

Reactie Coalitie Anders Reizen op de concept wijziging Besluit activiteiten leefomgeving (Bal) en het Omgevingsbesluit in verband met het beperken van emissies van kooldioxide door verkeer

Hiermee maakt de Coalitie Anders Reizen gebruik van de gelegenheid om te reageren op de concept wijziging van het Besluit activiteiten leefomgeving (Bal) en het Omgevingsbesluit, die op 28 oktober 2020 is gepubliceerd. Deze voorgenomen wijziging bevat een norm voor zakelijke mobiliteit en de mogelijkheid voor een norm voor woon-werkmobiliteit over 4 jaar. Met deze regelingen is, samen met de uitvoering van de koplopersafspraken uit het Klimaatakkoord, een reductie van 1 Mton CO₂ - uitstoot in werkgebonden personenmobiliteit beoogd in 2030.

Meer dan de helft van de wegkilometers in het personenvervoer is werk gerelateerd. Beperking van het aantal kilometers en van de CO₂ -emissies per gereden kilometer is daarom (onder meer) belangrijk om de klimaatdoelstellingen te halen. Al geruime tijd houdt artikel 2.16 van het Activiteitenbesluit Wet milieubeheer een regeling voor woon-werkverkeer in, maar deze is nooit in werking getreden.

De Coalitie Anders Reizen steunt het voornemen om een (nieuwe) regeling in het Bal op te nemen. Hierbij zijn wel een aantal opmerkingen en vragen bij het nu gepubliceerde voorstel.

Zakelijk verkeer/woon-werkverkeer

De voorgestelde normering is voorlopig alleen van toepassing op zakelijk verkeer (art. 17A.9, aanhef en onder b: het door een werkgever laten reizen van een werknemer in het kader van de dienstbetrekking). Op woon-werkverkeer (art. 17A.9, aanhef en onder a: het door een werkgever laten reizen van een werknemer tussen de woning of verblijfplaats van de werknemer en de plaats van werkzaamheden) is de normering nog niet van toepassing, omdat 'het aan data ontbreekt om de norm voor woon-werkmobiliteit inhoudelijk vorm te geven. Op nationaal niveau zijn er gemiddelden bekend, maar deze data zijn niet bruikbaar om vooraf vast te stellen of het voor iedere werkgever reëel is om een bepaalde norm te halen (bijvoorbeeld omdat de standplaats alleen met de auto is te bereiken). Dat maakt het nodig om die data per werkgever te verzamelen.', aldus de Toelichting (p. 10)

Input Coalitie Anders Reizen:

- Administratieve lasten:
 - Bedrijven die hun medewerkers een reiskostenvergoeding of Ov-abonnement verstrekken houden al een administratie bij ten behoeve van de Belastingdienst. Als deze administratie gelijk blijft aan de voorgestelde regeling, is er geen verzwaring van administratieve lasten.
 - Het eenmalig inrichten van het administratieve proces van (bestaande) dataverzameling leidt vervolgens tot een beperkte, aanvaardbare administratieve lastenverzwaring. Bovendien geeft deze informatie de werkgever ook inzicht en sturingsinformatie om de negatieve maatschappelijke impact van mobiliteit in het bedrijf te reduceren.
- Data vergaring versimpelen:
 - Om de administratieve last zo beperkt mogelijk te houden helpt het als de Rijksoverheid de dataleveranciers (leasemaatschappijen, OV aanbieders) meeneemt in het format van de aan te leveren data voor hun klanten. Dit maakt het voor de werkgever makkelijk om deze data direct over te nemen in de wettelijke rapportage.

Het vaststellen van de norm voor woon-werk-verkeer is lastiger dan bij zakelijke kilometers, maar het kan onzes inziens wel op de volgende manier:

- Voor trein, bus, tram en fiets kan gerekend worden met een gemiddeld uitstootgetal op basis van het landelijk gemiddelde per modaliteit (CBS data);
- Het type-auto (EV, diesel, benzine en Euroklasse) is meestal onbekend voor een werkgever: hier kan gerekend worden met de gemiddelde uitstoot van het NL'se-wagenpark. Verder kan bij het bestaan van een wettelijke basis de werkgever het uitkeren van de reiskostenvergoeding ook koppelen aan de opgave van voertuig informatie door de werknemer aan de werkgever.

- Bij het doorrekenen van de CO₂ besparing door niet reizen/thuiswerken is het van belang om deze winst enkel toe te rekenen aan werknemers die regulier reizen met CO₂ uitstotende vervoersmiddelen. Niet reizende OV gebruikers, fietsers en elektrische rijders op groene energie boeken geen CO₂ winst bij niet reizen. Hoe is deze besparing meegenomen in het Bal?
- De werkgever heeft wel degelijk invloed op keuze van de modaliteit. Dit tonen de best practices van Anders Reizen bedrijven aan. Door het aanpassen van de mobiliteits arrangementen kan de werknemer andere mobiliteitskeuzes maken.
- In artikel 2.3.3 wordt gesproken over factoren waarbij de werkgever geen invloed heeft waardoor alternatieven voor de auto op voorhand afvallen, zoals extreme werkritmes of slecht bereikbare locaties. Dit is heel stellig gezegd, enerzijds kan de norm in deze situaties worden aangepast, anderzijds kan de werkgever een alternatief bieden, zoals pendelbussen of deelmobiliteit i.c.m. OV, fietsvoorzieningen en faciliteren van tijd- en plaatsafhankelijk werken (thuiswerken).

Norm

Zakelijk verkeer dient in 2026 aan de emissiegrenswaarde van 96g per kilometer te voldoen (voorgesteld artikel 17A.11). Deze norm is niet ambitieus.

- Een oproep voor een ambitieuzere norm:
Het EU-bronbeleid, dat vanzelfsprekend ook voor NL geldt, staat per 1-1-2020 op gemiddeld 95g voor auto's en zal naar verwachting in 2026 lager zijn. In het zakelijk verkeer rijdt het jongste deel van het NL wagenpark en zal daarmee al autonoom aan de norm voldoen, zeker als een deel van de reizen per OV worden afgelegd. Het is de vraag of de gewenste besparing van de 1 Mton CO₂ hiermee gehaald kan worden tenzij het aantal gereden km's ook afneemt. Tot 2020 was er sprake van groei van het aantal gereden km's. De bedrijven van Anders Reizen hebben tot doel gesteld de halvering van de emissies op zakelijke verkeer voor 2030 en daar draagt de voorgestelde norm niet aan bij. Daarnaast hebben ongeveer de helft van de leden nu al de pledge getekend om het wagenpark vanaf 2025 nul-emissie te laten zijn.
- Rapporteren per FTE:
Ten aanzien van artikel 2.3.2 aanpassing bij groei of krimp van een organisatie kan administratief versimpeld worden door organisaties per FTE te laten rapporteren in plaats van een gemiddelde uitstoot.

Monitoring en sanctionering

Het vaststellen of aan de emissiegrenswaarde wordt voldaan vindt plaats volgens de bij ministeriële regeling gestelde regels. Anders Reizen is voorstander van een gelijk speelveld en stelt handhaving noodzakelijk om dat te bewerkstelligen.

Regeldruk

Ten aanzien van artikel 3.1 'regeldruk voor bedrijven en instellingen' maken wij u er graag op attent dat binnen de Coalitie Anders Reizen monitoring voor zakelijk en woon-werk verkeer reeds plaatsvindt. Daarnaast ontvangen bedrijven tevens een CO₂ rapport. De leer ervaringen van deze rapportage delen wij graag met u. Zowel om de administratieve lasten te beperken bij de invoering van het Bal alsmede het borgen van de kwaliteit van de aangeleverde data.

Conclusie

De Coalitie Anders Reizen ziet de wijzigingen in het Bal als een belangrijk signaal vanuit de rijksoverheid om de ambities op verduurzaming van personen mobiliteit serieus te nemen. De rapportageplicht en voorgenomen normering is noodzakelijk om de gewenste klimaatdoelstelling op dit domein te realiseren. De Coalitie Anders Reizen stelt zich wel de vraag of de voorgenomen normering wel voldoende ambitieus is om deze doelstellingen te behalen zowel qua norm als termijn van invoering.