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

Directoraat-generaal Realisatie Groene Groei

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
e.logemann@minezk.nl

Datum 16 november 2026
Betreft Antwoorden op Kamervragen over het onderzoek Subsidiefuik Tata Steel in opdracht van Milieudefensie en het PwC rapport over de toekomst van de Europese staalindustrie

Ons kenmerk
KGG_DGRGG / 108769348

Uw kenmerk
2026Z18395

Geachte Voorzitter,

Hierbij zenden wij u, mede namens de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, de antwoorden op de vragen van het lid van Oosterhout (PRO) over het onderzoek ‘Subsidiefuik Tata Steel’ in opdracht van Milieudefensie en het PwC rapport over de toekomst van de Europese staalindustrie (2026Z18395, ingezonden 9 september 2026).

Stientje van Veldhoven-van der Meer
Minister van Klimaat en Groene Groei

Jo-Annes de Bat
Staatssecretaris van Klimaat en Groene Groei

Directoraat-generaal Realisatie Groene Groei

Ons kenmerk
KGG_DGRGG / 108769348

2026Z18395

1
Bent u bekend met het onderzoek in opdracht van Milieudefensie? Zo ja, hoe beoordeelt u deze cijfers?

Antwoord
Ja. Deze analyse van Stichting Onderzoek Multinationale Ondernemingen (SOMO) is een vervolg op de eerdere analyse van SOMO waarin zij stelden dat de voorwaarden in de Joint Letter of Intent (JLoI) met Tata Steel leiden tot extra jaarlijkse kosten voor de staat. Het kabinet heeft op deze analyse gereageerd bij de beantwoording van schriftelijke Kamervragen.[1] Zoals in die beantwoording ook aangegeven is de status van de afspraken uit de JLoI van groot belang. De JLoI bevat inspanningsverplichtingen en de contouren van de definitieve maatwerkafspraak, waaronder de beoogde doelen, projecten en het financiële kader. In deze JLoI is opgenomen dat het kabinet maximaal 2 miljard euro beschikbaar stelt voor maatwerkprojecten in het kader van verduurzaming en het schoner maken van de staalproductie bij TSN.

Wel kan TSN, zoals alle bedrijven in Nederland, subsidie aanvragen uit generieke subsidieregelingen zoals de SDE++. Daarbij moet worden opgemerkt dat subsidieregelingen doorgaans cumulatiebepalingen bevatten, op grond waarvan het dubbel subsidiëren van dezelfde kosten in veel gevallen niet of beperkt mogelijk is.

2
Onderschrijft u dat de zes opgenomen kostenposten tot additionele kosten voor de staat kunnen leiden? Zo nee, waarom niet (graag een reflectie per kostenpost)?

Antwoord
De staat beoogt maximaal 2 miljard euro (maatwerk)subsidie beschikbaar te stellen voor de maatwerkafspraak met Tata Steel voor de maatwerkprojecten in het kader van verduurzaming en verschoning van haar productieproces. Het SOMO-artikel stelt, op basis van de JLoI, dat ook andere investeringen nodig zijn om de duurzaamheidsambities te kunnen realiseren. Deze vertaalt SOMO in specifiek aan Tata Steel toerekenbare ‘kosten’. Het kabinet deelt de mening dat deze ‘kosten’ aan de maatwerkafspraak met Tata Steel toerekenbaar zijn niet. Ook zonder een maatwerkafspraak zou Tata Steel immers nog een beroep mogen doen op subsidie voor de maatregelen, net als andere bedrijven. Als dat niet zo zou zijn, zou deelname aan een maatwerktraject een bedrijf immers op achterstand zetten.

De vermeende bijkomende kosten uit de SOMO-analyse betreffen randvoorwaarden voor de verduurzaming van de industrie in den brede, zoals de marktontwikkeling van biomethaan en de benodigde infrastructuur voor CO2-afvang en -opslag (CCS). Deze worden aan geen enkel bedrijf specifiek toegerekend als ‘kosten’ voor de verduurzaming van dat bedrijf.

3

[1] Kamerstuk Kenmerknummer: 2025Z21366

Kunt u per genoemde kostenpost aangeven in hoeverre dit bedrag klopt en daar een eigen inschatting tegenover zetten?

Antwoord
Zoals aangegeven in het antwoord op vraag 2 gaat het bij deze 'componenten' om generiek beleid ten behoeve van de hele markt. Dit voorgenomen beleid staat los van de beoogde maatwerkafspraak met TSN. Er is in die zin geen sprake van bijkomende kosten bij deze maatwerkafspraak.

4
Klopt het dat Tata Steel buiten de maatwerkafspraken aanspraak kan maken op bestaande regelingen zoals NIKI, IKC, SDE++ en de compensatie van elektriciteitskosten?

Antwoord
Het kabinet heeft altijd onderkend dat, hoewel de in de JLoI beoogde individuele maatwerksubsidie maximaal 2 miljard euro bedraagt, Tata Steel ook gebruik kan maken van generieke regelingen, net als elk ander bedrijf in Nederland dat aan de relevante voorwaarden voldoet. Dat betekent niet dat het bedrijf daar per definitie aanspraak op maakt. Subsidieregelingen bevatten daarbij doorgaans cumulatiebepalingen, op grond waarvan het dubbel subsidiëren van dezelfde kosten in veel gevallen niet of beperkt mogelijk is. Zo wordt bijvoorbeeld bij de NIKI altijd een check gedaan dat het maximum subsidiabele bedrag (in dit geval de funding gap) niet wordt overschreden.

5
Kunt u een inschatting maken in hoeverre Tata Steel aanspraak zal maken op deze regelingen, zo nodig, afgaande op de nu bekende gegevens over de energie- en CO2-prijs?

Antwoord
Het kabinet kan deze inschatting niet maken. Dat is een afweging van het bedrijf zelf. In de JLoI is wel aangegeven dat het bedrijf voor het CCS-project geen maatwerksubsidie ontvangt, maar gebruik kan maken van generieke regelingen, waarbij de SDE++ het meest waarschijnlijk is. Een eventuele aanvraag van TSN zal op dezelfde wijze worden behandeld als elke andere aanvraag.

6
Kunt u een inschatting maken van het aantal jaar dat de subsidie voor biomethaan, als onderdeel van de maatwerkafspraak, het gebruik van Tata Steel dekt? En kan Tata Steel daarna aanspraak maken op andere regelingen om het prijsverschil met aardgas te dichten? Zo niet, voornemens dergelijke regelingen te ontwikkelen?

Antwoord
De staat beoogt een subsidie in de vorm van een lening van 200 miljoen euro te verstrekken, met een terugbetalingsverplichting die wordt kwijtgescholden als aardgas door biomethaan en/of waterstof wordt vervangen. De voorwaarden van deze lening worden op dit moment verder uitgewerkt en opgenomen in de maatwerkafspraak. Voor het verstrekken van deze lening is ook goedkeuring van de EC nodig. Deze gesprekken

lopen nog. Het kabinet kan daarom nu niet vooruitlopen op hoe de voorwaarden eruit komen te zien en hoe lang deze lening het gebruik dekt.

TSN kan voor eventuele toekomstige subsidieregelingen in aanmerking komen. Het kabinet kan nu niet vooruitlopen op mogelijke toekomstige subsidieregelingen die het huidige of toekomstige kabinetten vormgeven.

7
Is er een integrale berekening gemaakt van de directe en indirecte maatschappelijke kosten die gepaard zullen gaan met de toekomstige routes tot 2045 van Tata Steel Nederland (TSN) zoals die worden vastgelegd in de maatwerkafspraak? Zo ja, kunt u deze delen? Zo nee, waarom is deze niet gemaakt?

Antwoord
Zoals eerder aangegeven worden investeringen in generiek beleid niet toegerekend aan een individueel bedrijf.

8
Bent u bekend met het rapport van PwC over de toekomst van de Europese staalindustrie en de conclusie dat ook CO_2-arme staalproductie te maken krijgt met structurele kostenproblemen ten opzichte van de Golfregio en India? Wat betekent deze analyse volgens u voor de positie van Tata Steel en de maatwerkafspraak?

Antwoord
Ja. PwC Duitsland heeft een kostenanalyse gemaakt van conventionele en emissiearme staalproductieroutes op verschillende locaties wereldwijd. De analyse gaat uit van drie scenario's en komt, rekening houdend met diverse kosten inclusief EU-ETS, CBAM en transport naar Europa, tot de conclusie dat de Europese staaltransitie stagneert en dat de conventionele kolengebaseerde hoogovenroute onrendabel zal worden ten opzichte van niet-Europese landen.

Voor de Nederlandse context zijn de conclusies uit het rapport, dat gebaseerd is op Duitsland en Midden-Europa, minder van toepassing. Volgens onderzoek zullen de commodityprijzen voor elektriciteit in Europa in de toekomst convergeren.[2] Daarnaast is de uitgangspositie van Nederland en TSN beter door de gunstige ligging aan zee met een eigen zeehaven, dichtbij aanlanding van windenergie op zee en mogelijkheden tot CO2-opslag. TSN kan gebruik maken van bestaande verbindingen naar afnemers en leveranciers wat een structureel logistiek voordeel oplevert.[3] Dit blijkt ook uit studies[4,5] van andere (internationale) onderzoeksbureaus. Er is in IJmuiden sprake van een geïntegreerde site. Daarom biedt een geïntegreerde DRI-EAF route grote energie-efficiëntievoordelen.

De DRI-gebaseerde productieroutes bieden meer flexibiliteit en meer mogelijkheid tot productie van specifieke, hoogwaardige staalkwaliteiten (bijv. richting automotive) die

[2] AFRY (2025). Dutch industry can remain competitive as European wholesale electricity prices converge in the long run.
[3] https://esb.nu/groene-staalindustrie-heeft-wel-degelijk-toekomst-in-nederland/
[4] https://berthub.eu/tkconv/getraw/2025D21401
[5] Industrietransformation im laufenden Betrieb - Institut der deutschen Wirtschaft (IW)

HBI (Hot Briquetted Iron)-gebaseerde productieroutes niet bieden. Dit komt doordat bij DRI de staalproducent integrale controle uit kan uitoefenen over en kan sturen in het gehele productieproces. De HBI-route heeft daarnaast als groot nadeel dat het een zeer lage energie-efficiëntie heeft. Na productie wordt het HBI afgekoeld voor transport, waarna het weer opgewarmd moeten worden voor verdere verwerking. Ook Wijers en Blom hebben de HBI route onderzocht voor de eerste fase van de verduurzaming van TSN en zij komen tot de conclusie dat deze route economisch niet levensvatbaar is.

Een van de scenario's van PwC is dat een deel van de primaire productie blijft en wordt verduurzaamd. Daarnaast ziet PwC toekomst in het gebruik van meer schroot en de inzet van een DRP, wat onderdeel is van de beoogde maatwerkafspraak met Tata Steel. Het doel van de maatwerkafspraak is juist om de staalindustrie via de verduurzaming toekomstbestendig te maken en te behouden voor Nederland en Europa.

9
In hoeverre is bij de afspraken met Tata Steel rekening gehouden met dit risico voor de toekomstige concurrentiepositie van de voorgenomen DRI- en EAF-installaties in IJmuiden? Hoe verhouden de uitgangspunten voor de businesscase, zoals staalprijs, CO_2-prijs en energieprijs, zich tot die van PwC?

Antwoord
De businesscase wordt uitvoerig en doorlopend getoetst door de financieel adviseur van de staat. Het rapport van de financieel adviseur zal bij de beoogde maatwerkafspraak worden gedeeld. Ook de EC kijkt mee op de businesscase. De (tussentijdse) bevindingen worden meegenomen in de onderhandelingen over de maatwerkafspraak.

10
Het kabinet heeft eerder besloten geen afspraken te maken met Tata Steel, of derde partijen, die leiden tot productie van halffabricaten elders, bijvoorbeeld via de HBI-route, en verdere verwerking in IJmuiden; geven de analyses van PwC aanleiding tot reflectie of heroverweging?

Antwoord
In het antwoord op vraag 8 heeft het kabinet haar zienswijze op de HBI-route gegeven. Over het algemeen betrekt het kabinet nieuwe inzichten zoveel mogelijk bij de lopende gesprekken over de maatwerkafspraak.

11
U onderhandelt nu over de uitwerking van fase 1 van de maatwerkafspraak; is het, mede gezien de conclusie van PwC over de toekomst van hoogovens in Europa en de voorgenomen sluiting van de Kooks- en Gasfabrieken, denkbaar dat deze route in beeld komt voor fase 2?

Antwoord
In de gesprekken staat de uitwerking van de maatwerkafspraak centraal, langs de lijnen van de getekende Joint Letter of Intent.

Fase 2 valt buiten de scope van de maatwerkafspraak; over de invulling van deze fase wordt dus niet gesproken. De invulling van fase 2 is aan het bedrijf.

12
Hoe beoordeelt u het risico dat de overheid met de maatwerkafspraak investeert in productiecapaciteit die op termijn onvoldoende concurrerend blijkt? Welke waarborgen bevat de maatwerkafspraak om dit risico voor de Nederlandse staat te beperken?

Antwoord
Het is voor het kabinet van groot belang om goede waarborgen te regelen voor de subsidie, juist om eventuele risico's voor de staat zoveel mogelijk te beperken. De staat zal zekerheden krijgen voor de subsidie; dit is al afgesproken in de JLoI en wordt uitgewerkt in de beoogde maatwerkafspraak. In de JLoI zijn de contouren geschetst en komt het principe duidelijk naar voren dat TSN dan wel TSL verantwoordelijk is voor de investering die nodig is aan de zijde van het bedrijf. Dit wordt nader uitgewerkt in de beoogde maatwerkafspraak, waarbij de kaders zoals afgesproken in de JLoI daarbij leidend zijn.

Ter illustratie, zie artikel 7 in de JLoI waarin onder andere is afgesproken dat TSL de verwachte investering van bedrijf (2,3–4 miljard euro) dient te regelen. Daarmee is een waarborg ingebouwd voor het geval TSN (een deel van) de investering niet kan opbrengen of regelen. Ook als de benodigde externe financiering niet op tijd rond zou zijn, dient TSL dit tekort te overbruggen (zie artikel 7.1.2. sub d van de JLoI). Daarnaast zal de subsidie voorlopig en in tranches worden verstrekt en is in de JLoI afgesproken dat de staat zekerheden zal krijgen voor de subsidie (zie artikel 7.1.1. sub g van de JLoI). Dit wordt de komende tijd verder uitwerkt. Goed om hierbij op te merken dat ten aanzien van de zekerheden in de JLoI al is afgesproken dat de investering van de onderneming altijd achtergesteld zal zijn aan de subsidie van de staat.