

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat  
T.a.v. mevrouw S. van Veldhoven  
digitaal ingediend

Parallelweg 1  
Postbus 843  
3100 AV Schiedam  
T 010 - 246 80 00  
F 010 - 246 82 83  
E [info@dcmr.nl](mailto:info@dcmr.nl)  
W [www.dcmr.nl](http://www.dcmr.nl)

Ons kenmerk

Uw kenmerk

Datum

26 november 2020

Contact

[Michael.lezer@dcmr.nl](mailto:Michael.lezer@dcmr.nl)

Afdeling

Reguleren en Advies

Bijlagen

Onderwerp

Reactie op consultatie normerende regeling werkgebonden personenmobiliteit



Geachte mevrouw Veldhoven,

DCMR milieudienst Rijnmond en de Omgevingsdienst West-Holland, maken graag gebruik van de mogelijkheid, die u heeft geboden om te reageren op de normerende regeling werkgebonden personenmobiliteit. Dit document is met de andere Zuid-Hollandse omgevingsdiensten besproken, gelet op een gezamenlijke aanpak en visie.

### Aanleiding

In het kader van de consultatie voor de wijziging van het Besluit activiteiten leefomgeving (Bal) inzake de 'normerende regeling werkgebonden personenmobiliteit' sturen wij deze brief.

Wij stellen het zeer op prijs dat het Ministerie van I&W het initiatief heeft genomen om te komen tot een regeling voor normering van werkgerelateerd personenverkeer en vertrouwen erop dat ook snel een regeling voor normering van goederentransport volgt.

Dit achten wij van wezenlijk belang als legitimatie om met bedrijven in gesprek te komen over beperking van transportemissies, bij voorkeur via stimuleren/faciliteren en waar nodig op basis van reguleren (principe van *wortel* bij koplopers en een deel van de middenmotors en *stok* bij achterblijvers en resterende deel middenmotors).

Wij zien in de praktijk dat veel bedrijven reeds hoge ambities hebben om tot duurzame werkgebonden mobiliteit te komen. Om noodzakelijke realistische slagen te maken pleiten wij dan ook voor aanzienlijk hogere ambities (die aansluiten bij ambities van reeds veel koploperbedrijven) dan waarop in het huidige concept wordt ingezet. Dit is ook van belang voor het streven naar een gelijk speelveld voor bedrijven, die past bij de enorme opgave met het oog op klimaat en kwaliteit van de leefomgeving.

Hieronder leest u puntsgewijs de inspraakreactie van de DCMR Milieudienst Rijnmond en de Omgevingsdienst West-Holland.

M.b.t. de reikwijdte:

- De beperking van de reikwijdte tot alleen zakelijk verkeer (in eerste instantie) voor bedrijven met meer 100 medewerkers maakt dat er slechts een heel beperkt deel van het totale personenverkeer wordt meegenomen. Ca. 80 % van de werkgeversstromen betreft woon-werk en bezoekersverkeer, en met relatief veel MKB-bedrijven betekent dit dat deze normstelling op minder dan 10% van het personenverkeer betrekking heeft.
- Om echte slagen te maken in het reduceren van transportemissies is het van groot belang om de normering in deze regeling van toepassing te verklaren op bedrijven met meer dan 50 werknemers, alsmede op woon-/werkverkeer (qua omvang ruim zes maal zo groot als zakelijk verkeer) en bezoekersverkeer. In de Handreiking Vervoermanagement van Infomil zijn vele verbetermaatregelen uitgewerkt die in de dagelijkse praktijk van bedrijven zeer effectief zijn gebleken, zowel voor zakelijk personenvervoer, maar zeker ook voor woon-/werkverkeer en bezoekersverkeer;
- Het aandeel zakelijk verkeer verschilt sterk per werkgever. Gesteld wordt dat grote werkgevers 61% van de werknemers omvatten, maar dat betekent niet dat dit ook 61% van de zakelijke kilometers zijn. Die zouden bij kleine bedrijven verhoudingsgewijs hoger kunnen liggen.
- De regeling maakt niet duidelijk welke zakelijke werknemersstromen er binnen vallen. Horen bijvoorbeeld de kilometers van de servicemonteurs van grote installatiebedrijven tot het zakelijk verkeer? En moet een norm voor bestelwagens dan niet anders zijn dan voor personenauto's?

M.b.t. de keuze van de norm:

- De keuze voor een generieke norm (96 gr) per reizigerskilometer betekent dat geen voordeel te behalen is met maatregelen die kilometers besparen. De niet gereden kilometers, komen niet tot uitdrukking in deze norm, zoals bijvoorbeeld telewerken/-vergaderen/carpoolen. Alleen modal shift en de aankoop/gebruik van zuiniger voertuigen werken in op de norm.
- De norm is niet prikkelend genoeg. Nieuwe personenauto's moeten in 2021 voldoen aan de geldende norm van 95 g/km, CO2-norm voor nieuwe personenauto's verondersteld naar 73 g/km per 2025. Hierdoor voldoen in 2026 automatisch al bijna alle leaseauto's, als deze al niet voor een groot deel elektrisch zijn. Kortom de hoogte van de gekozen norm getuigt van zeer weinig ambitie
- De norm geldt voor alle modaliteiten. De mix van modaliteiten verschilt echter per bedrijf. Zo zal een internationaal opererend bedrijf meer vliegkilometers maken dan een bedrijf dat nabij het centraal station in een grote stad is gevestigd. De keuze voor één vast getal voor alle bedrijven is derhalve discutabel, temeer daar de norm niet stuurt op het reduceren van kilometers. Voor het bedrijf in de grote stad is de norm makkelijk te halen en derhalve te laag, voor het bedrijf met veel zakelijke auto- en/of vliegkilometers is de norm niet te halen (te hoog).

M.b.t. de impact voor bedrijven:

- De norm geldt alleen voor CO2 en wordt centraal opgelegd. Luchtkwaliteit (NOx, fijnstof), geluid, verkeersveiligheid moeten dan decentraal in de Omgevingswet worden aangepakt. Het overgrote deel van de impact op de lucht- en geluidskwaliteit op leefniveau en daarmee op de gezondheid van mensen wordt immers veroorzaakt door verkeer. En een hoofddoel van de Omgevingswet is: “een veilige en gezonde fysieke leefomgeving en een goede omgevingskwaliteit bereiken en in stand houden”. Benadering van bedrijven gericht op verkeer, vanuit verschillende milieu-invalshoeken betekent voor bedrijven meer regeldruk en onduidelijke verantwoordelijkheden en verplichtingen. Bedrijven zijn er bij gebaat om de impact van transport als geheel te beschouwen (onderscheiden in personenvervoer en goedertransport) en niet vanuit een versnipperde milieuregelgeving. Daarom is het van belang om in de regeling ook te focussen op reduceren van NOx, fijnstof en verkeerslawaaï;
- Het lijkt erop dat met een dergelijke normstelling alleen een verschuiving zal kunnen optreden in de inzet van zuiniger (elektrische) auto's. Hiertoe zijn ook andere, effectieve beleidsinstrumenten in gebruik en in ontwikkeling, zoals de accijnzen, BPM, Euro-7 normering en milieuzonering. Het is van belang dat de regeling een toegevoegde waarde heeft naast genoemde beleidsinstrumenten
- Het merendeel van bedrijven heeft informatie over het reisgedrag van hun werknemers (via cao, reiskostenvergoedingen, leaseconstructies, etc). Zo nodig kunnen voor informatieverwerking relatief eenvoudig formats ontwikkeld worden. Daarom heeft ook focus op woon-/werkverkeer *geen* grote extra impact op bedrijven
- Registratie hoeft niet op werknemer niveau, dit kan zo nodig ook geschat worden. Een werkbare tool, zoals die voor de Zorgplicht voor Infomil is ontwikkeld, is reeds beschikbaar.

Overige opmerkingen

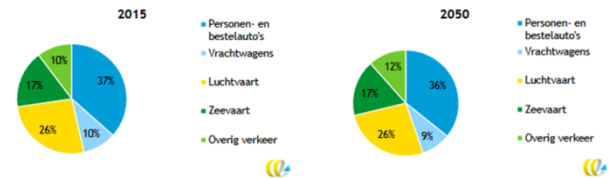
- Het verdient sterk aanbeveling om in de regeling nadrukkelijk de samenhang met verplichtingen op grond van de Energy Efficiency Directive (EED) op te nemen. Op basis van deze Europese regeling is sprake van een rapportageplicht om tot energiebesparing en beperking van CO2-emissies te komen, ook met het oog op werkgebonden verkeer. In het verlengde hiervan ligt het voor de hand om in de regeling een verwijzing op te nemen naar verbetermaatregelen, die zich in de praktijk ruimschoots bewezen hebben, zoals bijvoorbeeld opgenomen in de Handreiking Vervoermanagement van Infomil. Deze maatregelen, of gelijkwaardige andere maatregelen waar een bedrijf de voorkeur aan geeft, dienen dan gemotiveerd op haalbaarheid in de eigen specifieke situatie te worden afgewogen, inclusief de besparing die dit oplevert.
- Waar de DCMR voor staat, is om een milieuprobleem integraal aan te pakken. Bij vervoer zijn “erkende maatregelen” met een 0-meting de enige juiste middelen om bedrijven op transparante wijze op verantwoordelijkheden aan te spreken (zoals ook vanuit Energie). De voorkeur is uiteraard een bronmaatregel, zoals uitstoot van CO2 bij nieuwe auto's naar 0. In een pilot met de Zuid-Hollandse omgevingsdiensten zijn bedrijven bezocht. Als uitgangspunt van de gesprekken zijn “erkende maatregelen” gebruikt. Erkende maatregelen (of gelijkwaardige eigen maatregelen waar een bedrijf de voorkeur aan geeft) zijn namelijk goed te controleren, geven duidelijkheid bij bedrijven en zijn uniform;
- Het is nog onduidelijk of straks de complexe (BRZO-)inrichtingen (met vaak veel werkgebonden transport) vallen onder de werkingssfeer van deze nieuwe regeling. Gelet op de vele BRZO-bedrijven in het Rijnmondgebied en de daarmee gepaard gaande impact van transport van en naar deze bedrijven op milieu en klimaat is dit noodzakelijk, ook met het oog op het 'level playing field' voor bedrijven.
- Ten behoeve van de transparantie is het van belang dat duidelijk wordt beschreven wie voor een bedrijf het bevoegde gezag is. Het kan bijvoorbeeld zijn dat wordt gekozen voor een aanpak via hoofdkantoor, Valt mobiliteit van deze inrichting straks onder bevoegd gezag Amsterdam, het werkgebied onder Rotterdam en milieuvergunning provincie Zuid-Holland waarbij ze bij de EED bij het rijk (RVO) moeten zijn. Is dit de bedoeling van deregulering en stroomlijnen van contacten voor bedrijven?

- Wat is/wordt met het oog op omgevingsvisies/omgevingsplannen voor provincie en gemeenten de wettelijke basis voor het nemen lokale maatregelen, om de impact van verkeer op de gezondheid te voorkomen? In deze visies/plannen, in het kader van de Omgevingswet, vraagt mobiliteit ook om een gebiedsgerichte benadering, waarin maatwerk nodig is, met verdergaande en soms minder vergaande maatregelen. Het is van belang dat er ruimte voor gebiedsgerichte ambities/eisen blijft bestaan en dat hierbij waar mogelijk ook richting wordt aangegeven, met name in kwetsbare gebieden (in of nabij woonwijken) of in gebieden nabij hoogwaardig ov/hoogwaardig fietsnetwerk, nabij waterwegen, nabij natuurgebieden, etc. Als hiertoe door de nationale overheid geen instrumenten worden aangereikt dan ontstaan per gemeente/regio/provincie andere regels met een lappendeken aan lokale beleidsregels tot gevolg. Dit moet een crime zijn voor nationale en internationale transporteurs en is niet in het belang van een eerlijk speelveld;
- De afgelopen jaren is veel ervaring opgedaan en kennis verworven over effectieve verbetermaatregelen die zich in de praktijk bewezen hebben.
- Het zou dan ook voor alle partijen veel transparanter zijn als de verbetermaatregelen de zich in de praktijk bewezen hebben, dan wel gelijkwaardige maatregelen die door het bedrijf zelf worden aangedragen, gemotiveerd op haalbaarheid in de eigen situatie moeten worden afgewogen. Voordeel van deze werkwijze is dat de (potentiele) CO2-emissiewinst per maatregel voor alle partijen al transparant in beeld is, hetgeen de communicatie tussen toezichthouder en bedrijf zal verbeteren en misverstanden zal voorkomen. Op deze wijze wordt ook beter aangesloten bij de werkwijze die bedrijven voor energie moeten volgen, o.a. in rapportages in het kader van EED en EEP, waar werkgebonden mobiliteit ook een verplicht onderdeel in is;
- Gelet op de vele variabelen en het complexe karakter van de data met de vele vrijheidsgraden voor een werkgever is het zeer onwaarschijnlijk dat een check van de jaarlijkse rapportage op volledigheid en plausibiliteit geautomatiseerd plaats kan vinden. Er moet op zijn minst voldoende ruimte bestaan om relevant geachte rapportages handmatig te beoordelen en deze rapportages ook van praktische (maatwerk)adviezen te voorzien.
- Het zal in de praktijk voor een toezichthouder/handhaver uiterst lastig, zo niet onmogelijk zijn, om de door een bedrijf verstrekte informatie op waarde en op waarheid te toetsen en op basis daarvan vast te stellen of voldaan wordt aan de normen. Dit is sowieso onmogelijk op basis van administratieve handhaving. Bedrijfsbezoeken zijn zeer essentieel om bedrijven via stimulerend toezicht te hepen om brandstof te besparen en transportemissies te reduceren. (zie ook: <https://hetccv.nl/nieuws/stimulerend-toezicht-wint-de-innovatieprijs-handhaving-en-toezicht-2020/> )
- Vanuit Europa komt de belangrijkste beleidsmaatregel met betrekking tot het verlagen van de emissies. Dit is de aanscherping van de CO2-norm voor personenauto's naar 73 g/km in 2025. Hier zou Nederland zich hard voor moeten maken, met als doel in 2030 0 g/km!
- Wat wordt er tot nu toe/ wat gaat er worden gerapporteerd en is dit als data uitwisselbaar?
- Een keurmerk nog niet genoemd. In de ministeriële regeling wordt dit nog niet aangegeven.
- Waarom wordt geen gebruik gemaakt van een centrale tool. Als elke werkgever de keuze heeft voor een eigen tool dan is een transparante en eenduidige beoordeling door een toezichthouder/handhaver uiterst ingewikkeld tot onmogelijk
- In 2.3 in de regeling staat hoe aan het besluit kan worden voldaan. Geldt de regeling ook nog voor consultatie?

### De Regeling CO2-prestatie

Werkgebondenpersonenmobiliteit (Normstelling Personenvervoer) gaat om een wijziging van het Besluit activiteiten leefomgeving en het Omgevingsbesluit en gelet op de enorme impact van verkeer op kwaliteit van de leefomgeving en de natuur ((ultrafijn) stof/NOx, geluid) is focus op alleen het Klimaatakkoord te beperkt. Een dergelijke norm zou in een Klimaatwet terug moeten komen.

Figuur 10 Aandeel in CO<sub>2</sub>-uitstoot in 2015 en 2050 voor enkele modaliteiten binnen mobiliteit



Inde praktijk blijkt vaak (bezoeken gedaan door DCMR en uit de pilot), dat verbetermaatregelen die gunstig zijn voor het reduceren van CO<sub>2</sub>, niet altijd leiden tot beperking van emissies (fijnstof NOx en geluid); in een aantal gevallen leidt het zelfs tot een toename. Dit is bijvoorbeeld het geval indien benzineauto's worden vervangen door zuinige dieselauto's of bij een modal shift van wegtransport naar transport over water, met dikwijls nog sterk verouderde scheepsmotoren, waarbij vaak sprake is van een (sterke) toename van fijn stofemissies. Dit kan en mag niet de bedoeling zijn in het kader van een Omgevingswet met als hoofddoel: "een veilige en gezonde fysieke leefomgeving en een goede omgevingskwaliteit bereiken en in stand houden". Het overgrote deel van de impact op de luchtkwaliteit en gezondheid op leefniveau van mensen wordt immers veroorzaakt door verkeer.

Wij hopen u met deze zienswijze van dienst te zijn bij het vormgeven van regeling werkgebonden personenmobiliteit. Mocht u verdere inzet van ons wensen, dan zijn wij daar uiteraard voor beschikbaar.

Contact personen Zuid-Hollandse omgevingsdiensten omtrent vervoer:

DCMR: Michael Lezer ([michael.lezer@dcmr.nl](mailto:michael.lezer@dcmr.nl))

ODMH: Edu van der Sluys ([evandersluys@odmh.nl](mailto:evandersluys@odmh.nl))

ODWH: Tjeerd van Dijk ([t.vandijk@odwh.nl](mailto:t.vandijk@odwh.nl))

OZHZ: Andor van Dijk ([AR.van.Dijk@ozhz.nl](mailto:AR.van.Dijk@ozhz.nl))

Overigens met dank aan een oud medewerker van de DCMR, Rinus Huybrechts.

Hoogachtend,

*Omdat we dit document digitaal vaststellen, staat er geen handtekening in.*

Klaas Groot

Afdelingshoofd Lucht en Energie DCMR Milieudienst Rijnmond.