



Datum: 03-04-2025

Betreft: Gezamenlijke reactie NEPROM, en Bouwend Nederland in aanloop naar het commissiedebat Klimaatakkoord Gebouwde Omgeving op 9 april.

Geachte leden van de vaste Kamercommissie Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening,

Voorafgaand aan het commissiedebat Klimaatakkoord gebouwde omgeving delen Bouwend Nederland en NEPROM, namens de ontwikkelende en bouwende praktijk onze zorgen over het huidige milieuprestatie-instrumentarium voor gebouwen.

De bouwsector is sterk gemotiveerd en in staat om de CO₂-uitstoot en milieubelasting substantieel terug te dringen. Tegelijk constateren wij dat het huidige stelsel bestaande uit o.a. de MPG (Milieuprestatie Gebouwen), de Nationale Milieudatabase (NMD), en de afwezigheid van een heldere transitie naar Europese regelgeving, innovatie en effectiviteit in bouw en ontwikkeling ernstig belemmeren.

Het is niet direct de duurzaamheidsambitie die vertragend werkt en kostenverhogend is, maar de manier waarop er aan gerekend wordt.

Wij vragen u daarom om tijdens het debat op 9 april 2025 te pleiten voor:

- **Versnelde hervorming van het MPG-stelsel tot één Europees afgestemd systeem, met Whole Life Carbon (WLC) als belangrijkste focus. Daar hoort een duidelijke transitie-tijdlijn aan gekoppeld te worden voor de overgang van Nationale naar Europese wet- en regelgeving tot 2030 én moet er aandacht zijn voor de samenhang met de eventuele andere stelsels die binnen de gebouwde omgeving herzien moeten worden.**
- **Versnelde modernisering van de NMD met directe acceptatie van Europese datasets.**
- **Wettelijke invoering van uniforme demarcatielijsten en certificering.**
- **Uitstel van MPG-aanscherping totdat het stelsel volledig op orde is, en tegen die tijd de juiste grenswaarde bepalen aan de hand van de eerste geharmoniseerde Construction Product Regulation (CPR) productgroepen. De CPR stelt eisen voor bouwproducten voor de Europese interne markt. Deze uniforme eisen maken producten eenduidig vergelijkbaar. De eerste CPR's voor productgroepen zullen naar verwachting Q1 2026 hun intrede zullen doen.**

Nadere uitleg en voorstellen bij bovenstaande punten treft u hieronder. Deze punten zijn tot stand gekomen op basis van de praktijkervaringen van leden van NEPROM en Bouwend Nederland.

Huidige situatie en knelpunten

De huidige MPG-structuur en de werking van de NMD brengen meerdere knelpunten met zich mee:

- **Lange termijnperspectief zoek voor de ondernemers:** Doordat de Rijksoverheid geen duidelijkheid geeft aan marktpartijen over de te implementeren EU-wetgeving en het daarbij behorende stelsels en wetten, blijven marktpartijen in onzekerheid. Dit resulteert in een afwachtende houding van bedrijven en zorgt ervoor dat er in veel gevallen een last-minute sprint moet worden gedaan om te voldoen aan wettelijke vereisten. Dit gaat ten koste van concurrentiepositie van de Nederlandse economie.

Daarnaast zorgt onzekerheid over het tijdsfad richting WLC en het al dan niet loslaten van de MPG ervoor dat partijen een afwachtende houding aannemen. Hierdoor worden investeringen in innovatieve bouwmethododes en industriële bouwprocessen uitgesteld.

- **Onduidelijkheid door meerdere bepalingmethoden:** naast de nationale MPG werkt Europa aan de verplichte WLC-methodiek. Het naast elkaar bestaan van methoden creëert dubbele administratieve lasten. Dat is onwenselijk en werkt kostenverhogend.
- **Kostbare omzetting van buitenlandse EPD's:** leveranciers en fabrikanten ervaren hoge kosten doordat buitenlandse Environmental Product Declarations (EPD's) moeten worden omgezet naar het specifiek in Nederland geldende formaat. Veel grote internationale producenten maken hierdoor een afweging om hun EPD's niet in de NMD op te laten nemen. Zij bereiden zich voor op de komst van de CPR. Kleinere, veelal innovatieve bedrijven kunnen het geld niet opbrengen om hun product in de NMD op te laten nemen. Vooral installaties vormen een grote witte vlek in de NMD omdat de grote internationale bedrijven Nederland te klein vinden om hiervoor een uitzondering/hoge kosten te maken.

Bouwers en ontwikkelaars zijn voor het maken van de verplichte MPG-berekening daardoor beperkt in hun materiaal- en productkeuzes, of moeten gebruikmaken van generieke NMD-productkaarten (de zogenoemde Categorie 3 kaarten) die dankzij een forfaitaire toeslag een negatieve impact hebben op de MPG-score.

- **Milieudatasets:** De huidige MPG-berekeningen gebruiken nog verouderde A1-datasets, terwijl Europa al A2-datasets toepast. De NMD verplicht bedrijven nog om zowel A1- als A2-data aan te leveren, wat leidt tot extra administratielasten en extra kosten.
- **Onduidelijkheid rondom installaties:** Installaties vormen 30-40% van de milieu-impact, maar in de NMD ontbreken vaak de bijbehorende Product Category Rules (PCR's). PCR's zorgen ervoor dat leveranciers weten hoe ze op correcte wijze EPD's kunnen maken voor een samengesteld product. Doordat deze PCR's ontbreken voor installaties, leidt dit tot terughoudendheid van internationale fabrikanten om data aan te leveren bij de NMD.

- **Geen duidelijke demarcatie en toezicht:** Er ontbreekt een uniforme demarcatielijst die eenduidig vastlegt welke onderdelen van een gebouw moeten worden meegenomen in een MPG-berekening. Daarnaast ontbreekt gereguleerd toezicht op MPG- en CO₂-berekeningen. Daardoor kunnen – al dan niet moedwillig – gunstigere MPG-scores worden verkregen dan in werkelijkheid worden behaald.
- **Dubbele rapportages door conflicterende regelgeving:** Bedrijven moeten conform EU-regelgeving (Corporate Sustainability Reporting Directive, CSRD) ‘as-built’ berekeningen maken, terwijl het Bouwbesluit andere uitgangspunten kent, gebaseerd op de demarcatielijst uit het vorige punt. Dit leidt tot dubbel werk, extra regeldruk en in het verlengde daarvan tot extra kosten. Harmonisatie en samenhang is daarom noodzakelijk.
- **Onduidelijkheid over rekenen aan PV-panelen:** Op dit moment is er nog een tegenstrijdigheid tussen de negatieve impact van PV-panelen op een MPG-score, en de positieve waardering in de energie (BENG)-berekening. Dit wringt vooral in tenders en aanbestedingen waar wordt ingezet op zowel een gunstige BENG-score als een lage MPG-score. Soms zijn beide eisen onverenigbaar, wat leidt tot veel discussie tussen opdrachtgever en ontwikkelende partijen, met vertraging tot gevolg. Voor een Omgevingsvergunning hoeven slechts de PV-panelen mee te rekenen die onderdeel zijn van de BENG-berekening.

Concrete voorstellen voor verbetering

Om tot een efficiënter en toekomstbestendiger systeem te komen, doen wij de volgende voorstellen:

1. Harmoniseer MPG en WLC, en stel een duidelijke routekaart op voor de implementatie

- Ontwikkel een duidelijk tijdspad voor snelle overgang van de nationale MPG naar de Europese WLC-methode, met een afbouwtraject voor de MPG, en aansluiting van de NMD op Europese databases. En maak daar heldere afspraken over waar de markt op kan anticiperen.

2. Moderniseer de NMD en accepteer Europese datasets

- Accepteer buitenlandse EPD's direct binnen het Nederlandse stelsel (NMD) zonder kostbare omzettingen.

3. Zorg voor uniforme demarcatie en regulier toezicht

- Ontwikkel en veranker wettelijk een bindende demarcatielijst voor MPG- en toekomstige WLC-berekeningen.
- Stel een onafhankelijk certificerings- en toezichtkader in voor software en adviseurs. Zodat MPG-berekeningen controleerbaar en eenduidig worden.
- Maak een beleidskeuze over de wijze waarop wordt omgegaan met PV-panelen in de MPG-berekening.

4. MPG-aanscherping pas bij voldoende fundament en inzicht in eventuele meerkosten

- Stel aanscherping uit totdat betrouwbare datasets, uniforme demarcatie en uitvoeringsstructuren volledig gegarandeerd zijn. Vooral bij aanscherping kunnen niet-

eenduidige MPG-scores leiden tot discussies en zelfs rechtszaken. Op dit moment zijn MPG-berekeningen niet geschikt om projecten te vergelijken qua milieuprestaties. Er zijn te veel punten waarop een berekening kan afwijken van de werkelijk te behalen milieuprestatie.

Het is cruciaal om naast afzonderlijke maatregelen zoals het uitstellen van MPG-aanscherping of invoering van nieuwe Europese regels (WLC-methodiek, CPR) ook de integrale effecten hiervan op de betaalbaarheid van woningen te beschouwen. De stapeling van nieuwe en aanstaande EU duurzaamheidsregels kan leiden tot kostenverhogingen en meer complexiteit in de bouw. NEPROM en Bouwend Nederland pleiten daarom voor een integraal kostenonderzoek binnen de Kostenoptimaliteitsstudie (KOS), zoals ook aanbevolen in het recente onderzoek van Witteveen & Bos, om vooraf duidelijkheid te krijgen over de financiële impact op de Nederlandse woningbouwopgave.

Afsluitend

De woningbouwopgave waar we voor staan is enorm, en vereenvoudiging en uniformering van de wijze waarop we rekenen aan de milieuprestatie van projecten kan enorm helpen de productie een boost te geven.

We hopen u met bovenstaande oproep en informatie een duidelijk beeld te hebben gegeven hoe de bouw kan bijdragen aan nationale en Europese klimaatdoelstellingen op een manier die snel, effectief maar ook betaalbaar is.

Mocht u willen doorpraten over de inhoud van deze brief, of behoefte hebben aan nadere toelichting, dan gaan wij graag met u in gesprek.

Met vriendelijke groet,

Bouwend Nederland

Jelmer Alberts

Directeur Belangenbehartiging

NEPROM

Fahid Minhas

Directeur