

| OBE-analyse IenW



OBE-analyse IenW

Delft, CE Delft, juli 2025

Publicatienummer: 26.250208.112

Deze notitie is opgesteld door:

Isabel Nieuwenhuijse en Maarten Bruinsma

CE Delft – Committed to the Environment

CE Delft draagt met onafhankelijk onderzoek en advies bij aan een duurzame samenleving. Wij zijn toonaangevend op het gebied van energie, transport en grondstoffen. Met onze kennis van techniek, beleid en economie helpen we overheden, NGO's en bedrijven structurele veranderingen te realiseren. Al sinds 1978 werken betrokken en kundige medewerkers bij CE Delft om dit waar te maken.

1 Inleiding

Een van de onderdelen van de CO₂-prestatieladder is een analyse van de Overige Beïnvloedbare Emissies (OBE). Hieronder worden biogene CO₂-emissies, CO₂-verwijderingen en vermeden emissies geschaard. Organisaties moet analyseren in hoeverre deze emissies voor hen relevant zijn. Voor certificering op trede 2 is alleen een kwalitatieve analyse nodig (eis 2.A.2-3). Hierin moet worden beantwoord of OBE's relevant zijn voor de sector (hier: de overheid), de specifieke organisatie (hier: het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (I&W)) en welke rol de organisatie voor zichzelf ziet in de beïnvloeding van de relevante OBE's.

We gaan in dit document in op welk type OBE-emissies relevant zijn voor I&W, of ze hier al iets mee doen en wat verder nog mogelijk is. De analyse is uitgevoerd aan de hand van de Vragenlijst Overige Beïnvloedbare Emissies van 10 maart 2025 van SKAO¹.

2 Samenvatting

Overige beïnvloedbare emissies (OBE's) zijn relevant voor de overheid, de sector waarbinnen I&W valt. Ook voor I&W zelf zijn er verschillende OBE's relevant. Dit gaat zelfs om alle varianten van OBE's zoals geïdentificeerd in de Vragenlijst Overige Beïnvloedbare Emissies: (in)directe biogene emissies, CO₂-verwijderingen, doelgerichte en potentiële vermeden emissies, en samenwerken aan vermeden emissies.

Biogene emissies bij I&W: momenteel gaat het met name om (in)directe biogene emissies door het gebruik van biobrandstoffen in eigen vaar- en vliegtuigen van de Rijksrederij, het regeringsvliegtuig en de kustwacht en in voertuigen en materieel in door RWS uitbestede projecten, bijvoorbeeld schepen die worden gebruikt voor kustlijn zorg en vaargeulonderhoud. Ook wordt 5% groen gas ingekocht ter vervanging van aardgas.

¹ [Vragenlijst Overige Beïnvloedbare Emissies \(OBE\) – CO₂-Prestatieladder](#)

CO₂-verwijderingen bij I&W: RWS en I&W kunnen in de GWW en nieuwbouw/renovatie van eigen gebouwen materialen toepassen waarin CO₂ wordt opgeslagen tijdens productie of gebruik. RWS is onderdeel van het consortium Zeegrasherstel. Daarnaast speelt I&W als vergunningverlener een rol bij opslag van CO₂ onder de grond. De ruimte op land en zee in beheer van RWS zou in de toekomst kunnen worden gebruikt voor de afvang van CO₂ uit de lucht en water.

Vermeden emissies bij I&W: I&W heeft als beleidsmaker invloed op de emissies van wegverkeer, is verantwoordelijk voor het Nederlandse circulariteitsbeleid en is verantwoordelijk voor vergunningsverlening in de luchtvaart, en voor (uitbreiding/aanleg van) spoorwegen en wegen. Hiermee kunnen in Nederland en daarbuiten veel CO₂-emissies worden bespaard. RWS heeft een eigen circulariteitsambitie, biedt walstroomvoorzieningen aan en breidt deze uit, heeft invloed op de planning van wegwerkzaamheden, besteed baggerprojecten uit en kan een rol spelen in de verduurzaming van Nederlandse asfaltcentrales. Daarnaast heeft I&W een eigen windmolenpark (gefinancierd), waarvan overtollige energie wordt verkocht aan andere ministeries. De ILT is in Nederland verantwoordelijk voor het toezicht op de naleving van Ecodesign-eisen en (het verminderen van) de emissie van broeikasgassen van onder toezicht staanden.

3 Achtergrond: OBE-analyse I&W aan de hand van Vragenlijst OBE

3.1 Directe biogene emissies

Hoofdvraag: Gebruikt u in uw eigen organisatie brandstoffen of energiedragers die (deels) gemaakt zijn van biomassa?

Antwoord: Ja

Toelichting

Wat er nu al gebeurt/waar I&W nu invloed op heeft (kan eventueel worden uitgebreid in de toekomst):

- In deze categorie is het meest relevant het gebruik van biobrandstoffen² in mobiliteit dat onder het beheer of de financiële verantwoordelijkheid van I&W vallen. Het gaat om het gebruik van HVO in schepen van de Rijksrederij.
- Met betrekking tot het regeeringsvliegtuig zijn Rijksbreed contracten afgesloten met SAF-programma's (SAF = sustainable aviation fuel, momenteel vooral ingevuld door biobrandstoffen) van KLM en Lufthansa.
- Naast het gebruik van biobrandstoffen voor mobiliteit, wordt 5% groen gas ingekocht voor de verwarming van gebouwen van I&W. Dit is aan te tonen met Garanties van Oorsprong (GVO's).

² Hierin bedoelen we niet het gebruik van standaard brandstoffen waarin in heel Nederland een deel biobrandstof is bijgemengd, zoals E10 of B7, maar additioneel gebruik van biobrandstoffen.

3.2 Indirecte biogene emissies

Hoofdvraag: Is uw organisatie afnemer of opdrachtgever van producten waarbij tijdens de productie gebruik wordt gemaakt van brandstoffen of energiedragers die gemaakt zijn van biomassa?

Antwoord: Ja

Toelichting

Wat er nu al gebeurt/waar I&W nu invloed op heeft (kan eventueel worden uitgebreid in de toekomst):

- In deze categorie is wederom het gebruik van biobrandstoffen in modaliteiten het meest relevant. Hierbij gaat het met name om de uitbesteding van projecten voor kustlijnzorg- en vaargeulonderhoud, waarin (deels) HVO wordt gebruikt in de schepen. MKI wordt meegenomen in aanbestedingen om hierop te sturen. Het is een van de maatregelen genoemd in het transitiepad Kustlijnzorg en Vaargeulonderhoud.
- Met betrekking tot zakelijk vliegen zijn Rijksbreed contracten afgesloten met SAF-programma's (SAF = sustainable aviation fuel, momenteel vooral ingevuld door biobrandstoffen) van KLM en Lufthansa. Indien ambtenaren (dus ook die van IenW) met KLM of Lufthansa vliegen wordt tot 100% virtueel bijgemengd. Het merendeel van de Rijksbrede vluchten betreft KLM-vluchten.

3.3 CO₂-verwijderingen

Hoofdvraag: Maakt uw organisatie gebruik van technieken die nu of in de toekomst CO₂ vastleggen en voor minimaal 35 jaar opslaan, of ziet u hier kansen voor?

Antwoord: Ja

Toelichting

Wat er nu al gebeurt/waar I&W nu invloed op heeft (kan eventueel worden uitgebreid in de toekomst):

- In de infrastructuurprojecten van Rijkswaterstaat kunnen zowel hout als materialen die tijdens productie of gebruik CO₂ vastleggen door mineralisatie worden gebruikt. Hout wordt al toegepast (bijvoorbeeld voor damwanden), mineralisatiematerialen zijn meer voor de toekomst. De materialen kunnen ook worden toegepast door I&W bij nieuwbouw of renovatie van gebouwen.
- Daarnaast geeft I&W ook vergunningen af voor de opslag van CO₂. Daarmee speelt I&W ook rol in de ondergrondse opslag van CO₂, hoewel deze invloed indirecter is.
- RWS is betrokken bij het consortium Zeegrasherstel. Zeegras neemt CO₂ op, en zorgt wanneer het lang op de zeebodem blijft staan dus voor CO₂-opslag.

Waar I&W in de toekomst een rol in zou kunnen spelen (gebeurt nog niet):

- De ruimte van met name RWS mogelijk kunnen worden gebruikt om CO₂ uit de lucht af te vangen (direct air capture (DAC)) door het plaatsen van DAC-installaties en/of de wateren van RWS om CO₂ uit af te vangen (direct ocean capture (DOC)).

3.4 Doelgerichte vermeden emissies

Hoofdvraag: Levert uw organisatie producten of diensten met het primaire doel om energie of CO₂ te besparen bij haar klanten?

Antwoord: Ja

Toelichting

Wat er nu al gebeurt/waar I&W nu invloed op heeft (kan eventueel worden uitgebreid in de toekomst):

- I&W heeft als beleidsmaker invloed op de uitstoot van met name weggebruikers. Dit wordt al gedaan via campagnes om zuiniger te rijden en door het verplichte aanbod van deels biobrandstoffen: E10 en B7. RWS faciliteert ook de aanleg van elektrische oplaadpunten op verzorgingsplaatsen, waardoor elektrisch rijden aantrekkelijker wordt. Daarnaast kan RWS hier invloed op uitoefenen door het aanleggen van rolweerstand verlagend asfalt.
- RWS heeft walstroomvoorzieningen en breidt deze nog verder uit. Hiermee kunnen binnenvaartschepen bij ligplaatsen stroom afnemen, waardoor ze hun (diesel)generator niet hoeven te gebruiken.
- I&W heeft als beleidsmaker circulariteit en afvalmanagement in de portefeuille. Hiermee wordt iedereen (zowel bedrijven als inwoners) in Nederland gestimuleerd om minder nieuwe spullen en materialen te gebruiken, meer te repareren en wat wordt afgedankt zo hoogwaardig mogelijk te verwerken. Dit gaat vaak gepaard met een reductie van CO₂-emissies.
- Bovendien heeft RWS de ambitie om steeds meer circulair te werken. Hierdoor worden ook CO₂-emissies vermeden. Dit gebeurt bijvoorbeeld al door levensduurverlengend onderhoud van asfalt en het oogsten en hergebruiken van liggers in bruggen. RWS kan ook in aanbestedingen opnemen dat een kunstwerk demontabel ontworpen en gebouwd moet worden, zodat de onderdelen in de toekomst makkelijker kunnen worden hergebruikt en gerecycled.
- Het ILT is in Nederland verantwoordelijk voor het toezicht op de naleving van Ecodesign-eisen en (het verminderen van) de emissie van broeikasgassen van onder toezicht staanden.

3.5 Potentiële vermeden emissies

Hoofdvraag: Levert uw organisatie producten of diensten die niet als primair doel hebben om energie of CO₂ te besparen maar is er (onbedoeld) wel een effect op energie of CO₂?

Antwoord: Ja

Toelichting

Wat er nu al gebeurt/waar I&W nu invloed op heeft (kan eventueel worden uitgebreid in de toekomst):

- RWS heeft invloed op de planning van wegwerkzaamheden (omreizen voorkomen, wat emissie voorkomt). Ook circulaire maatregelen van RWS zoals goed onderhoud of levensduurverlengend onderhoud kunnen het effect hebben dat er minder vaak (intensieve) wegwerkzaamheden hoeven plaatsvinden en daardoor ook minder hoeft te worden omgereden.
- Ook voert/besteed RWS baggerwerkzaamheden uit (minder/efficiënter baggeren, voorkomt emissie).
- RWS heeft veenweidegebieden in bezit, maar beheert ze niet. Het is onduidelijk of RWS invloed kan uitoefenen op het waterpeil van deze veenweidegebieden.
- I&W is als beleidsmaker verantwoordelijk voor de vergunningsverlening voor de luchtvaart in Nederland. Ze is onder andere verantwoordelijk voor Schiphol en andere luchthavens en bepaald bijvoorbeeld hoeveel vluchten er per jaar mogen opstijgen. Klimaat is een van de overwegingen die in deze keuzes wordt meegenomen.
- I&W is als beleidsmaker verantwoordelijk voor de vergunningsverlening die bepaald waar wegen worden uitgebreid/aangelegd in Nederland. Klimaat is een van de overwegingen die in deze keuzes wordt meegenomen.
- I&W is als beleidsmaker verantwoordelijk voor de vergunningsverlening die bepaald waar spoorwegen worden uitgebreid/aangelegd in Nederland. Klimaat is een van de overwegingen die in deze keuzes wordt meegenomen.
- I&W is als beleidsmaker verantwoordelijk voor tankstations. Ze faciliteren daarmee enerzijds het gebruik van (grotendeels) fossiele brandstoffen, terwijl ze anderzijds ook de beschikbaarheid van laadstations en daarmee de aantrekkelijkheid van elektrisch rijden kunnen beïnvloeden.

3.6 Samenwerken aan vermeden emissies

Hoofdvraag: Kan uw organisatie bijdragen aan energie- of CO₂-besparende maatregelen waar de organisatie zelf geen direct voordeel van heeft, maar anderen wel?

Antwoord: Ja

Toelichting

Wat er nu al gebeurt/waar I&W nu invloed op heeft (kan eventueel worden uitgebreid in de toekomst):

- I&W beheert een windpark op de Maasvlakte. RWS produceert meer elektriciteit dan zelf nodig maar er zijn al wel afspraken hierover met andere ministeries die dit overschot overnemen.

Waar I&W in de toekomst een rol in zou kunnen spelen (nog in de opstartfase):

- Bij RWS een van de onderwerpen om de infrastructuurprojecten te verduurzamen het energieverbruik in asfaltcentrales. Omdat RWS een van de grootste afnemers van asfaltcentrales in Nederland is, kan zij door duidelijke ambities en wensen uit te spreken over de verduurzaming van asfalt(productie), bijdragen aan de verduurzaming van het energieverbruik van deze centrales. Momenteel wordt elektrificeren als de beste optie gezien hiervoor.