

Vergaderjaar 2022–2023

33 118

Omgevingsrecht

Nr. 256

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 8 juni 2023

Bij brief van 22 mei 2023 verzoekt de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat om mijn reactie op een brief van de heer H. (d.d. 21 april 2023) over het ontwerpbesluit CO₂-reductie werkgebonden personenmobiliteit (Kamerstuk 33 118, nr. 231). Hieronder treft u mijn reactie aan.

Berekeningsmethode CO₂-uitstoot

De berekende CO₂-uitstoot per kilometer voor een zuinige benzineauto is hetzelfde als voor een auto die veel benzine verbruikt. Volgens de briefschrijver heeft het voor werkgevers daardoor geen zin om werknemers te motiveren om te kiezen voor een zuiniger model. Als een boete wordt opgelegd voor normoverschrijding dan zou de werkgever de straf makkelijk kunnen ontlopen door aan te tonen dat de werkelijke CO₂-uitstoot lager is dan de berekende uitstoot, bijvoorbeeld aan de hand van de data van de RDW over de uitstoot van de auto's. Met een kleine aanpassing zou de wetgeving beter kunnen worden gemaakt.

Reactie

Na inwerkingtreding van het besluit CO₂-reductie werkgebonden personenmobiliteit geldt er voor werkgevers met 100 of meer werknemers de verplichting om jaarlijks gegevens te verstrekken over werkgebonden personenmobiliteit. Deze gegevens betreffen het aantal kilometers dat de werknemers hebben gereisd voor het werk, de daarbij gebruikte reismodaliteiten en het type brandstof. De gegevens worden verstrekt met het online formulier dat beschikbaar is via de website van RVO¹.

Op basis van de verstrekte gegevens berekent het digitale platform van RVO de CO₂-uitstoot automatisch. Dat wordt gedaan door het aantal reizigerskilometers per reismodaliteit en brandstoftype te vermenigvul-

¹ Deze website is te raadplegen via: www.rvo.nl/onderwerpen/rapportage-wpm.

digen met een emissiefactor. Voor elke reismodaliteit (auto, motorfiets, bromfiets/scooter, fietsen/lopen en OV) in combinatie met het type brandstof is er een emissiefactor. De emissiefactoren zijn door een onderzoeksbureau afgeleid van de gemiddelde CO₂-uitstoot van vervoermiddelen per type brandstof. Er wordt daarbij onderscheid gemaakt tussen verschillende typen zuinige en minder zuinige auto's, zoals bijvoorbeeld elektrisch, hybride, benzine of diesel. Dat levert een stimulans op om te verduurzamen door te kiezen voor hybride of elektrisch in plaats van diesel of benzine. Binnen de verschillende categorieën voor de brandstoftypen, zoals benzine en diesel, wordt niet nog een verder onderscheid gemaakt. Die keuze is gemaakt om de administratieve lastendruk voor de bedrijven zo beperkt mogelijk te houden. Hoe specifiek de gegevens die werkgevers moeten verstrekken, hoe meer tijd dat vereist om die gegevens te verzamelen. Voor mij een belangrijk argument om voor dit moment uit te gaan van meer generieke emissiefactoren die zijn gebaseerd op de gemiddelde CO₂-uitstoot voor de verschillende brandstoftypen. Voor een benzineauto is er om die reden één emissiefactor. Over het geheel genomen levert dat een betrouwbaar beeld op van de totale CO₂-uitstoot door werkgebonden personenmobiliteit.

In de eerste jaren na inwerkingtreding van het besluit CO₂-reductie werkgebonden personenmobiliteit geldt er geen norm voor individuele werkgevers. In die jaren monitort mijn ministerie of het reductiedoel voor 2030 bereikt gaat worden. Het gaat dan om de totale uitstoot door werkgebonden personenmobiliteit op nationale schaal en niet om de uitstoot van individuele werkgevers. Voor die fase is het dus niet vereist dat individuele werkgevers gegevens verstrekken waaruit een heel precies beeld ontstaat van hun CO₂-uitstoot.

In 2026 vindt een tussentijdse evaluatie plaats. Bij die gelegenheid stel ik vast of er een norm voor individuele werkgevers nodig is om het reductiedoel te halen. Een norm zal de CO₂-uitstoot per reizigerskilometer maximeren. Die norm zal na invoering vanaf 2030 moeten worden nageleefd. Met een norm zal een nauwkeuriger registratie van gereden kilometers en de CO₂-uitstoot nodig zijn, bijvoorbeeld voor de situatie dat een handhavingsmiddel wordt ingezet waarmee naleving van de norm wordt afgedwongen. Dan schieten emissiefactoren die uitgaan van gemiddelden te kort. Een nauwkeuriger registratie is mogelijk door bijvoorbeeld rekening te houden met gewichtsklassen en de feitelijke uitstoot. Een koppeling met de open data van de RDW over de CO₂-uitstoot per voertuig zoals de briefschrijver voorstelt, zou dan een bruikbare aanpak kunnen zijn. Bij de evaluatie in 2026 zal ik dat nader onderzoeken. Daarbij zal ik ook de effecten voor de administratieve lastendruk betrekken.

Openbaar vervoer

Het tweede punt dat in de brief naar voren wordt gebracht betreft het openbaar vervoer. In de Randstad is de OV-dichtheid veel groter dan buiten de Randstad. Daardoor is het volgens de briefschrijver buiten de Randstad veel lastiger om gebruik te maken van het OV en zijn bedrijven die daar zijn gevestigd in het nadeel.

Reactie

Zoals ik bij het eerste punt al heb aangegeven, zal er tot 2030 geen norm gaan gelden voor individuele werkgevers. Er is dan ook geen sprake van een nadeel voor bedrijven die buiten de Randstad zijn gevestigd. Er wordt

gekeken naar de totale CO₂-uitstoot op nationale schaal door werkgebonden personenmobiliteit.

De gegevens die werkgevers verstrekken zullen belangrijke inzichten geven. Tijdens de evaluatie in 2026 zullen die nauwkeurig worden bestudeerd. Voordat er een norm voor individuele werkgevers van kracht wordt, zullen de gevolgen voor regio's of branches in kaart worden gebracht. Aspecten als de mate van bereikbaarheid van regio's met het openbaar vervoer en de verschillen tussen bedrijfsactiviteiten (productiebedrijf vs dienstverlening) komen daarbij aan de orde. Ik vind het belangrijk dat werkgevers in reële mate in staat zijn aan een norm te voldoen.

Invloed van het aantal werknemers

Tot slot vraagt de brieveschrijver of een bedrijf met veel personeel (parttimers) een voordeel heeft ten opzichte van een bedrijf met weinig personeel (fulltimers).

Reactie

Ook hiervoor geldt dat tot 2030 niet gesproken kan worden van voor- en nadelen voor individuele werkgevers.

Uitgaande van de situatie dat er in 2030 een norm voor individuele werkgevers van kracht is, zal het aantal werknemers niet uit maken. De norm zal namelijk worden uitgedrukt in een hoeveelheid CO₂ per reizigerskilometer. Dat wordt bepaald door de totale CO₂-uitstoot te delen door het totale aantal reizigerskilometers.

Voor de uitkomst maakt het niet uit hoeveel werknemers er hebben gereisd. Er zal dan ook geen andere uitkomst zijn bij veel parttimers. Parttimers met een contract voor 20 uur of minder per maand vallen overigens buiten de rapportageverplichting.

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