

## Reactie NAG op wijziging subsidieregeling DKTI

Datum: 4-11-2020

### **De NAG:**

De NAG is de brancheorganisatie voor de luchtvaartindustrie. De leden van de NAG bestaan uit kenniscentra, opleidingsinstituten en industrie en zijn actief in vliegtuigbouw, vliegtuigonderhoud en luchthavenontwikkeling.

### **De veronderstelling:**

De Nederlandse luchtvaartindustrie (vliegtuigbouw, vliegtuigonderhoud en luchthavenontwikkeling) ondervindt de grootste crisis sinds zijn naoorlogse bestaan. Tegelijkertijd was de luchtvaart bezig met een transitie naar duurzame luchtvaart die door de crisis in een stroomversnelling is gekomen. Ook Nederland heeft de ambitie om in de kopgroep mee te doen in de verduurzaming en aan te sluiten bij de vliegtuigbouwers die uiteindelijk de in Nederland ontwikkelde systemen willen gaan toepassen in hun vliegtuigen. Daarvoor is een omvangrijk programma nodig dat de ambities kan waarmaken.

Er zijn op dit moment nagenoeg geen bruikbare instrumenten in Nederland om deze ambitie te kunnen waarmaken. Het verruimen van de DKTI regeling zou hier mogelijk een bijdrage aan kunnen leveren. Met deze insteek begon ik aan het lezen van de documenten.

### **De observaties:**

- 1) De omschrijving van vervoersmiddelen is verruimd zodat tevens hybride elektrische vliegtuigen en subsystemen gebruik lijken te kunnen maken van de regeling.
- 2) Ik ben op zoek gegaan naar aanpassingen die relevantie hebben voor het ontwikkelen van (sub)systemen voor hybride elektrisch vliegen. Helaas kon ik niet eenduidig ontdekken welke artikelen wel/niet van toepassing zijn voor

- vliegtuigontwikkeling. Mijn interpretatie: artikel 4: niet, artikel 5: niet, artikel 6: niet, artikel 7: wel, artikel 8: niet.
- 3) Haalbaarheidsstudies kunnen nu ook worden aangevraagd voor emissiearme vliegtuigen 320K voor haalbaarheidsstudies. Zoals gezegd is dit het enige bruikbare onderdeel dat ik kon vinden voor onze sector. Ik verwacht dat een aantal (MKB-) leden daarvan goed gebruik kunnen maken.
  - 4) Helaas moet ik concluderen dat de verruimde DKTI geen oplossing biedt voor de ambitie die Nederland zich heeft gesteld om de luchtvaart te verduurzamen. Voor de ontwikkeling van een Nederlandse bijdrage aan hybride elektrisch vliegen is een programma nodig van ca. 50 Miljoen Euro per jaar voor de periode van 10 jaar. Dit is in verhouding met de ons omringende landen waarmee Nederland nu kan samenwerken om de benodigde stappen te kunnen maken.
  - 5) Ik sluit mij graag aan bij de eerder ingezonden reactie van GKN Fokker om voor de Nederlandse bijdrage in de verduurzaming van vliegtuigen te kiezen voor een specifiek instrument voor de luchtvaartindustrie dat in omvang en tijdsduur aansluit bij de inspanningen die nodig zijn. Daarmee kan Nederland vervolgens samenwerken met internationale partners en een onderscheidende bijdrage leveren die daadwerkelijk impact maakt, zowel maatschappelijk (CO2 reductie) als economisch (toeleverancier aan bijvoorbeeld Airbus).

Frank Jansen, Directeur NAG