

Vergaderjaar 2022–2023

**33 118**

**Omgevingsrecht**

**Nr. 238**

**VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK OVERLEG**

Vastgesteld 4 oktober 2022

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft een aantal vragen en opmerkingen voorgelegd aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over de brief van 22 juni 2022 over de antwoorden op vragen commissie over de voorhang wijziging van het Besluit activiteiten leefomgeving en het Omgevingsbesluit i.v.m. het beperken van emissies van kooldioxide door werkgebonden personenmobiliteit (Kamerstuk 33 118, nr. 234).

De vragen en opmerkingen zijn op 6 september 2022 aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat voorgelegd. Bij brief van 30 september 2022 zijn de vragen beantwoord.

De voorzitter van de commissie,  
Tjeerd de Groot

De adjunct-griffier van de commissie,  
Koerselman

## Inleiding

Op 6 september 2022 heb ik de vragen ontvangen van een aantal fracties uit de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat naar aanleiding van mijn brief van 22 juni 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>1</sup> (hierna: ontwerpbesluit).

Hieronder zijn de door de fracties gestelde vragen, voorzien van mijn antwoorden, weergegeven. Ik vertrouw erop u hiermee en met mijn brief van 22 juni 2022 voldoende duidelijkheid te hebben gegeven over de inhoud van het ontwerpbesluit en dat de voorhangprocedure hiermee kan worden afgerond. De volgende stap zal dan zijn het ontwerpbesluit voor advies aanhangig maken bij de Afdeling advisering van de Raad van State.

Voordat ik toekom aan de beantwoording van de vragen, licht ik graag nog een aantal zaken toe.

### *Inwerkingtreding opschorten*

Op de eerste plaats heb ik besloten om de inwerkingtreding van het ontwerpbesluit op te schorten tot 1 juli 2023. Een eerste reden hiervoor is de duur van de voorhang in uw Kamer. Voordat het ontwerpbesluit van kracht kan worden, moet het eerst nog voor advies aanhangig worden gemaakt bij de Afdeling advisering van de Raad van State. Die procedure, te rekenen vanaf het moment van het aanhangig maken tot en met het vaststellen van het nader rapport naar aanleiding van het advies duurt in het algemeen al gauw een aantal maanden. Vervolgens moet er nog ondertekening door de Koning plaatsvinden en publicatie in het Staatsblad. Tussen de publicatiedatum en het tijdstip van inwerkingtreding moeten ten minste twee maanden liggen. Dit alles overziende maakt het onmogelijk om het ontwerpbesluit op 1 januari 2023 in werking te laten treden. Zoals het er nu naar uitziet is 1 juli 2023 wel haalbaar. Hierbij past nog de kanttekening dat het ontwerpbesluit niet eerder in werking kan treden dan de Omgevingswet. Het maakt namelijk onderdeel uit van het stelsel van de Omgevingswet.

Een ander argument voor opschorting is gelegen in het signaal van de stakeholders dat 1 januari 2023 te vroeg is. In de brief waarmee ik het ontwerpbesluit aan het parlement heb aangeboden voor de voorhangprocedure, heb ik toegezegd ervoor zorg te dragen dat de systemen voor het ontvangen van rapportages goed aansluiten op de administraties van de werkgevers.<sup>2</sup> Daarom is er voorzien in werksessies en praktijktoetsen met werkgevers, dienstverleners en omgevingsdiensten. Tijdens de werksessies die de afgelopen periode hebben plaatsgevonden, is duidelijk geworden dat de praktijk meer tijd nodig heeft om de aansluiting van systemen te realiseren. Daarbij is aangegeven dat 1 juli 2023 wel haalbaar is om de noodzakelijke aanpassingen door te voeren.

Concreet betekent opschorting van de inwerkingtreding dat de werkgevers alleen gegevens over werkgebonden personenmobiliteit moeten verstrekken over de tweede helft van 2023. Het is mogelijk om op basis van die gegevens een betrouwbaar beeld te verschaffen van de totale CO<sub>2</sub>-emissie door werkgebonden personenmobiliteit in dat jaar. De beoogde emissiereductie die in 2030 moet worden bereikt (1 Mton) blijft

---

<sup>1</sup> Kamerstuk 33 118, nr. 234.

<sup>2</sup> Kamerstuk 33 118, nr. 231.

ook overeind staan. Het opschorten van de inwerkingtreding heeft voor het bereiken van het beoogde doel dan ook geen gevolgen.

#### *Technische aanpassingen in ontwerpbesluit en nota van toelichting*

Van de gelegenheid is gebruik gemaakt om nog een aantal technische wijzigingen door te voeren in de artikelen van het ontwerpbesluit en de nota van toelichting. In de artikelen is een aantal formuleringen vereenvoudigd om de leesbaarheid te vergroten. Ook zijn in afstemming met het Ministerie van BZK een aantal wijzigingen aangebracht die nodig zijn in verband met de inpasbaarheid in het stelsel van de Omgevingswet. Hiermee zijn geen inhoudelijke wijzigingen beoogd. Verder zijn ook tekstuele verbeteringen doorgevoerd in de nota van toelichting en is ter verduidelijking het emissieplafond voor de werkgevers met 100 of meer werknemers expliciet gemaakt. Het doel van 1 megaton CO<sub>2</sub>-reductie blijft daarbij uiteraard staan. In de nota van toelichting is nu alleen het emissieplafond voor alle werkgevers opgenomen. Omdat het ontwerpbesluit alleen van toepassing is op de werkgevers met 100 of meer werknemers, moet daardoor in 2025 de voor die groep vastgestelde emissie over 2024 rekenkundig worden omgezet naar de totale emissie van alle werkgevers, dus inclusief de werkgevers met minder dan 100 werknemers. Uitgangspunt is dan dat de groep van werkgevers met 100 of meer werknemers circa 61% uitmaakt van het totale aantal werkgevers. Toevoeging aan de nota van toelichting van het emissieplafond voor de werkgevers met 100 of meer werknemers biedt voor die groep op voorhand meer duidelijkheid over het te bereiken emissieplafond. In de nota van toelichting wordt dan zowel het totale emissieplafond voor alle werkgevers als het emissieplafond voor de werkgevers met 100 en meer werknemers weergegeven.

### **Vragen en opmerkingen vanuit de fracties en reactie van de bewindspersoon**

#### **VVD-fractie**

##### **Vraag 1**

De leden van de VVD-fractie lezen dat de Staatssecretaris stelt dat werkgevers inspanningen moeten doen om het doel van 1 megaton CO<sub>2</sub>-reductie te bereiken en dat zij kan ingrijpen om het doel te verzekeren. Deze leden willen weten hoe dit ingrijpen eruit gaat zien. Tevens willen deze leden weten hoe het proces tot ingrijpen er precies uit gaat zien en wanneer in dit proces de Staatssecretaris wil besluiten tot ingrijpen.

Antwoord:

Het ingrijpen komt erop neer dat een norm (emissiegrenswaarde) voor individuele werkgevers in werking treedt. In het ontwerpbesluit is al een norm voor zakelijke mobiliteit opgenomen. Die norm maximeert de CO<sub>2</sub>-emissie per reizigerskilometer. De norm treedt alleen in werking als tijdens de evaluatie (tweede helft van 2025) blijkt dat de CO<sub>2</sub>-emissies door werkgebonden personenmobiliteit in 2024 boven het emissieplafond zijn uitgekomen of als er geen dalende lijn zichtbaar is in de CO<sub>2</sub>-emissies vanaf 2019. Zoals ik eerder heb toegelicht, is het emissieplafond opgenomen in de nota van toelichting bij het ontwerpbesluit. Op basis van de mobiliteitsgegevens die werkgevers over 2023 en 2024 rapporteren, zal tijdens de evaluatie in 2025 worden bepaald of de hoogte van de norm voor zakelijke mobiliteit moet worden bijgesteld met het oog op het bereiken van het beoogde reductiedoel voor 2030. Ook zal op dat moment worden bepaald of er een norm voor woon-werkmobiliteit in de regelgeving wordt opgenomen. Voor zowel het bijstellen van de norm voor

zakelijke mobiliteit als het opnemen van een norm voor woon-werkmobiliteit, is een wijziging van het Besluit activiteiten leefomgeving nodig. Voor die wijziging wordt dezelfde procedure gevolgd als voor dit ontwerpbesluit. Dat betekent bijvoorbeeld dat het ontwerp van het wijzigingsbesluit wordt voorgehangen bij uw Kamer en de Eerste Kamer. Ook zal daaraan voorafgaand nog een internetconsultatie plaatsvinden en zal in de voorbereiding overleg worden gevoerd met de betrokken stakeholders.

## **Vraag 2**

De leden van de VVD-fractie lezen dat de Staatssecretaris stelt dat het niet aannemelijk is dat er effecten van het CO<sub>2</sub>-emissieplafond gaan zijn op het aannemen van werknemers en dat er ook geen prikkel zal ontstaan om meer werknemers aan te nemen die dichtbij steden of dichtbij ov-knooppunten wonen en minder werknemers die in de regio wonen of ver weg van ov-knooppunten. Deze leden willen weten waarop de Staatssecretaris deze aanname heeft gebaseerd.

Antwoord:

In de eerste jaren na de inwerkingtreding geldt voor werkgevers alleen de verplichting om jaarlijks gegevens te verstrekken over werkgebonden personenmobiliteit. Op basis van de verstrekte gegevens berekent de elektronische voorziening van RVO automatisch de CO<sub>2</sub>-emissies. De hoogte van de CO<sub>2</sub>-emissies heeft in ieder geval tot en met 2026 geen gevolgen voor individuele werkgevers. Er geldt voor hen geen (individuele) afdwingbare norm waaraan zij moeten voldoen. Er geldt alleen een collectief emissieplafond.

Daarbij is het collectief emissieplafond een realistisch doel dat met minder, anders of schoner reizen kan worden bereikt. Het is dan ook niet waarschijnlijk dat het ontwerpbesluit gevolgen heeft voor het aannemen van personeel. Zoals ik in mijn brief van 22 juni 2022 aangaf, zal dat anders kunnen zijn vanaf het moment dat er een norm voor woon-werkmobiliteit voor individuele werkgevers in werking gaat treden. Die norm komt er alleen als in 2025 blijkt dat de gezamenlijke emissies van alle werkgevers boven het emissieplafond zijn uitgekomen of als er geen sprake is van een dalende lijn in de emissies. Als de norm wordt ingevoerd, moeten werkgevers daaraan uiterlijk in 2030 voldoen. Werkgevers zijn dan vrij te kiezen voor de reductiemaatregelen die het beste bij hun eigen dynamiek en situatie passen. Zoals in paragraaf 5.6 van de nota van toelichting bij het ontwerpbesluit is beschreven zullen, voordat de norm in werking treedt, eerst de gevolgen daarvan (ook voor het aannemen van personeel) in kaart worden gebracht. Bij de vormgeving van een norm zal ik rekening houden met die gevolgen. Dat kan op basis van de dan verzamelde data en door rekening te houden met wat op dat moment bekend is over de mogelijkheden van werkgevers om te voldoen aan een nationaal gemiddelde emissiewaarde. En zoals ik hiervoor aangaf, zal het ontwerp van het besluit waarmee een eventuele norm wordt ingevoerd, worden voorgehangen bij uw Kamer en de Eerste Kamer en zal een internetconsultatie plaatsvinden. Ook zal in de voorbereiding nog overleg worden gevoerd met de betrokken stakeholders

## **Vraag 3**

De leden van de VVD-fractie lezen dat er voor de inwerkingtreding van de zakelijke mobiliteitsnorm geen nieuwe regeling nodig is. De norm is uitgedrukt in aantal grammen CO<sub>2</sub> per reizigerskilometer. Deze leden willen weten wat de effecten zijn, indien bedrijven ervoor kiezen elektrisch te rijden of voertuigen te vernieuwen. Deze leden willen tevens weten of er een algemene norm wordt gesteld of dat er een lagere norm wordt gesteld voor zuinigere voertuigen. Tevens willen deze leden weten of er

verschillende normen worden gesteld voor verschillende voertuigen, zoals auto's, motoren en scooters.

Antwoord:

De norm is inderdaad uitgedrukt in aantal grammen CO<sub>2</sub> per reizigerskilometer. De norm differentieert niet naar het type voertuig dat wordt ingezet. Er geldt dus geen lagere norm voor zuinige voertuigen. Wel komen de verschillen tussen typen voertuigen tot uitdrukking in de verschillende emissiefactoren die worden gebruikt in de rekenregels. Zoals aangegeven in mijn brief van 22 juni 2022 in mijn antwoord op vraag 19 van de VVD-fractie, zijn in artikel 18.14 dat met het ontwerpbesluit wordt toegevoegd aan het nieuwe hoofdstuk 18 van het Besluit activiteiten leefomgeving, de rekenregels opgenomen. In het tweede lid van dat artikel is geregeld dat eerst de CO<sub>2</sub>-emissies per reismodaliteit worden berekend. Dat wordt gedaan door het aantal gereisde kilometers met die modaliteit te vermenigvuldigen met de emissiefactor voor die reismodaliteit. Voor alle reismodaliteiten (en typen brandstof) worden in de Omgevingsregeling emissiefactoren vastgesteld. Een voorstel voor opname van de emissiefactoren in de Omgevingsregeling zal nog worden uitgewerkt. De uitkomsten per reismodaliteit worden bij elkaar opgeteld en dat bepaalt de totale CO<sub>2</sub>-emissie van een onderneming of rechtspersoon. De berekening vindt automatisch plaats in de elektronische voorziening van RVO. In die voorziening wordt de emissie per reizigerskilometer berekend door de totale CO<sub>2</sub>-emissie te delen door het aantal gereisde kilometers. Die rekenmethode is in het ontwerpbesluit opgenomen in artikel 18.14, eerste lid.

Als een onderneming of rechtspersoon ervoor kiest om het wagenpark van voertuigen die rijden op fossiele brandstoffen, (deels) te vervangen door elektrische voertuigen wordt de CO<sub>2</sub>-emissie verminderd. Voor elektrische voertuigen is de emissiefactor namelijk nul. Ongeacht het aantal gereisde kilometers is de emissie per reizigerskilometer die is afgelegd met een elektrisch voertuig dus altijd nul. Bij een gelijk blijvend totaal aantal reizigerskilometers zal de emissie per reizigerskilometer daardoor afnemen.

Of een vernieuwing van het wagenpark leidt tot een lagere emissie per reizigerskilometer hangt af van het feit of het vervangende voertuig een lagere emissiefactor heeft dan het voertuig dat wordt vervangen. Bij vervanging van een voertuig dat rijdt op diesel door een voertuig op benzine of een elektrisch voertuig, is er in ieder geval sprake van een verlaging van de emissiefactor en daarmee ook van de emissie per reizigerskilometer.

#### **Vraag 4**

De leden van de VVD-fractie lezen dat er voor de woon-werkmobiliteitsnorm een nieuwe regeling nodig is. Deze leden willen weten waarom de Staatssecretaris de woon-werkmobiliteitsnorm wil invoeren, wanneer de Staatssecretaris de woon-werkmobiliteitsnorm naar de Kamer wil sturen en hoe de woon-werkmobiliteitsnorm eruit gaat zien. Tevens willen deze leden weten hoe het proces tot de inwerking-treding van de woon-werkmobiliteitsnorm er precies uit gaat zien en wanneer in dit proces de Staatssecretaris wil besluiten dat de woon-werkmobiliteitsnorm in werking treedt. Deze leden willen tot slot weten wie dit gaat handhaven en hoe diegene die normen gaat handhaven.

Antwoord:

Zoals ik in mijn antwoord op de eerste vraag van de VVD-fractie heb aangegeven, zal ik tijdens de evaluatie (tweede helft van 2025) bezien of een norm voor woon-werkmobiliteit wordt opgenomen in de regelgeving.

Bepalend daarvoor is of de CO<sub>2</sub>-emissies door werkgebonden personen-mobiliteit in 2024 boven het emissieplafond zijn uitgekomen en dat er geen dalende lijn zichtbaar is in de CO<sub>2</sub>-emissies vanaf 2019. Tot invoering van een norm voor woon-werkmobiliteit zal het bovendien alleen maar komen bij gebleken noodzaak. Zakelijke mobiliteit neemt slechts 14% van de CO<sub>2</sub>-emissie van werkgebonden mobiliteit voor zijn rekening en het kan blijken dat een norm voor zakelijke mobiliteit alleen niet voldoende zal zijn. Voor het opnemen van een norm voor woon-werkmobiliteit is een wijziging van het Besluit activiteiten leefomgeving nodig. Voor die wijziging wordt dezelfde procedure gevolgd als voor dit ontwerpbesluit. Dat betekent bijvoorbeeld dat het ontwerp van het wijzigingsbesluit wordt voorgehangen bij uw Kamer en de Eerste Kamer. Als dat aan de orde is, verwacht ik dat toezending van het ontwerp-wijzigingsbesluit aan uw Kamer in 2026 zal plaatsvinden. Verder zullen in de voorbereiding de voor een algemene maatregel van bestuur gebruikelijke procedurestappen worden doorlopen. Er zal dus ook een internetconsultatie worden gehouden en de vereiste toetsingen en afstemmingen zullen plaatsvinden.

Het bevoegd gezag is het college van burgemeester en wethouders van de gemeente waar de hoofdvestiging van de onderneming/rechtspersoon zetelt. Het bevoegd gezag is verplicht om de toezichts- en handhavingstaken op te dragen aan een omgevingsdienst. Feitelijk zullen de omgevingsdiensten de toezichts- en handhavingstaken dus voor hun rekening nemen. Op basis van de gegevens die jaarlijks worden verstrekt door de ondernemingen/rechtspersonen, wordt de CO<sub>2</sub>-emissie per reizigerskilometer automatisch berekend in de elektronische voorziening van RVO. Die informatie zal de omgevingsdienst na invoering van een norm gebruiken om vast te stellen of de onderneming/rechtspersoon daaraan voldoet. Totdat er een norm is ingevoerd, zullen toezicht en handhaving zich richten op het tijdig verstrekken van de mobiliteitsgegevens en de plausibiliteit daarvan. Bij een geconstateerde overtreding kan een handhavingsmiddel (last onder dwangsom) worden ingezet als financieel drukmiddel om maatregelen te treffen.

#### **Vraag 5**

De leden van de VVD-fractie lezen met verbazing dat de Staatssecretaris de kosten per bespaarde megaton CO<sub>2</sub> niet inzichtelijk heeft gemaakt. Tevens lezen deze leden dat het niet duidelijk is hoeveel CO<sub>2</sub> er kan worden bespaard door het gebruik van zuiniger voertuigen. Deze leden vragen de Staatssecretaris om de kosten per bespaarde megaton CO<sub>2</sub> eerst wel inzichtelijk te maken en de behandeling van deze regeling pas dan voort te zetten.

Antwoord:

In de eerste jaren na inwerkingtreding van het ontwerpbesluit worden de kosten voor ondernemingen en rechtspersonen veroorzaakt door de verplichting om jaarlijks mobiliteitsgegevens te verstrekken. In paragraaf 5.2.1 van de nota van toelichting bij het ontwerpbesluit zijn de totale jaarlijkse administratieve lasten weergegeven. In het eerste jaar (2023) komen die uit op € 3.760.000,-. Vanaf 2024 bedragen de jaarlijkse administratieve lasten € 2.669.600,-.

Als er een norm van kracht wordt, zullen de ondernemingen en rechtspersonen die daar niet aan voldoen, maatregelen moeten treffen om hun werkgebonden personenmobiliteit te verduurzamen. Zoals toegelicht in paragraaf 5.2.2 van de nota van toelichting bij het ontwerpbesluit hangen de kosten van die maatregelen ter verduurzaming sterk samen met de keuzes die ondernemingen/rechtspersonen maken. Het ontwerpbesluit verplicht ondernemingen/rechtspersonen niet om bepaalde maatregelen te treffen maar laat de ruimte om zelf keuzes te maken op basis van eigen

afwegingen. Omdat er geen verplichte maatregelen worden opgelegd, is ook niet duidelijk welke en hoeveel maatregelen uiteindelijk worden getroffen. Daardoor is het niet mogelijk om ex-ante de kosten per bespaarde megaton vast te stellen. Wel mag verwacht worden dat werkgevers kiezen voor de meest kosteneffectieve oplossing.

Het is mogelijk dat werkgevers niet alleen kosten maken maar ook besparingen realiseren. Gedacht kan worden aan brandstofbesparingen door het gebruik van zuiniger voertuigen. Ook zal het stimuleren van meer thuiswerken en het gebruik van de fiets besparingen opleveren. Zoals ik in mijn brief van 22 juni 2022 heb aangegeven, blijkt uit cijfers van het PBL dat de «overige maatregelen personenvervoer», waartoe ook dit ontwerpbesluit behoort, een besparing opleveren van 40 tot 160 miljoen euro in 2030.<sup>3</sup> In het Rapport IBO kostenefficiëntie CO<sub>2</sub>-reductiemaatregelen<sup>4</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.

### **Vraag 6**

De leden van de VVD-fractie lezen dat er voor de totstandkoming van het ontwerpbesluit geen advies door de landsadvocaat is uitgebracht. Deze leden vragen de Staatssecretaris om de landsadvocaat een juridische analyse te laten uitvoeren in hoeverre de Staatssecretaris deze regeling onder de Omgevingswet kan invoeren.

Antwoord:

Zoals ik heb aangegeven in mijn brief van 22 juni 2022 heeft tijdens de voorbereiding van het ontwerpbesluit de gebruikelijke juridische afstemming plaatsgevonden. Afstemming heeft uiteraard ook plaatsgevonden met de Minister van BZK die verantwoordelijk is voor het stelsel van de Omgevingswet. Het ontwerpbesluit zal bovendien nog voor advies worden voorgelegd aan de Afdeling advisering van de Raad van State.

### **Vraag 7**

De leden van de VVD-fractie lezen dat er een CO<sub>2</sub>-plafond voor werkgevers met 100 of meer werknemers moet komen en dat zij vanaf 1 januari 2023 jaarlijks moeten gaan rapporteren over het zakelijke verkeer en dat dit in totaal gaat om ongeveer 8.000 organisaties. In de nota van toelichting staat 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 in het eerste jaar (2023) uit op € 470,- en vanaf 2024 op € 334,- per jaar. Deze leden willen weten hoe deze cijfers precies zijn opgebouwd. Tevens willen deze leden weten of bedrijven hiervoor worden gecompenseerd, gezien alle problemen die op dit moment op werkgevers afkomen. Deze leden willen weten of bedrijven hierover een consultatie hebben gegeven en of de Staatssecretaris deze consultatie naar de Kamer kan sturen. Indien dit niet het geval is, vragen deze leden de Staatssecretaris om werkgevers hierover een consultatie op te vragen en naar de Kamer te sturen.

<sup>3</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>4</sup> <https://archieef.rijksbegroting.nl/system/files/12/2016-ibo-kostenefficiëntie-co2-reductiemaatregelen.pdf>.



Antwoord vraag 7:

Om inzicht te geven in de opbouw van de berekende administratieve lasten heb ik als bijlage bij deze brief de rapportage gevoegd met de berekening.

Er is niet voorzien in een (financiële) compensatie voor de betrokken werkgevers vanwege de administratieve lasten die voortvloeien uit het ontwerpbesluit. Dat ligt ook niet voor de hand gezien de vrij beperkte omvang van die lasten per onderneming/rechtspersoon.

In de voorbereiding heeft de gebruikelijke internetconsultatie plaatsgevonden. Meer informatie daarover kunt u vinden via de volgende link:

<https://www.internetconsultatie.nl/>

norm\_werkgebonden\_personenmobiliteit. Het verslag van de internetconsultatie heb ik als bijlage bij deze brief gevoegd.

### **Vraag 8**

De leden van de VVD-fractie lezen dat onder de regeling alleen reizen van werknemers binnen Nederland vallen voor werkgevers die in Nederland zitten en dat de regeling niet geldt voor werkgevers die in het buitenland zitten. Deze leden willen weten wat de effecten zijn voor het vestigingsklimaat aan beide kanten van de grens. Deze leden willen tevens weten wie dit gaat controleren en hoe diegene dit gaat controleren.

Antwoord:

De regels van het ontwerpbesluit kunnen ook gelden voor werkgevers die in het buitenland zetelen en vestigingen hebben in Nederland.

Voorwaarde is dan wel dat in de vestigingen in Nederland ten minste 100 werknemers werkzaam zijn. Verder klopt het dat onder het ontwerpbesluit alleen de kilometers vallen die in Nederland zijn gereisd. Dat is zo afgesproken in het Klimaatakkoord.

In mijn brief van 22 juni 2022 heb ik de regelgeving genoemd die in Vlaanderen van kracht is. Die regelgeving geldt niet alleen voor Vlaanderen maar voor heel België (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. Om hier een beeld van te geven heb ik een formulier van een in België te houden mobiliteitsenquête als bijlage bij deze brief gevoegd. Omdat België vergelijkbare regelgeving heeft, zal het ontwerpbesluit geen gevolgen hebben voor het vestigingsklimaat tussen Nederland en België. In Duitsland is geen vergelijkbare regelgeving van kracht. Wel is er regelgeving van kracht met betrekking tot een CO<sub>2</sub>-opslag voor fossiele brandstoffen.

### **Vraag 9**

De leden van de VVD-fractie lezen dat de Staatssecretaris stelt dat, omdat andere EU-landen zelf invulling mogen geven aan de EU-klimaatregels, oneerlijke concurrentie wordt voorkomen. Deze leden willen weten waarop de Staatssecretaris deze stelling heeft gebaseerd.

Antwoord:

In mijn brief van 22 juni 2022 heb ik geschreven dat alle EU-lidstaten invulling moeten geven aan de Europese klimaatverordening en dus maatregelen moeten treffen om CO<sub>2</sub>-emissies te reduceren. Daarbij heb ik gewezen op het voordeel dat de gevolgen van oneerlijke concurrentie daardoor beperkt zijn. Als voorbeeld heb ik de regelgeving in Vlaanderen genoemd. Zoals ik hiervoor in mijn antwoord op vraag 8 van uw fractie



heb aangegeven, geldt deze regelgeving niet alleen voor Vlaanderen maar voor heel België. Voor werkgevers die in België zijn gevestigd zullen de lasten minimaal hetzelfde zijn als in Nederland. Dat komt door de mobiliteitsenquêtes die in België verplicht zijn gesteld voor werkgevers met meer dan 100 werknemers. Belgische werkgevers moeten op een hoog detailniveau mobiliteitsgegevens verstrekken. Om hier een beeld van te geven heb ik een formulier van een in België te houden mobiliteitsenquête als bijlage bij deze brief gevoegd. In Duitsland geldt geen vergelijkbare regelgeving maar zijn er wel regels van kracht met betrekking tot een CO<sub>2</sub>-opslag voor fossiele brandstoffen. Hoe het een zich tot het ander verhoudt is niet of nauwelijks inzichtelijk te maken. Zoals ik in mijn brief van 22 juni 2022 ook al heb aangegeven, levert het ontwerpbesluit niet alleen kosten op voor de werkgevers maar naar verwachting ook besparingen. Hoe groot die besparingen zijn, hangt echter af van de maatregelen die werkgevers treffen om de emissies te reduceren. Door die keuzevrijheid hebben de werkgevers zelf de sleutel in handen om op een verantwoorde wijze invulling te geven aan de verduurzamingsopgave.

### **Vraag 10**

De leden van de VVD-fractie lezen in het verslag hoe Vlaanderen invulling geeft aan woon-werkmobiliteitsrapportages. Deze leden willen tevens weten hoe Vlaanderen invulling geeft aan zakelijke mobiliteitsrapportages en -normen en tevens hoe Wallonië en Duitsland invulling geven aan zowel zakelijke mobiliteitsrapportages en -normen als woon-werkmobiliteitsrapportages en -normen. Deze leden vragen de Staatssecretaris om de administratieve lasten en de effecten op het vestigingsklimaat zo klein mogelijk te houden door de invulling van Nederland te laten aansluiten op de invulling van Vlaanderen, Wallonië en Duitsland. Indien de invulling van Vlaanderen, Wallonië en Duitsland nog niet bekend is, vragen deze leden de Staatssecretaris om de invulling van Nederland eerst te laten aansluiten op de invulling van Vlaanderen, Wallonië en Duitsland en de behandeling van deze regeling pas dan voort te zetten.

Antwoord:

De regelgeving die in België (Vlaanderen, Wallonië en Brussel) van kracht is, vertoont gelijkenis 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, die niet primair tot doel heeft om klimaatdoelen te halen, 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. Deze wet verlangt van werkgevers weliswaar alleen informatie over woon-werkverkeer maar kent een detailniveau dat veel verder gaat dan het ontwerpbesluit. Bovendien moet die informatie per vestiging worden geleverd terwijl het bij het ontwerpbesluit gaat om alle vestigingen gezamenlijk. Om hier een beeld van te geven heb ik een formulier van een in België te houden mobiliteitsenquête als bijlage bij deze brief gevoegd. In de voorbereiding op het ontwerpbesluit is gekeken naar dit Belgische voorbeeld maar is gekozen voor een andere weg omdat de Belgische invulling tot een veel hogere regeldruk zou leiden. Eenvoudigweg omdat het invullen van het Belgische formulier veel meer tijd kost dan het verstrekken van de gegevens die het ontwerpbesluit verlangt via de elektronische voorziening van RVO.

Zoals hiervoor aangegeven, heeft Duitsland geen vergelijkbare regelgeving. Wel is er regelgeving van kracht met betrekking tot een CO<sub>2</sub>-opslag voor fossiele brandstoffen.

### **Vraag 11**

De leden van de VVD-fractie lezen dat het doel om CO<sub>2</sub>-emissies te verminderen kan worden bereikt langs verschillende wegen, zoals minder reizen (meer online vergaderen), anders reizen (fiets of ov) of zuiniger reizen (door bijvoorbeeld verdere elektrificatie van het wagenpark). Deze leden willen weten hoe de Staatssecretaris dit voor zich ziet in de regio waar minder ov is en de afstanden groter zijn. Deze leden willen weten langs welke weg het doel hier kan worden gehaald en gestimuleerd. Deze leden willen tevens weten hoe dit gaat voor sectoren waarin er niet thuisgewerkt kan worden.

Antwoord:

De keuzevrijheid voor werkgevers is uitgangspunt van het ontwerpbesluit. Iedere werkgever heeft dus de keuze welke maatregelen het beste passen om verduurzaming van personenmobiliteit te bereiken. In sommige situaties zal die keuzevrijheid beperkter zijn dan in andere situaties. In de fase waarin alleen de rapportageverplichting geldt en gewerkt wordt met een collectief emissieplafond, levert dat voor individuele werkgevers geen problemen op. Als in 2025 besloten wordt om een norm in te voeren voor individuele werkgevers, zal met die verschillen rekening worden gehouden. Dat kan op basis van de mobiliteitsgegevens die over 2023 en 2024 zijn verstrekt en de opgedane ervaringen. Er kan dan ook worden bekeken of in de rijksregels al uitzonderingen gemaakt moeten worden. Voor individuele gevallen waarbij de norm gaat knellen, biedt de mogelijkheid van maatwerk een oplossing. Het bevoegd gezag kan voor bepaalde sectoren of gebieden met maatwerkregels uitzonderingen maken. Voor individuele werkgevers kan dat worden gedaan met het instrument maatwerkvoorschrift. De regionale werkgeversnetwerken kunnen mogelijk regiospecifieke oplossingen aandragen.

### **D66-fractie**

#### **Vraag 1**

De leden van de D66-fractie hebben eerder aandacht gevraagd voor het opnemen van een norm voor de zakelijke vloot in de onderhavige regeling. Deze leden roepen de Staatssecretaris (nogmaals) op dit daadwerkelijk te doen, vaart te maken met de lopende onderzoeken en deze norm per 2024 in werking te laten treden.

Antwoord:

Zoals ik heb aangegeven in mijn brief van 22 juni 2022 kan een norm voor de zakelijke vloot mogelijk worden toegevoegd aan het nieuwe hoofdstuk 18 dat met het ontwerpbesluit wordt toegevoegd aan het Besluit activiteiten leefomgeving. Dit als voortschrijdend inzicht daartoe aanleiding geeft en die regels geschikt zijn voor opname in dat hoofdstuk. Voor opname van de regels is een wijzigingsbesluit vereist dat, voordat het in werking kan treden, aan uw Kamer en de Eerste Kamer wordt toegezonden in verband met de wettelijk vereiste voorhangprocedure.

Zoals aangegeven in het Commissiedebat Duurzaam Vervoer op 29 juni 2022 (Kamerstuk 31 305, nr. 363) onderzoek ik momenteel de mogelijkheden van normering van de zakelijke vloot, inclusief de snelheid van de eventuele introductie daarvan. Ik verwacht uw Kamer uiterlijk eind van het jaar te kunnen rapporteren over de eerste bevindingen van mijn onderzoek, zoals ik in het tweeminutendebat op 1 juni 2022 (Handelingen II 2021/22, nr. 86, item 2) heb toegezegd. Daarnaast is in de brief van de Minister voor Klimaat en Energie waarmee de concept-Klimaatnota aan

uw Kamer is aangeboden<sup>5</sup>, aangegeven dat het kabinet in het voorjaar van 2023 zal besluiten over de andere aanvullende maatregelen die nodig zijn in het licht van de wens van het kabinet om de klimaataanpak te programmeren op 60% CO<sub>2</sub>-reductie in 2030 zodat, ook bij tegenvallers, ten minste 55% reductie wordt gerealiseerd. In voorbereiding hierop is een onafhankelijk interdepartementaal beleidsonderzoek (IBO) gestart waarover uw Kamer in het ontwerp-beleidsprogramma klimaat is geïnformeerd. Het onderzoek naar een versnelde verduurzaming van het zakelijke wagenpark zal worden meegenomen in het onderzoek en bij de besluitvorming in het voorjaar.

## **Vraag 2**

Deelt de Staatssecretaris de opvatting dat mogelijke vergelijkbare initiatieven van de Europese Commissie op dit domein, bijvoorbeeld als onderdeel van REPowerEU, geen vertragende factor mag vormen voor invoering in Nederland?

Antwoord:

Het lopende onderzoek waaraan ik in mijn antwoord op de eerste vraag van de D66-fractie refereer, richt zich op de identificatie van mogelijkheden om ook los van eventuele nieuwe vergelijkbare initiatieven van de Europese Commissie, over te gaan tot een snellere verduurzaming van de zakelijke vloot. Uiteraard is een aandachtspunt bij de verkenning van mogelijkheden dat zij verenigbaar zijn met geldend EU-recht. Om die reden kijk ik met mijn collega's in een onafhankelijk interdepartementaal beleidsonderzoek (IBO) ook breder dan alleen naar het opleggen van een directe verplichting.

## **Vraag 3**

Klopt het dat Nederland een van de weinige landen is waar de financiële ondersteuning van de aanschaf van elektrische auto's (per 2025) afloopt? Is de Staatssecretaris het ermee eens dat dit een extra reden is zo snel mogelijk een zakelijke vlootnorm in te voeren?

Antwoord:

De verduurzaming van mobiliteit heeft vele gezichten. Landen verschillen sterk in de beleidsmix die zij vinden passen bij nationale omstandigheden en de manier waarop zij hun instrumenten vormgeven. Ik zie mijn verantwoordelijkheid in het zorgen voor een integraal beleidspakket dat past bij de Nederlandse ambitie. In het tweeminutendebat Duurzaam Vervoer op 1 juni 2022 is de motie van de leden Bontebal (CDA) en Van Ginneken<sup>6</sup> ingediend over scenario's voor de stimulering van duurzame mobiliteit. In dat debat heb ik aangegeven dat ik die motie het oordeel Kamer zou laten mits deze termijn verlengd zou worden naar het voorjaar van 2023. Dit omdat ik de beleidsopties voor na 2025 en de bijbehorende dekking waarschijnlijk pas in het voorjaar van 2023 op een rij kan zetten en omdat dan de resultaten van de tussenevaluatie van het stimuleringsbeleid voor het elektrisch vervoer van dit jaar kunnen worden meegenomen. Deze scenario's zullen bij de Voorjaarsnota met uw Kamer worden besproken.

Zoals aangegeven in het Commissiedebat Duurzaam Vervoer op 29 juni 2022 onderzoek ik momenteel de mogelijkheden van normering van de zakelijke vloot, inclusief de snelheid van de eventuele introductie daarvan. Ik verwacht uw Kamer uiterlijk eind van het jaar te kunnen rapporteren over de eerste bevindingen van mijn onderzoek, zoals ik in het tweeminutendebat op 1 juni 2022 heb toegezegd. Daarnaast is in de brief van de

<sup>5</sup> Kamerstuk 32 813, nr. 1091.

<sup>6</sup> Kamerstuk 31 305, nr. 350.

Minister voor Klimaat en Energie waarmee de concept-Klimaatnota aan uw Kamer is aangeboden<sup>7</sup>, aangegeven dat het kabinet in het voorjaar van 2023 zal besluiten over de andere aanvullende maatregelen die nodig zijn in het licht van de wens van het kabinet om de klimaataanpak te programmeren op 60% CO<sub>2</sub>-reductie in 2030 zodat, ook bij tegenvallers, ten minste 55% reductie wordt gerealiseerd. In voorbereiding hierop is een onafhankelijk interdepartementaal beleidsonderzoek (IBO) gestart waarover uw Kamer in het ontwerp-beleidsprogramma klimaat is geïnformeerd.

Het onderzoek naar een versnelde verduurzaming van het zakelijke wagenpark zal worden meegenomen in het onderzoek en bij de besluitvorming in het voorjaar.

#### **Vraag 4**

Kan de Staatssecretaris ingaan op de stand van zaken van de zakelijke vlootnorm? Wanneer moet deze gereed en gepubliceerd zijn om per 2024 in werking te laten treden?

Antwoord:

Zoals aangegeven in het Commissiedebat Duurzaam Vervoer op 29 juni 2022 onderzoek ik momenteel de mogelijkheden van normering van de zakelijke vloot, inclusief de snelheid van de eventuele introductie daarvan. Ik verwacht uw Kamer uiterlijk eind van het jaar te kunnen rapporteren over de eerste bevindingen van mijn onderzoek, zoals ik in het tweeminutendebat op 1 juni 2022 heb toegezegd. Daarnaast is in de brief van de Minister voor Klimaat en Energie waarmee de concept-Klimaatnota aan uw Kamer is aangeboden<sup>8</sup>, aangegeven dat het kabinet in het voorjaar van 2023 zal besluiten over de andere aanvullende maatregelen die nodig zijn in het licht van de wens van het kabinet om de klimaataanpak te programmeren op 60% CO<sub>2</sub>-reductie in 2030 zodat, ook bij tegenvallers, ten minste 55% reductie wordt gerealiseerd. In voorbereiding hierop is een onafhankelijk interdepartementaal beleidsonderzoek (IBO) gestart waarover uw Kamer in het ontwerp-beleidsprogramma klimaat is geïnformeerd. Het onderzoek naar een versnelde verduurzaming van het zakelijke wagenpark zal worden meegenomen in het onderzoek en bij de besluitvorming in het voorjaar.

Het onderzoek naar een versnelde verduurzaming van het zakelijke wagenpark zal worden meegenomen in het onderzoek en bij de besluitvorming in het voorjaar.

#### **Vraag 5**

De leden van de D66-fractie constateren dat de Staatssecretaris niet bereid is de CO<sub>2</sub>-reductiedoelstelling van meer ambitie te voorzien naar aanleiding van de kabinetsinzet om beleid in te richten op een reductie van 60% in 2030. Is de Staatssecretaris wel bereid dit te doen, indien blijkt dat in de aanstaande Klimaat- en Energieverkenning (KEV) de kabinetsdoelstelling van 60% of 55% uit zicht is?

Antwoord:

Zoals ik in mijn eerdere beantwoording heb aangegeven, zijn op dit moment de gemaakte afspraken in het Klimaatakkoord leidend. Dat zijn namelijk de afspraken waar alle betrokken stakeholders overeenstemming over hebben bereikt. Het nu eenzijdig aanscherpen van het reductiedoel op basis van voornemens zou afbreuk kunnen doen aan het draagvlak voor het ontwerpbesluit. De regels van het ontwerpbesluit bieden wel een kader om de reductiedoelstellingen op een later moment aan te scherpen,

<sup>7</sup> Kamerstuk 32 813, nr. 1091.

<sup>8</sup> Kamerstuk 32 813, nr. 1091.

bijvoorbeeld als de voornemens tot aanpassing van de Klimaatwet worden gerealiseerd of als uw Kamer daartoe besluit. Daarvoor is een wijzigingsbesluit vereist. En als uit de KEV blijkt dat de doelstellingen niet gehaald gaan worden, zal ik uiteraard bezien of aanscherping van het reductiedoel nodig is. De evaluatie die is voorzien in 2025 is daar een goed moment voor.

#### **Vraag 6**

De leden van de D66-fractie vragen daarnaast aandacht voor de zorgen die leven onder werkgevers of de benodigde processen en hulpmiddelen op tijd klaar zijn. Dit mag niet tot vertraging van de invoering van de regeling leiden, zo vinden deze leden. Wat is de stand van zaken en verdere planning van onder meer de handreiking en hulpinstrumenten ten behoeve van registratie? Kan de Staatssecretaris de beschikbaarheidstelling hiervan versnellen?

Antwoord:

Zoals ik in het begin van deze brief heb toegelicht, heb ik besloten de inwerkingtreding op te schorten tot 1 juli 2023. Dit onder het voorbehoud dat de Omgevingswet dan in werking is getreden. Zoals daar uitgelegd, is een eerdere invoering niet mogelijk. Met de opschorting wordt onder andere tegemoet gekomen aan het signaal van de stakeholders dat 1 januari 2023 te vroeg is. Tijdens de werksessies die de afgelopen periode hebben plaatsgevonden, is duidelijk geworden dat de praktijk meer tijd nodig heeft om de vereiste aansluiting van systemen te realiseren. Daarbij is aangegeven dat 1 juli 2023 wel haalbaar is om de noodzakelijke aanpassingen door te voeren. De opschorting heeft geen invloed op de planning voor de ontwikkeling van de hulpmiddelen die beschikbaar worden gesteld en de oplevering van de elektronische voorziening van RVO. Die oplevering vindt plaats uiterlijk in januari 2023. Daarvoor vinden er nog verschillende testen plaats.

#### **PVV-fractie**

##### **Vraag 1**

De leden van de PVV-fractie lezen in de beantwoording op vragen die gaan over de concurrentiepositie dat de Staatssecretaris verwijst naar Vlaanderen. Deze leden vragen de Staatssecretaris om specifiek in te gaan op de gevolgen van de concurrentiepositie van Nederlandse bedrijven ten opzichte van andere landen in Europa naar aanleiding van deze nieuwe regels.

Antwoord:

Zoals aangegeven in de beantwoording van de vragen 9 en 10 van de VVD-fractie, vertoont de regelgeving die in België (Vlaanderen, Wallonië en Brussel) van kracht is, gelijkenis met de regels die met het ontwerpbesluit worden toegevoegd aan het Besluit activiteiten leefomgeving (zie hoofdstuk XI van de Programmawet van 8 april 2003). Zoals hiervoor aangegeven, heeft Duitsland geen vergelijkbare regelgeving maar zijn er wel regels met een CO<sub>2</sub>-opslag voor fossiele brandstoffen. In mijn brief van 22 juni 2022 heb ik aangegeven dat alle EU-lidstaten invulling moeten geven aan de Europese klimaatverordening en dus maatregelen moeten treffen om CO<sub>2</sub>-emissies te reduceren. De gevolgen van de concurrentiepositie voor Nederlandse bedrijven zullen daardoor beperkt zijn.

##### **Vraag 2**

De leden van de PVV-fractie lezen dat het ministerie nader gaat onderzoeken of het splitsen van bedrijven voldoende geborgd is in het ontwerpbesluit. Deze leden vragen waarom dit nog niet voldoende is uitgezocht en wanneer de Kamer hierover geïnformeerd gaat worden.

Antwoord:

In de voorbereiding op het ontwerpbesluit is hier al goed naar gekeken. Besloten is toen om aan te sluiten bij de definities van onderneming en rechtspersoon in de Handelsregisterwet 2007. Een logische keuze omdat die entiteiten moeten worden ingeschreven in het handelsregister. Naar aanleiding van de vragen van een aantal fracties uit de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat die ik op 23 mei 2022 heb ontvangen, heeft mijn ministerie zekerheidshalve nogmaals onderzocht of dit de juiste keuze is geweest. Uitkomst daarvan is dat het voor de werking van het ontwerpbesluit inderdaad de beste keuze is om aan te sluiten bij de regels in de Handelsregisterwet 2007. Die wet voorziet erin dat zowel hoofdvestigingen als nevenvestigingen van ondernemingen en rechtspersonen moeten worden ingeschreven in het handelsregister. Alle vestigingen van een onderneming/rechtspersonen staan ingeschreven onder hetzelfde dossiernummer. Daarmee is het duidelijk welke vestigingen tot dezelfde onderneming/rechtspersoon behoren en als één te onderscheiden entiteit aan de regels moeten voldoen.

### **Vraag 3**

De leden van de PVV-fractie constateren dat er nog erg veel onduidelijk is ten aanzien van de handhaving. Deze leden vragen aan de Staatssecretaris of er straks een scenario ontstaat waarin de omgevingsdiensten een heel nieuw politieapparaat worden die, als bedrijven niet op tijd de administratie inleveren, binnen no-time bij ze op de stoep staan om ze maar eens flink te bekeuren. Deze leden vragen aan de Staatssecretaris of dat het type samenleving is waar zij vrolijk van wordt. Voorts vragen deze leden naar de inzet van de gesprekken met de omgevingsdiensten. Deze leden willen van de Staatssecretaris weten wat de hoogte van de dwangsommen in haar ogen zou moeten zijn en op welke wijze handhaving gaat plaatsvinden.

Antwoord:

De handhaving van het ontwerpbesluit zal in grote lijnen hetzelfde verlopen als bij andere regelgeving. De omgevingsdiensten voeren al jarenlang toezichts- en handhavingstaken uit in opdracht van gemeenten en provincies. De inhoud van die taken zijn voor de omgevingsdiensten bekend terrein. Bovendien hebben zij ervaring met de handhaving van rapportageverplichtingen. De rapportageverplichting van het ontwerpbesluit levert wat dat betreft slechts een nieuwe loot aan de stam op. Het is niet waarschijnlijk dat omgevingsdiensten ten aanzien van dit ontwerpbesluit anders zullen optreden dan bij andere regelgeving. Omdat ik het van belang vind dat de omgevingsdiensten goed zijn voorbereid op de taken die met het ontwerpbesluit samenhangen, vinden vanaf afgelopen voorjaar werksessies plaats met de omgevingsdiensten. De komende periode worden die gecontinueerd.

Een dwangsom moet een financiële prikkel opleveren om regels na te leven. Hoe hoog een dwangsom moet zijn om een afdoende prikkel te geven, hangt van veel omstandigheden af. De hoogte van de dwangsom moet in redelijke verhouding staan tot de zwaarte van het geschonden belang en de beoogde werking van de dwangsom. Aspecten als de grootte van de onderneming/rechtspersoon en de financiële draagkracht zullen daarbij een rol kunnen spelen. Ik kan dus niet aangeven hoe hoog dwangsommen zouden moeten zijn om voor een concreet geval afdoende te kunnen werken.

### **Vraag 4**

De leden van de PVV-fractie lezen dat de Staatssecretaris niet het idee heeft dat het ontwerpbesluit zou gaan over de wijze van uitvoering van het werk door werknemers. Ook lezen deze leden dat er geen sprake zou



zijn van inperking van de vrijheid. Deze leden willen de Staatssecretaris erop wijzen dat er heel veel ondernemers zijn die hun geld verdienen door zakelijke dienstreizen te maken. Door hier een CO<sub>2</sub>-plafond aan op te hangen beperkt de Staatssecretaris de bewegingsvrijheid van medewerkers van bedrijven. Zij dienen te verduurzamen, of hun werk anders in te vullen. Dat is naar de mening van deze leden een grote inbreuk op de vrijheid van hardwerkende Nederlanders. Deze leden vragen om een uitgebreide reflectie van de Staatssecretaris op dit punt.

Antwoord:

Zoals ik in mijn brief van 22 juni 2022 al aangaf, gaat het ontwerpbesluit niet over de wijze waarop werknemers hun werk uitvoeren. Het ontwerpbesluit heeft alleen tot doel werkgebonden personenmobiliteit te verduurzamen. In de eerste jaren na de inwerkingtreding geldt voor werkgevers alleen de verplichting om jaarlijks gegevens te verstrekken over werkgebonden personenmobiliteit. Op basis van de verstrekte gegevens berekent de elektronische voorziening van RVO automatisch de CO<sub>2</sub>-emissies. De hoogte van de CO<sub>2</sub>-emissies heeft in ieder geval tot en met 2026 geen gevolgen voor individuele werkgevers. Er geldt voor hen geen (individuele) afdwingbare norm waaraan zij moeten voldoen. Er geldt alleen een collectief emissieplafond.

Daarbij is het collectief emissieplafond een realistisch doel dat met minder, anders of schoner reizen kan worden bereikt. Het ontwerpbesluit beperkt dan ook niet de vrijheid van werknemers om zelf te kiezen van welke reismodaliteiten zij gebruik maken. Zoals ik in mijn brief van 22 juni 2022 aangaf, zal dat anders kunnen zijn vanaf het moment dat er een norm voor zakelijke of woon-werkmobiliteit voor individuele werkgevers in werking gaat treden. Die norm komt er alleen als in 2025 blijkt dat de gezamenlijke emissies van alle werkgevers boven het emissieplafond zijn uitgekomen of als er geen sprake is van een dalende lijn in de emissies. Als de norm wordt ingevoerd, moeten werkgevers daaraan uiterlijk in 2030 voldoen. Werkgevers zijn dan vrij te kiezen voor de reductiemaatregelen die het beste bij hun eigen dynamiek en situatie passen. Zoals in paragraaf 5.6 van de nota van toelichting bij het ontwerpbesluit is beschreven zullen, voordat de norm in werking treedt, eerst de gevolgen daarvan (ook voor de vrijheden van werknemers) in kaart worden gebracht. Bij de vormgeving van een norm zal ik rekening houden met die gevolgen. Dat kan op basis van de dan verzamelde data en door rekening te houden met wat op dat moment bekend is over de mogelijkheden van werkgevers om te voldoen aan een nationaal gemiddelde emissiewaarde. En zoals ik hiervoor aangaf, zal het ontwerp van het besluit waarmee een eventuele norm wordt ingevoerd, worden voorgehangen bij uw Kamer en de Eerste Kamer en zal een internetconsultatie plaatsvinden. Ook zal in de voorbereiding nog overleg worden gevoerd met de betrokken stakeholders.

## **SGP-fractie**

### **Vraag 1**

De leden van de SGP-fractie constateren dat de registratieverplichtingen voor woon-werkmobiliteit een grote administratieve lastendruk met zich meebrengen, terwijl nog geen sprake is van normering. Deze leden horen graag wat de toegevoegde waarde is van deze registratieverplichtingen. Zij vernemen graag ook waarom niet eerst gewacht wordt op de invoering van de registratieverplichtingen voor zakelijke mobiliteit om te zien hoe dit in de praktijk uitpakt, alvorens de registratieverplichtingen voor woon-werkmobiliteit in te voeren.



Antwoord:

De verplichting om jaarlijks gegevens te verstrekken over zakelijke en woon-werkmobiliteit heeft een aantal doelstellingen. Op de eerste plaats is het bedoeld om in 2025 vast te kunnen stellen of de totale CO<sub>2</sub>-emissie door werkgebonden personenmobiliteit in 2024 onder het emissieplafond uitkomt. Op de tweede plaats is het ook bedoeld om het emissieplafond zo nodig bij te stellen of om normen te kunnen bepalen voor woon-werkmobiliteit en zakelijke mobiliteit als blijkt dat de emissies niet onder het plafond zijn gebleven. Op dit moment ontbreekt het aan data om normen voor woon-werkmobiliteit te bepalen waarmee de emissiedoelen worden gehaald en waaraan alle ondernemingen en rechtspersonen redelijkerwijs kunnen voldoen. Op nationaal niveau zijn weliswaar gemiddelden bekend, maar deze data zijn niet bruikbaar om vast te stellen of het voor iedere onderneming en rechtspersoon haalbaar is om daaraan te voldoen, bijvoorbeeld omdat de standplaats van werknemers alleen met een auto is te bereiken. Op de derde plaats is het de bedoeling om op basis van de gerapporteerde gegevens de indiener feedback te geven. De indiener krijgt het resultaat van de CO<sub>2</sub>-emissieberekeningen en daarmee inzicht in de emissiereductie die moet worden gehaald. De rapportageverplichting draagt zo naar verwachting bij aan de versterking van het klimaatbewustzijn bij de betrokken ondernemingen en rechtspersonen en zet mogelijk aan tot verdergaande maatregelen ter vermindering van emissies.

De afspraken in het Klimaatakkoord over het doel van de regelgeving (1 megaton CO<sub>2</sub>-reductie in 2030) zijn steeds gebaseerd op zowel zakelijke als woon-werkmobiliteit. Dat betekent dat over beide vormen van mobiliteit gegevens moeten worden verstrekt. Door de verplichting in de eerste jaren alleen te laten gelden voor zakelijke mobiliteit zouden de afspraken van het Klimaatakkoord niet worden nagekomen.

### **Vraag 2**

Is de Staatssecretaris bereid in kaart te brengen welke sectoren naast de thuiszorg aangewezen zijn op fysiek contact op locatie en om deze reden een zware opgave tegemoet kunnen zien?

Antwoord:

Ik ben zeker bereid naar deze sectoren te kijken. Het punt van een te zware opgave voor bepaalde sectoren, zal wel pas gaan spelen op het moment dat een norm van kracht wordt voor individuele werkgevers. Zoals hiervoor al aangegeven, vindt in 2025 een evaluatie plaats, o.a. op basis van de gegevens die tot dan toe zijn verstrekt. Die gegevens bieden dan inzicht in de mogelijkheden voor de verschillende sectoren. Op dat moment kan ik ook bepalen of uitzonderingen nodig zijn. Zoals beschreven in paragraaf 5.6 van de nota van toelichting bij het ontwerpbesluit zal bij die evaluatie worden gekeken naar de gevolgen van het besluit voor sectoren en gebieden. De bevindingen van de evaluatie kunnen niet alleen leiden tot aanpassingen van de regels maar ook tot voorlichting, communicatie en handhaving.

### **Vraag 3**

Is de Staatssecretaris bereid de thuiszorg, maar ook een sector als de kraamzorg, generiek uit te zonderen van de voorgestelde regelgeving dan wel op een andere wijze deze sectoren in de zorg te ontzien?

Antwoord:

Op dit moment zie ik geen aanleiding om deze sectoren uit te zonderen. De zorgsector heeft de laatste jaren laten zien dat verduurzaming in veel situaties heel goed toepasbaar is. Zie bijvoorbeeld de verschillende initiatieven die er zijn geweest om zorgverleners te voorzien van

elektrische fietsen. Zoals aangegeven in mijn antwoord op de vorige vraag, vindt in 2025 een evaluatie plaats waarbij de gevolgen voor individuele sectoren in kaart worden gebracht. Dat is dan ook het moment om de regels eventueel aan te passen. De rapportageverplichting zal gelden voor alle ondernemingen en rechtspersonen met 100 of meer werknemers. In een eventuele normstelling (na 2025) is wel rekening te houden met verschillen die tussen sectoren of gebieden bestaan.

#### **Vraag 4**

Hoe ziet de Staatssecretaris de verhouding tussen het voorliggende ontwerpbesluit en later in te voeren emissiegrenswaarden enerzijds en de genoemde nul-emissie vlootnormering anderzijds? Is in de ogen van de Staatssecretaris sprake van ongewenste stapeling van eisen?

Antwoord:

Tijdens het Commissiedebat Duurzaam Vervoer op 29 juni 2022 heb ik aangegeven dat mijn ministerie momenteel de mogelijkheden onderzoekt van normering van de zakelijke markt, inclusief de snelheid van de eventuele introductie daarvan. Zoals ik tijdens het tweeminutendebat op 1 juni 2022 heb toegezegd naar aanleiding van de motie van de leden Van Ginneken (D66), De Hoop (PVDA) en Kröger (GL) die op 7 juni 2022 (Handelingen II 2021/22, nr. 88, item 14) door uw Kamer is aangenomen<sup>9</sup>, verwacht ik hierover uiterlijk eind van het jaar meer duidelijkheid te kunnen geven.

Een normering van de zakelijke markt zal aanvullend zijn op de regels van het ontwerpbesluit. Voor werkgevers met een eigen wagenpark of leasevloot, zal het elektrificeren van het wagenpark of de leasevloot een middel kunnen zijn om aan het reductiedoel van het ontwerpbesluit te voldoen. Ik zie dat niet als een stapeling van eisen.

#### **Vraag 5**

De leden van de SGP-fractie constateren dat veel werknemers hun reismodaliteit en de brandstof die ze gebruiken niet hoeven te verantwoorden bij hun werkgever. Op welke wijze zou deze verantwoording in de ogen van de Staatssecretaris plaats moeten vinden? In hoeverre is sprake van controleverplichtingen van de werkgever richting de werknemer? Wat betekent dit voor de verhouding werkgever-werknemer?

Antwoord:

Het klopt dat werknemers op dit moment bij het declareren van zakelijke of woon-werkmobiliteit veelal niet hoeven aan te geven hoe ze hebben gereisd en van welke brandstof gebruik is gemaakt. Voor het onderdeel zakelijke modaliteit blijkt het goed mogelijk om deze extra informatie toe te voegen aan bestaande administraties voor lease en eigen wagenpark, mobiliteitskaarten en declaraties. Over de detaillering van deze oplossingen lopen constructieve gesprekken met dienstverleners. De uitkomsten daarvan zullen in werksessies met werkgevers worden besproken en een plek krijgen in een handreiking die elke werkgever in de doelgroep ter beschikking zal worden gesteld. Voor woon-werkmobiliteit is het niet mogelijk gebleken nu al aan te sluiten op bestaande administraties zonder de problemen op te roepen waar u op wijst. Voor dit onderdeel van de rapportageverplichting worden alternatieven uitgewerkt die werkgevers niet te veel belasten en geen dagelijkse verantwoording van de werknemers vergen. Ook deze worden besproken met de werkgevers in werksessies.

De werkgever is er aan gehouden een rapportage in te dienen die aan minimum kwaliteitseisen voldoet. Die eisen worden verduidelijkt in de handreiking. Het zal daarbij niet zo zijn dat die eisen een nieuwe controle

<sup>9</sup> Kamerstuk 31 305, nr. 343.

van de werknemer vergen. Voor zakelijke mobiliteit gaat het om het toevoegen van informatie over modaliteit en brandstoftype binnen bestaande systemen (wat betreft lease, zakelijke declaraties en andere constructies). Voor het onderdeel woon-werk mobiliteit zullen de gegevens die moeten worden gerapporteerd, kunnen worden verkregen door het houden van een enquête onder de werknemers. Andere mogelijkheden die werkgever en werknemer niet te veel extra belasten, krijgen een plek in een handreiking die mijn ministerie samen met de stakeholders ontwikkeld en is bedoeld ter ondersteuning van werkgevers.

### **Vraag 6**

De leden van de SGP-fractie constateren dat de registratieverplichting al per 1 januari 2023 in zal gaan, terwijl tools voor deze registratie nog in ontwikkeling zijn, er nog geen handreiking beschikbaar is en de wetgeving nog niet definitief is. Is het reëel om dan te verwachten dat werkgevers al voor 1 januari hun registratiesysteem op orde hebben? Wordt overwogen om de invoering dan wel de handhaving een (half) jaar uit te stellen?

Antwoord:

Zoals ik in het begin van deze brief heb toegelicht, heb ik besloten de inwerkingtreding op te schorten tot 1 juli 2023. Dit onder het voorbehoud dat de Omgevingswet dan in werking is getreden. Zoals daar uitgelegd, is een eerdere invoering niet mogelijk.

### **BBB-fractie**

#### **Vraag 1**

Het lid van de BBB-fractie heeft als eerste een vraag over de reactie op haar eigen opmerking. Daarin wordt vermeld dat alle EU-lidstaten verplicht zijn om invulling te geven aan de Europese klimaatverordening en maatregelen moeten treffen om CO<sub>2</sub>-emissies te reduceren. Hierin hebben de landen vrijheid om er zelf invulling aan te geven. Dit zou als voordeel hebben dat de gevolgen van oneerlijke concurrentie beperkt zijn, terwijl er veel vrijheid is voor invulling. Dit lid begrijpt dat ieder EU-land maatregelen moet treffen waardoor er een gelijk speelveld zou ontstaan. Tegelijkertijd ziet dit lid, door de vrijheid van de landen voor invulling van maatregelen ter reductie van CO<sub>2</sub>-emissies, nog steeds een reëel risico dat er oneerlijke concurrentie kan ontstaan. Wat gaat er concreet gedaan worden om oneerlijke concurrentie tussen EU-landen tegen te gaan?

Antwoord:

In mijn brief van 22 juni 2022 heb ik geschreven dat alle EU-lidstaten invulling moeten geven aan de Europese klimaatverordening en dus maatregelen moeten treffen om CO<sub>2</sub>-emissies te reduceren. Daarbij heb ik erop gewezen dat de gevolgen van oneerlijke concurrentie daardoor beperkt zijn. Die uitspraak is gerechtvaardigd als je kijkt naar de wetgeving van onze buurlanden. In België is regelgeving van kracht die vergelijkbaar is met de regels in het ontwerpbesluit. Voor werkgevers die in België zijn gevestigd, zullen de lasten minimaal hetzelfde zijn als in Nederland. Dat komt door de mobiliteitsenquêtes die in België verplicht zijn gesteld voor werkgevers met meer dan 100 werknemers. Belgische werkgevers moeten op een hoog detailniveau mobiliteitsgegevens verstrekken. Om hier een beeld van te geven heb ik een formulier van een in België te houden mobiliteitsenquête als bijlage bij deze brief gevoegd. In Duitsland geldt geen vergelijkbare regelgeving. Wel is er regelgeving van kracht met betrekking tot een CO<sub>2</sub>-opslag voor fossiele brandstoffen.

#### **Vraag 2**

Het lid van de BBB-fractie heeft gelezen dat op vraag 14 van de VVD-fractie is geantwoord dat het doel tot reductie van CO<sub>2</sub>-emissies

bereikt kan worden via verschillende wegen, waaronder elektrificatie van wagenparken en ov-gebruik, en dat het aan de werkgever is om dit nader te bepalen. Tegelijkertijd ziet dit lid dat er bij het ov grote personeelstekorten zijn, waardoor stakingen en uitval van ov-verbindingen vaker voorkomen, en dat de elektriciteitsnetwerken overbelast raken, waardoor laadpalen minder tot niet kunnen worden aangesloten, wat elektrificatie van wagenparken bemoeilijkt.

Het lid van de BBB-fractie maakt zich zorgen dat werkgevers door snelle en negatieve ontwikkelingen in ons land niet mee kunnen doen met de eisen die voorliggen. Ziet de Staatssecretaris dit ook en, zo ja, wat gaat zij ondernemen om werkgevers te helpen met reductie van CO<sub>2</sub>-emissies in deze moeilijke tijden?

Antwoord:

Er spelen inderdaad zowel nationaal als internationaal een groot aantal ontwikkelingen die de werking van het ontwerpbesluit kunnen beïnvloeden. Het is onder andere om die reden dat een knip is aangebracht in het ontwerpbesluit. In de eerste fase geldt er nog geen norm voor individuele werkgevers maar vindt er wel monitoring plaats van de CO<sub>2</sub>-emissie en de mogelijkheden om te verduurzamen. Dit zijn elementen die zullen worden meegewogen tijdens de evaluatie in 2025.