Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat



IenW Duurzaamheidsverslag

2025

Inhoud

Voorwoord (AC/DC) 3
Inleiding 4

Samenvatting 10
Infographic 12


1 Klimaatadaptatie 14


2 Energie 18


3 Uitstoot van broeikasgassen scope 1 en 2 en zakelijke mobiliteit 25


4 Uitstoot van broeikasgassen scope 3 upstream en circulair werken in de keten 34


5 Stikstofreductie bij aanleg en onderhoud 44


6 Biodiversiteit in het water 48


7 Biodiversiteit op het land 54


8 Bodem en ondergrond 57


9 Toekomstbestendige organisatie 60

Verslagleggingskader 65
Kerngetallen 68

Voorwoord (AC/DC)

‘Put your money where your mouth is’, ‘practice what you preach’, de Engelsen hebben meerdere spreekwoorden waarmee papieren tijgers worden bestreden. In het Nederlands zouden we zeggen ‘niet lullen, maar poetsen’, ‘geen woorden, maar daden’ of ‘boter bij de vis’. De kern: ideeën en doelen zijn mooi, maar wat gebeurt er nou echt? Het IenW Duurzaamheidsverslag geeft voor onze organisatie antwoord op die vraag.

Dit is het elfde verslag en daarin leggen wij verantwoording af over ons doen en laten in 2025. Wat is de impact van onze eigen bedrijfsvoering en uitvoering op onze leefomgeving en het klimaat geweest? 2025 was het jaar waarin de taakstelling van het kabinet Schoof z’n beslag kreeg: we voerden een aantal versoberings-maatregelen door met als doel een structurele bezuiniging op het rijksoverheidsapparaat te realiseren. Dat heeft effect op het aantal zakelijke vliegreizen en andere reisbewegingen gehad. Daarmee zijn de CO_2-reductiedoelen nog niet gehaald. Er moet dus nog een schepje bovenop. Of eraf, net hoe je het bekijkt. Als ministerie dat milieubeleid maakt, horen wij het goede voorbeeld te geven. We proberen alles wat we doen zo circulair en duurzaam mogelijk te doen. Van circulaire viaducten van Rijkswaterstaat tot windmolenparken voor de energievoorziening van onze kantoorpanden. Steeds meer IenW-auto’s rijden elektrisch. Logische voorbeelden. Maar er gebeurt meer.

Eén voorbeeld pik ik er even uit: de Rottemerentunnel bij Rotterdam. De tunnel – onderdeel van de A16 – is ontworpen om volledig energieneutraal te zijn. Met een aantal energie-innovaties, zoals minder felle verlichting, gelijkstroom in plaats van wisselstroom (AC/DC kort samengevat) is het energie-verbruik met vijftig procent teruggebracht. De resterende energie voor de ruim vijftig systemen in de tunnel wordt opgewekt door zonnepanelen die langs de A16 liggen. Denk aan verlichting, slagbomen, hulppostkasten en geluidsinstallaties. De ambitie is bovendien om ter plaatse ook energieopslag mogelijk te maken, zodat het hele traject zelfvoorzienend wordt en zo helpt de netcongestie op te lossen. Bij het werk aan het snelwegtraject van de A16 zijn waterbergingen aangelegd om neerslagpieken op te vangen en biodiversiteit te bevorderen. Een indrukwekkend project waarmee we laten zien dat bouwen aan infrastructuur (technologische hardware) en werken aan een duurzaam Nederland hand in hand kunnen gaan. En zeker zo belangrijk: het laat zien wat goede samenwerking vermag. Want IenW, Rijkswaterstaat en marktpartijen werkten hier nauw samen. Dat is trouwens wel een uitroepteken waard: de ketenpartners van IenW zijn van onschatbare waarde bij ons werk aan een veilig, bereikbaar en leefbaar Nederland!

Het duurzaamheidsverslag inspireert mij elke keer weer opnieuw. Ik hoop jou – beste lezer – ook!

Jan Hendrik Dronkers
Secretaris-generaal
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat



Inleiding

IenW spant zich in om de eigen bedrijfsvoering en de uitvoering te verduurzamen. We houden in ons werk rekening met de effecten die ons handelen heeft op mens en milieu. In dit verslag leggen we over die inspanningen verantwoording af. We willen transparant zijn over hoe we te werk gaan, over de resultaten die we behalen en over de dilemma's en uitdagingen die we bij de verduurzaming tegenkomen.

De betrokkenheid van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) bij duurzaamheidsthema's komt voort uit nationale en internationale doelen rondom duurzaamheid, zoals de Klimaatwet, het Nationaal Programma voor Circulaire Economie en Fit For 55.

Als leidraad voor dit verslag gebruiken we de richtlijnen van het Global Reporting Initiative (GRI), een internationale standaard voor de inrichting van verslagleggingen over duurzaamheid. Door het verslag volgens deze standaard in te richten, wordt het transparant en beter vergelijkbaar met andere duurzaamheidsverslagen. Als overheidsorganisatie hoeven we geen duurzaamheidsrapportage op stellen. We voelen ons echter wel verplicht om ons te verantwoorden over onze resultaten op het gebied van duurzaamheid.

Over IenW

Missie – Het verhaal van IenW

IenW werkt aan een mooier Nederland. Samen zorgen we voor een bereikbaar land met sterke dijken, waarin je veilig van A naar B komt. Voor een land met schone lucht, een schone bodem en schoon water. Een land waar we zuinig zijn op grondstoffen en materialen zoveel mogelijk opnieuw gebruiken. Waar we ons duurzaam verplaatsen. Een land met ruimte voor mogelijkheden. Dat vraagt om een ministerie dat verbindt: niet alleen plaatsen en ideeën, maar vooral mensen. Alles voor een mooier Nederland.

Waardecreatie

Ons werk creëert waarde doordat we werken aan een veilig, bereikbaar en leefbaar Nederland. We werken aan een veilige leefomgeving zonder schadelijke stoffen in onze lucht, bodem en water. We werken aan leefbaarheid door Nederland voor te bereiden op klimaatverandering en verduurzaming mogelijk te maken. We beheren, onderhouden en vernieuwen onze wegen, het spoor en onze waterwegen zodat we verbonden zijn met elkaar.

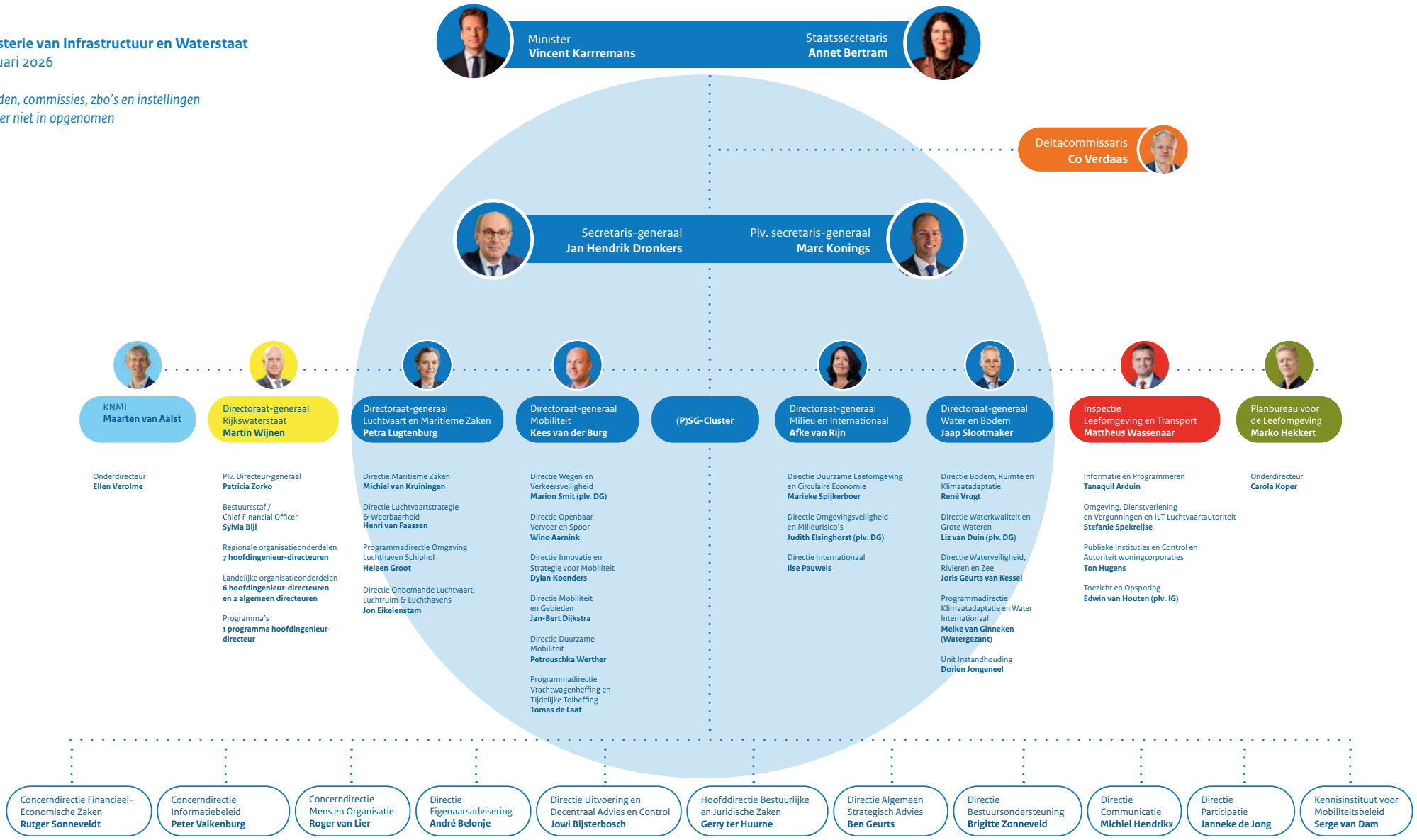
Governance

IenW is een publiekrechtelijk rechtspersoon en onderdeel van de Nederlandse Staat. Onze bewindspersonen zijn minister Vincent Karremans en staatssecretaris Annet Bertram. Onze uitvoeringsorganisatie Rijkswaterstaat (RWS) werkt dagelijks aan een bereikbaar, leefbaar en veilig Nederland. De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) bewaakt en stimuleert de naleving van wet- en regelgeving voor een veilige en duurzame leefomgeving en transport. De andere onderdelen van IenW – het Koninklijk Nederlands Meteorologisch Instituut (KNMI) en het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) – leveren kennis voor het ontwikkelen van beleid.

Organogram

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Februari 2026

De raden, commissies, zbo's en instellingen zijn hier niet in opgenomen



De bestuursraad (BSR) is het hoogste besluitvormingsorgaan binnen IenW en besluit over duurzaamheid op strategisch niveau. De secretaris-generaal Jan Hendrik Dronkers is de voorzitter van de BSR. De BSR stelt jaarlijks het IenW Duurzaamheidsverslag vast. De directoraten-generaal (DG's) zijn, naast hun eigen beleidsterreinen, op het gebied van duurzaamheid verantwoordelijk voor de inhoudelijke invulling van de volgende kerntaken:

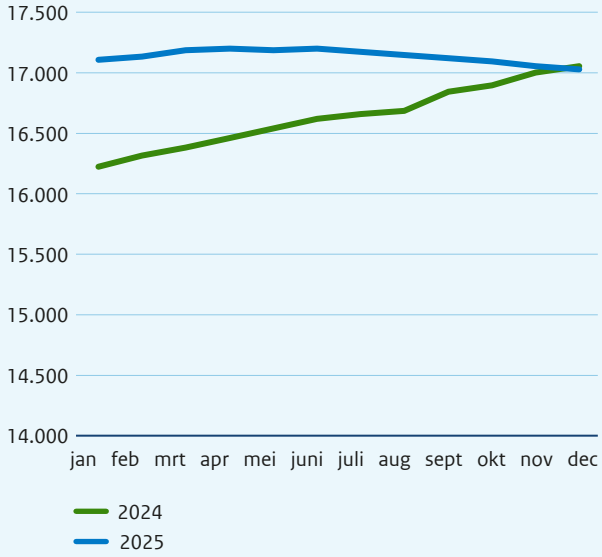
- Directoraat-generaal Luchtvaart en Maritieme zaken (DGLM) voor de klimaatneutrale en circulaire organisatie;
- Directoraat-generaal Mobiliteit (DGMo) voor de klimaatneutrale en circulaire infrastructuur;
- Directoraat-generaal Water en Bodem (DGWB) voor de benutting van het IenW-areaal voor meervoudig ruimtegebruik met onder andere klimaatadaptatie en biodiversiteit in het water;
- Directoraat-generaal Milieu en Internationaal (DGMI) als aanspreekpunt voor biodiversiteit binnen IenW.
- Daarnaast werkt de directie Financiën en Integrale Bedrijfsvoering (FIB) aan de monitoring van duurzaamheidsresultaten, de CO_2-Prestatieladder en dit duurzaamheidsverslag. De plaatsvervangend secretaris-generaal Marc Konings is de opdrachtgever van het duurzaamheidsverslag.

Het IenW Ketenoverleg Duurzaamheid bestaat uit een IenW-brede groep directeuren die hun expertise regelmatig met elkaar delen en de BSR adviseren op het gebied van duurzaamheid.

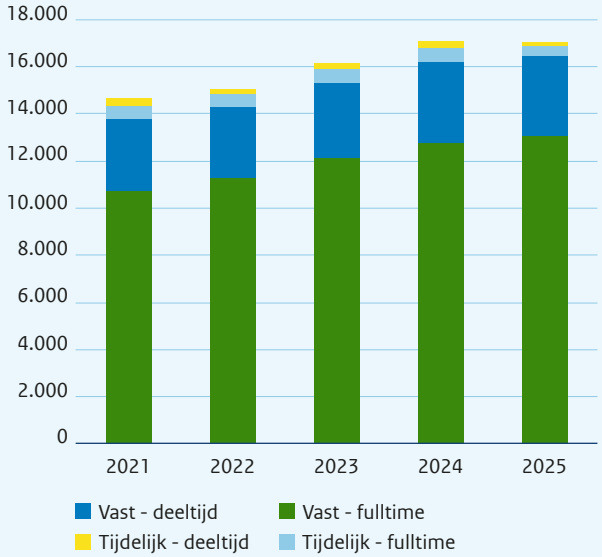
Onze medewerkers

Met 17.031 medewerkers zet IenW zich in voor een bereikbaar, leefbaar en veilig Nederland.

Grafiek 1. **Werknemersbestand door het jaar heen***



Grafiek 2. **Aantal medewerkers IenW***



Grafiek 3. **Samenstelling personeelsbestand IenW in 2025***



De cijfers van deze grafieken zijn opgenomen in bijlage Kerngetallen (pagina 68)

Duurzaamheid bij IenW

IenW heeft in 2017 de visie en ambitie Duurzaam IenW vastgesteld en hierin de ambitie om in 2030 klimaatneutraal te zijn en circulair te werken uitgesproken. We werken met volle kracht hieraan: door implementatie en realisatie van maatregelen, door knelpunten op te lossen in de uitvoering en doorbraken te versnellen. Met de kennis van nu weten we dat deze ambitie in 2030 niet haalbaar is, maar we houden wel vast aan de ambitie om klimaatneutraal te worden en circulair te werken. Wat wel haalbaar is, is opgenomen in de twee strategieën die IenW sinds 2017 heeft opgesteld; Klimaatneutrale en Circulaire Infrastructuur (KCI) en Klimaatneutrale en Circulaire Organisatie (KCO).

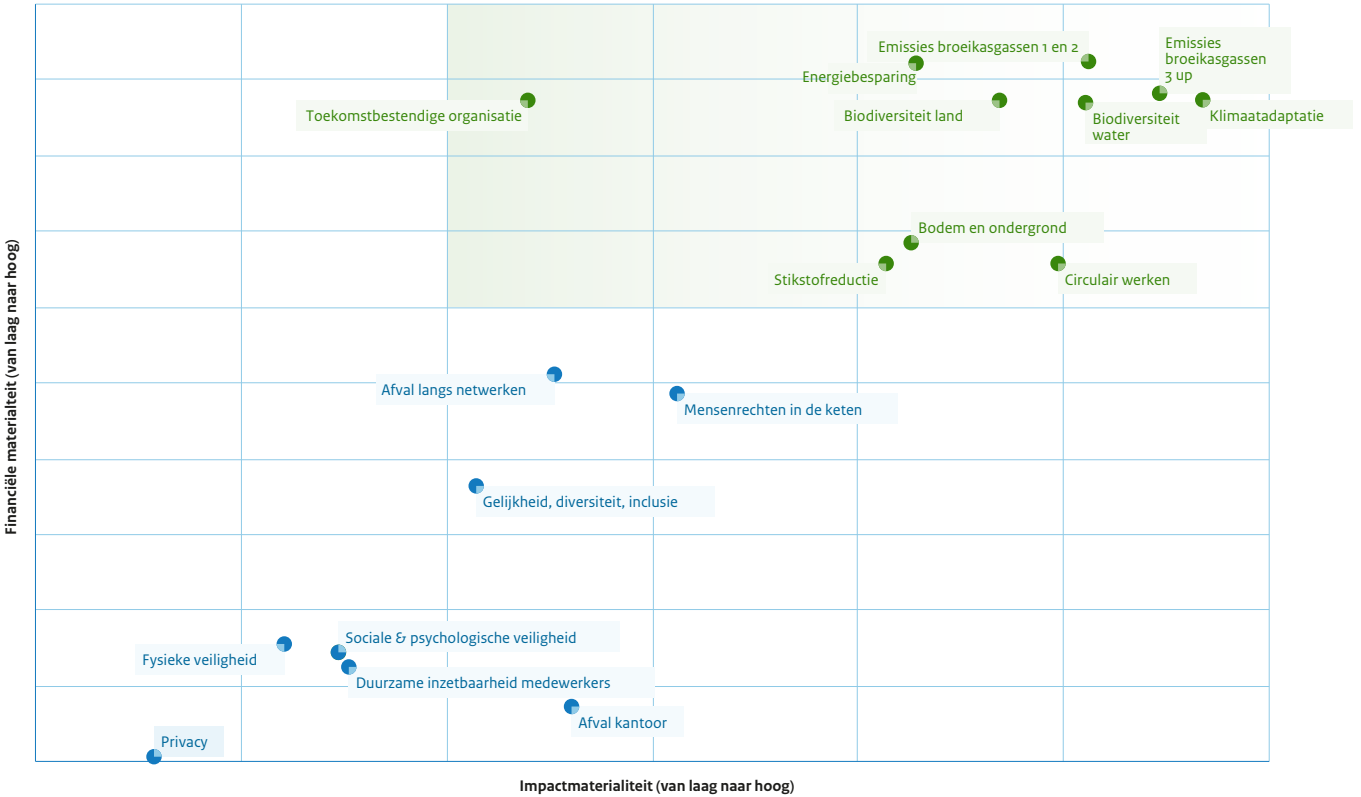
In 2026 stelt IenW een nieuwe, overkoepelende visie op verduurzaming op. Deze visie helpt IenW bij de inzet op duurzaamheid in de bedrijfsvoering, de uitvoering en bij afwegingen bij het formuleren van beleid. Hiermee wil IenW aansluiten bij de duurzame doelen van het huidige coalitieakkoord van het kabinet en van de Europese Unie.

Onze stakeholders en materiële thema's

De GRI-richtlijn schrijft een periodieke analyse van de meest materiele thema's voor. IenW heeft in 2024 deze materialiteitsanalyse afgerond. Wij hebben geanalyseerd welke onderwerpen belangrijk zijn in het duurzaamheidsbeleid en welke daarom terugkomen in het duurzaamheidsverslag. Onderdeel hiervan was een stakeholderdialoog met in- en externe stakeholders. De stakeholders hebben aangegeven hoeveel impact alle duurzaamheidsthema's binnen de bedrijfsvoering en de uitvoering hebben. De details van de analyse zijn te lezen in het hoofdstuk Verslagleggingskader. De materialiteitsanalyse heeft de matrix hiernaast opgeleverd.

Op 4 november 2024 heeft IenW besloten dat de tien thema's binnen het groene vlak rechtsboven het meest materieel zijn voor IenW en behandeld worden in het duurzaamheidsverslag.

Materialiteitsmatrix



Sustainable Development Goals

Nederland wil in 2030 de 17 duurzame ontwikkelingsdoelen van de Verenigde Naties (VN) in eigen land en in de rest van de wereld hebben behaald. Het achterliggende doel van deze Sustainable Development Goals (SDG's) is het vergroten van veiligheid, welzijn en welvaart voor mensen, zowel nu als in de toekomst. Ook het bevorderen van een brede welvaart waar samenleving, economie en milieu in balans zijn is essentieel in de werkzaamheden van IenW. In de tabel hiernaast is aangegeven hoe de thema's in dit verslag zijn verbonden met de SDG's. Ben je benieuwd hoe Nederland in zijn algemeen werkt aan de Sustainable Development Goals van de VN? Dat lees je in de Monitor Brede Welvaart en SDG's 2025.

Leeswijzer

In dit duurzaamheidsverslag rapporteren we over de resultaten op het gebied van duurzaamheid voor onze eigen bedrijfsvoering en uitvoering voor het jaar 2025. Er zijn hoofdstukken voor de volgende tien materiële thema's:

1. Klimaatadaptatie
2. Energie
3. Uitstoot van broeikasgassen scope 1 en 2 en zakelijke mobiliteit
4. Uitstoot van broeikasgassen scope 3 upstream en circulair werken in de keten (twee thema's)
5. Stikstofreductie bij aanleg en onderhoud
6. Biodiversiteit in het water
7. Biodiversiteit op het land
8. Bodem en ondergrond
9. Toekomstbestendige organisatie

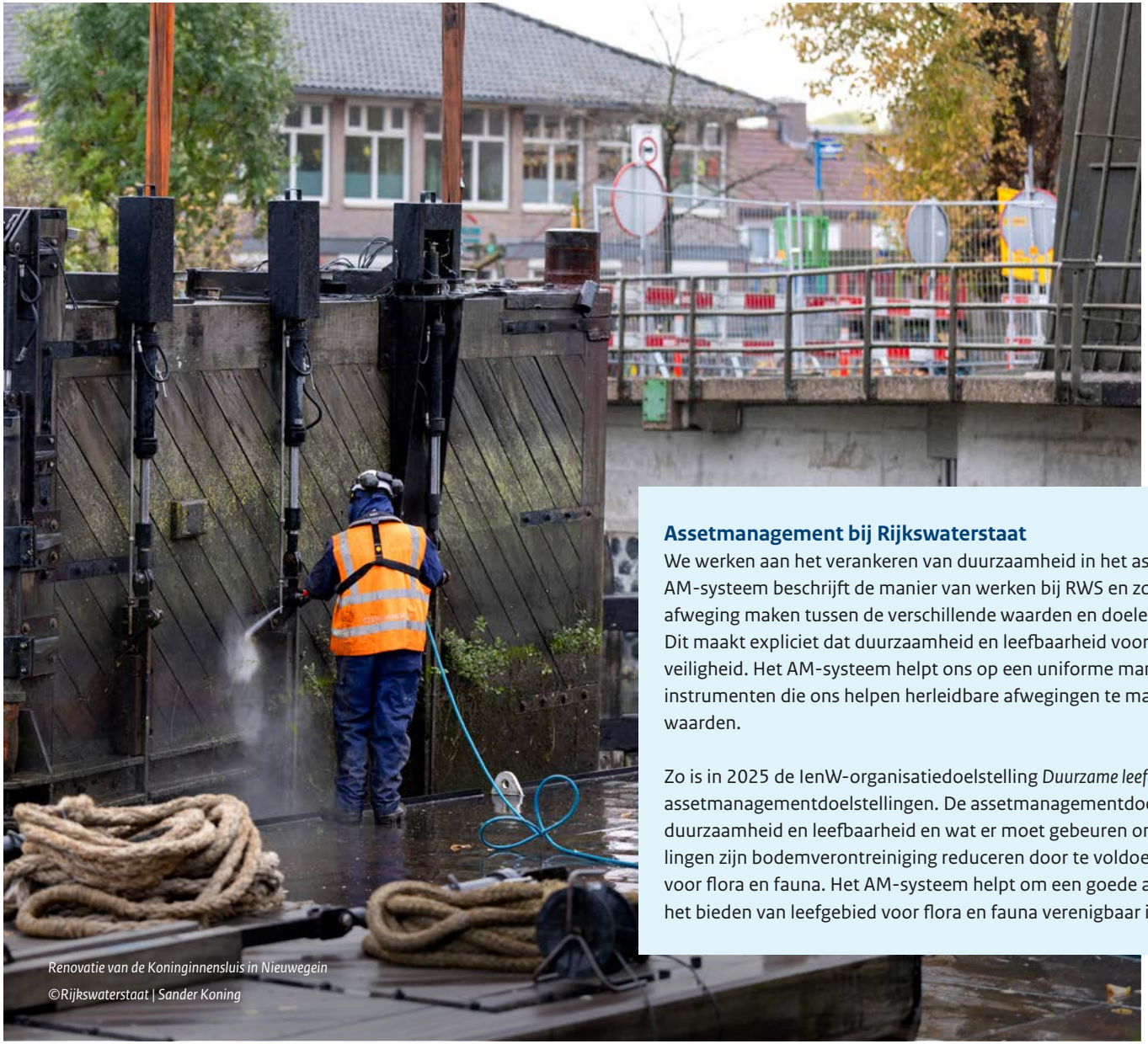
Relatie tussen de materiële thema's en de Sustainable Development Goals



1. Klimaatadaptatie - draagt bij aan SDG **9, 11 en 13**
2. Energie - draagt bij aan SDG **7, 13**
3. Uitstoot van broeikasgassen scope 1 en 2 en zakelijke mobiliteit - draagt bij aan SDG **13**
4. Uitstoot van broeikasgassen scope 3 upstream - draagt bij aan SDG **8, 9, 13**
5. Circulair werken in de keten - draagt bij aan SDG **8, 9, 11, 12**
6. Biodiversiteit in het water - draagt bij aan SDG **6, 14**
7. Biodiversiteit op het land - draagt bij aan SDG **15**
8. Stikstofreductie bij aanleg en onderhoud - draagt bij aan SDG **8, 9, 15**
9. Bodem en Ondergrond - draagt bij aan SDG **9, 11**
10. Toekomstbestendige organisatie - draagt bij aan SDG **8, 10**

IenW valt onder volledige ministeriële verantwoordelijkheid. Er staat in de hoofdstukken per thema aangeven wie binnen IenW verantwoordelijk is. Er zijn drie thema's die over onze bedrijfsvoering gaan (aangegeven met blauwe iconen) en zeven thema's die over de uitvoering gaan (aangegeven met groene iconen). De thema's over onze bedrijfsvoering zijn Energie, Uitstoot van broeikasgassen scope 1 en 2 en zakelijke mobiliteit, en Toekomstbestendige organisatie. De andere thema's gaan over de uitvoering door RWS. De organisatieonderdelen ILT, PBL en KNMI komen alleen in de bedrijfsvoeringsthema's aan bod.

Voor de thema's ten aanzien van de uitstoot van broeikasgassen hebben we een splitsing gemaakt in de uitstoot van broeikasgassen scope 1 en 2 en zakelijke mobiliteit en de uitstoot van broeikasgassen scope 3 upstream. De eerste zijn de broeikasgassen oftewel emissies afkomstig uit onze bedrijfsvoering. De scope 3 upstream emissies zijn de emissies die we veroorzaken met de opdrachten die we verstrekken aan de grond-, weg- en waterbouwsector. Scope 3 downstream emissies zijn emissies als gevolg van het gerealiseerde beleid en horen daarom niet in dit verslag. Over de resultaten van beleid rapporteren we in het IenW-jaarverslag. De Klimaat en Energie verkenningen van het Planbureau voor de Leefomgeving geven een overzicht van de ontwikkelingen van de broeikasgasemissies en het energiesysteem in Nederland. In het hoofdstuk Verslagleggingskader zijn de activiteiten van IenW gerangschikt naar de invloed op die activiteiten en de uitstoot van broeikasgassen als gevolg van die activiteiten.



Renovatie van de Koninginnensluis in Nieuwegein
©Rijkswaterstaat | Sander Koning

Aan de materiële thema's Uitstoot van broeikasgassen scope 3 upstream en Circulair werken in de keten wordt gewerkt vanuit één strategie. Daarom is in dit verslag besloten om de resultaten voor deze twee thema's in één hoofdstuk op te nemen (hoofdstuk 4 Uitstoot van broeikasgassen scope 3 upstream en circulair werken in de keten).

Voor de reductie van onze broeikasgassen hebben we een klimaattransitieplan nodig volgens de regels van de CO_2-prestatieladder. Ons klimaattransitieplan (inclusief maatregelen) bestaat uit de strategieën Klimaatneutrale en Circulaire Organisatie (KCO) en Klimaatneutrale en Circulaire Infrastructuur (KCI). In de hoofdstukken 2, 3 en 4 wordt uitgelegd hoe we invulling geven aan deze strategieën. Het voortgangsverslag voor de CO_2-Prestatieladder is verwerkt in deze drie hoofdstukken.

Assetmanagement bij Rijkswaterstaat

We werken aan het verankeren van duurzaamheid in het assetmanagementsysteem (AM-systeem) van Rijkswaterstaat. Het AM-systeem beschrijft de manier van werken bij RWS en zorgt ervoor dat we onze verschillende doelen behalen en een goede afweging maken tussen de verschillende waarden en doelen van de organisatie (veiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid). Dit maakt expliciet dat duurzaamheid en leefbaarheid voor onze netwerken prominente opgaven zijn naast bereikbaarheid en veiligheid. Het AM-systeem helpt ons op een uniforme manier te werken aan onze assetmanagementdoelstellingen. Het bevat instrumenten die ons helpen herleidbare afwegingen te maken tussen de prestaties, kosten en risico's van de verschillende waarden.

Zo is in 2025 de IenW-organisatiedoelstelling *Duurzame leefomgeving* in het strategisch assetmanagementplan uitgewerkt tot assetmanagementdoelstellingen. De assetmanagementdoelstellingen maken duidelijk wat onze doelen zijn op het gebied van duurzaamheid en leefbaarheid en wat er moet gebeuren om ze te realiseren. Voorbeelden van die assetmanagementdoelstellingen zijn bodemverontreiniging reduceren door te voldoen aan vigerende wet- en regelgeving of het bieden van leefgebied voor flora en fauna. Het AM-systeem helpt om een goede afweging te maken tussen de verschillende doelen, zodat bijvoorbeeld het bieden van leefgebied voor flora en fauna verenigbaar is met het doel om de bermveiligheid te garanderen.

Samenvatting

IenW zet zich met 17.031 medewerkers in voor een bereikbaar, leefbaar en veilig Nederland. In dit verslag leggen we verantwoording af over ons duurzaam handelen in onze bedrijfsvoering en uitvoering. Om de door ons behaalde prestaties op het gebied van duurzaamheid zo transparant mogelijk weer te geven, is het verslag opgesteld volgens de richtlijnen van het Global Reporting Initiative (GRI).

Behaalde resultaten in 2025 per materieel thema

Klimaatadaptatie

Er zijn in 2025 verschillende maatregelen en activiteiten gestart om klimaatadaptatie beter te verankeren in het beleid, praktische vraagstukken op te lossen en het bewustzijn over de noodzaak tot klimaatadaptatie in de eigen organisatie te vergroten. Door klimaatadaptatie al vroeg en in de besluitvormingsfase mee te nemen, voorkomen we dat we ongepland terug moeten naar een object (brug, sluis, et cetera) vóór de volgende onderhoudsinterventie. Dat is namelijk zowel qua budget, capaciteit als qua bereikbaarheid niet gewenst.

In 2025 is onder andere onderzocht welke knelpunten t.a.v. klimaatrobuustheid overblijven voor vaarwegen na het uitvoeren van de huidige plannen.

Energie

Met onze strategie voor Energie zetten we in op energie besparen, verschuiven naar elektriciteit, zelf duurzame energie opwekken en het flexibel afstemmen van het verbruik hiervan. De meeste van de maatregelen zijn gestoeld op wettelijke verplichtingen. In 2025 is het totale brandstofverbruik van IenW met 2% toegenomen vergeleken met 2024. Deze stijging is onder andere veroorzaakt door het regeringsvliegtuig en de Rijksrederij. Het brandstofverbruik voor huisvesting is gestegen als gevolg van een hogere stookbehoefte.
Het elektriciteitsverbruik is in 2025 met 5% afgenomen ten opzichte van 2024. De grootste reductie is behaald op openbare verlichting en verkeersregelinstallaties. Ook elektriciteitsverbruik van onze tunnels en de huisvesting is afgenomen. De energiebesparingsdoelstellingen binnen de portefeuilleaanpak zijn dit jaar gehaald, de wettelijke doelen van de energiebesparingsplicht niet. Een stijgende elektriciteitsvraag en beperkte netcapaciteit vormen een groeiende uitdaging.

Resultaat 2025

Energie-verbruik **1.333 TJ**

Dat is een reductie van 2% t.o.v. 2024

Uitstoot van broeikasgassen scope 1 en 2 en zakelijke mobiliteit

De strategie Klimaatneutrale en Circulaire Organisatie richt zich op de reductie van de CO_2-uitstoot door materiaal- en energiegebruik van de eigen organisatie. De CO_2-uitstoot van scope 1 en 2 kwam in 2025 op 54,9 kton uit, waarvan 54,6 kton voor scope 1 en 0,4 kton voor scope 2. Dit is 3% meer dan in 2024 (53,4 kton). De totale uitstoot voor zakelijke mobiliteit (met de uitstoot verdeeld over scope 1, 2 en 3) is 18,6 kton. In 2025 is een reductie behaald van 7% ten opzichte van 2024 (20,0 kton) en 37% ten opzichte van het referentiejaar 2016 (29,8 kton).

De totale uitstoot voor scope 1, 2 en scope 3 (alleen zakelijke mobiliteit) komt uit op 61,9 kton. Dit is 1% hoger dan in 2024 en 65% lager dan in het startjaar 2009. RWS levert de grootste bijdrage aan de totale CO_2-uitstoot met een bijdrage van 37,5 kton door de Rijksrederij.
De eenvoudig te behalen reducties zijn inmiddels gerealiseerd, waardoor verdere daling moeilijker wordt en systeemverandering via transitiedenken essentieel is.

Resultaat 2025

Totale CO_2-uitstoot scope 1 en scope 2 **54,9 kton**

Dat is een toename van 3% ten opzichte van 2024.

Resultaat 2025

Totale CO_2-uitstoot zakelijke mobiliteit **18,6 kton**

Dat is een reductie van 7% ten opzichte van 2024.

Uitstoot van broeikasgassen scope 3 upstream en circulair werken in de keten

Sinds 2019 werken we met de strategie Klimaatneutrale en Circulaire Infrastructuur in vier transitiepaden voor RWS. De totale CO_2-footprint van scope 3 upstream van de grond-, weg- en waterbouwketen van IenW is berekend op 584 kton CO_2 voor 2025. 45% hiervan wordt veroorzaakt door materiaalgebruik in het transitiepad Kunstwerken. Het gaat hier met name over het gebruik van beton en staal. De aandelen van de transitiepaden Weg-, Dijk- en Spoormaterieel en Kustlijnzorg en Vaargeulonderhoud zijn respectievelijk 22% en 20%. Het transitiepad Wegverhardingen heeft een aandeel van 13%. De footprint

neemt de afgelopen jaren gestaag af door de maatregelen die we nemen om onze werkzaamheden te verduurzamen. Denk aan verduurzaming van de asfaltproductie en hergebruik van bijvoorbeeld betonnen liggers. De markttransitie vraagt langdurige investeringen, verdere opschaling en betere meetbaarheid van circulariteit.

CO_2-uitstoot scope 3 up voor 2025 berekend op **584 kton**

Stikstofreductie bij aanleg en onderhoud

IenW vermindert de stikstofuitstoot binnen de infrastructurele projecten door de inzet van schoner en emissieloos materieel. Dit draagt bij aan de doelstellingen die zijn gesteld binnen het programma Schoon en Emissieloos Bouwen (SEB) en bijvoorbeeld het Schone Luchtakkoord. Sinds 2024 worden de emissie-eisen voor bouwmaterieel van SEB structureel meegenomen in de projecten van RWS. Zo worden emissie-eisen voor bouwmaterieel toegepast in de aanbesteding van bouw-, onderhouds- en sloopprojecten en passen we de ambitieuze emissienormen van SEB toe in een groeiend aantal koploperprojecten. Ook zijn in 2025 twee emissieloze schepen door aannemers in de vaart genomen.

In 2025 zijn meerdere pilotlocaties voor walstroom verkend waarmee stikstofuitstoot voorkomen kan worden, zoals is aangetoond bij overnachtnachtingshaven Spijk.

Biodiversiteit in het water

IenW volgt voor behoud of herstel van de biodiversiteit van het water de wettelijke verplichtingen vanuit Kaderrichtlijn water (KRW), de Kaderrichtlijn mariene strategie (KRM) en de Vogel- en Habitatrichtlijn (VHR). In 2025 zijn doorlopende werkzaamheden uitgevoerd ten aanzien van de doelen van de KRW, KRM en VHR.

In 2025 zijn drie grote projecten (voorlopig) gegund waarvan de biodiversiteit zal profiteren. Getijdennatuur Merwedes, Geulen en oevers Maas, en Uiterwaarden Wamel, Dreumel en Heerenwaarde.

Biodiversiteit op het land

Er is geen eigen IenW-doelstelling wat betreft behoud of herstel van de biodiversiteit en natuurkwaliteit op het land. Deze focus op de kerntaak sluit aan bij het beleid van IenW om zich te concentreren op de eigen, wettelijke verantwoordelijkheden. De prestaties voor het groenbeheer van bermen zijn vastgelegd in het basiskwaliteitsniveau (BKN). Werkzaamheden in het kader van groenbeheer die niet noodzakelijk zijn voor de veiligheid van de weggebruiker zijn afgeschaald. Hoewel er geen specifieke biodiversiteitsdoelstellingen voor onze bermen zijn vastgelegd, laat een onderzoek van Wageningen Universiteit in opdracht van RWS zien dat de staat van de biodiversiteit in de bermen achteruitgaat. Klimaatverandering, stikstof en beperkingen in beheer spelen hierin een rol.

In 2025 is met 18 infrabeheerders en marktpartijen afgesproken een ‘licht’ transitiepad te ontwikkelen om de kennisontwikkeling en -deling rondom natuurinclusief werken effectiever in te richten.

Bodem en ondergrond

In 2025 is verder gewerkt aan initiatieven uit 2024, maar er zijn ook nieuwe activiteiten opgestart om het rekening houden met water- en bodembeleid verder uit te werken en te vertalen naar de praktijk. Zo wordt het rekening houden met bodem in alle nieuwe ruimtelijke processen (zoals de NOVEX-gebieden en -arrangementen of de Nota Ruimte) zoveel mogelijk als leidraad gebruikt. Ook wordt gewerkt aan het borgen van bodem binnen andere rijksprogramma’s van bijvoorbeeld Defensie. Binnen IenW is gewerkt aan een update van de borgingskalender en een handreiking voor de weging waterbelang.

In 2025 wordt rekening gehouden met water en bodem in zoveel mogelijk nieuwe ruimtelijke processen, zoals de NOVEX-gebieden en -arrangementen of de Nota Ruimte.

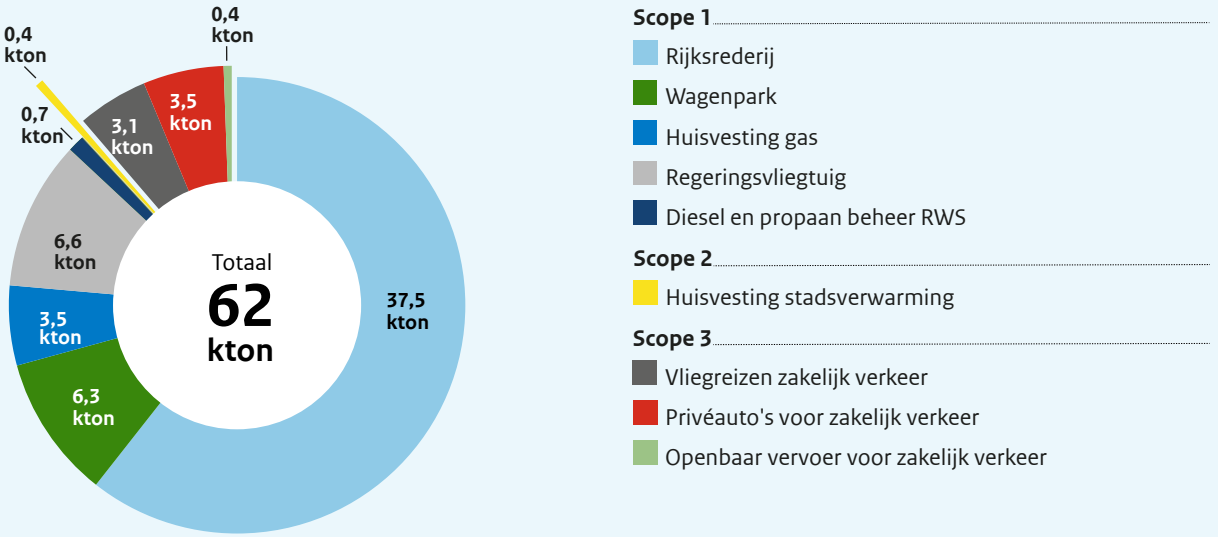
Toekomstbestendige organisatie

IenW ontwikkelt zich verder als toekomstbestendige organisatie aan de hand van het Strategisch Personeelsperspectief. Om de duurzame inzetbaarheid van medewerkers te bevorderen is in 2025 onder andere de ontwikkeling van IenW-breed beleid voor loopbaanontwikkeling opgesteld om interne mobiliteit te bevorderen. Ook zijn experimenten gestart met nieuwe organisatieprincipes, zoals de overgang van functietaken naar opgavegericht werken. Voor het versterken van de mentale, fysieke en sociale gezondheid van medewerkers zijn diverse trainingen, webinars en pilots ingezet.

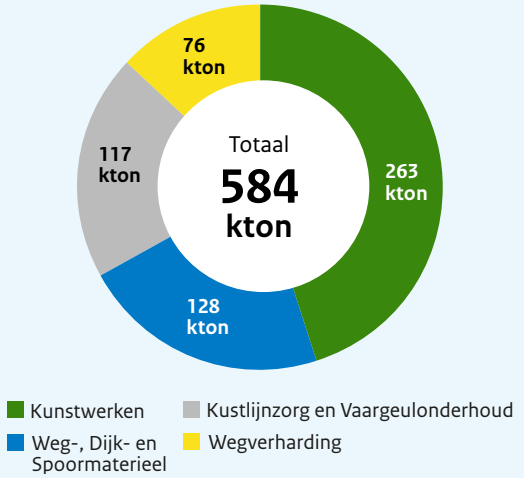
In 2025 is door RWS samen met Dienst Justitiële Inrichtingen, Defensie, Belastingdienst en Binnenlandse zaken het online platform ‘Vitaal Rijk’ gebouwd.

Infographic

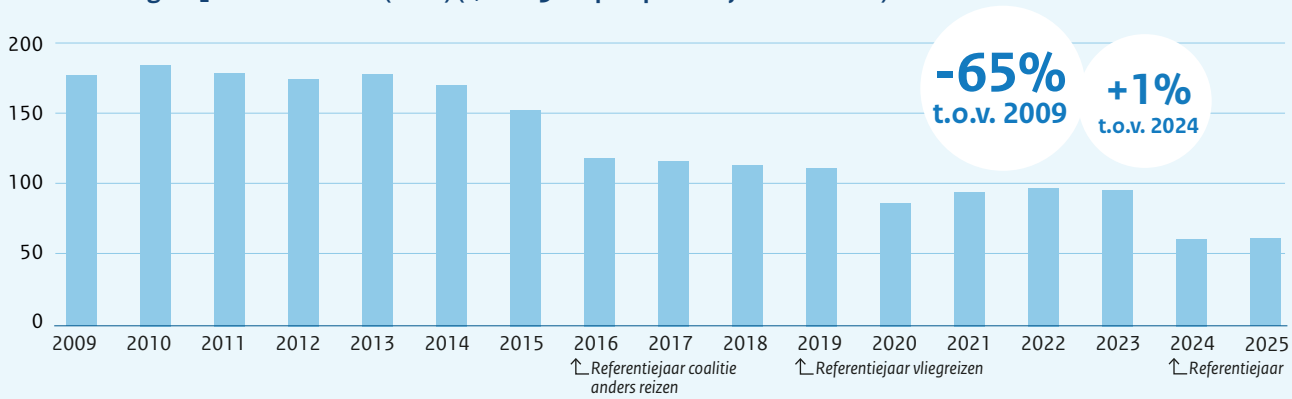
CO_2-uitstoot per categorie (kton)*



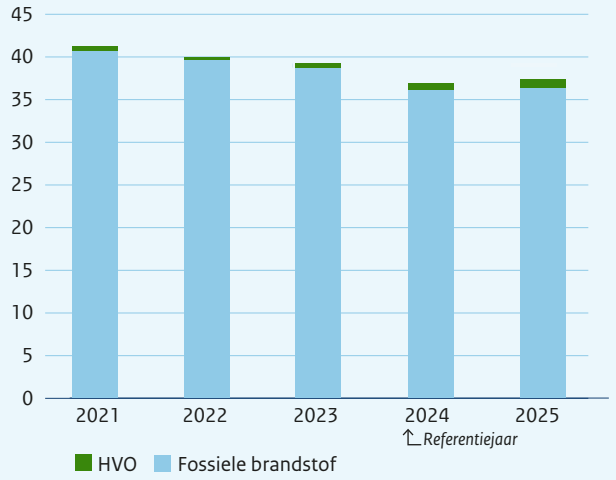
CO_2-uitstoot infraprojecten (scope 3 up)*



Ontwikkeling CO_2-uitstoot IenW (kton) (1, 2 en 3 scope up zakelijke mobiliteit)*

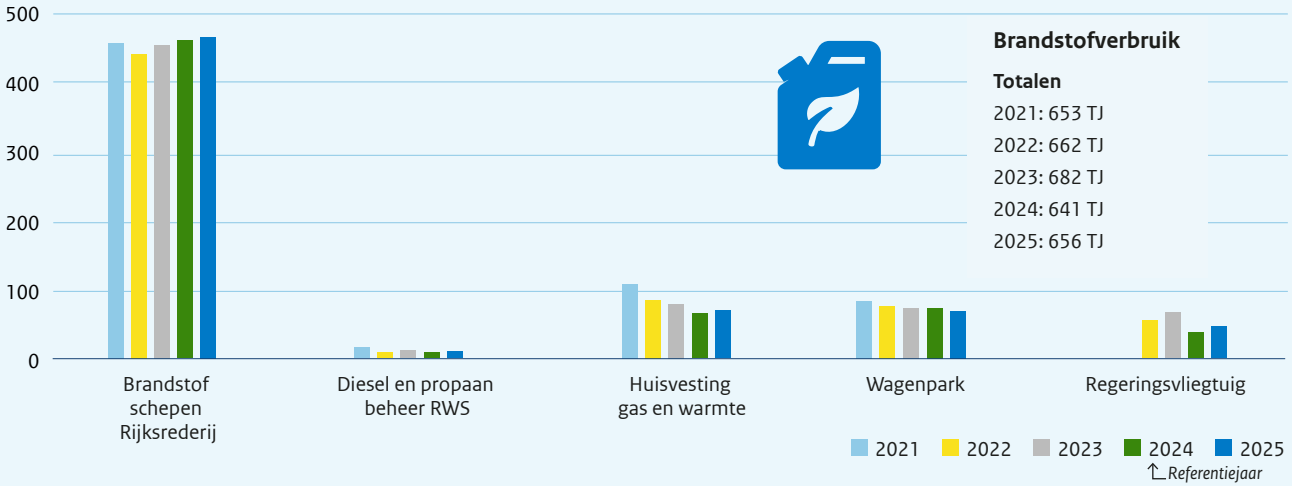


CO_2-uitstoot Rijksrederij (kton)*

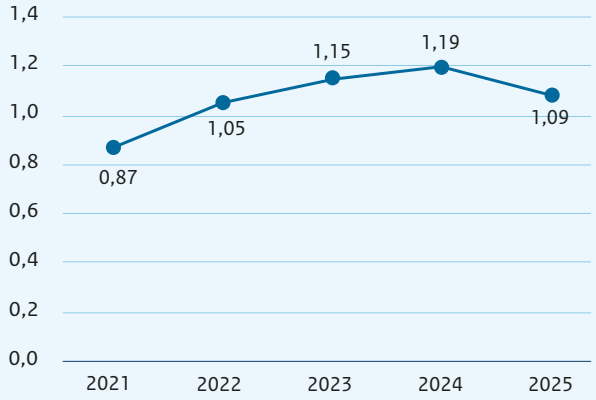


*De cijfers van deze infographic zijn opgenomen in de bijlage Kerngetallen

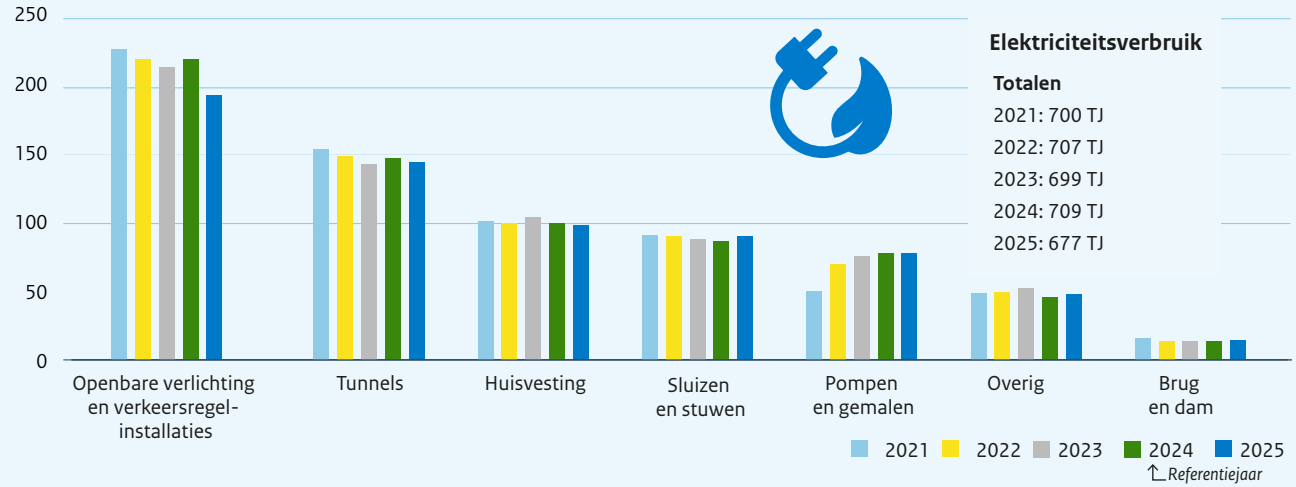
Brandstofontwikkeling (TeraJoule)*



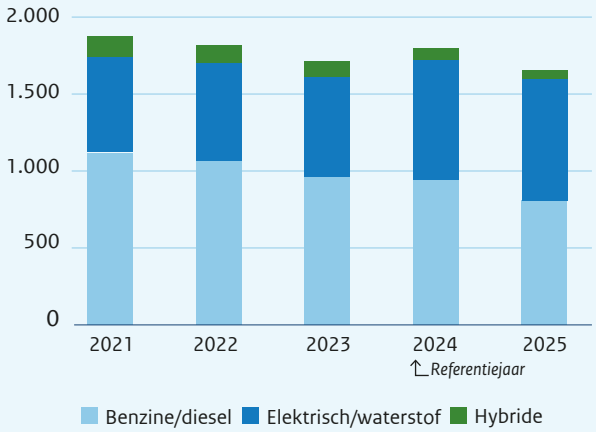
CO_2-uitstoot per medewerker voor mobiliteit (ton)*



Elektriciteitsontwikkeling (TeraJoule)*



Ontwikkeling wagenpark (aantal voertuigen)*



*De cijfers van deze infographic zijn opgenomen in de bijlage Kerngetallen



Door klimaatverandering stijgt de kans op overstromingen en extreem hoogwater van de Maas. In het project Meanderende Maas werkt RWS samen met het waterschap, de provincie en omliggende gemeenten aan een omvangrijk klimaatadaptatieproject.
©Dijkversterking Maasdijk bij Dieden

1

Klimaatadaptatie

Onze definitie: Het vanuit onze netwerkverantwoordelijkheid toekomstbestendig maken van onze netwerken en daarbij behorende systemen tegen de effecten van klimaatverandering op basis van afgesproken prestaties, risico's en kosten.

In Nederland komen steeds vaker extreme weersomstandigheden voor door klimaatverandering.[1] Zo worden periodes van droogte afgewisseld met periodes van wateroverlast, veroorzaakt door bijvoorbeeld hevige regenval, of smeltwater dat via de rivieren ons land bereikt.

1 KNMI - KNMI'23-klimaatscenario's

Het veranderende klimaat stelt steeds hogere eisen aan de hoofdwegen, hoofdvaarwegen en het hoofdwatersysteem. Die netwerken moeten bestand zijn tegen hitte, droogte en hoosbuien voor de bereikbaarheid en veiligheid in Nederland. Tegelijkertijd staat IenW voor een grote instandhoudingsopgave, waarin vele bruggen, sluizen, stuwen, tunnels en viaducten vervangen of vernieuwd moeten worden. Dat moet in één keer goed gebeuren en dus moet er in dit stadium ook rekening gehouden worden met de effecten van klimaatverandering. Want later opnieuw ingrijpen om objecten (bruggen, sluizen, et cetera) alsnog klimaatbestendig te maken is onwenselijk: het leidt tot hogere kosten en extra hinder voor gebruikers.

Basisgegevens: strategie, doelstelling, aanpak en governance

Strategie

De Nationale Adaptie Strategie (NAS) zet de koers uit voor een klimaatbestendig Nederland: deze strategie brengt nieuwe initiatieven voor klimaatadaptatie op gang en versnelt en verbreedt bestaande initiatieven. Het Deltaplan Ruimtelijke Adaptatie (DPRA) is verantwoordelijk voor de concrete uitwerking ervan in beleid en projecten, specifiek gericht op de gebouwde omgeving en waterbeheer. Het DPRA is onderdeel van het grotere Deltaprogramma dat onder het Rijk, provincies, waterschappen en gemeenten valt en focust op de ruimtelijke inrichting.

Doelstelling

Nederland moet in 2050 klimaatbestendig zijn. Dit doel is opgenomen in de deltabeslissing van het DPRA en overgenomen in de NAS. Om klimaatbestendig te zijn, bereidt IenW de infrastructuur voor op de gevolgen van extreem weer. Hiervoor moeten we eerst inzicht krijgen in de kwetsbaarheden van de IenW-netwerken. Daarom brengt IenW de kwetsbare onderdelen in beeld.

De ambitie is dat vanaf 2030 klimaatadaptatie onderdeel is van alle RWS-projecten, zodat onze infrastructuur uiterlijk 2050 klimaatbestendig is. Het gaat daarbij om alle soorten werk aan onze infrastructuur: aanleg, exploitatie, onderhoud, vernieuwing, schadeherstel en crisismanagement. RWS heeft in het bijzonder aandacht voor de fysieke ruimte die klimaatadaptatie vraagt. Daarnaast werkt RWS aan het structureel verankeren van klimaatadaptatie in de assetmanagementprocessen. Dat betekent dat iedere RWS'er zich bewust moet zijn van de impact van klimaatverandering en in 2030 voldoende kennis en tools heeft om klimaatadaptatie te kunnen toepassen in het werk en dat ook doet.

Aanpak

IenW werkt sinds 2021 aan het ontwikkelen van beleidsdoelen voor klimaatadaptatie voor de netwerken van IenW. Met als doel klimaatadaptatie een standaard onderdeel te maken van afwegingen bij IenW-brede projecten en programma's. Door zesjaarlijkse stresstesten op de netwerken uit te voeren en te valideren in risicodialogen, zijn de grootste kwetsbaarheden in beeld. Vervolgens kunnen de juiste afwegingen gemaakt worden tussen prestaties, kosten en risico's. Uitgangspunt zijn de in 2023 gepubliceerde KNMI-klimaatscenario's. Afspraken worden stapsgewijs geïntegreerd in het assetmanagementproces van RWS.

Organisatie en governance

IenW heeft de rol van aanjager en versneller om Nederland klimaatbestendig te maken. Klimaatadaptatie is de verantwoordelijkheid van de directeur-generaal Water en Bodem (DGWB) en de plaatsvervangend directeur-generaal RWS. DGWB heeft een coördinerende rol binnen IenW. Binnen de directie Bodem, Ruimte en Klimaatadaptatie bundelt de afdeling Klimaatadaptatie de taken op het gebied van klimaatadaptatie en bodembeleid en de ruimtelijke impact daarvan. Bij RWS is het focuspunt Klimaatadaptatie ingericht om stapsgewijs de instrumenten te ontwikkelen om klimaatadaptatie te integreren in de reguliere werkprocessen.

Hoe wij meten

RWS voert in het kader van het DPRA één keer per zes jaar stresstesten op de netwerken uit. Voor het hoofdwegennet wordt daarnaast gebruikgemaakt van een dashboard voor meldingen van incidenten door extreem weer. Voor het monitoren van andere effecten van klimaatverandering die nu al plaatsvinden, is nog geen apart instrument ingericht. Denk aan effecten als klemmende bruggen, bermbranden als gevolg van hitte of water op de weg bij hevige buien, die leiden tot hinder of wegafsluitingen.

Maatregelen en activiteiten in 2025

In 2025 is een groot aantal maatregelen en activiteiten voortgezet, nieuw geformuleerd en/of geïmplementeerd. We onderscheiden twee soorten maatregelen: overkoepelende beleidsmaatregelen en (praktische) maatregelen die RWS breed zijn.

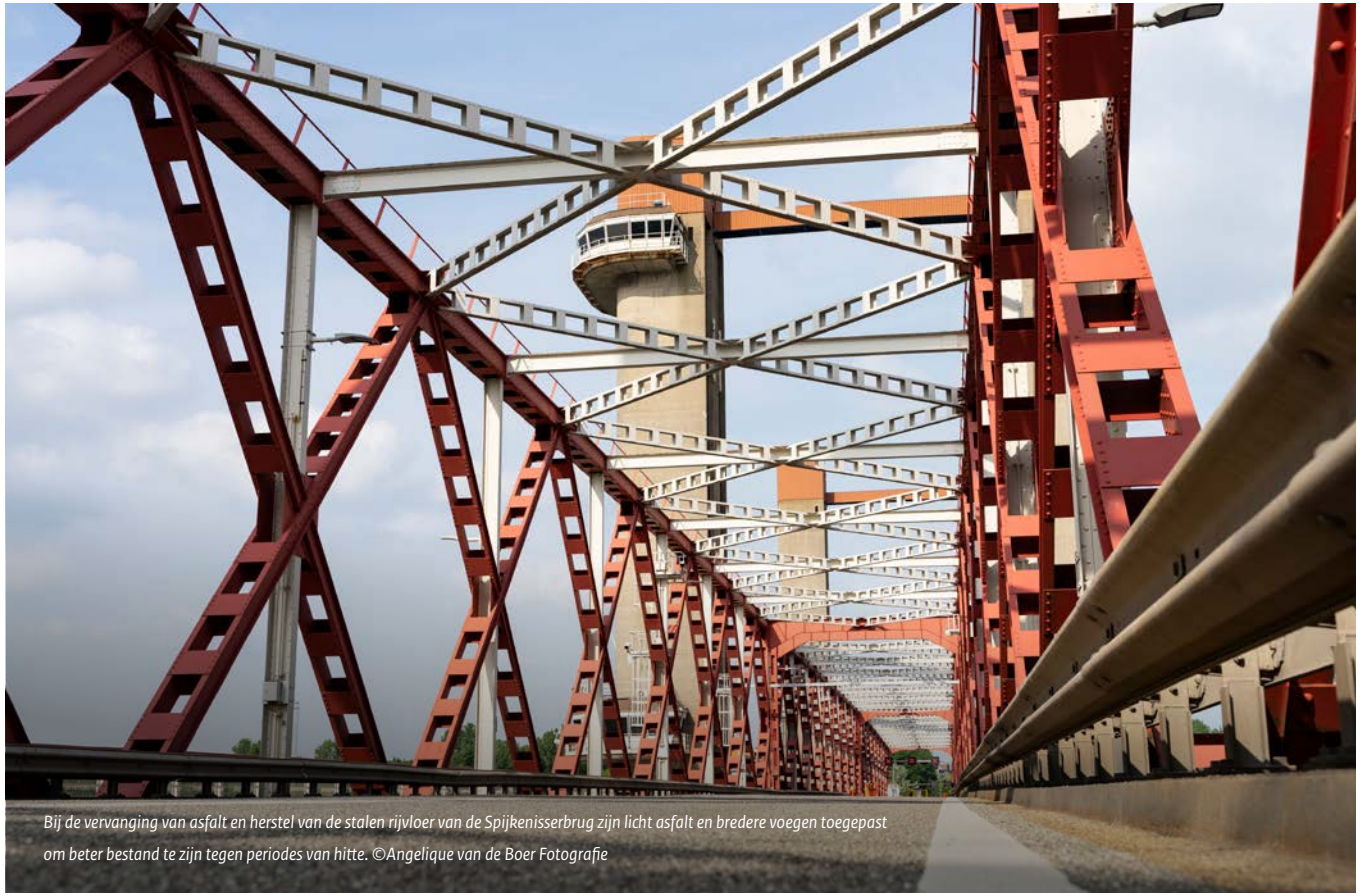
Overkoepelende beleidsmaatregelen

- **Maatregel:** DPRA-klimaatstresstesten en Bovenregionale stresstesten.
  De klimaatstresstesten hebben een cyclus van zes jaar en volgen de lijn 'weten, willen, werken'. Weten: het uitvoeren van stresstesten zodat kwetsbaarheden in beeld zijn; willen: het voeren van een risicodialoog om te bepalen welke kwetsbaarheden acceptabel zijn en welke niet; werken: het aan de slag gaan op basis van een uitvoeringsagenda.

  De Bovenregionale stresstesten zijn aanvullend op de DPRA-stresstesten in het leven geroepen. Deze stresstesten laten voor 13 gebieden zien wat er gebeurt als er 200 mm regen in 48 uur valt, zoals in 2021 in Limburg is gebeurd. Dit is een bovennormatieve bui die niet meegenomen wordt in de reguliere stresstesten van de netwerken.

Resultaat: De eerste DPRA-stresstestonderzoeken zijn in 2025 opgeleverd. Verder zijn in 2025 zowel de tweede cyclus DPRA-klimaatstresstesten als de eerste cyclus Bovenregionale stresstesten gestart. De eerste inzichten vanuit de Bovenregionale stresstesten hebben geleid tot een landelijk waterbeeld grootschalige extreme regen.[2]

- **Maatregel:** Het onderzoeken en oppakken van diverse vraagstukken in de praktijk.
  Doel is om de kennis die is opgedaan bij eerder onderzoek mee te nemen en geschikt te maken voor het oplossen van praktische vraagstukken.
  Resultaat: In 2025 zijn meerdere onderzoeken uitgevoerd als onderdeel van de stresstesten. We lichten er hieronder twee meer in detail uit:
  Hoofdvaarwegen - Het 'Vervolgonderzoek handelingsperspectief droogte' is uitgevoerd. In dit onderzoek is onderzocht welke knelpunten op de vaarwegen overblijven na uitvoering van de voorlopige plannen van Ruimte voor de Rivieren 2.0 en 'Werkgroep Nederland-Duitsland voor de bevaarbaarheid in de grensregio'. Het resultaat is een overzicht van resterende knelpunten: de delen van vaarwegen die nog niet klimaatrobuust zijn.
  Hoofdwegen - Rondom de A2 Kruisberg (ten noorden van Maastricht) is door middel van een modellering een analyse gemaakt van de situatie ter plekke en onderzocht welk handelingsperspectief er is.



Bij de vervanging van asfalt en herstel van de stalen rijvloer van de Spijkenisserbrug zijn licht asfalt en bredere voegen toegepast om beter bestand te zijn tegen periodes van hitte. ©Angelique van de Boer Fotografie

Maatregelen en activiteiten RWS breed:

- **Maatregel:** Focuspunt Klimaatadaptatie.
  Het focuspunt agendeert enerzijds waarnemingen vanuit de uitvoeringsorganisatie bij beleid om beleidsdoelen te kunnen formuleren en initieert anderzijds de vertaalslag hiervan naar kaders en tools voor de uitvoeringsorganisatie. Dit zorgt ervoor dat projectteams van IenW tijdig praktische handvatten hebben om de netwerken bestand te maken tegen de effecten van klimaatverandering.

  Resultaat: Begin 2025 zijn afspraken gemaakt over de afwegingsruimte die RWS heeft om noodzakelijke en mogelijke maatregelen te treffen in de vernieuwingsopgave.
  (On)voorziene effecten: Klimaatadaptatie maakt nog geen onderdeel uit van het basiskwaliteitsniveau dat voor RWS de leidraad vormt voor de uitvoering.

- **Maatregel:** Het borgen van klimaatadaptatie in assetmanagementprocessen.
  Resultaat: In 2025 is een systeemanalyse gemaakt om de klimaatopgave in de regio Midden-Nederland te concretiseren. Dit is een kwalitatieve analyse op basis van bestaande informatie en 'expert judgement', waarin de impact van de zeven klimaateffecten (KNMI '23) op de assetmanage-

2 Waterbeleid | Tweede Kamer der Staten-Generaal.

mentdoelstellingen van RWS voor de natte infrastructuur in beeld is gebracht. Enerzijds benut RWS dit om zijn analyse te verbeteren in assetmanagement. Anderzijds wordt het direct benut voor de projecten, zoals Afvoercapaciteit Afsluitdijk, PAGW-projecten, stormvloedkering Ramspol en sluizen die moeten worden vernieuwd.
Ook zijn in 2025 verschillende projecten uitgevoerd of in uitvoering waarin is geanticipeerd op klimaatverandering. Zo moest het asfalt van de Spijkenisserbrug over de Oude Maas bij Hoogvliet Rotterdam worden vervangen en de stalen rijvloer worden hersteld. Met het oog op het opwarmend klimaat is gekozen voor een lichtere kleur asfalt en een grotere voegbreedte bij de beweegbare delen.

- **Maatregel:** Klimaatadaptatie in de vastgoedportefeuille. De vastgoedportefeuille (onze gebouwen[3] en grond en waterbodem) ondersteunt de primaire doelen van RWS. In de concept geactualiseerde Vastgoedportefeuillestrategie is uitgangspunt dat deze portefeuille bestand moet zijn tegen, en voldoende ruimte moet bieden voor, huidige en toekomstige klimaatuitdagingen.
  Resultaat: In 2025 zijn diverse projecten gestart waarin klimaatrisico's zijn meegenomen. Een voorbeeld is het nieuwe wegensteunpunt in Scharendijke (november 2025). Hier zijn diverse maatregelen getroffen voor klimaatadaptatie en verduurzaming, zoals wateropslag voor de aanmaak van nat zout, de plaatsing van een batterij in verband met netcongestie en het gebruik van hergebruikte en hernieuwbare materialen. Dit ontwerp wordt toegepast bij de vernieuwing van circa 33 andere steunpunten. Daarnaast is voor wegensteunpunten een risico-inventarisatie uitgevoerd en zijn in lopende projecten kaders toegepast om risico's door klimaatverandering te beperken.

- **Maatregel**: Lancering interne bewustwordingscampagne tijdens de Nationale Klimaatweek.
  Resultaat: Naar aanleiding van de bewustwordingscampagne zijn er vier concrete aanvragen gedaan om financiële ruimte voor klimaatadaptatie op te kunnen nemen binnen projecten. Parallel aan de bewustwordingscampagne zijn er verschillende interne bijeenkomsten en kennissessies georganiseerd waar met veel interesse door diverse RWS'ers aan is deelgenomen. Ook is de KlimaatEffectPlaat ontwikkeld. De digitale plaat biedt een overzichtelijk inzicht in de samenhang tussen onze netwerken en de invloed van het veranderende klimaat, en wordt hoofdzakelijk gebruikt in presentaties van het focuspunt Klimaatadaptatie voor bewustwording.
  (On)voorziene effecten: Er vinden veel veranderingen plaats binnen RWS. Dat beïnvloedt de mate van aandacht die klimaatadaptatie krijgt.

- **Maatregel:** Het kennis-impulsprogramma Klimaatadaptatie. Deze samenwerking tussen RWS, universiteiten en hogescholen, ontwikkelt en verbindt nieuwe kennis over hoe klimaatverandering invloed heeft op het functioneren van netwerken op korte, middellange (2050) en lange termijn (2100). In 2025 zijn onderzoekers op diverse momenten meegenomen in handelingsperspectieven van Rijkswaterstaat. Zo stimuleren we dat de kennis die wordt ontwikkeld, ook aansluit bij de uitvoeringspraktijk van RWS.
- **Resultaat:** In 2025 zijn onderzoekers gekoppeld aan probleemeigenaren en is er een basis gelegd om te kunnen komen tot bouwstenen voor handelingsperspectief. Ook is in 2025 de community van RWS'ers verder versterkt en gegroeid naar ruim honderd geïnteresseerden.
  (On)voorziene effecten: Naast dat het impulsprogramma een inhoudelijk resultaat beoogt (bouwstenen voor handelingsperspectief) vernieuwt het impulsprogramma ook de werkwijze. Het proces van co-creatie tussen (externe) onderzoeker en (interne) kennisprobleemeigenaren blijkt echter tijdsintensief. Duidelijk werd dat publicaties belangrijk zijn en dat er méér nodig is om een impact te maken voor klimaatadaptatie.

Overkoepelend resultaat in 2025

De effecten van een toename in extreem weer zijn nu al zichtbaar in de praktijk. Er zijn in 2025 verschillende maatregelen en activiteiten gestart om klimaatadaptatie beter te verankeren in het beleid, praktische vraagstukken op te lossen en het bewustzijn over de noodzaak tot klimaatadaptatie te vergroten. Er is een gedeeld beeld en besef dat versnelling in aanpak nodig is, zodat de juiste afwegingen tussen kosten, prestaties en risico's tijdig gemaakt kunnen worden. Door klimaatadaptatie al vroeg en in de besluitvormingsfase mee te nemen, voorkomen we dat we ongepland terug moeten naar een object (brug, sluis, et cetera) vóór de volgende onderhoudsinterventie. Dat is namelijk zowel qua budget, capaciteit als bereikbaarheid niet gewenst.

Reflectie

IenW staat de komende jaren voor een grote instandhoudingsopgave. Door schaarste in financiën, capaciteit en fysieke ruimte, staan we voor de uitdaging om op een slimme manier de functionaliteit van de netwerken op peil te houden ondanks een veranderend klimaat.

De komende jaren blijven we ons richten op de implementatie van maatregelen voor klimaatadaptatie in onze reguliere werkzaamheden. Daarnaast verkennen wij de beleidskeuzes die we op (korte) termijn moeten maken voor de langetermijneffecten van klimaatverandering. De komende jaren werken beleid en RWS aan het vergroten van het zicht op de risico's, de impact op de netwerken en de maatregelen en middelen die nodig zijn om Nederland veilig, bereikbaar en leefbaar te houden.

3 Inclusief bijbehorend terrein en installaties



De Stevinsluizen en het bijbehorende bediengebouw hebben een energiebesparingsplicht, maar het toepassen van energiebesparende maatregelen is vaak complex.
©Rijkswaterstaat | Sylvia de Bruin

2

Onze definitie: Het vanuit de wettelijke eisen en onze werkgeversverantwoordelijkheid flexibel omgaan met ons energiegebruik en sturen op energiebesparing (elektriciteit en brandstoffen) in onze bedrijfsvoering.

Energie

Energie is voor IenW missiekritiek. Dit betekent dat energie altijd beschikbaar moet zijn voor het functioneren van de netwerken en het uitvoeren van de kerntaken. Het thema Energie kent verschillende aspecten, zoals de ontwikkeling van laadinfrastructuur, de robuustheid van de energievoorziening binnen onze assets en de toekomstbestendigheid van de energievoorziening. Daarnaast heeft de organisatie een grote wettelijke energiebesparingsopgave. Tot slot heeft IenW te maken met netcongestie, wat betekent dat de vraag naar of het aanbod van elektriciteit op bepaalde momenten en plekken groter is dan het net aan kan.

Op dit moment is het aspect energiebesparing binnen het thema het meest uitgewerkt. De energiebesparingsdoelen komen voort uit twee wettelijke verplichtingen: de energiebesparingsplicht en de Energielabel C-verplichting. Energiebesparing is een belangrijk middel om te voldoen aan de Klimaatwet en een opgave voor de gehele bedrijfsvoering van IenW. De nadruk ligt daarbij op de objecten en (bedien)gebouwen die RWS beheert, omdat hiervoor concrete wettelijke verplichtingen gelden. We werken hieraan door elektriciteit efficiënter te gebruiken, energiebesparende maatregelen toe te passen en het gebruik van fossiele brandstoffen af te bouwen. We werken aan energiebesparing langs de rijkswegen door het vervangen van openbare verlichting door ledverlichting. Voor besparingspotentieel kijken we ook naar de Rijksrederij en zakelijke mobiliteit.

De definitie en benaming van dit hoofdstuk zijn dit jaar licht aangepast. We hebben dit jaar gekozen voor de bredere term Energie, zodat ook aanvullende opgaven zoals leveringszekerheid en netcongestie binnen de reikwijdte vallen. Voor het duurzaamheidsverslag blijft energiebesparing het inhoudelijke vertrekpunt, omdat dit de kern vormt van onze wettelijke verplichtingen en de basis is voor de verduurzaming, monitoring en rapportage van ons energiegebruik. Toeleveranciers en opdrachtnemers vallen niet langer binnen de definitie. Hun energieverbruik stond in 2024 nog wel in de definitie vermeld, maar maakte er inhoudelijk al geen deel van uit. Voor de volledigheid is dit nu aangepast. De CO_2-uitstoot van deze partijen beschrijven we in hoofdstuk 4 (Uitstoot van broeikasgassen scope 3 upstream en circulair werken in de keten), de uitstoot vanuit onze eigen bedrijfsvoering in hoofdstuk 3 (Uitstoot van broeikasgassen scope 1 en 2 en zakelijke mobiliteit).

Basisgegevens: strategie, doelstelling, aanpak en governance

Strategie

Het thema Energie is een onderdeel van de strategie Klimaatneutrale en Circulaire Organisatie (KCO). In deze strategie werkt IenW volgens vier principes: energie besparen, verschuiven naar elektriciteit, zelf duurzame energie opwekken en het flexibel afstemmen van het verbruik hiervan.

Energiebesparing op de assets[4] van RWS is één van de vijf transitiepaden[5] van de KCO[6]. Vanwege de omvang van de opgave is gekozen voor een stapsgewijze aanpak, waarbij we eerst de wettelijke verplichtingen realiseren. Het gaat hier om de Energielabel C-verplichting en de energiebesparingsplicht. Deze twee wetten zijn binnen IenW alleen van toepassing op de (bedien)gebouwen en objecten in eigen beheer van RWS. Het Rijksvastgoedbedrijf heeft voor de rijksgebouwen een eigen strategie. De opgave om vanuit werkgeversverantwoordelijkheid energie te besparen geldt wel IenW breed, zoals bij zakelijke mobiliteit.

Naast huidige wettelijke plichten houden we rekening met aangescherpte EU-richtlijnen: de Energy Efficiency Directive (EED) en de Energy Performance of Buildings Directive (EPBD). Deze zullen voor IenW een bredere impact hebben dan enkel RWS-gebouwen en -objecten.

Strategische energieagenda voor de netwerken

Elektriciteit is in toenemende mate niet gegarandeerd. Netcongestie daagt ons uit om in te zetten op flexibel gebruik van energie en om na te denken over wannéér we energie gebruiken, zodat we stroompieken vermijden. In 2025 is gewerkt aan een strategische agenda om proactief en anticiperend te werk te gaan op het gebied van energie.

Naast de wettelijke verplichting ligt de focus op energiebesparing, netcongestie en de robuustheid van de IenW-netwerken. Deze agenda zal in 2026 worden vastgesteld.

Doelstelling

Om de IenW-doelstelling voor energiebesparing te realiseren moet voldaan worden aan de volgende verplichtingen:

- **Energiebesparingsplicht** - Deze geldt voor beheerders van objecten die een jaarlijks verbruik hebben vanaf 50.000 kWh elektriciteit of 25.000 m³ gas. Binnen IenW betreft dit alleen objecten in beheer van RWS. Voor zo'n 185 objecten in beheer bij RWS, zoals sluizen, bruggen, tunnels en keringen, moeten alle wettelijke energiebesparende maatregelen met een terugverdientijd van vijf jaar of minder worden uitgevoerd. Dit is inclusief de bijbehorende (bedien)gebouwen bij de objecten.
- **Energielabel C-verplichting** - Alle gebouwen in beheer bij IenW met kantoorfunctie van 100 m² en groter moeten sinds 2023 minimaal voldoen aan de Energielabel C-verplichting. Ook deze verplichting betreft alleen (bedien)gebouwen in beheer van RWS. Het gaat om zo'n 112 gebouwen.
- **Portefeuilleaanpak** - Om te voldoen aan de twee bovenstaande verplichtingen, voor (bedien)gebouwen met kantoorfunctie, maakt RWS gebruik van de portefeuilleaanpak. RWS moet in 2026 aan de Energielabel C-verplichting voldoen. Verder is RWS verplicht om jaarlijks 5,5% op fossiel energieverbruik en 3,5% op totale energieverbruik te besparen. Ook is afgesproken dat in 2030 de gebouwen minstens label A moeten hebben en van het gas af zijn.

Aanpak

We werken gestructureerd aan energiebesparing volgens het normenkader van de CO_2-Prestatieladder. In 2025 is hiervoor een nieuw handboek verschenen, waarin energie een belangrijke rol heeft gekregen. Door het Handboek 4.0 te volgen, zet IenW

4 Onder transitiepad Assets vallen (bedien)gebouwen en objecten in eigen beheer van IenW en onderliggende diensten. Onder objecten verstaan we bruggen, tunnels, sluizen, gemalen en keringen. Deze definitie voor assets en objecten houden we in dit hoofdstuk (energie) aan.
5 De vijf transitiepaden zijn; Zakelijke mobiliteit, Nautische dienstverlening, Werkplekomgeving, Informatievoorziening en Assets.
6 Zie ook hoofdstuk 3 Uitstoot van broeikasgassen scope 1 en 2 en zakelijke mobiliteit.

een gecertificeerd energiemanagementsysteem op met flexibel energiegebruik om besparing te realiseren en netcongestie te beperken.

Uitgangspunt voor energiebesparende maatregelen bij onze assets is een stapsgewijze aanpak waarbij we zo doelmatig mogelijk omgaan met mensen en middelen en zo min mogelijk maatschappelijke hinder veroorzaken. De realisatie sluit daarom zo veel mogelijk aan op natuurlijke momenten van vernieuwing en exploitatie. We hanteren deze aanpak consequent, tenzij er zelfstandige momenten nodig zijn om de gemaakte afspraken in de portefeuilleaanpak te realiseren.

De portefeuilleaanpak is een landelijke regeling voor gebouweigenaren die meer tijd en flexibiliteit nodig hebben om aan de wettelijke eisen te voldoen. In ruil voor deze flexibiliteit zet RWS extra stappen in verduurzaming (zie Doelstelling). Daarnaast kunnen maatregelen op natuurlijke momenten worden uitgevoerd en mag voortgang op portefeuilleniveau worden gerapporteerd.

Het vervangen van alle traditionele verlichting langs rijkswegen door led-verlichting is onderdeel van het basiskwaliteitsniveau (BKN). Vergelijkbaar met de werkwijze bij de assets zetten we bestaande verlichting gelijktijdig met reguliere werkzaamheden over naar led-verlichting. Door aan te sluiten bij natuurlijke vervangingsmomenten wordt verlichting door led vervangen op een manier die zorgt voor zo min mogelijk hinder voor weggebruikers.

Energie is missiekritiek en we handelen proactief ten aanzien van de energiebeschikbaarheid en -robuustheid van de eigen netwerken. Dit betekent dat we vroegtijdig inzicht krijgen in het toekomstig energiegebruik van RWS, zodat we de beschikbaarheid kunnen regelen. Daarnaast anticiperen we op ruimtelijk impactvolle energieontwikkelingen die onze netwerken raken. Een voorbeeld hiervan is een trafostation langs een snelweg. In verband met netcongestie zullen netbeheerders steeds vaker trafostations moeten plaatsen. In verband met ruimtelijke eisen is het RWS-areaal een van de locaties waar netbeheerders naar kijken. Het plaatsen van trafostations op RWS-areaal heeft impact op de prestaties en ruimtelijke inrichting van de netwerken. Daarvoor gaan we in gesprek met de initiatiefnemer om onze wensen en eisen vroegtijdig kenbaar te maken en te verkennen wat wel kan, zodat het project niet vertraagt.

Voor energiezekerheid geldt dat we ons energieverbruik steeds slimmer willen kunnen aansturen. Hiervoor is een aantal sturingsopties geformuleerd die in toenemende mate worden uitgevraagd tijdens aanbestedingen voor projecten. Zo worden laadpalen dynamisch aangestuurd en worden zonnepanelen automatisch tijdelijk uitgezet bij een overschot van zonne-energie. Ook houden we met de inzet van gemalen steeds meer rekening met de beschikbaarheid van duurzame energie mits er enige flexibiliteit is in het moment van pompen. Een ander voorbeeld van flexibel energieverbruik en -productie is de Rottemerentunnel waar zowel batterijen als zonnepanelen zijn geplaatst die op afstand aan te sturen zijn. In 2026 zullen we deze aansturing op een innovatieve manier inrichten samen met de elektriciteitsleverancier.

Organisatie en governance

De ministeries van Volkshuisvesting en Ruimtelijk Ordening (VRO) en Klimaat en Groene Groei (KGG) zijn verantwoordelijk voor het landelijke elektriciteitsbeleid en de wetgeving hierover. Elk ministerie is zelf verantwoordelijk voor het voldoen aan de wettelijke verplichtingen. Toezicht en handhaving ligt veelal bij de Omgevingsdiensten. Voor de portefeuilleaanpak gebouwen heeft VRO de afspraak gemaakt dat de handhaving hiervan bij de Omgevingsdienst Nederland ligt. De plaatsvervangend secretaris-generaal van IenW is verantwoordelijk voor de certificering in het kader van de CO_2-Prestatieladder.

Voor de strategie KCO is het directoraat-generaal Luchtvaart en Maritieme zaken verantwoordelijk. Directoraat-generaal Mobiliteit coördineert het uitwerken van de strategische energieagenda voor de netwerken.

Hoe wij meten

Hoe we precies meten is te lezen in bijlage 3 van het datakwaliteitsmanagementplan, een bijlage van het CO_2- en Energiemanagementplan 2025-2026.[7]

Maatregelen en activiteiten in 2025

Hieronder beschrijven we de maatregelen die in 2025 zijn voortgezet, nieuw geformuleerd en/of geïmplementeerd.

- **Maatregel:** Uitvoerbaarheidstoetsen op nieuwe wetgeving. In 2025 zijn in opdracht van IenW uitvoerbaarheidstoetsen gedaan door RWS op nieuwe wetgeving die geldt voor de EED en onderdelen van EPBD. Het doel van IenW is compliant te zijn aan deze wetgeving. De maatregelen nodig voor realisatie vinden zoveel mogelijk plaats op natuurlijke momenten.
  Resultaat: Uit de toetsen blijkt dat voldoen aan de EED-wetgeving niet uitvoerbaar is voor RWS als er geen extra geld, capaciteit en beleid komt. IenW onderzoekt hoe de EED moet worden ingericht: de impact is enorm groot voor de huidige bedrijfsvoering. Daarnaast zijn we in gesprek met de wetgevende ministeries VRO en KGG over de implementatie van de EPBD en EED. IenW beschikt momenteel niet over de middelen om compliant te zijn aan deze wetgeving.
  (On)voorziene effecten: Omdat voor IenW naast bestaande wetgeving voor energiebesparing nu ook de twee nieuwe wetten EED en EPBD gaan gelden, is implementatie, uitvoering en afstemming een uitdaging.

7 CO_2- en energiemanagementplan 2025-2026

- **Maatregel:** RWS-(bedien)gebouwen naar minstens energielabel C.
  Dit voeren we uit binnen de portefeuilleaanpak door het toepassen van energiebesparende maatregelen.
  Resultaat: Hierdoor heeft nu in totaal 87% (97 van de 112) van de gebouwen met Energielabel C-verplichting minstens label C, ten opzichte van 73% in 2024 (87 van de 120 gebouwen). 52% van de gebouwen met Energielabel C-verplichting heeft energielabel A of hoger. Ook is er ten opzichte van 2022 een reductie van 31,6% op het verbruik van fossiele brandstoffen en 23,4% reductie op het totaal energieverbruik binnen de portefeuilleaanpak.

(On)voorzien effect: Het isoleren van daken, muren en vloeren, het installeren van led-verlichting, warmtepompen en zonnepanelen is voorzien. Onvoorzien is dat er ook aanpassingen aan het gebouw moeten worden gedaan. Denk aan de versterking van daken voor zonnepanelen. Daarnaast is het aanpassen van de verdeelkast een grote kostenpost die niet geheel voorzien was. Dit is ook zonder zonnepanelen al een kostenpost.
Een ander effect is dat een tekort aan netcapaciteit ervoor kan zorgen dat maatregelen niet optimaal werken. Bijvoorbeeld het plaatsen en aansluiten van zonnepanelen of een warmtepomp als er onvoldoende netcapaciteit is. Daarom gaan we per gebouw na wanneer aansluiting van warmtepompen wel mogelijk is en of stroom kan worden teruggeleverd aan het net. We onderzoeken bovendien of een ander gebruik van energie aansluiting op het net wel mogelijk maakt of dat daarmee een maatregel wel optimaal werkt.
Het isoleren van de bedienruimte veroorzaakt korte en lange stremmingen. Omdat in de aanpak rekening gehouden wordt met het voorkomen van hinder leidt dit tot een complexere realisatie. De impact hiervan is in 2026 in beeld.



In de Rottemerentunnel in de A16 draaien 54 technische systemen op lokaal opgewekte zonne-energie. ©Rijkswaterstaat | Topview Luchtfotografie

- **Maatregel:** Energieanalyse voor 30 gebouwen met slimme gas- en elektriciteitsmeters.
  Voor elke locatie heeft RWS een individuele analyse gemaakt, aangevuld met een overkoepelend rapport met adviezen en afwijkingen. Op basis hiervan zijn maatregelen opgesteld om energieverspilling te voorkomen, vooral door het optimaal instellen van klimaatinstallaties. In december 2025, zijn op meerdere locaties aanpassingen uitgevoerd, waaronder aan de klimaatinstallaties.
  Resultaat: De rapportage over welke maatregelen precies zijn uitgevoerd eind 2025, is vanaf begin 2026 beschikbaar. Daarnaast gaan we het energieverbruik in tien gebouwen waar instellingen zijn veranderd of recent een warmtepomp is geïnstalleerd nader analyseren. In 2026 verwachten we hiervan de resultaten.
  (On)voorziene effecten: Na het instellen van de klimaatinstallaties werd het op sommige locaties, vooral 's nachts, te koud, waardoor enkele instellingen zijn teruggedraaid.

- **Maatregel:** Pilot Zeeland energiebesparingsplicht.
  Zeeland wordt als proeftuin gebruikt om te achterhalen welke energiebesparende maatregelen uitgevoerd moeten worden per type object. Op basis hiervan is een standaardmaatregelenlijst ontwikkeld voor RWS-objecten, zoals tunnels, bruggen en sluizen.

Resultaat: De lijst verlicht de werkdruk voor RWS op andere plekken in Nederland, omdat deze lijst ingezet kan worden bij renovatie van objecten en er geen object-specifieke scan meer nodig is. De lijst voor sluizen is in 2025 uitgewerkt. Begin 2026 worden die van tunnels en beweegbare bruggen uitgewerkt.
(On)voorziene effecten: Er wordt nu ervaring opgedaan bij concrete projecten met het werken met deze lijst van standaardmaatregelen. Dit leidt tot kleine wijzigingen waardoor de standaardmaatregelenlijst nog beter toepasbaar is bij de projecten.

- **Maatregel:** Project Laden op Zon.
  Met dit project gebruiken we lokaal opgewekte stroom lokaal. Hierdoor wordt zoveel mogelijk geladen op zonne-energie zonder het elektriciteitsnetwerk extra te belasten of te moeten verzwaren.
  Resultaat: De eerste opening van een Laden op Zon-locatie in Lelystad. Laadpanelen en zonnepanelen worden nu slim aangestuurd.
  (On)voorziene effecten: Doordat op locaties vanwege netcongestie elektriciteit niet mag worden teruggeleverd, sturen we op dit moment vooral op het tijdelijk verminderen van het zonvermogen en het beperken van laden om overbelasting op piekmomenten te voorkomen. Doordat we technische sturingsmechanismen in de aanbesteding hebben uitgevraagd, kunnen we goed sturen op wanneer we energie verbruiken en het voorkomen van pieken. Bij een piek wordt het vermogen van de laadpalen automatisch teruggeschroefd.

- **Maatregel:** Diverse projecten voor led-verlichting.
  In 2025 zijn verschillende projecten uitgevoerd om onze (snel) wegen en tunnels met led te verlichten. Een voorbeeld van een project dat we in 2025 hebben afgerond is de Leidsche Rijntunnel (A2) bij Utrecht. Hier zijn 2.256 oude armaturen vervangen voor 1.253 duurzame led-lampen.
  Resultaat: Op de verlichting van de tunnel wordt tenminste 25% elektriciteit bespaard ten opzichte van de situatie voor de vervanging.
  (On)voorziene effecten: Weggebruikers geven aan dat de verlichting beter en prettiger is. Niet alleen de verlichtingsbron is vervangen, er waren ook aanpassingen nodig aan de installatie en de software.

- **Maatregel:** Inzet van RWS-batterij voor energiezekerheid.
  In het kader van energiezekerheid is voor uitvoering van een project bij de Krammersluizen gebruikgemaakt van een batterij in eigendom van RWS zodat een aannemer zijn elektrisch materieel lokaal kon laden. Door netcongestie was het onmogelijk om continu van de door ons beloofde aansluiting gebruik te maken.
  Resultaat: De aannemer kon op locatie elektrisch laden waardoor geen CO_2-uitstoot plaatsvond. De batterij is flexibel en in de toekomst inzetbaar op andere locaties.
  (On)voorziene effecten: Er wordt via zonnepanelen op de keet en in de daluren geladen zodat er stroom beschikbaar is op tijden dat er geladen moet worden voor zero-emissie bussen en werktuigen. Samen met de netbeheerder werken we aan verdere optimalisatie, zodat het laden van batterijen en voertuigen beter wordt afgestemd op het vermijden van spitsmomenten op het net.

- **Maatregel:** Project Tussenmeters.
  Om een duidelijk beeld te geven van de verdeling van het energiegebruik achter de meter worden tussenmeters geplaatst. Deze tussenmeters zorgen ervoor dat het primaire proces gescheiden kan worden van gebouwgebonden gebruik.
  Resultaat: De eerste tussenmeters zijn geplaatst bij drie assets in Noord-Nederland. De gegevens hiervan worden geanalyseerd en er wordt onderzocht welke vervolgstappen we op basis hiervan kunnen nemen.
  (On)voorziene effecten): Het plaatsen van de tussenmeters gebeurt stroomloos vanwege veilig werken. Dit veroorzaakt een korte stremming en vraagt om een goede voorbereiding, timing en communicatie met de omgeving. Garantie van het functioneren van de assets na opstarten, vraagt ook veel inzet vanwege de ouderdom van de assets. Na plaatsing is een beter beeld van de verdeling van het gebruik zichtbaar. Dit helpt bij het gerichter kunnen sturen van het energiegebruik. Daarnaast kan bij eventuele bijzonderheden (zoals hoge pieken in het stroomverbruik) beter worden gekeken wat de oorzaak is en hoe deze kan worden verholpen.

- **Maatregel:** Pilot Noord-Nederland.
  Binnen deze pilot worden, in samenwerking met het programma Energiebesparing en de regio, infra-ingebedde gebouwen opgewaardeerd naar minimaal energielabel C, met de ambitie om direct door te stromen naar label A. Daarnaast wordt onderzocht welke energiebesparende maatregelen uitgevoerd kunnen worden zonder verstoring van het primaire proces. Dit zorgt ervoor dat voldaan wordt aan wettelijke verplichtingen.
  Resultaat: De uitvoering van de pilot is gestart en het inkoopproces is in 2026 in gang.
  (On)voorziene effecten: De pilot levert inzicht op in manieren om assets te verduurzamen, terwijl een effectieve productie gewaarborgd blijft. Daarnaast draagt de aanpak bij aan goede arbeidsomstandigheden voor medewerkers op locatie door het realiseren van verduurzaamde en comfortabelere gebouwen.

Overkoepelend resultaat in 2025

In 2025 is het totale brandstofverbruik van IenW met 2% toegenomen vergeleken met 2024, namelijk van 641 TJ naar 656 TJ. Deze stijging wordt onder andere veroorzaakt door het regeringsvliegtuig (zie grafiek 4) (van 38 TJ in 2024 naar 46 TJ in 2025). Ook de Rijksrederij heeft 8 TJ meer brandstof verbruikt. Het brandstofverbruik voor huisvesting is gestegen met 7%, als gevolg van een hogere stookbehoefte. Het wagenpark heeft 4 TJ minder brandstof verbruikt, maar er is wel een toename van 2 TJ wat betreft elektriciteitsverbruik.

Het elektriciteitsverbruik is in 2025 met 5% afgenomen ten opzichte van 2024 (zie grafiek 5). De grootste reductie is behaald

op openbare verlichting en verkeersregelinstallaties (van 221 TJ in 2024 naar 198 TJ in 2025). Ook elektriciteitsverbruik op tunnels en huisvesting is afgenomen (respectievelijk met 4 TJ en 3 TJ). Dit is deels het gevolg van verduurzamingsacties op de gebouwen van IenW en deels door een betere administratie.

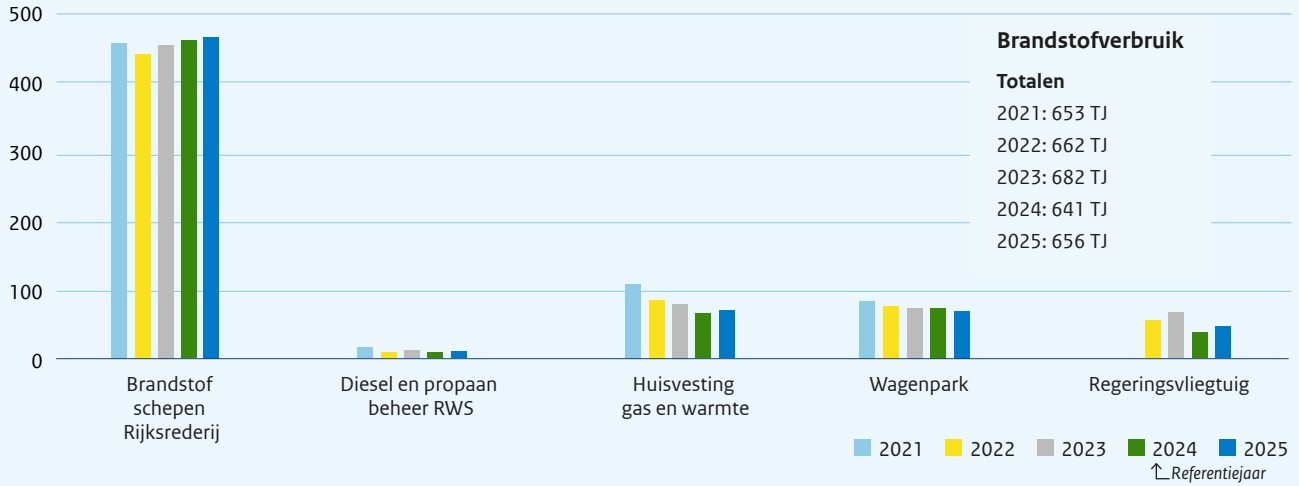
Het energieverbruik op pompen en gemalen is gelijk gebleven ten opzichte van 2024, maar wel 26 TJ hoger dan in 2021. Door de veranderingen in het klimaat worden de droge en natte periodes steeds extremer, waardoor de gemalen vaker worden ingezet om het waterpeil te beheersen.

RWS doet mee aan de portefeuilleaanpak en heeft daarop de volgende resultaten behaald:

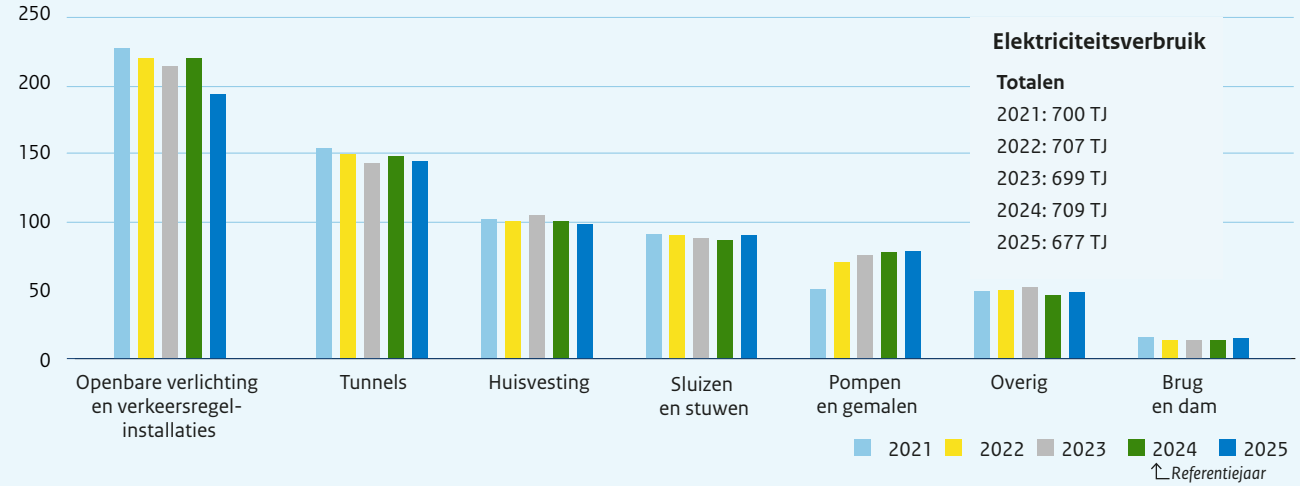
- In 2025 heeft 87% van de gebouwen met Energielabel C-verplichting energielabel C of hoger.
- In 2025 heeft 52% van de gebouwen met Energielabel C-verplichting energielabel A of hoger. De doelstelling is dat alle gebouwen in de portefeuilleaanpak in 2030 minstens energielabel A hebben, mits dit technisch mogelijk is.

IenW heeft ten aanzien van de portefeuilleaanpak in 2025 31,6% reductie behaald op fossiel energieverbruik en 23,4% op het totale energieverbruik ten opzichte van 2022. De doelstelling is een jaarlijkse reductie van 5,5% op fossiel energieverbruik en 3,5% op het totale energieverbruik. In 2025 zijn de doelstellingen voor het derde jaar op rij behaald.

Grafiek 4. **Brandstofontwikkeling (TeraJoule)***



Grafiek 5. **Elektriciteitsontwikkeling (TeraJoule)***



De cijfers van deze grafieken zijn opgenomen in de bijlage Kerngetallen (pagina 69)

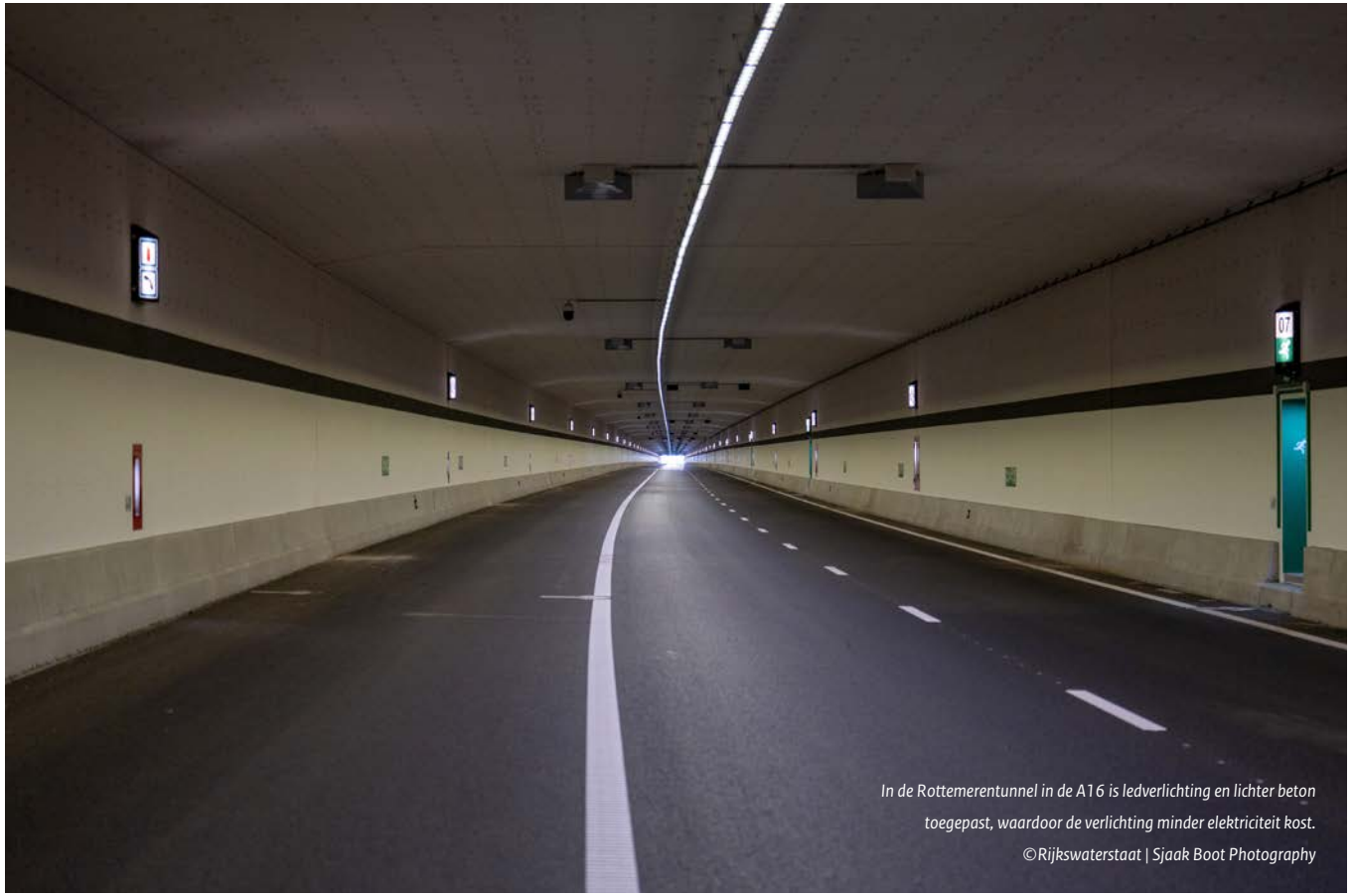
Reflectie

De doelstellingen ten aanzien van de portefeuilleaanpak zijn gehaald. Wel neemt het energieverbruik op veel plekken toe en zijn er nog verschillende uitdagingen:

- De verschuiving van fossiele brandstoffen naar elektriciteit kan in sommige gevallen leiden tot een hoger stroomverbruik. Aan de andere kant levert dit een grotere besparing op bij brandstof- en gasverbruik. Een warmtepomp verbruikt bijvoorbeeld meer elektriciteit, maar in totaal minder energie dan een traditionele cv-ketel op gas. Dit is soms terug te zien in monitoring als hoger elektriciteitsgebruik maar lager algemeen energiegebruik.
- Energiebesparing bij brandstofgebruik leidt tot minder CO_2-uitstoot, omdat de meeste energie die we gebruiken nog voortkomt uit het verbranden van fossiele brandstoffen (Rijksrederij, mobiliteit, regeringsvliegtuig). De energiebesparing bij assets is voornamelijk gericht op elektrificatie en energie-efficiëntie.
- Er is tijdelijk extra ondersteuning beschikbaar voor energiebesparing en het uitvoeren van maatregelen, inclusief data-analyse.
- Er wordt gewerkt aan het versterken van energiekennis
- Reductie van de uitstoot van broeikasgassen door onze eigen bedrijfsvoering staat beschreven in hoofdstuk 3 (Uitstoot van broeikasgassen scope 1 en 2 en zakelijke mobiliteit).

In 2026 werkt IenW aan de volgende punten:

- Een nog uit te werken energiebesparingsdoelstelling die zich richt op het reductiepotentieel vanuit de portefeuilleaanpak en de energiebesparingsplicht.
- Het proactief en anticiperend handelen op gebied van energie om de functies van de IenW-netwerken te kunnen blijven garanderen. Dit gebeurt via de strategische agenda voor Energie.



In de Rottemerentunnel in de A16 is ledverlichting en lichter beton toegepast, waardoor de verlichting minder elektriciteit kost.
©Rijkswaterstaat | Sjaak Boot Photography

- Een actieplan voor netcongestie. Congestieverzachtende maatregelen leiden soms tot een hoger energieverbruik. Bijvoorbeeld de inzet van gemalen op momenten dat hiervoor méér energie nodig is. Door flexibeler elektriciteitsgebruik wordt het elektriciteitsnet echter ontlast, is de gebruikte elektriciteit groen en kunnen we gebruik maken van gunstige tarieven.
- De inrichting van de EED-rapportageverplichting om compliant te zijn met de verplichtingen die voortkomen uit de EED na te leven. De insteek is dat deze zal aansluiten op het proces rond het CO_2- en energiemanagementplan en het duurzaamheidsverslag.



De RWS23 is uitgerust met hybride aandrijving met nieuwe dieselmotoren en elektromotoren, zodat het schip zowel volledig elektrisch als met diesel kan varen.
©Rijkswaterstaat

3

Onze definitie: Het vanuit onze werkgeversverantwoordelijkheid verminderen van de uitstoot van broeikasgassen door onze eigen bedrijfsvoering én zakelijke mobiliteit.

Uitstoot van broeikasgassen scope 1 en 2 en zakelijke mobiliteit

Het ministerie van IenW heeft de ambitie om een klimaatneutrale organisatie te zijn. Met de kennis van nu weten we dat deze ambitie in 2030 niet haalbaar is, maar we houden wel vast aan de ambitie om klimaatneutraal te worden. Wanneer we in dit hoofdstuk spreken over broeikasgassen, hebben we het alleen over CO_2-emissies.

Voor het identificeren van de emissiestromen volgen we het Greenhouse Gas (GHG)-protocol. IenW consolideert de CO_2-uitstoot op basis van operationele controle zoals het GHG-protocol dat bedoelt. Het GHG-protocol onderscheidt drie uitstootcategorieën: scope 1, 2 en 3.

Scope 1 gaat over directe emissies die vrijkomen bij activiteiten met verbranding van fossiele brandstoffen. Voor IenW gaat het om emissies van de schepen van de Rijksrederij en het regeringsvliegtuig, de emissies die vrijkomen bij de verwarming van gasgestookte gebouwen in eigen beheer en door het verbranden van brandstof van niet-elektrische voertuigen in het wagenpark.

Categorieën van CO_2-uitstoot per scope

Scope 1
- Rijksrederij
- Wagenpark
- Huisvesting gas
- Regeringsvliegtuig
- Diesel en propaan beheer RWS

Scope 2
- Elektriciteit
- Rijksrederij elektriciteit (walstroom)
- Wagenpark elektriciteit
- Huisvesting stadsverwarming

Scope 3
- Vliegreizen zakelijk verkeer
- Privéauto's voor zakelijk verkeer
- Openbaar vervoer voor zakelijk verkeer

Scope 2 gaat over indirecte emissies. Ze ontstaan bij de opwekking van elektriciteit, warmte en koeling in installaties die wij niet in eigendom hebben maar wel gebruiken. Vanaf 2024 heeft IenW voor in ieder geval 25 jaar bijna geen scope 2 emissies meer door elektriciteitsverbruik, omdat de elektriciteit vrijwel geheel afkomstig is van het windmolenpark Maasvlakte 2.

Scope 3 gaat over emissies die voortkomen uit activiteiten in de keten waar IenW onderdeel van uitmaakt. In dit hoofdstuk gaan we alleen in op upstream-emissies van ons zakelijk vervoer. Denk hierbij aan emissies als gevolg van het gebruik van openbaar vervoer of aan dienstreizen met het vliegtuig. De scope 3 upstream emissies uit de grond-, weg- en waterbouw behandelen we in hoofdstuk 4 (Uitstoot van broeikasgassen scope 3 upstream en circulair werken in de keten). Scope 3 downstream emissies worden jaarlijks gerapporteerd in de Klimaat- en Energieverkenning van het Planbureau voor de Leefomgeving.

Basisgegevens: strategie, doelstelling, aanpak en governance

Strategie

De strategie Klimaatneutrale en Circulaire Organisatie (KCO) richt zich op emissies, materiaal- en energiegebruik van de eigen organisatie, inclusief de inkoop voor de eigen organisatie van producten en diensten voor facilitair, ICT, mobiliteit, en beheer en onderhoud van vastgoed. De strategie KCO vertaalt de wettelijke verplichtingen en de rijksbrede en IenW-specifieke ambities op het gebied van energiebesparing, klimaatneutraliteit en circulariteit naar doelstellingen en uitvoering. IenW heeft in 2025 vijf transitiepaden vastgesteld voor de strategie KCO:

1. Nautische dienstverlening - over de reductie van brandstofemissies van de nautische diensten, zoals de Rijksrederij;
2. Assets - over vastgoed en infraobjecten inclusief daaraan verbonden gebouwen;
3. Zakelijke mobiliteit - over reductie van brandstofemissies van woon-werkverkeer en dienstreizen met openbaar vervoer, privéauto, vliegtuig en het IenW-wagenpark.
4. Informatievoorziening - over het verminderen van de impact van alle activiteiten rondom het inwinnen, analyseren en opslaan van data, de hardware en de software;
5. Werkplekomgeving - over kantoormeubilair, kantoorartikelen en papier, catering, afvalbeheer, bedrijfskleding en bekers.

Transitiepaden 1 en 2 gaan over scope 1 en 2 CO_2-emissies, transitiepad 2 bespreken we in hoofdstuk 2 (Energie). Transitiepad 3 focust zich op zakelijke mobiliteit; hieronder vallen naast de scope 1 en 2 emissies van het IenW-wagenpark vooral scope 3 upstream emissies. De resultaten hiervan bespreken we op pagina 31. Transitiepad 4 en 5 gaan over scope 3 up CO_2-emissies veroorzaakt door inkoop van producten en diensten. Deze emissiestromen hebben we nog niet in kaart gebracht.

De strategie KCO gaat uit van transitiedenken. Hierbij zetten we de opgave voorop, wat willen we bereiken? Vervolgens denken we vanuit de diensten of producten die we willen leveren, niet vanuit de bestaande middelen. We doen dingen anders, in plaats van het bestaande systeem optimaliseren. Een voorbeeld is de nautische dienstverlening. Inspectietaken kunnen bijvoorbeeld worden uitgevoerd door een drone of sensoren, in plaats van een schip.

Doelstelling

Het doel is een CO_2-reductie van 10% in 2027 en 15% in 2035 ten opzichte van het nieuwe referentiejaar 2024. We corrigeren niet voor eventuele groei van ons beheersgebied. In 2025 heeft IenW het referentiejaar voor de CO_2-reductiedoelstellingen aangepast van 2009 naar 2024. Hiermee hebben we beter zicht op de kansen en belemmeringen voor reductie in de komende jaren. Om inzicht te geven in de langetermijnontwikkelingen staat op pagina 32 de CO_2 reductie ten opzicht van 2009.

Aanpak

We werken volgens de CO_2-Prestatieladder aan CO_2-reductie. De aanpak richt zich op het bevorderen van het gebruik van hernieuwbare energie en innovatieve technologieën om de CO_2-uitstoot te beperken.

Organisatie en governance

De bestuursraad (BSR) is eindverantwoordelijk voor CO_2-reductie. Binnen de BSR zijn de verantwoordelijkheden als volgt verdeeld:

- Directoraat-generaal Luchtvaart en Maritiem is portefeuille-houder van de strategie KCO en ziet erop toe dat de organisatie de doelstellingen van de strategie behaalt;
- Alle IenW-onderdelen zijn verantwoordelijk voor het uitvoeren van CO_2-reductiemaatregelen;
- De plaatsvervangend secretaris-generaal ziet erop toe dat IenW werkt volgens de normen van de CO_2-Prestatieladder.

Hoe wij meten

We stellen een CO_2-footprint op volgens de regels van de CO_2-Prestatieladder. Meer over hoe we meten is te vinden in het datakwaliteitsmanagementplan, een bijlage van het CO_2- en Energiemanagementplan 2025-2026.[8] Voor informatie over hoe we rekenen met de CO_2-emissiefactoren en CO_2-equivalenten: zie Indeling van CO_2-emissies en emissiefactoren.

Sinds 1 juli 2024 is IenW rapportageplichtig in overeenstemming met de Wet werkgebonden personenmobiliteit. Het ministerie van Binnenlandse Zaken levert daartoe voor ieder ministerie een rapportage aan bij de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland.



Het multi-purpose-vaartuig Waddenstroom draait deels op de elektriciteit die is opgewekt met zonnepanelen op het dek.
©Rijkswaterstaat | Rogier Bos

8 CO_2- en energiemanagementplan 2025-2026

Maatregelen en activiteiten in 2025

Hieronder beschrijven we de maatregelen en activiteiten die in 2025 zijn voortgezet, nieuw geformuleerd en/of geïmplementeerd voor scope 1 en 2.

Nautische dienstverlening

- **Maatregel:** Bijmengen hernieuwbare biodiesel als transitiebrandstof voor schepen van de Rijksrederij.
  Het gaat om de biodiesel hydrotreated vegetable oil (HVO).
  Resultaat: Het aandeel bijgemengde biodiesel in 2025 is gestegen: van 18% in 2024 naar 20% in 2025. Daarnaast zijn de schepen van de Rijksrederij in 2025 vaker ingezet dan in 2024. Het totale brandstofverbruik is hierdoor toegenomen met 2% en de totale CO_2-uitstoot is gestegen met 1%.
  (On)voorzien effect: Het verhogen van het aandeel HVO verloopt langzamer dan gepland door de ouderdom van de vloot. Zowel in de motor als de systemen er omheen kunnen technische problemen optreden bij het gebruik van HVO, met storing als gevolg. Dit vergt zorgvuldig onderzoek bij het opvoeren van het HVO-gebruik, dit duurt langer dan verwacht. Mogelijk andere opties om bij de bestaande vloot CO_2-reductie te bewerkstelligen, zoals anders of minder varen en/of het inzetten van satellieten, camera's, sensoren of drones, worden nu nog niet ingezet. Bijmengen met HVO is daarmee een kostbare maatregel om CO_2 te reduceren.

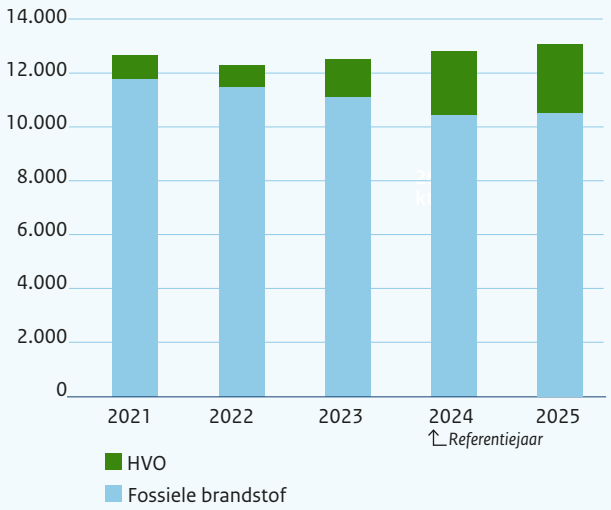
- **Maatregel:** Vlootvernieuwing
  De Rijksrederij werkt aan het vernieuwen van de vloot. Nieuwe schepen hebben duurzame aandrijvingen nodig. Het meest in het oog springende project is Power2Tow. RWS heeft medio 2025 de aanbesteding voor het innovatieve project Power2Tow geopend. Doel is de ontwikkeling van drie vrijwel emissieloze Emergency Response Towing Vessels (ERTV's) om de veiligheid op de Noordzee te vergroten. De nieuwe ERTV's varen in de toekomst vrijwel zonder uitstoot, op elektriciteit. Tijdens noodsleepoperaties maken ze gebruik van groene e-methanol om voldoende vermogen te kunnen leveren.
  Resultaat: De aanbesteding vindt plaats via een innovatiepartnerschap omdat het gaat om technologische oplossingen die nog moeten worden ontwikkeld. De gunning van het project wordt halverwege 2026 verwacht.

Elektrificering IenW-wagenpark

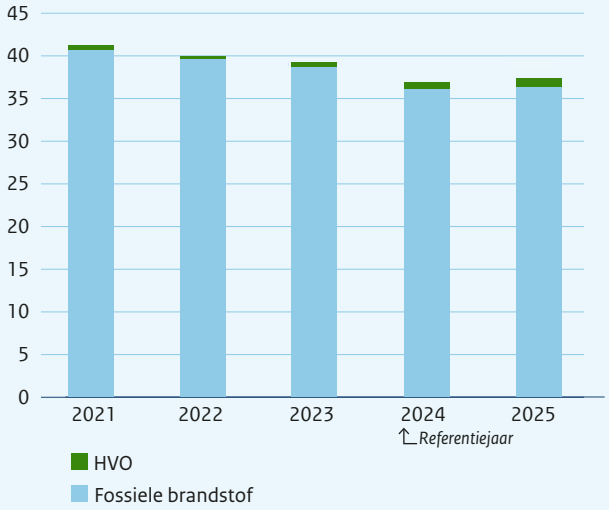
De rijksbrede doelstelling voor ons wagenpark is zero-emissie in 2028: we rijden dan uitsluitend met zero-emissie dienstauto's. De IenW-dienstauto's worden vooral ingezet door RWS en ILT.

- **Maatregel:** Vervolgonderzoek van pilot WISe.
  Deze pilot met vier zero-emissie dienstauto's voor weginspecteurs is in 2024 afgerond. Er is in 2025 een vervolgonderzoek gestart om inzichtelijk te maken wat de impact van een zero-emissie voertuig op de bedrijfsvoering is en of het mogelijk is de auto's te delen tussen de weginspecteurs.

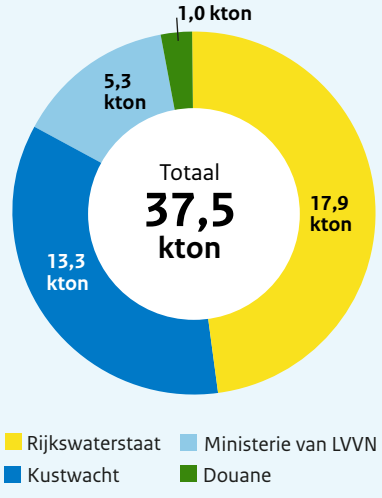
Grafiek 6. **Brandstofverbruik Rijksrederij (x 1.000 L)***



Grafiek 7. **CO_2-uitstoot Rijksrederij (kton)***



Grafiek 8. **CO_2-uitstoot Rijksrederij per opdrachtgever (kton)***

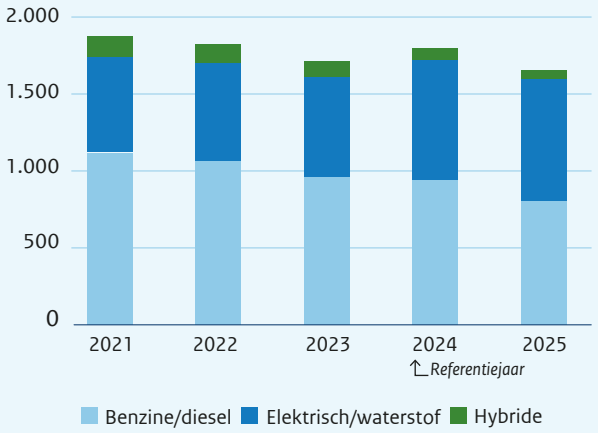


*De cijfers van deze grafieken zijn opgenomen in de bijlage Kerngetallen (pagina 70)

Resultaat: Het vervolgonderzoek is nog bezig en wordt in het eerste kwartaal van 2026 afgerond.
(On)voorzien effect: Elektrisch rijden met de huidige beschikbare voertuigen maakt een weginspecteur minder goed inzetbaar. Incidenten zijn ongepland en kunnen plaatsvinden op momenten dat een weginspecteur eerst moet laden, waardoor het langer kan duren voordat deze een incident kan bereiken.

- **Maatregel:** Onderzoek naar ombouwmogelijkheid voor ILT-inspectiebussen.
  Aanleiding: tijdens een eerdere pilot bleek dat de beschikbare elektrische bussen te weinig ruimte hebben voor materiaal noodzakelijk voor werkzaamheden. Met een dakverhoging bleek het wel mogelijk om het werk met een elektrisch voertuig uit te voeren.

Grafiek 9. **Ontwikkeling wagenpark (aantal voertuigen)***



*De cijfers van deze grafiek zijn opgenomen in de bijlage Kerngetallen (pagina 70)

Resultaat: In 2025 zijn elektrische bussen met verhoogd dak besteld die in de eerste zes maanden van 2026 worden gebouwd. Ook wordt onderzocht of een mobiele kantoorunit ingezet kan worden ten behoeve van grootschalige controles.
(On)voorzien effect: De ombouw van de bussen vraagt tijd en geld en verkleint de effectieve actieradius. Recent op de markt gekomen bussen kunnen sneller en voordeliger worden omgebouwd en worden ingezet als inspectiebus, maar mogen pas in juni 2026 ingekocht worden onder de nieuwe overeenkomst Civiele Dienstauto's. Vervanging van de inspectiebussen ILT gaat daarom in juli 2026 verder.

Het regeringsvliegtuig

Vanaf 2024, ons referentiejaar, wordt de uitstoot van het regeringsvliegtuig meegenomen in de CO_2-footprint van IenW. Wij beheren het regeringsvliegtuig, rijksbreed kunnen alle departementen hiervan gebruikmaken voor dienstreizen.

In de tabel hiernaast staat de CO_2-uitstoot voor het gebruik van het regeringsvliegtuig door de verschillende departementen over de periode 2022 tot en met 2025. De vluchten van het koninklijk huis publiceren we niet apart vanwege vertrouwelijkheidsbeperkingen (confidentiality constraints).

	Totale CO_2-uitstoot (ton)			
Departementen en andere gebruikers van het regeringsvliegtuig	**2022**	**2023**	**2024** *(referentiejaar)*	**2025**
Algemene Zaken	2.399	3.722	1.921	2.809
Buitenlandse Handel en Ontwikkelingssamenwerking	132	48	343	89
Buitenlandse Zaken	3.727	3.957	2.519	2.548
Binnenlandse Zaken	301	548	-	
Defensie	118	82	23	60
Economische Zaken	-	-	82	
Financiën	372	-	117	
IenW (incl. technische vluchten)	25	374	65	355
NATO	-	-	263	
Justitie en Veiligheid	370	240	58	473
Onderwijs, Cultuur en Wetenschap	-	263	-	173
Sociale Zaken en Werkgelegenheid	65	-	-	51
Volksgezondheid, Welzijn en Sport	385	346	-	24
Eindtotaal	**7.894**	**9.579**	**5.391**	**6.580**

Voor het regeringsvliegtuig zijn er geen gegevens over eerdere jaren omdat deze eerder niet gepubliceerd werden.

Overkoepelend resultaat in 2025 op scope 1 en scope 2

Per scope is het volgende resultaat behaald:

- **Scope 1 – 54,6 kton CO_2:** 3% toename ten opzichte van 2024, voor 3% bijdragend aan de totale CO_2-stijging ten opzichte van referentiejaar 2024.
- **Scope 2 – 0,4 kton CO_2:** 82% toename ten opzichte van 2024, voor 0% bijdragend aan de totale CO_2-toename ten opzichte van referentiejaar 2024.

In grafiek 11 is te zien wat de scope 1 en 2 CO_2-uitstoot is per organisatieonderdeel. De resultaten voor scope 3 zakelijke mobiliteit bespreken we op pagina 31.

RWS levert met 47,2 kton de grootste bijdrage aan de totale IenW CO_2-uitstoot van scope 1 en 2. Hiervan wordt 37,5 kton veroorzaakt door de Rijksrederij. De bestuurskern van IenW is daarna de grootste uitstoter met 6,6 kton. Dit wordt voornamelijk veroorzaakt door het regeringsvliegtuig.

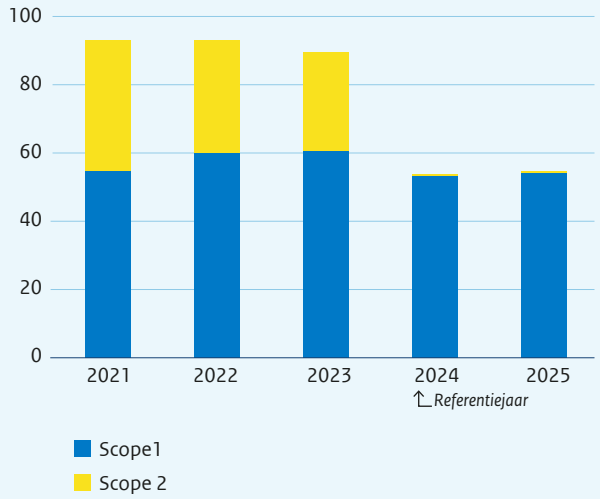
Het wagenpark van IenW is met 8% gekrompen van 1.811 wagens in 2024 naar 1.658 in 2025. Het aandeel niet-fossiele brandstofauto's is toegenomen van 47% in 2024 naar 51% in 2025. De CO_2-uitstoot van de leasewagens is 5% afgenomen vergeleken met 2024. Dit komt voornamelijk door de krimp van het wagenpark.

Resultaat per doelstelling

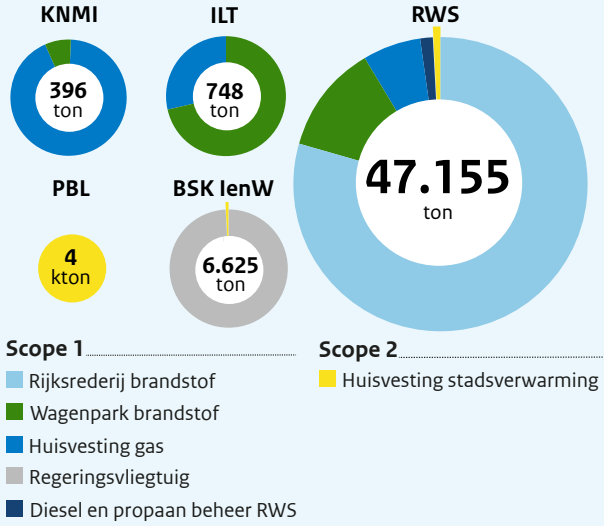
Doelstelling 1: Een CO_2-reductie van 10% in 2027 ten opzichte van het referentiejaar 2024 voor scope 1 en scope 2

In totaal is er een toename van 1,6 kton CO_2 in 2025 vergeleken met 2024. Dit is een toename van 3%.

Grafiek 10. **CO_2-uitstoot scope 1 en 2 (kton)***



Grafiek 11. **CO_2-uitstoot scope 1 en 2 per organisatieonderdeel (ton)***



De cijfers van deze grafieken zijn opgenomen in de bijlage Kerngetallen (pagina 70)

Doelstelling 2: een CO_2-reductie van 15% in 2035 ten opzichte van het referentiejaar 2024 scope 1 en scope 2

In totaal is er een toename van 1,6 kton CO_2 in 2025 vergeleken met 2024. Dit is een toename van 3%.

Reflectie

Het wordt steeds ingewikkelder om onze CO_2-uitstoot verder te reduceren. In de afgelopen jaren is het laaghangend fruit via allerlei maatregelen al geplukt. Het optimaliseren van het huidige systeem biedt geen oplossing meer om de resterende emissies te reduceren. IenW heeft daarom in 2025 het transitiedenken als nieuwe werkwijze van de strategie KCO geïntroduceerd. Dit is een andere manier van denken en werken om de IenW-opgaven aan te pakken.

Een belangrijke uitdaging is dat sommige onderdelen zoals het regeringsvliegtuig nog niet volledig zonder fossiele brandstoffen kunnen. Ook de verouderde vloot van de Rijksrederij gebruikt fossiele brandstoffen. De directe invloed van IenW op het gebruik van brandstof is niet altijd even groot. Zo hebben we weinig invloed op hoe vaak andere departementen de schepen van de Rijksrederij of het regeringsvliegtuig inzetten.

In 2026 onderzoeken we het reductiepotentieel van de KCO-transitiepaden en de haalbaarheid van de Europese afspraken voor klimaatneutraliteit. Hierin koppelen we financiële uitgaven aan emissiefactoren per euro besteding. Zo weten we of we op het juiste tempo bewegen.

CO_2-uitstoot zakelijk vervoer (inclusief scope 3 up emissies)

Strategie

Transitiepad Zakelijke Mobiliteit van de strategie KCO gaat over het reduceren van uitstoot van reisbewegingen van IenW-functionarissen volgens de principes van de Trias Mobilica. Dit gaat zowel om woon-werkverkeer als dienstreizen met openbaar vervoer, privéauto, vliegtuig en het IenW-wagenpark.

Doelstelling mobiliteit

50% reductie CO_2-uitstoot zakelijk en woon-werkverkeer in 2030 ten opzichte van 2016. Dit is de Anders Reizen doelstelling en komt overeen met de doelstelling voor de Rijksoverheid die opgenomen is het Klimaatplan 2025-2035.

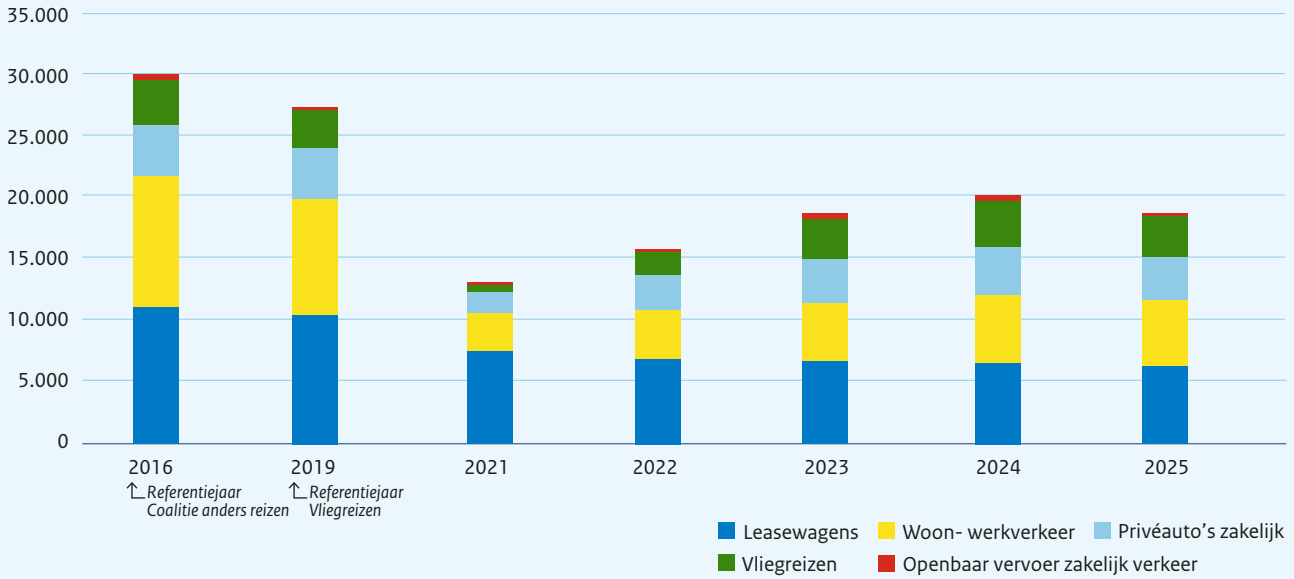
IenW hanteerde tot en met 2025 een eigen IenW Reist Anders doelstelling waarin de halvering van de CO_2-uitstoot door mobiliteit in 2025 ten opzichte van 2019 tot doel werd gesteld.

Maatregelen

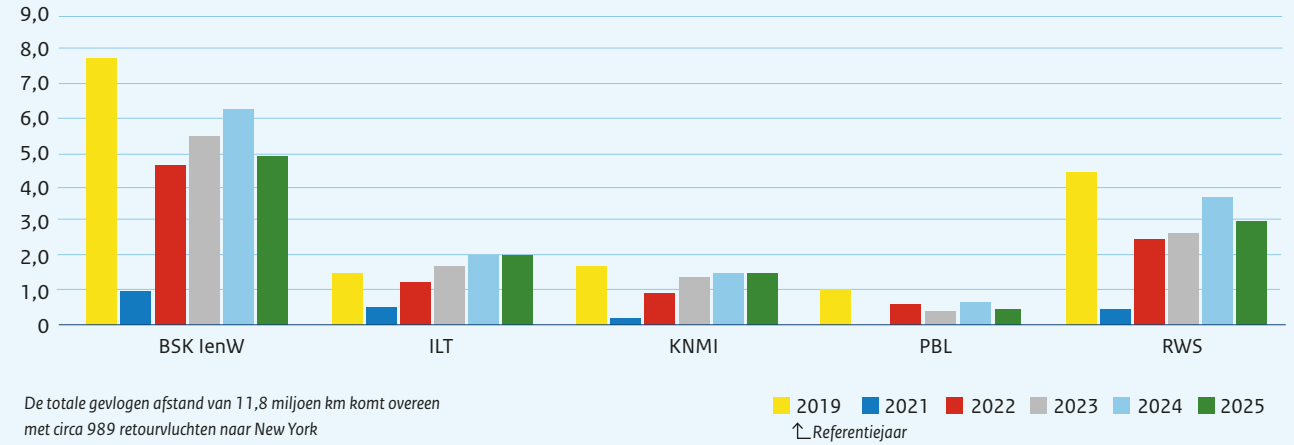
- **Maatregel:** Stimuleren van duurzaam reizen voor medewerkers. Naast het fiscaal voordelig aanschaffen van een fiets kunnen IenW-medewerkers nu ook profiteren van een leasefietsregeling. Voorwaarde bij aanschaf is dat de fiets voornamelijk voor woon-werkverkeer en dienstreizen wordt gebruikt.
  Resultaat: In 2025 zijn 298 medewerkers gestart met de nieuwe leasefietsregeling.

- **Maatregel:** Onderzoek naar de effectiviteit en efficiëntie van inzet van biobrandstoffen bij geboekte vliegtickets (SAF).
  Resultaat: Het blijkt dat de inzet van SAF effectief is, maar de efficiëntie is discutabel. Nog niet alle mogelijkheden om minder te vliegen of minder businessclass te vliegen worden volledig benut. Hierdoor is inzet van SAF een dure maatregel om CO_2-uitstoot te reduceren.
  (On)voorzien effect: Het onderzoek geeft handvatten hoe we de door SAF-inzet gerealiseerde CO_2-reductie op de juiste wijze kunnen verantwoorden in onze CO_2- en duurzaamheidsrapportages.

Grafiek 12. **Zakelijke mobiliteit CO_2-uitstoot IenW (ton)***



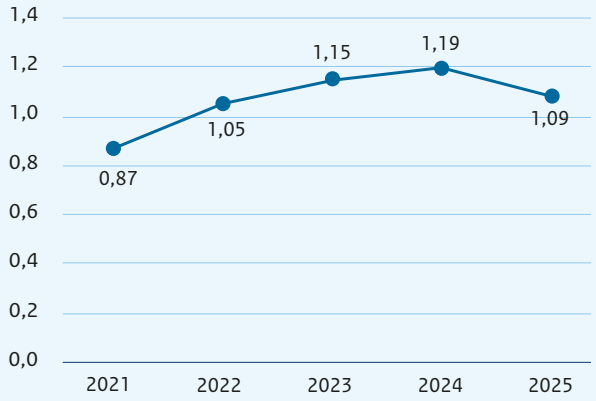
Grafiek 13. **Vliegreizen per organisatieonderdeel (mln. km)***



De totale gevlogen afstand van 11,8 miljoen km komt overeen met circa 989 retourvluchten naar New York

De cijfers van deze grafieken zijn opgenomen in de bijlage Kerngetallen (pagina 70)

Grafiek 14. **CO_2-uitstoot per medewerker voor mobiliteit (ton)***



De cijfers van deze grafiek zijn opgenomen in de bijlage Kerngetallen (pagina 70)

Resultaat

De totale uitstoot voor mobiliteit (in scope 1, 2 en 3 zakelijke mobiliteit) is 18,6 kton. Dit is een reductie van 7% ten opzichte van 2024 (20,0 kton). Het aandeel scope 3 up zakelijke mobiliteit is 12,4 kton. Deze is met 7% afgenomen vergeleken met 2024.

Onze CO_2-uitstoot voor reizen met het OV is met 12% afgenomen ten opzichte van 2016. Ook het gebruik van een privéauto en woon-werkverkeer zijn gereduceerd, met respectievelijk 11% en 50% ten opzichte van 2016. Met 3,1 kton CO_2-uitstoot door vliegreizen is er weliswaar 14% minder uitgestoten dan in 2024, maar dit is 0% reductie ten opzichte van het referentiejaar 2019.

De CO_2-uitstoot per medewerker als gevolg van reisbewegingen is verminderd met die in 2024 (zie grafiek 14). Dit komt omdat de totale CO_2-uitstoot voor mobiliteit is afgenomen, terwijl het personeelsbestand vrijwel gelijk is gebleven.

Overkoepelend resultaat

We voldoen nog niet aan de doelstelling Anders Reizen (50% reductie CO_2-uitstoot zakelijk en woon-werkverkeer in 2030 ten opzichte van 2016). Waar in de coronaperiode medewerkers veel minder reisden en IenW de reductiedoelstelling van 50% ruimschoots behaalde, verdween met het normaliseren van ons reisgedrag de doelstelling de afgelopen jaren steeds verder uit beeld. Het jaar 2025 laat voor het eerst weer een daling zien. Het aantal (businessclass) vliegreizen nam af onder druk van de financiële taakstelling en ook de emissies van het wagenpark, openbaar vervoer en zakelijk gebruik van de privéauto daalden. Dit resulteert in een reductiepercentage van 37% door CO_2-uitstoot van mobiliteit vergeleken met de uitstoot in 2016.

De IenW Reist Anders doelstelling, een CO_2-reductie van 50% in 2025 op zakelijke mobiliteit ten opzichte van 2016 en een 5% reductie op vliegreizen ten opzichte van 2019, is niet gehaald.

Reflectie

De financiële taakstelling zal ook in de komende jaren een rem zetten op het aantal (vlieg)reizen. Samen met een gestage elektrificatie van het wagenpark zal dit leiden tot lagere CO_2-uitstoot. Vanwege het verlopen van de IenW Reist Anders doelstelling wordt 2030 het nieuwe streefjaar. Additionele inzet en maatregelen zijn nodig om de 50% reductiedoelstelling alsnog te halen.



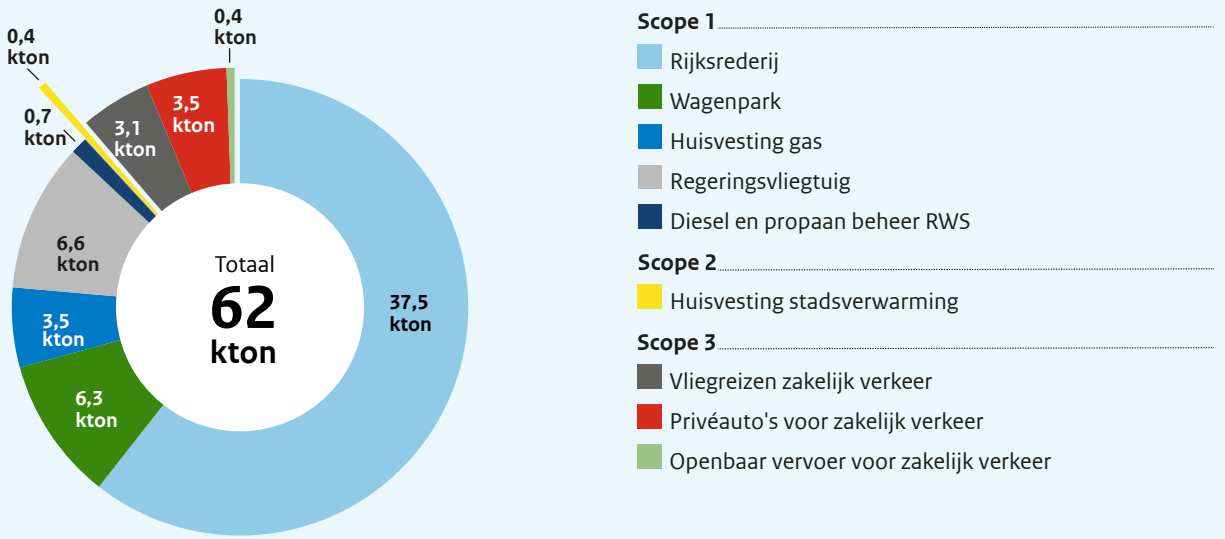
De Inspectie voor Leefomgeving en Transport gebruikt elektrische voertuigen.
©Rijkswaterstaat | Martijn Beekman

Verloop van de CO_2-uitstoot (scope 1, 2 en 3 zakelijke mobiliteit)

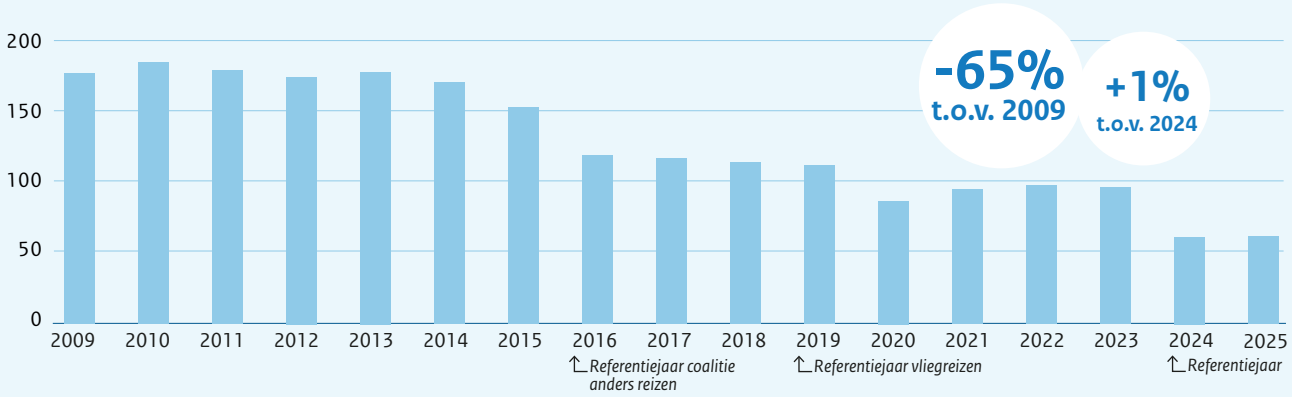
In 2015 is in het Parijsakkoord afgesproken om de CO_2-uitstoot te reduceren om zo de opwarming van de aarde te beperken tot 1,5 graad. Ook Nederland onderschrijft het Parijsakkoord en heeft zich gecommitteerd aan CO_2-reductie. De historische CO_2-uitstoot van IenW ziet er zo uit:

De totale emissie voor scope 1, 2 en 3 zakelijke mobiliteit in 2025 is 61,9 kton. Dit is een toename van 1% ten opzichte van 2024 (61 kton). Ten opzichte van 2009 is dit een afname van 65%.

Grafiek 15. **CO_2-uitstoot per categorie (kton)***



Grafiek 16. **Ontwikkeling CO_2-uitstoot IenW (kton) (1, 2 en 3 scope up zakelijke mobiliteit)***



*De cijfers van deze grafieken zijn opgenomen in de bijlage Kerngetallen (pagina 70)



Pilot met de Asphalt Recycling Train (ART) op de A2 bij Weert: bestaand asfalt wordt ter plekke hergebruikt tot een nieuwe deklaag, zonder nieuwe grondstoffen of transport, wat bijdraagt aan CO_2-reductie en circulariteit.
©Rijkswaterstaat

4

Onze definitie uitstoot van broeikasgassen scope 3 upstream: Het vanuit onze netwerkverantwoordelijkheid verminderen van de uitstoot van broeikasgassen door onze toeleveranciers en opdrachtnemers.

Onze definitie circulair werken in de keten: Het vanuit onze netwerkverantwoordelijkheid zorgdragen dat materialen, componenten, producten en natuurlijk kapitaal in de gehele keten zoveel mogelijk hoogwaardig gebruikt en behouden blijven.

Uitstoot van broeikasgassen scope 3 upstream en circulair werken in de keten

Het ministerie van IenW heeft de ambitie om een klimaatneutrale organisatie te zijn, inclusief het werken aan zijn grond-, weg- en waterbouwprojecten. We houden vast aan deze ambitie en geven hier voor 2030 invulling aan met een haalbare streefwaarde. IenW is een van de grootste opdrachtgevers van infrastructurele projecten in Nederland. Hiermee veroorzaken we indirect uitstoot van broeikasgassen door het werk dat we opdrachtnemers laten uitvoeren aan onze netwerken.

In dit hoofdstuk laten we zien welke maatregelen we nemen en welke aanpak en overkoepelende strategie we hebben ingericht om uitstoot van broeikasgassen zoveel mogelijk te beperken. Ook beschrijven we hoe we onze invloed als grote opdrachtgever van infrastructurele projecten aanwenden om de markt te verduurzamen en in de hele infrasector broeikasgassen te verminderen. Voor de resultaten van het spoorwegnetwerk verwijzen we naar het jaarverslag van ProRail.

Klimaatneutraal zijn en circulair werken biedt kansen: circulair werken maakt ons minder afhankelijk van de import van grondstoffen én het stimuleert onze regionale economie. Onze ambities op het gebied van uitstootbeperking en circulair werken zijn dan ook groot, maar er is in de markt een aantal uitdagingen. Op zichzelf kunnen circulaire en klimaatneutrale oplossingen vaak nog niet concurreren met reguliere oplossingen. Daarom moeten wij als opdrachtgever perspectief bieden aan de markt om te investeren in kennis of in nieuwe oplossingen en materialen. Bovendien vraagt de markt om een lange termijn en stabiel overheidsbeleid, zodat de markt qua investeringen in verduurzaming hierop kan anticiperen. Deze risico's moeten we zien te beperken door ze te erkennen in onze strategie en in onze aanpak.

Voor het identificeren van de emissiestromen volgen we het Greenhouse Gas (GHG)-protocol. Dit protocol onderscheidt drie uitstootcategorieën: scope 1, 2 en 3. Scope 3 emissies komen voort uit activiteiten in de keten waar IenW onderdeel van uitmaakt. In dit hoofdstuk gaan we alleen in op upstream emissies uit de grond-, weg- en waterbouw (GWW). De scope 3 upstream emissies uit de eigen bedrijfsvoering zijn klein ten opzichte van de GWW en daarom niet materieel in het kader van dit duurzaamheidsverslag. Scope 1, 2 en scope 3 zakelijke mobiliteit behandelen we in hoofdstuk 3 (Uitstoot van broeikasgassen scope 1 en 2 en zakelijke mobiliteit).

Basisgegevens: strategie, doelstelling, aanpak en governance

Strategie

Sinds 2019 werken we met de strategie Klimaatneutrale en Circulaire Infrastructuur (KCI). De strategie KCI is uitgewerkt in vijf transitiepaden. Het transitiepad Spoor, uitgevoerd door ProRail, valt buiten de scope van dit verslag. Deze vier transitiepaden voert IenW uit in de eigen projecten:

- **Kustlijnzorg en Vaargeulonderhoud** richt zich op de verduurzaming van varend bouwmaterieel voor een klimaatneutrale en circulaire uitvoering van onder andere de kustlijnzorg en het vaargeulonderhoud (in lijn met het convenant Schoon en Emissieloos Bouwen, SEB). Dit willen we bereiken met koploperprojecteninnovaties, efficiëntere werkwijzen en het standaard meenemen van duurzaamheid in aanbestedingen.
- **Wegverharding** focust op het klimaatneutraal en circulair aanleggen, beheren en onderhouden van snelwegen, met de helft minder primaire grondstoffen. Dit willen we bereiken door enerzijds in te zetten op het verlengen van de levensduur en anderzijds door emissieloos en circulair bouwen.
- **Weg-, Dijk- en Spoormaterieel** richt zich op de verduurzaming van mobiele werktuigen op de bouwplaatsen en van het bouwtransport (in lijn met het convenant SEB). Ook hiervoor zetten we innovaties, efficiëntere werkwijzen en het standaard meenemen van duurzaamheid in aanbestedingen in.
- **Kunstwerken** is gericht op het klimaatneutraal en circulair aanleggen, beheren en onderhouden van bruggen, tunnels en andere kunstwerken, met de helft minder primaire grondstoffen. Dit willen we bereiken door de levensduur van de kunstwerken te verlengen en door klimaatneutrale en circulaire materialen te ontwikkelen voor gebruik bij exploitatie, onderhoud en vervanging en aanleg.

In de strategie KCI zijn ook de doelen van het programma Schoon en Emissieloos Bouwen (SEB) en het Nationaal Programma Circulaire Economie (NPCE) verankerd. De programma's KCI, SEB en NPCE richten zich onder andere op circulair werken en vermindering van de broeikasgassen door onze toeleveranciers en opdrachtnemers. Het programma SEB richt zich naast het verminderen van CO_2-uitstoot op het verminderen van de uitstoot van stikstof (en fijnstof) bij bouwprojecten (zie ook hoofdstuk 5 Stikstofreductie bij aanleg en onderhoud).

Doelstelling

Met de strategie KCI beogen we in alle projecten waar het kan, de standaard duurzaamheidseisen en -maatregelen (minimaal pelotoneisen) toe te passen bij de aanbestedingen. Ook heeft de strategie KCI de ambitie om de helft minder primaire grondstoffen te gebruiken.

IenW heeft de volgende doelstellingen voor CO_2-reductie:

- De scope 3 up doelstelling is 15% CO_2-reductie in 2030 ten opzichte van 2022 door het toepassen van pelotoneisen.
- De doelstelling voor asfalt is per eenheid (ton) asfalt gemiddeld 40% CO_2-reductie in alle aanleg- en onderhoudsprojecten van RWS in 2025 ten opzichte van 2017.
- De doelstelling voor beton is per eenheid (m^3) betonmortel (per betonsterkteklasse) gemiddeld 7,5% CO_2-reductie in 2026 ten opzichte van 2021 binnen alle contracten die na 1 januari 2023 met het RTD1033 zijn aanbesteed.

Aanpak

De KCI-aanpak bestaat uit drie onderdelen:

1. **Eisen aan het peloton -** Bewezen duurzame technieken en werkwijzen die voldoende beschikbaar zijn in de markt, worden opgenomen in standaard duurzaamheidseisen. Richting 2030 worden deze eisen steeds ambitieuzer. Voorbeelden zijn een minimaal aandeel emissievrij materieel in elk project en MKI-plafondwaarden voor asfalt en beton.
2. **Belonen van de koplopers -** We belonen marktpartijen die aantoonbaar extra stappen kunnen zetten. Dit doen we door in een deel van het portfolio hogere duurzaamheidseisen (bijvoorbeeld eisen ten aanzien van inzet van emissieloos materieel) te stellen en door duurzaamheid als gunningscriterium te hanteren bij aanbestedingen. De CO_2-Prestatieladder is een gunningcriterium in elk project; aanvullend passen we in projecten met voldoende onderscheidend vermogen MKI[9]-waarde toe als gunningcriterium (of een vergelijkbaar beloningsmechanisme). Hiermee bieden we investeringsperspectief aan de markt voor de transitie richting klimaatneutraal en circulair werken.
3. **Launching customer projecten -** Het toepassen van duurzame technieken en materialen die nog in de innovatiefase zitten. Ze kunnen nog niet in concurrentie uitgevraagd worden, omdat er nog onvoldoende marktaanbod is. Naast dat we de CO_2-Prestatieladder gebruiken als gunningscriterium, werken we zelf gestructureerd aan CO_2-reductie volgens dit instrument. De CO_2-Prestatieladder geeft ons ook inzicht in het behalen van de doelstellingen en de effectiviteit van maatregelen, wat helpt bij de samenwerking met leveranciers en de verduurzaming van de keten.

Organisatie en governance

Het directoraat-generaal Mobiliteit ziet erop toe dat de organisatie de strategie KCI implementeert. Binnen RWS is het programma Duurzame Infra verantwoordelijk voor uitvoering van de transitiepaden. De plaatsvervangend secretaris-generaal ziet erop toe dat IenW werkt volgens de normen van de CO_2-Prestatieladder.

Hoe wij meten

Om onze resultaten op klimaatneutraliteit te meten, stellen we een CO_2-footprint op volgens de regels van de CO_2-Prestatieladder. RWS heeft een databeheersysteem en een dashboard duurzaamheid ontwikkeld waarmee RWS onder andere de scope 3 upstream emissies uit GWW-projecten en toepassing van peloton- en koplopermaatregelen kan monitoren. We laten de CO_2-footprint voor de GWW-projecten opstellen door een extern bureau, waarbij we steeds meer gebruik zullen gaan maken van de verzamelde projectgegevens. Door dit meerdere jaren achtereen te doen kunnen we de trends hierin analyseren en ervan leren. Meer over hoe we meten is te vinden in het datakwaliteitsmanagementplan, een bijlage van het CO_2- en Energiemanagementplan 2025-2026[10].

Minder ver zijn we nog in het meten hoe circulair we zijn. Het Transitieteam Circulaire Bouweconomie[11] heeft in 2025 een materiaalstromenstudie herhaald voor alle opdrachtgevers van de overheid. Hiermee is de potentie van de hoeveelheden vrijkomende materialen voor hergebruik in beeld gebracht, verdeeld over de transitiepaden. Hiermee weten we ongeveer wat er hergebruikt kan worden, maar dit meten we nog niet direct.

Wel monitoren we in hoeverre we duurzaamheidseisen opnemen in onze aanbestedingen. We bekijken of er peloton- en/of koplopermaatregelen konden worden toegepast bij een project en kijken in hoeverre dat is gedaan. Daaruit kunnen we onder andere afleiden hoeveel vermindering van CO_2-uitstoot en van primair materiaalgebruik (circulariteit) wordt gerealiseerd en of onze doelstellingen worden behaald.

IenW monitort de voortgang van de gemaakte KCI- en SEB-afspraken en de stand van de transitie aan de hand van een jaarlijkse voortgangsrapportage van ProRail en RWS. Zo monitoren we bijvoorbeeld de mate waarin KCI en SEB in de werkprocessen van RWS zijn verankerd en hoeveel innovatieve maatregelen in ontwikkeling en geïmplementeerd zijn en welke impact dat heeft. Daarnaast actualiseren we elke twee jaar het reductiepotentieel van de KCI-roadmaps.

Maatregelen en activiteiten in 2025

We onderscheiden twee typen maatregelen: (1) Overkoepelende maatregelen op het gebied van verankering van klimaatneutraal en circulair werken binnen RWS en (2) Uitvoering van de roadmaps van de transitiepaden bij RWS. Per maatregel geven we aan of deze bij draagt aan het verminderen van de uitstoot van broeikasgassen scope 3 upstream en/of aan circulair werken.

Overkoepelende maatregelen op het gebied van verankering van klimaatneutraal en circulair werken bij RWS

- **Maatregel:** Verankering klimaatneutraal en circulair werken binnen RWS.
  Resultaat: De transitiepaden voor klimaatneutraal en circulair werken zijn verankerd in het basiskwaliteitsniveau van de RWS-netwerken en in de meerjarenopdracht aan RWS voor de instandhoudingsopgave, inclusief middelen voor verduurzaming. Van het reguliere instandhoudingsbudget is 2% gereserveerd voor de meerkosten van klimaatneutrale en circulaire maatregelen.

9 Een MKI-score is een totaalscore voor de milieu-impact van een project: hoe lager de score, hoe beter. De MKI-score weegt mee bij de gunning van een project. Hiermee stimuleren we marktpartijen om duurzame inschrijvingen te doen.
10 CO_2- en energiemanagementplan 2025-2026
11 Dit team adviseert overheden en jaagt praktijkinitiatieven aan, zoals hoogwaardig hergebruik en vermindering van grondstoffengebruik. Het team bestaat uit vertegenwoordigers van onder andere RWS, Heijmans, TU Delft, Dutch Green Building Council en het Rijksvastgoedbedrijf.



In 2025 is het 100% elektrische werkschip Volta van Martens en Van Oord in de vaart genomen.
©Maverick Media

Duurzaamheid inclusief het benoemen van koploperprojecten is integraal onderdeel geworden van het meerjarenprogramma RWS. Hierin staan de afspraken over de planning van de instandhoudingsprojecten van RWS.

RWS en IenW hebben in 2025 een prestatie-indicator opgesteld voor de CO_2-footprint van de GWW-emissies met een streefwaarde van maximaal 400 kton CO_2-uitstoot in 2030. Deze prestatie-indicator geldt vanaf 1 januari 2027.

We hebben in 2025 stappen gezet om de aanpak en sturing van de strategie KCI in te bedden in het assetmanagement. Zo zijn bijvoorbeeld de doelstellingen opgenomen in het strategisch assetmanagementplan en de bedrijfswaardenmatrix.

Deze maatregel draagt bij aan het verminderen van de uitstoot van broeikasgassen en aan circulair werken.

- **Maatregel:** Inzet MKI en/of duurzaamheidseisen.
  Voor duurzaam aanbesteden maken we gebruik van een milieukostenindicator (MKI[12]) en duurzaamheidseisen in onze aanbestedingen. Mede naar aanleiding van een in 2025 uitgevoerde marktconsultatie rondom MKI-waardering stelt RWS het duurzaam inkoopbeleid bij. Bepaalde contractvormen (bijvoorbeeld basisonderhoudscontracten) worden aanbesteed met duurzaamheidseisen in plaats van met MKI, omdat voor bepaalde type contracten de meerwaarde van duurzaamheid in de gunning beperkt is en het effectiever is om duurzaamheid op andere wijze te borgen.
  Resultaat: In 2025 zijn door RWS 40 projecten aangekondigd op TenderNed, waarvan één project naderhand is teruggetrokken. 34 van de 39 projecten hebben het duurzaam inkoopbeleid toegepast. Bij twee van die vijf projecten is het niet toegepast doordat deze projecten het nieuwe inkoopbeleid toepassen, dus vooruitlopend op de verwerking in de standaarden.
  Tegelijkertijd werkt IenW aan een wetsvoorstel waarmee publieke opdrachtgevers in de GWW verplicht worden om milieuprestatie-eisen op te nemen in hun aanbestedingen. In voorbereiding op het wetgevingstraject heeft het ministerie nader onderzoek laten uitvoeren (Meerkosten en projectgrens Sturende MKI). Daarbij wordt rekening gehouden met dat het soms geen meerwaarde heeft om MKI toe te passen. Wanneer er geen meerwaarde is, kan er gemotiveerd worden afgeweken. RWS is betrokken bij de uitwerking en verdere vormgeving.

  Deze maatregel draagt bij aan het verminderen van de uitstoot van broeikasgassen en aan circulair werken.

Uitvoering van de roadmaps van de transitiepaden bij RWS

In 2025 zijn verschillende duurzame maatregelen verder ontwikkeld en toegepast in projecten van RWS en zijn de roadmaps geactualiseerd. Per transitiepad volgt hieronder een aantal maatregelen.

12 Een MKI-score is een totaalscore voor de milieu-impact van een project: hoe lager de score, hoe beter. De MKI-score weegt mee bij de gunning van een project. Hiermee stimuleren we marktpartijen om duurzame inschrijvingen te doen.

Transitiepad Kustlijnzorg en Vaargeulonderhoud

- **Maatregel**: Het toepassen van basisemissie-eisen voor baggermaterieel.
  Bij de aanbesteding van projecten door RWS geldt standaard het basisniveau. Dit is opgenomen in de contracteisen van RWS.
  Resultaat: In 2025 zijn bij 13 nieuwe aanbestedingen de pelotoneisen toegepast en bij twee projecten de koplopereisen.[13] Er zijn geen aanbestedingen geweest waarbij de eisen voor dit transitiepad niet zijn toegepast.

  Deze maatregel draagt bij aan het verminderen van de uitstoot van broeikasgassen.

- **Maatregel:** Koploperaanpak kustlijnzorg en vaargeulonderhoud.
  De koploperaanpak kustlijnzorg en vaargeulonderhoud is in 2025 verder uitgewerkt om invulling te geven aan de emissie-eisen uit het ambitieuze niveau van convenant SEB. Voor de transitie naar hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong en hernieuwbare energie zijn twee koploperprojecten 'zoet' (vaargeulonderhoud) gestart, en is in 2025 de koploperaanpak 'zout' uitgewerkt.
  Resultaat: In 2025 zijn twee emissieloze schepen in de vaart genomen. Het draadkraanschip Prin ZEs (een verwijzing naar Zero Emission) van Van den Herik vaart en werkt op accu's. Het schip wordt opgeladen door omzetting van waterstof in elektriciteit zonder verbranding. Ook het werkschip Volta van Martens en Van Oord vaart en werkt 100% elektrisch. Beide schepen worden ingezet voor het vaargeulonderhoud van RWS. De meerkosten voor de inzet van deze schepen voor het vaargeulonderhoud Oost-Nederland worden gefinancierd uit SEB-middelen en de 2% van het reguliere instandhoudingsbudget voor de strategie KCI. We zijn in de praktijk met de markt aan het leren. Daarmee ondersteunen we de markt bij de kapitaalintensieve transitie naar duurzame baggerschepen. Dit draagt bij aan de ontwikkeling van toekomstige technieken en maakt een systeemsprong mogelijk.
  Eind 2025 is ingestemd met de businesscase voor toepassing van de koploperaanpak 'zout'. De vertaling in de projectscopes en aanbestedingen voor projecten in Rotterdam en de Waddenzee vindt plaats in 2026 en 2027.

  Deze maatregel draagt bij aan het verminderen van de uitstoot van broeikasgassen.

Transitiepad Wegverharding

- **Maatregel:** Verankering en toepassen pelotoneisen voor wegverhardingen in inkoopstandaarden.
  Resultaat: RWS koopt nu standaard duurzamer asfalt in. In 2025 zijn de met de asfaltsector gestandaardiseerde pelotoneisen opgenomen in de bredere inkooptoolbox voor de sector. Deze toolbox is ontwikkeld onder het Nationaal Platform Duurzame Wegverharding en in lijn met de aanpak toekomstbestendige asfaltketen en de roadmap. De toolbox is december 2025 gelanceerd tijdens de asfaltdag. In 2025 zijn bij negen nieuwe aanbestedingen de pelotoneisen toegepast en bij één groot-onderhoudsproject koplopereisen[14]. Er zijn geen aanbestedingen geweest waarbij geen eisen voor dit transitiepad zijn toegepast.

  Deze maatregel draagt bij aan het verminderen van de uitstoot van broeikasgassen en aan circulair werken.

- **Maatregel:** Aanpak toekomstbestendige asfaltketen.
  Resultaat: De in maart 2025 gepubliceerde marktconsultatie 'Verduurzaming asfaltproductie' en een marktanalyse hebben geleid tot een aanpak voor een toekomstbestendige asfaltsector langs vier sporen: ontwerp en onderhoud, asfaltproductie, grondstoffen en samenwerking. IenW heeft zich hieraan gecommitteerd, samen met een groep opdrachtgevers die als vraagalliantie optrekt. De aanpak is op 4 december 2025 aan de markt gepresenteerd.

  Deze maatregel draagt bij aan het verminderen van de uitstoot van broeikasgassen en aan circulair werken.

- **Maatregel:** Het verder ontwikkelen en bevorderen van biobased bindmiddelen via Circuroad.
  Dit is een samenwerking tot en met 2030 met 30 partijen uit de keten om fossiele bitumen (bindmiddel voor asfalt) uit te faseren door biobased alternatieven te initiëren. Met het gebruik van biobased bitumen verlagen we de CO_2-uitstoot, minimaliseren we de afhankelijkheid van fossiele bronnen en worden hernieuwbare materialen gebruikt. Het consortium, met RWS als host, identificeert de meest kansrijke oplossingen, zorgt voor een validatie, beheerst samen de risico's en stimuleert de marktintroductie van fossielvrij asfalt. De aanpak zorgt ervoor dat we steeds meer met biobased bitumen gaan werken: eerst via vervanging van 30% van fossiel bitumen, om in een paar stappen naar 100% biobased bitumen te gaan.
  Resultaat: In 2025 is het validatieplan goedgekeurd en is gestart met de uitvoering. In dat plan worden innovatieve bindmiddelen met biobased en circulaire componenten gevalideerd op prestaties, kwaliteit en levensduur. Onderdeel van de validatie is de aanleg van in totaal elf proefvakken verdeeld over Nederland, die gedurende vijf jaar worden gemonitord. In 2025 is gestart met het aanleggen van twee proefvakken in Drenthe en Utrecht. In 2026 worden de overige negen proefvakken aangelegd bij RWS, provincies en gemeenten. Bij een geslaagde validatie in 2030 of 2031 kan worden opgeschaald bij gemeenten, provincies en RWS.

  Deze maatregel draagt bij aan het verminderen van de uitstoot van broeikasgassen en aan circulair werken.

13 Bron: aangekondigde projecten TenderNed
14 Bron: aangekondigde projecten TenderNed



RWS stimuleert aannemers geleiderails te renoveren in plaats van nieuwe te plaatsen. ©Rijkswaterstaat

- **Maatregel:** Verdere ontwikkeling en validatie van de Asphalt Recycling Train (ART).
  Met de ART wordt asfalt ter plekke gerecycled.
  Daarmee hebben wegbeheerders een nieuwe duurzame onderhoudsoptie.
  Resultaat: In 2025 is de ART verder ontwikkeld via validatie-trajecten (proefprojecten). De validatiefase voor drie jaar levensduurverlenging loopt momenteel. In deze fase worden diverse onderzoeksvragen voor technische validatie beantwoord. Ook wordt de informatie over deze nieuwe manier van asfalteren open source gedeeld met de sector. Op basis van de evaluatie van de proefprojecten wordt het vervolg vormgegeven. De doelstelling is om eind 2026 de validatie af te ronden en bij een positieve beoordeling de ART in 2027 sectorbreed in productie te nemen. De verwachting is dat op termijn hiermee de levensduur van asfalt vijf tot zeven jaar verlengd kan worden. Dit moet echter nog nader getoetst worden.

  Deze maatregel draagt bij aan het verminderen van de uitstoot van broeikasgassen en aan circulair werken.

- **Maatregel:** Richtlijn 30% partiële recycling asfalt (hergebruik van asfalt in asfalt).
  Bij de wegverhardingsprojecten van RWS wordt al 30% van het asfalt in ZOAB-deklagen hergebruikt. In de rest van de sector is dit nog geen gemeengoed. Daarom is het CROW[15] bezig met het opstellen van een sectorbrede richtlijn over het hergebruiken van asfalt als voorloper voor standaardisatie.
  Resultaat: In 2025 is een conceptrichtlijn opgesteld die niet voldoende aansloot bij de behoeften en verwachtingen van de klankbordgroep. Na een pas op de plaats is eind 2025 een doorstart gemaakt. De sectorbrede richtlijn wordt naar verwachting in 2026 gepubliceerd. Daarna kan begonnen worden met de implementatie.

  Deze maatregel draagt bij aan het verminderen van de uitstoot van broeikasgassen en aan circulair werken.

- **Maatregel:** Validatie en implementatie van verjongingscrème voor asfalt.
  Verjongingscrème verlengt de levensduur van asfalt en voorkomt daarmee CO_2-uitstoot en vermindert materiaalgebruik omdat wij langer met hetzelfde stuk asfalt kunnen doen. Dit bevordert de afname van het grondstofgebruik.
  Resultaat: Verjongingscrème voor asfalt is al meerdere keren toegepast op wegen beheerd door RWS. De variant die gebruikt wordt om rafelingsschade[16] te voorkomen is in 2025 in productie genomen. Daardoor is een evaluatie met leerpunten opgesteld. Eén van de leerpunten is dat het

15 Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, Water- en Wegenbouw en Verkeerstechniek
16 Bij rafelingsschade laten steentjes uit het wegoppervlak los en ontstaat een putvormig, ruw en onregelmatig wegdek.

toepassen van verjongingscrème een hogere prioriteit moet krijgen bij het inplannen van de onderhoudswerkzaamheden. Er is één product gevalideerd. Validatie van twee andere producten vindt naar verwachting respectievelijk eind 2026 en 2028 plaats.

Deze maatregel draagt bij aan het verminderen van de uitstoot van broeikasgassen en aan circulair werken.

Transitiepad Weg-, Dijk- en Spoormaterieel (WDSM)

- **Maatregel:** Toepassen pelotoneisen voor weg-, dijk- en spoormaterieel.
  Met de maatregel wordt invulling gegeven aan het basisniveau van het convenant SEB. De pelotoneisen WDSM zijn al verankerd in de inkoopstandaarden van RWS.
  Resultaat: In 2025 zijn van de 37 nieuwe aanbestedingen bij 25 de pelotoneisen toegepast en bij elf aanbestedingen de koplopereisen. Er is één aanbesteding geweest waarbij de pelotoneisen voor dit transitiepad niet zijn toegepast.

  Deze maatregel draagt bij aan het verminderen van de uitstoot van broeikasgassen.

- **Maatregel:** Toepassing van het ambitieuze niveau van convenant SEB.
  In aanvulling op de emissie-eisen uit het basisniveau SEB wordt met het ambitieuze niveau SEB in een deel van de nieuwe projecten (de koploperprojecten) aanvullend gestuurd op het gebruik van emissieloos materieel.
  Resultaat: In 2025 is 30% van de projecten (elf van de 37) aanbesteed met de koploperaanpak.[17]
  (On)voorzien effect: Uitdaging is de (bandbreedte in de) meerkosten van het gebruik van emissieloos materieel. De productie van emissieloze machines vindt tot nu toe voor een groot deel plaats door ombouw van dieselmachines, zeker bij grotere machines.
  De omslag naar (goedkopere) af-fabriek machines op basis van elektrische ontwerpen moet nog plaatsvinden, daarvoor is ook een toenemende Europese vraag nodig. Door de kleine schaal zijn batterijen nog relatief duur en ook het laden van batterijen op de bouwplaats is nog relatief complex en duur, ook vanwege netcongestie. Bovendien worden de machines door de snelle ontwikkeling van nieuwe elektrische modellen versneld afgeschreven. In de praktijk zien we dat de meerkosten van machines een voorzichtige daling inzetten. Nieuwe Europese elektrische machines hebben een lagere prijs en er is aanbod van aanmerkelijk goedkopere merken uit China. In de markt ontstaan professionele aanbieders van energie op de bouwplaats. De verwachting is dat de kostendaling verder zal doorzetten wat de transitie vergemakkelijkt.

  Deze maatregel draagt bij aan het verminderen van de uitstoot van broeikasgassen.

- **Maatregel:** Stimuleren van (beschikbaarheid van) laadinfra voor toepassingen van emissieloos materieel in natte en droge werken.
  RWS heeft hiervoor laadinframiddelen ontvangen. Doelstelling is om bij minimaal 38 projecten de inzet van zero-emissie materieel mogelijk te maken door de al gestarte realisatie van laadinfrastructuur in de periode 2025-2030.
  Resultaat: In 2025 zijn vijf positieve investeringsbesluiten genomen en in gang gezet voor de realisatie van laadinfra. Het gaat om hele diverse projecten: van een groot laadplein bij een dijkversterking (Paddenpol) tot laadinfra voor het emissieloos kunnen baggeren van de Waal. RWS ligt op koers om de doelstelling te behalen. Ook is binnen RWS een team ingericht om projecten te ondersteunen bij het realiseren van laadinfra. Dit team heeft begin 2025 een handreiking 'Laden voor de bouw' inclusief stappenplan voor projecten opgeleverd.
  De komende periode zal de ondersteuning aan projecten worden doorgezet. Daarbij zijn twee trends waarneembaar. Ten eerste gaan we van een project- naar een portfolioaanpak. Zowel bij RWS als andere opdrachtgevers komt meer focus op projectoverstijgende laadvoorzieningen. Een groot voordeel is dat dan ook toekomstige onderhoudswerkzaamheden zero-emissie kunnen worden uitgevraagd omdat de laadinfra er dan al is. Ten tweede neemt de laadbehoefte van 'natte' projecten toe. Er wordt gewerkt aan een routekaart, waaruit de investeringsbehoefte voor komende jaren zal blijken.

  Deze maatregel draagt bij aan het verminderen van de uitstoot van broeikasgassen.

Transitiepad Kunstwerken

- **Maatregel:** Verankering van de pelotoneisen voor kunstwerken in de inkoopstandaarden.
  Resultaat: In 2025 zijn bij 13 van de nieuwe aanbestedingen de pelotoneisen toegepast. Er zijn geen koplopereisen toegepast. Er is één aanbesteding geweest waarbij de eisen van dit transitiepad niet zijn toegepast.

  Deze maatregel draagt bij aan het verminderen van de uitstoot van broeikasgassen en aan circulair werken.

- **Maatregel:** Verduurzaming van beton.
  Voor kunstwerken is het verduurzamen van beton een belangrijke maatregel. Voor RWS komt een groot deel van de CO_2-uitstoot van kunstwerken uit 'betonintensieve' kunstwerken.
  Verduurzaming van beton verloopt via vier sporen: alternatieve en geopolymeren betonmengsels, alternatieve wapening (basaltvezelwapening), levensduurverlengende technieken en hoogwaardige recycling beton.
  Door het gebruik van alternatieve betonmengsels kan bijvoorbeeld 50% CO_2-reductie of meer behaald worden (huidige pelotoneis is 20% CO_2-reductie). Ook maken we standaardeisen voor beton-recycling voor inkoop vanaf 2030

17 Bron: aangekondigde projecten TenderNed

en sturen we op minder materiaalgebruik door bijvoorbeeld levensduurverlengende maatregelen of materiaalinnovatie.
Resultaat: In 2025 lag de focus op de verdere ontwikkeling van alternatieve en geopolymeren betonmengsels en betonrecycling:
Op het gebied van alternatieve en geopolymeren betonmengsels lopen meerdere langjarige validatietrajecten (zogenaamde proeftuinen), onder andere in IJmuiden en bij de Afsluitdijk. In beide gevallen zijn de innovatieve mengsels geplaatst en is de monitoringsfase gestart. Voor geopolymerenbeton zijn vier proeftuinen bezig. Na enige vertraging zijn inmiddels alle stortingen uitgevoerd en is het monitoringstraject gestart. De meest interessante mengsels kunnen zich, ondanks dat de monitoringsfase nog langer doorloopt, binnen vijf jaar tot koplopermengsel ontwikkelen.
Voor hoogwaardige recycling van beton loopt momenteel een breed ontwikkel- en validatieproject om te komen tot standaardeisen in 2030. Het bestaat uit drie trajecten: selectief slopen, innovatieve breek- en scheidingsmethoden, (bestaand) materiaalonderzoek en toepassing in nieuw beton. Hiervoor is in 2025 een concept-handreiking opgesteld voor kwaliteitsonderzoeken. Onder de drie trajecten vallen meerdere proeftuinen, zoals de proef A9 Badhoevedorp (selectief slopen, alle stappen van vooronderzoek tot en met opnieuw toepassen zijn doorlopen) en proef A1 (selectief slopen en innovatieve breektechnieken, toepassing van twee nieuwe betonmengsels met nieuw type bindmiddelen in de keerwanden voor portalen).
(On)voorziene effect: Op technisch vlak is er veel potentie. De uitdaging is om dit te vertalen naar een systeem met steeds strengere grenswaarden dat in een aanbesteding kan worden ingezet.

Deze maatregel draagt bij aan het verminderen van de uitstoot van broeikasgassen en aan circulair werken.

- **Maatregel:** Hergebruik van liggers als het nieuwe normaal.
  Dit doen we door te oefenen met hergebruik van prefab-liggers. We doen praktijkervaring op die we kunnen vertalen naar standaarden. Onder andere via het oogstproces van prefab-liggers uit de A9, het modificatieproces en vervolgens het montageproces waarbij we de liggers hergebruiken in andere projecten. In het verlengde hiervan loopt een breder ontwikkeltraject om hergebruik van liggers op te schalen binnen RWS, met als doel de transitie van hergebruik van liggers naar het nieuwe normaal.
  Resultaat: In totaal zijn 328 A9-liggers geoogst. Negen liggers zijn hergebruikt bij de nieuwe Vloedstegenbrug tussen Eibergen en Haaksbergen; 30 liggers zijn op een soort marktplaats voor onderdelen en materiaal geplaatst; er is een akkoord gegeven voor hergebruik van A9-liggers in de Kaagbrug op de A44 (plaatsing naar verwachting in 2028 en 2029).
  De fase innoveren is afgerond. Het toepassen van hergebruik liggers is technisch haalbaar qua constructieve veiligheid en restlevensduur. In de volgende fase worden middelen zoals kaders en instrumenten voor hergebruik van liggers verder ontwikkeld zodat hergebruik van liggers goed toepasbaar wordt.
  Het hergebruik van betonnen liggers levert een milieuwinst op (97% CO_2-reductie per ligger) en draagt direct bij aan de ambitie om minder primaire grondstoffen te gebruiken.
  Er is nog wel een uitdaging in de (bandbreedte in de) meerkosten van het hergebruik van liggers. In pilots is het nog ongeveer 75% duurder.

  Deze maatregel draagt bij aan het verminderen van de uitstoot van broeikasgassen en aan circulair werken.

- **Maatregel:** Hergebruik geleiderails als pelotoneis binnen RWS.
  Resultaat: In 2025 is hergebruik van geleiderails formeel in productie genomen. Sinds 2023 stond de pelotoneis 'nette demontage geleiderails' al in nieuwe contracten om de hergebruik- en renovatieketen voor geleiderails in beweging te brengen. Het is echter nog té makkelijk om de geleiderails weg te knippen in plaats van ze netjes te demonteren of om geen hergebruikte of gerenoveerde geleiderails terug te plaatsen. Dit komt onder andere door de lage staalprijzen. Nieuwe geleiderails zijn goedkoper dan hergebruikte of gerenoveerde geleiderails. Begin 2026 wordt besloten over een set met strengere pelotoneisen, zoals een minimumpercentage te plaatsen hergebruikte of gerenoveerde geleiderails per project, om de hergebruikketen beter te laten werken.

  Deze maatregel draagt bij aan het verminderen van de uitstoot van broeikasgassen en aan circulair werken.

- **Maatregel:** Doorontwikkelen en toepassen van de herbruikbaarheidsscan.
  Hierdoor krijgen we een beter beeld van welke onderdelen van bestaande kunstwerken, zoals viaducten en bruggen, nog te hergebruiken zijn.
  Resultaat: Ook in 2025 is bij RWS meer ervaring opgedaan met gebruik van deze scan bij programmeringsinspecties en is deze verder geoptimaliseerd. De handreiking over toepassing van het instrument is opgenomen in de standaardwerkwijzen van RWS. In 2026 wordt besloten of de herbruikbaarheidsscan vast onderdeel wordt van de programmeringsinspecties. Het instrument wordt verder ontwikkeld voor projecten waarbij we kunstwerken grondig aanpakken.

  Deze maatregel draagt bij aan het verminderen van de uitstoot van broeikasgassen en aan circulair werken.

Overkoepelend resultaat in 2025

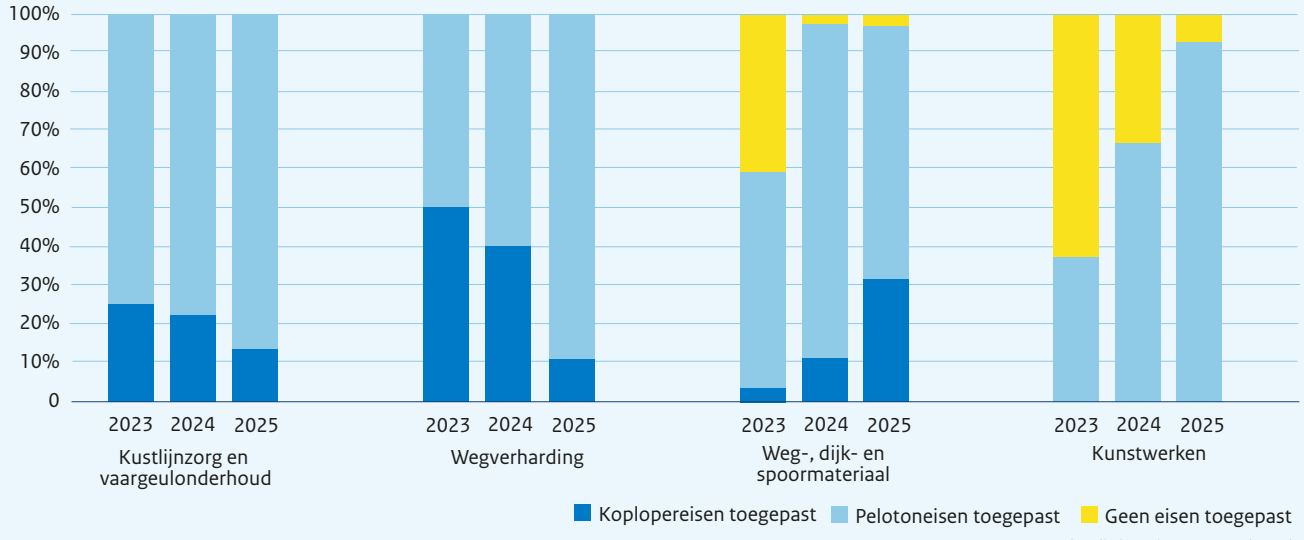
Een van de onderdelen van de strategie KCI is het stellen van de standaard duurzaamheidseisen (minimaal pelotoneisen) bij de aanbesteding van projecten waarbij het van toepassing is. RWS werkt hieraan door maximaal in te zetten op het toepassen van de peloton- en koplopereisen en maatregelen die voor de vier transitiepaden zijn opgesteld. Jaarlijks komen er nieuwe eisen en maatregelen bij die uitgevraagd kunnen worden.

We monitoren voor de projecten die in een bepaald jaar zijn aanbesteed via TenderNed in hoeverre de peloton- en koplopereisen zijn gesteld bij de aanbesteding. Dit geeft inzicht in of we ons inkoopproces goed doen en in de toepasbaarheid van de standaardmaatregelen. De data zijn verzameld via het databeheersysteem waarin de contractmanagers van RWS aangeven welke eisen zijn meegegeven aan de projecten.

In de grafiek hiernaast staan de resultaten voor de in 2023, 2024 en 2025 aanbestede projecten zodat de trend over de jaren zichtbaar wordt. Voor de transitiepaden Kustlijnzorg en Vaargeulonderhoud en Wegverharding worden al voor alle drie die jaren in alle gevallen peloton- danwel koplopereisen toegepast. Voor het transitiepad Weg-, Dijk- en Spoormaterieel is dit aantal de afgelopen jaren toegenomen tot bijna 100%. Voor het transitiepad Kunstwerken is een stijgende lijn voor pelotoneisen te zien, maar worden nog geen koplopereisen gesteld.

Om te komen tot circulair werken, en de ambitie om de helft minder primaire grondstoffen te gebruiken in 2030, zijn flinke stappen gezet. Vooral binnen de transitiepaden Kunstwerken en Wegverhardingen. Zo is de verjongingscrème voor asfalt bij curatief onderhoud in productie genomen en wordt hergebruik van geleiderails en hergebruik van liggers opgeschaald binnen RWS. We kunnen alleen nog niet goed meten of we de ambitie benaderen.

Grafiek 17. **Projecten waarbij koploper en/of pelotoneisen zijn toegepast (2023 - 2025)***



Bron: aangekondigde projecten op TenderNed

De cijfers van deze grafiek zijn opgenomen in de bijlage Kerngetallen (pagina 75)

Resultaat per doelstelling

Doelstelling scope 3 up: 15% CO_2-reductie in 2030 ten opzichte van 2022 door het toepassen van pelotoneisen.

De totale CO_2-footprint van scope 3 upstream van de grond-, weg- en waterbouwketen van IenW wordt berekend op 584 kton CO_2 voor 2025. Het grootste deel (45%) hiervan wordt veroorzaakt door materiaalgebruik in het transitiepad Kunstwerken, met name door het gebruik van beton en staal. De aandelen van de transitiepaden Weg-, Dijk-, en Spoormaterieel (22%) en Kustlijnzorg en Vaargeulonderhoud (20%) zijn vergelijkbaar. Het transitiepad Wegverhardingen heeft een wat lager aandeel in de totale footprint (13%). De footprint neemt de afgelopen jaren gestaag af door de maatregelen die we nemen om onze werkzaamheden te verduurzamen. Vooral het transitiepad Wegverhardingen heeft een relatief lage impact in 2025.

We liggen op koers om de doelstelling van 15% reductie te halen. Voor het referentiejaar 2022 werd de footprint berekend op 670 kton CO_2-uitstoot.[18] Voor 2025 komt de berekening uit op 584 kton CO_2-uitstoot, oftewel een reductie van 13% ten opzichte van 2022. Sturen op CO_2-reductie wordt steeds meer onderdeel van de reguliere werkwijze, het lijkt er daarom op dat we de doelstelling van 15% CO_2-reductie in 2030 kunnen halen.

RWS heeft samen met IenW in 2025 een prestatie-indicator (PIN) opgesteld voor de CO_2-uitstoot van de

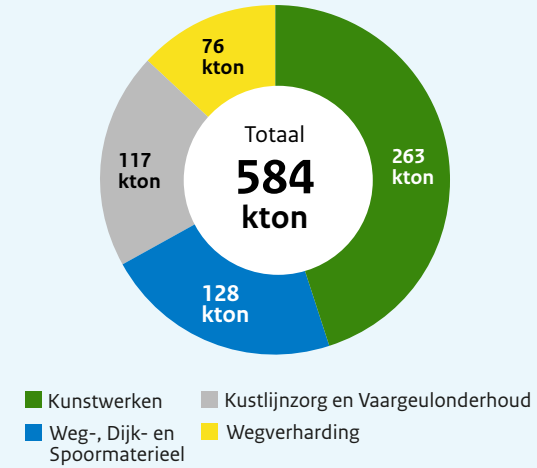
18 De berekening voor het referentiejaar 2022 is in de loop van 2025 aangepast van 800 kton naar 670 kton CO_2-uitstoot.
Dit komt met name door voortschrijdend inzicht in de achtergronddata voor het transitiepad Kunstwerken: de klimaatimpact en het areaal van damwanden is aangepast en er was overlap met het transitiepad Weg-, Dijk- en Spoormaterieel.

GWW-emissies. Een PIN is een afspraak tussen het ministerie en de uitvoeringsorganisatie RWS. Deze prestatie-indicator geldt vanaf 1 januari 2027 en houdt in dat er in 2030 wordt gestreefd naar een CO_2-uitstoot van maximaal 400 kton uit de grond-, weg- en waterbouw-keten van IenW. Ten opzichte van het referentiejaar 2022 (670 kton) is dit een verlaging van ongeveer 40% en daarmee een strengere streefwaarde dan de huidige van 15% CO_2-reductie in 2030. Ook is in 2025 duurzaamheid, inclusief besluitvorming over koploperprojecten, geïntegreerd in het meerjarenprogramma van RWS.

Doelstelling voor asfalt: per eenheid (ton) asfalt gemiddeld 40% CO_2-reductie in alle aanleg- en onderhoudsprojecten van RWS in 2025 ten opzichte van 2017.

Voor de in 2025 gestarte projecten is gekeken of asfalt een significant aandeel had in het project. In 2025 zijn vier projecten gegund waarbij asfalt in de MKI-scope zat en dus een significant aandeel had in het project. Voor het project 'Groot Onderhoud Hoofdwegennet Midden Nederland 2025-2026' is de door de aannemer gegunde MKI 70% lager dan de referentie MKI. Voor project 'Groot Onderhoud Noord-Nederland Oost 25-26 - wegen en kunstwerken' is de gegunde MKI 50% lager dan de referentie. Voor project 'Noordtunnel' is de gegunde MKI 31% lager dan de referentie. Voor project 'Groot Variabel Onderhoud Hoofdwegennet West-Nederland Zuid 2025-2027, perceel 1 en 2' was de gegunde MKI 62% lager dan de referentie. De gemiddelde reductie van deze projecten is 53% en ruim boven de 40%. Hiermee kan de aanname gedaan worden dat het doel van 40% reductie van CO_2-uitstoot gehaald wordt. Deze doelstelling is behaald in 2025 en wordt hiermee afgerond.

Grafiek 18. **CO_2-uitstoot infraprojecten (scope 3-up)***



**De cijfers van deze grafiek zijn opgenomen in de bijlage Kerngetallen (pagina 75)*

Doelstelling voor beton: per eenheid (m^3) betonmortel (per betonsterkteklasse) gemiddeld 7,5% CO_2-reductie in 2026 ten opzichte van 2021 binnen alle contracten die na 1 januari 2023 met het RTD1033 zijn aanbesteed.

Er zijn vier projecten geselecteerd waarbij de RTD1033 betoneis is toegepast in 2025. 60% van de aangeboden betonsoorten is onder de grenswaarden, 40% voldoet nog niet aan de gestelde grenswaarden. Gedeeltelijk kan dit worden verklaard door verschillende rekenmethodes tussen de met de RTD1033 berekende grenswaarde en de toegepaste MKI-berekening. Gemiddeld is de reductie wel 7,5% en hiermee kan de aanname gedaan worden dat het doel van 7,5% reductie van CO_2-uitstoot gehaald wordt. Daarmee liggen we op koers voor het behalen van de tussendoelstelling voor 2026.

Reflectie

We zijn goed op weg met het behalen van onze doelstellingen en het uitvoeren van de strategie KCI. Met de inzet van de huidige strategie en maatregelen is het halen van onze doelen realistisch, behalve die voor circulair werken omdat we dat nog niet goed kunnen meten.

We hebben een aantal lessen geleerd door de maatregelen en activiteiten die we hebben uitgevoerd. Zo moeten wij ervoor zorgen dat marktpartijen durven te investeren in kennis of in nieuwe oplossingen en materialen, omdat circulaire en klimaatneutrale oplossingen vaak nog niet concurreren met reguliere oplossingen.

Dat vraagt onder andere om een stabiel overheidsbeleid gericht op de lange termijn, zodat marktpartijen veilig kunnen investeren in verduurzaming en deze investeringen beter kunnen plannen. We willen dit perspectief bieden, bijvoorbeeld door het uitvragen van voldoende koploperprojecten als onderdeel van onze strategie en aanpak. Ook is het steeds moeilijker om voldoende deskundig personeel bij IenW en RWS te vinden om de transitie op basis van de strategie KCI vorm te kunnen geven en te regisseren. Ten slotte blijft netcongestie een groot vraagstuk. De elektriciteitsvraag op de bouwplaats is gestegen door elektrificatie van materieel. Het gaat om een beperkte elektriciteitsbehoefte en daarom is dit probleem vaak op te lossen met mobiele (batterij) oplossingen. De vraag hiernaar is gestegen.

Goed eigenaarschap vanuit de lijnorganisatie is cruciaal voor goede verankering en toepassing van nieuwe duurzame maatregelen. In 2026 worden hiervoor vanuit de lijnorganisatie eigenaren benoemd, onder meer voor implementatie en toepassing van verjongingscrème voor asfalt en hergebruik van geleiderails. Dit draagt bij aan een consistentere uitvraag en beter investeringsperspectief voor de markt.



Volledig elektrische graafmachine in gebruik bij de A16 Rotterdam
©Rijkswaterstaat

5

Onze definitie: Het reduceren van stikstof die vrijkomt bij aanleg en onderhoud van onze netwerken.

Stikstofreductie bij aanleg en onderhoud

Voor IenW is reductie van stikstof belangrijk om te kunnen werken aan infrastructurele netwerken. Bij dergelijke werkzaamheden komt stikstof vrij. Voornamelijk door de inzet van bouwmaterieel: werk-, voer- en vaartuigen die worden gebruikt in de bouw. Het gaat daarbij zowel om aanleg, beheer en onderhoud als om vervanging en renovatie.

Met schoner en emissieloos materieel bevordert IenW de vermindering van onder andere stikstofuitstoot binnen haar projecten. Dit is één van de bronmaatregelen die bijdraagt aan het verminderen van stikstofdepositie op stikstofgevoelige Natura2000-gebieden. Dat is belangrijk voor behoud en verbetering van de natuur. Wij werken hieraan binnen het landelijke programma Schoon en Emissieloos bouwen (SEB).

Via extern salderen draagt IenW bij uitvoer van projecten lokaal in de buurt bij aan verlaging van de stikstofuitstoot. Dit houdt in dat IenW een overeenkomst sluit met een ondernemer die vrijwillig de stikstofuitstoot beëindigt. Een deel van de stikstofdepositie-daling die we hiermee realiseren, zetten we in voor projecten. Het grootste deel komt doorgaans ten goede aan de natuur. Ook werkt IenW aan bronmaatregelen, zoals walstroom of de vervanging van motoren van de binnenvaart, die helpen om de stikstofemissies verder omlaag te brengen. In dit hoofdstuk gaan we alleen in op de vermindering van de stikstofuitstoot onze eigen projecten, dus bij het in stand houden en verbeteren van de eigen netwerken.

Zolang de stikstofdepositie op de natuur echter niet sneller en verder omlaag is gebracht in Nederland, en er niet gezorgd is voor behoud van kwetsbare natuur, blijft het moeilijk om eigen projecten uit te voeren. Projecten die we wél kunnen doen, worden duurder vanwege verplichte stikstofonderzoeken en benodigde mitigerende maatregelen.

Het stimuleren van innovatie en het versneld toepassen van schoon en emissieloos materieel draagt bij aan reductie van stikstofemissies en biedt kansen en perspectief voor vergunning-verlening van IenW-projecten. Minder stikstofuitstoot tijdens de bouw, kan het verkrijgen van toestemming voor bepaalde projecten vereenvoudigen.

Basisgegevens: strategie, doelstelling, aanpak en governance

Strategie

IenW stimuleert de inzet van schoner en emissieloos materieel via het convenant en programma Schoon en Emissieloos Bouwen (SEB). IenW werkt binnen het convenant aan stikstofreductie bij bij onze eigen projecten. Dit draagt ook bij aan de doelstellingen binnen het Klimaatakkoord, het Schone Luchtakkoord (SLA) en de strategie Klimaatneutrale en Circulaire Infrastructuur (KCI) (zie ook hoofdstuk 4 Uitstoot van broeikasgassen scope 3 upstream en circulair werken in de keten).

Via het convenant SEB maakten de Rijksoverheid, medeoverheden, sectorpartijen en grote opdrachtgevers in de bouw in 2023 afspraken over het uitvoeren van maatregelen om bouwmaterieel te verduurzamen. Het programma SEB bevat verschillende instrumenten om partijen te helpen in de uitvoering en daarmee de bouwsector te verduurzamen. Denk aan subsidie-regelingen voor onder andere de aanschaf van emissieloos bouwmaterieel en een kennis-, opschalings- en praktijkervarings-programma. Ook krijgen de rijksdiensten en medeoverheden financiële ondersteuning voor de meerkosten bij aanbestedingen met emissieloos materieel.

Inmiddels zijn er ruim 160 convenantpartners, zo'n 50 meer dan in 2024. IenW heeft het convenant in 2023 ondertekend,[19] wat betekent dat RWS in alle nieuwe projecten inzet op het gebruik van schoon en emissieloos bouwmaterieel.

Doelstelling

IenW heeft als departement geen eigen vastgelegde doelstelling op het gebied van stikstofreductie bij realisatie van zijn projecten. We werken volgens de afspraken uit het convenant SEB. De doelen voor Nederland volgen uit EU-regelgeving zoals de Vogel- en Habitatrichtlijn, waarbij het ministerie van LVVN de stikstofaanpak coördineert.

Door stikstof te reduceren bij het werken aan de projecten draagt IenW bij aan het behalen van de landelijke emissiereductie-doelstelling voor de bouw, namelijk de ambitie[20] om in 2030 60% NOx-emissiereductie ten opzichte van 2018 in de bouw te behalen. Het programma SEB en de bijbehorende routekaart geven invulling aan deze doelstelling, evenals aan doelstellingen voor bouwmaterieel op het gebied van klimaat en gezondheid.

Aanpak

Het programma SEB biedt stappen, concrete acties en instru-menten om - stapsgewijs tot 2030 en daarna - emissies uit de bouw te verlagen. Kern van de maatregelen is het toepassen van emissie-eisen voor bouwmaterieel in de aanbesteding van bouw-, onderhouds- en sloopprojecten. Deze eisen worden richting 2030 stapsgewijs strenger.

Binnen SEB wordt onderscheid gemaakt tussen een basisniveau met emissie (peloton)-eisen voor alle projecten en het ambitieuze niveau voor koplopers met strengere eisen. IenW heeft het convenant als koploper ondertekend en past daarmee beide niveaus toe in de projecten. In vergelijking met het basisniveau worden voor het ambitieuze niveau sneller hogere percentages emissieloos materieel ingezet bij het uitvoeren van werkzaamheden. Hiervoor wordt RWS ondersteund via middelen vanuit de structurele aanpak stikstof.[21]

Organisatie en governance

Het ministerie van LVVN coördineert de interdepartementale stikstofaanpak. IenW zorgt binnen deze aanpak onder meer voor de uitvoering van meerdere landelijke stikstofbronmaatregelen op het gebied van mobiliteit en bouw.

19 Schoon en zuinig | Tweede Kamer der Staten-Generaal
20 De ambitie om een 60% stikstofreductie voor de bouw te bewerkstelligen is opgenomen in de Nota van toelichting (par. 5.2) bij het Besluit van 14 juni 2021 tot wijziging van enkele algemene maatregelen van bestuur stikstofreductie en natuurverbetering.
21 Programma Stikstofreductie en Natuurverbetering 2022-2035 | Kamerstuk | Rijksoverheid.nl

IenW heeft een eigen stikstofteam. Dit valt onder het directoraat-generaal Mobiliteit. Het stikstofteam is IenW-breed het eerste aanspreekpunt voor stikstof. Het team is direct betrokken bij de interdepartementale uitwerking van beleid op het gebied van stikstof en toestemmingsverlening (natuurvergunningen), en het pakket van stikstofbronmaatregelen.

SEB en walstroom voor Rijksligplaatsen zijn bronmaatregelen die IenW ook voor zijn eigen netwerken realiseert. Binnen IenW zijn diverse directies verantwoordelijk voor de uitvoering van deze stikstofbronmaatregelen. Zo is het directoraat-generaal Luchtvaart en Maritieme zaken verantwoordelijk voor diverse subsidieregelingen. Onder andere op het gebied van verduurzaming binnenvaart, walstroom voor zeeschepen, elektrisch taxiën voor de luchtvaart, pilots voor reductie van stikstofemissie voor zeevaart en zeehavens, en de realisatie van walstroom voor de binnenvaart op de Rijksligplaatsen. RWS bereidt de realisatie van walstroom op de Rijksligplaatsen voor. IenW voert via de directie Duurzame Mobiliteit de regie over de uitvoering van het programma SEB en zorgt voor voorbereiding van de bronmaatregel die zich richt op handhaving van het correct gebruik van Ad-Blue voor vrachtverkeer.

Hoe wij meten

IenW monitort de voortgang van de gemaakte KCI- en SEB-afspraken en de stand van de transitie aan de hand van de voortgangsrapportage van ProRail en RWS. Zo monitoren we bijvoorbeeld de mate waarin KCI en SEB in de werkprocessen van RWS zijn verankerd en hoeveel innovatieve maatregelen in ontwikkeling en geïmplementeerd zijn.

Een consortium van Planbureau voor de Leefomgeving, RIVM en Wageningen Universiteit monitort de stikstofaanpak[22] in opdracht van het ministerie van LVVN. Hierover wordt gerapporteerd in de 'Monitor stikstofdepositie in Natura 2000-gebieden'.

Maatregelen en activiteiten in 2025

De volgende maatregelen zijn in 2025 voortgezet, nieuw geformuleerd en/of geïmplementeerd:

- **Maatregel:** Toepassing van het ambitieuze niveau van convenant SEB.
  In aanvulling op de emissie-eisen uit het basisniveau SEB wordt met het ambitieuze niveau SEB in een deel van de nieuwe projecten (de koploperprojecten) aanvullend gestuurd op het gebruik van emissieloos materieel.
  Resultaat: In 2025 is 30% van de projecten (elf van de 37) aanbesteed met de koploperaanpak.[23]
  (On)voorzien effect: Uitdaging is de (bandbreedte in de) meerkosten van het gebruik van emissieloos materieel. De productie van emissieloze machines vindt tot nu toe voor een groot deel plaats door ombouw van dieselmachines, zeker bij grotere machines.
  De omslag naar (goedkopere) af-fabriek machines op basis van elektrische ontwerpen moet nog plaatsvinden, daarvoor is ook een toenemende Europese vraag nodig. Door de kleine schaal zijn batterijen nog relatief duur en ook het laden van batterijen op de bouwplaats is nog relatief complex en duur, ook vanwege netcongestie. Bovendien worden de machines door de snelle ontwikkeling van nieuwe elektrische modellen versneld afgeschreven. In de praktijk zien we dat de meerkosten van machines een voorzichtige daling inzetten. Nieuwe Europese elektrische machines hebben een lagere prijs en er is aanbod van aanmerkelijk goedkopere merken uit China. In de markt ontstaan professionele aanbieders van energie op de bouwplaats. De verwachting is dat de kostendaling verder zal doorzetten wat de transitie vergemakkelijkt.
- **Maatregel:** Koploperaanpak kustlijnzorg en vaargeulonderhoud.
  De koploperaanpak kustlijnzorg en vaargeulonderhoud is in 2025 verder uitgewerkt om invulling te geven aan de emissie-eisen uit het ambitieuze niveau van convenant SEB. Voor de transitie naar hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong en hernieuwbare energie zijn twee koploperprojecten 'zoet' (vaargeulonderhoud) gestart, en is in 2025 de koploperaanpak 'zout' uitgewerkt.
  Resultaat: In 2025 zijn twee emissieloze schepen in de vaart genomen. Het draadkraanschip Prin ZEs (een verwijzing naar Zero Emission) van Van den Herik vaart en werkt op accu's. Het schip wordt opgeladen door omzetting van waterstof in elektriciteit zonder verbranding. Ook het werkschip Volta van Martens en Van Oord vaart en werkt 100% elektrisch. Beide schepen worden ingezet voor het vaargeulonderhoud van RWS. De meerkosten voor de inzet van deze schepen voor het vaargeulonderhoud Oost-Nederland worden gefinancierd uit SEB-middelen en de 2% van het reguliere instandhoudingsbudget voor de strategie KCI. We zijn in de praktijk met de markt aan het leren. Daarmee ondersteunen we de markt bij de kapitaalintensieve transitie naar duurzame baggerschepen. Dit draagt bij aan de ontwikkeling van toekomstige technieken en maakt een systeemsprong mogelijk.
  Eind 2025 is ingestemd met de businesscase voor toepassing van de koploperaanpak 'zout'. De vertaling in de projectscopes en aanbestedingen voor projecten in Rotterdam en de Waddenzee vindt plaats in 2026 en 2027.
- **Maatregel:** Leggen van uniforme basis voor uitrol walstroom (project Walstroom RWS).
  RWS voert het beheer over de Rijksligplaatsen die binnenvaartschepen gebruiken en is van plan om op een belangrijk deel hiervan walstroom realiseren. Het uitzetten van motoren en gebruik van elektriciteit van de wal reduceert naast stikstof ook uitstoot van andere stoffen zoals fijnstof en CO_2 en verbetert de leefomgeving door minder geluid.

22 Monitoring en Evaluatie Stikstofreductie en Natuurverbetering | Planbureau voor de Leefomgeving
23 Bron: aangekondigde projecten TenderNed



Een elektrische graafmachine vult een splijtbak met vers grind bij de Grensmaas.
©Rijkswaterstaat | Paul van Baardwijk

Resultaat: De verkenning is afgerond en er zijn meerdere pilotlocaties in beeld. Fase 1, waarin richtlijnen worden ontwikkeld, start in het eerste kwartaal van 2026. Parallel wijst RWS mogelijk pilotprojecten aan waar walstroom kan worden gerealiseerd. Fase 2, walstroom meenemen in bestaande vernieuwings- en onderhoudsopgaven, start zodra fase 1 is afgerond. Een voorbeeld van het effect dat walstroom op de stikstofemissie kan hebben, is bepaald na de aanleg van walstroom in de overnachtingshaven Spijk. In mei 2023 is deze in gebruik genomen en het heeft tot september 2025 5,3 ton stikstofemissie voorkomen vergeleken met elektriciteit opgewekt met een generator.
(On)voorzien effect: Oorspronkelijke planning was dat RWS in 2025 al zou starten met de realisatie van de eerste walstroompunten. Dit is uitgesteld aangezien eerst moet worden uitgezocht en besloten op welke wijze de opgave zal worden gerealiseerd.

Overkoepelend resultaat in 2025

Sinds 2024 worden de emissie-eisen van SEB structureel meegenomen in de projecten van RWS. Daarmee volgt IenW de aanpak zoals afgesproken in het convenant SEB, waar partijen gezamenlijk werken aan het behalen van doelstellingen voor 2030.

Om te bepalen of we inkoopeisen ten aanzien van stikstofreductie structureel meenemen in projecten is gekeken naar het aantal projecten dat op TenderNed is aangeboden met koploper- dan wel pelotoneisen van de KCI (zie hoofdstuk 4 Uitstoot van broeikasgassen scope 3 upstream en circulair werken in de keten). Voor stikstofreductie zijn voornamelijk de projecten uit de transitiepaden Weg-, Dijk- en Spoormaterieel en Kustlijnzorg en Vaargeulonderhoud van belang. Uit de analyse blijkt dat bij alle projecten, op een na, de eisen worden toegepast.

Reflectie

We zijn goed op weg om maatregelen te implementeren die de stikstofuitstoot van onze projecten reduceren. Om vast te stellen of dit goed genoeg is en waar mogelijk nog knelpunten zijn, is in 2025 het convenant SEB geëvalueerd.[24] Ook de ervaringen van RWS zijn hier onderdeel van. Conclusie is dat schoon en emissieloos bouwen in Nederland definitief van de grond is gekomen via zowel publieke opdrachtgevers als RWS en marktpartijen. In steeds meer projecten wordt emissieloos werk (deels) uitgevraagd. Ook biedt het convenant een eerste investeringsperspectief.

Er zijn ook aandachtspunten waar de komende jaren verder aan kan worden gewerkt. Zo is het voor de landelijke transitie naar schoon en emissieloos bouwen nodig dat er nog meer convenantpartners aansluiten, zodat nog meer projecten emissieloos kunnen worden uitgevoerd. Het opladen van materieel kan daarbij wel een uitdaging vormen in tijden van netcongestie. Ook blijft het belangrijk om in te zetten op duidelijke communicatie en controle op de naleving van de inzet van emissieloos materieel.

Mede vanwege deze aandachtspunten ligt de landelijke ambitie op stikstofreductie voor de bouwsector op dit moment nog niet binnen bereik. De SEB-doelen voor CO_2-uitstoot en gezondheidswinst worden met de huidige uitvoering van het Convenant SEB wel gehaald. In het tweede kwartaal van 2026 volgt een uitvoeringsagenda voor 2026 en 2027 om acties te formuleren die de stikstofambitie op koers brengt en die de sector helpt deze transitie te doorlopen.



6

Uit inventarisaties van Rijkswaterstaat blijkt dat krabbenscheerpopulaties in veel gebieden in oppervlakte en vitaliteit afnemen.
©Blikonderwater

Biodiversiteit in het water

Werken aan schoon en gezond water is één van onze kerntaken. We nemen allerlei maatregelen om de waterkwaliteit in Nederland te herstellen, te verbeteren en te beschermen. Met als beoogd resultaat een schone, groene en prettige leefomgeving voor mens, plant en dier.

Onze definitie: *Het vanuit onze netwerkverantwoordelijkheid behouden en bevorderen van een duurzame verscheidenheid aan ecosystemen in de rijkswateren en soorten daarin.*

Als water- en natuurbeheerder zorgen we voor voldoende schoon en gezond water. Dit doen we met zowel inrichtingsmaatregelen als met regulier beheer. Denk aan de aanleg van leefgebieden, visvriendelijk sluis- en stuwbeheer en vegetatiebeheer in de uiterwaarden. Hiermee zorgt RWS voor voldoende schoon drink- en zwemwater, een gezonde visstand, voldoende voedsel voor vogels en ruimte om te wonen, werken en recreëren. Met vergunningverlening (waterregelgeving) wordt de impact van activiteiten op ecologie gereguleerd. De vergunningverlening voor natuurregelgeving, ook voor de Rijkswateren, ligt bij het ministerie van LVVN en de provincies.

Op dit moment wordt vooral geïnvesteerd in ecologische waterkwaliteit om te voldoen aan nationale en internationale wetgeving. De biodiversiteit in en rondom het water profiteert daar indirect van, maar er is geen expliciet doel voor biodiversiteitsherstel. Dat is een risico voor dit thema, want er is meer nodig om de biodiversiteit in en rondom het water niet achteruit te laten gaan.

Basisgegevens: strategie, doelstelling, aanpak en governance

Strategie

Biodiversiteit in het water en biodiversiteit op het land zijn aparte thema's omdat er verschillen zijn in wettelijke normen en kaders: water heeft andere wettelijke verplichtingen, zoals de Kaderrichtlijn water (KRW) en de Kaderrichtlijn mariene strategie (KRM). Voor zowel water als land geldt de Vogel- en Habitatrichtlijn (VHR). In hoofdstuk 7 beschrijven we het thema Biodiversiteit op het land.

IenW heeft geen eigen strategie op het gebied van biodiversiteit op water. Dat maakt sturing lastig. Wel werkt IenW aan verschillende wettelijke taken.

De KRW beoogt een goede chemische en ecologische toestand van het water. Denk aan een gevarieerde visstand en variatie aan waterplanten. In 2023 is vanuit IenW het KRW Impulsprogramma gestart voor alle waterbeheerders (RWS en waterschappen). Hiermee wordt langs een aantal actielijnen een extra impuls gegeven om te trachten de KRW-doelen eind 2027 te halen.

De KRM streeft naar een goede milieutoestand in de Europese zeeën. RWS stelt in een zesjarige cyclus de beoogde goede milieutoestand vast, beoordeelt de huidige toestand en beschrijft - en waar nodig verbetert - het monitoringsnetwerk. Ook formuleert RWS doelen en maatregelen om te komen tot die goede milieutoestand. Dit gebeurt aan de hand van elf descriptoren die naast verschillende vormen van fysieke en chemische drukfactoren de kwaliteit van biodiversiteit op zee beschrijven.

Voor de bescherming van soorten en habitattypen die onder de VHR vallen zijn speciale beschermingszones aangewezen: de Natura2000-gebieden. Vanuit de Omgevingswet is IenW verantwoordelijk voor het (laten) nemen of laten uitvoeren van passende maatregelen en instandhoudingsmaatregelen in de gebieden die we beheren. RWS stelt de beheerplannen op voor alle grote wateren, behalve de rivieren met uitzondering van de Grensmaas. Voor de gebieden waar we waterbeheerder zijn (de Natura2000-gebieden in het rivierengebied) heeft de provincie het voortouw voor het opstellen van beheerplannen en moet RWS daar aan meewerken.

In opdracht van IenW en het ministerie van Landbouw, Visserij, Voedselzekerheid en Natuur (LVVN) werkt RWS met Staatsbosbeheer en de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO) samen in de Programmatische Aanpak Grote Wateren (PAGW). Het programma heeft een looptijd van 2018 tot 2050 en is opgezet om de ecosystemen in de grote wateren te versterken. Dat creëert omstandigheden die de ecologische waterkwaliteit verbeteren en de natuur robuuster maken, waardoor de KRW- en VHR-doelstellingen op een duurzame manier worden gerealiseerd en er geen biodiversiteitsverlies plaatsvindt.

Doelstelling

Biodiversiteit valt onder verantwoordelijkheid van het ministerie van LVVN. Daarom is er momenteel geen eigen IenW-doelstelling met betrekking tot behoud of herstel van de biodiversiteit en natuurkwaliteit van het water bovenop de wettelijke verplichtingen vanuit KRW, KRM en VHR zoals hierboven genoemd. Beoogd resultaat is bescherming van de ecologische en chemische waterkwaliteit van de Rijkswateren zodat er een schone, groene en prettige leefomgeving voor plant en dier ontstaat, met duurzaam medegebruik voor menselijke activiteiten.

Aanpak

RWS neemt via het KRW-verbeterprogramma maatregelen zoals het aanleggen van nevengeulen langs de rivieren of natuurvriendelijke oevers. De maatregelen dragen ook bij aan het behouden en verbeteren van de biodiversiteit zoals omschreven in de VHR-doelen. Met de maatregelen die vanuit PAGW worden genomen, zorgen we ervoor dat ook na 2027 de KRW- en VHR-doelen duurzaam worden gehaald. Binnen de PAGW werken we actief samen met andere uitvoeringsprogramma's zoals het Hoogwaterbeschermingsprogramma, waarbij het combineren van de opgaven ons helpt om sneller en beter de eigen doelstellingen te kunnen realiseren.

De uitdagingen rondom biodiversiteit in het water vragen om een langetermijnaanpak waarbij we ons richten op het mitigeren van belangrijke factoren die een negatieve impact hebben op biodiversiteit. Het gaat dan bijvoorbeeld om factoren als vervuiling en klimaatverandering. Hiervoor werken wij samen met de ministeries van LVVN en KGG. Initiatieven die in dit kader worden uitgevoerd zijn bijvoorbeeld het Nationaal Groeifondsproject NL2120 voor opschaling van het gebruik van nature based solutions. Het programma Natuur voor verbetering van natuur buiten beschermde gebieden van LVVN is stopgezet omdat de opdracht bovenwettelijk is. Door RWS kon er geen prioriteit aan worden gegeven.

Voor de Noordzee zijn er het Wind op Zee Ecologisch Programma (Wozep, opdracht van KGG) en het programma Monitoring Onderzoek Natuurversterking en Soortbescherming (MONS) dat voortvloeit uit het Noordzeeakkoord.

Organisatie en governance

De wettelijke verplichting voor biodiversiteit water ligt bij het ministerie van LVVN. IenW is volgens de Waterwet verantwoordelijk voor het beheer van nat areaal. Binnen het ministerie van IenW is de coördinatie voor biodiversiteit sinds 2025 bij DGMI belegd. DGWB is verantwoordelijk voor goede randvoorwaarden voor water en bodem; DGMI is verantwoordelijk voor milieubeleid, waaronder vervuiling. RWS is waterbeheerder van de KRW-waterlichamen en stelt de beheerplannen op voor de Natura2000-gebieden waarvoor RWS verantwoordelijk is.

Hoe wij meten

Met het programma Monitoring Waterstaatkundige Toestand des Lands is in de zoete en zoute wateren een biologisch meetnet ingericht. Data worden via Waterinfo-Extra ontsloten.

Het uitdrukken van biodiversiteit in één indicator is complex. Voor KRM is er een hoofdindicator biodiversiteit, die meerdere aspecten van de kwaliteit van biodiversiteit beschrijft.

Voor de KRW en VHR meten we wel relevante aspecten van biodiversiteit, maar deze worden momenteel niet in een aparte indicator biodiversiteit gerapporteerd.

UN-Water coördineert het werk van de Verenigde Naties op het gebied van water en sanitaire voorzieningen. Aan hen rapporteren we via het Geïntegreerd monitoringinitiatief over SDG6, het duurzaam beheer van water en de toegang tot drinkwater. De definitieve scores staan in het SDG 6 Data portal (resultaten voor Nederland).



In 2025 is de getijdenduiker geopend als verbinding tussen Waddenzee en binnendijks bij de dijkversterking Lauwersmeer-Vierhuizergat.
©Fotograaf BinnAir

Maatregelen en activiteiten in 2025

De volgende maatregelen en activiteiten zijn in 2025 voortgezet, nieuw geformuleerd en/of geïmplementeerd:

- **Activiteit:** Diverse projecten vanuit het KRW-verbeterprogramma.
  In de rapportage KRW wordt verslag gedaan over de projecten die in 2025 hebben plaatsgevonden.
  Resultaat: In 2025 zijn drie grote projecten (voorlopig) gegund (KRW Getijdennatuur Merwedes, Geulen en oevers Maas, en Uiterwaarden Wamel, Dreumel en Heerenwaarde), waar de biodiversiteit van zal profiteren. Er is ook voor de RWS-regio's Oost-Nederland en Midden-Nederland een raamovereenkomst afgesloten. Alle KRW-projecten die in 2025 zijn gegund, zijn via de koploperaanpak van WDSM aanbesteed. Dit betekent dat ze deels gebruik maken van emissieloos materieel, zoals graafmachines en dumpers. Voorbeeld is het project Meanderende Maas waar een laadplein is geopend en elektrische werk- en voertuigen al flink wat kubieke meters grond hebben verwerkt.
  (On)voorziene effect: Het blijft een uitdaging om alle projecten voor 2028 afgerond te hebben. Dit wordt in de jaarrapportage KRW verder toegelicht.

- **Activiteit:** Ecologische evaluatie van de Natura2000-beheerplannen.
  Resultaat: In 2025 is de ecologische evaluatie van 18 beheerplannen afgerond. Deze ecologische evaluaties beoordelen in hoeverre de instandhoudingsdoelstellingen zijn benaderd, welke maatregelen en afspraken zijn nagekomen, en hoe effectief deze zijn geweest. Het doelbereik van de Natura 2000-doelstellingen laat een wisselend beeld zien. Voor een deel van de habitattypen (met name meren en moerassen) en enkele soorten, zoals zeezoogdieren en bepaalde zangvogels, worden de doelen gehaald. Voor veel kusthabitats, trekvissoorten, diverse broedvogels en meerdere niet-broedvogels echter blijven doelen achter. Daarnaast is het doelbereik in veel gevallen onzeker of onbekend door methodische verschillen in kartering en monitoring en het ontbreken van voldoende gegevens over kwaliteit en leefgebied.
  (On)voorziene effecten: Het is belangrijk om in te zetten op eenduidige en reproduceerbare data, zodat doelbereik beter kan worden beoordeeld en bijgestuurd. Organisatorisch vraagt dit om een betere borging van toezicht en handhaving (met name waar bodemberoering, recreatie en visserij drukfactoren vormen), scherpere afstemming tussen bevoegde gezagen en terreinbeheerders, en meer inzicht in gebruik van slaap- en rustfuncties bij niet-broedvogels. Daarnaast blijkt dat, naast beheer en inrichtingsmaatregelen, systeemmaatregelen (zoals herstel van hydrologie, vermindering van fysieke barrières tussen zoet en zout, en verbetering van habitatstructuur) in sommige gebieden nodig zijn om uiteindelijk de instandhoudingsdoelen te halen. Deze resultaten worden meegenomen in de actualisatie van de lopende beheerplannen die in 2024 en 2025 zijn opgestart.

- **Activiteit:** Samenwerking aan KRM-strategie met alle landen binnen het noordoostelijk deel Atlantische Oceaan.
  Resultaat: In 2025 is er in internationaal overleg in de OSPAR-commissie tussen de landen aan de Noordoost Atlantische Oceaan een drempelwaarde overeengekomen voor de bijvangst van zeevogels. Deze zal gehanteerd worden in de komende beoordelingsrapportage van OSPAR (2029) en onze daaropvolgende beoordeling van het mariene milieu in het kader van de KRM (2030).
  (On)voorziene effect: De tweede cyclus van de KRM-strategie is in december 2025 uitgekomen. Momenteel wordt ongeveer 20% van de indicatoren als goed beoordeeld en staan 80% van de indicatoren op rood.

- **Activiteit:** Projecten in het kader van de PAGW.
  De PAGW (2018) komt na jaren van plannen maken nu in de fase dat projecten in uitvoering komen.
  Resultaat: Als onderdeel van de dijkversterking Lauwersmeer-Vierhuizergat is een doorgang in de Waddenzeedijk gemaakt. Hiermee is een nieuw binnendijks getijdengebied, de Marnewaard, verbonden met de Waddenzee.
  In de Eems-Dollard zijn houten palen met gevlochten wilgentakken geplaatst om slib vast te houden en het water helderder te maken. Dit creëert nieuwe leefgebieden voor planten en vogels en kan op termijn uitgroeien tot een levendige kwelder. Het project is eind oktober 2025 afgerond.
  Het project Oostvaardersoevers verbindt het Markermeer, de Oostvaardersplassen en de Lepelaarsplassen. Door betere water- en visverbindingen kunnen vissen en voedingsstoffen zich beter verspreiden tussen de gebieden. Zo versterken we de biodiversiteit en ecologische balans. In november 2025 hebben zeven partijen een samenwerkingsovereenkomst ondertekend en is het project in de planningsfase gegaan.

- **Activiteit:** Diverse projecten onder het MONS-programma
  Resultaat: Er zijn belangrijke inzichten verzameld over het Noordzee-voedselweb. Zo zijn zeven PhD onderzoeken gestart naar het functioneren van het voedselweb[25] dat de basis vormt voor het Noordzee-ecosysteem. Zo is de monitoring van zoöplankton en pelagische vis uitgebreid en verbeterd. Verder is een groot onderzoek gestart naar het ruimtelijk gebruik van de Noordzee door diverse haaien- en roggensoorten en hun voedselecologie. In samenwerking met het programma Monitoring Waterstaatkundige Toestand des Lands is de monitoring van bodemdieren in visserijvrije gebieden opgepakt, zoals het Friese Front, de Centrale Oestergronden en de Borkumse Stenen. Voor zeehonden is een ruimtelijk model ontwikkeld waarmee het belang van diverse gebieden op de Noordzee voor gewone en grijze zeehond kan worden bepaald. Tot slot is een vijfjarig onderzoeksproject gestart

25 Een voedselweb is het geheel van voedselrelaties, eten en gegeten worden, tussen plant- en diersoorten in een ecosysteem.

waarin integrale modellen worden ontwikkeld om ecologische veranderingen op de Noordzee te voorspellen als gevolg van de energie-, voedsel- en natuurtransitie, in combinatie met de klimaatverandering.

- **Activiteit:** Wozep-onderzoek naar de ecologische impact van windparken op zee.
  Het gaat dan om de impact op soorten (vogels, vleermuizen en zeezoogdieren) met een beschermde status, om toekomstige effecten te voorspellen. Deze worden gebruikt in vergunningverlening en beleidsbesluiten.
  Resultaat: In 2025 is meer inzicht verkregen in het vlieggedrag van zeevogels. Dit helpt bij het bepalen van aanvaringsrisico's en effecten op de populatiegrootte van kwetsbare soorten. Daarnaast zijn in een pilot de eerste bruinvissen gezenderd, wat nieuwe kennis oplevert over hun gebruik van de Noordzee. Voor vleermuizen zijn meerjarige analyses afgerond, waardoor beter inzicht is ontstaan over aanwezigheid en migratie van de ruige dwergvleermuis over de Noordzee. Tot slot is Wozep nieuwe samenwerkingen gestart met nieuwe NWO/NWA-calls gericht op effecten van windparken op zee, waarmee het Noordzee-onderzoeksnetwerk verder wordt versterkt.



In het project Meanderende Maas gaat realisatie van riviernatuur hand in hand met veilige waterafvoer.
©Project Meanderende Maas | fotograaf Maikel Samuels

- **Maatregel:** Ontwikkeling van een overkoepelende visie biodiversiteit water.
  Resultaat: De visie is in het tweede kwartaal van 2025 opgeleverd en in de bestuursraad besproken. De doelen die al bestaan, zoals die van de KRW en Natura2000, zijn Europees vastgesteld en richten zich op algemene waterkwaliteit, soorten en habitats.
  (On)voorziene effect: De uitvoering van de visie is voor onbepaalde tijd stopgezet vanwege capaciteitsissues.

- **Maatregel:** Beleid voor schoon en gezond water bij projecten.
  In 2025 is expliciet benoemd dat als RWS een object renoveert of onderhoudt, of een andere ingreep in een watersysteem doet, dit altijd moet gebeuren met behoud van schoon en gezond water.
  Resultaat: Er was lange tijd discussie over de scope van vernieuwingsprojecten, met name bij de vervanging van stuwen in de Maas. Inmiddels is vastgesteld dat vispasseerbaarheid standaard onderdeel is van vernieuwing, omdat de KRW mitigatie vereist om onder andere connectiviteit en vismigratie te bevorderen. Voor natuur in bredere zin (niet-wettelijk) geldt dit niet, dit blijft een koppelkans.
  (On)voorziene effect: De maatregel is nog niet vastgelegd in IenW-beleid. Er is daarom nog onvoldoende duidelijkheid bij de vernieuwingsprojecten in de Maas.

Overkoepelend resultaat in 2025

In 2025 is met de doorlopende werkzaamheden gewerkt aan het behalen van de doelen van de KRW, KRM en VHR.

Reflectie

We zetten alles op alles om de doelen van de KRW en KRM te halen. Ook zetten we ons in voor de VHR-doelen. De mate en het tempo van de verbetering van de toestand van de Rijkswateren zijn echter vooralsnog onvoldoende om in 2027 alle KRW-doelen te bereiken. Ook de VHR-doelstelling is nog niet bereikt. Hoewel het ministerie van LVVN en niet IenW hiervoor verantwoordelijk is, levert het niet halen van de VHR-doelen wel extra werk voor RWS op, zoals het beantwoorden van vragen. Daarnaast is verdere achteruitgang schadelijk voor de kwaliteit van de leefomgeving. De huidige inzet is vooral gericht op het halen van de KRW-doelen, maar het uiteindelijke doel blijft gezonde waterkwaliteit, zoals geschiktheid van rivieren en meren als bron voor drinkwaterproductie. De KRM-doelen zijn nog ver uit zicht.

Omdat biodiversiteit binnen IenW geen prioriteit heeft en er geen eigen strategie is voor biodiversiteit op water, is sturing lastig. Dit vergroot de kans dat problemen worden onderschat. Als een probleem niet in bestaand beleid past, is het bovendien moeilijk om capaciteit of middelen hiervoor beschikbaar te stellen.

In algemene zin krijgt biodiversiteit minder aandacht doordat er veel andere beleidsopgaven zijn. Daarnaast heeft de natuur geen eigen stem in besluitvorming, zijn de economische voordelen moeilijk te kwantificeren en is natuur lastig in monetaire waarde om te zetten. Daarmee lopen we het risico dat dit thema ondersneeuwt, terwijl het belang ervan groot is.



IenW beheert het hoofdvaarwegennet, bestaande uit 3.858 km zeetoegangsgeulen en zeecorridors op zee en 3.413 km kanalen, rivieren en vaargeulen binnen Nederland.



IenW beheert het hoofdwatersysteem, bestaande uit 90.019 km2 wateroppervlak (incl. BES-eilanden), 2.991 km2 binnenwater, 294 km kustlijn, 45 km duinen en 5.186 ha uiterwaarden.

In de nota natuur wordt geconstateerd dat er meerdere programma's in dezelfde gebieden lopen met hetzelfde doel om de waterkwaliteit te verbeteren. Doordat dit aparte opdrachten en programma's voor RWS zijn, ontbreekt nu de synergie. Om de synergie te verbeteren voor een effectieve en doelmatige uitvoering, is er een duidelijker governance nodig.

Kansen zijn er ook. We meten veel biologische data, zoals waterplanten, vissen en zeezoogdieren, maar het opslaan, terugvinden maar het opslaan en terugvinden ervan, en het rapporteren erover is ingewikkeld. Door slimmer te meten kunnen beter onderbouwde besluiten worden genomen, krijgen we meer inzicht in hoe onze watersystemen functioneren, waarmee we beter passende maatregelen kunnen formuleren.



De rode lijst plantensoort Harlekijn groeit in de bermen van de N59.
©Rijkswaterstaat | Paul van Baardwijk

7

Biodiversiteit op het land

Onze definitie: Rondom IenW-projecten en infrastructuur en tijdens IenW-uitvoering bevorderen en behouden we een duurzame verscheidenheid aan ecosystemen en de flora en fauna daarin. Daarnaast zorgen we voor voldoende aaneengesloten natuurgronden.

Op, in en naast onze infrastructuur van (vaar)wegen, steden, industriegebieden en beheergebieden leven diverse dieren en planten. Door ons eigen gebruik en klimaatverandering is het steeds lastiger deze biodiversiteit op land te waarborgen.

RWS, als IenW-uitvoerder, heeft veel natuur en groenvoorzieningen in beheer. Een groot deel hiervan is water of land rondom water. Het 'droge' gedeelte bestaat vooral uit de bermen langs ons hoofdwegennet. In totaal beheert RWS hiervan circa 18.800 hectare. Deze bermen bestaan veelal uit niet-bemest (schraal) grasland[26]. Door het gebrek aan bomen kunnen auto's veilig uitwijken naar de berm en hebben weggebruikers ruim zicht. Daarnaast is het vermogen om water op te nemen en/of af te voeren groot.

De rijke vegetatiesamenstelling biedt ook potentieel voeding en leefgebied voor diverse inheemse flora en fauna die op andere plaatsen in Nederland (vrijwel) zijn verdwenen. Biodiversiteit in onze bermen levert een bijdrage aan het in stand houden van onze infrastructuur en het voorkomen van schade hieraan. Biodiversiteit zorgt bijvoorbeeld voor een goed doorwortelde bodem met een variatie aan wortelstructuren en helpt daarmee bij erosiepreventie en afwatering. Daarnaast vormen de ecologisch beheerde bermen een bron van bestuivers en hebben ze een esthetische waarde voor de weggebruiker.

Niet al dit potentieel wordt benut. Sinds 2004 zijn er meer snelgroeiende planten zoals bramen en brandnetels in onze bermen bijgekomen en is de soortenrijkdom in de bermen afgenomen. Dat heeft te maken met de stikstofproblematiek, maar waarschijnlijk ook met aanpassingen in en versobering van het bermbeheer. We voldoen wel nog steeds aan nationale en internationale wetgeving.

Dit hoofdstuk gaat niet over het bevorderen van een duurzame verscheidenheid aan ecosystemen en de flora en fauna daarin. Het gaat ook niet over het zorgen voor voldoende aaneengesloten natuurgronden. Deze onderwerpen vallen onder de verantwoordelijkheid van het ministerie van LVVN.

Basisgegevens: strategie, doelstelling, aanpak en governance

Strategie

Biodiversiteit in het water en biodiversiteit op het land zijn aparte thema's omdat er verschillen zijn in wettelijke normen en kaders: water heeft andere wettelijke verplichtingen, zoals de Kaderrichtlijn water en de Kaderrichtlijn mariene strategie. Voor zowel water als land geldt de Vogel- en Habitatrichtlijn (VHR). In hoofdstuk 6 wordt het thema Biodiversiteit in het water beschreven.

IenW werkt aan verschillende wettelijke taken, maar we hebben wat betreft biodiversiteitsherstel op land geen eigen strategie, en ook geen eigen visie en ambitie.

Voor het behoud en herstel van biodiversiteit en natuur zijn er internationale afspraken en Europese en nationale wetgeving. De VHR is op nationaal niveau verankerd in de Omgevingswet, waaruit onder andere ook het beschermingsregime van Natura2000 en soortenbescherming zijn voortgekomen. We verantwoorden ons onder andere in het reguliere jaarverslag van IenW over onze werkzaamheden in deze wettelijke taken.

Doelstelling

Er is geen eigen IenW-doelstelling wat betreft behoud of herstel van de biodiversiteit en natuurkwaliteit op het land. Het beheer richt zich in de basis op verkeersveiligheid en niet op biodiversiteit. Deze focus op de kerntaak sluit aan bij het beleid van IenW om zich te concentreren op de eigen, wettelijke verantwoordelijkheden. De prestaties voor het groenbeheer van bermen zijn vastgelegd in het basiskwaliteitsniveau (BKN). Werkzaamheden in het kader van groenbeheer die niet noodzakelijk zijn voor de veiligheid van de weggebruiker worden afgeschaald binnen de wettelijke verplichtingen van gebieds- en soortenbescherming.

Aanpak

Bij het uitvoeren van bermbeheer houdt RWS rekening met beschermde planten en dieren zoals in de Omgevingswet vastgelegd (soortenbescherming, houtopstanden en gebiedsbescherming bij Natura2000-gebieden).

Vanuit het BKN is besloten om minder groenbeheer uit te voeren. Naast het voldoen aan de wettelijke verplichtingen (zoals soortenbescherming en de herplantplicht) hanteert RWS een aantal ecologische principes gebaseerd op (wetenschappelijk) onderzoek. Deze ecologische principes zijn:

- Geen chemische bestrijdingsmiddelen toepassen.
- Maaien door middel van snijden en niet klepelen of kneuzen. Hierdoor kunnen kleinere dieren overleven en kan het maaisel gemakkelijker afgevoerd worden.
- Maaisel niet direct maar na enkele dagen afvoeren. Dit is belangrijk voor zaden en kiemen.

Organisatie en governance

Systeemverantwoordelijke voor biodiversiteit op land is het ministerie van LVVN. Binnen het ministerie van IenW is het directoraat-generaal Mobiliteit beleidsmatig verantwoordelijk voor de IenW-taken die daaruit voortvloeien, omdat het groenbeheer van de bermen onder dit directoraat-generaal valt.

Hoe wij meten

RWS voert sinds 1999 een monitoringsprogramma uit om de ontwikkeling van de bermvegetaties te monitoren via het Meetnet Bermflora Rijkswegen.

26 Dit type grasland kenmerkt zich door een gebrek aan bomen en een relatief rijke biodiversiteit en natuurwaarde.

Maatregelen en activiteiten in 2025

De volgende activiteiten zijn in 2025 voortgezet, nieuw geformuleerd en/of geïmplementeerd:

- **Activiteit:** Verkenning RWS naar natuurinclusief bouwen en beheren.
  Bij infrabeheerders, marktpartijen en maatschappelijke partners is er steeds meer aandacht voor natuurinclusief bouwen en beheren. Met gezamenlijke onderzoeken en pilots verkent RWS met infra- en ketenpartners de (on)mogelijkheden van deze ontwikkelingen in relatie tot het areaalbeheer.
  Resultaat: In 2025 is met 18 directeuren van infrabeheerders en marktpartijen afgesproken een 'licht' transitiepad te ontwikkelen om de kennisontwikkeling en -deling rondom natuurinclusief werken effectiever in te richten. Ook is gestart met de doorontwikkeling van de 'Natuurladder' - een tool die het gesprek over werken met natuur faciliteert - en is een inspiratiegids voor biobased en natuurinclusief denken en doen gemaakt.
  (On)voorziene effect: De samenwerking met aannemers leert dat zij graag opdracht krijgen voor natuurinclusief bouwen en beheren, maar dat de afgesproken werkwijze van uitvoering van de kerntaken van RWS dit lastiger maakt, bijvoorbeeld bij ecologisch bermbeheer in relatie tot het BKN.

Overkoepelend resultaat in 2025

In 2025 is gewerkt aan het uitvoeren van de wettelijke taken en het BKN.

Reflectie

Hoewel er geen specifieke biodiversiteitsdoelstellingen voor onze bermen zijn vastgelegd, laat een onderzoek van Wageningen Universiteit in opdracht van RWS[27] zien dat de staat van de bermen achteruitgaat. Klimaatverandering, stikstof en beperkingen in beheer spelen hierin een rol.

Het BKN heeft naar verwachting een negatief effect op de biodiversiteit in de bermen. Bermen die minder vaak worden beheerd, leiden onder andere tot verspreiding van invasieve exoten, uitdagingen rondom herplantplicht bij te grote bomen of verhoogde kans op wildaanrijdingen wanneer bermen aantrekkelijk leefgebied worden. Ook kunnen slecht onderhouden bermen zorgen voor bermbranden (omdat er meer brandbare vegetatie staat), verminderde waterafvoer of belemmerde zichtlijnen voor verkeersveiligheid.

Tegelijkertijd biedt bermbeheer kansen. Bermen kunnen fungeren als natuurcorridors, waardoor leefgebieden met elkaar worden verbonden en soorten zich beter kunnen verspreiden. Ook kan een gezonde berm bijdragen aan CO_2-opslag, waterberging en fungeren als uitwijkgebied voor flora en fauna. Zo kan de berm uitgroeien tot een echte waardegenerator binnen het landschap.



IenW beheert het hoofdwegennet, bestaande uit 3.079 km wegen, 189 km² bermen en sloten en 38 ecoduct complexen.

27 Interacting effects of climate change and management on biodiversity and ecosystem functioning of road verges, Final report 2024, Wageningen Universiteit.



Bij Rijkswaterstaat wordt veel grond verzet bij werkzaamheden.
©Rinse Fokkema

8

Bodem en ondergrond

Onze definitie: Het vanuit onze netwerkverantwoordelijkheid onze bodem en ondergrond duurzaam, veilig en effectief gebruiken en beschermen.

De gezonde bodem onder onze voeten is van groot belang en draagt bij aan het realiseren van de grote opgaves van deze tijd. Denk hierbij aan het verminderen van de effecten van klimaatverandering, het werken aan een toekomstbestendige landbouw, het produceren van drinkwater van een goede kwaliteit, natuurgebieden met voldoende biodiversiteit, basiskwaliteit natuur buiten de natuurgebieden en het ontwikkelen van leefbare en duurzame steden. Ook draagt een gezonde bodem bij aan een betere waterkwaliteit en het realiseren van de KRW-doelen.

Een gezonde bodem heeft het vermogen om maatschappelijke bodemdiensten te vervullen, draagt bij aan de gezondheid van de mens, voorkomt milieuschade en is een rijke bron aan minerale bouwstoffen. In de bodem kan het broeikasgas CO_2 worden opgeslagen, groen in de stad op een gezonde bodem zorgt voor veel biodiversiteit en kan bijdragen aan een vermindering van de 'hittestress'. Een gezonde bodem biedt verder een stevige basis voor alles wat we bouwen, filtert het water dat we drinken en houdt stikstof vast. Dit is essentieel voor onze eigen gezondheid, ons voedsel en de kwaliteit van onze leefomgeving. Uit de bodem halen we naast drinkwater ook belangrijke hulpbronnen als energie.

In het verleden hebben we niet altijd goed voor onze bodem gezorgd. We hebben onder meer te maken met verontreinigingen, overbemesting, bodemdaling, verdroging, verzilting, verdichting en afname van organische stof en biodiversiteit in bodems. Door menselijke activiteiten is een groot aantal locaties verontreinigd geraakt, met risico's voor mens en milieu en hoge saneringskosten. Er zijn in de afgelopen jaren stappen gezet om de problemen aan te pakken, zoals het saneren van verontreinigde bodems met spoedeisende risico's voor mens en milieu, het inzetten op duurzaam beheer van de landbouwbodems met het Nationaal programma Landbouwbodems van het ministerie van LVVN en het hoogwaardig hergebruik van grond en bagger.

Basisgegevens: strategie, doelstelling, aanpak en governance

Strategie

In 2022[28] en 2024[29] zijn door de minister van IenW twee brieven naar de kamer gestuurd waarin staat dat in de ruimtelijke ordening en inrichting van Nederland rekening gehouden moet worden met water en bodem.

In Nederland lopen we steeds vaker tegen de maakbaarheid en grenzen van het water- en bodemsysteem aan. De kernboodschap van de 33 structurerende keuzes en bijbehorende maatregelen van de brieven is dat meer rekening moet worden gehouden met het water- en bodemsysteem. Zodat we in Nederland ook in de toekomst met een ander en grillig klimaat kunnen leven, wonen en werken. In een veilige omgeving, met een gezonde bodem, en voldoende en schoon water. Voor bodem en ondergrond zijn de volgende structurerende keuzes opgenomen:

- De regie op de inrichting van de ondergrond wordt versterkt ten behoeve van een efficiënt ingerichte ondergrond.
- Bij verstedelijking en infrastructuur wordt gestreefd naar efficiënt ruimtegebruik, zo min mogelijk bodemafdekking en waar nodig herstel van de bodem.
- In bebouwd gebied wordt gestuurd op vermindering van onnodige bodemafdekking, mede met het oog op hittestress en wateroverlast.
- Waardevolle landbouwbodems blijven voor de toekomst behouden mede door duurzaam beheer van landbouwbodems.
- Bodemverstoring door ontgraving wordt tegengegaan en grond wordt hoogwaardig hergebruikt.
- De aanpak van bestaand en diffuse bodemverontreiniging wordt herijkt.

Bovenstaande keuzes worden voor een deel uitgewerkt in het programma Bodem, Ondergrond en Grondwater en sluiten naadloos aan bij de ambitie van IenW om het bodembeleid te verbreden en tegelijkertijd te verbinden met het ruimtelijk beleid.

Doelstelling

IenW heeft voor het eigen beheersgebied geen specifieke doelen geformuleerd voor het gebruik en het beschermen van de bodem en ondergrond. Daarom wordt ingezoomd op een aantal belangrijke beleidsontwikkelingen:

Beleidsontwikkeling: Toewerken naar een gezonde bodem

IenW ontwikkelt een visie op een gezonde bodem. Het gaat hierbij om een verbreding door aandacht te hebben voor de chemische, fysische en biologische kwaliteit van de bodem met een focus op ecosysteemdiensten. Verder zal met de implementatie van de EU-richtlijn 'Bodemmonitoring en Veerkracht' de kwaliteit van de Nederlandse bodem worden gemonitored en krijgen wij een nog beter zicht op wat nodig is om de kwaliteit van de bodem verder te verbeteren. De EU-richtlijn is op 16 december 2025 in werking getreden en moet binnen drie jaar in de Nederlandse wetgeving zijn geïmplementeerd. Een eerste rapport van de beoordeling van de bodemgezondheid zal in 2031 beschikbaar zijn.

Het doel is om in 2050 een gezonde toestand van de bodem te bereiken. Naast het monitoren kan nu al worden ingezet op het nemen van maatregelen om de gezondheid en de veerkracht van de bodem te verbeteren. Wij zitten hiermee in de opstartfase.

Beleidsontwikkeling: Ordening van de ondergrond

Daarnaast richt IenW zich op een efficiënte ondergrondse ordening. Het gaat daarbij om het ruimtelijk borgen van nationale belangen, zoals begrenzing en bescherming van nationale grondwaterreserves. Maar ook om versterking van de regie van decentrale overheden met betrekking tot de ondergrond. Zij moeten beter in staat worden gesteld om de ruimteclaims op de ondergrond in goede banen te leiden.

28 Kamerbrief over de rol van Water en Bodem bij de ruimtelijke ordening, 25 november 2022.
29 Kamerbrief Water en Bodem naar aanleiding van het Tweeminutendebat Water, 22 oktober 2024.

Organisatie en governance

Binnen IenW is het directoraat-generaal Water en Bodem (DGWB) verantwoordelijk voor ontwikkeling van het bodembeleid. Voor het behalen van de beoogde beleidsdoelen werkt DGWB nauw samen met Rijkswaterstaat, provincies, gemeenten, milieudiensten, waterschappen, het bedrijfsleven en kennisinstituten. Deze samenwerking richt zich op het omgaan met bestaande bodem- en grondwaterverontreiniging, de aanpak van nieuwe stoffen en het zorgen voor een goede kennisinfrastructuur.

Doorwerking van beleidsontwikkelingen in 2025

In 2025 is verder gewerkt aan initiatieven uit 2024, maar zijn ook nieuwe activiteiten opgestart om het rekening houden met water- en bodembeleid verder uit te werken en te vertalen naar de praktijk. Zo wordt het rekening houden met water en bodem in alle nieuwe ruimtelijke processen (zoals de NOVEX-gebieden en arrangementen of de Nota Ruimte) zoveel mogelijk als leidraad gebruikt. Ook wordt gewerkt aan het borgen van water en bodem binnen andere rijksprogramma's van de ministeries van Defensie of Economische Zaken en Klimaat. Binnen IenW is gewerkt aan een update van de borgingskalender en een handreiking voor de weging waterbelang, die in de eerste helft van 2026 worden afgerond.

Het College van Rijksbouwmeester en Rijksadviseurs (CRa) heeft begin 2025 het advies 'Rijksbreed samenwerken voor een gezonde bodem' uitgebracht. Ook is het CRa in drie gebieden doorgegaan met het ontwerpend onderzoek om te helpen hoe in de praktijk rekening gehouden kan worden met water en bodem.

De komende jaren staan in het teken van verdere ontwikkeling en implementatie van het rekening houden met het water- en bodemsysteem, en het CRa-advies in het rijksbeleid en in het omgevingsbeleid van decentrale overheden. IenW richt zich daarbij de komende periode op de herijking bodemregelgeving, het Nationaal Programma Bodem, Ondergrond en Grondwater (BOG) en het Nationaal Waterprogramma (NWP). De verwachting is dat het programma BOG eind 2026 gereed zal zijn.



Het aanbrengen van grond voor een proefterp nabij de Hagesteinsebrug in de A27.
©Rijkswaterstaat | Paul van Baardwijk



Het werkveld van IenW is divers, zo ook bij de Verkeerspost in Tiel.
©ILT

9

Onze definitie: Het vanuit onze werkgeversverantwoordelijkheid ervoor zorgen dat de organisatie wendbaar en daarmee toekomstbestendig is.

Toekomstbestendige organisatie

Een toekomstbestendige organisatie is een organisatie die adaptief is en flexibel kan inspelen op veranderingen. Hierbij speelt de wendbaarheid van de organisatie een cruciale rol, evenals het behoud van vitale en gemotiveerde medewerkers.

IenW wil een aantrekkelijke werkgever zijn. Uitdagingen voor de toekomst zijn onder andere bezuinigingen en de aanhoudende arbeidsmarktkrapte. Het kan leiden tot verminderde wendbaarheid en inzetbaarheid van medewerkers waardoor er een risico is dat we onze maatschappelijke opgaven minder goed kunnen realiseren.

Daarnaast vormt het werknemersbestand van IenW nog niet overal een goede afspiegeling van de samenleving. Dit maakt het lastiger om te komen tot passend beleid. Te weinig aandacht voor diversiteit en inclusie kan er bovendien voor zorgen dat mensen minder geneigd zijn om bij ons te komen werken. Ook het onvoldoende ondersteunen van duurzaamheid of actuele maatschappelijke ontwikkelingen kunnen ervoor zorgen dat IenW moeilijker medewerkers aan zich bindt. Dit risico aanpakken creëert een kans. Want als IenW laat zien dat het duurzaam werkt, handelt, bijdraagt aan de maatschappij door opgavegericht te werken en investeert in de toekomst, trekt dat gemotiveerde medewerkers aan.

Daarom moeten we blijven investeren in onze medewerkers, onnodige of niet gewenste uitstroom voorkomen en daarnaast tijdig anticiperen op ontwikkelingen in de arbeidsmarkt. Zo blijven we wendbaar én relevant in een arbeidsmarkt die steeds krapper wordt.

Basisgegevens: strategie, doelstelling, aanpak en governance

Strategie

Menselijk kapitaal duurzaam inzetten vraagt om voortdurende aandacht voor flexibiliteit en lerend vermogen, ondersteuning van medewerkers bij hun loopbaanontwikkeling, goed leiderschap, een focus op zowel organisatieontwikkeling als een open en veilige werkcultuur, en een duidelijke strategie voor werving en selectie. Om tot een actueel en gedegen strategie hiervoor te komen, herijkt IenW haar Strategisch Personeels Perspectief (SPP) elke drie jaar. Het huidige SPP (periode 2023-2026) is tot stand gekomen op basis van input van de IenW-onderdelen, de rijksbrede visie van het ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, verkenning van externe ontwikkelingen, onderzoek vanuit de wetenschap en analyse van de interne organisatie.

Doelstelling

Uit het SPP komen vraagstukken naar voren waar we gezamenlijk toekomstgerichte oplossingen voor moeten vinden. Deze vraagstukken zijn samengevat in drie SPP-opgaven die richting geven aan de interne organisatie en waar actieve sturing op zit:

1. Het verbeteren van de organisatie van het werk: opgavegericht en grensoverstijgend. IenW-medewerkers zijn toegerust om mee te kunnen bewegen met veranderende vragen, en actuele en toekomstige maatschappelijke ontwikkelingen en uitdagingen.
2. De juiste bemensing: talent optimaal benutten, vakmanschap en innovatie. IenW wil een aantrekkelijke werkgever zijn die mensen en middelen op de juiste plek zet en daarmee hun talenten optimaal benut.
3. Het creëren van goede randvoorwaarden: een veilig, vitaal en integer werkklimaat. IenW streeft naar een werkomgeving waarin iedereen zichzelf kan zijn, gelijke kansen heeft, zich gerespecteerd en veilig voelt. Een omgeving waarin medewerkers eigenaarschap nemen, handelen vanuit de gedragscode integriteit Rijk en samenwerken op basis van gelijkwaardigheid.

Aanpak

In 2024 is een begin gemaakt met de uitvoering van het SPP. We onderscheiden hiervoor twee stuurelementen:

Het Kompas van IenW: dit geeft richting aan het werk van IenW met drie uitgangspunten: buiten voorop, samen sterk en toekomstgericht.

Het Samenhangend Toekomstperspectief (STP) van RWS: vanuit het STP werkt RWS toe naar een professionele assetmanagementorganisatie met bijpassende structuur, processen en cultuur. Hiermee richt RWS zich op wendbaarheid, deskundigheid en duurzame inzetbaarheid van het personeel.

Organisatie en governance

Het ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties coördineert het rijksbrede personeelsbeleid, dat vervolgens door ieder departement verder wordt ingevuld. De concerndirectie Mens en Organisatie (CDMO) heeft namens de secretaris-generaal binnen IenW de coördinerende rol en bewaakt de kaders, die in samenspraak met de dienstonderdelen worden opgesteld. CDMO is ook regievoerder over het SPP.

De IenW-dienstonderdelen geven invulling en uitvoering aan de wettelijke verplichtingen op het gebied van Arbo. Denk aan risico-inventarisaties op de verschillende arbeidsrisico's zoals werkdruk, beeldschermwerk en uitvoering van periodieke arbeidsgeneeskundige onderzoeken. Dit gaat altijd in overleg met de medezeggenschap die hierin een wettelijke rol heeft.

Hoe wij meten

Monitoring gebeurt via het tweejaarlijkse Medewerkers-belevingsonderzoek inclusief de enquête integriteit (MBOenI) en de bedrijfsvoerings-, beleids- en de concernsturingscyclus. Daarnaast zijn er streefcijfers voor bepaalde doelgroepen, bijvoorbeeld op het gebied van leeftijd, gender, culturele diversiteit en de Banenafspraak. Deze worden gemonitord om gerichte maatregelen te kunnen nemen. Bij het vertrek van medewerkers wordt een exit-monitor ingezet met als belangrijkste vragen: waarom stromen medewerkers uit en waar gaan ze naar toe?

Ook het verzuim wordt gemonitord. Het maakt onderdeel uit van de gesprekken tussen de secretaris-generaal en dienstonderdelen in het kader van de departementale concernsturingscyclus.

Maatregelen en activiteiten in 2025

In 2025 zijn onder andere de volgende maatregelen voortgezet, nieuw geformuleerd en/of geïmplementeerd. Voor de volgorde houden we de drie hierboven genoemde doelstellingen op het gebied van een toekomstbestendige en duurzame organisatie aan.

1. Het verbeteren van de organisatie van het werk: opgavegericht en grensoverstijgend

- **(Overkoepelende) maatregel:** Het bevorderen van duurzame inzetbaarheid van medewerkers.
  Dit gebeurde in 2025 onder andere door:
  - Start met de ontwikkeling van IenW-breed beleid voor loopbaanontwikkeling om interne mobiliteit te bevorderen. Het beleid wordt toegepast.
  - Experimenten/pilots met nieuwe organisatieprincipes, zoals de overgang van functietaken naar opgavegericht werken.
  - Ontwikkeling van een corporate leeraanbod van trainingen en een eigen leeraanbod per dienstonderdeel om medewerkers te ondersteunen de juiste kennis en vaardigheden te houden om hun werk goed uit te kunnen voeren.

  Resultaat: Medewerkers maken gebruik van het aanbod.
  (On)voorziene effect: Er is te veel animo voor opleidingen, waardoor niet iedereen tegelijkertijd aan bod kan komen.

2. De juiste bemensing: talent optimaal benutten, vakmanschap en innovatie

- **(Overkoepelende) maatregel:** Doorstroom, motivatie en behoud van medewerkers.
  IenW moet vanwege rijksbrede bezuinigingen vacatures zoveel mogelijk vullen met interne kandidaten. Hiervoor hebben in 2025 de volgende activiteiten plaatsgevonden:
  - Optimalisatie van informatievoorziening over vacatures en interne loopbaanmogelijkheden via Rijksportaal. Onder andere door nieuwsberichten op het Rijksportaal.
  - Daarmee samenhangend: de ontwikkeling en start van een interne campagne voor het stimuleren van interne loopbaanmogelijkheden voor medewerkers.

  Resultaat: In 2025 zijn 1.455 medewerkers ingestroomd en 1.460 medewerkers uitgestroomd. Enquêtes en MBO-metingen geven inzicht in de tevredenheid van medewerkers en de aantrekkingskracht van IenW als werkgever. Uit het MBOenI 2024 kwam een Employee Net Promotor Score van 18. Dit is een internationaal bekende indicator voor het meten van de tevredenheid en loyaliteit van medewerkers. Een score tussen de +10 en +30 wordt als goed beschouwd. In 2023 was de score 14. Het volgende MBOenI vindt plaats in 2026.
  (On)voorziene effect: De functieverblijftijd, oftewel de tijd dat iemand dezelfde functie blijft uitvoeren, wordt korter, er vinden dus meer personeelswisselingen plaats. Dit maakt kennis-borging lastiger.



Medewerkers van ILT in overleg op het Rijkskantoor in Utrecht
©Rijksoverheid, portretrecht: Gaby Willemsen, Sonja Teuwen Laxmie Prahladisng

3. Het creëren van goede randvoorwaarden: een vitaal, veilig en integer werkklimaat

- **(Overkoepelende) maatregel:** Het ondersteunen van vitaliteit binnen de organisatie.
  Onderstaande interventies zijn in 2025 ingezet om gezondheidsaspecten bij de medewerkers en teams van RWS te versterken.
  - Trainingen en webinars fysieke en mentale gezondheid voor teams of organisatiebreed:
    - Negen trainingen gegeven voor groepen leidinggevenden en operationele teams (kantoorgebaseerde teams en operationele teams).
    - Elf webinars over mentale en fysiek gezondheid.
  - Toevoeging van aspecten mentale, fysieke en sociale gezondheid als contractdoelstellingen in de aanbesteding van werkplekinrichting. Dienstverlening van de gekozen leverancier versterkt de uitgangspunten van beweging tijdens het werk, stimuleert de sociale verbinding in het werk en betrekt de medewerker bij het gebruik van werkplekmeubilair en de inrichting van de werkomgeving.
  - RWS-pilot over werkstressoren en werk-gerelateerde energiebronnen in combinatie met verzuim. Op teamniveau zijn deze aspecten besproken met als doel de kwaliteit van de arbeid en vitaliteit te versterken.
  - Met subsidie van A&O fonds Rijk heeft RWS in 2025 samen met Dienst Justitiële Inrichtingen, Defensie, Belastingdienst en Binnenlandse zaken het online platform 'Vitaal Rijk' gebouwd. Op het platform vinden medewerkers, managers en specialisten binnen het Rijk informatie en best practices op het gebied van vitaliteit gerelateerd aan het werk.

  Resultaat: Uit de groepsrapportages van trainingen fysieke en mentale gezondheid is gebleken dat de arbeidswaarde van de deelnemende groep is verhoogd. Het verzuim onder deelnemers was lager en ze waren productiever op het werk. Het dashboard dat in de pilot is ontwikkeld, geeft de direct leidinggeven handvatten in hoe ze inzetbaarheid en kwaliteit van de arbeid in het team kunnen versterken.

  (On)voorziene effect: Door de inzet van trainingen, webinars, pilots, maar ook door het faciliteren van themasessies en groepspresentaties wordt er steeds meer ingezet op preventieve zorg om verzuim te voorkomen. Het werken aan vitaliteit van teams en medewerkers is steeds meer een standaard uitgangspunt bij Human Resources en management. Het maakt deel uit van de 'taal' en standaardinstrumentarium van RWS.

- **(Overkoepelende) maatregel:** Het ondersteunen van sociale veiligheid en integriteit binnen de organisatie.
  Hiervoor zijn verschillende events, workshops, lezingen, dialoogsessies en andere activiteiten georganiseerd in 2025:
  - Organisatie van 'Hee, ben jij oké?' gericht op de bouw-, infra- en installatiesector en Week van de Integriteit (samen met andere overheidsorganisaties) met verschillende (online en fysieke) bijeenkomsten, workshops en trainingen.
  - Toegankelijk maken van het meldproces voor alle medewerkers. De bestuursraad hield hiervoor gesprekken met medewerkers over het werkklimaat. Collega's die onderling het gesprek willen aangaan, kunnen nu een beroep doen op een gespreksbegeleider.
  - Aanstelling van een tweede personeelsraadgever. In de eerste 14 maanden (oktober 2023 tot en met december 2024) hebben 277 medewerkers om advies gevraagd. In 2025 is een stijging te zien in het aantal zaken ten opzichte van de eerste 14 maanden.

  Resultaat: Medewerkers weten de weg naar de personeelsraadgevers goed te vinden.

- **Maatregel:** Vervolg geven aan de MBOenI 2024.
  Resultaat: In 2025 is een top drie van onderwerpen vastgesteld door een afvaardiging van integriteitscoördinatoren van Rijkswaterstaat en gebaseerd op eigen input en de resultaten van de MBOenI: Vindbaarheid, Algemeen beleid en Voorbeeldfunctie management. Op deze top drie heeft RWS in 2026 extra aandacht gevestigd en dit blijft ook in de rest van het jaar zo.

- **Maatregel:** Verplicht leertraject Sociaal veilig werkklimaat voor leidinggevenden.
  Deze is in 2025 van start gegaan.
  Resultaat: In 2025 hebben in totaal 265 leidinggevenden deelgenomen aan het verplichte leertraject, voor 2026 zijn inmiddels 171 leidinggevenden ingeschreven. In totaal zijn er 600 plekken ingekocht, het doel is om deze plekken in 2026 allemaal in te vullen.
  (On)voorziene effect: De algemene beoordeling van het leertraject is tot nu toe positief, hoewel sommigen in eerste instantie sceptisch tegenover het traject stonden. Leidinggevenden zeggen tevreden te zijn met de trainer, het programma en de intervisiemogelijkheden.

Overkoepelend resultaat in 2025

IenW ontwikkelt zich verder als toekomstbestendige organisatie. Aan de hand van het SPP werken we hier gericht aan verder de komende jaren. Bovenstaande resultaten laten deze ontwikkeling zien. Het is voor IenW belangrijk een aantrekkelijk werkgever te zijn en te blijven. Toekomstbestendig organiseren draagt hieraan bij: zo moeten we onder andere taken anders verdelen of besluiten om bepaalde activiteiten niet meer te doen.

Het voortschrijdend gemiddelde verzuim over 2025 bedraagt 5,5%. Dit is lager dan het rijksbrede gemiddelde van 6,6% maar iets hoger dan in 2024 (5,1%). De stijging past binnen de landelijke ontwikkeling. Hierom is verzuim in 2025 geen indicator waarop we binnen dit thema toekomstbestendige organisatie verder ingaan.

Reflectie

Door de structurele bezuiniging van 22% is het lastiger om focus te houden op aantrekkelijk werkgeverschap en werken aan een toekomstbestendige organisatie. De bezuinigingen in combinatie met een voor sommige doelgroepen krappe arbeidsmarkt hebben ertoe geleid dat we kijken naar ons interne loopbaanbeleid:

hoe kunnen we onnodige uitstroom voorkomen en doorstroom (behoud) verder stimuleren. Ook als er weer meer geld is, moeten we dit blijven volhouden. Ons HR-instrumentarium is nu nog vrij klassiek. We moeten de stap maken naar een waardegedreven strategisch personeelsbeleid dat zich richt op talent en vaardigheden. Want ook de nieuwe generatie medewerkers wil over afdelingsgrenzen kunnen werken en voelt zich niet altijd thuis in de strakke huls van het functiegebouw Rijk. Daarvoor is een ander instrumentarium nodig en een andere mentaliteit.

Voor een waardegedreven strategisch personeelsbeleid is een langetermijnvisie en voldoende koersvastheid nodig. Als die er onvoldoende is, kan dit leiden tot verminderde wendbaarheid en inzetbaarheid van medewerkers. En daarmee tot een afname van de kwaliteit en continuïteit van de uitvoering. Hierdoor komt de realisatie van de maatschappelijke opgaven waarvoor wij staan in het geding.

Sociaal kapitaal

Binnen het samenwerkingsverband Next Generation Infrastructures (NGinfra) is in 2025 gewerkt aan een werkdefinitie van, en een aanzet tot, indicatoren voor sociaal kapitaal. NGinfra organiseerde hiervoor samen met Impact Institute drie sprints, waarbij ook de andere infrabeheerders waren betrokken. Het doel: komen tot een gedeelde definitie en eerste ideeën voor hoe je sociaal kapitaal zichtbaar kunt maken en erop kunt sturen.
De sessie leverde een gezamenlijke definitie van sociaal kapitaal voor infrastructuur op. Daarmee beschikken de infrabeheerders nu over een gemeenschappelijke taal om dit voorheen vaak abstracte begrip concreet te maken. Daarnaast is een eerste set gedeelde indicatoren voor sociaal kapitaal ontwikkeld. Eén van die indicatoren is de wendbare organisatie.

Banenafspraak en social return

IenW draagt onder andere via de Banenafspraak en met behulp van social return bij aan maatschappelijke opgaven.

- Voor de Banenafspraak streeft IenW als werkgever naar het zoveel mogelijk realiseren van het wettelijk quotum binnen de veranderende context van de 22% bezuinigingen. IenW heeft in 2025 in totaal 474 banen gerealiseerd waarvan 40 via Binnenwerk zijn afgenomen.
- Voor social return wil IenW als opdrachtgever vanaf 2025 met de markt 200 duurzame banen creëren voor een bredere doelgroep dan de Banenafspraak alleen. IenW en RWS geven hier invulling aan via de beleidsverruiming Social Return 2.0 (Maatwerk voor Mensen).
- IenW is verantwoordelijk voor de rijksbrede raamovereenkomsten van de categorie Inhuur Professionals. In deze raamovereenkomsten wordt nadrukkelijk de mogelijkheden benut die de beleidsverruiming Social Return 2.0 biedt om mensen met afstand tot de arbeidsmarkt naar en in een duurzame betrekking te begeleiden.
- RWS gaat in 2025 verder met de Groeituin Social Return, als uitwerking van Social Return 2.0. In 2025 zijn stappen gezet in de verdere implementatie binnen het inkoopdomein Grond-, Weg- en Waterbouw. Daarnaast is de samenwerking met de ketenpartners Landelijk UWV en het Landelijk Werkgeversservicepunt Gemeenten verder geïntensiveerd. Elk kwartaal vindt een ketenoverleg tussen de partijen plaats met als doel de waardecreatie in de keten te vergroten door actuele ontwikkelingen te bespreken, casussen te analyseren en samenwerking in de keten te versterken. Ten slotte is gestart met de beweging voor het toepassen van social return van contract- naar leveranciersniveau. Daarbij bundelt RWS de social return-opgave van meerdere contracten in een gezamenlijk plan van aanpak, zodat goed werkende social return-initiatieven gecontinueerd en/of opgeschaald kunnen worden en het einde van een contract niet het einde van een plaatsing betekent.
- Groeituin Social Return heeft op InfraTech 2025 drie workshops verzorgd voor in totaal 50 deelnemers met als centrale vraag: ‘Hoe creëer je met social return meerwaarde binnen je eigen organisatie?’.
- RWS heeft het eigenaarschap van het thema social return op bestuurlijk niveau belegd bij de Chief Procurement Officer. Op deze manier geeft RWS invulling aan de ambitie Gelijkwaardigheid, Diversiteit en Inclusie om zich naast werkgever ook als opdrachtgever met social return in te zetten voor duurzame arbeidsparticipatie.

Verslagleggingskader

Verslagcyclus

In het IenW Duurzaamheidsverslag 2025 verantwoorden we ons over de duurzaamheid in onze bedrijfsvoering en uitvoering in kalenderjaar 2025 (1 januari 2025 tot en met 31 december 2025). Het duurzaamheidsverslag wordt jaarlijks uitgegeven op de derde woensdag in mei over het daarvoor afgelopen kalenderjaar. Het IenW Duurzaamheidsverslag 2024 is gepubliceerd op 21 mei 2025 en het verslag over 2025 is gepubliceerd op 20 mei 2026.

Verslagleggingscriteria GRI

Het duurzaamheidsverslag is opgesteld volgens de 'Global Reporting Initiative (GRI) Universal Standards 2021'. IenW rapporteert 'in accordance', wat inhoudt dat we in lijn met de GRI-standaarden rapporteren. In de GRI-Content Index (GRI-CI) staan de algemene GRI-eisen (GRI 2), de materiële thema's (GRI 3) en sectorspecifieke GRI-eisen (GRI 101, GRI 301, GRI 302 en GRI 305) vermeld. Bij elke eis staat een verwijzing waar in het verslag deze informatie terug te vinden is. Indien deze informatie niet wordt opgenomen, staat dit ook in de GRI-CI vermeld, inclusief verklaring of, indien van toepassing, een verwijzing naar een andere bron.

De emissiecijfers (scope 1 en 2) van dit duurzaamheidsverslag zijn beoordeeld door de Audit Dienst Rijk (ADR) langs de GRI-richtlijn. De ADR beoordeelt de cijfers onder andere op de nauwkeurigheid, vergelijkbaarheid, volledigheid, controleerbaarheid en tijdigheid. Hierbij is assurance afgegeven op de informatie die we verstrekken over de CO_2-uitstoot scope 1 en 2 . Het rapport van de ADR is opgenomen in de bijlage Assurance-rapport met beperkte zekerheid van de onafhankelijke accountant over het emissieverslag opgenomen in het IenW Duurzaamheidsverslag 2025.

Reikwijdte

Duurzaamheid in de bedrijfsvoering

Dit gaat over de thema's Energie (hoofdstuk 2), Uitstoot van broeikasgassen scope 1 en 2 en zakelijke mobiliteit (hoofdstuk 3) en Toekomstbestendige organisatie (hoofdstuk 9). Voor de resultaten in de bedrijfsvoering richt het verslag zich op heel IenW:

- Bestuurskern van het ministerie in Den Haag
- Uitvoeringsorganisatie Rijkswaterstaat (RWS)
- Uitvoeringsorganisatie Koninklijk Nederlands Meteorologisch Instituut (KNMI)
- Uitvoeringsorganisatie Planbureau voor de Leefomgeving (PBL)
- Uitvoeringsorganisatie Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT)

De aansturing van de Rijksrederij is verdeeld over meerdere departementen. In het convenant tussen opdrachtgevers en RWS over de Rijksrederij ligt echter vast dat IenW de eigenaar is van de Rijksrederij. Daarom is de verduurzaming van de Rijksrederij als geheel in dit verslag opgenomen.

Duurzaamheid in de uitvoering

Dit gaat over de thema's Klimaatadaptatie (hoofdstuk 1), Uitstoot van broeikasgassen scope 3 upstream en circulair werken in de keten (hoofdstuk 4), Stikstofreductie in aanleg en onderhoud (hoofdstuk 5), Biodiversiteit in het water (hoofdstuk 6), Biodiversiteit op het land (hoofdstuk 7) en Bodem en ondergrond (hoofdstuk 8). Over duurzaamheid in de uitvoering rapporteren we over de resultaten van de uitvoering door RWS. RWS beheert en ontwikkelt drie netwerken: het hoofdwegennet, het hoofdvaarwegennet en het hoofdwatersysteem.

Buiten scope

De uitvoering bij ProRail valt buiten de scope van dit verslag. ProRail is een privaatrechtelijke organisatie met publieke taken. Als zodanig rapporteert het zelfstandig over duurzaamheid. Ook andere aan IenW verbonden organisaties laten we buiten beschouwing. Dit zijn de andere uitvoeringsorganisaties op afstand, zelfstandige bestuursorganen en rechtspersonen met een wettelijke taak: Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen (CBR), Rijksdienst voor het Wegverkeer (RDW), Autoriteit Nucleaire Veiligheid en Stralingsbescherming (ANVS), Stichting VAM (IBKI), Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL), Stichting Airport Coordination Netherlands (SACN) en Nationale en Internationale Wegvervoer Organisatie (NIWO).

Kritieke zorgen kunnen worden geuit door de volgende mechanismen:

- IenW betrekt bestuurders, ambtenaren, burgers, bedrijven en (maatschappelijke) organisaties om een project tot stand te brengen. Platform Participatie maakt online participatie op de projecten van IenW mogelijk.
- Het is ook mogelijk om klachten over een gedraging van het ministerie of van een van zijn medewerkers in te dienen. Het gaat niet om een klacht over het beleid.
- Het Huis voor klokkenluiders is een onafhankelijke instantie die vertrouwelijk advies geeft aan (potentiële) klokkenluiders. Het Huis voor klokkenluiders richt zich op alle werkenden in Nederland, zowel binnen de overheid als het bedrijfsleven.

Wat ook buiten de scope van dit duurzaamheidsverslag valt is de mate waarin we de wet- en regelgeving naleven (GRI-eis 2-27). Daar waar het direct van toepassing is voor een thema, wordt dit wél aangegeven. We hebben echter als organisatie geen volledig overzicht van alle wet- en regelgeving waaraan we moeten voldoen en ook niet in hoeverre we daaraan voldoen. Dit is een tekort van de organisatie als geheel en niet alleen voor het duurzaamheidsbeleid. Het team dat het duurzaamheidsverslag opstelt is afhankelijk van anderen in de organisatie, zoals kaderstellende afdelingen en financiën. Ook voor het onderdeel 'Mensenrechten' is dit niet bekend. We zijn dit jaar wel begonnen met een wettenmonitor voor energie- en klimaatwetgeving.

Werkgebied ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat is een publiekrechtelijk rechtspersoon en onderdeel van de Nederlandse Staat. IenW draagt zorg voor de bereikbaarheid en veiligheid in Nederland op onze wegen, vaarwegen en watersysteem. Het hoofdkantoor staat in Den Haag, maar ook op andere plekken in Nederland staan onze kantoren. Zo staat bijvoorbeeld het Water Management Centrum in Lelystad, het hoofdgebouw van RWS in Utrecht en het gebouw van de KNMI in De Bilt. Daarnaast zijn er vele locaties vanuit waar de operationele werkzaamheden worden uitgevoerd, zoals de bediening van het gebouw van de KNMI in De Bilt. Daarnaast zijn er vele locaties vanuit waar de operationele werkzaamheden worden uitgevoerd, zoals de bediening van sluizen, van stormvloedkeringen of in verkeerscentrales.

Binnen het werkgebied van IenW trekken wij samen op met provincies, gemeenten, waterschappen en vele andere organisaties om te werken aan een mooier Nederland. Dat resulteert in een groot aantal initiatieven, lidmaatschappen of verenigingen waar IenW een rol vervult. Relevant voor de materiële thema's in dit verslag zijn: Schoon en Emissieloos Bouwen (SEB), de Coalitie Anders Reizen, de Stichting Klimaatneutraal Aanbesteden en Ondernemen (SKAO), Publieke Opdrachtgevers Duurzame Infra (PODI) en Future Up.

De IenW-materialiteitsanalyse

In overeenstemming met de GRI-richtlijn heeft IenW samen met zijn stakeholders bepaald welke onderwerpen belangrijk genoeg zijn om op te nemen in het duurzaamheidsverslag. Met de materialiteitsanalyse is onze impact beoordeeld op het milieu en op de samenleving. Ook is rekening gehouden met gerelateerde financiële risico's en kansen. In totaal zijn 18 impacts als materieel beoordeeld waarvan tien zijn aangemerkt als meest materieel. Deze tien thema's zijn opgenomen in dit verslag (waarbij in hoofdstuk 4 twee nauw gerelateerde thema's, uitstoot van broeikasgassen scope 3 upstream en circulair werken in de keten, zijn samengevoegd). We rapporteren in dit duurzaamheidsverslag dus over de meest materiële thema's. Op pagina 7 staat de materialiteitsmatrix met daarin de meest materiële thema's.

De dialoog met externe stakeholders

De stakeholders van IenW zijn ingedeeld in (1) kennisinstellingen, (2) medeoverheden, (3) bedrijven en (4) organisaties die belangen van anderen vertegenwoordigen. Per stakeholdergroep is gekozen om tien organisaties aan te schrijven die een grote invloed hebben op en groot belang bij IenW.
De dialoog met deze stakeholders vond plaats aan de hand van een enquête met aansluitend een gesprek. Hierin is steeds gevraagd welke mate van impact IenW op de duurzaamheidsthema's kan maken. De thema's waren opgesplitst in twee delen. Ten eerste de duurzaamheidsthema's voor beleid: dit deel van de vragenlijst ging over duurzaamheidsthema's waarvoor IenW beleidsverantwoordelijk is. Hierover legt IenW verantwoording af in het Jaarverslag van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Ten tweede de duurzaamheidsthema's voor de bedrijfsvoering en de uitvoering waarover in dit duurzaamheidsverslag wordt gerapporteerd.

Meer informatie over de materialiteitsanalyse en de stakeholderanalyse staat beschreven in het IenW Duurzaamheidsverslag over 2024.

CO_2-Prestatieladder

IenW werkt sinds 2016 op gecertificeerde wijze aan CO_2-reductie met de CO_2-Prestatieladder. Dit is een CO_2-managementsysteem om de uitstoot van de organisatie en inkoopketen in kaart te brengen en te verminderen. Vanaf 2025 richt het managementsysteem zich ook op energie, namelijk op besparing, gebruik en opwek.

Met de CO_2-Prestatieladder werkt IenW aan:

- Inzicht in de energiestromen en de CO_2-footprint;
- Reductie door ambitieuze doelstellingen en een resultaatverplichting;
- Transparantie in communicatie over de resultaten en het CO_2-beleid;
- Samenwerking door deelname aan CO_2-reductie-initiatieven in de sector.

Certificering

Het 'Handboek 3.1 CO_2-Prestatieladder' vormt het normenkader waarin de eisen staan beschreven waaraan een organisatie moet voldoen om zich te kunnen certificeren voor de CO_2-Prestatieladder. In dit handboek staan eisen voor het inrichten, behouden en verbeteren van het CO_2-managementsysteem. Jaarlijks vindt een interne audit plaats door de Auditdienst Rijk en een externe audit door een certificerende instelling. De meest recente audit door de certificerende instelling is op 2 april 2025 succesvol afgerond. IenW is gecertificeerd op niveau 5.

Vanaf 14 januari 2025 is Handboek 4.0 in werking getreden als opvolger van Handboek 3.1. In dit handboek is de scope verbreed van alleen CO_2-uitstoot naar ook energiemanagement. Daarnaast verandert ook de indeling van vijf niveaus naar vier treden. Trede 1 kijkt naar reductie in de eigen organisatie, trede 2 richt zich op reductie in de gehele keten en trede 3 vraagt om een stappenplan naar netto nul uitstoot voor de gehele keten. Voor verslagjaar 2025 heeft IenW al gebruik gemaakt van Handboek 4.0.

IenW heeft de ambitie om zich bij de volgende audit op trede 2 te laten certificeren.

Indeling van CO_2-emissies en emissiefactoren

De indeling van CO_2-emissies in scopes zoals beschreven in het Greenhouse Gas (GHG)-protocol vormt de basis voor de managementcyclus. Het Greenhouse Gas (GHG)-protocol is een internationale standaard voor de verantwoording en de verslaggeving van de uitstoot van broeikasgassen door bedrijven en overheden.

Voor de berekening van de footprint maken we gebruik van emissiefactoren die staan beschreven op www.co2emissiefactoren.nl. De emissiefactoren op deze website zijn bepaald aan de hand van wetenschappelijk onderzoek en representatief voor de Nederlandse situatie. Deze onderzoeken zijn gebaseerd op internationale standaarden en data. Over kalenderjaar 2025 heeft IenW enkel over CO_2-emissies gerapporteerd, niet over CO_2-equivalenten. Dit betekent dat uitstoot van andere broeikasgassen zoals lachgas niet wordt omgerekend tot CO_2-equivalenten in de uitstoot en niet wordt meegenomen in de footprint.

Voor de CO_2-Prestatieladder wordt de impact van scope 1, 2 en 3 emissies en de invloed die een organisatie daarop heeft in kaart gebracht met een impact- en invloedanalyse. Dit wordt gedaan aan de hand van de activiteiten van de organisatie. In de impactanalyse bepaalt de organisatie de activiteiten en krijgt inzicht in welke activiteit daarbij de meeste CO_2-emissie veroorzaakt. Daarnaast wordt ook geanalyseerd welke invloed de organisatie heeft op de emissies van deze activiteiten. IenW is voor het bepalen van de activiteiten uitgegaan van de 15 beleidsartikelen uit haar begroting, plus 'Algemeen Departement'. Hieronder is de uitkomst van de analyse, dus de rangorde van de activiteiten, weergegeven.

Tabel 1. Rangorde invloed en impact

Activiteiten van IenW	Invloed op en impact van die activiteiten
Integraal Waterbeleid	Groot
Bodem en Ondergrond	Groot
Wegen en Verkeersveiligheid	Groot
Vrachtwagenheffing	Groot
Openbaar Vervoer en Spoor	Groot
Luchtvaart	Groot
Scheepvaart en Havens	Groot
Internationaal Beleid	Middelgroot
Lucht en Geluid	Verwaarloosbaar
Circulaire Economie	Verwaarloosbaar
Omgevingsveiligheid en Milieurisico's	Verwaarloosbaar
Meteorologie, Seismologie en Aardobservatie	Verwaarloosbaar
Inspectie Leefomgeving en Transport	Verwaarloosbaar
Brede Doeluitkering	Verwaarloosbaar
Bijdrage Investeringsfondsen	Verwaarloosbaar
Algemeen Departement	Verwaarloosbaar

Gebruik CO_2-Prestatieladder

IenW gebruikt de CO_2-Prestatieladder voor:

- Het verkrijgen van inzicht in de energiestromen (elektriciteit en brandstoffen) waarmee aangrijpingspunten kunnen worden geïdentificeerd voor de reductie van het energieverbruik. Resultaten hiervan zijn terug te vinden in hoofdstuk 2 (Energie). We rapporteren de energiegegevens Market based.
- Het verduurzamen van de organisatie door een duidelijk inzicht in de CO_2-footprint, specifieke reductiedoelen en structurele reductiemaatregelen. Resultaten hiervan zijn terug te vinden in hoofdstuk 3 (Uitstoot van broeikasgassen scope 1 en 2 en zakelijke mobiliteit).
- Maatschappelijk Verantwoord Opdrachtgeven en Inkopen door aanbesteden en inkopen met de CO_2-Prestatieladder. Gecertificeerde bedrijven krijgen een gunningsvoordeel in aanbestedingen, wat de sector stimuleert om te verduurzamen. Resultaten hiervan zijn terug te vinden in hoofdstuk 4 (Uitstoot van broeikasgassen scope 3 upstream en circulair werken in de keten).

Kerngetallen

Inleiding

Personeelsbestand IenW

		2021			2022			2023			2024			2025		
Contractsoort	Arbeidsduur															
	Geslacht	Man	Vrouw	Totaal	Man	Vrouw	Totaal	Man	Vrouw	Totaal	Man	Vrouw	Totaal	Man	Vrouw	Totaal
Vast contract	Deeltijd	951	2169	3120	950	2.154	3.104	995	2.261	3.256	1.100	2.362	3.462	1.099	2.326	3.425
	Fulltime	7.981	2.774	10755	8.144	3.067	11.211	8.606	3.475	12.081	8.945	3.826	12.771	9.023	3.982	13.005
Tijdelijk contract	Deeltijd	145	156	301	93	119	212	72	126	198	132	129	261	111	103	214
	Fulltime	333	209	542	297	190	487	329	228	557	349	217	566	227	160	387
				14.718			**15.014**			**16.092**			**17.060**			**17.031**

Uitsplitsing naar Organisatie Onderdeel in 2025

Contractsoort	Arbeidsduur	Geslacht	Beleid					Overig						totaal
			DGLM	DGMo	DGMI	DGWB	RWS	KNMI	ILT	PBL	BBO	FIB	ANVS	
Vast contract	Deeltijd	Man	15	28	13	12	750	66	105	47	24	28	11	1.099
		Vrouw	31	55	40	58	1.599	62	224	54	81	95	27	2.326
	Fulltime	Man	135	222	128	108	6.652	278	893	106	126	276	99	9.023
		Vrouw	100	166	164	123	2.352	84	445	67	175	244	62	3.982
Tijdelijk contract	Deeltijd	Man	1	4	2	2	76	4	9	4	4	5	0	111
		Vrouw	1	5	1	1	57	3	11	6	12	5	1	103
	Fulltime	Man	17	1	0	1	153	19	4	10	9	7	6	227
		Vrouw	33	2	1	2	70	12	8	15	7	5	5	160
		Totaal	**333**	**483**	**349**	**307**	**11.709**	**528**	**1.699**	**309**	**438**	**665**	**211**	**17.031**

IenW maakt geen gebruik van 0-uren contracten. Wel van contracten op oproep-basis, maar hier zit een minimum aantal uren in. Deze vallen onder de deeltijdcontracten. In 2024 is hier geen gebruik van gemaakt

Aantal Werknemers door het jaar (2025)

Maand	Totaal aantal werk-nemers RWS	Totaal aantal werk-nemers Beleid	Totaal aantal werk-nemers overig	Totaal aantal werknemers IenW	
				2025	2024
Januari	11.787	1.491	3.832	**17.110**	16.221
Februari	11.796	1.502	3.841	**17.139**	16.310
Maart	11.840	1.497	3.853	**17.190**	16.379
April	11.852	1.494	3.855	**17.201**	16.467
Mei	11.842	1.491	3.854	**17.187**	16.546
Juni	11.855	1.483	3.868	**17.206**	16.618
Juli	11.830	1.473	3.874	**17.177**	16.656
Augustus	11.817	1.469	3.860	**17.146**	16.683
September	11.772	1.476	3.875	**17.123**	16.852
Oktober	11.770	1.471	3.864	**17.105**	16.904
November	11.746	1.470	3.847	**17.063**	17.006
December	11.709	1.472	3.850	**17.031**	17.062

Hoofdstuk 2: Energie

Brandstofverbruik van IenW in TJ

Brandstofverbruik (TJ)	2021	2022	2023	2024 (referentiejaar)	2025	reductie t.o.v. 2024 (TJ)	reductie t.o.v. 2024 (%)
Brandstof schepen Rijksrederij	456	440	455	460	467	8	2%
Diesel en propaan beheer RWS	16	10	12	10	9	-1	-9%
Huisvesting gas en warmte	98	78	74	61	65	4	7%
Wagenpark	83	78	74	73	69	-4	-5%
Regeringsvliegtuig		55	67	38	46	8	21%
Eindtotaal	**653**	**662**	**682**	**641**	**656**	**15**	**2%**

Energieverbruik van IenW in TJ

Elektriciteitsontwikkeling (TJ)	2021	2022	2023	2024 (referentiejaar)	2025	reductie t.o.v. 2024 (TJ)	reductie t.o.v. 2024 (%)	reductie t.o.v. 2009
Openbare verlichting en verkeersregel- installaties	228	221	214	221	198	-23	-10%	-10%
Tunnels	155	151	143	148	145	-4	-2%	-2%
Huisvesting	103	102	104	102	100	-3	-3%	-3%
Sluizen en stuwen	92	90	90	88	87	-1	-1%	-1%
Pompen en gemalen	53	73	77	79	79	-1	-1%	-1%
Overig	43	42	43	40	38	-3	-7%	-7%
Brug en dam	18	17	17	17	18	1	4%	4%
Rijksrederij walstroom	4	4	4	4	4	-1	-16%	-16%
Wagenpark elektriciteit	4	6	7	8	10	2	24%	24%
Eindtotaal	**700**	**707**	**699**	**709**	**677**	**-32**	**-5%**	**-5%**

Portefeuilleaanpak

Onderwerp	2022 (referentiejaar)	2023	2024	2025
Aantal gebouwen	135	137	136	121
Aantal gebouwen label C plichtig	135	137	120	112
Waarvan voldoet aan Energielabel C-verplichting	73	73	87	97
Besparing finaal verbruik (tov 2022)	0,0%	4,8%	14,7%	23,4%
Besparing fossiele brandstoffen (tov 2022)	0,0%	8,5%	20,7%	31,6%
Kantoren slechter dan C	46%	47%	28%	13,0%
Gebouwen voldoen aan de EML	1%	13%	30%	58%

Hoofdstuk 3: Uitstoot van broeikasgassen scope 1 en 2 en zakelijke mobiliteit

CO_2-uitstoot Rijksrederij per opdrachtgever

	2021		2022		2023		2024 (referentiejaar)		2025	
Opdrachtgever	**CO_2 (kton)**	**Aandeel**	**CO_2 (kton)**	**Aandeel**	**CO_2 (kton)**	**Aandeel**	**CO_2 (kton)**	**Aandeel**	**CO_2 (kton)**	**Aandeel**
Rijkswaterstaat	17,5	42%	16,6	41%	15,7	39,9%	17,0	46%	17,9	48%
Kustwacht	17,1	42%	17,1	43%	18,2	46,3%	14,2	38%	13,3	36%
Ministerie van Landbouw, Visserij, Voedselzekerheid en Natuur	5,4	13%	5,5	14%	4,5	11,5%	4,8	13%	5,3	14%
Douane	1,1	3%	0,9	2%	0,9	2,3%	1,0	3%	1,0	3%
Totaal	**41,2**	**100%**	**40,1**	**100%**	**39,3**	**100,0%**	**37,0**	**100%**	**37,5**	**100%**

CO_2-uitstoot a.g.v. (bio)brandstof

	2021		2022		2023		2024 (referentiejaar)		2025			
brandstof	**brandstof (kL)**	**CO_2 (kton)**	**brandstof (kL)**	**CO_2 (kton)**	**brandstof (kL)**	**CO_2 (kton)**	**brandstof (kL)**	**CO_2 (kton)**	**brandstof (kL)**	**CO_2 (kton)**	**toename brandstof t.o.v. 2024 (%)**	**toename CO_2 t.o.v. 2024 (%)**
HVO	966	0,3	824	0,3	1.388	0,5	2.326	0,8	2.550	1,1	10%	36%
Fossiele brandstof	11.771	40,9	11.476	39,8	11.193	38,8	10.434	36,2	10.505	36,4	1%	1%
Totaal	**12.737**	**41,2**	**12.300**	**40,1**	**12.581**	**39,3**	**12.760**	**37,0**	**13.055**	**37,5**	**2%**	**1%**
aandeel HVO	8%	1%	7%	1%	11%	1%	18%	2%	20%	3%		

CO_2-uitstoot per categorie (ton) per scope en dienstonderdeel

CO_2-uitstoot per categorie (ton)		2021						2022						2023					
		BSK IenW	ILT	KNMI	PBL	RWS	Totaal	BSK IenW	ILT	KNMI	PBL	RWS	Totaal	BSK IenW	ILT	KNMI	PBL	RWS	Totaal
Scope 1	Rijksrederij brandstof	0	0	0	0	41.184	41.184	0	0	0	0	40.116	40.116	0	0	0	0	39.298	39.298
	Wagenpark brandstof	27	569	37	0	6.848	7.481	41	612	36	0	6.325	7.014	22	631	37	0	5.987	6.677
	Huisvesting gas	0	230	367		4.530	5.126		254	398		3.683	4.336		231	387		3.184	3.802
	Regeringsvliegtuig							7.894	0	0	0	0	7.894	9.579	0	0	0	0	9.579
	Diesel en propaan beheer RWS	0	0	0	0	1.064	1.064	0	0	0	0	842	842	0	0	0	0	1.039	1.039
Scope 2	Elektriciteit	0	0	75	0	37.545	37.620	0	0	66	0	32.380	32.446	0	0	69	0	28.519	28.588
	Rijksrederij walstroom	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Wagenpark elektriciteit	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Huisvesting stadsverwarming	36	0		21	293	350	25			4	240	270	29			4	302	335
Scope 3	Vliegreizen zakelijk verkeer	202	113	40	0	94	449	884	228	175	113	487	1.887	1.736	543	246	65	747	3.338
	Privé auto's voor zakelijk verkeer	44	87	15	1	1.581	1.728	53	101	16	3	2.559	2.732	72	116	15	2	3.141	3.346
	Openbaar vervoer voor zakelijk verkeer	18	1	0	0	38	57	124	7	5	2	189	326	132	9	3	2	226	372
	Totaal	**326**	**1.000**	**534**	**22**	**93.176**	**95.059**	**9.021**	**1.202**	**696**	**122**	**86.822**	**97.863**	**11.571**	**1.531**	**758**	**73**	**82.442**	**96.375**

CO_2-uitstoot per categorie (ton)		2024 (referentiejaar)						2025					
		BSK IenW	ILT	KNMI	PBL	RWS	Totaal	BSK IenW	ILT	KNMI	PBL	RWS	Totaal
Scope 1	Rijksrederij brandstof					36.990	36.990					37.492	37.492
	Wagenpark brandstof	0	695	34		5.896	6.625		534	29		5.711	6.274
	Huisvesting gas		221	358		2.810	3.389		213	367		2.914	3.495
	Regeringsvliegtuig	5.391	0	0	0	0	5.391	6.580					6.580
	Diesel en propaan beheer RWS					818	818						724
Scope 2	Elektriciteit	0	0	0	0	0	0						0
	Rijksrederij walstroom	0	0	0	0	0	0						0
	Wagenpark elektriciteit	0	0	0	0	0	0						0
	Huisvesting stadsverwarming	35			3	162	199	45			4	314	363
Scope 3	Vliegreizen zakelijk verkeer	1.794	573	208	87	946	3.608	1.401	611	252	65	768	3.097
	Privé auto's voor zakelijk verkeer	78	117	16	2	3.650	3.864	65	110	18	2	3.339	3.534
	Openbaar vervoer voor zakelijk verkeer	99	30	5	2	255	391	93	29	4	2	225	354
	Totaal	**7.397**	**1.636**	**622**	**94**	**51.527**	**61.276**	**8.185**	**1.497**	**670**	**72**	**51.487**	**61.912**

CO_2-uitstoot per categorie (ton)

		2021		2022		2023		2024 (referentiejaar)		2025			
	Categorie	**CO_2 (kton)**	**Aandeel**	**CO_2 (kton)**	**Aandeel**	**CO_2 (kton)**	**Aandeel**	**CO_2 (kton)**	**Aandeel**	**CO_2 (kton)**	**Aandeel**	**% tov 2024**	**reductie t.o.v. referentiejaar (%)**
Scope 1	Rijksrederij brandstof	41,2	43%	40,1	41%	39,3	41%	37,0	60%	37,5	61%	1%	1%
	Wagenpark brandstof	7,5	8%	7,0	7%	6,7	7%	6,6	11%	6,3	10%	-5%	-5%
	Huisvesting gas	5,1	5%	4,3	4%	3,8	4%	3,4	6%	3,5	6%	3%	3%
	Regeringsvliegtuig		0%	7,9	8%	9,6	10%	5,4	9%	6,6	11%	22%	22%
	Diesel en propaan beheer RWS	1,1	1%	0,8	1%	1,0	1%	0,8	1%	0,7	1%	-10%	-10%
Scope 2	Elektriciteit	37,6	40%	32,4	33%	28,6	30%	-	0%	-	0%	n.v.t.	n.v.t.
	Rijksrederij elektriciteit (Walstroom)	-	0%	-	0%	-	0%	-	0%	-	0%	n.v.t.	n.v.t.
	Wagenpark elektriciteit	-	0%	-	0%	-	0%	-	0%	-	0%	n.v.t.	n.v.t.
	Huisvesting stadsverwarming	0,3	0%	0,3	0%	0,3	0%	0,2	0%	0,4	1%	82%	82%
Scope 3	Vliegreizen zakelijk verkeer	0,4	0%	1,9	2%	3,3	3%	3,6	6%	3,1	5%	-14%	-14%
	Privé auto's voor zakelijk verkeer	1,7	2%	2,7	3%	3,3	3%	3,9	6%	3,5	6%	-9%	-9%
	Openbaar vervoer voor zakelijk verkeer	0,1	0%	0,3	0%	0,4	0%	0,4	1%	0,4	1%	-10%	-10%
	Eindtotaal	**95,1**		**97,9**		**96,4**		**61,3**		**61,9**		**1%**	**1%**

CO_2-uitstoot (kton) van 2009 t/m 2025

Jaar	CO_2-uitstoot (kton)
2009	177
2010	184
2011	178
2012	174
2013	178
2014	170
2015	152
2016	119
2017	117
2018	114
2019	112
2020	87
2021	95
2022	98
2023	96
2024 (referentiejaar)	61
2025	62

CO_2-uitstoot per scope (totaal scope 1, 2 en 3 zakelijke reizen)

	2021		2022		2023		2024 (referentiejaar)		2025		reductie t.o.v. 2024 (%)	bijdragend aan totale reductie tov 2024 (%)
Categorie	**CO_2 (kton)**	**aandeel**	**CO_2 (kton)**	**aandeel**	**CO_2 (kton)**	**aandeel**	**CO_2 (kton)**	**aandeel**	**CO_2 (kton)**	**aandeel**		
Scope 1	54,9	58%	60,2	62%	60,4	63%	53,2	87%	54,6	88%	3%	2,2%
Scope 2	38,0	40%	32,7	33%	28,9	30%	0,2	0%	0,4	1%	82%	0,3%
Scope 3 mbt zakelijke reizen	2,2	2%	4,9	5%	7,1	7%	7,9	13%	7,0	11%	-11%	-1,4%
Eindtotaal	**95,1**		**97,9**		**96,4**		**61,3**		**61,9**		**1%**	

CO_2-uitstoot per scope (scope 1 en 2)

	2021		2022		2023		2024 (referentiejaar)		2025		reductie t.o.v. 2024 (%)	bijdragend aan totale reductie tov 2024 (%)
Categorie	**CO_2 (kton)**	**aandeel**	**CO_2 (kton)**	**aandeel**	**CO_2 (kton)**	**aandeel**	**CO_2 (kton)**	**aandeel**	**CO_2 (kton)**	**aandeel**		
Scope 1	54,9	59%	60,2	65%	60,4	68%	53,2	100%	54,6	99%	3%	3%
Scope 2	38,0	41%	32,7	35%	28,9	32%	0,2	0%	0,4	1%	82%	0%
Eindtotaal	**92,8**		**92,9**		**89,3**		**53,4**		**54,9**		**3%**	

CO_2-uitstoot zakelijke mobiliteit bij IenW

Scope	CO_2-uitstoot (ton)	2016 (referentiejaar Coalitie anders reizen)	2019 (referentiejaar Vliegreizen)	2021	2022	2023	2024	2025	reductie t.o.v. 2024	reductie t.o.v. referentiejaar
Scope 1 en 2	Leasewagens	10.977	10.503	7.481	7.014	6.677	6.625	6.274	-5%	-43%
Scope 3	Openbaar vervoer voor zakelijk verkeer	404	145	57	326	372	391	354	-9%	-12%
	Privé auto's voor zakelijk verkeer	3.974	4.055	1.729	2.731	3.346	3.864	3.534	-9%	-11%
	Vliegreizen	3.677	3.111	447	1.887	3.338	3.608	3.097	-14%	0%
	Woon- werkverkeer	10.727	9.265	3.126	3.825	4.830	5.494	5.383	-2%	-50%
	Totaal	**29.759**	**27.079**	**12.840**	**15.783**	**18.563**	**19.982**	**18.642**	**-7%**	**-37%**

CO_2-uitstoot per medewerker voor mobiliteit

CO_2 -uitstoot (ton)	2021	2022	2023	2024	2025
Leasewagens	0,51	0,47	0,42	0,39	0,37
Openbaar vervoer voor zakelijk verkeer	0,00	0,02	0,03	0,03	0,02
Privé auto's voor zakelijk verkeer	0,12	0,18	0,21	0,23	0,21
Vliegreizen	0,03	0,13	0,21	0,23	0,18
Woon- werkverkeer	0,21	0,25	0,30	0,32	0,32
Totaal CO_2-uitstoot per medewerker (in ton)	**0,87**	**1,05**	**1,15**	**1,19**	**1,09**

Samenstelling wagenpark van IenW

Wagenpark (aantal voertuigen)	2021	2022	2023	2024	aandeel van het geheel in 2024	2025	aandeel van het geheel in 2025	toename t.o.v. 2024 (%)
Benzine/diesel	1.124	1.072	979	953	53%	815	49%	-14%
Hybride	135	115	95	75	4%	55	3%	-27%
Elektrisch/waterstof	628	643	663	783	43%	788	48%	1%
Totaal	**1.887**	**1.830**	**1.737**	**1.811**	**100%**	**1.658**	**100%**	**-8%**

Vliegreizen per Organisatieonderdeel

Vliegreizen per organisatie (mln.km)	2019 Referentiejaar	2021	2022	2023	2024	2025	t.o.v. 2024	t.o.v. referentiejaar
BSK IenW	7,7	1,0	4,6	5,5	5,9	4,8	-17%	-37%
ILT	1,5	0,5	1,2	1,7	1,8	2,0	12%	33%
KNMI	1,7	0,2	0,9	1,3	1,4	1,5	9%	-12%
PBL	1,0	0,0	0,6	0,4	0,6	0,5	-27%	-54%
RWS	4,4	0,5	2,4	2,7	3,7	3,0	-19%	-32%
Totaal	**16,3**	**2,1**	**9,7**	**11,5**	**13,4**	**11,8**	**-12%**	**-28%**
aantal retourvluchten naar Amsterdam - New York	1364	179	814	964	1119	989		

Enkele vlucht = 11.947 km

Hoofdstuk 4: Uitstoot van broeikasgassen scope 3 upstream en circulair werken in de keten

Koploper- of peletoneisen toegepast (aantal projecten)

	Kustlijnzorg en Vaargeulonderhoud			Wegverharding			Weg-, dijk- en spoormaterieel			Kunstwerken		
	2023	2024	2025	2023	2024	2025	2023	2024	2025	2023	2024	2025
Koplopereisen toegepast	1	2	2	4	4	1	1	4	11	0	0	0
Pelotoneisen toegepast	3	7	13	4	6	9	15	32	25	6	8	13
Geen eisen toegepast	0	0	0	0	0	0	11	1	1	10	4	1
Aantal projecten	**4**	**9**	**15**	**8**	**10**	**10**	**27**	**37**	**37**	**16**	**12**	**14**
Percentage projecten waarbij koploper- of pelotoneisen zijn toegepast	100%	100%	100%	100%	100%	100%	59%	97%	97%	38%	67%	92%
Streefwaarde	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Bron: Databeheersysteem en TenderNed (25-02-2026)

CO_2-footprint van scope 3 upstream

	2025	
Transitiepad	**CO_2-uitstoot infraprojecten (kton)**	**Aandeel in totaal**
Wegverhardingen	76	13%
Kunstwerken	263	45%
Weg-, Dijk- en Spoormaterieel	128	22%
Kustlijnzorg en Vaargeulonderhoud	117	20%
Totaal	**584**	**100%**

Colofon

IenW Duurzaamheidsverslag 2025 Jaargang 11

Publicatiedatum: 20 mei 2026
Hoofdredactie: BSK FIB - Duurzaamheid en Huisvesting en RWS WVL - Netwerkmonitoring en Programmering
Eindredactie: Voxx Content in Context
Vormgeving: Optima Forma bv, Voorburg
Coverbeeld: IenW beheert veel infrastructuur, zoals snelwegen en kanalen. Hier is onder andere de Bethlembrug in de A9 over het Amsterdam-Rijnkanaal te zien. ©Rijkswaterstaat | John Gundlach
E-mail: postbusduurzaamienw@minienw.nl
Redactieadres: Rijnstraat 8, 2515XP Den Haag
Copyright: CC0 1.0 Universal