

## Inleiding

Hierbij ontvangt u onze reactie op de normerende regeling werkgebonden personenmobiliteit

Voorafgaand aan onze reactiewillen wij graag nogmaals aangeven dat wij ons zorgen maken over de veelheid van regelingen en normeringen rond energiebesparing en CO<sub>2</sub>-reductie die op verschillende deelterreinen ontwikkeld worden. De veelheid aan regelingen dreigt echter straks de administratieve last te worden. Of het nu om de EED, de opvolging van de MJA, de informatieplicht voor de erkende maatregelen of de normering van de werkgebonden personenmobiliteit gaat, een groot aantal organisaties krijgen met meerdere regelingen te maken. Sub-optimalisatie zowel qua tijdsbesteding als investering in maatregelen wat betreft CO<sub>2</sub>-reductie en kosten ligt daarbij op de loer.

Wij kunnen ons goed vinden in de inspraakreactie van de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied op het voorstel. Ook wij vinden het koppelen van de normering aan een KPI gericht op CO<sub>2</sub>-uitstoot per kilometer voor zakelijk verkeer geen verstandige route:

1. Een reductie in kilometers wordt niet gestimuleerd;
2. Wij zien geen heldere onderbouwing van het getal (96 gram/km in 2026) dat wordt voorgesteld in de norm. Wij delen de inschatting van de Omgevingsdienst dat dit getal weinig ambitieus is;
3. Woon-werkverkeer wordt buiten schot gelaten, terwijl dit het overgrote deel is van de bedrijfsgerelateerde mobiliteit;
4. Op grond van bovenstaande punten is onze verwachting dat dit voorstel niet leidt tot het doel van de norm. Het doel van de norm is dat deze minimaal leidt tot een totaal-reductie over alle bedrijven heen van ten minste 25% van de totale CO<sub>2</sub>-uitstoot van werk gerelateerd verkeer in 2030;
5. De scheiding tussen woon-werkverkeer en zakelijk verkeer is in de praktijk moeilijk te maken.

Wij kunnen daar de volgende punten aan toevoegen:

1. Het voorstel gaat niet in op de uitvoeringsaspecten. Het biedt geen inzicht in de controle die op bedrijfsniveau nodig is en de tijd die hiervoor nodig is (en daarmee de benodigde capaciteit bij de omgevingsdiensten). Het gaat ook niet in op het probleem dat veel bedrijven meerdere vestigingen hebben die vallen onder verschillende omgevingsdiensten;
2. Het voorstel gaat ook niet in op verschillen tussen bedrijven. Er is geen reden om aan te nemen dat een overheidsorganisatie, een consultant en bijvoorbeeld een webwinkel, zoals bol.com vergelijkbare inspanningen moeten leveren bij dezelfde doelstelling;
3. Het voorstel gaat niet in op de relatie met de EU normstelling voor CO<sub>2</sub>-uitstoot van auto's. Het ligt voor de hand dat er sprake is van veel overlap in CO<sub>2</sub>-reductie. Naar verwachting zal deze normstelling moeten worden aangescherpt in het licht van de discussie over de aanscherping van de overkoepelende EU-doelstelling naar 55%.
4. Veel gemeenten en omgevingsdiensten willen het gemeentelijk mobiliteitsbeleid verduurzamen en hebben daarvoor data nodig van afzonderlijke bedrijven en vestigingen. Het is niet duidelijk hoe deze norm hieraan kan bijdragen.

## Alternatieven

De omgevingsdiensten stellen voor om te kiezen voor een KPI van CO<sub>2</sub>-uitstoot per medewerker, ook woon-werkverkeer mee te nemen in dezelfde norm en bedrijven compleet de vrije hand te geven in het bepalen van de best bij hun passende maatregelen zonder hierin te sturen. Daarnaast stellen de

omgevingsdiensten voor om ook een maatregelenlijst uit te werken waarmee toezichthouders in gesprek kunnen met bedrijven die onder de norm presteren, of die juist verdere stappen willen nemen.

Als gekozen wordt voor deze aanpak, ligt het voor de hand dat bedrijven en organisaties die beschikken over een professioneel CO<sub>2</sub>-managementsysteem, dit systeem kunnen gebruiken om te bewijzen dat ze aan de norm voldoen. Hiervoor is een aanvullende controle nodig door de Certificerende Instelling van het bedrijf.

Wij zien nog een tweede alternatief. Als eigenaar en beheerder van de CO<sub>2</sub>-Prestatieladder, een breed gebruikt CO<sub>2</sub>-managementsysteem met ambitieuze doelstellingen voor CO<sub>2</sub>-reductie, doet SKAO een oproep om ook te kijken of er richting 2030 naar één overkoepelende aanpak toegewerkt kan worden. Wij zien de combinatie van de verplichting om een serieus CO<sub>2</sub>-managementsysteem in te voeren, economische instrumenten en gerichte handhaafbare normstelling (voor auto's en apparaten) als een logische aanpak, die is gericht op het halen van de doelstellingen op de verschillende thema's, de verantwoordelijkheid voor de maatregelen legt waar deze hoort te liggen en die bovendien handhaafbaar is. De CO<sub>2</sub>-Prestatieladder is het – inmiddels ook internationale - voorbeeld van een goed CO<sub>2</sub>-managementsysteem dat de verantwoordelijkheid voor het nemen van maatregelen bij het betreffende bedrijf of organisatie legt. Het instrument richt zich niet alleen op inzicht in emissies en een reductieplan, maar ook op betrokkenheid van de directie, communicatie en kennisontwikkeling en kennisdeling. Bovendien stimuleert het instrument op de hogere niveaus maatregelen in de keten. Daar liggen vaal de grootste mogelijkheden voor veel bedrijven en organisaties. In de bijlage vindt u meer informatie over de CO<sub>2</sub>-Prestatieladder.

Mogelijke economische instrumenten zijn sectorale emissieplafonds of een CO<sub>2</sub>-prijs.

**Voor vragen en reacties op dit document:**

Gijs Termeer  
[gijs.termeer@skao.nl](mailto:gijs.termeer@skao.nl)  
06-14745055

Zie ook [www.skao.nl](http://www.skao.nl) voor meer informatie over:

- het Handboek CO<sub>2</sub>-Prestatieladder
- alle gecertificeerde organisaties
- handreikingen en informatie video's
- praktijkverhalen
- de [maatregellijst](#)
- achtergrondinformatie

## BIJLAGE

### De CO<sub>2</sub>-Prestatieladder en normering werkgebonden personenmobiliteit.

Maart 2020

#### Inleiding

De CO<sub>2</sub>-Prestatieladder kan een sleutelrol spelen bij de ontwikkeling van normering van werkgebonden personenmobiliteit. Het instrument sluit aan bij de gewenste ambitie. Maatschappelijk draagvlak is gegarandeerd, sturing op CO<sub>2</sub> staat centraal, professionele controle is gegarandeerd en onnodige bureaucratie door een veelheid aan instrumenten wordt voorkomen.

- De CO<sub>2</sub>-Prestatieladder is een professioneel, geaccrediteerd CO<sub>2</sub>-managementsysteem, onder toezicht van de Raad voor Accreditatie (RvA).
- De CO<sub>2</sub>-Prestatieladder functioneert tevens als Maatschappelijk Verantwoord Inkopen instrument en wordt ingezet door ruim 150 aanbestedende diensten bij inkoop van werken en diensten.
- Eigendom en beheer is in handen van de Stichting Klimaatvriendelijk Aanbesteden & Ondernemen (SKAO). Binnen de diverse organen van de SKAO (bestuur, Centraal College van Deskundigen (CCvD)) zijn zowel overheid, markt als maatschappelijke organisaties vertegenwoordigd.
- Momenteel bijna 1.000 afgegeven [certificaten](#), met daaronder ruim 3.000 bedrijven en organisaties.
- Deze worden jaarlijks geaudit door 12 geaccrediteerde [Certificerende Instellingen](#).
- Een CO<sub>2</sub>-bewust Certificaat voor de CO<sub>2</sub>-Prestatieladder is te behalen op 5 niveaus.
- Ongeveer 2/3 van de bedrijven zit op niveau 3, ongeveer 1/3 zit op niveau 5. Zie ook <https://www.skao.nl/facts-and-figures>
- Tot en met niveau 3 betreft het de uitstoot van de eigen organisatie, oftewel scope 1 en 2. Op niveau 4 en 5 kijkt de organisatie naar de ketenemissies (upstream en downstream) van zijn keten en sector.

#### Ladder voldoet aan uitgangspunten

De CO<sub>2</sub>-Prestatieladder voldoet ruimschoots aan de uitgangspunten die worden gesteld in de discussienotitie van het Ministerie van I&W over werk gerelateerde personenmobiliteit. Daarbij wijzen we op de volgende punten:

1. Het maatschappelijk draagvlak voor de CO<sub>2</sub>-Prestatieladder ("de Ladder") is professioneel georganiseerd. Zowel binnen het [bestuur als het CCvD](#) – verantwoordelijk voor het handboek – zijn opdrachtgevers, opdrachtnemers en maatschappelijke partijen vertegenwoordigd.
2. Organisaties hebben keuzevrijheid. De ladder schrijft niet voor hoe de CO<sub>2</sub>-reductie moet worden gerealiseerd, maar richt zich op permanente verbetering via de Plan – Do – Check – Act cyclus en materialiteit. De ladder biedt via een [maatregellijst](#) en de aandacht die SKAO geeft aan goede voorbeelden en koplopers veel handvatten en tips hoe het doel kan worden bereikt. Er is ruimte voor uitbreiding van het kennisplatform van SKAO. Samenwerking met RvO en de omgevingsdiensten is uiteraard ook mogelijk.
3. De ladder houdt rekening met specifieke omstandigheden van een bedrijf. Een vanzelfsprekend uitgangspunt is dat de ladder bedrijven stimuleert tot het nemen van maatregelen die voor het bedrijf relevant zijn m.b.t. CO<sub>2</sub>-reductie. Koplopers worden ontzien: werkgevers die al veel gedaan hebben, worden geen extra eisen opgelegd.

4. De ladder creëert om een *level playing field* voor inspanningen van werkgevers op klimaatgebied en om achterblijvers mee te nemen, met als randvoorwaarde minimale lastendruk bij werkgevers en handhavende diensten
5. Een wezenlijk kenmerk van de ladder is de uitdaging tot permanente verbetering. De ladder verleidt en inspireert deelnemende bedrijven en organisaties tot steeds weer nieuwe acties. De controle door certificerende instellingen is hier dankzij de maatregellijst expliciet op gericht.
6. Een belangrijk doel van de ladder is beperking van de administratieve lasten voor bedrijven. Het bestuur van de ladder en het CCvD zien hier op toe. In het kader van de beperking van de administratieve lasten zijn door SKAO [praktische handleidingen](#) ontwikkeld voor het voldoen aan niveau 3 en hoger. Daarnaast is er een volwassen markt van advies en tools aanwezig die organisaties kunnen ondersteunen. De CO<sub>2</sub>-footprint is een vanzelfsprekend onderdeel van het instrument. Hierdoor kunnen werkgevers eenvoudig aan de informatieplicht voldoen. Dankzij de maatregellijst van de CO<sub>2</sub>-Prestatieladder krijgen werkgevers ondersteuning bij het bepalen van hun handelingsperspectief.
7. Op dit moment zijn de geleverde informatie over mobiliteitsstromen en de genomen maatregelen voor de certificerende instellingen transparant en eenvoudig volgbaar. Er is indien gewenst aanvullende actie nodig en mogelijk om ervoor te zorgen dat deze informatie voor toezichthoudende diensten en lokale/regionale partijen die verantwoordelijk zijn voor mobiliteitsbeleid (bijvoorbeeld in kader Regionale Energie Strategie) ook toegankelijk wordt.
8. De ladder is (financieel) te dragen en levert zeker de eerste jaren een jaarlijks terugkerende besparing op, die hoger is dan de jaarlijkse kosten van het systeem.
9. De technische haalbaarheid van het instrument is bewezen.

#### **Extra voordelen van het instrument**

1. De ladder sluit aan bij de praktijk van het bedrijfsleven. Het is een overkoepelend instrument gericht op CO<sub>2</sub>-reductie voor het hele klimaatbeleid van het bedrijf;
2. Het bedrijf wordt uitgedaagd om zelf maatregelen te bedenken. De kennis en creativiteit die in het bedrijf aanwezig is wordt benut;
3. De focus ligt op meest materiële emissies van de organisatie, de zaken die er echt toe doen. In veel organisaties is dit niet het kantoor;
4. Een aantal eisen gaat expliciet over de betrokkenheid van het (top) management. Omdat het laddercertificaat noodzakelijk is voor het winnen van aanbestedingen is het onderdeel van de core business van bedrijven. De betrokkenheid van het (top-)management in het bedrijf is hierdoor bij de CO<sub>2</sub>-Prestatieladder geborgd;
5. Er is een expliciete stimulans tot innovatie en samenwerking in de keten;
6. De controle ligt bij onafhankelijke en geaccrediteerde Certificerende Instellingen met kennis van de sector;
7. Het instrument kan ook door (lokale) overheden worden gebruikt: practice what you preach. Het Ministerie van I&W is gecertificeerd op niveau 4, een provincie en een waterschap en een tiental gemeenten zijn gecertificeerd op niveau 3. Nog een 30-tal (lokale) overheden zijn van plan in 2020 gecertificeerd te zijn.
8. Een CO<sub>2</sub>-Prestatieladder certificaat vanaf niveau 3 geldt als alternatief bewijs voor de energie-audit plicht in het kader van de EED.

#### **Aandachtspunten**

1. Tot en met niveau 3 betreft het de uitstoot van de eigen organisatie, oftewel scope 1 en 2. Hieronder vallen alle auto's (en materieel) die in eigendom zijn van (of gecontroleerd worden

door) de organisatie. De CO<sub>2</sub>-Prestatieladder rekent business-travel (zakelijk reizen/personenvervoer onder werktijd) tot scope 2. Woon-werk verkeer zit conform internationale normstelling met privé auto's zit in scope 3. Gezien het belang van woon-werkverkeer bij de normering van werkgebonden personenmobiliteit, is hiervoor bij certificering op niveau 3 een aanvullende afspraak nodig. De bestaande certificerende instellingen kunnen deze uiteraard controleren.

2. Het beschikbaar stellen van informatie (uit auditrapporten) aan omgevingsdiensten en andere relevante partijen.
3. Samenwerking m.b.t. kennisontwikkeling en kennisdeling.
4. Hoe komen we tot een aanpak die ervoor zorgt dat de betrokkenheid van het top-management in het bedrijf bij een andere inzet van de ladder, dan aanbestedingen, gewaarborgd blijft?
5. Het is belangrijk een realistisch beeld te hebben van de mogelijke groei van het aantal gecertificeerde partijen. Onze inschatting is dat een groei van 30% per jaar zeker mogelijk is. Extra inspanningen om auditoren op te leiden kan mogelijk leiden tot extra groei.