

VNCI reactie op internetconsultatie beperking CO<sub>2</sub> uitstoot door verkeer  
26 november 2020

Graag maken wij gebruik van de mogelijkheid te reageren op het voorstel voor een regeling ter beperking van de CO<sub>2</sub> uitstoot door werk gebonden personenverkeer. Wij doen dit in aanvulling op de reactie die VNO-NCW zal geven.

Het voorstel is blijkens de toelichting ingegeven door de besprekingen over het klimaatakkoord om wetgeving te maken voor 1 Mton CO<sub>2</sub> reductie in 2030 bij werk gebonden mobiliteit.

Als cruciale sector in de klimaattransitie zet de chemische industrie in op het beperken van haar eigen uitstoot en het verduurzamen van haar activiteiten. Op diverse deelreinen vallen onze lid bedrijven al onder regels voor CO<sub>2</sub> reductie. Dat is prima maar dan zien wij dat graag zo geregeld dat ze kunnen focussen op projecten die het meeste CO<sub>2</sub> reductie opleveren. Dat is in dit geval nog de vraag. Daarnaast vragen we ons af of het wel opportuun is nu regelgeving te maken die meer dan 8000 bedrijven administratieve lasten oplegt vanwege de jaarlijkse rapportageplicht, terwijl intussen de veranderingen in werk gebonden verkeer van ondernemingen ingrijpend zijn veranderd door maatschappelijke ontwikkelingen van Covid.

Onze punten zijn de volgende:

#### Doel en norm

Inmiddels is er ruim 7 maanden veel minder reizigersverkeer in verband met Corona en de verwachting is dat er door de opgedane ervaringen in de toekomst meer thuis gewerkt zal worden. Dat betekent dat de uitstoot vanzelf daalt.

Het referentiejaar voor de 1 Mton reductie in 2030 is het jaar 2022. Tegen die tijd is er sinds de becijfering van de 1 Mton ten tijde van de klimaatbesprekingen al veel veranderd. Het doel is daarmee ambitieuzer dan destijds beoogd.

De 1 Mton besparing is gezamenlijk met de zogenaamde Koplopers afspraken. Niet is toegelicht wat deze afspraken ( en voor wie) behelzen en hoeveel besparing er met welke regeling wordt voorzien.

De norm van 96 gram CO<sub>2</sub> per km is gebaseerd op gemiddelden en op het KEV 2019. Graag zien wij dit beter toegelicht. Tevens gaan wij ervan uit dat deze nog wordt aangepast aan de nieuwe situatie, de uitgangspunten moeten immers realistisch zijn.

#### Integrale benadering

In een verkenning uit 2017<sup>1</sup> concluderen TNO, ECN en CE Delft dat met vergaande gedragsmaatregelen flinke reductie mogelijk is.

Wij vragen ons af of de aanbevelingen uit dit rapport zijn gebruikt: “ is echter wel een andere focus nodig: van spitsverplaatsingen (en dus vooral woon-werk- en zakelijk verkeer), naar alle

---

<sup>1</sup> [https://www.infomil.nl/publish/pages/143272/rapport\\_kansen\\_voor\\_co2-reductie\\_met\\_gedragsmaatregelen\\_verkeer\\_ce\\_delft.pdf](https://www.infomil.nl/publish/pages/143272/rapport_kansen_voor_co2-reductie_met_gedragsmaatregelen_verkeer_ce_delft.pdf)

andere soorten verplaatsingen, inclusief vrijetijdsverkeer en vooral ook verplaatsingen over lange afstanden. “

Het gepubliceerde voorstel legt bij bedrijven een jaarlijkse administratieve last terwijl de CO<sub>2</sub>-winst die daardoor mogelijk behaald kan worden marginaal zal zijn ten opzichte van andere door hen te nemen maatregelen. Er wordt onvoldoende uiteengezet waarom de voorgenumen regelgeving als dwingende maatregel om een gedragsverandering voor zakelijk verkeer te stimuleren deze regels en lasten rechtvaardigt.

Bedrijven in de chemische sector zien een stapeling van CO<sub>2</sub> reductie maatregelen bij vervoer: energiebesparing van bedrijfsmiddelen voor vervoer zit ook in de EED audit verplichting; bedrijven zijn afgelopen jaren door de Omgevingsdiensten gevraagd de verkeersbewegingen te onderzoeken en daarover kunnen in de vergunning afspraken zijn gemaakt. Onder de Omgevingswet wordt dit gedecentraliseerd en kunnen er via het Omgevingsplan ook milieu gerelateerde regels voor vervoer komen. Nu komt daar voor bedrijven toch nog een rijksregel bij, maar dan op grond van klimaatoverwegingen.

Gezien de vele verschillende regels pleiten wij voor een voor bedrijven overzichtelijke benadering. Op verzoek van de Tweede Kamer zal de RLI met een advies komen<sup>2</sup>. Wij gaan ervan uit dat de voorgenumen regelgeving dit advies afwacht.

#### Normadressaat en rol bedrijf

De regeling in het Bal richt zich tot de werkgever. Aangezien de bedrijfsadministratie hiervoor minder aanknopingspunten zal bieden wordt een korte standaard enquête door de overheid aangeboden die werkgevers bij de werknemers kunnen uitzetten. Dat wekt de indruk dat werknemers indirect toch de normadressaat zijn. Dat is niet de opzet van de Bal regels. Bovendien is de directe invloed van bedrijven in onze sector op persoonsgebonden mobiliteit beperkt : Onze bedrijven liggen meestal buiten de bebouwde kom op industrieterreinen waar nauwelijks tot geen openbaar vervoer is; ze werken vaak in ploegendiensten, ook 's nachts; de mogelijkheid tot thuiswerkmogelijkheden is beperkt vanwege de operators of onderhoudsmonteurs die fysiek aanwezig moeten zijn.

Bij de genoemde opties hoe de normen gehaald kunnen worden wijzen wij ook op vervoer met behulp van hernieuwbare energie.

De keuze voor een vervoermiddel om naar het werk te gaan is aan de werknemer en het opvragen van informatie over het vervoersmiddel van de medewerkers kan als schending van de privacy gezien worden. Ook de directe beïnvloeding van de werkgever daarop raakt eraan. Dit maakt dat de resultaten van een enquête beperkt bruikbaar zijn omdat alleen op vrijwillige basis kan worden verzameld.

#### Conclusie: heroverweging

---

<sup>2</sup> <https://www.rli.nl/in-voorbereiding/integraal-afwegen-bij-bereikbaarheidsopgaven>.

Sinds dit voornemen is opgeschreven is er veel veranderd. Er wordt meer thuisgewerkt al is dat zeker niet voor alle posities in de chemie een optie. De dit jaar opgedane ervaringen worden zeker meegenomen in de toekomst. Het hanteren van 2022 als referentiejaar maakt de doelstelling ambitieuzer dan wij in de “afspraken “ van het klimaatakkoord lezen.

Met dit voorstel komen er voor onze bedrijven weer nieuwe regels die wellicht een marginale bijdrage leveren aan reductie terwijl er wel aandacht aan moet worden besteed. Meer focus in de regelgeving zou helpen helder te maken wat er precies van bedrijven verwacht wordt en houdt het tegelijk eenvoudiger uitvoerbaar. In die zin vragen wij een heroverweging van deze regels zodat bedrijven kunnen focussen op projecten die zij beter in de hand hebben en echt iets opleveren. Door de oplossing meer te zoeken in de vergroening van het fiscale stelsel hoeft de werkgever er niet tussen te zitten en is ook het mogelijk privacy issue er niet.

Met vriendelijke groet

Jos Roosen

Koninklijke Vereniging van de Nederlandse Chemische Industrie