

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

1024

Vragen van het lid **H. Vos** (PvdA) over de bouw van Fokkervliegtuigen door Rekkof B.V. (Ingezonden 16 maart 1998)

- 1
Hebt u kennisgenomen van uitlatingen van de toekomstige voorzitter van de Raad van Bestuur van Stork, in een aantal landelijke dagbladen, met betrekking tot de herstart van de bouw van Fokkervliegtuigen door Rekkof B.V.?
- 2
Bent u op de hoogte van, dan wel betrokken bij de herstartpoging van Rekkof? Zo ja, welke resultaten zijn hier tot nu toe te melden?
- 3
Bent u het er mee eens, dat het welslagen van gesprekken tussen Stork en Rekkof van cruciaal belang is voor de herstartkansen van de vliegtuignieuwbouw in Nederland?
- 4
Kunt u nadere informatie verstrekken waarom er sprake is van stagnatie in de gesprekken tussen Stork en Rekkof, zodat het risico steeds groter wordt dat aan het eind van de maand maart de gesprekken zonder succes zullen worden beëindigd?
- 5
Welke pogingen bent u voornemens te doen om partijen bij hun plannen zodanig te ondersteunen dat de

kansen op een herstart optimaal worden benut?

- 6
Bent u het er mee eens, dat een (herstartende) vliegtuignieuwbouwindustrie niet denkbaar is zonder steun en comfort van de staat?
- 7
Bent u bereid, wanneer een herstart kansrijk zou blijken, aanvragen van Stork en Rekkof, o.a. met betrekking tot de (voor-)financiering van ontwikkelingsprogramma's, in serieuze overweging te nemen?
- 8
Kunt u zich herinneren dat u vanuit de vaste Kamercommissie voor Economische Zaken is gevraagd erop toe te zien dat het intellectuele eigendom van Fokker m.b.t. de vliegtuigontwerpen Fokker 50, Fokker 70 en Fokker 100 ingezet kan worden bij een eventuele herstart van de vliegtuignieuwbouw?
- 9
Hebt u hieromtrent afspraken gemaakt en zo, zo ja, met wie? Mag er van worden uitgegaan dat, wanneer dergelijke afspraken zijn gemaakt, een en ander ook schriftelijk is vastgelegd?
- 10
Mag er in dit verband ook vanuit worden gegaan dat Rekkof, wanneer het in staat zou blijken een herstart te

kunnen realiseren, zonder problemen toegang kan krijgen tot deze rechten?

- 11
Kunt u aangeven waaruit de 7 miljoen gulden aan kosten bestaan die Stork heeft gemaakt teneinde Rekkof in staat te stellen zijn plannen te realiseren?
- 12
Beschikt u over een businessplan van Stork aangaande de verdere uitbouw van het resterende deel van de Nederlandse vliegtuigbouw? Kunt u op basis daarvan aangeven welke verplichtingen Stork op zich heeft genomen met betrekking tot een duurzame betrokkenheid van het concern bij de vliegtuigbouw?
- 13
Hoe zijn de onderhandelingen tussen u en Stork verlopen over de wederzijdse betrokkenheid bij het luchtvaartcluster?
- 14
Bent u bereid deze vragen met de nodige spoed te beantwoorden, aangezien de beantwoording een cruciale rol kan spelen bij een succesvolle afronding van deze poging tot herstart van de vliegtuignieuwbouw in Nederland?

Antwoord

Antwoord van minister **Wijers**
(Economische Zaken). (Ontvangen
1 april 1998)

1

De uitlatingen in de pers van de zijde van Stork inzake een eventuele herstart van vliegtuigbouwactiviteiten door Rekkof B.V. zijn mij bekend.

2

Ik ben in grote lijnen op de hoogte van de herstartpogingen van Rekkof. De overheid is echter geen partij bij dit initiatief zodat ik niet over informatie beschik over de concrete stand van zaken in de besprekingen tussen de diverse betrokken partijen.

3

Om tot een succesvolle herstart van de vliegtuigbouw te komen, zal Rekkof met een groot aantal binnen- en buitenlandse partijen overeenstemming moeten zien te bereiken. Het gaat hierbij om binnen- en buitenlandse toeleveranciers, potentiële opdrachtgevers enz. Stork is daarbij inderdaad een essentiële partij in verband met de toegang tot de Fokkertechnologie, de eventuele levering van bepaalde componenten en systemen vanuit Fokker Aerostructures en een eventuele betrokkenheid van de service-activiteiten die bij Fokker Aviation zijn ondergebracht.

4 en 5

Naar ik begrepen heb zijn beide partijen het over de commerciële condities van mogelijke leveringen inmiddels zo goed als eens geworden. Noch Rekkof, noch Stork hebben een beroep op de overheid gedaan om assistentie bij het realiseren van hun plannen.

6 en 7

Uit de rijke ervaring die de overheid over een lange periode met de vliegtuigbouw heeft opgedaan, blijkt dat het zonder steun en comfort van de overheid opstarten van een complete en volwaardige vliegtuigfabricage, waarin ook functies als onderzoek, ontwikkeling en ontwerp structureel hun plaats krijgen, niet goed denkbaar is. Het Rekkof-initiatief mikt vooralsnog uitsluitend op een (bescheiden) start van de productie op basis van de ontwerpen, de technologie en de know-how zoals die in het verleden bij Fokker op basis van eerdere overheidsprogramma's is

opgebouwd. De initiatiefnemer is nadrukkelijk van opvatting dat de overheid – behoudens het punt in vraag 8 – in deze opzet geen rol hoeft te spelen.

8

Ja.

9 en 10

Terzake van het gebruik van de intellectuele eigendomsrechten door eventuele herstartkandidaten zijn medio 1997 inderdaad afspraken gemaakt en op schrift vastgelegd. De bij deze afspraken betrokken partijen zijn: de curatoren van Fokker, Fokker Technology, Stork, Fokker Aviation, Brainspin, NIVR en de Staat. In deze afspraken is vastgelegd dat, indien zich een dergelijke herstartkandidaat zou melden die bereid en in staat is tot de herstart van Fokker, deze hiertoe tot eind 1997 de gelegenheid zou krijgen. Stork heeft meerdere malen ten behoeve van Rekkof de door Stork gestelde deadline verschoven. Er is dus tot op heden geen feitelijke belemmering voor Rekkof voor wat betreft de toegang tot de intellectuele eigendomsrechten. Voor zover mij bekend heeft Rekkof tot op vandaag geen definitief besluit kunnen nemen om tot herstart te komen.

11

Van Stork heb ik begrepen dat het onder meer gaat om kosten gemaakt om bepaalde tooling en onderdelen, die Stork als er geen herstart zou komen niet nodig heeft, op te slaan en te onderhouden. Tevens zijn de kosten in de leveranciersketen door de aanhoudende onzekerheid aanzienlijk opgelopen.

12

Stork i.c. Fokker Aviation is thans doende een overkoepelend businessplan te maken voor de onder Fokker Aviation vallende bedrijven. Ieder van deze bedrijven heeft al een eigen businessplan. Stork heeft geen businessplannen van andere bedrijven in de Nederlandse vliegtuigcluster.

De industrie heeft zich ten opzichte van EZ positief uitgelaten over haar financiële bijdrage aan het in te vullen technologie- en werkprogramma voor Airbus, indien de overheid haar aandeel overeenkomstig internationale afspraken kan invullen.

Nadat het kabinet akkoord is gegaan met de vliegtuigclusterbrief in

december 1997 heeft Airbus het signaal ontvangen dat, behoudens goedkeuring van het parlement, de Nederlandse industrie van de overheid het comfort zal krijgen om te onderhandelen over een zekere omvang en kwaliteit van een R&D- en werkpakket in nieuwe Airbusprogramma's. Met Airbus is inmiddels afgesproken dat de overheid, samen met de industrie en het NIVR, binnenkort Airbus zal bezoeken om tot nadere concrete afspraken te komen. Stork zal met de uitkomst hiervan zo nodig de businessplannen aanpassen. De werkzaamheden voor Airbus en Joint Strike Fighter (JSF)-partijen zijn cruciaal voor de toekomst van deze bedrijven en dus essentieel voor het uiteindelijke businessplan. De overige partijen in het cluster zijn beduidend geringer in omvang en een aantal van hen is eveneens overwegend afhankelijk van het uiteindelijk te verkrijgen werkpakket in de internationale programma's. Met Stork is afgesproken dat zij de positie van de andere partijen mede zal vertegenwoordigen bij Airbus. Het uiteindelijke totale werkpakket voor Airbus zal ter goedkeuring aan de Staat worden voorgelegd waarmee tevens de positie van alle betrokken partijen in de cluster duidelijk zal zijn. De duurzaamheid van de betrokkenheid van Stork/Fokker Aviation is gerelateerd aan de te verkrijgen werkpakketten in Airbus en JSF en noodzakelijk voor het voortbestaan van deze bedrijven. Stork heeft de verplichting de bijbehorende private financiering overeenkomstig internationale regels na te komen. Stork heeft daar reeds stappen toe genomen.

13

De gesprekken hadden betrekking op:
– het gewijzigde steunregime (EU, WTO, bilaterale overeenkomst VS-EU);
– aard en omvang van het wenselijke R&D- en werkpakket voor de Nederlandse industrie en voor Fokker Aviation in het bijzonder;
– de wijze van gezamenlijk optreden richting Airbus;
– de rol van Stork ten behoeve van de kleinere bedrijven in de cluster;
– financiële haalbaarheid voor Stork/Fokker Aviation van te behalen R&D- en werkpakketten.