Ministerie van Economische Zaken
en Klimaat

> Retouradres Postbus 20401 2500 EK Den Haag

Peter Arnoldy

Directoraat-generaal
Realisatie Groene Groei
Directie Verduurzaming
Industrie

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

Betreft Brief Tata Steel - zonder constructief alternatief dreigt een maatwerkafspraak zonder wezenlijke klimaatwinst

Ons kenmerk
KGG_DGRGG_VI / 107218626

Geachte heer Arnoldy en heer Van Ooijen,

Op 30 april 2026 heb ik uw brief met betrekking tot de maatwerkafspraak met Tata Steel ontvangen. Ik wil u bedanken voor de brief en uw betrokkenheid. Hieronder reageer ik graag op enkele punten uit uw brief.

Uw brief richt zich op het belang van een alternatief voor de maatwerkafspraak met Tata Steel, waarbij u wijst op route 4 uit het rapport van Wijers en Blom (stoppen met lokale ijzerproductie, alleen elektrische boogovens (EAF))[1].
U benoemt uw twijfels bij de, met de maatwerkafspraak beoogde gezondheids- en klimaatwinst. Ook uit u uw zorgen over een lock-in op aardgas en over de uitvoering van fase 2 van de verduurzaming.

Ik waardeer het zeer dat u en anderen actief meedenken over een duurzame toekomst voor Tata Steel Nederland (TSN). Ik wil tegelijk aangeven dat het kabinet een route is ingeslagen waarin wordt ingezet op een maatwerkafspraak met TSN met als doel versnelde verduurzaming en gezondheidswinst. De Tweede Kamer heeft voor deze route ook brede steun uitgesproken. Het is van belang om die route nu eerst zorgvuldig uit te lopen. Met de huidige inzet kan een grote CO_2-reductie en forse verbetering van de gezondheid en leefomgeving worden gerealiseerd.

De onderhandelingsinzet voor de maatwerkafspraak met TSN is tot stand gekomen na een zorgvuldige afweging vanuit verschillende perspectieven. Hierin zijn diverse adviezen en rapporten meegenomen[2] [3] . In april 2024 is de onderhandelingsinzet voor een maatwerkafspraak vastgesteld op basis van route 3 uit het rapport van Wijers en Blom (verduurzaming op basis van de plannen van TSN met versnelde overlastreductie)[4]. Op basis van dit mandaat zijn

[1] https://www.rijksoverheid.nl/documenten/2024/03/29/hoe-tata-steel-nederland-te-verduurzamen
[2] https://www.rivm.nl/publicaties/bijdrage-van-tata-steel-nederland-aan-gezondheidsrisicos-van-omwonenden-en-kwaliteit
[3] https://www.rijksoverheid.nl/documenten/2024/02/28/bijlage-2-advies-gezondheid-geborgd-eerste-bevindingen-van-de-expertgroep-gezondheid-ijmond-28-februari-2023-3
[4] https://www.rijksoverheid.nl/documenten/2024/04/26/mandaat-onderhandelingen-tata-steel-nederland-defintief-26-april

Directoraat-generaal
Realisatie Groene Groei
Directie Verduurzaming Industrie

de onderhandelingen over de Joint Letter of Intent (JLoI) gestart. Dit heeft in september 2025 geresulteerd in het ondertekenen van de JLoI tussen de staat, de provincie Noord-Holland, TSN en Tata Steel Limited (TSL)[5].

In de JLoI is afgesproken dat TSN overstapt op een duurzamere productieroute op basis van een *Direct Reduction Plant* en *Electric Arc Furnace* (DRP-EAF) en extra (bovenwettelijke) milieumaatregelen gaat nemen om de overlast voor de omgeving te verminderen. Het maatwerktraject is, totdat de maatwerkafspraak ondertekend is, een vrijwillig traject. Het bedrijf besluit zelf of en op welke wijze het de bovenwettelijke verduurzaming inzet en zet in overleg met de staat in op de DRP-EAF route. Het is dus niet aan de staat om (eenzijdig) via het maatwerktraject de toekomst van TSN te bepalen. De Tweede Kamer heeft zich met het aannemen van de motie-Erkens[6] en de motie[7]-Jumelet in meerderheid achter de onderhandelingsinzet en de JLoI geschaard. Met een internetconsultatie, waar u ook op heeft gereageerd, is de JLoI ook voorgelegd aan het brede publiek. Uit de reacties op de consultatie is gebleken dat de meerderheid van de respondenten positief is over de in de JLoI opgenomen kaders voor een maatwerkafspraak[8].

Route 4
De alternatieve route die u voorstelt gaat uit van een scenario waarin TSN overstapt op de import van Hot Briquetted Iron (HBI) en dat op locatie met elektrische boogovens, zogenaamde Electric Arc Furnaces (EAFs), tot staal verwerkt (route 4 uit Wijers en Blom: alleen elektrische boogovens). Met deze route zou in theorie een grotere gezondheidswinst bereikt kunnen worden. Uit de analyse van Wijers en Blom komt naar voren dat deze route een beperkte bedrijfseconomische levensvatbaarheid kent, waardoor het maar de vraag is of het bedrijf voor deze route zou kiezen en deze gezondheidswinst ook daadwerkelijk kan worden gerealiseerd. Het kostenvoordeel van elders HBI produceren wordt grotendeels tenietgedaan door de kosten voor transport/overslag en energieverliezen omdat HBI moet worden afgekoeld en weer opgewarmd. Daarnaast is de productiviteit van een EAF wanneer HBI gebruikt wordt lager dan wanneer direct, op locatie geproduceerd Direct Reduced Iron (DRI) gebruikt wordt. Tevens komt naar voren in de analyse van Wijers en Blom dat in 2030 de mondiale productie van HBI naar verwachting nog beperkt is. De lagere winstgevendheid in deze optie zou bovendien tot een hogere steunvraag voor de staat kunnen leiden. Ook zouden naar verwachting 3.000 directe banen verloren gaan, volgens de analyse van Wijers en Blom.

Ook TNO heeft onderzoek gedaan naar de waarschijnlijkheid dat bedrijven in de energie-intensieve industrie, waaronder de staalsector, wijzigingen aanbrengen in hun waardenketens als gevolg van de energietransitie en internationale verschillen

[5] https://www.rijksoverheid.nl/documenten/2025/09/29/joint-letter-of-intent-tata-steel
[6] https://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/moties/detail?id=2024Z09196&did=2024D21695
[7] https://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/moties/detail?id=2026Z07248&did=2026D16297
[8] https://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/brieven_regering/detail?id=2026Z07031&did=2026D15862

Directoraat-generaal
Realisatie Groene Groei
Directie Verduurzaming Industrie

Ons kenmerk
KGG_DGRGG_VI / 107218626

in kosten en beschikbaarheid van hernieuwbare energie- en biobrandstoffen[9]. In dit onderzoekt stelt TNO dat het onwaarschijnlijk is dat er op de korte termijn een liquide markt voor HBI ontstaat en dat het onzeker is op de lange termijn. Daarbij benoemt ook TNO dat het transporteren en opnieuw opwarmen van HBI extra kosten met zich meebrengt[10].

Uiteraard blijft het kabinet de relevante ontwikkelingen in de (groene) staalsector op de voet volgen, zoals de aankondiging van groene HBI-productie projecten in Oman[11] en de wijziging in de verduurzamingsplannen van ArcellorMittal in Frankrijk[12, 13]. Tegelijkertijd wordt er op dit moment nog nergens in de wereld op commerciële schaal groene HBI geproduceerd en getransporteerd.[14] Ook de verdere ontwikkeling en timing van de aangekondigde projecten is onzeker. Dit geeft dan ook op dit moment (en de korte termijn) geen aanleiding om route 4 opnieuw te onderzoeken.

Met de inzet op de DRP-EAF route kiezen TSN en het kabinet er ook voor om niet te wachten tot halffabricaten, zoals HBI, elders groen worden geproduceerd maar juist om verantwoordelijkheid te nemen door in te zetten op de vergroening en het schoner maken van het staalproductieproces in Nederland. Hiermee wordt voorkomen dat emissies verplaatsen naar elders op de wereld. Daarnaast draagt het zelf kunnen produceren van groener en schoner staal bij aan ons toekomstige verdienvermogen, de Europese weerbaarheid en aan het versterken van Europese zelfvoorzienendheid.

Aardgas lock-in en fase 2
U benoemt verder uw vrees voor een lock-in op aardgas en uw twijfels bij de met de maatwerkafspraak te behalen klimaatwinst en de uitvoering van fase 2. In de JLoI is overeengekomen dat TSN in de periode 2032–2037 het aardgas in de DRP zal vervangen door groene waterstof of biomethaan. Verdere juridische waarborgen worden de komende tijd uitgewerkt en opgenomen in de maatwerkafspraak. Het voorkomen van een lock-in op aardgas is bovendien één van de voorwaarden uit het relevante staatssteunkader van de Europese Commissie, de Guidelines on State aid for climate, environmental protection and energy (CEEAG). Voor verdere toelichting over de klimaatwinst van de beoogde maatwerkafspraak verwijs ik graag naar de eerdere beantwoording van Kamervragen hierover[15].

De maatwerkafspraak met TSN richt zich op de eerste fase van de verduurzaming, waarin één hoogoven en één kooksgasfabriek worden vervangen door de DRP-EAF. Hierna zal nog een tweede fase moeten volgen om, zoals in de JLoI

---

[9] https://www.rijksoverheid.nl/documenten/2025/05/14/tno-rapport-exploration-of-the-effects-of-partially-replacing-dutch-fertiliser-and-iron-and-steel-production-with-imports
[10] https://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/kamervragen/detail?id=2026Z06053&did=2026D24606 – vraag 35 en 36
[11] https://ieefa.org/resources/oman-frontline-green-steel-transition
[12] https://gmk.center/en/news/arcelormittal-confirms-suspension-of-plans-for-dri-plant-in-dunkirk/
[13] https://europe.arcelormittal.com/newsandmedia/pressreleases/electric-arc-furnace-dunkerque
[14] https://www.industrytransition.org/trackers/green-steel-tracker/
[15] https://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/kamervragen/detail?id=2026Z01793&did=2026D14321

Directoraat-generaal
Realisatie Groene Groei
Directie Verduurzaming Industrie

Ons kenmerk
KGG_DGRGG_VI / 107218626

vastgelegd, zo snel als redelijkerwijs mogelijk en uiterlijk in 2045 klimaatneutraal te worden. De exacte invulling staat echter nog open. Dit laat ruimte voor toekomstige ontwikkelingen op de markt voor groene grond- en brandstoffen en op technologisch gebied. Het is aan TSN om een besluit te nemen over de invulling van fase 2. Op dit moment ziet de staat geen realistisch scenario voor zich waarin de tweede fase van de verduurzaming van TSN in aanmerking komt voor maatwerkondersteuning[16].

Uitwerken van route 4 en aardgas lock-in in MER
Als laatste doet u de suggestie om route 4 en een scenario waarin TSN niet overstapt op groene energiebronnen (aardgas lock-in) uit te werken in het milieueffectrapport (MER). Het is aan Tata Steel als initiatiefnemer om het MER op te stellen. Het is niet aan de staat of de provincie als bevoegd gezag om - bijvoorbeeld via scenario's in het MER - aan te sturen op alternatieve toekomstscenario's.

De provincie moet uiteindelijk de aanvraag die Tata Steel doet – in dit geval voor het project Heracless-Groen Staal – beoordelen en daar al dan niet toestemming voor geven. Daarin is het bevoegd gezag gehouden aan het Europese en landelijke wettelijke kader dat voor die beoordeling bestaat.

Tot slot
Volgens het kabinet leidt een maatwerkafspraak op basis van de gekozen route op de kortst mogelijke termijn tot verduurzaming en verbetering van de leefomgeving en de gezondheid van omwonenden, met behoud van een concurrerend en economisch levensvatbaar bedrijf. Het kabinet spant zich dan ook in om zo snel mogelijk tot een maatwerkafspraak met TSN te komen.

De Minister van Klimaat en Groene Groei,
namens deze,

Lodewijk Asscher
Ministerieel gezant Tata Steel

[16] https://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/kamervragen/detail?id=2025Z21366&did=2026D05323