

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. Deze Normerende regeling werkgebonden personenmobiliteit (hierna 'Normstelling Personenmobiliteit' genoemd) met wetgeving richt zich op zakelijke mobiliteit en woon-werkmobiliteit.

Kader

De voorgestelde wijziging in het Bal is een uitwerking van één van de afspraken in het klimaatakkoord, welke juli 2019 is ondertekend. In het klimaatakkoord zijn afspraken gemaakt hoe de CO₂ uitstoot in 2030 met 49% en in 2050 met 95% kan worden teruggedrongen. Een van de afspraken onder het thema mobiliteit is dat er een normerende regeling werkgebonden mobiliteit komt. In deze regeling worden zowel personenvervoer als goederenvervoer meegenomen. Waarbij voor personenvervoer is afgesproken dat de regeling geldt voor zowel woon-werk als zakelijke kilometers bij alle werkgevers met meer dan 100 medewerkers. De wettelijke normstelling wordt gezien als flankerend beleid om alle bestaande stimulerende maatregelen kracht bij te zetten met een wettelijk verplichte minimum inzet. De noodzaak voor flankerend beleid wordt ook door het ministerie aangegeven. In het IAK wordt gesteld dat de stimulerende maatregelen tot noch toe hebben geleid tot een CO₂ reductie van 1.5%. Stimuleren alleen is dus niet genoeg, in dit perspectief is de voorliggende normstelling dus een onderdeel van een groter en integraler maatregelenpakket dat samen moet leiden naar de voorgestelde CO₂ emissie reductie van 49% in 2030 en 95% in 2050. Wij hechten dan ook grote waarde aan een goede uitvoering van deze regeling. Onderstaand vindt u puntsgewijs onze reactie.

Metriek

De visie op mobiliteit in het klimaatakkoord is

“Zorgeloze mobiliteit, voor alles en iedereen in 2050. Geen emissies, uitstekende bereikbaarheid toegankelijk voor jong en oud, arm en rijk, valide en mindervalide. Betaalbaar, veilig, comfortabel, makkelijk én gezond. Slimme, duurzame, compacte steden met optimale doorstroming van mensen en goederen. Mooie, leefbare en goed ontsloten gebieden en dorpen waarbij mobiliteit de schakel is tussen wonen, werken en vrije tijd.”¹

Dit kan zoals in het akkoord wordt aangegeven alleen bereikt worden met een mobiliteitstransitie waarbij wordt ingezet op Verminderen, veranderen en verduurzamen van mobiliteit. Waarbij ook die volgorde van prioritering wordt aangehouden. Alle vermeden kilometers zijn immers goed voor klimaat, luchtkwaliteit, geluidsreductie, leefomgeving, landschap en doorstroming.

De nu gekozen metriek voor de normstelling, een maximale uitstoot van 96g/km, stuurt vooral op het veranderen en verduurzamen van gereisde kilometers, maar niet het verminderen. Daarmee doet deze metriek geen recht aan de doelstelling van het klimaatakkoord om eerst in te zetten op het verminderen.

¹ Klimaatakkoord p45.

Advies

Door te kiezen voor een maximale CO2 uitstoot per medewerker wordt gestuurd op het verminderen van uitstoot door mobiliteit. Thuiswerken en niet reizen leveren hierbij de hoogste en snelste besparingen op. De norm zou hierbij gedifferentieerd kunnen worden naar branche (SBI codes), gebaseerd op een huidige benchmark.

Scope

Meer dan de helft van alle mobiliteit in Nederland is werk gerelateerde mobiliteit. Het gaat hierbij om goederenvervoer en personenvervoer, zowel woon-werk als zakelijke ritten. Binnen deze werkgebonden mobiliteit vindt de meeste uitstoot plaats door personenmobiliteit en binnen die personenmobiliteit is het meeste woon-werkverkeer. In de toelichting van I&W wordt zelfs gesteld dat van de personenmobiliteit 84% woon-werkverkeer is en 16% zakelijk. Om deze reden is in het klimaatakkoord afgesproken dat:

“De Rijksoverheid werkt samen met betrokken partijen aan invoering van een normstellende regeling onder de Omgevingswet bedoeld om de voor het klimaat negatieve effecten van werkgerelateerd verkeer, eigen wagenparken en logistiek terug te dringen. Onder werkgerelateerd verkeer wordt woon-werk en zakelijk verkeer verstaan ”²

Het feit dat woon-werkverkeer in deze fase niet is opgenomen onder de normstellende regeling is daarmee niet alleen percentageel gezien een omissie, maar gaat ook in tegen de in het klimaatakkoord gemaakte afspraken.

Daarnaast valt er veel winst te behalen door korte continentale zakelijke reizen tot 700km in de regeling mee te nemen om Europees vliegverkeer terug te dringen ten gunste van internationale treinreizen.

Advies

Door een overkoepelend doelvoorschrift te stellen waar zowel zakelijke als woon-werkkilometers onder vallen krijgt een werkgever optimaal keuzevrijheid en handelingsperspectief om de CO2 uitstoot terug te dringen.

Ambitie.

In het klimaatakkoord is afgesproken dat de normstelling in elk geval voorziet in een reductie van 25% in 2030.³ Deze afspraak an sich is al niet in lijn met het gestelde doel van 49% CO2 reductie in 2030. Door minder hard in te zetten op werk gebonden mobiliteit zal er in andere sectoren meer bespaard moeten worden. Daarnaast staat in de toelichting van I&W aangegeven dat de uitstoot voor werk gebonden personenmobiliteit in 2017 8.4 Mton CO2 is. Daarbij geeft I&W aan met de voorgestelde norm een reductie van 1Mton te behalen. Hiermee voldoet de voorgestelde norm niet aan de 25% reductie afspraak uit het klimaatakkoord. Immers dit zou tenminste 2.1Mton moeten zijn.

Los daarvan lijkt de norm sterk achter te blijven op de ingezette reductie door Europees bronbeleid. Een gemiddelde benzineauto heeft tegenwoordig een uitstoot van 120g/km, kortweg betekent dit dat per 5 gereden km er slechts 1 ZE hoeft te worden in 2026. Daarbij gaat de uitstoot van auto's de komende jaren door bronbeleid nog verder naar beneden. Bedenkende dat nu al een groot deel van de kilometers ZE worden gemaakt door OV gebruik voor zakelijke reizen is de voorgestelde norm niet ambitieus te noemen. Er zal van de norm weinig stimulans

² Klimaatakkoord p72.

³ Klimaatakkoord p73.

uitgaan om anders te gaan reizen wanneer er ook voldaan aan worden door aanschaf van een nieuw (lease)wagenvoerpark. Hiermee wordt ook de doelstelling veranderen binnen de mobiliteitstransitie teniet gedaan

Advies

Kijk naar de huidige uitstoot benchmark per sector en haal daar naar 2030 minimaal 49% vanaf.

Gegevens Validatie

In de voorliggende consultatie staat nog niks vermeld over de manier waarop de CO2 uitstoot door mobiliteit moet worden gerapporteerd. Het is hierbij van vitaal belang dat de ingezonden informatie op een eenvoudige wijze gevalideerd kan worden. Bevoegd gezag moet er vanuit kunnen gaan dat de ingezonden KPI rechtmatig tot stand is gekomen, anders ontstaat er een papieren werkelijkheid waarvan de daadwerkelijke output in de leefomgeving niet te controleren valt.

Advies

Door te werken met erkende keurmerken of een verplichte accountantsverklaring bij de jaarcontrole (waar gegevens over brandstof, reiskostenvergoedingen en declaraties in staan) is het direct zeker dat aangeleverde informatie klopt.

Uitvoering

Er is voor gekozen om de regeling op concernniveau te regelen, waarbij het bevoegd gezag waar het hoofdkantoor staat primair verantwoordelijk is voor het gehele concern. Deze aanpak is lijn met de aanpak voor de EED, desondanks is er voor gekozen om een andere definitie te kiezen dan degene die in de EED wordt gehanteerd. Om eenduidigheid uit te stralen zou het goed zijn deze twee indien mogelijk te uniformeren.

Op pagina 3 staat dat maatwerk niet tot een versoepeling van de norm kan leiden, daarnaast staat op pagina 6 dat andere hinder door verkeer lokaal in de omgevingswet wordt geregeld. Betekent dit dat er wel een verzwaring van de norm kan worden opgelegd door maatwerk of aanvullende eisen kunnen worden gesteld aan luchtverontreinigende emissies/ geluid door het verkeer? Zo ja kan het lokaal bevoegd gezag dan rapportages over een specifieke vestiging inzien of aan deze rapportage aanvullende eisen stellen om te voorkomen dat er dubbele rapportages opgesteld moeten worden?