

16 mei 2026

Experts over staatssteun voor Tata: ‘Zonder die 2 miljard krijgt Amsterdam geen groene haven’

Staatssteun om Tata te verduurzamen is weggegooid geld, betoogden 117 economen onlangs. Andere deskundigen bestrijden dit: zonder overheidshulp is de vergroening van de Amsterdamse haven volgens hen gedoemd te mislukken, en de gevolgen voor de bedrijvigheid en werkgelegenheid zouden groot zijn.

Herman Stil

Terwijl Tata de ene milieuboete na de andere krijgt, overweegt het kabinet [2 miljard euro](#) bij te dragen aan de vergroening van de staalproductie in Velsen-Noord. Het Indiase moederbedrijf Tata Steel voegt daar 4 miljard aan toe.

Daarbij stapt Tata, onder leiding van [voormalig Milieudefensiedirecteur](#) Donald Pols, vanaf 2030 geleidelijk van steenkool over op aardgas; een tussenstap onderweg naar windenergie, groene waterstof en uitstootvrij zijn in 2045.

Dat past bij [het voornemen](#) van het Amsterdamse stadsbestuur om voor 2035 helemaal te stoppen met kolen en gas in de haven en groots in te zetten op de productie van groene waterstof in het Westelijk Havengebied.

‘Weggegooid geld’

De staatssteun aan Tata is omstreden. [Onlangs pleitten 117 economen](#), onder wie UvA- en VU-hoogleraren Sweder van Wijnbergen, Rick van der Ploeg en Bas Jacobs, in vakblad *ESB* tegen de staatsinvestering. Die is volgens hen weggegooid geld. Grootschalige industrie past beter in landen waar groene energie voor het oprapen ligt, zoals Spanje (zon) of Zweden (waterkracht), of anders buiten Europa.

Maar een academische tegengroep ziet niets in die argumentatie. “Ik zou willen dat veel meer Europees wordt nagedacht over belangrijke industrie,” zegt hoogleraar strategische grondstoffen René Kleijn (Universiteit Leiden). “Alleen gebeurt dat niet. Dan moet je als land je eigen verantwoordelijkheid nemen. Als we Tata nu opdoeken in de vage hoop dat betrouwbare staalproductie elders terechtkomt, hebben we straks een staaltekort voor cruciale sectoren als de autoindustrie of defensie.”

Aanvoer van staal

Want: hoe zeker is de aanvoer van staal? “[Daar lopen we nu keihard tegenaan](#) met olie uit de Golf,” zegt Kleijn. “Kijk ook naar [de stremming](#) van het Suezkanaal, de haperende aanvoer van gas uit Rusland en het beslag dat de VS en China leggen op allerlei zeldzame en cruciale grondstoffen. Als je wegkijkt van de emotie, dan is het voortbestaan van Tata cruciaal voor onze economische onafhankelijkheid en die van Europa.”

Het bedrijfsleven voorspelt nog een ander doembeeld als Tata Steel zonder overheidssteun het loodje legt in IJmuiden. “Zonder Tata is het heel moeilijk om de Amsterdamse haven van gas en kolen af te halen,” zegt directeur Kees Noorman van ondernemersvereniging Oram.

Versneld verduurzamen

“Om die transitie mogelijk te maken, heb je kritische massa nodig. Alle industrie langs het Noordzeekanaal lift mee op de infrastructuur die de verduurzaming van Tata met zich meebrengt. Zulke investeringen zijn individueel nooit lonend. Van Ketjen tot ICL krijgen industriële bedrijven in Amsterdam problemen met hun vergroening als Tata er niet meer is.”

“Tata wordt nu alleen bekeken vanuit het negatieve, vanwege zijn impact op gezondheid en milieu,” zegt voorzitter Haico Spijkerboer van VNO-NCW Metropoolregio Amsterdam. “Daar moeten ze ook op worden afgerekend. Maar dat betekent niet dat we die industrie dan maar moeten weghalen. Het betekent dat we juist versneld moeten verduurzamen. Daar heeft het bedrijfsleven de overheid bij nodig.”

“Dit is juist een enorme kans voor deze regio. Dit wordt dé plek met de grootste CO₂-reductie van Nederland. Hoe mooi zou het zijn als wij een voorbeeld worden voor andere regio's in Europa die groene industrieclusters willen, vergelijkbaar met de Deltawerken die wereldwijd zijn nagevolgd?”

‘40.000 cv-installateurs’

Maar volgens critici is staatssteun economisch onrendabel. In een ander ESB-artikel stellen UvA-hoogleraren Roel Beetsma en Arnoud Boot dat het vanuit het oogpunt van CO₂-reductie en energieverbruik lucratiever is ‘Tata te vervangen door andere industriële activiteiten met een meer gemiddelde uitstoot’ – waarbij ze in het midden houden welke activiteiten ze dan op het oog hebben.

Volgens de 117 economen kost de ‘redding van Tata’ per werknemer 250.000 euro gemeenschapsgeld – en daarom zou omscholing lonen. De 9000 Tatawerkers kunnen volgens de hoogleraren vanwege hun ‘waardevolle technische ervaring’ best ingezet worden voor ‘de installatie van warmtepompen, bouw van windparken en de energietransitie’.

“Typisch theoretisch hooglerarengeredeneer,” zegt voorzitter Friso de Zeeuw van Economisch Forum Holland Boven Amsterdam – zelf emeritus hoogleraar. “Het is zwelgen in de maakbare economie. De utopische samenleving waarin alles dat lastig is, eenvoudig vervangen kan worden.”

“Het bedrijfsleven verzet zich met volle kracht tegen deze pleidooien van luxepaardjes die menen dat we onze welvaart overeind houden met alleen een prettige diensteneconomie en hippe bedrijfjes in een koffietentje. Voor een gezonde economie heb je alle sectoren nodig, ook de industrie.”

“Zo’n pleidooi is bovendien uiterst denigrerend voor mensen met een hoogtechnologische opleiding die bij Tata werken,” vindt De Zeeuw. “En hoe zit het met al die werknemers bij bedrijven die afhankelijk zijn van Tata? De bakkers en slagers waar al deze mensen boodschappen doen? Denken ze nu echt dat er in één klap werk is voor 40.000 cv-installateurs en dat de opleidingsinstituten hun omscholing wel eventjes aankunnen?”

‘Hoe goed is het voor de gezondheid van mensen in de regio als hun baan en hun toekomst bij Tata voortdurend worden bedreigd?’

Friso de Zeeuw

Volgens De Zeeuw raken positieve effecten ondergesneeuwd door het ‘voortdurend beuken op Tata’. “Natuurlijk speelt een betere gezondheid rondom Tata een rol. Maar hoe goed is het voor de gezondheid van al deze mensen als hun baan en hun toekomst voortdurend wordt bedreigd? Tata wordt steeds als geïsoleerd bedrijf neergezet. Maar de regionale gevolgen, en die zijn echt veel groter dan de IJmond alleen, blijven buiten beeld.”

Betekenis van Tata voor Amsterdam onduidelijk

Hoe groot die afhankelijkheid buiten de IJmond is, blijft onduidelijk. Terwijl over de impact van Schiphol, techsector of financiële wereld op de economie van Groot-Amsterdam ruim onderzoek beschikbaar is, ontbreekt dat nagenoeg over Tata. Ondernemersclubs kunnen desgevraagd geen Amsterdamse bedrijven noemen die voor hun voortbestaan afhankelijk zijn van de staalfabriek.

Het concern zelf becijferde eerder dat het goed is voor 45 procent van alle economische activiteiten in het Noordzeekanaalgebied. FNV stelde dat naast de directe werkgelegenheid bij Tata nog eens ruim 30.000 mensen indirect afhankelijk zijn van de staalfabriek.

“Rondom Tata zit allerlei bedrijvigheid,” zegt Spijkerboer van VNO. “Denk aan bouw, onderhoud, transport, energiesector en zakelijke dienstverlening – van de broodjes voor de kantine tot fiscalisten en juristen op de Zuidas.”

“Die bedrijven betalen belasting: geld voor zorg en infrastructuur. Alle mensen die er werken, geven hun geld weer uit in de regio en houden zo allerlei voorzieningen overeind, van winkels en horeca tot de voetbalvereniging. Ik maak me echt zorgen dat die belangen niet gezien en gehoord worden. Daardoor wordt het verhaal eenzijdig.”

“Voor de haven is Tata cruciaal, omdat het volume inbrengt en daarmee activiteiten overeind houdt,” zegt Oramdirecteur Noorman. “Van loodsen en sleepboten tot vletterlieden en vrachtwagenchauffeurs. Dat geldt ook indirect voor toeleveranciers, opslag en vervoer. Zonder Tata valt daar een groot deel van weg.”

Anti-industriehetze

Het 'beuken op Tata' past volgens Noorman in een veel grotere anti-industriehetze in en rond Amsterdam. "Woonwethouder Reinier van Dantzig [zei twee jaar geleden](#) dat er geen plek meer is voor grootschalige industrie in de stad. Omdat die zijn woningbouwplannen in het Hamerkwartier en bij de NDSM-werf dwarszat."

"Dát is het beeld dat de politiek bewust schetst; ook bij Haven-Stad zit de industrie woningbouw in de weg. Daar kan de industrie niets aan doen, die zit er al eeuwen. Terwijl het juist de politiek is die de wooncrisis te lang op zijn beloop heeft gelaten."

Die houding heeft volgens hem grote gevolgen. "Internationale eigenaren van grote industriebedrijven investeren [hier bijna niet meer](#) omdat het bestuurlijke klimaat zo onzeker is. Dat is superschadelijk voor de industrie, de economie en de werkgelegenheid."

Utopische proefballonnetjes

Volgens [onder meer Volt](#) en actiegroep De Nieuwe IJmond is het Tataterrein een prima plek voor veel woningen. Maar dat is een utopie, zegt Friso de Zeeuw, emeritus hoogleraar gebiedsontwikkeling aan de TU Delft, oud-directeur bij gebiedsontwikkelaar BPD en voormalig PvdA-gedeputeerde ruimtelijke ordening in Noord-Holland.

"Dan moet je eerst honderden miljoenen uitgeven om al die fabrieken weg te halen, vervolgens miljarden om de bodem te saneren en daarna kun je er theoretisch woningen neerzetten. Maar dat zal nooit gebeuren, want je begint al met een enorme kostenpost."

"En waar gaan al die mensen in die nieuwe woonwijken dan werken? Moeten die allemaal forenzen om al die warmtepompen in het land te installeren? Je kunt wel hopen op allerlei mooie bedrijfjes, maar die leveren nooit de 9000 directe en 30.000 indirecte banen op die je net hebt laten verdwijnen. Al met al kost dat veel meer dan de 2 miljard euro die nu voor Tata is geormerkt."