

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

1064

Vragen van de leden **Amhaouch** (CDA) en **Stoffer** (SGP) aan de Minister van Economische Zaken en Klimaat over *het bericht «Scheepsbouwer IHC zet kroonjuweel in etalage»* (ingezonden 17 november 2022).

Antwoord van Minister **Adriaansens** (Economische Zaken en Klimaat) (ontvangen 16 december 2022).

Vraag 1

Wat is uw reactie op het bericht dat scheepsbouwer IHC de winstgevende dochteronderneming IQIP te koop heeft gezet?¹

Antwoord 1

Of Royal IHC dochteronderneming IQIP verkoopt is aan Royal IHC zelf. Ingeval van verkoop van IQIP door Royal IHC heeft de Staat invloed, zoals hierna wordt aangeven in het antwoord op vraag 4.

Vraag 2

Welke invloed heeft de ontwikkeling bij IHC op de toekomst van de Nederlandse maritieme sector en welke invloed heeft deze ontwikkeling op het verminderen van strategische kwetsbaarheden?

Antwoord 2

Zoals ook in 2020 aan u in de «Kamerbrief over de bijdrage van de Staat aan de continuïteit van het bedrijf IHC» met kenmerk DGBI / 20128391, vermeld, heeft Royal IHC een belangrijke rol in het maritieme ecosysteem vanwege de hoogwaardige technologische kennis en kunde.

Vraag 3

Bent u in gesprek met de maritieme sector om eventueel verlies van cruciale kennis en kunde binnen de Nederlandse maritieme industrie op te vangen alvorens deze verloren gaat (door bijvoorbeeld gedwongen verkoop)? Zo nee, bent u bereid in gesprek te gaan?

¹ Het Financieele Dagblad, 13 november 2022 (<https://fd.nl/bedrijfsleven/1457184/scheepsbouwer-ihc-zet-kroonjuweel-in-etalage-nok2caKsjT7o>).

Antwoord 3

Ik ben continu in gesprek met de maritieme sector over ontwikkelingen in de sector waarbij ook aandacht is voor de kennispositie. Daarnaast ben ik voornemens om samen met de sector een sectoragenda voor de maritieme maakindustrie op te stellen, zoals verwoord tijdens de begrotingsbehandeling EZK op 22 en 23 november jongstleden en zoals aangegeven in het antwoord op vraag 15.

Meer specifiek ben ik in gesprek met Royal IHC over de situatie bij het bedrijf, waarbij ook de mogelijke verkoop van IQIP aan de orde komt.

Vraag 4

In hoeverre zorgt de participatie van de overheid in IHC ervoor dat de overheid invloed kan uitoefenen op het beleid ten aanzien van de verkoop van IQIP?

Antwoord 4

De Staat is geen aandeelhouder in IHC. Bij de steunoperatie in 2020 heeft de Staat wel invloed bedongen op de verkoop van IQIP. Hoe ver deze invloed reikt, betreft bedrijfsvertrouwelijke informatie die derhalve niet gedeeld wordt.

Vraag 5

Is het correct dat met de opbrengsten van IQIP een deel van de schuldenlasten wordt verlaagd, zoals gesteld in het artikel? Zo ja, door welke schuldenlast (overheid en/of privaat) ziet IHC zich genoodzaakt IQIP te koop aan te bieden? Worden daarmee ook schulden bij de overheid afgelost?

Antwoord 5

Royal IHC is een privaat bedrijf. Het is derhalve niet aan de overheid om financiële en/of bedrijfsinformatie van een privaat bedrijf openbaar te maken. Voor zover het aflossingen van Royal IHC aan de Staat betreft zullen deze openbaar worden gemaakt door de rapportages van Atradius Dutch State Business en via de Rijksbegroting.

Vraag 6

Kunt u een overzicht geven van de uitstaande schulden van IHC bij de Nederlandse overheid en kunt u dat overzicht uitsplitsen naar o.a. garanties, (lang)lopende leningen en liquiditeitsproducten? Kunt u bovendien een overzicht geven van additionele steun via de subsidie mobiliteitssector die IHC heeft ontvangen? Indien dit niet openbaar kan, kunt u de Kamer hierover dan vertrouwelijk informeren?

Antwoord 6

Op dit moment heeft Atradius Dutch State Business voor 107 miljoen euro aan verplichtingen uitstaan op Royal IHC. Dit is inclusief een achtergestelde lening van 67 miljoen euro. Het Ministerie van EZK heeft 73 miljoen euro aan verplichtingen uitstaan. Dit bestaat voor 68 miljoen euro aan garanties via de GO-regeling plus een achtergestelde lening van 5 miljoen euro.

Daarnaast heeft Royal IHC (als verzekerde) ook verzekeringspolissen bij de Export Krediet Verzekering (EKV) gerelateerd aan diens afnemers. Het gaat hier bijvoorbeeld om koperskredieten en fabricagerisico. De exposure van Royal IHC bij Atradius Dutch State Business voor financieringen van transacties bedraagt 1.847 miljoen euro. Dit is het risico dat Atradius Dutch State Business loopt op de debiteuren/kopers van de transacties van Royal IHC. Van het obligo heeft 877 miljoen euro betrekking op lopende polissen en 970 miljoen euro op dekkingtoezeggingen.

De subsidieregeling R&D Mobiliteitssectoren (RDM) is in 2021 eenmalig opengesteld. Er zijn acht projecten geselecteerd, waarvan er drie onder het thema maritiem vallen. Royal IHC neemt als partner deel aan twee van deze drie maritieme projecten. Dit betreffen de projecten MENENS (gericht op methanol als brandstof voor de scheepvaart) en SH2IPDRIVE (gericht op waterstof als energiebron voor de scheepvaart). Royal IHC heeft voor hun deelname aan deze twee projecten een subsidie van 1.640.645 euro ontvangen.

Vraag 7

Kunt u ingaan op de risico's en overwegingen van het in 2020 gekozen (en verhoogde) risicoprofiel, dat door de Algemene Rekenkamer wordt geraamd op 895,9 miljoen euro, waarmee het geen zekerheid is dat een faillissement alsnog wordt voorkomen?² Erkent u bovendien dat dit scenario urgent wordt in het licht van berichtgeving over verdere verliezen, ontslagen en noodgedwongen verkoop van IQIP?

Antwoord 7

De risico's en overwegingen van de steunoperatie uit 2020 zijn gecommuniceerd via de Kamerbrief «Kamerbrief over de bijdrage van de Staat aan de continuïteit van het bedrijf IHC» met kenmerk DGBI / 20128391. Genoemde redenen voor interventie waren de rol van Royal IHC in de maritieme industrie, de gemoeide werkgelegenheid en schadebeperking gezien de blootstelling van de Staat uit hoofde van exportkredietverzekering. De Staat is voortdurend in gesprek met de onderneming – en diens financiers.

Vraag 8

Hoe beoordeelt u de levensvatbaarheid van IHC in het licht van huidige marktpotentieel en de positie van China binnen de maritieme sector?

Antwoord 8

Het is niet aan de Staat om een oordeel te verschaffen over de levensvatbaarheid van een privaat bedrijf.

Vraag 9

Welk financieel risico loopt de staat op dit moment als IHC verder in de problemen komt?

Antwoord 9

Zie het antwoord op vraag 6.

Vraag 10

Kunt u aangeven wat er gaat gebeuren met de IHC-werf in Krimpen aan den IJssel? In hoeverre zijn er kansen om deze werf te blijven benutten, bijvoorbeeld voor onze defensie-industrie?

Antwoord 10

De werf van Royal IHC in Krimpen aan den IJssel is tijdelijk «in slaapstand» gebracht. Wat er vervolgens met deze werf gaat gebeuren, is aan het bedrijf zelf.

De werf van Royal IHC in Krimpen aan den IJssel is een scheepshelling voor de bouw van nieuwe schepen. De bouw van marineschepen is daar in beginsel mogelijk, als deze op de scheepshelling passen. Onderhoud uitvoeren op een scheepshelling is echter niet mogelijk.

Vraag 11

Acht u het belangrijk dat IQIP in Nederlandse of Europese handen blijft, specifiek in het kader van het beschermen van strategische belangen en het versterken van onze concurrentiepositie? Zo ja, hoe zet u zich hiervoor in?

Antwoord 11

De Nederlandse economie is een open economie, hetgeen onze concurrentiepositie, innovatie en welvaart ten goede komt.

Indien een overname of investering leidt tot risico's voor de nationale veiligheid, beschikt het kabinet over maatregelen om deze risico's te mitigeren, waaronder de Wet veiligheidstoets investeringen fusies en overnames (Wet vifo). IQIP valt in principe niet onder de werkingssfeer van de Wet vifo, zoals hierna wordt aangegeven bij het antwoord op vraag 13.

² Algemene Rekenkamer, 12 november 2020 (<https://www.rekenkamer.nl/publicaties/rapporten/2020/11/12/individuele-steun-aan-bedrijven-tijdens-de-coronacrisis>).

Vraag 12

Bent u bereid om voordat IQIP verkocht wordt binnen het Nederlandse maritieme cluster te sonderen hoe de kennis en kunde binnen de sector het beste behouden kan worden?

Antwoord12

In het eerste half jaar van 2023 wordt een sectoragenda voor de maritieme maakindustrie opgesteld, waarvan ook het behoud van de kennis en kunde van de sector onderdeel is.

Vraag 13

Valt een eventuele verkoop van IQIP onder de werkingssfeer van de Wet veiligheidstoets investeringen, fusies en overnames?

Antwoord13

Een eventuele verkoop van IQIP valt in principe niet onder de werkingssfeer van de Wet vifo. Onder de reikwijdte van de Wet vifo vallen vitale aanbieders en bedrijven die actief zijn op het gebied van *dual-use* technologie (technologie voor tweeledig gebruik in de zin van de EU *Dual-Use* Verordening (EUR2.021/821)). Dit is niet het geval bij IQIP.

Vraag 14

Wordt deze ontwikkeling bij IHC meegenomen in de aangekondigde scenario-studie naar de invloed van China op de toekomstige Nederlandse maritiem-logistieke hubfunctie?

Antwoord 14

Nee, de ontwikkelingen bij de maritieme maakindustrie zijn niet meegenomen in de scenario-studie naar de Nederlandse maritieme-logistieke hub functie³. Onder deze functie wordt verstaan alles wat samenhangt met het vervoer, de opslag en de logistieke en maritieme dienstverlening – inclusief toegevoegde waarde logistiek – van goederen met een overzeese herkomst of bestemming. Het is het complex van logistieke functies rondom de belangrijkste maritiem-logistieke hub in ons land: de Rotterdamse haven. De scenario-studie is inmiddels afgerond en gepubliceerd.

Vraag 15

Bent u bereid om samen met de maritieme sector een sectorspecifieke agenda te ontwikkelen voor de sector in bredere zin om de innovatieve aanjagersrol van bedrijven en werkgelegenheid zeker te stellen en de Kamer hierover begin 2023 te informeren?

Antwoord 15

Ik ben bereid samen met de sector een sectorspecifieke agenda te ontwikkelen, die in het bijzonder ook in zal gaan op de marinebouw. Daarbij zullen innovatie en werkgelegenheid worden meegenomen. Bij het opstellen en vervolgens uitvoeren van deze sectoragenda ligt een groot deel van de verantwoordelijkheid bij de sector zelf. Deze agenda zal ik rond de zomer met uw Kamer delen.

³ «Navigating an Uncertain Future» verkenning invloed China op de toekomstige maritiem-logistieke hub functie, Clingendael en Erasmus UPT, oktober 2022.