



Groene ‘bekering’ van Tata Steel gaat belastingbetaler miljarden kosten

Posted on 19 januari 2022 by Nick Ottens

Tata Steel in IJmuiden wil ‘de waterstofeconomie’ in Nederland ‘in één keer een zet’ geven. Die vrome wens is niet gratis. Het klimaatbeleid van het nieuwe kabinet-Rutte leunt op een plan om 15 miljard in waterstof te steken. Zoals de zaken nu staan, zou niet minder dan *de helft tot tweederde* van dat bedrag naar ‘de vergroening’ van Tata Steel moeten stromen.

Vakbond FNV, dat het waterstofplan bedacht, rekent op overheidssteun. En Tata zelf ook. Maar hoeveel precies, dat kan Tata noch de FNV ons vertellen.

Vol onzekerheden

Dat is niet het enige dat onzeker is. Het aanbod van groene waterstof, het aanbod van groene stroom, de prijs van CO2, subsidies, vergunningen... het zou de komende jaren allemaal op z’n plaats moeten vallen om de Tata-plannen waar te maken.

maken.

[Vorige week](#) kwamen we er achter dat Tata het plan van de FNV 'op gevoel' had overgenomen. Annemarie Manger, bij de fabriek in IJmuiden verantwoordelijk voor verduurzaming, zei daarover: 'We hebben niet opnieuw alle sommetjes gemaakt.'

Daarom hier in Wynia's Week alsnog de sommetjes van het miljardencircus dat Tata niet alleen groen zou moeten maken, maar de staalfabriek ook voor Nederland zou moeten behouden.

Wat heeft Tata nodig?

Zelfs in het meest optimistische scenario zou Tata pas begin jaren dertig helemaal van steenkool af zijn. Tot die tijd blijft minstens één hoogoven op kolen branden. Om beide ovens te vervangen heeft het bedrijf zo'n 380.000 ton groene waterstof per jaar nodig.

Om zoveel groene waterstof te maken is veel 'groene' stroom nodig. Om een idee te geven van de omvang: met dezelfde capaciteit zouden 3,8 miljoen huishoudens van elektriciteit kunnen worden voorzien.

Niet alleen de hoogovens, die ruwijzer produceren, gaan met pensioen; de huidige oxystaalfabriek, waarin ruwijzer tot staal wordt bewerkt, moet wijken voor een elektrische hoogoven. Het Duitse adviesbureau Roland Berger, dat eind vorig jaar door Tata Steel en FNV Metaal werd ingehuurd om het waterstofplan door te rekenen, [schat](#) dat het stroomverbruik van het bedrijf zal toenemen van 0,6 naar 5,6 terawattuur per jaar.

Ook de vraag naar aardgas stijgt. De nieuw aan te schaffen ijzerovens draaien voor 80 procent op waterstof en 20 procent op gas. Dat vergt drie keer zoveel aardgas als Tata nu verbruikt.

Gas is schoner dan kolen. De uitstoot van giftige stoffen en metalen waar omwonenden van de fabriek zoveel last van hebben verdwijnt. Maar om staal te maken blijft koolstof nodig, dus blijft Tata het broeikasgas koolstofdioxide (CO₂) uitstoten. In het beste geval zo'n 2,4 miljoen ton per jaar. Dat is nu nog 12,6 miljoen ton.

Komt er genoeg groene waterstof?

Staatsbedrijven Gasunie en TenneT willen waterstof door het bestaande aardgasnet pompen. Naast Tata zouden in eerste instantie de haven van Rotterdam, Dow Chemical in Terneuzen, Yara in Sluiskil, Chemelot in Limburg en de Eemshaven in Groningen op dit nieuwe waterstofnet worden aangesloten. Die eerste stap kost 1,5 miljard euro.

De waterstof moet uit fabrieken in de Eemshaven en op de Maasvlakte komen, die op hun beurt groene stroom krijgen van windmolenparken op de Noordzee. Zonder groene stroom geen groene waterstof. Om aan de waterstofvraag van Tata te voldoen, is een zogeheten elektrolysecapaciteit van bijna 4 gigawatt (GW) nodig.

Equinor, Gasunie, Groningen Seaports, RWE en Shell hopen in 2030 4 GW capaciteit in de Eemshaven te kunnen leveren. De grootste waterstoffabriek die vooralsnog ook echt gebouwd gaat worden is van ThyssenKrupp. Dat bedrijf realiseert voor Shell een elektrolysecapaciteit van 200 megawatt, oftewel 0,2 GW, in Rotterdam.

Om de 4 GW te halen moet dus flink worden bijgebouwd. Zelfs als het lukt krijgt Tata niet de volle capaciteit. Er zijn meer bedrijven die om waterstof vragen.

Ariane Volz, woordvoerder van Tata Steel, zegt daarover: 'Wij hebben de ambitie om het liefst meteen zoveel mogelijk groene waterstof in te kunnen zetten. Mocht dat niet lukken, omdat er nog niet genoeg voorradig is, dan zullen we aardgas of blauwe waterstof inzetten.'

'Blauwe' waterstof wordt net als 'grijze' waterstof met aardgas gemaakt. Het enige verschil is dat de meeste CO₂ die daarbij vrijkomt (circa 80 procent) niet direct de lucht in wordt geblazen, maar wordt afgetapt en opgeslagen – onder de grond en onder de zeebodem.

Maar CO₂-opslag onder de Noordzee is nou juist het plan dat Tata in september 2021 in de prullenbak heeft gegooid ten gunste van groene waterstof. En waarom zou het bedrijf blauwe waterstof inkopen als het goedkoper op aardgas kan stoken? De ambitie van het vorige kabinet om Nederland van het aardgas af te krijgen komt met Tata dus niet dichterbij. De ambitie van Tata zelf om minder CO₂ uit te stoten loopt ook vertraging op.

Ook milieclubs hebben bedenkingen

Er moet dus groene stroom bij. Ad van Wijk, de professor die met oud-Hoogovens topman Piet Joustra aan de wieg stond van het FNV-plan 'Groene Staal', heeft er vertrouwen in. 'Als je het wilt kan het.' Zet 280 tot 340 van de grootst mogelijke windmolens op zee en de totale capaciteit neemt met 4,2 tot 6,8 GW toe. Dan heb je in één klap minstens twee keer zo veel offshore windvermogen, genoeg om twee keer zo veel groene waterstof te maken. Het geld is er, de technologie bestaat; het probleem is volgens Van Wijk dat de overheid traag is in het verlenen van vergunningen.

Zelfs de milieubeweging heeft bedenkingen. Hoewel de klimaatstichting Urgenda het waterstofplan van Tata steunt, denkt mede-oprichter Jan Rotmans, ook hoogleraar, niet dat de tijdlijnen van Tata haalbaar zijn. 'Vijftien jaar is gewoon realistisch,' [zegt](#) hij, 'want de Nederlandse plannen voor extra windmolenparken op zee zijn nog maar voornemens; dat zijn nog geen concrete plannen.' Er moet alleen al voor Tata een windmolenpark ter grootte van de Noordoostpolder bij. Dan nog betwijfelt Rotmans of Tata voor 2040 van steenkool afkomt.

En dan hebben we het alleen over de groene stroom die nodig is om waterstof te maken. Daarnaast zou idealiter ook de nieuwe vlamboogoven van Tata op groene stroom draaien.

Wie gaat het betalen?

Waar iedereen het over eens is, is dat het waterstofplan van Tata de Nederlandse staat, en dus de Nederlandse belastingbetaler en de Nederlandse energieconsument, miljarden gaat kosten. Reken maar mee.

Gasunie en TenneT hebben **anderhalf miljard euro** nodig om alleen Tata en andere grootverbruikers op waterstof aan te sluiten.

FNV Metaal schat dat de nieuwe ovens Tata **3 miljard euro** gaan kosten. Tata wil nog niet zeggen hoeveel van die 3 miljard het zelf gaat betalen. De FNV lijkt erop te rekenen dat de overheid de volle 3 miljard gaat bekostigen. De jaaromzet van Tata IJmuiden was in 2019 [4,5 miljard](#).

Adviesbureau Aurora berekende op verzoek van [NRC](#) de kosten van 4 GW aan

elektrolyzers, het minimum om alleen Tata van groene waterstof te voorzien. Zij komen op **3,5 tot 11 miljard**. Het ministerie van Economische Zaken houdt het op [5 miljard](#).

VVD, D66, CDA en ChristenUnie hebben afgesproken **15 miljard** aan 'hoogwaardige hernieuwbare energiedragers' te besteden. Dat is groene waterstof. Tussen **de helft en tweederde van dat bedrag zou alleen al opgaan aan de Tata-plannen**.

Blijft het daarbij? De financiële ramingen van Tata zijn gestoeld op tal van aannames, over bijvoorbeeld de prijs van aardgas en prijs van CO2 in Europa. De haalbaarheidsstudie van Roland Berger is nog geen paar maanden oud en nu blijkt volgens waterstofdeskundige Lennart van der Burg van TNO al dat het bureau beide prijzen onderschatte. Zowel gas als CO2 is duurder geworden. Dat laatste is voor Tata gunstig; het maakt stoken op kolen kostbaarder en waterstof aantrekkelijker. Maar duurder gas is een probleem. We hebben gezien dat Tata minstens drie keer zoveel aardgas gaat verbruiken.

Ook gaat het waterstofplan uit van een CO2-heffing aan de grenzen van de Europese Unie. Die komt er waarschijnlijk wel, maar misschien niet in de vorm die Tata Steel verwacht. Zo is de Nederlandse regering voor een algehele CO2-tax in Europa, niet voor een ingewikkelde 'grenscorrectie' waarbij precies zou moeten worden uitgerekend hoeveel CO2 is uitgestoten in het maken van ieder geïmporteerd product.

Het is hoe dan ook (nog) een vorm van protectionisme die nodig is om groen staal kostenconcurrerend te maken. Valt er ergens iets tegen – groene waterstof wordt duurder, de prijs van gas stijgt verder, de CO2-heffing wordt te langzaam ingevoerd – dan heeft Tata mogelijk nog meer subsidie nodig. Tegen die tijd heeft de overheid er al zoveel miljarden ingestoken dat het zich waarschijnlijk niet zomaar terugtrekt. Tata Steel zou wel eens sluipenderwijs een staatsbedrijf kunnen worden.

Moeten we dat risico nemen?

De vakbond vindt van wel. Cihan Lacin, bestuurder van FNV Metaal, wijst erop dat de subsidie die Tata wilde aanvragen voor CO2-opslag van de baan is. 'De Tweede Kamer moet nu zorgen dat die subsidie ook kan worden ingezet voor andere, en in dit geval betere, vergroeningsplannen.' (Geld moet daarvoor van het ene naar het

andere subsidiepotje worden verschoven.) Hoewel die 'vrijgekomen' subsidie natuurlijk ook aan iets heel anders kan worden besteed.

Lacin pleit sowieso voor een 'actieve rol van de overheid' en noemt het waterstofplan 'de enige juiste richting voor het bedrijf, de medewerkers, de omgeving en het klimaat.'

Zowel de omgeving van Tata Steel als het klimaat zullen nog vele jaren op verbetering moeten wachten, maar de FNV verwacht dat wel de meeste van de 8.300 voltijdbanen in IJmuiden kunnen worden behouden. Daarnaast levert Tata Steel werk aan zo'n 30.000 toeleveranciers.

Als Tata niet vernieuwt verdwijnen die banen naar het buitenland. Autofabrikanten, maar ook bijvoorbeeld voedingsbedrijven die in IJmuiden verpakingsstaal kopen, zullen om staal blijven vragen.

Het gevaar is dat dat sowieso gebeurt. Zelfs als Tata op schema 'verduurzaamt' hebben ze volgens klimaatprofessor Rotmans 'over tien jaar in China en India heel veel fabrieken bijgebouwd.' Staal wordt goedkoper. 'Kan je daar dan prijstechnisch überhaupt mee concurreren? Ik denk het niet.'

*Dit is **het tweede deel** van een korte serie over de vraag waarom de voormalige Hoogovens vorig jaar september plotseling wilden overstappen op waterstof. Wat zit daar achter? De eerste aflevering vindt u [HIER](#).*

Meer lezen over waterstof als de beoogde redder van de groene economie? Lees de artikelen van [Syp Wynia](#) en [Maarten van Andel](#).

Wynia's Week neemt geen genoegen met mooie praatjes. Steunt u deze onafhankelijke journalistiek? Donaties zijn meer dan welkom. **Doneren kan [HIER](#)**. Hartelijk dank!