

Vergaderjaar 2008–2009

25 820

Nederlandse luchtvaartcluster

Nr. 18

BRIEF VAN DE MINISTER VAN ECONOMISCHE ZAKEN

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 3 juni 2009

1. Inleiding

Met deze brief informeer ik u, mede namens de bewindspersonen van Defensie, OCW en VenW, tussentijds over de resultaten van het beleid ten aanzien van het Nederlandse luchtvaartcluster, zoals dat is verwoord in de beleidsbrief van januari 2006¹. Deze voortgangsrapportage is in het AO op 27 maart 2006 door mijn voorganger toegezegd (kamerstuk 24 446, nr. 35). Aanvankelijk was de inzet u de voortgangsrapportage halverwege de beleidsperiode (medio 2008) toe te zenden. Ontwikkelingen op het vlak van Maintenance Valley, het Memorandum of Understanding (MoU) met Airbus en bij het subsidiebesluit Civiele Vliegtuigontwikkeling (CVO) hebben echter tot uitstel geleid. Deze rapportage gaat verder in op deze ontwikkelingen. Ook geeft de rapportage invulling aan de motie van de leden Hessels en Besselink van 1 juli 2008². De rapportage concentreert zich op het civiele beleid m.b.t. het luchtvaartcluster, over de vorderingen op militair gebied blijft u apart geïnformeerd.

1.1 Opzet brief

Na de samenvatting schetst de brief in paragraaf 2 eerst kort het huidige beleid. Daarna belicht ik in paragraaf 3 een aantal ontwikkelingen en resultaten voor het Nederlandse luchtvaartcluster die kenmerkend zijn voor de afgelopen beleidsperiode. Hierbij wordt ook een viertal accentwijzigingen toegelicht dat zich heeft voorgedaan in de invulling en de uitvoering van het huidige beleid. Het betreft een verbreding van het Strategisch Research Programma, de veranderde rol van het ministerie van Economische Zaken (EZ) en van het ministerie van Defensie bij het Maintenance Valley initiatief, de recente verbreding van het subsidiebesluit Civiele Vliegtuigontwikkeling en de wijzigingen in de uitvoering van het beleid m.b.t. het luchtvaartcluster.

In paragraaf 4 blik ik ter afsluiting kort vooruit naar de in 2010 voorziene

¹ Vergaderjaar 2005–2006, 25 820. nr. 13.

² Vergaderjaar 2007–2008, 24 446. nr. 41.

besluitvorming over de betrokkenheid van de Rijksoverheid bij het Nederlandse luchtvaartcluster na afloop van de huidige beleidsperiode (ultimo 2010).

1.2 Samenvatting

Het specifieke beleid met betrekking tot het Nederlandse luchtvaartcluster is in 2006 gecontinueerd om het luchtvaartcluster verder te ondersteunen in het versterken van haar positie binnen de keten van Europese vliegtuigbouw. Daarbij is het van groot belang gebleken om in de praktijk enigszins flexibel invulling te geven aan het vastgestelde beleid.

Beleidsinhoudelijke wijzigingen

Zo is de aanvankelijke rol van EZ en Defensie als katalysator bij het Maintenance Valley initiatief gewijzigd in de rol van coördinator naar aanleiding van concrete acties op het terrein van vliegtuigonderhoud in een drietal regio's, i.c. Woensdrecht¹, Maastricht/Aken² en Schiphol³. Verder kon door deze flexibele instelling het Strategisch Research Programma (SRP) uitgebreid worden met het thema voortstuwing, dat door de Nederlandse vliegtuigmotorenindustrie is aangedragen als potentiële «enabler» in versterking van zijn Europese positie. Recentelijk is de toepassing van het subsidiebesluit Civiele Vliegtuigontwikkeling (CVO) verbreed. Naast programma's van Airbus staat de CVO ook open voor samenwerking in vliegtuigbouwprogramma's in het segment regionale vliegtuigen en zakenjets. Ook hiervoor is vanuit de Nederlandse luchtvaartsector zelf het initiatief gekomen.

Wijzigingen uitvoering

De wijzigingen waartoe in 2008 is besloten in de organisatie van de uitvoering van het onderhavige beleid zijn vooral ingegeven door de wens om effectief, doelmatig en slagvaardig om te kunnen gaan met het beleid m.b.t. het luchtvaartcluster. Hierover heb ik de Kamer al in 2008 nader geïnformeerd⁴. Deze wijzigingen zullen in 2009 verder gestalte krijgen.

Internationale aspecten

In de afgelopen beleidsperiode van 3 jaar is er veel gebeurd in de (inter-) nationale luchtvaartsector. Nederlandse bedrijven en kennisinstellingen hebben actief gezocht naar nauwere vormen van samenwerking met de grote Europese spelers in de vliegtuigbouw (Airbus en Snecma/Safran) om op hoog niveau mee te kunnen blijven draaien in nieuwe vliegtuigbouwprogramma's. In 2007 heeft het Nederlandse motorencluster daartoe een Memorandum of Understanding (MoU) getekend met het Franse Snecma en recentelijk hebben Airbus en het Nederlandse luchtvaartcluster een Amendement op het bestaande MoU tussen het Nederlandse luchtvaartcluster en Airbus ondertekend (maart 2009). Dit Amendement betreft de levering aan Airbus van 2 vliegtuigsecties in thermoplasten om de toepassing van deze composiet te kunnen demonstreren in de vliegtuigbouw. Nieuw is ook dat sinds enige jaren aan toeleveranciers van nieuwe vliegtuigbouwprogramma's in toenemende mate hogere eisen dan voorheen worden gesteld aan het risicodragend meefinancieren in ontwikkelingstrajecten.

Ook heeft de inbedding van de belangen van het Nederlandse luchtvaartcluster in het Europese onderzoek op het gebied van Aerospace in de afgelopen jaren concreet gestalte gekregen via participatie van het luchtvaartcluster in het 7e Kaderprogramma en het zogenaamde Joint Technology Initiative «Clean Sky». Deze laatste participatie is een unicum

¹ World Class Maintenance.

² Maintenance Boulevard.

³ Componenten en supply service MRO op Schiphol Oost.

⁴ Verslag AO d.d. 26 juni 2008, vergaderjaar 2007–2008, 24 446, nr. 42.

binnen de Europese luchtvaart omdat alle betrokken Nederlandse bedrijven en kennisinstellingen zich verenigd hebben in een aantal consortia waarmee zij zich binnen Clean Sky als Europese speler van formaat kunnen presenteren.

2. Hoofdpijnen huidig beleid m.b.t. het luchtvaartcluster

Het huidige beleid met betrekking tot het Nederlandse luchtvaartcluster is vooral gericht op versterking van de kennispositie en de industriële ontwikkeling van het civiele deel van het luchtvaartcluster. Belangrijk uitgangspunt hierbij is het MoU op het terrein van kennisverwerving, dat in 2005 is overeengekomen tussen Airbus en het Nederlandse luchtvaartcluster evenals het Amendement bij dit MoU, dat op 26 maart 2009 door beide partijen is ondertekend. Het MoU vormt de basis voor de invulling van de strategische relatie tussen beide partijen en is daarmee mede leidraad waarlangs het beleid en de uitvoering daarvan is vormgegeven. De luchtvaartbrief van januari 2006 omvat de volgende drie «beleids-sporen»:

1. Naar een stevige kennisbasis:

Dit spoor is, naast speciale aandacht voor het MKB, gericht op kennisverwerving op het terrein van de technologische speerpunten van het MoU met Airbus. Het hiervoor beschikbaar gestelde beleidsbudget is € 25 miljoen, voor de periode 2006–2010. De invulling van de kennisverwerving geschiedt langs twee lijnen:

- via de kennisvraag van de overheid aan het Nationaal Luchten Ruimtevaart Laboratorium (NLR);
- via het nieuwe strategisch researchprogramma (SRP), dat wordt uitgevoerd door het NIVR. Dit beoogt de uitwerking van basiskennis naar concrete technologietoepassing op middellange termijn. Het bedrijfsleven levert een eigen bijdrage van 25% aan het hiervoor genoemde beleidsbudget. Beide lijnen worden zo veel mogelijk afgestemd met de Europese luchtvaartthema's binnen het 7e Kaderprogramma. Ook is hierbij aandacht besteed aan kruisbestuiving tussen lucht- en ruimtevaart.

2. Naar een kredietfaciliteit voor vliegtuigontwikkeling:

Dit betreft de voortzetting van het subsidiebesluit Civiele Vliegtuigontwikkeling (CVO). De CVO ondersteunt, via het verlenen van kredieten, risicodragende deelname door het luchtvaartcluster in nieuwe ontwikkelingsprogramma's van Airbus. Achterliggende overweging is het zorgen voor een gelijkwaardig «level playing field» voor het Nederlandse luchtvaartcluster in Europa. Voor dit beleidsspoor is € 70 miljoen beschikbaar gesteld voor de periode 2006–2010. Hiervan is tot op heden ca. € 25 miljoen geoormerkt voor ingediende aanvragen voor Airbusprojecten.

3. Naar een sterke positie in onderhoud (ofwel MRO: Maintenance, Repair and Overhaul):

Naast vliegtuignieuwbouw biedt ook vliegtuigonderhoud kansen aan het Nederlandse luchtvaartcluster. De overheid neemt hierbij de rol van katalysator op zich, via het in 2005, als onderdeel van het sleutelgebied High Tech Systemen en Materialen, gestarte Maintenance Valley initiatief. Dit initiatief beoogt op een innovatieve wijze het combineren van competenties, kennis, opleiding, logistiek en technologieontwikkeling op het vlak van vliegtuigonderhoud zodat meerwaarde («value adding») ontstaat in de keten.

3. Ontwikkelingen en resultaten

In deze paragraaf worden langs de drie beleidssporen van het huidige beleid de kenmerkende ontwikkelingen en resultaten uit de afgelopen beleidsperiode sinds begin 2006 beschreven en toegelicht. Voorts wordt ingegaan op de veranderingen in de uitvoering van het beleid m.b.t. het luchtvaartcluster, waartoe in 2008 is besloten.

3.1. Spoor 1: Kennisbasis

Op het gebied van het uitbreiden en aansturen van de kennisbasis is in de afgelopen beleidsperiode veel bereikt. Zo is met inzet van EZ:

- a. het «Netherlands Information Centre for Aerospace» tot stand gekomen, dat het MKB in het luchtvaartcluster ondersteunt bij niet technologische aspecten van innovatie;
- b. de kennisvraag aan het NLR van de overheid op voor het luchtvaartcluster relevante thema's als «markt», «veiligheid», «geluid» en «milieu» meer gefocust op vraagsturing in plaats van aanbodsturing;
- c. het Strategisch Research Programma uitgebreid met het thema voortstuwing;
- d. door het Nederlandse luchtvaartcluster successen behaald in diverse Europese samenwerkingsvormen;
- e. ook de synergie tussen lucht- en ruimtevaart verder in kaart gebracht. Bovenstaande vijf punten worden hieronder per subparagraaf toegelicht.

3.1.1. MKB Kennisloket NICA

In de beleidsbrief van januari 2006 is speciale aandacht aangekondigd voor de positie van het MKB in het Nederlandse luchtvaartcluster. Uit onderzoek onder leden van de brancheorganisatie het NAG (Netherlands Aerospace Group) kwam naar voren dat het luchtvaart MKB bij innovatie vooral behoefte heeft aan ondersteuning bij kennis van de markt en het afsluiten van contracten.

Om hierin te kunnen voorzien heeft het NAG, in overleg met EZ, eind 2006 het kennisloket «Netherlands Information Centre for Aerospace (NICA)» ingesteld. Voor dit kennisloket heb ik een aanloopsubsidie toegekend voor de eerste twee jaar. Daarna zou de NAG zelf voor de financiering van het NICA zorg moeten gaan dragen. Met ingang van 2009 is dat ook daadwerkelijk het geval. Het NICA voorziet duidelijk in een behoefte; naast verstrekking van specifieke informatie stimuleert het ook samenwerking tussen MKB spelers. Een voorbeeld hiervan is Maintenance Boulevard op de luchthaven Maastricht/Aken. Onder deze vlag werkt een tiental MKB bedrijven nauw samen op het vlak van vliegtuigonderhoud. Ook bemiddelt het NICA tussen kennisinstututen en MKB bedrijven om technische kennisverwerving en de vraag van het MKB aan elkaar te koppelen.

3.1.2. Kennisvraag NLR

Het NLR is nog steeds een belangrijke «backbone» van de kennisbasis van het luchtvaartcluster. Belangrijke andere spelers zijn TNO en de TU Delft. Samen vormen deze instellingen een brede kennisbasis van het Nederlandse luchtvaartcluster, die jaarlijks ook een flink aantal nieuwe bèta-kenniswerkers levert. De aansturing van deze kennisbasis is in de achterliggende jaren – in overeenstemming met het advies van de Commissie Wijffels – gewijzigd van aanbodsturing naar vraagsturing. Op deze wijze zijn de klanten van de kennisbasis, i.c. overheid en private bedrijven, nauwer betrokken bij het definiëren van de kennisbehoefte op de langere termijn en bij de toepassing van de verworven kennis op de middellange en korte termijn.

Als onderdeel van deze gewijzigde aansturing is er ook een relatie tot

stand gebracht tussen de vraagsturing aan het NLR en het Strategisch Research Programma (SRP), dat het NIVR in mijn opdracht uitvoert. De vraagsturing aan het NLR is gericht op het creëren van een fundamentele en technologische basiskennis voor de langere termijn. Deze basiskennis vormt een belangrijke kennisinstroom voor het SRP, waarmee de resultaten van fundamenteel en industriële onderzoek onder aansturing van het bedrijfsleven worden omgezet tot concrete kennistoepassingen op middellange termijn. Via deze kennisketen werken overheid, bedrijfsleven en kennisinstellingen gericht samen aan het verder inhoudelijk en technologisch versterken van nicheposities, die het Nederlandse luchtvaartcluster binnen de internationale vliegtuigbouw heeft opgebouwd. Een voorbeeld hiervan is de recente samenwerking tussen Nederlandse bedrijven, het NLR en Airbus waar zij werken aan nieuwe toepassingen van thermoplasten in de vliegtuigbouw.

3.1.3. Strategisch Research Programma (SRP)

Zoals hiervoor opgemerkt beoogt het SRP fundamentele en industriële basiskennis via toepassingsgericht onderzoek te vertalen naar concrete toepassingen in vliegtuigbouw op middellange termijn, die bijdragen aan consolidatie en versterking van de internationale concurrentiepositie van het Nederlandse luchtvaartcluster. De nadruk ligt hierbij op programmatische samenwerking van bedrijven met kennisinstellingen. Het SRP is grotendeels georiënteerd op de technologiethema's van het MoU tussen Airbus en het Nederlandse luchtvaartcluster, i.c. Composites, Lean Engineering en Future Systems & Technologies.

Binnen deze drie hoofdthema's wordt door kennisinstellingen in opdracht van het NIVR onderzoek verricht, waarbij een vereiste is dat de industrie naast een inhoudelijke inbreng ook zelf een financiële bijdrage van 25% levert. Het budget voor de jaarlijkse tenders bedraagt ca. € 6,65 miljoen. Dit budget is inclusief de eigen bijdrage van de industrie.

Het SRP heeft in voorgaande jaren al tot een aantal veelbelovende ontwikkelingen geleid. Zo heeft DSM een nieuw vezel en hars ontwikkeld dat via een nieuwe productietechniek (Resin Transfer Moulding) ook in vliegtuigbouw kan worden toegepast. Daarnaast is een technologie ontwikkeld voor het voorkomen van ontploffingen in brandstoftanks. Deze technologie wordt inmiddels toegepast in de Airbus A350. Ook zet Airbus hoog in op het gebruik van thermoplasten composieten met als gevolg dat eigen inspanningen van Airbus op het gebied van aluminium constructies tot een minimum zijn teruggebracht. Dit laatste raakt ook het door Nederlandse bedrijven met steun door de overheid ontwikkelde vezelmetaal laminaat Glare, dat wordt toegepast in de A380-romp. Vooralsnog is de A380 het enige programma van Airbus waarin Glare op grote schaal wordt toegepast.

In 2007 is het SRP uitgebreid met een 4e hoofdthema gewijd aan voorstuwing. Dit naar aanleiding van de ondertekening van het MoU tussen de Nederlandse vliegtuigmotorenindustrie, verenigd in het Dutch Aero Engine Cluster (DAEC) en de Franse vliegtuigmotorenbouwer Snecma/Safran in 2007. Dit MoU behelst technologische samenwerking op het gebied van hoge druk compressoren voor nieuwe energiezuinige vliegtuigmotoren. Uiteindelijk doel is dat de Nederlandse vliegtuigmotorenindustrie complete subsystemen van de vliegtuigmotor gaat ontwerpen en produceren. De ondertekening van dit MoU is zowel door mij als de Franse Staatssecretaris voor Transport van harte ondersteund. Inmiddels is deze technologische samenwerking ook ingebed in het kader van het Europese «Clean Sky»-programma.

Dit MoU is een belangrijke stap in de ontwikkeling naar een volwassen Nederlandse vliegtuigmotorenindustrie. In 2008 zijn er diverse vervolgbijeenkomsten geweest tussen Snecma en de Nederlandse industrie. Snecma gaat op twee gebieden direct samenwerken met de Nederlandse

industrie. Op een tweetal andere gebieden wordt getracht de juiste insteek te vinden voor een gezamenlijk project, dat voldoet aan de strategische behoeften van beide kanten. In Nederland zijn in de vliegtuigmotoren-industrie ca. 4000 medewerkers actief. De jaaromzet bedroeg in 2008 ca. € 100 miljoen. In 2007 is ca. 18% van het SRP budget besteed aan motor georiënteerde studies.

3.1.4. Internationaal (KP7 en JTI Clean Sky)

In de beleidsbrief van 2006 is aangegeven dat inbedding van de beleidsdoelen in de Europese onderzoek- en ontwikkelingsprogramma's een belangrijke pijler is. Binnen het 7e Kaderprogramma is luchtvaart een belangrijke, strategische sector. Voor de periode 2007–2013 is in totaal € 2,3 miljard gereserveerd voor onderzoek op dit gebied. Het kaderprogramma biedt zowel de mogelijkheid van kennisopbouw als kennis-toepassing in internationale context. In de eerste oproep voor onderzoek hebben Nederlandse partijen, waaronder het MKB, goed gescoord. Voor de tweede oproep is er een koppeling aangebracht tussen het Airbus MoU en het 7e Kaderprogramma. Airbus is bereid gevonden om Nederlandse bedrijven een beter inzicht te verschaffen in de mogelijkheden voor deelname in door Airbus geïnitieerde research projecten van de EU. De samenwerking met Airbus is ook versterkt door het nieuwe instrument «Joint Technology Initiative» (JTI). Op 5 februari 2008 is in Brussel het luchtvaart JTI «Clean Sky» gelanceerd. Dit programma heeft een looptijd van 7 jaar. Het doel ervan is via onderzoek en ontwikkeling van nieuwe technologieën de luchtvaart «groener» te maken en te concurreren met duurzaamheid. Dit zal de veiligheid, het milieu (minder CO₂ uitstoot) en het brandstofverbruik ten goede komen. Het budget bestaat uit € 800 miljoen van de Europese Commissie dat wordt gematcht door de industriepartijen. Aan Clean Sky neemt een groot aantal Nederlandse bedrijven en instellingen deel. Uniek in Europa is dat de Nederlandse partijen, waaronder MKB-bedrijven, in Clean Sky deelnemen als consortia. Hiermee is een begin gemaakt met een lang gekoesterde wens tot meer interne samenwerking binnen de Nederlandse luchtvaartsector evenals een sterkere betrokkenheid van het MKB binnen deze samenwerking. Via Clean Sky profiteert de Nederlandse industrie van de versnelling die het project beoogt bij de toepassing van research resultaten in de praktijk. De Nederlandse consortia investeren gedurende de looptijd van 7 jaar in totaal € 30 miljoen in Clean Sky. In het ERANET/AirTN liggen vergelijkbare kansen in het verschiep middels bilaterale projecten tussen deelnemende lidstaten.

3.1.5. Kruisbestuiving Lucht en Ruimtevaart

In 2007 heeft het NIVR de synergie in Nederland tussen luchten ruimtevaart onderzocht. Hiervan is vooral sprake binnen de kennisinstellingen; binnen het bedrijfsleven is deze synergie nog gering. Er zijn in ons land slechts een paar bedrijven die actief zijn in zowel de lucht- als de ruimtevaart. Anderzijds lopen de eisen die beide sectoren stellen aan innovaties en toepassingen nogal uiteen. Niettemin, zo blijkt uit EU-studies, valt tussen beide sectoren in beginsel meer synergie te behalen op de gebieden materialen, toepassing Nano en ICT technologie, gebruik van satellietdata en luchttransport. Een van de doelen van de inbedding van de uitvoering van het beleid m.b.t. het luchtvaartcluster in Senternovem is ook deze synergie tussen lucht- en ruimtevaart enerzijds en andere innovatieve sectoren (innovatieprogramma's) in Nederland te vergroten.

3.2. Spoor 2: Kredietfaciliteit Civiele Vliegtuigontwikkeling:

De looptijd van de CVO is met de luchtvaartbrief van 2006 verlengd tot eind 2010 met als inzet om de Nederlandse bedrijven te ondersteunen in risicodragende participaties in nieuwe vliegtuigbouwprogramma's van Airbus. Voor de beleidsperiode 2006 tot 2010 is jaarlijks een budget van € 14 miljoen beschikbaar, in totaal dus € 70 miljoen.

Voorheen stond de CVO alleen open voor NL-participaties in Airbus A380 Superjumbo en A340; in 2006 is de toepassing verbreed naar alle Airbus-programma's naar aanleiding van de ondertekening door het luchtvaartcluster van een MoU met Airbus. De beperking tot Airbusprogramma's is verbonden aan de strategische keuze van het luchtvaartcluster om voor de civiele vliegtuigontwikkeling vooral aan te haken bij programma's van Airbus.

In de achterliggende jaren hebben zich echter forse vertragingen voorgedaan in Airbus programma's. Zo is de aflevering van de Airbus A380 Superjumbo pas in 2008 op gang gekomen, wat een vertraging van 2 jaar betekent. Daarnaast is het besluit over het nieuwe Airbus programma, de Airbus A350, ook met een vertraging van 2 jaar genomen. Voor het NL luchtvaartcluster hebben deze ontwikkelingen bij Airbus geleid tot minder omzet, stilstand van specifieke productielijnen, die wel financiering behoeven, en uitstel van terugbetaling van ontwikkelingskosten.

Inkomstenverlies was hiervan het gevolg.

Deze vertragingen in de vliegtuignieuwbouw van Airbus hebben ook tot gevolg dat het beroep op de CVO regeling vooralsnog gering is. Tot nu toe is van het totale beschikbare budget (€ 70 miljoen) circa € 25 miljoen geoormerkt voor projectaanvragen in het kader van Airbus.

De huidige mondiale recessie laat ook de luchtvaartsector niet ongemoeid. Wereldwijd hebben de luchtvaartmaatschappijen momenteel te maken met de sterkste inkrimping van de passagiersaantallen sinds 11 september 2001. Deze daling werkt ook door in de vliegtuigbouw. Voor de eerstkomende jaren wordt rekening gehouden met dalende productieaantallen. Onder dit vooruitzicht heeft het Nederlandse luchtvaartcluster zijn oriëntatie verbreed naar andere vliegtuigprogramma's dan alleen die van Airbus. Vooral het segment van regionale vliegtuigen en zakenjets biedt in dit opzicht goede kansen. Dit kwam onder andere tot uiting bij een recente missie (begin maart 2009) onder leiding van Minister Eurlings naar Brazilië, waarbij ook de Braziliaanse vliegtuigbouwer Embraer is bezocht. Met het oog op deze bredere oriëntatie heeft het Nederlandse luchtvaartcluster mij in maart 2009 gevraagd om voor de resterende looptijd (eind 2010) binnen de huidige CVO-regeling ook ondersteuning voor het samenwerken met andere partners dan Airbus toe te staan. Hierdoor verwacht men de productenportefeuille uit te breiden, wat risicospreiding mogelijk maakt. Met andere woorden: het level playing field zal hierdoor worden verbreed. Concreet gaat het om vliegtuigbouwprogramma's van Bombardier, Cessna, Dassault, Embraer en Gulfstream die zich richten op de bouw van regionale en zakenjets. Op termijn zou ook het door Rekkof aangekondigde nieuwe programma Next Generation Fokker 100 hieraan kunnen worden toegevoegd.

Ik heb ingestemd met deze verbreding van de CVO die onlangs in de Staatscourant is gepubliceerd.

3.2 Spoor 3: Positie Onderhoud (MRO)

In de brief van 2006 staat het doel van het Maintenance Valley initiatief toegelicht, te weten: Nederland op de kaart zetten als (luchtvaart) onderhoudsland, waarbij alle betrokken partijen samenwerken teneinde meer MRO-werk¹ uit het buitenland te genereren. Hierbij kan de bestaande militaire MRO capaciteit, samen met het MKB, een belangrijke enabler

¹ Maintenance, Repair and Overhaul.

zijn. Anders dan beleidssporen 1 en 2 is hiervoor in de beleidsbrief van 2006 geen budget beschikbaar gesteld of voorzien.

3.3.1. Maintenance Valley

Het Maintenance Valley initiatief komt voort uit de sleutelgebieden aanpak van het Innovatie Platform. Toentertijd werd de rol van EZ hierbij gedefinieerd als katalysator (voorwaardenscheppend); dit omdat de daadwerkelijke realisatie van concrete onderhoudsactiviteiten een zaak van het bedrijfsleven is.

Nevendoel van dit initiatief was ook de synergie tussen civiel en militair onderhoud te vergroten. De beslissing van Defensie om het F-100 motorenonderhoud uit te besteden aan een publiek private samenwerking heeft aan deze synergie een belangrijke impuls gegeven. Deze synergie zal verder gestalte moeten krijgen in het onderhoud van de opvolger van de F-16.

De algemene ontwikkeling dat vooral op regionaal gebied aan het initiatief concrete invulling wordt gegeven, heeft er toe geleid dat de rol in het Maintenance Valley initiatief van katalysator, die de beleidsbrief van 2006 voorzag voor EZ, geleidelijk is getransformeerd naar die van coördinator. Door het, in eerste instantie landelijke, Maintenance Valley initiatief hebben partijen elkaar op regionaal niveau gevonden en zijn daar op diverse niveaus tot samenwerking gekomen.

Een goed voorbeeld daarvan zijn de ontwikkelingen rond het programma pieken in de Delta. In aansluiting op de ontwikkelingen rond het Maintenance Valley initiatief is EZ sedert 28 juni 2006 samen met de provincies Noord-Brabant, Zeeland, bedrijven en kennisinstellingen het programma pieken in de Delta Zuidwest-Nederland gestart. Dit programma onder de noemer World Class

Maintenance (WCM) richt zich op nationale kansen (pieken) in Zuidwest Nederland en wil deze verder versterken. De aanwezigheid van Vliegbasis Woensdrecht en de aanwezigheid van relatief veel bedrijvigheid met substantiële maintenance activiteiten (procesindustrie, energiebedrijven enz.) is in dat verband ingezet op crosssectorale samenwerking op het terrein van maintenance. Inmiddels is sprake van een structurele samenwerking tussen meer dan 100 bedrijven en kennisinstellingen uit heel Nederland. Het doel van deze samenwerking in Zuidwest Nederland is om de verschillende maintenance initiatieven te consolideren en te versterken via een investeringsprogramma. Inmiddels sluiten ook maintenance initiatieven uit andere delen van het land zich hierbij aan. Aad Veenman, oud president-directeur van de NS, is sedert januari jl. het boegbeeld voor WCM. De activiteiten zijn gericht op vier aandachtsgebieden: innovatie, projecten, onderwijs en aantrekken nieuwe bedrijvigheid in de verschillende bedrijfssectoren (waaronder de luchtvaart).

In 2008 is in mijn opdracht, via het NIVR, door het bureau Stratelligence onderzocht op welke wijze de samenwerking op het vlak van vliegtuigonderhoud zowel binnen de betrokken regio's als tussen deze regio's verder kan worden versterkt. Uit dit onderzoek kwam naar voren dat de betrokken regionale partijen het belangrijk vinden om gemeenschappelijke aandachtspunten centraal, op nationaal niveau te kunnen blijven adresseren en dat de acties die hierop worden ondernomen onderling worden gecoördineerd. Ik ben bereid om deze rol waar nodig te vervullen. Gemeenschappelijke aandachtspunten zijn momenteel:

- voldoende beschikbaarheid van goed geschoold onderhoudspersoneel. Hierop hebben Regionale Opleiding Centra (ROC's), lokale overheden, bedrijven en Defensie de handen ineen geslagen en lopen verschillende acties;
- het uitdragen van een gemeenschappelijk acquisitiebeleid voor het aantrekken van buitenlands onderhoud naar Nederland;

- onderhoudsactiviteiten voor buitenlandse activiteiten betrekken in het compensatiebeleid bij aanschaffingen op militair gebied;
- ontwikkeling van nieuwe technologieën voor onderhoud, logistiek en health-monitoring van duurzame kapitaalgoederen.

Een aantal van deze aandachtspunten zullen in overleg met alle betrokken partijen voor de zomer zijn ingevuld. Een paar ervan vergen echter een meer structurele aanpak en betrokkenheid van de ministeries van OCW en Defensie. Hiervoor wordt een plan van aanpak opgesteld.

De aanbeveling van het onderzoek om naast deze coördinerende rol ook de rol van centrale aansturing op mij te nemen in de verdeling van het vliegtuigonderhoud over Nederland en in het opstellen van concrete businessplannen voor nieuwe onderhoudsactiviteiten heb ik niet overgenomen. Het opstellen van businessplannen en de vraag waar deze tot uitvoering komen acht ik een primaire verantwoordelijkheid van de markt. Regionale overheden kunnen de markt helpen bij de vraag waar onderhoud tot uitvoering kan komen.

3.4 Wijziging in uitvoering het beleid m.b.t. het luchtvaartcluster

In samenhang met het besluit om de uitvoering van activiteiten op het gebied van ruimtevaart te bundelen in het Netherlands Space Office (NSO) is in 2008 tevens besloten om de stichting NIVR op te heffen en de uitvoering van de activiteiten op het gebied van luchtvaart, met de medewerkers, onder te brengen bij Senternovem (SN).

Doel van deze integratie in SN is om de uitvoering van het beleid m.b.t. het luchtvaartcluster in te kaderen in de programmatische aanpak van het innovatiebeleid. De integratie van het beleid in SN biedt kansen op verbreding van de luchtvaartagenda naar sectoren met voor de luchtvaart relevante ontwikkelingen. Hierbij valt te denken aan crosssectorale samenwerking bij de ontwikkeling en toepassing van materialen, nanotechnologie, informatietechnologie, navigatietechnologie, etc.

Bij de integratie van de luchtvaartactiviteiten in SN gaat het voornamelijk om een organisatorische verandering. De integratie heeft geen consequentie voor het huidige beleid m.b.t. luchtvaart dat tot eind 2010 loopt. De huidige beleidsfunctionaliteiten, i.c. het strategisch research programma (SRP), het subsidiebesluit civiele vliegtuigontwikkeling (CVO) en het zogenaamde Revolving Fund blijven beschikbaar voor het luchtvaartcluster.

Bij het opstellen van deze brief is de invulling van de nieuwe uitvoeringsstructuur nog in volle gang. Het NIVR is per 1 februari 2009 gehuisvest in het kantoorpand van SN. Doel hiervan is een informele start van het Netherlands Space Office per dezelfde datum mogelijk te maken en de integratie van de luchtvaarttak in SN te bespoedigen.

Ik streef er naar dat begin juli 2009 de integratie zijn formele beslag zal krijgen. Ik ben er van overtuigd dat de nieuwe uitvoeringsstructuur op een effectieve wijze zal bijdragen aan het versterken van de internationale positie van ons luchtvaartcluster. Zoals ik tijdens het Algemeen Overleg van 26 juni 2008 heb aangegeven, blijft de zichtbaarheid van het beleid m.b.t. het luchtvaartcluster en de uitvoering daarvan onveranderd na de inbedding van de luchtvaarttaken binnen Senternovem. Ook blijven de uitvoering van het beleid m.b.t. het luchtvaartcluster en die van het ruimtevaartbeleid fysiek naast elkaar gehuisvest in SN tot tenminste de afloop (eind 2010) van het huidige beleid met betrekking tot het luchtvaartcluster. Hiermee kom ik tegemoet aan de motie van de leden Hessels en Besselink bij het AO van 26 juni 2008.

4. Overheidsbetrokkenheid bij het luchtvaartcluster na 2010

Het huidige beleid heeft een totale looptijd van 5 jaar, tot eind 2010. In 2010 is daarom een nieuw besluit nodig over de wenselijkheid van de manier waarop de overheid betrokken kan blijven bij de ontwikkelingen van het Nederlandse luchtvaartcluster en over de vorm waarin dat zal kunnen worden uitgewerkt, bijvoorbeeld door inbedding van het beleid m.b.t. het luchtvaartcluster in een nieuw of lopend innovatieprogramma zoals ik de Kamer eerder heb gemeld in de Stroomlijningsbrief¹. Hierbij zullen ook de aanbevelingen en resultaten van de Kennis- en Innovatieagenda Luchtvaart, die thans wordt opgesteld worden meegenomen in de overwegingen. Deze Kennis- en Innovatieagenda Luchtvaart wordt door een samenwerkingsverband van luchtvaartpartijen, industrie en kennisinstellingen op initiatief van collega Eurlings opgesteld. Nog dit jaar zal worden gestart met een evaluatie van het huidige beleid, zodat voor de zomer 2010 een voorstel aan de Kamer kan worden gepresenteerd hoe het beleid na 2010 vorm kan krijgen.

De minister van Economische Zaken,
M. J. A. van der Hoeven

¹ Vergaderjaar 2007–2008, 31 200 XIII, nr. 47.