

Binnen de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat hebben verschillende fracties de behoefte om vragen en opmerkingen voor te leggen aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat haar brief inzake de voorhang van de wijziging van het Besluit activiteiten leefomgeving en het Omgevingsbesluit in verband met het beperken van emissies van kooldioxide door werkgebonden personenmobiliteit (Kamerstuk 33 118, nr. 231).

De voorzitter van de commissie,
Tjeerd de Groot

De adjunct-griffier van de commissie,
Koerselman

Inhoudsopgave	Blz.
I Vragen en opmerkingen vanuit de fracties	2
Inleiding	2
VVD-fractie	2
D66-fractie	6
PVV-fractie	7
CDA-fractie	7
GroenLinks-fractie	8
ChristenUnie-fractie	10
BBB-fractie	10

I Vragen en opmerkingen vanuit de fracties

Inleiding

De leden van de VVD-fractie hebben met interesse kennisgenomen van de voorhang wijziging van het Besluit activiteiten leefomgeving en het Omgevingsbesluit in verband met het beperken van emissies van kooldioxide door werkgebonden personenmobiliteit (hierna: het ontwerpbesluit). Zij hebben hierbij hebben nog enkele vragen.

De leden van de D66-fractie hebben met instemming kennisgenomen van het ontwerpbesluit. Zij onderstrepen het belang van het zo snel als mogelijk verduurzamen van de mobiliteitssector en moedigen de Staatssecretaris aan het onderhavige ontwerpbesluit zo ambitieus mogelijk in te richten. Deze leden wijzen daarbij op de afspraak dat het kabinet het beleid richt op het reduceren van 60% CO₂ in 2030 en zijn van mening dat het onderhavige ontwerpbesluit ambitieuzer moet. Zij hebben daarom nog enkele vragen.

De leden van de PVV-fractie hebben met ontsteltenis kennisgenomen van de betreffende beleidsbrieven en willen de Staatssecretaris nog enkele vragen voorleggen.

De leden van de CDA-fractie hebben kennisgenomen van het ontwerpbesluit. Zij hebben nog enkele vragen en opmerkingen.

De leden van de GroenLinks-fractie hebben kennisgenomen van de stukken. Wat deze leden betreft is het grotere doel, vermindering van de klimaatschadelijke emissies van het woon-werkverkeer en wegverkeer hoognodig. De uitwerking door deze Staatssecretaris is teleurstellend zwak, weifelend, traag en ineffectief.

De leden van de ChristenUnie-fractie hebben met interesse kennisgenomen van het ontwerpbesluit. Zij hebben daarover de volgende vragen.

Het lid van de BBB-fractie heeft kennisgenomen van ontwerpbesluit.

VVD-fractie

De leden van de VVD-fractie willen graag weten of er een juridische analyse van het ministerie en de landsadvocaat is in hoeverre de Staatssecretaris deze regeling onder de Omgevingswet kan invoeren en of de Staatssecretaris deze juridische analyse naar de Kamer wil sturen.

De leden van de VVD-fractie lezen dat er een CO₂-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. Deze leden willen hierbij graag weten in hoeverre de Staatssecretaris het woon-werkverkeer al onder deze regeling laat vallen of dat zij hiervoor deze regeling moet aanpassen of een nieuwe regeling moet invoeren.

De leden van de VVD-fractie lezen dat voor de periode na 2030 wordt gedacht aan vierjaarlijkse cycli waarin de emissiegrenswaarde steeds verder wordt aangescherpt. Deze leden willen hierbij graag weten in hoeverre de Staatssecretaris dit al kan doen onder deze regeling of dat zij hiervoor deze regeling moet aanpassen of een nieuwe regeling moet invoeren.

De leden van de VVD-fractie lezen dat, als in 2025 blijkt dat de CO₂ niet onder het CO₂-plafond is gebleven of als er geen sprake is van een dalende lijn in de CO₂-emissie, dan een norm voor zakelijk verkeer in werking treedt en dat de Staatssecretaris hiervoor een nieuwe regeling moet invoeren. Deze leden willen graag weten hoe deze norm eruit gaat zien. Tevens willen deze leden weten welke alternatieven hiervoor op tafel liggen.

De leden van de VVD-fractie wijzen de Staatssecretaris erop dat eerder de grens van ten minste 1.000 organisaties was afgesproken. Deze leden willen graag weten waarom de Staatssecretaris ervoor heeft gekozen om de grens behoorlijk hoger te leggen op 8.000 organisaties.

De leden van de VVD-fractie wijzen de Staatssecretaris er ook op dat de grens voor het mkb op 250 werknemers ligt en niet op 100 werknemers. Deze leden willen graag weten waarom de Staatssecretaris ervoor heeft gekozen om een groot gedeelte van het mkb onder het CO₂-plafond te laten vallen en niet de grens op 250 werknemers heeft gelegd. Deze leden willen graag weten welke andere grenzen vanuit bijvoorbeeld fiscaliteit, duurzaamheid of iets anders op 100 werknemers zijn gelegd. Deze leden willen hierbij graag weten in hoeverre de grens van 100 werknemers een belangrijke grens wordt voor werkgevers om te vermijden als gevolg van een stapeling van eisen.

De leden van de VVD-fractie willen graag weten hoeveel de CO₂-besparing van de 8.000 organisaties gaat kosten en wat de kosten hiervan zijn per bespaarde megaton CO₂. Ook willen zij graag weten hoe deze kosten zich vergelijken met andere CO₂-besparingen uit het klimaatakkoord.

De leden van de VVD-fractie willen graag weten hoeveel de regeldruk van de betreffende rapportage van de 8.000 organisaties gaat kosten en wat de kosten hiervan zijn per bespaarde megaton CO₂. Deze leden willen hierbij graag weten hoe de Staatssecretaris de 8.000 organisaties en werkgevers gaat ontlasten om de betreffende rapportage te kunnen doen. Ook willen deze leden graag weten hoe deze regeldrukkosten zich vergelijken met andere CO₂-besparingen uit het klimaatakkoord.

De leden van de VVD-fractie willen graag weten wat de effecten van het CO₂-plafond gaan zijn op het aannemen van werknemers. Deze leden vragen in hoeverre er een prikkel ontstaat voor werkgevers 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.

De leden van de VVD-fractie willen graag weten hoe het CO₂-plafond gaat werken voor werknemers die werken voor werkgevers die in Nederland zitten en over de grens in het buitenland zakelijk verkeer doen of die over

de grens in het buitenland wonen. Tevens willen deze leden graag weten hoe het CO₂-plafond gaat werken op de BES-eilanden.

De leden van de VVD-fractie willen gespiegeld hieraan graag weten hoe het CO₂-plafond gaat werken voor werknemers die werken voor werkgevers die in het buitenland zitten en over de grens in Nederland zakelijk verkeer doen of die over de grens in Nederland wonen. Tevens willen deze leden weten of andere EU-landen soortgelijke regelgeving hebben ingevoerd of gaan invoeren en, zo ja, hoe dit eruitziet. Deelt de Staatssecretaris de mening van deze leden dat er vanuit de werking van het CO₂-plafond zo veel mogelijk oneerlijke concurrentie moet worden voorkomen tussen werkgevers en werknemers die in Nederland zitten en werkgevers en werknemers die in het buitenland zitten?

De leden van de VVD-fractie lezen dat de Staatssecretaris bepaald verkeer wil gaan uitzonderen van het CO₂-plafond, zoals goederenvervoer en hulpdiensten. Deze leden willen weten in hoeverre de Staatssecretaris heeft gedacht om onderwijsinstellingen, zorginstellingen en sociale werkplaatsen uit te zonderen. Deze leden willen tevens weten in hoeverre vrijwilligersorganisaties, zoals het Leger des Heils, ook zijn uitgezonderd.

De leden van de VVD-fractie lezen dat de Staatssecretaris stelt dat met deze aanpak rekening wordt gehouden met de gevolgen van de coronacrisis. Zij willen graag weten hoe hiermee rekening wordt gehouden. Zij constateren dat als gevolg van de coronacrisis het autobezit is toegenomen en willen graag weten in hoeverre hiermee rekening wordt gehouden in de aanpak van de Staatssecretaris. Deze leden constateren tevens dat de huizenmarkt behoorlijk vastzit, waardoor werknemers moeilijk kunnen verhuizen en dat de bevolking behoorlijk hard groeit. Zij willen daarom weten in hoeverre hiermee rekening wordt gehouden in de aanpak van de Staatssecretaris.

De leden van de VVD-fractie lezen dat eerder is afgesproken om het totaal aantal autokilometers in 2030 met 8 miljard te verminderen ten opzichte van 2016. Deze leden vragen in hoeverre dit nog realistisch beleid is, gegeven de gevolgen van de coronacrisis, de vastzittende huizenmarkt en de hard groeiende bevolking en in hoeverre we dit beleid moeten aanpassen. Deelt de Staatssecretaris de mening van deze leden dat het doel hierbij belangrijker is dan het middel en dat het doel moet zijn om de CO₂-emissie te verminderen.

De leden van de VVD-fractie lezen dat veel werkgevers willen blijven profiteren van de voordelen die thuiswerken biedt voor hun werknemers. Deze leden willen graag weten welke plannen de Staatssecretaris heeft om dit te stimuleren.

De leden van de VVD-fractie lezen dat de rapportage wordt verstrekt met gebruikmaking van een daartoe door het ministerie beschikbaar gestelde elektronische voorziening en dat er daarnaast naar wordt gestreefd om deze elektronische voorziening vanaf 15 januari 2023 operationeel te hebben. Deze leden willen graag een stand van zaken zien omtrent de voortgang van dit ICT-project. Ook willen deze leden weten hoe de voortgang van dit project gaat in vergelijking met andere ICT-projecten binnen het Rijk.

De leden van de VVD-fractie lezen dat het college van burgemeester en wethouders het bevoegd gezag gaat worden en dat de uitvoering zal worden overgedragen aan omgevingsdiensten. Deze leden willen graag weten in hoeverre gemeenten deze extra taken erbij kunnen krijgen. Ook willen zij weten of er met gemeenten is gesproken en wat de uitkomst

hiervan is geweest. Deze leden willen tevens graag weten in hoeverre omgevingsdiensten deze extra taken erbij kunnen krijgen. Ook willen zij weten of er met omgevingsdiensten is gesproken en wat de uitkomst hiervan is geweest. Deze leden willen tot slot graag weten in hoeverre deze uitvoering past bij het normale takenpakket van omgevingsdiensten, die normaliter handhaven op milieubelasting en niet op klimaatbelasting.

De leden van de VVD-fractie lezen dat de Staatssecretaris vanaf 2050 een CO₂-plafond van 0 g per reizigerskilometer wil invoeren, zowel voor zakelijk verkeer als voor woon-werkverkeer en zowel voor bestaande auto's als voor nieuwe auto's. En dat hierbij wordt uitgegaan van het zogenoemde tank-to-wheel-principe. Dat betekent dat alleen de CO₂-emissie wordt meegerekend die ontstaat door verbranding van brandstof (brandstoftank tot wiel). Deze leden willen weten of de Staatssecretaris erkent dat de hele keten moet worden meegerekend en niet uitsluitend de CO₂-emissie uit de uitlaat. Deze leden verwijzen hierbij graag naar het woonbeleid, waar tegenwoordig ook wordt ingezet op isolatie en hybride verwarming en niet uitsluitend op de CO₂-emissie uit de schoorsteen. Deze leden wijzen erop dat op deze manier de CO₂-emissie beter kan worden verminderd. Deze leden willen bijvoorbeeld graag weten waarom de Staatssecretaris bio en synthetische brandstoffen wil uitsluiten vanaf 2050.

De leden van de VVD-fractie begrijpen dat bedrijven straks de door de werknemers gemaakte kilometers aan de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO) melden, die vervolgens de aangeleverde kilometers berekent naar een bepaalde hoeveelheid CO₂. Deze leden willen weten welke rekenregels de RVO hiervoor hanteert en welke formules hiervoor worden gebruikt. Ook willen deze leden weten in hoeverre de registratie van deze kilometers door bedrijven aansluit op bestaande administratieve processen. Deze leden willen weten of hier ook praktijktoetsen voor gepland worden en waar ondernemingen terecht kunnen, indien zij hier niet uit komen. Deze leden willen weten in hoeverre elektrificatie van de werkgebonden kilometers wel of niet meetelt in de berekeningen van het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) voor deze doelstelling.

De leden van de VVD-fractie hebben nog enkele opmerkingen over de praktische uitvoerbaarheid van de regeling. Deze leden willen weten hoe een werknemer zijn woon-werkverkeer en zakelijke reizen precies moet rapporteren. Ook willen zij weten of dit om een wekelijks, maandelijks of jaarlijks gemiddelde gaat. Deze leden willen weten hoe carpoolen wordt meegenomen in de uitvoering van de regeling. Verder willen deze leden weten hoe bedrijven straks moeten omgaan met gereisde kilometers die nu standaard niet geregistreerd worden in de reiskostenvergoedingsadministraties.

De leden van de VVD-fractie vragen wat de CO₂-uitstoot na twee jaar meten exact dient te bedragen om te voldoen aan de gestelde klimaatdoelen. Zij zijn benieuwd hoe hoog de wettelijke norm zal komen te liggen, indien het reductiedoel door de werkgevers na twee jaar niet behaald wordt.

De leden van de VVD-fractie vragen waaruit de instrumenten specifiek bestaan die het ministerie faciliteert aan werkgevers die de benodigde privacygegevens nog niet in huis hebben?. Zij zijn benieuwd op welk moment en hoe de besluitvorming over de regelgeving in de Omgevingswet zal worden voorgelegd aan de Tweede Kamer ter besluitvorming.

D66-fractie

Algemeen

De leden van de D66-fractie constateren dat het kabinet op korte termijn de Klimaatwet zal aanpassen om zo de nieuwe Europese en nationale ambities van minimaal 55% CO₂-reductie in 2030 te realiseren. Ook is afgesproken het beleid in te richten op het realiseren van 60% CO₂-reductie in 2030. Wat betekent dat concreet voor het doel van 1 megaton reductie in 2030 uit het Klimaatakkoord? Deze leden vragen de Staatssecretaris of het jaarlijkse plafond reeds anticipeert op deze voorgenomen aanpassing? Zo nee, is zij bereid dit te doen? Is het mogelijk de jaarlijkse plafonds in een later stadium op te hogen, als het doel wordt bijgesteld naar 55%? Hoe ziet de Staatssecretaris dat in relatie tot voornoemde afspraak het beleid in te richten op een reductie van 60%? Is het niet passender een lagere ondergrens te kiezen voor het aantal werknemers dat een bedrijf in dienst moet hebben om onder de regeling te vallen, om zo het percentage werkgebonden personenmobiliteit (nu 61%) te verhogen? Vallen zakelijke vliegreizen onder de CO₂-uitstoot van een werkgever? Zo nee, waarom niet? Kan de Staatssecretaris reflecteren op de verwachte samenhang, overlap en conflicten van het onderhavige ontwerpbesluit in relatie tot het Emission Trading System for Buildings and Road Transport (ETS-BRT) in het «Fit for 55»-pakket?

CO₂-plafond en normen

De leden van de D66-fractie vragen of het in werking treden van een norm voor zakelijke mobiliteit in 2025 bij het uitblijven van een dalende lijn in de CO₂-emissies niet te laat is. Wordt de opgave in de resterende vijf jaar daarmee niet onhaalbaar? Ziet de Staatssecretaris daarin aanleiding het in werking treden van de norm te vervroegen? Deze leden vragen de Staatssecretaris waarom zij er niet voor heeft gekozen eveneens een norm op te nemen voor het verminderen van het aantal zakelijke autokilometers, daar dit ook een van de afspraken uit het Klimaatakkoord is. Kan zij ingaan op de stand van zaken van deze vermindering? Hoe wordt deze doelstelling geborgd en al dan niet bijgesteld als onderdeel van de verwachte aanscherping naar 55% en 60%? Deze leden wijzen op de aandacht die in de Kamer is gevraagd voor een zakelijke nulemissie vlootnorm. Heeft de Staatssecretaris overwogen deze mee te nemen in de regeling, en, zo nee, waarom niet? Is zij bereid dat alsnog te doen? Is reeds in beeld welke bijdrage dit kan leveren aan het verminderen van CO₂ en het bereiken van 100% nieuw verkochte nulemissie voertuigen in 2030?

Uitvoering

De leden van de D66-fractie lezen dat bij gemeenten en provincies zorgen bestaan over de kosten van de uitvoering en handhaving van de regeling. Zijn er evaluatie- en herijkingsmomenten voorzien voor de bijdrage die de rijksoverheid geeft aan gemeenten en provincies? Eerder is gebleken dat het voor omgevingsdiensten lastig bleek te zien welke bedrijven meldingsplichtig zijn onder de Wet milieubeheer. Hoe wordt deze tekortkoming voorkomen bij het onderhavige ontwerpbesluit, vragen deze leden. Deze leden vragen de Staatssecretaris welke stappen zij neemt om, bij verder uitstel van de Omgevingswet, te voorkomen dat de maatregelen en beoogde doelen in het onderhavige ontwerpbesluit niet in werking kunnen treden waarmee uitvoering van het Klimaatakkoord in gevaar komt.

PVV-fractie

De leden van de PVV-fractie vragen naar de hoogte van de financiële en operationele lasten voor bedrijven die ze in het kader van de nodige administratieve wijzigingen, maar ook in het kader van het halen van de CO₂-norm, gaan ondervinden.

De leden van de PVV-fractie vragen naar het effect op de concurrentiepositie van bedrijven in Nederland.

De leden van de PVV-fractie vragen of er rekening is gehouden met het scenario dat ondernemers straks, om de regels te mijden, bedrijven zullen gaan splitsen of de omvang beperken tot het maximum van 100 medewerkers om onder de administratieve last uit te komen.

De leden van de PVV-fractie vragen aan de Staatssecretaris om de Kamer van een lijst te voorzien met het type bedrijven dat te maken gaat krijgen met deze regelgeving en welke type voertuig het hier betreft.

De leden van de PVV-fractie vragen waarom bedrijven wel gegevens over woon-werkverkeer dienen aan te leveren, terwijl het woon-werkverkeer buiten de scope van deze regelgeving valt.

De leden van de PVV-fractie vragen aan de Staatssecretaris of zij voornemens is om dezelfde regelgeving ook voor woon-werkverkeer toe te passen en, zo ja, wanneer en waarom.

De leden van de PVV-fractie vragen naar de hoogte van de dwangsommen die opgelegd kunnen worden aan bedrijven die niet willen of kunnen voldoen aan de gigantische regeldruk die de Staatssecretaris hun gaat opleggen.

De leden van de PVV-fractie vragen aan de Staatssecretaris of zij beseft dat zij door het invoeren van deze regels de vrijheid van hardwerkende Nederlanders inperkt om zelf te kunnen bepalen hoe zij hun werk willen uitvoeren.

De leden van de PVV-fractie vragen aan de Staatssecretaris om af te zien van deze knotsgekke en doorgeslagen regels die niets meer zijn dan een forse (administratieve) lastenverzwaring met enorme gevolgen voor de vrijheid van de Nederlander.

CDA-fractie

De leden van de CDA-fractie onderschrijven de noodzaak om het werkgerelateerde personenverkeer te verduurzamen. Het ontwerpbesluit is wat betreft deze leden een stap in de goede richting. Tegelijkertijd vinden zij het van groot belang dat de regelgeving ook wordt gedragen door de betrokken belangenverenigingen en werkgeversorganisaties en uitvoerbaar is voor de werkgevers.

De leden van de CDA-fractie vragen de Staatssecretaris of in kaart is gebracht in welke mate de administratieve lasten voor mkb-bedrijven zullen toenemen, met name voor de bedrijven die meer dan 100 maar minder dan 250 werknemers hebben. Daarnaast is er nog veel onduidelijk omtrent de te ontwikkelen elektronische voorziening. Wat vindt de Staatssecretaris van het voorstel om naar aanleiding van de vrijwillige periode van deelname (2023) een pilot te starten om verbeteringen te kunnen doorvoeren met tot doel de administratieve lasten voor het middenbedrijf te verminderen?

De leden van de CDA-fractie zijn tevens benieuwd of er een mogelijke koppeling kan worden gemaakt tussen bestaande systemen zoals het Digitaal Stelsel Omgevingswet (DSO) en het kentekenregister van de RDW om administratieve lasten voor mkb'ers te beperken.

De leden van de CDA-fractie lezen dat in het voorstel een aantal mogelijke maatregelen wordt benoemd die een ondernemer kan nemen om aan de emissiegrenswaarde te voldoen, bijvoorbeeld «het bieden van een hogere kilometervergoeding bij gebruik van auto's met een lage CO₂-emissie» (blz 8). Deze leden vragen in hoeverre het ontwerpbesluit een basis vormt voor de inwerkingtreding van een eventuele emissiegrens. Daarnaast zijn deze leden benieuwd hoe de stap naar een jonger en zuiniger model auto wordt gestimuleerd met dit voorstel.

GroenLinks-fractie

De leden van de GroenLinks-fractie merken op dat de wereld aan het beginstadium van de klimaatcrisis staat waarin de eerste effecten zichtbaar worden. Vanaf nu wordt het decennialang, mogelijk eeuwenlang, elk jaar een beetje erger. De vraag is hoe snel we die verergering tot staan kunnen brengen, voordat het te laat is. Deze leden maken zich hier grote zorgen over. We moeten alles op alles zetten om onze emissies snel naar beneden te brengen. Nu doen wat nu kan, want een maatregel die eerder effectief is, helpt exponentieel meer dan dezelfde maatregel een jaar later. Het praktische criterium voor «nu doen wat nu kan», is wat technisch mogelijk is. De rest is een kwestie van politieke wil of het gebrek daaraan. Deze leden zien beangstigend veel van dat laatste. Kan de Staatssecretaris toelichten waarom zij bedrijven die kortetermijneigenbelang belangrijker vinden nog jarenlang wil ontzien, ten koste van de voorlopers of de toekomst van ons allen?

De leden van de GroenLinks-fractie stellen vast dat in 2013 het Energieakkoord werd getekend, met afspraken tussen overheid en de verschillende economische sectoren om het energieverbruik fors terug te brengen. In plaats van de afspraken en doelen gelijk om te zetten in wetgeving hebben de daarop volgende kabinetten vooral de ene vrijblijvende afspraak op de andere gestapeld en zich ook zelf niet aan de gemaakte afspraken gehouden. De belofte om dit nu wel te doen, is gereduceerd tot 1 megaton en blijft op aandringen van de vervuilers een vrijblijvende afspraak zonder sancties. Deze leden vrezen dat hiermee de toch al slappe doelen wederom nodeloos enkele jaren verder vooruit worden geschoven.

De leden van de GroenLinks-fractie vragen de Staatssecretaris of zij enkele ambitieuze sectorafspraken voor milieu en klimaat kan noemen die zijn behaald, terwijl daar geen wettelijke verplichtingen en sancties tegenover stonden. Waar heeft de aanpak die de Staatssecretaris nu voorstaat wel geleid tot het maximaal haalbare effect? Wie, behalve de vervuilers, heeft belang bij de opzet, zoals de Staatssecretaris die nu voorstaat? Deze leden lezen in de nota van toelichting de zin: «Vanaf begin jaren 90 van de vorige eeuw zijn er onder de verzamelnaam «vervoermanagement» (later «mobiliteitsmanagement») meerdere initiatieven geweest met als doel ondernemingen en rechtspersonen aan te zetten tot het maken van vervoerplannen op vrijwillige basis. In het licht van de grote klimaatopgave hebben deze initiatieven te weinig resultaten opgeleverd waardoor de wens naar een meer dwingende aanpak naar voren kwam.» Waarom is deze correcte conclusie over 40 jaar falend beleid niet omgezet in harde wetgeving, gericht op de technisch maximaal haalbare doelen en een effectief sanctiebeleid? Verderop staat in de nota: «Met dit artikel en die regeling zouden maatregelen bij de bedrijven kunnen worden

afgedwongen. Onder druk van een aantal stakeholders is dat artikel nooit in werking getreden (...).» Weer verderop staat: «Het doel van de Taskforce was om op vrijwillige basis een reductie van 5% te bereiken in het aantal autokilometers in de spits. De reductie van het aantal autokilometers is blijven steken op 1,5%, minder dan de doelstelling die de Taskforce Mobiliteitsmanagement had gesteld». Nog iets verder in het stuk en vijf jaar later in de tijd: «Uit de evaluatie van het programma bleek dat de afspraken met ondernemingen en rechtspersonen tot minder resultaat hebben geleid dan vooraf gedacht». De Staatssecretaris concludeert zelf dat er «onvoldoende vertrouwen [is] dat dit doel zonder overheidsinterventie bereikt wordt». Waarom, ondanks de kennis van de afgelopen 40 jaar, een serie vrijblijvende afspraken en uitstel? Waarom niet gelijk een serie stevige wetgevende maatregelen en sancties, maar toch weer: «alles doen om de kosten en regeldruk voor werkgevers in Nederland zo laag mogelijk houden»? Waarom hebben de verantwoordelijke werkgevers die zich de afgelopen 40 jaar niet aan de gemaakte afspraken gehouden hebben, nog steeds recht om ontzien te worden van regeldruk? De Staatssecretaris heeft zelf geconcludeerd waar de schoen wringt: het niet nakomen van afspraken door werkgevers. Waarom dan niet alsnog inzetten op afdwingbaar beleid? De Staatssecretaris is hier gelukkig eerlijk in: «Werkgeversorganisaties hebben mij gevraagd dat niet te doen». Deze leden zijn van mening dat de Staatssecretaris naar de verkeerde partij luistert als het aankomt op het nemen van effectieve maatregelen.

De leden van de GroenLinks-fractie verwachten van dit kabinet een veel stevigere inzet. Zij willen ten eerste hogere doelen: de 1 megaton is mogelijk zonder maatregelen al te halen door verandering van het post-corona reisgedrag. De doelen moeten worden afgestemd op wat technisch maximaal haalbaar is. De maximaal haalbare doelen op reizigersgedrag, zoals thuiswerken of het gebruik van het ov en de fiets, zijn heel andere dan bijvoorbeeld in leasecontracten alleen emissievrije voertuigen toelaten. Beide zijn onafhankelijk van elkaar mogelijk, vergen een andere inzet en dienen andere maatschappelijke subdoelen, zoals afname van de congestie, toename lichaamsbeweging, toevoer nieuwe electric vehicles (EV's) aan het nationale wagenpark om zo op termijn een tweedehandsmarkt te creëren et cetera. Kan de Staatssecretaris aangeven hoe in haar aanpak deze doelen en subdoelen maximaal bereikt worden of dat met een andere aanpak hogere doelen haalbaar zouden zijn?

De leden van de GroenLinks-fractie willen ten tweede geen uitstel: zij zijn van mening dat tien jaar na het Energieakkoord en 40 jaar falen van het mobiliteitsbeleid genoeg tijd is geweest om vrijblijvend vrijwillig mee te doen. De koplopers, die voor de maatschappij en de achterblijvende collega's de kooltjes uit het vuur halen, hebben er recht op dat de achterblijvers nu snel met wettelijke middelen worden aangepakt en eveneens bij gaan dragen. Deze leden vragen de Staatssecretaris om zo snel mogelijk wettelijke besparingsdoelen en de mogelijkheden voor middelvoorschriften voor te bereiden. Dit is niet alleen nodig voor het behalen van het nu gekozen doel van 1 megaton, maar ook voor de verdere weg naar emissievrij. Is de Staatssecretaris het met deze leden eens dat gezien het trackrecord van de werkgevers, verder uitstel van wettelijke maatregelen onverdiend is en niet leidt tot het versneld halen van de doelen?

De leden van de GroenLinks-fractie zijn van mening dat de gekozen doelen en middelen onvoldoende zijn in het licht van de opgave die voor ons ligt. De ervaring leert dat zonder forse en wettelijk met sancties afdwingbare doelen, er geen resultaten worden behaald. Deze leden hopen dat de Staatssecretaris in staat is om de juiste conclusies te verbinden aan haar eigen analyse tegenover de werkgevers en bereid is

om alsnog stappen te zetten naar effectief beleid dat snel blijvend resultaat heeft. Het voorstel, zoals het er nu ligt, kan niet op de steun van deze leden rekenen.

ChristenUnie-fractie

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen of werkgevers met 100 of meer werknemers, maar verdeeld over verschillende bv's binnen de organisatie ook moeten voldoen aan het CO₂-plafond.

BBB-fractie

Het lid van de BBB-fractie wil allereerst kenbaar maken dat het tegen het huidige nationale klimaatakkoord is en van mening is dat een nieuw akkoord met realistische en haalbare doelstellingen zorgt voor meer draagvlak onder burgers. De ophanden zijnde regelgeving mag wat dit lid betreft nooit dwangmatige middelen bevatten om werkgevers te bewegen tot verduurzaming zonder dat ook nog eens duidelijk is wat de gevolgen zijn voor werknemers.

Het lid van de BBB-fractie steunt eigen initiatieven van werkgevers, maar is van mening dat de overheid hier geen rol in moet spelen. Dit lid stelt tevens voor dat, indien toch overgegaan wordt tot dwang, dezelfde eisen gelden voor de bedrijven in het buitenland waarvan wij producten en diensten invoeren. Dit om geen ongelijk speelveld voor Nederlandse bedrijven en organisaties te creëren waarbij Nederland bloedt, terwijl het geld verdwijnt naar buitenlandse spelers op de markt en er netto geen klimaatwinst geboekt wordt.