



Q&A bij webinar 'Besluitvorming voor toepassing CO₂-beprijzing'

Met deze Q&A beantwoorden het Klimaatverbond Nederland en de provincie Utrecht de vragen die zijn gesteld in aanloop naar en tijdens het webinar over CO₂-beprijzing bij de provincie Utrecht op 20 februari 2023. De vragen zijn letterlijk overgenomen.

Vragen en antwoorden

1. In de kosten-batenanalyse heeft milieu nu een juiste prijs gekregen. Hoe zijn niet financiële thema's als veiligheid en kwaliteit 'beprijsd' in de kosten-batenanalyse zodat ook die integraal meegenomen worden in de afwegingen van de provincie Utrecht?

Antwoord: De MKBA is een beslissingsondersteunend instrument. Niet-financiële thema's (veiligheid/ leefbaarheid en bereikbaarheid) worden binnen de MKBA ook gemonetariseerd meegenomen. Bij het klimaatvraagstuk zijn - uiteraard - ook niet-financiële thema's meegewogen, zoals veiligheid. Bijvoorbeeld vertaald naar dijkverhoging, verzilting, etc. (ook buiten de provincie Utrecht, ook buiten Nederland, aangezien die problematiek juist kwetsbare samenlevingen in het Mondiale Zuiden raakt).

2. Kun je zeggen dat rekenen zonder CO₂-prijs of met een veel te lage prijs in feite een impliciete subsidie aan fossiele energie is? En zou bijvoorbeeld in de uitwerking van de RES'en ook met zo'n CO₂-prijs gerekend moeten worden t.b.v. een betere afweging tussen alternatieven?

Antwoord: Wat de vraag m.b.t. de impliciete subsidie aan fossiele energie betreft: het is in ieder geval zo dat met een geringe(ere) weging van CO₂ in investeringsbeslissingen geen recht wordt gedaan de maatschappelijke impact van de uitstoot van broeikasgassen. Daarmee is er dus nauwelijks of geen 'incentive' om de uitstoot te reduceren en verregaande klimaatschade tegen te gaan / te remmen.

In de regionale energiestrategieën zou een CO₂-beprijzingsinstrument nuttig kunnen zijn bij het afwegen van de energiemix die nodig is (denk aan de discussie over wind- versus zonne-energie) om de klimaatdoelen te halen en de maatschappelijke effecten die deze mix met zich meebrengt.

Zie voor het antwoord op de laatste vraag het antwoord op vraag 1 hierboven.

3. Als je het meeneemt in de maatschappelijke kosten-batenanalyse maar niet in de corresponderende aanbesteding, welk effect heeft deze beprijzing door de provincie Utrecht dan?

Antwoord: Toepassing in de kosten-batenanalyse kan leiden tot de keuze voor een ander alternatief, waarmee de toepassing ook effect heeft op de aanbesteding. Het Klimaatverbond is van mening dat het zinvol is om ook in de aanbesteding een vorm van CO₂-beprijzing toe te passen, aangezien je dan bijvoorbeeld binnen het CO₂-armere



scenario óók nog eens voor de CO₂-armste inschrijver kiest. Zo kan CO₂-beprijzing twee keer effect hebben.

4. Er zijn WLO-klimaatscenario's van het CPB en PBL. Die bevatten ook een prijs voor de maximale opwarming van de aarde tot 2 graden Celsius. Waarom is daar niet voor gekozen?

Antwoord: Dat heeft meerdere redenen. De eerste is dat de WLO-referentiescenario's van vóór het Parijsakkoord zijn en niet aansluiten bij de eerdere ambities van 49% CO₂-reductie in 2030 die nu verhoogd worden naar 55% tot 60% als ambitie in 2030. Er is inderdaad in tweede instantie een 2°C-scenario toegevoegd aan de scenario's, maar geen 1,5°-scenario. De tweede reden is dat in de WLO-scenario's gerekend wordt met preventiekosten, die alleen kijken naar kosten die gemaakt worden om verdere klimaatverandering te mitigeren, zoals investeringen in energiebesparing en duurzame energie. Bovendien zijn de WLO-scenario's niet in lijn met het 2°-doel. In ons advies hebben we naar de maatschappelijke kosten gekeken, wat een andere benadering is. Hierover kun je meer lezen in hoofdstuk 4 van het rapport.

5. Klopt het dat je bij klimaatregel de CO₂-baten ook kunt berekenen met deze prijs?

Antwoord: De genoemde € 875,- geldt zowel aan de kosten- als aan de batenkant. Positieve effecten van de reductie van CO₂ (en andere broeikasgassen in de atmosfeer) krijgen hiermee ook een zwaardere stempel in MKBA's.

6. Hoe kost het uiteindelijk geld om dit te hanteren in de uitvoering? Want de uitkomst van de MKBA wordt anders en dan kan zorgen voor extra uitgaven.

Antwoord: De uitkomsten van een MKBA met een veel zwaardere weging van CO₂ kan inderdaad leiden tot hogere uitgaven, maar evengoed tot lagere (zeker bij een 'total cost of ownership' (TCO)-benadering, waarin de levensduurcyclus wordt geanalyseerd: van aanschaf tot en met het einde van de gehele economische levensduur). Zie ook het antwoord op vraag 10.

Daarnaast is het zo dat 'CO₂' één van de elementen is in MKBA's. Andere afwegingen of wegingen ten opzichte van andere maatschappelijke effecten (woongenot, bereikbaarheid, etc.) kunnen van invloed zijn op de uiteindelijke keuze.

7. Is de 800+ prijs de huidige CO₂-schade nu al, of de schade als we de klimaatdoelen niet halen?

Antwoord: Het gaat om de maatschappelijke effecten die zich nu al voordoen ten gevolge van de uitstoot van broeikasgassen. Verdere klimaatverandering leidt tot meer schade en daarmee tot een hogere prijs.



8. Op welke manier zouden wij kunnen helpen dat andere Provincies eenzelfde CO₂-prijs en aanpak gaan hanteren?

Antwoord: De provincie wil hiervoor een lobby starten bij het IPO. Klimaatverbond zal door blijven gaan met haar werk op dit thema, waarmee ze ook de andere provincies bereikt. Het webinar van 20 februari 2023 is terug te zien op deze website. Hier zijn ook eerdere webinars terug te kijken en is meer informatie te vinden over CO₂-beprijzing.

9. Zou je een concrete consequentie in de praktijk kunnen noemen van jullie aangenomen beleid? Dit mag nog hypothetisch zijn, aangezien het vrij nieuw beleid is. Dit helpt mensen om beleid zich concreet voor te kunnen stellen.

*Antwoord: Zie de antwoorden op vragen 1 en 2 hierboven. Een voorbeeld van een MKBA die mogelijk gaat lopen (de uiteindelijke investeringsomvang bepaalt of er een MKBA zal worden opgesteld) is die door voor de herinrichting van een verkeersgebied:
<https://www.provincie-utrecht.nl/onderwerpen/mobiliteit/wegenprojecten/n221-poort-van-baarn>*

10. Ook toepassing van een interne fictieve CO₂-prijs zal leiden tot hogere reële externe prijzen doordat gekozen kan worden voor duurdere alternatieven. Of juist lagere prijs omdat meer wordt geïnvesteerd?

Antwoord: Die prijs kan ook dalen, omdat je andere aanbestedingswijzen gebruikt en bijvoorbeeld het accent legt op total cost of ownership. Daarbij is het natuurlijk die vraag wie de prijs betaalt. Het kan zijn dat je, door hoge CO₂-prijzen, kiest voor wat je een 'duurder' alternatief zou zijn.

11. Is het niet zo dat je in de praktijk wil kijken hoe je preventiekosten zich verhouden tot de maatschappelijke kosten van uitstoot (m.a.w. beide zijn relevant, je kan niet voor één methode kiezen)?

Antwoord: In veel van de maatschappelijke-kostenmodellen worden de preventiekosten óók meegenomen, dus daar heb je ze samen. Het is inderdaad zinvol om beide aspecten mee te nemen, want ze zijn allebei relevant.

12. Het rapport heet een "Afwegingskader voor CO₂ in provinciaal beleid". Kunnen we dit ook lezen als een "Afwegingskader voor CO₂ in beleid van decentrale overheden" of zou jullie advies er anders uitzien voor gemeenten?

Antwoord: Het rapport is algemeen toepasbaar. Met andere woorden: je kunt de titel als zodanig ombouwen. Uiteraard vraagt het implementeren in een organisatie om lokale afwegingen. In principe is het advies ook van toepassing voor andere overheden, want de uitgangspunten blijven hetzelfde. Alleen de zal de exacte toepassing voor gemeenten



waarschijnlijk anders zijn, aangezien gemeenten minder vaak (of misschien wel helemaal niet, afhankelijk van grootte en positie) MKBA's opstellen.

13. Welke prijs gaat Utrecht hanteren voor aanbestedingen? Zou dit niet gelijk moeten zijn aan MKBA's?

Antwoord: Dit is nog onduidelijk, en waarschijnlijk afhankelijk van de productgroep of het dossier waarop de prijs betrekking heeft, zeker wanneer wordt gerekend met een externe, reële rekenprijs.

De aanbestedingsbeginselen, waaronder gelijke behandeling, transparantie en proportionaliteit, staan daarbij voorop.

14. Specifiek bij tenders: Hoe verhoudt zich de gekozen prijs ten opzichte van de compensatieprijs die veel lager is. Zal dat niet leiden tot compensatie van processen bij opdrachtnemers voorafgaand aan de aanbidding van de tender?

Antwoord: De door Gedeputeerde Staten van Utrecht vastgestelde CO₂-prijs heeft (vooralnog) geen consequenties in tenders, omdat deze daarin niet wordt toegepast. Het genoemde effect van prijsdifferentiatie is inderdaad een mogelijk risico bij toepassing van CO₂-prijzen in aanbestedingen. Aanbestedende diensten zouden hierop alert moeten zijn bij hun uitvragen.

15. Welke keuze is gemaakt t.a.v. de hogere kosten van een CO₂-vriendelijk initiatief? Ga je dan minder doen of ga je inkomsten verhogen?

Antwoord: Zie het antwoord op vraag 6 hierboven.

16. Op welke CO₂-scope passen jullie dit toe? Alleen eigen uitstoot van de Provincie Utrecht (scope 1) of ook scope 3: de indirectere uitstoot in de keten/industrie?

Antwoord: Deze prijs wordt toegepast in maatschappelijke kosten-batenanalyses en dus niet direct op de bedrijfsvoering van de provincie bijvoorbeeld. In MKBA's kijk je niet naar daadwerkelijke uitstoot (want een project moet nog uitgevoerd worden), maar weeg je meerdere scenario's/alternatieven af op basis van hun verwachte impact (op allerlei vlakken, waar milieu er één van is).

17. Hoe wordt de controle van CO_{2e}-uitstoot bij tenders/toeleveranciers berekend en gecontroleerd? Wordt daar externe verificatie en validatie verwacht of kan een toeleverancier interne controle toepassen?

Antwoord: Hier is ook een zinvolle verbinding te maken met de CO₂-Prestatieladder omdat inderdaad de verificatie van groot belang is en je daar het beste een goed gecertificeerd systeem (inclusief scope 3) voor kunt gebruiken.



18. Er is nu een mooie standaard gezet voor CO₂-prijs, maar is er dan ook al vastgesteld hoe de CO₂-footprint wordt vastgesteld? Want dat is de basis voor de CO₂-beprijzing. Wat nemen jullie daarin mee?

Antwoord: Hier spelen twee zaken: in MKBA's wordt doorgaans gebruik gemaakt van kengetallen voor de uitstoot van broeikasgassen. Voor haar eigen bedrijfsvoering gebruikt de provincie Utrecht de methodiek van de CO₂-prestatieladder (de provincie is overigens (nog) niet gecertificeerd). De laatste voetafdruk is die over 2019. De komende maanden zal de provincie werken aan de voetafdruk over 2022. Bij het opstellen van de voetafdruk over 2019 is gebruik gemaakt van de cijfers uit co2emissiefactoren.nl

19. Is het voor jullie denkbaar om binnen bijvoorbeeld 2 jaar de CO₂-performance mee te wegen in aanbestedingen voor bouwprojecten?

Antwoord: Het Klimaatverbond is van mening dat dit al mogelijk is via de uniforme aanpak van MKI-berekeningen. Dit wordt al veel gedaan in de GWW-sector. Hierbij zou wel kritisch moeten worden gekeken naar de verschillende wegingen (het gewicht van bepaalde factoren) binnen de MKI en de weging die de MKI zelf heeft binnen het totale afwegingskader. De provincie wil ook hier ervaring mee gaan opdoen.

20. Is de CO₂-prestatieladder inmiddels volledig in lijn met het GHG-protocol? Deze zal voor veel partijen meer gebruikt worden in verband met o.a. aankomende CSRD

Antwoord: Ja.

Zie ook de handreiking van de Unie van Waterschappen:

<https://unievanwaterschappen.nl/publicaties/handreiking-werken-met-interne-co2-beprijzing/>

21. Hoe ver is PBL met update van schatting van betere CO₂-prijzen?

Antwoord: Er wordt op dit moment gewerkt aan nieuwe WLO-scenario's (waar de prijzen in 'scenario hoog' en 'scenario laag' vandaan komen). Het PBL wil deze publiceren in 2024 (zie ook <https://www.pbl.nl/publicaties/wlo-2024-hoe-combineren-we-de-klimaattransitie-in-de-mobiliteit-met-een-buikbare-bandbreedte>).

Opmerkingen

- Zoals het rapport 'Rekenen met de toekomst' aangeeft zijn er ook onderzoeken die op nog veel hogere prijzen wijzen dan € 875,- / ton, bijvoorbeeld:
 - Kikstra, e.a. (2021): <https://iopscience.iop.org/article/10.1088/1748-9326/ac1d0b>



- Stern & Stiglitz (2022) wijzen erop dat CO₂-prijzen en Integrale Assessment Modellen met de nodige voorzichtigheid gebruikt dienen te worden vanwege de grote gevoeligheid voor de aannames (hoewel zij de hogere prijzen zeker realistischer vinden dan de lagere):
<https://www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/1350178X.2022.2040740>

- In opdracht van Klimaatverbond is in 2020 onderzoek gedaan naar de hoogte van de CO₂-prijs bij aanbestedingen in de grond-, weg- en waterbouw. Hierbij kwamen in praktijk erg diverse CO₂-prijzen (als fictieve korting) naar voren: tot wel € 8.000,- per ton CO₂ (alleen over de reductie ten opzichte van de referentie).
<https://klimaatverbond.nl/wp-content/uploads/2020/12/WitteveenBos-en-Tauw.-2020.-CO2-beprijzing-bij-provincies-Eindrapport-clusters-autowegen-fietspaden-bussen-en-onderhoudscontracten.pdf>