

## GKN Fokker zienswijze consultatie aanpassing DKTI - november 2020

GKN Fokker **waardeert** de mogelijkheid om haar visie op de aanpassing van de ‘Demonstratieregeling klimaattechnologieën en –innovaties’ te kunnen delen. GKN Fokker is een actieve deelnemer aan de Duurzame Luchtvaarttafel en ziet met name op het gebied van **duurzaamheid** kansen voor Nederland en het Nederlandse luchtvaartcluster om een bijdrage daaraan te leveren. De uitdagingen van de luchtvaart zijn mondiaal, maar Nederland ambieert koploper te zijn in het leveren van oplossingen. Gezien de ambities en noodzaak van het behalen van de klimaatdoelstellingen, is versnelling van de verduurzaming van de luchtvaart van fundamenteel belang. Hierbij zijn instrumenten nodig die dit beleid kunnen ondersteunen. Deze instrumenten dienen aan te sluiten bij de ontwikkelingen in Europa - zoals de Green Deal en moeten het Nederlandse bedrijfsleven toe staan ook op Europees en globaal niveau een koppositie in te nemen. Dit met

Een belangrijk uitgangspunt bij deze beantwoording is dat een directe stap naar een emissieloze luchtvaart niet mogelijk is. Tussenschappen zijn noodzakelijk. Daarbij is een vliegtuig een complexe machine, waarbij de som der delen meer is dan de individuele onderdelen, maar de onderdelen wel separaat beoordeeld moeten worden die het voor het geheel betekenen. Er is in de aanpassing bijvoorbeeld vooral aandacht voor nieuwe vormen van voortstuwing, terwijl nieuwe benaderingen voor de duurzame en lichtgewicht vliegtuigstructuren even essentieel zijn.

GKN Fokker **verwelkomt** daarom de verbreding van de reikwijdte van de regeling naar de luchtvaartsector, in het bijzonder ook naar het **luchtvaartcluster**, de maakindustrie. We zien dit als een eerste stap om de **gezamenlijke verantwoordelijkheid** van overheid en de sector op te pakken.

Daarbij merken we wel op dat de insteek van het instrument **enkele beperkingen** kent die we graag willen benoemen.

- Ten eerste is het betreurenswaardig dat het budget van de regeling wordt verminderd met bijna 40%, terwijl met de ambitie die het kabinet in haar Ontwerp Luchtvaartnota – gesteund door de sector in het Akkoord Duurzame Luchtvaart – wil behalen torenhoog is. Door deze vermindering wordt de mogelijkheid om serieus stappen te zetten in zowel de luchtvaart als de bestaande vrachtwagensector zeer beperkt. Hiermee geeft het kabinet het **verkeerde signaal** af over hoe het aankijkt tegen de ontwikkeling van nieuwe technologieën en specifiek voor de verduurzaming van de luchtvaart.
- Ten tweede zijn de mogelijkheden voor de vliegtuigindustrie binnen de regeling zeer beperkt. Diverse toe te voegen onderdelen zijn bijvoorbeeld afgeschermd voor enkel ontwikkeling en demonstratie op het luchthaventerrein. Voor de ontwikkeling van vliegtuigonderdelen zijn in diverse fases demonstraties nodig. Die hebben nu geen plek.
- Ten derde zijn de budgetten per onderdeel **ontoereikend** om ontwikkel- of haalbaarheidstrajecten uit te voeren. Door de complexiteit vereisen haalbaarheidsstudies voor vliegtuigonderdelen veelal een veelvoud van de voorgestelde aan kosten. Hierdoor zal de bereidheid om dergelijke stappen te nemen en daarmee de regeling nauwelijks of geen impact hebben op het ontwikkelen van nieuwe technologieën die moeten bijdragen aan de ambitie van emissieloos vliegen.

- Tenslotte adviseren wij om een instrument te kiezen dat **specifiek** wordt ingezet voor de luchtvaartsector. De regeling is primair ontworpen voor de innovaties in het wegvervoer. Deze sector kent een andere dynamiek, ontwikkeltijd, waardeketen en financieringsbehoefte dan de luchtvaartsector. Dit heeft onder meer te maken met de aanzienlijke hogere veiligheidseisen en –voorschriften die van toepassing zijn om een vliegtuig onder allerlei omstandigheden luchtwaardig te behouden. In dit instrument moet rekening worden gehouden met de langere technologie- en innovatieontwikkelingstijden en de complexiteit die bij luchtwaardigheidsvereisten komt kijken.
-