

Ministerie van Economische Zaken
en Klimaat

> Retouradres Postbus 20401 2500 EK Den Haag

De Voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Prinses Irenestraat 6
2595 BD DEN HAAG

Datum 6 januari 2022
Betreft Beantwoording over de haalbaarheidsstudie 'Klimaatneutrale paden
TSN IJmuiden' van Roland Berger

Geachte Voorzitter,

Hierbij zend ik u, mede namens de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat en de staatssecretaris van Economische Zaken en Klimaat, de antwoorden op de vragen van de leden Erkens en De Groot (beiden VVD) over de haalbaarheidsstudie 'klimaatneutrale paden TSN IJmuiden' van Roland Berger (kenmerk 2021Z16957), ingezonden op 29 november 2021.

Stef Blok
Minister van Economische Zaken en Klimaat

**Directoraat-generaal
Bedrijfsleven & Innovatie**

Ons kenmerk
DGBI / 21314662

2921Z21851

Ons kenmerk
DGBI / 21314662

1

Bent u bekend met de Haalbaarheidsstudie klimaatneutrale paden TSN IJmuiden van Roland Berger? Hoe apprecieert u deze studie?

Antwoord

Ja. Het rapport van Roland Berger, gepubliceerd op 23 november jl. geeft in aanvulling op het in september gepubliceerde tussentijdse parlementaire memo¹, inzicht in scenario's voor hoe Tata Steel Nederland (TSN) in de aankomende jaren invulling kan geven aan de ombouw tot het DRI (*Direct Reduced Iron*)-productieproces. Het rapport richt zich op de evaluatie van de waterstofroute en DRI-technologie, de economische en technische haalbaarheid van verschillende variëteit binnen die route, hun impact, de benodigde infrastructuur en mogelijkheden om de realisatie te versnellen. Om een groen staalbedrijf te realiseren, stelt Roland Berger dat TSN haar site in drie stappen zal transformeren: het achtereenvolgens vervangen van twee hoogovens, en uiteindelijk geheel opereren op waterstof.

Over dit rapport is het kabinet in gesprek gegaan met TSN op 23 november 2021. Het rapport is te beschouwen als een zeer belangrijke volgende stap in de besluitvorming van TSN omtrent de verduurzamingsopgave en de te verwachte inspanningen van TSN de komende jaren. Bovendien valt te verwachten dat met de keuze voor de waterstofroute de leefomgeving rondom het bedrijf en de mogelijke effecten op gezondheid van omwonenden ook zullen verbeteren. Deze studie geeft verbeterd inzicht in hoe TSN invulling kan geven aan een DRI-productieproces en wat hiervoor benodigd is in de komende jaren.

Tegelijkertijd zal TSN eerst nog moeten kiezen hoe zij precies invulling wil geven aan het DRI-productieproces. De tijdige beschikbaarheid van grote hoeveelheden duurzame elektriciteit en waterstof, infrastructuur en vergunningen heeft hier een groot effect op. Op 1 december jl. heb ik uw Kamer geïnformeerd over hoe de Staat zich hiervoor inspannt en onder welke voorwaarden (Kenmerk 2021D47165). Het rapport geeft ook nog niet de zeer specifieke antwoorden over de financiële consequenties voor TSN. Dat kan in deze fase van het proces ook nog niet verwacht worden. Deze vervolgstappen vergen een meer gedetailleerde kostenraming en bedrijfseconomische analyse. Wanneer TSN de business case voor het gewijzigde productieproces verder heeft uitgewerkt, zal de dialoog gevoerd worden met EZK, RVO en daar waar nodig ook met de Europese Commissie, over of en hoe de DRI business case het beste ondersteund kan worden vanuit de Staat. Hierover blijf ik met TSN in gesprek. Gelijktijdig blijft het kabinet verkennen welke verschillende ondersteuningsopties mogelijk zouden kunnen zijn, voor zover mogelijk op basis van de nu beschikbare informatie.

Het rapport geeft ook nog niet alle antwoorden op de effecten van de waterstofroute op emissies van vervuilende stoffen. Voor het kabinet staat buiten kijf dat TSN in de toekomst niet alleen CO₂-emissies zal moeten reduceren maar ook schoner moet worden. De staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat

¹ [TSN_FNV_Klimaat_neutrale_paden_Tussentijdse_Parlementaire_Memo_Final \(tatasteeleurope.com\)](https://www.tatasteeleurope.com)

heeft in de Kamerbrief van 1 december jl. en in het onderliggende Plan van Aanpak² voor het verbeteren van de milieusituatie rondom TSN een onafhankelijk onderzoek aangekondigd om de effecten van de waterstofroute op leefomgeving en gezondheid van omwonenden in kaart te brengen.

2

Hoe staat het met de uitvoering van de motie Erkens³ waarin de regering wordt verzocht voor het einde van het jaar helderheid te geven over hoe de overheid de waterstofroute (financieel) kan ondersteunen?

Antwoord

Over de stand van zaken ten aanzien van de motie Erkens is uw Kamer in de bij antwoord 1 genoemde Kamerbrief op 1 december jl. geïnformeerd.⁴ In de bijlage bij die brief wordt ingegaan op een eerste inventarisatie van ondersteuningsopties. Welke steunoptie binnen de Europese staatssteunkaders, mogelijk en wenselijk is, is afhankelijk van de verdere informatieverstrekking vanuit TSN. Bovendien ligt er ook, zoals aangegeven bij de uitgangspunten in de Kamerbrief, een verantwoordelijkheid bij TSN om uit te zoeken en in kaart te brengen welke steunopties er nationaal en Europees beschikbaar en passend zijn ter ondersteuning van hun business case. Daarbij moet worden opgemerkt dat voor iedere vorm van maatwerk of het optuigen van een nieuw instrument momenteel nog geen financiële middelen beschikbaar of gereserveerd zijn. Besluitvorming hierover is aan een volgend kabinet.

3

Hoe groot is de financiële ondersteuning die nodig is voor de verduurzaming van Tata Steel? Hoe staat dat in verhouding tot de voormalige mogelijke aanvraag tot een Stimulering-Duurzame-Energieproductiebeschikking (SDE-beschikking) voor CO₂-opslag?

Antwoord

Dit is nog niet bekend. Daarom kan ook niet de vergelijking gemaakt worden met de voormalige mogelijke aanvraag tot een Stimulering-Duurzame-Energieproductiebeschikking (SDE-beschikking) voor CO₂-opslag. Ik kan geen inzichten geven over eventuele indiening van bedrijven 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.

Om in aanmerking te komen voor financiële ondersteuning voor de verduurzamingsplannen van TSN, dient het bedrijf inzichtelijk te maken welke precieze financieringsbehoefte zij heeft. Een inschatting geven van de grootte van de benodigde (financiële) ondersteuning voor de verduurzaming van Tata Steel ligt derhalve niet bij de Staat. In de Kamerbrief d.d. 1 december 2021 is toegelicht dat het op dit moment, ook na de verkregen inzichten in het rapport van Roland

² Kenmerk 2021D47167

³ Kamerstuk 32813, nr. 821.

⁴ Kenmerk 2021D47165

Berger, nog niet mogelijk is om vast te stellen of en zo ja, in welke mate of hoogte financiële overheidssteun vanuit de overheid kan worden toegezegd. Deze vervolgstappen vergen een meer gedetailleerde kostenraming en bedrijfseconomische analyse, alvorens een volgend kabinet hierover kan beslissen.

4

Welke infrastructurele randvoorwaarden zijn nodig voor de verduurzaming van Tata Steel? Wanneer verwacht het kabinet dat deze gerealiseerd worden?

Antwoord

Het rapport van Roland Berger geeft een eerste inzicht in de benodigdheden voor de realisatie van het DRI-productieproces. In het rapport wordt aangegeven dat ondersteunende infrastructuur een van de randvoorwaarden is om de eerste DRI-installatie vóór 2030 te realiseren. In bijlage bij de Kamerbrief d.d. 1 december wordt ingegaan op de in een eerste inventarisatie van de door Roland Berger in kaart gebrachte randvoorwaarden, en welke acties de regering hieromtrent neemt om niet alleen de transitie van TSN, maar van de gehele Nederlandse industrie, tijdig te kunnen realiseren in Nederland. De komende periode zal een nadere analyse plaats moeten vinden van de studies van Roland Berger, de definitieve verduurzamingsplannen van TSN en hoe de inpasbaarheid van de benodigde randvoorwaarden gerealiseerd kan worden. Dit hangt ook samen met de verduurzaming en de brede wens om de milieusituatie van het Noordzeekanaalgebied te verbeteren.

5

Deelt u de mening dat, om deze ambities zo snel mogelijk waar te maken, snelle vergunningverlening van belang is? Kan de overheid deze vergunningsprocedures versnellen terwijl tegelijkertijd zorgvuldigheid behouden wordt? Welke andere mogelijkheden ziet u om een versnelling van het proces te bevorderen?

Antwoord

Het rapport van Roland Berger geeft aan dat het cruciaal is om het vergunningverlening traject te bespoedigen om vertragingen van het verduurzamingstraject te voorkomen. Daarvoor zal eerst in kaart moeten worden gebracht door TSN voor welke activiteiten nieuwe ruimtelijke besluiten en vergunningen nodig zijn. Daarbij zal ook worden onderzocht welke bijdrage het inzetten van de Rijkscoördinatieregeling (RCR) dan wel de Provinciale coördinatieregeling (PCR) kan toevoegen voor (onderdelen van) het verduurzamingstraject van TSN. RCR is bedoeld voor projecten van nationaal belang en dient om de bevoegdheid voor het ruimtelijk besluit naar het rijksniveau te brengen, en de ruimtelijke en vergunningprocedures te bundelen en te versnellen. Hiervoor is het benodigd dat het project van nationaal belang is, de RCR tot versnelling leidt, en er over de bevoegdheid voor het ruimtelijk besluit goed overleg is gevoerd met het 'reguliere' bevoegde gezag. Voor het grootste deel van de vergunningen aan TSN is de provincie Noord-Holland het bevoegd gezag. De PCR kan procedures op dezelfde manier bundelen en versnellen en is bedoeld voor projecten van provinciaal belang. Op basis van de aangepaste Cluster Energie Strategie (CES) en het overzicht van benodigde ruimtelijke

besluiten en vergunningen van TSN zal in gezamenlijkheid met de overheden en TSN onderzocht worden of en op welke onderdelen, de RCR dan wel de PCR-procedure kan worden ingezet. Beide procedures zullen als het nieuwe instrument 'projectbesluit' opgaan in de nieuwe Omgevingswet waarvan invoering is voorzien op 1 juli 2022.

6

Erkent u dat een dergelijke omvangrijke transitie coördinatie met lokale, regionale en nationale overheden vergt en dat coördinatie om onnodige vertraging te voorkomen essentieel is? Is het kabinet bereid om een coördinerende rol op zich te nemen via een interdepartementale taskforce?

Antwoord

Ja, ik erken dat een dergelijke omvangrijke transitie coördinatie met lokale, regionale en nationale overheden vergt en dat coördinatie om onnodige vertraging te voorkomen essentieel is.

Het Rijk, provincie Noord-Holland en omliggende gemeenten zijn al langere tijd gezamenlijk in gesprek met en over TSN, met als doel de benodigde verduurzaming van het staalbedrijf te realiseren, inclusief het op korte termijn verder verbeteren van de milieu- en gezondheidssituatie rondom de staalfabriek. Het meest recente gesprek vond plaats op 23 november jl. tussen de CEO van TSN, de Minister van Economische Zaken en Klimaat, Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, gedeputeerden van de provincie Noord-Holland en de wethouders van de gemeenten Beverwijk en Velsen. In dit gesprek werd ingegaan op de versnelling van de Roadmap+-maatregelen op het gebied van milieu en gezondheid en het definitieve rapport van Roland Berger "Haalbaarheidsstudie klimaat neutrale paden TSN IJmuiden", dat ook op 23 november jl. in opdracht van TSN en FNV werd gepubliceerd.

Het instellen van een interdepartementale taskforce biedt op dit moment, naar de mening van het kabinet, daarom geen toegevoegde waarde: er wordt al goed samengewerkt tussen de diverse betrokken overheden op ambtelijk en bestuurlijk niveau. Voordat er sprake is van vergunningverlening of subsidiëring, zal TSN eerst zelf het verduurzamingstraject, wat betreft benodigde ruimtelijke besluiten, vergunningen, randvoorwaarden en het creëren van een structureel rendabele business case voor een duurzaam DRI-productieproces, nog verder moeten vormgeven en uitwerken.

Parallel daaraan zal het kabinet, samen met de betrokken medeoverheden, het gesprek over en met TSN de komende jaren voortzetten om de verduurzaming van het staalbedrijf, zowel op het gebied van klimaat als milieu en gezondheid, op een zo kort mogelijke termijn te realiseren, ieder vanuit zijn eigen verantwoordelijkheid.