



Ministerie van Economische Zaken
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Minder druk met rapportages over werkgebonden personenmobiliteit

Rapport werkgroep regeldruk
werkgebonden personenmobiliteit

Juli 2025



**Minder druk
met regels.**

Verminderen

Opgesteld door de werkgroep regeldruk werkgebonden personenmobiliteit in opdracht van de Minister van Economische Zaken en de Staatssecretaris van Openbaar Vervoer en Milieu. De werkgroep bestaat uit vertegenwoordigers van een mkb-onderneming, een grote onderneming, de accountancy, VNG, RVO en de ministeries Economische Zaken, Infrastructuur en Waterstaat, en Klimaat en Groene Groei.

Inhoud

Samenvatting	4
1. Inleiding	6
1.1 Actieprogramma Minder Druk Met Regels	6
1.2 Technische werkgroep en ministeriële stuurgroep	6
1.3 Leeswijzer	6
2. Opdracht aan de werkgroep	7
2.1 Besluit WPM	7
2.2 Signalen over regeldruk en ambtelijke verkenning	7
2.3 Besluit bewindslieden	7
2.4 Opdracht werkgroep	8
2.5 Aanpak en onderzoeksvragen	8
3. Rapporteren makkelijker maken	10
3.1 Overlap met verwante EU wet- en regelgeving	10
3.2 Oplossingsrichtingen om het rapporteren makkelijker te maken	11
3.3 Inhoudelijke verschillen	12
3.4 Procedurele verschillen	15
3.5 Opties om het rapporteren makkelijker te maken	17
4. Verzamelen gegevens woon-werkmobiliteit makkelijker maken	23
4.1 Te verzamelen data	23
4.2 Regeldruk gegevensverzameling woon-werkmobiliteit	23
4.3 Wijzen waarop gegevens worden verzameld	23
4.4 Opties om het verzamelen van gegevens makkelijker te maken	25
5. Andere mogelijkheden om de regeldruk te verlichten	31

Samenvatting

Inleiding

Vanaf 2025 moeten organisaties met 100 of meer werknemers elk jaar rapporteren over de zakelijke en woon-werkreizen van hun werknemers. Het rapporteren is onderdeel van een aantal maatregelen die samen moeten leiden tot 1,5 megaton minder CO₂-uitstoot door werkgebonden reizen in 2030. Dit is in 2019 afgesproken met het Klimaatakkoord.

Vooraf kleine en middelgrote ondernemingen vinden het lastig om de gegevens over woon-werk-mobiliteit te verzamelen. Grote ondernemingen hebben daar geen probleem mee, maar moeten vaak ook rapporteren voor de CSRD (duurzaamheid) en EED (energie). Die rapportages zijn verplicht op grond van Europese regels. Die overlap zorgt voor extra werk voor ondernemingen.

Onderzoek werkgroep

Dit rapport is gemaakt door een werkgroep die heeft onderzocht hoe het rapporteren over werkgebonden reizen eenvoudiger kan. Dit is gedaan in het kader van het regeldrukreductieprogramma dat onderdeel is van het Actieprogramma Minder Druk Met Regels.

De werkgroep heeft onderzocht:

- hoe er meer samenhang kan worden gebracht in de verschillende rapportages waar grote ondernemingen mee te maken hebben;
- hoe het makkelijker kan worden gemaakt om gegevens over woon-werkmobiliteit te verzamelen; en
- of er andere opties zijn om het rapporteren eenvoudiger te maken.

Opties voor verbetering

Voor deze drie onderwerpen stelt de werkgroep een aantal opties voor om de regeldruk voor ondernemingen te verlichten. Daarbij verdient een stap-voor-stap-aanpak de voorkeur:

- eerst op *korte termijn* praktische verbeteringen;
- dan op de *middellange termijn* (na 2026) de regels aanpassen; en
- op de *lange termijn* (na 2028) één simpel systeem maken.

Zo wordt het makkelijker voor ondernemingen en blijft het doel, minder CO₂-uitstoot door werkgebonden reizen, haalbaar.

Rapporteren makkelijker maken

Op *korte termijn* kan de handreiking voor gegevensverzameling worden aangepast. Die handreiking heeft het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) gemaakt om organisaties te helpen met het verzamelen van de benodigde gegevens. In de handreiking kan het duidelijk worden gemaakt dat naast de beschreven methodes voor het verzamelen van gegevens over woon-werkmobiliteit, ook andere methodes kunnen worden gebruikt. De verzamelde gegevens kunnen ondernemingen dan ook gebruiken voor de CSRD- en EED-rapportage.

Op *middellange termijn* (na 2026) zijn verschillende aanpassingen mogelijk:

- ondernemingen krijgen na het indienen van hun rapportage de gegevens over de berekende CO₂-uitstoot die ze kunnen gebruiken voor de CSRD-rapportage;
- ondernemingen rapporteren dezelfde gegevens als voor de CSRD en EED;
- het wordt mogelijk om voor het hele concern te rapporteren;
- het toezicht op de rapportage eisen wordt afgestemd.

Voor de *lange termijn* (2028/29) zou het ideaal zijn als ondernemingen maar één rapport hoeven in te dienen bij één loket, bijvoorbeeld bij de Kamer van Koophandel (KvK). Door één keer de gegevens in te dienen, voldoet een onderneming dan aan alle rapportageverplichtingen. Deze optie is een mooie en logische stip op de horizon, maar de eerlijkheid gebiedt te zeggen dat het wel veel aanpassingen vergt in zowel systemen als regelgeving.

Verzamelen gegevens woon-werkmobiliteit makkelijker maken

Voor de *korte termijn* ziet de werkgroep de volgende opties:

- tools of hulpmiddelen beschikbaar stellen voor het uitzetten van enquêtes en het verwerken van de enquêteresultaten; vooral het midden- en kleinbedrijf (mkb) zal daarmee zijn geholpen;
- ervoor zorgen dat reisapps aantrekkelijker worden en de voor de rapportage benodigde gegevens leveren;
- de handreiking voor gegevensverzameling uitbreiden met de optie om voor de berekening van het aantal gereisde kilometers per vervoermiddel voor woon-werk uit te gaan van vervoermiddelen die werknemers als voorkeursoptie hebben aangegeven;
- de handreiking vereenvoudigen en verbeteren zodat ze in de praktijk nog beter is toe te passen.

Voor de *middellange termijn* zijn er de volgende opties:

- de rapportage over woon-werkmobiliteit beperken tot reizen met voertuigen uit het eigen wagenpark en zakelijke lease; de gevolgen van deze optie kunnen groot zijn en er kleven dus wel de nodige nadelen aan;
- een uitzondering maken voor werknemers die dicht bij het werk wonen;
- benutten van de mogelijkheden die kunstmatige intelligentie biedt; vooral de chatbot (WPM assistent) en het voorspellend model lijken interessante opties te zijn maar er moet wel rekening worden gehouden met de randvoorwaarden (onder ander privacy werknemers) bij de ontwikkeling van deze modellen.

Andere mogelijkheden om de regeldruk te verlichten

Voor de *middellange termijn* komt de werkgroep met de volgende opties:

- voor sectoren waarvoor het lastig is om gegevens te verzamelen, specifieke oplossingen of uitzonderingen maken; nadeel is dat het er met allerlei uitzonderingen niet overzichtelijker op wordt;
- de frequentie van het rapporteren verlagen van eens per jaar naar eens per twee of vier jaar;
- het aantal voertuigcategorieën en de typen brandstof waarover moet worden gerapporteerd, verminderen; dit lijkt weinig gevolgen te hebben voor de nauwkeurigheid van de berekende CO₂-uitstoot, maar dat moet wel nog nader worden onderzocht.

1. Inleiding

1.1 Actieprogramma Minder Druk Met Regels

Het demissionaire kabinet wil onnodige regeldruk in nieuwe regelgeving voorkomen en onnodige regeldruk in bestaande regelgeving aanpakken. In het Actieprogramma Minder Druk Met Regels heeft het toenmalige kabinet zijn plannen hiervoor gepresenteerd. Om bestaande onnodige regeldruk voor ondernemers te verminderen, is in januari 2025, als onderdeel van het Actieprogramma, het regeldruk-reductieprogramma gestart. In dit programma wordt op concrete dossiers die zijn geselecteerd door de Ministeriële Stuurgroep Ondernemingsklimaat, Regeldruk en Uitvoerbaarheid, gewerkt aan het aanpakken van regeldrukkosten en het vergroten van de werkbaarheid voor ondernemers. Twee keer per jaar start er een tranche met concrete dossiers. In de eerste tranche zijn vier complexe sector-overstijgende dossiers aangepakt, waaronder de rapportageverplichting van het Besluit CO₂-reductie werkgebonden personenmobiliteit (rapportage WPM).

1.2 Technische werkgroep en ministeriële stuurgroep

Bij de aanpak van de dossiers in het regeldruk-reductieprogramma wordt, waar dat opportuun en zinvol wordt geacht, gebruik gemaakt van technische werkgroepen. Op basis van een gezamenlijke opdracht van de verantwoordelijke bewindspersoon en de Minister van EZ, werken deze technische werkgroepen aan concrete beleidsopties om een of meer knelpunten binnen het dossier aan te pakken. Om ervoor te zorgen dat de aangedragen oplossingen daadwerkelijk leiden tot lastendrukvermindering, is de technische werkgroep samengesteld uit een of meer ondernemers met praktijkervaring op het specifieke regeldrukdossier, het departement waar de regel of het dossier beleidsinhoudelijk onder vallen, het ministerie van Economische Zaken (EZ), een uitvoerder of toezichthouder en een voorzitter die aanstuurt op concrete resultaten. Waar nodig worden ook andere experts en stakeholders betrokken. De technische werkgroep is beperkt van omvang om deze praktisch werkbaar en effectief te houden¹.

Dit rapport bevat voorstellen van de werkgroep regeldruk werkgebonden personenmobiliteit aan de Minister van EZ en de Staatssecretaris van IenW – Openbaar Vervoer en Milieu. De werkgroep bestaat uit vertegenwoordigers van een mkb-onderneming, een grote onderneming, de accountancy, VNG, RVO en de ministeries van Klimaat en Groene Groei, EZ en IenW.

De voorstellen met beleidsopties voor regeldrukvermindering worden ter besluitvorming voorgelegd aan de Ministeriële Stuurgroep. De gekozen beleidsopties worden vervolgens door het betrokken departement, de uitvoerder of toezichthouder uitgewerkt en doorgevoerd. Waar mogelijk wordt de realisatie van de beleidsopties al door de technische werkgroep in gang gezet.

1.3 Leeswijzer

In het volgende hoofdstuk wordt ingegaan op de opdracht aan de werkgroep. In hoofdstuk 3 komen de opties aan de orde om het rapporteren makkelijker te maken door het vergroten van de samenhang tussen de rapportages. Hoofdstuk 4 beschrijft de mogelijkheden om het verzamelen van gegevens over woon-werkmobiliteit makkelijker te maken. In hoofdstuk 5 staat een aantal andere mogelijkheden om de regeldruk te verlichten.

¹ Zie de brief van de Minister van Economische Zaken aan de Voorzitter van de Tweede Kamer van 1 april 2025, Kamerstukken II 2024/25, nr. 669.

2. Opdracht aan de werkgroep

2.1 Besluit WPM

Op 1 juli 2024 is het besluit WPM in werking getreden. Met het besluit dat is afgesproken in het kader van het Klimaatakkoord in 2019, wordt beoogd om in 2030 een afname van de CO₂-uitstoot door zakelijke en woon-werkmobiliteit (werkgebonden personenmobiliteit) met 1,5 megaton te realiseren. Het besluit is alleen van toepassing op organisaties (zowel ondernemingen als overheden) met 100 of meer werknemers.

Een onderdeel van het besluit WPM is de verplichting voor organisaties (zowel ondernemingen als overheden) om jaarlijks te rapporteren over de zakelijke en woon-werkmobiliteit van de werknemers. Organisaties rapporteren het aantal gereisde kilometers, de gebruikte reismodaliteiten en het type brandstof. Een ander onderdeel dat is beschreven in de nota van toelichting bij het besluit WPM, is een gezamenlijk CO₂-emissieplafond. Op basis van de gerapporteerde gegevens monitort het ministerie van IenW of de uitstoot onder het emissieplafond blijft. Dat de emissies onder het plafond blijven is belangrijk voor het halen van het reductiedoel van het besluit (1,5 megaton CO₂ in 2030). In 2026 is er een tussentijdse evaluatie. Als dan blijkt dat de emissies niet onder het emissieplafond zijn gebleven of als er geen sprake is van een dalende lijn in de CO₂-emissie, dan kan het kabinet voor werkgevers een norm voor zakelijke mobiliteit in werking laten treden. Deze wettelijke norm, die de CO₂-uitstoot per reizigers-kilometer voor zakelijke mobiliteit vanaf 2030 maximeert voor individuele werkgevers, is al opgenomen in het besluit, maar nog niet in werking getreden. Inwerkingtreding kan relatief simpel door besluitvorming in de ministerraad en publicatie in de Staatscourant. Alleen als de hoogte van de norm moet worden gewijzigd, is aanpassing van het besluit WPM vereist. In het besluit is geen norm opgenomen over woon-werkmobiliteit. Daarvoor is een wijziging van de regelgeving nodig.

2.2 Signalen over regeldruk en ambtelijke verkenning

Vanaf de inwerkingtreding van het besluit WPM per 1 juli 2024 zijn er signalen over regeldruk door de rapportage WPM. Op verzoek van de bewindslieden van EZ en IenW hebben ambtenaren van beide ministeries van september tot november 2024 een korte verkenning uitgevoerd naar deze regeldruk. Uit de verkenning (quickscan) kwam naar voren dat vooral het mkb moeite heeft met het verzamelen van gegevens, vooral over woon-werkmobiliteit. Ook ervaart het mkb regeldruk doordat het geen nut ziet in het rapporteren. Een andere bevinding is dat grote ondernemingen over het algemeen weinig problemen ondervinden omdat zij gebruik maken van administratiesystemen die zijn aangepast voor de rapportage WPM. Die grote ondernemingen wijzen wel op de stapeling van rapportages. Over zakelijke en woon-werkmobiliteit moeten zij soms ook rapporteren op grond van de Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD) en de Energy Efficiency Directive (EED).

2.3 Besluit bewindslieden

Op basis van de ambtelijke verkenning hebben de toenmalige Minister van EZ en de toenmalige Staatssecretaris van IenW - Openbaar Vervoer en Milieu, besloten dat in het kader van het interdepartementale regeldrukreductieprogramma nader wordt onderzocht op welke wijze de rapportageverplichting WPM beter kan worden geïntegreerd met de rapportageverplichtingen van de CSRD en de EED. Ook is besloten om in dat programma te onderzoeken of het verzamelen van gegevens over woon-werkmobiliteit kan worden vergemakkelijkt. Op 9 december 2024 heeft de toenmalige minister van EZ dit kenbaar gemaakt in een brief aan de Tweede Kamer over het Actieprogramma Minder Druk Met Regels². Met de brief van 1 april 2025 heeft de toenmalige minister van EZ een nadere toelichting gegeven op het regeldrukreductieprogramma³.

² Kamerstukken II 2024/25, 32637, nr. 660.

³ Kamerstukken II 2024/25, nr. 669.

2.4 Opdracht werkgroep

De werkgroep regeldruk werkgebonden personenmobiliteit heeft uitvoering gegeven aan het besluit van de bewindslieden van EZ en IenW. Conform de opdracht van de bewindslieden is onderzocht of de rapportage WPM kan worden geïntegreerd met de rapportages die op grond van de CSRD en de EED moeten worden opgesteld. Ook heeft de werkgroep onderzocht of het verzamelen van gegevens over woon-werkmobiliteit kan worden vergemakkelijkt. In dit advies is voortgebouwd op de al eerder door het ministerie van IenW getroffen maatregelen om de regeldruk door de rapportageverplichting zo laag mogelijk te houden, zoals het zo goed mogelijk aan laten sluiten van de rapportagesystematiek op de administratiesystemen van werkgevers, het inrichten van een helpdesk voor werkgevers bij de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO) en het beschikbaar stellen van een handreiking voor het verzamelen van gegevens over werkgebonden personenmobiliteit (Handreiking Gegevensverzameling werkgebonden personenmobiliteit).

2.5 Aanpak en onderzoeksvragen

Het onderzoek door de werkgroep is uitgevoerd aan de hand van de volgende onderzoeksvragen:

1. Hoe kan het besluit WPM beter worden aangesloten op de CSRD en EED?
 - a. Hoe kan het deponeren van de rapportage voor het besluit WPM worden geïntegreerd met het deponeren van de rapportage voor de CSRD en EED?
 - b. Hoe kan ervoor gezorgd worden dat de gegevens die ondernemingen hebben verzameld zowel juridisch als praktisch kunnen worden gebruikt voor het voldoen aan het besluit WPM, de CSRD en de EED?
 - c. Met welke aanpassingen kunnen de administratieve lasten voor ondernemingen zo laag mogelijk worden gehouden?
 - d. Wat betekent het 'Omnibus-vereenoudigingspakket' van de Europese Commissie voor deze oplossingsrichting?
2. Hoe kan het verzamelen van gegevens over woon-werkmobiliteit worden vergemakkelijkt?
 - a. Welke mogelijkheden zijn er om het verzamelen van gegevens over woon-werkmobiliteit door ondernemingen te vergemakkelijken?
 - b. In hoeverre wordt gebruik gemaakt van deze mogelijkheden? Waarom wel/niet? Wat zijn eventuele belemmeringen?
 - c. Wat kan de overheid doen om het verzamelen van gegevens over woon-werkmobiliteit te vergemakkelijken?
3. Welke andere mogelijkheden zijn er om de regeldruk voor ondernemers door het besluit WPM te verlichten en die niet in de ambtelijke verkenning naar voren zijn gekomen?
4. Wat zijn de voor- en nadelen van de verschillende oplossingen?
 - a. Beoordeling van de oplossingen op:
 - i) doeltreffendheid en doelmatigheid;
 - ii) uitvoerbaarheid voor alle relevante partijen;
 - iii) brede maatschappelijke impact;
 - iv) vermindering van regeldrukkosten.
 - b. Wat zijn de risico's en onzekerheden ten aanzien van de oplossingen?

Voor het beantwoorden van deze onderzoeksvragen zijn de volgende stappen doorlopen:

- deskresearch;
- individuele gesprekken met de leden van de werkgroep;
- interviews met Logius, de KvK, het ICT Gilde en twee ondernemingen;
- analyse resultaten enquête die RVO had uitgezet onder indieners van de WPM-rapportage over 2024 (de enquête is uitgezet onder de 666 ondernemingen die op 13 mei 2025 de rapportage al hadden ingediend, 143 ondernemingen hebben hierop gereageerd);
- analyse van het onderzoek dat Stimular in opdracht van het ministerie van EZ heeft uitgevoerd naar de integratie van het besluit WPM met de CSRD en EED;
- deelnemen aan een workshop georganiseerd door wetenschappers van de Universiteit van Utrecht (AI Lab voor de publieke diensten); en
- analyse van het onderzoek dat die wetenschappers in opdracht van het ministerie van EZ hebben uitgevoerd naar de mogelijkheden die AI-modellen kunnen bieden voor het verzamelen van gegevens over woon-werkmobiliteit.

De werkgroep is vier keer samengekomen. Tijdens deze bijeenkomsten zijn concrete acties om tot oplossingen te komen besproken. De bijeenkomsten en het materiaal zijn voorbereid door de ambtelijke secretarissen van de ministeries van IenW en EZ.

3. Rapporteren makkelijker maken

3.1 Overlap met verwante EU wet- en regelgeving

De rapportage WPM overlapt met de duurzaamheidsrapportage van de CSRD en het verslag van de energie-audit op grond van de EED.

CSRD

Met de CSRD zijn beursvennootschappen en grote ondernemingen⁴ verplicht om te rapporteren over duurzaamheid op drie hoofdthema's: milieu, sociaal en bestuur. Waarover ondernemingen precies moeten rapporteren is uitgewerkt in de [European Sustainability Reporting Standards \(ESRS\)](#). Een onderneming hoeft alleen te rapporteren over thema's die relevant zijn vanwege de impact die de onderneming heeft op die thema's⁵. Als de CO₂-uitstoot door werkgebonden personenmobiliteit voor een onderneming een relevante impact heeft, moet ze daarover rapporteren op grond van de CSRD. Die onderneming moet ook over de werkgebonden personenmobiliteit rapporteren volgens het besluit WPM. Daar is dus sprake van overlap. Tijdens de gesprekken met ondernemingen is de wens naar voren gebracht om de samenhang tussen de rapportages te vergroten.

Op 26 februari 2025 heeft de Europese Commissie het 'Omnibus-veroeenvoudigingspakket' gepresenteerd om de regels over de duurzaamheidsrapportages te versoepelen⁶. De Europese Commissie stelt onder andere voor om de rapportageverplichting alleen nog te laten gelden voor ondernemingen met meer dan 1000 werknemers. Hierdoor zal ongeveer 80% van de ondernemingen niet langer onder de rapportageverplichting van de CSRD gaan vallen. Overige ondernemingen kunnen ervoor kiezen vrijwillig te rapporteren. Dit kan op basis van de vrijwillige standaard (VSME: Voluntary standard for non-listed micro-, small- and medium-sized undertakings). Verder zal de Commissie afzien van het opstellen van sectorspecifieke standaarden. Zij heeft ook toegezegd de eerste set ESRS te vereenvoudigen en te stroomlijnen om ook daar de lasten te verminderen. De Europese Commissie wil dat doen door het schrappen van minder belangrijke datapunten, kwantitatieve datapunten te prioriteren boven narratieve datapunten en meer onderscheid te maken tussen verplichte en vrijwillige gegevenspunten. De afstemming met mondiale rapportagestandaarden neemt de Commissie daarbij in acht. CO₂-uitstoot is een kwantitatief datapunt gebaseerd op erkende internationale afspraken in het GHG-protocol⁷. De verwachting is dat dit datapunt daarom niet of nauwelijks zal wijzigen⁸.

Omdat het Europees Parlement zich nog moeten uitspreken over het Omnibus-veroeenvoudigingspakket en de uitkomsten dus nog onzeker zijn, gaat dit rapport van de werkgroep uit van de huidige situatie (juni 2025). Bij de opvolging van dit rapport zal wel rekening moeten worden gehouden met de uitkomsten van de Europese besluitvorming.

EED

Sommige ondernemingen zijn verplicht om elke vier jaar een energie-audit uit te voeren en daarover te rapporteren (aan RVO). Deze verplichting geldt tot oktober 2025 alleen voor grote ondernemingen (250 werknemers of meer). Vanaf oktober 2025 geldt de verplichting voor ondernemingen die jaarlijks meer dan 10TJ energie verbruiken. De energie-audit is een onderzoek naar het energieverbruik. Dit geeft een gedetailleerd overzicht van alle energiestromen binnen de onderneming en de mogelijkheden om verdergaande energiebesparende maatregelen te treffen. Bij het energieverbruik gaat het ook om vervoer dat onderdeel is van de bedrijfsvoering.

⁴ Dat zijn ondernemingen die aan twee van de volgende criteria voldoen: 250 of meer werknemers, meer dan € 50 miljoen netto omzet en meer dan € 25 miljoen balanstotaal.

⁵ De materialiteitsanalyse is bij duurzaamheidsverslaggeving de basis voor de rapporterende organisatie om te bepalen over welke duurzaamheidsinformatie in het bestuursverslag gerapporteerd zal worden. ESRS 1 algemene vereisten (par. 3.2, lid 25) schrijft voor hoe de materialiteitsanalyse uitgevoerd dient te worden.

⁶ Europese Commissie, Proposal for a Directive amending Directives (EU) 2022/2464 and (EU) 2024/1760 as regards the dates from which Member States are to apply certain corporate sustainability reporting and due diligence requirements (COM(2025) 80 final), 26 februari 2025.

⁷ Explanatory Memorandum van het Omnibusvoorstel.

⁸ In het 'Progress Report' geeft de EFRAG over de vereenvoudiging van ESRS alleen aan dat een wijziging wordt doorgevoerd om beter aan te sluiten op het GHG-protocol.

Bij die vervoersvormen heeft de onderneming invloed op het energiegebruik. Dit geldt zowel voor het eigen wagenpark als voor leaseauto's. Woon-werkmobiliteit en zakelijke mobiliteit met eigen vervoermiddelen van de werknemers vallen niet onder de auditplicht. Het energieverbruik hiervan mag wel worden meegenomen in de audit en de rapportage.

Verschillen en overeenkomsten rapportageverplichtingen

De tabel hieronder geeft de verschillen en overeenkomsten weer van de rapportageverplichtingen van het besluit WPM, de CSRD en de EED.

	Besluit WPM	CSRD	EED
Doelgroep	Ondernemingen en rechtspersonen (inclusief overheden) met 100 werknemers of meer	Concerns (geen overheden) die aan twee van de volgende criteria voldoen: 250 werknemers of meer ⁹ , meer dan € 50 miljoen netto omzet en meer dan € 25 miljoen balanstotaal. En beursgenoteerde ondernemingen	Nu: Concerns met 250 werknemers of meer. Na okt. 2025: concerns met meer dan 10TJ energie-verbruik (geen overheden)
Onderwerp rapportage	Zakelijke en woon-werk-mobiliteit van werknemers	Duurzaamheid	Energieverbruik
Rapporteren over zakelijke en woon-werkmobiliteit verplicht?	Ja	Alleen als een onderneming klimaatverandering door werkgebonden personen-mobiliteit als relevant thema aanmerkt	Alleen zakelijke mobiliteit met leaseauto's en eigen wagenpark
Eenheid rapportage werkgebonden personen-mobiliteit	Kilometers	CO ₂ -uitstoot	Verbruikte elektriciteit, aardgas, warmte en brandstoffen
Hoe rapporteren	Rapportage indienen bij RVO (elk jaar)	Rapportage deponeren bij de KvK (elk jaar)	Verslag indienen bij RVO (elke 4 jaar)
Toezicht	Omgevingsdiensten	Accountants en AFM	RVO
Berekeningen CO ₂ -uitstoot of energieverbruik	Op basis van reizigers-kilometers	Voor eigen wagenpark en lease op basis van verbruikte brandstof en elektriciteit. Voor zakelijke reizen op basis van kilometers of CO ₂ berekeningen vervoerders. Voor woon-werkmobiliteit op basis van kilometers	Op basis van verbruikte brandstof en elektriciteit

3.2 Oplossingsrichtingen om het rapporteren makkelijker te maken

De werkgroep heeft vier oplossingsrichtingen onderzocht om het rapporteren makkelijker te maken:

1. Er hoeft nog maar één rapport/verslag te worden ingediend bij één loket waarmee wordt voldaan aan WPM, CSRD en EED (inhoudelijke en procedurele samenhang).
2. Er worden drie rapporten/verslagen ingediend bij één loket (procedurele samenhang).
3. Er wordt één rapport/verslag ingediend bij drie loketten: RVO (WPM), RVO (EED) en KvK (CSRD) (inhoudelijke samenhang-plus).
4. Er worden drie rapporten/verslagen ingediend bij drie loketten; voor rapport/verslag wordt gebruik gemaakt van dezelfde gegevens (inhoudelijke samenhang-min).

⁹ Omnibusvoorstel wijzigt dit mogelijk naar: >1000 werknemers en voldoen aan één van de volgende criteria > € 50 miljoen netto omzet of > € 25 miljoen balanstotaal.

Om deze oplossingsrichtingen te beoordelen heeft de werkgroep gekeken naar de inhoudelijke en procedurele verschillen tussen de drie rapportageverplichtingen. Deze verschillen komen hierna aan de orde. Daarna legt de werkgroep een aantal opties voor om het rapporteren makkelijker te maken. Daarbij is er voor wat betreft de CSRD van uit gegaan dat uit de materialiteitsanalyse is gebleken dat CO₂-uitstoot door werkgebonden personenmobiliteit een relevant thema is. Alleen in dat geval is er de verplichting voor de onderneming om over die uitstoot te rapporteren op grond van de CSRD.

3.3 Inhoudelijke verschillen

3.3.1 Verschillende doelgroepen

De regelingen hebben verschillende doelgroepen:

- rapportage WPM: organisaties met 100 of meer werknemers; daarbij gaat het om ondernemingen of rechtspersonen die werken onder een bepaald KvK-nummer;
- CSRD: concerns die aan twee van de volgende criteria voldoen: 250¹⁰ werknemers (fte) of meer, een netto-omzet van meer dan € 50 miljoen en een balanstotaal van meer dan € 25 miljoen en beursgenoteerde ondernemingen (ondernemingen die niet onder de CSRD vallen, kunnen er wel mee te maken krijgen als zij dataverzoeken krijgen van hun ketenpartners die wel onder de CSRD vallen¹¹);
- EED: concerns met een energieverbruik van meer dan 10 TJ.

Het is wenselijk om uit te gaan van dezelfde toepassingscriteria voor de verschillende regelingen. Nu gaat het bij de ene regeling om een ondernemingen of rechtspersoon die werkt onder een KvK nummer en bij de andere regeling om een concern.

3.3.2 Verschillende eenheden, reismodaliteiten en berekeningsmethodes

De rapportages/verslagen over werkgebonden personenmobiliteit die ondernemingen moeten indienen, hebben elk een andere inhoud:

- duurzaamheidsrapportage CSRD: CO₂-uitstoot van scope 1, 2 en 3;
- verslag EED: energieverbruik;
- rapportage WPM: zakelijke en woon-werk kilometers, vervoermiddel en type brandstof.

CSRD

Het meten en reduceren van de CO₂-uitstoot door mobiliteit is onderdeel van ESRS E1 over klimaatverandering. De ESRS E1 stelt dat de onderneming haar broeikasgasemissies dient te rapporteren volgens het GHG-Protocol.

Verschillende scopes

Het protocol gaat uit van drie scopes:

- In scope 1 valt het brandstofverbruik van de voertuigen in bezit van de onderneming. Ook het brandstofverbruik van leaseauto's valt onder scope 1 als de brandstofkosten door de onderneming worden betaald. In de praktijk wordt geen onderscheid gemaakt tussen het brandstofverbruik voor zakelijk, woon-werk of privégebruik. Door leaseauto's te faciliteren en brandstof te betalen, hebben ondernemingen invloed en verantwoordelijkheid, wat past bij de rapportage over scope 1. Ondernemingen zien deze rekenwijze als gunstig omdat het minder registratie oplevert. De CO₂-uitstoot wordt berekend op basis van de hoeveelheid getankte brandstoffen. Er zijn emissiefactoren beschikbaar om de CO₂-uitstoot uit te rekenen op basis van de hoeveelheid verbruikte brandstof.
- In scope 2 valt het elektriciteitsverbruik van elektrische voertuigen in bezit van de onderneming. Ook het elektriciteitsverbruik van leaseauto's valt onder scope 2 als het opladen van die voertuigen door de onderneming wordt betaald. In de praktijk wordt geen onderscheid gemaakt tussen het elektriciteitsverbruik voor zakelijk, woon-werk of privégebruik. Door leaseauto's te faciliteren en oplaadkosten te betalen, hebben werkgevers invloed en verantwoordelijkheid, wat past bij de rapportage over scope

¹⁰ Als de voorstellen van de EC worden aangenomen gaat die grens naar 1.000 werknemers.

¹¹ [Duurzaamheidsinformatie: de effecten van de CSRD op het mkb | Rapport | Rijksoverheid.nl](#)

2. Ondernemingen zien deze rekenwijze als gunstig omdat het minder registratie oplevert. Bij scope 2 gaat het om elektriciteitsverbruik in kilowatturen. Dit kan vervolgens worden omgerekend naar CO₂-uitstoot. Dit kan op basis van de marktgebaseerde methode (energiecontract met de energieleverancier) of de locatiegebaseerde methode (gemiddelde emissiefactoren van elektriciteitsopwekking in een land of regio).
- In scope 3 vallen 'zakelijke reizen' (categorie 6) en 'woon-werk reizen' (categorie 7) met privévoertuigen en OV. In de praktijk worden voor de zakelijke reizen vaak de kilometers van privévoertuigen, huur- en deelauto's en openbaar vervoer (OV) verzameld via de declaraties van reiskosten of overzichten van mobiliteitsdiensten. Daarbij wordt geen onderscheid gemaakt in het brandstoftype van de voertuigen. Organisaties verzamelen gegevens over woon-werkmobiliteit via enquêtes met vragen over een representatieve werkweek of schattingen op basis van de reisafstand, het aantal werk- en thuiswerkdagen en de reismodaliteiten (auto, motorfiets, OV, fiets of lopen).

Berekenen van de CO₂-uitstoot

Volgens het GHG-protocol moet de onderneming de CO₂-uitstoot in scope 1 en 2 zo precies mogelijk berekenen en rapporteren. Voor het wagenpark is de meest nauwkeurige berekeningswijze het vermenigvuldigen van de hoeveelheden verbruikte brandstoffen en kWh met de bijbehorende CO₂-emissiefactoren per eenheid brandstof of kWh. Scope 3 emissies kunnen in veel gevallen minder nauwkeurig berekend worden omdat de beschikbare gegevens minder betrouwbare berekeningen opleveren. Omdat voor scope 3 de invloed van de organisatie beperkter is, wordt geaccepteerd dat de datakwaliteit lager ligt.

Voor het berekenen van de scope 3 emissies volstaat het vermenigvuldigen van het aantal ingeschatte gereden kilometers per vervoersmiddel met de bijbehorende CO₂-emissiefactoren per kilometer en vervoersmiddel. Voor de zakelijke reizen geeft het GHG-protocol aan dat ondernemingen, indien mogelijk, ook data dienen te verzamelen over de specifieke soorten voertuigen die worden gebruikt voor reizen met vervoerders (aangezien emissiefactoren per voertuigtype variëren) en het specifieke type personen-voertuig en de bijbehorende emissiefactor.

Het GHG-protocol bevat geen CO₂-emissiefactoren. De onderneming moet zelf bepalen welke emissiefactoren ze gebruikt voor het berekenen van de CO₂-uitstoot. Daarbij kan ze kiezen voor Tank-To-Wheel (TTW) of Well-To-Wheel (WTW) emissiefactoren. TTW betreft alleen de uitstoot door het verbranden van brandstof in de motor. Rapporteren volgens deze benadering negeert de uitstoot die in de voorketen van de productie van de brandstof zit. Bij rapporteren volgens WTW wordt ook de uitstoot meegenomen die in de voorketen zit. Volgens het GHG-protocol kunnen organisaties ervoor kiezen om voor hun scope 1 en 2 emissies de WTW emissiefactoren te gebruiken. Maar ondernemingen kunnen zich voor die scopes ook beperken tot de TTW emissies en de emissies in de voorketen apart te rapporteren onder scope 3-categorie 3 (brandstof- en energierelateerde activiteiten).

ISO 14064-1

Een onderneming mag ook werken volgens de ISO 14064-1. De onderneming past dan die norm toe in plaats van het GHG-protocol. De norm heeft een vergelijkbare opbouw als het GHG-protocol, maar de benamingen en indeling zijn anders.

VSME

Voor ondernemingen die onder de grens van de CSRD vallen, wordt de VSME standaard¹² ontwikkeld. Dit is een vrijwillige standaard die micro-, kleine en middelgrote ondernemingen helpt om te voorzien in de databehoeftes van grote ondernemingen die om informatie verzoeken over verduurzaming van hun leveranciers. Op grond van de CSRD geldt dat de datapunten van de VSME het maximale bevatten dat de CSRD ondernemingen mogen vragen aan hun ketenpartners. De VSME gaat ook uit van het GHG-Protocol. Indien het GHG-Protocol niet goed werkbaar is voor ondernemingen, mogen ze als alternatief ISO 14064-1 gebruiken voor de berekening van CO₂-emissies.

¹² EFRAG Voluntary Sustainability Reporting Standard for non-listed SMEs, december 2024.

Voor de ondernemingen die niet onder de CSRD vallen maar wel onder het besluit WPM of de EED zou het handig zijn als ze met de gegevens die ze hebben verzameld voor de WPM rapportage of het EED verslag kunnen voorzien in de databehoeftes van hun ketenpartners die wel onder de CSRD vallen. Voor de ondernemingen die onder de EED vallen zal dat vooral gaan gelden voor branches met relatief weinig werknemers maar met een hoog energieverbruik, zoals de glastuinbouw, datacenters en transportondernemingen.

EED

Onder de EED moet worden gerapporteerd over brandstofverbruik van leaseauto's en het eigen wagenpark (tankpassen, laadpassen en brandstofbonnen). De gegevens over dat verbruik zijn uit de eigen administratie te halen of via de leasemaatschappij te verkrijgen. Bij zakelijke reizen via mobiliteitsdiensten of met privé vervoermiddelen (middels declaraties) en bij woon-werkmobiliteit is dit niet mogelijk. Het brandstofverbruik van die reizen valt buiten de EED.

WPM

In de rapportage WPM worden de gereisde kilometers opgenomen. Daarbij moet onderscheid worden gemaakt tussen zakelijke mobiliteit en woon-werkmobiliteit. Ook dient onderscheid te worden gemaakt tussen de verschillende vervoermiddelen die zijn gebruikt en het brandstoftype. Voor de verschillende combinaties van vervoermiddel en brandstoftype zijn emissiefactoren vastgesteld voor het berekenen van de CO₂-uitstoot. Een aandachtspunt is dat die berekening geen rekening houdt met de verschillen in CO₂-uitstoot van auto's die rijden op dezelfde brandstof. Voor alle benzineauto's (groot en klein) wordt gerekend met dezelfde emissiefactor. Hetzelfde geldt voor alle dieselauto's en alle auto's die rijden op LPG, LNG, (bio) CNG, E85, HVO_{20/30} en HVO₁₀₀. Dit is gedaan om de administratieve lasten zo laag mogelijk te houden maar per werkgever levert dat geen goed beeld op van de CO₂-uitstoot. Een ander nadeel is dat het vernieuwen van het wagenpark of de leasevloot door zuiniger auto's geen CO₂-voordeel oplevert in het kader van het besluit WPM.

De emissiefactoren zijn op TTW basis. Dit is gedaan omdat het Klimaatakkoord uitgaat van TTW. In het geval van biodiesel (alleen HVO 100) en elektrisch rijden levert de TTW-rapportage een uitstoot van nul op, ongeacht de hoeveelheden die worden gebruikt.

Bepaalde reismodaliteiten waarvan het brandstofverbruik wel relevant is voor de CSRD en de EED, kunnen niet worden meegenomen in de rapportage WPM. Denk aan auto's met grijze kentekens, goederenvervoer, vlieg- en vaarverkeer, werktuigen, voertuigen van brandweer, politie, hulpdiensten en defensie.

Soms verlangt de rapportage WPM meer gegevens dan de CSRD of de EED, zoals:

- gegevens over zakelijke reizen met eigen vervoermiddelen van werknemers (op basis van declaraties), mobiliteitsdiensten en leaseauto's en woon-werk reizen (wel in WPM en CSRD, niet in EED); en
- gegevens over reizen met OV en fiets of te voet.

In theorie kunnen de verzamelde gegevens voor de CSRD en de EED over het brandstofverbruik van het eigen wagenpark en leaseauto's wel worden gebruikt voor de rapportage WPM. De liters brandstof die zijn verbruikt door het eigen wagenpark kunnen namelijk worden omgerekend naar gereden kilometers voor de rapportage WPM. In de '[Handreiking Gegevensverzameling werkgebonden personenmobiliteit](#)' staat een omzettingstabel die hiervoor kan worden gebruikt (bijlage 3, pagina 44).

3.4 Procedurele verschillen

3.4.1 Verschillende platforms

Voor het verstrekken/deponeren van rapporten/verslagen zijn er verschillende platforms:

- voor de WPM rapportage moet gebruik worden gemaakt van een elektronisch formulier dat is te vinden op de website van RVO;
- de duurzaamheidsrapportage CSRD is onderdeel van het jaarverslag dat ondernemingen jaarlijks deponeren bij de KvK; daarbij zal gebruik worden gemaakt van het inline XBRL formaat;
- het rapport van de energieaudit EED wordt ingediend bij RVO; daarvoor zijn sjablonen beschikbaar; de platforms bij RVO voor de WPM rapportage en het EED verslag communiceren niet met elkaar, er is geen koppeling tussen de systemen; concerns met een energiebeheerssysteem of keurmerk hoeven geen verslagen in te dienen; verder is er op dit moment bij RVO ook nog een platform voor de informatieplicht energiebesparing en een platform voor de onderzoeksplicht energiebesparing.

Eén loket

Idealiter rapporteren ondernemingen één keer de gegevens bij één loket. Achter het loket worden de gegevens dan doorgesluisd naar of beschikbaar gemaakt voor de verschillende toezichthouders. Deze vergaande manier om de samenhang te vergroten, kan door het standaardiseren van de data, bijvoorbeeld op basis van de CSRD taxonomie. De data-elementen van de rapportages worden dan gelijk getrokken. Als de data voor de verschillende rapportages met een standaard op een bepaalde manier kunnen worden gecodeerd, kunnen ze voor meerdere doeleinden worden gebruikt. In theorie is het mogelijk om de data bij één loket in te dienen, bijvoorbeeld bij de KvK. Deponering bij KvK is gebaseerd op een XBRL standaard die al zo jaar wordt gebruikt. In de XBRL standaard is het mogelijk om de gegevensspecificatie vast te leggen. In het Burgerlijk Wetboek staat wat een onderneming moet deponeren. Dat is aangevuld met richtlijnen van de Raad voor de Jaarverslaggeving.

IXBRL standaard

Voor de CSRD rapportage gaat gebruik worden gemaakt van de iXBRL standaard (Inline eXtensible Business Reporting Language), dat is een bepaald soort XBRL standaard. XBRL en iXBRL zijn verschillende rapportageformaten. XBRL is een op XML gebaseerd formaat en is niet leesbaar voor mensen. iXBRL is een op XHTML gebaseerd formaat en is leesbaar voor zowel mensen als machines. De meeste ondernemingen gebruiken XBRL, dat is eenvoudiger in gebruik. iXBRL wordt vooral gebruikt door grote ondernemingen die hun jaarverslag ook mooi willen vormgeven. Het is een technische standaard waarmee onderdelen van het jaarverslag worden voorzien van een beschrijvende code. Die code wordt een 'tag' (label) genoemd. Taggen (labelen) is het toekennen van tags aan specifieke datapunten in een duurzaamheidsrapportage. Deze tags verwijzen naar definities binnen een gestandaardiseerde taxonomie, zoals de CSRD-taxonomie. Gegevens worden daarmee eenduidig interpreteerbaar. Rapporten die met die gegevens worden samengesteld, worden daarmee onderling vergelijkbaar. Door informatie te taggen, wordt het automatisch uitleesbaar door software. Dit stelt o.a. overheden in staat om snel en efficiënt duurzaamheidsprestaties van organisaties te analyseren, te vergelijken en beslissingen te nemen op basis van deze gegevens.

Er is software beschikbaar waarin een volledige lijst beschikbaar is met alle tags die nodig is voor de duurzaamheidsrapportage. Aan de onderdelen van de rapportage kunnen in de software de juiste tags uit de bibliotheek worden toegekend. Vervolgens kan er op basis van de getagde gegevens een rapportage worden gegenereerd. De getagde gegevens kunnen ook worden gebruikt voor de deponering bij de KvK. Voor de financiële verslaglegging wordt dat nu al gedaan en voor de duurzaamheidsrapportage op grond van de CSRD zal dat straks ook zo gaan. Momenteel worden jaarrekeningen die bij de KvK worden gedeponeerd, samengesteld met rapportage software. Uitbreiding van die software met een specifieke WPM functionaliteit betekent een investering voor de software leveranciers. Meestal is er een vraag van hun gebruikers noodzakelijk om een investering te rechtvaardigen.

Op dit moment is de XBRL taxonomie voor de CSRD nog in ontwikkeling en dus nog niet vastgesteld door de Europese Commissie. Maar na vaststelling zullen alle relevante datapunten uit de ESRS moeten worden getagd. Welke datapunten "relevant" zijn, verschilt per organisatie (zie paragraaf 3.1).

3.4.2 Verschillende toezichthouders

Elke regeling heeft een andere toezichthouder die toeziet op de naleving.

- Voor de WPM rapportage zijn dat de omgevingsdiensten. De rapportages komen binnen bij RVO, die ze vervolgens doorstuurt naar de omgevingsdiensten. In Nederland zijn er 28 omgevingsdiensten die de toezichts- en handhavingstaken uitvoeren voor de gemeenten. De omgevingsdiensten controleren of de rapportages tijdig zijn ingediend. Ook controleren ze of de gegevens in de rapportages plausibel zijn. Als de regels niet zijn nageleefd, kan de omgevingsdienst (met een mandaat van de gemeente) een bestuurlijke sanctie opleggen.
- Onder de CSRD dient de accountant de duurzaamheidsrapportage te controleren en een verklaring van een beperkte mate van zekerheid af te geven. Deze controle is vergelijkbaar met de controle van financiële jaarrekeningen, maar dan in lichtere vorm. De accountant moet de nauwkeurigheid en betrouwbaarheid van de rapportage bevestigen. Bij een geconstateerde onregelmatigheid zal de accountant de rapportage niet goedkeuren. De accountant is niet bevoegd om de onderneming een sanctie op te leggen. De aard van het toezicht verschilt dus van het toezicht door omgevingsdiensten die wel kunnen sanctioneren. De AFM houdt toezicht op de accountants en controleert daarbij of de accountants voldoen aan de wettelijke eisen. Daarbij kan de AFM bij geconstateerde onregelmatigheden sancties opleggen aan de accountants. Ook houdt de AFM toezicht op de duurzaamheidsverslagen van beursgenoteerde ondernemingen, dit is op civielrechtelijke basis. De AFM kan de beursgenoteerde ondernemingen vragen om toelichting, maar geen sancties opleggen.
- Voor de EED controleert RVO de verslagen. RVO controleert of de rapportages tijdig zijn ingediend. Ook controleert RVO of de gegevens in de rapportages plausibel zijn. Naast de verslagleggingsplicht op grond van de EED zijn er de energiebesparingsplichten en de informatie- en onderzoeksplicht energiebesparing. De omgevingsdiensten houden toezicht op die verplichtingen.

Dat er verschillende toezichthouders zijn, hoeft geen belemmering te zijn voor procedurele samenhang. Hierbij past wel de kanttekening dat ondernemingen het lastig vinden als er voor dezelfde onderwerpen verschillende toezichthouders zijn die ook verschillende oordelen kunnen vellen over de gerapporteerde gegevens.

3.4.3 Verschillende tijdsperiodes

Elke regeling heeft een andere tijdsperiode waarover gerapporteerd moet worden:

- de WPM rapportage moet elk jaar worden ingediend;
- de duurzaamheidsrapportage CSRD ook elk jaar;
- het verslag van de energieaudit moet op grond van de EED elke vier jaar worden ingediend; hetzelfde geldt voor de rapportages over de informatie- en onderzoeksplicht energiebesparing.

Dat er verschillende tijdsperiodes zijn voor de rapportering en verslaglegging lijkt op het eerste gezicht geen belemmering voor procedurele samenhang. Het gelijk trekken van de tijdsperiodes zou betekenen dat de gegevens voor het EED verslag elk jaar gerapporteerd worden in plaats van eens per vier jaar. Maar dat is niet aan te bevelen vanwege de verzwaring van de regeldruk.

3.5 Opties om het rapporteren makkelijker te maken

Idealiter hoeven ondernemingen maar één rapport/verslag in te dienen bij één loket waarmee wordt voldaan aan WPM, CSRD en EED (inhoudelijke en procedurele samenhang). En op zijn minst zou het wenselijk zijn dat ondernemingen bij de verschillende rapportages/verslagen gebruik kunnen maken van dezelfde gegevens (inhoudelijke samenhang-min). In deze paragraaf zijn opties beschreven het rapporteren makkelijker te maken door het vergroten van de samenhang.

De opties leveren een verlichting op van de regeldruk voor de ondernemingen die onder ten minste twee van de drie regelingen vallen (ondernemingen met 250 of meer werknemers of een energieverbruik van meer dan 10 TJ). Sommige opties kunnen ook verlichting bieden voor een bredere groep organisaties. Als de omnibusvoorstellen van de Europese Commissie worden aangenomen geldt de verlichting van de regeldruk alleen voor ondernemingen met 1000 of meer werknemers of een energieverbruik van meer dan 10 TJ). Hierbij past de kanttekening dat aanpassingen in de te rapporteren gegevens (door de vereiste standaardisering) ook zal leiden tot verhoogde regeldruk omdat de ondernemingen hun systemen moeten aanpassen. Een nader onderzoek naar de regeldrukeffecten is vereist om dat goed in kaart te brengen.

De opties zijn ingedeeld naar de termijn waarbinnen ze kunnen worden gerealiseerd:

- korte termijn opties waaraan direct invulling kan worden gegeven;
- middellange termijn opties die wijziging van het besluit WPM vereisen en na 2026 gerealiseerd kunnen worden; en
- lange termijn opties voor de periode na 2028.

3.5.1 Korte termijn optie

Optie 1: Handreiking aanpassen zodat het ruimte biedt voor gegevensverzameling over woon-werkmobiliteit conform het GHG-protocol

Onder het GHG-Protocol en het besluit WPM wordt de CO₂-uitstoot door woon-werkmobiliteit berekend op basis van gereisde kilometers en wijze van vervoer. In het GHG-Protocol wordt niet expliciet benoemd hoe ondernemingen de benodigde gegevens over woon-werkmobiliteit moeten verzamelen. In de huidige Handreiking worden slechts twee methodes beschreven. In de Handreiking kan worden verduidelijkt dat ondernemingen ook andere methodes kunnen gebruiken voor het verzamelen van gegevens. Die verzamelde gegevens kunnen dan ook voor het GHG-Protocol worden gebruikt voor het berekenen van de CO₂-uitstoot. Daarmee zijn die gegevens ook bruikbaar voor de CSRD en EED rapportagea.

3.5.2 Middellange termijn opties

Optie 2: Ondernemingen krijgen na het indienen van hun rapportage bij RVO de gegevens over de berekende CO₂-uitstoot die ze kunnen gebruiken voor de CSRD rapportage

Bij deze optie wordt de CO₂-footprint benadering van het besluit WPM verbreed van TTW naar WTW¹³. Volgens het GHG-protocol kunnen organisaties zelf kiezen of ze voor hun scope 1 en 2 emissies meteen de WTW emissiefactoren gebruiken, of dat ze zich daar beperken tot de TTW emissies en de emissies in de voorketen (WTW) apart rapporteren onder scope 3 – categorie 3 ('brandstof- en energieregelateerde activiteiten'). In de Nederlandse Green Deal CO₂-emissiefactoren van de Rijksoverheid en organisaties die CO₂-berekeningen faciliteren, is afgesproken dat wordt gerekend met WTW emissiefactoren. Het Klimaatakkoord gaat echter uit van TTW emissiefactoren.

Op dit moment krijgen de werkgevers na het indienen van de WPM rapportage alleen de uitkomsten van de berekeningen van de CO₂-emissie volgens TTW. Dat is conform de afspraken die zijn gemaakt in het Klimaatakkoord. Dit zou kunnen worden verbreed zodat de werkgevers ook de CO₂-emissieberekening ontvangen volgens de WTW berekeningsmethode. Een aanpassing van het besluit WPM is daarvoor niet vereist. Deze optie vereist wel een aanpassing van het systeem bij RVO, vooral in de database, de koppelingen met de omgevingsdiensten en de terugkoppelrapportage voor de werkgever. Dat kan niet eerder dan in 2026 worden gerealiseerd en brengt bovendien kosten met zich mee.

¹³ Zie paragraaf 3.3.2 voor een uitleg van TTW en WTW.

Voordeel van het opnemen van de volgens WTW berekende CO₂-uitstoot in de terugkoppelrapportage is dat het een completer beeld geeft van de CO₂-uitstoot. In het geval van biodiesel (alleen HVO 100) en elektrisch rijden kan de TTW-berekening een uitstoot van nul opleveren, ongeacht de hoeveelheid elektriciteit en brandstof die wordt gebruikt. Bij het berekenen volgens WTW wordt ook de uitstoot meegenomen die in de voorketen wordt veroorzaakt om bijvoorbeeld elektriciteit op te wekken en brandstof te produceren en te transporteren.

Nadeel van deze maatregel is dat er verwarring kan ontstaan bij de ondernemingen over hun CO₂-uitstoot. Als ze de cijfers niet goed interpreteren, kan er bovendien een ontmoedigend effect van uit gaan als ze zien dat hun uitstoot niet of nauwelijks omlaag is gegaan of zelfs is gestegen, ondanks de getroffen maatregelen ter verduurzaming. Ook valt te betwijfelen of de ondernemingen er wijzer van worden en of het bijdraagt aan duurzamere keuzes. Een groot deel van de veroorzaakte uitstoot valt namelijk buiten de handelingsruimte van werkgevers. Werkgevers hebben geen directe invloed op de CO₂-uitstoot in de voorketen. Wel kunnen ze direct hun eigen uitstoot beïnvloeden door het vervangen van de fossiele voertuigen in het wagenpark door emissieloze voertuigen.

Optie 3: Ondernemingen gaan dezelfde gegevens rapporteren als voor de CSRD en EED

Het GHG-protocol is een internationaal erkende berekeningsmethode die over de hele wereld wordt gebruikt. Het GHG-protocol vormt de basis voor de CSRD en EED rapportages. Het GHG-protocol is ook al jarenlang de leidraad voor meer dan 1500 ondernemingen en overheden die vrijwillig hun CO₂-uitstoot rapporteren op basis van de CO₂-Prestatieladder. Dit certificaat is recent vernieuwd en daarbij is veel aandacht gegaan naar afstemming met de CSRD, EED en ISO 14064-1.

Door de WPM rapportage te laten aansluiten op het GHG-protocol wordt gebruik gemaakt van de gegevens die ook worden gebruikt voor de CSRD en EED rapportage. Om dit te realiseren is aanpassing van het besluit WPM nodig en moet het elektronisch formulier en mogelijk ook het systeem bij RVO worden aangepast. Alle vereiste aanpassingen moeten nog worden geïnventariseerd. De daadwerkelijke aanpassingen, inclusief testen, kunnen volgens RVO pas in 2026 worden gerealiseerd. Deze aanpassingen brengen kosten met zich mee. Het wijzigen van het besluit WPM vergt ook aanzienlijke ambtelijke inzet.

Hieronder is nader uitgewerkt hoe de WPM rapportage beter kan aansluiten op het GHG-protocol.

A. CO₂-berekeningsmethodes van het GHG-protocol gebruiken

Volgens het GHG-protocol worden de CO₂-emissies door werkgebonden personenmobiliteit berekend op basis van:

- brandstofverbruik van gemotoriseerde voertuigen uit het eigen wagenpark en beschikbaar gestelde leasevoertuigen, gebruikt voor woon-werk, zakelijk en privé, waarbij de brandstof wordt betaald door de werkgever (scope 1);
- elektriciteitsverbruik van elektrische voertuigen uit het eigen wagenpark en beschikbaar gestelde leasevoertuigen gebruikt voor woon-werk, zakelijk en privé, waarbij de stroom wordt betaald door de werkgever (scope 2);
- gereisde kilometers voor woon-werk en de gereisde kilometers of de door vervoerders berekende CO₂-emissie voor reizen met OV (scope 3).

In het kader van het besluit WPM worden de CO₂-emissies op dit moment berekend op basis van het aantal gereisde kilometers. Voor de reizen met voertuigen uit het eigen wagenpark en beschikbaar gestelde leasevoertuigen is dat een andere grondslag dan voorgeschreven volgens het GHG-protocol dat uitgaat van de verbruikte brandstof en elektriciteitsverbruik. Over het algemeen levert een CO₂-berekening op basis van de hoeveelheid verbruikte brandstof een nauwkeuriger uitkomst op dan een berekening op basis van het aantal gereisde kilometers.

B. Rapportage over CO₂-uitstoot

Op dit moment dienen werkgevers bij RVO te rapporteren over het aantal gereisde kilometers, en niet over de CO₂-uitstoot. Het systeem van RVO rekent de CO₂-uitstoot uit. In het GHG-protocol en de CSRD wordt gerapporteerd over CO₂-uitstoot, en niet over kilometers of brandstof. Om de rapportage daarmee in lijn te brengen, zouden werkgevers onder het besluit WPM ook kunnen rapporteren over CO₂-uitstoot. Dat geeft ondernemingen vrijheid op welke manier zij de CO₂-uitstoot willen berekenen. Nadeel van deze optie is dat de uitkomsten van de CO₂-berekeningen dan kunnen verschillen en minder goed vergelijkbaar zijn. Een ander nadeel is dat het kan leiden tot extra administratieve lasten. Wel zijn er veel (gratis) tools beschikbaar om CO₂-uitstoot te berekenen, zoals [CO₂-voetafdruk calculator - Klimaatplein](#). Een optie kan ook zijn om beide mogelijk te maken.

C. Scope indeling GHG-Protocol gebruiken voor WPM rapportage

Om beter aan te sluiten bij het GHG-protocol kan de indeling van dat protocol worden gebruikt. De categorieën zouden er dan als volgt uit kunnen zien:

- Gemotoriseerde voertuigen uit het eigen wagenpark en lease (scope 1), waarbij organisaties rapporteren over:
 - CO₂-uitstoot op basis van verbruikte brandstof (voorkeursoptie);
 - CO₂-uitstoot op basis van gereisde kilometers en voertuigtype.
- Elektrische voertuigen uit het eigen wagenpark en lease (scope 2), waarbij ondernemingen rapporteren over:
 - CO₂-uitstoot op basis van verbruikte elektriciteit (voorkeursoptie);
 - CO₂-uitstoot op basis van gereisde kilometers en voertuigtype.
- Zakelijke mobiliteit met het OV en eigen voertuigen werknemers (scope 3), waarbij organisaties rapporteren over:
 - CO₂-uitstoot op basis van gereisde kilometers en type voertuig (als dat mogelijk is) en anders wijze van vervoer (trein, bus, auto, etc.) of de door vervoerders berekende CO₂-emissie voor reizen met OV.
- Woon-werkmobiliteit met het OV en eigen voertuigen werknemers (scope 3), waarbij organisaties rapporteren over:
 - CO₂-uitstoot op basis van gereisde kilometers en wijze van vervoer (trein, bus, auto, etc.) of de door vervoerders berekende CO₂-emissie voor reizen met OV (scope 3).

Alternatief is om de huidige categorieën in het besluit WPM te behouden voor de organisaties die daarvan gebruik willen blijven maken. Voor die organisaties blijft het dan mogelijk om kilometers te rapporteren. Voordeel daarvan is dat organisaties die gewend zijn aan de WPM rapportage en die hebben geïntegreerd in hun processen minder aanpassingen hoeven te doen. Nadeel is dat dit minder goed aansluit op het GHG-protocol.

Voor organisaties die ook onder de CSRD en/of de EED vallen en/of werken onder de CO₂-Prestatieladder, wordt het mogelijk om brandstofverbruik in plaats van kilometers te rapporteren. Voor die organisaties wordt de regeldruk daarmee verlicht.

D. Aanpassingen Handreiking gegevensverzameling WPM om aan te sluiten op GHG-Protocol

Als het de voorkeur heeft om de huidige categorieën in het besluit WPM te behouden, maar daarbij beter aan te sluiten op het GHG-Protocol, zijn de volgende aanpassingen vereist in de handreiking:

- Zakelijke mobiliteit met voertuigen eigen wagenpark en leasevoertuigen (hoofdstuk 3):
 - toestaan dat gereisde kilometers voor woon-werk en privé niet afgesplitst hoeven te worden;
 - toestaan dat het een optie is om de hoeveelheden verbruikte brandstof te rapporteren.
- Zakelijke mobiliteit met mobiliteitsdiensten (hoofdstuk 4):
 - toestaan dat de gereisde kilometers met mobiliteitsdiensten niet worden uitgesplitst naar brandstoftype;
 - toestaan dat gereisde kilometers voor woon-werk en privé niet afgesplitst hoeven te worden als de mobiliteitsdienstverlener dit niet faciliteert;
 - toestaan dat het een optie is om de door vervoerders berekende CO₂-emissie voor reizen met OV te rapporteren.

- Zakelijke mobiliteit op basis van declaraties (hoofdstuk 5):
 - toestaan dat de kilometers van privévoertuigen niet worden uitgesplitst naar brandstoftype.
- Woon-werkmobiliteit (hoofdstuk 6):
 - toestaan dat de kilometers van privévoertuigen niet worden uitgesplitst naar brandstoftype.

E. Alleen rapporteren over reismodaliteiten die CO₂ uitstoten

Onder het besluit WPM wordt gevraagd om de gereisde kilometers, gesplitst per type voertuig, en gesplitst naar woon-werk en zakelijk te rapporteren. Ook lopen of fietsen wordt hierin meegenomen. Onder het GHG-protocol dient alleen te worden gerapporteerd over werkgebonden personenmobiliteit die CO₂-emissies veroorzaakt. Ditzelfde uitgangspunt zou kunnen worden gehanteerd onder het besluit WPM. Dit zou betekenen dat ondernemingen niet verplicht zijn te rapporteren over gereisde kilometers te voet of met de fiets¹⁴. Hiervan hebben ook werkgevers die niet onder de CSRD en EED vallen profijt. Aandachtspunt is dan wel dat de norm die is uitgedrukt in CO₂-uitstoot per reizigerskilometer dan niet bruikbaar is. Vergroening van het reisgedrag doordat werknemers meer gaan fietsen naar hun werk, levert dan namelijk geen verlaging op van de uitstoot per reizigerskilometer. Er zal eerder sprake zijn van een verhoging van de uitstoot als gebruik wordt gemaakt van voertuigen op fossiele brandstoffen.

Optie 4: Doelgroepen gelijk trekken

Op grond van het besluit WPM moeten ondernemingen en rechtspersonen die werken onder een KvK nummer rapporteren. Op grond van de CSRD en EED zijn het concerns die verplicht zijn om te rapporteren. Het is een optie om voor de drie rapportages uit te gaan van dezelfde toepassingscriteria. Logischerwijs zou het voor de rapportage WPM dan moeten gaan om een concern in plaats van een onderneming of rechtspersoon.

Om dit te realiseren is aanpassing van het besluit WPM nodig. Ook vereist het diverse aanpassingen van het systeem bij RVO. Dat brengt kosten met zich mee. Het wijzigen van het besluit WPM vergt een behoorlijke ambtelijke inzet.

Optie 5: Toezicht afstemmen

Het toezicht op de verschillende rapportages/verslagen is op dit moment bij verschillende organisaties belegd. Er zijn verschillende mogelijkheden om de soorten toezicht beter op elkaar af te stemmen.

- Toezicht op overlappende onderwerpen bij één organisatie beleggen. Hiervoor is wijziging van de regelgeving vereist.
- Toezicht van de verschillende organisaties op elkaar afstemmen via integraal toezicht of samenwerkingsprotocollen. Toezichthouders zouden bijvoorbeeld rekening kunnen houden met de oordelen van andere toezichthouders. Dat zou kunnen in de vorm van integraal toezicht door een toezichthouder die tijdens een controle ook onderwerpen meeneemt waar hij niet primair over gaat. De bevindingen worden dan gemeld aan de bevoegde organisatie. Toezichthouders kunnen ook afspraken met elkaar maken over hoe ze informatie delen via samenwerkingsprotocollen.
- Beleidsregels van publieke toezichthouders die beschrijven hoe ze omgaan met accountantsverklaringen verleend voor de CSRD en certificaten verleend door auditors. Onder de CSRD geeft een accountant een verklaring over duurzaamheidsinformatie. In milieuregelgeving wordt vaak gewerkt met certificaten, dit lijkt op het werk dat accountants doen. Als toezichthouder zou je erop moeten kunnen vertrouwen dat een certificaat of accountantsverklaring goed wordt verleend, en dit niet snel in twijfel trekken.

De mogelijkheden zouden nader kunnen worden onderzocht.

¹⁴ Als uit wordt gegaan van TTW emissiefactoren voor de berekening van de CO₂-uitstoot, dan wordt ook niet gerapporteerd over reizen met emissieloze voertuigen.

Tijdslijn voor de middellange termijn opties

- 2025: voorbereidende stappen (inventarisatie hoe besluit zou moeten veranderen en welke onderdelen van het systeem bij RVO moeten worden aangepast, afstemming met externe organisaties en in kaart brengen van de gevolgen);
- 2026/27: aanpassingen in RVO systeem doorvoeren en testen, tussentijdse evaluatie van het besluit WPM (is al voorzien) en keuze of/hoe besluit moet worden gewijzigd;
- 2028/29: aangepast besluit kan in werking treden.

3.5.3 Lange termijn optie

Optie 6: Rapportages deponeren bij de KvK

Idealiter rapporteren ondernemingen één keer de gegevens bij één loket. Achter het loket worden de gegevens dan doorgesluisd naar of beschikbaar gemaakt voor de verschillende toezichthouders. Dit zou bereikt kunnen worden door duurzaamheidsgegevens te deponeren bij de KvK die bruikbaar zijn voor de CSRD, EED en besluit WPM. In dat geval is het belangrijk dat de WPM rapportage aansluit op de iXBRL standaard die wordt gebruikt om te rapporteren over duurzaamheidsgegevens onder de CSRD.

Door de standaardisering is de data voor meerdere doeleinden en door verschillende stakeholders te gebruiken. Het ontwikkelen van sub-sub tags (labels) voor de verschillende vormen van mobiliteit conform de CSRD taxonomie zou kunnen helpen om de samenhang te bereiken. Je krijgt dan bijvoorbeeld de volgende tags:

- brandstofverbruik wagenpark
(GrossScope1GreenhouseGasEmission/FuelsForOwnVehicles)
- brandstofverbruik leasevloot
(GrossScope1GreenhouseGasEmission/FuelsForLeaseVehicles)
- kilometers woon-werk met eigen auto werknemers
(GrossScope3GreenhouseGasEmission/KilometersForEmployeeCommutingCarsEmployees)
- kilometers woon-werk met OV
(GrossScope3GreenhouseGasEmission/KilometersForEmployeeCommutingPublic Transport)
- kilometers woon-werk met fiets of te voet
(GrossScope3GreenhouseGasEmission/KilometersForEmployeeCommutingBicycleOrWalking)

De data die met deze tags worden gelabeld zijn dan bruikbaar voor zowel de CSRD als de WPM rapportage. En de data bij de eerste twee punten is ook bruikbaar voor de EED. De totaalstelling van alle sub(-sub) categorieën vormt samen de scope-1 emissies van de onderneming. En die wordt opgenomen in de duurzaamheidsrapportage. Het totaal van de sub(-sub) categorieën die relevant zijn voor de WPM rapportage kunnen voor die rapportage worden gebruikt en na deponering (bijvoorbeeld bij de KvK) worden 'opgehaald' door RVO en de omgevingsdiensten.

Voordeel van deponering bij de KvK is dat het via Digipoort gaat waardoor gebruik wordt gemaakt van de generieke data infrastructuur van Nederland die softwareleveranciers kennen en waar zij de juiste certificaten voor hebben. Hierdoor is het mogelijk om met één druk op de knop in de software die wordt gebruikt een rapportage te verstrekken. Het is dan niet meer nodig om aparte velden in het portaal van RVO in te vullen. Via het loket bij RVO is dat niet mogelijk omdat RVO niet is aangesloten op Digipoort. Met het inrichten van het rapportageportaal bij RVO, is een soort Digipoort nagebouwd maar dan met minder functionaliteiten. Het verstrekken van de WPM rapportage door deponering bij de KvK, heeft mogelijk niet alleen voordelen voor ondernemingen die onder de CSRD vallen, maar ook voor andere organisaties die hun jaarverslag bij de KvK moeten deponeren.

Om dit te bereiken is het nodig om een aparte XBRL taxonomie op te stellen en het besluit WPM aan te passen. Daarnaast vereist het ingrijpende aanpassingen van de verschillende systemen van RVO (WPM en EED) en de KvK (CSRD). Dat is alleen op de langere termijn te realiseren (> 3 jaar) en zal een kostbare operatie zijn. Eerste schatting is dat eenmalige kosten tussen €300k en €900k liggen. Daarna zijn er onderhoudskosten om gebruik te maken van Digipoort.

Technisch gezien is het mogelijk om een taxonomie te maken voor de rapportage WPM die aansluit op de XBRL taxonomie voor de CSRD. Een voorwaarde om dit te realiseren is, dat wordt aangesloten bij de systematiek van het GHG-protocol. Verder zal nog uitgezocht moeten worden wat de juridische consequenties zijn en op welke manier dit wettelijk geregeld kan worden. De KvK heeft in het verleden dergelijke trajecten ook al voor andere rapportageverplichtingen gedaan. Als de data bij de KvK worden gedeponeerd, zal de KvK de WPM onderdelen separaat beschikbaar moeten kunnen stellen aan RVO en de omgevingsdiensten. Dit stelt eisen aan de techniek, maar heeft wellicht ook juridische consequenties, want in feite wordt de gedeponeerde informatie 'bewerkt'. Naast de juridische kant, vergt het ook afspraken met de KvK, de ministeries van BZK, EZK en JenV, de Raad voor de Jaarverslaggeving en Logius¹⁵. Gebleken is dat de governance voor het KvK domein momenteel onderwerp van discussie is.

Tijdslijn

- 2025: inventariserende gesprekken met Logius, KvK, en RVO om de optie verder uit te werken, en een beter beeld te krijgen van de implicaties
- 2026: tussentijdse evaluatie besluit WPM (is al voorzien), keuze of/hoe besluit moet worden gewijzigd en of voor de WPM rapportage wordt aangesloten bij KvK duurzaamheidsverslag deponering
- 2027: XBRL taxonomie voor WPM opstellen
- 2028-2029: aangepast besluit kan in werking treden
- 2027-2029: afspraken maken en systemen op orde
- 2029-2030: WPM rapportage via duurzaamheidsverslag

Om dit te realiseren is aanpassing van het besluit WPM nodig. Ook vereist het diverse aanpassingen van het systeem bij RVO. Dat brengt kosten met zich mee. Het wijzigen van het besluit WPM vergt een behoorlijke ambtelijke inzet.

¹⁵ Logius zorgt voor de beschikbaarheid, juiste werking, continuïteit en beveiliging van Digipoort. Dat is de ICT-centrale waar berichtenverkeer voor de overheid wordt afgehandeld. Digipoort werkt als een elektronisch postkantoor. Het ontvangt een bericht, controleert dat op een aantal eisen en bevestigt, desgewenst namens de organisatie, de ontvangst van het bericht. Op dit moment kent Digipoort de volgende rapportage domeinen: de Belastingdienst, KvK, SBRWonen en OCW.

4. Verzamelen gegevens woon-werkmobiliteit makkelijker maken

4.1 Te verzamelen data

Werkgevers moeten onder het besluit WPM rapporteren over gereisde kilometers (jaarkilometers), gesplitst tussen zakelijke mobiliteit en woon-werkmobiliteit. Er dient onderscheid te worden gemaakt tussen het type vervoer. Dit is opgesplitst in verschillende voertuigtypes, brandstoftypes, elektrische voertuigen, motorfietsen, bromfietsen, OV en ook lopen of fietsen. De WPM werkt met reizigerskilometers, niet met voertuigkilometers. De CO₂-uitstoot wordt berekend per reizigerskilometer. Dat is namelijk het uitgangspunt voor een eventueel in te voeren norm voor individuele werkgevers.

4.2 Regeldruk gegevensverzameling woon-werkmobiliteit

Uit de ambtelijke verkenning in het najaar van 2024 kwam naar voren dat vooral het mkb moeite heeft met het verzamelen van gegevens, m.n. over woon-werkmobiliteit. Ook uit een enquête van RVO uit mei 2025 onder ondernemingen die hun WPM rapportage al hadden ingediend, volgt dat ondernemingen het verzamelen van gegevens over woon-werkmobiliteit meer belastend vonden dan het verzamelen van gegevens over zakelijke mobiliteit¹⁶. 49% van de ondervraagde ondernemingen schatte in er meer dan 5 dagen mee bezig te zijn geweest. Alhoewel de enquête van RVO niet representatief is voor alle ondernemingen in Nederland die moeten rapporteren onder het besluit WPM geeft het wel een redelijk beeld van de regeldruk.

4.3 Wijzen waarop gegevens worden verzameld

Voor het verzamelen van gegevens over woon-werkmobiliteit voor de rapportage WPM kunnen werkgevers gebruik maken van:

- een jaarlijks uit te zetten enquête onder werknemers; voorbeeldvragen staan in de Handreiking Gegevensverzameling werkgebonden personenmobiliteit;
- een reisapp of aanbieder van mobiliteitsdiensten/-kaarten;
- de eigen administratie op basis van declaraties van woon-werkkilometers;
- andere methodes.

Deze methoden zijn inhoudelijk uitgewerkt in de Handreiking Gegevensverzameling werkgebonden personenmobiliteit maar zijn niet verplicht voorgeschreven. De werkgever beslist zelf welke methode in zijn situatie het meest correcte beeld geeft (en kan dat uitleggen aan de omgevingsdienst die toezicht houdt op de naleving). Uit een enquête onder ondernemingen blijkt dat de meeste ondernemingen (76%) de gegevens over woon-werkmobiliteit verzamelen door middel van een enquête die ze zelf uitzetten. 41% van de ondervraagden gebruikt (ook) de eigen administratie op basis van declaraties van woon-werkkilometers.

Enquête

Door middel van een korte vragenlijst over het reispatroon van de werknemers in een representatieve week, kunnen organisaties alle benodigde gegevens ophalen bij de werknemers. In de Handreiking Gegevensverzameling werkgebonden personenmobiliteit is een voorbeeld vragenlijst opgenomen.

De enquête als methode om gegevens te verzamelen heeft volgens de respondenten die zijn bevraagd een aantal nadelen:

- het zorgt voor regeldruk bij werknemers en dat vinden werkgevers niet prettig;
- voor met name laaggeletterden is de enquête vaak lastig; uitkomsten zijn daardoor minder betrouwbaar;

¹⁶ RVO heeft een enquête uitgezet onder de 666 ondernemingen die op 13 mei al hadden ingediend, 143 ondernemingen hebben hierop gereageerd.

- er is vaak een lage respons, werknemers moeten daardoor meerdere keren worden gevraagd om de enquête in te vullen;
- de vragen in de enquête gaan over het reisgedrag in een representatieve week; het is vaak lastig om te bepalen wat een representatieve week is, vooral als er sprake is van onregelmatige roosters en een krappe arbeidsmarkt waardoor er sprake is van veel overwerk; de uitkomsten van de enquête leveren daardoor geen nauwkeurig beeld op van woon-werkmobiliteit; ook is er twijfel bij ondernemingen of de gegevens uit de enquête wel voldoende representatief zijn en of daarmee wordt voldaan aan het besluit WPM;
- gegevens uit de enquêtes worden vaak handmatig omgezet naar gegevens voor de rapportage; dat is zeer arbeidsintensief, hulpmiddelen hiervoor zouden wenselijk zijn.

Vanwege de nadelen gaat de voorkeur uit naar automatisch gegevens ophalen uit bestaande systemen maar dat is niet voor alle organisaties haalbaar. Voor het mkb is dat bijvoorbeeld een prijzige optie.

In de markt zijn tools beschikbaar die zowel het uitzetten van de enquêtes als het verwerken van de resultaten makkelijker maken. In de praktijk worden deze tools veelal niet gebruikt vanwege de kosten of omdat die niet goed aansluiten op de bedrijfsadministratie. Ook zijn er aanvullingen op de Handreiking Gegevensverzameling werkgebonden personenmobiliteit bij RVO beschikbaar die speciaal voor wisselende diensten aanvullende methoden uitwerken (voor thuiszorg en uitzendpersoneel, maar ook voor werkgevers in vergelijkbare situaties bruikbaar).

Reisapp of aanbieder van mobiliteitsdiensten/-kaarten

Veel dienstverleners bieden de mogelijkheid woon-werkmobiliteit via een app of mobiliteitskaart te registreren. De volgende situaties zijn te onderscheiden¹⁷:

- De app of kaart wordt door alle werknemers van de organisatie gebruikt. De dienstverlener kan de gegevens over woon-werkmobiliteit aanleveren (de dienstverlener berekent vaak zelf al de gevraagde jaartotalen). De werkgever kan die gegevens gebruiken voor de rapportage.
- De app of kaart wordt alleen door een bepaalde groep werknemers gebruikt, bijvoorbeeld werknemers die meedoen aan een pilot gericht op duurzaamheid. De gegevens kunnen niet worden gebruikt voor de rapportage omdat ze geen goede vertegenwoordiging geven.
- De app of kaart wordt door een deel van de werknemers (niet een bepaalde groep) gebruikt. De gegevens kunnen worden gebruikt als vertegenwoordiging voor alle werknemers, mits deze groep groot genoeg is. Dit is op dezelfde wijze te beoordelen als bij de respons van de enquête.

Voor de grote ondernemingen maken gebruik van deze systemen. Het AFAS boekhoudprogramma biedt bijvoorbeeld de mogelijkheid van ritregistratie: kilometers en vervoermiddelen. Dat is niet erg belastend voor werknemers. Registratie vindt plaats op nummers zodat er niet direct kan worden gezien van welke werknemer de gegevens afkomstig zijn.

Voor ondernemingen met wisselende roosters of een groot verloop is automatisering van de ritregistratie over woon-werkmobiliteit ingewikkeld. Daarvoor zou het nodig zijn dat alle medewerkers op de juiste wijze hun mobiliteitsrooster invoeren. Dit is een tijdrovende en ingewikkelde klus. Verder kan de registratie van reiskostenvergoedingen niet worden gebruikt als alleen werknemers die op meer dan 10 km afstand wonen een reiskostenvergoeding krijgen. De gereisde woon-werkkilometers van het personeel dat dichterbij woont zijn dan niet uit die registratie af te leiden.

Eigen administratie op basis van declaraties

In sommige organisaties declareren werknemers hun kosten voor woon-werkmobiliteit. Voor zakelijke ritten is dat zeer gebruikelijk. Is dat het geval, dan beschikt de organisatie over alle gegevens die nodig zijn voor de rapportageverplichting. Het maakt voor deze verplichting niet uit of de declaraties op dag-, week- of maandbasis zijn gebaseerd, zolang het maar mogelijk is een jaartotaal naar vervoermiddel, brandstoftype en kilometers te genereren.

¹⁷ Zie par. 6.3 van de Handreiking Gegevensverzameling werkgebonden personenmobiliteit.

Voor deze methode is wel vereist dat op de declaratieformulieren wordt aangegeven welk voertuig- en brandstoftype is gebruikt en of er sprake is van zakelijke of woon-werkmobiliteit¹⁸.

Andere methodes

Uit het onderzoek van de werkgroep komen ook andere methodes naar voren om gegevens te verzamelen. Een van de respondenten gaf aan dat ze op het parkeerterrein het aantal auto's en fietsen hebben geteld. In combinatie met de woon-werkafstanden die uit de bedrijfsadministratie is gehaald, is een berekening gemaakt van het aantal woon-werkmilometers met de auto en de fiets.

Een andere methode is het afsluiten van het parkeerterrein van de onderneming met een slagboom en iedere werknemer een token geven waarmee de slagboom kan worden geopend. Zo wordt dagelijks geregistreerd welke werknemer met de auto naar zijn werk komt. Gecombineerd met de gegevens over de woonplaatsen van de werknemers zijn zo nauwkeurige cijfers te genereren over het aantal autokilometers woon-werk. Een respondent gaf aan dat dit een dure methode is en daarom niet is ingevoerd.

Tot slot worden ook gegevens gebruikt van leasemaatschappijen. De zakelijke en woon-werk kilometers worden afgesplitst van de privé kilometers door van het totale aantal gereden kilometers het maximum aantal kilometers dat privé mag worden gereden met leaseauto's af te trekken. Zakelijke en woon-werk kilometers met leaseauto's komen dan wel op één hoop. Een splitsing is lastig door te voeren. Er zijn wel kastjes in gebruik die worden geplaatst in leaseauto's waarmee met knoppen privé, zakelijk en woon-werk kan worden geselecteerd. Maar dit stuit mogelijk op privacy bezwaren van werknemers. Een ander punt is dat het bij elektrische auto's lastig is om kilometers te registreren. Bij brandstof moeten kilometerstanden worden ingegeven bij het tanken met een tankpas¹⁹. Bij laden van elektrische voertuigen vindt dat niet plaats. De methode gaat uit van de veronderstelling dat de hele woon-werk mobiliteit met leaseauto's wordt gereden.

4.4 Opties om het verzamelen van gegevens makkelijker te maken

De opties zijn ingedeeld naar de termijn waarbinnen ze gerealiseerd kunnen worden, te weten:

- korte termijn opties waaraan direct invulling kan worden gegeven; en
- middellange termijn opties die wijziging van systemen of regelgeving vereisen en na 2026 kunnen worden gerealiseerd.

4.4.1 Korte termijn opties

Optie 1: Faciliteren van een standaard enquête tool

Met een tool kunnen ondernemers enquêtes digitaal uitzetten onder hun werknemers. De tool bevat de noodzakelijke vragen en biedt de functionaliteit om een databestand te vormen met de gegevens van de enquête. Dergelijke enquête tools zijn in principe al beschikbaar op de markt. Vooral de kosten daarvan kunnen een belemmering zijn voor mkb-ondernemingen om ze aan te schaffen. De tool kan door lenW worden ontwikkeld en gratis aan ondernemers beschikbaar worden gesteld via RVO. In een apart vervolgtraject kan dit worden uitgewerkt.

Als lenW zelf een tool ontwikkelt en beschikbaar stelt, zal moeten worden vastgesteld of dat is toegestaan volgens de Wet markt en overheid. Dat zal vooral spelen als er al specifieke tools door marktpartijen worden aangeboden aan mkb-ondernemingen. Als er voor mkb-ondernemingen geen goede en betaalbare tools worden aangeboden, zal er mogelijk ruimte zijn voor het gratis beschikbaar stellen van een tool. Alternatief voor een gratis tool zou kunnen zijn om voor het aanschaffen van een tool subsidie beschikbaar te stellen aan mkb-ondernemingen.

¹⁸ Zie par. 6.3 en hoofdstuk 5 van de Handreiking Gegevensverzameling werkgebonden personenmobiliteit.

¹⁹ In de praktijk blijkt dit overigens niet erg nauwkeurig te gebeuren waardoor er twijfels zijn aan de nauwkeurigheid van de geregistreerde kilometers (ref. rapport Onderzoek integratie Besluit WPM met CSRD en EED, Stimular, juni 2025).

Zowel het beschikbaar stellen van een tool als een subsidie past bij de politieke wens om het voor mkb-ondernemingen te vereenvoudigen. Ook zal goed moeten worden gekeken wat de exacte behoeftes zijn van werkgevers.

Het ontwikkelen van een tool brengt kosten met zich mee die voor rekening van het ministerie van IenW komen.

Optie 2: Hulpmiddel introduceren voor het verwerken van de enquêteresultaten

Hierbij gaat het om een tool die uit het databestand dat is gevormd met de resultaten van de enquête, de voor de rapportageverplichting noodzakelijke gegevens maakt. Een dergelijke tool wordt door weinig marktpartijen aangeboden. Ook deze tool kan door IenW worden ontwikkeld en gratis aan ondernemers beschikbaar worden gesteld via RVO. Een tool kan op verschillende wijzen worden vormgegeven: simpel (Excel bestand) of ingewikkelder. De tool zou ook kunnen worden gekoppeld aan de enquête tool (onder optie 1).

De kosten voor het ontwikkelen van een tool komen voor rekening van het ministerie van IenW.

Optie 3: In gesprek gaan met aanbieders van reisapps om die apps aantrekkelijker te maken en ervoor zorgen dat de voor de rapportage benodigde gegevens eruit gehaald kunnen worden

In de enquête van RVO geeft slechts 7% van de ondernemingen aan dat ze gegevens over woon-werkmobiliteit verzamelen via een reisapp of aanbieder van mobiliteitsdiensten/-kaarten. Dit alternatief voor de enquêtes kan worden verbeterd en toegankelijker worden gemaakt. Reisapps zijn nu al op de markt en sluiten in meer of mindere mate aan op de rapportageverplichting. Met gerichte acties kunnen de apps voor ondernemingen aantrekkelijker worden gemaakt. Het Rijk zou in gesprek kunnen gaan hierover met de aanbieders van de apps om dit te stimuleren.

Er zijn nu al apps die integraal alle werkgebonden verplaatsingen vastleggen. Deze apps zijn voor een werkgever normaal gesproken te koppelen aan systemen voor de reiskostenvergoeding. Ook als ze niet te koppelen zijn, leveren ze goede input voor de rapportageverplichting als alle werknemers meedoen. Deze apps zouden als bron voor de rapportageverplichting kunnen volstaan.

Er zijn ook apps die alleen OV of fiets ondersteunen. OV apps zijn normaal gesproken gekoppeld aan OV-vervoersproducten (bijvoorbeeld NS businesscard). De fiets apps zijn vaak gekoppeld aan tools die het fietsen ondersteunen. Deze apps zijn minder geschikt omdat ze slechts een reismodaliteit betreffen en dan nog slechts voor een deel. Voor zakelijke mobiliteit kunnen ze eventueel wel voldoen. Zie ook hoofdstuk 5 van de handreiking.

Deze optie vergt een minimale ambtelijke inzet. Wel is het van belang om een goed beeld te krijgen van de apps die momenteel worden gebruikt.

Optie 4: Toestaan van de mogelijkheid om voor het verzamelen van gegevens over woon-werkmobiliteit uit te gaan van het vervoermiddel die werknemers als voorkeursoptie hebben aangegeven

In de software waarvan ondernemingen gebruik maken, kan het mogelijk worden gemaakt voor werknemers om een voorkeursoptie te geven voor het vervoermiddel waarvan ze gebruik maken voor woon-werk. Het gaat dan om het vervoermiddel dat de werknemer het meest gebruikt (bij voorkeur >75%)²⁰. Een werknemer kan gebruik maken van verschillende vervoersmiddelen. Maar door het aangeven van de voorkeursoptie (preferente vervoermiddel) hoeven afwijkingen niet apart te worden geregistreerd.

²⁰ Volgens de huidige indeling in de handreiking gaat het om de volgende 11 categorieën: auto benzine; auto diesel; auto's (plug-in) hybrides; auto 100% elektrisch; auto andere brandstoffen; motorfiets benzine; motorfiets elektrisch; bromfiets/scooter benzine; bromfiets/scooter elektrisch (inclusief speed-pedelec); (e-)fiets of lopen en openbaar vervoer.

De software rekent de reisafstand tussen het woonadres en de werklocatie van de werknemer automatisch uit. Met de informatie over het preferente vervoermiddel en in combinatie met de fiscale 128/214-dagenregeling²¹ en de al bestaande mogelijkheid om thuiswerkdagen vast te leggen in de software, biedt dat niet alleen de basis voor het betalen van reiskostenvergoedingen aan de werknemers maar ook voor het berekenen van de woon-werkkilometers per vervoermiddel.

De handreiking voor de VVT-sector (verpleeg- en verzorgingshuis en thuiszorg) biedt de mogelijkheid van een preferent vervoermiddel al voor het onderdeel woon-werk mobiliteit. Dat zou breder kunnen worden toegepast voor alle sectoren. Mogelijk zouden hiermee ook meer betrouwbare gegevens kunnen worden gegenereerd dan met een enquête. In de software kan rekening worden gehouden met de afstand, adreswijzigingen, thuiswerkdagen, parttimepercentage, in- of uitdienst halverwege het jaar, etc.

Deze methode kan op verschillende manieren worden uitgewerkt. Dat kan door de tekst in de (algemene) handreiking aan te passen, waardoor alle software leveranciers dit voor hun klanten beschikbaar kunnen stellen. Een andere methode is het vast te leggen in de regelgeving zodat het juridische status krijgt (kan op het niveau van ministeriële regeling). Dat kost wel wat meer tijd en is dus niet op de hele korte termijn te realiseren (duurt één/twee jaar).

Deze optie vergt een minimale ambtelijke inzet.

Optie 5: Handreiking Gegevensverzameling werkgebonden personenmobiliteit verbeteren

Uit de enquête van RVO onder ondernemingen die hun rapportage hebben ingediend, blijkt dat het overgrote deel van hen (83%) de Handreiking 'Gegevensverzameling werkgebonden personenmobiliteit' heeft gebruikt voor het verzamelen en indienen van de gegevens. Op een aantal onderdelen kan de handreiking worden verduidelijkt zodat het eenvoudiger wordt om deze in de praktijk toe te passen. Ook kan de handreiking worden aangevuld met teksten waarmee het nut van de rapportage meer wordt uitgelegd zodat het draagvlak wordt vergroot. Gedacht kan worden aan:

- het vereenvoudigen van de enquête vragen zodat ook laaggeletterden deze goed begrijpen;
- betere uitleg wanneer de resultaten van de enquête representatief zijn;
- good practices toevoegen over hoe de administratie in te richten;
- verduidelijken nut rapportageverplichting waarmee het draagvlak onder werkgevers en werknemers wordt vergroot; werkgevers zijn daarmee geholpen als het leidt tot een hogere respons bij uitgezette enquêtes onder werknemers;
- meer aandacht voor de privacy aspecten; onder werknemers leidt dat namelijk tot vragen en zorgen.

Deze optie vergt ambtelijke inzet.

4.4.2 Middellange termijn opties

Optie 6: Rapportage over woon-werkmobiliteit met privé voertuigen van werknemers afschaffen

Op de middellange termijn kan het verzamelen van gegevens over woon-werkmobiliteit makkelijker worden gemaakt door de rapportage over woon-werkmobiliteit te beperken tot het gebruik van zakelijke vervoermiddelen (eigen wagenpark en zakelijke lease). De verplichting vervalt dan voor woon-werkmobiliteit met eigen voertuigen en OV. Dit gaat samen met de beslissing om voor deze categorieën geen norm in te voeren.

²¹ Voor het betalen van reiskostenvergoedingen maken veel ondernemers gebruik van de 128/214-dagenregeling. Dat is een fiscale regeling op grond waarvan een werknemer die in een kalenderjaar ten minste 128 dagen naar een vaste werkplek reist, een vergoeding mag ontvangen voor 214 dagen.

Bij deze optie moet wel zijn gegarandeerd dat de CO₂-reductiedoelstelling voor werkgebonden personenmobiliteit niet in gevaar komt. Die doelstelling is een reductie van 1,5 megaton CO₂ in 2030. Inschatting is dat woon-werkmobiliteit met eigen vervoermiddelen van werknemers het grootste aandeel vormt in de CO₂-uitstoot door werkgebonden personenmobiliteit, namelijk 64%, zie de tabel hieronder²².

Eigenaar voertuig	Reismotief		
	Woon-werk	Zakelijk verkeer	Randtotalen werkgebonden
Zakelijk	15%	9,5%	24,6%
Particulier	64,0%	11,4%	75,4%
Randtotalen werkgebonden	79,1%	20,9%	100%

Bron: CBS, bewerkt o.b.v. ODin en LRO.

Onderzoeksbureau Revnext schrijft in het rapport 'Verdieping CO₂-uitstoot werkgebonden personenmobiliteit' dat het reductiedoel van 1,5 Mton in 2030 wordt gehaald als werkgevers met 100+ werknemers hun volledige wagenpark naar nulmissie kunnen krijgen²³. Gezien het feit dat dit een aanzienlijke investering betekent is het de vraag of dit realistisch is. Onderzoekers trekken op basis daarvan de conclusie dat het voor de hand ligt om het CO₂-reductiedoel te halen met een combinatie van extra sturing op elektrificatie van het zakelijke wagenpark, en verdere beïnvloeding van de ingezette privé auto's, vooral in de woon-werkmobiliteit. Bij afschaffing van de rapportageverplichting, en het niet invoeren van de norm, zou dus ook moeten worden gekeken naar alternatieve maatregelen. Gedacht kan worden aan middelvoorschriften of erkende maatregelen (vergelijkbaar met de erkende maatregelenlijsten voor energiebesparing). In het verleden is hiervoor al eens een voorstel uitgewerkt maar dat had om verschillende redenen niet de voorkeur. Het biedt bijvoorbeeld weinig keuzemogelijkheden en geen garantie op de beoogde vermindering van de CO₂-emissie en de meetbaarheid daarvan. Het is zeer lastig om van tevoren de (erkende) maatregelen vast te stellen waarmee het doel (emissiereductie) zal worden behaald²⁴. Een andere alternatieve maatregel zou kunnen zijn om het particuliere wagenpark met ander overheidsbeleid en regels te vergroenen.

Bij afschaffing van de rapportageverplichting moet daarnaast zijn gegarandeerd dat er gegevens worden gegenereerd op basis waarvan kan worden gecontroleerd dat de reductiedoelstelling wordt bereikt.

Argumenten voor inperking norm en rapportageverplichting:

- De rapportageverplichting sluit dan vrijwel volledig aan op bestaande administraties.
- Het invoeren van een norm voor woon-werkmobiliteit stuit op veel bezwaren. Woon-werkmobiliteit is voor werkgevers lastig te beïnvloeden en mobiliteitskeuzes zijn afhankelijk van regionale voorzieningen. Toetsing op de norm is lastiger, omdat woon-werkmobiliteit gegevens onbetrouwbaar kunnen zijn.
- Zonder norm valt het in stand houden van een rapportageverplichting op deze onderdelen niet goed te verdedigen.

Argumenten tegen inperking norm en rapportageverplichting:

- In plaats van de rapportageverplichting en norm zullen alternatieve verplichtingen moeten worden geïntroduceerd om de CO₂-reductiedoelstellingen te halen die ook administratieve lasten kunnen veroorzaken.
- Mogelijk minder betrouwbare cijfers over CO₂-emissies door woon-werkmobiliteit op organisatie-niveau. Dat is vooral relevant voor de situatie dat er een norm geldt voor woon-werkmobiliteit.

²² [Verdieping CO₂-uitstoot werkgebonden personenmobiliteit | Rapport | Rijksoverheid.nl](#)

²³ [Verdieping CO₂-uitstoot werkgebonden personenmobiliteit | Rapport | Rijksoverheid.nl](#)

²⁴ Zie paragraaf 2.4 van de nota van toelichting bij het Besluit CO₂-reductie werkgebonden personenmobiliteit, Stb. 2023, nr. 472.

- Het leidt tot kapitaalvernietiging voor rapportageplichtige organisaties, aanbieders van administratiesystemen, app-aanbieders en vervoerders die hebben geïnvesteerd in methoden voor het verzamelen van gegevens over woon-werkmobiliteit.

Deze optie kan tijdens de tussentijdse evaluatie van het besluit WPM in 2026 nader worden onderzocht. Wijzigingen van het besluit WPM kunnen daarna worden voorbereid. Het besluit bevat op dit moment alleen een (nog niet in werking getreden) norm voor zakelijke mobiliteit, en geen norm voor woon-werkmobiliteit. Het kabinet staat met de tussentijdse evaluatie in 2026 voor de keuze om al dan niet een norm in te voeren voor zakelijke mobiliteit en woon-werkmobiliteit.

Om dit te realiseren is aanpassing van het besluit WPM nodig. Ook vereist het aanzienlijke aanpassingen van het systeem bij RVO. Dat brengt kosten met zich mee. Het wijzigen van het besluit WPM vergt behoorlijke ambtelijke inzet.

Optie 7: Uitzondering voor werknemers die dichtbij werk wonen

Werknemers die dichtbij werk wonen zouden kunnen worden uitgesloten van de rapportageverplichting. De uitstoot van de woon-werkreizen van deze werknemers zijn namelijk verwaarloosbaar. Hierbij is het wel de vraag of dat daadwerkelijk leidt tot een verlichting van de regeldruk. Er moet dan namelijk wel in kaart worden gebracht wat de reisafstanden zijn van alle werknemers.

Om dit te realiseren is aanpassing van het besluit WPM nodig. Ook vereist het diverse aanpassingen van het systeem bij RVO. Dat brengt kosten met zich mee. Het wijzigen van het besluit WPM vergt behoorlijke ambtelijke inzet.

Optie 8: Gebruik maken van AI-modellen

Voor het verzamelen van gegevens over woon-werkmobiliteit zou gebruik kunnen worden gemaakt van kunstmatige intelligentie (AI). AI-oplossingen kunnen vooral relevant zijn voor het mkb. Ondernemingen met 100 tot 250 werknemers bevinden zich in een specifieke positie: zij zijn te groot voor handmatige rapportage via Excel-sheets, maar beschikken vaak niet over de geavanceerde systemen met ritregistraties die grote ondernemingen wel hebben. Voor deze groep kunnen ondersteunende AI-tools zoals een WPM-assistent of hybride oplossingen die voorspellingen combineren met beperkte enquêtes tijdsbesparing opleveren. Voor grote ondernemingen is de meerwaarde van AI-oplossingen beperkt omdat ze over het algemeen relatief eenvoudig de benodigde data kunnen verzamelen uit hun eigen administratie.

Uit een kort verkennend onderzoek van het AI Lab voor publieke diensten van de Universiteit van Utrecht komen twee kansrijke modellen naar voren: de WPM-assistent en het voorspellend model.

WPM-assistent

De WPM-assistent combineert generatieve AI-capaciteiten met een uitgebreide kennisbank om realtime advies en ondersteuning te bieden bij de WPM-rapportage.

Werkgevers krijgen met de WPM-assistent toegang tot een slimme chatbot die alle WPM-regels kent en hen stap voor stap helpt. Zij kunnen vragen stellen zoals "Moet ik ook de gereisde kilometers van de door mij ingehuurde uitzendkrachten meetellen?" of "Hoe reken ik het aantal woon-werk kilometers uit die mijn werknemers hebben gereisd?" De AI-assistent geeft direct antwoord, verwijst naar de juiste paragrafen in de handreiking en biedt passende templates aan. Het is alsof werkgevers een WPM-expert naast zich hebben zitten die 24/7 beschikbaar is. De assistent helpt ook bij het kiezen van de beste dataverzamelingsmethode voor de specifieke situatie van de werkgever, waarschuwt voor veelgemaakte fouten en kan helpen met het maken van schattingen op basis van gegeven gegevens.

Een WPM-assistent kan relatief snel worden geïmplementeerd op basis van ervaring met het bouwen van vergelijkbare oplossingen. Dit maakt het de meest realistische oplossing voor de korte of middellange termijn. Aanpassing van het besluit WPM is niet vereist.

Voorspellend model

Een voorspellend model past machine learning toe om de modal splits en jaarkilometers te voorspellen zonder dat werkgevers individuele medewerkers hoeven te bevragen. Het model dient eerst getraind te worden op bijvoorbeeld open data, voorgaande enquêteuitkomsten en relevante bedrijfsinformatie.

Het model kan gevalideerd worden door vergelijking met bekende uitkomsten uit bedrijfsenquêtes en continu verbeterd worden met de jaarlijkse, werkelijke WPM-rapportages.

Het voorspellend model biedt op langere termijn het grootste potentieel voor administratieve lastenverlichting door werkgevers volledig te ontlasten van enquêtes. Hoewel dit vragen oproept over nauwkeurigheid en juridische acceptatie, maken de potentiële voordelen het waardevol om te verkennen. In combinatie met een Micro-enquête wordt het model meer gegrond in echte data en potentieel nauwkeuriger.

Randvoorwaarden voor toepassing van AI

De ontwikkeling van AI-tools voor WPM kent verschillende randvoorwaarden en aandachtspunten. Acceptatie van de met AI gegenereerde data door omgevingsdiensten vormt de grootste onzekerheid. AI-schattingen op basis van machine learning zijn inherent moeilijk verdedigbaar, vooral wanneer vanaf 2030 mogelijk individuele normen gelden die hogere nauwkeurigheidseisen stellen. Nauw gerelateerd hieraan is de behoefte aan transparantie en uitlegbaarheid van AI-systemen voor acceptatie door stakeholders.

Databeschikbaarheid en -kwaliteit bepalen in grote mate de haalbaarheid van AI-oplossingen. Deze vereisen adequate basisadministratie bij werkgevers, toegang tot relevante open data, en vaak organisatiespecifieke gegevens die niet altijd beschikbaar zijn. Privacy en ethische overwegingen spelen mee bij het verwerken van personeelsgegevens, evenals het risico op een 'papieren werkelijkheid' waarbij AI-schattingen de werkelijke situatie vervangen in plaats van reflecteren. Tot slot vragen implementatie en beheer om zorgvuldige afwegingen tussen overheidsregie versus inzet van marktpartijen, schaalbaarheid van oplossingen, en de noodzaak van continue updates bij beleidswijzigingen.

5. Andere mogelijkheden om de regeldruk te verlichten

Naast de mogelijkheden om het rapporteren en het verzamelen van gegevens over woon-werkmobiliteit makkelijker te maken, heeft de werkgroep ook gekeken naar andere mogelijkheden om de regeldruk voor ondernemers door het besluit WPM te verlichten.

Specifieke oplossingen ontwikkelen of uitzonderingen maken voor sectoren

Gedacht wordt aan sectoren waar de gegevensverzameling over werkgebonden personenmobiliteit erg lastig is, bijvoorbeeld de scheepvaartsector, de bouw en taxibranche. Er zijn nu al aanvullingen op de handreiking voor specifieke sectoren. Een nadeel hiervan is wel dat het er niet overzichtelijker op wordt. Voor de helpdesk bij RVO is het ingewikkeld om mensen op te leiden voor alle specifieke oplossingen en alle branches. Daardoor staat de kwaliteit van de ondersteuning onder druk. Een mogelijkheid zou zijn als de branchepartijen zelf bereid zijn om dit deel over te nemen en dat RVO bij vragen uit een bepaalde branche naar hen zou kunnen doorverwijzen. Dit is bij de uitzend- en zorgsector ook gebeurd. Ook kan worden gedacht aan aanvullingen op bepaalde werksituaties in plaats van sectoren.

Verlagen frequentie rapportage

De frequentie van het rapporteren zou kunnen worden verlaagd naar eens per twee of vier jaar. Als de rapportage WPM wordt gekoppeld aan de EED en energiebesparingsplicht ligt een frequentie van eens in de vier jaar voor de hand. Een keuze zou ook kunnen zijn om alleen ondernemingen in het mkb minder vaak te laten rapporteren. Een andere optie is om een incentive in te bouwen. Een werkgever die twee keer goed heeft gerapporteerd wordt voor de jaren daarna vrijgesteld van de rapportageverplichting. In dat geval zullen wel de cijfers over de CO₂-uitstoot over de jaren dat niet gerapporteerd hoeft te worden, afgeleid moeten worden van de eerdere rapportages.

Verminderen van brandstof- en voertuigcategorieën in de WPM,

Een optie is bijvoorbeeld alleen maar te vragen naar totale kilometers, gesplitst naar motorvoertuigen (elektrisch/fossiel) en OV voor de drie hoofdstukken. Naar alle waarschijnlijkheid heeft dit een relatief klein (negatief) effect op de nauwkeurigheid van de berekende CO₂-uitstoot.

Dit is een uitgave van:
Ministerie van Economische Zaken
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Juli 2025