

Vergaderjaar 1997–1998

25 820

Nederlandse luchtvaartcluster

25 080

Financiële relaties met grote ondernemingen

Nr. 2

¹ Samenstelling:

Leden: Mateman (CDA), Blaauw (VVD), Van der Vlies (SGP), H. Vos (PvdA), voorzitter, Van Gelder (PvdA), Smits (CDA), Ter Veer (D66), G. de Jong (CDA), Leers (CDA), Van der Hoeven (CDA), Remkes (VVD), Voûte-Droste (VVD), ondervoorzitter, Van Wingerden (AOV), Rabbae (GroenLinks), Jorritsma-van Oosten (D66), De Koning (D66), Hessing (VVD), Crone (PvdA), Van Dijke (RPF), Van der Ploeg (PvdA), Van Zuijlen (PvdA), Van Walsem (D66), Hofstra (VVD) en Wagenaar (PvdA).

Plv. leden: Ten Hoopen (CDA), Van Rey (VVD), Van Middelkoop (GPV), Woltjer (PvdA), Sterk (PvdA), De Haan (CDA), Ybema (D66), Wolters (CDA), Lansink (CDA), Terpstra (CDA), Weisglas (VVD), Verbugt (VVD), Meyer (groep-Nijpels), M.B. Vos (GroenLinks), Bakker (D66), Van Ardenne-van der Hoeven (CDA), Klein Molekamp (VVD), Witteveen-Hevinga (PvdA), Leerkes (Unie 55+), Verspaget (PvdA), Adelmund (PvdA), Roethof (D66), Passtoors (VVD), Feenstra (PvdA) en Poppe (SP).

² Samenstelling:

Leden: Beinema (CDA), Van der Vlies (SGP), Van Nieuwenhoven (PvdA), M.M.H. Kamp (VVD), voorzitter, De Cloe (PvdA), Janmaat (CD), Van Gelder (PvdA), ondervoorzitter, Van de Camp (CDA), Mulder-van Dam (CDA), Hendriks, Rabbae (GroenLinks), Jorritsma-van Oosten (D66), De Koning (D66), Koekoek (CDA), J.M. de Vries (VVD), Liemburg (PvdA), Stellingwerf (RPF), Lambrechts (D66), Rijpstra (VVD), Cornielje (VVD), Cherribi (VVD), Dijkzema (PvdA), Sterk (PvdA), Van Vliet (D66) en Bremmer (CDA).

Plv. leden: Reitsma (CDA), Schutte (GPV), Lillipaly (PvdA), Klein Molekamp (VVD), Valk (PvdA), Poppe (SP), Duivesteijn (PvdA), Ten Hoopen (CDA), Van der Hoeven (CDA), Verkerk (AOV), Oedayraj Singh Varma (GroenLinks), Bakker (D66), Van 't Riet (D66), De Haan (CDA), Van Heemskerck Pillis-Duvekot (VVD), Rehwinkel (PvdA), Leerkes (Unie 55+), Versnel-Schmitz (D66), Essers (VVD), Korthals (VVD), Passtoors (VVD), Huys (PvdA), Van Zuijlen (PvdA), Verhagen (CDA) en Lansink (CDA).

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 17 maart 1998

De vaste commissies voor Economische Zaken¹, Onderwijs, Cultuur en Wetenschappen², Verkeer en Waterstaat³ en Defensie⁴ hebben op 15 januari 1998 overleg gevoerd met de minister van Economische Zaken over het **regeringsstandpunt luchtvaartcluster** (Kamerstuk 25 820), het **vijfde steunoverzicht van de Europese Commissie** (EZ-97-656) en de brief **ondernemingen in moeilijkheden** (Kamerstuk 25 080, nr. 26).

Van het gevoerde overleg brengen de commissies bijgaand beknopt verslag uit.

Regeringsstandpunt luchtvaartcluster

De heer **Van Walsem** (D66) herinnerde eraan dat hij anderhalf jaar eerder in een krant heeft geschreven dat het goed zou zijn voor de Nederlandse

³ Samenstelling:

Leden: Blaauw (VVD), ondervoorzitter, Van den Berg (SGP), Lillipaly (PvdA), Biesheuvel (CDA), voorzitter, Reitsma (CDA), Versnel-Schmitz (D66), Van Gijssel (PvdA), Leers (CDA), Van Heemst (PvdA), Feenstra (PvdA), Verbugt (VVD), Poppe (SP), Van 't Riet (D66), H.G.J. Kamp (VVD), Stellingwerf (RPF), Crone (PvdA), Roethof (D66), M.B. Vos (GroenLinks), Verkerk (AOV), Van Zuijlen (PvdA), Van Waning (D66), Keur (VVD), Assen (CDA), Ten Hoopen (CDA) en Luchtenveld (VVD).

Plv. leden: Blauw (VVD), Schutte (GPV), Van Gelder (PvdA), Soutendijk-van Appeldoorn (CDA), Dankers (CDA), Jeekel (D66), Swildens-Rozendaal (PvdA), Terpstra (CDA), A. de Jong (PvdA), Duivesteijn (PvdA), Hofstra (VVD), Hillen (CDA), Remkes (VVD), Leerkes (Unie 55+), Witteveen-Hevinga (PvdA), Augusteijn-Esser (D66), Rosenmöller (GroenLinks), Nijpels-Hezemans (groep-Nijpels), Valk (PvdA), Hoekema (D66), Klein Molekamp (VVD), Van der Linden (CDA), Meijer (CDA) en Te Veldhuis (VVD).

⁴ Samenstelling:

Leden: Mateman (CDA), Wolters (CDA), Korthals (VVD), voorzitter, Weisglas (VVD), H. Vos (PvdA), Van den Berg (SGP), Van Gelder (PvdA), Van de Camp (CDA), Zijlstra (PvdA), Hillen (CDA), Valk (PvdA), Sipkes (GroenLinks), Van Hoof (VVD), Hoekema (D66), ondervoorzitter, Leerkes (Unie 55+), De Koning (D66), Hessing (VVD), Van den Bos (D66), Van Ardenne-van der Hoeven (CDA), Verkerk (AOV), Van Waning (D66), Sterk (PvdA), Van den Doel (VVD) en Koenders (PvdA).

Plv. leden: Terpstra (CDA), Beinema (CDA), Van Rey (VVD), Van Heemskerck Pillis-Duvekot (VVD), Huys (PvdA), Van Middelkoop (GPV), Middel (PvdA), Mulder-van Dam (CDA), Van Gijssel (PvdA), Verhagen (CDA), Woltjer (PvdA), Rosenmöller (GroenLinks), Hoogervorst (VVD), Ter Veer (D66), Stellingwerf (RPF), Visser-van Doorn (CDA), Blaauw (VVD), Scheltema-de Nie (D66), Van der Hoeven (CDA), Van Wingerden (AOV), Roethof (D66), Rehwinkel (PvdA), Keur (VVD) en Marijnissen (SP).

luchtvaartindustrie als Nederland zou participeren in de Airbus. Hij was dan ook tevreden met de notitie, houdende het regeringsstandpunt. Het kabinet heeft uit vijf perspectieven gekozen, maar zijn keuze voor perspectief D (deelname in internationale vliegtuigprogramma's) niet erg gemotiveerd. Perspectief C (onderhoud van vliegtuigen en onderhoud en nieuwbouw van componenten en (sub)systemen) zou ook een goede optie zijn geweest. Er is veel te zeggen voor deelname zowel aan programma's in Airbuskader als aan het Amerikaanse Joint Strike Fighter (JSF)-programma. De heer Van Walsem herinnerde eraan, dat de keuze indertijd voor de Apache en niet voor de Eurocopter, door sommigen al onverstandig werd geacht met het oog op Fokker. Hoe het met Fokker is afgelopen, is bekend. Daarom vroeg hij of de keuze voor de Amerikaanse straaljager Nederland in het kader van de Europese samenwerking niet ook tegengeworpen zal worden. Overigens schijnt via de deelname aan het JSF-programma de militaire deskundigheid gewaarborgd te kunnen worden.

Voor de invulling van het Nederlandse werkpakket moet een percentage van 5 haalbaar zijn. Begrijpelijkerwijs is de minister voorzichtig over het exacte percentage waarvoor Nederland zou willen meedoen. Het is tenslotte een onderhandelingskwestie. Kan wel worden medegedeeld hoe de deelname in de ontwikkelingskosten en in het werkpakket zich tot elkaar verhouden?

Airbus wil graag de nationale kampioenen van de industrieën hebben om mee samen te werken. Het gevaar van nationale kampioenen is, dat ze als het moeilijk gaat, gesteund worden door de nationale overheid, iets wat voor Airbus een voordeel zal zijn. Staat de wens van Airbus niet op gespannen voet met de notitie-Bangemann?

Wat is momenteel de stand van zaken met betrekking tot de juridische structuur van Airbus?

In het regeringsstandpunt wordt vermeld dat de samenwerking tussen het NLR en de TU Delft/lucht- en ruimtevaart moet worden verbeterd en dat de relatie TU Delft en Hogeschool Haarlem moet worden geïntensiveerd. Betekent dit dat de huidige verhoudingen niet goed zijn en verbetering behoeven? Wordt er nog aandacht geschonken aan de ruimtevaart-industrie? Op welke wijze wordt de kennisdiffusie van het luchtvaart-cluster richting andere sectoren gestimuleerd?

Zijn de ontvouwde plannen conform de herstructureringsregels van de Europese Commissie?

De heer **Van Gelder** (PvdA) stelde dat het de afgelopen jaren van het grootste belang is geweest, dat eenieder zich inspande om Fokker overeind te houden, zodat allerlei briljante gedachten aan de zijlijn geventileerd moesten worden. Het is helaas niet gelukt Fokker te behouden. Het is goed dat de minister desalniettemin nadrukkelijk heeft bekeken wat het luchtvaartcluster inhoudt en hoe daarvan zoveel mogelijk overeind kan blijven. Nederland had tenslotte op een aantal terreinen heel wat knowhow ontwikkeld en het zou zonde zijn om die niet zoveel mogelijk te exploiteren. Het is dus verheugend, dat de minister heeft geprobeerd om op basis van een aantal rapportages de sterke en zwakke punten in kaart te brengen en op basis daarvan beleid te voeren. De heer Van Gelder miste in de notitie wat voor soort bedrijven er al effectief met elkaar samenwerken en of deze in staat zijn om in te spelen op de vraag van Airbus, die volgens Booz, Allen & Hamilton overigens exact aansluit op het aanbod. Hij kon zich voorstellen dat men de naam van één bedrijf in relatie tot Fokker niet wilde noemen, maar omdat er nu naar de toekomst moet worden gekeken had hij graag willen weten wat de rol van dit bedrijf in het geheel zal zijn en of het bereid is zelf als trekker te functioneren en in de toekomst te investeren.

Het is goed dat er ambities worden geformuleerd en dat wordt geprobeerd om zoveel mogelijk een rol te spelen in de componentenbouw en het zelfstandig ontwikkelen van en deelnemen aan internationale vliegtuigprogramma's.

De heer Van Gelder kon zich voorstellen dat de overheid in dezen een financiële rol kan spelen via een revolving fund om bedrijven in staat te stellen «state of the artechnologie» te ontwikkelen, maar betwijfelde of het juridisch correct is dat de overheid een rol speelt bij het tot stand brengen van contracten met Airbus. Dat de overheid dit doet in het kader van JSF is nog begrijpelijk, omdat zij zelf de eventuele koper van dit vliegtuig zal zijn, maar dat geldt niet voor de Airbus. Kunnen de bedrijven niet zelf via één aanspreekpunt de contracten regelen?

Er zijn op zich twee fantastische programma's mogelijk; het ene is de A.3XX plus de A.340-500/600 en het andere de JSF. Het kabinet meldt dat alleen een combinatie van die programma's tot voldoende productievolume en behoud van een goede technologische kennisbasis voor de luchtvaartindustrie zal leiden. Als dit betekent dat de beoogde werkgelegenheidsontwikkeling en de beoogde technologische structuurversterking van het bedrijfsleven alleen mogelijk zijn als wordt besloten in beide programma's te participeren, dan legt dit een behoorlijke hypotheek op de discussie, omdat er ten aanzien van de JSF een aantal vragen zijn die primair beantwoord moeten worden. Durft de minister in redelijke mate te garanderen dat de geschetste aanpak een behoorlijke basis kan krijgen als uiteindelijk niet voor de JSF wordt gekozen? Airbus is van mening dat het goed zou zijn om een echt cluster te hebben in Nederland waarin een of twee bedrijven een aansprekende rol spelen. Op welke wijze wil de minister dat thema benadrukken en ervoor zorgen dat er in Nederland zichtbaar een trekker aanwezig is? Dat thema komt ook naar voren in het AWT-rapport «Verkenning over de ruimtevaartindustrie». Komt er nog een reactie op dit rapport en kan de Kamer daar ook meer zicht op krijgen?

Afrondend sprak de heer Van Gelder van een ambitieus programma. Terecht wordt op deze wijze getracht de kennisinfrastructuur in stand te houden. Dat moet wel gebeuren op basis van reële uitgangspunten. Graag kreeg hij daarvoor nadere indicaties. Samen met het betrokken bedrijfsleven zal moeten worden getracht een zodanige overgangperiode te bereiken, dat het mogelijk is in te spelen op Airbus en dergelijke.

De heer **Mateman** (CDA) stelde vast dat het gaat om het redden van het Nederlandse luchtvaartcluster na de deconfiture van Fokker, eventueel met de mogelijkheid van uitbreiding. Hij herinnerde aan zijn stelling dat Fokker als onafhankelijk bedrijf gehandhaafd had moeten worden. Zijns inziens heeft de door de overheid aan Fokker opgelegde verplichting tot samenwerking mede geleid tot de deconfiture.

Hoe staat het met de poging van de heer Rosen Jacobsen om in Nederland vormen van een zelscheppende vliegtuigindustrie overeind te houden? Hoe stelt het ministerie zich op?

Gelukkig wordt getracht te redden wat er te redden is op het stuk van NLR- en NIVR-programma's en door zich in te kopen in de overgebleven mogelijkheden in Europa. Terecht wordt zo hoog mogelijk ingezet. Wie gaat de risico's dragen bij de overeenkomsten: de overheid of het nog te creëren centrale aanspreekpunt van het bedrijfsleven?

De heer Mateman onderschreef de grondslag van de voorliggende notitie en ondersteunde de beleidsconclusie. Het is zijns inziens goed dat de kennisinfrastructuur overeind gehouden wordt en dat het kabinet daarvoor een meerjarencommitment aangaat.

In een overleg met de staatssecretaris van Defensie heeft de heer Mateman al gezegd dat Nederland een leidende rol moet gaan spelen in het consortium dat achter de JSF zit, net als destijds is gebeurd ten aanzien van de F-16. De notitie is evenwel onduidelijk over de mate van

industriële betrokkenheid van Nederland. Destijds waren Nederland en Turkije de enige landen buiten de VS met een F-16-assemblageproductielijn. Behoort zo'n lijn in Nederland wat de JSF betreft ook tot de mogelijkheden?

Mevrouw **Voûte-Droste** (VVD) deelde mee dat haar fractie een positieve grondhouding aanneemt ten opzichte van de plannen van de regering ten aanzien van zowel het civiele als het militaire luchtvaartcluster, die gezwaluwstaart zullen worden, synergie zullen opleveren en van groot belang zullen zijn voor de kennis en technologie op luchtvaartgebied in Nederland.

Op zich zou participatie in Airbus interessant kunnen zijn. Hoever is de reconstructie van Airbus industrie tot een meer bedrijfsmatige organisatie gevorderd? Als Nederland in Airbus participeert, is die bedrijfsmatigheid van belang. Ook mevrouw Voûte vroeg of de minister een indicatie kan geven van het bedrijf of het cluster van bedrijven dat de trekker in Nederland zal zijn. Welk percentage zal het Nederlandse bedrijfsleven bijdragen aan de 320 mln. die het kabinet uittrekt? Terecht is gesteld, dat de ontwikkelingsrisico's van Airbus niet afgewenteld zullen worden op de Nederlandse regering. Worden ze wel afgewenteld op het Nederlandse bedrijfsleven? Is dit bereid die risico's te dragen? Een concretere benadering is van belang voor de komende besluitvorming.

Is het een definitieve keuze? Het is van groot belang dat het Nederlandse bedrijfsleven in de ontwikkelingsfase van beide projecten participeert. In de daarop volgende productiefase zal Nederland dan rendement krijgen in de vorm van werkgelegenheid en eventueel via de NIVR. Zullen de 320 mln. een revolving fund in het kader van de NIVR vormen? Wordt er een definitieve keuze gemaakt voor participatie in het A.3XX-programma of in het A.340-500/600-programma?

Mevrouw Voûte meende dat Nederland nu een unieke kans heeft te participeren in de afstemming in het Europese luchtruim, wat concrete gevolgen zal hebben voor de grenzen aan de ontwikkeling van Schiphol. Haars inziens is het van belang om helderheid te verschaffen over de financiële consequenties. Gaat het bij de 35 mln. voor de komende periode van zeven jaar om nieuw geld? Blijft de oorspronkelijke financiering van de NLR en de NIVR overeind?

Hoe stelt het kabinet zich een betere samenwerking van het NLR met andere kennisinstituten voor?

Er zijn interessante projecten op korte termijn voor het luchtvaartcluster. Hoe staat het bijvoorbeeld met het eenmotorige Chileense vliegtuigje dat gecertificeerd wordt in Nederland? Hoe kansrijk is de productie hiervan? Kleine projecten zijn vaak kansrijk en kunnen eventueel uitgroeien tot iets groots.

Er is een aanvraag voor een ozononderzoek met de nieuwste generatie metingsinstrumenten. Het is een samenwerkingsproject van TNO, NASA en bedrijfsleven. EZ is eventueel bereid dit voor de helft te betalen. Het is van groot belang dat andere ministeries daaraan bijdragen. Kan hieraan meer aandacht worden besteed en kan er meer vaart achter worden gezet? Een combinatie van luchtvaartcluster en ruimtevaartcluster zal kunnen bijdragen aan een synergie van Nederlandse technologische kracht.

De **minister** benadrukte dat het gaat om het begin van een proces dat de komende jaren duidelijk moet maken hoe het geheel er uiteindelijk uit zal zien.

Het gaat thans om het cluster in de echte zin. Na diepgaande onderzoeken is bepaald welke kennisinstellingen en middelgrote en soms kleine bedrijven deel uitmaken van het cluster. Hoewel hij enkele bedrijven met name noemde, kwam het hem nuttiger voor om de rapporten zo snel mogelijk ter vertrouwelijke inzage aan de Kamer voor te leggen, zodat die zich een beeld kan vormen van de deelnemers. Die vertrouwelijkheid is

nodig vanwege de bedrijfsspecifieke informatie die in de rapporten is opgenomen.

Eigenlijk moeten de perspectieven A t/m D als oplopende reeks worden gezien. Met de keuze voor perspectief D probeert het kabinet te voorkomen dat Nederland én qua kennisinfrastructuur én qua bedrijfsleven in het luchtvaartgebeuren geleidelijk aan wegzakt naar het niveau van een jobber in plaats van te gelden als aanbieder van zelfstandige hoogwaardige componenten, waarmee steeds meer wordt gewerkt in de vliegtuigbouw. Wie zich goed positioneert met componenten met een hoge toegevoegde waarde, komt vaak in attractievere segmenten terecht dan met de uiteindelijke bouw van vliegtuigen, die sterk cyclisch is. De minister heeft tegen de onderzoekers en zijn ambtenaren gezegd alleen geïnteresseerd te zijn in hoogwaardige activiteiten die in Nederland kunnen worden uitgevoerd, zonder dat men regelmatig afhankelijk is van overheidssteun. Perspectief E was eigenlijk voortzetting van Fokker. Vliegtuigbouw is een bedrijfstak waarin overheden onvermijdelijk een belangrijke rol spelen, mede vanwege wat de bewindsman kwalificeerde als «een hoge politieke aaibaarheidsfactor». De Nederlandse overheid probeert zich in dat kader zorgvuldig te positioneren en kiest primair voor een voorwaardenscheppende rol. Het bedrijfsleven zal zelf de onderhandelingen moeten voeren. De delegatie naar Airbus zal, wanneer de Kamer met het regeringsstandpunt instemt, ook enkele vertegenwoordigers van de overheid tellen, omdat het bij het op gang brengen van dit traject van betekenis is, dat Airbus weet dat de Nederlandse overheid bereid is om gedurende een langere periode volgens internationale normen steun te verlenen aan research & development, indien het Nederlandse bedrijfsleven er het komende jaar in slaagt in Airbus een positie te verwerven die het zelf attractief acht en waarvoor het de benodigde middelen kan vrijmaken. De bewindsman beaamde dat Airbus rond de jaarwisseling een soort statement of intent verwacht van de Nederlandse overheid. Vandaar deze notitie op dit moment. Het A.3XX-project is nu in een fase waarin wordt bekeken welke rollen er voor partijen mogelijk zijn. Dat commitment moet nu worden afgegeven om ook het bedrijfsleven niet in het onzekere te laten. Het is in deze business niet voorstelbaar een rol te spelen zonder die vorm van overheidssteun. Er moet dan wel voor het Nederlandse bedrijfsleven sprake zijn van activiteiten in de wereld van de hightech, met een hoge toegevoegde waarde en aansluitend op de gebieden waarop Nederland iets te bieden heeft. Vrij essentieel is, dat er ook geld mee te verdienen moet zijn.

Gegeven de aanbodmogelijkheden van de Nederlandse industrie lijkt dat maximum van 5% haalbaar, maar het is de vraag of dat dan allemaal even hoogwaardig en attractief is en of de Nederlandse industrie op die terreinen kan concurreren met de andere partijen.

Voor de Technische Universiteit Delft is alleen de keuze voor scenario D interessant, omdat de TUD een belangrijke rol kan spelen ten aanzien van nieuwe materialen en constructies. Er is ruimte voor verbetering van de relatie tussen de TUD en het NLR. Voorheen was er in wezen geen sprake van een cluster, maar van een sterk op Fokker gefocust zijn van kennisinstellingen en bedrijven. Het wegvallen van Fokker stelt hogere eisen aan al die instellingen en bedrijven om te zorgen voor een goede onderlinge synergie. Het ligt voor de hand dat Stork Aviation de rol van trekker gaat spelen. Het is overigens niet de bedoeling dat Stork Aviation verantwoordelijk wordt gesteld voor de kwaliteit van de samenwerking tussen de TUD en het NLR. Het kabinet zal zich ervoor inzetten dat het niet blijft bij praten over het cluster, maar dat het een echte netwerkorganisatie wordt, met een belangrijke rol voor bepaalde bedrijven en organisaties.

Wat de financiën betreft, wees de minister erop dat er een bilaterale overeenkomst is tussen de Europese Unie en de Verenigde Staten die nog stringenter is dan het Europese steunkader. Het gaat om 33% leningen aan partijen voor het financieren van research & development. Daarnaast

mogen over 4% van de omzet van de deelnemende onderneming research & developmentssubsidies worden versterkt. Die leningen mogen alleen worden verstrekt op basis van de verwachting dat met de programma's waarin wordt geparticipeerd, geld te verdienen is. Het bedrijfsleven zal dan ook de komende tijd kritisch bekijken of het A.3XX-programma op zichzelf attractief is en of de toegewezen taken voldoende interessant zijn om er financiering voor vrij te maken, teneinde er later geld mee te verdienen. Geleidelijk aan zal dan het fonds, dat na de deconfiture van Fokker leeg is, weer vollopen.

Bij het structurele bedrag van 35 mln. gaat het om nieuw geld. Het budget voor het NIVR-programma (11 mln. per jaar) wordt gehandhaafd. De tabel op blz. 19 geeft een voorziene kasreeks weer. EZ zal een oplossing zoeken voor het verschil tussen de structurele middelen en de werkelijke uitgaven uit de kas.

Inderdaad hebben alle partners van Airbus het initiatief zo gestructureerd, dat er één aanspreekpunt richting Airbus is. Dat kan, omdat de concurrentieverhoudingen gehandhaafd blijven. De programma's zijn conform GATT-, UDL- en UTO-regels. Airbus zal een Europese vennootschap moeten worden. Daartoe worden de eerste stappen gezet. In reactie op een interruptie zei de minister dat de Airbuspartners noch de Nederlandse regering tot nu toe belangstelling hebben voor Nederlandse deelname aan het funding capital. Nederland zou zich dan in bestaande programma's moeten inkopen, wat niet bekende, maar naar verwachting wel grote financiële consequenties zal hebben. Nederland heeft niet eens de ambitie te participeren in het volledige A.3XX-programma. Het wil slechts in componenten participeren, omdat er dan een grote kans bestaat dat er geld te verdienen is, ook als de verkoop van vliegtuigen door een zeer intensieve concurrentie tussen Airbus en Boeing vermindert. Bedrijven die op dit ogenblik op projectbasis deelnemen aan Airbus, zijn vrij om deel te nemen aan Boeingprojecten. Het gaat er uiteindelijk om, het Nederlandse luchtvaartcluster zodanig te positioneren, dat het relaties heeft met de twee grote Amerikaanse concerns en met Airbus. Het is mogelijk dat Nederland wereldwijd een interessante positie krijgt op het gebied van zeer hoogwaardige componenten. Dan zouden de risico's beter gespreid zijn dan destijds met Fokker het geval was. Dan moet wel alles goed gaan. Met het ene aanspreekpunt bij Airbus lost dit bedrijf het coördinatieprobleem gedeeltelijk op. Vanuit Nederland zal niet alles via Stork Aviation gaan. Het NIVR zal zijn belangrijke rol voor de overheid blijven vervullen als spin in het web. Het zou niet verstandig zijn de informatie- en communicatiestroom vanuit de overheid naar één enkele onderneming te leiden. Desgevraagd zei de minister, ervan uit te gaan dat er in Nederland een industrieel consortium zal ontstaan waarin ook technologische kennisinstututen zijn opgenomen. Dat consortium zal intekenen op bepaalde pakketten, wat zal uitvloeien in contracten in de ontwikkelingssfeer en als consequentie daarvan later ook in de productiesfeer. Dat consortium gaat dus een commerciële relatie aan en weet zich door de nationale overheid gesteund via research & developmentondersteuning en eventuele morele steun. De commerciële risico's worden door het consortium gedragen, dat één aanspreekpunt kent: Stork Aviation. Naar rato van de middelen die de ondernemingen beschikbaar stellen, zullen zij in het programma participeren.

Of het A.3XX-programma doorgaat, is naar het schijnt een kwestie van economische haalbaarheid. Daarover zijn positieve signalen vernomen. Conform de internationale regels zal de industrie tweederde deel van de gelden moeten bijdragen. Op het niveau van de businessunits die de facto meedoen in het luchtvaartcluster, is sprake van kleinschalige bedrijven. Soms is het een probleem dat de bedrijven zo klein zijn, maar het is natuurlijk de bedoeling dat ze gaan groeien.

Vanuit de industrie geredeneerd, zou het gunstig zijn om in zowel het A.3XX- als het JSF-programma te participeren. Hierdoor zou de positie van het bedrijfsleven versterken, zodat er een grote kans is dat het aansluiting krijgt bij de drie grote bedrijven die er nu nog in de wereld van de vliegtuigbouw zijn. Theoretisch zou ook een ander programma met kans van slagen dan het JSF-programma goed zijn. Maar in deze fase van de ontwikkeling van de militaire en civiele luchtvaartindustrie dienen deze twee kansen zich aan. Die combinatie levert ook technologisch de nodige synergie op. Als er het komend voorjaar voor wordt gekozen middelen ter beschikking te stellen voor het JSF-voorbereidingsprogramma, dan houdt dit op zichzelf niet in, dat Nederland voor de JSF zal kiezen. BAH stelt overigens wel dat alleen de JSF momenteel aan de specificaties voor toekomstige straaljagers voldoet. De Eurofighter is er wel veel eerder, maar is technologisch gezien niet vergelijkbaar met de Joint Strike Fighter.

De geciteerde zin op blz. 16 is niet goed geformuleerd en zou moeten luiden: alleen een combinatie van bovengenoemde type van programma's leidt tot voldoende productievolume enz. Nederland zal in de toekomst een opvolger van de F-16 moeten kiezen, maar dat kan in theorie een andere straaljager zijn dan de JSF. Het is verstandig voldoende middelen vrij te maken voor een voorbereidingsprogramma, dat zo ruim is dat er ruimte is voor alle opties die er de komende jaren zijn voor de opvolger van de F-16. Dan worden technologische competenties ontwikkeld die grote voordelen hebben voor de civiele luchtvaartindustrie. Volgens de deskundigen zijn er bijvoorbeeld op het gebied van lichtgewichtconstructies wel degelijk synergetische mogelijkheden tussen de verschillende programma's. Als het lukt om mee te doen aan het A.3XX-programma, dan heeft Nederland relaties met Boeing, Lockheed en Airbus. Alle drie de ondernemingen hebben recentelijk belangstelling getoond voor de Nederlandse technologische kennis. Het is uiteraard de bedoeling dat dit alles neerslaat in substantiële productieprogramma's om de maakindustrie overeind te houden. Het is wel waar dat het de komende jaren niet gemakkelijk zal zijn in de maakindustrie, maar als er perspectief is op die programma's moet de maakindustrie de tussenliggende periode kunnen overleven, mede vanwege het lopende onderhoudsprogramma van Fokker. Van de 75 mln. die in 1997 in het NLR zijn gestoken, kunnen de komende jaren technologieprogramma's worden uitgevoerd die het bedrijfsleven helpen te blijven bestaan. Uiteraard is het de bedoeling de maakindustrie overeind te houden en te laten groeien. Als het allemaal lukt, zullen er te zijner tijd 5000 mensen meer werkzaam zijn in het Nederlandse luchtvaartcluster dan thans het geval is. Het ligt niet voor de hand te verwachten dat er in Nederland in het kader van de JSF een aparte assemblagelijijn zal worden opgezet, net als destijds voor de F-16 bestond. Dat is uit kosten oogpunt niet attractief. Niet onderschat moet worden, dat als er in Nederland zeer hoogwaardige componenten en subcomponenten worden gemaakt voor de ruim 3000 JSF-toestellen en als Nederland deelneemt aan een succesvol A.3XX-programma, het een geloofwaardiger toeleverancier voor andere programma's kan worden, omdat het concurrentieel wordt. In dat geval is er een serieuze kans voor een hoogwaardige maakindustrie, met een waarschijnlijk beter risico-profiel dan wanneer hier vliegtuigen geassembleerd worden. Dat neemt niet weg dat assemblage uiteraard niet op voorhand wordt uitgesloten. De minister kon geen nadere mededeling doen over het initiatief van de heer Rosen Jacobsen, waarbij de rijksoverheid niet rechtstreeks partij is. Hij was het met mevrouw Voûte eens, dat Nederland waardevolle kennis heeft op breder luchtvaartgebied; kennis die nodig is om gebruiks- en milieuproblemen op te lossen. In de geschetste opties ligt de belangrijke rol van de kennisinfrastructuur besloten. De technologische kennisinstituten zullen daarbij in toenemende mate een belangrijke rol spelen, niet alleen in Nederland, maar ook internationaal. Het internationaal

inzetten van die kennis roept wat organisatievragen op, maar die moeten worden opgelost in het kader van het clusterbeleid. Het verdwijnen van Fokker heeft in die wereld een groot gevoel van urgentie van internationale marketing doen ontstaan.

AWT heeft een verkenning uitgebracht en zal nog komen met een advies over de relatie met de ruimtevaarttechnologie. Als dat advies er is, zal het kabinet daarover een standpunt innemen en er met de Kamer over spreken. Het ministerie van EZ steekt veel tijd en aandacht in het ruimtevaartcluster, ook in het kader van het ozonmonitoringinstrument. Zeer recentelijk is andere ministeries ook om een bijdrage hiervoor gevraagd.

Er is een contract getekend door de Chileense en de Nederlandse partner over het eenmotorige Chileense vliegtuigje. De certificatie is gestart en wordt uitgevoerd door de rijksluchtvaartdienst. Financiering via het NIVR is goedgekeurd.

Deelname aan het A.3XX-project verhoogt de kans op deelname aan het A.340-project. Er worden Nederlandse bedrijven benaderd voor een rol daarin.

De heer **Van Gelder** (PvdA) vroeg of hij goed had begrepen, dat de minister heeft gezegd dat de Nederlandse overheid naar Airbus industrie moet uitstralen dat het Nederlandse bedrijfsleven kan deelnemen aan de A.3XX en dat de overheid bereid is, dat bedrijfsleven te ondersteunen, maar dat er geen sprake is van formele participatie van de Nederlandse overheid in het A.3XX-project. Tevens had hij begrepen dat als het JSF-project erbij komt, dit een extra impuls is, maar dat zonder het JSF-project niet de basis ontvalt aan de voorgestelde aanpak.

De heer Van Gelder vond de geschetste aanpak een goede, omdat eigenlijk wordt gezegd, dat de overheid bereid is hand- en spandiensten te verrichten, maar dat het bedrijfsleven zelf moet onderhandelen met Airbus. De overheid zal zijns inziens dan wel behulpzaam moeten zijn om ervoor te zorgen dat het cluster versterkt wordt. Hij zou graag zien dat de overheid ook bereid was, op andere terreinen zo'n stimulerende rol te vervullen, bijvoorbeeld in het kader van de ruimtevaart.

De heer **Mateman** (CDA) was van mening dat de overheid op twee terreinen in de luchtvaartwereld een belangrijke rol moet blijven spelen. Ook als particuliere bedrijven met Airbus industrie onderhandelen, is het in de Franse gedachtegang zeer belangrijk dat dit gebeurt in nauw overleg met de overheid.

Zijns inziens kan de overheid ook een bemiddelende rol spelen in het kader van het initiatief van Rosen Jacobsen. Stork kan niet te actief zijn in deze sector, omdat het met Fransen en Duitsers te maken heeft. De overheid kan bemiddelen om te zorgen dat beide belangen op één lijn komen.

De heer Mateman zou een eigen assemblagelijijn niet bij voorbaat willen uitsluiten, ook niet als die extra geld zou kosten, want langs deze omweg zou een zelscheppende vliegtuigindustrie weer tot de mogelijkheden kunnen gaan behoren. Hij zou graag zien dat de minister hierover overleg opent met Stork.

Mevrouw **Voûte-Droste** (VVD) vroeg wanneer de evaluatie van het NIVR tegemoet kan worden gezien.

Is het mogelijk om bijvoorbeeld over een jaar een evaluatie uit te voeren naar het luchtvaartcluster en dan na te gaan hoe het is gegaan met de voorliggende plannen, of het een echt cluster is geworden en welk bedrijf de trekker is? In dat kader is ook het ruimtevaartcluster van belang.

Mogelijk dat de clusters gezwaluwstaart kunnen worden.

Mevrouw Voûte achtte het van belang dat de Kamer vertrouwelijk inzage kan krijgen in de rapporten.

De **minister** beaamde dat de heer Van Gelder hem goed had begrepen. Als Nederland niet deelneemt aan het JSF-programma, zouden de eerder geschetste schaalvoordelen niet gerealiseerd worden noch de risico-spreiding over de drie grote partijen. Bovendien zullen er waarschijnlijk minder mogelijkheden zijn om de technologische synergie te realiseren. Bij het alleen deelnemen aan het Airbusproject zullen de effecten dus minder groot zijn.

De bewindsman sloot niet uit, dat in het voorjaar een beslissing zal worden genomen over de financiën in het kader van het JSF-project, maar kon dat niet garanderen, omdat dit kabinet gegeven de komende kabinetsformatie alleen maar een technische begroting kan voorbereiden. Voorzover hij het kon overzien, is er wel enige synergie tussen het ruimtevaartcluster en het luchtvaartcluster, maar gaat het toch om wezenlijk andere activiteiten. De ruimtevaartindustrie staat nog ver af van een civiele markt. Wel zou op zich een vergelijkbare aanpak kunnen worden gekozen in het kader van de makel- en schakelrol van de overheid. Als het om de financiering gaat, zal er in de ruimtevaartindustrie voor een actievere rol van de overheid gekozen moeten worden. Overigens is er met Boeing contact geweest over de zonnepanelen, die in de ruimtevaart een grote rol spelen.

Het initiatief-Rosen Jacobsen wordt goed gevolgd, maar het is uitdrukkelijk een initiatief vanuit de markt, en de schaal en aanpak vragen een andere aanpak dan de voorgaande initiatieven in het kader van de luchtvaartindustrie.

De NIVR-evaluatie wordt thans ambtelijk voorbereid. Het oogmerk is, voor de zomer te beschikken over de resultaten van de evaluatie.

Het leek de minister wenselijk dat het komende kabinet in januari 1999 een voortgangsrapportage uitbrengt over dit beleid en de gang van zaken met het cluster en de initiatieven.

Steunoverzicht Europese Commissie en ondernemingen in moeilijkheden

De heer **Van Walsem** (D66) noemde het verontrustend dat de ad-hocsteun in Europa stijgt, zelfs van 7% van het totale steunvolume in 1990 naar 36% in 1994. Hij vroeg zich af of de opmerking dat Nederland er goed uit komt, niet tussen aanhalingstekens moet worden gezet.

Het is de vraag hoe concurrentievervalsende steunverlening tegengegaan kan worden, maar dat de minister daartoe alles zal doen wat in zijn vermogen ligt, behoeft niet te worden betwijfeld. Het is buitengewoon ongezond dat de toegevoegde waarde van subsidies per werknemer in de scheepsbouw ligt op 26%, terwijl die gemiddeld voor de industrie in Europa 4% bedraagt. Er schijnt nu te worden nagedacht over het toestaan van innovatieve steunsubsidies in de scheepsbouw. Dat zou betekenen dat in andere landen met subsidie de voorsprong teniet zal worden gedaan, die de Nederlandse scheepsbouw met hard werken heeft weten op te bouwen. De heer Van Walsem was daar uiteraard geen voorstander van en sprak de hoop uit dat de minister zich ervoor zal inzetten om die innovatieve steunsubsidies tegen te gaan. De Duitse Länder geven veel steun aan de scheepsbouw, wat nu aan het oog onttrokken is. Hier moet men ook greep op proberen te krijgen.

Leidt de additionaliteitseis er niet toe, dat er meer aanbodgeoriënteerd dan vraaggestuurd technologiebeleid komt?

Wat is de Nederlandse inzet betreffende de hoogte van de minimumsteun? Kan worden toegelicht wat wordt bedoeld met de opmerking dat het steuncontrolebeleid een legalistische aangelegenheid is?

Het gaat niet goed met de grote TOK-projecten (projecten met een technisch ontwikkelingskrediet). In 1996 is er voor één groot project een technisch ontwikkelingskrediet toegekend en in 1997 voor twee projecten, terwijl er zo'n 110 aanvragen zijn ingediend. Voor de toekenning is

toestemming van Brussel nodig. De kosten die op zo'n gehonoreerde aanvraag drukken, zijn buiten proporties.

Ingaand op Kamerstuk 25 080, nr. 26, onderschreef de heer Van Walsem dat «de problematiek van bedrijven die in continuïteitsproblemen zijn komen te verkeren, geen verantwoordelijkheid is van de overheid». Eigenlijk is het: in principe nee, tenzij... Wat is de rol van de minister in het geval dat een bedrijf in de financiële sector in moeilijkheden verkeert? Wat een normenkader betreft, was de heer Van Walsem het ermee eens dat niet alles van tevoren vastgelegd kan worden. Wel kan, eventueel door de Rekenkamer, worden getoetst aan de hand van de vijf bekende criteria voor steunverlening. Die criteria hebben geen kracht van wet. De minister wenst grote discretionaire ruimte op dat stuk. Het belang van adequate hulpverlening waar de minister dat noodzakelijk acht, staat op gespannen voet met het belang van de Kamer om te kunnen controleren. Wel zou een marginale rechtmatigheidstoets kunnen worden uitgevoerd. De heer Van Walsem meende dat de Rekenkamer gelijk heeft, dat zij in principe mag toetsen of een maatregel steun behelst en moet worden aangemeld bij Brussel.

Hij beaamde de bij interruptie gemaakte opmerking, dat de stelling van de Rekenkamer niet met terugwerkende kracht als kabinetsbeleid betiteld kan worden, omdat de Kamer naar aanleiding van het rapport «Grote ondernemingen» een reeks moties heeft aangenomen, waarbij grosso modo op dit terrein (met steun van de oppositie) de beleidslijn van het kabinet is aanvaard, wat z'n neerslag heeft gevonden in dit stuk.

De heer Van Walsem pleitte voor een vergaande openheid richting Kamer in geval van steunverlening, ook al lijken openheid en effectiviteit elkaar niet altijd te verdragen. Zo'n bedrijf dat overheidssteun nodig heeft, moet dan maar aanvaarden dat openheid wordt betracht.

Ontbreekt in het overzicht van de financieringsinstrumenten niet de steun aan de scheepsbouw? Is er duidelijkheid te geven over de werking van het Besluit bijstandsverlening zelfstandigen? Dat is toch ook een vorm van steunverlening. Komt er een onderzoek naar de duur van de surséanceperiode in de faillissementswetgeving in Nederland en andere landen?

De heer **Van Gelder** (PvdA) had de indruk dat de Europese Commissie zich actiever bemoeit met steun aan bedrijven. Dat neemt niet weg dat de steunbedragen stijgen. De horizontale steun zou juist een mechanisme kunnen zijn om te komen tot energiebesparing en onderzoek en positieve ontwikkeling, richting structuurversterking. Op dat terrein lijkt men terughoudender te worden, terwijl men de sectorale en regionale steun maar niet onder controle kan krijgen. Hij vroeg zich af of dit thema niet op termijn in het kader van Europa tot een positievere aanpak moet leiden. Hij vond het wel begrijpelijk dat er in bepaalde landen sectorale en regionale steun wordt verleend. Echter, dat dit resultaat heeft gehad, is niet aantoonbaar. Vanuit Europa zou scherper naar voren kunnen worden gebracht, dat staatssteun binnen bepaalde kaders moet worden gegeven en tot resultaten moet leiden. Steun aan luchtvaartmaatschappijen bijvoorbeeld zou niet moeten worden toegestaan, aangezien aantoonbaar is dat luchtvaartmaatschappijen winst kunnen maken. De minister moet duidelijk maken, dat de effectiviteit van de steunverlening een steeds grotere rol moet spelen en dat de Europese Commissie daarop zal moeten toezien.

De heer Van Gelder vroeg of er zicht op is dat steunverlening in het kader van de regionale aanpak ook daadwerkelijk leidt tot industriële versterking van de structuur van de betrokken regio. Is duidelijk dat bedrijven zich niet alleen maar tijdelijk vestigen, voor zolang de steun duurt?

Hij kon zich vinden in de brief over ondernemingen in moeilijkheden. Kabinet en Kamer spreken hiermee uit, dat het geen usance is om steun te geven aan bedrijven, maar dat steun ook niet a priori wordt afgewezen. Het moet inderdaad niet zo zijn, dat er met een zodanige checklist wordt gewerkt, dat een gemiddeld bedrijf dat aan een aantal van die voorwaarden voldoet, automatisch voor steun in aanmerking komt. In dat opzicht is de wens van de Rekenkamer niet realistisch. Om bij het voldoen aan de voorwaarden voor steun in aanmerking te komen, moet er een relatie zijn met een nagestreefd beleidsmatig doel. Het is van belang dat de toetsstenen op een rij zijn gezet en dat is benadrukt dat het vooral moet gaan om een bedrijf dat betekenis heeft voor de economie, met de mogelijkheid van continuïteit. Tot slot sprak de heer Van Gelder de wens uit dat er weinig gebruik zal behoeven te worden gemaakt van deze uitwerking van het beleid inzake overheidssteun aan ondernemingen in moeilijkheden.

De heer **Mateman** (CDA) noemde de analyse van het vijfde steunoverzicht van de Europese Commissie een verhelderend stuk, waaruit blijkt dat de algemene doelstelling van de Europese Commissie ten aanzien van het zuidelijk deel van Europa niet wordt gehaald. Het is verontrustend dat men er ook in het kader van de administratieve afwikkeling kennelijk niet in slaagt greep te krijgen op wat Brussel doet. Welke initiatieven neemt Nederland om dat qua tijdstippen in te kaderen? Terecht sluit de minister in de brief over ondernemingen in moeilijkheden steunverlening niet uit als een van de segmenten van het industriebeleid, maar wil hij daaraan wel stringente voorwaarden verbinden. In concrete situaties zal toch daadwerkelijk tot vormen van herstructurering gekomen kunnen worden. In de bijlage wordt onder meer de Industriefaciliteit opgevoerd. Er wordt wel voor gepleit deze faciliteit te schrappen, omdat er zo weinig gebruik van wordt gemaakt. De heer Mateman betoogde dat dit een gevolg is van de huidige schijnbare hoogconjunctuur en dat een instrument als dit pas actueel wordt op het moment dat er een recessie dreigt.

Hij kon zich vinden in de open formulering van de criteria. Ook zijns inziens zal het moeilijk zijn om, zoals de Rekenkamer legalistisch wenst, de criteria in een catalogus onder te brengen. Op één punt doet de minister dat wel, namelijk met de eis dat een bijdrage eenmalig is. Op het moment dat de overheid steun overweegt, wordt gemakkelijk de bijkomende voorwaarde gesteld dat het betrokken bedrijf in het kader van marktperspectief een grotere partner of vormen van samenwerking moet zoeken. Dat is de overheid opgebroken in het geval-Fokker. De heer Mateman zou zich kunnen voorstellen dat een bedrijf eerst structureel gezond wordt gemaakt en dat het dan wordt gevraagd om naar een partner of samenwerkingsvormen te zoeken. In het algemeen heeft het steunbeleid overigens wel degelijk bijgedragen tot instandhouding van werkgelegenheid. Dat het plafond van de regeling ten aanzien van de bijzondere financiering fors is opgetrokken, is zijns inziens een compliment waard. De DG industrie heeft terecht gezegd, dat er de komende jaren miljoenen meer nodig zullen zijn voor het clusterbeleid. In de nota over het clusterbeleid zijn verschillende kanshebbende initiatieven geformuleerd. Kan schriftelijk worden medegedeeld hoe het daarmee gaat? Wat heeft het ministerie gedaan om het niet-gebruikte potentieel aan te boren van de informal investors in Nederland? Gegeven de 3 mld. die in Bitterfeld wordt geïnvesteerd om de chemische industrie aldaar tot de beste van de wereld te maken, terwijl het noorden van Nederland onder het 20%-criterium gebracht moet worden, vroeg de

heer Mateman zich af of niet zo langzamerhand de grenzen zijn bereikt van wat er in het kader van regionale steunverlening in Europa mag gebeuren. Zou voor Noord-Nederland niet ook meer soepelheid moeten worden betracht?

Mevrouw **Voûte-Droste** (VVD) achtte het dringend noodzakelijk, dat er een nieuwe trend komt in het steuncontrolebeleid. Zij ondersteunde de suggestie om in artikel 94 een vrijstelling op te nemen voor de horizontale steunverlening, die het minst concurrentievervalsend werkt en veel toegevoegde waarde levert. De noodzaak van een nieuwe trend blijkt ook uit het feit, dat de WBSO eerst door de Commissie werd aangemerkt als steunmaatregel en later – terecht – als generieke maatregel. Mevrouw Voûte pleitte ervoor, weer van de WBSO uit te gaan, een in het midden- en kleinbedrijf bekend begrip, en niet meer van de WVA, zoals de laatste tijd gebeurt. Dat heeft verwarring veroorzaakt. Bovendien wilde zij de evaluatie weer onder EZ laten vallen en niet onder Financiën, zoals thans het geval is. Graag zou zij ook zien dat de evaluaties van beide regelingen op elkaar afgestemd werden.

Het is inderdaad van belang dat Nederland in het kader van de terugdringing van de administratieve lasten er bij de Commissie op aandringt duidelijkheid te scheppen over wat in het kader van de stimulering van O&O als steun wordt aangemerkt en wat vrijgesteld is.

De brief over ondernemingen in moeilijkheden bevat een interessante analyse van de macro-, meso- en microbeleidsinstrumenten. In de brief staat dat er voor de overheid in beginsel geen rol is weggelegd bij het oplossen van problemen van bedrijven. Mevrouw Voûte was van mening dat de woorden «in beginsel» dienen te worden geschrapt. Een overheid moet sterk voorwaardenscheppend zijn, maar niet op de stoel van het bedrijfsleven gaan zitten. Het bedrijfsleven moet zelf producten ontwikkelen en marktconform handelen. Alleen in zeer uitzonderlijke situaties mag de overheid te hulp schieten. Het moet dan gaan om een bedrijf dat van zeer groot belang is voor de Nederlandse economie en grote kwaliteit heeft. Er moet uitzicht zijn op continuïteit en rendementsherstel, en private partijen moeten een substantiële bijdrage leveren. Bovendien moet de overheidssteun conform de internationale regels en eenmalig zijn. Vervangt dit alles wat in de voorgaande industriebrief stond? Als dit de kern is van het beleid van de Nederlandse overheid en als er alleen bij zeer hoge uitzondering overheidssteun zal worden verleend, dan kan de VVD-fractie zich daarin vinden, al zal zij zich uitermate kritisch blijven opstellen in dezen. De fractie kan zich dus vinden in de checklist en het bestrijden van bureaucratie.

De Faillissementswet moet inderdaad gemoderniseerd worden. Daarbij zou rekening kunnen worden gehouden met de ervaring die in de VS is opgedaan, dat bedrijfjes die snel failliet zijn verklaard toen het niet goed met ze ging en die vervolgens weer zijn opgestart, daarna succesvol zijn, omdat zij lering hebben getrokken uit de problemen.

Tot slot veronderstelde mevrouw Voûte dat ook modernisering van het structuurregime een interessante optie zou kunnen zijn, waarbij het Nederlandse bedrijfsleven maximale uitgangspunten moet krijgen om internationaal te kunnen concurreren.

De **minister** beaamde dat de gang van zaken in Europa op dit terrein hem zorgen baarde. Dat is door hem ook in de Industrieraad naar voren gebracht. Hij had overigens veel waardering voor commissaris Van Miert, die integer probeert de zaak in te kaderen. Nederland kiest bij specifieke dossiers in het algemeen een kritische rol, vaak in lijn met de kritische houding van de Commissie.

De stijging van de ad-hocsteun in de periode 1992–1994 is mede een gevolg van de staalcrisis en de steun aan Air France, die inderdaad niet conform de criteria van de brief over ondernemingen in moeilijkheden is. Onder de ad-hocsteun vallen overigens ook dingen als het Nederlandse CO₂-reductieplan, andere milieuplannen en projecten op het gebied van research & development. In die periode waren er ook vrij veel problemen op economisch gebied. De minister gaf aan dat Nederland zich niet al te kritisch moet opstellen.

Bij interruptie werd verondersteld, dat Nederland zich niet zal verzetten tegen steun voor de vlootvernieuwing van Alitalia, omdat Air France daarvoor ook steun heeft gekregen. De minister achtte het ondenkbaar dat de Staat de kosten van die vloot voor zijn rekening neemt. De participanten in Alitalia zouden een kapitaalinjectie kunnen geven. KLM, participant in Alitalia, heeft wel uit eigen cashflow een balansinjectie gegeven die goedgekeurd is.

In onder meer de jongste Industrieraad is gediscussieerd over het scheepsvaartregime. Nederland heeft zich vrij kritisch uitgelaten over innovatiesteun en dergelijke, omdat het vreest voor verkapte vormen van exploitatiesteun. Nederland heeft zich ook kritisch opgesteld tegenover staatssteun aan de scheepsbouw over de volle breedte. Het heeft gezegd: alles wat intra-Europees is, kan meteen afgebouwd worden; we kunnen ons nooit beroepen op wat er in de VS, Japan of Korea gebeurt. In Korea zal de filosofie over staatssteun de komende tijd wel veranderen. De gang van zaken in Azië toont aan dat men uit het feit dat er landen zijn die ver gaan met overheidssteun, niet automatisch mag concluderen, dat Nederland dan ook maar mee moet gaan doen, tenzij er sprake is van rechtstreekse concurrentievervalsing ten opzichte van Nederlandse bedrijven.

De bewindsman was het eens met de opmerkingen over het O&O-scenario. Daarover is een dialoog gaande met de Commissie. Bij onderzoek en ontwikkeling blijkt het onderscheid tussen dichtbij en veraf zijn van de markt steeds moeilijker te maken te zijn. De additionaliteitsvraag is buitengewoon moeilijk te beantwoorden. Toen een aantal grotere O&O-projecten in Nederland stagneerden, heeft de minister geïnterveneerd bij commissaris Van Miert. Er is thans sprake van een kentering ten goede. De Commissie heeft voor de kerst een aantal projecten definitief goedgekeurd. In de Industrieraad heeft Nederland de Commissie enkele malen gevraagd om een heldere lijn. De bewindsman was voornemens zich te blijven inzetten voor een groter realiteitsgehalte van en meer pragmatiek in de beoordeling door de Commissie.

De regionale steun is een aandachtspunt van de Commissie in de Raad. Het multisectorale steunkader zou de kans op shoppen (en stroppen) kunnen verkleinen. Hierin wordt meer het accent gelegd op het scheppen van werkgelegenheid. Voor kapitaalintensieve investeringen kan dit tot gevolg hebben dat er een aftopping plaatsheeft. De Commissie heeft naar aanleiding van een verzoek van de Deense bewindsman van EZ toegezegd te zullen nagaan, of het beleid leidt tot structurele versterking van de economische structuur in zo'n regio of dat bedrijven van de ene naar de andere regio trekken, wat de minister niet uitsloot.

Oost-Duitsland heeft nog steeds een speciale positie, wat op zich niet onredelijk is. Op zichzelf is een beleid van minder regio's en meer samenhang met de aanwending van structuurfondsen goed, maar Nederland moet wel voorkomen dat het helemaal niet meer aan bod komt.

De bewindsman beaamde dat hij een praktischer aanpak dan de legalistische aanpak probeert te bewerkstelligen.

Met de brief over ondernemingen in moeilijkheden is inderdaad al het voorgaande achterhaald. In die zin is het een vernieuwing van de Industriebrief. Er is geen sprake van een fundamentele wijziging van het beleid van zijn voorgangers. De discussie met de Rekenkamer heeft het

ministerie ook iets geleerd. Hoe het ook wordt omschreven, ook in de toekomst zal het om zeer kleine aantallen gevallen gaan. Bij het toepassen van deze criteria gaat het om maatwerk. Een minister die discretionaire ruimte vraagt, heeft dan wel de plicht om naarmate die ruimte toeneemt, de communicatie met de Kamer te versterken, opdat er sprake kan blijven van parlementaire controle. Dat is de afgelopen jaren ook gebeurd. Ook de bewindsman sprak de hoop uit, dat het niet vaak meer nodig zal zijn. De woorden «in beginsel» kunnen wel worden vervangen, maar uiteindelijk wordt niet uitgesloten dat er ooit overheidssteun zal worden verleend. Kabinet en Kamer moeten samen bepalen of er gegeven de criteria aanleiding is tot staatssteun of dat die niet moet worden gegeven, ook al wordt aan de criteria voldaan.

Het Besluit bijstandsverlening zelfstandigen valt onder Sociale Zaken en Werkgelegenheid, al is er wel sprake van een samenloop met de borgstellingsregeling MKB. Het gaat om heel kleine bedragen per geval. De criteria voor toekenning zijn wel afgestemd met EZ. Het ministerie van SZW onderzoekt de mogelijkheden om het beleid effectiever te maken. Of er een onderzoek komt naar de noodzaak van aanpassing van de Faillissementswet zal onderwerp van gesprek moeten zijn met de bewindspersonen van Justitie en Financiën, omdat ook naar de praktijk in het buitenland zal moeten worden gekeken. Iedere verandering ten gunste van de onderneming in problemen gaat ten koste van de schuldeisers. De brief uit 1994 van het vorige kabinet vraagt om een nadere uitwerking. Op basis van de ervaringen met Fokker moet worden nagegaan of er geen onnodige tijds-klem ontstaat die grote maatschappelijke kosten met zich brengt.

Er komt nog een standpunt van het kabinet over het rapport-Peters. Dat biedt zeker gelegenheid om het structuurregime nader te bezien. Op een aantal gebieden is er enige ruimte voor aanscherping van dit regime richting aandeelhouders, met name als er langdurig verschil van mening is over het functioneren van het bestuur van de onderneming. Wanneer het bestuur en de commissarissen goed functioneren en zij zich houden aan een aantal voorstellen van de commissie-Peters, biedt het structuurregime als zodanig mogelijkheden tot een goede check & balance op de lange termijn. Ook in de financiële sector in Nederland bestaat zorg over de te grote tendens tot kortetermijndenken en het overbelichten van kortetermijn-shareholdervaluebelangen. De bewindsman was ervan overtuigd dat over enkele jaren in de Angelsaksische landen teruggekomen zal worden op het met name door investmentbankers bedreven denken over het opsplitsen van concerns.

Problemen van banken en verzekeringsmaatschappijen vallen in de eerste plaats onder de verantwoordelijkheid van De Nederlandsche Bank en de minister van Financiën. Met betrekking tot fusies en controles is er een wijziging voorzien in de verantwoordelijkheidsverdeling. Er zijn enkele Nederlandse financiële instellingen en dat zijn in het algemeen buitengewoon degelijke bedrijven.

Natuurlijk wordt niet automatisch geëist dat een bedrijf in moeilijkheden zoekt naar een grotere partner. De afgelopen tijd ging het vaak om problemen in de sfeer van de kapitaalgoederen of een vergelijkbare industrie, waarin de internationale schaal een belangrijke rol speelt bij de mogelijkheden om concurrerend te zijn. De betrokken bedrijven hadden die schaal niet en kwamen daarom bij de overheid. De bewindsman beaamde dat het «in de etalage zetten» van zo'n onderneming niet de meest effectieve manier is om een partnerschap te realiseren.

Bij een steunoperatie mogen bepaalde uitgaven wel over een aantal jaren gespreid worden, maar de beslissing moet in één keer worden genomen en moet voor continuïteit zorgen.

De verandering van de naamgeving van de WBSO is inderdaad ongelukkig geweest. De naamgeving is van grote betekenis in de marketing van de overheidsinstrumenten. Er zal goed op worden gelet.

Met Financiën zal worden gezien hoe meer bekendheid kan worden gegeven aan het overheidsinstrumentarium in dezen.

De heer **Van Walsem** (D66) wees erop dat R&D-steun voor het MKB 10 procentpunten hoger mag zijn dan het normale percentage, ook bij internationale samenwerking en bij zeer ruime verspreiding van de resultaten. Kunnen clusteringspartijen ook onder deze regeling vallen vanwege de ruime verspreiding?

Bij de steuncontrole gaat het om de steunverlening aan de industrie, maar het is de vraag wat er onder «industrie» wordt verstaan. Komen informatiediensten en dergelijke ook onder dit adequate toezicht te vallen?

De omvangrijke steunverlening aan de kolenindustrie in Frankrijk en Duitsland schaadt de kolenoverslag in Amsterdam en Rotterdam.

De heer **Mateman** (CDA) was van oordeel dat Oost-Duitsland te lang meelift in Europese programma's.

Bij tweederde of driekwart van de technologiesteun aan Philips gaat het om meeliften in Europese programma's. Het Nederlandse nationale onderdeel is zeer beperkt.

De toonzetting van de brief over ondernemingen in moeilijkheden mag dan terughoudender zijn dan die van 's ministers voorganger, bij de besteding van de gelden is er sprake van markante verschillen. Het clusterbeleid vraagt de komende periode nogal wat geld meer, na een aanvankelijke ombuiging vanwege het regeerakkoord. Het fonds voor de bijzondere financiering is fors verhoogd. Het werkingsgebied van de WBSO is daadwerkelijk uitgebreid.

De heer Mateman complimenteerde de bewindsman ook met diens opmerkingen over het structuurregime van Nederlandse ondernemingen. Deze structuur is een asset voor de Nederlandse samenleving, los van de opmerking dat er in de sfeer van de ondernemingsraad, vergadering van aandeelhouders, directie en raad van commissarissen verbeteringen kunnen optreden. Ook op korte termijn doen de resultaten van de Nederlandse bedrijven op de beurs niet onder voor die van het Angelsaksische bedrijfsleven.

Mevrouw **Voûte-Droste** (VVD) herhaalde dat de overheid geen rol heeft bij het steunen van bedrijven in moeilijkheden.

De **minister** achtte het niet vanzelfsprekend dat de 10% ook toegepast kan worden bij het clusterbeleid, maar wilde de mogelijkheid daartoe wel nagaan.

Bij het woord «industrie» wordt gedacht aan de angelsaksische betekenis: dienstverlenende sectoren vallen er ook onder.

Bij zijn weten is in Duitsland de Kohlenpfennig afgeschaft. Hij kon zich niet voorstellen dat de kolenwinning in Frankrijk zo'n impact heeft op de Rotterdamse haven. Mocht dat wel zo zijn, dan zullen belanghebbenden wel komen klagen en dan zal hij de Nederlandse belangen op dit stuk in de Raad verdedigen.

De bewindsman had de indruk dat Oost-Duitsland structureel nog op een aantal gebieden een grote achterstand heeft.

Het is waar dat Philips goed meedoet in een aantal projecten in het kader van Eureka en daarvoor Europese steun krijgt. Een aantal projecten waarmee de Commissie problemen had, paste volgens Nederland aardig in het steunkader, maar bij een aantal andere projecten waren wel kanttekeningen te maken. De Commissie had dus niet in alle opzichten ongelijk met haar kritische benadering van de steun aan de Philipsprojecten.

De bewindsman zette uiteen dat het bedrijfsleven thans veel meer steun krijgt dan in het verleden, maar dan toekomstgericht, gericht op vernieuwing. Dat is een van de elementen van het succes van het economische beleid van de afgelopen jaren.

De voorzitter van de vaste commissie voor Economische Zaken,
H. Vos

De voorzitter van de vaste commissie voor Onderwijs, Cultuur en
Wetenschappen,
M. M. H. Kamp

De voorzitter van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,
Biesheuvel

De voorzitter van de vaste commissie voor Defensie,
Korthals

De griffier van de vaste commissie voor Economische Zaken,
Tielens-Tripels