

Ministerie van Economische Zaken
en Klimaat

> Retouradres Postbus 20401 2500 EK Den Haag

De Voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Binnenhof 4
2513 AA DEN HAAG

**Directoraat-generaal Klimaat
en Energie**

Directie Klimaat

Bezoekadres

Bezuidenhoutseweg 73
2594 AC Den Haag

Postadres

Postbus 20401
2500 EK Den Haag

Overheidsidentificatienr

00000001003214369000

T 070 379 8911 (algemeen)

F 070 378 6100 (algemeen)

www.rijksoverheid.nl/ezk

Datum 4 december 2019

Betreft Beantwoording aanvullende vragen over de CO₂-uitstoot van
Tata Steel

Ons kenmerk

DGKE-K / 19270843

Uw kenmerk

2019Z20800

Geachte Voorzitter,

Het lid Van der Lee (GroenLinks) heeft aanvullende vragen gesteld naar aanleiding van mijn brief over het artikel "De grote uitstootkloof" en de vraag of Tata Steel 2,5 megaton CO₂ meer uitstoot dan is opgegeven (Groene.nl, 25 september 2019)

Ik heb hiervoor wederom overleg gehad met de Nederlandse Emissieautoriteit (NEa). Ik ga hieronder successievelijk in op de aanvullende vragen.

Eric Wiebes
Minister van Economische Zaken en Klimaat

2019Z20800

1

Bent u bekend met het feit dat het onderzoek van De Groene Amsterdammer niet gebaseerd is op aannames, maar dat dit onderzoek is gebaseerd op de vergunningsaanvraag van Tata Steel IJmuiden zelf? Bent u bekend met het feit dat in een e-mail aan De Groene Amsterdammer de omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied stelt dat 'de debieten die in vergunningaanvragen zijn opgenomen in het algemeen gebaseerd [zijn] op metingen' en dat de cijfers van De Groene Amsterdammer dus op basis van daadwerkelijk gemeten uitstoot van Tata zelf zijn?

Antwoord

Ik ben bekend met het onderzoek van De Groene Amsterdammer en de e-mail van de omgevingsdienst.

Het artikel haalt debieten van procesgassen aan volgens de vergunningsaanvraag. Dergelijke debieten hoeven niet direct overeen te komen met de uiteindelijk bereikte debieten. Naast het feit dat middels deze debieten niet direct de CO₂-emissie te meten is, is het aannemelijk dat Tata in de vergunningsaanvraag een ruime marge heeft genomen op de emissieruimte.

Tata kan bijvoorbeeld grotere hoeveelheden procesgas hebben aangevraagd, om bij eventuele toename van emissies in de toekomst niet 'knel' te komen zitten. Het is ook mogelijk dat Tata rekening heeft gehouden met foutmarges in metingen van procesgassen. De kwaliteit van dergelijke metingen voldoen immers niet aan de gestelde eisen ten aanzien van betrouwbaarheid en onzekerheid binnen het systeem van emissiehandel. Dergelijke marges zijn geaccepteerd om te voorkomen dat een bedrijf bij de dagelijkse procesvoering in de problemen komt.

2

Bent u bekend met het feit dat dit onderzoek is geverifieerd bij zowel Tata als de Omgevingsdienst? Waarom beweert u in uw brief dat deze aannames niet geverifieerd zijn?

Antwoord

Allereerst merk ik op dat de reactie van de Omgevingsdienst algemeen is geformuleerd. De Omgevingsdienst stelt niet dat de cijfers uit de vergunningsaanvraag daadwerkelijk overeenkomen met emissies, maar slechts dat die in het algemeen daarop gebaseerd zijn.

Uit de reactie van Tata Steel blijkt dat zij de conclusies van het onderzoek stellig weerspreken.

Mijn bewering heeft betrekking op verificatie voor het gebruik binnen het systeem van CO₂-emissiehandel. Verificatie daarvoor wordt in de praktijk gedaan door een externe verificateur die is geaccrediteerd voor verificaties t.b.v. CO₂-emissiehandel bij staalfabrieken. Dergelijke verificatie van de gebruikte cijfers zoals gebruikt in het onderzoek is naar mijn weten niet gedaan.

3

Deelt u de constatering dat de cijfers die Tata aanlevert bij de Nederlandse Emissieautoriteit (NEa) inderdaad afwijken van de cijfers waar De Groene Amsterdammer over bericht, maar dat de cijfers die Tata aanlevert op de in- en uitstroom van koolstof in het productieproces zijn gebaseerd en de cijfers van De Groene Amsterdammer op daadwerkelijk gemeten uitstoot bij emissiepunten?

Antwoord

De cijfers van de Groene Amsterdammer wijken inderdaad af van de cijfers die Tata bij de NEa heeft ingediend.

Ik ben het echter niet eens met de stelling dat de cijfers die De Groene Amsterdammer hanteert zijn gebaseerd op de daadwerkelijk gemeten uitstoot bij de (vele) emissiepunten. De cijfers van De Groene Amsterdammer zijn gebaseerd op een inschatting van de hoeveelheid geproduceerde procesgassen en hun samenstelling ten behoeve van de vergunningsaanvraag, en niet op metingen aan de schoorstenen. Op basis van cijfers in de vergunningsaanvraag kunnen geen conclusies worden getrokken over de daadwerkelijke emissie van Tata.

4

Deelt u de constatering dat de methode die Tata gebruikt inderdaad als betrouwbaar wordt omschreven, maar dat de methode die in het artikel van De Groene Amsterdammer wordt aangehaald op basis van metingen ook als betrouwbaar wordt gezien? Deelt u de opvatting dat het daarom juist zo curieus is dat de cijfers van Tata en De Groene Amsterdammer maar liefst 20% van elkaar verschillen? Zo ja, bent u bereid hier dieper onderzoek naar te doen?

Antwoord

De methode die De Groene Amsterdammer hanteert is in theorie juist. Op basis van de geproduceerde procesgassen, de samenstelling van deze procesgassen en de hoeveelheid ingezette aardgas kan inderdaad de CO₂-emissie van Tata worden berekend.

Echter, elke methode staat of valt bij de juistheid van de gebruikte cijfers. De gebruikte cijfers van procesgassen uit de vergunningsaanvraag zijn veel hoger dan de cijfers die Tata aan de NEa rapporteert. Uit deze cijfers blijkt een veel lagere hoogovengasproductie dan waar De Groene Amsterdammer rekening mee houdt.

Ik heb vertrouwen in het oordeel van de NEa over de door Tata gerapporteerde cijfers. De cijfers zijn gerapporteerd in het kader van de aanvraag voor gratis emissierechten. Dit betekent dat de cijfers nauwkeurig worden getoetst door de NEa, en bovendien zijn de cijfers geverifieerd door een externe geaccrediteerde verificateur.

5

Wat vindt u van het advies van deskundigen, in het artikel in De Groene Amsterdammer, om de uitstoot van Tata ook te meten aan de emissiebronnen, en niet alleen te berekenen op basis van de koolstofinput en -output, zodat door een vergelijking eventuele tekortkomingen in de rapportage kunnen worden opgespoord en gecorrigeerd?

Antwoord

Dergelijke metingen zijn kostbaar en daarom vind ik het advies niet proportioneel. Op het Tata terrein zijn er zeker 90 schoorstenen (emissiepunten) aanwezig. Het is niet mogelijk om op kosteneffectieve wijze op al die emissiepunten continu de CO₂-emissie te monitoren volgens de kwaliteitstandaarden die daarvoor binnen het emissiehandelssysteem vereist zijn. Ik zie daarom nog steeds geen aanleiding om aanvullend onderzoek te doen.