**Bijlage 3 – Scenario-onderzoek en doorrekening van milieukosten**

**Scenario onderzoek**

Het concept beleidsplan gaat ervan uit dat de toekomstplannen van Tata Steel het beste zijn en verbindt zich daaraan. De Provincie en de gemeenten varen op informatie die Tata Steel hen geeft. Tata op zijn beurt maakt toekomstplannen op basis van de (milieu) ruimte die het krijgt. Dat is zorgelijk. Want wie is hier de kip, en wie het ei? Toch zou dit volstrekt duidelijk moeten zijn. De overheid stelt (moderne) randvoorwaarden, on-compromisloos op gebied van gezondheid (de WHO norm) en ambitieus op gebied van milieu.

Wij zien - en iedereen weet - dat de overheid in haar onduidelijke streven naar balans wel degelijk ruimte ten koste van gezondheid en milieu wil creëren als daar welvaart en werkgelegenheid tegenover staat. Maar wil zij dat op verantwoorde wijze doen, dan moet zij ook een zelfstandig en reëel beeld hebben van alternatieve industriële scenario’s bij strenger beleid. Uit alles blijkt dat de overheid de kennis niet heeft om dergelijke scenario’s te doorzien. Er is maar 1 scenario, en dat is het scenario van Tata. En Tata gaat in zijn scenario uit van een faciliterende overheid die ruimte biedt ten koste van milieu en gezondheid als daar maar werkgelegenheid en groei tegenover staan.

Grote ondernemingen doen regelmatig scenario-onderzoek om een beter beeld te hebben van de mogelijkheden en bedreigingen in de toekomst. Als de regionale overheid nu voor drie decennia beleid wil uitstippelen, doet zij er verstandig aan ook andere dan het scenario van Tata Steel zelf tegen het licht te houden en onafhankelijke deskundigen uit de staalsector daarover te horen.

De overheid zou kennis moeten nemen van het scenario van een kleiner staalcomplex waarbij je enkele vervuilende onderdelen zou kunnen afstoten. Interessant is dat in het zusterbedrijf in Port Talbot zo’n transformatie aan de orde is. Tata wil zich in Port Talbot richten op staal uit schroot en vanaf 2025 staal elektrisch produceren. Daarmee is de cokesfabriek niet meer nodig. Het scheelt veel schadelijke uitstoot en vergroot de economische levensvatbaarheid (minder personeel, verkoop van CO2-rechten, subsidies vanwege schoon bedrijf). De vakbonden zijn tegen want met name werk in de cokesfabriek wordt vanwege de risico’s dik betaald.

<https://www.walesonline.co.uk/news/wales-news/huge-job-loss-fears-tata-18623935>

Grote staalbedrijven die transformeren in kleinere, specialistische ondernemingen zag je de afgelopen decennia op meerdere plaatsen gebeuren. In Duitsland bijvoorbeeld. Het Ruhr-gebied onderging een succesvolle transformatie, en die gaat nog door.

Sluiting van het staalcomplex in IJmuiden is een taboe in bijna iedere discussie. Het is ook onwaarschijnlijk. Toch is het scenario van sluiting een nuttige exercitie omdat het automatische aannames – die niet altijd correct hoeven te zijn – bloot legt, zoals dat de kennis verloren gaat en dat het een ramp zou zijn voor de lokale economie.

Ter overdenking twee voorbeelden uit de maakindustrie:

* Scheepsbouw. In de jaren zestig liepen de opdrachten voor nieuwe scheepsbouw dramatisch terug. De overheid stuurde aan op fusie van Nederlandse werven om de concurrentiepositie op de internationale markten te versterken. Het enorme, nieuwe RijnScheldeVerolme-concern (1970) kreeg 2,7 miljard gulden overheidssteun. Toch ging het failliet in 1983. Teveel personeel, te weinig vraag naar olietankers maar ook ongefundeerd optimisme bleken struikelblokken. Men vreesde daarna het einde van de scheepsbouw in Nederland. Maar de kennis was in huis en door het failliet werd de sector gedwongen zich aan te passen. Er ontstonden andere, veel gespecialiseerde werven. De scheepsbouw zet nu 3,5 miljard euro per jaar om en heeft bijna 10.000 fulltime banen. De Nederlandse werven zijn gespecialiseerd in complexe offshore- en [baggerschepen](https://www.maritiemnederland.com/vakgebieden/%5bhyperlink_65%5d) en innovatieve algemene ladingschepen voor de kustvaart. De bouw van de [grootste schepen](https://www.maritiemnederland.com/vakgebieden/%5bhyperlink_1285%5d), en doorgaans vrij eenvoudige schepen, is bijna volledig verplaatst naar het Verre Oosten (goedkoper). Wat ook veel gebeurt: grote werven laten casco’s in lage lonen landen bouwen en de complexe afbouw geschiedt in Nederland.
* Luchtvaart. Met het faillissement van Fokker (1996) vreesde men dat alle specialistische kennis verloren zou gaan. Maar er werken minstens zoveel mensen in de Nederlandse luchtvaartindustrie (8.000) als in de tijd van Fokker. Uit de boedel van Fokker ontstonden allerlei nieuwe, gezonde bedrijven die luchtvaartechnologie leveren aan andere vliegtuigbouwers (wat vroeger niet kon natuurlijk) en aan andere bedrijfstakken. Denk aan aluminium glasvezellaminaat, licht en toch zeer sterk.

In de discussie over de transformatie van een vervuilend bedrijf is het belangrijk te weten wat de mogelijkheden zijn. Kan het überhaupt anders? Wat doet Tata Steel nu en waarom doen ze dat zo (productieproces)? Enkele observaties:

* In de staalindustrie draait het in het algemeen om de (productie)kosten per ton.
* Het kapitaal in de staalindustrie is de grond en de installaties. Itt de maakindustrie vormen personeelskosten een relatief gering deel.
* Voor Tata Steel IJmuiden is de eenvoudigste weg om winstgevender te worden dus de productie opvoeren (dan dalen de kosten per ton). Als de overheid het toelaat, voert het bedrijf de productie op naar 8, 9 of 10 mio ton; het is makkelijker dan in de kosten snijden. Productie opvoeren betekent meer vervuiling voor de omgeving.
* Wat produceert Tata Steel in IJmuiden? Ca. dertig procent van de productie is plat, hoogwaardig staal. Het betreft staal dat geschikt is vanwege de sterkte en vervormbaarheid voor de automobielindustrie en voor de blikindustrie. De overgrote rest van de productie is dus laagwaardig plat staal, zoals staal voor gevelbekleding.
* De prijs van hoogwaardig staal is hoog; afnemers willen kwaliteit en het staal is een miniem deel van hun productiekosten. Dus: het mag wat kosten. De prijs van het overige staal is laag. Daar moet Tata Steel concurreren met de rest van de wereld, incl China.
* Als Tata Steel meer gaat produceren betreft het laagwaardig staal. De markt voor het hoogwaardige, flexibele staal is niet meer dan wat Tata Steel nu al produceert. Voor andere zogenaamde “speciaal staal” staalsoorten heeft Tata niet de technologie in huis.
* ‘Groen staal’ van Tata Steel moet grotendeels betaald worden door NL overheid en betekent geen vermindering overlast en gezondheids- en milieuschade, maar het afvangen en opslaan van CO2.

Tata produceert met deels verouderde installaties en heeft al jaren bezuinigd op onderhoud. Stel de overheid schroeft de milieu-eisen op omdat de maatschappij de vervuiling niet meer wil accepteren. Wat doet Tata Steel dan? Tata Steel zal altijd zeggen dat het niet kan betalen en niet kan voldoen. Het bedrijf rekent namelijk op gratis milieu (en accepteert ‘incidenten’) en meer productie. Wat kan Tata Steel doen als overheid geen speelruimte geeft?

**Oplossing 1**

* Investeren. Een filter op Hoogoven 6 kost al gauw 50 mio euro. Dan is er nog filter op pelletfabriek etc.
* Investeringen dekken door extra productie van laagwaardig staal? Moeilijk vanwege concurrentie.
* Massa-ontslag is onvermijdelijk op de langere termijn. De strijd met lage loon landen in de markt voor laagwaardig staal verliest Tata Steel IJmuiden namelijk altijd vanwege de hoge loonkosten in Nederland. Het compenserende vestigingsplaats voordeel bestaat voor een groot deel feitelijk uit verdekte subsidies die niet eeuwig kunnen beklijven. En hoe meer Tata Steel IJmuiden produceert des te meer het speelbal wordt van de wereldmarkt.

**Oplossing 2**

* Tata Steel in IJmuiden gaat over op andere technologie (zie Port Talbot) en richt zich op staalproductie uit schroot.
* Massa-ontslag (vgl Port Talbot) want minder mensen nodig
* Tata Steel heeft de mogelijkheid met per saldo beperkte investeringen toch enorme milieuwinst te boeken.
* Hoogwaardig plaatstaal maken uit schroot is moeilijk. Maar moeilijk is niet onmogelijk. Daar ligt de uitdaging en de winst in de toekomst.

**Oplossing 3**

* Investeringen schrappen. Dus Hoogoven 6 afdanken ipv repareren/renoveren. Kostenbesparing: ca. 500 mio euro
* Zonder Hoogoven 6 daalt productiecapaciteit. Dus ook een warmbandwalserij weg.
* In de staalfabriek terug van 3 converters naar 2
* Extra: een gietwalsinstallatie
* Resultaat: Tata Steel produceert ipv 7 of 8 mio ton nog maar 4 of 5 mio. Richt zich op de markt voor hoogwaardige staal plus een beetje laagwaardig staal (ook om de missers op te vangen).
* Massa-ontslag omdat het bedrijf halveert, maar wat overblijft heeft een bestendiger toekomst.
* Tata Steel heeft de mogelijkheid zonder al te grote investeringen toch enorme milieuwinst te boeken.
* Tata Steel wordt door de overheidseisen gedwongen richting het hoogwaardige segment van de markt. (afstoten laagwaardiger deel). Uiteindelijk is dat beter voor Tata Steel, want hier is het een grote speler in een markt die bereid is een premie te betalen.

Door milieu niet meer gratis te maken (en met eisen te komen die investeringen impliceren) dwingt de overheid het bedrijf tot andere strategische beslissingen. Beslissingen die het bedrijf uiteindelijk vitaler maken voor de toekomst.

Het dilemma voor lokale bestuurders is natuurlijk:

Massa-ontslag en toeleveranciers die klandizie verliezen. Dat wil je als het even kan vermijden. Toch is dit onvermijdelijk, in alle drie de scenario’s. Alleen het tijdsschema varieert. Bij oplossing 3 is het grote voordeel dat je een wendbaar en toekomstbestendig bedrijf hebt (ook al fluctueert de staalmarkt).

Twee kanttekeningen:

* Massa-ontslag. De meeste ex-werknemers van Tata Steel zijn geschoolde technici en dringend gewenst in de maakindustrie en elders. NL heeft een groot tekort aan geschoolde vakmensen.
* Voor toeleveranciers is Tata Steel niet de ideale afnemer. De staalindustrie kent namelijk cycli. In gewone tijden is er iedere vijf jaar een dip. Tata Steel bevriest dan de uitgaven; heel vervelend voor toeleveranciers die altijd diversificatie moeten zoeken om deze klap aan te kunnen. Velen kunnen dat keer op keer niet. Dus veel micro ontslag volgt.

**Het doorrekenen van milieukosten**

Het kwantificeren van maatschappelijke schade wordt steeds meer gemeengoed in Nederland.

Zo schat het Centraal Planbureau de maatschappelijke schade van luchtvervuiling door de Nederlandse industrie op jaarlijks 1,5 miljard euro. Met nieuwe inzichten lijkt dat een onderschatting. Kortom, wanneer de uitstoot bij Tata wordt verminderd sparen we niet alleen veel gezondheidsmalaise en hinder maar ook geld.

<https://www.cpb.nl/sites/default/files/omnidownload/CPB-Policy-Brief-2019-13-Een-belasting-op-luchtvervuiling-in-de-nederlandse-industrie.pdf>

De maatschappelijke schade kan worden berekend per kg uitstoot van stokstof, fijnstof (PM 2,5) en zwaveldioxide. Voor CO2 zal dit ongetwijfeld ook kunnen.

De Dorpsraad vraagt de regionale overheid om zich te verdiepen in alternatieve scenario’s. En met de wetenschap dat er alternatieven zijn moet de overheid de rug rechten en grenzen stellen aan de onverantwoorde inbreuk op gezondheid en milieu. Vervolgens zal het staalbedrijf - van Tata of van een opvolger van Tata - zich aanpassen binnen de gestelde grenzen. Goed voor de gezondheid, goed voor het milieu maar zeker ook goed voor echt duurzame werkgelegenheid en welvaart.