

Bezoekadres
Ebbehout 31
1507 EA Zaandam

Postbus 209
1500 EE Zaandam

www.odnzkq.nl

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Datum
20 november 2020

Kenmerk
Cds001

Betreft: Inspraakreactie Normerende regeling werkgebonden personenmobiliteit

Geachte mevrouw, heer,

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat bereidt een wijziging van het Besluit activiteiten leefomgeving (Bal) voor, met betrekking tot de beperking van CO2-uitstoot door verkeer. De wijziging is een afspraak uit het Klimaatakkoord (zomer 2019). Deze Normerende regeling werkgebonden personenmobiliteit (hierna 'Normstelling Personenmobiliteit' genoemd) met wetgeving richt zich op zakelijke mobiliteit en woon-werkmobiliteit. De wetgeving start naar verwachting op 1/1/2022. [Link naar publicatie](#)

Hieronder leest u puntsgewijs de inspraakreactie van de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied.

Opdrachtgevers OD NZKG hebben hoge ambities om CO2 neutraal te worden. Mobiliteit heeft hier een belangrijk aandeel in. OD NZKG besteed daarom ook binnen het huidige kader al zo veel mogelijk aandacht aan dit onderwerp en heeft daardoor kennis en ervaring opgebouwd.

Het is goed dat er op rijksniveau aandacht aan dit onderwerp wordt besteed. De Informatieplicht energiebesparing heeft waarde bewezen om bewustwording te stimuleren en bevoegd gezag veel informatie te verschaffen zodat toezicht gericht kan worden ingezet waar de meeste milieuwinst te halen valt. Daarom is het goed dat dit instrument ook snel zal worden ingezet voor vervoer. Mijn zienswijze richt zich in hoofdlijnen op het feit dat woon-werkverkeer niet wordt meegenomen in de normstelling, en het feit dat de gestelde norm niet of onvoldoende zal prikkelen tot verduurzaming van de personenmobiliteit. Hieronder volgt een algemene reactie op de voorgestelde regeling, en ten slotte enkele gedetailleerdere punten.

Ambitie

In het klimaatakkoord is de reductiedoelstelling voor mobiliteit benoemd. Deze gaat uit van een reductie van 25% van de totale CO₂-uitstoot van werkgerelateerd verkeer in 2030 (tov 2016). Dit komt overeen met 2.1 megaton. Met de voorgestelde norm wordt echter een reductie van 1 Mton behaald. Hiermee geeft de norm geen invulling aan de afspraak van het Klimaatakkoord en hiermee verschuift de te behalen reductie naar andere sectoren.

Relatie Goederenvervoer en bezoekersvervoer

De normering voor personenmobiliteit is een voortvloeisel uit het klimaatakkoord. Behalve de normering voor personenvervoer is ook in het klimaatakkoord afgesproken dat er een normering voor het goederenvervoer komt. De uitwerking van norm voor goederenvervoer is ook reeds gestart maar heeft een andere planning. Deze context en de relatie tussen beide normen voor vervoer mist in de tekst.

In de huidige regelgeving valt het bezoekersvervoer ook onder de zorgplicht van de WM. Met de wijziging van het BAL wordt personenvervoer aangemerkt als milieubelastende activiteit. Echter, de status van het bezoekersvervoer is hierbij niet vermeld. Hiermee dreigt de situatie dat er geen regulerende regelgeving ten aanzien van het bezoekersvervoer is.

Doelgroep

86% van de CO₂-uitstoot van de personenmobiliteit hangt samen met woon werkverkeer. De CO₂-norm richt zich alleen op zakelijk verkeer. Zakelijk verkeer is verantwoordelijk voor 14% CO₂ uitstoot. De doelstelling halen met de 14% zakelijk verkeer lijkt onwaarschijnlijk. Het heeft dan ook de voorkeur om de te ontwikkelen norm ook voor woon-werkverkeer te laten gelden en deze optie niet uit te stellen naar 2026.

Scope

De norm heeft als eenheid CO₂-emissie in gram/km. Hiermee prikkelt de norm niet om mobiliteit te verminderen. Een CO₂ uitstoot/km geeft deze prikkel wel. Het is dan ook raadzaam de norm een eenheid te geven die ook prikkelt tot de vermindering van mobiliteit. Het zou goed zijn als de norm ook stimuleert dat de korte Europese vliegbestemmingen met de trein worden bereisd. Deze prikkel zit er nu niet in.

Hoogte norm

Van de hoogte van de norm (96 g/km in 2026) gaat te weinig prikkel uit. Op dit moment voldoen ambitieuze werkgevers bij de aanschaf van nieuwe auto's al aan de 95 gram/km norm. Daarbij komt dat ook Zero Emissie vervoer meeteelt in de berekening en dus 'gemiddeld' vrij makkelijk aan de norm zal worden voldaan.

Toezicht

Het bevoegd gezag waar het hoofdkantoor is gevestigd is in de voorgestelde norm verantwoordelijk voor het toezicht op de rapportageverplichting (vanaf 2022) en het voldoen aan de norm (2026). Dit kan in de praktijk leiden tot de situatie dat als het hoofdkantoor (concern) niet voldoet aan de rapportageplicht/norm en het bevoegd gezag van het hoofdkantoor het toezicht onvoldoende uitvoert, de bevoegde gezagen van vestigingen elders in het land hier ook de effecten van ervaren. Ik pleit in deze gevallen voor een vangnet mogelijkheid waarbij het bevoegd gezag van de vestiging, de vestiging kan aanspreken op de verantwoordelijkheid om aan de norm te voldoen en de rol van het bevoegde gezag kan overnemen. Het is belangrijk dat bevoegde gezagen van de vestigingen ook inzage hebben in de rapportage en de informatie kunnen gebruiken bij hun mobiliteitsbeleid. In de tekst is hierover niets vermeld.

Hierna volgen de opmerkingen per pagina.

Pagina 1. Onder Artikel 17A.1 (definities)

- Waarom wordt er bij het definiëren van werkgever/concern niet aangesloten bij de definitie uit de EED?

Pagina 6. Onder 1. Doel en aanleiding

- Andere hinder door verkeer dient lokaal geregeld te worden, houdt dit in dat met het maatwerkaspect het bevoegd gezag aanvullende eisen voor luchtverontreinigende emissies kan stellen?

Pagina 7. Onder 2.1 Hoofdpijnen van de aanpassing

- Er komt een norm voor CO₂ uitstoot van zakelijke kilometers. Meer keuzevrijheid en handelingsperspectief wordt geboden wanneer er een generieke norm over alle werk gebonden personenmobiliteit, woon-werk en zakelijk wordt gelegd. Een bedrijf kan dan zelf bepalen waar de meeste winst te behalen valt.
- Voor de norm woon-werkmobiliteit staat dat deze waarschijnlijk in 2026 wordt toegevoegd. Is er beleidsruimte om de norm dan generiek te maken voor alle werkgebonden personenmobiliteit?
- Wat zijn de evaluatie criteria voor het al dan niet invoeren van een norm voor woon-werkmobiliteit en hoe is deze gekoppeld aan de reductiedoelstellingen voor 2030?

Op pagina 12. Onder voorbeeld en uitwerking

- Het is onvermeld op welke wijze de CO₂-uitstoot van een bedrijf wordt berekend. De rekentool en de bijhorende door het bedrijf in te vullen parameters zijn nog niet inzichtelijk en komen in de loop van 2022 beschikbaar. Hierdoor is het op dit moment niet goed mogelijk een kwalitatieve beoordeling te geven van de getalsmatige onderbouwing, de administratieve belasting voor het bedrijf maar ook de interpreteerbaarheid van de data.
- Bij het vastleggen van de nulsituatie is het verhoudingsgetal tussen het aantal medewerkers dat gebruik maakt van OV+fiets en het aantal medewerkers dat gebruik maakt van de auto een prima kpi waarmee een indicatie voor verbetering kan worden gemeten. Ik adviseer u deze kpi onderdeel te maken van de uitvraag van informatie.
- De mate van elektrificatie van het wagenpark uitgedrukt als percentage van het totale aantal voertuigen in het wagenpark, is een bruikbare kpi die de mate van elektrificatie weergeeft. Zonder hier een norm aan te stellen, geeft deze kpi relevantie ondersteunende informatie.
- In het voorbeeld is 'minder reizen' genoemd als voorbeeld om aan de norm te kunnen voldoen. Dit is onjuist. Minder reizen komt niet tot uiting in een (door de rekentool berekende) lagere CO₂-uitstoot omdat de eenheid van de norm is bepaald op CO₂-emissie/km en niet emissie/werknemer of een absolute CO₂-uitstoot.
- Er wordt gesteld dat de norm samen met de koplopermaatregelen een reductie van 1 Mton moet zorgen, is dit in lijn met de reductieopgave van 49% in 2030. Waarom wordt er niet direct op die 49% ingezet?

Op pagina 8. Onder 2.1 Hoofdpijnen van de aanpassing

- De rekenmethodiek wordt verder uitgewerkt per ministeriele regeling. Het is van groot belang dat deze tijdig en goed neergezet wordt zodat er bij ingang van de omgevingswet in 2022 meteen gestart kan worden

Pagina 8 par 2.2. Betrokkenen

- Het is niet expliciet vermeld dat het criterium van de drempelwaarde van 100 personen geldt voor de optelling van het aantal medewerkers binnen het gehele concern. Een voorbeeld werkt hierbij illustratief. In het geval dat in elke vestiging minder dan 100 medewerkers heeft, maar opgeteld binnen het gehele concern meer dan 100 medewerkers werkzaam zijn (>20 uur/week), dan geldt de Normering. Samengevat het aantal medewerkers zoals dit bij de Kamer van Koophandel is geregistreerd voor het gehele concern is maatgevend. Is dit juist?
- Kan alleen het bevoegd gezag waar het hoofdkantoor is gevestigd toezien op de rapportageplicht en de norm.

Pagina 9. Onder Ad 2. Monitoring regeling

- Zie ook opmerking onder 2.1. Alleen monitoren op CO₂-uitstoot zonder samenhangende uitleg-ondersteunende Kpi's geeft een te beperkt beeld. Voorbeelden van ondersteunende Kpi's zijn het verhoudingsgetal tussen het aantal medewerkers dat gebruik maakt van OV+fiets en het aantal medewerkers dat gebruik maakt van de auto en de mate van elektrificatie van het wagenpark uitgedrukt als percentage van het totale aantal voertuigen in het wagenpark.
- Voor het draagvlak van de bedrijven is het belangrijk dat de rapportage een handelingsperspectief voor verbetering aanreikt en dat de rapportagevorm 'goed communiceert'. Lees hier een mooi voorbeeld van een heldere reken- en rapportagetool: <https://mijn.mobilityanalyst.com/breikers/>. Het is raadzaam de bedrijven een soortgelijke 'high-end' reken- en rapportagetool ter beschikking te stellen. De rapportage moet dan ook ter beschikking komen aan het bevoegd gezag zodat het gedeelde inzicht een basis kan zijn voor overleg met het bedrijf.

Pagina 10. Onder Ad 3. Inhoudelijke invulling norm woon-werkmobiliteit

- Daarom er ook voor kiezen niet twee aparte normen in te voeren, maar een norm over het geheel aan personenmobiliteit.
- De optie dat keurmerken (deels) invulling kunnen geven aan de rapportageverplichting en de norm is niet vermeld. Kan dat worden toegelicht.

Pagina 10. Onder terugkoppeling werkgevers

- De regeling schrijft niet voor dat de werkgever van een specifieke tool gebruik moet maken. Hij mag zelf data verzamelen en deze op een voor het bevoegd gezag controleerbare wijze en conform de vastgelegde rekenregels, herleiden tot de jaarlijkse CO₂-uitstoot. Als niet iedereen gebruik hoeft te maken van de nog te ontwikkelen rekentool (gereed voor uiterlijk 1 januari 2023) is het risico dat rekenmethoden een verschillend resultaat kunnen geven. Hierbij dan ook het pleidooi voor verplichte rekenmethode
- De jaarlijkse rapportage van data voor het bevoegde gezag moet (geautomatiseerd) eenvoudig uitwisselbaar zijn. Dit aspect krijgt nog onvoldoende aandacht in de toelichting.
- Lees hier een mooi voorbeeld van een heldere reken- en rapportagetool: <https://mijn.mobilityanalyst.com/breikers/>.

Pagina 11. De norm voor zakelijke mobiliteit

- Zie de eerdere opmerkingen bij pagina 3.
- Het is belangrijk dat het vliegverkeer met een bestemming buiten Nederland ook onderdeel is van de scope (valt er nu buiten). Op welke manier kan met de norm een prikkel worden gegeven die stimuleert dat de korte Europese vliegbestemmingen met de trein worden bereisd.

Pagina 19 Artikel 17A.1 Definities

- Dus het hoofdkantoor is verantwoordelijk voor de rapportage en het voldoen aan de Norm en alleen het bij het hoofdkantoor horende bevoegde gezag ziet hierop toe. Dit is te herleiden uit de tekst maar niet expliciet vermeld. Kan dit helder worden toegelicht. Zoals hierboven opgemerkt zou ruimte kunnen worden geboden om in overleg een ander bevoegd gezag op de verplichting te laten toezien.

Tot zover.

Hoogachtend,

Directeur Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied
voor deze,

H. Nelemans
Teammanager Expertise Milieu en Duurzaamheid

Directielid Regulering en Expertise

Dit document is digitaal verstuurd en daarom niet ondertekend.