

Den Haag, 19 april 2022

Dagelijks reizen we met zijn allen heel veel kilometers in Nederland. Voor studie, ontspanning, ontmoetingen, of om goederen af te leveren. Meer dan de helft van de afgelegde kilometers in het personenverkeer is gerelateerd aan werk. Werkgevers hebben daarmee een belangrijke sleutel in handen om de personenmobiliteit te verduurzamen. Niet alleen door technische veranderingen, bijvoorbeeld in het wagenpark, maar ook door medewerkers minder of anders te laten reizen. Dat is belangrijk voor het klimaat, en de schone lucht in ons land.

In 2019 zijn in het Klimaatakkoord¹ afspraken gemaakt over het verminderen van CO₂. Een van de afspraken is dat werkgebonden personenmobiliteit in 2030 1 megaton CO₂ minder uitstoot. Om invulling te geven aan deze afspraak bereid ik daar regelgeving over voor. Ik doe dat in samenspraak met de betrokken overheidsorganisaties, belangenverenigingen en werkgeversorganisaties. Met de regelgeving is vooral beoogd om de werkgevers bewuste keuzes te laten maken over verduurzaming van de personenmobiliteit.

Met deze brief bied ik u een ontwerp van deze nieuwe regelgeving aan², in het kader van de voorhangprocedure die is voorgeschreven in de Omgevingswet. Die procedure biedt uw Kamer de mogelijkheid zich uit te spreken over de regelgeving voordat het aan de Afdeling advisering van de Raad van State wordt voorgelegd en vervolgens wordt vastgesteld. De termijn van de voorhang is vier weken en wordt verlengd als niet ten minste driekwart buiten een reces van uw Kamer valt. De ontwerpregelgeving (ontwerp voor een algemene maatregel van bestuur), de bijbehorende ontwerpnota van toelichting en de beslisnota's over dit onderwerp zijn als bijlagen bij deze brief gevoegd³.

Plafond

Met de regelgeving die u vindt in de bijlage bij deze brief, komt er een gezamenlijk CO₂-plafond voor werkgevers met 100 of meer werknemers. In totaal gaat het om ongeveer 8.000 organisaties. Zij rapporteren vanaf 1 januari 2023 jaarlijks over de werkgebonden personenmobiliteit. Dat betreft het totaal van de door werknemers gereisde zakelijke en woon-werkkilometers.

Op basis van de gerapporteerde gegevens monitort mijn ministerie of het gestelde reductiedoel van 1 megaton CO₂ in 2030 bereikt gaat worden. Als in 2025 blijkt dat de emissies niet onder het emissieplafond zijn gebleven of als er geen sprake is van

¹ Kamerstuk 32 813, H.

² Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

³ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

een dalende lijn in de CO₂-emissie, dan treedt voor werkgevers met 100 of meer werknemers een norm voor zakelijke mobiliteit in werking, die de CO₂-uitstoot per reizigerskilometer maximeert. Deze wettelijke norm is reeds opgenomen in de bijgevoegde ontwerpregelgeving, en kan op dat moment dus snel in werking treden. Voor woon-werk mobiliteit zal dan waarschijnlijk ook een norm nodig zijn. Hiervoor is nieuwe regelgeving nodig.

Belang van werkgevers

Aanvankelijk was het idee de norm die de CO₂-uitstoot per reizigerskilometer maximeert voor zakelijke mobiliteit, direct in werking te laten treden. Werkgeversorganisaties hebben mij gevraagd dat niet te doen en eerst te meten of het doel niet zonder een dergelijke norm kan worden gehaald. Veel van de ongeveer 8.000 werkgevers met 100 of meer medewerkers zijn volop bezig met het verduurzamen van hun mobiliteit. Ook zijn de effecten van de coronacrisis nog ongewis. Veel werkgevers willen blijvend profiteren van de voordelen die thuiswerken biedt voor hun werknemers. Dat scheelt ook in de CO₂-uitstoot.

Voor mij staat het halen van het klimaatdoel voorop, en niet het middel. Ik sta dus positief ten opzichte van het voorstel van werkgevers om eerst twee jaar te meten of de uitstoot van CO₂ voldoende daalt. Zoals gezegd rapporteren zij daartoe vanaf 2023 jaarlijks over de werkgebonden personenmobiliteit en mijn ministerie monitort of het gestelde reductiedoel van 1 megaton CO₂ in 2030 bereikt gaat worden.

Ik hoop met deze regelgeving werkgevers een stimulans te geven hun zakelijke en woon-werkmobiliteit verder te verduurzamen de komende jaren. Ik zie tal van mooie voorbeelden van organisaties die hun werknemers minder laten reizen, of zicht inzetten voor schone alternatieven, zoals de fiets of het openbaar vervoer. En goed voorbeeld doet volgen. Door werkgevers de tijd te geven zelf een aanpak te kiezen die bij hen past, hoop ik te kunnen vermijden hen een wettelijke norm op te moeten leggen. Om het reductiedoel te halen, en daarmee de wettelijke norm te vermijden, tellen alle gedane investeringen van werkgevers mee. Dus ook de investeringen die zijn gedaan om invulling te geven aan de andere afspraken over personenmobiliteit in het Klimaatakkoord. Ik complimenteer de werkgevers met de resultaten die al zijn gehaald en hoop dat velen het goede voorbeeld zullen volgen. Dan zal een wettelijke norm niet nodig zijn.

Privacy

In de regelgeving is nadrukkelijk rekening gehouden met de privacy van werknemers. Werkgevers rapporteren geen persoonsgegevens van werknemers maar alleen jaartotalen van gereden kilometers en de gebruikte reismodaliteiten. Uiteraard moeten de werkgevers bij het verzamelen van gegevens die zijn vereist voor de rapportage voldoen aan de privacywetgeving.

Veel werkgevers hebben de gevraagde informatie al voor een deel in huis, als onderdeel van de mobiliteitsregelingen die ze hebben met hun werknemers. Voor werkgevers waarvoor dit niet het geval is, faciliteert het ministerie in de

instrumenten die nodig zijn om te rapporteren. Dat zorgt ervoor dat organisaties er zo min mogelijk extra werk aan hebben, en de regeldruk dus laag blijft.

Vorbereiding

In de voorbereiding van deze regelgeving is een veelheid aan organisaties en partijen betrokken. De positie en de standpunten van alle stakeholders zijn daarbij zorgvuldig afgewogen zonder daarbij de klimaatdoelen uit het oog te verliezen. Het ontwerp van de regelgeving is op 28 oktober 2020 gepubliceerd voor de internetconsultatie. In totaal hebben 21 organisaties gebruik gemaakt van de consultatiemogelijkheid. Voor een verdere toelichting wordt verwezen naar hoofdstuk 6 van de nota van toelichting. Tot slot is een aantal adviesorganen in de gelegenheid gesteld advies uit te brengen over het ontwerpbesluit. Die adviesorganen zijn het Adviescollege toetsing regeldruk, de Raad voor de Rechtspraak en de Autoriteit Persoonsgegevens. In hoofdstuk 5 van de nota van toelichting zijn de adviezen en de wijze van verwerking beschreven.

Tot slot

Ik hoop met deze regelgeving een nieuwe stap te zetten op weg naar volledig CO₂-vrij vervoer in 2050. Het is mijn overtuiging dat we met deze regelgeving profiteren van de voordelen voor het klimaat en de schone lucht in onze wijken. En tegelijkertijd alles doen om de kosten en regeldruk voor werkgevers in Nederland zo laag mogelijk houden. Voordat de regelgeving in werking treedt, draag ik er zorg voor dat de systemen voor het ontvangen van de rapportages goed aansluiten op de administraties van de werkgevers. Er is dan ook voorzien in werksessies en praktijktoetsen met en door werkgevers en omgevingsdiensten. Daarbij houd ik de vinger aan de pols en betrek ik de werkgevers om vooraf te verzekeren dat er een goede aansluiting is op de praktijk. Ik houd uw Kamer op de hoogte van de voortgang.

Een gelijkkluidende brief heb ik gezonden aan de voorzitter van de Eerste Kamer der Staten-Generaal.

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

Ontvangen ter Griffie op 19 april 2022.

De voordracht voor de vast te stellen algemene maatregel van bestuur is aan de Kamer overgelegd tot en met 29 mei 2022.

De voordracht voor de vast te stellen algemene maatregel van bestuur kan niet eerder worden gedaan dan op 30 mei 2022.

Bij deze termijn is rekening gehouden met de recesperiode van de Tweede Kamer