

Vergaderjaar 2005–2006

25 820

Nederlandse luchtvaartcluster

Nr. 13

BRIEF VAN DE MINISTER VAN ECONOMISCHE ZAKEN

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 30 januari 2006

Samenvatting

Hierbij doe ik u, mede namens mijn collega's van Defensie, Onderwijs, Cultuur en Wetenschap en Verkeer en Waterstaat, de actualisatie toekomen van het overheidsbeleid gericht op het Nederlandse luchtvaartcluster. De actualisatie spitst zich toe op de rol van de overheid bij de kennispositie en de industriële ontwikkeling van het civiele deel van het luchtvaartcluster¹. De brief bevat drie «beleidssporen»:

- **Naar een stevige kennisbasis:** daarmee zet ik een van de lijnen voort uit het Regeringsstandpunt van 1997. Ik stel hiervoor € 25 mln. beschikbaar voor de periode 2006–2010.
- **Naar een kredietfaciliteit voor vliegtuigontwikkeling:** ook hiermee bouw ik voort op het Regeringsstandpunt 1997. Voor dit beleidsspoor stel ik € 70 mln. beschikbaar voor de periode 2006–2010.
- **Naar een sterke positie in onderhoud (MRO)²:** naast vliegtuig-nieuwbouw biedt ook onderhoud het Nederlandse luchtvaartcluster meer en meer kansen. De overheid neemt hier de rol van katalysator op zich.

Inleiding

In januari 2005 stuurde ik u de evaluatie³ van het Regeringsstandpunt (1997) met betrekking tot het luchtvaartcluster. De herijking van het bedrijfsgerichte financiële instrumentarium van EZ was toen nog niet afgerond. In mijn aanbiedingsbrief bij de evaluatie meldde ik dat ik de resultaten van de herijking wilde afwachten vóór ik de Kamer zou informeren over de beleidvoornemens naar aanleiding van de evaluatie. De resultaten van de herijking zijn inmiddels bekend. Die staan in de brief «Sterke basis voor topprestaties» die u op 30 mei 2005⁴ is toegezonden en die najaar 2005 met uw Kamer is besproken.

¹ Het beleid voor het militaire deel van het luchtvaartcluster heeft al vorm gekregen door deelname aan de System Design and Development (SDD)-fase van de Joint Strike Fighter (JSF).

² Maintenance, Repair and Overhaul.

³ Tweede Kamer, vergaderjaar 2004–2005, 25 820 nr. 12.

⁴ Tweede Kamer, vergaderjaar 2004–2005, 29 800 XIII, nr. 73.

Ik heb in 2005 een aantal gesprekken gevoerd met een vertegenwoordiging van het luchtvaartcluster over de strategie van dit cluster. Daarnaast liggen de volgende documenten ten grondslag aan de actualisatie:

- De resultaten en aanbevelingen van de evaluatie.
- Het beleidsadvies van het Nederlands Instituut voor Vliegtuigontwikkeling en Ruimtevaart (NIVR)¹.
- De kabinetsreactie op het advies van de commissie-Wijffels over TNO/GTI's².
- Het advies van het Innovatieplatform over het innovatiepotentieel op vier sleutelgebieden, in het bijzonder het onderdeel Maintenance Valley van het sleutelgebied High Tech Systemen en Materialen.

In deze brief geef ik eerst mijn visie op de uitkomsten van de evaluatie van het Regeringsstandpunt uit 1997 en op een aantal voor het luchtvaartcluster belangrijke ontwikkelingen in 2005. Een korte samenvatting van deze evaluatie treft u aan in bijlage 1 en die ontwikkelingen worden in bijlage 2 beschreven³. Het tweede deel van de brief schetst de hoofdlijnen van het vernieuwde beleid, dat in 2006 ingaat. Bijlage 3 bevat het Memorandum of Understanding (MoU) dat het luchtvaartcluster op 6 april 2005 met Airbus is overeengekomen.³

1. Evaluatie en ontwikkelingen sindsdien

Het luchtvaartcluster heeft de afgelopen jaren een goede prestatie geleverd. Dat is mijn conclusie uit de resultaten van de evaluatie, waar ik mij dan ook in grote lijnen in kan vinden. De evaluatie geeft aan dat aandacht nodig is voor meer focus in R&D, sterkere betrokkenheid van het MKB en het zorgen voor een internationaal gelijk speelveld. Die aandachtspunten onderschrijf ik ook.

Door de deelname aan internationale vliegtuigprogramma's (i.c. Airbus 380 en SDD-fase JSF) en het in 2005 afgesloten MoU met Airbus staat het luchtvaartcluster er nu krachtiger voor dan in 1998⁴. Bedrijven en kennisinstellingen hebben in de markt herkenbare competenties ontwikkeld, waardoor onze concurrentiepositie is versterkt. We konden deze positie bereiken dankzij een aantal factoren:

- Een versterkte kennisbasis.
- Forse investeringen van de luchtvaartindustrie in innovatie en technologische ontwikkeling.
- Gericht beleid en een sterke betrokkenheid van de overheid.

Het luchtvaartcluster moet die positie in de toekomst kunnen behouden en versterken. Daarvoor bieden de deelname in de JSF-ontwikkeling en het «Memorandum of Understanding» (MoU) met Airbus goede kansen. Met dit MoU heeft het cluster voor het civiele deel de basis gelegd voor hechtere samenwerking met de Europese luchtvaartindustrie. Het MoU is dan ook een baanbrekende stap in de verdere ontwikkeling van het Nederlandse luchtvaartcluster. Het biedt het cluster een goede uitgangspositie om zich verder te profileren bij Airbus en om de spin-off daarvan op de internationale markt te verzilveren. Voor het militaire deel van het luchtvaartcluster staat de JSF in het brandpunt van de ontwikkelingen.

¹ «Luchtvaart: Troefkaart voor actief Nederlands Innovatiebeleid», januari 2004.

² Tweede Kamer, vergaderjaar 2004–2005, 29 338, nr. 20.

³ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

⁴ De effecten hiervan – qua werkgelegenheid, omzet en winst – hebben zich niet voorgedaan in de periode 1998–2004 maar moeten zich in de komende jaren gaan voor doen.

Met deze internationale oriëntatie haakt het luchtvaartcluster aan op de trend van globalisering in de luchtvaart. De Europese industrie speelt op deze trend in met schaalvergroting door overnames (EADS), het aangaan van strategische allianties (Stork) en het samenbundelen van lucht- en ruimtevaartactiviteiten. Deze bundeling van activiteiten vindt plaats omdat door globalisering de onderlinge verbanden tussen lucht- en ruimte-transport sterker worden, met name op het vlak van innovatie. Een voorbeeld hiervan is de ontwikkeling van nieuwe satellieten voor navigatie

(Galileo) en telecommunicatie (Alphasat). Deze satellieten geven de luchtvaart nieuwe mogelijkheden voor innovatieve toepassingen voor plaatsbepaling en navigatie op wereldschaal, geleiding van onbemande vliegtuigen en informatie-uitwisseling. Omgekeerd is de luchtvaart een bron voor innovaties in de ruimtevaart op het vlak van bijvoorbeeld lichtgewicht materialen, motoren en simulatoren. Het voordeel van de combinatie van luchten ruimtevaartactiviteiten is dat bepaalde kennis en technologieën in beide sectoren kunnen worden toegepast en daarmee synergie en spin-off effecten kunnen worden gerealiseerd.

Deze «kruisbestuiving» tussen vernieuwingen in de lucht- en ruimtevaart is ook voor de Nederlandse industrie en kennisinstellingen van belang, omdat zij toeleveren aan zowel de Europese vliegtuigbouw (Airbus) als aan de Europese ruimtevaart (ESA, EADS). De voorliggende beleidsbrief richt zich op innovaties in de luchtvaart. Ik ga in 2006 onderzoeken in hoeverre de kruisbestuiving bij deze innovaties tussen luchtvaart en ruimtevaart kan worden bevorderd via versterking van relevante ruimtevaartactiviteiten en via aansluiting bij lopende en nieuwe acties in het kader van het actieplan ruimtevaart. Hierbij zal ik ook bezien hoe die kruisbestuiving met andere clusters kan worden versterkt.

Uit de evaluatie blijkt dat de kennisbasis van het luchtvaartcluster van grote waarde is voor het bereiken van nicheposities op deelmarkten van de internationale vliegtuigbouw en voor de uitbouw van deze posities in de toekomst. We moeten die kennisbasis dus op z'n minst behouden, maar liever nog verder versterken. Dat is een gezamenlijke taak van industrie en kennisinstellingen, maar ook de overheid kan daaraan bijdragen:

- als aanjager van samenwerking tussen industrie en kennisinstellingen bij het verwerven en toepassen van kennis;
- door te zorgen voor de condities die het kennisinstellingen en de luchtvaartindustrie mogelijk maken in de internationale vliegtuigontwikkeling te excelleren.

Het luchtvaartcluster heeft – militair en civiel – een sterke reputatie op MRO-gebied. De grote onderhoudsbedrijven staan internationaal goed bekend. Het luchtvaartcluster heeft dus een solide basis om de onderhoudsactiviteiten op internationale schaal uit te breiden. Maintenance Valley biedt daartoe goede kansen. Voor het welslagen van dit – in 2005 gestarte en door het Innovatieplatform ondersteunde – initiatief is nauwe en effectieve samenwerking nodig tussen alle betrokkenen (industrie, kennisinstellingen, belangenorganisaties, regionale opleidingsinstellingen en overheid).

Een belangrijke conditie voor een goede concurrentiepositie van het luchtvaartcluster is een gelijk speelveld in Europa. Verschillen in intensiteit en wijze van betrokkenheid van lidstaten bij luchtvaartactiviteiten beïnvloeden voor een belangrijk deel het «level playing field» voor de luchtvaartsector in Europa. Nederland zet zich ervoor in deze «beleidsconcurrentie» af te bouwen en in ieder geval zoveel mogelijk te beperken.

I. Hoofdpijnen vernieuwde beleid voor het luchtvaartcluster na 2005

«Hart voor de luchtvaart»

In oktober 2004 presenteerde het kabinet in de brief «Hart voor de industrie»¹ zijn visie op de industriepolitiek. Kern van die visie is dat een moderne overheid zorgt voor de randvoorwaarden, waarbinnen de industrie kan excelleren. Daarnaast stimuleert het kabinet het vernieuwings-

¹ Tweede Kamer, vergaderjaar 2004–2005, 29 824, nr. 1.

vermogen van het bedrijfsleven en besteedt het aandacht aan specifieke sectoren of groepen van bedrijven.

Het doortrekken van deze lijnen uit de Industriebrief naar het vernieuwde beleid voor het luchtvaartcluster betekent dat dit beleid moet zorgen voor de condities waardoor het luchtvaartcluster kan excelleren. Het cluster moet wereldwijd kunnen aanhaken bij vooraanstaande hoogwaardige technologische ontwikkelingen op het terrein van vliegtuigbouw. Met de drie beleidssporen, zoals ik die hieronder toelicht, schep ik – in lijn met de brief «Hart voor de industrie» – de voorwaarden die daarvoor nodig zijn.

Civiel én militair: twee pijlers onder luchtvaartbeleid

Naast het vernieuwde beleid voor het civiele deel van het luchtvaartcluster, zoals ik dat in deze brief schets, blijft ook de militaire beleidslijn een belangrijke pijler onder de toekomst van het luchtvaartcluster.

Voor het militaire deel richten we ons vooral op inschakeling van het Nederlandse luchtvaartcluster in JSF-programma's. Het kabinet wil de Nederlandse deelname in technologieontwikkeling bevorderen, bijvoorbeeld door barrières te slechten die deelname aan deze programma's bemoeilijken. We doen dit, naast het JSF-programma, ook:

- In andere projecten met Nederlandse deelname aan internationale ontwikkeling van materieel, zoals de NH-90 helikopter.
- Via het compensatiebeleid.

Beleidsvoornemens

Het beleid voor een hernieuwde betrokkenheid van de overheid bij het luchtvaartcluster wijkt in principe niet af van het beleid voor alle andere sectoren. Ook het luchtvaartcluster zal zich moeten oriënteren op het nieuwe instrumentarium, dat uiteengezet is in de brief «Sterke basis voor topprestaties». Het luchtvaartcluster heeft echter te maken met een aantal specifieke ontwikkelingen, die ik heb meegewogen bij het bepalen van mijn beleidsvoornemens:

- Kennisontwikkeling in het luchtvaartcluster is voor een deel gericht op innovatie. Het cluster onderscheidt zich echter van andere sectoren door de nadruk die daarnaast ligt op de inzet van bewezen technologieën. Dat heeft te maken met de hoge eisen die worden gesteld aan duurzaamheid en veiligheid in vliegtuigbouwprogramma's. Dat laatste type kennisprojecten is moeilijk in te passen in het instrumentarium voor kennisbevordering, dat vooral gericht is op innovatie.
- Ontwikkelingstrajecten en terugverdiertijden in de vliegtuigontwikkeling zijn zeer lang (meer dan tien jaar). Bedrijven in het luchtvaartcluster hebben daardoor moeilijk toegang tot de kapitaalmarkt voor financiering van vliegtuigontwikkeling. Dat leidt ertoe dat binnen en buiten Europa overheden de luchtvaartsector financieel ondersteunen. Doordat zij dat met een verschillende intensiteit doen, ontstaat een ongelijk speelveld.
- Tot nu toe was ondersteuning van het luchtvaartcluster vooral gericht op het stimuleren van technologische ontwikkeling in de maakkant. Op basis van recente ontwikkelingen (zie bijlage 2) lijkt het echter logisch te kijken of de aandacht verbreed moet worden naar de onderhoudskant (MRO) van het luchtvaartcluster.

De onderhoudskant is naast de maakkant een belangrijke pijler¹ van het luchtvaartcluster.

¹ Het aandeel van MRO in de omzet van het luchtvaartcluster is ca. 67% (bron: KPMG evaluatie «regeringsstandpunt luchtvaartcluster»).

Ik heb besloten voor de eerste twee aandachtspunten een hernieuwd specifiek beleid in te zetten, enerzijds gericht op de kenniskant van het cluster, anderzijds op het zoveel mogelijk gelijk trekken van het «level playing field» in Europa. Op die manier wil ik de kansen die daar liggen

ook voor het Nederlandse luchtvaartcluster toegankelijk te maken. In de praktijk betekent dit dat ik de komende jaren twee beleidssporen uit het Regeringsstandpunt van 1997 in grote lijnen voortzet:

- Het instandhouden en versterken van de kennisbasis van het luchtvaartcluster (al aangekondigd in de Industriebrief).
- Het ondersteunen van risicodragende participatie door het luchtvaartcluster in internationale vliegtuigontwikkelingsprogramma's.

De sporen vertonen een sterke samenhang en richten zich beide in essentie op programmatische invulling van de kennisschakels in het luchtvaartcluster. Dat sluit aan bij de lijn van «Sterke basis voor topprestaties». Het centrale richtpunt voor beide beleidssporen is het MoU met Airbus over gezamenlijke kennisverwerving én de toepassing daarvan in Airbusprogramma's.

Daarnaast introduceer ik een derde «beleidsspoor» gericht op versterken van de onderhoudskant van het luchtvaartcluster. Op dat gebied liggen er in Nederland en in Europa belangrijke kansen in de toekomst. Bedrijven en kennisinstellingen moeten daarop inspelen, maar ook de overheid heeft daarbij een rol te spelen. Die licht ik – net als de eerste twee beleidssporen – hieronder verder toe.

1. Naar een stevige kennisbasis

Bij het eerste spoor ligt de nadruk op de technologische speerpunten die in (de bijlage van) het MoU staan vermeld. Deze bundeling is niet uitputtend, maar laat ruimte voor perspectieven voor het luchtvaartcluster bij belangrijke strategische partners van Airbus, bijvoorbeeld op het gebied van motoren. De positie van het MKB krijgt speciale aandacht.

MKB-bedrijven hebben niet alleen behoefte aan technologische kennis, maar ook aan kennis op het gebied van risicobeheersing, best-practice bedrijfsprocessen en regelgeving en certificering. Ik ga in overleg met de Netherlands' Aerospace Group (NAG) kijken hoe we het best in deze behoefte kunnen voorzien.

Het kennisspoor wordt uitgevoerd langs twee basislijnen:

- Ten eerste de kennisvraag van de overheid aan het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium (NLR). Het NLR komt uit de evaluatie naar voren als de «backbone» van de kennisbasis van het luchtvaartcluster. De belangrijkste andere spelers zijn TNO en de TU Delft. Samen vormen deze instellingen een kennisbasis die jaarlijks ook een flink aantal nieuwe bèta-kenniswerkers levert, onder andere van de faculteit Lucht- en Ruimtevaart. De betrokken departementen (Defensie, EZ, OCW en V&W) werken op dit moment nog aan de precieze formulering van de kennisvraag aan het NLR. De aan de Kamer toegezonden kabinetsreactie op het advies van de commissie-Wijffels over TNO/GTI's vormt daarbij de basis. Het EZ-aandeel in de kennisvraag zal vooral een afgeleide zijn van de behoefte in de markt aan basiskennis op langere termijn. We koppelen die behoefte aan het MoU met Airbus. Ook de financiering van de kennisvraag aan het NLR wordt nog verder uitgewerkt op basis van het advies van de commissie-Wijffels.
- De tweede basislijn van het kennisspoor is een nieuw strategisch onderzoeksprogramma, uitgevoerd door het NIVR. Dit programma – dat nog opgezet gaat worden – zal gericht zijn op de uitwerking van basiskennis naar concrete technologieontwikkeling op middellange termijn op niches die voor Nederland relevant zijn en op de thema's die in het MoU met Airbus zijn gekozen. Centraal daarbij staat de basiskennis die voortkomt uit de kennisvraag aan het NLR. Daarom werkt het NIVR mee aan het definiëren van de kennisvraag van EZ aan

het NLR. Doel van het programma is strategische kennisopbouw en -versterking op specifieke speerpunten in het luchtvaartcluster.

Kenmerken van het NIVR-onderzoeksprogramma zijn:

- Het gaat om programmatische samenwerking tussen bedrijven en kennisinstellingen in het luchtvaartcluster.
- Het bedrijfsleven levert een eigen bijdrage van 25% aan het program-mabudget.

In de EZ-begroting is voor dit programma met ingang van 2006¹ een meerjarig budget voorzien van € 5 mln. per jaar (exclusief de eigen bijdrage van 25% door bedrijven).

Op deze manier sturen we de vraag op een manier die ertoe bijdraagt dat per saldo technologische kennis wordt ontwikkeld die ook echt toegepast zal worden. Ook in het NIVR-onderzoeksprogramma neemt sterke betrokkenheid van het MKB een belangrijke plaats in.

De EU beschouwt de luchtvaart als een belangrijk speerpunt in de technologische en industriële ontwikkeling van Europa. De verwachting is daarom dat hiervoor een apart deelbudget komt in het 7e Kaderprogramma. Het spreekt voor zich dat wij onze nationale aanpak zo goed mogelijk laten aansluiten bij de luchtvaartactiviteiten in het 7e Kaderprogramma. Van oudsher speelt het NLR hierbij een belangrijke rol.

Tenslotte wil ik meer aandacht besteden aan kennisuitwisseling en innovatieve spin-off tussen het luchtvaartcluster en sectoren die activiteiten uitvoeren die vergelijkbare basiskennis vergen als die van de luchtvaart. Ik doel dan vooral op de ruimtevaart. Nogal wat vooraanstaande bedrijven en kennisinstellingen binnen en buiten Europa zijn actief in de lucht- én de ruimtevaart. Ook in het Nederlandse luchtvaartcluster is een aantal bedrijven en kennisinstellingen actief op beide terreinen. Ik ga onderzoeken in hoeverre ook andere bedrijven in het cluster van deze «kruisbestuiving» kunnen profiteren.

2. Naar een kredietfaciliteit voor vliegtuigontwikkeling

Het tweede spoor wil deelname stimuleren van het luchtvaartcluster in nieuwe Airbusprogramma's, zoals de aangekondigde Airbus A350. Daarmee sluiten we logischerwijs aan bij het MoU met Airbus. Dat levert kennis op die in eerste instantie toegepast moet worden in programma's van Airbus. De focus op Airbus betekent tegelijkertijd dat het luchtvaartcluster risicodragende deelname aan vliegtuigbouwprogramma's van andere internationale vliegtuigfabrikanten op eigen kracht tot stand moeten brengen.

De overweging hierbij is dat de nieuwe technologische kennis die op basis van het MoU wordt verworven, uiteindelijk ook in andere vliegtuigprogramma's toegepast moet kunnen worden zonder dat de overheid die toepassing nóg eens moet ondersteunen. De grote vliegtuigbouwers hanteren deze zelfde benadering, om zo een afhankelijke en dus kwetsbare positie bij toeleveranciers te voorkomen.

Zoals gezegd werkt het luchtvaartcluster nog altijd op een ongelijk internationaal speelveld. Uitgedrukt in geld bedraagt het concurrentienadeel ongeveer 5%². Om daarin tegemoet te komen wil ik met ingang van 2006 de kredietfaciliteit van de regeling subsidiebesluit Civiele Vliegtuigontwikkeling (CVO) «reactiveren». Deze kredietfaciliteit ondersteunt het luchtvaartcluster bij risicodragende deelname in concrete ontwikkelingsprogramma's van Airbus. Op een aantal punten zal ik de kredietfaciliteit enigszins aanpassen. Dat hangt onder andere samen met de goedkeuring

¹ De financiering vanaf 2006 zal mede uit het Revolving Fund van het NIVR geschieden.

² Bronnen: Onderzoek Technopolis «Assessing the extent to which there is an international level playing field in aerospace sector» en advies NIVR «Luchtvaart: troefkaart voor actief Nederlands innovatiebeleid».

van de Europese Commissie voor het opnieuw inzetten van de CVO-regeling. Het NIVR gaat de kredietfaciliteit uitvoeren.

De kredietfaciliteit krijgt een looptijd van vijf jaar (2006–2010) met een jaarlijks budget van € 14 mln. In totaal stel ik dus € 70 mln. voor dit doel beschikbaar. De financiering hiervan is bij de herijking van het financieel instrumentarium vrijgemaakt. Onderdeel van deze financiering zijn ook de beschikbare middelen in het Revolving Fund van het NIVR. Dit fonds bevat voornamelijk terugbetalingen op eerder – via de CVO-regeling – verstrekte kredieten. Op deze manier komen die nu weer het luchtvaartcluster ten goede.

Naast het overheidskrediet van € 70 mln. verwacht het luchtvaartcluster zelf de komende vijf jaar ongeveer € 190 mln. te investeren in ontwikkelingsprogramma's van internationale vliegtuigfabrikanten. Een deel daarvan zet het cluster in voor toepassing van kennis die via het MoU met Airbus is verworven, in andere vliegtuigprogramma's dan die van Airbus.

3. Naar een sterke positie in onderhoud

Wereldwijd biedt MRO rond kapitaalgoederen¹ in cruciale processen kansen voor Nederlandse activiteiten. MRO is internationaal gezien een kennissen arbeidsintensieve industrie in opkomst. Nederland beschikt op het terrein van vliegtuigonderhoud over een aantal unieke competenties en kansen, waarmee het een aansprekende positie kan verwerven.

Flinke groeikansen met MRO

MRO biedt concrete groeiperspectieven. Schattingen voor de komende jaren lopen uiteen van 2,9% tot 5,3% per jaar (van \$ 35,8 miljard in 2003 tot \$ 60 miljard in 2013). Deze perspectieven hangen samen met:

- MRO-taken voor Europa na besluitvorming door een aantal Europese lidstaten – waaronder Nederland – over aanschaf van de JSF.
- De verwachting van de civiele luchtvaart dat het aantal verkeersvliegtuigen in het komende decennium met bijna 35% groeit, terwijl onderhoudswerkzaamheden steeds meer worden uitbesteed.

De Nederlandse MRO op luchtvaartgebied wil met Maintenance Valley binnen Europa een belangrijke speler worden. In Maintenance Valley ontwikkelen bedrijfsleven en kennisinstellingen, onder regie van de overheid, samen een concept dat belangrijke aspecten van MRO integreert. Het gaat dan bijvoorbeeld om onderhoudssystemen, logistiek, training, veiligheid en innovatie. Zo kan Nederland de komende jaren uitgroeien tot MRO Center of Excellence.

Maintenance Valley kan op drie manieren bijdragen aan de Nederlandse economie:

- Door het uitvoeren van onderhoud aan de Europese JSF-vloot, gekoppeld aan het onderhoud van andere militaire toestellen, zoals de F-16 en de NH-90 helikopters.
- Door het behoud van hoogwaardige onderhoudsactiviteiten in de civiele luchtvaart, ondermeer door verbreding naar nieuwe toestellen als de Airbus A-380, Boeing 787 en Airbus A-350.
- Door de toepasbaarheid van nieuwe onderhoudsconcepten voor kapitaalgoederen in andere bedrijfssectoren, zoals andere transportsystemen, de offshore- en baggerindustrie, de energiesector en de procesindustrie.

¹ Het gaat hier om vliegtuigen, energiecentrales, apparaten in de procesindustrie, medische apparaten, etc.

Maintenance Valley sluit aan bij al aanwezige competenties en lopende initiatieven in de markt. De centrale doelstelling is duurzame verbetering

van de concurrentiepositie van de Nederlandse onderhoud-, reparatie- en modificatie-industrie in de vliegtuiginstandhouding voor de civiele en de militaire luchtvaart. Het is daarbij vooral van belang competenties, kennis, opleiding en nieuwe initiatieven op een zodanige manier op elkaar af te stemmen, dat echte meerwaarde («value adding») ontstaat in de keten.

Het Innovatieplatform pleit ervoor dat de overheid – in het bijzonder het ministerie van Economische Zaken – op dit gebied als katalysator werkt. De staatssecretaris van Economische Zaken gaat deze rol vervullen. Zij zal in overleg met de MRO-industrie, de betrokken kennisinstellingen en de staatssecretaris van Defensie, bepalen hoe zij die rol het best kan vervullen.

Daarnaast levert de overheid ook een bijdrage aan het verbeteren van de condities die nodig zijn om een groter Nederlands aandeel te bereiken in het potentieel aan MRO-activiteiten. Overheidsbeleid speelt bijvoorbeeld een rol op het gebied van scholing op MRO-gebied, uitbesteding van militair onderhoud, toepassing ICT, certificering van onderdelen, etc.

Met behulp van externe experts is een inventarisatie gemaakt van activiteiten waarbij betrokkenheid van de overheid ertoe kan bijdragen dat Maintenance Valley een succes wordt. Het gaat dan om:

- Stimuleren van (interesse voor) opleiding op MRO-vakgebieden. Inmiddels is samenwerking gezocht met de Stichting Platform Bèta-techniek.
- Versterken van de kennisbasis van de Nederlandse MRO.
- Betrekken van de markt bij onderhoud van defensiematerieel.
- Stimuleren van publiekprivate samenwerking bij militair en civiel onderhoud.
- Scheppen van voorwaarden om noodzakelijke (regionale) infrastructu-
rele voorzieningen mogelijk te maken voor MRO-activiteiten.
- Extra voorzieningen rond bijzondere operationele afhandeling van in-
en uitvoer van onderdelen.

Samen met de belangrijkste stakeholders op MRO-terrein stellen we nu concrete businesscases en plannen van aanpak (roadmaps) op. De hierboven genoemde activiteiten komen daarin ook aan de orde.

Conclusie

Met de voornemens in deze brief blijft de overheid naar mijn mening op een evenwichtige en verantwoorde manier betrokken bij de (verdere) ontwikkeling van het luchtvaartcluster. We werken de voornemens in de eerste maanden van 2006 verder uit. Daarna treden ze in werking. Het NIVR gaat het vernieuwde beleid uitvoeren en zal tegelijkertijd de effectiviteit van het beleid bewaken.

De Minister van Economische Zaken,
L. J. Brinkhorst