

Bijlage 1 bij brief OI/ID/LR 5060406

Uitkomsten evaluatie regeringsstandpunt Luchtvaartcluster

In de evaluatie is gekeken naar de resultaten van het luchtvaartbeleid in de afgelopen jaren. Aan de wieg van dit beleid staat het Regeringsstandpunt¹ met betrekking tot de herstructurering en stimulering van het Nederlandse luchtvaartcluster, dat in december 1997 aan de Kamer is toegezonden. We noemen dat verder het 'Regeringsstandpunt'.

Doel van dit Regeringsstandpunt was om het luchtvaartcluster in staat te stellen een zodanige kennis- en technologiepositie te verwerven, dat het cluster na het wegvallen van Fokker een zelfstandig aandeel zou kunnen opbouwen in twee internationale vliegtuigbouwprogramma's (Airbus/JSF). Uitgangspunt was dat daarvoor gericht beleid nodig was. Daartoe werden zes acties aangekondigd. Er was een budget van circa €235 miljoen beschikbaar.

Volgens de evaluatie heeft deze overheidsbijdrage met grote waarschijnlijkheid een significante bijdrage geleverd aan het bereiken van de doelstelling van het beleid. Volgens de evaluatie sloten de 'Civiele Vliegtuigontwikkelingregeling' (CVO) en de 'Subsidieregeling Demonstratie en Technologieontwikkelingsprojecten JSF' (NVJSF) aan bij de behoeften van bedrijven. Zonder deze ondersteuning hadden zij noch aan het Airbus A380-programma noch aan de SDD-fase van het JSF-project kunnen meedoen. De structuur van het luchtvaartcluster is echter in de achterliggende periode nauwelijks verstevigd. De samenwerking tussen bedrijven binnen het cluster is beperkt.

Een belangrijk resultaat van het NVJSF-programma is de inschakeling van de Nederlandse industrie in de SDD-fase van het JSF-project. Deze inschakeling vormt een stevige pijler onder de toekomst van het luchtvaartcluster. De Kamer wordt jaarlijks geïnformeerd over de voortgang ervan in de rapportage over het project 'Vervanging F-16'. Daarom beperken we ons in deze bijlage verder tot de bevindingen van de evaluatie van het civiele deel van het luchtvaartcluster.

Eén van de doelstellingen in het Regeringsstandpunt was een deelname van 2–4% in de ontwikkelingsfase van het A380-programma. Dat bleek echter niet haalbaar. Uiteindelijk is een deelnamepercentage van ruim 1,0% bereikt². Toch is hier sprake van een prestatie. Omdat het overgrote deel van de Nederlandse bedrijven uitsluitend aan Fokker toeleverde, had het cluster in 1996 immers geen internationale positie. Bovendien slaagde het luchtvaartcluster erin om twee van de vijf nieuwe technologieën te leverendie in de A380 worden toegepast, namelijk 'Glare' en 'thermoplasten'.

¹ Tweede Kamer, vergaderjaar 1997-1998, 25 820, nr.1.

² De inschatting is dat dit percentage in de productiefase nog zal stijgen.

Kerncijfers...

- Het luchtvaartcluster had in 2004 een omvang van circa 11.000 medewerkers.
- De helft daarvan werkt in de vliegtuigmaakindustrie, de andere helft in het onderhoud van vliegtuigen.
- De gezamenlijke omzet is ca. €1,9 mld. per jaar.
- Ongeveer 15% van de omzet wordt geïnvesteerd in R&D. Internationaal gezien is dat een gebruikelijk percentage in de luchtvaart. Ten opzichte van andere sectoren is dit een hoge score.

...en waardering van het luchtvaartcluster

Deze kerncijfers van het luchtvaartcluster zijn de afgelopen jaren stabiel gebleven. Het grootste deel van de investeringen zal pas in de productiefase van de A380 leiden tot groei van de economische activiteiten. De kennisbasis (NLR, TU's, TNO en ingenieursbureaus) van het cluster staat kwalitatief in hoog aanzien en wordt internationaal alom gezien als 'asset' voor het Nederlandse luchtvaartcluster. Het internationale oordeel over het luchtvaartcluster als geheel is gematigd positief.

In de evaluatie zijn overigens geen aanwijzingen gevonden dat het luchtvaartcluster er in economische zin – als het gaat om samenwerking, synergie-effecten en spillover – uit springt vergeleken met bijvoorbeeld de scheepsbouw en automotive. Deze indicatoren liggen in het luchtvaartcluster en beide referentiesectoren op hetzelfde niveau.

De evaluatie wijst ook op een paar aandachtspunten. De belangrijkste zijn:

- Het luchtvaartcluster zal zich voortdurend moeten blijven inzetten voor behoud en versterking van verworven internationale posities. Internationale ontwikkelingen (minder vliegtuigbouwers, vergaande samenwerking, nieuwe markten) vragen daar om. Er zal nog scherper gekozen moeten worden voor meer focus en massa. Ook is een betere balans nodig tussen de – nu nog relatief brede - kennisbasis en de binnenlandse vraag. Ook de deelname van het MKB vormt een aandachtspunt.
- Het luchtvaartcluster heeft te maken met een internationaal ongelijk speelveld (geen 'level playing field'). Dat komt vooral omdat de kapitaalmarkt voor financiering van vliegtuigontwikkeling – vanwege lange ontwikkelingstrajecten en terugverdientijden - moeilijk toegankelijk is. Omdat het meestal gaat om deelontwikkelingen is er ook geen kapitaalgoed dat als onderpand kan dienen bij bancaire financiering. Vanwege de zeer lange terugverdientijden kunnen overheden dit 'marktfalen' niet ondervangen met een garantiestelling. Daarom springen zij bij met kredietfaciliteiten. In WTO- en EU- verband zijn afspraken gemaakt over ondersteuning door de overheid, maar de toegestane bandbreedtes maken dat er forse verschillen zijn in ondersteuning door de verschillende overheden. Dit blijkt ook uit een door het adviesbureau Technopolis in opdracht van EZ uitgevoerd onderzoek naar het

level playing field voor de luchtvaartindustrie. Conclusie van dat onderzoek is dat Nederland met zijn support aan het luchtvaartcluster aan de onderkant van de bandbreedtes zit in vergelijking met EU-landen als Frankrijk, Spanje, België, Duitsland en Italië. Ook de beleidsconcurrentie met landen van buiten de EU is hevig: Brazilië, Japan, VS en Canada bijvoorbeeld steunen het eigen luchtvaartcluster fors.