

Onderzoek naar integratie van
Besluit WPM met CSRD, EED en
CO₂-Prestatieladder

Rotterdam, 25 juni 2025

Projectnummer Stimular: 919

Opdrachtgevers:

Ministerie van Economische Zaken
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Opgesteld door:

Marlies Peschier	(Stichting Stimular)
Marc Herberigs	(Stichting Stimular)
Hessel Tabor	(Stichting Stimular)

COLOFON

Stichting Stimular is de werkplaats voor Duurzaam Ondernemen. Wij vertalen de groeiende vraag om duurzaamheid naar praktische instrumenten en werkwijzen voor bedrijven, brancheverenigingen, overheden en zorgaanbieders. Wij willen de verduurzaming van bedrijven en organisaties versnellen door kennis en ervaring te delen, onder andere op stimular.nl/doe-het-zelf. Ons doel is dat ondernemers en managers weten wat hun grootste impact op duurzaamheid is en wat de bijbehorende maatregelen gericht op verduurzaming zijn. Kenmerken van onze werkwijze zijn maatwerk, inspirerende samenwerking en heldere communicatie.

Stichting Stimular
Botersloot 177
3011 HE Rotterdam
t 010 - 238 28 28
e mail@stimular.nl
i www.stimular.nl

Tenzij schriftelijk anders overeengekomen blijft het gedachtegoed in dit document eigendom van Stimular en mag het door de opdrachtgever uitsluitend worden gebruikt voor eigen gebruik. Tenzij schriftelijk anders overeengekomen zijn op al onze diensten onze algemene voorwaarden van toepassing.

Inhoudsopgave

1	INLEIDING.....	1
1.1	Introductie tot het onderzoek	1
1.2	Leeswijzer	1
2	CONTEXT EN KADERS.....	2
2.1	WPM	2
2.2	EED	2
2.3	CSRD	2
2.3.1	ESRS E1: GHG protocol en ISO 14064-1:2018	3
2.3.2	GHG protocol.....	4
2.3.3	VSME	5
2.4	CO ₂ -Prestatieladder	6
3	ANALYSE.....	7
3.1	EED	7
3.1.1	Afbakening en organisatiegrens.....	7
3.1.2	Te verzamelen data.....	7
3.1.3	Bronnen voor de data	7
3.1.4	Nauwkeurigheid van de data.....	7
3.1.5	CO ₂ -berekening	8
3.2	CSRD / GHG	8
3.2.1	Afbakening en organisatiegrens.....	8
3.2.2	Te verzamelen data.....	8
3.2.3	Bronnen voor data	8
3.2.4	Nauwkeurigheid van de data.....	9
3.2.5	CO ₂ -berekening	9
3.2.6	VSME	11
3.3	EN ISO 14064	11
3.4	CO ₂ -Prestatieladder / GHG	11
3.5	WPM	12
3.5.1	Afbakening en organisatiegrens.....	12
3.5.2	Te verzamelen data.....	12
3.5.3	Bronnen voor data	14
3.5.4	Nauwkeurigheid van de data.....	15
3.5.5	CO ₂ -berekening	16
4	OPLOSSINGSRICHTINGEN	17
	BIJLAGE 1: BRONNEN	19
	BIJLAGE 2: STAKEHOLDERS	20

1 INLEIDING

Steeds meer bedrijven worden geconfronteerd met rapportageverplichtingen over hun milieu-impact, waaronder die van hun mobiliteit. Drie wettelijke kaders spelen hierbij een rol: het Besluit werkgebonden personenmobiliteit (WPM), de Energy Efficiency Directive (EED) en de Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD). Een vierde kader is het certificeringssysteem CO₂-Prestatieladder. De kaders verschillen in vereisten op gebied van dataverzameling, berekeningsmethoden en rapportageformaat. Dit leidt tot extra administratieve lasten voor bedrijven.

1.1 INTRODUCTIE TOT HET ONDERZOEK

In opdracht van het ministerie van Economische Zaken en Infrastructuur & Waterstaat onderzoekt Stichting Stimular de mogelijkheden om de rapportageverplichtingen van het besluit WPM beter te laten aansluiten op de rapportageverplichtingen van de EED, CSRD (GHG protocol) en de CO₂-Prestatieladder (GHG protocol) met betrekking tot zakelijke en woon-werkmobiliteit.

In dit rapport wordt onderzocht wat de verschillen zijn tussen de vier kaders en hoe de verschillen kunnen worden overbrugd. Het doel hiervan is het makkelijk maken voor bedrijven om de verzamelde gegevens over zakelijke en woon-werkmobiliteit voor alle vereiste rapportages te gebruiken. Specifiek wordt er gekeken of een aanpassing van het Besluit WPM wenselijk zou kunnen zijn, en zo ja, op welke manier. Vanwege de geringe nationale invloed worden de CSRD en EED behandeld als onveranderlijk. Het Besluit WPM wordt gezien als eventueel aanpasbaar.

Bij dit onderzoek zet Stimular een jarenlange ervaring in met het begeleiden van circa 1.000 organisaties met het opstellen van CO₂-footprints conform het GHG protocol en van circa 100 organisaties bij rapporteren voor de EED. Er zijn drie stakeholdergesprekken gevoerd. De feedback van Stichting SKAO, beheerder van het certificeringssysteem CO₂-Prestatieladder, is verwerkt in het rapport. SKAO onderschrijft de analyse en oplossingsrichtingen in dit rapport. Twee rapporterende organisaties zijn bevraagd over hun ervaringen met de WPM. De bevindingen uit deze gesprekken staan in bijlage 2.

1.2 LEESWIJZER

De structuur voor dit rapport is als volgt. Hoofdstuk 2 geeft een korte toelichting op de kaders WPM, EED, CSRD (onder CSRD vallen vervolgens het GHG protocol, de ESRS, VSME en ISO 14064-1:2018) en CO₂-Prestatieladder. In hoofdstuk 3 volgt de analyse; wat zijn de verschillen en overeenkomsten tussen de kaders. Hier worden de methoden onderling vergeleken op gebied van de afbakening en organisatiegrens, de te verzamelen data, databronnen, de nauwkeurigheid van de data, en de CO₂-berekening en omrekeningen m.b.t. werkgebonden personenmobiliteit. In hoofdstuk 4 worden oplossingsrichtingen besproken.

2 CONTEXT EN KADERS

2.1 WPM

Het Besluit CO₂-reductie werkgebonden personenmobiliteit (besluit WPM) is verplicht voor organisaties met 100 of meer werknemers. Deze moeten vanaf 1 juli 2024 jaarlijks het zakelijk verkeer en het woon-werkverkeer van de werknemers (die minimaal 20 uur betaalde arbeid per maand verrichten) rapporteren. De WPM komt voort uit het klimaatakkoord en is gericht op het in kaart brengen en reduceren van CO₂-uitstoot van werkgebonden personenmobiliteit in Nederland. Er wordt gevraagd om de **gereisde kilometers**, per voertuigtype in combinatie met brandstofsoort, en gesplitst per woon-werkverkeer of zakelijk verkeer. Ook lopen of fietsen wordt meegenomen. De CO₂ uitstoot wordt automatisch berekend door het RVO-platform op moment van indienen. (RVO, 2025).

2.2 EED

De Energy Efficiency Directive is een Europese richtlijn die tot doel heeft het energieverbruik in de EU structureel te verlagen. EED plichtig zijn organisaties die ofwel meer dan 250 FTE hebben, ofwel een jaaromzet van meer dan 50 miljoen euro gecombineerd met een jaarlijks balanstotaal van meer dan 43 miljoen euro. In de aangekondigde wijziging van de EED ligt de plicht bij een gemiddeld energieverbruik van > 10 TJ over de afgelopen drie jaar. Op basis van de bij Stimular bekende EED-rapporten wordt ingeschat dat de gewijzigde grens eerder meer dan minder plichtige bedrijven zal opleveren.

De EED is een 4-jaarse rapportageplicht om het energieverbruik van de bedrijfsgebouwen en het vervoer in kaart te brengen. De focus ligt hier op het totale energieverbruik (in GJ per jaar) en mogelijkheden voor kosteneffectieve energiebesparing. Op het gebied van vervoer moeten de plichtige bedrijven alleen het brandstof- en elektriciteitsverbruik van hun wagenpark (leasevoertuigen en voertuigen in bezit van de organisatie) rapporteren in **liters brandstof en kWh elektriciteit**. Er wordt in de EED geen CO₂-uitstoot berekend. (RVO, 2017).

2.3 CSRD

De Corporate Sustainability Reporting Directive is de Europese richtlijn die bedrijven (B.V of N.V) verplicht om uitgebreid en gestandaardiseerd te rapporteren over duurzaamheid. Het jaar 2024 is het eerste rapportagejaar waarvoor de CSRD in is gegaan, voor een eerste selecte groep organisaties. Dit betreft grote organisaties van openbaar belang (banken, verzekeraars, beursvennootschappen) met meer dan 500 werknemers. Deze organisaties hebben al een CSRD rapportage gepubliceerd over het jaar 2024.

De tweede groep betreft grote bedrijven die voldoen aan minimaal 2 van de 3 criteria: (1) netto omzet van meer dan € 50 miljoen, (2) balanstotaal groter dan € 25 miljoen, (3) meer dan 250 werknemers. Op basis van de Stop-de-klok'-richtlijn moet deze groep vanaf 1 januari 2028 de rapportageverplichting naleven over boekjaar 2027. Mogelijk wordt nog besloten om de criteria voor de CSRD-plicht van deze groep te wijzigen naar (1) meer dan 1000 werknemers, en (2) een omzet van boven de €50 miljoen óf een balanstotaal van boven de €25 miljoen. Ook de derde groep van middelgrote en kleine beursgenoteerde bedrijven, banken en verzekeringsmaatschappijen hebben uitstel tot 2028 gekregen op basis van de Stop-de-klok'-richtlijn.

Binnen de CSRD worden gedetailleerde rapportagestandaarden - de European Sustainability Reporting Standards (ESRS) – voorgeschreven, volgens welke bedrijven precies moeten rapporteren. Deze leggen vast welke informatie ondernemingen moeten rapporteren over hun materiële impacts, risico's en kansen met betrekking tot duurzaamheidsthema's op milieu-, sociaal- en governancegebied (ESG-thema's). Onderdeel van de ESRS is het opstellen van de **CO₂-footprint** van de organisatie, en de CO₂-footprint van de activiteiten van de organisatie in de waardeketen. Hierbij verwijzen de ESRS naar het GHG protocol. Het **GHG protocol** is een internationale CO₂-rapportagestandaard. Het heeft als doel het normaliseren van de manier van rapporteren over broeikasgassen over de hele wereld. Het GHG protocol schrijft voor om de CO₂-footprint van een organisatie onder te verdelen in **drie 'scopes'**. Dit betreft de directe uitstoot uit eigen gebouwinstallaties of voertuigen (Scope 1), indirecte uitstoot door de inkoop van energie (Scope 2) en de indirecte uitstoot van de organisatie in de waardeketen (Scope 3).

Zakelijk en woon-werkverkeer zijn onderdelen van de CO₂-footprint volgens het GHG protocol. Zakelijk verkeer is verdeeld over de drie scopes. Woon-werkverkeer staat in scope 3. Om hierover te rapporteren volgens het protocol heeft een organisatie de **liters brandstof en kWh elektriciteit** nodig van het wagenpark, en volstaan **(geschatte) kilometers** voor het woon-werkverkeer en zakelijke reizen met privéauto, openbaar vervoer en vliegtuig. Lopen of fietsen hoeft niet te worden meegenomen omdat het geen CO₂-uitstoot geeft.

2.3.1 ESRS E1: GHG protocol en ISO 14064-1:2018

De European Sustainability Reporting Standards zijn onderverdeeld in ESG thema's; de 'E' staat voor Environmental, 'S' voor Social en 'G' voor Governance. Het meten en reduceren van de CO₂-uitstoot van mobiliteit is onderdeel van ESRS E1 over klimaatverandering. De ESRS E1 stelt dat de onderneming haar broeikasgasemissies dient te **rapporteren volgens het GHG protocol**. Het betreft de bruto scope 1, 2, en 3 emissies, en de totale broeikasgasemissies, volgens 'de beginselen, vereisten en handvatten verschaft door de GHG Protocol Corporate Standard (versie 2004)' (Europese Commissie, 2025, p. 97). Daarbij vermeldt de ESRS E1 dat als de onderneming al de **EN ISO 14064-1:2018** toepast, ze de vereisten van deze standaard mag hanteren. Inhoudelijk is het voornaamste verschil tussen het GHG Protocol en de EN ISO 14064-1:2018 de indeling van de CO₂-footprint. De berekeningsmethoden van de CO₂-emissies zijn hetzelfde, ook voor werkgebonden personenmobiliteit.

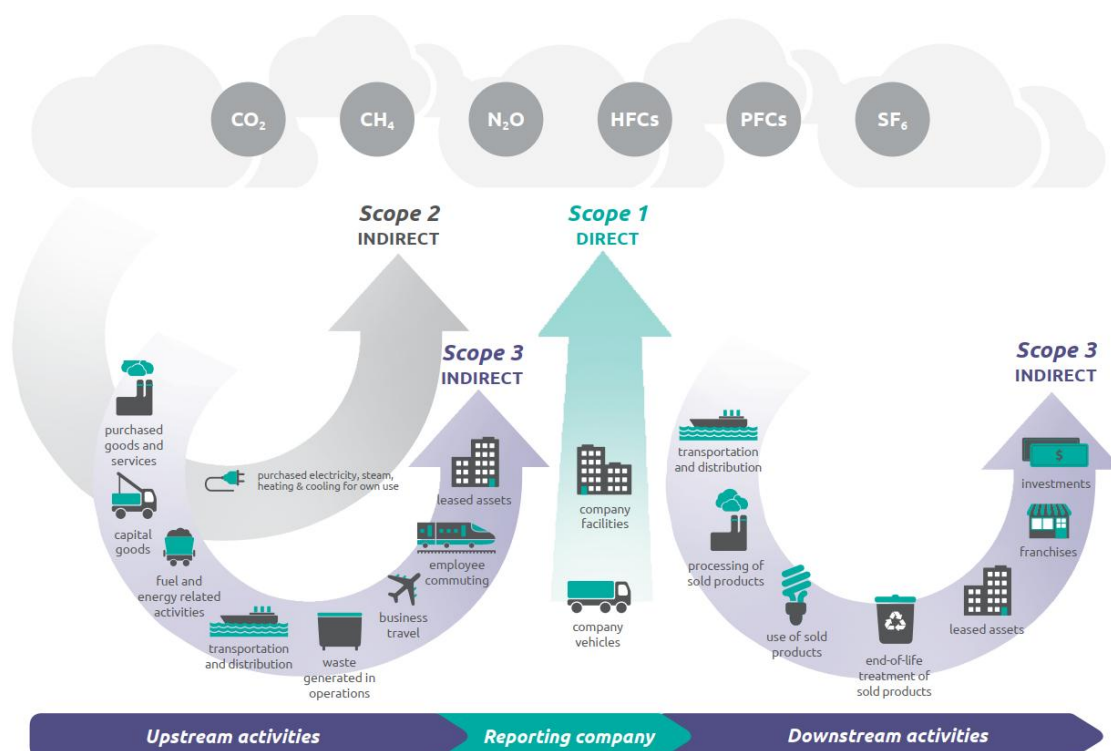
De indeling van de CO₂-footprint volgens het GHG Protocol (Corporate Standard) gaat van scope 1 – de emissies waar de onderneming veel invloed op heeft – tot scope 3 – de emissies in de keten waar de onderneming minder invloed op heeft. De EN ISO 14064-1:2018 standaard heeft een vergelijkbare opbouw, maar de benamingen en indeling zijn anders. In onderstaande tabel staan de overeenkomstige onderdelen van een footprint naast elkaar met in de derde kolom welk deel van de werkgebonden personenmobiliteit in dit vakje hoort.

GHG Protocol Corporate Standard	EN ISO 14064-1:2018	Werkgebonden personenmobiliteit
Scope 1	Category 1: Direct GHG emissions (and removals)	<i>Zakelijk verkeer</i> - Brandstofgebruik wagenpark (Voertuigen in bezit en leasevoertuigen)
Scope 2	Category 2: Indirect GHG emissions from imported energy	<i>Zakelijk verkeer</i> - Elektriciteitsverbruik van wagenpark (Voertuigen in bezit en leasevoertuigen)
	Category 3: Indirect GHG emissions from transportation	
Scope 3 - Categorie 6 – Business travel	Subcategorie 3.5: Emissions from Business travels	<i>Zakelijk verkeer</i> – Zakelijke reizen met voertuigen niet in bezit van organisatie (privévoertuigen voor zakelijk gebruik, OV en vliegtuig)
Scope 3 - Categorie 7 – Employee commuting	Subcategorie 3.3: Emissions from Employee commuting	<i>Woon-werkverkeer</i> - Met voertuigen niet in bezit van organisatie
Scope 3 - Categorie 1 – Purchased goods and services Scope 3 - Categorie 2 – Capital goods Scope 3 - Categorie 3 – Fuel- and energy-related activities (not included in scope 1 or scope 2)	Category 3 overig: Subcategorie 3.1: Emissions from Upstream transport and distribution for goods Subcategorie 3.2: Emissions from Downstream transport and distribution for goods	

Scope 3 - Categorie 4 – Upstream transportation and distribution Scope 3 - Categorie 5 – Waste generated in operations Scope 3 - Categorie 8 – Upstream leased assets Scope 3 - Categorie 9 – Downstream transportation and distribution Scope 3 - Categorie 10 – Processing of sold products Scope 3 - Categorie 11 – Use of sold products Scope 3 - Categorie 12 – End-of-life treatment of sold products Scope 3 - Categorie 13 – Downstream leased assets Scope 3 - Categorie 14 – Franchises Scope 3 - Categorie 15 – Investments	Subcategorie 3.4: Emissions from Client and visitor transport Category 4: Indirect GHG emissions from products used by organization Category 5: Indirect GHG emissions associated with the use of products from the organization Category 6: Indirect GHG emissions from other sources	
---	---	--

2.3.2 GHG protocol

Het Greenhouse Gas (GHG) Protocol deelt emissies van bedrijven en organisaties op in 3 scopes.



(Bron: World Resources Institute & World Business Council for Sustainable Development, 'Greenhouse Gas Protocol: Corporate value chain (Scope 3) accounting and reporting standard', p. 31).

Toelichting op de scopes en vertaling van de principes naar personenmobiliteit

Scope 1:

- Directe emissies van broeikasgassen uit installaties en voertuigen van het bedrijf. Bijvoorbeeld emissies die voortkomen uit het gebruik van aardgas in verwarmingsketels en voertuigbrandstoffen voor het wagenpark. Op deze emissies heeft het bedrijf een grote invloed en de bijbehorende verantwoordelijkheid om de emissies te reduceren en deze zo nauwkeurig mogelijk te rapporteren.

*Op basis van het GHG protocol valt het brandstofgebruik van **leaseauto's** ook in scope 1, omdat de brandstofkosten apart door het bedrijf worden betaald, en niet bij de lease in zitten. Met het aanbieden van bedrijfswagens (in bezit en lease) faciliteert en betaalt een bedrijf **zowel het zakelijk verkeer als het woon-werkverkeer en het privé-gebruik** met de betreffende auto. Dit faciliteren en betalen geeft invloed en verantwoordelijkheid en daarom worden ook de brandstoffen voor woon-werk- en privégebruik¹ van het wagenpark over het algemeen meegenomen in scope 1. In de praktijk zien bedrijven deze rekenwijze als gunstig omdat het minder registratie oplevert.*

Scope 2:

- Indirecte emissies van broeikasgassen die ontstaan door de opwekking van elektriciteit, warmte, koude en stoom in installaties die niet beheerd worden door het bedrijf. Bijvoorbeeld emissies die voortkomen uit het gebruik van elektriciteit en uit stadsverwarming.

*Het elektriciteitsgebruik van elektrische bedrijfswagens² (in bezit en lease) valt in scope 2. Met het aanbieden van bedrijfswagens (in bezit en lease) faciliteert en betaalt een bedrijf **zowel het zakelijk verkeer, het woon-werkverkeer en privé-gebruik** met de auto. Dit faciliteren en betalen geeft invloed en verantwoordelijkheid en daarom wordt ook de elektriciteit voor woon-werk- en privégebruik van het wagenpark over het algemeen meegenomen in scope 2. In de praktijk zien bedrijven deze rekenwijze als gunstig omdat het minder registratie oplevert.*

Scope 3:

- Overige indirecte emissies die ontstaan als gevolg van activiteiten van het bedrijf, maar uit bronnen die niet worden beheerd door het bedrijf. Bijvoorbeeld emissies die voortkomen uit ingekochte producten en diensten, *zakelijke reizen (met privéauto³, OV en vliegtuig)*, *woon-werkverkeer met voertuigen die niet van het bedrijf zijn*, uitbesteed transport en afvalverwerking.

Een richtlijn uit het GHG-protocol is om per scope 3 categorie te bepalen of deze emissie relevant is op basis van de grootte van de geschatte emissies en criteria zoals de mate van invloed van het bedrijf door bijvoorbeeld de positie in de keten, of de visie van stakeholders. Categorieën die als "niet relevant" zijn beoordeeld mogen worden weggelaten in de footprint. In de praktijk zien we dat de meeste bedrijven de zakelijke reizen en woon-werkverkeer in scope 3 rapporteren. Daarbij is de argumentatie dat het vrij gemakkelijk is te berekenen en ze zich er mede-verantwoordelijk voor voelen.

2.3.3 VSME

De VSME (Voluntary Sustainability Reporting Standard for non-listed SMEs) is een vrijwillige duurzaamheidsrapportagestandaard ontwikkeld door EFRAG, dezelfde organisatie die ook de officiële verplichte ESRS standaarden voor de CSRD heeft ontwikkeld. De VSME is niet verplicht, en er komt geen audit of controle bij kijken. De standaard is vooral bedoeld om micro, kleine en middelgrote bedrijven te helpen in het vrijwillig rapporteren over hun duurzaamheid. Dit wordt vaak van ze gevraagd door grote (CSRD plichtige) ketenpartners of financiële instanties. Voor de Basic Module worden scope 1 en 2 emissies gerapporteerd. Voor de Comprehensive Module worden ook de scope 3 emissies gerapporteerd als dat relevant is voor de betreffende branche. De indeling van scope 1, 2 en 3 wordt gevolgd zoals is voorgeschreven in het GHG protocol. Ook de alternatieve indeling van ISO 14064 is toegestaan (zie paragraaf 2.3.1).

¹ Theoretisch kan ook beargumenteerd worden dat privégebruik van het wagenpark buiten de scope van het GHG protocol valt, en dat woon-werkverkeer eigenlijk in scope 3 hoort. Het GHG protocol geeft hier geen absolute duidelijkheid over. Het komt in uitzonderingsgevallen voor dat bedrijven met strikte registratie van het privégebruik van het wagenpark dit niet meenemen in hun footprint.

² Het laden van elektrische bedrijfsfietsen (in bezit van het bedrijf of lease) valt in scope 2.

³ Privé-fietsen worden in het GHG protocol niet meegenomen.

2.4 CO₂-PRESTATIELADDER

Vanaf 2010 speelt de CO₂-Prestatieladder in Nederland een leidende rol als standaard voor het opstellen van CO₂-footprints en inrichten van een energie- en CO₂-managementsysteem van organisaties. Binnen dit certificaat is het GHG protocol de leidraad voor het rapporteren over de CO₂-uitstoot. Het certificeringssysteem is recent vernieuwd en daarbij is veel aandacht gegaan naar afstemming met CSRD, EED en ISO 14064.

De CO₂-Prestatieladder 4.0 heeft drie treden. Voor trede 1 wordt jaarlijks een **CO₂-footprint** van scope 1 en 2 opgesteld, met een optie om de zakelijke reizen uit scope 3 mee te nemen. Voor trede 2 en 3 wordt de footprint uitgebreid met alle relevante scope 3 emissies. De rapportagevereisten komen overeen met die van het GHG Protocol, zoals behandeld in het kader van de CSRD.

3 ANALYSE

In dit hoofdstuk worden de kaders onderling vergeleken op gebied van de afbakening en organisatiegrens, de te verzamelen data, databronnen, de nauwkeurigheid van de data, en de CO₂-berekening m.b.t. werkgebonden personenmobiliteit. Voorafgaand willen we de nauwkeurigheid van CO₂-berekeningen toelichten omdat dit van belang is voor de analyse en aanbevelingen in dit rapport.

Toelichting op nauwkeurigheid van CO₂-berekeningen

Bij het berekenen van CO₂-emissies worden CO₂-emissiefactoren gebruikt. De **basis** van alle emissiefactoren voor vervoer en brandstof zijn de berekende emissies **per eenheid van een specifieke brandstof of energiedrager**. Dit is zeer nauwkeurig te berekenen op basis van informatie over de productieketen en eigenschappen van de betreffende brandstoffen. De CO₂-emissiefactoren **per kilometer met een specifiek vervoermiddel en eventueel een specifiek brandstoftype** zijn afgeleid van de emissiefactoren per eenheid brandstof waarbij wordt gerekend met gemiddelde waarden voor bijvoorbeeld de zuinigheid van de motor en de bezettingsgraad van het voertuig. Het gevolg is dat het berekenen van een CO₂-footprint vanuit kilometers (zelfs als deze kilometers zeer nauwkeurig zijn bijgehouden) met de bijbehorende CO₂-factoren per kilometer een minder nauwkeurige emissieberekening oplevert dan rekenen vanuit de hoeveelheden brandstoffen met de bijbehorende emissiefactoren per eenheid brandstof.

Dit leidt tot de volgende vuistregels bij het berekenen van footprints van vervoer:

- Als je de hoeveelheden brandstoffen van het wagenpark weet, bereken dan direct vanuit deze hoeveelheden brandstoffen de emissies met CO₂-factoren per eenheid brandstof.
- Als je van je wagenpark alleen kilometers weet, reken dan met emissiefactoren per kilometer met een specifiek vervoermiddel. Ga de hoeveelheden brandstoffen registreren om je emissieberekening van het wagenpark voor komende jaren nauwkeuriger te maken.
- Bij het gebruik van privévoertuigen en openbaar vervoer (scope 3) heb je alleen informatie over kilometers. Het brandstoftype van privéauto's is niet relevant omdat je er als bedrijf geen of weinig invloed op hebt. Het berekenen van de emissies vanuit de kilometers per soort vervoermiddel voldoet.

3.1 EED

3.1.1 Afbakening en organisatiegrens

Het EED rapport bestaat uit een concern-rapport, waar het totaal van alle Nederlandse vestigingen van de organisatie is beschreven, en onderliggende vestigingsrapportages. (Per EU land waar de organisatie vestigingen heeft dient een los concern rapport te worden opgesteld). De vervoersdata worden voor het hele concern tegelijk **in het concernrapport** beschreven. Het energiegebruik van gebouwen en processen wordt per (Nederlandse) vestiging gerapporteerd en samengevoegd in het concernverslag.

3.1.2 Te verzamelen data

Brandstofverbruik in liters en **elektriciteitsverbruik** in kWh **van lease- en eigen voertuigen**. Hierbij wordt het totale brandstof- en elektriciteitsgebruik van het wagenpark gerapporteerd, dus **inclusief woon-werk- en prive-gebruik**⁴.

3.1.3 Bronnen voor de data

Tankpassen, laadpassen en brandstofbonnen. Vaak eenvoudig te verzamelen.

3.1.4 Nauwkeurigheid van de data

De gegevens over brandstoffen zijn zeer nauwkeurig door directe metingen via brandstofbonnen of -passen.

⁴ Theoretisch kan beargumenteerd worden dat privégebruik van het wagenpark buiten de scope van de EED valt. De EED geeft hier geen absolute duidelijkheid over. Het komt in uitzonderingsgevallen voor dat bedrijven met strikte registratie van het privégebruik van het wagenpark dit niet meenemen in hun energieberekening.

3.1.5 CO₂-berekening

De EED is alleen gericht op energiegebruik en -besparing, en er komt **geen CO₂ berekening** bij kijken.

3.2 CSRD / GHG

3.2.1 Afbakening en organisatiegrens

De CSRD rapportage moet worden opgesteld op het bedrijfsniveau waar de jaarrekening wordt geconsolideerd. Dit kan bijvoorbeeld het concernniveau zijn van alle vestigingen (wereldwijd) die onder het rapporterende Europese moederbedrijf vallen. Voor het onderdeel personenmobiliteit worden de data verzameld op het niveau van de samenwerking met leasebedrijven en mobiliteitsdiensten, meestal is dat het **nationaal niveau**. Een uitsplitsing van de uitstoot naar bijvoorbeeld vestigingen is voor de CSRD niet verplicht.

3.2.2 Te verzamelen data

De CSRD verwijst naar het GHG protocol en de drie scopes, zie paragraaf 2.3.2. voor een vertaling van de principes van het protocol naar het meten van personenmobiliteit. Voor de berekening van de impact van personenmobiliteit worden gegevens verzameld over zakelijk verkeer en woon-werkverkeer. De rapportage van de footprint van de organisatie mag worden samengevat tot de totale scope 1, totale scope 2 en de scope 3 uitgesplitst per categorie, uitgedrukt in CO₂-equivalenten.

In het GHG protocol wordt niet expliciet benoemd hoe de werkgebonden personenmobiliteit data verzameld dienen te worden. Uitgangspunt van het protocol is dat de organisatie de verantwoordelijkheid heeft om de uitstoot van emissies in scope 1 en 2 zo precies mogelijk te rapporteren. Voor het wagenpark is de meest nauwkeurige berekeningswijze het vermenigvuldigen van de hoeveelheden brandstoffen en kWh met de bijbehorende CO₂-factoren per eenheid brandstof.

Voor het berekenen van de scope 3 emissies van zakelijke reizen en woon-werkverkeer volstaat het inschatten van de kilometers per vervoersmiddel en het vermenigvuldigen met de bijbehorende CO₂-factoren per kilometer.

De benodigde data voor het berekenen van de uitstoot van personenmobiliteit conform het GHG protocol zijn als volgt verdeeld over de 3 scopes.

Scope 1:

- **Totale brandstofgebruik van het wagenpark (in bezit en lease)** van de organisatie voor **zakelijk, woon-werk en privégebruik**.

Scope 2:

- **Elektriciteitsverbruik van het wagenpark (in bezit en lease)** van de organisatie voor **zakelijk, woon-werk en privégebruik**.

Scope 3:

- Categorie 6 'zakelijke reizen': **gedeclareerde kilometers** van privévoertuigen voor zakelijk gebruik, huur- en deelauto's, openbaar vervoer en vliegtuig.
- Categorie 7 'woon-werkverkeer': **geschatte woon-werk kilometers** met privévoertuigen en openbaar vervoer.

3.2.3 Bronnen voor data

Van het wagenpark (in bezit en leasevoertuigen) worden gegevens verzameld van brandstof- en laadpassen of brandstofbonnen.

Voor de zakelijke reizen worden de kilometers van privéauto's, privéfietsen, huur- en deelauto's, OV en vliegtuig verzameld via de declaraties van reiskosten of overzichten van mobiliteitsdiensten. Daarbij wordt geen onderscheid gemaakt in het brandstoftype van de voertuigen. Bij privévoertuigen heeft de organisatie hier een geringe invloed op. Indien de werkgever de mobiliteitsdienstverleners contracteert is er invloed op het brandstoftype, maar omdat het een scope 3 emissie betreft is het niet gebruikelijk om het brandstoftype te registreren.

Voor woon-werkverkeer worden gegevens verzameld over de afstand tussen de werknemers en de werkplek, hoe veel dagen in een representatieve week de werknemers thuiswerken en op welke manier (privéauto/motorfiets/OV) ze naar de werkplek komen. Bij grote organisaties gebeurt dit aan de hand van een enquête en extrapolatie van de responses. Daarbij wordt niet doorgevraagd naar het brandstoftype van de privéauto en motorfiets. Het registreren van het brandstoftype is niet nodig omdat de organisatie hier een zeer geringe invloed op heeft.

3.2.4 Nauwkeurigheid van de data

De gegevens over brandstoffen zijn zeer nauwkeurig door directe metingen via brandstofbonnen of -passen. Dit is in lijn met de aard van scope 1 emissies, waarbij de invloed van de organisatie groot is en de datakwaliteit hoog moet zijn.

De kilometers van zakelijke reizen zijn nauwkeurig te bepalen. Voor woon-werkverkeer kilometers worden vaak schattingen gemaakt door een gemiddelde reisweek te extrapoleren. Dit onderdeel is dus minder nauwkeurig. Dit is ook in lijn met de aard van scope 3 emissies volgens het GHG protocol, waarbij de invloed van de organisatie beperkter is en geaccepteerd wordt dat de datakwaliteit vaak lager ligt.

3.2.5 CO₂-berekening

De CO₂-emissies moet de organisatie zelf berekenen. Er worden geen CO₂-omrekenfactoren aangeleverd in de CSRD en de GHG protocol standaard. Wel wordt er gestuurd op nauwkeurigheid van de bronnen, transparantie over de keuze van de bronnen en consistentie in het gebruik van dezelfde bronnen en berekeningsmethodes door de jaren heen. De voorkeur ligt bij direct gemeten gegevens of leverancier-specifieke emissiefactoren. Wanneer dit niet beschikbaar is worden erkende (inter)nationale standaarden aanbevolen zoals de emissiefactoren van de IPCC, of emissiefactoren van officiële nationale databases.

In Nederland is CO₂emissiefactoren.nl de aangewezen database voor up-to-date CO₂ factoren. Dit platform is op gebied van vervoer en brandstof het meest compleet en betrouwbaar, en compleet afgestemd op Nederland. Voor andere onderwerpen dan vervoer en brandstof is het vaak nodig om buitenlandse databases te gebruiken, eventueel van externe (commerciële) partijen of overheden.

Uitgangspunt van het GHG protocol is dat de organisatie de verantwoordelijkheid heeft om de uitstoot van emissies in scope 1 en 2 zo precies mogelijk te rapporteren. Voor het wagenpark is de meest nauwkeurige berekeningswijze het vermenigvuldigen van de hoeveelheden brandstoffen en kWh met de bijbehorende CO₂-factoren per eenheid brandstof. Voor het berekenen van de scope 3 emissies van zakelijke reizen en woon-werkverkeer volstaat het inschatten van de kilometers per vervoersmiddel en het vermenigvuldigen met de bijbehorende CO₂-factoren per kilometer.

Tank-To-Wheel (TTW) of Well-To-Wheel (WTW)

De CO₂-uitstoot kan op twee manieren worden gerapporteerd:

- **Tank-To-Wheel** betreft de uitstoot, van bijvoorbeeld benzine, als gevolg van het verbranden van de brandstof in de motor. Rapporteren volgens deze benadering negeert de uitstoot die in de voorketen van de productie van de benzine zit, bijvoorbeeld bij boren naar olie, het verwerken van olie naar benzine, en het vervoeren naar de eindgebruiker. In het geval van elektrisch rijden levert de TTW-rapportage een uitstoot van nul op, omdat de emissie uit de auto nul is.
- Bij rapporteren volgens **Well-To-Wheel** wordt ook de uitstoot meegenomen die in de voorketen zit van bijvoorbeeld de liter benzine of de kWh elektriciteit. Alleen als de elektriciteit groen is, zijn de ketenemissies nul. Bij gebruik van grijze stroom is de uitstoot van de elektriciteitscentrale bijvoorbeeld 109 gram/km voor het jaar 2024. Dit is belangrijk om mee te nemen bij het kiezen van duurzame alternatieven.
- Door het gebruik van WTW emissiefactoren krijgt een organisatie (onder andere bij elektrisch rijden) een realistischer beeld van de CO₂-emissies waarvoor men verantwoordelijk is.

Auto	Kg CO ₂ -eq / eenheid			
	Totaal (WTW)	Verbrandingsemissies (TTW)	Ketenemissies (WTT)	Eenheid
Benzine Middel	0,204	0,157	0,047	voertuigkilometer
Diesel Middel	0,180	0,136	0,043	voertuigkilometer
Elektrisch Groene stroom	0,003	0	0,003	voertuigkilometer
Elektrisch Grijze stroom	0,109	0	0,109	voertuigkilometer

Voorbeeld van CO₂-factoren per voertuigkilometer (bron: CO₂emissiefactoren.nl voor 2024)

Volgens het GHG protocol kunnen organisaties kiezen of ze in hun scope 1 en 2 de Well-To-Wheel emissiefactoren gebruiken, of dat ze zich daar beperken tot de Tank-To-Wheel emissies. Als ze zich beperken tot de Tank-To-Wheel emissies dan moeten ze de emissies in de voorketen (Well-To-Tank) rapporteren onder scope 3 – categorie 3 ('brandstof- en energieregelateerde activiteiten'). Omdat de CSRD vraagt om rapportage van scope 1, scope 2 én scope 3 worden de ketenemissies dus nooit helemaal weggelaten.

Voor de Nederlandse praktijk van het opstellen van **CO₂-footprints van organisaties** is de voorkeur voor toepassen van WTW-factoren afgesproken in de Nederlandse Green Deal CO₂-emissiefactoren van de Rijksoverheid en organisaties die CO₂-berekeningen faciliteren. Hiervoor is gekozen omdat deze benadering de opstellers van een CO₂-footprint een volledig inzicht geeft in de uitstoot en daarmee ook een eerlijke vergelijking faciliteert bij het maken van keuzes tussen energiebronnen.

In het Nederlandse klimaatakkoord worden Tank-To-Wheel factoren gebruikt voor de **emissieberekening van de sectoren die aan het klimaatakkoord deelnemen**. Het Klimaatakkoord is de basis voor het Besluit WPM. De keuze voor TTW is passend in deze context van nationale CO₂-berekening, maar wijkt dus af van wat gebruikelijk is bij het opstellen van CO₂-footprints van organisaties.

Elektriciteit market-based en location-based rapporteren

De CSRD ESRS E1 vraagt bedrijven om scope 2 emissies volgens twee benaderingen te rapporteren, de market-based en location-based benadering. Hiermee sluit de CSRD aan bij de GHG-Protocol Scope 2 Guidance. Voor personenvervoer betreft dit het gebruik van elektriciteit in voertuigen.

- De marktgebaseerde methode kwantificeert de emissies van elektriciteit op basis van het energiecontract met de energieleverancier. Voor de berekeningen worden de emissiefactoren voor groene en grijze stroom gebruikt. Bedrijven kunnen de CO₂-factor ook uit het stroometiket van de door hen ingekochte stroom afleiden.
- De locatiegebaseerde methode kwantificeert de emissies van elektriciteit op basis van gemiddelde emissiefactoren van elektriciteitsopwekking in een land of regio. Voor de berekeningen worden de "Grid gemiddelden" op CO₂emissiefactoren.nl gebruikt.

Dit betekent dat voor de WTT-emissies van elektriciteit twee getallen (marketbased en locationbased) worden gerapporteerd.

3.2.6 VSME

De VSME (De Voluntary Sustainability Reporting Standard for non-listed SMEs) is een vrijwillige rapportagestandaard die voortkomt uit de CSRD. De standaard is bedoeld voor micro, kleine en middelgrote organisaties. Met betrekking tot de CO₂-footprint van de organisatie volgt de VSME de **indeling van scope 1, scope 2 en scope 3 categorieën**, en wordt er verwezen naar het GHG protocol.

In de VSME rapporteren bedrijven in ieder geval (Basic Module) over scope 1 en 2 (**eigen wagenpark en lease**), waarbij de location-based benadering voor scope 2 verplicht is. Voor de Comprehensive Module rapporteren ze ook over scope 3, afhankelijk van de aard van hun activiteiten en de relevantie van scope 3. Als bedrijven scope 3 als relevant beoordelen, rapporteren ze **zakelijke reizen en woon-werkverkeer** conform het GHG Protocol. Ze rapporteren in **CO₂ equivalenten** uitstoot, net zoals in de CSRD.

Vanwege de vrijwillige basis van de VSME kan deze toegepast worden **per vestiging, rechtspersoon, op organisatieniveau of op (klein) concernniveau**. Een ander verschil is dat de er bij de VSME in principe geen (verplichte) audit is betrokken. Dit heeft eventueel invloed op de mate van precisie waarmee organisaties rapporteren.

3.3 EN ISO 14064

De EN ISO 14064-1:2018 is een vrijwillige standaard, die gebruikelijk jaarlijks wordt ingezet door deelnemende organisaties. Op gebied van werkgebonden personenmobiliteit wordt over **zakelijk verkeer en woon-werkverkeer** gerapporteerd. Dit wordt uitgedrukt in **CO₂ equivalenten**, net zoals bij het GHG protocol. De afbakening mag zelf bepaald worden door de organisatie. Rapporteren kan op **vestigingsniveau, concernniveau, per rechtspersoon, etc.** Inhoudelijk is het voornaamste verschil tussen het GHG Protocol en de EN ISO 14064-1:2018 de indeling van de CO₂ footprint. Verder wordt er op dezelfde manier gerapporteerd over werkgebonden personenmobiliteit, en is het proces van CO₂ uitstoot berekenen ook hetzelfde. Zie de tabel bij paragraaf 2.4 voor de vergelijking tussen de scopes (1,2 en 3) van het GHG protocol, de categorieën (1 tot en met 6) van de ISO, en de bijpassende werkgebonden personenmobiliteit onderwerpen.

3.4 CO₂-PRESTATIELADDER / GHG

In Nederland is de CO₂-Prestatieladder de leidende standaard voor het opstellen van CO₂-footprints en inrichten van een energie- en CO₂-managementsysteem. Anno 2025 zijn >1.500 organisaties gecertificeerd voor de CO₂-Prestatieladder, waaronder veel bouwgerelateerde bedrijven maar ook overheden. De afbakening van organisaties is in de meeste gevallen op het niveau van het concern, vergelijkbaar met de EED, CSRD en GHG protocol. Onder de gecertificeerde organisaties vallen >8.000 entiteiten⁵.

De CO₂-Prestatieladder 4.0 heeft drie treden. Voor trede 1 wordt jaarlijks een **CO₂-footprint** van scope 1 en 2 opgesteld, met een optie om de zakelijke reizen uit scope 3 mee te nemen. Voor trede 2 en 3 wordt de footprint uitgebreid met alle relevante scope 3 emissies. De gegevensverzameling, CO₂-berekeningen en rapportagevereisten komen overeen met die van het GHG Protocol, zoals behandeld in het kader van de CSRD.

⁵ Entiteiten kunnen B.V.'s, uitvoeringsorganisaties, vestigingen etc. zijn.

3.5 WPM

3.5.1 Afbakening en organisatiegrens

Het rapporteren gebeurt per rechtspersoon. Een onderneming of rechtspersoon kan meerdere vestigingen in Nederland hebben die onder hetzelfde KVK-nummer zijn ingeschreven. Organisaties rapporteren over al deze vestigingen met hetzelfde KVK-nummer samen. Vestigingen buiten Nederland vallen niet onder de rapportageverplichting (bron: besluit WPM).

3.5.2 Te verzamelen data

De RVO-tool voor WPM vraagt gereisde kilometers (**jaarkilometers**), gesplitst tussen **zakelijk verkeer en woon-werkverkeer**. Er dient onderscheid te worden gemaakt tussen het **type vervoer**. Dit is opgesplitst in auto's van verschillende **brandstoftypes**, elektrische auto's, motorfietsen, bromfietsen, openbaar vervoer en ook lopen of fietsen. De WPM werkt met reizigerskilometers, niet met vervoerkilometers.

Tabel 1: overzicht aan te leveren gegevens (voor zover van toepassing)

Vervoermiddel/ brandstof
Auto, benzine
Auto, diesel
Auto's die behoren tot de (plug-in) hybrides
Auto, 100% elektrisch ⁵
Auto, andere brandstoffen ⁶
Motorfiets, benzine
Motorfiets, elektrisch
Bromfiets/scooter, benzine
Bromfiets/scooter, elektrisch (incl. speed-pedelec)
(e-)Fiets of lopen
Openbaar vervoer ⁷

(Bron: RVO, 'Gegevensverzameling werkgebonden personenmobiliteit. Handreiking voor werkgevers', p. 12, 2025)

In de Handreiking is personenmobiliteit verdeeld in vier hoofdstukken:

- Hoofdstuk 3 vraagt om jaarkilometers van leasevoertuigen en het eigen wagenpark.
- In Hoofdstuk 4 wordt gevraagd om zakelijke kilometers met mobiliteitsdiensten.
- Hoofdstuk 5 betreft de jaarkilometers van zakelijk verkeer op basis van declaraties.
- In Hoofdstuk 6 wordt gevraagd naar woon-werkmobiliteit.

Er wordt overal gevraagd naar jaarkilometers, met één uitzondering. Declaraties (hoofdstuk 5) van openbaar vervoer dienen te worden gerapporteerd per 'Totaalbedrag in euro's'.

Vervoermiddel/ brandstof	Hoofdstuk 3	Hoofdstuk 4	Hoofdstuk 5	Hoofdstuk 6
	Zakelijk – lease en/of eigen wagenpark	Zakelijk – mobiliteitsdiensten	Zakelijk – declaraties	Woon-werkmobiliteit
Auto, benzine	Jaarkilometers ⁴	Jaarkilometers	Jaarkilometers	Jaarkilometers
Auto, diesel	Jaarkilometers	Jaarkilometers	Jaarkilometers	Jaarkilometers
Auto's die behoren tot de (plug-in) hybrides	Jaarkilometers	Jaarkilometers	Jaarkilometers	Jaarkilometers
Auto, 100% elektrisch ⁵	Jaarkilometers	Jaarkilometers	Jaarkilometers	Jaarkilometers
Auto, andere brandstoffen ⁶	Jaarkilometers	Jaarkilometers	Jaarkilometers	Jaarkilometers
Motorfiets, benzine	Jaarkilometers	Jaarkilometers	Jaarkilometers	Jaarkilometers
Motorfiets, elektrisch	Jaarkilometers	Jaarkilometers	Jaarkilometers	Jaarkilometers
Bromfiets/scooter, benzine	Jaarkilometers	Jaarkilometers	Jaarkilometers	Jaarkilometers
Bromfiets/scooter, elektrisch (incl. speed-pedelec)	Jaarkilometers	Jaarkilometers	Jaarkilometers	Jaarkilometers
(e-)Fiets of lopen	Jaarkilometers	Jaarkilometers	Jaarkilometers	Jaarkilometers
Openbaar vervoer ⁷	N.v.t.	Jaarkilometers	Totaalbedrag in euro's ⁸	Jaarkilometers

(Bron: RVO, 'Gegevensverzameling werkgebonden personenmobiliteit. Handreiking voor werkgevers', p. 12, 2025)

Hoofdstuk 3 (Zakelijk – lease en/of eigen wagenpark)

Wanneer de jaarkilometers van de leasevoertuigen en eigen wagenpark niet gesplitst zijn naar zakelijke kilometers en 'overig' (woon-werk plus privé), moeten deze ofwel vooraf gesplitst worden (bij de ritregistratie), ofwel achteraf, met de 'forfaitaire methode'.

Forfaitaire methode

Bij de forfaitaire methode worden de woon-werkkilometers en privékilometers afgetrokken van het totaal aantal geregistreerde kilometers om tot de zakelijke kilometers te komen. Als er geen ritregistratie is voor woon-werkverkeer, schrijft de RVO voor om te werken met enquêtes om tot een inschatting te komen. Wanneer woon-werkkilometers (per vervoersmiddel) zijn afgetrokken van de totale jaarkilometers (per vervoersmiddel), dient de organisatie een 'forfaitair' aantal kilometers per voertuig af te trekken, welke de privékilometers vertegenwoordigen. Wat dan overblijft zijn de zakelijke kilometers. Forfaitair wil zeggen: 'een fictief, vastgesteld aantal'. De RVO schrijft voor om uit te gaan van een vast aantal forfaitaire privé kilometers per jaar, namelijk 8900 kilometer per leaseauto of -motor per jaar, of een percentage van 7% van de jaarkilometers voor privégebruik voor lease fietsen, bromfietsen of scooters. (RVO, 2025, p. 22).

Voor **Hoofdstuk 4 (Zakelijk – mobiliteitsdiensten)** dienen de organisaties de jaarkilometers van de verschillende type voertuigen op te halen uit de registratie van de betreffende mobiliteitsdienst. Wanneer de betreffende diensten (apps) geen onderscheid kunnen maken tussen privé, woon-werk en zakelijke reizen, dienen de organisaties de zakelijke kilometers zelf te berekenen door gebruik van de 'forfaitaire methode'.

Voor **Hoofdstuk 5 (Zakelijk – declaraties)** moeten de declaraties van zakelijke ritten op kilometerbasis worden verzameld, vaak door middel van declaratieformulieren. Dit vereist een splitsing in het type vervoer. Wanneer er in de bestaande declaratieformulieren geen splitsing is naar kilometers en de types vervoermiddel en brandstof waar de WPM naar vraagt, dient het declaratieformulier te worden aangepast. Wanneer werknemers ook woon-werkritten declareren, dient er een splitsing te zijn tussen woon-werk en zakelijke ritten in het declaratieformulier of -systeem.

Voor **Hoofdstuk 6 (Woon-werkmobiliteit)** moeten de woon-werkkilometers van alle werknemers (die meer dan 20 uur per maand werken) worden verzameld, en gesplitst per type vervoer. Omdat de meeste werkgevers deze informatie niet (volledig) bijhouden, schrijft RVO voor om enquêtes te gebruiken om deze informatie te achterhalen. Deze enquêtes worden in principe vrijwillig ingevuld door de werknemers, en er wordt dan ook vanuit gegaan dat niet iedereen ze invult. RVO schrijft voor dat een responspercentage voldoende is als de ontvangen responses een 'representatief beeld' geven van de werknemers in de organisatie. De argumentatie en bijbehorende berekeningen dienen bewaard te worden. Deze kunnen als bewijslast gelden tijdens de audit van de omgevingsdiensten.

Enquêtes

De RVO schrijft voor om een enquête uit te zetten onder de werknemers om alle informatie te verkrijgen om te rapporteren over woon-werkverkeer. Hierin wordt de werknemer gevraagd naar het reispatroon van de voorgaande week. Er dient een week te worden uitgekozen buiten vakantieperiodes, om een zo veel mogelijk representatief beeld te krijgen van een gemiddelde werkweek. RVO schrijft voor om de uitkomsten te vermenigvuldigen met 45 om het jaarplaatje compleet te maken. De werknemer wordt gevraagd naar het vervoersmiddel (per dag van de betreffende voorgaande week) waar die dag de grootste afstand mee is afgelegd. De volledige afstand van deur (thuis) tot deur (werk) dient te worden berekend met (verschillende) reisplanners, via de opgegeven postcode van het woonadres van de werknemer, en de postcode van het werkadres waar deze de 'afgelopen week het meest aanwezig was'. Deze volledige afstand wordt vervolgens toegerekend aan het hoofdvervoersmiddel per opgegeven dag. In de enquête wordt de splitsing van de vervoersmiddelen - zoals deze gevraagd wordt in de WPM - als optiemenu gegeven. Vrije dagen (waarop niet gereisd is) worden ook meegenomen. (RVO, 2025, p. 35-37, 46).

3.5.3 Bronnen voor data

Voor **Hoofdstuk 3 (Zakelijk – lease en/of eigen wagenpark)** hebben organisaties vaak wel kilometers van het wagenpark beschikbaar, maar deze gegevens zijn vaak niet op jaarbasis en ze bevatten soms fouten. De kilometerstanden worden namelijk in ieder geval genoteerd bij de onderhoudsbeurten van de voertuigen en vaak ook bij het tanken van voertuigen, dit laatst met een hoog fout-gehalte. Bedrijven die al met de EED (zie paragraaf 3.1.2) en/of het GHG protocol/CSRD/CO₂-Prestatieladder (zie paragraaf 3.2.2) werken hebben zich tot nu toe toegelegd op een gedegen registratie van brandstof- en elektriciteitsverbruik op jaarbasis via tank- of laadpassen en minder moeite gedaan voor een gedegen kilometerregistratie.

Om toch jaarkilometers te rapporteren kunnen organisaties extrapolaties maken vanuit de beschikbare kilometerstanden of ritregistratie in alle voertuigen invoeren. De handreiking van RVO geeft ook een optie om een berekening te maken van de brandstof- en energiedata naar jaarkilometers, gebruikmakend van de volgende tabel:

Vervoermiddel, brandstofsoort	Berekend gemiddelde aantal reizigerskm per eenheid brandstof	Eenheid brandstof	TTW cijfers
Auto, benzine	14,8	kg CO ₂ eq/liter	2,176
Auto, diesel	19,4	kg CO ₂ eq/liter	2,468
Auto's die behoren tot de (plug in) hybrides	18,8	kg CO ₂ eq/liter	2,176
Auto, 100% elektrisch	5,5	kg CO ₂ eq/kWh	0
Auto, overige brandstoffen	n.v.t.*		
Motorfiets, benzine/diesel	14,9	kg CO ₂ eq/liter	2,176
Motorfiets, elektrisch	5,6	kg CO ₂ eq/kWh	0
Bromfiets/scooter, benzine	34,0	kg CO ₂ eq/liter	2,176
Bromfiets/scooter, elektrisch (inclusief speed-pedelec)	23,6	kg CO ₂ eq/kWh	0
(e-)Fiets en lopen	n.v.t.		
Openbaar vervoer (grootste afstand)	n.v.t.		

(Bron: RVO, 'Gegevensverzameling werkgebonden personenmobiliteit. Handreiking voor werkgevers', p. 45, 2025)

3.5.4 Nauwkeurigheid van de data

In deze paragraaf nemen we de dataverzameling vanuit de EED en GHG protocol/CSRD/CO₂-Prestatieladder als uitgangspunt om te kunnen vaststellen wat extra nodig is voor het invullen van de RVO-tool voor WPM en welke gevolgen dat heeft voor de nauwkeurigheid van de data.

Rapporteren per KvK-nummer

Organisaties die al met de EED en/of het GHG protocol/CSRD/CO₂-Prestatieladder werken, verzamelen hun vervoerscijfers op concern- of nationaal niveau. Het voor de WPM verdelen van deze cijfers over meerdere KvK-nummers is een extra registratie-stap.

Zakelijk verkeer met eigen voertuigen en leasevoertuigen (Hoofdstuk 3)

Organisaties die al met de EED en/of het GHG protocol/CSRD/CO₂-Prestatieladder werken moeten hun kilometerregistratie verbeteren, terwijl ze al over nauwkeurige gegevens van brandstof en kWh beschikken. Of ze maken gebruik van de omrekenmethode uit de Handreiking WPM van jaartotalen van voertuigbrandstoffen en elektriciteit naar kilometers. Hierbij verslechtert de datakwaliteit, omdat nauwkeurig gemeten hoeveelheden brandstoffen worden omgerekend naar geschatte kilometers op basis van het brandstofgebruik van een gemiddelde auto.

De in de RVO-tool gevraagde splitsing van de kilometers van het wagenpark in zakelijk, woon-werk en privé is een extra registratie- of berekeningstap ten opzichte van de werkwijze volgens de EED (zie paragraaf 3.1.2) en de principes van het GHG protocol (zie paragraaf 3.2.2). Het privégebruik van het eigen wagenpark en leasevoertuigen verdwijnt uit beeld, terwijl dat in het GHG-protocol over het algemeen wel wordt meegenomen.

Zakelijk vervoer met mobiliteitsdiensten (Hoofdstuk 4)

Organisaties die al met het GHG protocol/CSRD/CO₂-Prestatieladder werken, verzamelen al de voor WPM gevraagde gegevens over kilometers van huur- en deelauto's en OV.

De in de RVO-tool gevraagde uitsplitsing van de kilometers per brandstoftype van de auto's is een extra registratie- of berekeningstap ten opzichte van de werkwijze volgens de principes van het GHG protocol (zie paragraaf 3.2.3). De beschikbaarheid van deze gegevens is afhankelijk van de bereidheid van de mobiliteitsdiensten om dit te registreren en rapporteren.

Zakelijk vervoer op basis van declaraties (Hoofdstuk 5) en Woon-werkmobiliteit (Hoofdstuk 6)

Organisaties die al met het GHG protocol/CSRD/CO₂-Prestatieladder werken, verzamelen al de geschatte kilometers van privévoertuigen en OV.

De in de RVO-tool gevraagde registratie van fiets-of-lopen en de uitsplitsing van de kilometers per brandstoftype van de privévoertuigen is een extra registratie- of berekeningstap ten opzichte van de werkwijze volgens de principes van het GHG protocol (zie paragraaf 3.2.3).

Uitsplitsen van brandstoftype bij declaraties en woon-werkverkeer

De RVO-tool vraagt een uitsplitsing van het brandstoftype van privéauto's die worden gebruikt voor zakelijke reizen en woon-werkverkeer. Dit brengt een extra administratieve last met zich mee omdat dit bij het boekhouden van declaraties en verzamelen van gegevens over woon-werkverkeer extra handelingen vraagt.

De uitsplitsing van het brandstoftype geeft extra informatie over de duurzaamheid van het personenvervoer met privéauto's. Omdat bij het bepalen van het totale woon-werkverkeer ook de nodige schattingen en extrapolaties worden toegepast, is het echter de vraag hoe nauwkeurig deze extra informatie is. Bovendien heeft de rapporterende organisatie niet of nauwelijks invloed op het brandstoftype van de privéauto's; bijvoorbeeld het percentage elektrische kilometers hangt op dit moment vooral af van het autobudget en milieubewustzijn van medewerkers. Door de beperkte invloed mag dit onderdeel van het personenvervoer minder nauwkeurig worden gerapporteerd volgens de principes van het GHG protocol/CSRD/CO₂-Prestatieladder. Bijkomend bezwaar van het uitvragen van brandstofftypen van privévoertuigen is dat het privacygevoelig is.

3.5.5 CO₂-berekening

Waarde CO ₂ -emissie-factoren (TTW)	Eenheid	WPM '24
Bezettingsgraden i.v.m. omzetting van voertuigkilometers		
Bezettingsgraad Auto	Personen per auto	1,07
Emissiefactoren		
Auto Benzine	gCO ₂ eq/rkm	142
Auto diesel	gCO ₂ eq/rkm	127
Auto PHEV	gCO ₂ eq/rkm	134
Auto elektrisch	gCO ₂ eq/rkm	0
Auto andere brandstof	gCO ₂ eq/rkm	139
Auto LPG	gCO ₂ eq/rkm	155
Auto Aardgas/CNG	gCO ₂ eq/rkm	158
Auto BioCNG	gCO ₂ eq/rkm	15
Auto E85	gCO ₂ eq/rkm	31
Auto HVO20/HVO30	gCO ₂ eq/rkm	116
Auto HVO100	gCO ₂ eq/rkm	2
Motorfiets benzine/diesel	gCO ₂ eq/rkm	113
Motorfiets elektrisch	gCO ₂ eq/rkm	0
Bromfiets/scooter benzine	gCO ₂ eq/rkm	61
Bromfiets/scooter elektrisch	gCO ₂ eq/rkm	0
Fietsen en lopen	gCO ₂ eq/rkm	0
Openbaar vervoer	gCO ₂ eq/rkm	13

(Bron: RVO, 'Gegevensverzameling werkgebonden personenmobiliteit. Handreiking voor werkgevers', p. 44, 2025)

De CO₂-uitstoot wordt automatisch berekend door het RVO-platform op moment van indienen. Dit gebeurt door toepassing van Tank-To-Wheel (TTW) CO₂-factoren per reizigerskilometer voor elk type vervoer dat door de WPM wordt opgevraagd, bijvoorbeeld 'Auto Benzine'. Voor auto's wordt er eerst nog een gemiddeld aantal personen per auto verrekend (1,07 per auto), om van de geregistreerde voertuigkilometers reizigerskilometers te maken. De CO₂-omrekenfactoren worden jaarlijks door onderzoeksbureau CE Delft bepaald.

We beschrijven hieronder hoe deze methode uitpakt voor de CO₂-berekening voor organisaties die al met het GHG protocol/CSRD/CO₂-Prestatieladder werken.

Zakelijk verkeer met eigen voertuigen en leasevoertuigen (Hoofdstuk 3)

De berekende TTW CO₂-uitstoot is **niet nauwkeurig genoeg** berekend vanuit het perspectief van het GHG protocol/CSRD/CO₂-Prestatieladder omdat de berekening is gebaseerd op kilometers per brandstoftype. Het gaat hier echter om scope 1 en 2 emissies en daarbij is een nauwkeuriger berekening vanuit de hoeveelheden brandstoffen vereist.

Zakelijk vervoer met mobiliteitsdiensten (Hoofdstuk 4). Zakelijk vervoer op basis van declaraties (Hoofdstuk 5), Woon-werkmobiliteit (Hoofdstuk 6)

De berekende TTW CO₂-uitstoot is **uitgebreider** berekend dan het GHG protocol voorschrijft, omdat een uitsplitsing per brandstoftype voor mobiliteitsdiensten en privéauto's niet noodzakelijk is. Omdat de uitsplitsing wel extra registratie vraagt is hier ruimte om de administratieve lasten van organisaties te beperken.

TTW of WTW

In het Klimaatakkoord wordt voor de **nationale emissieberekeningen** de Tank-To-Wheel benadering gebruikt. Zo ook in de terugkoppelrapportage van het besluit WPM.

Vanuit het GHG protocol/CSRD/CO₂-Prestatieladder worden naast de Tank-To-Wheel ook de Well-to-Tank emissies van belang geacht om te rapporteren in de **footprint van organisaties**, zie paragraaf 3.2.5. Het ontbreken van de ketenemissies (WTT) geeft de rapporterende organisaties een onderschat beeld van hun impact op klimaatverandering.

4 OPLOSSINGSRICHTINGEN

In dit onderzoek inventariseren we de mogelijkheden om de rapportageverplichtingen van het besluit WPM en de bijbehorende RVO-tool beter te laten aansluiten op de rapportageverplichtingen van de EED en GHG protocol/CSRD/CO₂-Prestatieladder met betrekking tot zakelijke en woon-werkmobiliteit.

Doelen hierbij zijn het verlichten van de administratieve lasten voor plichtige organisaties en het uniformer maken van de benodigde gegevens over zakelijke en woon-werkmobiliteit - én de resulterende CO₂-footprints - voor de verschillende rapportageverplichtingen.

In de oplossingsrichtingen willen we rekening houden met twee groepen van WPM-plichtige organisaties:

1. *Koplopers die al bezig waren om volgens GHG Protocol de CO₂-uitstoot van werkgebonden personenmobiliteit te meten*

Dit betreft WPM-plichtige organisaties die CSRD-plichtig zijn en/of gecertificeerd op de CO₂-Prestatieladder en/of vrijwillig rapporteren conform de VSME. Ook EED-plichtige organisaties behoren tot de koplopers omdat ze het energiegebruik van het wagenpark al goed monitoren. Door verschillen tussen de kaders in de afbakening van een "organisatie" kunnen we geen aantallen inschatten.

De koplopers voeren voor de WPM extra administratieve handelingen uit ten opzichte van wat nodig is voor het GHG-Protocol. Voor deze doelgroep is het advies om de RVO-tool uit te breiden met opties om de dataverzameling en CO₂-berekening in lijn te brengen met wat het GHG Protocol vraagt. De opties betreffen o.a. het toestaan van rapporteren van brandstofcijfers van het wagenpark en het toestaan van niet uitsplitsen van zakelijke reizen en woon-werkverkeer naar brandstoftype. De opties zijn in het vervolg van dit hoofdstuk uitgewerkt.

2. *Achterblijvers die door de WPM voor het eerst aan de slag zijn gegaan met het meten en rapporteren van werkgebonden personenmobiliteit.*
Deze bedrijven hebben de RVO-handreiking als leidraad gebruikt voor het opzetten van hun registratie. Voor deze doelgroep is het advies om de uitvraag van gegevens niet rigoureus te veranderen (bijvoorbeeld op korte termijn alleen nog hoeveelheden brandstoffen van het wagenpark toestaan), omdat dit weerstand kan oproepen en deze bedrijven mogelijk tijd nodig hebben om hun registratie aan te passen. Wel is belangrijk om bedrijven te waarschuwen als scope 1 en 2 emissies minder nauwkeurig worden gemeten dan het GHG protocol vraagt en ze te motiveren om hun registraties in lijn te brengen met het GHG protocol.

Om beide doelgroepen te bedienen kan de RVO-tool worden uitgebreid met extra opties, terwijl de bestaande invoervelden voorlopig beschikbaar blijven. Dit vraagt wel een duidelijke instructie om dubbeltellingen van bijvoorbeeld brandstoffen en kilometers van het wagenpark te voorkomen.

Aanvullend zien we kansen voor uniformering door het afbakenen van de organisatiegrens op concern-niveau en bij het terugkoppelen van de CO₂-uitstoot aan de organisaties. Alle kansen zijn uitgewerkt in de volgende paragraaf.

KANSEN VOOR UNIFORMERING EN VERMINDERING ADMINISTRATIEVE LAST

Op basis van de analyse in het vorige hoofdstuk en praktijkervaring met het berekenen van CO₂-footprints bij bedrijven en organisaties zien we de volgende kansen om de aansluiting van de WPM te verbeteren en de administratieve last van bedrijven en organisaties te verlagen.

Afbakening van de rapporterende organisatie:

- Aansluiten bij de afbakening van concern-niveau maakt de extra stap van uitsplitsing van vervoersgegevens per KvK-nummer overbodig.

Zakelijk verkeer met eigen voertuigen en leasevoertuigen (Hoofdstuk 3):

- Toestaan dat in dit hoofdstuk woon-werk en privégebruik van deze voertuigen niet worden afgesplitst (conform EED en GHG protocol/CSRD/CO₂-Prestatieladder).

- Toestaan dat het in dit hoofdstuk een optie is om de hoeveelheden brandstoffen en elektriciteitsgebruik te rapporteren (conform EED en GHG protocol/CSRD/CO₂-Prestatieladder). Bij deze optie moet de RVO-tool rekenen met de CO₂-factoren per eenheid brandstof of kWh. De omrekening van brandstoffen naar kilometers in de Handreiking kan dan vervallen.
- In dit hoofdstuk bij de optie om te (blijven) rapporteren in jaarkilometers per brandstoftype een waarschuwing geven dat deze berekening niet aan het GHG protocol voldoet.

Zakelijk vervoer met mobiliteitsdiensten (Hoofdstuk 4)

- Toestaan dat de kilometers van mobiliteitsdiensten niet worden uitgesplitst naar brandstoftype (conform GHG protocol/CSRD/CO₂-Prestatieladder). Bij deze optie moet de RVO-tool rekenen met CO₂-factoren van een in Nederland gemiddeld voertuig.
- Toestaan dat in dit hoofdstuk woon-werk en privégebruik niet worden afgesplitst als de dienstverlener dit niet faciliteert (conform EED en GHG protocol/CSRD/CO₂-Prestatieladder).

Zakelijk vervoer op basis van declaraties (Hoofdstuk 5), Woon-werkmobiliteit (Hoofdstuk 6):

- Toestaan dat de kilometers van privévoertuigen niet worden uitgesplitst naar brandstoftype (conform GHG protocol/CSRD/CO₂-Prestatieladder). Een onderverdeling in bijvoorbeeld auto, motor, OV volstaat. Bij deze optie moet de RVO-tool rekenen met CO₂-factoren van een in Nederland gemiddeld voertuig.
- Toestaan dat de kilometers voor lopen of fiets niet worden geregistreerd (conform GHG protocol/CSRD/CO₂-Prestatieladder).
- Minder dwingend voorschrijven in de Handreiking hoe een enquête wordt uitgevoerd, zodat koploperbedrijven kunnen doorgaan met hun eigen methodiek die ze voor het GHG protocol hadden ontwikkeld.

Terugkoppelrapportage:

- Naast de Tank-To-Wheel (TTW) ook de ketenemissies (WTT) toevoegen aan de terugkoppelrapportage voor een completer beeld bij de rapporterende organisaties van de impact van hun personenmobiliteit. Dit complete beeld geeft een extra impuls aan de verduurzamingsdoelen van het WPM, zoals bijvoorbeeld het elektrisch rijden op groene stroom.
- De ketenemissie van elektriciteit in zowel de market-based als location-based benadering terugkoppelen (conform GHG Protocol/CSRD/CO₂-Prestatieladder)
- Uitleggen waarom vliegkilometers geen onderdeel zijn van het Besluit WPM en aangeven dat dit wel belangrijk kan zijn voor voldoen aan GHG protocol/CSRD/CO₂-Prestatieladder.
- CO₂-factoren laten aansluiten bij CO₂emissiefactoren.nl omdat dit voor rapporterende organisaties uniformiteit in CO₂-factoren voor hun footprint-berekeningen oplevert.

BIJLAGE 1: BRONNEN

EFRAG. (2024). *Voluntary Sustainability Reporting Standard for non-listed SMEs (VSME)*. European Financial Reporting Advisory Group.

Europese Commissie. (2025). *CSRD Delegated Act: Annex 1*. Brussel: Europese Unie.

NEN. (2019). *NEN-EN-ISO 14064-1:2019 – Broeikasgassen – Deel 1: Specificatie met richtlijnen voor kwantificering en rapportage van emissies en verwijderingen van broeikasgassen op organisatieniveau*. Nederlands Normalisatie-instituut.

Rijksdienst voor Ondernemend Nederland. (2025). *Handreiking gegevensverzameling Werkgebonden personenmobiliteit*. RVO. <https://www.rvo.nl/sites/default/files/2025-02/Handreiking-gegevensverzameling-Werkgebonden-personenmobiliteit.pdf>

Rijksdienst voor Ondernemend Nederland. (2017, 14 september). *EED-auditplicht*. RVO. Geraadpleegd op 7 mei 2025, van <https://www.rvo.nl/onderwerpen/energiebesparingsplicht/eed-auditplicht#wat-staat-er-in-het-rapport%3F>

World Resources Institute & World Business Council for Sustainable Development. (2004). *The Greenhouse Gas Protocol: A corporate accounting and reporting standard (Revised edition)*. World Resources Institute. <https://ghgprotocol.org/corporate-standard>

World Resources Institute & World Business Council for Sustainable Development. (2015). *The Greenhouse Gas Protocol: Scope 2 Guidance*. World Resources Institute. <https://ghgprotocol.org/scope-2-guidance>

World Resources Institute & World Business Council for Sustainable Development. (2011). *Greenhouse Gas Protocol: Corporate value chain (Scope 3) accounting and reporting standard*. World Resources Institute. <https://ghgprotocol.org/standards/scope-3-standard>

BIJLAGE 2: STAKEHOLDERS

Tijdens het onderzoek zijn drie stakeholdergesprekken gevoerd.

Stichting SKAO

Stichting SKAO, beheerder van het certificaat CO₂-Prestatieladder, heeft dit rapport bekeken en de feedback van SKAO is in het rapport verwerkt. SKAO onderschrijft de analyse en oplossingsrichtingen in dit rapport.

Vanaf 2010 speelt de CO₂-Prestatieladder in Nederland een leidende rol als standaard voor het opstellen van CO₂-footprints en inrichten van een energie- en CO₂-managementsysteem van organisaties. Binnen dit certificaat is het GHG protocol de leidraad voor het rapporteren over de CO₂-uitstoot. Het certificaat is recent vernieuwd en daarbij is veel aandacht gegaan naar afstemming met CSRD, EED en ISO 14064. Anno 2025 zijn >1.500 organisaties gecertificeerd met >8.000 entiteiten.

Twee rapporterende organisaties

We hebben gesprekken gevoerd met de duurzaamheidscoördinator van een grote afvalverwerker en een HR-medewerker van een voedingsmiddelenproducent. Beide bedrijven rapporteren ook voor de EED en hebben zich voorbereid om te rapporteren voor de CSRD (GHG Protocol). De bevindingen uit deze gesprekken zijn hieronder uitgewerkt.

Bij beide organisaties zijn voor het voldoen aan de WPM de declaratieformulieren voor zakelijke reizen uitgebreid met het brandstoftype van het vervoermiddel. De extra administratieve last van het verwerken van deze extra gegevens kan door de respondenten niet goed worden ingeschat.

Beide organisaties registreerden al de kilometers van woon-werkverkeer voor het bepalen van de reiskostenvergoeding. Voor het voldoen aan de WPM zijn beide organisaties gestart met het uitvoeren van een enquête over het vervoer van een werkweek om de vervoermiddelen en het brandstoftype van het woon-werkverkeer te bepalen. De ene organisatie heeft daarvoor software aangeschaft. De andere organisatie gebruikt daarvoor Microsoft Forms en geeft aan dat het veel tijd heeft gekost om de enquête op te zetten, te verbeteren en verduidelijken waar nodig, en een acceptabele response te krijgen. De extra administratieve last van het verwerken van de gegevens uit de enquête kan door de respondenten niet goed worden ingeschat. De levensmiddelenfabrikant wil de vervoersmiddelen en het brandstoftype voor het woon-werkverkeer structureel per medewerker gaan registreren in een nieuw HR-systeem en dan kan de enquête vervallen.

Beide bedrijven zien het als positief dat ze door de WPM meer aandacht zijn gaan besteden aan het woon-werkverkeer. Bij de afvalverwerker is een voornemen om een fietsenplan in te stellen sneller uitgevoerd naar aanleiding van de extra aandacht voor woon-werkverkeer.

Over het rapporteren van de kilometers van het wagenpark voor de WPM hebben we onvoldoende informatie gekregen omdat de respondenten dit werk van de wagenparkbeheerders niet kunnen overzien.

De respondenten overzien vanuit hun functie niet het gehele plaatje van de administratieve handelingen en lasten van het voldoen aan de WPM. Om dit goed inzichtelijk te krijgen zijn gesprekken met meerdere functies (wagenparkbeheer, HR, finance, administratie) per organisatie nodig. Dit paste niet binnen de beschikbare tijd en planning van deze opdracht.