

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

611

Vragen van de leden **Valstar** en **Van Strien** (beiden VVD) aan de Staatssecretaris van Defensie en de Minister van Economische Zaken en Klimaat over *het bericht «Scheepsbouwer IHC in zwaar weer: zo'n 250 personeelsleden ontslagen en werf in Krimpen tijdelijk dicht»* (ingezonden 29 september 2022).

Antwoord van Staatssecretaris **Van der Maat** (Defensie), mede namens de Minister van Economische Zaken en Klimaat (ontvangen 4 november 2022).

Vraag 1

Bent u bekend met het bericht «Scheepsbouwer IHC in zwaar weer: zo'n 250 personeelsleden ontslagen en werf in Krimpen tijdelijk dicht»?¹

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Klopt het dat IHC en Defensie in 2020 een samenwerkingsovereenkomst hebben getekend om onder andere personeel uit te wisselen?²

Antwoord 2

Ja. In 2020 heeft Defensie met twaalf bedrijven, waaronder Royal IHC, samenwerkingsovereenkomsten getekend over de uitwisseling van personeel, in een Human Resources Ecosysteem. Defensie en de bedrijven kunnen hiermee schaarse capaciteiten delen en van elkaar leren. De betrokken werknemers krijgen de kans hun horizon te verbreden en te verdiepen, en hun talenten te ontwikkelen³.

¹ AD, 27 september 2022, «Scheepsbouwer IHC in zwaar weer: zo'n 250 personeelsleden ontslagen en werf in Krimpen tijdelijk dicht» (Scheepsbouwer IHC in zwaar weer: zo'n 250 personeelsleden ontslagen en werf in Krimpen tijdelijk dicht | Rotterdam | AD.nl).

² Alblasserdams nieuws, 30 juni 2020, «IHC en Defensie gaan samenwerken; hoofd directeur personeel Defensie en IHC-baas tekenen overeenkomst in Kinderdijk» (IHC en Defensie gaan samenwerken; hoofd directeur personeel Defensie en IHC-baas tekenen overeenkomst in Kinderdijk – Alblasserdamsnieuws.nl).

³ Personeelsrapportage 2020, Kamerstuk 35 570-X, nr. 90 van 1 juni 2021.

Vraag 3

Hoeveel personeel is er sindsdien uitgewisseld en hoeveel personeel van IHC is er op dit moment actief bij Defensie?

Antwoord 3

In het kader van de samenwerkingsovereenkomst zijn twaalf werknemers van Royal IHC actief bij Defensie. Vanuit Defensie zijn geen werknemers bij Royal IHC geplaatst.

Vraag 4

Klopt het dat IHC in de afgelopen jaren onderhoudswerkzaamheden heeft uitgevoerd voor de marine, en dat deze naar tevredenheid zijn uitgevoerd?

Antwoord 4

Het bedrijfsleven voert structureel ongeveer de helft uit van het onderhoud dat valt onder de verantwoordelijkheid van de Directie Materiële Instandhouding (DMI) van de Koninklijke Marine. Dit gebeurt hoofdzakelijk door de uitbesteding van onderhoudstaken of in de vorm van inhuur van personeel. Voor de uitbesteding van onderhoudstaken is een aanbesteding nodig met een gedetailleerde omschrijving van de werkzaamheden. Royal IHC heeft tot op heden een beperkte rechtstreekse relatie met Defensie. Het bedrijf heeft in de afgelopen jaren meegedaan aan enkele aanbestedingen voor onderhoud van marineschepen. Na een beoordeling van offertes heeft Royal IHC opdrachten gekregen voor onderhoudswerkzaamheden aan de *Oceangoing Patrol Vessels* (OPV's) en de Luchtverdedigings- en Commandofregatten (LC-fregatten). De werkzaamheden zijn uitgevoerd conform de eisen.

Vraag 5

Klopt het dat IHC dit jaar contact heeft gezocht met het Ministerie van Defensie voor additioneel onderhoud aan onder andere vaartuigen? Zo ja, wat is er met dit contact dan wel aanbod gedaan?

Antwoord 5

De maritieme industrie – waaronder Royal IHC – en Defensie hebben overlegd over mogelijkheden om de industrie meer dan nu te betrekken bij het onderhoud van marineschepen. Het contact dat Royal IHC hierover heeft gezocht was mede de aanleiding voor dit overleg. Defensie heeft dit overleg gevoerd mede tegen de achtergrond van de motie-Valstar van 21 april jl.⁴ over onder meer het onderhoud van marinematerieel. Zoals hierboven vermeld voert het bedrijfsleven momenteel al ongeveer de helft van het onderhoud aan marineschepen uit. Defensie verkent de mogelijkheden om – binnen de aanbestedingsregelgeving – te komen tot verdere vereenvoudiging en verbetering van de samenwerking met en tussen bedrijven uit de maritieme industrie, waarbij een onderlinge taakverdeling aan de orde kan zijn. Een dergelijke taakverdeling vereist nog nader overleg en ook samenwerking tussen de bedrijven. Onder meer speelt een rol dat technische gegevens bedrijfsvertrouwelijk kunnen zijn. Een grotere rol van de industrie bij het onderhoud van materieel kan bijdragen aan gemiddeld kortere onderhoudsperiodes doordat Defensie zelf minder hoeft te doen en daardoor de eigen capaciteit kan toespitsen op minder onderhoudstaken. Met kortere onderhoudsperiodes verbeteren de gereedheid en de inzetbaarheid, een belangrijke doelstelling van de Defensie-nota 2022: Sterker Nederland, veiliger Europa⁵. Bij de aanbesteding van onderhoudsopdrachten moet Defensie zich houden aan de toepasselijke wettelijke regels. Verder is het van belang dat Defensie zelf blijft beschikken over kennis en expertise van het onderhoud van materieel, want onder meer bij missies in het buitenland is het niet altijd mogelijk om het bedrijfsleven in te schakelen. Deze kennis is ook nodig om technische documentatie voor aanbestedingen te kunnen opstellen en offertes te kunnen beoordelen.

⁴ Kamerstuk 35 925-X, nr. 70

⁵ Kamerstuk 36 124, nr. 1 van 1 juni 2022

Vraag 6 en 7

Hoeveel vaartuigen heeft Defensie momenteel in onderhoud, en hoelang zijn deze vaartuigen daardoor niet inzetbaar?

Hoeveel vaartuigen hebben momenteel te kampen met onderhoudsachterstand?

Antwoord 6 en 7

In de regel ligt ongeveer 25 procent van de schepen in onderhoud. Deze onderhoudsperiodes zijn gepland en afgestemd op de operationele opdrachten van de Marine. Daarbij gaat het om gepland groot onderhoud of om grotere projecten zoals een *midlife update*. Tijdens zo'n onderhoudsperiode worden ook de kleinere defecten verholpen. Incidenteel duurt een onderhoudsperiode langer dan voorzien of moet een schip tussen de geplande onderhoudsperiodes door worden gerepareerd vanwege een defect dat de veiligheid of de operationele taakuitvoering direct in gevaar brengt. Dat speelt bijvoorbeeld bij Het *Oceangoing Patrol Vessel* (OPV) Zr.Ms. Zeeland. Dat schip heeft op 4 juli jl. schade opgelopen als gevolg van een brand. Dit gebeurde tijdens gepland onderhoud. Als gevolg daarvan gaat het onderhoud langer duren en is het schip later inzetbaar dan voorzien.

De onderhoudsachterstand bij de DMI die in de achterliggende jaren is opgebouwd bestaat voornamelijk uit defecten die de veiligheid en de operationele taakuitvoering niet direct beïnvloeden. Een deel van deze defecten wordt tijdens de inzet door de technici aan boord zelf verholpen. Om te voorkomen dat schepen tussentijds uit de vaart worden genomen, worden deze defecten zoveel mogelijk opgespaard en tijdens een geplande onderhoudsperiode aangepakt.

De DMI voert zelf ongeveer de helft van de werkzaamheden uit. voor het overige deel huurt de DMI capaciteit in of besteedt werkzaamheden uit aan de industrie.

Vraag 8 en 16

Klopt het dat het onderhoud versneld kan worden door de industrie erbij te betrekken?

Deelt u de mening dat het onwenselijk is dat Defensie met onderhoudsachterstanden te kampen heeft, de maritieme industrie werknemers moet ontslaan door het verlies aan opdrachten en er tegelijkertijd behoefte is bij de Nederlandse overheid om marine- en civiele schepen te laten bouwen? Zo ja, wat gaat u eraan doen om dit te doorbreken?

Antwoord 8 en 16

Op dit moment is de onderhoudsachterstand bij de DMI beheersbaar en kan de Koninklijke Marine voldoen aan de opdrachten voor gereedstelling en inzet, zoals toegelicht bij het antwoord op vraag 6 en 7. Defecten worden de komende jaren geleidelijk weggewerkt. Meer inzet van capaciteit van de industrie dan nu al het geval is (de helft van de onderhoudswerklast van DMI wordt al door de industrie gedaan, zie vraag 6 en 7) leidt slechts beperkt tot sneller verhelpen van de defecten. Ten eerste zou een schip daarvoor tussentijds tegen de kant moeten, terwijl dat bij kleinere defecten niet nodig is. Ten tweede is de hoeveelheid technici die gelijktijdig in een schip kunnen werken beperkt. Ten derde vereisen onderhoudshandelingen specifieke kennis van het schip of het systeem in het schip. Die kennis is niet bij alle civiele werven aanwezig. Ten slotte is Defensie gehouden om ook onderhoudswerkzaamheden via de aanbestedingsregels op de markt te brengen. Dat werkt belemmerend bij kleinere opdrachten, die snel uitgevoerd moeten worden en waarvan de omvang vooraf niet bekend is.

Defensie betreft de industrie al structureel bij het onderhoud van marineschepen. De industrie en Defensie hebben overlegd over mogelijkheden om de industrie nog meer dan nu te betrekken bij dit onderhoud, waarbij Defensie echter ook de strategische kennispositie van de Koninklijke Marine moet bewaken. Zie ook het antwoord op vraag 5.

Vraag 9

Hoeveel vacatures heeft de Directie Materiële Instandhouding (DMI) in Den Helder momenteel?

Antwoord 9

De DMI heeft momenteel ongeveer 10 procent van de 2.800 functies vacant. Dit betreft niet alleen monteurs maar ook functies in bijvoorbeeld de logistieke ondersteuning, engineering en bedrijfsvoering.

Vraag 10

Is de sloopshal in Krimpen aan den IJssel, die nu door IHC wordt stilgelegd, geschikt om schepen te bouwen dan wel te onderhouden voor de Koninklijke Marine?

Antwoord 10

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

Vraag 11

Herinnert u zich de uitspraak «Achter de schermen zijn wij die gesprekken aan het voeren», gedaan door de Staatssecretaris van Defensie bij het commissiedebat over de Defensienota op 14 september jl.?

Antwoord 11

Ja.

Vraag 12

Kunt u concreet aangeven welke gesprekken er hebben plaatsgevonden, en op welk niveau binnen de defensieorganisatie er gesproken is met de maritieme industrie?

Antwoord 12

De maritieme industrie is uiteraard breder dan alleen Royal IHC. Onder anderen de Directeur van de Defensie Materieel Organisatie en de Commandant van de Koninklijke Marine (Commando Zeestrijdkrachten) hebben de bedoelde gesprekken gevoerd. Ook het Ministerie van Economische Zaken en Klimaat onderhoudt uiteraard nauwe contacten met de maritieme industrie. Zie ook het antwoord op vraag 5.

Vraag 13

Wat heeft u sinds de aangenomen motie van het lid Valstar c.s. (Kamerstuk 35 925-X, nr. 70), die verzoekt met de industrie onderhoudsachterstanden weg te werken, ondernomen richting de maritieme industrie?

Antwoord 13

In de brief van 21 juni jl.⁶ heb ik uiteengezet hoe Defensie de genoemde motie-Valstar oppakt. Een element daarvan is het voeren van gesprekken met de industrie over onderhoud (zie ook het antwoord op de vragen 5 en 12). Vermeldenswaard is verder het project «Vervanging hulpvaartuigen» waarvan de Kamer op 16 juni jl. de B-brief heeft ontvangen⁷. Defensie wil bij dit project de instandhouding van de acht nieuwe hulpvaartuigen opnemen in het contract om daarmee de onderhoudstaken van de Koninklijke Marine te verminderen. Het contract zal daarmee het ontwerp, de bouw, de levering en de instandhouding omvatten. Defensie zal de opdracht hiervoor aanbesteden in concurrentie tussen Nederlandse aanbieders.

Vraag 14

Bent u bekend met het feit dat andere Europese landen, zoals de Spaanse marine bij Navantia, ook nauw samenwerken met hun industrie voor onderhoud en het verhogen van de inzetbaarheid?⁸

⁶ Kamerstuk 35 925-X, nr. 84

⁷ Kamerstuk 27 830, nr. 361

⁸ Naval News, 8 juli 2021, «Navantia Wins Engine Maintenance Contract From Spanish Navy» (Navantia Wins Engine Maintenance Contract from Spanish Navy – Naval News).

Antwoord 14

Ja.

Vraag 15

Deelt u de mening dat eventuele Europese aanbestedingsregels dus geen belemmering kunnen zijn voor dergelijke samenwerking in Nederland, ook gezien de uitzonderingsgrond die artikel 346 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie biedt? Bent u ook bereid met Europese collega's, zoals die in Spanje, in contact te treden om te kijken wat Nederland van hen kan leren over samenwerking tussen marine en industrie aan vlootonderhoud?

Antwoord 15

Bij de aanbesteding van opdrachten, ook die voor onderhoud, moet Defensie zich houden aan de toepasselijke wettelijke regels. Defensie kan bij het verlenen van opdrachten gebruikmaken van mogelijkheden van de Aanbestedingswet of de Aanbestedingswet op Defensie en Veiligheidsgebied (ADV). Indien nodig kan Defensie gebruik maken van art. 346 VWEU (Verdrag betreffende de Werking van de Europese Unie). Voor een succesvol beroep op artikel 346 VWEU moet aan vier voorwaarden worden voldaan. Er moet een wezenlijk belang van nationale veiligheid zijn, de aanschaf moet op de lijst van militair materieel uit 1958 voorkomen, de civiele markt mag niet worden verstoord en het moet noodzakelijk en proportioneel zijn. Bij de bouw en de instandhouding van de nieuwe hulpvaartuigen maakt Defensie gebruik van art. 346 VWEU, zoals uiteengezet in het antwoord op vraag 13. Net als in andere landen werkt ook in Nederland het Ministerie van Defensie nauw samen met de eigen industrie (zie ook het antwoord op vraag 5). Defensie heeft goede contacten met andere landen op het gebied van materieel, ook met Spanje.

Vraag 17

Deelt u de mening dat gezien het belang van het maritieme cluster voor de Nederlandse strategisch autonomie op het gebied defensie, zoals onder meer weergegeven in de Defensie Industrie Strategie, een nauw contact tussen deze sector en het Ministerie van belang is?

Antwoord 17

Nauwe contacten tussen de overheid – onder andere de Ministeries van Defensie en van Economische Zaken en Klimaat – en de maritieme sector bestaan reeds sinds decennia. Het is van belang deze nauwe contacten in stand te houden, met behoud van eenieders verantwoordelijkheden. De Defensie Industrie Strategie (DIS) presenteert een visie op en geeft invulling aan (Europese) strategische autonomie. In de DIS is het belang onderstreept van de maritieme sector voor de Nederlandse Defensie Technologische en Industriële Basis. Nederland beschikt over maritieme bedrijven met toonaangevende technologische en industriële capaciteiten. Daarnaast heeft Nederland op maritiem gebied een infrastructuur van onderzoek, ontwikkeling en bouw tot de sloop van schepen. Op 2 november heeft u een brief⁹ ontvangen van de Minister en Staatssecretaris van Defensie en de Minister van EZK over de DIS in de nieuwe geopolitieke situatie. Deze brief gaat onder meer in op de Europese dimensie van de maritieme sector.

Vraag 18

Bent u sinds uw aantreden bij maritieme bedrijven op werkbezoek geweest of heeft u hen ontvangen voor een gesprek? Zo nee, bent u bereid bij deze bedrijven langs te gaan om te kijken hoe barrières voor samenwerking doorbroken kunnen worden?

Antwoord 18

Ik heb telefonisch contact gehad met zowel Royal IHC als Damen. Ik ben op bezoek geweest bij meerdere defensiebedrijven, maar nog niet bij de maritieme industrie. In het kader van de DIS wil het kabinet contacten met de

⁹ Met als kenmerk 2022Z20851.

industrie intensiveren. Verdere werkbezoeken aan bedrijven, waaronder uit de maritieme industrie, kunnen daar deel van uitmaken.