



Samenvatting

De gemeente Maastricht stelt een subsidieregeling vast waarmee inwoners met een lager inkomen hun oude brom- of snorfiets met verbrandingsmotor kunnen inruilen voor een elektrische variant. Door deze regeling worden vervuilende voertuigen gesloopt en vervangen door emissievrije alternatieven. Dit besluit versnelt de overstap naar duurzame mobiliteit en draagt bij aan schonere lucht, minder geluidsoverlast en een gezondere leefomgeving in de stad. De regeling richt zich specifiek op inwoners die deze overstap zonder financiële ondersteuning niet kunnen maken. Voor de regeling stelt de gemeente € 281.892 beschikbaar. Inwoners kunnen subsidie aanvragen zolang er budget beschikbaar is. De regeling loopt tot 1 juli 2027.

1. Beslispunten

1. De subsidieregeling 'INRUIL BROM- EN SNORFIETSEN GEMEENTE MAASTRICHT' vast te stellen, waarbij het principe 'op=op' geldt.
2. Hiervoor de beschikbare middelen vanuit de ontvangen SpUk SLA subsidie (€ 187.928) te gebruiken, aangevuld met gemeentelijke cofinanciering voor een bedrag van maximaal € 93.964.

Besluit Burgemeester en wethouders d.d. 16 juni 2026:

Conform.



2. Aanleiding

De gemeente Maastricht heeft zich binnen het Schone Luchtakkoord gecommitteerd aan het verbeteren van de luchtkwaliteit. Brom- en snorfietsen met verbrandingsmotor veroorzaken relatief veel uitstoot en geluidsoverlast in de stedelijke omgeving.

Daarnaast blijkt dat de overstap naar elektrische alternatieven voor een deel van de inwoners financieel niet haalbaar is. Zonder gerichte ondersteuning blijft een groep inwoners afhankelijk van vervuilende voertuigen.

Met deze subsidieregeling wordt beoogd deze belemmering weg te nemen en tegelijkertijd bij te dragen aan gemeentelijke en landelijke duurzaamheidsdoelstellingen.

3. Beoogd effect

Het doel van de regeling is het structureel verminderen van emissies en geluidsoverlast door het versnellen van de vervanging van brom- en snorfietsen met verbrandingsmotor.

De regeling richt zich specifiek op lagere inkomensgroepen, zodat de transitie naar duurzame mobiliteit voor alle inwoners toegankelijk wordt.

Op lange termijn draagt dit bij aan:

- verbetering van de luchtkwaliteit;
- vermindering van gezondheidsrisico's;
- een stillere en leefbaardere stad;
- een inclusieve mobiliteitstransitie.

Global Goals (SDG's)

De regeling levert een bijdrage aan onderstaande Sustainable Development Goals (SDG's):



3. Goede gezondheid
7. Duurzame energie
9. Innovatie en infrastructuur
10. Verminderde ongelijkheid
11. Duurzame steden en gemeenschappen



4. Argumenten

1.1 Het vaststellen van de subsidieregeling geeft uitvoering aan bestaand beleid.

De regeling sluit direct aan op het Schone Luchtakkoord en gemeentelijke doelstellingen op het gebied van duurzaamheid, gezondheid en mobiliteit. Hiermee wordt bestaand beleid concreet uitgevoerd.

1.2 De regeling is effectief omdat deze inzet op bronaanpak.

Door het daadwerkelijk laten slopen van oude voertuigen in combinatie met subsidie op een elektrisch alternatief, wordt het gebruik van vervuilende brom- en snorfietsen structureel verminderd in plaats van verplaatst.

1.3 De regeling is doelgericht en voorkomt ongewenste besteding van middelen.

De subsidie is beperkt tot inwoners met een inkomen gebaseerd op ruim 120% van de bijstandsnorm. Hierdoor worden middelen ingezet voor de doelgroep die zonder ondersteuning de overstap niet kan maken.

1.4 Subsidieverlening is het meest passende instrument.

Een subsidieregeling sluit aan bij het karakter van de maatregel: het initiatief ligt bij inwoners, terwijl de gemeente een financiële prikkel geeft. Alternatieven zoals inkoop of verplichting zijn niet passend binnen het juridische en beleidsmatige kader.

1.5 De regeling draagt bij aan meerdere beleidsdoelen tegelijkertijd.

Naast luchtkwaliteit levert de regeling aantoonbare voordelen op voor geluid, gezondheid en leefbaarheid. Daarmee is sprake van integraal beleidseffect.

5. Kanttekeningen of risico's

1.1 Het subsidieplafond kan leiden tot beperkte toegankelijkheid.

De regeling kent een plafond en werkt volgens het principe 'op=op'. Hierdoor kan niet iedere inwoner gebruik maken van de regeling. Gezien het budgettaire kader is dit risico onvermijdelijk en acceptabel.

1.2 Er vind geen inkomenscontrole vooraf plaats.

Er wordt geen voorafgaande toets op inkomensgegevens uitgevoerd. Aanvragers dienen zelf aan te vinken dat ze voldoen aan de inkomensgrens. Dit kan leiden tot onjuiste aanvragen. Het college kan steekproefsgewijs controles uitvoeren en heeft de mogelijkheid tot terugvordering van onterecht uitgekeerd subsidie.



1.3 *Het effect is afhankelijk van daadwerkelijk gebruik.*

De regeling garandeert niet dat het nieuwe voertuig intensief gebruikt wordt. Door de verplichting om het voertuig minimaal twee jaar te behouden, wordt oneigenlijk gebruik beperkt.

1.4 *Het slopen van een werkend voertuig en het produceren van een nieuw elektrisch voertuig is niet per definitie duurzaam.*

Door een sloopbewijs te eisen van een erkend sloopbedrijf kan worden gegarandeerd dat de sloop verantwoord en op duurzame wijze heeft plaatsgevonden. De (duurzaamheids-)baten in de gebruiksfase van het nieuwe elektrische voertuig compenseren (bij gemiddeld gebruik) ruimschoots de kosten die ontstaan bij de productie.

6. Financiële gevolgen

Voor de subsidieregeling wordt een plafond vastgesteld van € 281.892. De maximale subsidie bedraagt € 1.200 per aanvraag, waarvan 2/3 deel gedekt wordt uit de hiervoor ontvangen SpUk SLA-subsidie van het Rijk (maximaal € 187.928) en 1/3 deel (maximaal € 93.964) uit het binnen Zuid-Limburg Bereikbaar gereserveerde budget voor Innovatie en duurzaamheid.

Op basis hiervan kunnen minstens 235 aanvragen worden gehonoreerd.

7. Vervoltraject besluitvorming, uitvoering en evaluatie

Besluitvorming

Na vaststelling wordt de regeling juridisch bekendgemaakt via de landelijke publicatiekanalen (DROP en decentrale regelingenbank).

Uitvoering

Aanvragen worden digitaal ingediend en behandeld op volgorde van binnenkomst, conform het subsidieplafond.

Evaluatie

De regeling wordt geëvalueerd na afloop of bij uitputting van het budget. Hierbij wordt o.a. gekeken naar:

- aantal aanvragen;
- doelgroepbereik;

8. Communicatie

Na vaststelling wordt de regeling actief onder de aandacht gebracht via:

- gemeentelijke communicatiekanalen (website en sociale media);



- lokale media;
- relevante partners (zoals dealers en maatschappelijke organisaties).
- de tool 'Bereken je Recht'

De communicatie richt zich specifiek op het bereiken van de doelgroep die in het bezit is van een oude brom-/snorfiets en op inwoners met lagere inkomens.