



Miljarden van Sophie Hermans voor ‘vergroening’: Nederland zwemt een fuik in en Tata Steel dicteert straks het kabinetsbeleid

Posted on 7 oktober 2025 by Menno Tamminga

Ons staal wordt duur betaald.

Op de valreep van haar (demissionaire) ministerschap heeft Sophie Hermans (Klimaat en Groene Groei, VVD) 2 miljard euro beloofd aan de Indiase staalfabrikant Tata Steel.

De 2 miljard euro is de bijdrage van de Nederlandse overheid aan de gedeeltelijke ‘vergroening’ (‘project Groenstaal’) van de productie van staal in de IJmond door Tata Steel IJmuiden (voorheen Hoogovens). Daarvan is 600 miljoen euro geormerkt voor gezondheidswinst voor de omwonenden. Is Hermans achter de schermen ook minister van Volksgezondheid geworden?

Het gaat om 1,8 miljard euro subsidie. De rest is een lening van 200 miljoen euro.

Bij succes van het project wordt dat kwijtgescholden.

Pikante timing

De 2 miljard euro is niet genoeg. De Indiase eigenaar moet de rest betalen, zo'n 2,3 à 4 miljard euro, heeft Hermans vorige week becijferd in een brief aan de Tweede Kamer. In deze brief zet ze de gezondheidswinst consequent voorop. De verlaging van de CO₂-uitstoot door Tata, de grootste industriële vervuiler van Nederland, lijkt wel secundair, ook al staat op Hermans' ministerie klimaat voorop.

De timing van de toezegging aan Tata is politiek pikant. De Tweede Kamer is op verkiezingsreces gegaan, dus volgt er geen debat. Hermans zelf keert waarschijnlijk niet terug. Ze wilde niet op de kandidatenlijst van de VVD voor de verkiezingen van 29 oktober.

Toch is politiek debat welkom. Daar zijn vier argumenten voor. En u krijgt een toegift.

Om te beginnen het bedrag. De 2 miljard euro is een van de hoogste, zo niet een recordsubsidie voor één enkele onderneming. Het bedrag is een 'maatwerkafsprake' met Tata en maatwerk is, zoals bekend, duurder dan confectie. Per arbeidsplaats in IJmuiden is het een slordige 250.000 euro.

De overheid heeft wel vaker steun gegeven aan individuele ondernemingen. Bijvoorbeeld een lening, zoals tijdens de coronacrisis aan KLM. Leningen moeten worden terugbetaald. Dat is gebeurd. Of de overheid kocht aandelen, zoals in 2008 bij de nationalisatie van ABN Amro en Fortis Nederland. Dan heeft de overheid de kans om zijn geld terug te krijgen doordat de waarde van de aandelen stijgt.

Lobbycratie

Maar daar is bij Tata geen sprake van. Deze steunoperatie is een reddingsactie. Minister Hermans heeft twee adviescommissies naar de plannen laten kijken. Zij concluderen, schrijft ze in de Kamerbrief, 'dat de Groenstaalplannen zonder maatwerkafspraken niet geïmplementeerd worden.' Anders gezegd: zonder subsidie was eigenaar Tata in India er niet aan begonnen.

De Tata-top heeft de lobby handig gespeeld. Op 23 juli lag er een

conceptovereenkomst over het maatwerk op tafel. Een week later vertelden twee directeurs van Tata in interviews met de NOS en het *FD* dat de zaak zo goed als rond was. Daarmee schiepen zij een voldongen feit dat nu bewaarheid is.

Over lobby gesproken. De voorzitter van de adviescommissie die de zakelijke en milieu-aspecten heeft beoordeeld, Ineke Dezentjé Hamming, was eerder VVD-Kamerlid en tien jaar – tot 2021 – voorzitter van de industrielobby FME. Haar opvolger als FME-voorzitter, Theo Henrar, was directiechef van Tata IJmuiden totdat hij bonje kreeg met de eigenaar.

Het tweede argument voor een politiek debat is de inhoud van het plan. Tata gaat voor één hoogoven overschakelen van kolen op gas. Later, ooit, moet dat vervangen worden door biogas of waterstof. Zou het echt? Nu overstappen naar gas reduceert de uitstoot, maar staat haaks op het beleid dat consumenten wordt aangepraat en opgelegd. Van het gas af! En wie toch gas blijft gebruiken, ziet de heffing op gas toenemen en elektriciteit goedkoper worden. Maar wat voor kiezers geldt, is niet van toepassing op de industrielobby.

Derde argument: de overheid zwemt een fuik in. Per saldo is dit groenstaalplan van toepassing op een déél van het productieproces in IJmuiden. Wat als eigenaar na 2030, in het tweede deel, zegt: sorry, tegenvallers, ik ben platzak. Moet Nederland dan alles dokken? Of durft een minister de stekker uit de subsidie en het bedrijf te trekken?

Drogreden

Vierde argument: de drogreden van Europese industriepolitiek. Nederland moet Tata IJmuiden steunen, schrijft minister Hermans, want 'productie en hergebruik (van staal) op eigen bodem, is van belang voor de strategische autonomie van Europa'. Nationaal Nederlands beleid is in deze redenering opeens Europese politiek. Zo doet Nederland mee in een subsidierace. Ook Duitsland, Frankrijk en België steunen hún staalproducenten. Welkom in Europa, waar elk land zegt: eigen staal eerst.

Als laatste de toegift. De maatwerkafpraak met Tata is een tussenstap. Niets is nog zeker. Sterker nog, de adviescommissie schrijft zelf: 'Belangrijke punten zijn nog in beweging, ontbreken, of zijn tot een volgende fase uitgesteld.' Een bindende overeenkomst kan nog een jaar op zich laten wachten.

Er komt nog meer...

De overheid moet ook nog op twee manieren bijspringen. De kosten voor infrastructuur (aanleg waterstofnetwerk, afvangen van CO₂-uitstoot in lege gasvelden op zee) zijn voor rekening van de belastingbetaler.

Tata heeft verder twee cruciale opzeggingsargumenten geformuleerd. Dat zijn de hoogte van de nationale heffing op CO₂-uitstoot en de kosten van elektriciteit, de nettarieven. Als dat te duur wordt, kan Tata van de afspraken afzien.

Tata legt daarmee zijn eisen op tafel voor een volgend kabinet. Help ons en de industrie (met subsidie?) anders gaat het feest niet door. En het kabinet-Schoof, demissionair of niet, tekent ervoor. Tata dicteert wat nieuwe Kamerleden en volgende regeringen moeten doen. Het blijft niet bij deze 2 miljard euro.

Wynia's Week brengt broodnodige, onafhankelijke berichtgeving: drie keer per week, **156 keer per jaar**, met artikelen en columns, video's en podcasts. Onze donateurs maken dat mogelijk. [**Doet u mee?**](#) Hartelijk dank!