



Minister MenW
Minister IenW

Bestuurskern
Dir. Wegen en
Verkeersveiligheid
Wegverkeersbeleid

Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Contactpersoon

Bevat persoonsgegevens

Bevat persoonsgegevens

Bevat persoonsgegevens

Bevat persoonsgegevens

Datum

14 januari 2020

Kenmerk

IENW/BSK-2020/7501

beslisnota

Advies uitwerking en vervolgtraject normering
werkgebonden personenmobiliteit

Inleiding

Aanleiding

In het Klimaatakkoord is afgesproken dat vanaf begin 2022 normering in wetgeving zal volgen voor werkgevers met meer dan 100 medewerkers, om de CO₂-uitstoot van werkgebonden mobiliteit te verminderen. In het stafoverleg van 3 oktober 2019 is met u gesproken over de wijze waarop dit in regelgeving kan worden opgenomen, namelijk via een systeem van erkende maatregelen, vergelijkbaar met de Erkende maatregelen Energiebesparing. In deze nota wordt op hoofdlijnen aangegeven hoe dit vorm kan krijgen. Tenslotte wordt in deze nota het vervolgproces geschetst.

Belang

Deze regelgeving is flankerend aan een brede waaier aan mobiliteitsmaatregelen uit in het Klimaatakkoord (zoals die rond elektrisch vervoer).

Geadviseerd besluit

U wordt geadviseerd:

- 1: in te stemmen met de voorgestelde hoofdlijn voor de uitwerking van een systeem van erkende maatregelen voor werkgebonden mobiliteit. De maatregelen hebben betrekking op *minder reizen* (thuiswerken), *anders reizen* (stimuleren OV en fiets) en *schoner reizen* (geen auto's op fossiele brandstoffen).
- 2: in te stemmen met het delen van deze hoofdlijnen incl. bijlagen, tijdens een informele consultatie met stakeholders in het voorjaar, t.b.v. het verder concretiseren van het systeem van erkende maatregelen. In juni ontvangt u een definitief voorstel. De formele consultatie vindt in het najaar plaats.

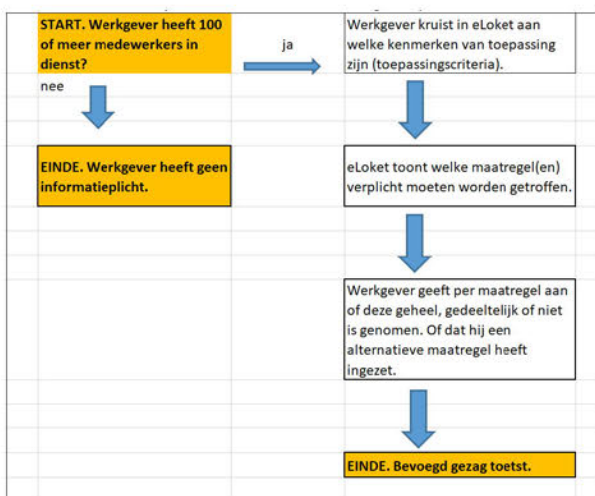
Beslistermijn

Graag vernemen we uiterlijk de eerste week van februari 2020 wat uw besluit is, vanwege de start van de uitwerking van deze aanpak met stakeholders.

Argumentatie

Ad 1: Voorgestelde hoofdlijn voor het systeem van erkende maatregelen

In het Klimaatakkoord zijn twee opties benoemd: een kwantitatief systeem en een systeem met erkende maatregelen. In oktober is met u besproken dat een kwantitatief systeem op dit moment niet haalbaar is. Het systeem van erkende maatregelen adresseert de werkgever, en richt zich daarbij op woon-werkverkeer en zakelijk verkeer. Per maatregel is beschreven onder welke omstandigheden deze van toepassing is. Deze (onderbouwde) toepassingscriteria maken het mogelijk rekening te houden met de specifieke situatie en bedrijfskenmerken van een werkgever, zoals de aard van de bedrijfsvoering, geografische en fysieke locatie. Het is geen rigide systeem: de werkgever kan er ook voor kiezen een alternatief voor te stellen, of om te onderbouwen waarom e.e.a. niet op hem van toepassing is.



Zie de Toelichting voor een nadere uitleg van het systeem, incl. voorbeelden.

Ad 2. Bespreking tijdens informele consultatie

In het voorjaar van 2020 willen we deze hoofdlijnen van het systeem delen met stakeholders (zoals VNO-NCW, MKB, Anders Reizen), zodat we een gesprek kunnen voeren over de relevante bedrijfskenmerken, definities van deze kenmerken en de bijbehorende maatregelen. De input uit deze informele consultatie is één van de bouwstenen voor een definitief voorstel voor erkende maatregelen. Andere bouwstenen zijn verschillende studies (zoals die van Ecorys) en de uitkomsten van een werkgeversenquête. Het definitieve voorstel leggen we in juni aan u voor. In het najaar vindt de formele consultatie plaats. Zie de Toelichting voor meer informatie.

Politieke context

De norm voor werkgebonden mobiliteit maakt onderdeel uit van het Klimaatakkoord.

Kader

De bedoeling is de normering werkgebonden mobiliteit op te nemen in het Bal (Besluit activiteiten leefomgeving) onder de Omgevingswet.

Krachtenveld, afstemming, financiële en juridische implicaties, communicatie

Krachtenveld: In het voorjaar organiseren we gesprekken met stakeholders, met zowel overwegend kritische gesprekspartners (VNO-NCW) als koplopers (zoals coalitie Anders Reizen). De gesprekken met VNG, IPO, Anders Reizen en

enkele werkgevers zijn tot nu toe positief verlopen. Bij VNO-NCW verwachten we vragen over de administratieve lasten. Bij IPO en VNG verwachten we vragen over de handhaving. Met de opbrengst van de informele consultatie kunnen we het voorstel verder verbeteren.

Duurzaamheid: Deze regelgeving moet bijdragen aan reductie van de CO₂-uitstoot van werkgebonden personenmobiliteit.

Burgers: Werknemers van grotere bedrijven zullen mogelijk andere mobiliteits- en werkvoorzieningen aangeboden krijgen van hun werkgever.

Afstemming: Vanwege de Omgevingswet stemmen we af met BZK, vanwege de ervaringen met Energiebesparende maatregelen met EZK. Ook zal deze regelgeving worden afgestemd met IPO en VNG vanwege de rol van gemeentes, provincies en de omgevingsdiensten bij de handhaving.

Implicaties apparaat en financiën: Volgt in de juni-nota.

Juridische implicaties: Het invoeren van deze regelgeving vraagt een tijdige inwerkingtreding van de Omgevingswet.

Communicatie: Op dit moment besteden we via het [e-zine](#) aandacht aan de *best practices* van werkgevers rond duurzame mobiliteit. De bredere communicatie start bij formele consultatie, in de tweede helft van 2020.

Gedrag in beleid: we maken gebruik van de ervaringen die zijn opgedaan met gedragsmaatregelen, o.a. bij Beter Benutten.

Bevat persoonsgegevens

Bevat persoonsgegevens

Bijlagen

Toelichting

Bijlage 1. Ra

Bijlage 2. Sa

Bijlage 3. Li

Prima om per maatregel gevalideerd inzichtelijk te maken wat het effect is per maatregel -soort rekentool. Maar we hebben afgesproken in het KA dat we wel aan bedrijven opleggen DAT ze x% minder co2 gaan realiseren, maar hebben we ook uitdrukkelijk afgesproken dat we niet voor een werkgever gaan bepalen HOE die dat moet doen. Het is echt ondenkbaar dat er politieke steun zal zijn voor "verplicht met de trein". Dus wel borgen dat, en zorgen voor vergelijkbare en gevalideerde berekeningen en voor een rapportage/ borging/sanctie op niet nakomen. Maar niet voorschrijven hoe.

Toelichting

Ad 1. Voorgestelde hoofdlijn voor het systeem van erkende maatregelen

Inhoudelijke uitwerking erkende maatregelen

De erkende maatregelen zijn gekoppeld aan de twee hoofdactiviteiten die in de Omgevingswet / het Bal (Besluit activiteiten leefomgeving) zijn opgenomen: woon-werkverkeer en zakelijk verkeer. De maatregelen hebben betrekking op *minder reizen* (thuiswerken), *anders reizen* (stimuleren OV en fiets) en *schoner reizen* (geen auto's op fossiele brandstoffen).

Waar mogelijk is bij de selectie van de maatregel rekening gehouden met kostenverlaging ten opzichte van de uitgangssituatie (elektrische auto's / lease). Bij die maatregelen waar dit (nog) niet van bekend is, worden de volgende criteria gehanteerd: proportionaliteit (redelijk naar omstandigheden) en doelbereik CO2-effect.

Per maatregel wordt bepaald onder welke omstandigheden deze van toepassing is. Deze toepassingscriteria maken het mogelijk rekening te houden met de specifieke situatie en bedrijfskenmerken van een werkgever. Elk criterium kent een onderbouwing waar een gerichte discussie over is te voeren, bijvoorbeeld: binnen *welke straal* rond een Intercitystation is het redelijk dat werkgevers het OV stimuleren?

Dit systeem van erkende maatregelen voor werkgebonden verkeer kent nu de volgende uitgangspunten:

- *level playing field* > koplopers worden ontzien, achterblijvers meegenomen, voor vergelijkbare situaties in Nederland gelden dezelfde voorwaarden;
- *proportionaliteit* > afgewogen pakket van maatregelen (gerechtvaardigde afweging tussen baten en lasten voor de werkgever) verdisconteerd in de toepassingscriteria. De maatregelen sluiten aan op wat er reëel gevraagd kan worden aan werkgevers (benchmark);
- *minimale administratieve lastendruk* > aansluiten bij bestaande keurmerken en reeds gebruikte werkwijzen (module in eLoket RVO), heldere en concrete omschrijving van de verplichtingen;
- *uitvoerbaar en handhaafbaar* > aansluiting bij bekend centraal loket (eLoket RVO), informatieplicht via duidelijke afvinklijst, met mogelijkheid tot flexibiliteit;
- *draagvlak* > borgen o.a. via informeel stakeholderproces in voorjaar 2020.

Het criterium *proportionaliteit* speelt bij de invulling een grote rol en wordt via meerdere lijnen uitgewerkt:

- het toepassingscriterium spitst de uitvoering toe op de situaties die bepalend zijn (bv. geen verplichte thuiswerkmaatregelen indien sprake is van productiewerk);
- een enquête onder werkgevers zal in het voorjaar een beeld geven van welke maatregelen in welke situaties nu al gemiddeld door werkgevers zijn genomen. Met het inzicht in de huidige inzet van de maatregelen hebben we de mogelijkheid de lijst erkende maatregelen nader te ijken, zodat koplopers worden ontzien en achterblijvers worden aangespoord;
- in de informele consultatie zullen we tot aan de zomer in sessies intensief de ervaringen en opvattingen van vertegenwoordigers van

werkgevers ophalen, onder meer met betrekking tot de lastendruk. Speciale aandacht is er voor de ervaringen uit de coalitie Anders Reizen en het MKB;

- o de erkende maatregelen zijn zo eenduidig, begrijpelijk en concreet mogelijk omschreven, zodat werkgevers weten waar ze aan toe zijn en ook de handhaving door het bevoegd gezag, eenvoudig is. Werkgevers krijgen altijd de mogelijkheid een alternatief aan te dragen, of op basis van een al geleverde prestatie in de normstelling te voorzien. Ook voor deze gevallen zal de normstelling heldere kaders bevatten.

Vaststellen van Erkende maatregelen en criteria

De erkende maatregelen in de normstelling zijn geïnspireerd op het principe van Best Beschikbare Technieken (BBT). De totstandkoming vergt daarom een actieve inbreng van deskundigen en stakeholders (zie voorstel bij Ad 2). We zullen in dit traject zoeken naar een vorm waarin een nieuw in te stellen commissie een centrale rol krijgt.

In deze commissie zullen vertegenwoordigers van diverse stakeholders zitting nemen: werkgevers, overheden en wetenschappers. IenW is voorzitter, want verantwoordelijk voor de regelgeving. De commissie stelt de lijst met erkende maatregelen vast en actualiseert deze vervolgens periodiek. Hiermee sluit de lijst ook in de toekomst aan op de beschikbare innovaties en technieken van dat moment. Per maatregel wordt vastgesteld onder welke situatie deze van toepassing is voor werkgevers. Een eerste inschatting is dat de lijst zal bestaan uit c.a. 20 maatregelen.

Ook stelt de commissie de toepasselijkheidscriteria vast, en de algemene beoordelingscriteria die gebruikt kunnen worden bij het wel/niet accorderen van een alternatieve invulling die de werkgever heeft genomen.

De aanpassingen aan de lijst met erkende maatregelen zijn gekoppeld aan het vierjaarsritme. Deze periode houden we aan om de uitvoering van de regelgeving eenvoudiger te maken en om werkgevers ook rechtszekerheid te bieden. Voor de commissie en de vierjaarsperiode is gekozen in nauwe samenwerking met MinEZK: het sluit aan op de werkwijze bij de Erkende Maatregelen voor Energiebesparing.

De effectiviteit van de maatregelen

Aan de hand van de shortlist van maatregelen zullen we een effectiviteittoets laten uitvoeren. Hierin wordt gekeken naar verwachte inspanningen (voor werkgevers en bevoegd gezag) en effecten.

Toezicht en handhaving

Om de administratieve lasten zo laag mogelijk te houden, wordt het eLoket Energiebesparende maatregelen uitgebreid met een module 'personenmobiliteit'. Werkgevers vinken hierin aan welke maatregelen op hen van toepassing zijn, en of zij de van toepassing zijnde maatregelen (al) geheel of gedeeltelijk hebben uitgevoerd. Ook zal er in het eLoket ruimte worden geboden om een alternatieve invulling aan te dragen. Hierover vindt overleg plaats met RVO.

De handhaving ligt bij het bevoegd gezag en kan worden gemandateerd aan de Omgevingsdiensten. De handhaving richt zich op de volgende elementen:

1. voldoet de werkgever aan de informatieplicht;

2. zijn de toepasselijkheidscriteria juist toegepast;
3. zijn de maatregelen correct uitgevoerd.

Indien niet aan de verplichtingen is voldaan, heeft het bevoegd gezag de mogelijkheid de last onder bestuursdwang en daaraan gekoppelde last onder dwangsom in te zetten.

Aandachtspunt: hierbij zien wij toezicht en handhaving als *nieuwe invulling* van een *bestaande activiteit* van andere overheden volgend uit de zorgplicht Wet milieubeheer: 'het voorkomen dan wel voor zover dat niet mogelijk is het beperken van de nadelige gevolgen voor het milieu van het verkeer van personen en goederen van en naar de inrichting' (2.1.k). Met het systeem van erkende maatregelen bieden we het bevoegd gezag hiervoor betere instrumenten. We verwachten dat we met IPO en VNG gesprekken zullen voeren waarin zij wellicht betogen dat het geen onderdeel is van het basistakenpakket.

Ad 2. Bespreking tijdens informele consultatie

Bij het indienen van de regelgeving voor de formele consultatie in het najaar van 2020, zal deze inhoudelijk geheel duidelijk moeten zijn en zal de inhoud informeel moeten zijn afgestemd met stakeholders. In de afgelopen maanden stond het verkrijgen van inhoudelijke duidelijkheid over de regelgeving en erkende maatregelen centraal, vanaf begin februari zullen we deze eerste opzet in een aantal sessies met stakeholders nader toetsen en waar nodig verbeteren. Voor deze sessies hebben wij RVO gevraagd om te begeleiden. RVO heeft eerder vergelijkbare sessies begeleid die leidden tot de Erkende maatregelen voor Energiebesparing. Er is ook voorzien dat het eLoket van RVO het loket zal zijn waar werkgevers melding doen.

Werkgroep consultatie

De sessies met de werkgroep staan onder leiding van RVO. Op dit moment wordt in samenspraak met RVO gezocht naar de optimale samenstelling van de groepen. Ondanks het feit dat de werkgroep geen formele status zal kunnen hebben, willen we op inhoudelijk niveau vertegenwoordigers van de Omgevingsdiensten, MKB en VNO-NCW, Anders Reizen en overheden in de werkgroep opnemen. Er zal ook voorzien worden in werkgevers met praktijkervaring en deskundigen.

Stakeholderanalyse

Voor het hele proces om tot deze nieuwe regelgeving te komen, is een goede omgang met stakeholders essentieel. Onder leiding van de Directie Participatie werken we op dit moment aan de stakeholdersanalyse en de wijze waarop deze partijen betrokken worden in het traject.

Ondersteunend onderzoek

Parallel aan de informele consultatie via RVO lopen of starten binnenkort een aantal onderzoeken:

- Inventarisatie van alle beschikbare maatregelen en een eerste toetsing op bruikbaarheid als Erkende Maatregelen (Iopend, Ecorys)
- Toetsing van het maatregelenpakket op uitvoeringslasten en CO2 effect (in voorbereiding)
- Enquête naar reeds genomen maatregelen bij 100+ werkgevers (in voorbereiding)

Verder voorzien we dat er onderzoek nodig is dat de werkgroep ondersteunt bij de sessies en de voorstellen die daar worden gedaan.

Communicatie

We hebben voor de korte en de lange termijn in afstemming met DCO een communicatieplan opgesteld. Voor de korte termijn ligt in dat plan de nadruk op het informeren en bevragen van stakeholders, en op een juist beeld te scheppen van de verwachtingen. We hebben voor de langere termijn (voorafgaand aan en bij inwerkingtreding van de regelgeving) al een communicatiestrategie op hoofdlijnen. Deze zullen we in 2021 verder invullen.

Planning

Het traject om tot de bedoelde regelgeving te komen werkt met een krappe planning. Deze planning is met direct betrokkenen afgestemd en lijkt haalbaar.

Stap 1: inhoudelijk vaststellen en informeel toetsen van de regelgeving

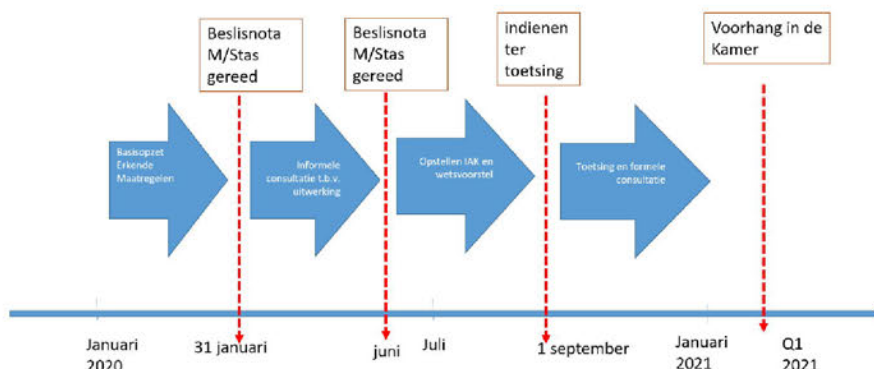
- Februari – mei 2020: bespreking erkende maatregelen met stakeholders
- Eventueel beslisnota in het voorjaar als dat nodig is voor de verdere uitwerking van de regelgeving
- Mei 2020: resultaten werkgeversenquête bekend
- Juni 2020: nota met de uitwerking van de erkende maatregelen, zodat u de definitieve uitwerking eventueel nog kunt bijsturen
- Zomer 2020: puntjes op de i zetten
- Eind augustus 2020: nota met de toets- en consultatieversie van de regelgeving voor de normering van werkgebonden mobiliteit

Stap 2: Formele toetsing en behandeling

- September 2020: start toetsing en consultatie
- 4^e kwartaal 2020: verwerking uitkomsten toetsing en consultatie
- Begin 2021: nota met Kamerversie regelgeving
- 1^e kwartaal 2021: aanbieden regelgeving aan het parlement

Stap 3: Inwerkingtreding

- 1 januari 2022: inwerkingtreding



Vooruitlopend op de inwerkingtreding zal de regeling al in de communicatie met werkgevers worden meegenomen.

- hoe bepalen we de hoogte van de norm en hoe houden we die dynamisch?

- Kunnen we beginnen met grote bedrijven en MKB toevoegen als de kinderziekten eruit zijn?

Aan: Staatssecretaris, alsmede Minister van Infrastructuur en Waterstaat

- graag paar bots-proeven op achterblijvers en koplopers.

- Tot slot moet bij een geautomatiseerd systeem als dit, tijdig ook direct (telefonisch) contact mogelijk zijn. Ook bij het werken via het e-loket is dit een aandachtspunt.

- wat is de sanctionering?

Bestuurskern

Verkeersveiligheid

Wegverkeersbeleid

Den Haag

Postbus 20901

2500 EX - Den Haag

Contactpersoon

Bevat persoonsgegevens

Bevat persoonsgegevens

Bevat persoonsgegevens

Bevat persoonsgegevens

Datum

14 mei 2020

Kenmerk

IENW/BSK2020/105604

beslisnota

Normstellende regelgeving werkgebonden personenmobiliteit: voorstel norm, informatieplicht en verleidend pakket

Inleiding

Aanleiding

In het Klimaatakkoord is, naast een set van stimulerende maatregelen, afgesproken dat vanaf begin 2022 normering in wetgeving zal volgen voor werkgebonden personenmobiliteit, om de CO₂-uitstoot van woon-werk verkeer en zakelijk verkeer te verminderen. Tijdens het stafoverleg met de MinIenW d.d. 30 januari 2020, hebben we gesproken over de randvoorwaarden: draagvlak bij werkgevers, en evenwicht tussen keuzevrijheid van werkgevers enerzijds, en een 'SMART' regeling die voldoende verplichtend werkt anderzijds. Hierbij treft u een voorstel voor de vorm van de regeling, dat we in de voorgaande weken ook hebben getoetst in de praktijk.

Belang

Deze regelgeving is flankerend aan:

- de afspraken die nu met werkgevers worden gemaakt over mobiliteit in tijden van COVID-19;
- een brede waaier aan mobiliteitsmaatregelen uit het Klimaatakkoord.

NB: voor de afspraak in het Klimaatakkoord rond normering voor goederenvervoer loopt een apart traject. Deze norm zal samen met de transportsector worden vormgegeven, met advies van TNO. Na de zomer ontvangt u hierover een Kamerbrief.

Geadviseerd besluit

U wordt geadviseerd in te stemmen met het uitwerken van de regeling met de volgende drie elementen:

- 1) het inrichten van een *informatieplicht*, voor het vaststellen van de CO₂-uitstoot van het woon-werk verkeer en het zakelijk verkeer;
- 2) het vaststellen van een *norm voor het zakelijke verkeer*, op X gram CO₂ gemiddeld per gereisde kilometer;
- 3) het ontwerpen van een op werkgevers gericht *verleidend en aantrekkelijk pakket met suggesties van maatregelen* voor het verduurzamen van het woon-werk verkeer.

Beslistermijn

Graag vernemen we uiterlijk 15 juni uw besluit. Dit gezien het verdere uitwerkingstraject tot de start van de internetconsultatie. De (aangepaste) planning hiervoor heeft u begin mei ontvangen (kenmerk IENW/BSK-2020/76785).

Argumentatie

Onderstaand voorstel met de drie elementen komt tegemoet aan de eerder geconstateerde behoeften: werkgevers hebben keuzevrijheid, koplopers worden ontzien, data voor woon-werkverkeer komen de komende jaren in beeld, er komt een eenduidige norm (eerst voor zakelijk verkeer, later mogelijk ook voor woon-werk).

Ad 1: Informatieplicht

Een *informatieplicht* is nodig om de huidige CO₂-uitstoot van het woon-werkverkeer en het zakelijke verkeer in kaart te brengen. We willen de werkgever vragen a) naar algemene gegevens (zoals KvK-nummer, aantal werknemers), b) de huidige CO₂-uitstoot en CO₂-footprint, en c) eventuele reeds genomen maatregelen. Zo zien werkgever en bevoegd gezag of aan de norm voor het zakelijk verkeer wordt voldaan, en waar nog kansen liggen. De informatieplicht sluit zo nauw mogelijk aan op reeds bestaande tools die helpen om aan ISO, keurmerken of eigen MVO-procedures te voldoen. Ook wordt direct aangesloten op reeds bestaande administraties van werkgevers om de lastendruk zo laag mogelijk te houden. De werkgever hoeft niet zelf de CO₂ berekeningen uit te voeren en hij ontvangt na het voldoen aan de informatieplicht de resultaten voor eigen gebruik terug. Voor het woon-werk verkeer helpen de data uit de informatieplicht bovendien om later, als de uitstoot na een aantal jaar nog te hoog blijkt, op basis van meer en betere data alsnog een norm te kunnen vaststellen.

Ad 2: Norm zakelijk verkeer

De CO₂-uitstoot van het zakelijke verkeer dient onder een bepaalde grens te blijven. Daarom stellen we een *absolute norm* voor die uitgaat van de uitstoot van het totaal aantal gereisde zakelijke kilometers (met de auto, trein, BTM, fiets, lopend): binnen de organisatie mag er *gemiddeld per gereisde kilometer* maximaal X gram CO₂ worden uitgestoten.

Op dit moment hebben we als vingeroefening X gesteld op 80 gram CO₂ per gereisde kilometer (momenteel de gemiddelde uitstoot in het zakelijke verkeer). Stel dat een werkgever jaarlijks 10.000 zakelijke kilometers heeft en de norm is maximaal 80 gr CO₂ per gereisde kilometer, dan mag de werkgever niet meer dan $80 * 10.000 = 800.000$ kg CO₂ uitstoten. Dit getal passen we mogelijk nog iets naar boven aan, afhankelijk van de proefberekeningen en jaar van invoering, naar bv. 110 gram CO₂.

Zit een werkgever boven de norm, dan kan hij er zelf voor kiezen hoe hij de uitstoot omlaag brengt. We bieden suggesties van maatregelen aan om *schoner* (minder uitstoot per kilometer), *minder* (minder kilometers, meer thuiswerken) of *anders* (andere modaliteit) te gaan reizen.

Volgens experts (zoals CE Delft) is het mogelijk en haalbaar om één norm voor alle sectoren (m.u.v. goederenvervoer) vast te stellen. Wij toetsen dit nu in de praktijk via gesprekken met mkb-bedrijven, en straks met de resultaten uit de werkgeversenquête (eind juni verwacht).

Deze benadering houdt rekening met reeds gepleegde inspanningen door koplopers en geeft het bevoegd gezag een stok achter de deur voor de

achterblijvers. Het biedt werkgevers ook de ruimte om keuzes te maken, ook in het geval dat per 2022 beperkt is als gevolg van COVID-19. De maatregelen opstartprotocol' kunnen werkgevers hierbij inspreken.

Ad 3: Aantrekkelijk pakket voor verduurzamen

Bij inwerkingtreding van de regeling in 2022 geldt nog geen norm, omdat er voor dit onderdeel een norm om nu tot een redelijke norm te komen. We willen de werkgevers aanmoedigen om zelf tot actie over te gaan om het woon-werk verkeer te verduurzamen. Daarbij sluiten we onder andere aan bij de ervaringen die nu worden opgedaan als gevolg van de COVID-19-maatregelen. Na het voldoen aan de informatieplicht zal de werkgever in de terugkoppeling maatwerksuggesties op bv. het gebied van speciale regelingen ontvangen. Ook zal hem de weg worden gewezen naar organisaties, keurmerken of websites met tips, die hem verder kunnen helpen en inspireren. Deze positief ondersteunende acties zijn bedoeld om de werkgever te inspireren

Momenteel voeren we gesprekken met verschillende keurmerken om te zien hoe we keurmerk en norm op elkaar af kunnen stemmen. Een goede aansluiting bij andere initiatieven kan een positieve impuls bieden voor de werkgever, en het kan helpen bij een zo laag mogelijke administratieve lastendruk voor zowel werkgever als bevoegd gezag.

Politieke context

De normstellende regeling maakt onderdeel uit van de afspraken uit het Klimaatakkoord. De regeling kan helpen om de afspraken met de werkgevers rondom de huidige opgedane ervaringen in de COVID-19-crisis, te bestendigen.

Kader

De normering werkgebonden personenmobiliteit gaat onderdeel uitmaken van het Bal (Besluit Activiteiten leefomgeving) onder de Omgevingswet. Momenteel zijn bij EZK de voorbereidingen voor hernieuwing MJA (convenant Meerjarenaafspraken energie-efficiëntie) gestart, en wordt er gewerkt aan de verbreding van de Energiebesparingsplicht. We stroomlijnen daarbij de procedures rondom werkgebonden personenmobiliteit.

Krachtenveld, afstemming, financiële en juridische implicaties, communicatie

Krachtenveld – Bij stakeholders die tot nu toe betrokken waren, is brede steun voor de normering. De periode van sondering bij stakeholders hebben we vanwege COVID-19 verlengd t/m eerste week september, zodat met name het mkb meer gelegenheid heeft om voorafgaand aan de internetconsultatie input mee te geven. Er loopt nu nog een extra consultatie van mkb-bedrijven. Een deel van de werkgevers is positief en ziet kansen, een ander deel maakt zich zorgen over de lastendruk, en meer algemeen over de economische effecten in relatie tot COVID-19. De resultaten van de lopende werkgeversenquête geven ons eind juni een goed beeld hiervan (benchmark). IPO en VNG komen met vragen over de intensiteit van de handhaving en de daarmee gepaard gaande kosten. Met de input die we krijgen, verbeteren we het uiteindelijke voorstel.

Afstemming – Vanwege de Omgevingswet stemmen we af met BZK, en vanwege verbreding Energiebesparingsplicht en hernieuwing MJA met EZK. Ook zijn we in gesprek met IPO en VNG vanwege de rol van gemeenten, provincies en omgevingsdiensten bij de handhaving.

Maar hier zit juist heel veel verkeer. De afspraak was ook werkgebonden mobiliteit. Dat is breder dan zakelijke km. Hebben we een beeld van het aantal KM dat WW dan wel zakelijk is? En voor de lease auto's zijn alle km zakelijk- zitten die er dan wel in? De norm zou iig de Europese norm voor alle auto's kunnen zijn. Graag nog even bespreken. Wellicht namelijk als tweede stap in te voeren.

Implicaties apparaat en financiën – Volgt bij de verdere uitwerking van deze voorgestelde aanpak, in de volgende nota (vlak na de zomer).

Juridische implicaties – het invoeren van deze regelgeving vraagt een tijdige inwerkingtreding van de Omgevingswet (gepland: 1 januari 2022).

Communicatie – Op dit moment besteden we via het e-zine aandacht aan de best practices van werkgevers rond duurzame mobiliteit. De bredere communicatie start bij de formele consultatie, vanaf oktober 2020. De afspraken met werkgevers rond COVID-19, en de communicatie daarover, dragen eveneens bij aan het effect dat we met de regeling willen bereiken.

Gedrag in beleid – We maken gebruik van de ervaringen die zijn opgedaan met gedragsmaatregelen (o.a. Beter Benutten).

Bevat persoonsgegevens

Bevat persoonsgegevens

Bijlagen

- 1) Toelichting
- 2) Nota t.i. voor Stas aangepaste planning (kenmerk IENW/BSK-2020/76785)
- 3) RVO-rapportage (eindverslag sessies met stakeholders)
- 4) Voorbeelden van suggesties van maatregelen (zoals die uit de 'menukaart' versie 5 juni 2020)

Toelichting

Vooraf: op dit moment staat de werkgeversenquête uit bij ruim 8.000 werkgevers die meer dan 100 medewerkers in dienst hebben. De resultaten zijn nu nog niet bekend. Ze laten ons straks o.a. zien hoe groot het aandeel aan koplopers is, en hoe groot het aandeel aan achterblijvers. Ook biedt het inzicht in maatregelen die werkgevers al genomen hebben, voorheen en nu n.a.v. COVID-19. Deze input nemen we mee bij de verdere uitwerking.

Wat houdt de normstelling in en hoe krijgt de werkgever er mee te maken?

De regeling voor de normstelling bestaat uit drie onderdelen:

1. Een *informatieplicht* om de huidige CO₂-uitstoot van de 100+ bedrijven voor zowel het zakelijke als het woon-werkverkeer in kaart te brengen.
2. Een *norm voor het zakelijk verkeer*. De werkgever krijgt een bevestiging als de uitstoot onder een bepaalde grens is gebleven. Als hij er nog boven zit, dient hij binnen een bepaalde termijn alsnog aan die norm te voldoen.
3. Voor het woon-werkverkeer geldt bij inwerkingtreding zoals gezegd nog geen nadere norm. De werkgever wordt *aangemoedigd om zelf tot actie over te gaan* en ontvangt daartoe een gestandaardiseerd maatwerkadvies over maatregelen die daarbij kunnen helpen. In dit advies is rekening gehouden met de gegevens die via de informatieplicht zijn aangeleverd; het is vervolgens aan de werkgever om te bepalen of de adviezen worden opgevolgd. Deze adviezen zijn dus bedoeld als steuntje in de rug; er is geen formele relatie met de regelgeving zelf. Er zal mogelijk een norm voor woon-werkverkeer komen als, na enige tijd, uit evaluaties gaat blijken dat dit nodig is om de CO₂-uitstoot verder terug te dringen met het oog op het behalen van de streefcijfers in het Klimaatakkoord voor 2030 en 2050.

Ad 1. Informatieplicht (zakelijk en woon-werk)

De normadressant (de werkgever, op concernniveau) dient te voldoen aan de informatieplicht. Daartoe stellen we een invulformulier beschikbaar via het eLoket. Het formulier en het moment van opsturen is zoveel mogelijk gekoppeld aan andere regelgevingstrajecten die via het eLoket verlopen (o.a. Energie). De ervaringen met Energie leren dat de bestaande werkwijze t.a.v. uitnodiging tot en indiening van formulieren via het eLoket nog is te verbeteren. Daar zullen we in de verdere uitwerking van een Programma van Eisen (PvE) rekening mee houden.

Aan het invulformulier en het gebruik ervan via eLoket zullen we de volgende eisen stellen:

- De gevraagde gegevens moeten geschikt zijn voor betrouwbare (transparante) berekeningen van de CO₂-uitstoot; met gebruik van gecertificeerde kengetallen.
- De vragen in het invulformulier moeten maximaal aansluiten op de gegevens die al beschikbaar zijn in de administratie van een werkgever (minimale administratieve lastendruk). Het invullen is goed te doen; eenmaal ingevulde informatie kan tussentijds worden opgeslagen als het invullen meerdere dagen of afdelingen omvat (versiebeheer).

- De informatie die moet worden ingevuld, zal de werkgever in de vorm van een zelfstandige rapportage ook kunnen helpen bij eigen trajecten rond MVO of anderszins (positieve werking). Inbreng van de rapportage bij keurmerken is mogelijk. Maatwerk suggesties voor te nemen acties zullen onderdeel gaan uitmaken van deze rapportage.
 - De gevraagde gegevens en de daarmee uitgevoerde berekeningen zijn maximaal bruikbaar voor de toetser / handhaver; het zal voor hen minimaal extra werk moeten opleveren. Het invulformulier moet aansluiten op de werkprocessen bij de betreffende Omgevingsdienst. Van te voren moet bekend zijn waar de verantwoordelijkheid voor de activiteiten van het concern ligt. Dit betekent één formulier voor alle Omgevingsdiensten en één formulier voor het hele concern.
 - Het invulformulier bevat een voorziening om de betrouwbaarheid van de informatie te borgen (ondertekening / verklaringen / keurmerken).
- **Ter info:** Anders Reizen inventariseert de wijze waarop zakelijke reizen nu worden geadmistreerd bij leden. Dit blijkt op verschillende niveaus te kunnen (km, euro's, km naar voertuig). Het blijkt meestal goed mogelijk het een in het andere te vertalen. Aansluitend hebben we contact met lease- en MaaS-organisaties over de wijze van aanleveren van data op het moment dat het format is vastgesteld. AR en de bij AR aangesloten leasebedrijven en NS zijn hier enthousiast over.

De werkgever hoeft geen volgsysteem van elke medewerker op te zetten om aan de informatieplicht voor het woon-werkverkeer te voldoen. Daartoe dient eenmalig een korte enquête die via internet aan alle medewerkers is te sturen. Het invulformulier biedt de mogelijkheid om de resultaten van deze enquête direct om te zetten in de CO₂-uitstoot op een gecertificeerde manier. Dit maakt allemaal onderdeel uit van de tool en wordt centraal ontwikkeld. De werkgever hoeft dus niet zelf de CO₂-uitstoot te berekenen.

- **Ter info:** de enquête omvat slechts 4 vragen: # woon-werkreizen in afgelopen periode (bv. week?); gebruikt vervoermiddel; postcode woonadres. De postcode van de standplaats (meerdere mogelijkheden bij concern met meerdere vestigingen) komt uit de algemene data van het formulier en de berekening voor de woon-werk afstand vindt plaats met een standaard programma als onderdeel formulier (bijv. routemaster). Standaard worden ook de data over de betrokken periode naar het jaar geëxtrapoleerd (rekening houdend met jaargetijde).

Naast het kerngedeelte dat nodig is om de CO₂ uitstoot te berekenen, kent het formulier een vrijwillig in te vullen gedeelte met vragen over reeds getroffen maatregelen. Als een werkgever dit gedeelte ook invult, kan per direct (in de tool) een maatwerkadvies worden gecreëerd met suggesties van nog te nemen acties.

De informatieplicht geldt jaarlijks. Bij elke nieuwe termijn krijgt de werkgever de antwoorden uit de vorige indiening ter vergelijking.

Toezicht en Handhaving. De omgevingsdiensten zien graag garanties ingebouwd voor een correct mogelijk formulier, bv. via een accountantsverklaring of aansluiting bij keurmerken mits die als poortwachter kunnen functioneren (garantie correctheid). Deze reeds begonnen gesprekken moeten we een vervolg geven.

Ad 2. Norm zakelijk verkeer

De normstelling voor zakelijk verkeer is absoluut en is als volgt:

Maximaal 80 gram CO₂ per kilometer (voorlopige rekencijfers!) in het zakelijk verkeer per jaar op basis van het huidige aantal zakelijke kilometers (gereisd met auto, trein, BTM, fiets etc). De peildatum is nader te bepalen; net als het moment dat aan de norm zal moeten zijn voldaan. Op dit moment denken we aan een periode van 4 jaar (net als bij Energie). Met de normstelling zal nog rekening worden gehouden met bovennormale krimp of juist groei van de activiteiten.

Voorbeeld: stel dat een werkgever jaarlijks 10.000 zakelijke kilometers heeft en de norm is maximaal 80 gr CO₂ per gereisde kilometer, dan mag de werkgever niet meer dan $80 * 10.000 = 800.000$ kg CO₂ uitstoten. Als uit de informatieplicht blijkt dat bij deze werkgever voor zakelijk verkeer 100 gr per gereisde kilometer wordt uitgestoten, bijvoorbeeld omdat weinig gebruik wordt gemaakt van het OV of van CO₂ neutrale auto's, is de huidige uitstoot dus $100 * 10.000 = 1.000.000$ kg CO₂: 200.000 gram (= 200 kilo) boven de norm. Het staat de werkgever geheel vrij hoe hij de uitstoot omlaag brengt:

1. **Minder zakelijke kilometers maken:** door meer afspraken virtueel te doen of met een betere planning van de ritten het aantal gereden kilometers omlaag brengen. Stel dat hij alleen hiervoor zou kiezen dan moet het aantal zakelijke kilometers terug naar 8.000 ($8.000 * 100 = 800.000$).
2. **Anders reizen bij zakelijke ritten:** door zakelijke kilometers met fossiele brandstoffen voertuigen om te zetten in (elektrische) fiets, en/of OV zal de uitstoot per kilometer dalen. Afhankelijk van de uitgangssituatie levert dat meerdere mogelijkheden op om aan de normstelling te voldoen. Deze mogelijkheden worden momenteel kwantitatief en ook praktisch nader uitgewerkt ter bespreking met MKB, rekening houdend met de huidige beperkingen die gelden voor specifiek OV.
3. **Schoner wagenpark:** de kilometers gereden met CO₂ belastende voertuigen zijn ook om te zetten in schonere voertuigen, bijvoorbeeld een groen lease wagenpark of een aangepaste kilometervergoeding voor vervuilende versus schone auto's.

De opties 2) en 3) moeten ertoe leiden dat de gemiddelde uitstoot per kilometer onder de 80 gram komt (dit als voorbeeld). Het aantal gereden kilometers blijft dan gelijk. Deze opties zijn te benutten als de gereden kilometers onvermijdbaar zijn, bijvoorbeeld in de thuiszorg. Optie 1) leidt tot minder zakelijke kilometers bij een gelijke (te hoge) uitstoot.

Er zijn ook combinaties van alle drie acties mogelijk om aan de normstelling te voldoen: minder én andere én schonere kilometers. Bij de terugmelding of een werkgever ja dan nee voldoet, krijgt hij ook een opstelling met voorbeeldacties en een opstelling om inzicht te krijgen in het gecombineerde effect. Deze vorm van normstelling lijkt bij alle vormen van zakelijk verkeer mogelijkheden te bieden om aan de grenswaarde te voldoen. Dit wordt de komende periode nog nader getoetst bij MKB-bedrijven en brancheorganisaties.

Ad 3. Aantrekkelijk pakket voor verduurzaming woon-werkverkeer

Voor het woon-werkverkeer geldt bij invoering geen norm. De regeling zal wel het voorbehoud maken dat een norm voor woon-werkverkeer in een later

stadium mogelijk is als de noodzaak tot invoering blijkt uit tussentijdse evaluaties van het doelbereik van deze regeling.

De reden om de invoering van een norm bij woon-werkverkeer uit te stellen, is dat goede data nu nog ontbreken om tot een verantwoorde keuze te komen. Daaronder verstaan we een norm die rekening houdt met voor de werkgever onvermijdbare omstandigheden die de CO2 uitstoot in zijn woon-werkverkeer bepalen en die ook voor de werknemer niet onoverkomelijk zijn (niet ten koste gaan van zijn persoonlijke keuzevrijheid). Voorbeelden van zulke discussiepunten:

- *Locaties waar de werknemer alleen maar met de auto kan komen. Is het mogelijk/wenselijk een aangepaste norm vast te stellen? Of moeten werknemers en werkgevers zich hier dan meer inspannen om aan de norm te kunnen voldoen?*
- *Sectoren met ploegendiensten. Is het nodig dat de norm rekening houdt met personeel dat in ploegendiensten werkt en daardoor met de auto moet reizen?*
- *Arbeidsmarkt ontwikkelingen. Moet de norm rekening houden met het feit dat werkgevers die te maken hebben met de krapte op de arbeidsmarkt werknemers leaseauto's aanbieden (niet altijd schoon) of extra parkeerruimte?*

Binnen het traject van deze normstelling is het niet mogelijk al duidelijkheid te krijgen over waar de grens moet worden getrokken. Goede data ontbreken en er bestaat nog geen overeenstemming over de omstandigheden waar rekening mee moet worden gehouden om tot een rechtvaardige normstelling te komen. De informatieplicht heeft daarom als doel om in ieder geval te zorgen dat de data ten behoeve van een eventuele toekomstige normstelling beschikbaar komen.

Toezicht en handhaving

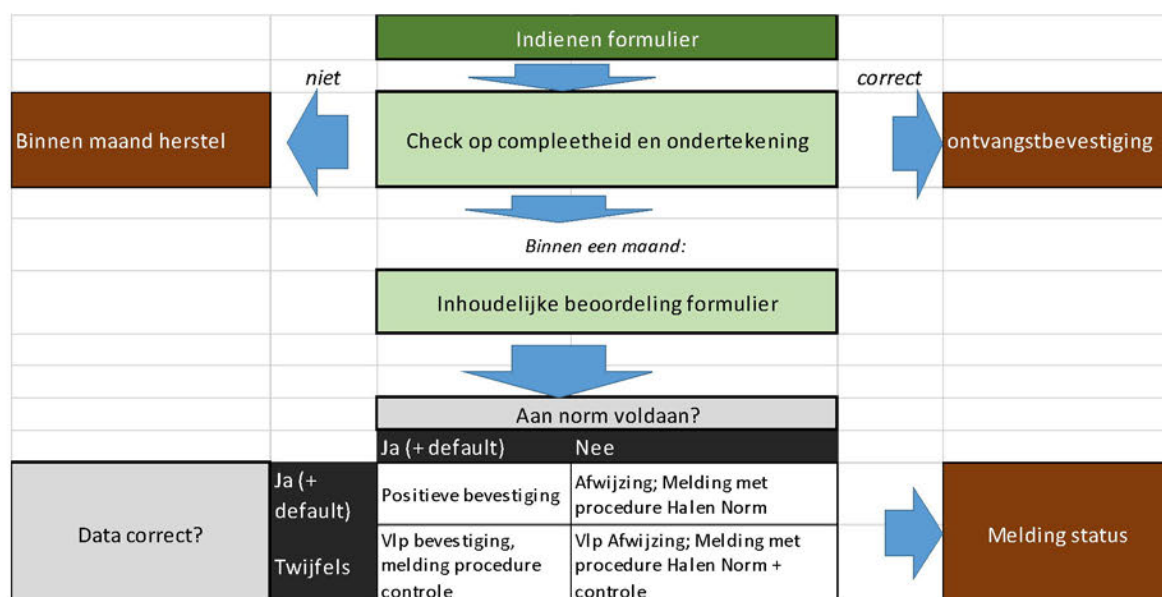
De informatieplicht voor de werkgever geldt, zoals gesteld, elk jaar. Het jaarlijks toezenden van de invulformulieren en de regels die gelden voor ondertekening en wijze van indienen, dienen zo te zijn vormgegeven dat werkgevers worden gestimuleerd zo waarheidsgetrouw in te vullen. Handmatige controle door de Omgevingsdienst hoeft alleen steekproefsgewijs plaats te vinden. Voor wat betreft de controle is ons voorstel om na indiening de werkgever binnen een maand automatisch te laten berichten dat aan de informatieplicht is voldaan. Gedurende die maand vindt binnen de Omgevingsdienst een geautomatiseerde check plaats op volledigheid en plausibiliteit (verschillende Omgevingsdiensten werken daar al mee). Steekproefsgewijs zullen enkele gevallen handmatig worden bekeken voordat de bevestiging maandelijks uitgaat. Tegelijkertijd vindt er een check plaats op normbereik. De werkgever krijgt na indiening teruggekoppeld of hij al aan de norm voldoet (nachtverwerking).

De volgende uitkomsten kunnen dan aan de werkgever worden terug gemeld:

1. Informatieplicht onvolledig: geen acceptatie. Terugmelding: binnen maand nieuw formulier indienen
2. Data correct; geen twijfels over voldoen norm. Terugmelding: positieve bevestiging + advies mogelijk nog te nemen maatregelen.

3. Data correct; voldoet niet aan norm of twijfels. Terugmelding: Procedure Halen Norm (binnen 4 jaar op orde; suggesties te nemen acties en aankondiging mogelijke tussentijdse controle)
4. Twijfels over correctheid data; voldoet wel aan norm. Terugmelding: voorlopige bevestiging met procedure controle. Deze zal aanvullende controle en extra data kunnen bevatten.
5. Twijfels over correctheid data, voldoet niet aan norm. Terugmelding: Afwijzing, procedure Halen norm suggestie acties + waarschuwing tussentijdse controles

Na acceptatie (volledig of voorlopig) van het formulier conform informatieplicht geldt een termijn van 4 jaar om aan de norm te voldoen of om gevrijwaard te zijn van verdere eisen. Als bij inwerkingtreding van de regeling alle werkgevers worden benaderd (jaar 1, 2022), dan blijft de norm gelijk tot 2026. Vanaf dat jaar is het mogelijk om met aangescherpte normen te komen, als dat nodig is om de doelen in 2030 (en later 2050) te halen. Daarbij is het van belang om werkgevers ruim van tevoren te informeren dat deze aanscherping eraan komt.



Aansluiting op keurmerken, ondersteuning en andere vormen van normering

De regeling en dan met name het onderdeel informatieplicht, zal alleen kunnen werken als ze optimaal aansluit op de omgeving. Die omgeving ligt in eerste instantie bij de werkgever en zijn bedrijfsprocessen. Om aan de informatieplicht te voldoen zal hem niet worden gevraagd om geheel nieuwe administraties op te zetten of complexe CO2 berekeningen te verrichten. Als de regeling niet aansluit op bestaande administraties en de werkgever zelf CO2 moet berekenen, neemt niet alleen de weerstand toe maar ook de kans op fouten.

De regeling moet niet alleen aansluiten bij de eigen administratie. De opzet zal zo moeten zijn dat de werkgever met de resultaten (inclusief resultaat berekeningen en suggesties voor acties) zelf ook aan de gang kan gaan. Hulp

kan daarbij welkom zijn, bv. via keurmerken, inkoopvoordelen en regionale verbanden die hem verder kunnen helpen, juist ook als hij al aan de norm voldoet maar de volgende stap wil maken. Met algemeen erkende keurmerken willen we daarover afspraken maken; zo kan worden voorkomen dat dan weer geheel andere informatie nodig is. Ook zal nader bekeken worden of werkgevers die al over een keurmerk beschikken, de data direct kunnen gebruiken om te voldoen aan de informatieplicht. Idealiter geeft het keurmerk ook een kwaliteitsgarantie mee wat de toetsing door de Omgevingsdiensten zal verlichten. Ook hierover willen we afspraken maken.



Staatssecretaris en Minister

Bestuurskern

Dir. Wegen en
Verkeersveiligheid
Wegverkeersbeleid

Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Contactpersoon

Bevat persoonsgegevens
Bevat persoonsgegevens

Bevat persoonsgegevens
Bevat persoonsgegevens

Datum

30 juni 2020

Kenmerk

IENW/BSK-2020/124712

beslisnota

werkgebonden personenmobiliteit: opties woon-
werkverkeer

Inleiding

In het eerdere voorstel voor de regeling werkgebonden personenmobiliteit (nota IENW/BSK2020/105604) hebben we voorgesteld om voor woon-werkverkeer eerst datasets op te bouwen via de informatieplicht, terwijl we tegelijkertijd werkgevers inspireren om hun medewerkers duurzamer te laten reizen.

U (staatssecretaris) heeft tijdens het stafoverleg op 18 juni jl. aangegeven ambitieuzer opties te willen zien voor woon-werk verkeer, zodat de werkgever zijn werknemers prikkels gaat bieden voor CO2-vriendelijke manieren van woon-werkverkeer. Doel hierbij is dat ook voor woon-werkverkeer een substantiële CO2-reductie wordt bereikt.

Geadviseerd besluit

U wordt geadviseerd in te stemmen met optie C voor woon-werkverkeer, als onderdeel van de regeling werkgebonden personenmobiliteit.

Beslistermijn

Zo spoedig mogelijk, maar uiterlijk 10 juli, i.v.m. uitwerking wetgeving gedurende de zomermaanden. Medio september moet deze gereed zijn.

Argumentatie

Optie A: Verleidend pakket voor werkgevers

In de vorige nota (IENW/BSK2020/105604) deden we voor woon-werkverkeer het voorstel om hier nog geen norm voor vast te stellen. We stelden voor een op werkgevers gericht verleidend en aantrekkelijk pakket te maken, met suggesties van maatregelen voor het verduurzamen van het woon-werk verkeer. Na enkele jaren zijn er via de informatieplicht voldoende data beschikbaar om alsnog een realistische en juridisch houdbare norm voor woon-werk verkeer in te richten.

In het stafoverleg gaf u (staatssecretaris) aan een scherpere ambitie voor woon-werkverkeer te wensen. In de toelichting treft u voor de volledigheid de

opties die eerder verkend zijn en niet haalbaar bleken, of die op juridische gronden niet mogelijk zijn.

De volgende twee opties, B en C, werden dit voorjaar als mogelijkheden genoemd in het RVO-traject met stakeholders, maar verschillen in de mate waarin ze wenselijk werden geacht. Beide opties zijn technisch haalbaar:

Optie B: Vast reductiepercentage per werkgever

Optie C: Mobiliteitsplan per werkgever + convenanten + norm na evaluatie van de regeling

Optie B: Vast reductiepercentage per werkgever

Bij deze invulling wordt de werkgever gevraagd om (vanaf de nulmeting in 2022 tot in eerste instantie 2030) elk jaar de CO₂ uitstoot voor woon-werkverkeer met percentage x af te laten nemen. De totale procentuele afname is desgewenst ook in een keer of kortere periode te bereiken.

Voordelen: op deze manier is de route naar 2030 (en 2050) voor werkgevers concreet uit te stippelen, het doel en de stappen zijn duidelijk. Via de data uit de informatieplicht is het eenvoudig handhaafbaar: het is makkelijk vast te stellen of het percentage wel of niet gehaald is.

Nadelen: koplopers/werkgevers die de afgelopen jaren al veel gedaan hebben, worden niet ontzien. Deze werkwijze houdt bovendien geen rekening met specifieke situaties (zoals dienstverlenend versus maakindustrie, stad versus landelijk). Om deze redenen was er bij de sondering met stakeholders o.l.v. RVO weinig draagvlak (verslag 5 maart 2020, zie het RVO-rapport in de bijlage).

Optie C: Mobiliteitsplan per werkgever + convenanten + norm na evaluatie

Dit voorstel omvat drie onderdelen die we in samenhang zien, maar die ook los van elkaar kunnen worden uitgevoerd:

1. In de regeling wordt elke werkgever verplicht om een *mobilitateitsplan* op te stellen. De informatieplicht in de regeling biedt de mogelijkheid dit zo in te vullen dat de hoeveelheid extra werk bij zowel werkgever als handhaver beperkt is: het kwantitatieve gedeelte van het mobiliteitsplan kan gekopieerd worden uit de invoer voor de informatieplicht. En de teruggekoppelde maatwerksuggesties in het eLoket, bieden de werkgever een overzicht met handelingsperspectief om werknemers te prikkelen tot duurzamer woon-werkverkeer. Er is inhoudelijk echter geen maatstaf om elk mobiliteitsplan aan te toetsen. Daarom is het aan te bevelen deze verplichting te koppelen aan het tweede onderdeel: het convenant.

2. Voorafgaand aan invoering van de regeling in 2022 (en geheel buiten de regeling, maar binnen het totaalpakket voor verduurzaming mobiliteit) willen we met experts, ondernemers en andere stakeholders overeenstemming bereiken over de gewenste richtgetallen voor de CO₂ uitstoot in het woon-werkverkeer. Deze *richtgetallen*, rekening houdend met relevante situaties, willen we in 2021 in *convenanten* vastleggen. Bij invoering van de regeling in 2022, met de plicht om een mobiliteitsplan te maken, bestaat er dan duidelijkheid waar een mobiliteitsplan zich qua resultaat op moet richten.

Voordeel van convenanten is dat er minder proces-eisen zijn, waardoor er meer tijd is om dit inhoudelijk zorgvuldig uit te werken.

Voor het proces om tot deze convenanten te komen, zoeken we nog naar een combinatie van centrale regie en uitwerking per regio of branche. Dit voorstel willen we eind 2020 nader met u bespreken. Daarbij willen we straks ook gebruik maken van de ervaringen die nu worden opgedaan met de

werkgeversafspraken n.a.v. COVID-19: zowel maatregelen als inbreng (de ervaringen en effecten).

3. De laatste stap is de opname van de norm in de wetgeving op de eerste evaluatie (2026/2027). Op dat moment moet de norm in de wetgeving opgenomen worden, als met de mobiliteitsplannen op de data uit de informatieplicht beschikbaar. Door deze getrapte aanpak ontstaat er tijd om voldoende data te verzamelen en draagvlak voor de norm te creëren, terwijl de richtgetallen en convenanten niet vrijblijvend zijn, omdat regelgeving volgt.

Politieke context

Een recente ontwikkeling sinds de vorige nota zijn de afspraken die nu met werkgevers worden gemaakt om de mobiliteit te beïnvloeden, n.a.v. COVID-19. Het sonderingstraject met stakeholders over deze regeling-in-ording is daarom stopgezet, om werkgevers niet extra te belasten in deze periode. De huidige ervaringen met het proces van afspraken maken, kunnen we in 2021 benutten bij het sluiten van convenanten rond woon-werkverkeer.

Wat is de norm op ww die nodig is om de doelstelling van het KA te halen? Waarom niet in de regelgeving opnemen dat dat gemiddelde bijv per 2025 ingaat? Dan hebben de werkgevers eerst de tijd om een beeld te krijgen van hun mobiliteit, ook wat aan te passen, maar dan is de norm van te voren helder en gebaseerd op KA. Er is vanaf nu dan nog nog 4 jaar voor om een en ander op in te richten.

Bevat persoonsgegevens

Bevat persoonsgegevens

Toelichting

Achtergrond

-Op nationaal niveau weten we wat de totale CO2-uitstoot is van werkgebonden personenmobiliteit. Maar voor individuele werkgevers, of sectoren / branches, of regio's, zijn die data er niet.

-Daardoor ontbreekt het momenteel aan voldoende harde onderbouwing en expertise om tot een norm te komen die rekening kan houden met de handelingsruimte van werkgevers. Tot hoe ver kan een bouwbedrijf in Renswoude gaan om CO2-uitstoot van werknemers te reduceren, tot hoe ver een zakelijke dienstverlener in het centrum van Utrecht?

-De gevolgen van COVID-19 op het reisgedrag van werknemers, zorgen voor een extra onzekerheid. Wat in 2022 het 'nieuwe normaal' voor woon-werkverkeer zal zijn, is nu nog niet duidelijk. De huidige ervaringen zullen een eventuele norm wel beïnvloeden. Woon-werkverkeer is de afgelopen maanden sterk van karakter veranderd met mogelijk blijvend grote veranderingen t.o.v. de periode voor COVID-19. Ontwikkelingen als thuiswerken zullen waarschijnlijk een grote, maar nog onbekende impact krijgen op de hoeveelheid woon-werkverkeer.¹

In het stafoverleg d.d. 18 juni 2020 gaf u aan te willen zien wat wel en niet kan, om een scherpere ambitie voor woon-werkverkeer te formuleren. Hierbij noemen we de opties die eerder verkend zijn en niet haalbaar bleken, of die op juridische gronden niet mogelijk zijn:

- Een maximum CO2 norm voor woon-werkverkeer
- Richtgetallen opnemen in de regeling
- Een regeling met erkende maatregelen (eerder dit jaar afgewezen, en hieronder niet opnieuw samengevat)

Maximum CO2-norm voor woon-werkverkeer per werkgever

Deze vorm van normstelling achten we gezien de hierboven geschetste situatie (gebrek aan data, gevolgen COVID-19) op dit moment onhaalbaar bij inwerkingtreding (2022). Het is nadrukkelijk de bedoeling om die maximum uitstoot-norm na de eerste evaluatie en met meer data wel in te voeren (2026-2027). In alle uitwerkingen zal de norm gedifferentieerd zijn naar bepalende omstandigheden: locatie, branche, enzovoort.

Per sector/branche en per type functie zijn bovendien de verschillen te groot om voor elke individuele werknemer een maximum-uitstoot te bepalen. Vergelijk aan de ene kant een ziekenhuis in een buitengebied, en aan de andere kant MinIenW. En denk aan een sector als de bouw, waar de werkvoorbereiders wellicht vaker kunnen thuiswerken, maar de magazijnbeheerder niet.

Richtgetallen opnemen in de regeling

Een richtgetal, of een resultaat op totaalniveau als 'zachtere' vormen van een normstelling, heeft als voordeel dat het werkgevers in algemene zin richting biedt. Nadelen zijn dat richtgetallen moeilijk in wettelijke regelgeving op te nemen zijn (welke werkgever is uiteindelijk verantwoordelijk en aanspreekbaar

¹ NB: De gekozen norm voor zakelijk verkeer houdt rekening met afname zakelijke ritten door de opkomst van televergaderen.

als het totaalniveau achter blijft? Hoe kom je tot richtgetallen die realistisch zijn? Hoe vindt handhaving plaats?) en dat het maatwerk van alle partijen vereist.



Staatssecretaris
cc. Minister

Bestuurskern
Dir. Wegen en
Verkeersveiligheid
Wegverkeersbeleid

Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Contactpersoon

Bevat persoonsgegevens

Bevat persoonsgegevens

Bevat persoonsgegevens

Bevat persoonsgegevens

Datum

8 september 2020

Kenmerk

IenW/BSK-2020/177129

Bijlage(n)

2

beslisnota

Aanbieding Regeling CO₂-prestatie werkgebonden
personenmobiliteit, t.b.v. consultatie en toetsen

Inleiding

Aanleiding

Zoals afgesproken in het Klimaatakkoord heeft IenW een voorstel voor regelgeving uitgewerkt, *Regeling CO₂-prestatie werkgebonden personenmobiliteit* (werktitel). Het doel van de regeling is het reduceren van CO₂-uitstoot bij werkgebonden personenmobiliteit, vanaf 2022. Op 15 juli jl. heeft u een keuze gemaakt over de opzet en de uitwerking, met een informatieplicht/jaarlijkse rapportage, een norm voor zakelijke mobiliteit en een toekomstige norm voor woon-werkmobiliteit. Aan de hand van deze afspraken hebben we de bijgaande juridische teksten voorbereid. Voorafgaand aan akkoord ministerraad en voorhang in de Kamer, wordt de regeling ter toetsing en consultatie aan diverse partijen voorgelegd. Dit formele proces willen we nu graag opstarten, om het voorstel in Q1 2021 aan de Kamer te kunnen voorleggen.

Geadviseerd besluit

U wordt geadviseerd in te stemmen met:

1. de teksten van de ontwerp-regelgeving (concept-hoofdstuk 17.a. van het Bal, en bijbehorende Nota van toelichting),
2. de start van de toetsing en consultatie vanaf eerste helft november,
3. de opzet van het bestuurlijk overleg met IPO en VNG.

Beslistermijn

Uiterlijk 7 oktober i.v.m. de tijdige start van de internetconsultatie en toetsen.

Argumentatie

Ad 1. De teksten van de ontwerp-regelgeving

Zoals met u besproken op 15 juli tijdens het stafoverleg, bestaat de regeling uit drie elementen. Deze invulling heeft ook de steun van de Minister:

- Werkgevers met meer dan 100 werknemers, **rapporteren** jaarlijks zowel de CO₂-uitstoot van het zakelijk verkeer als de uitstoot van het woon-werkverkeer via een digitaal loket.

- Met de regelgeving wordt er een norm voor **het zakelijke verkeer** geïntroduceerd: een maximum aantal gram CO₂-uitstoot per zakelijk gereisde kilometer. Wij stellen voor de hoogte vast te stellen op 96 gram CO₂ per zakelijke personenkilometer. De werkgever heeft tot uiterlijk 1/1/2026 om deze norm te bereiken. Deze norm is gebaseerd op de gemiddelde CO₂-uitstoot in het zakelijke verkeer zoals berekend voor 2026, waardoor in ieder geval de achterblijvers in beweging moeten komen.
- In de periode 2022-2025 worden voor **het woon-werkverkeer** via de jaarlijkse rapportage de benodigde data opgehaald om inzicht te krijgen in de factoren die de CO₂ uitstoot in het woon-werkverkeer verklaren. Op basis van de aangeleverde data worden werkgevers in de tussentijd gericht op weg geholpen met suggesties van maatregelen voor het verduurzamen van het woon-werk verkeer. Hiermee wordt eveneens inzicht gekregen in de hoogte van een verantwoorde norm voor woon-werkverkeer, mocht deze nog steeds nodig zijn om de doelen uit het Klimaatakkoord te halen. We hebben voor het inrichten van deze norm art. 17A.10 gereserveerd in de concepttekst van de regeling.

U gaf tevens aan dat u in de regeling garanties wenst in te bouwen voor het te behalen effect in 2030 in relatie tot de gemaakte afspraak in het Klimaatakkoord. Deze afspraak behelsde een reductie van 1 Mton CO₂-uitstoot voor werkgebonden mobiliteit tot 2030.

Tussentijds monitoren we de voortgang, maar de formele evaluatie van de regeling vindt plaats vier jaar na inwerkingtreding (bij inwerkingtreding in 2022, evaluatie in 2026) waarbij de vraag centraal staat of aanpassing nodig is om de 1 Mton te halen. De data uit de jaarlijkse rapportage voor de periode 2022-2025 geven inzicht in het totale effect dat al is bereikt, hetzij door deze regeling, hetzij door flankerende maatregelen. En ook de vrijwillige inspanningen van werkgevers worden hiermee zichtbaar. Indien nodig kan dat jaar een norm voor woon-werkverkeer en/of een aanscherping van de norm voor zakelijk verkeer voor de periode tot 2030 worden ingevoerd. Dit geeft voldoende mogelijkheden om het resultaat conform de afspraken te bereiken (zie ook de Toelichting hieronder).

Op dit moment is nog niet te voorspellen wat de invloed is van COVID-19 op de langere termijn op werkgebonden personenmobiliteit. Mocht het erop uit zien dat in 2022 de situatie nog niet gestabiliseerd is, dan zullen wij u eind 2021 adviseren tot een latere datum voor inwerkingtreding van onderdelen van de regeling, cf. art III.

Ad 2. Start toetsing en consultatie

In het voorjaar hebben we informele sessies met stakeholders georganiseerd (fysiek en digitaal) om input voor de regeling op te halen. In de eerste helft van november willen we de conceptregelgeving formeel, online consulteren. Tijdens de internetconsultatie zullen ook diverse toetsen starten (zoals een mkb-toets en een Uitvoerbaarheids-en Handhaafbaarheidstoets, zie het overzicht in de Toelichting). De uitkomsten neemt de ATR begin december mee in haar advies. Medio december sluit de internetconsultatie. De reacties uit de internetconsultatie en de toetsen verwerken we in de aanpassing van de conceptregelgeving, die u begin januari van ons zult ontvangen t.b.v. akkoord ministerraad en de voorhang in de Kamer (Q1 2021).

Ad 3. Bestuurlijk traject met IPO en VNG

Beter om in de internetconsultatie aan de stakeholders duidelijk te maken dat wij oog hebben voor dit risico, zonder vooruit te lopen op een eventuele oplossing.

Is er eerder nog geen afstemming geweest met de gemeenten/ IPO- waarom niet, als zij als bevoegd gezag zijn aangewezen? En waar/ hoe moeten zij dan toezien?

In het najaar dient tevens nog bestuurlijke afspraken te vinden, aangezien de gemeenten als bevoegd gezag (als lijn in de Omgevingswet). Omgevingsdiensten zullen de opdracht krijgen tot toezicht en handhaving. Te verwachten gespreksonderwerpen met IPO en VNG zijn o.a. het ambitieniveau van de regeling, de ruimte voor maatwerk door gemeentes en de gepaard gaande kosten voor de uitvoering. Het beeld is dat we een deel van de kosten dragen, hetzij in geld hetzij in producten. Hiertoe is een reservering in de Klimaatvelop gemaakt.

Ons voorstel is om de concept-regeling te agenderen voor het BO Mobiliteit dit jaar. Een voorstel voor het plannen van een BO Mobiliteit is separaat aan u voorgelegd. Mocht dit agenda-technisch niet haalbaar zijn, dan zoeken we een apart moment in de agenda's.

Politieke context

De *Regeling CO2-prestatie werkgebonden personenmobiliteit* maakt onderdeel uit van het Klimaatakkoord.

Kader

De *Regeling CO2-prestatie werkgebonden personenmobiliteit* wordt opgenomen als apart hoofdstuk 17.a in het Besluit activiteiten leefomgeving (Bal), onder de Omgevingswet.

Krachtenveld, afstemming, financiële en juridische implicaties, communicatie

Krachtenveld: Bij stakeholders die betrokken waren, is brede steun voor de komst van de regeling. Aandachtspunten die tijdens de informele sessies benoemd zijn (o.a. administratieve lasten) zijn meegenomen in de uitwerking van dit voorstel. IPO heeft een brief gestuurd met vragen over de ambitie van de regeling, de intensiteit van de handhaving en de daarmee gepaard gaande kosten. Deze punten willen we agenderen in het Bestuurlijk Overleg.

Duurzaamheid: de regeling stimuleert bewustwording bij werkgevers rond het onderwerp werkgebonden personenmobiliteit. En ze biedt werkgevers handelingsperspectief om op dit onderwerp te verduurzamen. In laatste instantie biedt ze bevoegd gezag de mogelijkheid om bij achterblijvende werkgevers op duurzaamheid te handhaven.

Afstemming: BZK heeft vanuit de stelselverantwoordelijkheid voor de Omgevingswet meegekeken met dit voorstel en is ambtelijk akkoord met deze consultatieversie. Vanwege de verbreding Energiebesparingsplicht stemden we ambtelijk met EZK af dat werkgebonden personenmobiliteit valt onder de *Regeling CO2-prestatie werkgebonden personenmobiliteit*, zodat er geen overlap ontstaat. Het proces voor de hernieuwing MJA3/MEE is net gestart bij EZK. IenW en EZK houden de komende maanden contact over wat de toekomstige convenanten mede kunnen betekenen voor verduurzaming van werkgebonden personenmobiliteit.

Juridische implicaties: het invoeren van deze regelgeving per begin 2022 vraagt een tijdige inwerkingtreding van de Omgevingswet (gepland: 1 januari 2022).

Communicatie: Op dit moment besteden we via het e-zine aandacht aan de best practices van werkgevers rond duurzame mobiliteit. De najaarseditie zal geheel gewijd zijn aan de start van de internetconsultatie.

Bevat persoonsgegevens

Bevat persoonsgegevens

Bijlagen

1. Concept-regeling op hoofdlijnen
2. Concept-artikelen Hst. 17.a. in het Bal (Besluit activiteiten leefomgeving) met Nota van toelichting (algemeen deel en artikelsgewijze toelichting) (90%-versie)

Toelichting

Draagvlak: proces tot nu toe, en in de komende maanden

Informele sessies in het voorjaar

Van maart – mei 2020 heeft RVO in opdracht van IenW informele sessies georganiseerd met stakeholders in het werkgevers- en handhavingsdomein. Het doel was inzicht krijgen in de praktijk van verschillende varianten van de regeling. Er is een gezamenlijke (live) startsessie georganiseerd, waarbij bouwstenen voor de regeling door de stakeholders zelf zijn ingebracht. In de aparte verdiepingssessies met werkgevers en handhavers is doorgewerkt op deze bouwstenen. Het verslag van RVO is reeds in uw bezit (bijlage bij de beslislusnota in rondzendmap 2020/6394, juni 2020).

Op verzoek van de Minister hebben we dit proces in juni stilgelegd, vanwege COVID-19. De verkregen input in de periode maart – mei hebben we verwerkt in de regeling die bestaat uit een jaarlijkse rapportage, een norm voor zakelijk verkeer en een (toekomstig vast te stellen) norm voor woon-werkverkeer.

Formele toetsen en consultatie in het najaar

Gedurende de periode dat de ontwerpregeling op www.internetconsultatie.nl gepubliceerd staat (november – december), zal er gelijktijdig ook nog een aantal formele toetsen plaatsvinden. Hierbij een beknopt overzicht:

- *Mkb-toets*: in een panelgesprek met 10-15 ondernemers wordt de concept-regeling medio oktober getoetst op wat de effecten voor het mkb zijn. De adviezen volgen in de vorm van een verslag.
- De *BET (Bedrijfseffectentoets)* en *Regeldruktoets/administratieve lasten-toets (AL-toets)* worden vaak samengenomen: de AL-toets brengt in kaart wat de administratieve lasten en de nalevingskosten zijn voor werkgevers, met behulp van het Standaard Kosten Model (SKM). De BET richt zich op kosten voor bedrijfsleven, markt, concurrentie en innovatie. De benodigde informatie wordt opgehaald via desk research en via interviews met een aantal bedrijven. Planning is deze eind oktober uit te voeren.
- *Uitvoerbaarheids- en handhaafbaarheidstoets*: opdrachtgevers (gemeenten (en provincies)) en opdrachtnemers (omgevingsdiensten) geven hun advies m.b.t. de uitvoering en handhaving van de voorgestelde regeling. Planning: begin november.

De (concept-)verslagen c.q. (concept-)rapporten van de mkb-toets en BET/AL-toets, publiceren we als bijlagen op de website en stellen we ter beschikking aan ATR t.b.v. de regeldrukanalyse (eind november, begin december).

Naast deze toetsen zal er ook een bestuurlijke consultatie plaatsvinden met IPO en VNG. Ons voorstel is de regeling te agenderen voor het BO Mobiliteit. Bij de uitvoering van de regeling krijgen andere overheden een belangrijke rol, gemeenten zijn bevoegd gezag en opdrachtgever van toezicht en handhaving door de omgevingsdiensten. Bij de voorbereiding zijn de decentrale overheden en omgevingsdiensten dan ook betrokken geweest.

IPO en VNG hebben aangegeven bestuurlijk van gedachten te willen wisselen over het ambitieniveau, de uitvoeringsaspecten en samenhangende lasten voor andere overheden. Mocht het niet lukken de normerende regeling (tijdig) te agenderen op het BO Mobiliteit, zal een apart moment gezocht worden in de agenda's voor bestuurlijk overleg.

Communicatie

De communicatie over de komst van de regeling vindt plaats in verschillende fasen, met verschillende boodschappen.

Communicatie over de inhoud van de regeling

Najaar 2020 zal #4 van het e-zine gewijd zijn aan de regelgeving en de mogelijkheid van het ontvangen van advies op maat via de regionale werkgeversnetwerken en coalitie Anders Reizen. Verder in dit magazine ruime aandacht voor best practices. Bekendmaking van #4 gaat via de LinkedIn post vanuit IenW.

De regeling zal ook bekend worden gemaakt op overheidswebsites als rijksoverheid.nl, rvo.nl, ondernemersplein-kvk.nl, RWS/Infomil, en mogelijk antwoordvoorbedrijven.nl, begeleid door inzet van IenW LinkedIn. Wij zullen onze stakeholders voorzien van kopij, fact sheet, FAQ en een (e)folder voor plaatsing op hun communicatiekanalen (IPO, VNG, regionale werkgeversnetwerken, cAR).

Bekendmaken van de Internetconsultatie

Kort voor de start van de internetconsultatie informeren we stakeholders via nieuwsbericht, aangevuld met e-mails aan stakeholders die betrokken zijn geweest bij de sondering, alsmede aan IPO, VNG, VNO-NCW, MKB-NL, AWWN.

Evaluatie in 2026, bereikte effect in 2030

De gemaakte afspraak is: de CO₂-uitstoot van werkgebonden mobiliteit wordt tot 2030 met minimaal 1 Mton teruggedrongen (t.o.v. 2022, door deze regeling en door de koplopers-inspanningen). Dat effect gaan we stapsgewijs bereiken: per 2022 treedt de regeling in werking en spannen werkgevers zich in om hun mobiliteit te verduurzamen. In de vier jaren die volgen houden we vinger aan de pols en uiterlijk 2026 evalueren we de regeling en het effect dat tot dat moment bereikt is. Deze tussenstand baseren we op de verplichte jaarlijkse rapportages door de werkgevers. We zien dan ook welke reductie nog nodig is om in 2030 uit te komen op 1 Mton CO₂-reductie. Die verdere reductie kan in gang gezet worden door voor de periode tot 2030 de norm voor zakelijk verkeer aan te scherpen en/of door het inrichten van de norm voor woon-werkverkeer.

Gekozen hoogte voor de norm zakelijk verkeer (96 gram)

De *Regeling CO₂-prestatie werkgebonden personenmobiliteit* kent vanaf inwerkingtreding tot 1/1/2026 een maximum uitstootnorm per gereisde kilometer voor het zakelijke verkeer. De norm is voor alle sectoren gelijk. Meegerekend dienen te worden alle gereisde zakelijke personenkilometers binnen Nederland over alle modaliteiten: auto, trein, bus, tram, metro, fiets evenals de te voet en vliegtuig afgelegde kilometers (met herkomst en bestemming binnen Nederland).

De beide bewindspersonen hebben in juli 2020 ingestemd met deze opzet (nota's in rondzendmappen 2020/6394 en 2020/6868). Op dat moment hadden we echter nog geen definitief getal opgenomen, maar gaven we aan dat dat tussen de 80 gram en de 100 gram zou komen te liggen. Nu we de

beschikking hebben over de berekeningen van CE Delft, willen we dat getal vaststellen op 96 gram CO₂ per zakelijke kilometer: deze norm is gebaseerd op de gemiddelde CO₂-uitstoot in het zakelijke verkeer zoals berekend voor 2026 (KEV2019).

De totale CO₂-uitstoot van de gereisde zakelijke personenkilometers per werkgever dient uiterlijk 1/1/2026 niet hoger te zijn dan de normuitstoot voor dat jaar: 96 gram CO₂ per zakelijke kilometer. Bij de berekening dient de werkgever uit te gaan van het totaalvolume gereisde zakelijke kilometers in het uitgangsjaar (2022 - of het eerste jaar van voldoen aan de jaarlijkse rapportage) zodat een afname van dat volume ook tot besparing op de CO₂-uitstoot per kilometer kan leiden.

De totale CO₂-uitstoot in werkgebonden mobiliteit was in 2017 8.391 kTon en in 2022 naar verwachting 8.038 kTon (conform berekeningen die gebruikt zijn voor het Klimaatakkoord). Deze regeling zal (i.c.m. de koplopers-maatregel) met een reductie van 1 Mton in 2030 tot een uitstoot van maximaal 7.038 kTon leiden.



Staatssecretaris
Cc Minister

Directoraat-Generaal
Mobiliteit
Programmadirectie Duurzame
Mobiliteit

Rijnstraat 8
Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag
www.rijksoverheid.nl

Contactpersoon

Bevat persoonsgegevens

Bevat persoonsgegevens

Bevat persoonsgegevens

beslisnota

Aanpassingsvoorstel normerende regeling
werkgebonden personenmobiliteit

Datum
15 juni 2021

Kenmerk

Bijlage(n)
1

Inleiding

In het najaar 2020 vond de internetconsultatie plaats over een ontwerp voor de normerende regeling werkgebonden personenmobiliteit. In de reacties werd steun uitgesproken voor de regeling, maar werden ook bezwaren ingebracht over de uitwerking. Zorgen waren er over de administratieve lasten voor werkgevers en op de aansluiting op de onzekere situatie die door covid19 is ontstaan. Anderen brachten in dat de regelgeving nog weinig ambitieus was. Over deze uitkomsten bent u in december 2020 geïnformeerd.

De ingekomen reacties waren voor u (Staatssecretaris) aanleiding voor extra afstemming met stakeholders (o.a. VNO-NCW, IPO en VNG) en met de beoogde uitvoeringsorganisaties. Doel was om tot een voorstel te komen voor een aangepaste invulling van de regeling die kan rekenen op draagvlak bij de belangrijkste stakeholders. Met als randvoorwaarden: uitgaand van een geborgde progressieve daling van de CO₂-uitstoot en passend binnen de kaders van het Klimaatakkoord. Op basis van de gevoerde gesprekken ligt er een voorstel dat o.i. voldoet aan de gestelde randvoorwaarden en dat kan het rekenen op draagvlak bij VNO. Voordat wij dit voorstel met andere stakeholders bespreken, willen wij uw reactie vragen op het voorstel.

De normerende regeling komt onder de Omgevingswet te vallen. Door de vertraging van de invoering van de Omgevingswet, loopt ook de invoering van deze regeling vertraging op. Wij betreuren dit en stellen u een alternatieve planning voor, waarbij de regeling weliswaar later ingevoerd wordt, maar het in het Klimaatakkoord afgesproken effect in 2030 nog wel kan worden behaald.

Geadviseerd besluit

Ik adviseer u in te stemmen met:

- de voorgestelde aanpassingen van de regeling:
 - ambitieniveau en verplichte jaarrapportages blijven gehandhaafd;
 - een collectieve CO₂-prestatie tot 2026 i.p.v. een individuele normering;

- in 2026 invoering (indien nodig) van een individuele norm voor woonwerk en zakelijke mobiliteit.
 - 2. **Toestemming om de nieuwe regeling bij stakeholders te toetsen**
 - 3. De bijgestelde planning.
- Dat lijkt me ok, maar daarna moet het wel eerst bij ons terugkomen voor er eventueel tot besluitvorming kan worden overgegaan.

Beslistermijn

Graag vernemen z.s.m. uw reactie met oog op de vervolgplanning richting toetsen en voorhang in november.

Argumentatie

Ad 1: Voorgestelde aanpassingen in de regeling:

Aanvullende afstemming met stakeholders heeft geleid tot een voorstel van VNO-NCW (zie bijlage 1). Het voorstel bestaat uit drie inhoudelijke elementen en een procesafspraken:

- A. Behoud van de ambitie van 1 Mton CO₂-reductie in 2030 zoals afgesproken in het Klimaatakkoord, als ook behoud van de verplichte jaarrapportages.
- B. Bij zakelijke mobiliteit geldt een *collectieve CO₂-reductie prestatie*, in plaats van een *individuele norm per werkgever*, te behalen uiterlijk in 2026.
- C. In 2026 vindt de vaststelling van de bereikte collectieve CO₂-reductie plaats, op basis van de data uit de jaarrapportages:
 - 1. Als de werkgevers gezamenlijk voldoende CO₂-reductie gerealiseerd hebben (op basis van de eigen initiatieven en autonome ontwikkelingen) blijft de afspraak over de collectieve prestatie staan tot 2030.
 - 2. Als de CO₂-reductie achter is gebleven, treedt per 2026 alsnog een individuele normstelling voor zakelijke en eventueel ook voor woon-werk mobiliteit in, die in 2030 behaald moet zijn. De normstelling (hoogte van de norm) wordt direct uit de aangeleverde jaarrapportages afgeleid en afgestemd op de 1Mton reductie-opgave tot 2030 (samen met de koplopers-inspanningen).
- D. De inhoudelijke en procesmatige onderdelen van deze afspraak worden geborgd door VNO-NCW en IenW gezamenlijk.

De verplichte jaarrapportages verschaffen de data die ten grondslag liggen aan dit voorstel.

Weging van het voorstel

De voorgestelde aanpassingen leveren twee verbeterpunten op ten opzichte van de oorspronkelijke invulling:

- een collectieve prestatie te behalen in 2026 biedt een oplossing voor de onzekerheid over de lange termijneffecten van Corona op mobiliteit. Werkgevers ervaren door deze onzekerheid een individuele norm als te zeer op de zaken vooruitlopend.
- Daarnaast geeft het verschuiven van de individuele normstelling naar 2026 ons de kans om, voor de periode tot 2030, een nauwkeurige norm te berekenen op basis van de jaarrapportages, direct gerelateerd aan de reductie-opgave.

Met deze aanpassing komt de kritiek van werkgevers over het ontbreken van een volledig onderbouwde normstelling¹ en het niet betrekken van de Corona-effecten te vervallen.

¹ Voor zakelijke en woon-werk mobiliteit

De voorgestelde aanpassingen dragen niet direct bij aan het verlagen van de administratieve lasten. Waar dit eerder een belangrijk bezwaar voor werkgevers was, heeft het voorstel nu wel draagvlak bij VNO-NCW. Verminderen van de lastendruk blijft voor ons een belangrijk aandachtspunt en wordt opgepakt in de uitwerking van de regeling en de inrichting van het platform zodat die optimaal aansluit op de administratie van werkgevers. Daarbij maken we gebruik van de opbrengsten uit het recent afgerond onderzoek onder 30 werkgevers naar de toepasbaarheid van de jaarrapportages (botsproeven). Ook denkt VNO-NCW mee op dit onderdeel. We denken hiermee eerdere bezwaren op dit onderdeel weg te kunnen nemen.

Risico bij dit voorstel is dat werkgevers te laat in actie komen en bij het uitblijven van voldoende CO₂-reductie in 2026 niet alleen met een individuele, maar ook met een verscherpte norm worden geconfronteerd. Dit risico willen we ondervangen door van VNO-NCW te vragen, als tegenprestatie voor deze tegemoetkoming, zich in te spannen voor structurele en positieve communicatie over de regeling richting haar leden. Hiertoe wordt in juni een directeurenoverleg georganiseerd. Doel van het directeurenoverleg is om de aangepaste invulling van en het gezamenlijk optrekken in communicatie van en over de regeling vast te leggen.

Met privacy juristen binnen uw ministerie zijn we nog in overleg over eventuele issues die de rapportageplicht kan oproepen in relatie tot de AVG.

De voordelen, nadelen en risico's van het voorstel staan uitgebreider in de toelichting hieronder.

Ad 2: Toestemming voor toetsing met stakeholders

Naast VNO-NCW hebben ook andere partijen bezwaren geuit in de consultatie. We denken dat we de bezwaren van partijen die de regeling te ver vonden gaan met het voorstel van VNO en de extra aandacht voor de inrichting van het platform kunnen wegnemen. Er waren echter ook partijen (bijvoorbeeld Natuur & Milieu) die de oorspronkelijke opzet van de regeling weinig ambitieus vonden en het nieuwe voorstel als een verdere verschraling zouden kunnen zien. Wij menen dit beeld te kunnen weerleggen: Voor de periode na 2026 en in relatie tot de doelstelling van 1 Mton reductie in 2030 verandert er niets. Individuele normstelling voor 100+ werkgevers, zowel voor woon-werkmobiliteit als voor zakelijke mobiliteit, kan per 2026 worden ingevoerd als dat nodig is. Als u akkoord gaat, willen we het voorstel nader bespreken met de overige betrokken partijen.

Ad. 3 Bijgestelde planning

T.a.v. de inwerkingtreding van de regeling is er de volgende bijgestelde planning:

Tot eind zomer	Vastleggen afspraken VNO-NCW; bredere sondering voorstel; juridisch verwerken van de aanpassingen
Sept/okt	afstemming voorportalen, onderraad, MR
Eind okt/begin nov	start voorhang
Juli 2022	publicatie staatsblad

Aangezien deze aanpassingen geen fundamentele wijziging betekenen t.o.v. het eerdere concept en in overleg met de belangrijkste stakeholders tot stand

is gekomen, stellen we voor het voorstel niet opnieuw voor te leggen in een internetconsultatie.

Richting de Kamer is vorig jaar alleen gecommuniceerd dat de regeling naar verwachting per 2022 in werking treedt. De regeling zal als apart hoofdstuk onderdeel uitmaken van het Besluit activiteiten leefomgeving (Bal), amvb onder de Omgevingswet (Ow). Deze vertraagt mogelijk ook. De EK neemt waarschijnlijk voor 1 juli een besluit over de datum van inwerkingtreding van de Ow.

Vervolg

Indien u akkoord bent lichten we de stakeholders in en werken we samen de verdere invulling van de regeling uit. Het sonderingstraject omvat een directeurenoverleg tussen directeur DuMo en directeur VNO-NCW. Na het voorzien in extra capaciteit voor het team, wordt in Q4 2021 de regeling als voorhang aan de Tweede Kamer aangeboden. De afronding en publicatie van de regeling is per 1 juli 2022 gepland. De inwerkingtreding van de regeling is gekoppeld aan de inwerkingtreding van de Omgevingswet.

Bevat persoonsgegevens

Bevat persoonsgegevens

Toelichting

December 2020 bent u geïnformeerd over de uitkomsten van de internetconsultatie van het concept van de normerende regeling voor werkgebonden mobiliteit. De reacties hadden betrekking op de proportionaliteit van de normering, met name in relatie tot de lange termijneffecten van Corona en de administratieve lastendruk. VNO-NCW gaf aan mee te willen denken over aanpassingen m.b.t. de inhoud van de regeling. Ook vanuit het beoogd bevoegd gezag (gemeenten) en de beoogde uitvoerende organisaties (omgevingsdiensten) waren er aandachtspunten m.b.t. uitvoerbaarheid en handhaafbaarheid van de regeling.

Voorstel VNO: de kern

Grootste bezwaar van VNO-NCW bij het oorspronkelijke voorstel was de, naar de mening van VNO-NCW, onduidelijke relatie tussen het te behalen doel in 2030 en de berekende individuele norm voor zakelijke mobiliteit (te behalen uiterlijk over jaar 2026). De onduidelijkheid wordt versterkt door het ontbreken van inzicht in de lange termijn impact van COVID-19.

Als reactie heeft VNO-NCW een voorstel ontwikkeld dat de jaarlijkse rapportages om relevante data te verzamelen behoudt. Maar de voorgestelde aanpassing ziet af van een individuele norm voor werkgevers voor zakelijke mobiliteit per 2022. Gezien de autonome ontwikkelingen op gebied van duurzaamheid, vertrouwt VNO-NCW erop dat werkgevers de komende jaren voldoende ondernemen om een CO₂-reductie te realiseren. Daarom stelt VNO-NCW een *collectieve prestatie* voor, in de eerste jaren na inwerkingtreding van de regeling die uiteindelijk moet leiden tot 1Mton CO₂-reductie per 2030. Als uit de jaarrapportages blijkt dat de collectieve prestatie wordt behaald, blijft een *individuele norm* tot 2030 uit. Als in 2026 uit de data blijkt dat de collectieve prestatie niet is gehaald volgt alsnog een individuele normstelling. Hiervoor is gekozen omdat het tegemoet komt aan de onzekerheden die kleven aan de doorwerking van COVID-19 en omdat het tegen die tijd mogelijk is een individuele normstelling voor zowel zakelijke als woon-werk mobiliteit uit de data af te leiden.

Voordelen voorstel VNO

- De doelstelling van 1Mton CO₂-reductie in de regeling blijft behouden.
- Het komt tegemoet aan de wens voor een regeling met een heldere normstelling gebaseerd op accurate data, inclusief opname van de COVID-19 effecten.
- Het komt tegemoet aan de bezwaren over de onduidelijke relatie tussen de hoogte van de norm en de doelstelling.
- een accurate normstelling stimuleert achterblijvers om doelgericht naar de norm toe te bewegen.
- Het voorstel is door VNO-NCW aangedragen en vergroot het draagvlak onder (een deel van) de achterban.

Nadelen / risico's voorstel VNO

- De aanpassing kan geïnterpreteerd worden als een bijstelling in het ambitieniveau van de regelgeving.
- Achterblijvers worden in dit voorstel niet vanaf start afdwingbaar aangezet tot actie.
- Ondanks de gemaakte afspraken kan er in 2026 onrust ontstaan als de collectieve CO₂-reductie bij werkgevers ver is achtergebleven. Werkgevers krijgen dan te maken met een scherpe norm waaraan, binnen 4 jaar, moet

worden voldaan. Actieve monitoring vanaf de start en faciliterend beleid kunnen dit risico beperken.

- Als we na 2026 alsnog een norm willen inrichten, vereist dat een amvb-wijziging (in het Besluit activiteiten leefomgeving (Bal)). Vanwege de doorlooptijd hiervan (anderhalf jaar) moet die dan al medio 2024 in gang worden gezet.

Alles overwegende staat voorop dat de aanpassingen van het voorstel goed moeten worden vastgelegd. VNO-NCW stemt hiermee in. Binnenkort vindt nader overleg plaats op directeursniveau om deze afspraken te borgen.

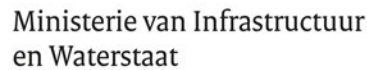
Uitrol platform rapportageplicht

Medio 2022 zal het platform voor de rapportageplicht aan werkgevers beschikbaar worden gesteld. Vooruitlopend op de wettelijke verplichting worden werkgevers verleid om de CO₂-prestatie alvast te berekenen. Zo komen werkgevers in actie en komen de belangrijke data al binnen. Tevens kunnen de laatste kinderziektes worden verholpen. Vanaf 1/1/2023 loopt de rapportageverplichting.

Communicatie

We stellen een samenhangend pakket voor dat de volgende onderdelen bevat:

- Ondersteunende communicatie vanuit IenW om werkgevers te verleiden hun werkgebonden mobiliteit te verduurzamen: via e-Zine, website i.s.m. regionale werkgeversnetwerken. Deze activiteiten zijn reeds gestart, gaandeweg volgt intensivering.
- Afspraken met stakeholders over communicatie: o.a. Coalitie Anders Reizen, VNO-NCW.
- Het platform voor de rapportageplicht komt eerder beschikbaar, zodat werkgevers hiervan al vrijwillig gebruik kunnen maken.



TER BESLISSING

Datum
13 januari 2022

Onze referentie
Bevat persoonsgegevens

Opgesteld door
Bevat persoonsgegevens
Bevat persoonsgegevens

Beslistermijn
Zo spoedig mogelijk

Bijlage(n)
3

Aanbieden wijzigingsbesluit werkgebonden
personenmobiliteit

In het klimaatakkoord zijn voor de sector mobiliteit maatregelen afgesproken ter vermindering van kooldioxide-emissies. Een van die maatregelen is het invoeren van een normerende regeling voor werkgebonden personenmobiliteit. Deze maatregel wordt doorgevoerd met regels in een nieuw hoofdstuk 18 van het Besluit activiteiten leefomgeving (Bal). Dat besluit maakt onderdeel uit van het stelsel van de Omgevingswet. Het nieuwe hoofdstuk 18 Bal wordt toegevoegd met een zogenoemd wijzigingsbesluit. Het ontwerp van dat wijzigingsbesluit en de nota van toelichting zijn als bijlagen 1 en 2 bij deze nota gevoegd.

Deze Nota wordt cc naar de Minister van IenW gezonden. Dit is conform de lijn die is afgesproken met de vorige minister en staatsecretaris waarbij de staatsecretaris als trekker van dit dossier is aangewezen.

U wordt geadviseerd in te stemmen met agendering voor de Ambtelijke Commissie Klimaat en Energie (ACKE) van het bij deze nota gevoegde (ontwerp) wijzigingsbesluit (Besluit tot wijziging van het Besluit activiteiten leefomgeving en het Omgevingsbesluit in verband met het beperken van emissies van kooldioxide door werkgebonden personenmobiliteit).

Pagina 1 van 6

afgesproken dat de verwerking van de constitutionele toets op een later moment mogelijk is.

Kernpunten wijzigingsbesluit

- Conform de afspraak in het Klimaatakkoord is het doel van het wijzigingsbesluit om de CO₂-emissies door werkgebonden personenmobiliteit (zakelijke mobiliteit en woon-werkmobiliteit) per 2030 met 1 Mton te verminderen.
- Doelgroep van de regels zijn ondernemingen en rechtspersonen met 100 of meer werknemers. In totaal gaat het om ongeveer 8.000 organisaties.
- Met name door de onbekende gevolgen van de COVID-19-pandemie is door Staatssecretaris Van Veldhoven besloten dat in ieder geval in de eerste periode tot 2026 geen normen (emissiegrenswaarden in de vorm van een maximale emissie per reizigerskilometer) voor individuele ondernemingen en rechtspersonen in werking zullen treden. Wel geldt de verplichting om jaarlijks te rapporteren over werkgebonden personenmobiliteit. Het gaat om het aantal gereden kilometers per voertuigtype en vervoersmodaliteit. Staatssecretaris Van Weyenberg heeft deze lijn bevestigd.
- Op basis van de gerapporteerde gegevens monitort IenW of het gestelde reductiedoel voor 2030 bereikt gaat worden. In 2025 stelt IenW op grond van de gerapporteerde gegevens vast of de totale CO₂-emissie door werkgebonden personenmobiliteit in 2024 onder het emissieplafond is gebleven. Daarnaast moet er vanaf 2019 sprake zijn van een dalende lijn in de CO₂-emissie. Het emissieplafond voor 2024 is opgenomen in paragraaf 2.4 van de nota van toelichting. Dit plafond is bepaald op basis van het graduele pad richting het reductiedoel van 1 Mton dat volgens het Klimaatakkoord in 2030 moet worden bereikt.
- Als in 2025 blijkt dat de emissies niet onder het emissieplafond zijn gebleven of als er geen sprake is van een dalende lijn in de CO₂-emissie, zal alsnog de in het Bal opgenomen emissiegrenswaarde voor zakelijke mobiliteit in werking treden en zal mogelijk ook een emissiegrenswaarde voor woon-werkmobiliteit aan het Bal worden toegevoegd waaraan per 2030 moet worden voldaan door individuele ondernemingen en rechtspersonen. De emissiegrenswaarden zetten achterblijvers aan tot actie, koplopers worden ontzien omdat die al zullen voldoen aan de emissiegrenswaarden. Ondernemingen en rechtspersonen die in actie moeten komen, hebben de vrije keuze hoe ze dit doen: werknemers minder laten reizen door meer thuis werken of online vergaderen, werknemers meer met OV, de fiets of elektrische auto's laten reizen etc..
- De colleges van burgemeester en wethouders van de gemeenten worden aangewezen als bevoegd gezag. Met een wijziging van het Omgevingsbesluit worden de colleges verplicht om de met het wijzigingsbesluit samenhangende taken op te dragen aan de omgevingsdiensten.

Toelichting

Hieronder wordt meer in detail ingegaan op een aantal onderwerpen.

Emissieplafond in plaats van emissiegrenswaarden

Eind 2020 heeft de *internetconsultatie* plaatsgevonden van het ontwerpbesluit. Naar aanleiding daarvan zijn aanvullende gesprekken gevoerd met stakeholders. Met name de onbekende gevolgen van de COVID-19-pandemie leverden bij hen veel zorgen op. Een *emissiegrenswaarde voor zakelijke mobiliteit* die onderdeel

Datum

13 januari 2022

Onze referentie

Bevat persoonsgegevens

Bijlage(n)

3

Aan

Bevat persoonsgegevens

Van

Progr.dir. Duurzame Mobiliteit

uitmaakte van de internetconsultatieversie van het wijzigingsbesluit, stuitte op veel bezwaren en had weinig draagvlak. Staatssecretaris van Veldhoven heeft medio vorig jaar dan ook besloten om die emissiegrenswaarde voorlopig niet in werking te laten treden en om er (tot 2025) voor te kiezen de CO₂-emissies door werkgebonden personenmobiliteit alleen te *monitoren*. Om te kunnen beschikken over de vereiste gegevens voor de monitoring, is het van belang dat de verplichting om jaarlijks gegevens over werkgebonden personenmobiliteit te *rapporteren* van kracht wordt. Daarnaast heeft Staatssecretaris Van Veldhoven gekozen voor een *emissieplafond*. Als de totale CO₂-emissie door werkgebonden personenmobiliteit in 2024 onder dit plafond blijft, zullen in ieder geval tot 2030 geen emissiegrenswaarden in de regelgeving worden opgenomen. Als het emissieplafond wel wordt overschreden, zullen alsnog emissiegrenswaarden aan de regels worden toegevoegd.

Privacy werknemers

Vanwege de verplichting in het ontwerpbesluit om jaarlijks gegevens te rapporteren, zijn ondernemingen en rechtspersonen genoodzaakt om *persoonsgegevens* van werknemers te verwerken. Denk aan gegevens over het aantal gereisde kilometers en de gebruikte vervoersmodaliteiten. In de voorbereiding op het ontwerpbesluit is daarom een zogenoemde *gegevensbeschermingseffectbeoordeling* uitgevoerd. Dat is verplicht op grond van de Algemene verordening gegevensbescherming (AVG). Met behulp van die beoordeling is de noodzaak onderzocht van de verwerking van persoonsgegevens en zijn op gestructureerde wijze de gevolgen en risico's in kaart gebracht. Aan de *Autoriteit persoonsgegevens* is eind vorig jaar gevraagd advies uit te brengen over het ontwerpbesluit. Als het advies wordt afgewacht voor agendering van het ontwerpbesluit in het ambtelijke voorportaal, is het risico groot dat de planning (zie hierna) niet wordt gehaald. Eventuele aanpassingen naar aanleiding van het advies worden op een later moment verwerkt. Het Ministerie van JenV heeft in het kader van de wetgevingstoets aangegeven dat het advies niet afgewacht hoeft te worden voor agendering in de ACKE.

Regeldruk

In de voorbereiding op het ontwerpbesluit is het *Adviescollege advisering regeldruk (ATR)* om advies gevraagd. Op 10 december 2020 heeft ATR advies uitgebracht over het ontwerpbesluit. Het college onderkent de noodzaak om CO₂-reductie in mobiliteit te bewerkstelligen. Het ontwerpbesluit vloeit voort uit het Klimaatakkoord. Het college heeft toch geadviseerd om het besluit niet verder in procedure te brengen. Zwaarwegend hierbij is de twijfel over de mate van doelbereik en effectiviteit van de gekozen normstelling in verhouding tot de hoge lasten die het besluit veroorzaakt. Daardoor acht het college het voorstel niet proportioneel. Ook constateert ATR dat de berekening van de regeldruk niet compleet is. Naar aanleiding van het advies van ATR is de nota van toelichting aangevuld met een onderbouwing van de noodzaak en effectiviteit van het ontwerpbesluit. Daarmee is tegemoet gekomen aan het belangrijkste bezwaar van ATR. Verder is naar aanleiding van het advies de berekening van de regeldruk gecomplementeerd. Een verkorte weergave van de resultaten van de berekening zijn weergegeven in de paragrafen 5.2.1 en 5.2.2 van de nota van toelichting. De reacties op de overige punten van ATR zijn weergegeven in de tabel in paragraaf 5.2.3 van de nota van toelichting. Ondanks het negatieve advies van de ATR, dat is gegeven op een moment dat het ontwerpbesluit en de nota van toelichting nog niet compleet waren, is het dan ook verantwoord om het ontwerpbesluit in

Datum
13 januari 2022

Onze referentie
Bevat persoonsgegevens

Bijlage(n)
3

Aan
Bevat persoonsgegevens

Van
Progr.dir. Duurzame Mobiliteit

procedure te brengen. Met het Ministerie van EZK, dat verantwoordelijk is voor de toetsing op regeldruk, heeft daar informeel ook mee ingestemd.

Bestuurlijke lasten voor gemeenten

De gemeenten zijn het *bevoegd gezag* voor de uitvoering en handhaving van de regels in het ontwerpbesluit. Gemeenten zijn verplicht om de taken op te dragen aan omgevingsdiensten. De bestuurlijke lasten (kosten die gemeenten maken voor de uitvoering van de regelgeving) zijn inzichtelijk gemaakt in het rapport van Andersson Elffers Felix (Uitvoeringskosten van het klimaatakkoord voor decentrale overheden in 2022 – 2030) dat in opdracht van de Raad voor het Openbaar Bestuur is opgesteld.¹ In het rapport worden de totale (extra) kosten voor de uitvoering door de decentrale overheden ingeschat op € 800.000,-.

De benodigde gelden worden uit de zogenoemde klimaatenvelop beschikbaar gesteld aan gemeenten. Bij voorkeur gaat dat via het gemeentefonds maar de gesprekken daarover lopen nog. Lokaal zullen de gemeenten in overleg met de omgevingsdiensten ervoor moeten zorgen dat de gelden worden besteed aan de taken die voortvloeien uit het wijzigingsbesluit.

IPO en VNG hebben hun zorgen geuit over de bestuurlijke lasten en vragen zich af of de berekende € 800.000,- wel voldoende is om alle (extra) kosten te dekken. Zie verder onder het kopje 'krachtenveld' hierna.

Krachtenveld

In de voorbereiding op het ontwerpbesluit heeft intensieve afstemming plaatsgevonden met VNO-NCW, MKB-Nederland en Coalitie Anders Reizen². VNO-NCW en MKB-Nederland hebben vorig jaar op een aantal momenten hun steun uitgesproken voor het ontwerpbesluit. Zie bijvoorbeeld de brief van 23 september 2021 die als bijlage 3 bij deze nota is gevoegd. Wel vragen deze organisaties aandacht voor de privacy van werknemers en het belang van de inrichting van goede administratieve faciliteiten om de jaarlijkse rapportageverplichting zo makkelijk mogelijk na te kunnen komen. Wat betreft de privacy aspecten wordt verwezen naar de tekst hiervoor onder het kopje 'privacy werknemers'. Over de administratieve faciliteiten voor de rapportageverplichting kan worden opgemerkt dat de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland in opdracht van IenW momenteel een elektronische voorziening (e-Loket) ontwikkelt. Met deze voorziening worden de administratieve lasten voor de ondernemingen en rechtspersonen zoveel mogelijk beperkt, bijvoorbeeld door aan te sluiten bij hun administraties. Op basis van de gerapporteerde gegevens berekent de voorziening de CO₂-emissies. De ondernemingen en rechtspersonen hoeven dus niet zelf de emissies te berekenen. Bovendien ontvangen zij terugkoppelrapportages met suggesties voor het treffen van emissiereducerende maatregelen. De ontwikkeling van het e-loket vindt in afstemming met het bedrijfsleven en de betrokken overheidsorganisaties plaats. Er is ook voorzien in het uitgebreid testen van de voorziening op gebruiksgemak en functionaliteit.

¹ <https://www.raadopenbaarbestuur.nl/documenten/publicaties/2020/09/24/aef--onderzoeksrapport-uitvoeringskosten-klimaatakkoord>

² De coalitie Anders Reizen omvat ruim 70 grote organisaties met een vertegenwoordiging van 500.000 medewerkers en met een gemeenschappelijke ambitie om de CO₂-emissie van zakelijk reizen te halveren. Het Rijk maakt als werkgever onderdeel uit van Anders Reizen.

Datum
13 januari 2022

Onze referentie
Bevat persoonsgegevens

Bijlage(n)
3

Aan
Bevat persoonsgegevens

Van
Progr.dir. Duurzame Mobiliteit

Daarnaast heeft veelvuldig overleg plaatsgevonden met IPO en VNG. Zoals hiervoor al aangegeven hebben deze organisaties zorgen over de bestuurlijke lasten en vragen zich af of de berekende € 800.000,- wel voldoende is om alle (extra) kosten te dekken. Zie hiervoor onder het kopje 'Bestuurlijke lasten voor gemeenten'. Op dit moment zijn wij hierover nog in gesprek met deze organisaties. Ook over de wijze waarop de gelden beschikbaar worden gesteld (gemeentefonds, SPUK of anders) vindt nog overleg plaats. Hoewel IPO en VNG in eerste instantie geen voorstander waren van het niet in werking laten treden van de emissiegrenswaarde voor zakelijke mobiliteit, zien zij inmiddels wel de voordelen daarvan in. Met name door de extra ruimte die daarmee wordt gecreëerd om nog eens goed na te denken over de formulering en de hoogte van die waarde.

Ook op interdepartementaal niveau heeft het nodige overleg plaatsgevonden tijdens de voorbereiding. Met BZK is afgestemd over de inpassing van de regels in het stelsel van de Omgevingswet (de Minister van BZK is stelselverantwoordelijke voor de Omgevingswet). Op dit moment vindt er nog een constitutionele toets plaats door BZK. Indien nodig zullen de resultaten daarvan worden verwerkt. Met EZK heeft afstemming plaatsgevonden over de ontwikkeling van het e-Loket voor de jaarlijkse rapportageverplichting, de rapportage over energiebesparing en over de regeldrukeffecten. En tot slot heeft met JenV (en de Raad voor de Rechtspraak) afstemming plaatsgevonden over de gevolgen van het ontwerpbesluit voor de rechtspraak. Momenteel zijn wij met JenV nog in overleg over de wetgevingstoets. Die toets is de laatste formele stap voor het ambtelijke voorportaal (ACKE).

Communicatie

Communicatie is wezenlijk voor effectieve regelgeving. Voor de communicatie wordt zoveel mogelijk samengewerkt met VNO-NCW, Coalitie Anders Reizen, regionale werkgeversnetwerken, bestaande keurmerken en werkgeversinitiatieven, zoals Maatschappelijk Verantwoord Ondernemen. Omdat voor vaststelling en publicatie van het ontwerpbesluit nog de nodige procedurele stappen moeten worden doorlopen, is de communicatie tot nu toe vooral gericht geweest op het proces en de planning. Na vaststelling van het ontwerpbesluit door de ministerraad en de aanbidding aan het parlement voor de voorhang, zal ook actief worden gecommuniceerd over de inhoud en de gevolgen van de regels voor de betrokken ondernemingen, rechtspersonen en overheden.

Berichten in de pers over het ontwerpbesluit

Op 5 en 6 januari 2022 hebben het FD en de Volkskrant artikelen gepubliceerd over het ontwerpbesluit. Deze artikelen zijn verschenen na het lekken van stukken die wij hebben gedeeld met stakeholders. Dit tegen ons uitdrukkelijke verzoek in om hiermee vertrouwelijk om te gaan. Met name de woordvoerder van de BOVAG laat zich in deze artikelen negatief uit over het ontwerpbesluit. Deze krantenartikelen hebben echter ook gezorgd voor een aantal positieve berichten in de sociale en andere media (onder ander BNR-radio). Verwacht mag worden dat Kamerleden tijdens of naar aanleiding van de voorhang van het ontwerpbesluit vragen stellen naar aanleiding van deze krantenartikelen.

Planning en vervolg

Na instemming van de ACKE zal de Ministeriële Commissie Klimaat en Energie (onderraad) worden gevraagd in te stemmen met het voorstel om het

Datum
13 januari 2022
Onze referentie
Bevat persoonsgegevens
Bijlage(n)
3
Aan
Bevat persoonsgegevens
Van
Progr.dir. Duurzame Mobiliteit

ontwerpbesluit voor te hangen bij de Eerste Kamer en de Tweede Kamer. De voorhang zal mogelijk aanleiding geven voor Kamervragen. Ook kan het onderwerp aan de orde komen tijdens overleg met de Kamer. Het is aan de Kamer om het onderwerp al dan niet te agenderen. De voorhang duurt formeel vier weken. Vanwege de mogelijkheid van agendering van het ontwerpbesluit voor het overleg met de Kamer wordt in de planning uitgegaan van twee maanden. Na de voorhang zal de Raad van State worden gevraagd om advies uit te brengen. Het ontvangen van het advies en het naar aanleiding daarvan opstellen van het nader rapport en het bijstellen van het ontwerpbesluit neemt ongeveer vier maanden in beslag. Na ondertekening zou de publicatie in het derde kwartaal of begin vierde kwartaal van dit jaar kunnen plaatsvinden. Inwerkingtreding is voorzien per 1 januari 2023.

Datum
13 januari 2022

Onze referentie
Bevat persoonsgegevens

Bijlage(n)
3

Aan
Bevat persoonsgegevens

Van
Progr.dir. Duurzame Mobiliteit

Afbreukrisico's

De regels komen in het Besluit activiteiten leefomgeving en het Omgevingsbesluit die gebaseerd zijn op de Omgevingswet. De inwerkingtreding van de Omgevingswet is al een aantal malen uitgesteld. Op dit moment wordt uitgegaan van inwerkingtreding per 1 juli 2022. Verder uitstel, ook na 1 januari 2023, is echter mogelijk.

Zoals hiervoor aangegeven zal de Autoriteit persoonsgegevens nog een advies uitbrengen over de privacyaspecten die samenhangen met het ontwerpbesluit. Hoewel wij in de voorbereiding conform de AVG een gegevensbeschermingseffectbeoordeling hebben uitgevoerd, samen met de privacy deskundigen van IenW, valt niet uit te sluiten dat het advies negatief is. Op dit moment is het lastig in te schatten welke kant het opgaat. Een negatief advies zal gevolgen hebben voor de planning en zal mogelijk ook aanleiding geven voor extra kritische Kamervragen. Zoals hiervoor onder het kopje 'privacy werknemers' is aangegeven, is het niet raadzaam om het advies af te wachten voor agendering van het ontwerpbesluit in het ambtelijke voorportaal. Het risico is namelijk groot dat de planning dan niet wordt gehaald. Eventuele aanpassingen naar aanleiding van het advies kunnen op een later moment in de procedure nog worden verwerkt.

Informatie die niet openbaargemaakt kan worden
Niet van toepassing.

Bijlagen

Volgnummer	Naam
1	Ontwerpbesluit werkgebonden personenmobiliteit
2	Nota van toelichting
3	Brief VNO-NCW CO ₂ normering werkgebonden personenmobiliteit



TER BESLISSING

Datum
16 maart 2022
Onze referentie
IENW/BSK-2022/55227

Opgesteld door
Bevat persoonsgegevens
Hoofddirectie Bestuurlijke &
Juridische Zaken
Bevat persoonsgegevens

Beslistermijn
21 maart 2022

Uiterlijk bij
18 maart 2022

Bijlage(n)
4

Aan de Staatssecretaris
cc. de Minister
Van Bevat persoonsgegevens

nota

Ontwerpbesluit werkgebonden personenmobiliteit ter
aanbieding aan MCKE

Aanleiding

Op 7 februari 2022 heeft u ingestemd met agendering van het ontwerpbesluit werkgebonden personenmobiliteit voor de Ambtelijke Commissie Klimaat en Energie (ACKE). De beslisnota van 28 januari 2022 (ref. IENW/BSK-2022/23852) hiervoor is als bijlage bij deze nota gevoegd. Op 16 maart jl. heeft de ACKE ingestemd met agendering van het ontwerpbesluit werkgebonden personenmobiliteit voor de Ministeriële Commissie Klimaat en Energie (MCKE). Thans wordt uw instemming gevraagd om het ontwerpbesluit te agenderen voor de MCKE. Aan de MCKE wordt gevraagd om instemming voor agendering in de ministerraad en vervolgens voorlegging van het ontwerpbesluit bij het parlement in het kader van de voorhangprocedure en als de voorhang niet leidt tot inhoudelijke wijzigingen van het ontwerpbesluit, het ontwerpbesluit voor advies aan de Afdeling advisering van de Raad van State voor te leggen.

Geadviseerd besluit

U wordt gevraagd akkoord te gaan met agendering van het ontwerpbesluit werkgebonden personenmobiliteit voor de MKCE.

Indien u hiermee akkoord gaat, wordt u ook gevraagd alvast de volgende stukken te ondertekenen:

- de voorhangbrief aan de Tweede Kamer; en
- de voorhangbrief aan de Eerste Kamer.

Kernpunten ontwerpbesluit

- Dit wijzigingsbesluit voegt aan het Besluit activiteiten leefomgeving (Bal) regels toe om de emissies in de lucht van kooldioxide door woon-werkmobiliteit en zakelijke (personen)mobiliteit te verminderen. Daarnaast wijzigt dit besluit het Omgevingsbesluit zodat de gemeentebesturen verplicht zijn om de uitvoerings-, toezichts- en handhavingstaken die samenhangen met die regels in het Bal te laten verrichten door de omgevingsdiensten (de taken worden toegevoegd aan het basistakenpakket).
- Conform de afspraak in het Klimaatakkoord is het doel van het wijzigingsbesluit om de CO₂-emissies door werkgebonden personenmobiliteit (zakelijke mobiliteit en woon-werkmobiliteit) per 2030 met 1 Mton te verminderen.
- Doelgroep van de regels zijn ondernemingen en rechtspersonen met 100 of meer werknemers. In totaal gaat het om ongeveer 8.000 organisaties.
- In de eerste periode tot 2026 zullen geen normen (emissiegrenswaarden in de vorm van een maximale emissie per reizigerskilometer) voor individuele

ondernemingen en rechtspersonen in werking treden. Wel geldt de verplichting om jaarlijks te rapporteren over werkgebonden personenmobiliteit.

- Op basis van de gerapporteerde gegevens monitort IenW of het gestelde reductiedoel voor 2030 bereikt gaat worden. In 2025 stelt IenW op grond van de gerapporteerde gegevens vast of de totale CO₂-emissie door werkgebonden personenmobiliteit in 2024 onder het emissieplafond is gebleven. Het emissieplafond voor 2024 is opgenomen in paragraaf 2.4 van de nota van toelichting. Dit plafond is bepaald op basis van het graduele pad richting het reductiedoel van 1 Mton dat volgens het Klimaatakkoord in 2030 moet worden bereikt. Daarnaast moet er vanaf 2019 sprake zijn van een dalende lijn in de CO₂-emissie.

- Als in 2025 blijkt dat de emissies niet onder het emissieplafond zijn gebleven of als er geen sprake is van een dalende lijn in de CO₂-emissie, zal alsnog de in het Bal opgenomen emissiegrenswaarde voor zakelijke mobiliteit in werking treden en zal mogelijk ook een emissiegrenswaarde voor woon-werkmobiliteit aan het Bal worden toegevoegd waaraan per 2030 moet worden voldaan door individuele ondernemingen en rechtspersonen.

Toelichting

In bijgevoegde eerdere beslisnota van 28 januari wordt uitvoerig op dit ontwerpbesluit ingegaan. Nadien zijn de volgende ontwikkelingen geweest:

- De Autoriteit persoonsgegevens heeft op 17 februari jl. advies uitgebracht. De autoriteit heeft geadviseerd om in het ontwerpbesluit een grondslag op te nemen voor het verzamelen van (persoons)gegevens door de ondernemingen en rechtspersonen ten behoeve van de jaarlijkse rapportageverplichting. Aan dit advies is gevolg gegeven. In paragraaf 3.5 van de nota van toelichting bij het ontwerpbesluit is dit nader toegelicht.
- De wetgevingstoets van J&V is volledig afgerond en verwerkt in het ontwerpbesluit.
- Op verzoek van JenV is na de vergadering van de ACKE in het ontwerpbesluit een uitzondering opgenomen voor voertuigen die worden ingezet voor politie- en brandweertaken en de geneeskundige hulpverlening.
- Tijdens de behandeling in de ACKE zijn door de vertegenwoordigers van BZK en Financiën opmerkingen gemaakt die relevant kunnen zijn voor de behandeling in de MCKE.

BZK wees erop dat de ambitie wel iets hoger zou kunnen. Het doel van het ontwerpbesluit is een CO₂-reductie van 1 Mton terwijl een reductie van 2 Mton meer in lijn is met de ambities van het coalitieakkoord. Hier kan tegenin worden gebracht dat op dit moment de afspraken van het Klimaatakkoord worden gevolgd. Het is niet opportuun om daarvan af te wijken en de stakeholders te belasten met een zwaardere opgave. Het ontwerpbesluit biedt wel de flexibiliteit om de doelstellingen aan te scherpen.

Financiën wees op de mogelijke fiscale gevolgen als er normen voor individuele werkgevers (bedoeld emissiegrenswaarden voor werkgebonden personenmobiliteit te bereiken voor 1 januari 2050) in werking zouden treden. Dit is inderdaad iets om in de gaten te houden. De fiscale gevolgen zullen in de beschouwing worden betrokken op het moment dat normering aan de orde is.

Datum

16 maart 2022

Onze referentie

IENW/BSK-2022/55227

Uiterlijk bij

18 maart 2022

Bijlage(n)

4

Aan

de Staatssecretaris

Van

Bevat persoonsgegevens

Informatie die niet openbaargemaakt kan worden
Niet van toepassing.

Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken,

Bevat persoonsgegevens

Datum
16 maart 2022
Onze referentie
IENW/BSK-2022/55227
Uiterlijk bij
18 maart 2022
Bijlage(n)
4
Aan
de Staatssecretaris
Van
Bevat persoonsgegevens



TER BESLISSING

Datum
4 april 2022
Onze referentie
IENW/BSK-2022/75322

Opgesteld door
Bevat persoonsgegevens
Hoofddirectie Bestuurlijke &
Juridische Zaken
T Bevat persoonsgegevens

Beslistermijn
11 april 2022

Uiterlijk bij
7 april 2022

Bijlage(n)
5

Aan de Staatssecretaris'
cc. de Minister
Van Bevat persoonsgegevens

nota

beslisnota voorhang ontwerpbesluit werkgebonden
personenmobiliteit

Aanleiding

De Ministerraad heeft op 1 april jl. het voorstel aangenomen om het ontwerpbesluit werkgebonden personenmobiliteit voor te hangen bij het parlement. Na overleg met de Programmadirectie Duurzame Mobiliteit en de Directie Communicatie wordt voorgesteld om het ontwerpbesluit niet met de standaard-voorhangbrieven aan het parlement aan te bieden. Een belangrijke reden daarvoor is het commissiedebat duurzaam vervoer van vorige week. Deze aanbieding volgt vlak na dat debat. Om die reden is het wenselijk meer duiding te geven van de inhoud en het doorlopen proces dan gebruikelijk in de standaard-voorhangbrieven.

Naast het ontwerpbesluit en de bijbehorende nota van toelichting is bij de voorhangbrieven een document gevoegd met in chronologische volgorde de beslisnota's over dit onderwerp. Hiermee wordt voldaan aan de verplichting dat bij de stukken die naar het parlement gaan, beslisnota's aan de bewindspersonen moeten worden meegezonden. Op 4 april jl. bent u al akkoord gegaan met het voorstel om deze beslisnota's openbaar te maken (zie beslisnota IENW/BSK-2022/63887). De bijgevoegde voorhangbrieven komen in de plaats van de voorhangbrieven die u eerder (bij beslisnota IENW/BSK-2022/57000) ter ondertekening zijn voorgelegd.

Geadviseerd besluit

U wordt gevraagd akkoord te gaan met:

- verzending van bijgevoegde stukken naar het parlement en in verband daarmee de voorhangbrieven aan de Eerste en Tweede Kamer te ondertekenen;
- openbaarmaking van ook deze beslisnota aan het parlement.

Kernpunten

Voor de agendering van het ontwerpbesluit aan de ACKE en de MCKE zijn de kernpunten van het ontwerpbesluit al aan u voorgelegd. Kort samengevat:

- Het ontwerpbesluit bevat regels om de emissies in de lucht van kooldioxide door woon-werkmobiliteit en zakelijke (personen)mobiliteit te verminderen.
- Hiermee wordt uitvoering gegeven aan de afspraak in het Klimaatakkoord om de CO₂-emissie door zakelijke en woon-werkmobiliteit met 1 Mton te verminderen.
- Doelgroep van de regels zijn werkgevers met 100 of meer werknemers. In totaal gaat het om ongeveer 8.000 organisaties.

- In de eerste periode tot 2026 zullen geen normen (emissiegrenswaarden in de vorm van een maximale emissie per reizigerskilometer) voor individuele werkgevers in werking treden. Wel geldt de verplichting om jaarlijks te rapporteren over werkgebonden personenmobiliteit.
- Op basis van de gerapporteerde gegevens monitort IenW of het gestelde reductiedoel voor 2030 bereikt gaat worden. In 2025 stelt IenW op grond van de gerapporteerde gegevens vast of de totale CO₂-emissie door werkgebonden personenmobiliteit in 2024 onder het emissieplafond is gebleven.
- Als in 2025 blijkt dat de emissies niet onder het emissieplafond zijn gebleven, zal alsnog de emissiegrenswaarde voor zakelijke mobiliteit in werking treden en zal mogelijk ook een emissiegrenswaarde voor woon-werkmobiliteit aan de regels worden toegevoegd waaraan per 2030 moet worden voldaan door individuele ondernemingen en rechtspersonen.

Datum
4 april 2022

Onze referentie
IENW/BSK-2022/75322

Uiterlijk bij
7 april 2022

Bijlage(n)
5

Aan
de Staatssecretaris

Van
Bevat persoonsgegevens

Nagekomen punt

In de afgelopen week is gebleken dat VNO-NCW haar positie ten opzichte van het ontwerpbesluit aan het heroverwegen is. U heeft volgende week met VNO-NCW een gesprek hierover. Voor dat gesprek wordt u nog verder geïnformeerd door DGMO.

Informatie die niet openbaargemaakt kan worden
Niet van toepassing.

Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken,

Bevat persoonsgegevens

Bijlagen

Volgnummer	Naam	Informatie
1	Voorhangbrief Eerste Kamer ontwerpbesluit werkgebonden personenmobiliteit	
2	Voorhangbrief Tweede Kamer ontwerpbesluit werkgebonden personenmobiliteit	
3	Bijlage beslisnota's ontwerpbesluit werkgebonden personenmobiliteit	
4	Ontwerpbesluit werkgebonden personenmobiliteit - artikelen	
5	Ontwerpbesluit werkgebonden personenmobiliteit – nota van toelichting	