

Beleidskompasformulier voor **internetconsultatie**

Instructie voor gebruik:

Dit is het formulier voor de beantwoording van de Beleidskompasvragen ten behoeve van internetconsultatie. Per 29 maart 2023 worden bij nieuwe internetconsultaties de antwoorden op de vragen van het Beleidskompas gepubliceerd. Let op dat dit formulier op enkele punten afwijkt van het reguliere Beleidskompasformulier, aangezien dit formulier terugblijkt op de stappen voorafgaand aan de consultatie.

Titel:

Subsidieregeling Verduurzaming MKB

Wie zijn belanghebbenden en waarom?

[Toelichting](#)

Hulpvragen

- **Wie zijn direct of indirect belanghebbenden bij het betreffende vraagstuk?**

De regeling richt zich op het verduurzamen van werkgebonden personenmobiliteit binnen het mkb. Door de omvang van het mkb (657.000 organisaties) is het niet effectief om mkb werkgevers individueel aan te spreken of te faciliteren. We richten ons met deze regeling op georganiseerde collectieven van het mkb (intermediaire organisaties). Dit zijn primair brancheverenigingen en bedrijvenverenigingen, maar dit zouden ook winkeliersverenigingen of parkmanagers van bedrijventerreinen kunnen zijn. Via deze samenwerkingsverbanden wil het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) de deelnemende mkb werkgevers in het samenwerkingsverband stimuleren om het reisgedrag te verduurzamen van de personen die onderdeel uitmaken van deze organisaties en zo CO2 te reduceren.

Bij deze intermediaire organisaties, die namens het mkb opereren ontbreekt het vaak aan de nodige financiële middelen of expertise, omdat verduurzaming van mobiliteit buiten hun kernactiviteiten valt.

De regeling zal worden uitgevoerd door Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RvO). De opdrachtgever is de directie Duurzame Mobiliteit van het Ministerie van IenW.

- **Wie beschikken er over relevante kennis over en ervaring met het vraagstuk?**

Er is kennis aanwezig over verduurzaming van werkgebonden personen mobiliteit. Zo zijn er adviesbureaus gericht op verduurzamen van personenmobiliteit, regionale netwerken en werkgeversorganisaties die veel of enige mate van kennis hebben. De kennis ontbreekt echter bij de individuele mkb'er en bij veel van de brancheverenigingen of bedrijvenverenigingen. In sommige gevallen ontbreekt kennis en zal daar apart aandacht aan moeten worden besteed.

- **Op welke wijze zijn belanghebbenden tot nu toe in de verschillende fasen van het beleidstraject betrokken?**

Via individuele gesprekken, groepsgesprekken, een informatiebijeenkomst en een internetconsultatie. Deze activiteiten richten zich op samenwerkingsverbanden en collectieven van MKB's. Er vinden geen activiteiten plaats gericht op individuele personen of bedrijven die onderdeel uitmaken van deze organisaties.

1. Wat is het probleem?

[Toelichting](#)

Hulpvragen

a) **Wat is het probleem?**

Uit de jaarlijkse werkgeversenquête blijkt dat het mkb minder mogelijkheden ziet voor verduurzaming van de werkgebonden personenmobiliteit en half zo vaak maatregelen treft als grote bedrijven. Het mkb heeft echter te maken met de verduurzamingsopgave. Enerzijds vanuit klimaatdoelstellingen. Anderzijds door regelgeving zoals zero emissie zones en op termijn de CSRD.

Samenwerking met intermediaire organisaties is essentieel voor een effectieve aanpak om zo een hefboom te creëren waarmee groepen mkb'ers worden bereikt. Het blijkt namelijk dat juist het warme netwerk rondom de mkb'er van grote invloed is op de keuzes over verduurzaming¹. Op dit moment is dit warme netwerk echter nog maar beperkt actief in de verduurzaming van mobiliteit bij hun achterbannen. Voor deze organisaties is duurzame mobiliteit normaal gesproken geen kernactiviteit en zij zullen daar zonder interventie geen capaciteit voor beschikbaar hebben of willen stellen.

b) **Wat zijn de oorzaken van het probleem?**

Uit onderzoek¹ blijkt grote potentie voor verduurzaming en CO2-reductie op het gebied van werkgebonden mobiliteit binnen het midden- en kleinbedrijf (mkb). Er is draagvlak voor verduurzaming², maar door verschillende redenen zoals versnippering van informatie en ontbreken van kennis komt het mkb nog moeizaam mee in deze transitie³.

Tegelijkertijd komt er veel op het mkb af. Een deel krijgt te maken met zero-emissiezones en het grotere mkb (100+) valt onder de rapportageverplichting werkgebonden personenmobiliteit.

95% van de bedrijven op bedrijventerreinen bestaat uit mkb bedrijven. Van deze bedrijventerreinen kent slechts 20% een vorm van collectieve organisatie. Het is dus voor veel mkb bedrijven op bedrijventerreinen moeilijk om met collectieve maatregelen op het

¹ KvK 2020: Levensgebeurtenis 'Duurzaam Ondernemen'
Ingangsdatum formulier: 1 oktober 2023

gebied van verduurzaming van mobiliteit te komen. Voor branche organisaties zijn geen vergelijkbare cijfers bekend; de organisatiegraad verschilt per branche.

c) Wat is de omvang van het probleem?

Uit onderzoek van CE Delft² blijkt dat de uitstoot van werkgebonden personenmobiliteit van het mkb momenteel 2,7 Mton CO₂-eq. Is. Dit op een totaal van 8,48 Mton binnen werkgebonden personen mobiliteit. In 2030 is deze uitstoot, als gevolg van bestaand beleid, naar verwachting 2,1 Mton CO₂-eq. Met een breed pakket aan maatregelen kunnen werkgevers in het mkb in potentie een reductie van 0,5 tot 1,1 Megaton CO₂-eq. behalen. Deze reductie is aanvullend op het reductiedoel van 1,5 megaton CO₂ in 2030.

Er zijn 657.000 mkb werkgevers (2-250 medewerkers). Deze zijn voor een groot deel gevestigd op een van de 3.800 bedrijventerreinen in Nederland. Hiervan is 20% collectief georganiseerd. De komende jaren moet dit aantal toenemen door inspanning van onder andere het min. van BZK (verduurzaming bedrijventerreinen). Door het verstrekken van een collectieve subsidie versterken we de gezamenlijke inspanning die gericht is op het versterken van het collectief.

Er zijn ongeveer 150 grotere branche organisaties (bron: MKB Nederland).

d) Wat is het huidige beleid en wat heeft de evaluatie opgeleverd?

De aanpak rondom werkgebonden personenmobiliteit bestaat uit drie sporen:

1. Vergroten kennis over duurzame mobiliteit bij werkgevers
2. Faciliteren ondersteuning verduurzaming mobiliteit bij werkgevers
3. Invoeren regelgeving bedoeld om indien nodig werkgevers te dwingen de CO₂-reductie tot stand te brengen.

Met deze aanpak beogen we een CO₂-reductie van 1,5 Mton in 2030 tov het niveau dat in 2030 conform het basispad gehaald zou zijn. Dit doel is vastgelegd in de regelgeving als bedoeld in het derde spoor.

Met deze aanpak wordt het mkb echter beperkt bereikt. Een groot deel van het mkb valt niet onder de rapportage verplichting WPM (spoor 3) die per 1-7-2024 geldt omdat zij minder dan 100 medewerkers heeft. Daarnaast zien we dat een groot deel van het mkb niet of nauwelijks wordt bediend binnen de verschillende regionale netwerken (spoor 1 en 2) die in Nederland actief zijn. Zo blijkt uit het werkgeversonderzoek 2024 dat slechts 2,5% van het mkb (<100 medewerkers) is aangesloten ten opzichte van 16,7% van de grotere werkgevers.

Voor het vergroten van kennis over duurzame mobiliteit binnen het mkb wordt op dit moment de website Zet Ook de Knop Om aangescherpt met informatie over hoe het mkb aan de slag kan met duurzame mobiliteit. Effecten hiervan zijn nog niet beschikbaar omdat de website om moment van schrijven nog niet live is

² Werkgebonden mobiliteit van het mkb Potentie voor reductie van broeikasgasemissies voor verschillende doelgroepen, juni 2023 CE Delft
Ingangsdatum formulier: 1 oktober 2023

e) **Wat gebeurt er als de overheid niets doet (Nuloptie)? Wat rechtvaardigt overheidsinterventie?**

Er is breed maatschappelijk draagvlak voor verduurzaming van mobiliteit. Ook bij het mkb zelf, zo bleek uit de gesprekstafels met enkele mkb-bedrijven⁵. Tegelijk zien we zorgen⁶ bij het mkb over de verduurzamingsopgave. Het risico is dat het mkb afhaakt zonder een voor hen herkenbare aanpak. Daarnaast valt het mkb vanaf 100 medewerkers onder het besluit Werkgebonden Personen Mobiliteit en zijn zij per 1-7-2024 verplicht kilometers te registreren in woon-werk en zakelijke mobiliteit. Een normstelling is in de toekomst mogelijk. Het mkb heeft echter niet altijd zicht op mogelijkheden tot verduurzaming.

Als de overheid niets doet blijven er kansen liggen om de CO2 uitstoot naar beneden te brengen en zullen op den duur meer afdwingbare maatregelen nodig kunnen (bijvoorbeeld normeren). Hiervoor zal het draagvlak onder het mkb dan mogelijk klein zijn.

2. Wat is het beoogde doel?

[Toelichting](#)

Hulpvragen

a) **Wat zijn de beleidsdoelen?**

Het blijvend veranderen van het reisgedrag van personen door personen slimmer (bv. thuiswerken, autodelen) en/of anders (bv. lopen, fietsen, het OV) te laten reizen. Hierdoor neemt het draagvlak voor duurzaam reizen toe en het aantal fossiele autokilometers af (en daarmee de uitstoot van CO₂).

b) **Aan welke [duurzame ontwikkelingsdoelen \(sustainable development goals, SDG's\)](#) en [brede welvaartsuitkomsten](#) dragen de doelen bij?**

- 3 Tegengaan milieuvuiling
- 13 Klimaatactie

3. Wat zijn opties om het doel te realiseren?

[Toelichting](#)

Hulpvragen

a) **Wat zijn kansrijke aangrijpingspunten om het doel te realiseren?**

Uit onderzoek blijkt dat het mkb zich met name door het warme netwerk laat beïnvloeden als het gaat om keuzes over duurzaamheid. We willen dan ook het warme netwerk in de vorm van brancheorganisaties en bedrijvenverenigingen in stelling brengen om bij en met hun achterban van mkb ondernemingen mobiliteit te verduurzamen. Daarnaast vormen deze intermediaire organisaties een hefboom naar de 657.000 mkb organisaties.

Ingangsdatum formulier: 1 oktober 2023

b) Wat zijn, gegeven de aangrijpingspunten, kansrijke beleidsopties?

De beleidsopties zullen voorzien moeten worden in een vorm van ondersteuning die voldoet aan de randvoorwaarden: het structureel reduceren van CO2 uitstoot, verduurzamingsmaatregel vanuit de aanvrager (ownership) en draagvlakvergroting.

Voor het invullen van deze beleidsoptie zijn er 2 opties te onderscheiden:

- de opgave centraal stellen (verduurzamen reisgedrag).
- de oplossing centraal stellen (bv. stimuleren OV en fiets, thuiswerken e.d.).

c) **Wat is de beleidstheorie (doelenboom) per kansrijke beleidsoptie?**

Opgave-gerichte regeling

Deze regeling is bedoeld om organisaties te ondersteunen bij het wegnemen van barrières en het benutten van kansen voorafgaand aan de daadwerkelijke investering om tot meer duurzame werkgebonden mobiliteit te komen. Hierbij kan gedacht worden aan 'ontwikkelings/ haalbaarheidprojecten', die gericht zijn op het opstellen van een uitgewerkt plan om te komen tot een verduurzamingsproces op het gebied van werkgebonden reisgedrag.

Er is nadrukkelijk gekozen voor een opgavegerichte regeling. De keuze van de middelen ligt bij de aanvrager. Dit sluit aan bij de ervaringen met Beter Benutten Vervolg en het belang van het ownership voor een succesvolle uitrol. Met het budget van deze regeling (de *input*) worden samenwerkingsverbanden van maatschappelijke organisaties gestimuleerd om voorstellen te ontwikkelen én te implementeren (de *throughput*) die als doel hebben het reisgedrag van bij deze organisaties betrokken personen te verduurzamen door hen te stimuleren om slimmer en/of anders te gaan reizen (de *output*). Het realiseren van deze gedragsverandering is het operationele doel (het meetbare effect ofwel de *outcome*) van deze regeling. Als indicator voor het realiseren van dit effect is gekozen voor het aantal fossiele brandstofkilometers dat per organisatie minder wordt gereden indien deze voorstellen grootschalig worden geïmplementeerd door bij de deelnemende organisaties betrokken personen. Op deze manier wordt door deze regeling een bijdrage geleverd de strategische (sub)doelen van het programma waar deze regeling onderdeel van uitmaakt, te weten het vergroten van draagvlak voor het verduurzamen van reisgedrag en het verminderen van CO2-uitstoot.

Oplossingsgerichte regeling

Met het budget van deze regeling (de *input*) worden samenwerkingsverbanden organisaties gestimuleerd om een specifieke maatregel (bijvoorbeeld autodelen) te implementeren (de *throughput*) die als doel hebben het reisgedrag van bij deze organisaties betrokken personen te verduurzamen (de *output*). Het realiseren van deze gedragsverandering is het operationele doel (het meetbare effect ofwel de *outcome*) van deze regeling. Op deze manier wordt door deze regeling een bijdrage geleverd de strategische (sub)doelen van het programma waar deze regeling onderdeel van uitmaakt, te weten het vergroten van draagvlak voor het verduurzamen van reisgedrag en het verminderen van CO2-uitstoot.

4. Wat zijn de gevolgen van de opties?

[Toelichting](#)

Hulpvragen

a) Wat zijn de verwachte gevolgen per beleidsoptie?

In beide gevallen is het gevolg vergroting van het draagvlak voor duurzaam reizen en een verandering van reisgedrag door afname gereden fossiele brandstofkilometers en daarmee reductie van CO2.

b) Welke [verplichte toetsen](#) zijn van toepassing en wat zijn daarvan de uitkomsten (voor zover bekend)? De volgende toetsen zijn doorlopen. Deze zijn allen positief.

1. Bedrijfseffectentoets
2. Regeldruktoets
3. DPIA
4. Staatssteunanalyse

5. Wat is de voorkeursoptie?

[Toelichting](#)

Hulpvragen

a) Wat is het voorstel?

De voorkeur gaat uit naar een opgave-gerichte regeling: niet de oplossing, maar de opgave staat centraal. Hierbij maakt IenW gebruik van de creativiteit die in de aanwezig is en wordt het draagvlak vergroot voor het verduurzamen van reisgedrag.

De opgave-gerichte regeling richt zich op intermediaire organisaties met een substantieel gedeelte mkb in hun achterban, doelgroep of ledenbestand. Samenwerkingsverbanden van mkb collectieven en brancheorganisatie mogen voorstellen indienen. Deze voorstellen kunnen betrekking hebben op slimmer reizen (thuiswerken en autodelen) en/of anders reizen (OV, fiets en lopen). Indieners dienen bij aanvraag aan te geven hoeveel fossiele autokilometers/ CO2 uitstoot de deelnemers bij aanvraag maken. Hetzelfde geldt voor een concreet omschreven einddoel: het aantal fossiele autokilometers dat minder wordt gereden en welk CO2 reductie-effect ze denken te gaan behalen, nadat de aanpak is geïmplementeerd. Dit biedt de aanvrager de mogelijkheid om deze om te rekenen naar CO2-reductie.

De subsidieaanvragen worden beoordeeld door RVO. Daarbij worden de volgende criteria gehanteerd: het aantal deelnemers, het totaal aan gereduceerde fossiele autokilometers, het structurele CO2 reductie-effect en de potentie voor opschaling. De mate van opschaling is een belangrijk criterium omdat hier uit zal blijken of een gedragsverandering na afronden van het project wordt doorgezet.

Het instrument krijgt de vorm van een jaarlijks opengestelde regeling met een beoogd budget per jaar van PM EURO. Voor het mkb-deel zal per voorstel minimaal 10.000 en maximaal 100.000 euro subsidie worden verleend. Looptijd van een subsidieproject is maximaal 2 jaar (met een maximale uitloop van 6 maanden). Verantwoording vindt plaats op basis van de aangetoonde geleverde prestatie en de hierbij gemaakte kosten.

b) **Hoe houdt het voorstel rekening met:**

- [doeltreffendheid](#) en [doelmatigheid](#);
- uitvoerbaarheid voor alle relevante partijen (inclusief [doenvermogen](#), [regeldruk](#) en [handhaving](#));
- **brede maatschappelijke impact?**

Door samenwerkingsverbanden van organisaties uit te dagen om zelf met oplossingen te komen voor het verduurzamen van reisgedrag. Bij de deelnemende organisaties betrokken personen is de verwachting dat deze regeling doeltreffend en doelmatig zal zijn. De impact van de subsidie is velen malen groter dan alleen de gesubsidieerde maatregelen. De gesubsidieerde maatregelen worden vertaald in best practices en vormen zo gezamenlijk met de demonstratieprojecten (mkb aanpak) een leidraad voor collectieven van mkb om zo aan de slag te gaan met verduurzaming van mobiliteit. Om de concept subsidieregeling laagdrempelig te houden is aandacht besteed aan een zo minimaal mogelijke administratieve belasting van de subsidieaanvragers. Er is gekeken of deze subsidieregeling een goede aansluiting heeft op andere initiatieven (o.a. BZK verduurzaming bedrijfsterreinen).

c) **Wat zijn de risico's en onzekerheden van dit voorstel?**

Het betreft hier een nieuwe regeling die zich richt een doelgroep die nu nog niet door het beleid worden bereikt, te weten collectieven van mkb organisaties. Dit vormt een risico/onzekerheid: weet de doelgroep de regeling wel te vinden? En is er voldoende belangstelling voor de regeling?

Omdat de indieners zelf bij indiening en vaststelling aangeven hoeveel fossiele autokilometers zij gaan reduceren voorafgaand én na uitvoering van de tijdens de subsidieperiode ontwikkelde voorstellen, bestaat het risico dat de feiten niet overeenkomen met de aangeleverde cijfers. Het risico is dat het lijkt of de regeling bijdraagt aan het doel, CO2-reductie, maar dat dit effect in de praktijk veel minder groot is. De regeling sluit aan bij trajecten richting werkgebonden mobiliteit die vanuit IenW al lopen en nog gaan lopen. In deze trajecten wordt contact met de doelgroepen opgebouwd en de subsidiemogelijkheid ondersteunt direct de kansen die daar worden verkend.

d) **Hoe ziet de voorgenomen [monitoring en evaluatie](#) eruit?**

Monitoring vindt plaats op basis van de rapportage bij vaststelling van de subsidie. Onderdeel van de subsidievoorwaarden is, dat de deelnemende projecten die subsidie ontvangen, de daaropvolgende jaren informatie beschikbaar stellen over de CO2-reductie. Omdat dit een nieuwe subsidieregeling is wordt deze regeling het eerste jaar geëvalueerd om de doeltreffendheid ervan te beoordelen en eventuele verbeteringen door te voeren.

Ook maakt de subsidie als onderdeel van de MKB-aanpak deel uit van het overkoepelende MenE plan 'Verduurzaming personen vervoer en reisgedrag'. Deze maakt de doeltreffendheid en doelmatigheid van de maatregel inzichtelijk.