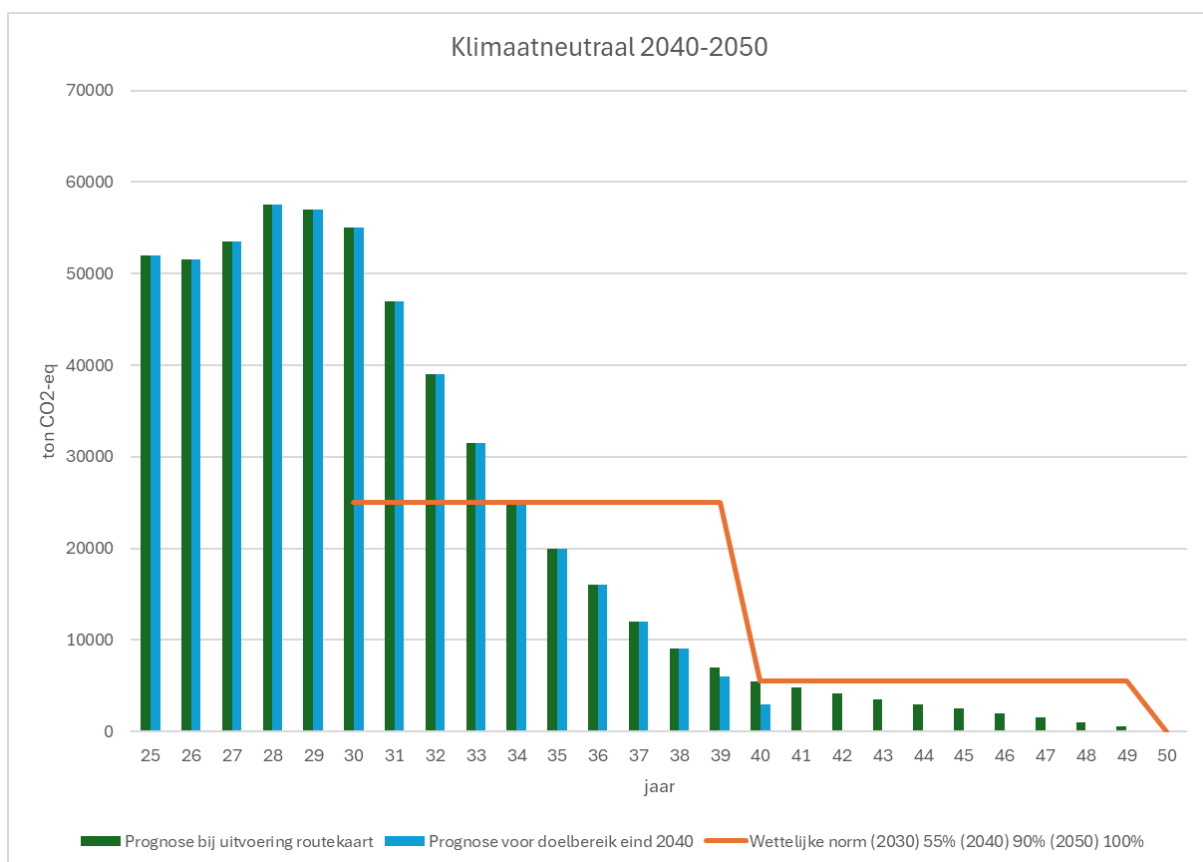


Bijlage 1: Extra middelen en capaciteit klimaatneutraal in 2040

In de Routekaart duurzaamheid is het doel opgenomen om in 2040 90% klimaatneutraal te zijn en in 2050 100% klimaatneutraal. Welke extra middelen en capaciteit zijn nodig om in 2040 al 100% klimaatneutraal te zijn? Om deze vraag te beantwoorden gaan we uit van twee prognoses, die zijn opgenomen in grafiek 1. De groene staven tonen de geprognoteerde jaarlijkse uitstoot voor het scenario uit de Routekaart duurzaamheid (90% klimaatneutraal in 2040 en 100% in 2050). De blauwe staven tonen de geprognoteerde uitstoot voor het scenario 100% klimaatneutraal in 2040. De oranje lijn geeft de wettelijke norm aan: 55% klimaatneutraal in 2030, 90% in 2040 en 100% in 2050.¹



Grafiek 1: Prognoses klimaatneutraliteit bij uitvoering Routekaart en bij doelbereik eind 2040.

Benodigde middelen

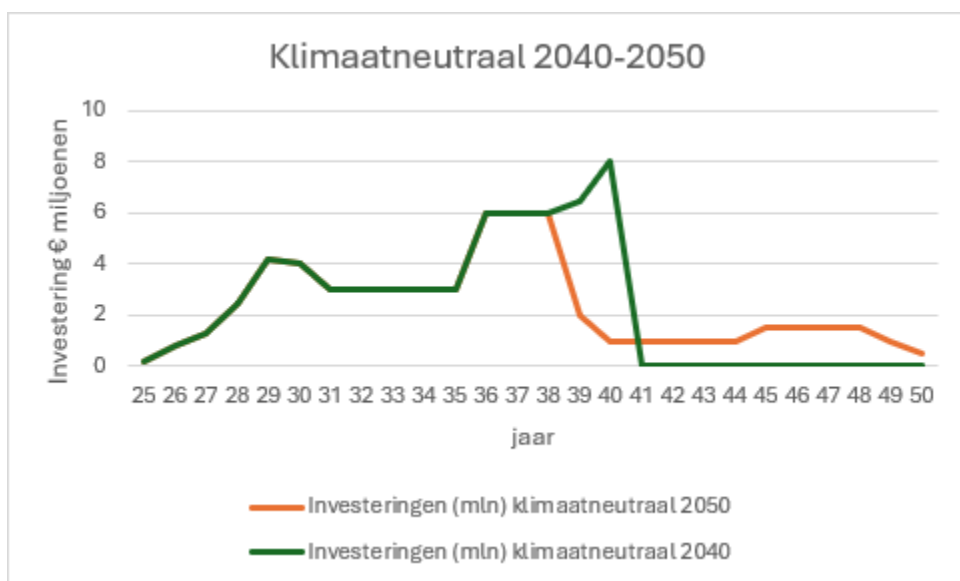
Voordat we ingaan op de benodigde middelen is een kanttekening op zijn plaats. Het inschatten van benodigde middelen voor het behalen van lange termijndoelstellingen als het verwezenlijken van een 100% klimaatneutraal waterschap Vechtstromen gaat altijd gepaard met een behoorlijke mate

¹ Zoals blijkt uit grafiek 1 is het niet mogelijk om op basis van het Real Zero-principe (verminderen van de eigen uitstoot) aan de wettelijke norm van 55% minder uitstoot vanaf 2030 te voldoen. Om die reden zal een deel van de uitstoot moeten worden gecompenseerd met de aanschaf van groencertificaten en/of carbon credits.

van onzekerheid. In de Routekaart duurzaamheid is al aangegeven dat de financiële effecten met een onzekerheidsmarge van 40 procent zijn bepaald. Daarnaast zijn de bedragen op het prijspeil 2025 gebaseerd. De hieronder genoemde cijfers zijn daarom indicatief en moeten nadrukkelijk als ruwe schattingen worden gezien.

De benodigde extra financiële middelen om in 2040 100% klimaatneutraliteit te behalen worden uitgesplitst in effecten op de investeringen en effecten op de exploitatie. Het naar voren halen van het doel om 100% klimaatneutraal te zijn zou betekenen dat de bijbehorende investeringen óók naar voren moeten worden gehaald. In dat geval zijn eerder de benodigde investeringsmiddelen nodig. Hieruit vloeien ook eerder hogere structurele exploitatiekosten voort: rente, afschrijvingen en beheerskosten.

Grafiek 2 toont de geschatte investeringen die benodigd zijn voor de uitvoering van de Routekaart duurzaamheid (90% klimaatneutraal in 2040 en 100% in 2050) en voor het bereiken van klimaatneutraliteit in 2040. Kosten als gevolg van desinvesteringen (waarover later meer) zijn in deze grafiek niet meegenomen. Op basis van deze grafiek is te zien dat er in de jaren 2035-2038 in de Routekaart al een stevige versnelling is te zien om het doel van 90% reductie in 2040 te kunnen halen. De groene lijn laat zien dat er grotere investeringen nodig zijn in de periode 2038-2040 om het doel 100% klimaatneutraal in 2040 te behalen. In totaal bedragen deze investeringen circa € 12 miljoen. Het naar voren halen van deze investeringen zou leiden tot een versnelde structurele verzwaring van de exploitatielasten van circa € 1 miljoen per jaar, opbouwend in de periode 2038-2040.



Grafiek 2: Benodigde investeringen voor de uitvoer van de Routekaart duurzaamheid en voor het behalen van het doel 100% klimaatneutraal in 2040 (excl. desinvesteringen).

In bovenstaande hebben we ons beperkt tot extra middelen vanwege het versnellen van investeringen. Wanneer wordt gekozen om de duurzaamheidsdoelen aan te passen naar 100% klimaatneutraliteit in 2040 zouden daarenboven extra exploitatiemiddelen nodig zijn vanwege *desinvesteringen*. Met een desinvestering wordt hier bedoeld dat een installatie wordt vervangen die nog niet het einde van de economische levensduur heeft bereikt. Desinvesteringen moeten

volgens onze regels voor financiële verslaglegging in één keer worden afgeschreven in het jaar waarin de installatie zijn functie verliest (dus bij vervanging). Omdat er nog geen specifiek programma voor de periode na 2035 is opgesteld, kunnen deze kosten alleen bij benadering worden aangegeven. Naar schatting liggen de kosten vanwege desinvesteringen in de orde van € 10 miljoen, die direct tot eenmalig hogere exploitatiekosten leiden.

Benodigde capaciteit

Om 100% klimaatneutraliteit in 2040 te bereiken wordt een groter beroep gedaan op beschikbare capaciteit tot 2040. Daar komt bij dat op dit moment niet voor alle maatregelen bekend is wat precies *kan* en *moet* worden uitgevoerd. De vraag is bovendien of in 2040 al goede oplossingen voorhanden zijn om naar 100% real zero toe te werken. De verwachting is dat hier het gezegde opgaat dat de laatste loodjes het zwaarst wegen. Een extra versnelling in de periode 2038-2040 (zie hierboven en grafiek 2) zou daarom mogelijk kunnen leiden tot een zodanige extra druk op de organisatie, dat de technische uitvoerbaarheid in het geding komt van het doel 100% klimaatneutraal in 2040 in combinatie met andere opgaven.

Theoretisch is dit probleem op twee manieren op te lossen. Ten eerste is het mogelijk om in de periode 2030-2035 al extra te investeren, waardoor het beroep op capaciteit zou worden uitgesmeerd over een langere periode. Dit zou echter leiden tot nog hogere kosten als gevolg van desinvesteringen en nog hogere exploitatiekosten vanuit versnelde investeringen. Deze optie is daarom niet meegenomen in de prognoses. Ten tweede zou ervoor kunnen worden gekozen om de overgebleven uitstoot aan broeikassen volledig te compenseren. Bijvoorbeeld door middel van groencertificaten of carbon credits of door zelf extra hernieuwbare energie op te wekken en te leveren aan derden. Hierdoor wordt in theorie de doelstelling behaald, maar dit druist in tegen het uitgangspunt uit de Routekaart duurzaamheid om zoveel mogelijk naar *real zero* toe te werken (blz. 25). Dat wil zeggen dat we er zoveel mogelijk aan doen om de daadwerkelijke uitstoot van broeikasgassen te reduceren tot nul.