

Vergaderjaar 2021–2022

32 813

## Kabinetsaanpak Klimaatbeleid

AL

### VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK OVERLEG

Vastgesteld 12 juli 2022

De leden van de vaste commissies voor Infrastructuur, Waterstaat en Omgeving<sup>1</sup> en Economische Zaken en Klimaat / Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit<sup>2</sup> hadden kennisgenomen van de brief<sup>3</sup> van 19 april 2022 waarin de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat de Kamer, in het kader van de voorhangprocedure die is voorgeschreven in de Omgevingswet, het ontwerpbesluit tot wijziging van het Besluit activiteiten leefomgeving en het Omgevingsbesluit in verband met het beperken van emissies van kooldioxide door werkgebonden personenmobilititeit aanbod. De leden van de fracties van **GroenLinks** en de **PvdA** wensten de regering gezamenlijk een aantal vragen te stellen. Het lid van de **FVD**-fractie wenste de regering eveneens een aantal vragen te stellen.

Naar aanleiding hiervan is op 14 juni 2022 een brief gestuurd aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat.

De Staatssecretaris heeft op 8 juli 2022 gereageerd.

De commissies brengen bijgaand verslag uit van het gevoerde schriftelijk overleg.

De griffier voor dit verslag,  
Dragstra

<sup>1</sup> Samenstelling:

Atsma (CDA), De Boer (GL), Van Dijk (SGP), Pijlman (D66), Klip-Martin (VVD), Baay-Timmerman (50PLUS), A.J.M. van Kesteren (PVV), arbouw (VVD), Bezaan (PVV), Fiers (PvdA), Dessing (FVD), Geerdink (VVD), Janssen (SP), Kluit (GL), Van der Linden (Fractie-Nanninga), Meijer (VVD) (*voorzitter*), Moonen (D66), Nicolai (PvdD), Prins (CDA), Recourt (PvdA), Rietkerk (CDA), Vendrik (GL), Verkerk (CU), De Vries (Fractie-Otten), Van Pareren (Fractie-Nanninga), Raven (OSF) en Karakus (PvdA) (*ondervoorzitter*).

<sup>2</sup> Samenstelling:

Koffeman (PvdD), Faber-Van de Klashorst (PVV), Van Strien (PVV), Gerkens (SP), Atsma (CDA) (*ondervoorzitter*), Pijlman (D66), Schalk (SGP), Klip-Martin (VVD), Van Rooijen (50PLUS), Van Ballekom (VVD), Vos (VVD), Crone (PvdA), Dessing (FVD), Van Gurp (GL), Huizinga-Heringa (CU), Kluit (GL), Van der Linden (Fractie-Nanninga) (*voorzitter*), Meijer (VVD), Otten (Fractie-Otten), Prins (CDA), Vendrik (GL), Van der Voort (D66), Berkhout (Fractie-Nanninga), Raven (OSF), Karakus (PvdA) en N.J.J. van Kesteren (CDA).

<sup>3</sup> Kamerstukken I 2021/22, 32 813, AF.

# BRIEF VAN DE VOorzITTERS VAN DE VASTE COMMISSIES VOOR INFRASTRUCTUUR, WATERSTAAT EN OMGEVING EN ECONOMISCHE ZAKEN EN KLIMAAT / LANDBOUW, NATUUR EN VOEDSELKWALITEIT

Aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat

Den Haag, 14 juni 2022

De leden van de vaste commissies voor Infrastructuur, Waterstaat en Omgeving en Economische Zaken en Klimaat / Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit hebben met belangstelling kennisgenomen van uw brief<sup>4</sup> van 19 april 2022 waarin u de Kamer, in het kader van de voorhangprocedure die is voorgeschreven in de Omgevingswet, het ontwerpbesluit tot wijziging van het Besluit activiteiten leefomgeving en het Omgevingsbesluit in verband met het beperken van emissies van kooldioxide door werkgebonden personenmobiliteit aanbiedt. De leden van de fracties van **GroenLinks** en de **PvdA** wensen de regering gezamenlijk de volgende vragen te stellen. Het lid van de **FVD**-fractie wenst de regering eveneens een aantal vragen te stellen.

## Vragen en opmerkingen van de leden van de fracties van GroenLinks en de PvdA gezamenlijk

De leden van de fracties van **GroenLinks** en **PvdA** hebben naar aanleiding van de toegezonden stukken de volgende vragen aan de regering te stellen.

1. De regering geeft aan dat werkgevers CO<sub>2</sub>-reducties kunnen bereiken door het stimuleren van het thuiswerken door werknemers. De leden van de fracties van GroenLinks en de PvdA wijzen erop dat wanneer medewerkers thuis werken, zij thuis de kachel aanzetten en ook thuis koffie zetten. Tijdens de coronacrisis bleek regelmatig dat werknemers die thuiswerkten behoorlijke kosten moesten maken voor de verwarming en het elektriciteitsgebruik thuis. Kan de regering berekeningen aanleveren waaruit blijkt dat de totale som van CO<sub>2</sub>-uitstoot afneemt wanneer werknemers thuiswerken in plaats van op kantoor? Anders is het stimuleren van thuiswerken misschien niet een effectieve optie om CO<sub>2</sub> te reduceren, zoals in het Klimaatakkoord<sup>5</sup> wordt beoogd. Dit laat volgens de leden van de fracties van GroenLinks en de PvdA onverlet dat er wel andere redenen denkbaar kunnen zijn om thuiswerken alsnog te stimuleren.
2. De leden van de fracties van GroenLinks en de PvdA wijzen erop dat de regering nog geen emissiegrenswaarde heeft opgenomen die gelijktijdig in werking treedt met de norm. De regering noemt 96 gram per 2026 als beoogde emissienorm. Deze leden wijzen erop dat de huidige nieuwe auto's die in Nederland de weg op komen nu al aanzienlijk minder uitstoten; namelijk 82 gram per kilometer.<sup>6</sup> Deze leden wijzen erop dat de uitstoot in Noorwegen, Europees koploper, nog lager is, namelijk 34 gram per kilometer. Waarom kiest de regering voor deze hoge emissienorm? Zeker daar in het voorstel de eerste aanscherping pas in 2030 voorzien wordt, ligt deze norm volgens de leden van de fracties van GroenLinks en de PvdA veel te laag om uiteindelijk te leiden tot de norm, dan wel de grootste besparing die mogelijk is. Is de regering bereid de emissienorm onder de gemiddelde uitstoot van nieuwe voertuigen te stellen en

<sup>4</sup> Kamerstukken I 2021/22, 32 813, AF.

<sup>5</sup> Kamerstukken I 2018/19, 32 813, nr. H.

<sup>6</sup> Zie hiervoor de gegevens van het Europees bureau voor statistiek (Eurostat) uit oktober 2021, raadpleegbaar via: [https://ec.europa.eu/info/departments/eurostat-european-statistics\\_nl](https://ec.europa.eu/info/departments/eurostat-european-statistics_nl).

deze progressief te maken (bijvoorbeeld 15% onder het gemiddelde van de uitstoot van nieuwe voertuigen), zodat werkgevers daadwerkelijk gestimuleerd worden om ook fietsen en reizen met het openbaar vervoer van werknemers te realiseren?

3. Kan de regering aangeven wat het belang is van het stellen van een registratienorm zonder bijpassende wet- en regelgeving waarmee deze norm behaald moet worden? Welke gevolgen heeft het stellen van deze norm dan voor bedrijven?
4. Het wijzigingsbesluit voorziet in een verplichting om gegevens over woon-werkmobiliteit en zakelijke mobiliteit jaarlijks te rapporteren. Ondernemingen en rechtspersonen met 100 of meer werknemers moeten jaarlijks, uiterlijk 30 juni, een rapportage indienen met gegevens over woon-werkmobiliteit en zakelijke mobiliteit in het kalenderjaar daarvoor. Daar hebben de leden van de fracties van GroenLinks en de PvdA de volgende vragen over:
  - hoe vinden de controle en handhaving op deze informatie plaats?
  - hoe weet het ministerie dat benzinemotoren niet als elektrische ingevoerd worden?
  - welke organisatie neemt de controle ter hand?
  - welke middelen zijn uitgetrokken voor de controle en handhaving?
  - wanneer er geen extra middelen voor ter beschikking zijn gesteld, welke taken worden door beoogde organisaties niet meer uitgevoerd zodat ruimte is om de controle goed uit te voeren?
5. De regering zal in 2025 met de Adviescommissie toetsing regeldruk (Atr) in overleg treden over het instellen van maatregelen wanneer de norm niet wordt behaald. Echter, is de regering het met de leden van de fracties van GroenLinks en de PvdA eens dat ondernemingen en rechtspersonen nu al kunnen anticiperen op het in werking treden van de nieuwe regelgeving en dat een periode van drie jaar meer dan voldoende is om maatregelen te treffen? Zeker daar de norm op dat moment binnen vier jaar, namelijk in 2030, behaald dient te worden.

#### **Vragen en opmerkingen van het lid van de fractie van FVD**

Het lid van de fractie van **FVD** constateert dat door het in de betreffende regelgeving voorgestelde gezamenlijke CO<sub>2</sub>-plafond voor ondernemingen en rechtspersonen met 100 of meer werknemers, er een inperking in vrijheid van bedrijfsvoering wordt bewerkstelligd die maakt dat deze entiteiten deels hun eigen gezag over het wagenpark en de wijze van mobiliteit van werkgevers en werknemers verliezen. Het lid van de fractie van FVD stelt de regering de volgende vragen:

1. Is deze inperking in vrijheid van bedrijfsvoering wenselijk in een liberaal democratisch land?
2. Mag de Nederlandse werkgever/werknemer niet zelf bepalen hoe hij/zij zich van A naar B verplaatst?
3. Op welke grond eigent de regering zich het recht toe om voor te schrijven op welke wijze de Nederlandse werkgever/werknemer zich van A naar B verplaatst?
4. Heeft de regering rekening gehouden met de mogelijke extra kosten die werkgevers moeten maken om te kunnen voldoen aan de maatregelen van de regering?
5. Zo ja, hoe hoog schat de regering deze extra kosten in?
6. Is de regering bereid werkgevers hierin te compenseren?
7. Acht de regering het mogelijk dat werkgevers die zich niet kunnen of willen houden aan deze inperkende maatregelen over de grens zullen kijken om huidige bedrijfsactiviteiten voort te zetten?
8. Acht de regering het mogelijk dat door de voorgestelde maatregelen banen verdwijnen?
9. Op welke wijze zullen deze kostenopdrivende maatregelen effect hebben op de concurrentiepositie van de logistieke sector in

Nederland, gelet op het feit dat Nederland een logistiek knooppunt is binnen Europa?

De leden van de vaste commissies voor Infrastructuur, Waterstaat en Omgeving en Economische Zaken en Klimaat / Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit zien uw reactie met belangstelling tegemoet en ontvangen deze graag zo spoedig mogelijk doch uiterlijk binnen **vier weken** na dagtekening van deze brief.

De voorzitter van de vaste commissie voor Infrastructuur, Waterstaat en Omgeving,  
H.J. Meijer

De voorzitter van de vaste commissie voor Economische Zaken en Klimaat / Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit,  
L.P. van der Linden

# **BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT**

Aan de Voorzitter van de Eerste Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 8 juli 2022

Met de brief van 14 juni 2022, kenmerk 171146.01U, heeft een aantal leden van de vaste commissies voor Infrastructuur, Waterstaat en Omgeving en Economische Zaken en Klimaat / Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit vragen gesteld over mijn brief van 19 april 2022 inzake de voorhang van het ontwerpbesluit tot wijziging van het Besluit activiteiten leefomgeving en het Omgevingsbesluit in verband met het beperken van emissies van kooldioxide door werkgebonden personenmobiliteit<sup>7</sup> (hierna: ontwerpbesluit).

Ik ben blij met deze vragen en de gemaakte opmerkingen. Ze bieden mij gelegenheid het doel en de inhoud van het ontwerpbesluit nader toe te lichten.

Hieronder zijn vragen van de fracties van GroenLinks en de PvdA (gezamenlijk) en van de FVD-fractie, voorzien van mijn antwoorden, weergegeven.

## **Fracties van GroenLinks en PvdA**

### **Vraag 1**

De regering geeft aan dat werkgevers CO<sub>2</sub>-reducties kunnen bereiken door het stimuleren van het thuiswerken door werknemers. De leden van de fracties van GroenLinks en de PvdA wijzen erop dat wanneer medewerkers thuis werken, zij thuis de kachel aanzetten en ook thuis koffie zetten. Tijdens de coronacrisis bleek regelmatig dat werknemers die thuiswerkten behoorlijke kosten moesten maken voor de verwarming en het elektriciteitsgebruik thuis. Kan de regering berekeningen aanleveren waaruit blijkt dat de totale som van CO<sub>2</sub>-uitstoot afneemt wanneer werknemers thuiswerken in plaats van op kantoor? Anders is het stimuleren van thuiswerken misschien niet een effectieve optie om CO<sub>2</sub> te reduceren, zoals in het Klimaatakkoord<sup>8</sup> wordt beoogd. Dit laat volgens de leden van de fracties van GroenLinks en de PvdA onverlet dat er wel andere redenen denkbaar kunnen zijn om thuiswerken alsnog te stimuleren.

Antwoord:

Er is nog geen onderzoek gedaan naar de effecten van hybride werken op de CO<sub>2</sub>-uitstoot. In het SER-advies hybride werken<sup>9</sup> dat op 31 maart 2022 op verzoek van het kabinet is uitgebracht, wordt dat ook al geconstateerd. In de brief van 20 juni 2022 onderschrijft de Minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid de behoefte van het kabinet om daarnaar aanvullend onderzoek te verrichten.<sup>10</sup> Daarbij geeft zij aan dat onder andere met het Kennisinstituut Mobiliteit wordt bezien hoe dit vorm kan worden gegeven binnen bestaande onderzoeken.

### **Vraag 2**

De leden van de fracties van GroenLinks en de PvdA wijzen erop dat de regering nog geen emissiegrenswaarde heeft opgenomen die gelijktijdig

<sup>7</sup> Kamerstukken I 2021/22, 32 813, AF.

<sup>8</sup> Kamerstukken I 2018/19, 32 813, nr. H.

<sup>9</sup> SER, Hybride werken, Advies 22/04, maart 2022. Het advies treft u in de bijlage.

<sup>10</sup> Zie de brief van 20 juni 2022 met kenmerk 2022Z12572.

in werking treedt met de norm. De regering noemt 96 gram per 2026 als beoogde emissienorm. Deze leden wijzen erop dat de huidige nieuwe auto's die in Nederland de weg op komen nu al aanzienlijk minder uitstoten; namelijk 82 gram per kilometer.<sup>11</sup> Deze leden wijzen erop dat de uitstoot in Noorwegen, Europees koploper, nog lager is, namelijk 34 gram per kilometer. Waarom kiest de regering voor deze hoge emissienorm? Zeker daar in het voorstel de eerste aanscherping pas in 2030 voorzien wordt, ligt deze norm volgens de leden van de fracties van GroenLinks en de PvdA veel te laag om uiteindelijk te leiden tot de norm, dan wel de grootste besparing die mogelijk is. Is de regering bereid de emissienorm onder de gemiddelde uitstoot van nieuwe voertuigen te stellen en deze progressief te maken (bijvoorbeeld 15% onder het gemiddelde van de uitstoot van nieuwe voertuigen), zodat werkgevers daadwerkelijk gestimuleerd worden om ook fietsen en reizen met het openbaar vervoer van werknemers te realiseren?

Antwoord:

De beoogde emissiegrenswaarde voor zakelijke mobiliteit is uitgedrukt in aantal grammen CO<sub>2</sub> per reizigerskilometer. Een reizigerskilometer is iets anders dan een voertuigkilometer. De vergelijking van de emissiegrenswaarde met de emissienorm voor nieuwe auto's doet dan ook geen recht aan het verschil tussen die waarde en norm. De emissiegrenswaarde van 96 gram CO<sub>2</sub> in kalenderjaargemiddelde per reizigerskilometer, is gebaseerd op de landelijk gemiddelde CO<sub>2</sub>-emissie die in het kader van het Klimaatakkoord is doorgerekend. Door de emissiegrenswaarde gelijk te stellen aan de gemiddelde emissie per (zakelijke) reizigerskilometer, worden koplopers ontzien en alleen ondernemingen en rechtspersonen aangesproken die onvoldoende hebben gedaan om de CO<sub>2</sub>-emissie terug te dringen. Zoals in de nota van toelichting bij het ontwerpbesluit is aangegeven, treedt die emissiegrenswaarde nog niet in werking. Pas als in 2025 (evaluatiemoment) blijkt dat het (collectief) emissieplafond in 2024 is overschreden, of als er geen sprake is van een dalende lijn in de emissies, treedt die waarde in werking. Op dat moment zal ook worden beoordeeld of de hoogte van de emissiegrenswaarde voor zakelijke mobiliteit moet worden bijgesteld met het oog op het bereiken van het reductiedoel voor 2030. Een aanscherping van die waarde is aan de orde als op basis van de tot dan toe gerapporteerde gegevens blijkt dat het reductiedoel (1 megaton) in 2030 niet wordt gehaald met de emissiegrenswaarde van 96 gram. De bereidheid van de regering om de emissiegrenswaarde zo nodig bij te stellen, is al verwoord in de nota van toelichting bij het ontwerpbesluit. Het bijstellen van de emissiegrenswaarde voor zakelijke mobiliteit vereist een aanpassing van het Besluit activiteiten leefomgeving. Die aanpassing van dat besluit moet worden voorgehangen bij uw Kamer en de Tweede Kamer.

### Vraag 3

Kan de regering aangeven wat het belang is van het stellen van een registratienorm zonder bijpassende wet- en regelgeving waarmee deze norm behaald moet worden? Welke gevolgen heeft het stellen van deze norm dan voor bedrijven?

Antwoord:

Op grond van het ontwerpbesluit gaat er geen registratienorm gelden. Wel komt er een verplichting om jaarlijks gegevens te verstrekken over werkgebonden personenmobiliteit. Die verplichting dient ertoe om inzicht te krijgen in die vorm van mobiliteit en om vast te stellen of de totale CO<sub>2</sub>-emissie door werkgebonden personenmobiliteit in 2024 onder het

<sup>11</sup> Zie hiervoor de gegevens van het Europees bureau voor statistiek (Eurostat) uit oktober 2021, raadpleegbaar via: [https://ec.europa.eu/info/departments/eurostat-european-statistics\\_nl](https://ec.europa.eu/info/departments/eurostat-european-statistics_nl).

(collectief) emissieplafond blijft. Als in 2025 (evaluatiemoment) blijkt dat het (collectief) emissieplafond in 2024 is overschreden, of als er geen sprake is van een dalende lijn in de emissies, treedt de emissiegrenswaarde voor zakelijke mobiliteit van 96 gram per reizigerskilometer in werking. Tijdens het evaluatiemoment zal ook worden beoordeeld of de hoogte van de emissiegrenswaarde voor zakelijke mobiliteit moet worden bijgesteld met het oog op het bereiken van het reductiedoel voor 2030. En er zal ook worden beoordeeld of er een emissiegrenswaarde voor woon-werkmobiliteit moet worden toegevoegd aan het Besluit activiteiten leefomgeving. De verplichting om jaarlijks gegevens te verstrekken over zakelijke en woon-werkmobiliteit, de daarop volgende monitoring van de gegevens door mijn ministerie en de toetsing van de berekende emissies aan het (collectief) emissieplafond, kan voor de werkgevers dus tot gevolg hebben dat er afdwingbare emissiegrenswaarden in de regelgeving worden opgenomen.

#### **Vraag 4**

Het wijzigingsbesluit voorziet in een verplichting om gegevens over woon-werkmobiliteit en zakelijke mobiliteit jaarlijks te rapporteren. Ondernemingen en rechtspersonen met 100 of meer werknemers moeten jaarlijks, uiterlijk 30 juni, een rapportage indienen met gegevens over woon-werkmobiliteit en zakelijke mobiliteit in het kalenderjaar daarvoor. Daar hebben de leden van de fracties van GroenLinks en de PvdA de volgende vragen over:

- a. hoe vinden de controle en handhaving op deze informatie plaats?
- b. hoe weet het ministerie dat benzinemotoren niet als elektrische ingevoerd worden?
- c. welke organisatie neemt de controle ter hand?
- d. welke middelen zijn uitgetrokken voor de controle en handhaving?
- e. wanneer er geen extra middelen voor ter beschikking zijn gesteld, welke taken worden door beoogde organisaties niet meer uitgevoerd zodat ruimte is om de controle goed uit te voeren?

Antwoorden:

- a. De controles worden uitgevoerd door de omgevingsdiensten. Een omgevingsdienst stelt op de eerste plaats vast of een werkgever die onder de regels valt, de gegevens tijdig heeft aangeleverd. Er is een lijst beschikbaar van alle werkgevers die onder het toepassingsbereik van de regels vallen. Die lijst wordt vastgesteld op basis van gegevens van de stichting LISA, een stichting die gegevens van alle werkgevers in Nederland bijhoudt. Die lijst wordt ook actueel gehouden. Op basis daarvan is dus vrij eenvoudig vast te stellen of alle werkgevers aan de verplichting hebben voldaan. Vervolgens zal de omgevingsdienst steekproefsgewijs of op basis van indicaties de plausibiliteit van de aangeleverde gegevens controleren. Daartoe beschikken de toezichthouders van de omgevingsdiensten over wettelijke toezichtsbevoegdheden, bijvoorbeeld de bevoegdheid om de administratie van een werkgever te onderzoeken. Zie ook paragraaf 5.4.2 van de nota van toelichting bij het ontwerpbesluit. Tot slot kan nog worden vermeld dat in de periode tot de invoering van het ontwerpbesluit mijn ministerie samen met de omgevingsdiensten zal zorgdragen voor een goede voorbereiding. Er zal inzichtelijk worden gemaakt welke opleidingen en trainingen zijn vereist en welke hulpmiddelen, zoals een leidraad voor toezicht en handhaving, nog kunnen worden ontwikkeld.
- b. Mijn ministerie zal geen controles uitvoeren. Die taak zal door de gemeenten worden opgedragen aan de omgevingsdiensten. Zoals aangegeven in mijn vorige antwoord zal steekproefsgewijs of op basis van indicaties worden gecontroleerd of de ingevoerde gegevens kloppen. Zo kan bijvoorbeeld feitelijk worden vastgesteld of

de ingevoerde kilometers wel corresponderen met het juiste vervoermiddel. Uiteraard zijn 100% controles niet mogelijk. Dat zou een te groot beslag leggen op de capaciteit voor het houden van toezicht.

- c. Zoals hiervoor aangegeven, voeren de omgevingsdiensten de toezichtstaken uit in opdracht van het bevoegd gezag (de colleges van burgemeester en wethouders van de gemeenten). De omgevingsdiensten zullen ook eventuele bestuursrechtelijke sanctiebesluiten (last onder dwangsom) nemen als zij daartoe gemandateerd zijn door het bevoegd gezag. Als het bevoegd gezag de sanctionering in eigen hand houdt, bereidt de omgevingsdienst de sanctionering wel voor.
- De toezichthouders en handhavers kunnen gebruik maken van de reguliere bevoegdheden die zijn gegeven in de Algemene wet bestuursrecht. Voor toezicht gaat het dan bijvoorbeeld om de bevoegdheid om plaatsten te betreden en het onderzoeken van de administratie. Als tijdens het toezicht een overtreding is geconstateerd, kan met een bestuurlijke sanctie in de vorm van een last onder dwangsom naleving worden afgedwongen.
- d. De bestuurlijke lasten (kosten die overheden maken voor de uitvoering van de regelgeving) zijn inzichtelijk gemaakt in het rapport van Andersson Elffers Felix (Uitvoeringskosten van het Klimaatakkoord voor decentrale overheden in 2022–2030) dat in opdracht van de Raad voor het Openbaar Bestuur is opgesteld.<sup>12</sup> De benodigde gelden worden uit de zogenoemde klimaatvelop beschikbaar gesteld aan gemeenten via het gemeentefonds. Lokaal zullen de gemeenten in overleg met de omgevingsdiensten ervoor moeten zorgen dat de gelden worden besteed aan de taken die voortvloeien uit het ontwerpbesluit.
- e. Er worden dus extra middelen ter beschikking gesteld, waardoor het niet meer (kunnen) uitvoeren van andere taken niet aan de orde is.

### Vraag 5

De regering zal in 2025 met de Adviescommissie toetsing regeldruk (ATR) in overleg treden over het instellen van maatregelen wanneer de norm niet wordt behaald. Echter, is de regering het met de leden van de fracties van GroenLinks en de PvdA eens dat ondernemingen en rechtspersonen nu al kunnen anticiperen op het in werking treden van de nieuwe regelgeving en dat een periode van drie jaar meer dan voldoende is om maatregelen te treffen? Zeker daar de norm op dat moment binnen vier jaar, namelijk in 2030, behaald dient te worden.

Antwoord:

In de nota van toelichting bij het ontwerpbesluit is beargumenteerd waarom de emissiegrenswaarde voor zakelijke mobiliteit, de norm dus voor individuele werkgevers, niet direct in werking treedt. In plaats daarvan wordt de eerste jaren uitgegaan van een collectief emissieplafond en het monitoren van de gegevens die jaarlijks worden gerapporteerd. Als blijkt dat de emissies in 2024 niet onder het plafond blijven, zal er een norm voor individuele werkgevers in werking treden. De hoogte van die norm is nu gesteld op 96 gram per reizigerskilometer maar zal mogelijk worden bijgesteld op basis van de geleverde gegevens en de mate waarin het bereiken van het reductiedoel voor 2030 reëel is met die norm. Voordat de norm in werking kan treden, zal worden bezien in hoeverre werkgevers daaraan kunnen voldoen. Omdat er nog geen zekerheid is over de hoogte van de norm (kan nog worden bijgesteld) die in werking zal treden, is het voor werkgevers niet mogelijk om daarop te anticiperen.

<sup>12</sup> <https://www.raadopenbaarbestuur.nl/documenten/publicaties/2020/09/24/aef--onderzoeksrapport-uitvoeringskosten-klimaatakkoord>.



Dat kan wel vanaf het moment dat het Besluit activiteiten leefomgeving de norm, of mogelijk normen als er ook een norm komt voor woon-werkmobiliteit, bevat en er een termijn is gesteld waarbinnen aan die norm of normen moet worden voldaan. Overigens zal mijn ministerie samen met werkgeversorganisaties en regionale netwerken de verduurzaming van werkgebonden personenmobiliteit blijven stimuleren door middel van bijvoorbeeld communicatie en voorlichting.

### **Fractie van FVD**

Het lid van de fractie van FVD constateert dat door het in de betreffende regelgeving voorgestelde gezamenlijke CO<sub>2</sub>-plafond voor ondernemingen en rechtspersonen met 100 of meer werknemers, er een inperking in vrijheid van bedrijfsvoering wordt bewerkstelligd die maakt dat deze entiteiten deels hun eigen gezag over het wagenpark en de wijze van mobiliteit van werkgevers en werknemers verliezen. Het lid van de fractie van FVD stelt de regering de volgende vragen:

#### **Vraag 1**

Is deze inperking in vrijheid van bedrijfsvoering wenselijk in een liberaal democratisch land?

Antwoord:

Het doel van het ontwerpbesluit is verduurzaming van zakelijke en woon-werkmobiliteit. In ieder geval tot en met 2025 geldt er alleen een verplichting om jaarlijks gegevens te verstrekken over werkgebonden personenmobiliteit. Die verplichting levert in ieder geval geen inperking op van de wijze waarop werkgevers invulling geven aan de bedrijfsvoering. Maar zelfs als er voor de jaren daarna een norm zal gaan gelden voor individuele werkgevers, is het aan de werkgevers zelf om te bepalen welke maatregelen worden getroffen om aan de norm te voldoen. Het ontwerpbesluit schrijft niet voor op welke wijze verduurzaming moet worden bereikt. Dat doel kan worden bereikt door minder, anders of schoner te reizen. Die keuze is aan werkgevers en werknemers zelf. Als er al sprake is van een inperking dan is die gerechtvaardigd door het doel dat met het ontwerpbesluit wordt nagestreefd: met verduurzaming van werkgebonden personenmobiliteit een bijdrage leveren aan het tegengaan van klimaatverandering.

#### **Vraag 2**

Mag de Nederlandse werkgever/werknemer niet zelf bepalen hoe hij/zij zich van A naar B verplaatst?

Antwoord:

Zoals ik in mijn antwoord op de eerste vraag heb aangegeven geldt er in ieder geval tot en met 2025 alleen een verplichting om jaarlijks gegevens te verstrekken over werkgebonden personenmobiliteit. Maar zelfs als er voor de jaren daarna een norm zal gaan gelden voor individuele werkgevers, is het aan de werkgevers zelf om te bepalen welke maatregelen worden getroffen om aan de norm te voldoen. Het reductiedoel kan worden bereikt door minder, anders of schoner te reizen. Die keuze is aan werkgevers en werknemers zelf.

#### **Vraag 3**

Op welke grond eigent de regering zich het recht toe om voor te schrijven op welke wijze de Nederlandse werkgever/werknemer zich van A naar B verplaatst?

Antwoord:

Het ontwerpbesluit schrijft niet voor op welke wijze een werkgever of werknemer moet reizen. Het doel kan worden bereikt door minder, anders of schoner te reizen. Die keuze is aan werkgevers en werknemers zelf.

#### **Vraag 4**

Heeft de regering rekening gehouden met de mogelijke extra kosten die werkgevers moeten maken om te kunnen voldoen aan de maatregelen van de regering?

Antwoord:

Met de kosten voor werkgevers die voortvloeien uit het ontwerpbesluit is rekening gehouden. Zoals toegelicht in de paragrafen 5.2.1 tot en met 5.2.4 van de nota van toelichting bij het ontwerpbesluit bedragen de totale jaarlijkse administratieve lasten in het eerste jaar (2023) € 3.760.000,-. Vanaf 2024 bedragen de jaarlijkse administratieve lasten € 2.669.600,-. Per organisatie komen de gemiddelde administratieve lasten per 2023 en de jaren daarna uit op € 470,- respectievelijk € 334,- per jaar. De baten van het ontwerpbesluit (bereiken van de klimaatdoelen) wegen ruim op tegen deze extra kosten voor werkgevers.

#### **Vraag 5**

Zo ja, hoe hoog schat de regering deze extra kosten in?

Antwoord:

De regeldrukeffecten zijn beschreven in de paragrafen 5.2.1 tot en met 5.2.4 van de nota van toelichting bij het ontwerpbesluit. Daarin is vermeld dat de totale jaarlijkse administratieve lasten in het eerste jaar (2023) uitkomen op € 3.760.000,-. Vanaf 2024 bedragen de jaarlijkse administratieve lasten € 2.669.600,-. Per organisatie komen de gemiddelde administratieve lasten per 2023 en de jaren daarna uit op € 470,- respectievelijk € 334,- per jaar.

#### **Vraag 6**

Is de regering bereid werkgevers hierin te compenseren?

Antwoord:

Werkgevers zullen niet financieel worden gecompenseerd. Wel is het zo dat verduurzaming van werkgebonden personenmobiliteit kan leiden tot brandstofbesparingen voor werkgevers. Met name door het gebruik van zuiniger voertuigen en door minder of anders te reizen. Hoe hoog die besparingen precies zijn, is op dit moment niet duidelijk. Uit cijfers van het PBL blijkt wel dat de «overige maatregelen personenvervoer», waartoe ook dit ontwerpbesluit behoort, een besparing oplevert van € 40.000.000,- tot € 160.000.000,- in 2030.<sup>13</sup> In het Rapport IBO kostenefficiëntie CO<sub>2</sub>-reductiemaatregelen<sup>14</sup> is eerder berekend dat een EU-norm voor CO<sub>2</sub>-uitstoot personenauto's van 95g/km negatieve kosten kent waardoor de maatregel dus een maatschappelijke baat oplevert van € 49,-/ton in 2020 oplopend naar € 136,-/ton in 2030.

Het is belangrijk de lasten voor werkgevers zo laag mogelijk te houden. Daarom is mijn ministerie in overleg met stakeholders en wordt met de verplichting om jaarlijks gegevens te verstrekken zoveel mogelijk aangesloten bij wat veel werkgevers nu al bijhouden en registreren. Werkgevers krijgen voor hun inspanning ook iets terug, namelijk een rapportage over hun mobiliteits- en emissiepatroon, dat ze helpt bij het

<sup>13</sup> Zie het rapporten Effecten ontwerp klimaatakkoord: [https://www.pbl.nl/sites/default/files/downloads/pbl-2019-effecten-ontwerp-klimaatakkoord\\_3619\\_1.pdf](https://www.pbl.nl/sites/default/files/downloads/pbl-2019-effecten-ontwerp-klimaatakkoord_3619_1.pdf), pagina's 84-85.

<sup>14</sup> <https://archieff.rijksbegroting.nl/system/files/12/2016-ibo-kostenefficiëntie-co2-reductiemaatregelen.pdf>.

verduurzamen van hun mobiliteit. De verduurzaming van mobiliteit kan enorm lonen: niet alleen voor het klimaat maar ook voor het bedrijfsresultaat door vermindering van mobiliteitskosten.

#### **Vraag 7**

Acht de regering het mogelijk dat werkgevers die zich niet kunnen of willen houden aan deze inperkende maatregelen over de grens zullen kijken om huidige bedrijfsactiviteiten voort te zetten?

Antwoord:

Gezien de beperkte extra kosten voor werkgevers die voortvloeien uit het ontwerpbesluit, acht ik het niet aannemelijk dat werkgevers hun bedrijfsactiviteiten zullen verplaatsen naar andere landen. Bovendien is het zo dat ook de andere EU-lidstaten maatregelen treffen om de CO<sub>2</sub>-emissies door mobiliteit te verminderen. Een gevolg van de Europese klimaatverordening.

#### **Vraag 8**

Acht de regering het mogelijk dat door de voorgestelde maatregelen banen verdwijnen?

Antwoord:

Ook dat acht ik, gezien de beperkte gevolgen, niet aannemelijk.

#### **Vraag 9**

Op welke wijze zullen deze kostenopdrivende maatregelen effect hebben op de concurrentiepositie van de logistieke sector in Nederland, gelet op het feit dat Nederland een logistiek knooppunt is binnen Europa?

Antwoord:

Het ontwerpbesluit geldt voor werkgevers met 100 of meer werknemers en bevat regels over werkgebonden personenmobiliteit. Daaruit vloeien geen specifieke gevolgen voort voor de logistieke sector. Gevolgen voor de concurrentiepositie van die sector zijn dan ook niet te verwachten. Daar komt bij dat alle EU-lidstaten invulling moeten geven aan de Europese klimaatverordening en moeten dus maatregelen treffen om CO<sub>2</sub>-emissies te reduceren. Hoe lidstaten daar vervolgens precies invulling aan geven is aan de lidstaten zelf. Dat heeft als voordeel dat de gevolgen van oneerlijke concurrentie beperkt zijn – want iedere lidstaat moet maatregelen nemen – en zorgt er tegelijkertijd voor dat lidstaten zelf beleidsvrijheid behouden en van ervaringen in andere landen kunnen leren.

In Vlaanderen is regelgeving van kracht die gelijkenis vertoont met de regels die met het ontwerpbesluit worden toegevoegd aan het Besluit activiteiten leefomgeving (zie hoofdstuk XI van de Programmawet van 8 april 2003). Op grond van die wet moeten werkgevers met meer dan 100 werknemers elke drie jaar een verslag indienen met gegevens over woon-werkverplaatsingen. Doel daarvan is gegevens te verzamelen die nuttig zijn voor de analyse van de mobiliteit, maar ook om werkgevers aan te moedigen maatregelen te treffen om een duurzamere mobiliteit te bevorderen.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,  
V.L.W.A. Heijnen