

Normering werkgebonden personenmobiliteit (zakelijk verkeer, woon-werkverkeer)

Aanleiding

In 2019 is het Klimaatakkoord tot stand gekomen, als Nederlandse bijdrage aan het tegengaan van klimaatverandering. Meer dan 100 partijen hebben gewerkt aan een pakket samenhangende maatregelen om de reductiedoelstelling in 2030 te kunnen realiseren: een reductie van 49% CO₂-uitstoot in 2030 ten opzichte van 1990. Eén van de gemaakte afspraken is dat er vanaf 2022 'normering in wetgeving volgt voor werkgevers met meer dan 100 medewerkers' (ruim 8.000 organisaties). Deze normering heeft betrekking op werkgebonden personenmobiliteit (zakelijk verkeer, woon-werkverkeer¹) en heeft als doel om de negatieve effecten van deze werkgebonden mobiliteit voor het klimaat, CO₂-uitstoot, terug te dringen.

In het Klimaatakkoord (p.72 e.v.) is een aantal kaders en uitgangspunten opgenomen:

- De regeling richt zich op werkgevers in Nederland die 100 of meer werknemers in dienst hebben.
- Er wordt ingezet op normering, d.w.z. een doelvoorschrift (gebaseerd op een vaststaand landelijk gemiddelde CO₂-uitstoot), zodat werkgevers zelf kunnen kiezen *hoe* zij het doel (de norm) bereiken.
- De norm is dynamisch, d.w.z. hij is voor een bepaalde periode vastgesteld en kan daarna worden aangescherpt.
- De decentrale overheden (gemeenten en provincies) zijn het bevoegd gezag. Zij geven opdracht aan de Omgevingsdiensten voor toezicht op en handhaving van de regelgeving.
- Werkgevers rapporteren de effecten aan de [Omgevingsdiensten](#). Een te ontwikkelen rekentool helpt daarbij, door de CO₂-footprint van een werkgever inzichtelijk te maken.
- Werkgevers worden gefaciliteerd en ondersteund bij het voldoen aan de norm.

IenW nam bovendien de volgende aandachtspunten ook nog mee bij de uitwerking van de regeling:

- Level playing field: werkgevers moeten er van op aan kunnen dat van hen hetzelfde wordt geëist als van collega werkgevers en werkgevers die al veel gedaan hebben, worden geen extra eisen opgelegd (koplopers ontzien).
- Administratieve lasten zo laag mogelijk voor werkgevers en toezichthouders.

Proces

In de afgelopen periode heeft IenW verkend wat de mogelijkheden zijn om deze regelgeving in te richten. Daarbij hebben we verschillende onderzoeksbureaus gevraagd om ons van informatie, data en analyses te voorzien. In het voorjaar hebben we o.l.v. RVO informele sessies (fysiek, digitaal en telefonisch) gehouden met stakeholders, om input op te halen. Al deze bouwstenen vormen de basis van de concept-regeling, die we de komende weken nog verder uitwerken. We beogen de regeling eind oktober gereed te hebben voor de internetconsultatie.

Hoe gaat de regeling eruit zien?

De regeling wordt per 2022 onderdeel van het Besluit activiteiten leefomgeving (Bal) uit de Omgevingswet (Ow). De regeling bestaat uit de volgende drie elementen:

- 1) een *jaarlijkse rapportage / informatieplicht* voor het vaststellen van de jaarlijkse CO₂-uitstoot van zowel het woon-werkverkeer als het zakelijk verkeer;
- 2) een *norm voor het zakelijke verkeer*, een maximum aantal gram CO₂-uitstoot per zakelijk gereisde kilometer;

¹ Goederenvervoer maakt in het Klimaatakkoord ook onderdeel uit van de afspraak. Gezien de aard van die sector is ervoor gekozen om dit onderdeel uit te werken via een ander traject met een eigen tijdlijn.

- 3) een *norm voor het woon-werkverkeer* vanaf 2026² (tenzij uit evaluatie blijkt dat deze niet nodig is omdat de klimaatdoelen voor 2030 al eenvoudig zijn te behalen).

De jaarlijkse rapportage / informatieplicht

Voor de jaarlijkse rapportage / informatieplicht zal in het eLoket van RVO een invulformulier beschikbaar komen, waarbij data en antwoorden uit de vorige editie als default voor de werkgever al opgenomen zijn. Het formulier en het moment van opsturen is zoveel mogelijk afgestemd met andere regelgevingstrajecten die via het eLoket verlopen (o.a. Energie). Het formulier maakt gebruik van een rekentool, zodat de werkgever niet zelf de berekeningen hoeft uit te voeren. Voor het onderdeel zakelijk mobiliteit biedt de bestaande bedrijfsadministratie vaak al een betrouwbare en voldoende basis voor de rapportage.

Voor het gedeelte woon-werkverkeer zal de bedrijfsadministratie minder aanknopingspunten bieden. Het invulformulier gaat daarom vergezeld van een korte standaardenquête die door de werkgever eenvoudig is uit te zetten en te verwerken (NB: zonder persoonsgegevens). De hiermee verkregen gegevens vult de werkgever in bij de rapportage, voor het deel woon-werkverkeer. De werkgevers krijgen op basis van de door hun geleverde data jaarlijks een overzicht terug met hun CO₂-uitstoot en suggesties voor acties en in te schakelen instanties.

Norm voor zakelijk verkeer

Door bestaande administraties en datasets is hier goed zicht op wat er nationaal wordt gereisd en hoeveel CO₂ daarbij wordt uitgestoten. Uit onderzoek blijkt ook dat het mogelijk is om hier een nationale norm voor vast te stellen, waar elke werkgever (met meer dan 100 medewerkers) aan moet voldoen. Deze norm is absoluut en gaat uit van het totaal aantal gereisde zakelijke kilometers (met de auto, trein, bus/tram/metro, fiets, lopend) binnen Nederland. De uitstoot van CO₂ is gebonden aan een maximum aantal gram CO₂ per zakelijke kilometer. De werkgever dient deze norm uiterlijk 2026 bereikt te hebben. Hij heeft na inwerkingtreding van de regeling (2022) dus vier jaar de tijd om maatregelen te nemen. De jaarlijkse rapportages bieden de werkgever inzicht in de voortgang.

Rekenvoorbeeld (met fictieve norm van 96 gram CO₂ per km)

In een concern worden in 2022 25.000 zakelijke kilometers afgelegd. Dit aantal is een optelling van de kilometers door werknemers gereden met lease- of bedrijfsauto's, zakelijke business-kaarten of met eigen vervoer tegen kilometervergoeding. De rekentool (onderdeel rapportage / informatieplicht) berekent per ingezet vervoermiddel de CO₂-uitstoot van deze zakelijke kilometers; dat aantal blijkt 2.875.000 gr te zijn wat de gemiddelde uitstoot op 115 gram CO₂ per gereisde kilometer brengt. Stel dat de norm voor 2026 96 gram CO₂ is, dan is de maximaal toegestane uitstoot 2.400.000 gr bij 25.000 gereisde kilometers. De werkgever zit in 2022 dus 475.000 gram boven de norm. Deze hoeveelheid moet hij uiterlijk 2026, binnen vier jaar, gereduceerd.

Als een werkgever nog boven de norm zit, dan kan hij er zelf voor kiezen hoe hij de uitstoot omlaag brengt. Dat kan via *schoner reizen* (minder uitstoot per kilometer, bv. door gebruik van elektrische auto's), *minder reizen* (bv. minder kilometers maken door meer teleconferencing, of door *anders te reizen* (met een ander, duurzamer vervoermiddel, bv. met de (elektrische) fiets). Werkgevers krijgen informatie over allerlei mogelijkheden om duurzamer te reizen en over de instanties die hem daarbij kunnen helpen.

De norm is gebaseerd op de gemiddelde uitstoot per zakelijke kilometer. Deze benadering houdt rekening met de inspanningen van koplopers. Het geeft het bevoegd gezag de mogelijkheid om te handhaven op de achterblijvers. Het biedt werkgevers de ruimte en flexibiliteit om zelf te kiezen welke aanpassingen nodig zijn om de norm te behalen.

² Uit onderzoek bleek dat er voor woon-werkverkeer een tussenstap nodig is: voor woon-werkverkeer zijn de kwaliteit en de kwantiteit van de huidige data onvoldoende, waardoor het met de bestaande kennis niet te zeggen is of het voor iedere werkgever reëel is om een bepaalde norm te halen. De informatie uit de rapportages geeft meer inzicht in de gewenste hoogte van een verantwoorde norm vanaf 2026 onder reële omstandigheden.

Evaluatiemoment in 2026, gevolgen voor norm zakelijk verkeer en norm woon-werkverkeer

We voorzien in een evaluatie van de regeling, vier jaar na inwerkingtreding (2022, evaluatie in 2026). Daarbij zullen we o.a. kijken naar het behaalde effect (CO₂-reductie) in de periode 2022-2026, met het oog op de te behalen doelstelling in 2030. Met de verkregen data wordt het mogelijk te bepalen hoe de norm voor zakelijk verkeer aangescherpt kan worden. Ook is er dan gelegenheid om een verantwoorde norm voor woon-werkverkeer in te richten, tenzij uit de evaluatie blijkt dat die norm niet nodig is om de doelen voor 2030 te behalen.

Ondersteuning van betrokken partijen

In alle gevallen wil de regeling en de wijze waarop die aan werkgevers wordt aangeboden vooral ook stimulerend werken. Blijkens recent onderzoek leeft bij werkgevers breed de wens om werkgebonden mobiliteit duurzamer op te zetten, maar ontbreekt het vaak nog aan realisatie, bv. omdat men niet weet waar men terecht kan voor welke ondersteuning (IenW werkgeversenquête juni 2020). Om werkgevers te helpen bij het verduurzamen van het woon-werkverkeer en het zakelijke verkeer, zullen we ze vanuit IenW faciliteren en inspireren met best practices, informatie over (subsidie-)regelingen en suggesties van te nemen maatregelen (bv. via het e-zine Werken aan duurzame mobiliteit). De regionale werkgeversnetwerken kunnen hier ook een rol vervullen (advisering) evenals keurmerken en andere organisaties die werkgevers helpen bij duurzame mobiliteit.

Deze regeling wil vooral alle organisaties aanmoedigen tot realisatie over te gaan, met een stok achter de deur voor de achterblijvers.

We willen aansluiten bij bestaande loketten en werkwijzen en werken daarom met het eLoket van RVO. Een groot deel van de werkgevers is al bekend met dit loket (bv. vanwege de Energiebesparingsplicht). Werkgevers voeren daar via invulformulieren jaarlijks informatie in. RVO stuurt de informatie door aan het betreffende toezichthoudende gezag (de Omgevingsdienst, in de regio waar de werkgever is gevestigd). De Omgevingsdienst controleert jaarlijks of er aan de informatieplicht is voldaan, en of (na vier jaar) de norm voor zakelijk verkeer is behaald. Omgevingsdiensten kunnen advies en informatie ophalen bij Kenniscentrum Infomil (zie als voorbeeld de geboden [ondersteuning m.b.t. de Energiebesparingsplicht](#)).

Wat betekent dit voor de werkgever? En het bevoegd gezag?

Een *werkgever* in Nederland met meer dan 100 medewerkers, krijgt vanaf 2022 jaarlijks het bericht dat hij een rapportage over het zakelijk verkeer en over het woon-werkverkeer dient te verstrekken, via het eLoket van RVO. Het eLoket berekent vervolgens voor zowel het zakelijk verkeer als het woon-werkverkeer de CO₂-footprint en stelt een rapport op. Dat rapport is beschikbaar voor de werkgever en laat zien of hij al aan de norm voor zakelijk verkeer voldoet, en of de CO₂-footprint over de jaren heen verandert. Ook koppelt het tips en suggesties terug om het woon-werkverkeer te verduurzamen. Uiterlijk na vier jaar moet de werkgever voldoen aan de norm (2026) voor het zakelijk verkeer. De werkgever ontvangt tijdig een bericht of na 2026 de norm voor zakelijk verkeer wordt aangescherpt en hoe de norm voor woon-werkverkeer eruit komt te zien.

De *Omgevingsdienst* toetst of de werkgever jaarlijks aan de informatieplicht voldoet en of de werkgever na vier jaar voldoet aan de norm voor zakelijk verkeer (2026). Hij kan eveneens helpen bij het verduurzamen van woon-werkverkeer, door bv. het geven van advies.

Wanneer een werkgever verzuimt om informatie aan te leveren, en/of binnen vier jaar niet aan de norm voor zakelijk verkeer voldoet, kan de Omgevingsdienst handhavend optreden. De kaders in de *Ow* zijn daarbij leidend. Conform hoofdstuk 18 (Handhaving en uitvoering) van de *Ow* kan dit financiële gevolgen voor de werkgever hebben. Zo kan aan de werkgever – na waarschuwing – een last onder dwangsom worden opgelegd voor het niet voldoen aan de jaarlijkse rapportage / informatieplicht of aan de norm voor zakelijk verkeer.