



# **KLIMAATAKKOORD CO<sub>2</sub>** **REDUCTIE BEDRIJVEN** **MET 100+** **MEDEWERKERS**



## **C2.6 AFSPRAKEN VERDUURZAMING PERSONENMOBILITEIT**

Mobiliteitsgedrag is – naast technologische ontwikkelingen in de aandrijving van vervoersmiddelen of de brandstoffen die daarvoor worden gemaakt – een belangrijke sleutel tot CO<sub>2</sub>-reductie. Het zijn uiteindelijk de keuzes die reizigers maken die de uitstoot bepalen. Door niet of minder te reizen en, door voor de schoonste vorm van de verschillende modaliteiten te kiezen, verduurzamen we ons reisgedrag en verminderen we de CO<sub>2</sub>-uitstoot.

### **8 MILJARD ZAKELIJKE (AUTO)KILOMETERS MINDER IN 2030**

Aangezien meer dan de helft van de wegkilometers in het personenvervoer werkgerelateerd is, hebben werkgevers een grote rol in het verduurzamen van de mobiliteit. Niet alleen in het wagenpark, maar ook door hun werknemers op een duurzame manier te laten reizen of werken. Dit zorgt voor minder CO<sub>2</sub>-uitstoot en stimuleert een bredere verduurzaming van personenmobiliteit zowel zakelijk als privé. De afspraken met werkgevers zijn zowel gericht op het vergroten van het aantal werkgevers dat zich inspant voor minder uitstoot van het werkgerelateerde verkeer, als op opschaling en uitrol van best practices. Ook wordt er gewerkt aan verankering van duurzame mobiliteit in wettelijk kader. Dit moet het mogelijk maken om het aantal autokilometers in 2030 met 8 miljard te verminderen. Deze reductie leidt tot een forse brandstofbesparing en bespaart minimaal 1 Mton CO<sub>2</sub>, bovenop de besparing door elektrificatie van het wagenpark<sup>1</sup>.

Partijen merken op dat stimulering van nu al duurzaam vervoer ertoe kan leiden dat knelpunten op de infrastructuur ontstaan. Er is afgesproken dat gekeken zal worden of en hoe bestaande infrastructuur nog beter kan worden benut om de verwachte groei in fiets- en OVgebruik op te vangen. In het MIRT en de regionale programma's voor slimme en duurzame mobiliteit wordt periodiek gekeken naar nieuwe kansen voor projecten en maatregelen die hieraan bijdragen.

### **MINIMAAL 1.000 WERKGEVERS HALVEREN DE CO<sub>2</sub>-UITSTOOT VAN ZAKELIJKE MOBILITEIT**

De praktijk laat zien dat werkgevers allerlei mogelijkheden hebben om werkgerelateerde mobiliteit te verduurzamen. In de coalitie Anders Reizen hebben ruim 45 grote ondernemingen zich gecommitteerd aan een halvering van de CO<sub>2</sub>-uitstoot op zakelijke mobiliteit en woon-werk verkeer in 2016-2030.

Om de beoogde halvering te bereiken is een top tien van maatregelen opgesteld - het Nieuwe Normaal - gebaseerd op best practices van deelnemende partijen.

---

<sup>1</sup> Bron: CE Delft (2018) CO<sub>2</sub>-effect van Anders Reizen

#### Kader: Huidige top 10 van maatregelen Anders Reizen

1. Minder reizen door flexibel te werken; spitsmijden, dagje thuiswerken en videoconferencing.
2. Parkeerbeleid; parkeren alleen voor medewerkers die woon-werk of zakelijk niet anders kunnen reizen of duurzaam reizen, bijvoorbeeld verder dan 10 km van het werk wonen of niet met OV kunnen komen.
3. Verlagen van de CO<sub>2</sub>-grens bij aanschaf van een nieuwe auto van de zaak en aantrekkelijk maken van elektrisch rijden.
4. Mobiliteitsbudget met bonus-malus systeem; beloon zuinig rij- en reisgedrag, schone autokeuze en (flexibele) keuze voor OV en fiets.
5. Mobiliteitskaart voor alle leaserijders; verlaagt de drempel om met OV te reizen.
6. Verhuizen naar OV-locatie; stap op natuurlijke momenten over naar een station/OV locatie.
7. Nieuwe medewerkers de eerste drie maanden standaard gratis OV-gebruik aanbieden, daarna keuzemoment.
8. Aanbieden van gratis OV voor privé en zakelijk aan medewerkers met privéauto.
9. Geen vliegtuig maar trein voor afstanden onder de 700 km; waarbij reistijd deur tot deur met trein <150% reistijd vliegreis is.
10. Gedragscampagne of wedstrijd om duurzaam reizen te ervaren; periodiek meedoen met Low Car Diet of vergelijkbaar programma.

#### **Partijen spreken af:**

**1. Zoveel mogelijk, minimaal 1.000 werkgevers, committeren zich vóór 2030 aan minimaal 50% CO<sub>2</sub>-reductie van zakelijke mobiliteit in 2030 ten opzichte van 2016. Dit doen partijen door met werknemers te communiceren over duurzame mobiliteit, reductiemaatregelen te nemen en de voortgang te monitoren.**

Partijen nemen de volgende acties op zich:

- a) Coalitie Anders Reizen breidt uit in 2020 naar 80 en 2030 naar 500 werkgevers. De Rijksoverheid levert een deel van de benodigde ondersteunende capaciteit voor de uitbreiding van Anders Reizen.
- b) De Rijksoverheid, IPO en VNG betrekken regionale netwerken van werkgevers bij de uitvoering van het klimaatakkoord en committeren minimaal 80 werkgevers in 2020 en 500 werkgevers uiterlijk in 2030 aan minimaal 50 % CO<sub>2</sub>-reductie van zakelijke mobiliteit in 2030 ten opzichte van 2016. Concrete afspraken o.a. over resultaten worden aan de MIRT tafel gemaakt in het kader van de regionale uitwerking.
- c) De Rijksoverheid, IPO, VNG en Anders Reizen zorgen voor een goede afstemming tussen landelijke en regionale inspanningen ten einde de administratieve lasten voor werkgevers beperkt te houden. Met name worden afspraken gemaakt over het opzetten en uitvoeren van een eenduidige, uniforme en onafhankelijke monitoring.

In het verlengde hiervan onderneemt de Coalitie Anders Reizen (AR) i.s.m. betreffende partijen de volgende stappen:

- Deelnemende partijen aan het klimaatakkoord streven er naar zich als werkgever aante sluiten.
  - De Rijksoverheid sluit zich als werkgever aan.
  - IPO en VNG onderzoeken wanneer zij zich collectief kunnen aansluiten bij AR. Individuele gemeenten sluiten zich waar mogelijk direct aan als werkgever.
  - VNO-NCW werft werkgevers onder haar leden (via regionaal netwerk).

- AR werft brancheorganisaties om namens leden de doelstelling te omarmen en start met NL Ingenieurs en academische ziekenhuizen.
- VNA werft via leasemaatschappijen.
- De aangesloten werkgevers streven er naar om alle koplopermaatregelen uit te voeren, omdat deze voor de meeste werkgevers financieel aantrekkelijk zijn. Hierbij gaat het met name om invoeren van parkeerbeleid, overstappen naar volledig elektrische auto's van de zaak, gratis OV (privé en zakelijk), bonus-malus bij invoering mobiliteitsbudget - binnen de daarvoor geldende fiscale kaders -, verstrekken van een mobiliteitskaart voor leaserijders. De lijst met maatregelen is dynamisch. Als een maatregel door de meeste werkgevers is doorgevoerd zoals invoeren van flexibel werken, wordt deze als norm gesteld en wordt een nieuwe *best practice* toegevoegd, zoals bijvoorbeeld fietsstimulering.
- De Coalitie Anders Reizen heeft voor bedrijven een meerwaarde. Bedrijven die meedoen aan AR genieten diverse voordelen, naast het delen en ontwikkelen van kennis en ervaring. Leden van AR tonen aan dat ze serieus bezig zijn met het verduurzamen van mobiliteit (CO<sub>2</sub>-reductie, gezondheid en productiviteit). Er wordt gekeken of lidmaatschap van AR onderdeel kan worden van inkoopinstrumenten (bijv. CO<sub>2</sub> prestatieladder), keurmerken en certificaten, zodat lidmaatschap van AR gebruikt kan worden om eenvoudiger aan de normstelling te voldoen.

Om van deze voordelen gebruik te kunnen maken, nemen de leden van AR de verplichting op zich om een jaarlijkse voortgangsmeting te doen. Bij aanvang stellen leden een CO<sub>2</sub>-reductieplan op voor mobiliteit. Indien een lid na het eerste jaar achterloopt op het eigen reductieplan, volgt een waarschuwing en het verzoek aan te tonen dat de doelstelling wel degelijk gehaald gaat worden. Bedrijven die ook in het tweede jaar niet aan het eigen reductieplan voldoen, komen op een zgn. 'oranje' lijst terecht waarbij extra commitment wordt gevraagd voor aanvullende acties. Indien aan het einde van het derde jaar opnieuw blijkt dat doelstellingen niet zijn gehaald, dan wordt het bedrijf ontheven van lidmaatschap en daarmee van de voordelen.

### Normering voor werkgevers

Behalve verdere stimulering van de koplopers onder werkgevers komt er ook een normering om ook andere bedrijven in de juiste richting te bewegen.

### PARTIJEN SPREKEN AF:

#### **2. Vanaf begin 2022 volgt normering in wetgeving voor werkgevers met meer dan 100 medewerkers. In totaal betreft dit ruim 7.000 werkgevers, samen goed voor 4,9 miljoen werknemers. Naar verwachting leveren afspraak 1 en 2 in 2030 een CO<sub>2</sub>-winst op van 1,0 Mton.**

De Rijksoverheid werkt samen met betrokken partijen aan invoering van een normstellende regeling onder de Omgevingswet bedoeld om de voor het klimaat negatieve effecten van werkgerelateerd verkeer, eigen wagenparken en logistiek terug te dringen. Onder werkgerelateerd verkeer wordt woon-werk en zakelijk verkeer verstaan. De regeling heeft als doel om een *level playing field* te creëren voor inspanningen van werkgevers op klimaatgebied en om achterblijvers mee te nemen, met als randvoorwaarde minimale lastendruk bij werkgevers en handhavende diensten. Hierbij wordt in het bijzonder gelet op de positie en de lastendruk van het MKB. Kaders en uitgangspunten voor met name woonwerk- en zakelijke mobiliteit en eigen wagenparken:

- Normadressaten: De regeling richt zich tot werkgevers die 100 of meer werknemers in dienst hebben. Voor logistiek wordt de ondergrens bepaald door het aantal vrachtbewegingen.
- Vorm normering: Er wordt ingezet op normering, zoals een maximum uitstoot per werkgever. Deze norm houdt rekening met de locatie en het aantal werknemers. Op deze manier worden werkgevers die al veel inspanningen op dit terrein hebben verricht niet benadeeld. Door met een doelvoorschrift te werken, bepalen werkgevers zelf hoe zij de norm bereiken en is er ruimte voor maatwerk.
- Hoogte norm: De norm wordt vastgesteld in 2019. Uitgangspunt in het adviestraject hiervoor is dat de norm minimaal leidt tot een totaal-reductie over alle bedrijven heen van ten minste 25% van de totale CO<sub>2</sub>-uitstoot van werkgerelateerd verkeer in 2030 t.o.v. 2016 (ondergrens). De norm is dynamisch en wordt, indien nodig en waar nodig, gefaseerd aangescherpt. Het aanscherpen gebeurt in samenspraak tussen de Rijksoverheid en betrokken partijen. Hierbij is ruimte voor maatwerk. Voordat de norm wordt aangescherpt vindt onderzoek plaats naar de gevolgen van aanscherping voor werkgevers. Dit onderzoek is leidend bij het eventueel aanscherpen van de norm. Bij de aanscherping van de norm staan een minimale lastendruk en de speciale positie van het MKB voorop. De norm wordt op regelmatige basis geëvalueerd en ter goedkeuring voorgelegd aan de Tweede Kamer.
- Ondersteunen nalevingspraktijk: Werkgevers worden gefaciliteerd en ondersteund in de wijze waarop zij aan de norm kunnen voldoen, bijvoorbeeld via Anders Reizen, keurmerken waarmee aan de norm kan worden voldaan of regionale netwerken van werkgevers. Hiermee wordt gestart na het adviestraject in 2019, zodat werkgevers goed voorbereid zijn. Ook wordt gezorgd voor vindbare en duidelijke ontsluiting van informatie en *best practices*, zoals elektrisch rijden, fietsstimulering, thuiswerken of parkeerbeleid, via het platform zoals beschreven in maatregel 3f hierna.
- Rapportage en monitoring: Werkgevers rapporteren de effecten aan de Omgevingsdiensten. Hiervoor wordt een tool ontwikkeld waarmee de CO<sub>2</sub>-footprint van werkgerelateerd verkeer per bedrijf inzichtelijk kan worden gemaakt. Dit sluit aan bij de afspraken over het opzetten van eenduidige, uniforme en onafhankelijke monitoring onder 1c. Hierbij wordt rekening gehouden met een zo laag mogelijke regeldruk voor werkgevers.
- Toezicht en handhaving: Decentrale overheden zijn het beoogd bevoegd gezag. Omgevingsdiensten worden belast met het toezicht op en de handhaving van de regelgeving. Hiertoe worden controlebevoegdheden en handhavingsinstrumenten, incl. (herstel) sancties, toegekend.

#### **Uitwerking:**

- De uitwerking van deze afspraak en het vaststellen van de regelgeving ligt bij de Rijksoverheid. IPO, VNG, werkgevers en Omgevingsdiensten worden betrokken bij de uitwerking om zo tot een optimale invulling te komen. Dit adviestraject leidt medio 2019 tot een beslissing over de vorm van regelgeving.
- Het adviestraject zal in ieder geval apart rekening houden met personenvervoer en goederenvervoer, en in beide gevallen met aandacht voor de positie van het MKB.
- Het advies moet aansluiten bij bestaande en paralleltrajecten (Energy Efficiency Directive (EED), Meerjarenaafspraken Energie-efficiency (MJA)) en een goede overgang tussen huidige en nieuwe regelgeving bewerkstelligen.
- Belangrijk aandachtspunt in dit traject vormt de uitvoerbaarheid en de wijze waarop werkgevers ondersteund kunnen worden in het voldoen aan de norm. Bij de invulling van de regelgeving wordt aangesloten bij

certificeringseisen en keurmerken (o.a. CO<sub>2</sub>-prestatieladder, Breeam, ISO's) en vice versa. Ook wordt gekeken of lidmaatschap van AR onderdeel kan worden van deze keurmerken en certificaten, zodat dit lidmaatschap gebruikt kan worden om eenvoudiger aan de normstelling te voldoen. In dit kader wordt ook aandacht besteed aan het ontwikkelen van een zo eenvoudig en efficiënt mogelijk toezicht- en handhavingsmechanisme.

- Het streven is om vanaf 2022 over te gaan tot invoering en handhaving van een dynamische norm die gefaseerd kan worden herijkt. De periode tussen herijkingsmomenten moet dusdanig zijn dat duidelijkheid verschaft wordt aan de markt en dat werkgevers de mogelijkheid hebben met de normen rekening te houden bij hun natuurlijke investeringsmomenten (bijv. om de 4 jaar).
- Om eventuele vertraging van de gewenste aanpassing van de Omgevingswet, wordt parallel aan dit traject gekeken naar de mogelijkheden om de zorgplicht voor werkgebonden verkeer in de Wet milieubeheer (art 2.16) te behouden en aan te vullen met de reeds in de AMvB opgenomen maar nu nog bevroren optie om Erkende Maatregelen op te nemen.