

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

1029

Vragen van de leden **Kostic** (PvdD), **Dassen** (Volt), **Van Oosterhout** en **Zalinyan** (beiden GroenLinks-PvdA) aan de Minister van Klimaat en Groene Groei over *de additionele kosten voor Tata Steel aangaande de maatwerkafpraak* (ingezonden 8 december 2025).

Antwoord van Minister **Hermans** (Klimaat en Groene Groei), meden amens de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat (ontvangen 4 februari 2026). Zie ook Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2025–2026, nr. 624.

Vraag 1

Bent u bekend met de analyse van SOMO¹ waaruit blijkt dat de voorwaarden in de intentieverklaring met Tata Steel jaarlijks 375 tot 580 miljoen euro aan additionele kosten kunnen meebrengen boven op de eenmalige subsidie van 2 miljard euro?

Antwoord 1

Ja.

Graag geeft het kabinet eerst een algemene toelichting waar in verschillende antwoorden naar zal worden verwezen. De mogelijke maatwerkafpraak met Tata Steel Nederland (TSN) gaat over een aantal grote en maatschappelijk belangrijke doelstellingen en de beoogde ondersteuning vanuit de staat is omvangrijk. Het is dan ook begrijpelijk dat hier uitvoerig en kritisch naar wordt gekeken door bijvoorbeeld Stichting Onderzoek Multinationale Ondernemingen (SOMO).

Het is daarbij van belang dat de informatie uit de Joint Letter of Intent (JLoI) op juiste wijze wordt geïnterpreteerd zodat hier geen misverstanden over ontstaan. De JLoI bevat inspanningsverplichtingen en de contouren van de definitieve maatwerkafpraak, waaronder de beoogde doelen, projecten en het financiële kader. In deze JLoI is opgenomen dat het kabinet maximaal 2 miljard euro beschikbaar stelt voor de verduurzaming en het schoner maken van de staalproductie bij TSN. Met de JLoI committeert de staat zich op dit moment op geen enkele manier aan kostenstijgingen boven op de beoogde maatwerksubsidie van 2 miljard euro.

De SOMO-analyse stelt op basis van de opzeggronden voor TSN en de inspanningen van de staat uit de JLoI dat de staat met de maatwerkafpraak

¹ ESB, 4 december 2025, «Tata-deal trekt overheid in subsidiefuik van honderden miljoenen per jaar»

met TSN in een subsidieftuk terecht komt. Gelet op bovenstaande onder-schrijft het kabinet deze stelling niet. Dit wordt hierna verder toegelicht. Met de opzeggronden op het gebied van netwerkkosten, de nationale CO₂-heffing en het beleid rond staalslakken committeert de staat zich op dit moment op geen enkele wijze aan compensatie of het betalen van kostenstij-gingen aan TSN. Het zijn opzeggronden voor de JLoI voor het bedrijf, geen voorwaarden waaraan de staat verplicht is te voldoen. De staat maakt beleid dat zij nodig acht voor klimaat, gezondheid en veiligheid en de afspraken in de JLoI beperken de staat hier op geen enkele manier in. Indien (nieuw) beleid op deze punten leidt tot een substantiële negatieve impact op de businesscase van TSN, is het aan TSN om een afweging te maken of zij de JLoI op willen zeggen op basis van één van deze opzeggronden. Daarbij gelden de opzeggronden enkel voor de JLoI en niet meer op het moment dat er een definitieve maatwerkafpraak is gesloten. Een subsidieaanvraag en een maatwerkafpraak is een vrijwillig traject. Dit betekent dat TSN altijd zelf een overweging zal moeten maken om wel of niet tot een maatwerkafpraak over te gaan. Zoals in de JLoI vermeld, stelt de staat maximaal 2 miljard euro maatwerksubsidie beschikbaar voor de maatwerkafpraak met TSN. De overige kosten en de investeringsbeslissing zijn voor rekening en risico van TSN zelf.

De inspanningsverplichtingen van de staat uit de SOMO-analyse betreffen beleidsmatige vraagstukken die al nadrukkelijk op de politieke agenda staan, los van dit maatwerktraject met TSN. Dit 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). Ook hiermee committeert de staat zich op dit moment op geen enkele manier aan het betalen van meerkosten aan TSN. Dit zijn generieke beleids-vraagstukken die in de volle breedte moeten worden opgelost, ook als er geen maatwerkafpraak met TSN wordt gesloten. Daarbij rekenen we de kosten van generieke investeringen in infrastructuur of van beleidsmaatregelen (zoals kortingen) bij geen enkel (maatwerk)bedrijf toe aan de individuele bedrijven.

Tenslotte geldt dat het ontvangen van een eventuele maatwerksubsidie niet betekent dat het bedrijf geen aanspraak kan maken op andere generieke duurzaamheidssubsidies, zoals bijvoorbeeld de SDE++ voor CCS. Dit zijn immers generieke subsidies waar ieder bedrijf een aanvraag voor kan indienen. Zoals in de JLoI ook staat beschreven, mag TSN in de toekomst een subsidie aanvraag indienen en zal deze aanvraag worden getoetst en gewogen zoals bij ieder ander bedrijf. Het al dan niet verkrijgen van deze eventuele generieke subsidie biedt geen mogelijkheid tot opzeggen van de maatwerkafpraak.

De komende periode onderhandelen de Ministeries van KGG en IenW verder met het bedrijf om tot een definitieve maatwerkafpraak te komen. Het kabinet zal openbaar informatie delen voor zover dat mogelijk is. Gelet op de bedrijfsvertrouwelijkheid en mogelijke koersgevoeligheid van de informatie kan niet alles openbaar gedeeld worden, maar kan het kabinet de Kamer daar wel vertrouwelijk over informeren.

Vraag 2

Kunt u per voorwaarde in de intentieverklaring aangeven wat de verwachte meerkosten voor de Staat zijn, uitgesplitst naar:

- de ontwikkeling van de biomethaanmarkt en bijbehorende subsidies;
- de realisatie van de Aramis CCS-infrastructuur;
- de aansluiting op offshore windparken en bijbehorende energieopslag;
- compensatie voor eventuele stijging van netwerkkosten;
- compensatie voor de nationale CO₂-heffing;
- eventuele kosten gerelateerd aan gewijzigd beleid rond staalslakken?

Antwoord 2

Zoals ook aangegeven in de reactie van het ministerie op de analyse van SOMO² en in de toelichting bij de beantwoording van deze vragen committeert de staat zich met de intentieverklaring met TSN op geen enkele manier

² Reactie Ministerie van Klimaat en Groene Groei op SOMO onderzoek d.d. 17 november 2025
251123 SOMO - Kosten intentieverklaring Tata

aan enige kostenstijgingen, dus ook niet voor hierboven genoemde punten. De door het SOMO genoemde punten zijn ofwel opzeggronden die enkel voor de JLoI gelden en niet meer op het moment dat er een definitieve maatwerkafpraak is gesloten, ofwel inspanningen vanuit de staat waarmee op geen enkele manier compensatie of meerkosten aan TSN zijn toegezegd.

Vraag 3

Indien u geen ramingen kunt geven voor bovenstaande kostenposten, bent u dan bereid deze ramingen alsnog te laten opstellen voordat een definitieve maatwerkafpraak wordt gesloten, aangezien het gaat om geld van burgers? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 3

Zoals in de toelichting op vraag 1 is aangegeven zijn de genoemde punten ofwel opzeggronden die enkel voor de JLoI gelden en niet meer op het moment dat er een definitieve maatwerkafpraak is gesloten, ofwel inspanningen vanuit de staat waarmee op geen enkele manier compensatie of meerkosten aan TSN zijn toegezegd.

Vraag 4

Kunt u precies aangeven welke delen van de SOMO-analyse volgens u onjuist zijn, en wat volgens u wel de correcte ramingen zijn gezien uw reactie op het ESB stuk, dat het «onduidelijk is waar de aanvullende subsidies en bedragen op gebaseerd zijn.»³

Antwoord 4

De onderzoekers van het SOMO hebben het Ministerie van KGG de kans gegeven om te reageren op een concept van het artikel, deze reactie van het ministerie is ook gepubliceerd in het ESB. Zoals ook aangegeven in antwoord 1 wordt het werk van het SOMO gewaardeerd, maar herkent het ministerie zich niet in de conclusies. Ook de berekeningen van het SOMO kunnen niet gevolgd worden. Dit is ook zo meegegeven aan het SOMO in de reactie op het conceptartikel. In deze reactie benadrukt het ministerie, net als in deze beantwoording, dat de inspanningsverplichtingen voor de staat en opzeggronden uit de JLoI geen enkele financiële garanties of enig recht op subsidies aan Tata Steel geven. De maatwerkafpraak wordt gemaakt op vrijwillige basis. Dit betekent dat TSN altijd zelf een overweging zal moeten maken om wel of niet tot een maatwerkafpraak over te gaan. Tata Steel kan gebruik maken van het generieke subsidie-instrumentarium, maar er zal geen aanvullende maatwerksteun worden gegeven. Volgens de staat en de Adviescommissie Maatwerk Verduurzaming Industrie is de beoogde maatwerksubsidie zeer kosteneffectief en kan zij leiden tot een grote CO₂-reductie en de leefomgeving voor omwonenden fors verbeteren.

Vraag 5

Welke drempelwaarde in euro's of percentages hanteert de Staat bij de beoordeling of een kostenstijging «significant» of «aanzienlijk» is in de zin van artikel 15, vierde lid 4, van de Joint Letter of Intent (JLoI)? Indien u geen drempelwaarde kunt geven (vanwege de huidige onderhandeling), kunt u dan aangeven of überhaupt een drempelwaarde is vastgesteld, zonder deze te specificeren?

Antwoord 5

De opzeggronden, en zo ook artikel 15 lid 4, zijn opzettelijk niet verder ingekaderd en het benoemen van drempelwaardes kan de onderhandelingspositie van de staat schaden.

³ Bijlage bij ESB artikel «Tata-deal trekt overheid in subsidie van honderden miljoenen per jaar»

Vraag 6

Welke oplossingen voor de drie opzeggronden (netwerkkosten, CO₂-heffing, staalslakken) worden momenteel besproken met Tata Steel, gegeven de uitspraak van het bedrijf dat er «(zicht op) een oplossing moet zijn»⁴ om tot een maatwerkovereenkomst te komen?

Antwoord 6

Het voornemen van de partijen is om in september 2026 overeenstemming te bereiken over de definitieve maatwerkafpraak.

In algemene zin kan worden gezegd dat de vraagstukken op het gebied van de netwerktarieven en de CO₂-heffing deel uitmaken van een breder beleidsvraagstuk waar generiek naar oplossingen wordt gekeken voor de hele industrie, en waar dus niet specifiek met TSN over wordt gesproken. Onder andere Gehrels⁵ en Van Kempen⁶ hebben in hun rapporten onderzoek gedaan naar beleidsmatige keuzes in klimaat- en energiebeleid waarin ook de opties voor de CO₂-heffing en de netwerktarieven zijn meegenomen. Het is aan het volgende kabinet om hier een oplossing voor te kiezen en implementeren. Voor staalslakken wordt op dit moment gewerkt aan de voorbereiding van (generieke) beleidsverbeteringen. Zoals dit voor iedere beleidsaanpassing geldt, wordt hierbij afstemming gezocht met het bedrijfsleven. Onderdeel van de afspraken uit de JLoI is een project voor de verbetering van de kwaliteit van staalslak (zie artikel 3.3.b en 6.1.b.II van de JLoI, en Annex II onder 3.B). Daarnaast neemt TSN verschillende maatregelen om de uitvoering van zijn zorgplicht met betrekking tot de behandeling en toepassing van staalslak te versterken (zie artikel 10.2.b van de JLoI).

Vraag 7

Welke voorwaarden, garanties of risicoverdelingsmechanismen uit de JLoI worden naar verwachting overgenomen in de definitieve maatwerkafpraak? Welke komen te vervallen? Indien dit nog niet bekend is, per wanneer verwacht u hierover duidelijkheid te kunnen geven?

Antwoord 7

De JLoI bevat inspanningsverplichtingen en de contouren van de maatwerkafpraak, waaronder de beoogde doelen, projecten en het financiële kader. Het kabinet heeft de ambitie om uiterlijk eind september 2026 tot een definitieve maatwerkafpraak te komen. Zoals aangegeven bij antwoord 1 zal het kabinet de Kamer in de tussentijd waar mogelijk openbaar en waar nodig vertrouwelijk informeren over de voortgang van de onderhandelingen.

Vraag 8

Welke factoren weegt u mee bij een besluit over het instellen van een kolenverbod? Behoren de geïnvesteerde 2 miljard euro en het risico op opzegging door Tata Steel tot die factoren?

Antwoord 8

Voor het behalen van de klimaatdoelstellingen is het voor de staat van belang om te borgen dat het industrieel gebruik van kolen op termijn wordt beëindigd. In artikel 11, lid 2 van de JLoI staat over het kolenverbod opgenomen: *«Partijen treden met het oog op het aangaan van de maatwerkafpraak te goeder trouw met elkaar in overleg over de details van een mogelijk verbod op steenkool, rekening houdend met de redelijke belangen van zowel TSN als de Staat en onverminderd de bevoegdheid van de Staat om hiervoor beleid of wetgeving vast te stellen met inachtneming van de geldende wettelijke procedures.»*⁷

De staat tracht met TSN privaatrechtelijke afspraken te maken over het beëindigen van het gebruik van kolen voor staalproductie door het bedrijf.

⁴ Bijlage bij ESB artikel «Tata-deal trekt overheid in subsidiefuik van honderden miljoenen per jaar»

⁵ Kantelpunt voor klimaat en industrie | Rapport | Rijksoverheid.nl

⁶ Formatierapport klimaat en energie (2025) Routes naar realisatie - Keuzes voor het klimaat en de energietransitie | Rapport | Rijksoverheid.nl

⁷ Nederlandse vertaling, Engels tekst is leidend.

Deze privaatrechtelijke afspraken sluiten de mogelijkheid niet uit om het einde van het kolengebruik door TSN ook publiekrechtelijk te borgen. Het is aan de staat om hierover beleid of wetgeving vast te stellen en eventueel voorafgaand afspraken te maken in de maatwerkafpraak waarin dit ook opgenomen kan worden. Tevens wil het kabinet graag benadrukken dat er nog geen sprake is van «de geïnvesteerde 2 miljard euro». Met de JLOI hebben de partijen zich gecommitteerd aan inspanningsverplichtingen om tot een maatwerkafpraak te komen, gebaseerd op de in de JLOI geschetste kaders. Pas na het overeenkomen van een definitieve maatwerkafpraak zal de subsidie vanuit de staat, in tranches bij het behalen van vooraf vastgestelde mijlpalen, worden uitgekeerd aan het bedrijf.

Vraag 9

Kan Tata Steel bij deze formulering (artikel 11, tweede lid, van de JLOI) na ondertekening van een definitieve maatwerkafpraak een schadeclaim indienen tegen de Nederlandse staat indien de staat een kolenverbod instelt? Zo ja, wat is de maximale omvang van zo'n claim?

Antwoord 9

Zoals ook aangegeven in het antwoord op de vorige vraag is het aan de staat om wel/niet beleid of wetgeving vast te stellen over (de vormgeving van) een publiekrechtelijk kolenverbod. In geval van een publiekrechtelijk kolenverbod zal altijd rekening worden gehouden met het waarborgen van de belangen van de bedrijven die hieronder zouden komen te vallen, conform wetgeving.

Vraag 10

Geldt het instellen van een verbod op kolen in Nederland als opzeggrond voor de JLOI? Zo nee, waarom geeft de CFO van Tata Steel India dan aan dat dit een voorwaarde is om te komen tot maatwerkafspraken⁸?

Antwoord 10

Nee, een verbod op het gebruik van kolen is niet een van de opzeggronden voor de JLOI. Op grond van artikel 11 van de JLOI is het wel opgenomen als onderwerp dat in de komende periode verder uitgewerkt wordt. Zie de beantwoording bij vraag 8 voor de bewoording van de bepaling uit de JLOI.

Vraag 11

Welke argumenten heeft Tata Steel aangevoerd voor het opnemen van de opzeggronden bij hogere netwerkkosten, een nationale CO₂-heffing, of nieuwe milieuregels voor staalslakken? Welke alternatieven zijn overwogen?

Antwoord 11

De maatwerkafpraak vraagt om een grote investering van het bedrijf en moederbedrijf, naast een subsidiebijdrage van de staat. Om tot een maatwerkafpraak te komen is het van belang dat het bedrijf een positieve businesscase ziet voor verduurzaming. De randvoorwaarden voor het doen van de investering zijn dus van belang. TSN is een private onderneming die zelf verantwoordelijk is en blijft om investeringsbeslissingen te nemen en zicht te houden op een gezonde financiële toekomst. Het verlenen van een subsidie en het maken van een maatwerkafpraak gebeurt op vrijwillige basis en uiteindelijk moeten alle partijen dus bereid zijn om afspraken met elkaar te maken. Afgesproken is dat TSN de JLOI kan opzeggen als op een van de hierboven genoemde terreinen maatregelen worden geïntroduceerd (of uitblijven) waardoor de businesscase onhaalbaar wordt en het bedrijf mogelijk niet meer in staat is om de benodigde investeringen te doen. De opzeggronden doen geen enkele afbreuk aan de mogelijkheden van de staat om nieuw beleid op deze terreinen in te voeren of bestaand beleid aan te scherpen.

⁸ 2QFY26 Earnings Call, 6 november 2025, <https://www.youtube.com/watch?v=vcl6DEzr0PA>, rond minuut 47

Vraag 12

Klopt het dat de intentieverklaring Tata het recht geeft de deal op te zeggen als «nationaal beleid voor staalslakken de financiële positie aanzienlijk negatief beïnvloedt»? Betekent dit dat de overheid moet compenseren als staalslakken permanent verboden worden in de wegenbouw of andere toepassingen?

Antwoord 12

De specifieke opzeggrond rondom staalslakken staat in artikel 15, vierde lid onder c: «*Het nationale beleid of de nationale beleidsmaatregelen met betrekking tot staalslakken veranderen op een zodanige wijze dat dit een aanzienlijk negatief effect heeft op de activiteiten, projecten, bedrijfsvoering of financiële positie van TSN.*»⁹ De opzeggrond over staalslakken heeft dus alleen betrekking op wijzigingen in nationaal beleid rondom staalslakken die de businesscase van TSN aanzienlijk negatief beïnvloeden. Het is expliciet niet zo dat het bedrijf dat bij elke wijziging van beleid zou kunnen doen. Het tijdelijke verbod op bepaalde *toepassingen* van staalslakken is geen verbod op de *productie* van staalslakken. Ook is relevant dat de markt voor de toepassing van staalslakken een internationale markt is; de mogelijkheden voor export beïnvloeden de businesscase dus ook. Nederland is momenteel het enige land ter wereld dat voor bepaalde toepassingen van staalslakken restricties oplegt.

Deze opzeggrond staat kortom niet in de weg bij het maken of aanpassen van nationaal beleid rondom staalslakken, maar biedt TSN in het geval dat dergelijk beleid de businesscase van TSN aanzienlijk negatief beïnvloedt de mogelijkheid de JLol – de inspanningsverplichting om te komen tot bindende afspraken – op te zeggen.

De opzeggrond in de JLol betekent niet dat de overheid TSN moet compenseren voor mogelijke extra kosten door nieuw beleid of maatregelen op het gebied van staalslakken. Deze opzeggrond doet ook geen enkele afbreuk aan de verplichting van het bedrijf om op verantwoorde wijze om te gaan met staalslakken, in overeenstemming met de huidige geldende wet- en regelgeving. Ook laat dit de mogelijkheden om het nationale beleid aan te scherpen onverlet.

Vraag 13

Wat zijn de totale maatschappelijke kosten van staalslakken die Tata jaarlijks produceert (650.000 ton)? Kunt u een overzicht geven van alle saneringen en vervuiling schade, inclusief de situatie in Spijk (670.000 ton, geschatte sanering 100 miljoen euro), en aangeven wie voor deze kosten opdraait?

Antwoord 13

De productie van circa 650.000 ton staalslak per jaar door TSN leidt niet automatisch tot maatschappelijke kosten: die ontstaan alleen wanneer staalslak onjuist of in strijd met de zorgplicht is toegepast en daardoor milieuschade optreedt. Saneringen en kosten worden per locatie en per geval beoordeeld door het bevoegd gezag. Er is daardoor geen totaalbeeld beschikbaar en er bestaat geen landelijk overzicht van de totale maatschappelijke kosten van staalslak dat jaarlijks wordt geproduceerd, noch van alle saneringen en schadegevallen.

De situatie in Spijk, waar circa 670.000 ton staalslak is toegepast en lokaal wordt gesproken over een saneringsopgave van circa € 100 miljoen, betreft een locatiespecifieke raming en geen landelijk vastgestelde kosteninschatting. Wie voor herstel- en saneringskosten opdraait, is niet generiek vast te stellen en hangt af van de concrete omstandigheden. In beginsel is de toepasser verantwoordelijk voor juiste toepassing, mogelijke aansprakelijkheid van producent of leverancier indien wettelijke verplichtingen niet zijn nageleefd.

Vraag 14

Zijn de kosten van staalslakkenverwerking en -sanering meegenomen in de totale businesscase van Tata Steel? Zo nee, wat is de reden hiervoor en wat is de omvang van deze kosten?

⁹ Nederlandse vertaling, Engelse tekst is leidend.

Antwoord 14

De beoogde maatwerksubsidie van 2 miljard euro valt uiteen twee delen: 1) een lening van 200 miljoen euro voor de aankoop van biomethaan en/of waterstof, en 2) 1,8 miljard euro aan investeringssteun voor de bouw van een Direct Reduction Plant en Electric Arc Furnace (DRP-EAF) en de extra milieumaatregelen. Alleen de investeringskosten van de projecten uit de JLoI komen in aanmerking voor deze investeringssteun van 1,8 miljard euro. Investeringskosten betreffen onder andere materiaal- en bouwkosten voor de DRP-EAF en voor de aanvullende milieumaatregelen. De huidige kosten voor staalslakkenverwerking en -sanering vallen hier dus niet onder. Een van de projecten uit de JLoI is gericht op verbetering van de kwaliteit van staalslak (art. 3.3.b en 6.1.b.II JLoI en annex II onder 3.B). Dit betreft een innovatieve methode voor de verwerking van staalslak in de toekomst. Dit project is onderdeel van de JLoI (aanvullende milieumaatregelen) en zodoende wel meegenomen in de businesscase. Zoals in het antwoord op vraag 13 aangegeven is in beginsel de toepasser van staalslak verantwoordelijk voor de juiste toepassing.

Vraag 15

Welke andere maatschappelijke kosten van Tata Steel's operatie erkent u naast staalslakken, zoals gezondheidsschade door luchtvervuiling, stikstofuitstoot, en milieuschade? Kunt u deze kosten kwantificeren en aangeven in hoeverre deze worden meegewogen in de afweging over de subsidiedeal?

Antwoord 15

De bedrijfsactiviteiten van TSN zorgen, net als de activiteiten van ieder industrieel bedrijf, voor maatschappelijke baten (o.a. werkgelegenheid; investeringen in onderzoek en innovatie; belastingopbrengsten; strategische autonomie) en kosten (o.a. emissies van vervuilende stoffen en als gevolg daarvan gezondheids- en milieuschade en -risico's; emissies van broeikasgasen en als gevolg daarvan klimaatverandering). Het PBL heeft becijferd⁹ dat de totale milieuschade door Nederlandse industrie in 2022 € 9,6 miljard bedroeg. De bruto toegevoegde waarde van de Nederlandse industrie bedroeg in 2022 volgens CBS-cijfers € 102,8 miljard. Bij het toepassen van de door het PBL gehanteerde methode op de specifieke maatschappelijke kosten als gevolg van uitstoot door Tata Steel zouden veel methodologische slagen om de arm moeten worden gehouden. Een dergelijke berekening zou dan ook niet veel zeggingskracht hebben. Om deze reden is deze dan ook niet meegenomen in de afwegingen en onderhandelingen over het wel of niet inzetten op een maatwerkafpraak met Tata Steel. Dat neemt niet weg dat de inzet van het kabinet is om de maatschappelijke kosten van de bedrijfsactiviteiten fors te doen afnemen. Voor gezondheid specifiek geldt dat het RIVM op verzoek van het kabinet in kaart heeft gebracht welk causaal verband bestaat tussen bepaalde emissies door Tata Steel en gezondheidsschade bij omwonenden. Deze schade is uiteraard zeer onwenselijk en daarom is een belangrijk doel van de maatwerkafpraak om schadelijke emissies fors te reduceren. Daarbij ligt de focus op die stoffen waarvoor het causale verband tussen uitstoot en gezondheidsschade (door blootstelling op immissieniveau) het duidelijkst is. Die aanpak is in lijn met het advies van de Expertgroep Gezondheid IJmond.

Vraag 16

Welke mechanismen voorziet u op te nemen in de definitieve maatwerkafpraak om te voorkomen dat de Staat gedwongen wordt tot aanvullende investeringen om eerder geïnvesteerd kapitaal te beschermen?

Antwoord 16

Zoals ook aangegeven in het antwoord op vraag 1 committeert de staat zich met de JLoI op geen enkele manier aan aanvullende investeringen boven op de beoogde maatwerksubsidie van 2 miljard euro. In de JLoI staan een aantal mechanismen genoemd waarmee wordt geborgd dat de maatwerksubsidie wordt gebruikt voor het realiseren van de maatschappelijke doelen. Allereerst is er vooraf een grondige beoordeling van de businesscase gemaakt, waarin mogelijke financiële risico's worden geïdentificeerd. De businesscase wordt getoetst door een financieel adviseur van de staat. Daarnaast zal tijdens de projectperiode de subsidie worden uitgekeerd

in tranches; na het behalen van vooraf vastgestelde mijlpalen wordt een tranche voorlopig uitgekeerd. Dat betekent dat de staat de volgende tranche van de subsidie pas overmaakt als er voldoende voortgang is in de projecten en de subsidie wordt pas definitief vastgesteld als de afgesproken doelen zijn behaald. De laatste tranche van de subsidie wordt pas overgemaakt nadat alle projecten zijn opgeleverd. De staat heeft ook de mogelijkheid om de subsidie op te schorten als er een tekort blijkt om de projecten te realiseren. Ook zal een clawback mechanisme worden ingesteld om overcompensatie te voorkomen. In de JLoI staan ook de financiële verplichtingen van TSN en TSL, waaronder dat alle kosten voor de projecten buiten de € 2 miljard bijdrage van de staat voor rekening van Tata Steel zijn. De staat zal ook zekerheden krijgen om de verstrekte subsidie te beschermen. In de definitieve maatwerkafpraak zullen de afspraken en mechanismen nader worden uitgewerkt.

Vraag 17

Wat betekent de formulering «as it currently stands» in Artikel 7 van de JLoI? Onder welke omstandigheden zou deze formulering niet meer gelden en zou vervolgfianciering alsnog worden overwogen? Erkent u dat dit ruimte biedt voor toekomstige subsidieverzoeken?

Antwoord 17

Dit betekent dat de staat op dit moment geen realistisch scenario voor zich ziet waarin de tweede fase van de verduurzaming van TSN in aanmerking komt voor maatwerkondersteuning. Ten eerste is de kans op goedkeuring van de EC voor een tweede steunverzoek voor één bedrijf klein. Daarnaast zal de tweede fase pas medio jaren «30 worden uitgevoerd. Op dat moment zijn naar verwachting hoge EU ETS kosten en een goedwerkende CBAM in combinatie met een mogelijk kolenverbod aan de orde, waarmee er vermoedelijk geen sprake is van een onrendabele top en/of bovenwettelijke maatregelen. Dit alles maakt het zeer onwaarschijnlijk dat er überhaupt subsidie mag worden verstrekt voor deze fase. Tegelijkertijd kan dit scenario nooit volledig uitgesloten worden, omdat zowel wet- en regelgeving als klimaatbeleid in de toekomst kunnen wijzigen en een bedrijf niet op voorhand uitgesloten kan worden van eventueel in de toekomst bestaande generieke subsidie-instrumenten. Zoals ook in het antwoord op vraag 1 is beschreven geldt daarnaast dat het ontvangen van een eventuele maatwerksubsidie niet betekent dat het bedrijf geen aanspraak kan maken op andere generieke duurzaamheidssubsidies, zoals bijvoorbeeld de SDE++ voor CCS.

Vraag 18

Welke garanties (naast het terugbetalen van 200 miljoen euro) heeft de Staat dat de klimaatdoelstellingen daadwerkelijk worden behaald indien biomethaan niet beschikbaar of betaalbaar blijkt, gezien de analyse door SOMO dat als de biomethaanmarkt niet van de grond komt, Tata Steel afhankelijk blijft van LNG-import, waardoor de CO₂-besparing grotendeels teniet wordt gedaan?

Antwoord 18

De grootste CO₂ reductie wordt bereikt door over te stappen van kolen op aardgas. In de JLoI is overeengekomen dat TSN in de periode 2032–2037 het aardgas in de DRP zal vervangen door groene waterstof en/of biomethaan. Voor de aankoop van deze groene energiebronnen verstrekt de staat een lening van 200 miljoen euro. Indien er in de gehele periode geen groene waterstof en/of biomethaan wordt gekocht door TSN, moet de lening inclusief rente en een (eventuele) boete worden terugbetaald. Als de waterstof en/of biomethaan wel wordt ingekocht, wordt de lening (proportioneel) omgezet in een subsidie. Zie hiervoor ook artikel 7.2.2 van de JLoI. Verdere juridische waarborgen worden de komende tijd uitgewerkt en opgenomen in de maatwerkafpraak. Daarbij is het voorkomen van een lock-in op aardgas een van de eisen uit het relevante staatssteunkader van de EC, de *Guidelines on State aid for climate, environmental protection and energy* (CEEAG).

Vraag 19

Zullen de CO₂-reductiedoelstellingen via CCS (Carbon Capture and Storage) en biomethaan in de JLoI in de maatwerkafspraken worden omgezet in resultaatverplichtingen, of blijven het inspanningsverplichtingen?

Antwoord 19

Zoals ook aangegeven in het antwoord op de vorige vraag, is het voorkomen van een lock-in op aardgas een van de eisen die volgt uit het relevante staatssteunkader en zal TSN daar dus de benodigde stappen voor moeten zetten. De komende tijd zal verder worden uitgewerkt hoe dit als resultaatverplichting kan worden vastgelegd in de definitieve maatwerkafspraken.

Vraag 20

Hoeveel kubieke meter aardgas moet worden vervangen door biomethaan om de uitstoot van Tata Steel tussen 2032 en 2037 jaarlijks met 1,2 megaton omlaag te brengen?

Antwoord 20

Vanaf 2032 begint TSN met het inzetten van maximaal 0,5 bcm biomethaan per jaar in de DRP ter vervanging van aardgas. Hiermee kan een extra CO₂-reductie tot 1,2 Mton per jaar worden bereikt.

Vraag 21

Welke analyse heeft het kabinet gemaakt van het risico dat biomethaansubsidies de transitie naar een landbouwsysteem met minder dieren vertragen, gegeven dat mest als grondstof een economische prikkel vormt voor het in stand houden van de huidige veestapel?

Antwoord 21

Gezien er andere rest- en afvalstromen zijn die ook benut kunnen worden voor de productie van biomethaan, is er geen afhankelijkheid van mest. Daarnaast wordt ook import van biomethaan voorzien. Het milieubeleid en de bijbehorende regelgeving in de landbouw, waar een vermindering van de omvang van de veestapel onderdeel van uitmaakt, bepaalt de hoeveelheid mest die geproduceerd wordt in Nederland. Het is verstandig om mest nuttig te gebruiken, zowel vanuit het oogpunt van het benutten van laagwaardige reststromen als vanuit de noodzaak om methaanemissie uit mest in stallen te voorkomen. Het kabinet houdt bij de vormgeving van biomethaanbeleid rekening met een krimp van de veestapel¹⁰. Waarbij een daling in de hoeveelheid beschikbare mest geen risico vormt voor het biomethaan beleid. Het kabinet zet samen met de landbouwsector in op innovaties, zoals stikstof- en ammoniakstrippers, om de bijdrage van vergisters aan de reductie van stikstof- en methaanemissies te vergroten.

Vraag 22

Welk percentage van de productiekosten van biomethaan wordt momenteel gedekt door subsidies? Welke exitstrategie hanteert het kabinet om te voorkomen dat publieke middelen langdurig worden ingezet voor een sector die zonder subsidie niet rendabel is?

Antwoord 23

De binnenlandse productie van biomethaan wordt o.a. gesubsidieerd via de SDE++. De SDE++ dekt de onrendabele top af, de hoogte van de subsidie ligt niet vast en hangt onder meer af van de opbrengsten uit de geleverde energie en hangt dus af van de marktprijs van biomethaan. Het doel van de maatwerkafspraken met TSN is, naast de realisatie van schone en groene staalproductie in de IJmond, juist ook om een duurzaam verdienmodel te realiseren (zonder structurele subsidies). Er moet daarbij zicht zijn op winstgevendheid van de onderneming, voordat een eventuele subsidie toegekend wordt. Het Groen Staal Plan betreft een zeer omvangrijke investering van TSN en het moederbedrijf Tata Steel Limited (TSL). Het bedrijf zal niet investeren zonder zicht op een lange termijn verdienmodel.

¹⁰ CE_Delft_220377_Vervolgstudie-Bijmengverplichting-groen-gas_Def.pdf – p. 64: Gevoelighedsanalyse krimp veestapel

Daarnaast zijn ook strenge voorwaarden verbonden aan een subsidie die verleend wordt door de overheid. Op basis van de Europese regels voor staatssteun voor verduurzaming die van toepassing zijn, geldt dat steun niet ingezet mag worden om een verlieslatend bedrijf overeind te houden. De EC toetst hier streng op.

Vraag 23

Hebt u kennisgenomen van de conclusie van het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL)¹¹ dat «verlies van biodiversiteit een reëel risico» is bij grootschalige biomassaproductie? Welke maximale hoeveelheid biomethaan acht het kabinet duurzaam produceerbaar in Nederland zonder negatieve effecten op biodiversiteit en landgebruik?

Antwoord 23

Het kabinet heeft kennisgenomen van de conclusie van het Planbureau voor de Leefomgeving. Om te waarborgen dat de productie van biomethaan op duurzame wijze gebeurt, hanteert het kabinet te alle tijde de duurzaamheidseisen van de RED en het duurzaamheidskader biograndstoffen voor de inzet van biomethaan. Omdat biomethaan wordt geproduceerd uit restproducten en afvalproducten en omdat het gebruik van primaire grondstoffen niet past in de businesscase, ook niet in geval van subsidiëring, zijn de risico's t.a.v. biodiversiteitsverlies en landgebruik niet te vergelijken met de casussen waar het Planbureau voor de Leefomgeving over spreekt in bovengenoemd rapport.

Vraag 24

Hoeveel hectare landbouwgrond of organisch restmateriaal is nodig voor de productie van 0,5 miljard m³ biomethaan per jaar die Tata Steel beoogt af te nemen?

Antwoord 24

Biomethaan kan via verschillende methodes en op basis van verschillende reststromen geproduceerd worden. Er kan daarom niet een generiek aantal hectares gekoppeld worden aan de productie van 0,5 bcm biomethaan. De mogelijke nationale biomethaan productie is afhankelijk van de hoeveelheid grondstoffen (doorgaans rest- en afvalstromen) die beschikbaar komen in de maatschappij, niet andersom. In een recent rapport¹² dat is opgesteld in opdracht van het kabinet, is becijferd dat in Nederland een productiepotentie is die oploopt van 1,4 bcm in 2035 tot 2,8 bcm in 2050. Daarnaast is het voor TSN ook mogelijk om biomethaan te importeren vanuit bijvoorbeeld Europese landen, via het bestaande gasnetwerk. Het importpotentieel voor Nederland loopt volgens dit rapport tussen op van 3,3 bcm in 2035 tot 7,4 bcm in 2050. Externe adviseur Common Futures schat het Europese productiepotentieel voor biomethaan productie op 100 bcm, meer dan genoeg om aan de vraag van TSN te voldoen¹³. Het rapport van Common Futures is meegestuurd bij verzending van de JLoI aan de Tweede Kamer.

Vraag 25

Onder welke omstandigheden zou het kabinet overwegen om voor fase 2 van het verduurzamingsplan alsnog subsidie te verstrekken, hetzij via maatwerk, hetzij via generieke instrumenten, zoals SDE++ of NIKI? Welk maximumbedrag is hiervoor denkbaar?

Antwoord 25

Zie het antwoord op vraag 17.

Vraag 26

Bent u bekend met de uitspraken van de CFO van Tata Steel Limited tijdens de kwartaalcijferpresentatie¹⁴, waarin hij stelt: «We did not want to go that hydrogen route. Hydrogen is uncertain on availability and economics, so we

¹¹ <https://www.pbl.nl/vragen-en-antwoorden-over-biomassa>

¹² Toekomst Inzet Groen Gas - Guidehouse. p.3

¹³ Evaluation of barriers to biomethane sourcing from new production countries | Rapport | Rijksoverheid.nl

¹⁴ 2QFY26 Earnings Call, 6 november 2025, <https://www.youtube.com/watch?v=vcl6DEzr0PA>

are focused on natural gas with an optionality of the auctioning of bio-methane»? Komen deze uitspraken overeen met de aannames in de JLoI over de toekomstige energiedragers?

Antwoord 26

Het verduurzamingsplan van TSN uit november 2023 waarin wordt uitgegaan van de bouw van een DRP-EAF op waterstof vormt nog altijd de basis voor de JLoI met TSN. Het beeld dat de CFO van TSL schetst dat de beschikbaarheid en prijzen van waterstof onzeker zijn, wordt herkend. De ontwikkeling van de waterstofmarkt gaat trager dan voorzien ten tijde van het opstellen van het verduurzamingsplan door TSN. Om deze reden zijn de plannen van TSN ook verder doorontwikkeld en heeft biomethaan een rol gekregen. Echter, om de beoogde CO₂-reductie te realiseren en aan de eisen van het staatssteunkader te voldoen zal TSN moeten overstappen op groene energiebronnen. De staat wil deze overstap ondersteunen met een subsidie in de vorm van een lening die TSN moet gebruiken om groene waterstof en/of biomethaan aan te kopen via tenders. De tenders voor biomethaan en groene waterstof moeten in de markt worden gezet, deze zogenaamde «auctioning» is verplicht en geen «optionality». Indien TSN in de periode 2032–2037 geen waterstof of biomethaan koopt, zal de lening moeten worden terugbetaald met rente en een eventuele boete.

Vraag 27

Heeft u er kennis van genomen dat de CFO van Tata Steel Limited stelt dat biomethaan pas «much later, post 2035» relevant wordt voor Tata Steel Nederland¹⁵, terwijl de JLoI ugaat van overschakeling naar biomethaan vanaf 2032? Welke van deze twee tijdlijnen is correct?

Antwoord 27

In de JLoI is afgesproken dat TSN in de periode 2032–2037 gaat overstappen op groene waterstof en/of biomethaan. Zoals in het antwoord op de vorige vraag aangegeven gaat TSN hiervoor tenders in de markt zetten. Over de precieze voorwaarden van deze tenders zullen afspraken worden gemaakt tussen de overheid en het bedrijf. Wanneer exact wordt overgestapt is afhankelijk van het slagen van deze tenders. Het zou dus kunnen voorkomen dat het in 2032 niet gelijk lukt om de volledige volumes in te kopen. Dan zou de overstap op groene energiebronnen later in de tijd gemaakt worden en wordt de bijbehorende CO₂-reductie dus ook later gerealiseerd. De doelen en waarborgen voor het behalen van deze doelen worden de komende tijd uitgewerkt en opgenomen in de maatwerkafpraak.

Vraag 28 en 29

Hoe interpreteert u de uitspraak van de CFO die stelt dat het «possible [is] to buy it on paper, as a hedge, if the physical does not flow»¹⁶? Betekent dit dat Tata Steel voornemens is biomethaan slechts administratief in te kopen via certificaten, zonder daadwerkelijk fysiek biomethaan te gebruiken? Welke consequenties heeft het voor de daadwerkelijke CO₂-reductie als Tata Steel inderdaad biomethaan «op papier» zou inkopen in plaats van fysiek? En welke consequenties heeft dit voor de gezondheidswinst van omwonenden die met deze deal beoogd worden?

Antwoord 28 en 29

Het proces met certificaten bij biomethaan werkt vergelijkbaar met het aankopen van groene elektriciteit met certificaten. Omdat transport via pijpleiding de meest duurzame en efficiënte transportmethode voor gasen is worden biomethaan en aardgas beiden in het reguliere Europese gasnet ingevoerd. Hiermee ontstaat een mix van biomethaan en aardgas die alleen onderscheiden kan worden middels certificering. Met de certificaten kan de duurzame herkomst van de biomethaan worden aangetoond en de CO₂-reductie van het gebruik van biomethaan worden toegekend. In de JLoI staat opgenomen dat TSN alleen biomethaan mag gebruiken dat voldoet aan de duurzaamheidseisen van de Europese Unie (RED II). TSN zal

¹⁵ 2QFY26 Earnings Call, 6 november 2025, <https://www.youtube.com/watch?v=vcl6DEzr0PA>

¹⁶ 2QFY26 Earnings Call, 6 november 2025, <https://www.youtube.com/watch?v=vcl6DEzr0PA>

de duurzaamheid van de gekochte biomethaan moeten aantonen met zowel een Garantie van Oorsprong (GvO) als een Proof of Sustainability certificaat. Hiermee is de duurzaamheid en de CO₂-reductie die gepaard gaat met het gebruik van biomethaan geborgd.

Om de benodigde hoeveelheid biomethaan te kunnen inkopen zal TSN, naast het inkopen van in Nederland geproduceerde biomethaan, ook biomethaan (via certificaten) moeten importeren uit andere Europese landen. Vanwege de mondiale afspraken over emissiestatistieken tellen buitenlandse GvO's niet mee voor de doelen in de nationale Klimaatwet, omdat de emissiereductie meetelt in het land waar biomethaan wordt geïnjecteerd in het gasnet. Het telt juridisch gezien wel mee als emissiereductie onder het EU-ETS. Echter, vanwege praktische beperkingen is dit binnen het ETS op het moment nog niet mogelijk. Er is namelijk nog geen Europese databank/monitoringssysteem om dubbeltelling van GvO's te voorkomen. Hierdoor tellen momenteel in Nederland alleen Nederlandse GvO's voor CO₂-reductie onder het EU ETS. Op basis van gesprekken met de EC en de Nederlandse Emissieautoriteit (NEa) is de verwachting dat tegen de tijd dat TSN overstapt op biomethaan de Europese Union Database for Biofuels is geïmplementeerd, waardoor dubbeltelling van GvO's wordt voorkomen en ook buitenlandse GvO's kunnen meetellen onder EU ETS.

Voor de gezondheidswinst van de omwonenden maakt het niet uit of TSN aardgas of biomethaan gebruikt. Deze gassen zijn chemisch gezien namelijk exact hetzelfde samengesteld, waardoor de effecten op gezondheid ook gelijk zijn. De grootste gezondheidswinst wordt gerealiseerd door de overstap van kolen op aardgas.

Vraag 30

Wanneer is het idee van het gebruik van biomethaan precies op tafel gekomen, wie heeft dat precies ingebracht (Tata Steel Nederland, Tata Steel India, de Nederlandse Staat, of anders) en welke afwegingen lagen hieraan ten grondslag? Kunt u daar een tijdlijn van schetsen? Kunt u ons alle correspondentie sturen die te maken heeft met biomethaan en Tata Steel tussen het ministerie en externen en ook de interne correspondentie hierover sinds de onderhandelingen zijn begonnen (conform informatieplicht)?

Antwoord 30

Het uitgangspunt voor de verduurzaming van TSN is nog altijd het plan van TSN: het bouwen van een DRP-EAF op groene waterstof. In landen om ons heen zien we dat staalproducenten hun verduurzamingsplannen op basis van waterstof heroverwegen (ThyssenKrupp in Duitsland), uitstellen (ArcelorMittal in België) of niet uitvoeren en de verkregen subsidie teruggeven (ArcelorMittal in Duitsland). Daarnaast is de afgelopen jaren de ontwikkeling van de waterstofmarkt langzamer op gang gekomen dan eerder verwacht. Vanwege het belang om uiteindelijk over te gaan op groene energiebronnen en verdere CO₂-reductie te realiseren, is daarom door partijen onderzocht of een andere groene energiebron een mogelijkheid zou zijn.

In het staalproductieproces is koolstof nodig als grondstof om van ijzer staal te maken. Ook bij staalproductie op basis van waterstof is er altijd nog een koolstofbron nodig om staal te kunnen maken. Een duurzame koolstofbron hiervoor is biomethaan. Momenteel gebruikt TSN al biomethaan ter vervanging van aardgas in een aantal processen. TSN heeft dus al ervaring opgedaan met het aankopen en inzetten van biomethaan.

De overheid ziet biomethaan als een belangrijke duurzame koolstof- en energiebron voor processen waar andere technologieën zoals elektrificatie niet toereikend zijn. Om de biomethaan-markt verder op te schalen wordt biomethaan-productie gestimuleerd middels de SDE++ en aan de afname komt er een bijmengverplichting voor ETS2 sectoren voor biomethaan. Daarbij, zoals de AMVI in haar advies ook onderstreept, kan de vraag van grote industriële afnemers zoals TSN ook bijdragen aan marktontwikkeling door het bieden van lange termijn afnamezekerheid aan producenten. Uit het recent door Guidehouse afgeronde onderzoek naar de lange termijn productie en inzet van biomethaan komt staal naar voren als een van de sectoren waar

biomethaan een goedkoper alternatief is dan waterstof, mede door de hoogwaardige inzet als grondstof¹⁷.

Gegeven de hierboven geschetste ontwikkelingen en nieuwe inzichten is de inzet van biomethaan (naast waterstof) opgenomen in het plan van TSN. De mogelijkheid om biomethaan of waterstof in te zetten in plaats van alleen waterstof geeft meer mogelijkheden om uiteindelijk een verdere verduurzamingsslag te maken. Het is aan de onderneming om – afhankelijk van de ontwikkelingen – te kiezen voor biomethaan of groene waterstof. Bij het versturen van de Kamerbrief over de ondertekening van de JLoI is ook het rapport van Common Futures meegestuurd¹⁸. Dit rapport gaat nader in op de mogelijkheden van biomethaan. In bovengenoemd antwoord is geschetst hoe, naast de mogelijkheid van waterstof, ook de mogelijkheid van biomethaan is opgenomen in de JLoI. Het is op dit moment niet mogelijk om alle correspondentie sinds de onderhandelingen over biomethaan te delen, dit zou namelijk de onderhandelingspositie van de staat kunnen benadelen.

Vraag 31

Hoe strookt de timing van deze verandering van het idee om waterstof te gebruiken naar het idee om biomethaan te gebruiken met het feit dat de technische review van het groen staalplan mid 2024 is uitgevoerd, en de economische review begin 2025 al is afgerond¹⁹? Heeft Mott Macdonald daarmee de meest recente plannen beoordeeld?

Antwoord 31

De technische en financiële adviseurs van de staat hebben hun reviews voortdurend gedaan, en dus ook op basis van de laatste, doorontwikkelde versie van de plannen, zoals deze ook in de JLoI zijn opgenomen. De DRP-EAF is flexibel voor wat betreft het gebruik van aardgas, waterstof en biomethaan. Omdat aardgas en biomethaan chemisch exact hetzelfde zijn heeft een aanpassing van gebruikte volumes geen invloed op de technische review. Waterstof is sinds het begin van dit traject onderdeel van de plannen en is ook meegenomen in de technische review. De review van de te behalen CO₂-reductie met biomethaan was onderdeel van de environmental review van begin 2025.

Vraag 32

Heeft u de uitspraken van de CFO van Tata Steel Limited tijdens de earnings call van 6 november 2025 voorgelegd aan Tata Steel Nederland met het verzoek om opheldering? Zo ja, wat was de reactie? Zo nee, bent u bereid dit alsnog te doen en de Kamer over de uitkomst te informeren?

Antwoord 32

De uitspraken die TSN en TSL in dit soort bijeenkomsten voor aandeelhouders doen zijn aan hen. De in de JLoI vastgelegde doelen, projecten en het financiële kader zijn overeengekomen door alle partijen. Op basis hiervan wordt de definitieve maatwerkafpraak uit onderhandeld.

Vraag 33

Is het een voorwaarde voor de uitkering van de maatwerksubsidie van 200 miljoen euro dat Tata Steel biomethaan of groene waterstof fysiek bijmengt in de installaties? Is het ook toegestaan dat Tata Steel met die subsidie groencertificaten inkoopt uit het buitenland? Zo ja, hoe draagt dit dan bij aan het behalen van de Nederlandse klimaat- en biodiversiteitsdoelen?

Antwoord 33

Nee, dat is geen voorwaarde. TSN mag ook gebruik maken van certificaten en inkopen uit het buitenland. Zie verder het antwoord op vraag 28 en 29.

¹⁷ Onderzoek lange termijn productie en inzet groen gras | Rapport | Rijksoverheid.nl

¹⁸ Evaluation of barriers to biomethane sourcing from new production countries | Rapport | Rijksoverheid.nl

¹⁹ «Technical Advisory report», Mott Macdonald, bijlage bij getekende JLOI Tata Steel

Vraag 34

Kan Tata Steel aanspraak maken op de SDE++ of andere subsidieregelingen voor het eventueel inkopen van groencertificaten voor biomethaan of groene waterstof?

Antwoord 34

De SDE++ is een exploitatiesubsidie en kan zodoende niet worden gebruikt om biomethaan of groene waterstof aan te kopen. TSN krijgt een maatwerk-subsidie voor de aankoop van (gecertificeerde) biomethaan en/of groene waterstof (de lening van 200 miljoen euro). Binnen de geldende staatssteunkaders is het niet toegestaan om dezelfde kosten dubbel te financieren met verschillende subsidies. RVO voert altijd een cumulatietoets uit, waarmee getoetst wordt of er sprake is van overstimulering. Dit zal ook worden gedaan als er een aanvraag komt voor steun vanuit een andere regeling voor de aankoop van groencertificaten. Indien een deel toch gesubsidieerd kan worden, zal de subsidie nooit hoger zijn dan het toegestane plafond.

Vraag 35

Hoe beoordeelt u dit risico op precedentwerking, zoals gesteld in het ESB artikel: «Als Tata bijvoorbeeld een uitzondering krijgt op de nationale CO₂-heffing, hoe kan een nieuw kabinet dan andere bedrijven een nationale heffing opleggen?»

Antwoord 35

Zie voor dit antwoord de inleidende tekst onder antwoord 1. Er is geen sprake van dat TSN een uitzondering zou kunnen krijgen op de nationale CO₂-heffing. Het beleid rondom deze heffing heeft een generieke werking die van toepassing is op alle bedrijven. Indien (nieuw) beleid op dit punt leidt tot een substantiële negatieve impact op de businesscase van TSN, is het aan TSN om een afweging te maken of zij de JLoI op willen zeggen op basis van deze opzeggrond.

Vraag 36

Overweegt u een tegemoetkoming voor alleen Tata van netwerkkosten en de CO₂-heffing, of zou dit altijd voor alle bedrijven gelden?

Antwoord 36

Er wordt geen specifieke tegemoetkoming aan TSN voor de netwerkkosten en de CO₂-heffing overwogen, omdat het generiek beleid betreft dat voor alle bedrijven binnen een sector geldt. Een oplossing zal dus altijd gevonden moeten worden via een generieke beleidswijziging, zie ook het antwoord op vraag 1.

Vraag 37

Heeft het kabinet een impactanalyse gemaakt van de precedentwerking van de Tata-deal voor andere maatwerkafspraken? Zo ja, kunt u deze met de Kamer delen?

Antwoord 37

De steuncasus voor TSN is dermate specifiek (er zijn geen andere (staal)fabrikanten of maatwerkbedrijven in Nederland die een soortgelijke CO₂-reductie kunnen realiseren), dat een definitieve maatwerkafpraak niet kan worden gekopieerd naar andere gevallen en de precedentwerking van de afspraken op nihil wordt ingeschat.

Vraag 38

Op welke gronden kunt u een verzoek van een ander bedrijf om dezelfde opzeggronden als Tata Steel (netwerkkosten, CO₂-heffing) afwijzen zonder in strijd te handelen met het gelijkheidsbeginsel?

Antwoord 38

Er wordt geen uitzondering gemaakt voor een bedrijf in de maatwerkaanpak. Met bedrijven die onderdeel zijn van de maatwerkaanpak wordt gesproken over de benodigde randvoorwaarden om te kunnen investeren. Een maatwerkafpraak is een vrijwillig traject. Bedrijven moeten altijd zelf een overweging maken om wel of niet tot een maatwerkafpraak over te gaan.

Vraag 39

Waarom is, gegeven de autonome prikkel vanuit het ETS (vanaf 2031 verdwijnen 78% van de gratis emissierechten voor Tata Steel, en vanaf 2034 vervallen deze volledig), een aanvullende maatwerksubsidie van 2 miljard euro noodzakelijk?

Antwoord 39

Voor de beoogde maximale subsidie voor de verduurzamingsprojecten van 1,4 miljard euro is gekeken naar de businesscase van het project zodat er niet meer steun wordt gegeven dan de onrendabele top van het project. De verwachte ETS kosten alleen blijken onvoldoende om deze investering rendabel te maken. Investeringssteun is noodzakelijk om tot een investeringsbeslissing te kunnen komen. Dit wordt ook getoetst door de EC voordat een eventueel steunverzoek wordt goedgekeurd. Alle Europese staalfabrikanten moeten verduurzamen en ook zij hebben hiervoor steun nodig vanuit de overheden. In de beoogde maatwerksubsidie van 2 miljard euro is 600 miljoen euro gereserveerd voor de milieumaatregelen, deze 600 miljoen euro subsidie levert geen CO₂-reductie op.

Vraag 40

Hoeveel jaar eerder dan de ETS-verplichting (netto-nul in 2040) bereikt Tata Steel met dit plan netto-nul uitstoot? Wat zijn de kosten per jaar versnelling?

Antwoord 40

In de JLoI is opgenomen dat TSN ernaar streeft om uiterlijk 2045 en zo snel als redelijkerwijs mogelijk is klimaatneutraliteit te bereiken. Het ETS is een handelssysteem met een emissieplafond dat afloopt. Het feit dat er geen gratis rechten meer worden uitgekeerd betekent niet dat een bedrijf geen CO₂ meer uit kan stoten. Zo kunnen rechten worden gekocht of overgehouden rechten van eerdere jaren worden meegenomen en later ingezet. Het ETS is een prikkel om CO₂ te reduceren en zorgt ervoor dat er geen nieuwe rechten meer worden uitgegeven na 2039.

Vraag 41

Bent u bereid om, alvorens een definitieve maatwerkafpraak te sluiten, de Kamer een integrale kosten-batenanalyse te doen toekomen waarin alle directe en indirecte kosten van de deal zijn opgenomen, inclusief de kosten van de zes voorwaarden uit de intentieverklaring?

Antwoord 41

Zoals in het antwoord op vraag 1 is toegelicht, worden er geen extra kosten voor TSN voor de door SOMO aangehaalde punten voorzien. De kosten en baten van de plannen in de JLoI zijn door de AMVI beoordeeld in termen van de doelmatigheid van de steun, waarbij zij aangeeft dat er een aanzienlijke emissiereductie wordt bereikt tegen relatief lage kosten. De financieel adviseur van de staat ziet toe op de onderbouwing en haalbaarheid van de businesscase. Ook de EC toetst hierop. Het rapport van de financiële adviseur zal bij de definitieve maatwerkafpraak openbaar worden gemaakt.

Vraag 42

Bent u bereid de Kamer vooraf te informeren over de risicoverdeling in de definitieve maatwerkafpraak, zodat de Kamer kan beoordelen in hoeverre publieke middelen worden ingezet om private risico's af te dekken?

Antwoord 42

De Kamer wordt regelmatig, waar mogelijk openbaar en waar nodig vertrouwelijk, geïnformeerd over de voortgang van de maatwerkafspraken met Tata Steel, bijvoorbeeld via Kamerbrieven en technische briefings. Ook in de toekomst zal het kabinet dit blijven doen. Indien gewenst kan de stand van zaken op dit vlak worden toegelicht in een (vertrouwelijke) technische briefing.

Vraag 43

Kunt u toezeggen dat een definitieve maatwerkafpraak niet wordt gesloten zonder expliciete instemming van de Kamer, gegeven de omvang van de publieke middelen en de structurele aard van de verplichtingen?

Antwoord 43

Bij maatwerkafspraken is – zoals vaker met de Tweede Kamer is gecommuni- ceerd – het geëigende moment om te spreken over de contouren van de maatwerkafpraak op het moment dat de JLoI aan de Kamer wordt gestuurd. Daarna gaat het kabinet immers proberen te komen tot een afspraak binnen de kaders van die JLoI. Het kabinet gaat dan ook graag met de Tweede Kamer over de JLoI in gesprek tijdens het nog in te plannen plenaire debat dat is aangevraagd. Daaraan voorafgaand zal ook een technische briefing worden georganiseerd over de JLoI met TSN. Voor wat betreft de finale maatwerkafpraak en de financiële implicaties daarvan geldt – zoals ook aangegeven in de Kamerbrief over het vaststellen van het mandaat voor de onderhandelingen over de maatwerkafpraak met Tata Steel – dat deze onder voorbehoud van parlementaire autorisatie van de begroting is.²⁰

Vraag 44

Gezien het feit dat de commissies die ingesteld zijn om te adviseren over de maatwerkafspraken (AMVI en Expertgroep Gezondheid IJmond) in hun advies aangeven dat onder andere de financiële modellen en bijbehorende aannames rondom het Groen Staalplan «nog niet in een finale fase» waren ten tijde van hun advies²¹, bent u bereid een volgende versie inclusief de relevante aannames alsnog aan hen voor te leggen voor advies? Zo nee, hoe beoordeelt u dan het feit dat deze commissies advies hebben moeten geven terwijl nog grote (financiële) aannames niet transparant waren en dus niet getoetst konden worden?

Antwoord 44

De AMVI adviseert in haar advies om «een professionele partij een rapport/ verklaring af te laten geven ten aanzien van de werking van de modellen, modelopbouw, analyse van aannames, validatie van uitkomsten en werking van de scenario's». Dat advies neemt het kabinet over. Zo zullen, in lijn met het advies, verschillende scenario's worden uitgewerkt waarmee de financiële implicaties van een aantal scenario's inzichtelijk worden gemaakt. De financiële beoordeling van de businesscase is met een grondige toets van externe, onafhankelijke financieel adviseurs, die hierover met een definitieve maatwerkafpraak een openbaar rapport over zullen uitbrengen en controle door de EC op proportionaliteit voldoende geborgd.

Vraag 45

Welke due diligence heeft de Staat gaat de op de financiële modellen van Tata Steel voordat de JLoI werd getekend om de businesscase te toetsen? Welke externe financiële adviseur heeft de Staat hierbij betrokken en wat waren de conclusies van dit advies?

Antwoord 45

De staat wordt vanaf de start van de gesprekken over een maatwerkafpraak met TSN bijgestaan door externe adviseurs. Zo zijn onder andere de financiële modellen getoetst door onze adviseur KPMG. Ook wordt een technisch, commercieel en dus ook financieel due diligence gedaan door verschillende experts die de overheid bijstaan in dit traject. Voor de definitieve maatwerkafpraak zullen de finale financiële modellen eveneens opnieuw door de externe financieel adviseurs worden getoetst. De adviseurs zullen ook een openbaar rapport opstellen dat meegestuurd kan worden bij een definitieve maatwerkafpraak. Tot slot is en wordt de businesscase ook door de EC getoetst op o.a. proportionaliteit.

Vraag 46

Bent u bereid volledige transparantie te bieden over alle financiële implicaties, inclusief maatschappelijke kosten zoals staalslakkenverwerking, een onafhankelijke second opinion op de businesscase en alle structurele

²⁰ Kamerbrief over mandaat onderhandelingen Tata Steel Nederland | Kamerstuk | Rijksver- heid.nl

²¹ «Advies concept Joint Letter of Intent met Tata Steel Nederland en Tata Steel Limited», 17 september 2025

kostenposten, voordat u de Kamer om instemming met de definitieve overeenkomst vraagt?

Antwoord 46

Zoals ook aangegeven in het antwoord op de vorige vraag is de businesscase uitvoerig getoetst door de adviseurs van de staat en door de EC. Bij de definitieve maatwerkafpraak zullen ook stukken van de adviseurs openbaar worden gemaakt. Hiermee wordt volgens het kabinet volledige transparantie geboden binnen de mogelijkheden die er zijn, rekening houdend met de bedrijfsvertrouwelijke informatie die de staat ontvangt en waar prudent mee moet worden omgegaan. De Kamer kan desgewenst tussentijds (vertrouwelijk) worden geïnformeerd over de voortgang van de onderhandelingen over de maatwerkafpraak.

Vraag 47

Kunt u deze vragen beantwoorden voor het plenaire debat over de JLoI met Tata Steel?

Antwoord 47

Ja.