



Directoraat-Generaal Milieu

Postbus 30945  
2500 GX Den Haag  
www.rijksoverheid.nl

## **Beleidsnotitie Vervoermanagement / Mobiliteitsmanagement van en naar een inrichting**

Datum  
4 april 2011

Op grond van de Wet milieubeheer (Wm) moet iedereen voldoende zorg voor het milieu in acht nemen. Hieronder wordt volgens artikel 1.1 lid 2 mede verstaan het zoveel mogelijk beperken van de nadelige gevolgen voor het milieu van het verkeer van personen of goederen van en naar de inrichting.

Afhankelijk van de aard van de inrichting kan deze te maken hebben met één of meerdere vervoersstromen:

- verkeer van de eigen medewerkers (woon-werkverkeer en zakelijk verkeer);
- verkeer van bezoekers;
- transport van goederen.

De nadelige gevolgen van vervoerbewegingen kunnen bestaan uit onder andere:

- uitstoot van het broeikasgas CO<sub>2</sub>/energiegebruik;
- verslechtering van de luchtkwaliteit door uitstoot van fijn stof, koolwaterstoffen en Nox;
- geluidhinder;
- verslechterde bereikbaarheid.

Op grond van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) dienen vergunningplichtige inrichtingen bij een vergunningaanvraag informatie te verstrekken over de maatregelen die zijn getroffen om de nadelige gevolgen van vervoerbewegingen te beperken. Het bevoegd gezag kan, indien noodzakelijk geacht, voorschriften hieromtrent aan de vergunning verbinden.

Inrichtingen die niet vergunningplichtig zijn, vallen onder het Activiteitenbesluit. Het zorgplichtartikel in het Activiteitenbesluit (artikel 2.1, lid 2k) verplicht een inrichting de nadelige gevolgen voor het milieu van verkeer van personen en goederen van en naar de inrichting zo veel mogelijk te voorkomen dan wel te beperken.

Deze beleidsnotitie beschrijft de wijze waarop invulling gegeven kan worden aan de bepalingen ten aanzien van het voorkomen van de nadelige gevolgen van vervoersbewegingen. Deze beleidsnotitie is in de plaats gekomen van het onderdeel "Vervoermanagement" uit de InfoMil handreiking "Wegen naar preventie bij bedrijven PD09" (2006). De in deze handreiking beschreven systematiek is gewijzigd door de komst van het Activiteitenbesluit en de Wabo en de initiatieven van de Taskforce Mobiliteitsmanagement en zijn opvolger het Platform Slim Werken Slim Reizen.

## **Welke maatregelen zijn gangbaar om de nadelige gevolgen van vervoersbewegingen te voorkomen?**

Directoraat-Generaal Milieu

### **Vervoersbewegingen van werknemers (zowel woon-werk als zakelijk)**

Artikel 2.16 van het Activiteitenbesluit beschrijft dat een werkgever maatregelen moet treffen ten aanzien van het vervoer van de eigen werknemers. In bijlage 1 van de Regeling algemene regels voor inrichtingen milieubeheer zijn erkende maatregelen voor mobiliteitsmanagement opgenomen. Aan elke maatregel is een aantal punten toegekend. Afhankelijk van het aantal werknemers moeten inrichtingen een vast aantal punten behalen. Dit puntensysteem is (nog) niet in werking getreden omdat het kabinet de sociale partners de mogelijkheid heeft geboden om op vrijwillige maar niet vrijblijvende basis het doel van beperking van milieugevolgen van vervoersbewegingen te bereiken. Hierbij wordt enerzijds een spoor van convenanten gevolgd waarbij werkgevers en bevoegde gezagen in een bepaalde conventantregio maatregelen treffen om naast oplossingen voor bereikbaarheidsproblemen ook milieuwinst te behalen. Daarnaast wordt het spoor gevolgd van het arbeidsvoorwaardenoverleg. Om het nemen van maatregelen op het gebied van mobiliteitsmanagement te faciliteren zijn onder andere door de Stichting van de Arbeid en het Platform Slim Werken Slim Reizen (SWSR) maatregelen beschreven. Daarnaast is o.a. ook informatie te vinden bij het Kennisplatform Verkeer en Vervoer (KpVV).

### *Welke mogelijkheden heeft het bevoegd gezag?*

Bij een vergunningaanvraag dient een inrichting informatie te verstrekken omtrent de maatregelen die getroffen zijn om de nadelige gevolgen voor het milieu van woon-werkverkeer en zakelijk verkeer te beperken. Het bevoegd gezag kan de in de vergunningaanvraag beschreven maatregelen vergelijken met de maatregelen die in het kader van mobiliteitsmanagement als erkende maatregelen worden beschouwd (zie bijvoorbeeld het puntensysteem en de websites van het Platform SWSR, de Stichting van de Arbeid, KpVV, Infomil en [www.slimreizen.nl](http://www.slimreizen.nl)).

Deelname door een bedrijf aan een convenant betekent dat het bedrijf zich verbonden heeft tot hetgeen daarin is afgesproken, maar het bedrijf kan gevraagd worden te benoemen welke concrete maatregelen zijn of worden getroffen.

Aan vergunningplichtige bedrijven met meer dan 500 werknemers mogen, indien noodzakelijk geacht door het bevoegd gezag, verdergaande eisen worden gesteld aan de te treffen maatregelen.

Op grond van de Wabo heeft het bevoegd gezag te allen tijde de mogelijkheid om gemotiveerd voorschriften aan de vergunning te verbinden, indien het bevoegd gezag van mening is dat onvoldoende maatregelen worden getroffen.

Inrichtingen die onder het Activiteitenbesluit vallen, hoeven niet vooraf een aanvraag in te dienen om activiteiten te mogen starten. In het Activiteitenbesluit is immers omschreven welke maatregelen een inrichting dient te treffen om de schadelijke gevolgen van de activiteiten te beheersen. Het bevoegd gezag kan wel handhaven op het naleven door het bedrijf van de bepalingen van het Activiteitenbesluit. Het verkrijgen van gegevens die noodzakelijk zijn om toezicht te kunnen uitoefenen is geregeld in de Awb.

Aangezien het puntensysteem (nog) niet in werking is getreden, dient op grond van de overgangsbepaling (artikel 6.9) in het Activiteitenbesluit, een inrichting een normale zorgplicht in acht te nemen. De keuze van het kabinet voor een niet verplichtende maar niet vrijblijvende aanpak met hulp van de Taskforce Mobiliteitsmanagement (TFMM) en zijn opvolger het Platform Slim Werken Slim Reizen (SWSR) geeft ruimte aan partijen voor een aanpak in dialoog en maakt een strikte handhaving op grond van nakomen van de zorgplicht niet voor de hand liggend. In 2012 beoordeelt de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu of het Platform SWSR voldoende vooruitgang heeft geboekt.

### **Vervoersbewegingen van goederen en bezoekers**

Bij het opstellen van het Activiteitenbesluit is gebleken dat op dat moment onvoldoende algemeen erkende maatregelen benoemd konden worden die de nadelige gevolgen voor het milieu van het vervoer van goederen of bezoekers van en naar inrichtingen kunnen beperken. Op dit moment lopen er onder begeleiding van Connekt diverse pilotprojecten rondom duurzame logistiek. Afhankelijk van de resultaten van deze pilots zal worden bezien of er een aanleiding is om in het Activiteitenbesluit alsnog erkende maatregelen op te nemen.

De Wabo en het Activiteitenbesluit richten zich op het voorkomen van nadelige gevolgen voor het milieu van activiteiten die door een inrichting worden uitgevoerd. Op dit moment is er geen jurisprudentie bekend die een duidelijke uitspraak doet over wanneer schadelijke gevolgen van vervoerbewegingen nog aan de inrichting zijn toe te schrijven. Eerdere uitspraken over andere onderwerpen laat zien dat de mogelijkheden om nadelige gevolgen van vervoerbewegingen aan de inrichting toe te schrijven beperkt lijken. Indien vervoersbewegingen op zijn genomen in het normale verkeersbeeld, zijn de nadelige gevolgen in het algemeen niet meer toe te schrijven aan de inrichting. Daarmee is de Wabo/het Activiteitenbesluit niet van toepassing.

Naast de Wabo en het Activiteitenbesluit is andere wet- en regelgeving en beleid ontwikkeld om de milieu-impact van goederenvervoer in te perken. Hierbij kan gedacht worden aan de mogelijkheid tot het instellen van milieuzones, een sloopregeling voor oude bestelauto's, een subsidieregeling voor het aanschaffen van een retrofitroetfilter op oude bestelauto's, bronbeleid via EU- regelgeving, het NSL waarbij een gebiedsgerichte aanpak wordt gevolgd om de luchtkwaliteit te beheersen en het programma Schoon en Zuinig waarin diverse sectorenakkoorden zijn gesloten o.a. met bevoegde gezagen (klimaatneutrale steden). Daarnaast kunnen instrumenten uit het ruimtelijk ordeningsbeleid en de gemeentelijke verkeers- en vervoersplannen de nadelige effecten van verkeersbewegingen inperken en beheersen. Ten aanzien van geluidhinder door verkeer is de Wet geluidhinder van toepassing.

Uit diverse onderzoeken blijkt dat aandacht voor o.a. het verbeteren van het logistieke proces rond het vervoer van goederen grote financiële voordelen kan opleveren. Dit impliceert dat naast een regulerende aanpak ook een stimulerende en voorlichtende aanpak gevolgd kan worden.

In de vorige handreiking waren ondergrenzen opgenomen voor aantal bezoekers en vervoerskilometers. Boven deze grenzen was er naar de toenmalige inzichten

sprake van "besparingspotentieel". Deze ondergrenzen zijn verlaten evenals het begrip besparingspotentieel. Leidend beginsel is de omschrijving in de Wm waarbij beoordeeld moet worden of de zorg voor de beperking van de nadelige gevolgen voor het milieu van het verkeer van goederen van en naar de inrichting in voldoende mate vorm heeft gekregen. Hierbij is er niet zondermeer een causaal verband met eerder genoemde parameters. Lokale omstandigheden en inrichtingsspecifieke elementen dienen beoordeeld te worden om te kunnen bepalen wat redelijkerwijs maatregelen zijn die van de betreffende inrichting verwacht kunnen worden. Met deze benadering kan een bedrijfje met een beperkt aantal 15 jaar oude dieselbestelwagens in het stadscentrum wel degelijk een relevante inrichting zijn om maatregelen van te verlangen, terwijl de grote logistieke onderneming aan de rand van de snelweg met moderne Euro V vrachtwagens en een geavanceerd routeplanningssysteem ondanks vele vervoerskilometers wellicht al voldoende maatregelen heeft getroffen om de schadelijke gevolgen te beheersen.

*Welke mogelijkheden heeft het bevoegd gezag?*

***Omdat er op dit moment geen algemeen erkende verplichte maatregelen zijn beschreven welke de nadelige milieugevolgen van het vervoer van goederen en bezoekers effectief terug kunnen brengen, is er noch voor de vergunningverlener noch voor de handhaver van het Activiteitenbesluit een concreet toetsingskader aanwezig.***

Vergunningverleners hebben op grond van de bepalingen uit de Wabo altijd de mogelijkheid om concrete voorschriften in de vergunning op te nemen omtrent goederenvervoer en/of bezoekersverkeer. Het bevoegd gezag zal dan wel moeten motiveren waarom voor die specifieke inrichting maatregelen noodzakelijk worden geacht.

Voor niet vergunningplichtige inrichtingen geldt op grond van de systematiek van het Activiteitenbesluit dat, indien geen uitputtende regeling is opgenomen, het bedrijf een zorgplicht in acht moet nemen. Het Activiteitenbesluit voorziet in het opleggen van een maatwerkvoorschrift als de zorgplicht onvoldoende wordt nagekomen.

Er kan bijvoorbeeld sprake zijn van het onvoldoende nakomen van de zorgplicht indien gemeenten specifieke gebiedsgerichte beleidsdoelstellingen (bijvoorbeeld omtrent de verbetering van de luchtkwaliteit of de beperking van de uitstoot van broeikasgassen) hebben vastgelegd en de betreffende inrichting onvoldoende maatregelen treft om de schadelijke gevolgen van vervoersbewegingen te verminderen.

Het bevoegd gezag moet aannemelijk maken dat de zorgplicht niet wordt nagekomen door aan te tonen dat het betreffende bedrijf gezien de specifieke locatie of bedrijfsvoering onvoldoende maatregelen treft om milieuschade van vervoersbewegingen te voorkomen. Gezien casusspecifieke onderbouwing is het niet goed mogelijk een standaard instrumentarium hiervoor beschikbaar te stellen.

Een maatwerkvoorschrift moet voorzien zijn van een kenbare en deugdelijke motivering. Omdat het bevoegd gezag reeds moet aantonen dat onvoldoende zorg wordt geleverd, ligt het voor de hand dat het maatwerkvoorschrift specifiek benoemt welke maatregelen van de inrichting worden verlangd. Het maatwerkvoorschrift kan ook inhouden dat de inrichting metingen, berekeningen of tellingen moet verrichten ter bepaling van de mate waarin de inrichting nadelige gevolgen voor het milieu veroorzaakt.

**Directoraat-Generaal Milieu**