

VLAAMS PARLEMENT



vergadering **C77 – ECO9**
zittingsjaar 2009-2010

Handelingen

Commissievergadering

Commissie voor Economie, Economisch
Overheidsinstrumentarium, Innovatie, Wetenschapsbeleid,
Werk en Sociale Economie

van 6 januari 2010

INHOUD

| | |
|---|----|
| Vraag om uitleg van de heer Robrecht Bothuyne tot mevrouw Ingrid Lieten, viceminister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Innovatie, Overheidsinvesteringen, Media en Armoedebestrijding, over de stand van zaken bij het innovatief aanbesteden | 3 |
| Vraag om uitleg van de heer Chris Janssens tot mevrouw Ingrid Lieten, viceminister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Innovatie, Overheidsinvesteringen, Media en Armoedebestrijding, over de steun aan innovatieve projecten | 9 |
| Vraag om uitleg van mevrouw Liesbeth Homans tot mevrouw Ingrid Lieten, viceminister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Innovatie, Overheidsinvesteringen, Media en Armoedebestrijding, over het onderzoek naar de introductie van de elektrische auto | |
| Vraag om uitleg van de heer Koen Van den Heuvel tot mevrouw Ingrid Lieten, viceminister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Innovatie, Overheidsinvesteringen, Media en Armoedebestrijding, over de proeftuin voor elektrische wagens | 12 |

■

Voorzitter: mevrouw Patricia Ceysens

Vraag om uitleg van de heer Robrecht Bothuyne tot mevrouw Ingrid Lieten, viceminister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Innovatie, Overheidsinvesteringen, Media en Armoedebestrijding, over de stand van zaken bij het innovatief aanbesteden

De voorzitter: De heer Bothuyne heeft het woord.

De heer Robrecht Bothuyne: Mevrouw de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, ik maak me wat zorgen over het innovatief aanbesteden. Op 18 juli 2008 heeft de Vlaamse Regering het startschot gegeven voor een actieplan Innovatief Aanbesteden, dat zou lopen tot en met 2010. Innovatief aanbesteden houdt het aankopen van bestaande of het bestellen van nog te ontwikkelen vernieuwende producten of diensten in. Innovatief aanbesteden kan relevant zijn voor elk van de dertien beleidsdomeinen van de Vlaamse overheid. In de nota aan de Vlaamse Regering staat een uitgebreide definitie. Ik zal u het citaat besparen.

Innovatief aanbesteden bestaat grosso modo uit twee grote onderdelen: een precommercieel traject, waarbij de nodige kennis wordt vergaard, en het effectief commercieel aanbesteden. De bedoeling van het actieplan was eigenlijk dat we in 2009 klaar zouden zijn met het precommercieel gedeelte en in 2010 zouden overgaan tot het effectief commercieel aanbesteden. De minister van Innovatie had 10 miljoen euro vrijgemaakt en elke Vlaamse minister kreeg ook een delegatie tot maximaal 1 miljoen euro. De bedoeling was om te komen tot een tiental projecten, liefst één per beleidsdomein. Er zou ook gezorgd worden voor een vast contactpunt per beleidsdomein en op het niveau van het Agentschap voor Innovatie door Wetenschap en Technologie (IWT) zou er een kenniscentrum worden opgericht.

Gisteren heb ik nog eens de website van het kenniscentrum bezocht. Helaas lag ze zowat plat. Dat is allesbehalve positief voor het hele project. Ik hoop dat er back office meer gebeurt dan we front office kunnen zien. Het gaat immers niet alleen om een Vlaamse zaak, maar ook om een Europese zaak. Ze is ontwikkeld binnen een Europees kader. Verschillende landen spelen daar op in. Ik weet dat de doelstelling van Nederland was om 15 percent van de overheidsopdrachten tegen eind 2010 op deze manier te laten verlopen. Verschillende Europese landen hebben de nodige ambitie aan de dag gelegd, wij ook. De vraag is wel wat het resultaat van die ambitie is.

Mevrouw de minister, hoeveel projectvoorstellen zijn er uiteindelijk ingediend in dit kader, en wat is de financiële weerslag van de verschillende voorstellen? Hoe worden deze voorstellen beoordeeld? Hoe kunnen we garanderen dat de beoordeling van die voorstellen objectief gebeurt? Op basis van welke criteria gebeurt dat? Zijn er bij alle beleidsdomeinen effectief contactpunten geïnstalleerd? Wat als dit nog niet is gebeurd? Is het de bedoeling om elk beleidsdomein hoe dan ook mee op de kar te krijgen? Of gaan we verder met degene die enige voorsprong zouden hebben? Als er zijn met een voorsprong, zijn er dan meerdere projecten per beleidsdomein mogelijk? Hebt u zicht op het verdere verloop van de uitvoering van het actieplan? Klopt het dat de uitvoering nu al een ernstige vertraging heeft opgelopen? Hoe zult u dat aanpakken?

De voorzitter: De heer Van Malderen heeft het woord.

De heer Bart Van Malderen: Mevrouw de voorzitter, collega's, op 6 oktober had ik al een schriftelijke vraag ingediend waar het gros van de informatie die de heer Bothuyne vraagt, in terug te vinden is. Ik deel zijn bekommernis over het belang dat het innovatief aanbesteden kan hebben. De overheid is een van de weinige die werkt in een omgeving die kan zorgen voor een soort beschermde markt. Dat soort projecten zou in de wilde wereld van de vrije markt veel moeilijker aan bod komen. Uit het antwoord op mijn schriftelijke vraag bleek ook dat er ondertussen 42 dossiers uit 10 beleidsdomeinen zijn ingediend. Men kan dan zeggen dat het glas halfvol of halfleeg is. In elk geval betekent dat dat het innovatief aanbesteden een plaats begint te verwerven.

Mevrouw de minister, ik heb in dat verband een vraag over het aanstellen van een innovatiecel in ieder beleidsdomein. Eerst zou er per minister een contactpersoon zijn. Daarna is er gezorgd voor een bijsturing en zou er een innovatiecel per beleidsdomein komen, waarbij men de focus dan zou leggen op de uitrol vanaf 2011. Is het mogelijk om een beter inzicht te krijgen op die uitrol? Alles staat of valt toch wel met de beschikbaarheid van mensen. Daarnet werd verwezen naar Nederland. Vandaag is daar een team van zes mensen actief. Het belang van het inzetten van mensen kan niet onderschat worden.

De voorzitter: Minister Lieten heeft het woord.

Minister Ingrid Lieten: Mijnheer Bothuyne, in de afgelopen maanden heeft het IWT het innovatief aanbesteden in kaart gebracht en een verhoogde visibiliteit bezorgd. Uiteraard moet er ook wel een heel traject worden afgelegd bij de bewustmaking en de verdere vertaling doorheen alle administratieve structuren. Zo werd het innovatief aanbesteden voorgesteld op enkele managementcomités binnen de Vlaamse overheid en de betrokken kabinetten. De meeste beleidsdomeinen hebben een contactpunt aangesteld dat verantwoordelijk is voor de projectselectie. Vandaag kunnen we stellen dat het project de nodige bekendheid begint te krijgen en dat de draagkracht groter wordt om de uitrol verder uit te voeren.

Tot eind december 2009 werden er 42 projectvoorstellen ingediend – zoals de heer Van Malderen zei – die in aanmerking komen voor zo'n traject. Eind december 2009 werd de oprichting van acht innovatieplatformen voor de zes beleidsdomeinen goedgekeurd, waarvan er één beleidsoverschrijdend is, namelijk energiezuinig passief bouwen. De concrete oprichting van de innovatieplatformen is gepland voor het eerste kwartaal van 2010 en de verdere uitrol is voor het tweede kwartaal.

De beleidsdomeinen Cultuur, Jeugd, Sport en Media hebben een aantal projecten ingediend rond e-book en het ICIS-project (Infrastructuur en Cultuur Informatiesysteem). Het beleidsdomein Ruimtelijke Ordening heeft een project rond energiezuinig passief bouwen ingediend. Voor het beleidsdomein Welzijn, Volksgezondheid en Gezin is er een project ingediend voor de oogscreeener voor jonge kinderen en voor een ICT-toepassing voor zelfstandig wonen van ouderen en zorgbehoevenden. Voor het beleidsdomein Landbouw en Visserij is er een project rond transitie van de glastuinbouwsector. Het beleidsdomein Diensten voor het Algemeen Regeringsbeleid (DAR) opteert voor een nieuw platform voor geo-informatiesystemen en -toepassingen. Het beleidsdomein Werk en Sociale economie heeft een POP-project (persoonlijk ontwikkelingsplan) en een project over complementaire muntsystemen. Andere potentiële, belangrijke projecten zoals het slim rekeningrijden, de elektrische auto, e-procurement, aspecten van slimme elektriciteitsnetten enzovoort zijn in voorbereiding.

De financiële weerslag van de voorstellen ligt in de lijn met wat gepland werd in de nota van de Vlaamse Regering van 2008. Hoe worden deze voorstellen beoordeeld? Ik verwijs naar dezelfde nota van de Vlaamse Regering van 2008, waar onder punt 5 de operationalisering summier wordt behandeld. De procedure waar in een operationele rol voor het IWT voorzien is, wordt hierin als volgt beschreven. Elke minister zal, op uitnodiging van de minister bevoegd voor de innovatie, een contactpersoon aanduiden die verantwoordelijk is voor het innovatief aanbesteden in zijn domein. Het komt elke minister natuurlijk toe te beslissen om deel te nemen aan het systeem of niet. Aan het IWT wordt vervolgens een aanvraag overgemaakt voor het opstarten van het innovatietraject in het kader van innovatief aanbesteden. Het Kenniscentrum Innovatief Aanbesteden adviseert de aanvraag. Een startbudget van 150.000 euro voor opmaak van een masterplan en voor de werking van het innovatieplatform wordt gereserveerd door het IWT.

De start van het precommercieel aanbestedingstraject – concept, haalbaarheidsstudie, prototype, piloot – gebeurt na validatie van het project door het Kenniscentrum Innovatief Aanbesteden. Een bijkomend budget tot maximaal 850.000 euro – dit geeft dus een

totaalbudget van 1 miljoen euro voor masterplan en precommercieel traject samen – wordt gereserveerd door het IWT. Dit budget kan aangewend worden voor een haalbaarheidsstudie in de grootteorde van 80.000 euro, een prototypeontwikkeling in de grootteorde van 500.000 euro, een pilootproject in de grootteorde van 750.000 tot 1.500.000 euro.

Na het opstellen van een masterplan door de aanbestedende overheid en de bevindingen van het innovatieplatform wordt een project Innovatief Aanbesteden gedefinieerd samen met het bijbehorende budget. Ieder project wordt vervolgens voor advies voorgelegd aan de Inspectie van Financiën alvorens wordt overgegaan tot de markt. Aangezien elke finale aanbesteding, naar aanleiding van de budgettaire vastlegging, nog het advies van de Inspectie van Financiën vereist, zal de inspectie bij uitstek zijn bewakende functie naar de wettelijkheid en regelmatigheid kunnen vervullen.

Wat is de rol van het IWT? De eerste fase is dus dat een beleidsdomein zich organiseert en aangeeft op welke wijze een innovatieplatform zal worden opgezet en een innovatieplan zal uitgewerkt worden. Op basis van de beschrijving van de aanpak en de globale omschrijving van de kandidaat-projecten wordt binnen het Kenniscentrum Innovatief Aanbesteden een advies opgemaakt over de vrijgave van de steun van maximum 150.000 euro voor het opmaken van het masterplan.

Het project wordt getoetst aan de hand van de vastgelegde innovatiecriteria. De criteria zijn opgedeeld in vier aspecten. Het eerste aspect gaat over het strategische belang van het project. Heeft het project betrekking op belangrijke uitdagingen? Sluit het aan bij de doelstellingen van het Vlaams regeerakkoord en de beleidsbrieven?

Het tweede aspect gaat over het precommercieel karakter van het voorstel. Dit is eigenlijk het basiscriterium voor een voorstel. Bevat het project een precommercieel aanbestedingstraject dat noodzakelijk is vooraleer we kunnen overgaan tot een commerciële aankoop met klassieke procedures? De onderzoeks- en ontwikkelingsgraad moeten duidelijk in het voorstel vervat zijn. De mate waarin het project een ongekend terrein bewandelt door middel van conceptvoorstellen, prototypeontwikkelingen, integratie van bestaande oplossingen, dat moet uiteindelijk duidelijk naar voren komen. Er wordt ook gekeken naar de omvang van de latere commerciële aankoop in vergelijking met een precommerciële aanbesteding omdat er toch een gezonde verhouding moet zijn.

Het derde aspect is de impact en de valorisatieperspectieven van het project. Men gaat kijken naar de toepasbaarheid van de oplossing in het beleidsdomein, in andere beleidsdomeinen, bij andere overheden of bij de privéconsument. Men bekijkt de impact en de hefboomwerking van het project in geval van een succesvolle uitvoering. In welke mate kan het een doorbraak en een verandering teweegbrengen in de sector? Kan het leiden tot een verhoogde performantie, een verhoogde functionaliteit of kosten-batenverhouding? Wat zijn de pay-offs met betrekking tot het oplossen van een belangrijke sociaaleconomische problematiek? Gegeven het succes van een precommercieel traject, wat is de mate van bereidheid om effectief over te gaan tot een commerciële aankoop van die innovatieve oplossingen?

Het vierde aspect is de kwaliteit van de aanpak. Is de challenge vertaald in een businesscase? In hoever wordt ook de state of the art nagegaan en meegenomen? Zijn er ook voldoende stakeholders en kerncompetenties beschikbaar die de kans op succes van zo'n project verhogen?

Al deze criteria zijn in die vier aspecten ondergebracht.

Als een project aan die criteria wordt getoetst, dan zal het IWT vervolgens het bedrag reserveren op de begrotingslijn van 10 miljoen euro beschikbaar voor Innovatief Aanbesteden. Deze beslissing kan het IWT nemen zonder verdere consultatie van de Inspectie van Financiën.

Na bekrachtiging van het advies door het directiecomité van het IWT, wordt het geplande bedrag voor de eerste fase vastgelegd. De volgende stap is dan dat door het innovatieplatform wordt bepaald welke aanpak zal worden gevolgd en welke kosten daarvoor noodzakelijk zijn. Opnieuw volgt er een bekrachtiging door het directiecomité en wordt dit advies aan de voogdijminister overgemaakt voor definitieve beslissing. Dan komt het advies van de Inspectie van Financiën opnieuw ter sprake.

Daarmee heb ik geantwoord op uw vraag hoe de voorstellen beoordeeld worden en welke garanties er zijn dat die beoordeling objectief en deugdelijk gebeurt.

Zijn alle beleidsdomeinen erbij betrokken? Per beleidsdomein wordt er een contactpunt opgezet dat de problemen en de noden moet opsporen die mogelijk kunnen worden opgelost door een innovatieve aanbesteding. Het gaat bijvoorbeeld over klimaatverandering, mobiliteit, fileproblemen, efficiënter energiegebruik, pensioenschulden en gezondheidszorg. Een aantal thema's liggen in de verschillende beleidsdomeinen nu ter onderzoek voor. Voor de effectieve uitvoering van het project innovatief aanbesteden zullen projectverantwoordelijken worden aangesteld. Zij moeten de kennis van het aangesneden thema hebben om de nodige opportuniteiten in het kader van het innovatief aanbesteden te kunnen detecteren en verder vorm te geven.

Het contactpunt vormt de verbinding tussen het beleidsdomein en het kenniscentrum en is ook verantwoordelijk voor het innovatief aanbesteden in zijn domein. Het vervult een faciliterende en coördinerende rol bij het identificeren en begeleiden van de innovatieve projecten. Daarnaast kunnen per beleidsdomein één of verschillende projectverantwoordelijken worden aangesteld die met de concrete uitwerking van zo'n project worden belast. Voor elk beleidsdomein is er nu zo'n contactpunt opgericht, met uitzondering van Internationaal Vlaanderen.

Hoe zal de selectie gebeuren van de te ondersteunen projecten? De aanzetten van masterplan worden beoordeeld op hun innovatief potentieel overeenkomstig de innovatiecriteria door de IWT-adviseurs en op de mate waarin zij in aanmerking komen voor precommerciële trajecten. Van de door één bepaald contactpunt verzamelde aanzetten van masterplan zullen, in functie van de kwaliteit van de projecten, maximum drie projecten worden geselecteerd in samenspraak met de contactpunten. De geselecteerde projecten worden ook geëvalueerd in functie van hun valorisatieperspectief. Hierbij wordt rekening gehouden met hun commercieel potentieel. Het moet gaan over prioritaire projecten, die niet op hun hoogdringendheid zullen worden beoordeeld. Het gaat meestal om een langere doorlooptermijn, met een minimale uitvoering van 2 tot 5 jaar.

Het is denkbaar dat bepaalde projecten voldoen aan de vooropgestelde innovatiecriteria maar niet in aanmerking komen voor het precommercieel traject. Zo kan een project eventueel rechtstreeks worden aanbesteed of is het meer aangewezen om het in een subsidietraject te steken.

De goedgekeurde projecten zullen vervolgens verder moeten worden uitgewerkt tot volwaardige masterplannen. Uiteraard zal het project onderworpen worden aan de goedkeuring van de functioneel bevoegde minister en de voogdijminister van Innovatie voor de vastlegging van de budgetten.

Zijn er meerdere projecten per beleidsdomein mogelijk? Meerdere projecten per beleidsdomein kunnen in aanmerking komen voor het innovatief aanbesteden. Het is aan het beleidsdomein zelf om uit te maken of ze het voorziene budget van maximaal 1 miljoen euro willen opsplitsen over verschillende projecten of willen gebruiken voor één project. Het staat hen vrij om zelf tot maximaal 1 miljoen euro vrij te maken voor cofinanciering om een of meerdere projecten te realiseren, zoals voorzien in de nota van de Vlaamse Regering van 2008 waarnaar ik al heb verwezen. Het kenniscentrum gaat bij de evaluatie van de projecten na of een project al dan niet in aanmerking komt voor het innovatief aanbesteden. Bij een

positieve evaluatie wordt uiteraard beslist, gaat men naar de kwaliteit kijken en kunnen er meerdere projecten in aanmerking komen per beleidsdomein.

Hoe zal de uitvoering van dit actieplan verder verlopen? Na de evaluatie van de projecten zullen de geselecteerde projecten aanleiding geven tot het oprichten van een innovatieplatform. Elk innovatieplatform zal een concreet project behandelen.

Het platform heeft tot doel kennis, inzichten en voorstellen door denkers en doeners bijeen te brengen. Mede door de inzet van het innovatieplatform zal op een aantal terreinen een doorbraak, verandering of versnelling kunnen worden georganiseerd, waardoor oplossingen zullen worden geboden aan maatschappelijke problemen of de kwaliteit van de dienstverlening van de overheid zal verhogen. Dat zou niet op een gemakkelijke manier kunnen worden gerealiseerd binnen de bestaande trajecten en aanbestedingsvormen.

Op het innovatieplatform wordt dus getracht om oplossingen te vinden. De gehanteerde principes zijn zeker vraagsturing, waarbij men vertrekt van een concrete vraag geformuleerd door de aanbestedende overheid, een duidelijke toekenning van verantwoordelijkheden en uiteraard ook de bewaking van de effectiviteit van de ingezette middelen. Het innovatieplatform bestaat uit vier hoofdspelers: de bedrijven en intermediaire organisaties, de aanbestedende overheid, de kennisinstellingen en het IWT als facilitator.

Na de indiening van de aanzetten tot masterplannen zullen per beleidsdomein een aantal concrete projecten worden geselecteerd door de contactpunten in samenwerking met het IWT. Voor elk geselecteerd masterplan – we noemen het verder een project – zal een innovatieplatform worden opgericht waar één concrete maatschappelijke uitdaging zal worden aangepakt. Een krachtige samenwerking tussen de verschillende spelers is essentieel voor het welslagen van het innovatieplatform. Hiervoor heeft men centrale spelers uit het bedrijfsleven, de kennisinstellingen en de overheid nodig.

Aan het ene uiteinde van het innovatieplatform heeft men een projectverantwoordelijke, die de overheid vertegenwoordigt en de werkzaamheden ondersteunt in de dagelijkse praktijk. Hij heeft het masterplan uitgeschreven en is actief op zoek naar oplossingen voor het vooropgestelde probleem. Hij zal samen met het IWT op zoek gaan naar de meest geschikte vertegenwoordigers van het bedrijfsleven en van de kennisinstellingen om het traject verder vorm te geven. Ook zullen de nodige experts worden uitgenodigd die garant staan voor de laatste stand van de technologie of kennis binnen de sector. Om de verschillende partijen samen te brengen wordt een vooraankondiging gepubliceerd in het Officieel Publicatieblad, het Bulletin der Aanbestedingen en worden de nodige aankondigingen opgenomen op de hiervoor ontwikkelde website.

Hoe zit het nu met al dan niet opgelopen vertragingen? Bij de operationalisering van het innovatief aanbesteden en de concrete implementatie van de eerste projecten werd inderdaad vertraging opgelopen. Daarvoor zijn er twee redenen. Ten eerste is het innovatief aanbesteden een volledig nieuw concept, waardoor de verschillende beleidsdomeinen wat tijd nodig hebben om de mogelijkheden en de opportuniteiten duidelijk te krijgen en de contactpersonen te dynamiseren die daarvan werk kunnen maken en hun schouders eronder kunnen zetten.

Een tweede reden voor de vertraging is de volgende. Voor heel wat aspecten ervan moet ook een beroep worden gedaan op externe partijen. Deze partijen kunnen natuurlijk niet zomaar at random van de markt worden geplukt. Ze moeten ook via een klassieke aanbesteding worden geselecteerd. En daarbij moeten ook de nodige procedures worden gevolgd.

Over het algemeen gesproken kan worden gesteld dat het actieplan wel aanslaat, maar dat de opstart trager verloopt dan gepland, hoofdzakelijk vanwege de grote nood aan informatie over dit nieuwe concept en de nieuwe aanpak op alle niveaus. Het actieplan wordt door de Europese Commissie als een testprogramma opgevolgd door het feit dat het IWT projectleider was van het Europese OMC-PTP-project, dat dient om de mogelijkheden van innovatief aanbesteden te exploiteren en een nieuwe portie instrumenten voor innovatief

aanbesteden te stimuleren. Het IWT hoopt het eerste informatieplatform op te starten in het eerste kwartaal van 2010. De precommerciële aanbestedingstrajecten die daarop volgen, kunnen dan ook van start gaan in het tweede kwartaal van 2010.

Op basis van de ingediende projecten, waarvan een aantal heel relevant en actueel zijn, bestaat er wel degelijk een reëel potentieel voor het innovatief aanbesteden, waardoor het project verlengd moet worden tot eind 2011 en we de opgelopen vertraging voor een gedeelte kunnen inlopen.

Tot besluit wil ik nog zeggen dat om Vlaanderen tegen 2020 binnen te loodsen in de top vijf van de Europese regio's, Vlaanderen ook zelf innovatief moet renoveren in zijn eigen manier van werken en op het vlak van procedures. Hiervoor biedt het instrument Innovatief Aanbesteden grote mogelijkheden. Het biedt innovatieve oplossingen voor belangrijke problemen. Het vormt ook een business-to-government-environments om tot een attractieve markt voor innovatieve bedrijven te komen. Het instrument draagt ook een stukje bij tot onze doelstelling in verband met Onderzoek en Ontwikkeling.

Het voorbije jaar zijn we goed van start gegaan, maar we moeten de zaak wel goed opvolgen en in een hogere versnelling gaan werken om de vruchten ervan te kunnen plukken. Iedereen die met aanbestedingen te maken heeft, weet dat dit een complexe aanpak vergt. Daarbij gaat het er niet alleen om verschillende belangen te verzoenen. De opdrachtgever moet duidelijk beschrijven wat hij nodig heeft. De juridische consequenties moeten voorzien worden. En de mededelingsprincipes moeten op een of andere manier minder formeel zijn, maar wel naar de geest worden nageleefd. Dat vergt een heel ontwikkelingstraject, dat van groot belang is en veel opportuniteiten biedt. We moeten er dus ook veel op inzetten.

De voorzitter: De heer Bothuyne heeft het woord.

De heer Robrecht Bothuyne: Ik dank de minister voor haar uitgebreide antwoord. Als dit het belang benadrukt dat zij aan innovatief aanbesteden hecht, kunnen we daar alleen maar positief over zijn. Er is zeker hard gewerkt, daar twijfel ik niet aan, maar er zijn blijkbaar heel wat problemen gerezen, onder meer om een draagvlak te creëren bij de verschillende administraties, en bij de verschillende beleidsdomeinen.

Het is belangrijk dat de minister als politiek verantwoordelijke er het nodige communicatieve belang aan hecht en er blijft op wijzen, zowel binnen de regering als binnen de administraties, dat dit voor Vlaanderen belangrijk is. We hebben blijkbaar zelfs de ambitie om de trein te trekken en de locomotief te zijn op het vlak van de innovatie in Europa. We moeten zeker een tandje bijsteken. Ik begrijp dat deze innovatieplatformen nu worden opgericht. Er moeten nog bedrijven bij worden betrokken.

Dan komen we tot de discussie over de open innovatie. Die is verre van evident. We koesterden eigenlijk de ambitie om al in 2008 met de eerste innovatieplatformen te starten. We zijn nu twee jaar later en ik hoop dat we nu snel vooruitgang zullen boeken.

De voorzitter: De heer Van Malderen heeft het woord.

De heer Bart Van Malderen: Ik dank de minister voor haar cursus Innovatief Aanbesteden. Als iedereen van de administratie mee volgt met het verslag, dan heeft deze vraag ook zijn nut gehad. Ik heb een opmerking over wat de minister heeft gezegd over de doelstelling van 3 percent voor Onderzoek en Ontwikkeling. De cijferdiscussie hebben we in de commissie al een paar keren gevoerd. De vaststelling is dat 2 percent die door het bedrijfsleven moet worden gehaald, problematisch is. Innovatief aanbesteden is een van de middelen die ervoor kunnen zorgen dat er op een onrechtstreekse manier een omgeving wordt gecreëerd die ervoor zorgt dat we ook op dat vlak vooruitgang boeken.

Als ik het goed heb, zijn er nu op alle beleidsdomeinen behalve één, innovatiecellen opgericht. Ik dacht dat Internationaal Vlaanderen daar nog niet aan toe was gekomen. Is dat een bewuste keuze of een gevolg van omstandigheden? Worden er nog initiatieven gepland?

De voorzitter: Minister Lieten heeft het woord.

Minister Ingrid Lieten: Niet voor alle beleidsdomeinen heeft zich een opportuniteit aangeboden of waren er concrete projecten voorhanden waar dat in paste. Het is ook een zaak van voortschrijdend inzicht. Er wordt zeker ook met Internationaal Vlaanderen voort nagegaan of daar ook mogelijkheden aanwezig zijn.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

■

Vraag om uitleg van de heer Chris Janssens tot mevrouw Ingrid Lieten, viceminister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Innovatie, Overheidsinvesteringen, Media en Armoedebestrijding, over de steun aan innovatieve projecten

De voorzitter: De heer Janssens heeft het woord.

De heer Chris Janssens: We hebben in deze commissie en in de plenaire vergadering al veel gepraat over Opel Antwerpen en voorlopig minder over de Limburgse Fordvestiging. Gezien de context waarin de gesprekken over Opel Antwerpen plaatsvonden, namelijk een dreiging met sluiting, kunnen we daar alleen maar tevreden over zijn. Niemand wil denken aan het sociale drama dat zou worden veroorzaakt door een eventuele sluiting van een van beide fabrieken.

Ford heeft een moeilijk jaar achter de rug. Er zijn 30 percent minder wagens gebouwd dan in 2008. De oorzaak daarvoor is natuurlijk de crisis, maar ook het feit dat er in dit land geen schrootpremie werd ingevoerd, in tegenstelling tot andere buurlanden. We zitten ook in een cruciale fase in de onderhandelingen over de toekomst van Ford Genk. De vestiging zal in ieder geval inspanningen moeten leveren. Dat vraagt de top van Ford. Deze inspanningen houden onder meer een daling van de productiekosten in. Daarvoor wil Ford onder meer een beroep doen op innovatiesteun van de overheid. In de praktijk blijkt die echter moeilijk te verkrijgen. Gespreid over vier jaar – 2005-2009 – heeft Ford 63 projecten ingediend, waarvan er amper een werd goedgekeurd. Andere Fordfabrieken, zoals die in Valencia, hebben vlotter toegang tot deze innovatiesteun, wat toch wel een concurrentienadeel inhoudt voor de Genkse vestiging van Ford. Mevrouw de minister, naar aanleiding van uw bezoek aan de Genkse Fordfabriek pleitte algemeen directeur Guy Martens ervoor om ook steun toe te kennen voor procesinnovatie in plaats van enkel voor productinnovatie.

Mevrouw de minister, wat is volgens u de verklaring dat slechts een van de 63 ingediende projecten van Ford Genk voor effectieve innovatiesteun in aanmerking kwam? Ford Genk is één onderneming die daar gebruik van wenst te maken. Ongetwijfeld zijn er nog heel wat andere. Ziet u bij die ingediende projecten een gelijkaardige verhouding? Kunt u een overzicht geven van de projecten die tot dusver zijn ingediend, met vermelding of ze al dan niet aanvaard werden? Wat zijn de voorwaarden om voor innovatiesteun in aanmerking te komen? Hoe evalueert u deze voorwaarden? Vindt u het, gelet op de geschetste problematiek, nodig om de voorwaarden te wijzigen? Moet de innovatiesteun toegankelijker gemaakt worden? Overweegt u de innovatiesteun ook toe te kennen voor procesinnovatie?

De voorzitter: Mevrouw Turan heeft het woord.

Mevrouw Güler Turan: Ik zou even willen inpikken op de vraag voor innovatiesteun voor procesverbetering. We hebben het daar al uitvoerig over gehad bij de bespreking van de beleidsnota. Mevrouw de minister, in uw nota hebt u al een belangrijke aanzet gegeven om innovatiesteun uit te breiden tot niet-technologische innovatie en om die te kunnen implementeren. Het feit dat er nu meer dienstenbedrijven komen enerzijds en er een tendens van koppeling is van producten aan diensten anderzijds, biedt daartoe een goede gelegenheid. Er zijn ook een aantal mogelijkheden: innovatie van de bedrijfsorganisatie, ontwikkelen van nieuwe bedrijfsvisies, businessmodellen, procesorganisatie, nieuwe bedrijfsprocedures,

planningsystemen, kwaliteitscontrolesystemen, marketing en, heel belangrijk, sociale innovatie, job enrichment, opbouw en verloop van de loopbaan, arbeidsorganisatie, life-work-balance, wat ook heel belangrijk is.

U hebt al een eerste aanzet gegeven in uw beleidsnota. Er moet nu echter wel een kader worden gecreëerd voor niet-technologische innovatiesteun. Hoe en wanneer u dat zult doen, zult u misschien zo dadelijk uitleggen. Kan het Flanders DC Kenniscentrum hierin een rol spelen? Me dunkt dat onder Flanders DC alles van niet-technologische innovatie valt. Kunt u daar een woordje uitleg over geven?

De voorzitter: Minister Lieten heeft het woord.

Minister Ingrid Lieten: U hebt al vernomen dat de Vlaamse Regering in contact staat met de verschillende automobielpplantmanagers om na te gaan op welke manier we de toekomst van de automobielenindustrie in Vlaanderen kunnen handhaven.

De afgelopen maanden hebben we contact gehad met de directie van Ford. Ik was ook verbaasd van de directie van Ford te horen dat ze 63 projectvoorstellen zou hebben ingediend waarmee geen rekening werd gehouden. Dat is een van de redenen waarom ik bij het plaatsbezoek een goede vertegenwoordiging van de innovatie heb meegenomen om concreet met de directie van Ford na te gaan wat de behoeften zijn, wat in het verleden is misgelopen en hoe we de zaak in de toekomst kunnen rechtekken. Ik moet er wel bij zeggen dat er in het verleden communicatiestoornissen zijn geweest. Misschien is dat vandaag ook nog het geval. We hebben in elk geval geen 63 projecten teruggevonden bij het Agentschap voor Innovatie door Wetenschap en Technologie (IWT). Er is uiteindelijk een concrete aanvraag ingediend bij het IWT, namelijk in 2005. Die is ook gehonoreerd.

In de loop der jaren zijn er wel gesprekken en vergaderingen geweest met de staf van het IWT, met Flanders' DRIVE en de directie van Ford. Toen werden er uiteraard zaken afgetoetst. De mensen van het IWT hebben een andere mening dan de directie van Ford. De directie van Ford heeft de alarmklok geluid en gesteld dat ze onvoldoende gehoor kreeg. De mensen van het IWT hebben daarop gezegd dat ze, samen met Flanders' DRIVE, veel inspanningen hebben gedaan om de ideeën die daar leven, om te zetten in concrete projectvoorstellen, die natuurlijk ook vallen binnen het kader van de bestaande subsidiëringmogelijkheden.

We moeten daarbij uiteraard ook steeds rekening houden met het feit dat we de Europese regelgeving respecteren. Het moet gaan om Onderzoek en Ontwikkeling. Niet eender welke verbetering komt in aanmerking voor Onderzoek en Ontwikkeling. Ik heb met eigen ogen kunnen vaststellen dat het probleem is dat het in de plant in Genk niet gaat om de klassieke innovatie van de nieuwe auto van de toekomst. Het is een zuivere productieplant. De enige innovatie die daar mogelijk is, is het verbeteren van het productieproces. Dikwijls vertrekt men daar van twee waarden. De eerste gaat over het verbeteren van de arbeidsomstandigheden van het personeel. Dat heeft te maken met ergonomische consequenties. Vaak moet men zware voorwerpen manipuleren. Als men het proces kan automatiseren, dan kunnen de ergonomische omstandigheden voor de werknemers verbeterd worden.

Een tweede invalshoek is de kostenbesparing die wordt meegerekend. Hoe meer er kan worden geautomatiseerd, hoe minder arbeidskosten er zijn. Dat leidt tot een positief plaatje voor de totale kostprijs en de competitiviteit van de Fordfabriek in Genk in vergelijking met andere Fordfabrieken in Europa, waar natuurlijk intern gebenchmarkt wordt. Tijdens ons bezoek zijn we daarop ingegaan. We hebben met de directie van Ford besproken hoe we in de toekomst de interactie en de communicatie kunnen verbeteren en hoe we de ideeën van de Forddirectie kunnen ontwikkelen, samen met de mensen van IWT en Flanders' DRIVE, en omzetten in concrete projecten. De mensen van Flanders Synergy waren er ook bij omdat zij heel specifiek competenties opbouwen voor arbeidsprocessen. Er werd gekeken hoe zij

konden bijdragen aan de verbetering van de arbeidsomstandigheden en aan de competentie van de Fordfabriek.

Het is niet zo dat elk ingediend project wordt gehonoreerd bij IWT. De verhouding tussen de ingediende en de gesteunde projecten voor de O&O-bedrijfsprojecten bedraagt voor de periode 2004-2008 ongeveer 78 procent. Uiteindelijk is er formeel maar één project ingediend dat ook is gehonoreerd. Er is dus eerder iets fout gelopen in het voortraject en in de voorbereiding en de communicatie tussen het Fordmanagement en de mensen die bij Flanders' DRIVE en IWT proberen een aantal dingen op te starten.

Het ingediende en met succes uitgevoerde project betrof het laserbrazeren op de Ford Mondeo. Het betrof een project in samenwerking met een Vlaamse kmo. Die kmo heeft een aantal ervaringen en competenties opgebouwd die ze verder kan zetten.

De voorwaarden voor innovatiesteun staan uitvoerig beschreven op de website van het IWT.

De steun moet worden toegekend binnen de wettelijke kaders van de Europese kaderregeling inzake staatssteun voor onderzoek, ontwikkeling en innovatie en het besluit van de Vlaamse Regering van 12 december 2008 tot regeling van de steun aan projecten van onderzoek en ontwikkeling van het bedrijfsleven. De drie belangrijkste voorwaarden zijn dat het projecten betreft van een hoge kwaliteit op het vlak van vernieuwing en uitvoering, met een potentieel belangrijke sociaaleconomische meerwaarde voor Vlaanderen en uitgevoerd door bedrijven die over voldoende middelen beschikken om de projecten uit te voeren en de mogelijke resultaten te valoriseren. Deze basisregels zijn door het IWT geëxpliciteerd in een evaluatiemechanisme met specifieke criteria. Dit wordt in detail uiteengezet in het toelichtingsdocument dat u op de website kunt raadplegen.

U vroeg of ik stappen nam om de innovatiesteun toegankelijker te maken. Eerst en vooral dient erop gewezen te worden dat innovatiesteun ook andere maatregelen omvat dan de O&O-bedrijfssteun. We verwijzen hierbij naar de belangrijke inspanningen die geleverd worden om het kennisaanbod te vergroten en de kennis toegankelijker te maken. Ik verwijs bijvoorbeeld naar Flanders' DRIVE en Flanders Synergy. Binnen de O&O-bedrijfssteun kan toegankelijkheid aangepast worden op twee vlakken: door de toegangsvoorwaarden aan te passen of door de procesvoering aan te passen, zodat de toeleiding en de communicatie wat gemakkelijker kunnen gebeuren.

De toegangsvoorwaarden – wie kan voor steun in aanmerking komen en voor welke activiteiten? – zijn voor een groot deel vastgelegd door Europese wettelijke kaders. Daarbinnen kunnen echter bepaalde accenten gelegd worden, zoals bijvoorbeeld momenteel een specifieke voorkeur voor kmo's en voor projecten in de automobielsector. Hier wordt dus al een duidelijke nadruk op gelegd. Op dit vlak gebeuren geregeld bijstellingen om de beleidsintenties te ondersteunen. Zoals in de beleidsnota is aangekondigd, zullen we onder meer de toegankelijkheid voor nieuwe actoren zoals dienstenbedrijven verbeteren. Op het vlak van de procesvoering wordt door het IWT een ontwerp van referentiekader uitgewerkt. We zullen zeker de gelegenheid krijgen om hierover eens van gedachten te wisselen en om na te gaan of het overeenstemt met het belang dat dit parlement eraan hecht.

De Vlaamse Regering is volop in monitoring en in dialoog met de directie van Ford om na te gaan hoe we de competitiviteit van de fabriek kunnen verhogen zodat ze in de concurrentie tussen de verschillende fabrieken van Ford in Europa goed geplaatst is om de verlenging van de productie van de nieuwe versie van de Ford Mondeo en de Sharan binnen te halen.

De voorzitter: De heer Janssens heeft het woord.

De heer Chris Janssens: Mevrouw de minister, ik dank u voor uw antwoord. Het verbaast me toch een beetje dat er blijkbaar 62 projecten zijn misgelopen vanwege een communicatiestoornis. Er zijn er 63 ingediend, waarvan er een is gehonoreerd.

Minister Ingrid Lieten: Er is er maar een ingediend, er zijn er geen 63 ingediend.

De heer Chris Janssens: Ja, maar blijkbaar zijn er dan 62, waarin toch ook heel wat tijd en middelen zijn geïnvesteerd, niet op de juiste plaats terechtgekomen of niet op de juiste manier ingediend. Dat is toch wel verbazingwekkend, zeker omdat het over een periode van vier jaar gaat, van 2005 tot 2009. Ik denk dat men dus best eerder aan de alarmbel had getrokken.

Als men wil inzetten op een maximale werkgelegenheid of op het behoud van een maximale werkgelegenheid in de automobielsector, dan zijn alle actoren daarvoor verantwoordelijk en ook de verschillende overheden. Ik kijk ook naar het partnerschap steden en gemeenten waarover in het regeerakkoord wordt gesproken. Dit kan mogelijk ook een gedeeltelijke oplossing bieden aan bijvoorbeeld de lokale taksen. Dit stond ook in het vorige regeerakkoord en is intussen uitgevoerd.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

■

Vraag om uitleg van mevrouw Liesbeth Homans tot mevrouw Ingrid Lieten, viceminister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Innovatie, Overheidsinvesteringen, Media en Armoedebestrijding, over het onderzoek naar de introductie van de elektrische auto

Vraag om uitleg van de heer Koen Van den Heuvel tot mevrouw Ingrid Lieten, viceminister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Innovatie, Overheidsinvesteringen, Media en Armoedebestrijding, over de proeftuin voor elektrische wagens

De voorzitter: Mevrouw Homans heeft het woord.

Mevrouw Liesbeth Homans: Mevrouw de minister, mevrouw de voorzitter, geachte collega's, u hebt het net gehad over de auto van de toekomst. Ik denk dat er een belangrijke rol is weggelegd voor de elektrische auto. In de buurlanden Nederland en Duitsland heeft men al ambitieuze plannen ontwikkeld. U hebt zelf een eerste aanzet gegeven in oktober 2009, toen u zei dat u wilde onderzoeken wat de concrete plannen en inspanningen voor een elektrische auto kunnen zijn. Dat is geen overbodige luxe, want ik denk dat het de auto van de toekomst is. De huidige generatie elektrische auto's kan zich perfect meten met de huidige generatie benzine- en dieselauto's. Voor de regio Vlaanderen, waar de auto-industrie het toch wel moeilijk heeft, zal innovatie op de automarkt opportuniteiten bieden.

Mevrouw de minister, u hebt begin oktober 2009 gezegd dat u bepaalde plannen in die richting had. U hebt een proeftuin voor elektrische wagens opgericht. U hebt ook 400.000 euro vrijgemaakt. Wat is de stand van zaken? Bent u van plan om nog meer middelen uit te trekken? Nederland heeft een budget van 65 miljoen euro. Duitsland heeft meer dan een half miljard euro vrijgemaakt.

Stroomvoorziening is uiteraard een belangrijke factor om de introductie van elektrische auto's te versnellen. Men heeft het over oplaadpunten. In de buurlanden heeft men er al onderzoek over gedaan en men is het erover eens dat dit niet meer de techniek van de toekomst is. Het zal eerder gaan over stroomopwekking door inductie. Als men stilstaat voor bijvoorbeeld een verkeerslicht, kan men stroom leveren aan een elektrische auto.

Zult u bij de eventuele ontwikkeling voor de innovatie van de elektrische auto vertrekken van de meest vernieuwende techniek? Anders is het misschien wat zinloos omdat men dan achterop loopt.

In Nederland is er bijvoorbeeld een belangrijke rol weggelegd voor de spoorwegen bij het aanleveren van de elektriciteit voor de elektrische wagens. Er zal een extra hoeveelheid elektriciteit nodig zijn. Is daar in Vlaanderen een rol weggelegd voor het Vlaams energiebedrijf? Hoe ziet u dat?

Wordt er gewerkt aan een globale strategie om de elektrische auto in Vlaanderen te introduceren? Zo ja, wie zijn de betrokken partners? In Nederland heeft men een Nationaal Platform Elektrische Auto opgericht. Kunnen we dat in Vlaanderen bijvoorbeeld ook doen? Kunnen we er de overheden bij betrekken, de auto-industrie zelf, de netwerk- en verkeerssystemen, zoals De Lijn of wagenparkbeheerders, en uiteraard ook de universiteiten en de kennisinstellingen?

De voorzitter: De heer Van den Heuvel heeft het woord.

De heer Koen Van den Heuvel: Mevrouw de voorzitter, mevrouw de minister, we hoeven de voordelen van de elektrische wagens niet meer op te sommen. Men moet niet enkel met woorden de elektrische wagen aankondigen, maar er ook werk van maken.

De proeftuin is één uitdaging, een andere is het opladen van die wagen. Hebben we daarvoor een beleid klaar? Het is belangrijk dat er een overheidsbeleid komt om de stroomcapaciteit te optimaliseren en in oplaadpunten te voorzien. Andere landen gaan te werk met een visie en een actieplan om dat elektrisch netwerk qua capaciteit en oplaadpunten de volgende jaren te versterken. Mevrouw Homans, ik geloof ook wel dat u binnen enkele jaren stilstaand voor een verkeerslicht uw wagen kunt opladen, maar laat ons enig realisme aan de dag leggen: dat is nog niet voor morgen.

Enkele weken geleden hebt u, mevrouw de minister, de proeftuin voor elektrische wagens aangekondigd bij uw bezoek aan Ford Genk. Dat bezoek is zeker opgefallen. Naast de oplaadpunten en het elektrisch stroomnetwerk is het ook van belang de elektrische wagens zo goedkoop en rendabel mogelijk te maken. Als een wagen minder weegt, verbruikt die ook minder energie. Het komt erop aan om de wagens ook op dat vlak sterk te verbeteren. Dan is een proeftuin belangrijk om het concept van een wagen te optimaliseren. Mevrouw de minister, u hebt 400.000 euro vrijgemaakt voor de proeftuin. Dat is niet weinig, maar wonderen kunt u daarmee niet verrichten.

Is de proeftuin intussen opgestart of wat is de timing daarvoor? Hoe pakt men dat aan? Hoeveel elektrische wagens zullen worden gevolgd? Wat zijn de parameters en de modaliteiten? Welke selectiecriteria zijn gehanteerd om die proeftuin te operationaliseren?

De voorzitter: De heer Bothuyne heeft het woord.

De heer Robrecht Bothuyne: Het is heel belangrijk dat we tot één groot en concreet plan komen. Er zijn verschillende actoren in Vlaanderen in dit veld. Ik was verrast door de aankondiging van de proeftuin. Ik begreep niet goed: is dit nu het grote plan met alle actoren of een nieuw initiatief naast de andere? Er zijn initiatieven van private spelers, zoals Punch en Volvo. Ook Eandis heeft een proefproject met tien elektrische autootjes, omgebouwde Fiats. Daar zou ook de oplaadcapaciteit worden uitgetest.

Er zijn hoe dan ook nog heel veel vragen te beantwoorden: de performantie van de batterijen, de infrastructuur, de smart grid, de meetapparatuur, de oplaadpunten, de verbinding met de telematiek, de verhouding met gps en dergelijke. Uiteraard is er ook de impact op de mobiliteit zelf. Wordt het straks goedkoper of duurder om met die elektrische auto op de weg te komen? Als het goedkoper wordt, zullen we waarschijnlijk met meer mensen op de weg zijn. Dat heeft dan ook weer zijn impact op onder andere de fileproblematiek.

We zijn niet het enige land dat bezig is met de auto van de toekomst, verre van. In Spanje is het de bedoeling om volgend jaar met 2000 elektrische wagens in een soort proefproject rond te rijden in een aantal grote steden. In China willen ze er dit jaar 10.000 op de weg hebben. Ook in de VS, onder andere in Los Angeles, zijn er proefprojecten bezig of in opstart.

Heel belangrijk lijkt me de standaardisering. Als we straks die oplaadpunten installeren, moeten we ervoor zorgen dat die overal gebruikt kunnen worden en door elke auto, overal geproduceerd. Het Belgische EU-voorzitterschap op het einde van dit jaar is misschien een

opportuniteit om het gesprek op Europees niveau daarover te trekken en misschien tot conclusies te laten komen.

Er zijn ook andere technieken voor de wagen van de toekomst, onder andere waterstof. Plant u ook daarvoor op het vlak van innovatie bijkomende acties? Of heeft de elektrische wagen alle prioriteit?

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Mevrouw Martine Fournier: De Katholieke Hogeschool Limburg is een onderzoek gestart om de oplaadtijd in ongeveer tien minuten te kunnen realiseren. Ik zie de files al voor mij die dat zal veroorzaken. De heer Bothuyne verwees er ook naar.

Federaal staatssecretaris voor Mobiliteit Etienne Schoupe heeft een oplaadpunt geopend in december. In tegenstelling tot de buurlanden blijven wij enorm achter bij de uitbouw van die oplaadinfrastructuur. In Londen zullen de komende jaren bijvoorbeeld 25.000 oplaadpunten worden geïnstalleerd. In Nederland gaat de overheid er 10.000 financieren. België houdt de boot nog een beetje af. Als die auto rijdt in 2011, wordt het wel heel dringend om die oplaadpunten te realiseren.

Staatssecretaris Schoupe wacht op privé-initiatieven. Mevrouw de minister, wacht u daar ook op? Of zult u zelf vanuit de Vlaamse overheid in samenwerking met de federale initiatieven nemen?

De voorzitter: De heer Van Malderen heeft het woord.

De heer Bart Van Malderen: Ik sluit mij aan bij een aantal vragen en opmerkingen die hier gemaakt zijn. Er is nog niet gezegd: waarom hebben we het over die elektrische wagen? In welke context zien we dat? Er is het evidente ecologische vraagstuk. Autogebruik brengt het gebruik van fossiele brandstoffen met zich mee. Maar het feit dat we het hierover hebben in de commissie Economie en Innovatie heeft te maken met het belang dat de automobiël-industrie vandaag in onze regio heeft. Dat zouden we bestendig willen zien. Het is niet zo zorgwekkend dat ook anderen er mee bezig zijn.

Het is zeker goed dat er in heel veel landen initiatieven genomen worden om elektrische wagens te faciliteren. Het komt erop aan de omgeving te creëren die ertoe leidt dat de wagens op zijn minst voor een deel hier worden geassembleerd. Op die manier kan de toegevoegde waarde voor de productie ervan, naast de ecologische winst, hier worden geboekt. We hebben immers troeven in handen. In andere landen wordt gewezen op de stedelijke ontwikkeling. Er is verwezen naar Londen en Nederland. Bijna heel Vlaanderen kenmerkt zich door een grote mate van verstedelijking. We rijden vrij korte afstanden. Dat vergemakkelijkt het gebruik van de elektrische wagen.

Het is belangrijk dit proces in het nodige tijdspectief te zien. Bronnen zeggen dat tegen 2025 de elektrische wagens 10 percent van de markt zullen uitmaken. In de tussenfase zal moeten worden ingezet op hybride modellen. 2025 is de middellange termijn. Daar moet vandaag aan worden gewerkt. Het komt erop aan tussen nu en 2025 de industriële basis te hebben om de assemblage hier te hebben en te houden. Het feit dat we de kennis, het industriële weefsel en de markt in huis hebben mag ons niet zelfgenoegzaam maken en laten veronderstellen dat de ontwikkeling en de assemblage van de elektrische wagen automatisch in onze schoot zal vallen. Er is al verwezen naar investeringen in een netwerk. Het is ook belangrijk te weten welke elektrische standaard men zal hanteren. Iedereen denkt hier blijkbaar dat we met de wagen naar een soort stopcontact zullen moeten rijden en daar dan inpluggen. Er zijn ook andere manieren denkbaar. Men zou bijvoorbeeld van batterij kunnen wisselen, wat meer aansluit bij de huidige tankstations. Men zal op Europees en internationaal niveau moeten evolueren naar een technische standaard. Als Vlaanderen daar een vooraanstaande rol kan in spelen, bepaalt Vlaanderen ook mee de marktomgeving.

De heer Bothuyne heeft het debat over de prijs al op gang getrokken. De elektrische wagen zal pas competitief worden als elektriciteit betaalbaar is. België scoort op dat vlak helemaal niet goed, en iedereen kent er de achtergrond van. Het debat moet aan de overzijde van de straat worden gevoerd. De laatste jaren zijn er geen stappen in de goede richting gezet.

Er is de ecologische winst van de elektrische wagen, maar dat is maar zo als de gebruikte stroom groene stroom is. Als de stroom wordt opgewekt door oude kolencentrales, wordt de efficiëntie veel minder op het vlak van de CO₂-uitstoot. Er is heel wat werk aan de winkel op het federale niveau om de juiste omgevingsfactoren te creëren zodat de elektrische auto competitief wordt en ecologische winst boekt.

Ik heb in het verleden al een voorstel gelanceerd om in deze commissie een hoorzitting of gedachtewisseling te organiseren waarbij verschillende invalshoeken aan bod kunnen komen. Zo kan worden nagegaan hoe wij vanuit het parlement maatregelen kunnen stimuleren of aankaarten die deze omgeving en ruimere context mee kunnen creëren. Dat is een vraag aan de voorzitter.

De voorzitter: Mevrouw Turan heeft het woord.

Mevrouw Güler Turan: Ik zal kort zijn. Er is meer Onderzoek en Ontwikkeling nodig. Als ik de heer Van Malderen mag geloven, zal pas in 2025 10 percent van de wagens elektrisch worden aangestuurd. Intussen is er een onderzoeksfase nodig. Nergens anders dan in Vlaanderen is de afstand tussen woon- en werkverkeer zo klein. Dat maakt van Antwerpen een ideale stad om deze elektrische wagens te testen. Ik stel dus voor om Internationaal Vlaanderen te promoten als pilootzone voor elektrische wagens. Klein maar dapper Vlaanderen moet deze kansen zeker niet laten liggen.

Of het nu oplaadpunten, inductiestromen of inwisseling van batterijen wordt, we moeten met onze netbeheerders samenwerken. Ik weet niet of er al stappen in deze zin zijn ondernomen. Ik denk aan Infrax of Eandis waarmee zal moeten worden samengewerkt om de elektrische wagens te voorzien van energie.

Als ik hoor van het jaar 2025 en de ecologische prioriteit, is mijn voorstel dat de Vlaamse overheid haar eigen wagenpark al zou vergroenen met zuinigere, klimaatvriendelijkere wagens. Dat is op de korte termijn een groene en innovatieve maatregel.

De voorzitter: We zullen bij de regeling van de werkzaamheden een datum zoeken voor het voorstel van de heer Van Malderen.

Mevrouw Patricia Ceysens: Vandaag heerst een ongelooflijke hype rond de elektrische wagen. Sommige automerken zullen op het autosalon staan met een elektrische wagen.

Ik ben wel wat bang van een overdreven overheidsimpact alsof de overheid de elektrische wagen gaat creëren. Het debat neigt daar soms naartoe. We moeten realistisch blijven. Het zal uiteindelijk de markt zijn en de producenten die zullen bepalen welke de wagen van de toekomst zal zijn. Ook al schaarst de hype zich nu rond de elektrische wagen, dan zal de echte groene auto nog een heel stuk efficiënter zijn, zeker op de korte termijn. Dat zal de wagen zijn die voor de meeste consumenten bereikbaar en haalbaar is. De resultaten zijn vrij spectaculair, al zijn ze niet zo sexy. Het gaat om de hybride wagen.

Ik denk voorts aan de gemiste kansen voor het invoeren van biobrandstoffen. Op een bepaald moment was het een hype, vervolgens werd het voorstel aan diggelen geschoten. Het is heel gevaarlijk te denken dat men de waarheid in pacht heeft.

Er zijn ook mogelijkheden voor waterstof. Sommige producenten willen de hype rond de elektrische wagen afkoelen. Vorig jaar hebben 13 producenten aan de pers meegedeeld dat de waterstofwagen nog voor de elektrische wagen zal worden gelanceerd. We moeten daar als politici vrij voorzichtige mee omspringen. De overheid moet de groene wagen van de toekomst niet creëren, dat zal het verhaal niet worden. We moeten natuurlijk wel de ambitie hebben om ons wagenpark te vergroenen. Dat is evident. Het is dus belangrijk te weten hoe

de infrastructuur wordt aangepast en hoe er wordt omgegaan met de taksen. Dat is, naast normering, een goed instrument om de consument aan te sporen.

U hebt het erover Vlaanderen te promoten. Er zijn een paar landen ons te snel afgeweest. Wat eind vorig jaar in Londen en Amsterdam is gebeurd, is daar een goed voorbeeld van. Deze steden hebben zich net voor het kerstreces ongelooflijk op de kaart gezet als de stadsregio's die de elektrische wagen zullen invoeren. Men gaat daar zeer ver in. In Londen wil men met taksen de consument stimuleren om deze wagen aan te kopen. Dat zal het verschil uitmaken.

De voorzitter: Minister Lieten heeft het woord.

Minister Ingrid Lieten: Mevrouw de voorzitter, in Vlaanderen moeten we vaststellen dat het jammer is dat we niet vroeger zijn begonnen na te denken over de mogelijkheden die de elektrische auto voor ons heeft. Dat betekent dat we daarover tot nu toe ook geen gecoördineerd beleidsplan hadden en dat we nu begonnen zijn met een inhaalbeweging.

Het is zeker en vast niet de bedoeling dat de overheid investeert in een fabriek die elektrische auto's ontwikkelt en produceert. We zullen ons houden aan de beleidslijnen en proberen de bestaande privé-initiatieven en de belangrijke automobielsector te stimuleren en te helpen bij Onderzoek en Ontwikkeling bij de transitie, die wel degelijk aan de gang is, zodat de automobielsector in Vlaanderen, de tewerkstelling, de innovatie en de industriële bedrijvigheid, gesteund wordt. Het is belangrijk dat de overheid hierin initiatieven neemt door de industriële bedrijvigheid te stimuleren en ervoor te zorgen dat de tewerkstelling blijft bestaan. Het gaat dan niet alleen over de tewerkstelling bij de autoassemblagebedrijven, maar ook bij heel wat toeleveranciers die werken in die sector.

Een tweede reden waarom de overheid actief en proactief moet ingrijpen, is dat de elektrische auto heel wat potentieel biedt op het vlak van de leefbaarheid van onze steden en gemeenten. Zoals verscheidene sprekers hebben opgemerkt, leven we in een dichtbevolkt land, waarbij het samenleven op een beperkte oppervlakte tot heel wat overlast en gezondheidsproblemen leidt. De luchtkwaliteit in onze steden, waar het grootste deel van de mensen woont, is zeer slecht, een van de slechtste van Europa. Een belangrijke bijdrage wordt geleverd door de uitstoot van de wagens. Niet alleen de luchtkwaliteit is slecht. Ook de geluidsoverlast zorgt voor heel wat gezondheidsproblemen. Als de technologie het mogelijk maakt om duurzamere wagens te produceren, dan moeten we daar volop op inzetten om te zorgen dat die zo snel mogelijk geïntroduceerd kunnen worden in onze steden en gemeenten. Maar daarvoor is uiteraard een globaal actieplan nodig, en tot nu toe hadden we dat niet.

Het eerste initiatief dat ik heb genomen, richtte zich tot de industriezijde. U herinnert zich misschien dat ik bij de viering van het achtjarig bestaan van Flanders' DRIVE in oktober aan Flanders' DRIVE expliciet de opdracht heb gegeven om proactief een actieplan te ontwikkelen om de bestaande industrie te helpen om in te zetten op die transformatie van de automobieleconomie en ervoor te zorgen dat onze huidige toeleveranciers, die nu aan de automobielsector leveren, straks ook kunnen leveren als de automobielsector nieuwe – elektrische of hybride – wagens op de markt brengt. Het gaat niet om een keuze tussen elektrische en hybride wagens of wagens die rijden op waterstof, het is een en-en-verhaal. Heel de technologische ontwikkeling en onderzoek voor de elektrische auto's vindt eerst haar toepassing bij de hybride wagens. Die komen nu volop op de markt. De technologie zal verder geperfectioneerd worden naarmate de infrastructuur voor het opladen wordt geperfectioneerd voor de volledig elektrische auto's.

We hebben dus aan Flanders' DRIVE gevraagd een volledig plan te maken, de sector te bevragen, te kijken naar de bestaande industriële bedrijven in de automobielsector om te zien hoe we kunnen helpen bij het onderzoek en de ontwikkeling, zodat de bestaande toeleveranciers voorbereid worden op de nieuwe evoluties en ook nieuwe leveranciers worden geholpen. Voor de elektrische auto's worden immers nieuwe technologieën ontwikkeld. Er zijn toeleveranciers die nu niet actief zijn in de automobielsector, maar die

met hun bestaande kennis en competentie wel applicaties en onderdelen kunnen ontwikkelen voor de elektrische auto. Denken we maar aan Picanol, dat heel wat competenties in huis heeft en volop bezig is om nieuwe markten te ontwikkelen. Flanders' DRIVE heeft die opdracht gekregen en is daar ook mee bezig.

Als de elektrische auto wordt geïntroduceerd in onze steden, dan is daar in de eerste plaats natuurlijk infrastructuur voor nodig. Er zullen ook heel wat samenwerkingsverbanden nodig zijn op het vlak van de energievoorziening. Het zal belangrijk zijn na te gaan hoe de consument daarop zal reageren en te kijken hoe we kunnen zorgen voor een stimulans.

Ik heb daarom de opdracht gegeven om daarvoor een proeftuin op te starten. Ik zal dieper ingaan op wat die proeftuin betekent. De proeftuin is inmiddels opgestart. In de eerste fase wordt heel duidelijk in kaart gebracht welke onderzoeksvragen moeten worden gesteld, welke technologische aspecten en potentiële proeftuinen moeten worden uitgerold en welke engagementen vanuit de industrie, de steden en andere stakeholders wij nodig hebben om dat project succesvol in actie te stellen. Het project moet heel duidelijk door verschillende overheidspartners en privépartners gedragen worden.

Na deze fase van de beschrijving, komen we bij het uitrollen en opstarten van de proeftuin voor elektrische voertuigen in Vlaanderen. Hierbij moeten we uitkijken naar het gebruikersperspectief en moet de openinnovatiegedachte maximaal worden meegenomen. In de proeftuin is het heel duidelijk de bedoeling om informatie en testen te verzamelen die toegankelijk zijn voor alle steden, gemeenten, gebruikers en industriële partners die die informatie kunnen omzetten in hun eigen acties.

De proeftuin moet een zo volledig mogelijk ecosysteem omvatten. Dit houdt in dat we alle relevante stakeholders, zowel de binnen- als buitenlandse spelers, actief betrekken in de opzet en implementatie van de proeftuin, enerzijds om het nodige draagvlak te creëren en anderzijds om de proeftuinactiviteiten te kunnen uitwerken. Naast de producenten van zowel voertuigen als technische componenten, denken we hierbij ook aan de huidige distributieactoren, de laadstations bijvoorbeeld, en aan de lokale en regionale beleidsactoren. Het zal immers een effect hebben op het mobiliteitsbeleid door het verkeersgenererend aspect en de afwikkeling van het verkeer. Ik denk ook aan de belangenorganisaties, bijvoorbeeld de Bond Beter Leefmilieu, de beroepsverenigingen in de automobielenindustrie, zoals Febiac, Federauto en ASBE, de toeleveranciers, de importeurs, de brandstofleveranciers, de wagenpark-eigenaren, de overheden en de diverse onderzoekscentra die al op een of ander terrein actief zijn. We moeten proberen alle actoren die er op een of andere manier mee te maken hebben, te betrekken in de proeftuin om na te gaan wat hun engagementen, ambities en opportuniteiten zijn.

Naast technologisch onderzoek is het voornaamste doel van de proeftuin aan te tonen hoe innovatie en adoptie van elektrische voertuigen kan worden versneld. Hierbij moeten we de focus leggen op het identificeren en monitoren van de gebruikerspatronen en -activiteiten. Hoe beïnvloedt de introductie van elektrische voertuigen de huidige vervoerspatronen en welke implicatie heeft dit op technisch en infrastructureel vlak? Hierbij komen aspecten kijken zoals: waar gaan de mensen opladen? Moet er een oplaadinfrastructuur worden voorzien te velde? Gaat men in oplaadinfrastructuur in de parkeergarages voorzien?

Een tweede focus komt te liggen op het experimenteren met specifieke concrete 'use cases' zodat duidelijk wordt welke hefboomen er zijn om het gebruik van die elektrische voertuigen te versnellen. Hoe kunnen we de consumenten stimuleren om, als er effectief voertuigen op de markt worden gebracht, zo snel mogelijk over te gaan tot de aanschaf van die voertuigen en ze te introduceren in onze steden en gemeenten? Er zijn een aantal motiverende elementen mogelijk waarbij de overheid een rol zou kunnen spelen, zoals tijdens de spits elektrische voertuigen toelaten op de busstrook, gereduceerde parkeertarieven voor elektrische voertuigen, informatie over de beschikbare laadstations, fiscale systemen. De overheid kan

dus heel wat motiverende elementen ontwikkelen om de introductie van die voertuigen te versnellen.

Naast dat technologisch onderzoek en het gebruik moeten we ook kijken naar een optimale afstemming tussen de beschikbare infrastructuur en de ondersteunende beleidsmaatregelen en initiatieven, en de specifieke experimenten die in de proeftuinen worden ontwikkeld. Daar moeten we dus een goed samenwerkingsverband hebben, onder meer ook met de steden en gemeenten. Er moet een duurzame onderzoeksomgeving worden uitgebouwd, die ook een blijvende ondersteuning kan bieden. Het mag geen one shot blijven, met één dik rapport. Er moet een onderzoeksomgeving komen die permanent alle actoren begeleidt in de verdere ontwikkeling van die diverse initiatieven en trajecten, om uiteindelijk tot de implementatie te kunnen overgaan. Via die proeftuinwerking moet ook inzicht worden gecreëerd in de mate waarin het proeftuinconcept en de permanente uitbouw van die testbench om in een 'semi real life'-omgeving' nieuwe automobielenconcepten te testen, kunnen bijdragen tot de verankering van de automobielenindustrie in Vlaanderen. Als de overheid investeert in die proeftuinen en wagens kunnen worden getest, is het immers de bedoeling dat dit kan bijdragen, binnen een open innovatiesysteem, tot de ondersteuning van de automobielenindustrie in Vlaanderen.

Hoeveel elektrische wagens zullen er op die manier worden gevolgd, en welke parameters moeten precies in kaart worden gebracht? In het haalbaarheidsproject van het testen van batterijelektrische voertuigen in een praktijkomgeving moet uiteraard worden nagegaan hoe die proefomgeving concreet vorm moet krijgen, hoeveel wagens er moeten worden getest, het aantal laadpalen, welke doelgroepen er moeten zijn in die testomgeving, hoe het zit met de meetapparatuur en hoe de variabelen moeten worden opgenomen. Ook moet worden nagegaan hoe we die resultaten maximaal kunnen uitrollen en ten dienste stellen van de diverse partners die ze nodig hebben om hun eigen processen te kunnen ondersteunen. Dat is de oefening die nu bezig is. Tevens moet worden bekeken wat de kostprijs zal zijn als we dat uitrollen in de diverse scenario's, van kleinschalig tot grootschalig, en welke engagementen er zullen zijn van andere partners om daar mee in te investeren en mee die kostprijs te dragen.

Het verzamelen van de data is zeer belangrijk in een onderzoeksproject. Dan gaat het over de installatie van meetmateriaal in voertuigen, maar ook in infrastructuur, die moet gebeuren. Die infrastructuur moet ook de nodige functionaliteiten bevatten. Voertuig en gebruiker moeten kunnen worden geïdentificeerd. Er is de activering van het type laadproces: zal dit gebeuren via smart metering, fast charging, laden tegen het goedkoopste tarief? Wanneer wordt een auto opgeladen? Hoe kunnen we daar de relatie vinden met de smart grids en de smart meters, zodat we het beheer van ons elektriciteitsnetwerk belasten op de juiste manier en niet overbelasten op verkeerde momenten. Dataverzameling en -transmissie moeten natuurlijk verlopen via de bestaande technologische standaarden, zoals WiFi en General Packet Radio Service (GPRS). Er moet een server worden geïnstalleerd om dat allemaal te beheren. Om het te verwerken, moet er uiteraard ook de nodige capaciteit zijn. Het is immers belangrijk dat al die informatie wordt verwerkt, precies om een antwoord te bieden op de vragen van de diverse actoren. De automobielenproducenten hebben andere vragen dan de steden en gemeenten en de stedenbouwkundigen, die bepaalde dingen mee zullen moeten vertalen in de toekomstige organisatie van onze steden.

We moeten ook kijken naar de milieu-impact en de technische impact. De veiligheid en de betrouwbaarheid van voertuig en infrastructuur staan natuurlijk voorop. Dan moet er worden gekeken naar de prestaties, naar de actieradius en het gebruik. Soms opperen mensen dat ze nu met die elektrische voertuigen slechts 70 à 80 kilometer kunnen rijden, dat ze er niet mee op vakantie kunnen gaan. Nu, 340 dagen per jaar rijden we maximaal slechts 80 kilometer met onze wagen. Er zijn diverse nieuwe innovatieve concepten mogelijk om er, met die technologische kennis, uiteindelijk toch voor te zorgen dat zo veel mogelijk mensen hun gedrag kunnen aanpassen. Er zouden combinaties van oplossingen kunnen worden gegenereerd om ervoor te zorgen dat we die elektrische voertuigen zo snel mogelijk kunnen

introduceren in onze steden en gemeenten. Er moet uiteraard een vergelijking worden gemaakt tussen de diverse soorten laadinstallaties. Diverse sprekers hebben er al op gewezen dat er verschillende innovaties zijn, die elk een eigen businessconcept kunnen krijgen en ook een eigen manier van gebruikersadaptatie hebben. Veel mensen zullen hun elektrische wagen kunnen opladen in hun garage. Mensen die geen garage hebben, moeten echter ook die mogelijkheid tot opladen krijgen. Hoe kunnen we die infrastructuur inpassen in het dagelijks gedrag van die mensen en bij de marktspelers die er nu zijn en ter zake misschien ook voorzien in een nieuw businessconcept? Dat moet worden bekeken.

Er is ook de invloed van de roll-out van elektrische voertuigen op de elektriciteitsvraag. Hoe staat dit in relatie tot de elektriciteitsdistributie? Wat zijn de opportuniteiten, maar ook de bedreigingen?

Er moet een standaardisatie gebeuren van de laadinfrastructuur, van de stekkers, van de communicatieprotocollen – er zal een facturatie moeten gebeuren tussen de verschillende elektriciteitsbedrijven –, van de niet-technische aspecten zoals de signalisatie en branding ten behoeve van parkeervoordelen, fiscaliteit.

De well-to-wheel energie-efficiëntie en de impact op het broeikaseffect moeten worden nagegaan. Het gaat dan ook over hoe de elektriciteitsproductie gebeurt. Kunnen we in de keten nog meer vergroening stimuleren? Er moet ook gekeken worden naar de capaciteit, naar de tijdstippen waarop er kan worden geladen en hoe dit invloed zal hebben op de elektriciteitsbevoorrading.

Er is ook de milieugerelateerde levenscyclus, rekening houdend met de recyclage van het materiaal, dit is het cradle-to-grave-principe. Wat zal hiervan de impact zijn? Hoe zullen we omgaan met de batterijen? Er zijn heel wat opportuniteiten in de technologische evolutie maar ook heel wat bedreigingen in verband met grondstoffen, recyclage en invloed op de ecosystemen.

In de proeftuin kijken we ook naar de sociaaleconomische impact. We focussen vooral op het marktonderzoek. In het marktonderzoek zal de markt gesegmenteerd worden. Er zal worden nagegaan welke doelgroepen de early adopters zullen zijn en het meest vatbaar zijn voor de aanschaf van een elektrische auto. Hoe zullen we die doelgroepen kunnen identificeren? Wat zijn hun beweegredenen? Hoe kunnen we het beleid daarop afstemmen? Wat is de publieke aanvaarding? Welke emotionele, objectieve of subjectieve argumenten kunnen tegenwerken? Is er een verandering in aankoopgedrag? Gaat men misschien een ander type van voertuig kopen, bijvoorbeeld een kleiner of groter type? Is er een wijziging in verplaatsingsgedrag? Hoe wordt het feit ervaren dat ze geluidsarm zijn? In eerste instantie klinkt dit positief, maar men moet ook naar de veiligheidsaspecten kijken. Voertuigen kondigen nu hun komst aan, zeker aan de zwakkere weggebruikers. Welke prijsmaatregelen kunnen we nemen: fiscaliteit, subsidies, accijnzen? Welke incentives – gratis parkeren, gebruik busbanen, geen tolheffing – zijn wenselijk en wat zal hun effect zijn? Hierbij is de kennis van de reële mobiliteitskost belangrijk. Dit debat wordt ook gevoerd in functie van een aantal andere maatschappelijke uitdagingen.

Zo komen we stilaan naar voorstellen van beleidsmaatregelen die de toegang tot die markt kunnen bevorderen. Er moet zeker en vast naar het buitenland worden gekeken. Wat zijn daar de positieve voorbeelden? We moeten niet opnieuw het warm water uitvinden. Dan kunnen we scenario's maken die haalbaar zijn en de randvoorwaarden opstellen.

Ik kom nog eens terug op de stimulering van de autosector in Vlaanderen. De haalbaarheidstudie moet nagaan hoe en op welke manier een proeftuin een reële meerwaarde kan bieden aan de bestaande autosector. Ik verwijs naar de gesprekken met Volvo, dat technologisch zeer ver staat in de productie van een hybride en een elektrische auto. De Vlaamse overheid gaat samen met Volvo na hoe men tot een win-winsituatie kan komen die niet alleen voor de steden en gemeenten belangrijk is, maar ook voor de industriële productie in Gent en

omgeving. Er wordt ook gekeken naar de toeleveranciers, naar de lessen die kunnen worden getrokken en zeker ook naar hoe de overheid zelf, als grote aankoper, een voorbeeldrol kan spelen en een early adopter kan worden, rekeninghoudend met de principes van aanbesteding.

In verband met de businessmodellen heb ik al opgesomd dat er verschillende partners actief zijn, niet enkel overheidspelers, maar ook privéspelers, niet enkel de automobielsector als toeleverancier, maar ook uitbaters van parkeergarages of mensen die nu in de brandstofsector actief zijn. We moeten onderzoeken wat de introductie van het elektrische voertuig voor hen betekent en wat de effecten zijn op de businessmodellen die daar dienstig zouden kunnen zijn.

Als we kijken naar de gebruiker: de aankoop van de batterij is nu duur en maakt de aankoop van de elektrische voertuigen duur. Zijn daar nieuwe mogelijkheden, zoals batterijleasing of het integreren van de batterijkost in de gebruikskost van het voertuig? Kunnen we samenwerken? Kunnen we businessmodellen ontwikkelen? Ik verwijs naar de gsm-operatoren, die een goede samenwerking hebben gevonden. Het gaat erom het leven van de gebruiker aangenamer te maken en ervoor te zorgen dat die geen negatieve gevolgen ondervindt.

Als we kijken naar het mobiliteitsaanbod: misschien moeten we naar nieuwe processen gaan waarbij mensen een elektrisch voertuig hebben om de korte verplaatsingen te doen en via andere dienstverleningsconcepten voor hun vakanties een wagen krijgen aangeboden die langere verplaatsingen aankan. Die gebruiken ze dan enkel in het kader van leasing of autodelen. Cambio is daar een mogelijke partner.

Er zijn grote vlootbeheerders die een voortrekkersrol kunnen spelen. Zij moeten ook kijken wat het zal betekenen voor hun administratie. Ik denk verder aan de voertuigindustrie zelf en de elektriciteitsproducenten. Wat is de invloed ervan op de batterijlevensduur? Aan welk tarief moet de klant worden vergoed voor het gebruik van zijn batterij? Welke waarde heeft die batterij aan het einde van haar levensduur en wat moet er dan mee gebeuren? Zijn die oude batterijen dan nog recycleerbaar of bruikbaar voor andere toepassingen? Ik som op om aan te geven dat we proberen om met dat proeftuinconcept zeer volledig te zijn en alle actoren mee te nemen.

Hoe worden de elektrische wagens verder geselecteerd en is deze selectie al gemaakt? We gaan naar een open karakter en gebruikersgerichte aanpak. De schaalbaarheid zal belangrijk zijn. We willen voluit gaan voor 'meten is weten'. De proeftuin moet maximaal data verzamelen die kunnen worden gebruikt door de verschillende partners in hun eigen processen van innovatie en ontwikkeling. We willen een innovatieve manier om de overheid een brug te laten slaan tussen research, development en innovatie en daadwerkelijke implementatie door deze proeftuin in te zetten in een systeem van precommercial procurement. Het innovatief aanbesteden bij de overheid zelf zal zeker ook een belangrijke hefboomfunctie hebben.

Daarmee geef ik u het concept van de proeftuin. Ik heb verschillende partners gevraagd om samen te werken. We zullen verschillende competenties en kennis nodig hebben en die moeten worden gebundeld. De definitie is nu bezig. In de tweede helft van 2010 zal de uitrol kunnen plaatsvinden.

Bij de definitie moeten we keuzes maken over de kostprijs. We kunnen inzetten op kleine proeftuinen met een aantal aspecten of we kunnen grootschalig gaan. Die afweging moeten we nog maken en dan ook relateren aan de beschikbare budgetten.

Mevrouw Homans, wat gebeurt er nu al? Momenteel is voor de proeftuin al 400.000 euro vrijgemaakt, voor de eerste fase van de beschrijving van wat er nodig is en hoe het moet worden uitgerold. De assemblagebedrijven bereiden zich nu ook al voor op de productie van elektrische en hybride voertuigen. De kost van de eerste projecten is geraamd op 7,5 miljoen euro. Dat wordt nu ondersteund vanuit IWT en Flanders' DRIVE. Er zijn een aantal projecten lopende en er zijn budgetlijnen vrijgemaakt.

Daarnaast wordt ingezet op enkele andere groene technologieën. We mogen waterstof zeker en vast ook niet vergeten. Daar zijn nog heel wat andere technologische uitdagingen. Alle ervaringen die we zullen opdoen, zeker met betrekking tot de batterijen en de oplaadcapaciteiten, zullen we deels kunnen doorvertalen naar de waterstofindustrie en de mogelijkheden die er daar zijn.

Stroomvoorziening is, zoals mevrouw Homans zegt, cruciaal. Het is belangrijk dat de gebruiker de wagen kan opladen. Daarom heeft de Europese Unie ook als doelstelling de uitwerking van geharmoniseerde regels en normen, zodat er een snelle invoering en een bredere toepasbaarheid van de laadinfrastructuur kan zijn. Op dit ogenblik gebeurt de standaardisatie binnen de International Electrotechnical Commission en de Technical Committee 69 (IEC TC69), die “electric road vehicles and electric industrial trucks” als voorwerp heeft. Ook daar volgen wij de evoluties om te komen tot een standaardisatie.

Mevrouw Homans wijst erop dat we iedere keer de nieuwe state of the art moeten nemen en niet blijven vaststeken in oude technieken. Wij zetten inderdaad in op de meest innovatieve en toekomstgerichte technologie van het inductief laden of het al rijdend laden. Flanders’ DRIVE heeft daar nu al samen met de industrie een concept voor. Ik weet nog uit mijn vorig leven dat daar al heel wat ervaring is opgedaan met trams die al rijdend worden geladen. Dat gebeurde in enkele Franse steden. Bordeaux liep daarin proef. Er waren ook enkele negatieve startproblemen, maar ondertussen begint men daar toch al heel wat ervaring op te doen, die men kan doorvertalen.

Er wordt dus gekeken naar de technologie, maar er wordt ook onderzocht wat dit betekent voor de infrastructuur en de infrastructuurkost. Niet elke technologische vernieuwing is maatschappelijk verantwoord. We moeten daar de verschillende variabelen en mogelijkheden bekijken. Dat gebeurt zeker in het project van Flanders’ DRIVE.

De stroommarkt is hier een belangrijke partner. Er zijn in Vlaanderen al enkele projecten opgestart met betrekking tot slimme elektriciteitsnetwerken, de ‘smart grids’. Doel is het toekomstige elektriciteitsnetwerk klaar te maken voor de verdere introductie van hernieuwbare energie, maar ook voor decentrale energieproductie en -opslag, wat zeker van toepassing is voor elektrische voertuigen.

Momenteel lopen meerdere gesteunde en complementaire projecten, met een focus op slimme elektriciteitsnetten. De belangrijkste zijn het onderzoeksproject ‘Generaties’, uitgevoerd door de Vlaamse Instelling voor Technologisch Onderzoek (VITO), de K.U.Leuven en het Vlaams Smart Grids Platform (VSGP), waarbij de betrokken onderzoeksgroepen en industrieën betrokken zijn. Het overkoepelende project ‘Generaties’ bevat een onderzoeksgedeelte ‘Smart grids’. Dit onderzoeksproject start begin 2010 en bevat een deeltaak in verband met elektrische voertuigen.

In Hombeek zal een proefproject ‘LINEAR’ worden opgezet waarin de impact van elektrische voertuigen en ‘plug in’-hybride voertuigen op het elektrische netwerk zal bestudeerd en getest worden. Ook in Diepenbeek wordt onderzocht op welke wijze elektrische voertuigen intelligent aan het net gekoppeld kunnen worden om tot de meest energie-efficiënte oplossing te komen. Dat aspect zal volledig aan bod komen in het VSGP.

Er zijn heel veel partners betrokken. Er dienen zich heel veel maatschappelijke opportuniteiten aan, niet alleen met betrekking tot de leefkwaliteit, maar ook met betrekking tot industriële activiteiten. Met dat proeftuinproject en met de opdracht van Flanders’ DRIVE proberen wij zowel aan de industriezijde als aan de vraagzijde de zaken in beweging te zetten en tot een versnelling over te gaan, om stilaan te komen tot de bouwstenen voor een Vlaams beleid ter stimulering van de invoering van de elektrische auto, zowel in de industriële technologische toepassingen als in onze steden en gemeenten.

De voorzitter: Mevrouw Homans heeft het woord.

Mevrouw Liesbeth Homans: Dank u, mevrouw de minister, voor het zeer uitgebreide antwoord. De proeftuin vind ik op zich een zeer goed initiatief. Maar u hebt, zoals ik al heb aangegeven, een achterstand opgelopen door het vorige beleid. U moet nu een inhaalbeweging maken. *(Opmerkingen)*

Die inhaalbeweging kan niet snel genoeg gebeuren. Men moet in de toekomst voldoende blijven investeren, zowel in mankracht als in financiële middelen.

Mijnheer Van Malderen, uiteraard is dit een project van lange termijn. Ik had ook niet verwacht dat in 2015 al onze wegen al zouden worden bereden door elektrische wagens. De termijn van 2025 is inderdaad misschien realistisch, maar dat is ook al over vijftien jaar, en dus moeten we nu investeren in innovatie. Dat was mijn punt. Het klopt ook dat de prijs te hoog is. De gemiddelde prijs van een elektrische wagen ligt momenteel twee keer zo hoog als die van een normale benzine- of dieselauto.

We moeten het warm water hier niet uitvinden. We kunnen echt leren van wat de buurlanden op dat terrein al doen. In Nederland heeft men bijvoorbeeld een aanbesteding georganiseerd en gaat men gezamenlijk drieduizend wagens aankopen, waarbij dan het marktprincipe van vraag en aanbod kan werken. Zo kan men de ontwikkelingskosten betalen en zal de prijs ook automatisch dalen.

Mevrouw de minister, u kent mijn obsessie met het Vlaamse energiebedrijf. Ik heb u daar al verschillende vragen over gesteld. Misschien is dit wel een taak die kan worden opgenomen in het pakket dat zal worden uitbesteed aan het Vlaamse energiebedrijf. U bent daar niet op ingegaan, maar misschien is dat wel een suggestie om mee te nemen. Het energiebedrijf zal toch in deze legislatuur moeten worden opgericht, dus ik neem aan dat suggesties welkom zijn. Bij deze.

De heer Koen Van den Heuvel: Mevrouw de voorzitter, u zei daarnet dat het een hype is, maar het is toch een hype die we niet mogen missen, want de elektrische wagen is duurzamer dan de biobrandstoffen.

Mevrouw de minister, ik dank u voor uw zeer uitgebreide en volledige antwoord. We weten nu allemaal goed wat daaromtrent zal gebeuren. Het is goed dat een aantal zaken worden opgelijst. Ik vraag me wel af of we niet veel dubbel werk gaan verrichten. Als je de voorbeelden uit het buitenland ziet, waar men volop in de actie zit en niet meer in de voorbereidende omgevingsanalyse, denk ik dat wij daar snel overheen kunnen gaan. We moeten hier inderdaad niet het warm water uitvinden, maar moeten zeker ook geen evidenties meer onderzoeken, alsof we in Vlaanderen op een eilandje leven, terwijl de andere landen heel operationeel bezig zijn.

De heer Bothuyne heeft daarnet een vraag gesteld over het innovatief aanbesteden in de Verenigde Staten. Dat is nu niet meteen het land dat men qua milieuvriendelijke investeringen aan de top verwacht, maar daar zou de overheid dus wel de ambitie hebben dat tegen 2012 de helft van de wagens die worden aanbesteed, elektrisch of hybride zou zijn. Dat zijn concrete maatregelen. Laten wij ons dus niet beperken tot die proeftuin, maar laat ons overgaan tot actie. Het innovatief aanbesteden kan daar één element in zijn. Een ander element is dat van het stroomnet. Ook daar mogen we niet bij de pakken blijven zitten.

Volgende week zullen er verschillende elektrische wagens op het Autosalon staan, maar we gaan ze niet allemaal naar Grobbendonk kunnen rijden om het Schouppe-oplaadpunt te gebruiken, zoals mevrouw Fournier zei. Als ze maar 80 kilometer kunnen rijden, zullen we niet vanuit elke Vlaamse hoek tot in Grobbendonk kunnen rijden om op te laden.

Ik zou zeggen, mevrouw de minister, nog een beetje studeren, en nadien vooral met concrete acties naar voren komen.

De heer Robrecht Bothuyne: Mevrouw de minister, ik dank u voor het uitgebreide antwoord, hoewel het eigenlijk nog meer vragen omvatte dan de vragen die wij hier al hadden

gesteld. Dat wijst erop dat Vlaanderen inderdaad niet klaar is om een voortrekkersrol te spelen. Wiens verantwoordelijkheid dat is, laat ik nu in het midden. Ik stel het alleen maar vast.

We missen hier en daar misschien een aantal kansen. Mijn vorige vraag ging over innovatief aanbesteden. De projecten die daar op kop zitten, zijn zeer belangrijk, maar ik stel vast dat, ondanks het feit dat we drie jaar geleden al over de elektrische auto spraken in dat kader, de elektrische auto op dit moment niet is meegenomen in de eerste projecten inzake innovatief aanbesteden. Ook daar hebben we de boot dus voorlopig gemist.

U sprak ook over het ‘grand projet’ dat u van Flandres’ DRIVE verwacht. Ik heb niet goed begrepen hoe de proeftuin, die eerder een beschrijvend onderzoek zal vormen en in een eerste fase weinig concrete testing zal inhouden, zich zal verhouden tot het ‘grand projet’ van Flandres’ DRIVE, met de veelheid aan technieken en technologieën die daarvan te verwachten zijn.

Het is mij ook nog niet helemaal duidelijk wie nu concreet de proeftuin gaat trekken. Gebeurt dat vanuit Flandres’ DRIVE, vanuit het IWT of vanuit nog een andere instantie? Als je niet betrokken bent bij deze proeftuin, sta je echt langs de kant. U hebt een zeer volledige opsomming gegeven van mogelijke actoren. Het is belangrijk dat we ook heel snel resultaten zien, want de wereld staat niet stil.

U hebt het belang van standaardisatie zelf aangehaald. Ik heb daarnet gesuggereerd om dat in het kader van het EU-voorzitterschap misschien te proberen te trekken, en te proberen om vanuit Europa met iets te komen dat wereldwijd de standaard kan zijn.

Bij om het even welk initiatief is het belangrijk dat we vooral Vlaamse technologie gaan gebruiken. Ik heb vastgesteld dat Eandis op basis van Fiatautootjes gaat werken, en tegelijk zie ik dat Punch al een tijdje met een elektrisch autootje rond z’n eigen fabriek rijdt, in de hoop er een aantal prototypes van te kunnen en mogen produceren. Het ene spreekt het ander dus een beetje tegen: de Vlaamse distributie-intercommunale Eandis gaat in zee met Fiat, terwijl het Vlaamse bedrijf Punch mogelijke partners en afnemers zoekt voor de ontwikkeling van hun prototype.

Mevrouw Patricia Ceysens: Mevrouw de minister, het enige tastbare en concrete waar in de vorige legislatuur hard money voor is uitgetrokken, is inderdaad het Generatieproject en het hele gebeuren rond smart grid, wat natuurlijk cruciaal is om de elektrische auto te kunnen invoeren. Dat is het enige uit uw antwoord dat met hard money is waargemaakt. En dat is iets wat ik in de vorige legislatuur heb gedaan.

Het spijt mij, maar ik zal nooit geloven dat de overheid de markt één bepaald type van innovatie zal opdringen. Het is zeer zinvol om te testen, te stimuleren, te proberen, te clusteren en mensen bijeen te brengen, maar er is maar één manier om de vergroening door te doen dringen, en dat is door de onzichtbare hand van de markt groen te kleuren. Dat doe je met twee harde instrumenten, namelijk normeren en taxeren. Dat zijn de twee instrumenten die een overheid heeft om een markt groen te kleuren.

Verder huiver ik van het nieuwe etatisme – ik heb dat ooit de Wallonisering genoemd – dat het de overheid is die één bepaald type van innovatie opdringt. Zo zal het niet zijn. Het zullen de consument en de markt zijn die zullen uitmaken wat de groene wagens zullen zijn. Er zullen nu eenmaal meerdere technologieën zijn, ook de zeer zware, kijk maar naar het DRIVE-verhaal van Volvo. De efficiëntie zal nog altijd een van de belangrijkste innovaties zijn.

Mijnheer Van den Heuvel, het is maar hoe u het bekijkt. De heer Van Malderen heeft erop gewezen dat je ook bij de elektrische wagen de hype op een bepaald moment aan diggelen kunt schieten als je gaat kijken waar de elektriciteit vandaan komt, zoals je dat ook kunt doen bij de biobrandstoffen.

Ik geloof maar in één echte vergroening, en dat is de vergroening die tot stand komt als de overheid met onzichtbare hand de markt groen gaat kleuren. Dat zie ik niet in dit beleid.

De voorzitter: Minister Lieten heeft het woord.

Minister Ingrid Lieten: Het is een open vraag voor mij. Het is heel duidelijk wat de voorzitter stelt. Er is een duidelijk verschil tussen dit beleid en het vorige. Als we gewoon de markt haar gang laten gaan en de geglobaliseerde automobiemarkt ondergaan, zullen we binnenkort geen auto-industrieactiviteiten meer in België hebben. Dat is zeker niet mijn wens of bedoeling. Ook in de vorige legislatuur, binnen de Vlaamse Raad voor Wetenschapsbeleid en binnen ViA is ervoor gekozen om een aantal maatschappelijke uitdagingen te definiëren.

Mevrouw Patricia Ceysens: Dat gebeurde wel door de industrie.

Minister Ingrid Lieten: Ik ben het daar niet mee eens.

Mevrouw Patricia Ceysens: Dat is het fundamentele verschil. Men moet de zaken juist definiëren.

Minister Ingrid Lieten: Dat zeg ik net. Dat is het fundamentele verschil tussen het vorige en het huidige beleid. We staan voor grote maatschappelijke uitdagingen zoals het klimaat of de gezondheidszorg. We zeggen dat we als overheid onze krachten moeten bundelen, stimulerend en een stukje proactief moeten optreden, en niet alleen maar alles ondergaan. Maar we moeten tegelijk ook rekening houden met de verschillende actoren op de markt. De overheid speelt haar rol, maar de industriële sector en de privésector spelen ook hun rol.

Mevrouw Patricia Ceysens: Wij moeten ze laten doen.

Minister Ingrid Lieten: Dat doe ik ook, mevrouw Ceysens. Sommige mensen hebben dat goed begrepen, u misschien niet.

Wat de proeftuin betreft, stellen we duidelijk dat we op een open en innovatieve manier informatie verzamelen, die we de privéspelers aanreiken zodat zij deze informatie in hun marktwerking kunnen gebruiken. Ik denk bijvoorbeeld aan informatie over hoe de gebruiker zich gedraagt, hoe de gebruiker kan worden gestimuleerd om elektrische wagens aan te kopen of hoe de industriële sector zich kan aanpassen om voldoende industriële activiteit aan te houden.

Wij gaan niet met onze armen gekruist afwachten wat er in andere landen gebeurt. Wij gaan actief inspelen op de situatie en rekening houden met de belangen die wij in de Vlaamse steden en gemeenten hebben. We houden ook rekening met de gezondheid van onze inwoners en met het belang van de industriële activiteiten in Vlaanderen.

Mevrouw Patricia Ceysens: Normeren en taxeren is niet hetzelfde als met gekruiste armen zitten af te wachten. Het is sturen zodat de markt haar werk kan doen.

Minister Ingrid Lieten: Het is een en-enverhaal. Een onderdeel van de proeftuin bestaat er ook in om na te gaan welke incentives de overheid kan gebruiken. Ik wil erop wijzen dat alles in deze sector redelijk snel gaat. Er zijn verschillende spelers en verschillende activiteitskernen. De elektriciteitssector is belangrijk, en de automobielsector is belangrijk. Het is wel goed dat we alle partners samenbrengen en kijken hoe we de dingen gaan aanpakken.

We hebben aan verschillende partners gevraagd er samen aan te werken. Het Vlaams Instituut voor de Mobiliteit moet dat voor een gedeelte coördineren, samen met de onderzoeksinstellingen en Flanders Logistics. We moeten er juist voor zorgen dat we de kennis niet versplinteren, maar de aanwezige kennis bundelen.

Ik beaam voorts volledig wat de heer Van den Heuvel zegt: de tijd van studeren is voorbij. De eerste fase van de proeftuin bestaat erin snel te beschrijven wat nog moet worden onderzocht. Vervolgens kan men trachten de consequenties te meten op het vlak van de kostprijis, het

volume en de schaalgrootte. De tweede fase zit mee vervat in de opdracht die nu is gegeven, namelijk om de opstart en de uitrol te doen. We moeten de ervaring die in het buitenland voorhanden is, gebruiken en onze tijd niet verliezen.

We moeten ook weten wat we willen, mijnheer Bothuyne. Enerzijds willen we snel gaan omdat er een grote maatschappelijke meerwaarde aan verbonden is, anderzijds zou het ook niet verstandig zijn om onszelf voorbij te lopen, en als overheid alleen maar elektrische wagens aan te kopen, want dan wordt er in Vlaanderen geen enkele elektrische wagen meer geproduceerd. Het zou ook niet aanvaardbaar zijn sommige producenten exclusief te bevoordelen en andere niet.

Concreet zijn er verschillende toeleveranciers die belangrijke technologie in huis hebben. Punch Powertrain heeft bijvoorbeeld belangrijke technologie in huis in verband met versnellingsbakken. Zij installeren hun versnellingsbakken nu al in Chinese en Indische voertuigen die hybride of semi-elektrisch rijden. Op dit moment moeten we de activiteiten bij de toeleveranciers en de assemblagebedrijven in ogenschouw nemen en trachten ze te stimuleren. Ik vermoed dat we op dat punt dezelfde mening zijn toegedaan.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

■