

Vergaderjaar 1999–2000

25 820

Nederlandse luchtvaartcluster

Nr. 11

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 14 september 2000

De vaste commissie voor Economische Zaken¹ heeft op 29 augustus 2000 overleg gevoerd met minister Jorritsma-Lebbink van Economische Zaken over **de brief over het Nederlandse luchtvaartcluster** (25 820, nr. 9).

Van dit overleg brengt de commissie bijgaand beknopt verslag uit.

Vragen en opmerkingen uit de commissie

De heer **Leers** (CDA) was het van harte eens met het voornemen van de regering om het budget voor de subsidieregeling voor deelneming aan het JSF-project met 20 mln. te verhogen, maar hij vroeg zich wel af of dit niet betekent dat zij al een keuze zou hebben gemaakt voor een opvolger van de F16, terwijl nog bekeken moet worden of deze in 2010 wel vervangen dient te worden. Is deze verhoging overigens wel voldoende voor de tien nieuwe projecten waarvan in de brief sprake is?

Verder vroeg de heer Leers om opheldering over de gang van zaken rondom het amendement van de PvdA-fractie waarmee het budget met 20 mln. was verlaagd, terwijl de minister dit nu wil terugdraaien.

Er is in verband met de deelneming aan het Airbusprogramma sprake van vestiging in Amsterdam van het hoofdkantoor voor dit programma. Welke werkgelegenheidseffecten zijn daarvan te verwachten? En waarom kiest Airbus hierbij voor Amsterdam? Is dit vooral toe te schrijven aan de vestigingssubsidies van Nederland? Is er sprake geweest van politieke interventie?

Ten slotte had de heer Leers begrepen dat er goede kansen zijn op commerciële productie van de Friendship 50/60. Ziet de minister hierbij nog een rol voor de Staat der Nederlanden als aanjager, bijvoorbeeld door het plaatsen van een launching order voor de vervanging van de vliegtuigen voor de kustbewaking op de Antillen?

De heer **Hindriks** (PvdA) wilde op de gang van zaken rondom het genoemde amendement nader ingaan in een procedurevergadering, omdat de minister in de brief aankondigt dat zij dat amendement onge-

¹ Samenstelling:

Leden: Blaauw (VVD), Biesheuvel (CDA), voorzitter, Witteveen-Hevinga (PvdA), Leers (CDA), Voûte-Droste (VVD), ondervoorzitter, Rabbae (GroenLinks), Hessing (VVD), Giskes (D66), Marijnissen (SP), Crone (PvdA), Van Dijke (RPF/GPV), M. B. Vos (GroenLinks), Van Walsem (D66), Hofstra (VVD), Wagenaar (PvdA), Stroeken (CDA), De Boer (PvdA), Van den Akker (CDA), Geluk (VVD), Ravestein (D66), Verburg (CDA), Blok (VVD), Hindriks (PvdA), Dijsselbloem (PvdA).

Plv. leden: Snijder-Hazelhoff (VVD), Atsma (CDA), Kalsbeek (PvdA), Wijn (CDA), Klein Molekamp (VVD), Vendrik (GroenLinks), De Swart (VVD), Van den Berg (SGP), Poppe (SP), Schoenmakers (PvdA), Kuijper (PvdA), Van Middelkoop (RPF/GPV), Van der Steenhoven (GroenLinks), Schimmel (D66), Van Baalen (VVD), Herrebrugh (PvdA), Van der Hoeven (CDA), Smits (PvdA), De Haan (CDA), Van Beek (VVD), Bakker (D66), Schreijer-Pierik (CDA), Udo (VVD), Hamer (PvdA), Koenders (PvdA).

daan wil maken, waarmee het recht van amendement van de Kamer zou worden aangetast. De fractie van de PvdA is in beginsel geen voorstander van kostprijsverlagende subsidies, omdat zij vraagtekens zet bij de effectiviteit daarvan, maar ook zij heeft de specifieke regeling voor de luchtvaartcluster ondersteund om de branche na de teloorgang van Fokker in de gelegenheid te stellen, zich te herstellen. De heer Hindriks erkende dat het nuttig kan zijn de Nederlandse industrie kansen te bieden om mee te doen in een ontwikkelingsprogramma, maar hij wees erop dat 20 mln. zowel in vergelijking met de totale kosten daarvan als op het totaal van de begroting van EZ een gering bedrag is. Hij verwachtte dan ook dat dit gevonden zou kunnen worden in de onderuitputting van het totale budget voor de subsidieregeling en hij vroeg de minister in verband hiermee aan te geven welk deel van het budget voor de subsidiëring van civiele en militaire vliegtuigontwikkeling daadwerkelijk is uitgegeven.

Verder was de heer Hindriks het met de heer Leers eens dat het verstrekken van een subsidie geen keuze voor een opvolger van de F16 mag betekenen, omdat daarvoor een afzonderlijk afwegingsproces nodig is. Op dit moment krijgt men in Nederland ook Amerikaanse opdrachten buiten het JSF-kwalificatieproces om, maar zal men bereid zijn om zulke opdrachten te blijven verstrekken als Nederland de JSF niet als opvolger van de F16 kiest? Welk risico loopt de Nederlandse overheid als er een alliantie wordt aangegaan met een Amerikaanse hoofdaannemer die uiteindelijk niet door de Amerikaanse overheid wordt gekozen? In hoeverre werpt de verbetering van de Nederlandse luchtvaartindustrie als gevolg van de overheidsinspanningen vruchten af als de JSF niet wordt gekozen?

In verband met het A3XX-programma vroeg de heer Hindriks zich af in welke mate de overheidsinspanningen bijdragen aan de toename van werkgelegenheid, aangegeven op blz. 3 van de brief. Hij sloot zich aan bij de vragen van de heer Leers over de mogelijke vestiging van het hoofdkantoor van Airbus in Amsterdam en hij vroeg naar de visie van de minister op de toelaatbaarheid van financiële overheidsbemoedienissen in het licht van de Europese regelgeving.

De heer **Hessing** (VVD) concludeerde uit de brief dat het vrij goed gaat in de luchtvaartcluster en hij moedigde de minister aan haar beleid krachtig voort te zetten. Hij vroeg zich wel af of de Nederlandse maakindustrie niet meer kans van slagen heeft op de mondiale markt dan op de Europese markt, omdat de Europese markt nogal protectionistisch is.

Deelneming aan de ontwikkelingsfase (EMD-fase) van de JSF leek de heer Hessing cruciaal voor de toekomst van de hoogwaardige werkgelegenheid in de Nederlandse luchtvaartcluster. Het baarde hem zorgen dat Nederland hierbij een wat zwalkend, onduidelijk beleid voert. Hij vond het verstandig op zo kort mogelijke termijn te besluiten om wel aan de EMD-fase deel te nemen; hij wees erop dat hiervoor wel degelijk een draagvlak in de Kamer te vinden is.

Ten slotte wilde de heer Hessing nog weten hoe realistisch de minister het A3XX-project acht. Hij zette er grote vraagtekens bij of er wel een markt voor dit vliegtuig is en of de productieopzet wel doelmatig is. Het leek hem tegen deze achtergrond zeer verstandig om de Nederlandse vliegtuigindustrie zich te laten oriënteren op zoveel mogelijk verschillende vliegtuigprogramma's.

De heer **Van Walsem** (D66) wees erop dat de Nederlandse luchtvaartcluster vanwege zijn hoge kwaliteit ook na de teloorgang van Fokker nog goede kansen heeft, omdat men zich nu veel breder kan oriënteren. Hij

steunde het beleid om vanwege de synergie zowel in de civiele als in de militaire vliegtuigontwikkeling te participeren.

Verder legde hij de nadruk op de belangrijke rol die het Nederlandse instituut voor vliegtuigontwikkeling en ruimtevaart (NIVR) voor de bedrijven in de luchtvaartcluster speelt, ook internationaal. Hij hoopte dan ook dat de reorganisatie succesvol zou zijn.

Ten slotte vroeg de heer Van Walsem nog of de minister inderdaad gebruik zal maken van opbrengst van de failliete boedel van Fokker voor de financiering van de intensiveringen die nodig zullen zijn als het A3XX-programma inderdaad doorgaat.

Het antwoord van de regering

De **minister** toonde zich bereid om de gang van zaken rondom het genoemde amendement nader te bespreken, maar zij wees er alvast op dat de regering het probleem dat daarmee verband hield, inmiddels heeft opgelost.

Verder was zij het ermee eens dat het er goed uitziet voor de Nederlandse luchtvaartcluster en zij beaamde dat verhoging van het budget voor de JSF-subsidieregeling zeker geen automatische keuze voor de JSF betekent, omdat eerst de door Defensie vastgestelde besluitvormingsprocedure voor de eventuele vervanging van de F16 zal worden afgewerkt. Zelfs als besloten wordt om deel te nemen aan de EMD-fase, staat nog niet vast dat de keuze ook op de JSF zal vallen. De voorgestelde verhoging van het budget met 20 mln. is alleen bedoeld voor de eerste fase, voor de positionering van de Nederlandse luchtvaartindustrie via kansrijke projecten.

De minister wilde niet ingaan op het hogere bedrag dat volgens krantenberichten nodig zou zijn voor deelname aan de productiefase van het JSF-project; zij veronderstelde dat onderhandelingsacties en dergelijke hierbij een rol spelen, want er zijn inmiddels ook nog andere kandidaten voor de opvolging van de F16, terwijl upgradings van dit toestel ook nog steeds tot de mogelijkheden behoort. De raad van advies van het NIVR zal in oktober een advies uitbrengen over de economische, industriële en technologische aspecten van de vervanging van de F16, waarbij men voor alle alternatieven de kansen en bedreigingen voor de Nederlandse luchtvaartcluster op een rij zal zetten. Het leek de minister overigens zeer onverstandig op dit punt overhaaste beslissingen te nemen.

Fokker heeft met Lockheed een memorandum of understanding ondertekend, waarmee men zich een goede uitgangspositie heeft verworven. Men heeft overigens nog geen contract afgesloten, dus er kan nog heel veel gebeuren. Het is ook mogelijk dat de Amerikaanse overheid uiteindelijk zal besluiten de opdracht voor een nieuw gevechtsvliegtuig te gunnen aan een combinatie van de twee betrokken vliegtuigbouwers. Fokker is overigens op een aantal terreinen ook bezig met de andere partner, zodat men met beide partners afzonderlijk of in combinatie verder zou kunnen gaan. En verder heeft een ander Fokker ook al een betere uitgangspositie op de civiele markt opgeleverd. De minister zag zelf weinig mogelijkheden om te bewerkstelligen dat de Amerikaanse overheid de uiteindelijk te kiezen hoofdaannemer zal dwingen, de aanbieder van de beste producten te kiezen.

Op 10 juli jl. is de European aeronautic defence and space company opgericht, een NV onder Nederlands recht, waarvan de aandelen op de beurs zijn genoteerd. Het administratieve hoofdkantoor hiervan is gevestigd in

Amsterdam en de minister had begrepen dat het wel degelijk de bedoeling is er een echt hoofdkantoor van te maken. Zij had de indruk dat bij deze keuze naast het goede vestigingsklimaat van Nederland wellicht de overweging een rol speelde dat het voor de andere partners van Airbus om ruzie te vermijden prettiger was het hoofdkantoor in Nederland te vestigen. De regering heeft er in ieder geval geen invloed op uitgeoefend.

De minister ging ervan uit dat Airbus zeker wel perspectief ziet in de A3XX, omdat men anders niet aan zo'n kostbaar project zou beginnen. En overigens heeft Boeing een project voor een 747X aangekondigd, dus ook daar ziet men wel iets in deze grote vliegtuigen. De betrokken Nederlandse partijen kunnen zelf met Airbus onderhandelen over concrete werkpakketten; voor activiteiten in die pakketten kan men een beroep doen op de bestaande subsidieregeling.

Verder gaf de minister aan dat zij er niets voor voelde de Nederlandse staat te laten fungeren als launching customer van Forward Aircraft. Men heeft geen businessplan en ook nog geen nieuw vliegtuigconcept. En als er een markt is voor het product dat men wil maken, zal die markt ook wel werken zonder de overheid als launching customer.

Van het budget van 200 mln. is op het ogenblik 185 mln. gecommitteerd. Naar verwachting zal het programma in de loop van september gevuld zijn. Het kasritme wordt bepaald door de declaraties van de projectuitvoerders, waarbij de planning tot 2002 loopt. Het grootste deel zal in 2000 en in 2001 uitbetaald worden. De minister wees er in dit verband op dat Economische Zaken een tamelijk ingewikkelde begroting heeft, omdat tal van subsidieregelingen op basis van ramingen tot uitbetaling leiden. Zij herinnerde eraan dat zij er als enige minister in het afgelopen jaar in geslaagd was de begroting volledig uit te putten. Zij verwachtte over 2000 ook geen onderuitputting op kasbasis bij dit artikel en zij was het niet eens met de heer Hindriks dat de Kamer gebruik zou moeten kunnen maken van de flexibiliteit in de begroting als gevolg van het verschil in de mate van uitputting van de diverse artikelen, omdat zij dan niet meer aan haar verplichtingen zou kunnen voldoen.

Bij het participeren in internationale programma's gaat het altijd om de pre concurrentiële fase. De Europese Unie staat volgens het speciale verdrag met de Verenigde Staten niet veel meer toe. De Amerikanen hebben bezwaar gemaakt tegen de steun van Europese overheden aan de A3XX, omdat die in strijd zou zijn met het bilaterale verdrag tussen de VS en de EU. De betrokken Europese overheden beroepen zich erop dat zij met hun kredieten volledig voldoen aan de bepalingen uit dit verdrag, wat bevestigd wordt door de Europese Commissie. De bij Airbus betrokken overheden dringen er ook op aan dat eenieder zich heel strikt aan de regels houdt om te voorkomen dat de Amerikanen de kans zouden krijgen, het bilaterale verdrag open te breken. Airbus zou volgens de Amerikanen vooral te optimistische marktverwachtingen hanteren en zij verwijten de Europese overheden dat zij geen kritische projectevaluatie hebben gemaakt van de prognose van de af te zetten vliegtuigen.

Er is een verschil in visie tussen Boeing en Airbus op de ontwikkeling van de luchtvaart. Airbus verwacht dat er door de congestie op de grote vliegvelden en door de groei van het luchtvaartverkeer steeds meer behoefte zal ontstaan aan vliegtuigen die grotere aantallen passagiers kunnen vervoeren. Men denkt aan zo'n 1500 superjumbo's, met een marktaandeel van 50% voor Airbus. Boeing denkt dat er door de deregulering mogelijkheden zullen ontstaan voor meer vluchten met kleinere vliegtuigen, met meer flexibiliteit voor de klant, zodat men een markt voor slechts 500 superjumbo's voorziet. Men vreest wel voor aantasting van de monopolie-

positie van Boeing bij de grote vliegtuigen en men heeft dus voor de zekerheid besloten een 747X te gaan ontwerpen. De minister zei dat zij de Amerikaanse markt niet zo goed kon beoordelen, maar voor de Europese markt sloot zij zeker niet uit dat de verwachtingen van Airbus juist zullen blijken te zijn. Zij zag echter gelet op het gebrek aan concurrentie bij de ontwikkeling van grote vliegtuigen en de verwevenheid van militaire en civiele opdrachten geen mogelijkheden om hierbij enige invloed uit te oefenen. Het programma is er dan ook vooral op gericht na het wegvallen van Fokker de Nederlandse industrie een kans te geven in een marktsector die voor Nederland interessant is, namelijk technologie met een hoog kennisniveau. Pas als er werkelijk nieuwe vliegtuigen geproduceerd worden, zullen de werkgelegenheidseffecten beoordeeld kunnen worden. Jaarlijks zal er worden nagegaan wat de omvang van de R&D-omzet in de luchtvaartcluster is; het NIVR zal daartoe een enquête houden omdat het CBS geen specifieke cijfers voor deze branche heeft.

Ten slotte vermeldde de minister dat zowel het NIVR als de staat een claim bij de curatoren van Fokker heeft neergelegd. Er is inmiddels overeenstemming bereikt, maar het precieze bedrag dat uitgekeerd wordt, zal afhangen van het uitkeringspercentage. De uitbetaling aan de staat gaat naar de minister van Financiën en de uitkering aan het NIVR zal in het revolving fund van dit instituut gestort worden. Het uitgangspunt is dat deze middelen gereserveerd blijven voor de ontwikkeling van vliegtuigen.

De voorzitter van de commissie,
Biesheuvel

De griffier van de commissie,
Tielens-Tripels