

Vergaderjaar 2020–2021

32 813

Kabinetsaanpak Klimaatbeleid

29 826

Industriebeleid

Nr. 720

VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK OVERLEG

Vastgesteld 10 mei 2021

De vaste commissie voor Economische Zaken en Klimaat heeft een aantal vragen en opmerkingen voorgelegd aan de Minister van Economische Zaken en Klimaat over de brief van 30 maart 2021 over de afspraken met Tata Steel over CO₂-reductie (Kamerstukken 32 813 en 33 009, nr. 677) en over de brief van 23 april 2021 over de gevolgen controversieel verklaren Expression of Principles met Tata Steel (Kamerstukken 29 826 en 32 813, nr. 129).

De vragen en opmerkingen zijn op 21 mei 2021 aan de Minister van Economische Zaken en Klimaat voorgelegd. Bij brief van 8 juni 2021 zijn de vragen beantwoord.

De voorzitter van de commissie,
Azarkan

De adjunct-griffier van de commissie,
Yaqut

Vragen en opmerkingen vanuit de fracties en reactie van de bewindspersoon

Vragen en opmerkingen van de leden van de VVD-fractie

De leden van de VVD-fractie nemen kennis van de brief van de Minister van Economische Zaken en Klimaat met betrekking tot de afspraken met Tata Steel over CO₂-reductie. Deze leden hebben nog enkele vragen.

De leden van de VVD-fractie lezen in de bijlage «Expression of Principles» dat er een aantal randvoorwaarden worden gesteld voor het behalen van de doelen rondom CO₂-reductie zoals, voldoende middelen, het kunnen doorberekenen van de heffing op emissiehandel (ETS) naar de markt, en toegang tot de juiste infrastructuur. Deze leden vragen of, en zo ja, wanneer wordt verwacht dat aan deze randvoorwaarden is voldaan? Wat heeft de Minister al in werking gezet om deze randvoorwaarden te realiseren? Kan de Minister hierbij aangeven welke technieken kunnen worden ingezet om de staalproductie in Nederland te verduurzamen?

De door de leden van de VVD beschreven randvoorwaarden, zijn de voorwaarden die Tata Steel Nederland heeft gesteld om de projecten te realiseren waarmee zij 5 Megaton CO₂ wil reduceren vóór 2030. De overheid zet zich, conform het Klimaatakkoord, de motie van het lid Moorlag (Kamerstuk 33 009, nr. 87) en de *Expression of Principles* (Kamerstuk 32 817, nr. 677) in om deze randvoorwaarden waar passend en mogelijk te realiseren, maar is hier niet de enige partij bij. Tata Steel Nederland is bijvoorbeeld ook afhankelijk van financiers, private bedrijven voor de infrastructuur en de marktontwikkelingen in de staalmarkt.

De inzet van de rijksoverheid is er onder andere op gericht het instrumentarium zo goed mogelijk te laten aansluiten bij de verduurzamingsbehoefte van de industrie. Dit betekent bijvoorbeeld dat gekeken wordt waar zich knelpunten voordoen in de SDE++, en of en hoe die kunnen worden weggenomen. Ook scheidt de rijksoverheid het kader waarbinnen de aanleg van de benodigde infrastructuur moet plaatsvinden. Ik verwacht uw Kamer binnen enkele weken per brief te informeren over de marktordening van CCS.

Voor de verduurzaming van de staalproductie in Nederland zijn verschillende technieken mogelijk. Tot deze technieken behoren zowel het grootschalig toepassen van CCS, als het alternatief dat is ingebracht door de werkgroep Zeester en FNV. Voor de kortere termijn kan er ook een bijdrage geleverd worden met bijvoorbeeld toepassing van warmtepompen, voor de lange termijn kan bijvoorbeeld de techniek Hisarna juist een bijdrage leveren.

Daarbij geldt, voor Nederlandse staalproductie net zozeer als voor staalproductie in andere Europese landen, dat locatiefactoren zeer bepalend zijn voor wat de optimale route voor CO₂-reductie is. De kosten van de verschillende routes worden onder andere bepaald door de beschikbaarheid van grootschalige en goedkope hernieuwbare energie, de aanwezigheid van opslaglocaties voor CO₂ en synergievoordelen met de verduurzamingsroutes van nabijgelegen industrieën. Het is uiteindelijk aan het bedrijf zelf om hierin een afweging te maken, binnen de kaders die het Klimaatakkoord daarvoor biedt.

De leden van de VVD-fractie merken op dat Tata Steel Nederland te koop staat en zij vragen wat de status is van een eventuele overname en welke partijen daarbij betrokken zijn. Tevens vragen zij welke impact een

eventuele verandering van eigenaar heeft of kan hebben op de reeds gemaakt afspraken tussen het ministerie en Tata Steel in Nederland (TSN).

Ik begrijp van Tata Steel Nederland dat er op dit moment geen koper in beeld is en voor zover bij mij bekend wordt er op dit moment ook niet actief naar een koper wordt gezocht. Desalniettemin gaat het bedrijf door met de aangekondigde splitsing van Tata Steel Europe in een UK- en een NL-deel en het verder optimaliseren van de bedrijfsvoering.

De recente afspraken met Tata Steel Nederland gaan over de verduurzamingsmogelijkheden van het bedrijf binnen de kaders van het Klimaatakkoord. De te behalen doelen zijn gekoppeld aan de operatie van Tata Steel in Nederland en zullen bij een eventuele wisseling van eigenaar dan ook niet direct wijzigen.

De leden van de VVD-fractie hebben kennisgenomen van plannen van de FNV waarin een alternatieve route tot verduurzaming van TSN is omschreven dan in het Roadmap+. De leden vragen hoe de Minister zijn rol ziet tussen het wegen van verschillende plannen om tot de gewenste CO₂-reductie te komen. Kan de Minister aangeven wat zijn bevindingen zijn van de FNV-plannen? Ziet de Minister ook manieren om sneller CO₂-reductie te realiseren bij TSN?

In mijn gesprekken met Tata Steel Nederland liggen alle opties om zo snel mogelijk tot CO₂-reductie te komen op tafel. Het is goed dat FNV meedenkt over de mogelijke routes van de verduurzaming die voor Tata Steel Nederland openstaan. Ik verwelkom dan ook de aangekondigde haalbaarheidsstudie van deze plannen, en ben blij dat Tata Steel Nederland hieraan haar medewerking heeft toegezegd.

Daarbij vind ik het belangrijk dat de haalbaarheid, betaalbaarheid en de bijdrage van de verschillende opties aan de CO₂-doelen uit het Klimaatakkoord goed in kaart worden gebracht. Ook de doorlooptijden van de verschillende projecten spelen een belangrijke rol: vanwege de lange doorlooptijden van investeringen in de verduurzaming van de industrie, moeten er op korte termijn beslissingen worden genomen om de doelen in zicht te houden. Daarnaast is het van groot belang dat Tata Steel Nederland de zorgen van de omgeving over gezondheid, milieu en overlast adresseert. Hiervoor heeft Tata Steel Nederland recent de plannen uit de zogeheten «Roadmap+» geconcretiseerd. Als er verdere synergievoordelen te behalen vallen met de opties voor CO₂-reductie moet dit ook worden meegewogen.

Het kabinet, en meer in het bijzonder de Staatssecretaris van EZK voor klimaat- en energiebeleid, is hoeder van het Klimaatakkoord. Daarbij is het de rol van het kabinet om ten behoeve van de verduurzaming van de industrie het kader en de randvoorwaarden te scheppen waarbinnen bedrijven die CO₂ uitstoten eigen afwegingen moeten maken. Mocht er nieuwe informatie uit de haalbaarheidsstudie komen die ertoe leidt dat er aanpassingen gedaan moeten worden aan het kader, dan zal ik kijken hoe ik hieraan vorm kan geven, en uw Kamer hier zo snel mogelijk over informeren.

De leden van de VVD-fractie hebben tot slot met interesse kennisgenomen van de pilot van de Zweedse staalmaker SSAB in Lulea. Is de Minister op de hoogte van de resultaten van deze pilot? Welke lessen kunnen eruit getrokken worden voor de Nederlandse staalindustrie volgens de Minister? Is de Minister bereid om contact op te nemen met de Zweedse overheid om lessen te trekken over hoe men daar deze innovaties binnen de staalindustrie stimuleert?

Ik ben op de hoogte van de resultaten van deze pilot, voor zover deze openbaar worden gemaakt door de initiatiefnemers SSAB, LKAB en Vattenfall. Hieruit volgt een aantal belangrijke lessen. Ten eerste: de verduurzaming van de industrie vergt flinke investeringen. Kosteneffectiviteit is bij de uitvoering van het Klimaatakkoord dan ook een belangrijk principe. De uitvoering van verduurzamingsprojecten duurt daarbij vele jaren en doorloopt verschillende fasen. De randvoorwaarden en lokale omstandigheden spelen tot slot eveneens een belangrijke rol bij de keuze van de verduurzamingsroute van de industrie. Er is dus niet één ontwikkelpad, maar er moet gekozen worden uit verschillende opties in de tijd. Die lokale omstandigheden in Zweden en Nederland verschillen aanzienlijk. Zo is in Zweden bijvoorbeeld groene waterstof in grotere mate en sneller beschikbaar dan in Nederland, en tegen lagere kosten vanwege specifieke toegang tot duurzame waterkrachtenergie.

De staalindustrie kan de verduurzaming bovendien niet alleen realiseren, daar is samenwerking bij nodig met andere partijen die bijvoorbeeld groene stroom, groene waterstof of opslagcapaciteit voor CO₂ kunnen leveren. De overheid heeft een belangrijke bijdrage te leveren bij onder andere de aanleg van de benodigde infrastructuur, afgifte van vergunningen en het opzetten van stimuleringsregelingen.

Vooraf het tijdig afronden van de vergunningsprocessen is door de initiatiefnemers van het Hybrit project als extra belangrijk bestempeld. De Rijkscoördinatieregeling (RCR) en Provinciale Coördinatieregeling (PCR) zijn belangrijke instrumenten die de Nederlandse overheid hiervoor in handen heeft. Daarnaast zijn al eerder, in overleg met de Europese Commissie, stimuleringsmaatregelen in het leven geroepen om de verduurzamingsopgave in Nederland te ondersteunen.

Deze lessen sluiten aan bij de eerdere ervaringen in Nederland met het verduurzamen van de industrie. Mijn ministerie staat in contact met de Zweedse overheid om te vragen of er nog verdere lessen getrokken zijn uit deze studie met relevantie voor het te maken beleid in Nederland.

Vragen en opmerkingen van de leden van de D66-fractie

De leden van de D66-fractie hebben met interesse kennisgenomen van de afspraken die zijn gemaakt met Tata Steel over CO₂-reductie.

De leden van de D66-fractie lezen dat CO₂-reductie van vijf megaton (Mton) een ambitieuze stap is. Deze leden vragen de Minister waaruit blijkt dat vijf Mton een ambitieuze stap is. Tevens vragen zij of er verschillende scenario's zijn onderzocht waaruit is gebleken of vijf Mton CO₂-reductie daadwerkelijk het meest ambitieuze doel is en kunnen deze scenario's gedeeld worden? Op welke wijze is de luchtvervuilende uitstoot van grafiet en stikstof bij de staalproductie van Tata Steel meegenomen in het plan? Op welke wijze zijn omwonenden en werknemersorganisaties betrokken bij de totstandkoming van dit project?

De doelstellingen voor de industrie onder het Klimaatakkoord worden geborgd met een CO₂-heffing. De benodigde hoeveelheid reductie per bedrijf om de CO₂-heffing «voor te blijven», wordt bepaald door de afstand van dat bedrijf tot de relevante benchmark onder het Europese Emissiehandelssysteem (EU ETS). Daaruit kan een proportionele bijdrage van ieder industrieel bedrijf aan de doelstellingen voor de sector industrie worden afgeleid. Zie voor een nadere uitleg van deze systematiek de memorie van toelichting bij de invoering van de wetswijziging voor de CO₂-heffing (Kamerstuk 35 575, nr. 3).

De ambitie van Tata Steel Nederland om 5 Megaton CO₂ te reduceren, gaat meer dan één megaton verder dan het proportionele deel van Tata Steel Nederland onder het Klimaatakkoord. Indien deze 5 Megaton wordt gerealiseerd, staat dat gelijk aan meer dan 10% van de totale doelstelling uit het Klimaatakkoord voor 2030 voor heel Nederland (49 Megaton CO₂-reductie). Ik vind deze voornemens op basis van deze gegevens dan ook met recht ambitieus te noemen.

Dit laat natuurlijk onverlet dat als er aanvullende mogelijkheden zijn om nog meer of sneller CO₂ te reduceren, ik hierover graag nader met het bedrijf in gesprek ga. Daarbij liggen alle aanvullende opties op tafel. Ook de plannen van FNV worden op dit moment op haalbaarheid onderzocht. Als uit deze of één van de andere gesprekken volgt dat aanvullende CO₂ reductie zowel technisch en economisch als juridisch haalbaar is, zal ik dit uiteraard met uw Kamer delen. Uiteindelijk ligt de afweging voor het treffen van deze maatregelen, binnen de kaders die het Klimaatakkoord daarvoor biedt, bij het bedrijf zelf.

Zoals de leden van D66 terecht schetsen, staat Tata Steel Nederland voor een grote én brede verduurzamingsopgave. Naast CO₂-reductie is het van belang dat Tata Steel Nederland stappen gaat nemen om merkbare positieve effecten te bereiken voor een gezonde luchtkwaliteit en de overlast die omwonenden ervaren afneemt. Hiervoor heeft Tata Steel Nederland recent de plannen uit de zogeheten «Roadmap+» geconcretiseerd. Als er voor de luchtkwaliteit verdere synergievoordelen te behalen vallen met de opties voor CO₂-reductie weeg ik deze ook mee. Dit doe ik uiteraard in nauw overleg met de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat en met de provincie Noord-Holland.

Ik beschouw het betrekken van omwonenden en werknemersorganisaties als een belangrijke taak van het bedrijf. Tata Steel Nederland geeft aan dat werknemersorganisaties en lokale overheden op regelmatige basis zijn bijgepraat over de opzet en de stand van zaken met betrekking tot de projecten. Omwonenden worden reeds via burentafels betrokken en zullen, in de loop van de uitvoering van de projecten verder worden betrokken in binnenkort te starten participatietrajecten.

De leden van de D66-fractie hebben met interesse kennisgenomen van de FNV-visie over «groen staal», waarbij een plan wordt gepresenteerd waarbij CO₂-reductie wordt bereikt met minder CO₂-opslag. Hoe beoordeelt de Minister deze visie en hoe verhoudt deze visie zich tot het plan waartoe de Minister met Tata Steel is gekomen? In hoeverre is de rap stijgende CO₂-prijs meegenomen in het plan van de Minister, waarbij de stijgende CO₂-prijs onder andere invloed kan hebben op de financiële kosten van het subsidiëren van CO₂-opslag onder de grond? Onderkent de Minister ook dat een stijgende CO₂-prijs in combinatie met de nationale CO₂-heffing voor de industrie duidelijke (financiële) invloed zal hebben op de productie van staalfabrikant Tata Steel?

In mijn gesprekken met Tata Steel Nederland liggen alle opties om zo snel mogelijk tot CO₂-reductie te komen op tafel. Het is goed dat FNV meedenkt over de mogelijke routes van de verduurzaming die voor Tata Steel Nederland openstaan. Ik verwelkom dan ook de aangekondigde haalbaarheidsstudie van deze plannen, en ben blij dat Tata Steel Nederland hieraan haar medewerking heeft toegezegd. Ik wil graag deze haalbaarheidsstudie afwachten voordat ik hier een nader oordeel over geef.

Het klopt dat de snel stijgende CO₂-prijs onder het ETS een sterke impact heeft op alle CO₂-reducerende opties voor de industrie. Daarnaast wordt

het doel voor de industrie nationaal geborgd met de CO₂-heffing. De stijgende CO₂-prijs heeft een vergelijkbare impact op de verschillende alternatieven die voorliggen: het voordeel van het vermijden van uitstoot van het bedrijf neemt toe, omdat de kosten van die uitstoot toenemen.

Het klopt ook dat dit een sterke financiële impact kan hebben op alle Europese industriële bedrijven. Het vermogen van bedrijven om dit door te rekenen aan klanten is dan ook van wezenlijke invloed op het vermogen van deze bedrijven om in Europa te blijven produceren. Mede daarom kijk ik positief nieuwsgierig naar de ontwikkeling van het zogeheten *Carbon Border Adjustment Mechanism* door de Europese Commissie.

Vragen en opmerkingen van de leden van de CDA-fractie

De leden van de CDA-fractie vinden rentmeesterschap een belangrijke kernwaarde. Rentmeesterschap betekent goed voor onze aarde willen zorgen. Verder staat rentmeesterschap voor gedegen financiën en daarmee voor beleid dat haalbaar en betaalbaar is. De Euro die eerst verdiend moet worden kan maar eenmaal uitgeven worden. Deze leden vinden dat, dat voor onszelf, voor een schone en gezonde samenleving en voor generaties die na ons zullen komen moet gebeuren. Klimaatverandering is een van de grootste opgaven van deze tijd. Nederland moet daarom een solide bijdrage leveren aan het halen van het CO₂-reductiedoel dat wereldwijd in Parijs is afgesproken. Daarbij past het volgens deze leden dat afspraken gemaakt worden met partijen die veel uitstoten en die de samenleving tegelijk nodig heeft, over hoe de vergroening concreet vorm moet krijgen. De afspraken moeten passen in de routekaart naar 2050 en suboptimale oplossingen moeten voorkomen worden. Daarbij vragen deze leden aandacht voor het behoud van werk waarmee families in hun eigen inkomen kunnen voorzien en er zo een bijdrage door bedrijven aan de Nederlandse samenleving wordt geleverd.

De leden van de CDA-fractie vinden het in dit kader goed om te zien dat Tata Steel Nederland met ambitieuze plannen komt om in 2035 vijf Mton CO₂-reductie op jaarbasis te realiseren. Daarmee kan het bedrijf een belangrijke bijdrage leveren aan het behalen van de doelen uit het Klimaatakkoord. Deze leden vinden het goed en noodzakelijk dat Tata in Nederland in verduurzaming investeert. Dit past in het streven om de industrie in Nederland te vergroenen zonder dat daarbij door weglekeffecten vervuiling zich naar het buitenland verplaatst. Deze leden lezen dat de Minister voornemens is om nauw samen te blijven werken met alle partijen die een bijdrage moeten leveren aan het Klimaatakkoord. Zij vragen de Minister of het daarbij tevens het streven is om met andere partijen vergelijkbare afspraken over CO₂-reductie te maken als met Tata Steel. Kan de Minister aangeven of daarover momenteel gesprekken plaatsvinden met andere partijen en op welke termijn verwacht hij daar resultaten van?

Er waren verschillende bijzondere aanleidingen om met Tata Steel Nederland in gesprek te treden. Ten eerste was er de unieke impact die dit bedrijf, als grootste uitstoter van CO₂ in Nederland, heeft op het welzijn van het Klimaatakkoord. Een tweede reden was de gesprekken over de strategische toekomst van het bedrijf met verschillende buitenlandse geïnteresseerde partijen de afgelopen jaren. Ten derde heeft uw Kamer het kabinet via de motie Moorlag, die oproep om het voor het staalbedrijf mogelijk te maken in Nederland te blijven verduurzamen en innoveren, ook opgeroepen om in nauw overleg met het bedrijf te treden.

Er waren daarmee bijzondere redenen om dergelijke verregaande afspraken te maken met Tata Steel Nederland, maar ik benadruk dat ik

opensta voor gesprekken met alle partijen die een belangrijke bijdrage leveren aan het Klimaatakkoord. Ik voer regelmatig overleg met afgevaardigden van de industrie als geheel en met verschillende grote en kleinere bedrijven over hun aanpak om CO₂ te reduceren. Op dit moment heb ik geen gezamenlijke verklaringen of overeenkomsten met deze bedrijven in voorbereiding.

De leden van de CDA-fractie merken op dat het voor het reduceren van de CO₂-uitstoot in de industrie van belang is dat eventuele knelpunten op het gebied van onder andere infrastructuur worden aangepakt. Zij wijzen er in dit kader op dat de Kamer middels de motie Mulder-Harbers (Kamerstuk 35 570 XIII, nr. 26) de regering heeft verzocht om de no-regretmaatregelen voor het investeren in de energie-infrastructuur voor de industrie in kaart te brengen en daarover in het voorjaar te rapporteren. Deze leden vragen de Minister welke maatregelen er reeds in kaart zijn gebracht en op welke termijn daar concrete stappen mee kunnen worden gemaakt. Wanneer is de Minister voornemens om deze maatregelen aan de Kamer voor te leggen?

De aanleg van de infrastructuur voor de verduurzaming van de industrie wordt door het Programma Infrastructuur Duurzame Industrie (PIDI) ter hand genomen, het plan van aanpak hiervoor is op 20 mei gepubliceerd op de website van de rijksoverheid.¹ In dit plan van aanpak wordt de werkwijze uitgelegd om tot een regionale en nationale uitvoeringsagenda voor infrastructuur voor verduurzaming industrie te komen. De basis van het PIDI zijn de Cluster Energie Strategieën (CES) waar de industrie aangeeft welke projecten nodig zijn om tot verduurzaming te komen en die nodig zijn voor het verdienvermogen van Nederland in de toekomst. De CES moeten leiden tot een regionaal uitvoeringsprogramma van de clusters en agendering van projecten van nationaal belang. In het Meerjarenprogramma Infrastructuur Energie en Klimaat (MIEK) neemt PIDI regie op projecten van nationaal belang. PIDI is met de clusters en de daarbij betrokken stakeholders nu bezig om op basis van de CES-en de MIEK op te stellen. Ik verwacht uw Kamer hier aan het einde van het jaar over te kunnen informeren. Projecten die in het eerste MIEK opgenomen worden, worden geselecteerd op nationale noodzaak en een urgentie. De CES is daarmee een essentieel middel voor Tata Steel Nederland om de infrastructuurvraag voor de verduurzamingsopgave en het toekomstig verdienmodel van de industrie te agenderen.

De leden van de CDA-fractie zijn het met de Minister eens dat het gezien het mondiale speelveld van groot belang is dat hogere CO₂-prijzen in Europa er niet toe leiden dat productie en daarmee ook de uitstoot zich verplaatsen naar buiten Europa. Deze leden onderschrijven daarom het belang van een Europees Carbon Border Adjustment Mechanism (CBAM), zodat vervuiling ook een prijs krijgt en er een eerlijk speelveld is voor onze bedrijven. Kan de Minister aangeven wat de huidige stand van zaken omtrent CBAM is? Wanneer wordt het definitieve voorstel verwacht en hoe ziet het speelveld er op dit thema uit binnen de Europese Unie? Deze leden merken op dat landen zoals China en Australië overwegen om naar de Wereldhandelsorganisatie (WTO) te stappen wanneer CBAM werkelijkheid wordt vanwege het feit dat zij een koolstofgrenstaks zien als een vorm van protectionisme. Tevens klinkt er vanuit ontwikkelingslanden kritiek op CBAM, omdat een dergelijke mechanisme volgens die landen tot grotere milieuschade zou kunnen leiden. Zij vragen de Minister te reageren op deze kritiek. Welke risico's ziet de Minister met betrekking tot CBAM?

¹ <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/publicaties/2021/05/20/programma-infrastructuur-duurzame-industrie-plan-van-aanpak>.

Het kabinet kijkt uit naar de publicatie van het CBAM-voorstel, dat verwacht wordt op 14 juli. Het voorstel wordt dan in de Raad en het Europees Parlement behandeld. Indien hierover een akkoord wordt bereikt zal een CBAM op zijn vroegst begin 2023 van kracht worden. Er is tot nu toe weinig bekend over de vormgeving van een CBAM. Bij de vormgeving van een CBAM hecht het kabinet aan een gefaseerde invoering, beperking van de administratieve lasten, belang van uitvoerbaarheid en belang om de geopolitieke context in acht te nemen.

In dat kader heeft Nederland recentelijk een opiniestuk in *Politico*² ondertekend met Frankrijk, Denemarken, Litouwen, Luxemburg, Oostenrijk, Slowakije, Spanje en Tsjechië. Een CBAM is geen protectionistische maatregel maar een klimaatmaatregel die koolstoflekkage kan bestrijden en andere landen kan aanzetten tot ambitieuzer klimaatbeleid. Het kabinet is tevens van mening dat een voorstel voor een CBAM WTO-conform moet zijn. Het is van belang dat het non-discriminatiebeginsel, dat belangrijk is voor WTO-conformiteit, gewaarborgd wordt. De Europese Commissie heeft aangegeven bij het voorstel voor een CBAM rekening te houden met het vereiste van WTO-conformiteit.

Het kabinet heeft de Commissie in aanloop naar publicatie van het voorstel voor een CBAM tevens gevraagd om de impact van een CBAM op ontwikkelingslanden mee te nemen en derde landen te consulteren. Het is van belang dat de EU – conform ook het bovengenoemd opiniestuk – verduidelijkt dat de CBAM geen protectionistische maatregel is maar een klimaatmaatregel die derde landen niet raakt als ze hun ambitie conform de Parijs doelstellingen implementeren.

De leden van de CDA-fractie merken op dat de Minister zegt dat de werknemers van Tata Steel Nederland blij zijn met de plannen die opgesteld worden om in IJmuiden een competitief en duurzaam staalbedrijf te realiseren. Echter, 14 mei 2021 werd door FNV een plan gepresenteerd waaruit volgens hen blijkt dat Tata Steel IJmuiden veel sneller de CO₂-uitstoot kan reduceren. Hoe rijmt de Minister deze ontwikkeling met zijn stelling dat de werknemers blij zijn met de plannen van Tata Steel? Zijn de werknemers tevreden met de plannen of zien zij liever een andere oplossing? Deze leden vragen de Minister tevens om een inhoudelijke appreciatie te geven van het door FNV gepresenteerde plan en de gevolgen daarvan te vergelijken met de plannen van Tata Steel. Zij verzoeken de Minister daarbij in ieder geval in te gaan op de kosten en de gevolgen voor werkgelegenheid, CO₂-uitstoot en de omgevingsoverlast van beide plannen. Hoe verhoudt het plan van de FNV zich tot het plan van Tata Steel zelf en hoe weegt de Minister beide plannen in de route naar 2050, zowel economisch, qua werkgelegenheid en op het gebied van klimaat en omgeving?

Op verschillende momenten is er vanuit mijn ministerie contact geweest met de Centrale Ondernemingsraad en ook met de FNV. Uiteraard spreekt het bedrijf zelf doorlopend met medewerkersvertegenwoordigingen, waarbij ook de plannen voor CO₂-reductie regelmatig aan bod komen. De werknemers van Tata Steel Nederland staan achter de scherpe ambities van Tata Steel Nederland op het gebied van CO₂-reductie. FNV heeft nu een alternatief plan voorgesteld om deze scherpe doelstellingen te halen. Ik verwelkom de nauwe betrokkenheid van FNV bij deze casus en ben ook blij dat Tata Steel Nederland medewerking aan dit onderzoek heeft toegezegd.

² <https://www.politico.eu/article/europe-climate-change-carbon-leakage/>; dezelfde beleidslijn is eerder ook met uw Kamer gedeeld: Kamerstuk 35 377, nr. 1.

Het is verder niet vreemd dat bij dergelijke complexe trajecten er meerdere visies op de optimale oplossing bestaan, en dat verschillende betrokkenen hier ook een verschillende blik op kunnen hebben. Wel hecht ik eraan te benadrukken dat de rollen zuiver moeten blijven: het bedrijf zelf moet uiteindelijk een afweging maken over de optimale route voor CO₂-reductie, binnen het kader dat het Rijk daarvoor biedt.

Het is goed dat FNV meedenkt over de mogelijke routes van de verduurzaming die voor Tata Steel Nederland openstaan. Ik verwelkom dan ook de aangekondigde haalbaarheidsstudie van deze plannen, en ben blij dat Tata Steel Nederland hieraan haar medewerking heeft toegezegd. Ik wil graag deze haalbaarheidsstudie afwachten voordat ik hier een nader inhoudelijk oordeel over geef. Wel heb ik de door het CDA benoemde onderwerpen van onderzoek, waar ik zelf ook zeer in geïnteresseerd ben, doorgegeven aan FNV en aan Tata Steel Nederland om te betrekken bij de aangekondigde haalbaarheidsstudie.

Vragen en opmerkingen van de leden van de SP-fractie

De leden van de SP-fractie vinden het erg belangrijk om over Tata Steel te praten. Deze leden brengen in herinnering dat in Nederland meer dan 50 procent van de CO₂-uitstoot wordt veroorzaakt door slechts tien bedrijven, en dat na de RWE in de Eemshaven centrale en de Uniper centrale op de Maasvlakte, Tata Steel het meest vervuilende bedrijf van Nederland is, verantwoordelijk voor 7 procent van de Nederlandse uitstoot.

De leden van de SP-fractie vragen of er inmiddels eenduidige cijfers zijn over het aantal ton CO₂ dat Tata jaarlijks uitstoot en hoe dit wordt berekend.

De Nederlandse Emissieautoriteit (NEa) publiceert jaarlijks de emissie-cijfers van alle installaties die onder het EU-ETS vallen op haar website.³ Hier zijn ook de emissies van Tata Steel in Nederland in te zien. De emissies die samenhangen met het verbranden van restgassen van Tata Steel Nederland bij de naastgelegen elektriciteitscentrales worden als uitstoot van die centrales gerapporteerd. De emissies van Tata Steel Nederland worden jaarlijks geverifieerd en gerapporteerd aan de NEa. De emissies worden bepaald door meting van de hoeveelheid en samenstelling van de verschillende in- en uitgaande koolstof houdende brandstoffen en materialen.

De leden van de SP-fractie hebben kennisgenomen van de plannen van Tata Steel om in 2030 40 procent minder CO₂ uit te stoten door middel van CO₂-opvang en opslag, Carbon Capture and Storage (CCS). De uitgestoten CO₂ zou dan moeten worden opgeslagen in lege gasvelden in de Noordzee. Deze leden zijn niet overtuigd door deze plannen. Niet in de laatste plaats omdat CCS gepaard gaat met torenhoge subsidies waarvan de noodzaak wat deze leden betreft absoluut niet is aangetoond. Zij vinden dat moet worden voorkomen dat het plan leidt tot enorme oversubsidie en woekerwinsten. Deze leden ontvangen graag een uitputtende lijst van alle subsidies die Tata Steel ontvangt, van alle overheden (Rijk, provincie, gemeente, etc.), met daarbij aangegeven voor welk doel de subsidies dienen. Voorts willen zij graag weten of Tata Steel een regeling heeft met de Belastingdienst? Zo ja, kan de informatie hierover eveneens gedeeld worden?

Ik beperk mij in de beantwoording tot de belangrijkste Rijksregelingen, te weten ETS compensatieregeling, energie-innovatiesubsidies (DEI, VEKI,

³ <https://www.emissieautoriteit.nl/onderwerpen/rapportages-en-cijfers-ets>.

TSE), MIA\Vamil, WBSO en EIA, alle met een zichtlijn van 3–5 jaar. Dit gezien de korte termijn waarop de vraag beantwoord moet worden.

In onderstaande tabel zijn per jaartal de energie-innovatiesubsidies opgenomen die Tata Steel Nederland ontvangen heeft. In kolom drie staan de subsidiebedragen die Tata Steel ontvangen heeft. In de laatste kolom staat de totale subsidie die aan het project en haar deelnemers is uitgekeerd.

Titel project	Jaar	Subsidie Tata	Subsidie Totale project
Everest Front End Engineering & Design + Approval	2020	EUR 2.000.000	EUR 2.000.000
ATHOS Conceptselectiefase	2020	EUR 103.900	EUR 1.174.393
Hephaestos: onderzoek naar kosteneffectieve wijze produceren van methanol uit Hoogovengas	2020	EUR 57.379	EUR 101.729
Ontwikkelen van een technologie voor de productie van bioCoal die kan worden ingezet voor CO ₂ -negatieve staalproductie	2019	EUR 225.258	EUR 337.028
Geo-energie voor vergroening bedrijfsvoering in de procesindustrie	2019	EUR 18.000	EUR 42.800
Onderzoek technische en economische haalbaarheid van Smart Heat Management: Cluster (SMEAT)	2019	EUR 5.640	EUR 98.880
Everest, Conceptueel Ontwerp Fase	2019	EUR 555.076	EUR 555.076
Zero Emissions Ironmaking Process – Phase 1 of the Front End Engineering Design (FEED) Study for the	2019	EUR 424.557	EUR 496.256
Waste Heat Recovery Ovenkoelwater Warmbandwalserij	2019	EUR 1.333.950	EUR 1.333.950
SteamER	2018	EUR 19.714	EUR 44.714
CCUS bij Tata Steel IJmuiden	2018	EUR 266.124	EUR 266.124
Amsterdam-IJmuiden CO ₂ Transport Hub & Offshore Storage	2018	EUR 123.800	EUR 390.311
Synkero – Ontwikkelen van een businessplan voor een synthetische kerosine pilot fabriek in het Noorden.	2018	EUR 15.077	EUR 99.357
Steel2Chemicals	2017	EUR 472.880	EUR 4.720.481
Operationele stabiliteit v.e. innovatief doorbraakproces voor geïntegreerde ijzer- en staalproductie	2016	EUR 1.567.889	EUR 1.567.889
Lighthouse project Waste Radiation heat to Power and Steam	2016	EUR 49.500	EUR 1.513.075

Ook maakt Tata Steel gebruik van WBSO (Wet Bevordering Speur- en Ontwikkelingswerk) en EIA (Energie-investeringsaftrek). Dit zijn echter fiscale regelingen waarover ik geen gegevens mag verstrekken. Dit ligt besloten in de belastingwetgeving (artikel 67 AWR).

Hetzelfde geldt voor MIA\Vamil (milieu-investeringsaftrek en de Willekeurige afschrijving milieu-investeringen). Wel is het zo dat sinds 2016 van alle netto ontvangen steun boven de 500.000 euro per jaar een melding moet worden gepubliceerd in het TAM-register (*Transparency Award Module*) van de Europese Commissie ten behoeve van staatssteuntransparantie. Daarmee worden deze gegevens openbaar voor iedereen. In het TAM-register van de Europese Commissie is voor de MIA/Vamil een melding van Tata Steel geregistreerd in 2019 (namelijk, voor «Apparatuur voor proces geïntegreerde vermindering van stofontwikkeling (aanpassen bestaande situatie)»), met een berekend fiscaal voordeel van 1.493.176 euro (waarvan 1.119.882 euro MIA voordeel en 373.294 euro Vamil).

Verder maakt Tata Steel ook gebruik van de subsidieregeling indirecte emissiekosten ETS. Dit is een compensatieregeling op basis van richtsnoeren die door de Europese Commissie zijn opgesteld en door de meeste landen in de EU wordt toegepast. De subsidieregeling indirecte emissiekosten ETS heeft tot doel om te voorkomen dat het Europees emissiehandelssysteem voor CO₂ (ETS) de concurrentiepositie van bedrijven in Nederland negatief beïnvloedt. De subsidieregeling biedt energie-intensieve bedrijven financiële compensatie om het weglekrisico te reduceren en het internationale level playing field te waarborgen. De verstrekte subsidies voor de Indirecte Compensatieregeling ETS over de jaren 2016–2020 (EUR) aan Tata staan vermeld in onderstaande tabel.

Bedrijf	2016	2017	2018	2019	2020
Tata Steel IJmuiden BV	EUR 6.796.793	EUR 8.086.945	EUR 5.598.655	EUR 6.096.313	EUR 15.717.056

Ik beschik niet over overzichten van Europese, provinciale en gemeentelijke subsidies voor Tata Steel Nederland.

De leden van de SP-fractie wijzen op het plan van de vakbond dat onlangs is gepresenteerd. De FNV stelt dat het beter is om te investeren in een productieproces op groene stroom. De plannen van de FNV zorgen voor minder CO₂ en fijnstof uitstoot. Wat is de reactie van de regering op dit plan? Zal er worden geluisterd naar de werknemers en zal Tata worden aangemoedigd te investeren in een daadwerkelijk groen plan? De Minister benadrukt dat draagvlak bij de werknemers onmisbaar is. De leden zijn het hier volledig mee eens. Daarom vragen zij het kabinet in te gaan op de 300 miljoen euro die Tata investeert in CO₂-reductieprojecten en de 1,4 miljard euro waarvan de FNV stelt dat, dat nodig is voor verduurzaming van het bedrijf. Moet er niet veel meer gebeuren, zo vragen deze leden aan de Minister.

Het is goed dat FNV meedenkt over de mogelijke routes van de verduurzaming die voor Tata Steel Nederland openstaan. Ik verwelkom dan ook de aangekondigde haalbaarheidsstudie van deze plannen, en ben blij dat Tata Steel Nederland hieraan haar medewerking heeft toegezegd. Ik wil graag deze haalbaarheidsstudie afwachten voordat ik hier een nader oordeel over geef.

De 300 miljoen euro die Tata Steel Nederland met de Roadmap+ heeft aangekondigd zijn investeringen specifiek gericht op het terugdringen van de impact op de omgeving in termen van leefomgeving, gezondheid van en overlast voor omwonenden. Het is belangrijk en goed dat Tata Steel Nederland deze investeringen op 25 mei jl. heeft geconcretiseerd: de aangekondigde maatregelen moeten zo snel mogelijk leiden tot merkbare positieve effecten.

Daarnaast moet Tata Steel Nederland zeker nog meer investeringen doen om ook de benodigde CO₂-reductie te halen. Daarbij moet inderdaad, zoals de leden van de SP terecht stellen, ook gekeken worden naar de impact van de verschillende opties op de omgeving, net zoals er gekeken moet worden naar de impact op de CO₂-doelen uit het Klimaatakkoord, en de technische, economische en juridische haalbaarheid van de verschillende opties.

De leden van de SP-fractie benadrukken dat progressie van groot belang is. Met name omwonenden worden hard getroffen, zoals onlangs wederom werd bevestigd door het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM). Zij kampen vaker met hartklachten, diabetes en longkanker. Zij moeten verhuizen wegens luchtwegproblemen. Kinderen moeten

steevast hun handen wassen als ze buiten spelen, de grafiet die neerslaat op de omgeving is erg gevaarlijk voor hen. De sneeuw kleurt er niet wit, maar zwart. Wat is de reactie van de Minister hierop?

Het kabinet begrijpt de zorgen van omwonenden en vindt dat de lucht in het IJmondgebied snel schoner moet worden. Tata Steel Nederland moet daarvoor de emissies van schadelijke stoffen naar de lucht aanzienlijk verminderen. Bedrijven dienen onder andere de beste beschikbare technieken (BBT) toe te passen en zich aan wet- en regelgeving te houden, met als doel een hoog niveau van bescherming van het milieu en de gezondheid. Ook geldt een minimalisatieverplichting wat betreft emissies van Zeer Zorgwekkende Stoffen (ZZS).

De provincie Noord-Holland is bevoegd gezag voor Tata Steel en verantwoordelijk voor de vergunningverlening, toezicht en handhaving. Uit een rapport van de Randstedelijke Rekenkamer blijkt dat dit effectiever kan en moet. De provincie zet zich hier inmiddels volledig voor in en treedt ook op. De provincie voert frequent overleg met het bedrijf, maar treedt ook handhavend op. Ze wordt in haar taken bijgestaan door de omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied, de GGD en geadviseerd door het RIVM en het Rijk. Samen met de IJmondgemeenten heeft de provincie Noord-Holland het Programma Tata Steel 2020–2050: *Samenwerken aan een gezondere en veilige IJmond* vastgesteld. Met daarbij een Uitvoeringsprogramma Vergunningen, Toezicht en Handhaving Tata Steel 2020–2022 van de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied.

Tata Steel Nederland heeft recent de Roadmap+ geconcretiseerd. De provincie Noord-Holland is positief over de concreetheid van de stappen die Tata Steel voorstelt: een sterke reductie van geurbelasting en stofneerslag per 2023 en de realisatie van de deNOX-installatie bij de pelletfabriek in 2025. Met deze stappen toont Tata Steel betrokkenheid bij de omgeving en ambitie in de richting van schonere en duurzamere staalproductie in de IJmond. Stappen die bij realisatie bij de omwonenden zeker merkbaar zullen zijn. De provincie zal erop toezien dat deze stappen zo snel mogelijk gezet worden. Desalniettemin kost dit soort stappen tijd. Over twee jaar moeten ze echter tot tastbare resultaten voor omwonenden leiden. De provincie Noord-Holland beschouwt dit streven van Tata Steel als een forse stap in de goede richting, passend in de ambities, uitgesproken in het programma Tata Steel 2020–2050, samenwerken aan een gezondere, veilige IJmond.

Het kabinet is verantwoordelijk voor het stelsel van vergunningverlening, toezicht en handhaving (VTH). Er is nauw overleg tussen de Ministeries van EZK en I&W, en met de provincie en betrokken gemeenten, over zowel CO₂-reductie als acties gericht op concrete verbetering van de gezonde leefomgeving in het IJmondgebied.

De leden van de SP-fractie vragen hoe Tata durft te beweren dat IJmuiden een van de schoonste fabrieken ter wereld is. Deze leden vinden het onacceptabel dat nog steeds wordt weggekeken voor de gevolgen voor de omgeving, mens en natuur. Hoe is het mogelijk dat de belangen van de sterke lobby van Tata worden gediend en ten koste gaan van het welbevinden van de omgeving? Hoe is het mogelijk dat bestaande regels niet worden nageleefd door Tata? Wat gebeurt er op het gebied van strengere regelgeving en eventuele maatregelen die kunnen bijdragen aan een gezondere leefomgeving? Wat is de reactie van de Minister op een nieuwe aangifte tegen Tata, waarin het bedrijf er door omwonenden van wordt beschuldigd willens en wetens zeer gevaarlijke en kankerverwekkende stoffen uit te blijven stoten? In het kader hiervan zijn deze leden erg benieuwd naar de beantwoording van de Kamervragen van het lid Beckerman van 19 april 2021. Kan de Minister deze beantwoorden?

Het kabinet is het oneens met de stelling van de leden van de SP dat wordt weggekeken van de gevolgen voor de omgeving, mens en natuur, net zoals met de stelling dat het welbevinden van de omgeving niet wordt meegewogen bij het opstellen van het kader waarbinnen Tata Steel Nederland moet verduurzamen. Bij de afwegingen over de toekomst van het staalbedrijf in IJmuiden spelen deze overwegingen zeker een grote rol.

Staal produceren is in Nederland mogelijk. Wel dient dit te gebeuren op een manier waarbij een bedrijf zich houdt aan alle wettelijke normen, de best beschikbare technieken (BBT) gebruikt en de uitstoot van Zeer Zorgwekkende Stoffen (ZZS) minimaliseert. Een bedrijf is daar in eerste instantie zelf verantwoordelijk voor, en het bevoegd gezag, in dit geval de provincie Noord-Holland, is verantwoordelijk voor strikte vergunningverlening, toezicht en handhaving, hierin bijgestaan door de omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied en de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT). Een gezonde leefomgeving en schone lucht is voor het Kabinet van groot belang. Aantasting van het milieu en de gezondheid van omwonenden moet zo veel mogelijk voorkomen worden.

Afwegingen voor de te kiezen investeringen zijn, in tegenstelling tot wat de leden van de SP-fractie impliceren, niet eenvoudig: ook werkgelegenheid, de vraag naar staal (bijvoorbeeld voor de energietransitie), het verdienvermogen van Nederland en de benodigde CO₂-reductie spelen hierbij een belangrijke rol. Deze afwegingen zijn niet één-dimensionaal. Niet alleen de rijksoverheid maar ook de provinciale en gemeentelijke overheden maken hierin telkens een zorgvuldige afweging.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat is in overleg met de provincie over wat er mogelijk is binnen het bestaande kader van milieunormen en -vergunningen, en welke aanvullende stappen genomen kunnen en moeten worden. Het staat buiten kijf dat Tata Steel Nederland, net zoals ieder ander bedrijf, altijd aan de geldende normen en voorschriften moet voldoen. Het is aan het OM om te oordelen over de aangifte die is gedaan. Het kabinet laat zich hier niet over uit.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat zal de vragen van het lid Beckerman zo snel mogelijk beantwoorden.

De leden van de SP-fractie hebben kennisgenomen van de stukgelopen gesprekken met het Zweedse bedrijf SSAB over een eventuele overname. Wat is de reactie van de regering op het feit dat de verduurzamingskosten te hoog waren voor SSAB? Voorts vragen deze leden om een reactie op de plannen van de initiatiefgroep Havenstad IJpoort, die een CO₂ neutrale stad willen bouwen op het terrein van Tata Steel, die duizenden arbeidsplaatsen zou moeten opleveren en breed de ruimte zou moeten bieden aan nieuwe natuurgebieden. Hoe staat de Minister tegenover investeringen vanuit de overheid die hieraan te pas zouden moeten komen? Welke eventuele andere (overname)plannen of mogelijkheden zijn er voor het gebied en wat heeft de voorkeur van de Minister?

Het kabinet vindt het jammer dat SSAB als potentiële eigenaar is afgehaakt, maar dit verandert niets aan de gezamenlijk inzet van het Nederlandse staalbedrijf en de Nederlandse overheid. Die is gericht op een duurzaam staalbedrijf in IJmuiden met oog voor een gezonde leefomgeving. Dit was al de inzet voordat SSAB in beeld kwam, en is nog steeds de inzet.

Voor wat betreft de kosten van de verduurzaming van het staalbedrijf: de klimaattransitie leidt voor alle staalbedrijven in Europa tot grote en complexe keuzes. Er zijn meerdere routes en meerdere strategieën mogelijk. Locatiefactoren, zoals toegang tot kostenefficiënte mogelijk-

heden voor opslag van CO₂ en lokale productie van waterstof, spelen daarbij bijvoorbeeld een belangrijke rol, en die zijn niet voor alle bedrijven hetzelfde. Het is dus ook geen gegeven dat elke combinatie tussen bedrijven voldoende synergie oplevert.

Havenstad IJpoort heeft op dit moment geen steun van de gemeenten en provincie voor de plannen. Aangezien zij de benodigde vergunningen moeten afgeven, lijken deze plannen op dit moment niet haalbaar. Bovendien zou Havenstad IJpoort met de huidige eigenaar van het terrein, Tata Steel Limited, tot een afspraak moeten komen over een overname. Op dit moment hebben wij geen aanwijzingen dat deze afspraak er komt.

De plannen van Havenstad IJpoort zien niet op verduurzaming van de industrie in Nederland. In plaats daarvan wordt de staalproductie over de grens verplaatst, waar deze volgens onderzoek van Worldsteel gemiddeld genomen met meer uitstoot gepaard gaat. Hiermee zijn de plannen van Havenstad IJpoort niet in lijn met de doelen uit het Klimaatakkoord om de nodige verduurzaming van productie in Nederland te laten plaatsvinden, in plaats van deze over de grens te verplaatsen. Vanuit de rijksoverheid zie ik op dit moment dan ook geen ruimte om steun te verlenen aan dit plan.

Ik begrijp van Tata Steel Nederland dat er op dit moment geen koper in beeld is en dat er op dit moment ook niet actief naar een koper wordt gezocht. Ik heb geen kennis van eventuele andere plannen met het terrein.

Vragen en opmerkingen van de leden van de PvdA-fractie

De leden van de PvdA-fractie hebben kennisgenomen van de brief over afspraken met Tata Steel over CO₂-reductie en de «Expression of Principles» en hebben hier enkele vragen en opmerkingen over.

De leden van de PvdA-fractie hechten een groot belang aan een duurzame en innovatieve staalindustrie, maar constateren dat er met de Expression of Principles over CO₂-reductie helaas voor een kortetermijnoplossing is gekozen. Deze leden vragen waarom de Minister niet heeft aangedrongen op een toekomstbestendige oplossing waarbij er (na aanvankelijk gebruik van aardgas) gebruik wordt gemaakt van groene waterstof in plaats van CCS. Heeft de Minister de optie van verduurzaming met groene waterstof onderzocht en zo ja is hij bereid de documenten waarop hij de besluitvorming heeft gebaseerd met de Kamer te delen? Deze leden vragen tevens of de Minister bekend is met het alternatieve plan om Tata Steel te verduurzamen van de werkgroep Zeester en vragen of de Minister dat plan op korte termijn wil laten evalueren, inclusief een haalbaarheidsstudie, door een onafhankelijke partij, waarbij ook een doorkijk wordt gegeven naar een klimaatneutrale samenleving. Is de Minister bereid in de vergelijking van deze opties een analyse te maken van de totaal uitgestoten CO₂ in deze tijdsperiode, de verwachte benodigde subsidie en de uitgestoten niet-CO₂ vervuiling?

In de gesprekken met Tata Steel Nederland lagen en liggen verschillende opties voor CO₂-reductie op tafel. Daarbij moeten meerdere doelen in het oog gehouden worden: CO₂-reductie, druk op de omgeving in termen van overlast, milieuschade en gezondheidsschade, en de technische, economische en juridische haalbaarheid van de verschillende opties. Daarbij schept het Rijk het kader, conform het Klimaatakkoord, en is het aan het bedrijf zelf om daarin te kiezen voor de optimale route van verduurzaming.

Efficiëntere staalproductie is één van de acht in het meest recente rapport van de Zeef⁴ onafhankelijk onderzochte, mogelijke kosteneffectieve alternatieve technieken voor CCS. Daarbij is onder andere gekeken naar toepassing van *Direct Reduced Iron* (DRI), de techniek uit het voorstel van FNV. Deze techniek bleek op dat moment echter geen alternatief te zijn door enerzijds de aanzienlijk langere implementatietermijn ten opzichte van CCS, en anderzijds een grote onzekerheid voor wat betreft de kosten gezien het vroege stadium van ontwikkeling, waardoor er geen sprake is van een kosteneffectief alternatief. Meer informatie hieromtrent treft u aan in paragraaf 3.2 van het rapport. Naast dit onderzoek is het kabinet doorlopend in overleg geweest met Tata Steel Nederland over de mogelijke verduurzamingsopties.

Het is goed dat FNV meedenkt over de mogelijke routes van de verduurzaming die voor Tata Steel Nederland openstaan. Ik verwelkom dan ook de aangekondigde haalbaarheidsstudie van deze plannen, en ben blij dat Tata Steel Nederland hieraan haar medewerking heeft toegezegd. Ik wil graag deze haalbaarheidsstudie afwachten voordat ik hier een nader oordeel over geef.

De door de leden van de PvdA genoemde indicatoren waar het onderzoek een uitspraak over zou moeten doen lijken mij terecht, en deze worden doorgeleid naar Tata Steel Nederland en met FNV zodat deze kunnen worden meegenomen in het onderzoek.

Terecht schetsen de leden van de PvdA daarbij dat het uiteindelijke doel van alle partijen volledig CO₂-neutrale productie in 2050 moet zijn. Er zijn echter meer doelen, zoals de CO₂-reductiedoelen voor 2030, en de plannen moeten ook haalbaar zijn, zowel technisch en juridisch als economisch. Ik wil graag benadrukken dat de keuze uiteindelijk aan het bedrijf zelf blijft, binnen het kader dat de rijksoverheid daarvoor biedt.

De leden van de PvdA-fractie brengen in herinnering dat in het klimaatakkoord een zeef is afgesproken die ervoor moet zorgen dat CO₂-opslag alleen gesubsidieerd mag worden als er geen andere opties zijn voor vergroening, en zijn van mening dat dit bij Tata Steel niet het geval is, getuige het plan van de FNV. Waarom spreekt de Minister dan toch de intentie uit om CO₂-opslag toe te passen op Tata Steel IJmuiden? Deze leden willen voorkomen dat er onomkeerbare stappen worden gezet zonder een gedegen analyse van alle mogelijkheden om Tata Steel te verduurzamen. In dat verband vragen zij of de Minister nader in kan gaan op de financiële instrumenten zoals genoemd in zijn brief. Verwacht de Minister dat Tata Steel een aanvraag doet in de eerstvolgende ronde van de Stimulering duurzame energieproductie en klimaattransitie (SDE++)? Kan de Minister toezeggen dat er geen subsidie zal worden verleend aan Tata totdat de hierboven gevraagde evaluatie van beide verduurzamingsopties is afgrond en een debat met de Kamer hierover heeft plaatsgevonden?

Zoals op de voorgaande vraag van de leden van de fractie van de PvdA geantwoord, is de optie van een DRI op waterstof expliciet onderdeel geweest van de onafhankelijke studie naar kosteneffectieve alternatieven voor CCS, de zogeheten zeef. Deze techniek bleek echter geen alternatief te zijn door enerzijds de aanzienlijke langere implementatietermijn ten opzichte van CCS en anderzijds een grote onzekerheid voor wat betreft de kosten gezien het vroege stadium van ontwikkeling waardoor er geen sprake is van een kosteneffectief alternatief.

⁴ <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2020/12/31/vervolgonderzoek-technische-alternatieven-voor-ccs-in-nederland>.

De SDE++ is het belangrijkste nationale instrument voor de ondersteuning van CO₂-reductie in de industrie. Daarnaast zijn er verschillende andere instrumenten, zoals de VEKI en de DEI+. Ook is er de mogelijkheid tot toegang van verschillende Europese instrumenten. Ik moedig alle partijen die CO₂ kunnen reduceren aan om de opties voor Europese ondersteuning te verkennen, en ondersteun deze aanvragen waar passend en mogelijk.

De SDE++ is een generieke regeling waar bedrijven en andere organisaties gebruik van kunnen maken. Specifieke bedrijven uitsluiten conditioneel aan de voortgang van een onderzoek, is hierbij niet mogelijk en ook niet wenselijk. Of bedrijven een aanvraag doen in de SDE++ is uiteindelijk aan hen. EZK geeft geen inzichten over eventuele toekomstige indiening in de SDE++. Behalve dat deze bedrijfsvertrouwelijk zijn, zou dit ook de concurrentie in de SDE++ openstelling kunnen benadelen en daarmee leiden tot hogere subsidies en hogere maatschappelijke kosten.

Het is het streven van FNV en Tata Steel om het onafhankelijke onderzoek af te ronden voordat onomkeerbare stappen worden gezet. Ik moedig hen aan om het onderzoek zo snel mogelijk uit te voeren, uiteraard voor zover de benodigde zorgvuldigheid daar ruimte voor biedt. Vanzelfsprekend is het kabinet te allen tijde bereid om op uitnodiging van uw Kamer over deze casus of het aangekondigde onderzoek in debat te treden.

De leden van de PvdA-fractie zijn van mening dat de leefbaarheid voor de omwonenden van groot belang is en dat de huidige situatie onacceptabel is. Heeft de Minister kennisgenomen van de aangifte die is gedaan tegen de leidinggevende personen van Tata Steel? Hoe schat de Minister de kansen van die rechtszaak in en wat zegt dat volgens hem over de houdbaarheid van de huidige situatie bij Tata? Op welke manier is het effect op de directe omgeving meegenomen in de keuze voor CCS? Klopt het dat de luchtkwaliteit nauwelijks verbetert bij uitvoering van de huidige verduurzamingsplannen en dat het probleem dus niet wordt opgelost? Is de Minister het eens dat het alternatieve plan van werkgroep Zeester veel meer perspectief biedt voor de omwonenden? Is hij bereid beide plannen naast elkaar te leggen en te toetsen op het effect (gezondheid, stank, vervuiling) voor de omgeving?

Ik heb kennisgenomen van de aangifte. Het is nu aan het OM om zich hierover te buigen, het is niet aan het kabinet om hier verdere uitlatingen over te doen. Zoals aangegeven in de beantwoording op de vragen van de leden van de PvdA hierboven ben ik blij met de aangekondigde haalbaarheidsstudie door FNV en de toegezegde medewerking van Tata Steel Nederland.

Tata Steel Nederland heeft recent de Roadmap+ geconcretiseerd. De provincie Noord-Holland is positief over de concreetheid van de stappen die Tata Steel voorstelt: een sterke reductie van geurbelasting en stofneerslag per 2023 en de realisatie van de deNOX-installatie bij de pelletfabriek in 2025. Met deze stappen, zo geeft de provincie aan, toont Tata Steel Nederland betrokkenheid bij de omgeving en ambitie in de richting van schonere en duurzamere staalproductie in de IJmond. Stappen die bij realisatie bij de omwonenden zeker merkbaar zullen zijn. De provincie zal erop toezien dat deze stappen zo snel mogelijk gezet worden. Desalniettemin kost dit soort stappen tijd. Over twee jaar moeten ze echter tot tastbare resultaten voor omwonenden leiden. De provincie Noord-Holland beschouwt dit streven van Tata Steel als een forse stap in de goede richting, passend in de ambities, uitgesproken in het programma Tata Steel 2020–2050, samenwerken aan een gezondere, veilige IJmond. Ik sluit me graag bij dit oordeel van de provincie aan.

De afweging tussen de verschillende verduurzamingsroutes is complex. Het staat daarbij buiten kijf dat zowel de zorgen van de omgeving op het gebied van milieuschade, gezondheid van omwonenden en ervaren overlast moeten worden teruggebracht. Het staat daarbij ook buiten kijf dat de uitstoot van CO₂ sterk moet worden teruggebracht. Of dat het beste kan via de route die FNV heeft voorgesteld of via een route van andere maatregelen gericht op CO₂-reductie en op het terugdringen van de impact op de omgeving is afhankelijk van vele factoren, waaronder locatiefactoren die eigen zijn aan de site voor staalproductie in IJmuiden.

De leden van de PvdA-fractie vragen tot slot naar de gevolgen van de huidige verduurzamingsplannen door middel van CCS voor de stikstofdepositie. Wat betekent dit voor stikstofemissies, gezien het feit dat CO₂-opslag structureel veel energie kost en dus zal leiden tot hogere emissies van stikstof en ammoniak? Hoe valt dit te rijmen met het stikstofbesluit van de Raad van State?

De berekening van stikstofemissies is onderdeel van de lopende onderzoekstrajecten ter voorbereiding op de aanleg van CCS-infrastructuur. Exacte cijfers zijn daarom nu nog niet te geven, maar de stikstofemissies zullen hoogstwaarschijnlijk juist verminderen. Vanwege het afschalen van een aantal stikstof-emitterende bronnen zal de uitstoot van stikstof voor een aantal configuraties naar beneden gaan.

Vragen en opmerkingen van de leden van de PvdD-fractie

De leden van de PvdD-fractie hebben kennisgenomen van de stukken en hebben daarover nog enkele vragen en opmerkingen.

De leden van de PvdD-fractie vinden dat er in de «Expression of Principles», waar de Minister zijn handtekening onder heeft gezet, aan onnodige en ook onterechte borstklopperij wordt gedaan. Tata Steel wordt op controversiële wijze bestuurd. Het bestuur handelt vaak tegenstrijdig aan het publieke belang. Zo houdt Tata Steel zich onder andere bezig met de volgende praktijken: Tata Steel vervuult de omgeving. De staalstof blijft gewoon aan een magneetje plakken;⁵ de luchtkwaliteit in de omgeving van Tata Steel is slechter dan in de rest van Nederland, mensen hebben gezondheidsklachten en onderzoeken hebben uitgewezen dat er in de omgeving van Tata Steel vaker longkanker voorkomt;⁶ Tata Steel voldoet al jaren niet aan de vergunningen, dus dit is formeel nog illegaal ook. De provincie staat dit helaas toe;⁷ Tata Steel maakt zich schuldig aan grootschalige belastingontwijking;⁸ Tata Steel heeft de afgelopen tien jaar voor een miljard aan gratis uitstootrechten gekregen van de Nederlandse staat;⁹ Tata steel verdient aan de verkoop van emissierechten, maar gebruikt dat geld niet voor vergroening;¹⁰ door het heffingsplafond betaalt Tata Steel maar iets meer dan 100 euro waterbelasting per jaar, in plaats

⁵ Joop.nl, 19 april 2021 «Met deze simpele proef toont Tinkebell de schokkende milieuvervuiling bij Tata Steel» (<https://joop.bnnvara.nl/kijk-nou/met-deze-simpele-proef-toont-tinkebell-de-schokkende-milieuvervuiling-bij-tata-steel>).

⁶ De Volkskrant, 30 april 2021 «Tata Steel mag van de provincie nog langer illegaal vervuilende stoffen uitstoten» (<https://www.volkskrant.nl/nieuws-achtergrond/tata-steel-mag-van-de-provincie-nog-langer-illegaal-vervuilende-stoffen-uitstoten~be25127e/>).

⁷ Idem.

⁸ Trouw, 26 september 2020 «Tata Steel IJmuiden betaalde nooit winstbelasting in Nederland» (<https://www.trouw.nl/economie/tata-steel-ijmuiden-betaalde-nooit-winstbelasting-in-nederland~be5f2ad5/>).

⁹ De Groene Amsterdammer, 5 juni 2019 «Krokodillentranen van staal» (<https://www.groene.nl/artikel/krokodillentranen-van-staal>).

¹⁰ De Groene Amsterdammer, 18 november 2020 «Het stalenge zich van de vervuilende industrie» (<https://www.groene.nl/artikel/het-stalenge-zich-van-de-vervuilende-industrie>).

van 10 miljoen euro;¹¹ Tata Steel is vrijgesteld van energielasting;¹² als grootontvanger van in totaal 77 miljoen euro aan loonsteun staat Tata Steel in de top 10 van de Tijdelijke Noodmaatregel Overbrugging Werkgelegenheid (NOW), maar er is toch dividend uitgekeerd. Het kan niet worden uitgesloten dat er nog meer dividend gaat worden uitgekeerd;¹³ en Tata Steel heeft maximaal gelobbyd tegen de nationale CO₂-heffing.¹⁴ Van een bedrijf dat betrokken zegt te zijn bij het klimaat zou men dit soort praktijken niet verwachten. De vraag is dan ook hoe serieus de klimaatambities van Tata Steel genomen moeten worden.

De leden van de PvdD-fractie stellen voorop dat het oplossen van de klimaatcrisis begint met het zo snel mogelijk daadwerkelijk reduceren van de uitstoot van broeikasgassen. Dit uitgangspunt zou wat deze leden betreft moeten gelden voor alle sectoren. Deze leden benadrukken dat het zeer onverstandig is om via allerlei trucjes te proberen gewoon door te gaan met uitstoten. Voorop staat dat er bronmaatregelen nodig zijn: zo snel mogelijk minder uitstoot veroorzaken. Deelt de Minister dit uitgangspunt? Zo nee, waarom niet?

Ik deel het uitgangspunt dat de uitstoot van CO₂ zo snel mogelijk moet worden teruggedrongen. In tegenstelling tot wat de leden van de PvdD in hun vraag impliceren, ben ik van mening dat de toepassing van CCS hieraan een belangrijke bijdrage kan leveren. Hierin volgt het kabinet het IPCC en het PBL. Verschillende maatregelen die zijn overeengekomen in het Klimaatakkoord moeten er daarbij voor zorgen dat CCS alleen wordt toegepast als overgangstechniek. Het betreft hierbij het «plafond» voor subsidiëring van CCS in de SDE++, de «horizon» voor de subsidiëring van CCS in de tijd en de «zeef» voor toepassing van CCS waar er gelijkwaardige alternatieven bestaan.

Volgens de leden van de PvdD-fractie is de kern van de afspraken de afvang en opslag van CO₂ (CCS). Dit betekent dat bij de staalproductie nog steeds CO₂ vrijkomt en dat de afspraken dus niet écht leiden tot CO₂-reductie. Tata Steel blijft enorme uitstoot veroorzaken, maar gaat dat nu met royale steun van de overheid onder de grond proberen te stoppen. Volgens deze leden valt dit niet onder verduurzaming.

De leden van de PvdD-fractie wijzen er op dat CCS een discutabele techniek is. Erkent de Minister bijvoorbeeld dat CCS geen bronmaatregel is, maar «end of pipe»?

Erkent de Minister dat hij niet kan garanderen dat de onder de grond gestopte uitstoot daar ook op lange termijn daadwerkelijk zal blijven zitten? Zo nee, waarom niet? Zo ja, waar blijkt dat uit? En kan de Minister dan uitsluiten dat de uitstoot ooit nog vrijkomt? Zo nee, deelt hij de analyse dat als er een risico is dat de uitstoot ooit nog vrijkomt, dat dit niet onder verduurzaming valt. Deze leden zien dit als een tijdelijke verplaatsing van het probleem.

Betreft het CCS-plan van Tata Steel ook opslag onder de Noordzee, zoals recent werd aangekondigd voor de uitstoot van bedrijven uit de Rotter-

¹¹ BNNVARA, 22 juni 2020 Waarom betaalt Tata Steel maar honderd euro waterbelasting?!» (<https://www.bnnvara.nl/artikelen/waarom-betaalt-tata-steel-maar-honderd-euro-leidingwaterbelasting>).

¹² Algemeen Dagblad, 14 juli 2020 «Nederland sponsort fossiele industrie met 8,3 miljard euro per jaar» (<https://www.ad.nl/economie/nederland-sponsort-fossiele-industrie-met-8-3-miljard-euro-per-jaar-a1eeecb4/>).

¹³ NOS, 19 maart 2021 «Buitenlandse moederbedrijven mogen toch dividend uitkeren bij loonsteun» (<https://nos.nl/artikel/2373216-grootontvangers-van-loonsteun-in-nederland-keren-in-het-buitenland-winst-uit>).

¹⁴ Trouw, 5 februari 2019 «Als er een CO₂-heffing komt, is het klaar met Tata Steel» (<https://www.trouw.nl/nieuws/als-er-een-co2-heffing-komt-is-het-klaar-met-tata-steel~bd5efecf/>).

damse haven? Welke andere zoeklocaties heeft de Minister op het oog voor de ondergrondse opslag van de uitstoot van Tata Steel? Kan de Minister uitsluiten dat dit een negatief effect zal hebben op natuurgebieden? Zo ja, welke?

De afvang en opslag van CO₂ (CCS) is inderdaad een «end-of-pipe» techniek. In het Klimaatakkoord is afgesproken dat CCS een belangrijke maatregel is omdat het een kosten-efficiënte maatregel is die bovendien op korte termijn inzetbaar is. Maar het moet duidelijk zijn dat CCS een overgangstechniek is, en dat het einddoel van volledig CO₂-neutrale productie ook in zicht moet blijven. Om die reden is de subsidiëring van CCS via de SDE++ begrensd, zowel in het maximale volume als in de tijd.

De afgevangen CO₂ wordt opgeslagen in uitgeproduceerde gasvelden onder de Noordzee. Het risico van CO₂-lekkage uit deze gasvelden is zeer laag. In deze velden heeft namelijk miljoenen jaren aardgas gezeten, zonder dat het in de lucht kwam. Er gelden bovendien strenge voorschriften met betrekking tot veiligheid en het voorkomen van lekkages. Deze liggen vast in de Mijnbouwwet en hebben o.a. betrekking op de specificaties van het opslagveld en de monitoring van de opgeslagen CO₂. Daarnaast houdt het Staatstoezicht op de Mijnen (SodM) toezicht op de veiligheid en de uitvoering. Indien er zich toch een lekkage voordoet, is de vergunninghouder verplicht om CO₂-emissierechten in te leveren bij de Nederlandse emissieautoriteit (NEa) die de hoeveelheid ontsnapte CO₂ afdekt. Dit geeft een prikkel aan de vergunninghouder om lekkages te voorkomen.

De plannen van Tata Steel Nederland bevatten ook de afvang en opslag van CO₂. Naar mijn weten is het bedrijf met verschillende partijen in gesprek die het transport en de opslag van CO₂ zouden kunnen uitvoeren. De opslag zal plaatsvinden onder de Noordzee, zoals in het Klimaatakkoord ook is afgesproken.

Onderdeel van de opslagvergunning voor CO₂ is het uitvoeren van een milieueffect rapportage. In dit onderzoek worden verschillende risico's in kaart gebracht, ook het risico op het (mariene) milieu, en er worden indien nodig ook maatregelen geëist om die effecten te mitigeren alvorens er vergunningen worden afgegeven. Daarnaast wordt de ecologische kwaliteit van het mariene milieu ook beschermd middels het OSPAR verdrag en het London Protocol.

De leden van de PvdD-fractie constateren dat de Minister zich in zijn brief bereid toont als royale subsidieverstrekker. Uit zijn brief blijkt niet dat hij heeft nagedacht over een limiet. Klopt het dat de Minister nog geen plafond heeft gesteld voor het subsidiëren van Tata Steel? Moeten deze leden dit zien als een blanco cheque? Zo nee, kan de Minister dan een overzicht geven van de kosten die hij verwacht, uitgesplitst naar kostenpost? Hoeveel belastinggeld denkt de Minister te moeten uittrekken voor het CCS-plan van Tata Steel? En hoeveel geld is er nodig voor de benodigde infrastructuur? De leden merken op dat Tata Steel reeds royaal wordt gefinancierd uit de portemonnee van de belastingbetaler. Wat gaat Tata Steel zelf bijdragen? Kan de Minister bij het kostenoverzicht aangeven wie welk aandeel zal bijdragen?

Indien Tata Steel Nederland een aanvraag voor subsidie zou doen, dan moeten zij, net als alle andere bedrijven, aan de daarvoor gestelde voorwaarden voldoen. Zo wordt er bijvoorbeeld enkel subsidie uitgekeerd als daarvoor een prestatie (in dit geval de feitelijke CO₂-afvang en opslag) is geleverd. In de SDE++ zijn, conform de afspraken in het Klimaatakkoord, enkele algemene beperkingen opgenomen ten aanzien van de

subsidiering van CCS, te weten een plafond (hoeveel Mton CCS gesubsidieerd mag worden), zeef (enkel als er geen realistische kosteneffectieve alternatieven zijn) en tijdshorizon (geen nieuwe subsidie na 2035). Deze beperkingen gelden voor alle CCS-aanvragen, dus ook voor een eventuele aanvraag van Tata Steel Nederland. Er is inderdaad geen specifieke beperking die enkel voor Tata Steel Nederland geldt, dat zou hen ook benadelen ten opzichte van andere bedrijven.

Om een overzicht van de (uitgesplitste) kosten te geven, waaronder infrastructuurkosten, moet de casus van Tata Steel nog verder uitgewerkt worden. Daarbij is die informatie concurrentiegevoelig. Een eventuele aanvraag zal ook concurreren met andere aanvragen in de SDE++, waarbij de meest kosteneffectieve aanvragen als eerste aan bod komen. Door de systematiek van de SDE++ wordt het meeste CO₂-gereduceerd voor het minste subsidie.

De maximale subsidiebedragen en voorwaarden voor de SDE++ 2021 ronde worden binnenkort bekend gemaakt, gebaseerd op het onafhankelijke en reeds gepubliceerde advies van PBL en conform de Kamerbrief over de SDE++ 2021, waarover u op 22 februari jl. bent geïnformeerd (Kamerstuk 31 239, nr. 329). Daarin wordt het verschil tussen de kostprijs voor CO₂-afvang, transport en opslag en het fossiele alternatief (in dit geval niets doen) berekend. De SDE++ dekt deze onrendabele top af, het restant moet een bedrijf zelf betalen. De totale subsidie-uitgaven zijn ook afhankelijk van de toekomstige prijs van CO₂-emissierechten, die worden namelijk in mindering gebracht op de subsidie en betaald door een bedrijf zelf (tenzij zij voldoende CO₂-emissierechten hebben). Mede om deze redenen is het niet mogelijk om aan te geven hoeveel belastinggeld zou moeten worden uitgetrokken voor dit plan. Ondanks dat het om een relatief kosteneffectieve techniek gaat, gaat het om dermate grote hoeveelheden CO₂-reductie dat dit zeer aanzienlijke bedragen kunnen zijn.

De energietransitie vraagt juist om het verduurzamen van productieprocessen en dat gebeurt nu niet, ook niet met de afspraken die de Minister nu heeft gemaakt met Tata Steel. Klopt het dat het aanleggen van duurzame infrastructuur voor uitsluitend groene waterstof geen onderdeel uitmaakt van de afspraken? Waarom niet? Op welke manier gaat de Minister er dan voor zorgen dat het staalproductieproces zelf kan verduurzamen? Deze leden kunnen zich niet vinden in de beoordeling van de Minister dat de plannen van Tata Steel «ambitieuw» zouden zijn. Waarom is de Minister zo complimenteus voor een van de meest vervuilende bedrijven van Nederland? Erkent de Minister dat Tata Steel al veel eerder had moeten beginnen met het radicaal terugdringen van de diverse vormen van vervuiling die door dit bedrijf worden veroorzaakt? Zo nee, waarom niet?

Het aanleggen van een apart netwerk voor uitsluitend groene waterstof (waar bijvoorbeeld blauwe waterstof van wordt uitgezonderd) ligt, vanuit het oogpunt van het ontwikkelen van de waterstofmarkt, kostenefficiëntie, efficiënt ruimtegebruik en doelbereik niet voor de hand. Inspanningen om een waterstofnetwerk voor alle vormen van waterstof te ontwikkelen maken wel degelijk onderdeel uit van de *Expression of Principles*.

De doelstellingen voor de industrie onder het Klimaatakkoord worden geborgd met een CO₂-heffing. De benodigde hoeveelheid reductie per bedrijf om de CO₂-heffing «voor te blijven», wordt bepaald door de afstand van dat bedrijf tot de relevante benchmark onder het Europese Emissiehandelssysteem (EU ETS). Daaruit kan een proportionele bijdrage van ieder industrieel bedrijf aan de doelstellingen voor de sector industrie worden afgeleid. De ambitie van Tata Steel Nederland om 5 Megaton CO₂

te reduceren, gaat meer dan één megaton verder dan het proportionele deel van Tata Steel Nederland onder het Klimaatakkoord. Indien deze 5 Megaton wordt gerealiseerd, staat dat gelijk aan meer dan 10% van de totale doelstelling uit het Klimaatakkoord voor 2030 voor heel Nederland (49 Megaton CO₂-reductie). Ik vind deze voornemens dan ook met recht ambitieus te noemen.

Ik verwacht van alle bedrijven dat zij doen wat mogelijk is om hun uitstoot terug te brengen. Daarbij vind ik wel dat het uiteindelijk aan bedrijven zelf is om hun afweging te maken over de optimale route voor verduurzaming, binnen de kaders die de rijksoverheid biedt. Bedrijven die eerder al grotere stappen hebben gezet op het gebied van CO₂-reductie, scoren nu relatief goed ten opzichte van de ETS-benchmarks, en hebben daarmee een (financieel) voordeel onder de CO₂-heffing en het ETS.

De leden van de PvdD-fractie constateren dat er geen afrekenbare reductiedoelen worden gesteld en dat Tata Steel niet beboet kan worden. Kan de Minister dit bevestigen? Deze leden merken op dat Tata Steel al jaren niet aan de vergunningen voldoet. Dat zelfs de volksgezondheid hier ernstig onder lijdt, maakt voor Tata Steel geen verschil. Is de Minister bereid om alsnog over te gaan op de wettelijke verankering van afrekenbare reductiedoelen en het inregelen van een boetesysteem? Zo nee, waarom niet?

De afspraken in de *Expression of Principles* zijn niet bindend. Dit laat uiteraard onverlet dat Tata Steel Nederland aan de normen in haar vergunningen moet voldoen, en daarnaast de zorgen van de omgeving moet adresseren. Deze zorgen en normen gaan over uitstoot van andere stoffen dan CO₂. De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat is hierover in nauw gesprek met de Provincie Noord-Holland. Op 25 mei jl. heeft Tata Steel Nederland ook een concretisering van haar plannen om de impact op de omgeving terug te dringen gepubliceerd.

Ten aanzien van CO₂ bestaat het systeem van afrekenbare normen inclusief een financiële prikkel om de normen te bereiken al. Dit is de CO₂-heffing, die met het Klimaatakkoord voor de industrie overeen is gekomen. Ook het ETS-systeem werkt volgens een vergelijkbaar principe.

Vragen en opmerkingen van de leden van de ChristenUnie-fractie

De leden van de ChristenUnie-fractie hebben kennisgenomen van de brief van de Minister over afspraken met Tata Steel IJmuiden over CO₂-reductie. Zij hebben nog enkele vragen.

De leden van de ChristenUnie-fractie zijn voor het behouden en verduurzamen van basisindustrie, zoals Tata Steel. Gezien het belang voor de lokale economie en de historische en strategische waarde, vinden deze leden het logisch dat de overheid de hand reikt in het verduurzamen van het bedrijf. In dat licht juichen ze afspraken met dit bedrijf over CO₂-reductie en verduurzaming toe. Zij hebben wel enkele vragen aan de Minister over de inhoud en gekozen route.

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen waarom volgens de Minister investeren in duurzaamheid via de markt, meer concreet via gesprekken met het Zweedse bedrijf SSAB, precies is mislukt. In het licht daarvan, vragen ze waarom de Minister investeren in de verduurzamingsstrategie van TataSteel, die in de markt als te weinig ambitieus en niet voldoende toekomstbestendig worden gezien, als een goede stap ziet. Deze leden vragen tevens hoe de ambities van Tata Steel, waarbij ook in 2050 nog afhankelijkheid is van fossiele brandstoffen, zich verhouden tot de

ambities van dit Kabinet. Is de Minister het eens dat CCS een voorlopig noodzakelijke, maar geen duurzame oplossing is en dat er op termijn toch echt een andere productieweg gevonden zal moeten worden voor Tata Steel, bijvoorbeeld via waterstof? Is de Minister het eens dat het investeringstechnisch logischer is om direct in de uiteindelijk onvermijdbare, meest gewenste oplossing te investeren, namelijk electrificatie en waterstof? Hoe staat de Minister tegenover de ambitie van onder andere FNV Metaal, waar veel werknemers van Tata Steel werken, om deze omslag naar electrificatie en groene waterstof binnen vijf jaar te maken? Hoe snel zou een volledige omslag in theorie mogelijk zijn? Kan hierbij een voorbeeld genomen worden aan het Zweedse bedrijf SSAB, dat hierin pioniert? Ligt er nu vanuit Tata Steel de ambitie om via volledig hernieuwbare energie staal te produceren, en zo ja, op welke termijn?

Het kabinet vindt het jammer dat SSAB als potentiële koper is afgehaakt, maar het verandert niets aan de gezamenlijk inzet van het Nederlandse staalbedrijf en de Nederlandse overheid. Die is gericht op een duurzaam staalbedrijf in IJmuiden. Dit was al de inzet voordat SSAB in beeld kwam, en is nog steeds de inzet. SSAB heeft onder meer aangegeven dat een gebrek aan synergie in de duurzaamheidsstrategieën van Tata Steel Nederland en van SSAB hierbij een rol speelde.

Overigens is het ook waarschijnlijk dat een eventuele nieuwe eigenaar gebruik had gemaakt van de beschikbare verduurzamingssubsidies in Nederland. In die zin contrasteert de route van «investeren via de markt» niet met de huidige route. De SDE++ dekt bovendien niet alle kosten maar alleen de zogeheten «onrendabele top», en gaat pas over tot uitkering op moment van productie (wanneer er doorgaans al grote investeringen zijn gedaan). Er is binnen de SDE++ dus altijd sprake van gedeeltelijke publieke en private financiering van een project.

Zoals de leden van het CU terecht schetsen moet het einddoel van alle routes volledig CO₂-neutrale productie van staal voor 2050 zijn. Dit verwacht ik van alle industriële bedrijven, en maakt ook onderdeel uit van de plannen van Tata Steel Nederland voor de lange termijn. De vraag is wel wat de optimale route naar dit einddoel is, met inachtneming van de tussendoelen voor CO₂-reductie in 2030. De transitie leidt voor alle staalbedrijven in Europa tot grote en complexe keuzes. Er zijn meerdere routes en meerdere strategieën mogelijk. Locatiefactoren, zoals toegang tot goedkope mogelijkheden voor opslag van CO₂ en lokale productie van waterstof, spelen daarbij bijvoorbeeld een belangrijke rol, en die zijn niet voor alle bedrijven hetzelfde. CCS kan daarbij als tussenoplossing een rol spelen.

Zoals hierboven aangegeven, zijn de langetermijnplannen van Tata Steel Nederland inderdaad gericht op volledig hernieuwbare productie van staal vóór 2050. Tegelijkertijd zal de optimale route om daartoe te komen, en ook om tot de maximale CO₂-reductie te komen op de korte termijn, verschillend zijn voor verschillende Europese staalbedrijven. Zoals hierboven aangegeven in antwoord op de voorgaande vraag van de ChristenUnie, spelen locatiefactoren hierin een belangrijke rol.

Het is goed dat FNV meedenkt over de mogelijke routes van de verduurzaming die voor Tata Steel Nederland openstaan. Ik verwelkom dan ook de aangekondigde haalbaarheidsstudie van deze plannen, en ben blij dat Tata Steel Nederland hieraan haar medewerking heeft toegezegd. Ik wil graag deze haalbaarheidsstudie afwachten voordat ik hier een nader oordeel over geef.

Tot slot vragen de leden van de ChristenUnie-fractie in hoeverre deze afspraken ook gaan helpen tegen de uitstoot van fijnstof door Tata Steel IJmuiden? Deelt de Minister de analyse dat het zo spoedig mogelijk stoppen met het gebruik van kolen voor hun productieproces hiertoe bij zou dragen? Deze leden vinden het onacceptabel dat bewoners schade ondervinden aan hun gezondheid door de grote hoeveelheid uitstoot van fijne stoffen en dat lokale overheden nu gedwongen zijn om andere maatregelen op het gebied van luchtkwaliteit te treffen doordat ze te weinig grip hebben op het handelen van Tata Steel.

Welke positieve invloed toepassing van CCS op zichzelf heeft op een gezondere leefomgeving in de IJmond (door minder emissies met negatieve invloed op de gezondheid) moet nog precies blijken uit de MER en de vergunningaanvragen die volgen. Enkel minder CO₂-emissie levert voor de omgeving nog geen directe gezondheidswinst op. Met de bijbehorende productie van blauw waterstof wordt naar verwachting wel emissie verminderd doordat er geen hoogovengas en gas van de Oxystaalfabriek meer naar de naastgelegen Vattenfall energiecentrales wordt getransporteerd en verbrand (met de daarbij horende emissies).

De leden van de ChristenUnie stellen terecht dat het volledig stoppen van het gebruik van kolen naar alle waarschijnlijkheid de uitstoot van fijnstof sterk terugdringt. Tata Steel Nederland heeft op 25 mei jl. een concreetsering van de zogeheten Roadmap+ aangekondigd. Deze moet leiden tot een vermindering van de uitstoot van fijnstof met ongeveer 35% per 2025.