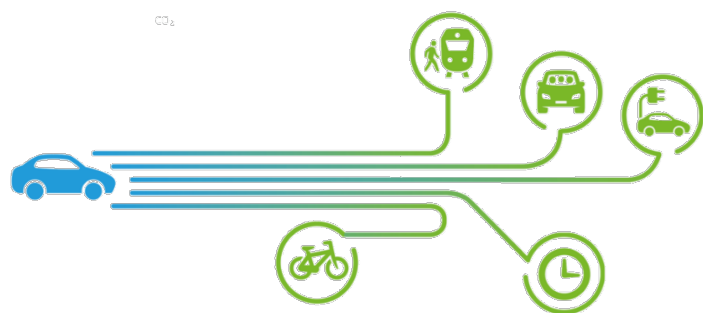




Draaiboek Duurzame Mobiliteit voor intramurale zorgorganisaties Juli 2025

**Werken aan een
duurzame bedrijfsvoering**





COLOFON

Draaiboek Duurzame Mobiliteit, versie 3, juli 2025.

Milieu Platform Zorgsector (MPZ) is een vereniging voor en door de zorg. MPZ werkt aan kennisontwikkeling en -verspreiding op het gebied van duurzame zorg, milieumanagement, monitoren, verslaglegging, communicatie en praktische thema's zoals veilig werken met gevaarlijke stoffen, water, energie, afval, afvalwater, vervoer, duurzaam inkopen, voeding, circulaire grondstoffen, duurzaam bouwen, enz.

MPZ, Werkgroep Vervoer & Duurzaamheid nam het initiatief voor het Draaiboek Duurzame Mobiliteit. Het sluit goed aan op het werken met het milieumanagementsysteem Milieuthermometer Zorg. In 2021 heeft MPZ de eerste uitgave van het draaiboek uitgebracht en juli 2025 de derde versie. Deze derde uitgave is mede ondersteund door het ministerie van VWS, in het kader van duurzame zorg.

Deelnemers van de MPZ Werkgroep werken bij Stichting Wassenaarse Zorgverlening, Tergooi, Tragel, UMC Groningen, Viva Zorggroep, Zorgpartners Midden-Holland, Realink, Philadelphia, Koraal, Diaconessenhuis, Oosterlengte, Trajectum, Prisma, Dichterbij, Espria, GGz Breburg, JBZ, Maasstad Ziekenhuis, SGL, Basalt Revalidatie, 's Heerenloo, Dimence Group en Prinses Maxima Centrum.

Bij het samenstellen van de inhoud van dit draaiboek is met zorg gewerkt. MPZ sluit echter iedere aansprakelijkheid uit voor onjuistheden, onvolledigheden en eventuele gevolgen van het handelen op basis van informatie die in dit draaiboek beschikbaar is. Aan de informatie die op of via dit draaiboek wordt getoond, kunnen op geen enkele wijze rechten of aanspraken ontleend worden.

De MPZ Werkgroep Vervoer & Duurzaamheid streeft er naar dit draaiboek periodiek te actualiseren. Heb je een verbetering, aanvulling of voorbeeld? Geef het door aan info@milieuplatformzorg.nl. Informatie van leveranciers kan worden geplaatst mits voorzien van een referentie van een MPZ-zorgorganisatie.

Milieu Platform Zorgsector
Botersloot 177
3011 HE Rotterdam
t 010 - 238 28 28
e www.milieuplatformzorg.nl

Milieu Platform Zorgsector Werkgroep Vervoer en duurzaamheid

Auteurs

Marijke Hegger
Adriaan van Engelen

Stichting Stimular
Stichting Stimular / Milieu Platform Zorgsector

INHOUDSOPGAVE

INHOUDSOPGAVE	2
1 INLEIDING EN LEESWIJZER	4
1.1 Mobiliteit in de zorg.....	4
1.2 Leeswijzer	5
2 WETGEVING EN RIJKSBELEID	6
2.1 Zakelijk Vervoer in de EED-audit.....	6
2.2 Rapportageverplichting werkgebonden personenmobiliteit	7
2.3 Wetgeving inzake plaatsen van laadpalen	9
2.4 Besluit Bouwwerken Leefomgeving	9
2.5 Sectortafels Klimaatakkoord- Verduurzamen Mobiliteit	10
3 INTERN BELEID EN DRAAGVLAK	15
3.1 Doel duurzaamheidsbeleid.....	15
3.2 voorbeelden vervoersbeleid	15
3.3 Betrek ondernemingsraad & werknemers	16
4 NULMETING EN MONITORING	17
4.1 Inventariseer Vervoerskilometers en/of het brandstofverbruik per locatie	17
4.2 Analyseer de vervoersimpact	18
4.3 Inventariseer huidig vervoersbeleid	19
5 DOELEN STELLEN	20
6 AANPAK DUURZAME MOBILITEIT	21
6.1 Minder Kilometers	21
6.2 Alternatief Vervoer	21
6.3 Zuinig en schoon Rijden	21
6.4 Wagenpark Onderhouden	22
6.5 Wagenpark Vernieuwen	22
7 MAATREGELEN	23
7.1 Woon-werkverkeer	23
7.2 Zakelijk verkeer.....	24
7.3 Bezoekersverkeer	26
7.4 Personenvervoer	26
7.5 Goederenvervoer	27
8 SUBSIDIES EN FINANCIËLE REGELINGEN	29
8.1 Subsidie emissieloze bedrijfsauto's (SEBA)	Fout! Bladwijzer niet gedefinieerd.
8.2 BPM-vrijstelling	Fout! Bladwijzer niet gedefinieerd.
8.3 MRB-vrijstelling	30
8.4 Bijtellingsvoordeel.....	30
8.5 Verlaagd belastingstarief laadpalen.....	Fout! Bladwijzer niet gedefinieerd.
8.6 Lokale subsidies	31
8.7 MIA, EIA & VAMIL	31



1 INLEIDING EN LEESWIJZER

Dit draaiboek is geschreven in samenwerking met leden MPZ-werkgroep Vervoer & Duurzaamheid, bestaande uit milieucoördinatoren, HR/personneelszaken medewerkers, medewerkers die belast zijn met het wagenparkbeheer en facilitair medewerkers in:

- Ziekenhuizen
- Ouderenzorg
- Gehandicaptenzorg
- Geestelijke gezondheidszorg (hierna genoemd: GGZ)

Met praktische kennis en tools voor duurzame mobiliteit ondersteunt het draaiboek ook het werken met het milieumanagementsysteem Milieuthermometer Zorg.

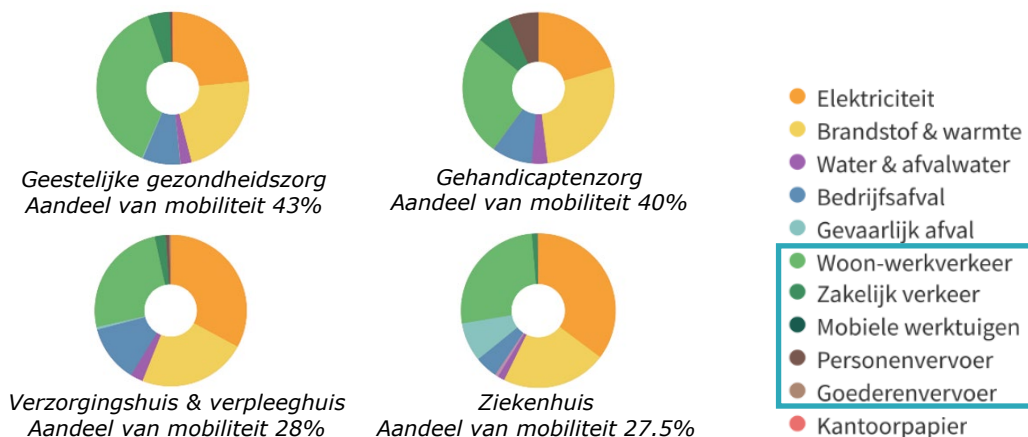
De MPZ Werkgroep Duurzame Mobiliteit streeft er naar dit draaiboek periodiek te actualiseren. Heb je een verbetering, aanvulling of een praktijkvoorbeeld? Geef het door aan info@milieuplatformzorg.nl.

1.1 MOBILITEIT IN DE ZORG

Figuur 1 toont de gemiddelde totale milieu-impact voor verschillende typen zorgorganisaties en het aandeel dat vervoer daarin heeft ten opzichte van de totale milieu-impact van de gemiddelde zorgorganisatie. In deze grafieken is te zien dat al het personenvervoer samen (woon-werkverkeer, zakelijk verkeer en personenvervoer) steeds het op een na grootste aandeel heeft in de totale milieu-impact (na het energieverbruik voor de gebouwen). Voor de geestelijke gezondheidszorg en de gehandicaptenzorg ligt het aandeel van mobiliteit (alle vervoerstypen bij elkaar) rond 40% van de totale milieu-impact, terwijl voor verzorgings-, verpleeg- en ziekenhuizen dit circa 28% is. Van de verschillende vervoerstypen, heeft het woon-werkverkeer voor alle typen zorgorganisaties de grootste impact. Uit de kengetallen¹ blijkt dat het overgrote deel van deze milieu-impact wordt veroorzaakt door het gebruik van de auto. Het autogebruik van zorgmedewerkers is dus een belangrijk aandachtspunt om de milieu-impact te reduceren.

Uit de grafieken in Figuur 1 kan ook opgemaakt worden dat mobiele werktuigen (denk bijvoorbeeld aan grasmaaiers, heftrucks in magazijnen, etc.) en goederenverkeer amper een aandeel hebben in de milieu-impact. Deze vervoerstypes zullen dan ook niet worden meegenomen in dit draaiboek. Bezoekersverkeer is geen onderdeel van het branchegemiddelde, maar aangezien er vaak wel veel bezoekersverkeer is voor zorgorganisaties, is ervoor gekozen om deze wel mee te nemen in dit draaiboek.

Figuur 1 Gemiddelde milieubelasting van verschillende typen zorgorganisaties, incl. vervoer¹

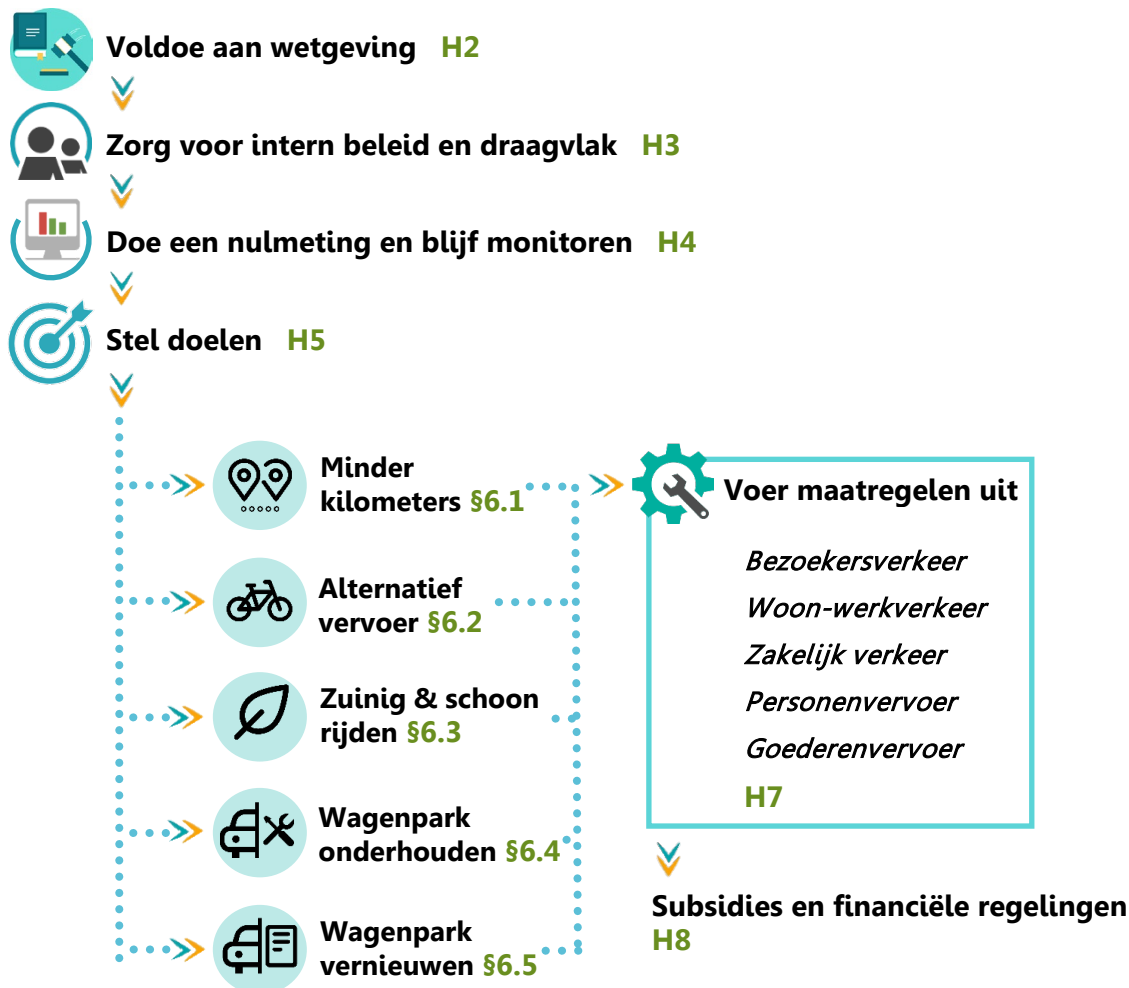


¹ Bron: www.milieubarometer.nl/voorbeelden. Deze grafieken zijn exclusief het bezoekersverkeer en gebaseerd op gegevens uit 2023.



1.2 LEESWIJZER

Ga met behulp van het onderstaande stroomdiagram aan de slag met dit draaiboek. Naast het zakelijk en woon-werk verkeer worden ook personenvervoer², bezoekersverkeer en goederenvervoer meegenomen in dit draaiboek. Afhankelijk van hoever je zorgorganisatie is kan je eventueel hoofdstukken overslaan of snel doorlopen.



Uitleg kaders

☒	MAATREGEL
☒	Maatregel uitgevoerd? Zet een vinkje!

Meer weten?

In de groene kaders staan voorbeelden of aanvullende informatie. De meeste documenten waarnaar gelinkt wordt in deze kaders, zijn te vinden in het [dossier over Vervoer](#) op de [MPZ website](#).

² Met personenvervoer wordt het vervoer van personen per auto/bus bedoeld die vanwege leeftijd of een beperking tijdelijk of chronisch te maken hebben met beperking in hun mobiliteit en daardoor niet zelfstandig kunnen reizen (met uitzondering van het openbaar vervoer).



2 WETGEVING EN RIJKSBELEID

Het Klimaatakkoord uit 2019 heeft het thema mobiliteit hoog op de agenda gezet. Voor 2030 is 50% CO2 reductie t.o.v. 1990 voor het thema mobiliteit afgesproken. Hieruit is wetgeving voortgekomen op zowel het stimulerende als regulerende gebied.

Het thema werkgebonden personenmobiliteit komt op het moment van schrijven duidelijk terug in onderstaande Nederlandse wetgeving waarin rapportage verplicht gesteld wordt:

- De EED energieaudit plicht vraagt een hoofdstuk specifiek over zakelijk personen- en goederenvervoer.
- De rapportageverplichting werkgebonden personenmobiliteit vraagt om rapportage over zakelijk en woon-werk personenvervoer.

Naast deze wetgeving is er ook nog andere landelijke en regionale wetgeving en beleid ter stimulering van duurzame werkgebonden personenmobiliteit. De volgende paragrafen gaan in meer detail in op deze wetgeving en beleid.

2.1 ZAKELIJK VERVOER IN DE EED-AUDIT

De EED energie-audit is een verplichting die voortkomt uit de [Europese Energie-Efficiency Richtlijn](#) (EED). De EED-audit geeft een gedetailleerd overzicht van alle energiestromen binnen de onderneming. Ook geeft de audit inzicht in de mogelijke besparingsmaatregelen en de te verwachten effecten daarvan. Het zakelijk vervoer is onderdeel van de EED-auditplicht (evenals het energiegebruik van gebouwen, installaties en industriële processen).

Organisaties die aan minimaal één van de onderstaande twee voorwaarden voldoen, zijn verplicht om de EED-auditplicht uit te voeren. Diverse zorgorganisaties voldoen aan deze twee voorwaarden en zijn dus EED-auditplichtig.

- 250 fte of meer, inclusief deelnemingen van of in partnerondernemingen en verbonden ondernemingen.
- een jaaromzet van meer dan € 50 miljoen én een jaarlijkse balanstotaal van meer dan € 43 miljoen, inclusief deelnemingen van of in partnerondernemingen en verbonden ondernemingen.

Met zakelijk vervoer wordt in de EED-audit vervoer bedoeld dat onderdeel is van de bedrijfsmiddelen van de onderneming zelf, of vervoer dat wordt gezien als onderdeel van de bedrijfsvoering. Dit betekent dat er gerapporteerd moet worden over het eigen wagenpark en/of geleasede voertuigen. Zakelijk vervoer van personen als ook goederenvervoer moeten meegenomen worden in de EED-audit. Uitbesteed vervoer en woon-werkverkeer van werknemers valt niet onder de auditplicht (de laatste mag wel vrijwillig meegenomen worden).

De langdurige zorg en revalidatie kan met de MPZ CO2-tool, aangevuld met een oplegger met ontbrekende informatie EED, snel voldoen aan de EED. MPZ heeft hierover afspraken gemaakt met de RVO. Keurmerkhouders Milieuthermometer Zorg voldoen met het keurmerk aan de EED verplichting voor alle locaties die onder het keurmerk vallen.

Kijk voor meer informatie over de EED-auditplicht en sjablonen voor het EED-rapport op: <https://www.rvo.nl/onderwerpen/energiebesparingsplicht/eed-auditplicht>



2.2 RAPPORTAGEVERPLICHTING WERKGEBONDEN PERSONENMOBILITEIT

De rapportageverplichting werkgebonden personenmobiliteit (WPM) verplicht organisaties **met 100 of meer werknemers** om vanaf 1 juli 2024 jaarlijks te rapporteren over het zakelijke verkeer en het woon-werkverkeer van de medewerkers. Deze regeling is daarmee ook van toepassing op bijna alle intramurale zorgorganisaties.

De rapportageverplichting komt in een nieuw hoofdstuk 18 van het 'Besluit activiteiten leefomgeving'. Dat hoofdstuk wordt toegevoegd met het besluit CO₂-reductie. Vanaf **1/7/2024** zijn organisaties verplicht te rapporteren.

Omdat naar schatting meer dan de helft van de wegkilometers in het personenvervoer werk gerelateerd is, kunnen werkgevers in het algemeen een grote rol spelen in het verduurzamen daarvan.

Op basis van de gerapporteerde gegevens, controleert het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat in 2026 of de CO₂-uitstoot van de werkgebonden personenmobiliteit van alle werkgevers in Nederland samen onder het CO₂-uitstootplafond is gebleven. Als blijkt dat het uitstootplafond wordt overschreden, krijgen werkgevers een maximale CO₂-uitstoot opgelegd. Dit zal dan als maximale waarde voor iedere werkgever gelden en zal werkgevers die daarboven zitten tot actie dwingen. Werkgevers moeten daar uiterlijk in 2030 aan voldoen.

Uitgebreide uitleg over welke gegevens nodig zijn voor de WPM en hoe deze verzameld moeten worden staat in de handreiking '[Gegevensverzameling werkgebonden personenmobiliteit](#)' van RVO. Hieronder handige informatie en tips met betrekking tot de WPM:

- Kijk voor meer informatie over de WPM op de website van RVO:
 - www.rvo.nl/onderwerpen/rapportage-wpm
- Methodes voor gegevensverzameling voor het woon-werkverkeer voor de WPM (zie [RVO's handreiking](#) en de [Handreiking WPM voor de VVT-sector \(van ActiZ\)](#) voor meer informatie per methode):
 - Forfaitaire methode: Voor de woon-werk kilometers die gereden worden met leasevoertuigen of eigen wagenpark. De woon-werkkilometers worden van het totaal aantal jaarkilometers per voertuigtype afgetrokken, evenals een vastgesteld gemiddelde (forfaitair) voor privékilometers. De zakelijke kilometers voor de jaarrapportage blijven dan over. Dit geldt voor alle vervoermiddelen en brandstoftypen apart.
 - Enquête: Let op dat de enquête een realistisch beeld schetst van de situatie (doe dit bijvoorbeeld niet in de zomer, wanneer mensen gemiddeld vaker op de fiets naar werk komen, maar kies een representatief moment). Vraag bij voorkeur vervoersinformatie over een langere periode (bijvoorbeeld een jaar) uit bij medewerkers.
 - Registratiesysteem: Dit kan op twee verschillende manieren.
 - Via de app of platform van een mobiliteitskaart;
 - Via declaraties van alle gemaakte woon-werkreizen.
 - Ondersteuning vanuit HRM systemen: Kijk ook eens of jouw huidige HRM systeem ondersteuning biedt bij het registreren en verzamelen van gegevens die gevraagd worden voor de WPM. Voorbeelden van HRM systemen die gebruikt worden door zorgorganisaties en ondersteuning bieden voor de WPM:
 - Visma: Ikazia Ziekenhuis, 's Heerenloo
 - Afas: AxionContinu, Laurens
 - Gebruik van het preferent vervoermiddel ([Handreiking WPM voor de VVT-sector](#)): Bij het preferent vervoersmiddel geven alle werknemers aan met welk vervoersmiddel ze meestal naar kantoor komen en/of hun gedeclareerde zakelijke km's rijden. Dit geeft uiteraard geen exact, volledig beeld (omdat mensen soms afwijken van dit vervoersmiddel), maar het is aannemelijk dat dit, zeker bij grotere zorgorganisaties wel een redelijk goede indicatie geeft van het totale werkgebonden personenvervoer.



- Kengetallen ([Handreiking WPM voor de VVT-sector](#)): Met het gebruik van kengetallen kan je relatief makkelijk aan de WPM voldoen, maar dit voegt verder helemaal niets toe aan inzicht in de vervoerssituatie van een organisatie. Als iedereen met deze kengetallen werkt, zullen deze immers nooit veranderen, terwijl de werkelijke situatie misschien wel verandert. Als je daadwerkelijk realistisch wilt monitoren om ook zinvol en effectief te kunnen sturen (en resultaten van getroffen maatregelen terug te zien), adviseren we dus om niet met kengetallen te werken, maar om de daadwerkelijk verbruikte brandstof/gereden km's te registreren en die te gebruiken voor het berekenen van de CO₂-uitstoot.
- Aanbieders voor advies bij het verduurzamen van de mobiliteit (denk aan mobiliteitscans, vervoersmaatregelen, vervoersenquêtes, gedragsmaatregelen, etc):
 - Er zijn regionale mobiliteitsnetwerken waar je gratis advies kunt aanvragen over duurzame mobiliteit (een overzicht per regio in bijlage 5 van de [handreiking](#) of op [zowerkthet.nl](#)).
 - Daarnaast zijn er ook particuliere aanbieders die kunnen adviseren bij het verduurzamen van mobiliteitsbeleid. Voorbeelden van zulke particuliere partijen die eerder al werk hebben uitgevoerd bij zorgorganisaties zijn:
 - [Zero-e](#)
 - [3PM](#)
 - [uconsult](#)
 - [&Morgen \(samenwerking &Morgen en Syndesmo\)](#)

Bereken zelf een realistische CO₂-footprint van je vervoer

De WPM toont inspanning vanuit de overheid om duurzaamheid te bevorderen, maar schiet tekort in precisie en volledigheid. Wil je als bedrijf écht effectief stappen zetten naar duurzame mobiliteit, dan is het raadzaam zelf een realistische CO₂-footprint van je vervoer te berekenen. Meer uitleg hierover vind je in [deze blog](#).



2.3 WETGEVING INZAKE PLAATSEN VAN LAADPALEN

Met de herziene Europese Energy Performance of Buildings Directive (EPBD III) komt er een verplichting voor het aanleggen van laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen in de private gebouwde omgeving.

Tabel 1 geeft een overzicht van de verschillende eisen per type bouw met betrekking tot het aanleggen van infrastructuur.

Note: De wetgeving geeft aan dat er loze leidingen aangelegd mogen worden, maar loze leidingen alleen hebben weinig zin als je in de toekomst extra laadpalen wilt plaatsen. Het is daarom aan te raden om ook vast rekening te houden met grootte van je elektriciteitsaansluiting en de eventuele noodzaak voor een transformator.

Tabel 1 Verplichting voor laadinfrastructuur per type bouw

Type bouw	Eis	Ingangsdatum
Woningbouw ³ >10 parkeervakken	Voor elk parkeervak leidinginfrastructuur (loze leidingen) aanleggen voor de aanleg van laadpunten.	10-03-2020
Utiliteitsbouw ³ >10 parkeervakken	- Min. 1 oplaadpunt voor de hele parkeergelegenheid aanleggen. - Leidinginfrastructuur (loze leidingen) aanleggen voor 1 op de 5 parkeervakken.	10-03-2020
Utiliteitsbouw ⁴ >20 parkeervakken	Min. 1 oplaadpunt aanleggen.	2025

Voor meer informatie over deze wetgeving: www.rvo.nl/onderwerpen/wetten-en-regels-gebouwen/epbd-iii/laadinfrastructuur-elektrisch-vervoer

2.4 BESLUIT BOUWWERKEN LEEFOMGEVING

Sinds 13 september 2022 is er een wijziging in het Besluit bouwwerken leefomgeving (BBL) doorgevoerd, inzake de verbetering van de brandveiligheid van parkeergarages, normen voor daglicht en enkele technische wijzigingen. De eerste wijziging in verband met het toenemende brandgevaar door laadpalen, (semi-)elektrische auto's en steeds meer kunststof onderdelen aan auto's. Aangezien dit draaiboek zich richt op mobiliteit, wordt in dit hoofdstuk alleen de relevante wijziging (over de brandveiligheid en laadpalen) behandeld.

Nieuwbouw parkeergarages moeten zijn voorzien van een automatische brandblusinstallatie als deze is gelegen onder gebouwen met een woonfunctie, bijeenkomstfunctie voor kinderen jonger dan 4 jaar, celfunctie, logiesfunctie of gezondheidszorgfunctie met bedgebied

Bij deze garages is het verplicht een automatische blusinstallatie toe te passen. De blusinstallatie moet voorzien zijn van een geldig inspectiecertificaat dat is afgegeven op grond van het CCV-inspectieschema Brandbeveiliging.

Uitzonderingen hierop waarbij geen automatische brandblusinstallatie verplicht is: De gebruiksfunctie heeft een verblijfsfunctie waarvan de vloer hoger ligt dan 13 meter en:

- de gebruiksooppervlakte van de parkeergarage is niet groter dan 1000 m²
- het bovengelegen gebouw heeft ten minste een vluchtroute die niet bereikbaar is vanuit de parkeergarage.
- de parkeergarage heeft geen automatisch parkeersysteem.

Verder gaan er nieuwe voorschriften gelden bij in parkeergarages te plaatsen laadpalen:

³ Nieuwbouw en bestaande bouw die ingrijpend worden gerenoveerd.

⁴ Bestaande bouw



1. De oplaadpunten moeten van het type mode 3 of mode 4 zijn (zie [IFV-publicatie](#) voor nadere informatie). Deze eis beoogt het beperken van de kans op brand. De betreffende typen zijn beter beveiligd tegen storingen die kunnen leiden tot brand.
2. Er moet een voorziening zijn waarmee de oplaadpunten tegelijkertijd kunnen worden uitgeschakeld. Hiermee wordt beoogd dat de brandweer bij brand in een parkeergarage zekerheid heeft dat er geen elektrische spanning meer staat op de laadpunten en er hierdoor geen gevaarlijke situatie ontstaat voor de brandweer bij het blussen.
3. Bij de toegang van de parkeergarage is kenbaar hoe de voorziening onder punt 2 is uitgevoerd en waar de oplaadpunten van elektrische voertuigen zich bevinden. Hiermee wordt beoogd dat de brandweer bij brand in een parkeergarage weet waar de oplaadpunten staan, omdat een brand bij oplaadpunten een andere brandweerinzet vraagt.

Meer informatie is te vinden op: <https://iplo.nl/regelgeving/regels-voor-activiteiten/technische-bouwactiviteit/nieuwbouw/rijksregels/installaties-brand/>

2.5 SECTORTAFELS KLIMAATAKKOORD- VERDUURZAMEN MOBILITEIT

Naast de eerdergenoemde wetgeving, zijn er verschillende initiatieven vanuit de EU en de Nederlandse overheid om de mobiliteit de komende jaren te verduurzamen. In hoofdlijn komt het erop neer dat het verstandig is als zorgorganisaties zich in de nabije toekomst al gaan richten op duurzaam, zero emissie vervoer.

Ter illustratie lichten we in dit hoofdstuk onderstaande initiatieven op het gebied van mobiliteitsbeleid toe:

- De Clean Vehicles Directive (CVD)
- Zero emissie doelgroepenvervoer
- Buyer groups zero emissie mobiliteit
- Milieuzones en zero-emissiezones
- Regionale en gemeentelijke mobiliteitsprogramma's

Kijk voor een actueel (en volledig) overzicht van het nationaal mobiliteitsbeleid op: www.pianoo.nl/nl/sectoren/mobiliteit/mobiliteitsbeleid/nationaal-mobiliteitsbeleid

2.5.1 Clean Vehicles Directive

In augustus 2019 is de Europese Richtlijn bevordering van schone en energiezuinige wegvoertuigen (2019/1161/EU) vastgesteld (Clean Vehicles Directive (CVD)). Doel van de richtlijn is om het gebruik van schone, energie-efficiënte voertuigen door middel van publieke inkoop te bevorderen.

De Richtlijn schone en energiezuinige voertuigen geldt voor alle aanbestedende diensten, te weten overheden en semi-publieke instellingen, zoals (lucht)havens, netbeheerders, omgevingsdiensten, hoger onderwijs en energiemaatschappijen. Ziekenhuizen vallen er dus ook onder! Sinds 2 augustus 2021 moet elke aanbestedende dienst in nieuwe Europese aanbestedingen voldoen aan de vereisten uit de Richtlijn.

Onder de richtlijn valt:

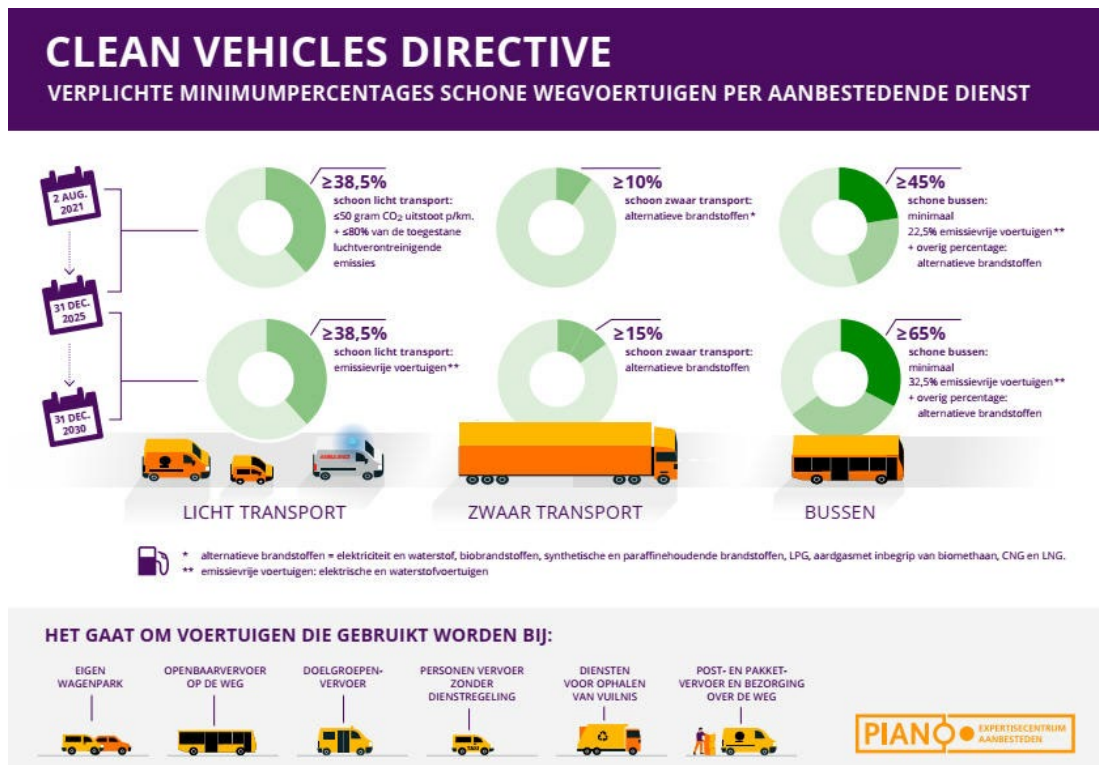
- De aanschaf, huur, huurkoop en lease van voertuigen;
- Aanbestedingscontracten voor personenvervoer;
- Servicecontracten voor onder andere diensten voor speciaal personenvervoer over land en personenvervoer zonder dienstregeling. Hieronder vallen bijvoorbeeld:
 - Ophaal-/brengdiensten van ouderen of gehandicapten in zorgorganisaties
 - Ziekenvervoer
 - Etc.

De vereisten van deze richtlijn zijn samengevat in Figuur 2 en zijn van toepassing op voertuigen die geschikt zijn voor het vervoer van passagiers of goederen. Dit betekent dus dat doelgroepenvervoer met licht transport of met bussen in 2030 (minimaal) deels zero-emissie moet zijn.

Meer informatie over de CVD richtlijn is te vinden op onderstaande website:

www.pianoo.nl/nl/sectoren/mobiliteit/eu-richtlijn-schone-voertuigen-clean-vehicles-directive

Figuur 2 Infographic Clean Vehicles Directive



2.5.2 Zero emissie doelgroepenvervoer

Door aanbestedingen kan vanaf 1 januari 2025 volledig zero emissie doelgroepenvervoer bereikt worden. Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat nam het initiatief om hiervoor een bestuursakkoord en convenant op te stellen. De koplopersgroep die hieruit voort kwam heeft gewerkt aan de kennisagenda zero emissie doelgroepenvervoer. Hierin zijn de belangrijkste knelpunten en acties opgenomen die helpen om de ambitie waar te maken. Aangezien veel zorgorganisaties (een deel van) hun eigen doelgroepenvervoer zelf organiseren, kunnen de kennis en ontwikkelingen vanuit deze groep ook voor hen van nut zijn.

Inmiddels is ook de [Vereniging DoelgroepenVervoer NL \(VDVN\)](https://www.vdvn.nl/) opgericht, het opdrachtgeversplatform voor het doelgroepenvervoer. Een van de belangrijkste speerpunten van VDVN is Zero Emissie Doelgroepenvervoer.

- **Bestuursakkoord:** Gemeenten, marktpartijen en andere organisaties, zoals de VNG, KNV en GNMI tekenden hiervoor een bestuursakkoord. Gemeenten die het bestuursakkoord ondertekenen verbinden zich aan de ambitie van volledig zero emissie doelgroepenvervoer vanaf 2025. Dat kan bereikt worden door aanbestedingen. Inmiddels hebben al meer 100 deelnemers het bestuursakkoord ondertekend. Grote en kleine, stedelijke en landelijke gemeenten.
- **Convenant:** Vervoerders, voertuigleveranciers en andere sectororganisaties steunen de ontwikkeling van het bestuursakkoord en hebben dat vastgelegd in een convenant. Met vertegenwoordigers van deze organisaties wordt gewerkt aan een actieplan. Het convenant is ondertekend door 16 organisaties, uit de volle breedte van de sector.



- [Handreiking](#): Deze handreiking biedt handvaten voor het aanbesteden, implementeren en beheren van zero-emissie in het doelgroepenvervoer. Deze is vooral gericht op gemeenten, maar kan ook gebruikt worden voor doelgroepenvervoer door de zorg (bijvoorbeeld vervoer van en naar dagbesteding).
- [Monitor uitstootvrij doelgroepenvervoer](#): Monitoring is een belangrijk onderdeel van het bestuursakkoord zero emissie doelgroepenvervoer. Daarin wordt bijgehouden wat gemeenten vragen in hun aanbestedingen, wat vervoerders aanbieden en met welke voertuigen er gereden wordt. Mobycon heeft in 2022 een [eerste nulmeting](#) gedaan van het aandeel Zero Emissie in het doelgroepenvervoer in Nederland. De [monitor doelgroepenvervoer 2023](#) is uitgevoerd door RVO in samenwerking met VDVN en zal jaarlijks uitgevoerd worden en gepubliceerd door RVO.

Kijk voor meer informatie op:

www.crow.nl/crow-doelgroepenvervoer/zero-emissie-doelgroepenvervoer

2.5.3 Buyer groups zero emissie mobiliteit

Er waren verschillende knelpunten rondom het uitbesteden van zero-emissie doelgroepenvervoer. Om ervoor te zorgen dat gemeenten het zero-emissie doelgroepenvervoer hetzelfde oppakken, zijn er van 2020 tot 2021 twee [Buyer Groups actief geweest binnen de categorie Mobiliteit](#).

Hieronder vind je meer informatie over deze afgeronde Buyer Groups en de behaalde resultaten. Zorgorganisaties kunnen (delen van) deze informatie ook gebruiken bij aanbesteden van doelgroepenvervoer.

- Clean Vehicles Directive (CVD)
 - Deze Buyer Group was een kopgroep van uiteenlopende aanbestedende diensten waarbij de focus lag op de implementatie van de Europese Richtlijn CVD in de Nederlandse Regeling bevordering schone wegvoertuigen. Met behulp van de input van deze Buyer group zijn de onderstaande resultaten behaald:
 - [Regeling bevordering schone wegvoertuigen](#)
 - [Handreiking toepassing Regeling bevordering schone wegvoertuigen](#)
- Zero Emissie Inkoop
 - Het doel van de Buyer Group Zero Emissie Inkoop was: een inkoopproces dat zo is ingericht dat stadslogistiek voor eigen inkoop en aanbesteding, vanaf 2025 emissieloos wordt uitgevoerd. In de Buyer Group is veel aandacht geweest voor de vertaalslag van beleid naar aanbestedingen via concrete stappen. Met behulp van de input van deze Buyer Group is de onderstaande marktvisie ontwikkeld:
 - [Marktvisie: Inkoop met zero emissie stadslogistiek](#)
- Zero emissie doelgroepenverkeer
 - In samenwerking met de nieuwe vereniging van opdrachtgevers VDVN heeft deze Buyer Group een nieuwe marktvisie ontwikkeld. Daarin worden voor uiteenlopende uitdagingen mogelijkheden onderzocht rondom aanbestedingen.
 - [Marktvisie: Zero Emissie Doelgroepenvervoer](#)

2.5.4 Milieuzones en zero-emissiezones

In Nederland zijn er verschillende gemeentes die een milieuzone hebben ingesteld. In milieuzones gelden (voorlopige) restricties voor de hoeveelheid luchtvervuiling die bestelbussen en vrachtwagens produceren. Tabel 2 geeft per gemeente weer voor welke voertuigen de milieuzone geldt. De zone categorie in combinatie met de emissieklasse van het dieselveertuig bepaalt of het voertuig wel of geen toegang heeft tot de milieuzone. Actuele informatie over de milieuzones, inclusief [een postcodelijst](#), is te vinden op www.milieuzones.nl/locaties-milieuzones.

Tabel 2 Overzicht van voertuigen met restrictie per gemeente⁵

Gemeente	Personen- en Bestelauto's	Vrachtauto's	Autobussen	Brom- en snorfietsen
Amsterdam	X	X	X	X
Arnhem	X	X		
Breda		X		
Delft		X		
Gemeente	Personen- en Bestelauto's	Vrachtauto's	Autobussen	Brom- en snorfietsen
Den Haag	X		X	X
Eindhoven			X	
Haarlem				
Leiden				
Maastricht		X		
Maasvlakte		X		
Rotterdam				
Rijswijk		X	X	
Rotterdam				
Den Bosch				
Tilburg				
Utrecht	X		X	

Naast de milieu-zones, hebben verschillende Nederlandse gemeenten de ambitie voor invoering van een zero-emissiezone of al een besluit genomen tot invoering ervan. In een zero-emissiezone worden (in eerste instantie) bestelbussen en vrachtwagens geweerd die schadelijke stoffen uitstoten. Om de overstap haalbaar te maken, geldt er een [overgangsregeling](#). Daarnaast zijn in sommige gevallen [vrijstellingen en ontheffingen](#) mogelijk. De kaart in Figuur 3 geeft weer om welke gemeentes het gaat. De ingangsdata van de verschillende zones zijn terug te vinden in het overzicht rechts van de kaart. Transport en Logistiek Nederland (TLN) heeft een handig [overzicht van de postcodegebieden](#) waar de ZE-zones gaan komen.

Actuele informatie over zero-emissiezones is te vinden op www.opwegnaarzes.nl/bedrijven.

Figuur 3 Zero-emissiezones in Nederland⁶


1. Almere 1-1-2028	11. Deventer 1-1-2028	21. Maastricht 1-1-2025
2. Alphen a/d Rijn 1-1-2027	12. Dordrecht 1-1-2026	22. Nijmegen 1-1-2025
3. Amersfoort 1-1-2025	13. Ede 1-1-2030	23. Rotterdam 1-1-2025
4. Amsterdam 1-1-2025	14. Eindhoven 1-1-2025	24. Schiphol 1-1-2026
5. Apeldoorn 1-1-2030	15. Enschede 1-7-2025	25. Tilburg 1-1-2025
6. Arnhem 1-6-2026	16. Gouda 1-1-2025	26. Utrecht 1-1-2025
7. Assen 1-1-2025	17. Groningen 1-4-2025	27. Venlo 1-1-2027
8. Breda 1-1-2029	18. Haarlem 1-6-2025	28. Zaanstad 1-1-2030
9. Delft 1-1-2025	19. 's Hertogenbosch 1-3-2025	29. Zwolle 1-1-2025
10. Den Haag 1-1-2025	20. Leiden 1-1-2025	

⁵ Bron: <https://www.opwegnaarzes.nl/bedrijven/waar-komen-de-ze-zones>, november 2023

⁶ Bron: www.opwegnaarzes.nl/bedrijven/voorbereiden/waar-komen-de-ze-zones, november 2024



De milieuzones kunnen voorkomen in gemeentes waar ook zero-emissiezones ingesteld zijn. Op [deze interactieve kaart](#) kan je duidelijk inzichtelijk maken, waar welk type zone van kracht is.

2.5.5 Regionale en gemeentelijke mobiliteitsprogramma's

In het klimaatakkoord is afgesproken dat verschillende afspraken op regionaal en gemeentelijk niveau worden uitgewerkt in [Regionale Mobiliteitsprogramma's](#) (RMP's). Daarnaast stellen sommige gemeenten aanvullend beleid op dat bijvoorbeeld wordt vastgelegd in het [gemeentelijke mobiliteitsprogramma](#) of het lokale klimaatplan.



3 INTERN BELEID EN DRAAGVLAK

3.1 DOEL DUURZAAMHEIDSBELEID

Aandacht voor een duurzame bedrijfsvoering is in de zorgorganisatie niet vanzelfsprekend. In de praktijk blijkt dat bestuurders verwachten dat de afdelingen facilitair en vastgoed dit samen met de afdeling inkoop oppakken, zonder daartoe expliciet opdracht te geven. Dat werkt onvoldoende. Een duurzame bedrijfsvoering overstijgt de afdelingen. Samenwerking op meerdere terreinen in de organisatie is nodig. Daarom is een door de bestuurder vastgesteld beleid voor duurzaamheid vereist.

Een [format voor een duurzaam mobiliteitsbeleid](#) is te vinden in het dossier beleid & organisatie op de MPZ-pagina:
milieuplatformzorg.nl/bibliotheek/beleid-en-organisatie

Met een door de directie onderschreven milieu- en duurzaamheidsbeleid kan de afdeling HR/personeelszaken aan de slag met het opstellen van een vervoersmanagementplan/-beleid voor de organisatie en communicatie over duurzame mobiliteit en duurzaam gedrag. Blijvende aandacht vanuit het bestuur door verankeren van het thema in de portefeuille van één van de bestuurders borgt ook de aandacht voor duurzame mobiliteit op de lange termijn. Een goed vervoersmanagementplan beschrijft naast doelstellingen ook werkwijzen, planning, uitvoering en beoordeling.

Vind meer informatie over het opstellen van een vervoersmanagementplan/-beleid op:
milieuplatformzorg.nl/bibliotheek/maatregelen/575/vervoersmanagementplan/

Milieubeleidsverklaring

Het Antoni Van Leeuwenhoek ziekenhuis (ALV) heeft een milieubeleidsverklaring opgesteld. In deze verklaring beschrijft de raad van bestuur de link tussen gezondheidszorg en duurzaamheid in het beleid van ALV. Zo creëren ze ook draagvlak bij de rest van de organisatie.

[Milieubeleidsverklaring, 2020, ALV](#)

3.2 VOORBEELDEN VERVOERSBELEID

Voor de uitvoering is draagvlak onder de werknemers essentieel. In veel zorgorganisaties zal het handig zijn het thema duurzame mobiliteit per afdeling te agenderen. Betrek eerst een klein team: het afdelingshoofd en één of enkele medewerkers. Maak samen een plan op maat voor de afdeling.

Beleid voor draagvlak

Het Jeroen Bosch Ziekenhuis (JBZ), het Universitair Medisch Centrum Groningen (UMCG) en zorgorganisaties Amarant en Zorgpartners Midden Holland hebben een helder vervoersmanagementplan/-beleid ontwikkeld waarin bovenstaande punten duidelijk omschreven zijn. Dit geeft houvast bij gesprekken met directie en collega's en helpt hen bij het vinden van draagvlak voor vervoersmaatregelen.

- [Duurzaam mobiliteitsbeleid, 2024, Zorgpartners Midden Holland](#)
- [Duurzaam mobiliteitsbeleid, 2021, JBZ](#)
- [Duurzaam mobiliteitsbeleid, 2021, UMCG](#)
- [Duurzaam mobiliteitsbeleid, 2021, Amarant](#)



3.3 BETREK ONDERNEMINGSRAAD & WERKNEMERS

Mobiliteit is vaak een gevoelig onderwerp in de organisatie. Zeker als het gaat over woon-werkverkeer raakt dat aan gedrag en keuzes in de privésfeer.

De meest effectieve maatregelen voor het reduceren van de vervoersimpact gaan over (reis)gedragsverandering van medewerkers; Het reduceren van kilometers of overstappen op alternatief vervoer vraagt om een aanpassing in gedrag en gewoontes.

Inspiratie voor verandering van reisgedrag

Zorgorganisatie 's Heerenloo heeft met [Syndesmo](#) gekeken naar een gedragsaanpak om het (reis)gedrag van medewerkers effectief te verduurzamen. Syndesmo heeft ook enkele inspirerende documenten met tips en tricks voor (reis)gedragsverandering.

- [Gedragsaanpak werkt bij het verduurzamen van de logistiek](#)
- [Inspiratiepaper: 6 misvattingen over het veranderen reisgedrag](#)

Om eventuele weerstand in de organisatie zo veel mogelijk te voorkomen, verminderen, of weg te nemen, is het van belang dat de ondernemersraad (OR) werknemers in een zo vroeg mogelijk stadium mee te nemen in de ontwikkeling van beleidsplannen rondom duurzame mobiliteit. Probeer te achterhalen wat je medewerkers belemmert of motiveert en op welke van die aspecten je invloed hebt. Op die manier kan je het meest effectief maatregelen nemen.

Voor en door de eigen organisatie

Zorgorganisatie Amarant heeft de eigen medewerkers betrokken bij het opstellen van het mobiliteitsbeleid. Hiertoe is een werksessie opgezet met een dwarsdoorsnede uit de organisatie.

[Werksessie duurzaam vervoer, 2020, Amarant](#)



4 NULMETING EN MONITORING

Door de vervoerskilometers voor je eigen organisatie te registreren en te analyseren, kan je beoordelen of er veel of juist weinig vervoerskilometers gemaakt worden en welke transportmiddelen er voornamelijk gebruikt worden. Daarnaast geeft een inventarisatie van het huidige vervoersbeleid/de vervoersmaatregelen, inzicht in de doelstellingen en maatregelen die al genomen zijn. Gebruik de uitkomsten van deze nulmeting om effectief maatregelen te nemen. Monitor het vervoer de volgende jaren om te zien of de maatregelen effect hebben en scherp de maatregelen aan waar nodig.

4.1 INVENTARISEER VERVOERSKILOMETERS EN/OF HET BRANDSTOFVERBRUIK PER LOCATIE

Inventariseer in ieder geval per locatie het aantal vervoerskilometers en de getankte brandstof (liters) en/of elektriciteit (kWh). Tabel 3 geeft een overzicht van de verschillende types vervoer en welke vormen van registratie veel voorkomen. Daarnaast is er ook aangegeven bij welke bronnen deze informatie vaak te verkrijgen is. Maak een overzicht van je gegevens in Excel of in een monitoringstool zoals de Milieubarometer⁷ zodat je de deze over de jaren kunt volgen.

Inventarisatie middels mobiliteitsscan & postcodes

Zorgorganisatie Amarant heeft voor 17 locaties een uitgebreide mobiliteitsscan gedaan. In deze scan zijn zowel de vervoerskilometers als ook de bereikbaarheid met de fiets, het ov en de auto geanalyseerd. Dit biedt, samen met een grondige vervoersenquête onder de medewerkers, een goede basis waarop een duurzaam mobiliteitsbeleid kan worden opgesteld.

Yulius heeft met behulp van een quick-scan een postcode analyse gedaan om de vervoerskilometers te inventariseren.

- [Quick-scan postcode analyse, 2020, Yulius](#)
- [Mobiliteitsscan, 2020, Amarant](#)

Note: Indien bekend, heeft het invullen van brandstof- en/of elektriciteitsgegevens altijd de voorkeur boven het invullen van gereden kilometers voor het berekenen van de CO₂-uitstoot: Doordat het brandstof-/elektriciteitsverbruik niet afhankelijk is van het type auto, geeft dit een nauwkeurigere maat voor de milieubelasting. Het aantal gereden kilometers geeft daarnaast wel extra bruikbaar inzicht voor het opstellen van een effectief actieplan: Wonen mensen dichtbij of ver van hun werklocatie? Hoeveel wordt er met de fiets gereden en gelopen? Etc.

Tabel 3 Overzicht vervoerstypes

Vervoerstype	Veel voorkomende registratie	Bron
▪ Woon-werk ▪ Zakelijk ▪ Bezoekers ▪ Personen ▪ Goederen ▪ Mobiele werktuigen?	▪ Brandstofgegevens ▪ Werknemersgegevens (woon locatie) ▪ Gedeclareerde kilometers ▪ Registratiesysteem	▪ HR/P&O/Inkoop ▪ Leasemaatschappij

In Tabel 4 (op de volgende pagina) zie je enkele branchegemiddelden die een beeld geven van het vervoer in verschillende zorgsectoren.

⁷ MPZ leden kunnen gratis starten met de Milieubarometer. Voor Milieuthermometer-certificaathouders is gebruik Milieubarometer in de certificatiekosten meegenomen.
Zie ook: www.milieubarometer.nl/gratis-startabonnement/

Tabel 4 Tabel Enkele vervoer gerelateerde branchegemiddelden voor de zorg⁸

	woon-werkverkeer				Zakelijk verkeer	
	kilometers / medewerker [km/fte]	aandeel ov+fiets+lopen [%]			kilometers / medewerker [km/fte]	
	Gemiddeld	Beste	Gemiddeld	Beste	Gemiddeld	Beste
Gehandicaptenzorg	6.471	5.573			1.373	325
Geestelijke gezondheidszorg	6.729	4.354			688	222
Zorglocatie (ouderenzorg)	6.410	3.893			455	279
Ziekenhuis	6.450	4.162	31	56		

4.2 ANALYSEER DE VERVOERSIMPACT

Als het aantal vervoerskilometers bekend is, kan de milieu-impact en CO₂-uitstoot van het vervoer geanalyseerd worden. Hiervoor kan je, aanvullend op de nulmeting voor de gehele organisatie, onderzoeken op welke manieren werknemers en bezoekers daadwerkelijk naar en van de instelling reizen. Met de resultaten van dit onderzoek kan je vervolgens de totale milieu-impact en CO₂-uitstoot van het vervoer bepalen. Op deze manier kan je bepalen waar eventueel nog besparingspotentieel zit.

Registreer de gegevens met betrekking tot de gebruikte vervoersmiddelen in Excel of in een monitoringstool zoals de Milieubarometer⁹, zodat je de gegevens over de jaren heen kunt volgen. Voer hiervoor dus ook met enige regelmaat opnieuw een analyse uit te van de gebruikte vervoersmiddelen (of zorg voor een accuraat registratiesysteem) om de daadwerkelijke impact te kunnen monitoren en inzicht te krijgen in de effectiviteit van toegepaste maatregelen.

Er zijn verschillende manieren om meer inzicht te krijgen in de gebruikte transportmiddelen:

- Gedeclareerde kilometers: Voor de WPM (zie paragraaf 0) is het verplicht om de declaratieformulieren duidelijk op te splitsen in zakelijk en woon-werk verkeer. Daarnaast moet ook de soort brandstof en het type voertuig vermeld worden.
- Enquête: Door een vervoersenquête te doen onder medewerkers en bezoekers, kan je meer te weten komen over het vervoersgedrag. Naast het aantal kilometers dat jaarlijks gereden wordt, kan je ook uitzoeken welke transportmiddelen mensen daadwerkelijk gebruiken en wat hun beweegredenen hiervoor zijn.

Vervoersenquête als basis

Verschillende ziekenhuizen en zorgorganisaties hebben inmiddels een vervoersenquête uitgevoerd onder hun werknemers. De enquêtes lopen uiteen van een laagdrempelige, korte vragenlijst om het huidige vervoersmiddelen gebruik in kaart te brengen tot uitgebreid onderzoek naar alle contextfactoren en de eventuele potentie voor verduurzaming. Op basis hiervan kan een vervoersbeleid met duidelijke doelstellingen opgesteld worden en kunnen effectieve maatregelen gekozen worden ter verduurzaming van de mobiliteit.

Vervoersenquête [vragenlijst](#) & [resultaten, 2023, Ikazia Ziekenhuis](#)
[Vervoersenquête, 2020, Maasstadziekenhuis](#)
[Vervoersenquête, 2023, Zorgpartners Midden-Holland](#)
[Vervoersenquête, 2020, Amarant](#)

⁸ Bron: www.milieubarometer.nl/voorbeelden, gebaseerd op gegevens uit 2023

⁹ MPZ leden kunnen gratis starten met de Milieubarometer en meedoen met (de benchmark van) de Werkgroep Monitoren. Voor Milieubarometer-certificaathouders is vervolgebruik van de Milieubarometer in de certificatiekosten meegenomen. Zie ook: www.milieubarometer.nl/gratis-startabonnement/



- Kentekenparkeren: In een online portaal geven medewerkers zelf aan op welke momenten de auto gebruikt wordt voor woon-werkverkeer. Op deze manier kan het woon-werkverkeer met de auto zeer accuraat worden bijgehouden.

Woon-werk gegevens direct van de medewerkers

Het Diaconessenhuis Utrecht gaat vanaf september 2021 werken met het Flexxit portaal waarin medewerkers zelf aangeven of ze met de auto naar het werk zijn gekomen. Met behulp van dit registratiesysteem krijgen zij meer inzicht in het type vervoersmiddel van de medewerkers.

[Flexxit smart monitor](#)

- Analyse parkeergelegenheden: Een andere optie om meer inzicht te krijgen in de daadwerkelijk gebruikte vervoersmiddelen, is een steekproefsgewijze analyse van de parkeergelegenheden. Door te tellen hoeveel auto's en fietsen op verschillende dagen door het jaar op de parkeergelegenheden te vinden zijn, krijg je een ruwe indruk van het gebruik van transportmiddelen.

Note: dit is lastiger als er veel bezoekersverkeer is en OV-transport wordt hierbij niet meegenomen.

Uitbesteed parkeerbeheer

Het Jeroen Bosch Ziekenhuis (JBZ) heeft het parkeerbeheer uitbesteed. Ze kunnen rapportages uitvragen bij deze partij, waardoor ze meer inzicht hebben in het parkeerplaatsgebruik.

- Een meting uit laten voeren door een gespecialiseerd bureau
- Registratiesysteem: Indien gebruik gemaakt wordt van een systeem dat de ritten van medewerkers registreert, kan hierbij meestal ook aangegeven worden welk soort brandstof en type voertuig er gebruikt zijn.

4.3 INVENTARISEER HUIDIG VERVOERSBELEID

Voordat je begint met het opstellen/aanpassen van het vervoersbeleid en het kiezen van maatregelen, is het goed om eerst te kijken wat er al aan vervoersbeleid aanwezig is. Vaak zijn er binnen zorgorganisaties al wel vervoersmaatregelen uitgevoerd en regelingen aanwezig.

Door deze eerst in kaart te brengen, weet je zeker dat je geen maatregelen dubbel uitvoert of maatregelen kiest die in het verleden niet productief zijn gebleken voor jouw organisatie.

Inventariseer voor onderstaande aspecten de huidige situatie:

- Regelingen
- Vergoedingen
- Voorzieningen
- Bereikbaarheid
- Communicatie

5 DOELEN STELLEN

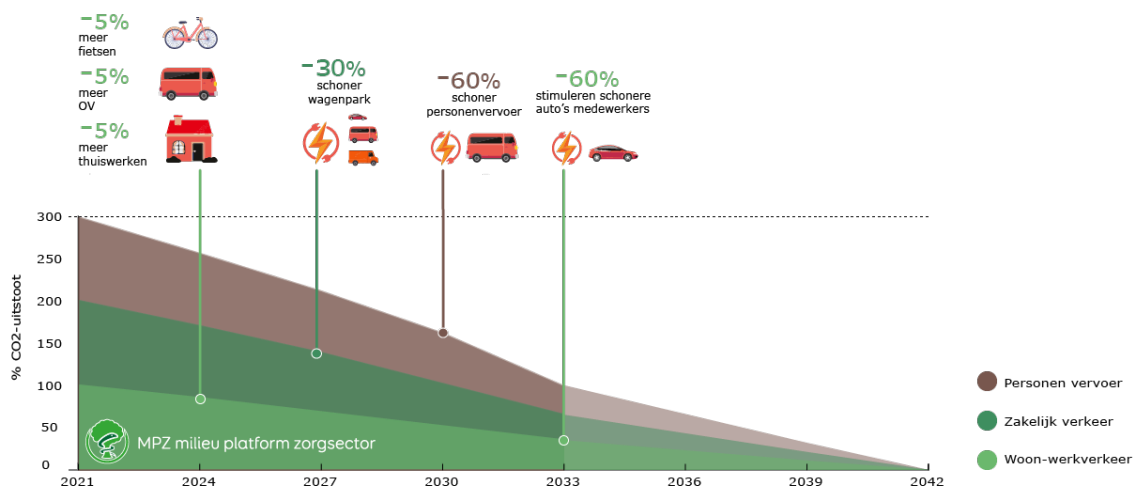
De wettelijke verplichtingen, de input van medewerkers en OR en de resultaten van de nulmeting, kunnen worden gebruikt om specifieke doelstellingen voor de zorgorganisatie op te stellen.

Door deze doelstellingen uit te zetten in de tijd ontstaat een routekaart waarin de te behalen CO₂-besparing per vervoerstype binnen een bepaalde periode vastgelegd wordt. Bij de besparing kan dan steeds aangegeven worden welke aanpak en bijbehorende maatregelen daarvoor nodig zijn (zie hiervoor hoofdstuk 6 en 7).

Figuur 4 toont een voorbeeld routekaart naar zero-emissie mobiliteit met korte en lange termijn doelen. De doelen die gesteld worden in dit voorbeeld, zijn gebaseerd op de ontwikkelingen die we nu zien op het gebied van wetgeving, technologie en klantvraag. Het eigen wagenpark en het (uitbesteed) personenvervoer zullen als eerst verduurzamen. Zoals al eerder aangegeven, is voor het doelgroepen-vervoer al wet- en regelgeving opgesteld door de overheid. Het eigen wagenpark bestaat vaak uit lease-wagens die binnen 4 tot 8 jaar vervangen worden. Dat is het natuurlijke moment om op elektrische voertuigen over te stappen.

De verduurzaming van woon-werk verkeer zal wat langzamer verlopen, doordat de overheid en de instelling hier minder invloed op hebben. Desalniettemin zullen de huidige ontwikkelingen op het gebied van elektrisch vervoer, telecommunicatie en eventuele e-zorg ervoor zorgen dat ook de uitstoot van het woon-werk vervoer drastisch gereduceerd kan worden in de komende 12 tot 15 jaar.

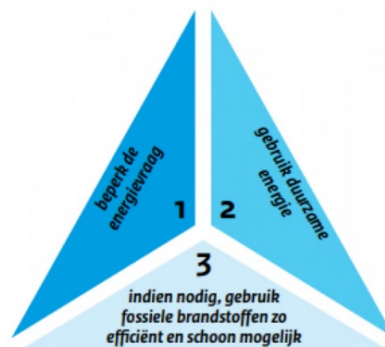
Figuur 4 Voorbeeld doelstellingen duurzame mobiliteit – naar zero-emissie in 2042



6 AANPAK DUURZAME MOBILITEIT

Dit hoofdstuk behandelt welke stappen er ondernomen kunnen worden om de CO₂- en milieu-impact van het verkeer binnen de organisatie te reduceren. De indeling die is gemaakt is gebaseerd op de Trias Energetica. Dit model bestaat uit drie stappen, waarbij stap 1 de impact het meest reduceert en stap 3 de minste reducerende impact heeft.

1. Beperk het energieverbruik
2. Gebruik duurzame energie
3. Gebruik (fossiele) brandstoffen zo efficiënt en zuinig mogelijk voor de resterende behoefte



Op basis van deze 3 stappen zijn de vervoersmaatregelen verdeeld in 5 categorieën.

1. Minder kilometers
2. Alternatief vervoer
3. Zuiniger rijden
4. Wagenpark bijhouden
5. Wagenpark vernieuwen

De eerste 3 categorieën gaan over maatregelen met betrekking tot al het vervoer dat gelinkt is aan de organisatie. Ze zijn gerangschikt op volgorde van de meeste impact (waarbij 1 de meeste impact heeft). Zorg er bij het kiezen van te nemen maatregelen dus voor dat je begint met de maatregelen in de 1^e categorie.

De laatste twee categorieën gaan puur over het eigen wagenpark van de organisatie en heeft dus alleen betrekking op de vervoersmiddelen van de organisatie zelf. Bij vernieuwen van het wagenpark kunnen er relatief grote aanpassingen worden gedaan en kan dus ook een grote reductie in CO₂- en milieu-impact behaald worden. Het is dus ook goed om deze maatregelen als eerste op te pakken indien deze van toepassing zijn op jouw zorgorganisatie.

De volgende paragrafen geven een korte beschrijving per categorie, waarbij ook de relatie met de Trias Energetica kort wordt toegelicht. In hoofdstuk 7 worden per categorie voorbeelden van maatregelen gegeven met daarbij behorende best cases (indien beschikbaar).

6.1 MINDER KILOMETERS

Door minder kilometers te maken wordt het energieverbruik voor vervoer beperkt. Maatregelen in deze categorie zijn puur gericht op het verlagen van de energie vraag (stap 1 van de Trias Energetica) en zorgen zo dus voor de grootste reductie in de milieu-impact van het vervoer.

6.2 ALTERNATIEF VERVOER

Door in plaats van auto's alternatief vervoer te gebruiken, wordt het energievraag voor vervoer beperkt/weggenomen en/of wordt gebruik gemaakt van duurzamere energie (stap 1 en 2 van de Trias Energetica). De impact van maatregelen in deze categorie is zeer afhankelijk van de uitgangspositie en het type vervangend alternatief vervoer.

6.3 ZUINIG EN SCHOON RIJDEN

Als via eerdergenoemde maatregelen geen reductie of vervanging van de fossiele voertuigen mogelijk is, kan ingezet worden op zuiniger rijgedrag (stap 3 van de Trias Energetica). Deze maatregelen dragen bij aan een zo efficiënt en schoon mogelijk gebruik van de fossiele brandstoffen.



6.4 WAGENPARK ONDERHOUDEN

Door het eigen wagenpark goed bij te houden kan middels stap 1 en 3 van de Trias Energetica bijgedragen worden aan duurzamere mobiliteit. Zo kan bijvoorbeeld het aanschaffen van boordcomputers en routeplanners zorgen voor minder kilometers en dus minder energieverbruik terwijl het toepassen van roetfilters en het verkleinen van de rolweerstand zorgen voor een zo efficiënt en schoon mogelijk gebruik van de fossiele brandstoffen.

6.5 WAGENPARK VERNIEUWEN

Wanneer duurzaamheid wordt meegenomen bij het vernieuwen van het wagenpark, kunnen alle drie de stappen van de Trias Energetica genomen worden om de CO₂- en milieu-impact van het verkeer binnen de organisatie te reduceren. Met bijvoorbeeld boordcomputer en routeplanners wordt bijgedragen aan stap 1, vervangen van benzine/diesel voertuigen door elektrische voertuigen draagt bij aan stap 2 en het aanschaffen van schonere en zuinigere auto's draagt bij aan stap 3.

Duurzaam leasen

Ook een geleased wagenpark kan verduurzaamd worden. Veel leasebedrijven bieden de mogelijkheid om je wagenpark flexibeler, duurzamer en kostenefficiënter inrichten.



7 MAATREGELEN

In dit hoofdstuk worden de maatregelen¹⁰ per vervoerstype weergegeven. De maatregelen zijn voor elk thema gegroepeerd in de vijf categorieën uit het vorige hoofdstuk. Bij elke maatregel is het type aangegeven met een van onderstaande iconen. Klikbare maatregelen hebben een actuele toelichting in de [online Maatregelen database van Stichting Stimular](#).



Beleid/
Arbeidsregelingen



Campagnes/acties/communicatie



Financiële regelingen/
Vergoedingen



Vervoersmiddelen



Faciliteiten/voorzieningen

7.1 WOON-WERKVERKEER

Met woon-werkverkeer wordt het heen en weer reizen van de woon- of verblijfplaats naar een vaste werkplaats bedoeld. Heeft een werknemer een arbeidsovereenkomst waarin geen vast werkadres staat? Dan gelden alle reizen van de woon- of verblijfplaats naar een bedrijfsadres als woon-werkverkeer. Hieronder valt ook het af en toe reizen van de woon- of verblijfplaats naar het bedrijfsadres om daar bijvoorbeeld materialen op te halen. Reizen van en naar andere plaatsen dan de hiervoor bedoelde vaste werkplaats of het bedrijfsadres gelden niet als woon-werkverkeer. Als bijvoorbeeld een arts of een verpleger naar het adres van een patiënt reist, dan is dat geen woon-werkverkeer.

	☒ MAATREGEL	TYPE	BEST PRACTICES CURE	CARE
MINDER KILOMETERS	☐ Regeling thuiswerken en/of telewerken		JBZ	
	☐ Regeling met aangepaste werktijden of -wijzen en minder reisdagen			
	☐ Mobiliteitsmanagement bij verhuizing			
	☐ Aannamebeleid gericht op medewerkers die nabij wonen			
	☐ Regeling die woon-werk autokilometers tot maximum vergoedt			
	☐ Verhuiskosten-regeling die stimuleert dichter bij werk te wonen			
	☐ Van- of carpoolen			
ALTERNATIEF VERVOER	☐ Mobiliteitsmanagement bij verhuizing		AVL HagaZiekenhuis	
	☐ Parkeerbeleid			
	☐ Mogelijkheid om in de trein te werken bij lange reistijden (passend bij werk)			
	☐ Regelingen die fietsen stimuleren		Medisch Spectrum Twente	Amarant Vierstroom AVL/JBZ
	☐ Vergoed stallingkosten fiets bij station of OV-halte			Dimence Group
	☐ Bied OV-abonnementen aan (of gedeeltelijke vergoeding)			
	☐ Gecombineerd (openbaar) vervoer op maat			

¹⁰ Meer toelichting per maatregel is te vinden op: www.stimular.nl/maatregelen/



ALTERNATIEF VERVOER	☐	Mobiliteitsbudgetten		Maasstad Ziekenhuis	
	☐	Voorzieningen die gebruik van fiets ondersteunen		Maasstad Ziekenhuis Erasmus MC HagaZiekenhuis UMCG	Amarant Vierstroom
	☐	Stel (elektrische) fiets of scooter beschikbaar			Vierstroom Dimence Group
	☐	Stel een (deel)auto voor zakenreizen beschikbaar			
	☐	Oplaadpunt voor elektrische voertuigen (evt. bidirectioneel)		Maasstad Ziekenhuis	
	☐	Pendeldienst naar OV-knooppunt, P&R of transferium			
	☐	Ga in gesprek met provincie/regio om bereikbaarheid met OV te verbeteren			
	☐	Mobiliteitscampagne		Maasstad Ziekenhuis UMCG	
	☐	Interne & externe communicatie over beleid en resultaten		UMCG	
ZUINIG RIJDEN	☐	Band op spanning			
	☐	Energiezuinige rijstijl (Het Nieuwe Rijden)			

7.2 ZAKELIJK VERKEER

Met zakelijk verkeer wordt het reizen voor zakelijke doeleinden bedoeld met uitsluiting van het woon-werkverkeer. Als bijvoorbeeld een arts of een verpleger naar de het adres van een patiënt of een conferentie reist, dan valt dat onder zakelijk verkeer. Pas onderstaande maatregelen toe om de CO₂-uitstoot en milieu-impact van het zakelijk verkeer te reduceren.

	☒	MAATREGEL	TYPE	BEST CASES	
				CURE	CARE
MINDER KILOMETERS	☐	Videoconferentie en telefonisch vergaderen			
	☐	Regeling met aangepaste werktijden of -wijzen en minder reisdagen			
	☐	E-zorgverlening (digitale zorg)			
	☐	Beleid over reistijd afhankelijke toegestane vervoersmiddelen		Erasmus UMC	Kentalis
ALTERNATIEF VERVOER	☐	Mobiliteitsmanagement bij verhuizing			
	☐	Gecombineerd (openbaar) vervoer op maat		UMCG	
	☐	Regelingen die fietsen stimuleren		JBZ AVL	Amarant Vierstroom
	☐	Mobiliteitsbudgetten		Maasstad Ziekenhuis	
	☐	Stel een (deel)auto voor zakenreizen beschikbaar			



ALTERNATIEF VERVOER	☐	Deel- of dienstfiets voor zakelijk gebruik			Vierstroom Rivierduinen
	☐	Elektrische fiets of scooter		UMCG	Biking Doctors Vierstroom
	☐	Voorzieningen die gebruik van fiets ondersteunen		Maasstad Ziekenhuis Erasmus MC HagaZiekenhuis UMCG	Vierstroom
	☐	Oplaadpunt voor elektrische voertuigen (evt. bidirectioneel)		Maasstad Ziekenhuis	Amarant
	☐	Mobiliteitscampagne		Maasstad Ziekenhuis UMCG	
ZUINIG RIJDEN	☐	Band op spanning	 		
	☐	Kies de beste band			
	☐	Optimaliseer het ververset van motorolie			
	☐	Routeplanning en/of navigatie zakelijk verkeer			
	☐	Energiezuinige rijstijl (Het Nieuwe Rijden)			
WAGENPARK BIJHOUDEN	☐	Routeplanning en/of navigatie zakelijk verkeer			
	☐	Brandstofbesparende apparatuur			
	☐	Monitor brandstofverbruik			
	☐	Controleer en onderhoud voertuigen regelmatig			
	☐	Ecotuning van voertuigen			
	☐	Roetfilter op diesellootvoertuigen			
	☐	Vergroen wagenpark en voertuigonderhoud			
WAGENPARK VERNIEUWEN	☐	Duurzame brandstoffen voor personenauto's en bestelauto's			
	☐	Kleinere personenauto's			
	☐	Elektrische personenauto's			Amarant
	☐	Elektrische bestelauto's			
	☐	Schone en zuinige bestelauto's			



7.3 BEZOEKERSVERKEER

Zorgaanbieders kunnen proberen het aantal reisbewegingen van bezoekers te verminderen om zo de CO₂-uitstoot terug te brengen. De overgang naar elektrisch aangedreven auto's kan gestimuleerd worden door het plaatsen van elektrische oplaadpunten en waar relevant vervangen van bedrijfsauto's door elektrisch aangedreven vervoersmiddelen.¹¹ Een overzicht van deze en andere maatregelen is te vinden in onderstaande tabel.

	☒	MAATREGEL	TYPE	BEST CASES	
				CURE	CARE
MINDER KM	☐	Onderzoek bezoekersverkeer			
	☐	E-zorgverlening (digitale zorg)			
	☐	Stimuleer duurzaam bezoekersverkeer			
ALTERNATIEF VERVOER	☐	Parkeerbeleid			
	☐	Pendeldienst naar OV-knooppunt, P&R of transferium			
	☐	Oplaadpunt voor elektrische voertuigen (evt. bidirectioneel)			Amarant
	☐	Informeel bezoekers over openbaar vervoer			
	☐	Mobiliteitscampagne			

7.4 PERSONENVERVOER

Met personenvervoer wordt het vervoer van personen per auto/bus bedoeld die vanwege leeftijd of een beperking tijdelijk of chronisch te maken hebben met beperking in hun mobiliteit en daardoor niet zelfstandig kunnen reizen (met uitzondering van het openbaar vervoer). Het gaat hier dus bijvoorbeeld om invalidenbusjes, taxi's voor vervoer van ouderen van- en naar de zorgorganisatie, etc.

	☒	MAATREGEL	TYPE	BEST CASES	
				CURE	CARE
MINDER KILOMETERS	☐	Ritplanningssysteem			
	☐	Combineer personenvervoer van meerdere personen/zorgorganisaties			
	☐	Van- of carpoolen			
ALTERNATIEF VERVOER	☐	Vervoer met fiets (tandem, bakfiets, etc.)			
	☐	Pendel/taxidienst van en naar OV-knooppunt, P&R of transferium			

¹¹ Bron: [Een stuur voor de transitie naar duurzame gezondheidszorg: Kwantificering van de CO₂-uitstoot en maatregelen voor verduurzaming](#)



ZUINIG RIJDEN	☐	Band op spanning			
	☐	Kies de beste band			
	☐	Optimaliseer het verversen van motorolie			
	☐	Routeplanning en/of navigatie zakelijk verkeer			
	☐	Energiezuinige rijstijl (Het Nieuwe Rijden)			
WAGENPARK VERNIEUWEN	☐	Duurzame brandstoffen voor personenauto's en bestelauto's			
	☐	Kleinere personenauto's			
	☐	Elektrische personenauto's			
	☐	Elektrische bestelauto's			
	☐	Schone en zuinige bestelauto's			

7.5 GOEDERENVERVOER

Indien de zorgorganisatie het vervoer van goederen naar en van de instelling in eigen beheer heeft, dient dit ook te worden meegenomen in de monitoring. Uitbesteed goederenvervoer mag meegenomen worden, maar is niet noodzakelijk om aan de eisen te voldoen van de komende wetgeving van het Bal (hoofdstuk **Fout! Verwijzingsbron niet gevonden.**) en de Milieuthermometer Zorg.

	☒	MAATREGEL	TYPE	BEST CASES	
				CURE	CARE
MINDER KILOMETERS	☐	Acquireer retourvracht			
	☐	Verhoog belading van ladingdragers			
	☐	Verminder beleveringsfrequentie			
	☐	Vaste leverdagen per regio			
	☐	Bundelen van goederenvervoer		JBZ	Amarant
	☐	Ritplanningssysteem			
ALTER-NATIEF	☐	Modal shift			
	☐	Vrachtfiets (evt. elektrisch) als bestelwagen			
ZUINIG RIJDEN	☐	Band op spanning			
	☐	Verklein de rol- en luchtweerstand van voertuigen			
	☐	Routeplanning en/of navigatie goederenvervoer			
	☐	Energiezuinige rijstijl (Het Nieuwe Rijden)			



WAGENPARK BEHEREN	☐	Koop goederentransport over de weg duurzaam in			
	☐	GTL in dieselmotoren			
	☐	Boordcomputer			
	☐	Controleer en onderhoud voertuigen regelmatig			
	☐	Routeplanning en/of navigatie goederenvervoer			
	☐	Roetfilter op dieselloertuigen			
	☐	Monitor brandstofverbruik			
	☐	Optimaliseer het verversen van motorolie			
WAGENPARK VERNIEUWEN	☐	Duurzame brandstoffen voor vrachtauto's			
	☐	Dual fuel brandstofsysteem voor vrachtwagens			
	☐	Elektrische bestelauto's			Atlant
	☐	Grotere of lichtere vrachtauto's			
	☐	Schone en zuinige bestelauto's			



8 SUBSIDIES EN FINANCIËLE REGELINGEN

Er zijn subsidies en financiële regelingen beschikbaar voor het verduurzamen van vervoer van zorgorganisaties. De volgende subsidies zijn juli 2025 bekend.

Belangrijk: Aangezien subsidies onderhevig zijn aan wijzigingen en er soms subsidies aflopen/bijkomen is het altijd aan te raden om zelf te onderzoeken of maatregelen in aanmerking komen voor subsidies.

Je kunt hierbij gebruik maken van onderstaande webpagina:

www.rvo.nl/subsidie-en-financieringswijzer/

8.1 SUBSIDIEREGELING PRIVATE LAADINFRASTRUCTUUR BIJ BEDRIJVEN (SPRILA)

De SPRILA-subsidie is een subsidie voor de aanleg van infrastructuur die loopt tot vrijdag 19 december 2025. De subsidie kan worden aangevraagd voor aanschaf van de infrastructuur of advies over de aanleg. De maximale subsidiebedragen voor de aanschaf en het advies staan los van elkaar. Zorginstellingen en ziekenhuizen kunnen in aanmerking komen voor de SPRILA-subsidie, mits ze voldoen aan de voorwaarden. Dit betreft onder andere registratie bij de Kamer van Koophandel (KVK) en het beschikken over een privé toegankelijk terrein voor het plaatsen van laadpunten. Je organisatie voldoet aan een belangrijke voorwaarde voor deze subsidie als de laadpunten alleen beschikbaar zijn voor medewerkers en bezoekers op vastgestelde tijdstippen.

8.1.1 Aanschaf

Afhankelijk van het type laadstation en vermogen en de grootte van de organisatie wordt per laadstation een subsidiebedrag tussen de €400 en €37.200 uitgekeerd.

- De subsidie is maximaal €350.000 per kalenderjaar voor laadinfrastructuur zonder stationaire batterij.
- De subsidie tot maximaal 1.000 kWh voor een stationaire of geïntegreerde batterij is €70 per kWh voor een groot bedrijf of €100 per kWh voor mkb.

Bekijk voor meer informatie de website van de rijksoverheid:

<https://www.rvo.nl/subsidies-financiering/laadinfrastructuur/sprila-aanschaf>

8.1.2 Advies

De SPRILA-subsidie Advies subsidieert een deel van de kosten voor advies voor het aanleggen van laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen op eigen of gehuurd terrein. Met deze subsidie kun je 50% van de kosten voor advies terugkrijgen, met een maximum van €3.500. Per aanvrager is de subsidie maximaal €10.000 per kalenderjaar. Het advies moet specifieke onderwerpen bevatten om in aanmerking te komen voor de subsidie.

Bekijk de website van de rijksoverheid voor meer informatie over alle voorwaarden:

<https://www.rvo.nl/subsidies-financiering/laadinfrastructuur/sprila-advies>

8.2 BPM VRIJSTELLING

BPM staat voor Belasting Personenauto's en Motorrijwielen. Voor alle auto's (ambulances uitgezonderd) moet BPM worden betaald. Het is een eenmalige belasting die je betaalt wanneer je een nieuw motorrijwiel in Nederland aanschaft. Ook wanneer je een auto of motor importeert, betaal je BPM. Voor auto's met een CO₂-uitstoot van 0 gr/km (zowel batterij-elektrisch als waterstof-elektrisch) geldt het minimumtarief van €667. Voor motorrijtuigen die wel CO₂ uitstoten geldt een hoger bedrag. Vanaf 2025 is de bpm voor bestelauto's €74,41 per gram CO₂/km dat de bestelauto uitstoot.

Meer informatie is te vinden op onderstaande website van de Rijksoverheid:

www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/belastingen-op-auto-en-motor/aanschafbelasting

8.3 MRB-VRIJSTELLING

Voor alle motorrijtuigen die eigendom zijn van de organisatie moet motorrijtuigenbelasting (MRB), ook wel wegenbelasting genoemd, betaald worden (met uitzondering van ambulances). De hoeveelheid MRB die betaald moet worden hangt af van het soort motorrijtuig en is onder andere afhankelijk van:

- het gewicht
- de brandstof
- hoe milieuvervuilend het motorrijtuig is
- in welke provincie de houder is gevestigd

Voor volledig elektrische auto's (0 gr CO₂/km) moet sinds 1 januari 2025 25% van het normale tarief betaald worden. Voor auto's met een CO₂-uitstoot van 1 tot en met 50 gram per kilometer geldt vanaf 1 januari 2025 een tarief van 75% van het normale tarief. De verwachting is dat deze vrijstelling na 2025 verder wordt afgebouwd.

Meer informatie is te vinden op onderstaande website van de Rijksoverheid:

www.rvo.nl/onderwerpen/duurzaam-ondernemen/energie-en-milieu-innovaties/elektrisch-rijden/financiële-ondersteuning

8.4 BIJTELLINGSVOORDEEL

Als een medewerker privé rijdt in een auto van de zorgorganisatie moet de medewerker bijtelling betalen als er in deze auto meer dan 500 kilometer per jaar privé gereden wordt. De bijtelling die de medewerker (in 2025) moet betalen, hangt af van het soort auto, de waarde en de datum eerste toelating (DET). Emissievrije auto's hebben daarbij bijtellingsvoordeel.

Naar verwachting verdwijnt de korting voor emissievrije auto's vanaf 2026 en is de bijtelling vanaf dan voor alle auto's 22%.

Als de auto geen CO₂ uitstoot, is de bijtelling lager dan voor een auto met een CO₂-uitstoot van meer dan 0 gram per km. Op deze manier levert duurzaam rijden ook voordeel op voor de werknemers binnen de organisatie.

Tabel 5 Bijtellingspercentages voor auto's van 15 jaar of jonger

CO ₂ -uitstoot en type voertuig DET 2023	Catalogusprijs ≤€30.000	Catalogusprijs >€30.000
Geen, volledig elektrische auto	17%	22%
Geen, waterstofauto	17%	17%
Geen, zonnecelauto	17%	17%
Meer dan 0 g/km	22%	22%
CO ₂ -uitstoot en type voertuig DET 2023 en 2024	Catalogusprijs ≤€30.000	Catalogusprijs >€30.000
Geen, volledig elektrische auto	16%	22%
Geen, waterstofauto	16%	16%
Geen, zonnecelauto	16%	16%
Meer dan 0 g/km	22%	22%
CO ₂ -uitstoot en type voertuig DET 2022	Catalogusprijs ≤€35.000	Catalogusprijs >€35.000
Geen, volledig elektrische auto	16%	22%
Geen, waterstofauto	16%	16%
Geen, zonnecelauto	16%	16%
Meer dan 0 g/km	22%	22%



CO₂-uitstoot en type voertuig DET 2021	Catalogusprijs ≤€40.000	Catalogusprijs >€40.000
Geen, volledig elektrische auto	12%	22%
Geen, waterstofauto	12%	12%
Geen, zonnecelauto	12%	12%
Meer dan 0 g/km	22%	22%
CO₂-uitstoot en type voertuig DET 2020	Catalogusprijs ≤€45.000	Catalogusprijs >€45.000
Geen, volledig elektrische auto	8%	22%
Geen, waterstofauto	8%	8%
Meer dan 0 g/km	22%	22%

Voor auto's ouder dan 15 jaar waarin ook privé gereden wordt, geldt een bijtelling van 35% van de waarde in het economisch verkeer. Dit is de prijs die je normaal zou krijgen als je de auto verkoopt.

Op onderstaande website kan je de bijtelling voor jouw auto berekenen:

belastingdienst.nl/wps/wcm/connect/nl/auto-en-vervoer/content/reizen-werk-privegebruik-werknemer-wat-is-mijn-bijtelling

8.5 FINANCIËLE REGELINGEN VOOR FIETSEN

Nast de financiële regelingen voor duurzamere auto's, zijn er ook verschillende financiële regelingen om fietsen te stimuleren. Denk hierbij bijvoorbeeld aan een fiets van de zaak of belastingvrije kilometervergoeding voor woon-werkverkeer en zakelijke ritten met de fiets.

Bekijk voor meer informatie de [Stimular maatregel over financiële stimulansen voor fietsen](#).

8.6 LOKALE SUBSIDIES

Er zijn soms ook regionale subsidies beschikbaar het bevorderen van elektrisch rijden. Informeer hiernaar bij uw gemeente of provincie.

De subsidies van een aantal gemeenten zijn te vinden op onderstaande website:

nederlandelektrisch.nl/subsidies-financiering/subsidies-en-regelingen

8.7 MIA, EIA & VAMIL

De MIA, EIA en VAMIL zijn fiscale regelingen. Zorgorganisaties zijn normaliter niet inkomsten- of vennootschapsbelastingplichtig en kunnen er dan geen gebruik van maken.

De investeringen voor vervoer in de EIA gaan voornamelijk over zwaar transport (vrachtwagens) en schepen. Deze subsidie is over het algemeen dus minder/niet relevant voor zorgorganisaties.

Wat betreft de MIA en VAMIL geldt dat de investering moet voorkomen op de Milieulijst. Maatregelen over auto's, busjes, elektrische bakfietsen, etc. staan op deze lijst en kunnen relevant zijn voor de zorg.

Bekijk ook [de Stimular webpagina met meer informatie over deze regelingen](#).

Soms is op een investering alleen MIA van toepassing, soms zijn MIA én VAMIL van toepassing. Elk jaar verschijnt een nieuwe Milieulijst en Energielijst. De milieulijsten zijn te downloaden op de [website van RVO](#).