

32 637 Bedrijfslevenbeleid

Nr. 762 Verslag van een schriftelijk overleg

Vastgesteld 19 juni 2026

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft een aantal vragen en opmerkingen voorgelegd aan de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over de brief van 24 april 2026 over het ontwerp-wijzigingsbesluit uitzonderen mkb van rapportageverplichting zakelijk en woon-werkverkeer (wijziging Bal) (Kamerstuk 32 637, nr. 757)

De vragen en opmerkingen zijn op 28 mei 2026 aan de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat voorgelegd. Bij brief van 19 juni 2026 zijn de vragen beantwoord.

De voorzitter van de commissie,
Huizenga

Adjunct-griffier van de commissie,
Koerselman

Vragen en opmerkingen vanuit de fracties en reactie van de bewindspersoon

D66-fractie

Vraag 1

De leden van de D66-fractie lezen dat door dit ontwerpbesluit het beoogde reductiedoel voor werkgebonden personenmobiliteit in 2030 wordt verlaagd van 1,5 megaton naar 1,2 megaton CO₂. Zij lezen tevens dat de staatssecretaris dit verlies wil compenseren door de brandstoftransitieverplichting geleidelijk te verhogen. De leden vragen hoe wordt gegarandeerd dat het geleidelijk verhogen van de brandstoftransitieverplichting de ontbrekende 0,3 megaton daadwerkelijk, tijdig en volledig zal worden opgevangen.

Antwoord:

Bij de augustusbesluitvorming in 2025 heeft het kabinet ervoor gekozen de negatieve effecten op de CO₂-uitstoot door de accijnskorting en aanpassing van het besluit WPM structureel te compenseren door verhoging van de brandstoftransitieverplichting¹. In totaal gaat het om een CO₂-reductie van 0,4 megaton CO₂ in 2030. Omdat de accijnskorting en de pseudo-eindheffing al zijn vastgesteld, is bij de recente wijziging van het Besluit energie vervoer de brandstoftransitieverplichting verhoogd met 0,3 megaton in 2030. Na inwerkingtreding van het ontwerpbesluit zal de resterende 0,1 megaton in het Besluit energie worden verwerkt.

Vraag 2

De leden van de D66-fractie vragen tevens, in navolging van het Adviescollege toetsing regeldruk (ATR), of deze compenserende maatregelen op zichzelf niet tot nieuwe en mogelijk forse regeldruk zullen leiden, waardoor de nu beoogde vermindering van regeldruk deels teniet wordt gedaan. Op welke wijze wordt de Kamer over de regeldrukeffecten van deze compenserende maatregelen geïnformeerd?

¹ Kamerstukken II 2025/26, 33043, nr. 119.

Antwoord:

De verwachting is dat de (geringe) verhoging van de brandstoftransitieverplichting niet zal leiden tot extra regeldruk voor brandstofleveranciers. Regeldrukeffecten door wijzigingen worden uiteengezet in de toelichting van het Besluit energie vervoer en aan de Kamer voorgelegd in het kader van de voorgeschreven voorhangprocedure.

Vraag 3

Daarnaast delen deze leden de zorgen van het ATR omtrent het snel wijzigende overheidsbeleid. Deze leden constateren dat binnen twee jaar na invoering verplichtingen worden geschrapd waarvoor bedrijven reeds investeringen in tijd en systemen hebben gedaan. Zij lezen dat de staatssecretaris onderkent dat dit haaks staat op het streven naar een betrouwbare overheid en stabiel beleid. Deze leden vragen de staatssecretaris hoe dergelijke snelle en ingrijpende beleidswijzigingen en de daarmee gepaard gaande desinvesteringen en onzekerheid voor ondernemers in de toekomst bij klimaatwetgeving voorkomen kunnen worden.

Antwoord:

Hoewel *ex ante* toetsing van voorgenomen beleid een goed beeld geeft van de gevolgen, biedt dit geen absolute garantie dat zich geen onvoorziene gevolgen voordoen. Dat blijkt uit de ervaringen na invoering van het besluit WPM. In de voorbereiding op dat besluit zijn, naast de effecten voor de uitvoering en het milieu, de regeldrukeffecten in kaart gebracht en is een MKB toets uitgevoerd. Uit de toetsen kwam niet naar voren dat het verzamelen van gegevens voor de rapportage de midden- en kleinbedrijven veel meer tijd zou kosten dan de grote bedrijven. Daardoor zijn de gevolgen voor de midden- en kleinbedrijven onderschat. Dat bleek pas na invoering van het besluit WPM. Vanwege onevenredige administratieve lasten is daarom besloten om het besluit WPM aan te passen. Dit ondanks het gegeven dat het besluit WPM relatief kort daarvoor van kracht is geworden. Deze wijziging had de voorkeur boven het in stand houden van een onevenredig zware lastendruk voor de midden- en kleinbedrijven.

Vraag 4

De leden van de D66-fractie lezen tot slot dat verschillende overheidsorganisaties tijdens de internetconsultatie hebben gewezen op het belang van de rapportageverplichting voor het verkrijgen van inzicht in de CO₂-uitstoot en voor het stimuleren van verduurzaming bij werkgevers. Aangezien een aanzienlijk deel van de bedrijven nu buiten de rapportageplicht valt, vragen deze leden hoe de staatssecretaris de monitoring van de CO₂-uitstoot bij het midden- en kleinbedrijf (mkb) de komende jaren gaat vormgeven. Welke alternatieve instrumenten gaat zij inzetten om ook het mkb te blijven stimuleren tot het verduurzamen van hun mobiliteitsbeleid?

Antwoord:

Het uitzonderen van werkgevers met minder dan 250 werknemers betekent niet dat het zicht op de CO₂-uitstoot door werkgebonden personenmobiliteit bij het midden- en kleinbedrijf geheel verdwijnt. Bestaande databronnen, waaronder CBS-statistieken en KEV-rapportages blijven beschikbaar en bruikbaar voor het beleid. Verder blijft verduurzaming binnen het mkb gestimuleerd worden met verschillende beleidsinstrumenten, waaronder de COVER subsidie (collectieve verduurzaming reisgedrag) en de Sprila-subsidie (private laadpunten op eigen terrein), specifieke brancheaanpakken en aandacht voor het verduurzamen van bedrijventerreinen (PVB programma) waarbij barrières voor verduurzaming worden weggenomen. Hiermee wordt ook zonder generieke rapportageverplichting een bijdrage geleverd aan de verduurzaming van werkgebonden mobiliteit bij het midden- en kleinbedrijf. Verder kunnen midden- en kleinbedrijven op vrijwillige basis gebruik maken van de faciliteiten die RVO biedt om inzicht te krijgen in de CO₂-uitstoot door werkgebonden personenmobiliteit. RVO biedt ook een digitaal hulpmiddel aan voor het uitzetten van enquêtes onder werknemers en het verwerken van de resultaten naar data. De data kunnen worden ingevoerd op het elektronisch formulier dat organisaties gebruiken voor het rapporteren van gegevens over zakelijk en woon-werkverkeer.

GroenLinks-PvdA-fractie

Vraag 1

De leden van de GroenLinks-PvdA-fractie constateren dat de klimaatdoelen steeds verder uit zicht komen, met het schrappen van de verplichting voor duizenden bedrijven en honderdduizenden werknemers en tegelijk het verlagen van de doelstellingen voor de CO₂-uitstoot. Deze leden hadden hier eventueel mee kunnen instemmen, als het kabinet met een geloofwaardig effectieve alternatieve maatregel was gekomen, die ervoor zorgt dat de transitie naar emissievrij verkeer en afname van het woon-werkverkeer geen vertraging oploopt. Dat is niet gebeurd. Erger nog, de toch al weinig ambitieuze doelstellingen zijn gewoon verlaagd. De leden wijzen op paragraaf 5.3 van de nota van toelichting bij het wijzigingsbesluit waarin staat dat in 2026 wordt bepaald of een aanpassing van het (verlaagde) emissieplafond noodzakelijk is. Wat de leden betreft is dat zeker noodzakelijk. Terug naar 1,5 megaton of beter met een bijbehorend pakket aan alternatieve maatregelen. Is de staatssecretaris hiertoe bereid? Welke extra maatregelen zijn in voorbereiding en hoe snel kunnen die worden ingevoerd?

Antwoord:

De nationale klimaatdoelen blijven het uitgangspunt. Met Prinsjesdag verschijnt de jaarlijkse Klimaat- en Energieverkenning. Mocht daaruit blijken dat de CO₂-emissiereductie niet op koers ligt dan worden in het voorjaar van 2027 aanvullende maatregelen overwogen.

Vraag 2

Hoe voorkomt de staatssecretaris dat met een compensatie via de brandstoftransitieplichting de last op het behalen van de doelen verschuift van werkgevers naar gewone mensen, die nu al worstelen met hoge brandstofprijzen? Waarom is dit beter of eerlijker of effectiever?

Antwoord:

Zoals aangegeven in paragraaf 2.1 van de nota van toelichting bij het ontwerpbesluit is in de

augustusbesluitvorming besloten om de brandstoftransitieverplichting met 0,4 Mton te verhogen². Hiervoor is gekozen om de negatieve effecten op de CO₂-uitstoot van de accijnskorting en aanpassing van het besluit WPM structureel te compenseren door verhoging van de brandstoftransitieverplichting. Naar verwachting zijn de effecten van deze compensatie zeer gering. De laatste tijd worden burgers en bedrijven door het conflict in het Midden-Oosten geconfronteerd met hogere brandstofprijzen. Hiervoor heeft het kabinet in het kader van 'Acties Weerbaarheid Energieschok' een aantal maatregelen getroffen om de koopkracht van huishoudens en veerkracht van bedrijven te verbeteren.³

Vraag 3

Was de regeling niet ook bedoeld om werkgevers te stimuleren om hun werknemers minder te laten rijden? Wat zijn de gevolgen voor de filedruk en het aantal afgelegde kilometers woon-werkverkeer? Wat zijn de gevolgen voor de transitie naar EV en de lease?

Antwoord:

Het besluit WPM heeft inderdaad een tweeledig doel: het verkrijgen van inzicht in emissies en het stimuleren van werkgevers om bewuste duurzame mobiliteitskeuzes te maken: minder rijden door te kiezen voor thuiswerken, anders te reizen door te kiezen voor OV of fiets of omschakelen naar elektrische auto's. Het midden- en kleinbedrijf is verantwoordelijk voor 18% van het aantal afgelegde kilometers voor woon-werkverkeer bij organisaties met 100 of meer werknemers. Dat is ongeveer een vijfde van het totaal. Een deel van die bedrijven voert ook zonder wettelijke rapportageverplichting actief beleid op het gebied van verduurzaming van werkgebonden personenmobiliteit. Het vervallen van die verplichting zal niet direct betekenen dat werknemers massaal het OV en de fiets zullen verruilen voor de auto. Het uitzonderen van werkgevers met minder dan 250 werknemers zal dan ook beperkte gevolgen hebben voor het aantal afgelegde kilometers, de filedruk en de elektrificatie van mobiliteit. Daar komt bij dat met ingang

² Kamerstukken II 2025/26, 33 043, nr. 119.

³ Kamerstukken II 2025/26, 36 933, nr. 1.

van volgend jaar de pseudo-eindheffing wordt ingevoerd voor fossiele leaseauto's. Dat zal naar verwachting een positieve invloed hebben op de transitie naar emissieloos vervoer.

CDA-fractie

Vraag 1

De leden van de CDA-fractie hebben allereerst vragen over de drie verschillende loketten waar ondernemingen op dit moment bij dienen te rapporteren over werkgebonden personenmobiliteit. In de ontwerpnota van toelichting staat dat deze loketten zijn ingesteld op grond van respectievelijk het besluit Werkgebonden Persoonsmobiliteit (WPM), de Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD) en de Energy Efficiency Directive (EED). Deze leden onderschrijven het door de werkgroep regeldruk werkgebonden personenmobiliteit geuite ideaalbeeld dat organisaties maar één keer gegevens hoeven aan te leveren via één loket, juist in het kader van de vermindering van de regeldruk. Daarom maken deze leden zich zorgen over de reactie van de staatssecretaris op deze uiting, namelijk dat dit ideaalbeeld pas na 2028 gerealiseerd zou kunnen worden en het ingrijpende maatregelen zou vergen van het besluit WPM. Deze leden vragen hoe de staatssecretaris haar reactie beoordeelt in het licht van het doel van het ontwerpbesluit, namelijk de directe vermindering van regeldruk voor het mkb.

Antwoord:

Alleen grote ondernemingen met meer dan 1000 werknemers die daarnaast ook minimaal 50 miljoen euro omzet of 25 miljoen euro balanstotaal hebben, moeten op grond van de CSRD een duurzaamheidsverslag opstellen. In de nota van toelichting bij het ontwerpbesluit is aangegeven dat het in Nederland gaat om ongeveer 800 bedrijven die vanaf 2028 verplicht zijn om een duurzaamheidsverslag op te stellen. Bij nader inzien is deze inschatting te hoog omdat hierbij ook de niet-commerciële bedrijven zijn meegeteld, waaronder overheidsorganisaties en zorginstellingen. Het werkelijke aantal is lager, namelijk ongeveer de helft. Dat betekent dat ongeveer 400 bedrijven een duurzaamheidsverslag moeten opstellen volgens de CSRD. In 2028 moet over boekjaar 2027

worden gerapporteerd. Van de 400 bedrijven zullen ongeveer 350 bedrijven in het kader van de CSRD moeten rapporteren over de uitstoot door werkgebonden personenmobiliteit. Dat komt omdat CO₂-uitstoot door werkgebonden personenmobiliteit niet voor alle grote bedrijven van belang is en dan is het volgens de CSRD niet verplicht om daarover te rapporteren. Het instellen van één loket waar ondernemingen kunnen rapporteren in het kader van zowel de CSRD als het besluit WPM levert dan ook een beperkte vermindering van de regeldruk op. Daar komt nog bij dat de grote bedrijven beschikken over administratiesystemen waaruit relatief eenvoudig de voor de rapportage WPM benodigde gegevens zijn te halen.

Voor de EED geldt dat bedrijven alleen hoeven te rapporteren over zakelijke mobiliteit met leaseauto's en auto's uit het eigen wagenpark. Daarmee is er sprake van een beperkte overlap met de gegevens die op grond van het besluit WPM moeten worden gerapporteerd.

De grootste voordelen zijn te bereiken door het midden- en kleinbedrijf uit te zonderen. De focus van het ontwerpbesluit is dan ook gelegd bij die groep. Dat betekent niet dat er geen oog is voor de ondernemingen die ook op grond van de CSRD of de EED moeten rapporteren. Op dit moment heeft het midden- en kleinbedrijf echter prioriteit.

Vraag 2

De leden van de CDA-fractie hebben kennisgenomen van de uitleg van de staatssecretaris dat de gegevens die op grond van het besluit WPM, de CSRD en de EED moeten worden gerapporteerd en de methode voor het berekenen van de CO₂-uitstoot momenteel niet hetzelfde zijn. De staatssecretaris doet momenteel onderzoek naar de mogelijkheid en wenselijkheid van de aanpassing van het besluit WPM, zodanig dat op grond daarvan dezelfde gegevens worden gerapporteerd als op grond van de CSRD en de EED. Deze leden vragen hoe de voortgang van het onderzoek verloopt en of de staatssecretaris bereid is maatregelen te treffen die deze voortgang bespoedigen.

Antwoord:

Dit onderzoek wordt opgepakt in het kader van de evaluatie komend najaar. Dan wordt niet alleen bepaald of normering

nodig is om het reductiedoel te halen, maar ook of met aanpassing van de regels verbeteringen en verdere reductie van de regeldruk mogelijk is.

Vraag 3

De leden van de CDA-fractie hebben voorts kennisgenomen van het standpunt van de staatssecretaris dat er momenteel slechts sprake is van een beperkte overlap tussen de door de CSRD en de EED vereiste gegevens enerzijds en de door de WPM vereiste gegevens anderzijds. Deze leden hechten er toch aan te benadrukken dat het van groot belang is dat - ondanks dat sprake zou zijn van beperkte overlap - de staatssecretaris een oplossing biedt voor die bedrijven die wél moeten rapporteren op grond van zowel de CSRD en de EED, als de WPM.

Antwoord:

Zie de antwoorden op de eerste en de tweede vraag.

Vraag 4

De leden van de CDA-fractie wijzen op het feit dat het, ondanks dat er een uitzondering gaat gelden, van belang is dat er zicht blijft op de werkgebonden mobiliteit van de organisaties die onder de uitzondering vallen. Deze leden vragen op welke manier de staatssecretaris dit gaat doen.

Antwoord:

Het uitzonderen van werkgevers met minder dan 250 werknemers betekent niet dat het zicht op de CO₂-uitstoot door werkgebonden personenmobiliteit bij het midden- en kleinbedrijf geheel verdwijnt. Bestaande databronnen, waaronder CBS-statistieken en KEV-rapportages blijven beschikbaar en bruikbaar voor het beleid. Verder blijf ik verduurzaming binnen het mkb stimuleren met verschillende beleidsinstrumenten, waaronder de COVER subsidie, specifieke brancheaanpakken en aandacht voor verduurzamen bedrijventerreinen (PVB programma) waarbij barrières voor verduurzaming worden weggenomen. Hiermee wordt ook zonder generieke rapportageverplichting een bijdrage geleverd aan de verduurzaming van

werkgebonden mobiliteit bij het midden- en kleinbedrijf. Verder kunnen midden- en kleinbedrijven op vrijwillige basis gebruik maken van de faciliteiten die RVO biedt om inzicht te krijgen in de CO₂-uitstoot door werkgebonden personenmobiliteit. RVO biedt ook een digitaal hulpmiddel aan voor het uitzetten van enquêtes onder werknemers en het verwerken van de resultaten naar data. De data kunnen worden ingevoerd op het elektronisch formulier dat organisaties gebruiken voor het rapporteren van gegevens over zakelijk en woon-werkverkeer.