

## Hoezo 'eigen staal eerst'? Tata IJmuiden is geen banenplan, maar een bedrijf



Door [Menno Tamminga](#) - 21 februari 2024  
Geplaatst in [Bedrijfsleven](#) - [Industriepolitiek](#) - [TataSteel](#)

De Nederlandse industrie sombert.

Ja, de hightech in en om Eindhoven groeit onstuimig. Chipmachinefabrikant ASML sombert met een stralende lach: hoe vinden we genoeg ruimte en kennismigranten en hoe manoeuvreren we tussen de grootmachten China en de VS om onze machines te blijven verkopen?

Maar in de 'basisindustrie' vallen de klappen. Deze week beëindigt autofabriek Nedcar in Born de productie van mini's voor BMW. Nieuwe opdrachtgevers heeft de eigenaar, het familiebedrijf VDL in Eindhoven, niet gevonden. Er is nog wat werk op andere projecten, maar het industriële sprookje dat duizenden arbeiders jarenlang werk verschafte is voorbij.

In een verder verleden was Nedcar een staatsdeelneming, het bedrijf dat de productie van Daf personenauto's voortzette. Staatsdeelneming - houdt u dat woord even vast.

### Angst in IJmuiden

De sluiting van Born is de angst van staalfabriek Tata in IJmuiden. Kan Tata Steel, een industriële kampioen, het wél bolwerken?

Het antwoord is: nee, niet zonder staatssteun. Als de overheid geen beleid voert ten aanzien van verduurzaming van de fabriek is Tata 'op termijn niet meer levensvatbaar', concludeert een rapport

## Hoezo 'eigen staal eerst'? Tata IJmuiden is geen banenplan, maar een bedrijf

van twee overheidsadviseurs.

De adviseurs zijn Hans Wijers (oud-minister Economische Zaken, D66) en Frans Blom, samen ooit collega's bij adviesbureau Boston Consulting Group. Hun rapport is nog geheim, maar de hoofdlijn ('niet levensvatbaar') staat in een van de departementale brieven met tegenvallers die informateur Ronald Plasterk vorige week naar de Tweede Kamer heeft gestuurd.

Alleen potentiële tegenvallers van een half miljard euro of meer staan in de opsommingen, dus dan heeft u een idee van de omvang van de mogelijke staatssteun...

Wat staat er op het spel? Wordt Tata Steel straks een staatsdeelneming?

Tata Steel is een indrukwekkend bedrijf. Tata is goed voor 86.000 eigen en indirecte banen (bijvoorbeeld bij toeleveranciers), blijkt uit een overeenkomst van Tata en het ministerie van Economische Zaken en Klimaat (EZK) van 15 juli 2022 over de vergroening van het productieproces. Inmiddels zijn er minder banen: Tata reorganiseert, 800 werknemers weg. Nog een cijfer: Tata neemt ongeveer 1 procent van de totale Nederlandse productie van goederen en diensten voor zijn rekening. Verder staat Tata ook aan kop op de ranglijst van bedrijven met de hoogste CO2-uitstoot in Nederland.

Kortom: Tata staat model voor de afwegingen die de nieuwe regering moet maken. Een vervuilende werkgever met een hoge economische waarde. Nederland moet, zoals bij alle grote industriële vervuilers, zaken doen met buitenlandse eigenaar, in casu Tata in India, voor wie staal maar een van de vele activiteiten is. Hoeveel geld wil Tata zelf investeren? In Wales investeert het Tataconcern bijna 900 miljoen euro in vergroening. De Britse overheid legt ruim 600 miljoen euro bij. Maar: 2.800 werknemers, ruim de helft van het totaal, staan op straat.

Tata Steel IJmuiden is ook nog eens een bedrijf dat de lokale gemeenschap verdeelt vanwege de vervuiling. Leuk weetje: het staalbedrijf is in 1918 opgericht met kapitaal van de overheid, de gemeente Amsterdam en particuliere financiers. Nederland wilde namelijk na de Eerste Wereldoorlog niet meer afhankelijk zijn van Engelse en Duitse producenten die vanwege de oorlog leveringen staakten.

## Er is een mondiale subsidierace gaande

De afgelopen jaren voerde Tata Steel een zigzagbeleid. Twee fusiegesprekken met buitenlandse concurrenten flopten. In de top is het nu weer rustiger. Elk nadeel heeft zijn voordeel: voormalig directeur Theo Henrar, die medio 2020 het veld moest ruimen, is nu voorzitter van lobby-organisatie FME.

Tata wisselt verder ook makkelijk van strategie én van de keuze voor vergroening. Inmiddels is het plan om staal te maken door schroot om te smelten.

De politieke keus voor wel of geen staatssteun voor Tata staat niet op zichzelf. Er is een mondiale

## Hoezo 'eigen staal eerst'? Tata IJmuiden is geen banenplan, maar een bedrijf

subsidierace gaande. In China is (verkapte) staatssteun reguliere economische politiek. Tussen de VS en Europa woedt een peperdure strijd sinds de Amerikaanse president Joe Biden met de Inflation Reduction Act 'groene' investeringen subsidieert. Europa heeft daarop gereageerd met nationale initiatieven. Anders gezegd: de Europese Commissie placht nationale staatsteun te bestrijden. Nu is nationale overheidssteun geen probleem, want groene industriepolitiek is en vogue én nationale kampioenen symboliseren de strategische onafhankelijkheid van Europa ten opzichte van de VS en China.

In Nederland speelt de industrielobby de kaart van strategische onafhankelijkheid met verve. Zonder Nederlandse staalfabriek moeten machinebouwers, ook in de hightech-industrie, hun staal in het buitenland kopen, zei FME-chef Henrar vorige week in VNO-NCW-opinieblad *Forum*. 'Als we in Europa niet bij de kleintjes willen horen, die bij het kruisje mogen tekenen in Brussel, dan moeten we zorgen dat we de industrie behouden.'

Het nieuwe kabinet moet straks beslissen. In de Tweede Kamer is met een groen staalplan en de linkse partijen, nog wel een meerderheid te vinden, maar in de Eerste Kamer, waar BBB de dominante partij is?

### Politici zwemmen in de fuik

Zeker drie vragen dringen zich op. Is een miljard euro steun aan Tata Steel, om een rond bedrag te noemen, in IJmuiden beter besteed dan in Eindhoven en de hightech?

Weet de regering hoe je staatssteun geeft én je eigen doelstellingen realiseert? Bij de miljardensteun aan KLM in de coronapandemie bleek nog wel het nodige te rammelen.

Derde vraag: is Nederland in staat en bereid om te blijven steunen als de economie onderuit gaat én Frankrijk en Duitsland 'hún' staalbedrijven blijven begunstigen? Politici zwemmen o zo gemakkelijk in de fuik van steeds weer nieuwe steun, zonder weg terug. Maar een bedrijf is geen banenplan. Marktkrachten moeten beslissen over de levensvatbaarheid, niet politici.

*[Menno Tamminga](#) is economisch columnist van Wynia's Week. Eerder was hij redacteur en columnist van Het Financieele Dagblad en van NRC Handelsblad.*

**Wynia's Week** wordt mogelijk gemaakt door de vrijwillig betaalde abonnementen van de lezers. Doet u al mee? Doneren aan Wynia's Week kan [HIER](#). Hartelijk dank!