii. de ontvanger van de specifieke uitkering draagt ten minste een derde deel bij aan de bijdrage die een burger op basis van de inruilregeling ontvangt.

D

Artikel 5 komt te luiden:

Artikel 5. Hoogte van de uitkering

1. Voor een emissieverlagend project, overig project of pilotproject bedraagt de specifieke uitkering 50% van de kosten, bedoeld in artikel 6, waarbij een maximum geldt van:
 - a. € 500.000 voor een emissieverlagend project of een pilotproject;
 - b. € 100.000 voor een overig project.
2. Voor een inruilproject bedraagt de specifieke uitkering twee derde van de kosten, bedoeld in artikel 6, waarbij:
 - a. voor ontvangers met minder dan 100.000 inwoners per 1 januari 2024 een maximum geldt van € 1,50, vermenigvuldigd met het inwonersaantal op 1 januari 2024 van de ontvanger, plus € 25.000;
 - b. voor ontvangers met 100.000 inwoners of meer per 1 januari 2024 een maximum geldt van € 1,50, vermenigvuldigd met het inwonersaantal op 1 januari 2024 van de ontvanger, tot een maximum van € 500.000.

E

Artikel 6 wordt als volgt gewijzigd:

1. Het tweede lid komt te luiden:
 2. Kosten als bedoeld in het eerste lid komen alleen voor vergoeding in aanmerking indien zij zijn gemaakt vanaf 1 januari van het jaar waarin de aanvraag wordt gedaan.
2. Onder vernummering van het zesde en zevende lid tot derde en vierde lid vervallen het derde, vierde en vijfde lid.

F

Artikel 7 wordt als volgt gewijzigd:

1. Het vierde lid komt te luiden:
 4. Het plafond voor het jaar 2024 bedraagt inclusief omzetbelasting:
 - a. € 5.000.000 voor emissieverlagende projecten, overige projecten en pilotprojecten;
 - b. € 3.500.000 voor inruilprojecten.



H

Artikel 8, derde lid, onderdeel d, komt te luiden:

- d. in 2024:
 - i. maximaal € 700.000 aan uitkeringen voor emissieverlagende projecten, overige projecten of pilotprojecten;
 - ii. maximaal één uitkering voor een inruilproject per gemeente.

I

Onder vervanging van de punt aan het slot van onderdeel f door een puntkomma wordt aan artikel 9 een onderdeel toegevoegd, luidende:

- g. een provincie de aanvrager is van een inruilproject.

ARTIKEL II

Deze regeling treedt in werking met ingang van 1 juli 2024.

Deze regeling zal met de toelichting in de Staatscourant worden geplaatst.

*De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
M.G.J. Harbers*



TOELICHTING

Algemeen

1. Inleiding

Deze regeling wijzigt de op 1 april 2021 in werking getreden Regeling specifieke uitkering Schone Lucht Akkoord (Spuk SLA). De Spuk SLA is een invulling van de afspraak uit het Regeerakkoord van het kabinet Rutte III om te komen tot een nationaal actieplan luchtkwaliteit dat zich richt op een permanente verbetering van de luchtkwaliteit. Met deze wijziging van de regeling wordt voorzien in een uitbreiding met een projectcategorie, te weten 'inruilproject'. Dit is een project gericht op het opstellen van een gemeentelijke inruilregeling van brom- en snorfietsen ten behoeve van betere luchtkwaliteit, bevorderen van emissievrij vervoer voor burgers met een laag inkomen en experimenteren met inruilregelingen.

In de voorgaande wijziging van de regeling van 31 december 2023 is een einddatum van de regeling opgenomen van 1 januari 2026, om de optie open te houden om ook in 2025 een aanvraagperiode open te stellen. Ook voor de nieuw toe te voegen projectcategorie geldt dat de optie voor continuering van de aanvraagperiode tot en met 2025 opgehouden wordt.

2. Hoofdpijnen van de regeling

Aanleiding en doel

De Rijksoverheid ondersteunt sinds 2021 de uitvoering van projecten via de Spuk SLA. Het doel van deze regeling is het stimuleren van deelnemers van het SLA om projecten te starten in het kader van dit akkoord door middel van het beschikbaar stellen van financiële middelen. Het gaat om activiteiten die direct dan wel indirect bijdragen aan de doelen van het SLA. Deze doelen zijn: een permanente verbetering van de luchtkwaliteit ten behoeve van gezondheidswinst voor iedereen in Nederland, toewerken naar de WHO-advieswaarden voor stikstofdioxide en fijnstof in 2030, en landelijk minimaal 50% gezondheidswinst in 2030 ten opzichte van 2016 te behalen, voor de gezondheidseffecten afkomstig van Nederlandse bronnen.

Met deze wijziging kunnen de deelnemers aan het SLA specifieke uitkeringen ontvangen voor het opstellen van brom- en snorfiets inruilregelingen die leiden tot de verbetering van de luchtkwaliteit en die secundair bijdragen aan:

- (1) de doelstelling van bevorderen van emissievrij vervoer voor burgers met een laag inkomen, en
- (2) de doelstelling op kleine schaal te experimenteren met beleid.

letwat gelijksoortige inruilprojecten voor brom- en snorfietsen zijn reeds tijdens eerdere aanvraagperiodes ingediend en gehonoreerd. Met deze wijziging worden meer middelen specifiek vrijgemaakt voor dit type projecten. Tegelijkertijd worden hier wel speciale voorwaarden aan gesteld. Dit moet er idealiter toe leiden dat meer gemeentes of samenwerkingsverbanden van gemeentes projectaanvragen indienen voor regelingen om brom- en snorfietsen met verbrandingsmotor in te ruilen voor emissievrije varianten en er in de projecten meer nadruk komt te liggen op het werken aan de opgave van bereikbaarheid voor iedereen.

Brom- en snorfietsen emissievrij

Brom- en snorfietsen (hierna: 'BSFs') zijn niet meer weg te denken uit het Nederlandse straatbeeld. De snorfiets (maximaal 25 km/h) en de bromfiets (maximaal 45 km/h) zijn belangrijke en geliefde vervoersmiddelen om naar werk, school, de winkel, familie of sport te gaan. De emissievrije varianten van deze voertuigen zijn een belangrijk onderdeel in de transitie naar een duurzame en inclusieve mobiliteit.

In het Klimaatakkoord spraken brancheverenigingen en de Rijksoverheid af dat alle nieuwverkopen van snorfietsen in 2025 emissieloos zijn. Daarnaast is afgesproken ernaar te streven dat alle nieuwverkopen van bromfietsen voor 2030 emissieloos zijn. De BSF met verbrandingsmotor heeft een negatieve impact op de luchtkwaliteit. Deze emissies, en het geluid dat deze voertuigen voortbrengen, kunnen leiden tot gezondheids- en milieuschade en geluidsoverlast. Eveneens dragen de CO₂-emissies, hoewel beperkt, bij aan het probleem van klimaatverandering. BSFs zonder verbrandingsmotor hebben daarentegen géén, of slechts een zeer beperkte, bijdrage aan deze problematiek en zijn



essentieel om klimaatneutraliteit te realiseren, conform de Europese Klimaatwet.¹

Om de eerder genoemde problemen tegen te gaan en de afspraken uit het klimaatakkoord dichterbij te brengen, wordt vanuit de Rijksoverheid gewerkt aan maatregelen die de verduurzaming van BSFs stimuleren en de nieuwverkoop richting de afgesproken 100% emissievrij stuwten. Deze samenhangende maatregelen staan uitgewerkt in een Kamerbrief van 24 januari 2023 en 18 april 2024.² Een van de maatregelen is de voorliggende wijziging van de Spuk SLA.

Het primaire doel van de uitbreiding met een projectcategorie 'inruilproject' is in lijn met de doelstelling van het SLA: een permanente verbetering van de luchtkwaliteit.

Een eerste secundaire doelstelling van de uitbreiding met deze projectcategorie is het bevorderen van emissievrij vervoer voor burgers met een laag inkomen. Emissievrije BSFs kunnen een betaalbaar en toegankelijk alternatief zijn voor personenauto's of voor het openbaar vervoer en tegelijkertijd zijn ze duurzaam. Zo vormen emissievrije BSFs een belangrijke spil in de opgave om bereikbaarheid voor iedereen te realiseren. De Rijksoverheid vindt het bovendien van belang dat iedereen mee kan komen in de transitie naar duurzaam vervoer. Gelet hierop wil de Rijksoverheid personen met een laag inkomen ondersteunen bij de inruil van een fossiele naar een emissievrije BSF.

Een tweede secundaire doelstelling is om op kleine schaal te experimenteren met beleid en hiervan te leren. Zie hierover meer onder *Noodzaak*.

Noodzaak

De maatregelen voor het verduurzamen van BSFs, waar de uitbreiding van de specifieke uitkering onderdeel van uitmaakt, zijn erop gericht de afspraken uit het klimaatakkoord in samenhang dichterbij te brengen.

Inruilregelingen

Met een combinatie van een communicatiecampagne en voorliggende financiële uitkeringsregeling wil de Rijksoverheid alle gebruikers van BSFs - consumenten en overwegers - bekend maken met de voordelen van elektrisch. Zo werkt de Rijksoverheid eraan dat iedereen die het wil ook een elektrische BSF kan kopen (in plaats van fossiel). Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (Ministerie van IenW) blijft de elektrificatiegraad monitoren. Mocht hier aanleiding toe zijn, dan kunnen nieuwe kabinetten besluiten tot aanvullend beleid.

Daar waar geacht wordt dat de gemiddelde burger zelf de investering voor de overstap naar een emissievrij voertuig kan dragen, kan de burger met een laag inkomen mogelijk hulp gebruiken bij het overbruggen van de initiële korte termijn investering in een emissievrije BSF.

Urgentie flankerend beleid

Een belangrijke factor die de urgentie van deze wijziging kracht bij zet, zijn de beperkingen die op dit moment worden opgeworpen voor fossiele BSFs. Diverse gemeentes stellen geslotenverklaringen in, waarin bepaalde zones of wegen (of onderdelen hiervan) gesloten verklaard worden voor (een bepaalde categorie) fossiele BSFs. De verwachting is dat met de gelaagde inwerkingtreding van zero-emissiezones ook de zones waarin fossiele BSFs de facto niet welkom zijn op den duur zullen toenemen. Dergelijk normerend lokaal beleid kan een snor- en bromfietser in de mobiliteitsvrijheid beperken wanneer deze geen passend alternatief heeft.

Met name brom- en snorfietzers met een laag inkomen zijn kwetsbaar.

Uitwerking regeling

De uitbreiding van de regeling zal de beleidsdoelen in een aantal gemeentes dichterbij brengen. Dit maakt het voor deelnemende gemeentes mogelijk om een versnelling te realiseren in het bevorderen van schone lucht, door nieuwe projecten uit te laten voeren waarmee emissies worden voorkomen. De effecten van de inruilregelingen zullen op landelijke schaal gezien beperkt zijn. De inruilregeling is op dit moment ingestoken als een pilot, wat samenhangt met het laatste beleidsdoel: 'experimenteren met beleid'.

Een belangrijk doel van de uitkeringsregeling is om gemeentes of samenwerkingsverbanden van gemeentes op serieuze wijze te laten experimenteren, zodat meer inzicht verkregen kan worden in de doeltreffendheid en doelmatigheid van de verschillende inkomensafhankelijke inruilregelingen.

¹ Verordening (EU) 2021/1119 van het Europees Parlement en de Raad van 30 juni 2021 tot vaststelling van een kader voor de verwezenlijking van klimaatneutraliteit (PbEU 2021, L 243)

² Kamerstukken II 2022/23, 31 305, nrs. 381 en 452



Ontvangers van de Spuk SLA zijn verplicht om ervaringen, resultaten en ontwikkelde kennis te delen met de andere deelnemers van het SLA.

Het is aan een nieuw kabinet om deze pilot te evalueren en te besluiten over een mogelijk vervolg.

De voorwaarden en de noodzakelijkheid daarvan

De verplichtingen voor de ontvanger, zoals geformuleerd in artikel 11, wijzigen door toevoeging van de nieuwe projectcategorie niet. Om in aanmerking te komen voor middelen is het relevant voor ontvangers (gemeentes) om in het bijzonder aandacht te besteden aan artikel 4, waarin een aantal voorwaarden worden gesteld aan de aanvraag tot verlening voor de toe te voegen projectcategorie.

In artikel 4, zesde lid, wordt een kwalitatieve onderbouwing gevraagd waarin in ieder geval uiteengezet wordt hoe als gevolg van het project een verlaging van emissies of gezondheidswinst in de toekomst kan worden bereikt, en hoe emissievrij vervoer voor burgers met een laag inkomen wordt bevorderd.

Daarnaast wordt gevraagd om een aantal verklaringen af te geven. Hierop wordt hieronder ingegaan.

Eisen aan de inruilregeling

De inruilregeling bevat twee basiselementen:

- (1) De burger biedt zijn BSF aan voor sloop;
- (2) De burger schaft een vervangende elektrische BSF aan.

Aan de sloop, of demontage, worden in een inruilregeling de volgende minimale eisen gesteld:

- de burger biedt een BSF (met verbrandingsmotor) aan bij een RDW-erkend demontagebedrijf. De regeling is daarbij niet bedoeld voor andere modaliteiten, inclusief bijzondere bromfietsen. Daarom is de definitie van de bromfiets beperkt tot onderdeel a van de begripsomschrijving van bromfiets in artikel 1, onderdeel e, van de Wegenverkeerswet 1994. En is de definitie van de snorfiets beperkt tot het eerste onderdeel van de definitie in het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990. Het tweede onderdeel van die definitie, dat bijzondere bromfietsen omvat, is dus geen onderdeel van deze regeling. Ook is de speed-pedelec uitgesloten als snorfiets (een elektrische bromfiets met trapondersteuning waarvan de aandrijfkraft aanhoudt als het voertuig de snelheid van 25 km per uur overschrijdt);
- het demontagebedrijf draagt zorg voor de demontage van de ingeruilde BSF en het online aanmelden van de demontage via de Online Registratie Autodemontage (beter bekend als ORAD). Hiermee wordt geborgd dat de BSF ook echt van de weg is en niet wordt doorverkocht;
- het kentekenbewijs voor de te demonteren BSF moet vanaf het moment van publicatie van de gemeentelijke inruilregeling op naam van de aanvragende burger staan. Een kentekenbewijs is een kentekenbewijs als bedoeld in artikel 36 van de Wegenverkeerswet 1994. Dit houdt onder meer in dat dit niet ongeldig is verklaard of ingevorderd.

Deze specifieke vereisten zijn opgenomen om mogelijk oneigenlijk gebruik van overheidsmiddelen zoveel mogelijk tegen te gaan.

Aan de aankoop worden de volgende minimale eisen gesteld:

- een burger die een bijdrage vraagt, woont in de desbetreffende gemeente;
- de aanvragende burger schaft een vervangende elektrische BSF aan bij een RDW-erkend voertuigbedrijf. Gemeentes mogen ervoor kiezen om niet alleen nieuwe BSFs op te nemen onder de reikwijdte van de inruilregeling, maar ook gebruikte voertuigen. Samenwerking met RDW-erkende voertuigbedrijven is vereist om zoveel mogelijk oneigenlijk gebruik tegen te gaan. Het aanschaffen van goetd voor gebruik van deelscooters valt niet onder de regeling.

Aan de inruilregeling worden verder de volgende voorwaarden gesteld:

- alleen burgers met een laag inkomen komen in aanmerking voor de inruilregeling; het is aan gemeentes om dit lage inkomen te definiëren;
- de eenmalige bijdrage die de burger op basis van de inruilregeling ontvangt, bedraagt hooguit 1.200 euro. Hiermee kan, tegen het prijspeil op het moment van publicatie, het overgrote deel van de aankoopprijs van een nieuwe elektrische BSF uit de budgetklasse bekostigd worden;
- de gemeente draagt tenminste een derde deel bij aan de bijdrage die de burger op basis van de inruilregeling ontvangt. Dit betekent dat als de gemeente besluit om aan te sluiten bij het maximaal uit te keren bedrag van 1.200 euro, de Rijksoverheid 800 euro bijdraagt en de gemeente 400 euro bijdraagt.

Zoals al aangestipt bij de eisen aan sloop of demontage, geldt als uitgangspunt dat het niet is toegestaan andere (emissievrije) voertuigen dan BSFs aan te schaffen. Dit geldt eveneens voor



bijzondere bromfietsen, inclusief de speed-pedelec. Door de toevoeging van de nieuwe projectcategorie aan de Spuk SLA wordt getracht de doelstellingen uit het klimaatakkoord wat betreft de BSF dichterbij te brengen. Het Ministerie van IenW stimuleert ander emissievrij vervoer met andere beleidsmaatregelen. In kamerbrieven betreffende Duurzaam Vervoer is dit beleid verder uiteengezet. Op dit moment zijn diverse subsidies en financiële uitkeringen actief vanuit de Rijksoverheid om emissievrij vervoer te stimuleren. Zo kan bijvoorbeeld - onder de hiervoor geldige voorwaarden - aanspraak gemaakt worden op middelen uit de overige projectcategorieën binnen de onderhavige Spuk SLA om emissievrij vervoer te stimuleren.

In de handreiking voor gemeenten die op de website van de RVO beschikbaar wordt gesteld, staat een aantal niet-bindende adviezen om te betrekken bij het vormgeven van de inruilregeling.

Mensen met een laag inkomen

De middelen uit de inruilregeling dienen terecht te komen bij een groep burgers die geselecteerd is op basis van een laag inkomen. Er is voor gekozen om géén strikte inkomensgrens te hanteren omdat gemeentes zeer diverse inkomensgrenzen hanteren voor het begrip 'laag inkomen'. Een gemeente kan de inruilregeling bijvoorbeeld laten aan sluiten op de systematiek van stadspassen, die in diverse grote en middelgrote gemeentes gehanteerd wordt. Of laten aansluiten bij andere inkomensafhankelijke dienstverlening.

Decentrale overheden die in aanmerking komen

De specifieke uitkering wordt alleen verleend aan de decentrale overheden die deelnemen aan het SLA. Door eveneens de middelen voor BSF inruilprojecten beschikbaar te stellen voor deelnemers van het SLA, wordt geborgd dat alleen partijen deelnemen die geëngageerd zijn aan het primaire beleidsdoel van bereiken van schone lucht.

Er worden alleen beschikkingen afgegeven aan gemeentes en samenwerkingsverbanden van gemeentes voor inruilprojecten. Daarom is aan artikel 9 een afwijzingsgrond toegevoegd waardoor provincies zijn uitgesloten van deze inruilprojecten. Deze keuze voorkomt dubbelingen en draagt zo bij aan doelmatige besteding van de overheidsmiddelen. Anders zouden bijvoorbeeld zowel een provincie als een daarin gelegen gemeente een (soortgelijke) inruilregeling kunnen aanbieden. Gemeentes staan daarnaast in het algemeen nauwer in contact met burgers met een laag inkomen dan provincies, gelet op de sociale beleidsterreinen waarin zij actief zijn. Zij kunnen daarom beter bepalen hoe de overheidsmiddelen verdeeld moeten worden.

In artikel 8 staat een beperking tot één uitkering per gemeente. Als een gemeente deelneemt aan een samenwerkingsverband, kan zij dus niet ook nog een eigen aanvraag indienen.

Kosteneffectiviteit

Een belangrijk uitgangspunt van het SLA is dat de activiteiten en maatregelen kosteneffectief zijn en op maatschappelijk draagvlak kunnen rekenen. Een belangrijk aspect in deze is dat decentrale overheden zich ook zelf committeren aan de projecten middels cofinanciering. Ten aanzien van de toe te voegen inruilcategorie geldt een afwijkende voorwaarde ten opzichte van andere SLA-categorieën.

Voor inruilprojecten wordt namelijk een rijksbijdrage verstrekt die twee derde deel van de kosten die in aanmerking komen dekt. Er wordt vanuit de gemeentes een bijdrage van een derde deel van de kosten verwacht.

Voor een gemeente tot 100.000 inwoners bevat de bijdrage een vast bedrag van € 25.000 bovenop de bijdrage van € 1,50 per inwoner. De reden hiervoor is dat elke gemeente bepaalde kosten heeft om een inruilregeling van de grond te krijgen. Onder een bepaalde omvang in inwoners wegen deze kosten dusdanig zwaar ten opzichte van de projectkosten als geheel, dat een extra bedrag aangewezen is. Dat een gemeente die net boven de 100.000 inwoners uitkomt, geen bedrag van € 25.000 ontvangt, is bij het opstellen van deze wijzigingsregeling onder ogen gezien. Gelet op de uitvoerbaarheid van de regeling, en het geringe aantal gemeenten dat een inwonersaantal heeft dat rond deze grens ligt, is de grens hard.

De uitkering bedraagt ten hoogste € 500.000.

Samenwerkingsverbanden vallen volgens de begripsbepalingen onder het begrip 'ontvanger'. Als gemeenten samenwerken in een samenwerkingsverband, dan geldt bij toepassing van artikel 5 dat de inwonersaantallen van de deelnemende gemeenten bij elkaar worden opgeteld. Het gaat immers om een uitkering per ontvanger: in dit geval het samenwerkingsverband. Als een gemeente van 250.000 inwoners in een samenwerkingsverband zit met een gemeente van 25.000 inwoners, vallen zij als samenwerkingsverband onder de uitkering genoemd in artikel 5, tweede lid, onderdeel b (€ 1,50 per inwoner tot een maximum van € 500.000).



Voor overige projecten geldt dat de rijksbijdrage maximaal de helft van de kosten dekt. De eigen bijdrage voor decentrale overheden ligt voor inruilprojecten dus iets lager in vergelijking met andere categorieën projecten onder de SLA. Dit is omdat de Rijksoverheid de drempel voor gemeentes wil verlagen om in te stappen. In 2024 en 2025 wordt 3,5 miljoen euro vrijgemaakt en geormerkt voor besteding aan inruilprojecten. Deze middelen worden met deze wijziging aan de regeling toegevoegd.

3. Uitvoering

De verantwoording over de besteding van de specifieke uitkering op grond van artikel 17a van de Financiële-verhoudingswet verloopt via de jaarrekening van de gemeente en de provincie en de systematiek van 'single information, single audit' (SiSa-systematiek), zoals beschreven in de toelichting op de 1 april 2021 in werking getreden Spuk SLA.

Bij het uitvoeren van de beleidswens om decentrale overheden middelen uit te keren om hen te helpen bij het opzetten van ondersteuningsregelingen voor de inruil naar elektrische BSFs, is overwogen om een op zichzelf staande uitkering op te stellen. Met het oog op het gezamenlijke primaire beleidsdoel ('schone lucht'), en de minste uitvoeringslasten voor zowel de ontvangers als voor de overheid, is besloten om aan te sluiten bij de Spuk SLA en deze uit te breiden met een projectcategorie.

Eveneens is vanuit bestuurlijke lasten en privacy-oogpunt besloten om aanvragers expliciet beleidsvrijheid te geven bij het afbakenen van de doelgroep van personen met een laag inkomen. Er wordt een beknopte handreiking gepubliceerd met voorbeelden van soortgelijke projecten, om aanvragers te helpen.

4. Advies en consultatie

Over de uitvoering van de regeling vindt regelmatig overleg plaats tussen Rijk en de aan het SLA deelnemende provincies en gemeenten, via de stuurgroep en werkgroep van het SLA. Over de specifieke beleidswens om decentrale overheden middelen uit te keren om hen te helpen bij het opzetten van ondersteuningsregelingen voor de inruil naar emissievrije scooters zijn eveneens gesprekken gevoerd met gemeenten. Daarnaast heeft CHOICE in opdracht van het ministerie een beleidsonderzoek³ gedaan onder BSF-bezitters onder de minimagrens, die nu of in de komende jaren te maken gaan krijgen met normerend beleid.

De informatie die voortkwam uit de bijeenkomsten en het onderzoek is verwerkt bij het opstellen van deze wijzigingsregeling.

5. Inwerkingtreding

De regeling treedt in werking met ingang van 1 juli 2024. De wijzigingen hebben betrekking op nog komende aanvraagperiodes en niet op al eerder ingediende aanvragen. Daarom blijft overgangsrecht achterwege.

Bij de vaststelling van het tijdstip van inwerkingtreding is afgeweken van de minimuminvoeringstermijn van drie maanden (artikel 4.17, vierde lid, Aanwijzingen voor de regelgeving). De reden van deze afwijking is dat hiermee de doelgroep is gediend (artikel 4.17, vijfde lid, onderdeel a, van de Aanwijzingen voor de regelgeving). De afwijking van deze termijn zorgt ervoor dat de deelnemers aan het SLA gestimuleerd worden snel aan de slag te gaan met de uitvoering van nieuwe projecten ter verbetering van de luchtkwaliteit.

*De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
M.G.J. Harbers*

³ Beleidsonderzoek minimaregeling brom- en snorfiets, Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat