Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

OPENBAAR

TER BESLISSING

Datum
19 september 2022

Kenmerk
IENW/BSK-2022/203914

Opgesteld door
Bescherming persoonlijke levenssfeer

Beslistermijn
27 september 2022

Aan Staatssecretaris (cc Minister)
Van Programmadirectie Duurzame Mobiliteit

nota

Beantwoording (tweede) set Kamervragen ontwerpbesluit CO2-reductie werkgebonden personenmobiliteit (binnengekomen 6 sept)

Aanleiding

Op 19 april 2022 is het ontwerpbesluit CO_2-reductie werkgebonden personenmobiliteit[1] toegezonden aan het parlement voor de voorhangprocedure. Op 23 mei 2022 heeft een aantal fracties uit de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat daarover vragen gesteld. Die vragen heeft u op 22 juni 2022 beantwoord. Op 6 september 2022 heeft een aantal fracties uit die commissie aanvullende vragen gesteld. In deze nota wordt akkoord gevraagd op bijgevoegde Kamerbrief waarmee u deze vragen beantwoordt.

Geadviseerd besluit

U wordt geadviseerd akkoord te gaan met bijgaande brief aan de Tweede Kamer. Met uw akkoord worden tevens deze beslisnota en de bijgevoegde beslisnota over de opschorting van de inwerkintreding als bijlagen bij de brief gevoegd.

Kern van de Kamerbrief

- In de brief spreekt u het vertrouwen uit dat met deze brief en de brief van 22 juni 2022 voldoende duidelijkheid is gegeven over de inhoud van het ontwerpbesluit en dat de voorhangprocedure hiermee kan worden afgerond.
- Met de brief maakt u ook bekend dat de inwerkingtreding van het ontwerpbesluit wordt opgeschort tot 1 juli 2023. U plaatst in de brief daarbij de kanttekening dat het ontwerpbesluit niet eerder in werking kan treden dan de Omgevingswet. Met beslisnota IENW/BSK-2022/203914 (zie bijlage 06 bij deze nota) bent u akkoord gegaan met die opschorting. Verder meldt u in de brief dat van de gelegenheid gebruik is gemaakt om nog een aantal technische wijzigingen door te voeren in de artikelen van het ontwerpbesluit en in de nota van toelichting. Daarbij gaat het onder andere over het toevoegen aan de nota van toelichting bij het ontwerpbesluit van het emissieplafond voor de werkgevers met 100 of meer werknemers. Dat biedt voor die groep op voorhand meer duidelijkheid over het te bereiken emissieplafond, maar heeft verder geen gevolgen. De nota van toelichting die eerder al naar de Kamer is gezonden, bevat alleen het gezamenlijke emissieplafond voor alle werkgevers.

[1] Officiële naam is: ontwerpbesluit tot wijziging van het Besluit activiteiten leefomgeving en het Omgevingsbesluit i.v.m. het beperken van emissies van kooldioxide door werkgebonden personenmobiliteit.

Politieke context

- Vragen zijn gesteld door de fracties van VVD, D66, PVV, SGP en BBB.
- De fracties van het CDA, GroenLinks en ChristenUnie die in mei wel vragen stelden, hebben nu geen inbreng geleverd.
- De leden van de VVD-fractie stellen onder andere vragen over de procedure die wordt gevolgd bij aanpassing van de regels en hoe de Kamer daarbij wordt betrokken en de gevolgen van de regels (o.a. de regeldruk en vestigingsklimaat). U wordt voorgesteld om bij de brief met de antwoorden de rapportage met de berekening van de regeldruk, het verslag van de internetconsultatie en het enquêteformulier dat België verplicht heeft gesteld als bijlagen mee te sturen. Deze stukken bieden het door de VVD-fractie gewenste inzicht in de opbouw van de kosten, de resultaten van de internetconsulatie en de regelgeving van onze zuiderburen.
- De leden van de D66-fractie hebben vragen over de verhouding van het ontwerpbesluit tot de mogelijke vlootnormering en uw bereidheid om het reductiedoel aan te scherpen. Over de vlootnormering wordt voorgesteld te antwoorden dat momenteel de haalbaarheid en de inpasbaarheid in de regelgeving wordt onderzocht. Een en ander in lijn met de motie van de leden Van Ginneken (D66), De Hoop (PVDA) en Kröger (GL) die op 7 juni 2022 door de Tweede Kamer is aangenomen. Met uw antwoord op de vraag over aanscherping van het reductiedoel wijst u erop dat het ontwerpbesluit invulling geeft aan de gemaakte afspraken van het Klimaatakkoord. Daarbij geeft u ook aan dat het ontwerpbesluit de ruimte biedt om in de toekomst, na politiek akkoord daarover, aanscherpingen door te voeren.
- De leden van de PVV-fractie hebben vragen over de internationale concurrentiepositie van Nederlandse bedrijven, de handhaving en de inperking van vrijheden. Voor de beantwoording wordt voorgesteld om te verwijzen naar met name de regelgeving van onze zuiderburen met minimaal dezelfde lastendruk, de ervaringen van de omgevingsdiensten en de acties die al in gang zijn gezet om de handhavingspraktijk voor te bereiden en het feit dat het ontwerpbesluit de eerste jaren geen norm bevat met mogelijke inperkingen van vrijheden.
- De vragen van de leden van de SGP-fractie hangen samen met de gevolgen van het ontwerpbesluit voor de regeldruk en bepaalde sectoren zoals de thuiszorg. Ook worden vragen gesteld over de verhouding tot de mogelijk in te voeren vlootnormering en de beperkte tijd die resteert tot de invoering. In de voorgestelde antwoorden wijst u er onder andere op dat de gevolgen, bijvoorbeeld voor bepaalde sectoren, eerst worden onderzocht voordat er een norm voor individuele werkgevers van kracht zal worden. Verder geeft u aan dat het ontwerpbesluit een aanvullende werking zal hebben op de eventueel in te voeren vlootnormering en dat u heeft besloten om de inwerkingtreding van het ontwerpbesluit met een half jaar uit te stellen.
- Het lid van de BBB-fractie vraagt hoe u ervoor zorgt dat het ontwerpbesluit geen oneerlijke concurrentie oplevert tussen EU-lidstaten en hoe werkgevers wordt geholpen bij de naleving van de regels. In de voorgestelde antwoorden gaat u in op de regelgeving van onze buurlanden en geeft u aan dat in de eerste jaren na inwerkingtreding er nog een norm voor individuele werkgevers van kracht is.

Toelichting
Het ontwerpbesluit verplicht werkgevers met 100 werknemers of meer om jaarlijks gegevens aan te leveren over de woon-werk en zakelijke mobiliteit van hun werknemers. Concreet doel is 1 megaton CO_2-reductie in 2030. Als werkgevers goed op koers liggen, blijft het bij rapporteren. Als het niet lukt kan vanaf 2026 een norm worden opgenomen in de regelgeving waarmee slimmer en zuiniger reizen kan worden afgedwongen. De CO_2-reductie is nodig om de klimaatdoelen te halen.

Naast een aantal fracties van de Tweede Kamer heeft ook een aantal leden van de vaste commissies voor Infrastructuur, Waterstaat en Omgeving en Economische Zaken en Klimaat/Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit van de Eerste Kamer vragen gesteld over het ontwerpbesluit. Die vragen heeft u nog voor het zomerreces beantwoord. Naar aanleiding daarvan hebben de genoemde commissies op 13 september 2022 besloten om de voorhangprocedure als afgerond te beschouwen.

Datum
13 september 2022

Aan
de Staatssecretaris

Van
Programmadirectie Duurzame Mobilite t

Informatie die niet openbaargemaakt kan worden
Niet van toepassing.

Bijlagen

Volgnummer	Naam	Informatie
02	Kamerbrief beantwoording vragen ontwerpbesluit CO2-reductie werkgebonden personenmobiliteit	
03	Bijlage 1 – Regeldruk wijzigingsbesluit werkgebonden personenmobiliteit	Bijlage bij Kamerbrief Rapportage berekende regeldruk
04	Bijlage 2 – Hoofdlijnenverslag Werkgebonden personenmobiliteit	Bijlage bij Kamerbrief Verslag van internetconsultatie
05	Bijlage 3 – Enquêteformulier België	Bijlage bij Kamerbrief Formulier dat in België wordt gebruikt voor de verplichte enquête voor werkgevers met meer dan 100 werknemers
06	Bijlage 4 – Beslisnota planning ontwerpbesluit CO2-reductie werkgebonden personenmobiliteit	Bijlage bij Kamerbrief

RZM 10994

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

OPENBAAR

TER BESLISSING

Datum
7 september 2022

Kenmerk
IENW/BSK-2022/203914

Opgesteld door
Bescherming persoonlijke levenssfeer

Beslistermijn
16 september 2022

Bijlage(n)
-

Aan Staatssecretaris – Minister (cc)
Van Programmadirectie Duurzame Mobiliteit

nota

Planning Ontwerpbesluit CO2-reductie werkgebonden personenmobiliteit

akkoord.

Aanleiding

Door de opgelopen vertraging in de voorhangprocedure gaan wij de beoogde inwerkingtreding van het ontwerpbesluit CO_2-reductie werkgebonden personenmobiliteit[1] (1 januari 2023) niet halen. Het ligt dan ook in de rede om de inwerkingtreding op te schorten.

Voor het niet halen van de planning zijn de volgende oorzaken aan te wijzen:

- De voorhangprocedure die langer duurt dan verwacht. Voor het zomerreces heeft u de schriftelijke vragen van een aantal parlementsleden en fracties beantwoord. De voorhangprocedure in de Tweede Kamer loopt op dit moment nog. Afronding is nog niet in zicht. Er is geen indicatie dat de vertraging wordt veroorzaakt doordat een meerderheid tegen het besluit is. De voorhangprocedure in de Eerste Kamer is wel afgerond.
- Signaal vanuit de praktijk dat er meer tijd nodig is voor de voorbereiding.
- De onzekerheid over de inwerkingtreding van de Omgevingswet. Pas in november komt er duidelijkheid of die wet per 1 januari 2023 in werking treedt of verder wordt uitgesteld. Het ontwerpbesluit maakt onderdeel uit van het stelsel van de Omgevingswet en kan dus niet eerder in werking treden dan die wet. Voor de stakeholders is het wenselijk om zo spoedig mogelijk duidelijkheid te krijgen over het moment dat het ontwerpbesluit van kracht wordt. Werkgevers moeten zich namelijk tijdig kunnen voorbereiden en onduidelijkheid hierover levert onnodige onrust op. Het is daarom niet wenselijk de besluitvorming over de inwerkingtreding van de Omgevingswet af te wachten.
  (Onder het kopje 'toelichting' zijn deze punten nader toegelicht).

Geadviseerd besluit

U wordt gevraagd akkoord te gaan met het voorstel om de inwerkingtreding van het ontwerpbesluit op te schorten tot 1 juli 2023.
U wordt ook gevraagd ermee akkoord te gaan om dit uitstel bij gelegenheid van het schriftelijke overleg met de Tweede Kamer openbaar te maken en de stakeholders hierover te informeren. Op 6 september j.l. heeft een aantal fracties in de Tweede Kamer aanvullende vragen gesteld. De brief met de antwoorden op

[1] Officiële naam is: ontwerpbesluit tot wijziging van het Besluit activiteiten leefomgeving en het Omgevingsbesluit i.v.m. het beperken van emissies van kooldioxide door werkgebonden personenmobiliteit.

die vragen wordt op korte termijn aan u voorgelegd. In die brief zal dan ook worden aangegeven dat de inwerkingtreding wordt opgeschort tot 1 juli 2023.

Politieke context
Uw besluit om de inwerkingtreding met een half jaar op te schorten zal waarschijnlijk op steun kunnen rekenen van de fracties van het CDA, de VVD en de SGP. Die fracties hebben namelijk de belangen onderstreept van draagvlak bij de stakeholders en de uitvoerbaarheid voor de werkgevers. Met dit besluit komt u aan die belangen tegemoet. Ook geeft u daarmee gevolg aan de toezegging die u heeft gedaan in de brieven aan de Tweede Kamer en de Eerste Kamer waarmee het ontwerpbesluit is aangeboden voor de voorhang. Daarin heeft u namelijk toegezegd ervoor zorg te dragen dat de systemen voor het ontvangen van rapportages goed aansluiten op de administraties van de werkgevers. Om dat te realiseren is een extra half jaar vereist.
De fracties van D66 en GroenLinks/PvdA zullen mogelijk kritisch zijn aangezien die partijen eerder al vroegen om het reductiedoel aan te scherpen. Wat dat betreft maakt dit besluit geen verschil aangezien het reductiedoel hetzelfde blijft. De fractie van de ChristenUnie zal naar verwachting neutraal staan ten opzichte van dit besluit. De overige fracties die eerder inbreng hebben geleverd (PVV, BBB en FvD) zullen onverminderd kritisch blijven omdat zij de doelstellingen van het ontwerpbesluit niet onderschrijven.

Krachtenveld
Met het besluit komt u tegemoet aan de zorgen die zijn geuit namens de werkgevers. Zij hebben aangegeven meer tijd nodig te hebben om zich voor te bereiden, bijvoorbeeld voor het doorvoeren van wijzigingen in de administraties. Naar verwachting zullen VNG en IPO geen bezwaren hebben tegen het besluit omdat het geen gevolgen heeft voor het reductiedoel voor 2030.

Toelichting
Het ontwerpbesluit verplicht werkgevers met 100 werknemers of meer om jaarlijks gegevens aan te leveren over de woon-werk en zakelijke mobiliteit van hun werknemers. Concreet doel is 1 megaton CO_2-reductie in 2030. Als werkgevers goed op koers liggen, blijft het bij rapporteren. Als het niet lukt kan vanaf 2026 een norm worden opgenomen in de regelgeving waarmee slimmer en zuiniger reizen kan worden afgedwongen. De CO_2-reductie is nodig om de klimaatdoelen te halen.

In april dit jaar is het ontwerpbesluit naar het parlement gezonden voor de voorhangprocedure. Op 23 mei 2022 heeft een aantal fracties uit de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat van de Tweede Kamer daarover vragen gesteld. Met de brief 22 juni 2022 heeft u de vragen beantwoord. Op 7 juli 2022 heeft de commissie u laten weten dat ze op 6 september 2022 nader schriftelijk overleg voert over het ontwerpbesluit. Bij brief van 6 september 2022 heeft een aantal fracties in de Tweede Kamer aanvullende vragen gesteld. De brief met beantwoording van die vragen wordt op korte termijn aan u voorgelegd. Ook een aantal leden van de vaste commissies voor Infrastructuur, Waterstaat en Omgeving en Economische Zaken en Klimaat / Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit van de Eerste Kamer heeft vragen gesteld over het ontwerpbesluit. Die vragen heeft u nog voor het zomerreces beantwoord. Naar aanleiding daarvan hebben de commissies op 13 september 2022 besloten om de voorhangprocedure als afgerond te beschouwen.

Op dit moment is de voorhangprocedure in de Tweede Kamer dus nog niet afgerond. Het is onduidelijk hoelang dat nog gaat duren.

De voorhangprocedure duurt langer dan verwacht. Daardoor is de wetgevingsprocedure vertraagd. Voordat het ontwerpbesluit van kracht kan worden, moet eerst nog wetgevingsadvies worden gevraagd aan de Raad van State. Over het algemeen duurt die adviesprocedure vanaf de aanvraag tot en met het vaststellen van het nader rapport naar aanleiding van het advies zo'n vier maanden. Vervolgens moet er nog ondertekening door de Koning plaatsvinden en publicatie in het Staatsblad. De afspraak is dat tussen publicatie en inwerkingtreding ten minste drie maanden moeten liggen. Dit alles overziende maakt het onmogelijk om het ontwerpbesluit op 1 januari 2023 in werking te laten treden. Zoals het er nu naar uit ziet is 1 juli 2023 wel haalbaar.

In de brief waarmee u het ontwerpbesluit aan het parlement heeft aangeboden voor de voorhangprocedure, heeft u toegezegd ervoor zorg te dragen dat de systemen voor het ontvangen van rapportages goed aansluiten op de administraties van de werkgevers. 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. Naast de opgelopen vertraging in het proces is dat een andere goede reden om de inwerkingtreding op te schorten.

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_2-emissie door werkgebonden personenmobiliteit in dat jaar. De beoogde emissiereductie die in 2030 moet worden bereikt (1 Mton) blijft ook overeind staan. Het opschorten van de inwerkingtreding heeft voor het bereiken van het beoogde doel dan ook geen gevolgen.

Informatie die niet openbaargemaakt kan worden
Niet van toepassing.