

Tata-deal trekt overheid in subsidiefuik van honderden miljoenen per jaar

Afgelopen september heeft minister Hermans een intentieverklaring met Tata Steel getekend. Daarin is een maximale subsidie van twee miljard euro toegezegd om de staalproductie te verduurzamen. In deze intentieverklaring doet de overheid daarnaast een zestal toezeggingen die jaarlijks aanzienlijke meerkosten met zich meebrengen.

IN HET KORT

- Na de initiële subsidie moet de overheid jaarlijks aanvullende kosten maken om het subsidiedoel te behalen.
- De toezeggingen in de intentieverklaring komen neer op een jaarlijkse kostenpost van 375 tot 580 miljoen euro tot 2040.
- De voorwaarden maken het ook moeilijk om vergelijkbare steun te weigeren aan andere energie-intensieve bedrijven.

BORIS SCHELLEKENS

Onderzoeker bij
Stichting Onderzoek
Multinationale
Ondernemingen

JOSEPH WILDE-RAMSING

Onderzoeker bij
Stichting Onderzoek
Multinationale
Ondernemingen

De auteurs hebben hun bevindingen voor publicatie gedeeld met Tata Steel Nederland en het Ministerie van Klimaat en Groene Groei. De reacties zijn te vinden in de online bijlage bij dit artikel.

Tata Steel Nederland produceert vijf procent van het Europese staal (Eurofer, 2025) en is Nederlands grootste CO₂-uitstoter (7,6 procent van de nationale uitstoot). Als Nederland het klimaatdoel in 2030 wil halen, is een verduurzaming van Tata daarom politiek-economisch onmisbaar: zonder verduurzaming van Tata moet de rest van Nederland immers compenseren met onevenredig zware maatregelen.

Sinds 2021 werkt de overheid aan een maatwerksubsidie waarbij Tata zich zou verbinden aan verduurzamingsdoelstellingen die verder gaan dan het Europese emissiehandelssysteem (ETS) vereist. Diverse economen zijn kritisch op deze maatwerksubsidie (Boot en Van Tilburg, 2024; Beetsma en Romagnoli, 2025; Vink, 2025). Tata heeft een twijfelachtige businesscase en verdringt schaarse middelen die andere industrieën harder nodig hebben. De stikstofruimte is op, het stroomnet zit vol en technisch personeel is onvindbaar. Bovendien belanden maatwerksubsidies bij reeds gevestigde ondernemingen, niet bij nieuwkomers.

Toch sloot het kabinet in september een intentieverklaring met Tata voor een nieuw verduurzamingsplan (Intentieverklaring, 2025). In dit plan zal Tata in de eerste fase de productie met 19 procent verminderen, wordt 49 procent van de productiecapaciteit omgezet van kolen naar

gas, en blijft 32 procent op kolen draaien. In een tweede fase, vanaf circa 2037, is het plan om volledig af te stappen van kolen. Hoe deze volledige afbouw plaatsvindt, is in de intentieverklaring niet afgesproken.

Volgens de intentieovereenkomst wordt in een eerste fase eenmalig twee miljard euro subsidie aan Tata verleend. 1,4 miljard euro daarvan wordt bestemd voor de bouw van een nieuwe productielijn in 2030 ter vervanging van een van de twee fossiele productielijnen. De overige 600 miljoen euro is bestemd voor een windscherm. Tata investeert zelf twee miljard (825 miljoen vanuit IJmuiden en 1,2 miljard euro vanuit het hoofdkantoor), aangevuld met 715 miljoen euro externe bankfinanciering en 260 miljoen euro EU-subsidie (AMVI, 2025).

In de intentieovereenkomst doet de overheid echter ook voor de eerste fase een zestal toezeggingen aan Tata, zo blijkt uit onze bestudering van deze overeenkomst. Het gaat om drie opzeggingsclausules voor Tata en drie verplichtingen voor de overheid. Door deze toezeggingen zullen de werkelijke kosten aanzienlijk hoger uitvallen dan de breed genoemde eenmalige subsidie van twee miljard euro, zo rekenen we in dit artikel voor.

Het is evenwel goed om te vermelden dat er nog geen definitieve overeenkomst is. De opzeggronden gelden formeel alleen voor de intentieverklaring, maar ze vormen wel het kader voor de onderhandelingen. De overheid en Tata zijn van plan om de definitieve overeenkomst in september 2026 te tekenen.

De toezeggingen

Tata krijgt het recht om de overeenkomst op te zeggen bij hogere netwerkcosten, een nationale CO₂-heffing, of nieuwe milieu- of gezondheidsregels voor staalslakken. Daarnaast committeert de overheid zich aan het realiseren van infrastructuur voor koolstofafvang en -opslag (CCS), de ontwikkeling van een biomethaanmarkt, en het uitbouwen van voldoende wind op zee. Deze voorwaarden hebben directe financiële gevolgen.

Ontwikkeling biomethaanmarkt

De eerste extra jaarlijkse kostenpost betreft de toezegging om biomethaan te subsidiëren. Aanvankelijk zou Tata overstappen naar waterstof, maar onderzoek toonde aan dat waterstofimport (acht euro per kg) duurder blijft dan Tata's betaalcapaciteit (drie euro per kilo) (De Rooij et al., 2024).

Daarom is afgesproken dat vanaf 2032 het fossiele gas wordt vervangen door biomethaan.

De intentieverklaring schrijft voor dat tussen 2032 en 2037 het fossiele gas in de nieuwe productielijn wordt door biomethaan. Tata zou hiervoor jaarlijks 0,5 miljard kubieke meter (5 terawattuur) biomethaan nodig hebben (AMVI, 2025), anderhalf keer de huidige nationale productie (CBS, 2025b). Omdat er eigenlijk nauwelijks een (Europese) biomethaanmarkt bestaat, belooft de overheid de ontwikkeling van de biomethaanmarkt te subsidiëren zodat biomethaan voor Tata niet duurder wordt dan fossiel gas. *“The State is to use reasonable efforts, within its purview, to stimulate the development of the Biomethane and Hydrogen markets, thereby maximizing the likelihood that TSN can hold successful tenders for required volumes of Biomethane and Hydrogen.”* (Intentieverklaring, 2025, p. 22). (De intentieverklaring noemt dus ook waterstof, maar daar is inmiddels van afgepast (Tata, 2025).)

De benodigde subsidie voor biomethaan is onzeker, maar zal logischerwijs via een Subsidie Stimulering Duurzame Energietransitie (SDE) gaan die specifiek de productie subsidieert. Als we uitgaan van de huidige SDE-subsidie voor biomethaanproductie als ondergrens (52 euro per megawattuur, Staatscourant, 2025) en het advies van het Planbureau voor de Leefomgeving als bovengrens (88 euro per megawattuur; Lensink et al., 2024) en aannemen dat de subsidie daalt met 25 procent, dan komen we op 39 tot 66 euro subsidie per megawattuur biomethaan. Bij Tata's vraag van 0,5 miljard kubieke meter komt dat neer op jaarlijks 195 tot 330 miljoen euro vanaf 2032. Aangezien de verwachting is dat de productie zonder steun tot 2040 niet rendabel is (Guidehouse, 2025), zal deze subsidie jarenlang doorlopen. We rekenen hier overigens met een optimistische daling van de subsidie: de verwachtingen van de daling liggen tussen 20 procent (IEA, 2025; schatting voor 2050) en 25 procent (CE Delft, 2018; schatting voor 2030). Het bedrag kan dus ook hoger uitvallen.

Beperking stijging netwerkkosten

Een tweede kostenpost volgt uit de toezegging van de overheid om de stijging van de netwerkkosten te beperken: *“TSN and TSL, acting jointly, may terminate the JLoI with immediate effect (...) if: The national policy or policies regarding the network tariffs significantly increases the costs relative to prevailing levels”* (Intentieverklaring, 2025, p. 27). De netwerkkosten zijn de kosten voor het transport van elektriciteit.

Vanwege de verwachte investeringen in het stroomnet van 195 miljard tot 2040, zullen de totale netwerkkosten voor gebruikers naar schatting stijgen van 6,9 naar 20 miljard euro per jaar in 2040 (IBO, 2025). De netwerkkosten worden op dit moment ongelijk verdeeld: grootverbruikers betalen nu drie procent maar verbruiken 34 procent van de elektriciteit (IBO, 2025; CBS, 2025a). Bij een rechtvaardigere verdeling zou Tata meer moeten betalen, maar de intentieverklaring stelt dat Tata de overeenkomst mag opzeggen als netwerktarieven 'significant stijgen'. Om dat te voorkomen, zou de overheid Tata dan moeten compenseren.

Als we uitgaan van het simpelste scenario van het IBO (2025), dat verschillende beleidsopties onderzocht om doelgroepen te compenseren voor de stijging van de netwerkkos-

ten, worden grootverbruikers gecompenseerd met 23,5 euro per megawattuur. De jaarlijkse subsidie voor netwerkkosten komt dan uit op 87 miljoen euro vanaf 2027 tot minstens 2040, als we uitgaan van het huidige plan voor fase 1 waarbij jaarlijks 3,7 terawattuur aan elektriciteit nodig is (AMVI, 2025). De benodigde subsidie hangt echter ook af van de sluiting van de elektriciteitscentrale op het terrein, die draait op restgassen uit de kolenstaalproductie. De Adviescommissie Maatwerkafspraken Verduurzaming Industrie (AMVI, 2025) suggereert sluiting na fase 1; de intentieverklaring is hierover onduidelijk. Als de elektriciteitscentrale open blijft, beperkt de behoefte zich tot 2,6 terawattuur (Tata, 2023) en is de jaarlijkse subsidie 60 miljoen euro.

Ontwikkeling wind op zee

De overheid zal, ten derde, jaarlijks kosten maken om via wind op zee energie voor Tata te produceren. De intentieverklaring beschrijft hoe Tata direct wordt aangesloten op offshore windparken via een hoogspanningsstation op het Tata-terrein. *“The risk associated with electricity supply is mitigated by the presence of a high-voltage substation located on TSN's site. This substation enables direct connection of off-shore wind energy to the main grid.”* (Intentieverklaring, 2025, p. 42) Deze passage formuleert een impliciete doch concrete overheidsverplichting: het realiseren van voldoende wind op zee met directe aansluiting op Tata.

Uitgaande van Tata's elektriciteitsvraag tijdens fase 1 (2,6 tot 3,7 terawattuur) en een capaciteitsfactor van 45 procent zou een windpark van 0,66 tot 0,95 gigawatt nodig zijn. Dit komt overeen met windpark Hollandse Kust Noord: 0,76 gigawatt, 69 turbines op 88 vierkante kilometer (Rijksoverheid, 2025a), een oppervlakte gelijk aan de stad Utrecht. Hoewel windparken niet voor één afnemer gebouwd worden, neemt Tata's vraag wel een substantieel deel van deze infrastructuur in beslag.

De kosten voor het bouwen van wind op zee zijn in de afgelopen vijf jaar met veertig procent gestegen (AFRY, 2024). Toen voor het Nederwiek-gebied geen inschrijvingen kwamen (Tweede Kamer, 2025a) stelde het kabinet 948 miljoen beschikbaar voor 2,0 gigawatt (Tweede Kamer, 2025b). Als we die investering doorrekenen voor Tata's elektriciteitsvraag betekent dit een investering van 312 tot 448 miljoen euro. Afgeschreven over 25 jaar, verdisconteert tegen vijf procent, komt dit neer op 22 tot 32 miljoen euro per jaar.

Naast wind op zee is energieopslag nodig om het hele jaar door te kunnen produceren. CE Delft (2024) berekende dat de kosten voor energieopslag in ons toekomstige energiesysteem in 2035 jaarlijks 3,4 miljard euro bedragen. Evenredig omgeslagen over de gebruikte elektriciteitsvraag (wederom 2,6 tot 3,7 terawattuur) komt dit voor Tata neer op 39 tot 56 miljoen euro per jaar.

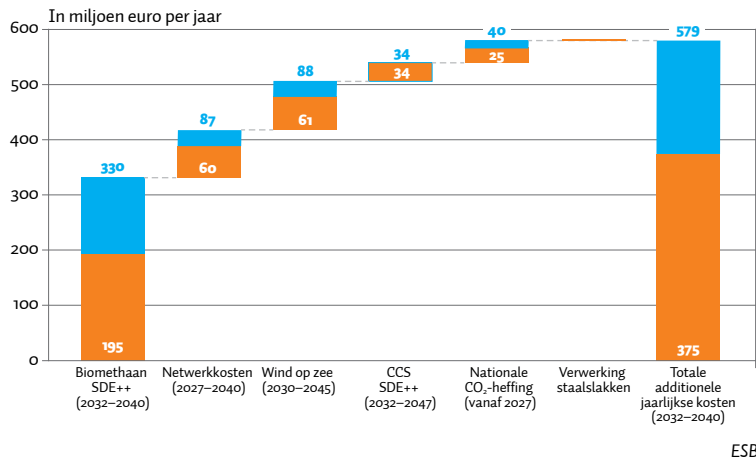
Samen opgeteld vergen de kosten voor wind op zee en opslag voor Tata jaarlijks 61 tot 88 miljoen euro vanaf 2030 als de nieuwe productielijn opent – en dat tot minstens 2045 als de windparken afgeschreven zijn.

Aanleg koolstofafvang- en opslag

Een vierde kostenpost betreft de aanleg van CCS-infrastructuur. Omdat Tata in het nieuwe plan gas gebruikt in plaats van waterstof, wil het bedrijf, vanaf 2032, 600.000

Opbouw van additionele jaarlijkse kosten van de Tata-deal voor Nederland

FIGUUR 1



ton CO₂ afvangen via koolstofafvang en -opslag (CCS). De overheid belooft ‘redelijke inspanningen’ om de benodigde CCS-infrastructuur te realiseren via het Aramis-project. “The State is to use reasonable efforts, within its purview, to procure that the envisaged Aramis CCS infrastructure will be realized.” (Intentieverklaring, 2025, p. 22)

De kosten van CCS voor staalproductie blijven hoog (IEEFA, 2025). Omdat Aramis pas in 2027 operationeel wordt, is de subsidie van de staat nog onbekend; we kijken daarom naar Porthos, een kleiner maar vergelijkbaar project in aanbouw. Porthos kreeg 2,1 miljard euro voor vijftien jaar opslag van 2,5 megaton CO₂ per jaar: een subsidie van 56 euro per ton CO₂ (Tweede Kamer, 2021).

Als Tata via een vergelijkbare regeling subsidie zou ontvangen voor de afvang van 600.000 ton CO₂, zou dat neerkomen op ongeveer 34 miljoen euro per jaar vanaf 2032. Deze schatting is conservatief: afvangpercentages liggen in de praktijk vaak lager dan beoogd waardoor de effectieve subsidie per afgevangen ton hoger uitpakt (IEEFA, 2025).

Afzien nationale CO₂-heffing

Ten vijfde maakt de overheid kosten door in de intentieverklaring af te zien van de nationale CO₂-heffing voor Tata. Net als 22 andere Europese landen (Tax Foundation, 2025) heeft Nederland een nationale CO₂-heffing om bedrijven te stimuleren om te verduurzamen. Het huidige kabinet wil, vanwege het ‘oneerlijke speelveld’ in Europa, de heffing tot 2030 effectief afschaffen. De vraag is of dit stand blijft houden bij een nieuw kabinet, en wat er na 2030 zal gebeuren. Onder de voorwaarden in de intentieverklaring kan Tata de deal opzeggen als er ‘aanzienlijke kosten’ komen door een nationale CO₂-heffing: “TSN and TSL, acting jointly, may terminate the JLoI with immediate effect (...) if: The national policy or policies regarding the Dutch CO₂ Levy results in, or is expected to result in, a significant cost to TSN.” (Intentieverklaring, 2025, p. 27) Als de CO₂-heffing in stand blijft, moet de overheid Tata dus compenseren. Wordt de heffing afgeschaft, dan verdampst deze opbrengst. In beide gevallen ontstaat er een kostenpost voor de overheid.

Volgens Tata’s eigen berekeningen (die we hier aanhouden) loopt de in CO₂-heffing voor Tata op tot 40 mil-

joen euro in 2028 en dan af naar 25 miljoen in 2032 (Tata, 2024). Tata zou hiermee dus verantwoordelijk zijn voor ongeveer een vijfde van alle nationale CO₂-opbrengsten (Tweede Kamer, 2024). We nemen een bijkomende kostenpost van 25 tot 40 miljoen euro per jaar mee vanaf 2027.

Verwerking staalslakken

Tot slot zal de overheid door de intentieverklaring kosten maken als door haar beleid de kosten van de verwerking van staalslakken toenemen. Tata produceert jaarlijks 650.000 ton aan staalslakken. Deze werden grotendeels in de wegenbouw toegepast, maar vanwege gezondheidsrisico’s is deze toepassing tijdelijk verboden. Het gebruik is nu beperkt tot gebonden toepassingen zoals oeverbescherming en niet-constructief beton (Rijksoverheid, 2025b). Dat is een forse beperking: in Europa gaat 62 procent naar wegenbouw, slechts 7,1 procent naar waterbouw of beton (Euroslag, 2023). Als deze maatregel permanent wordt, moet Tata naar minder lucratieve alternatieve afzetmarkten voor de staalslakken. Die markten zijn bovendien onzeker: staalslakken concurreren met andere reststromen zoals gerecycled beton en gereinigde grond, en transportkosten bepalen vaak de prijs. Daarnaast zijn in Duitsland staalslakken in beton verboden vanwege lekrisico’s (FEhS, 2025), en vergroten Nederlandse bodemomstandigheden de risico’s voor toepassing in de waterbouw (AMVI, 2025). Ook kan export (veertig procent naar Baltische staten) verboden worden als staalslakken als afval worden gekenmerkt (Tweede Kamer, 2025c).

De intentieverklaring geeft Tata het recht de onderhandelingen te stoppen als nationaal beleid diens ‘financiële positie aanzienlijk op een negatieve manier’ beïnvloedt. “TSN and TSL, acting jointly, may terminate the JLoI with immediate effect (...) if: The national policy or policies regarding steel slag change in a way that it affects TSNs businesses, Projects, operations or financial position significantly in a negative way.” (Intentieverklaring, 2025, p. 27) Dus, als milieuregels de verwerking duurder maken, moet de overheid compenseren om opzegging van de deal te voorkomen. Voor staalslakken is geen nauwkeurige kostenbegroting mogelijk; we nemen ze daarom niet mee in de totaalsom. Maar gezien het grote volume, de restrictieve maatregelen en de prominente rol binnen de intentieverklaring is dit waarschijnlijk een substantiële kostenpost.

Subsidiefuik

De onderzochte kostenposten – exclusief die aan de staalslakken – bedragen tussen 2032 en 2040 opgeteld jaarlijks 375 tot 580 miljoen euro (figuur 1) bovenop de eenmalige twee miljard.

De bedragen zijn lager dan de eerder gepubliceerde 800 miljoen (Schellekens en Fernandez, 2024) omdat de waterstofroute is losgelaten, en slechts een deel van de productie wordt aangepast. Dit verlaagt de elektriciteitsvraag van 18,3 naar 3,7 terawattuur, maar introduceert wel nieuwe kosten voor CCS en biomethaan.

De grootste onzekerheden zitten bij staalslakken (niet meegenomen in de inschatting) en biomethaan (markt bestaat nauwelijks). Ondanks die onzekerheden is de richting helder: de extra jaarlijkse lasten voor de Nederlandse

staat lopen structureel in de honderden miljoenen. En hier zijn opportuïteitskosten, gezondheidskosten, en andere maatschappelijke externaliteiten nog buiten beschouwing gelaten.

Als vergelijkbare garanties terugkomen in de definitieve overeenkomst, creëren ze een stilzwijgende subsidie-fuik waarbij de overheid gedwongen wordt om door te investeren om de geïnvesteerde twee miljard euro subsidie en beoogde duurzaamheidswinsten niet verloren te laten gaan. Dat is riskant, ook omdat de kosten verder op kunnen lopen. Zo is de biomethaanmarkt, de grootste kostenpost, omgeven met onzekerheid. De kosten kunnen hier makkelijk verder oplopen als deze markt niet van de grond komt: politiek is het dan onvermijdelijk om door te investeren in biomethaan, omdat Tata anders afhankelijk van gasimport (Ing) en dan zowel het reeds geïnvesteerde geld als het klimaatdoel verloren gaat.

Ook de volledige afbouw van kolen in fase 2 kan tot extra overheidskosten leiden. De minister stelt dat er geen vervolgsubsidies nodig zijn, maar de formulering “as it currently stands” in de overeenkomst houdt de deur open. Beide partijen moeten in ‘goed vertrouwen’ overleggen over afronding van fase twee (en dus wanneer de productie met kolen moet worden verboden), met inachtneming van Tata’s ‘redelijke belangen’. Formeel behoudt de overheid hiermee haar beleidsrecht, maar alleen na overleg en met inachtneming van Tata’s belangen.

Precedentwerking

De financiële risico’s van de intentieverklaring met Tata hebben bovendien nog grotere gevolgen: ze zetten een precedent dat het industriebeleid als geheel raakt. Politiek wordt het namelijk moeilijk om vergelijkbare steun te weigeren aan andere energie-intensieve bedrijven. Als Tata bijvoorbeeld een uitzondering krijgt op de nationale CO₂-heffing, hoe kan een nieuw kabinet dan andere bedrijven een nationale heffing opleggen? Of hoe kan de overheid andere bedrijven hogere nettarieven opleggen als de grootste verbruiker een stabiel tarief krijgt?

Bij vergelijkbare tegemoetkomingen voor de overige industrie kan de subsidie oplopen tot zes à acht miljard euro jaarlijks. Dit zijn de kosten voor wind op zee en opslag opgeschaald van Tata’s 3,7 terawattuur naar het totale industrieverbruik van 153 terawattuur (gemiddelde in 2040, volgens Netbeheer Nederland, 2025). Aangevuld met de volledige nationale CO₂-heffing (200 miljoen euro) en de CCS-subsidies van zowel Porthos als (een inschatting) van Aramis.

Tot slot

De vraag is dus: waarom miljarden investeren wanneer slechts 11 procent van Tata’s productie bestemd is voor de Nederlandse maakindustrie (Tweede Kamer, 2024)? Via Europese aanbesteding kan Nederland zich strategisch verzekeren van deze hoeveelheid van dit type staal en tegelijk de opbouw van waterstofstaalproductie stimuleren daar waar hernieuwbare energie goedkoop is (Schellekens en Fernandez, 2024). Het post-fossiele tijdperk vraagt om allocatie op basis van waar productie het meest efficiënt kan, niet op basis van fossiele infrastructuur uit het verleden.

De intentieverklaring zet een precedent waarin vervuïlende industrieën kunnen afwachten tot de overheid bij-springt. Het bevestigt dat de overheid vaak kiest voor de weg van de minste weerstand: financiële steun in plaats van stevige interventies als beprijzing en normering. Het Tata-dossier vormt een lakmoesproef voor het nieuwe kabinet: krijgt de staalindustrie een voorkeursbehandeling, of kiest Nederland voor een nieuwe economie? Die keuze vereist op z’n minst transparantie over de werkelijke kosten.

Literatuur

- AFRY (2024) *Offshore wind energy market study*. AFRY Rapport, april. Te vinden op www.rvo.nl.
- AMVI (2025) *Advies concept Joint Letter of Intent*. Adviescommissie Maatwerkafspraken Verduurzaming industrie, Advies, 17 september 2025. Te vinden op www.rijksoverheid.nl.
- Beetsma, R. en G. Romagnoli (2025) De businesscase voor een vergroening van Tata Steel Nederland is zwak. *ESB*, 110(4847), 318–321.
- Boot, A. en R. van Tilburg (2024) Een einde aan Tata biedt volop kansen. *NRC*, 12 december.
- CBS (2025a) *Aardgas- en elektriciteitslevering aan bedrijven; verbruiksklasse, SBI 2008*. CBS StatLine, 31 oktober.
- CBS (2025b) *Biomassa; verbruik en energieproductie uit biomassa per techniek*. CBS StatLine, 18 november.
- CE Delft (2018) *Contouren en instrumenten voor een Routekaart Groengas 2020–2050*. CE Delft Rapport, 18_5T20.147.
- CE Delft (2024) *Elektriciteitsmix en marktdynamiek in 2035*. Rapport, 24.230431.106.
- Eurofer (2025) *European Steel in Figures 2025*. Eurofer Publicatie.
- Euroslag (2023) *Statistics 2023*. Euroslag Statistiek.
- FehS (2025) *The role of slags and other by-products within circular economy in the steel industry*. ESTEP FehS PowerPoint-presentatie, maart.
- Guidehouse (2025) *Onderzoek lange termijn productie en inzet groen gras*. Guidehouse Rapport, 24 maart. Te vinden op www.rijksoverheid.nl.
- IBO (2025) *Schakelen naar de toekomst – over bekostiging elektriciteitsinfrastructuur*. IBO Rapport, maart.
- IEA (2025) *Biogas and biomethane outlook to 2050*. IEA Statistiek, mei.
- IEEFA (2025) *European steel technology transition in danger of slowing but carbon capture is not the answer*. IEEFA Publicatie, 23 januari.
- Intentieverklaring (2025) *Joint Letter of Intent Tata Steel*. Intentieverklaring, september. Te vinden op www.rijksoverheid.nl.
- Lensink, S., E. Eggink en K. Schoots (red.) (2024) *Eindadvies basisbedragen SDE++ 2024*. Planbureau voor de Leefomgeving, 20 februari.
- Netbeheer Nederland (2025) *Netbeheer Nederland Scenario’s: Editie 2025*. Netbeheer Nederland, Nieuwsbericht, 14 mei.
- Rijksoverheid (2025a) *Windenergiegebied Hollandse Kust Noord*. Rijksoverheid Informatie. Te vinden op windopzee.nl.
- Rijksoverheid (2025b) *Tijdelijke stop op gebruik staalslakken*. Rijksoverheid Nieuwsbericht, 21 juli.
- Rooij, D. de, S. Falcão Ferreira, W. de Boer et al. (2024) *Green hydrogen import through the port of Amsterdam*. Invest-NL, Rapport, december.
- Schellekens, B. en R. Fernandez (2024) *Energie wordt in Nederland te duur voor staalproductie*. *ESB*, 110(4847), 314–317.
- Staatscourant (2025) *Vaststelling correcties voor de stimulering van duurzame energieproductie*. *Staatscourant*, 12220, 23 april.
- Tata (2024) *The impact of carbon costs on the EU steel industry and TSN*. 15 februari.
- Tata (2025) 2QFY26 Financial Result Earnings Call
- Tax Foundation (2025) *Carbon Taxes in Europe, 2025*. Informatie, 1 juli.
- Tweede Kamer (2021) *Stimulering duurzame energieproductie: brief van de staatssecretaris van Economische Zaken en Klimaat*, 31239, nr. 332.
- Tweede Kamer (2024) *Beantwoording feitelijke vragen Tata Steel Nederland*. Kamerbrief, DGBI DSE / 58790286.
- Tweede Kamer (2025a) *Ontwikkelingen tenders windenergie op zee IJmuiden Ver Gamma en Nederwiek I-A*. Kamerbrief, DGKE-DRE / 97628620.
- Tweede Kamer (2025b) *Uitkomst vergunningverlening windenergie op zee: Nederwiek -A (1 GW)*. Kamerbrief, DGKE-DRE / 101819430.
- Tweede Kamer (2025c) *Staalslakken: Technische briefing*. Videoregistratie te vinden op app.1848.nl.
- Vink, D. (2025) *Positiepaper: Rondetafelgesprek maatwerkafspraken Tata Steel*. 30 januari.