

VLAAMS PARLEMENT



vergadering **C172 – ECO21**
zittingsjaar 2009-2010

Handelingen

Commissievergadering

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

van 24 maart 2010

INHOUD

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 proeftuin voor de invoering van de elektrische auto	3
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 innovatieregiegroepen	8
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 verdeelsleutel van de BOF-middelen (Bijzonder Onderzoeksfonds)	11

■

Waarnemend voorzitter: de heer Matthias Diependaele, ondervoorzitter

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 proeftuin voor de invoering van de elektrische auto

De voorzitter: De heer Janssens heeft het woord.

De heer Chris Janssens: Minister, begin december 2009 kondigde u de opstart aan van de eerste fase van de proeftuin voor de invoering van de elektrische auto. U stelde daarvoor een budget van 400.000 euro ter beschikking.

Eerder dat jaar, namelijk op 1 oktober 2009, vroeg u aan Flanders' DRIVE om een analyse te maken van wat de Vlaamse industrie nodig heeft om zich voor te bereiden op de komst van de elektrische auto. Op basis van die analyse zou u dan steun kunnen verlenen aan de inspanningen die nodig zijn om van de invoering van de elektrische auto in Vlaanderen een succes te maken.

Begin 2010 verwachtte u volgens een persbericht van 2 december 2009 een eerste voorstel van Flanders' DRIVE. In een eerdere commissievergadering heb ik naar aanleiding van een vraag van de huidige voorzitter vernomen dat dit voorstel nog voor het zomerreces kan worden verwacht. Mijn vraag was echter al eerder ingediend. Er is wel wat vertraging opgelopen. Wat is de oorzaak van het uitblijven van dat rapport?

In uw persbericht vermeldt u eveneens dat de elektrische auto op economisch vlak kan helpen om de activiteiten in de automobielsector te verankeren en nieuwe economische activiteit aan te trekken. Ook voor de assemblagefabriek van Ford in Genk is transformatie belangrijk.

Naar aanleiding van uw recente werkbezoek aan Californië stelde u vast dat er een Ford werd opgeladen met elektriciteit en verklaarde u volgens een persartikel: "Een pak van mijn hart. Ik dacht al dat we met Ford op een dood spoor zaten waar het innovatie betrof."

U zou – en dat hoor ik graag – Ford dan ook graag zien toetreden tot de proeftuin voor elektrische auto's. Hebt u intussen al contact gehad met de verantwoordelijken van Ford om toe te treden tot de proeftuin? Zo ja, wat was hiervan het resultaat? Zo nee, wanneer plant u een dergelijk overleg?

U verklaarde intussen ook een afspraak te hebben gemaakt met de vicepresident van Ford die bevoegd is voor innovatie. Heeft dat gesprek al plaatsgevonden? Wat kunt u daaruit concluderen?

Zijn er plannen om de elektrische wagen van Ford ook in Europa, en wat ons betreft in Genk, te produceren?

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

De heer Koen Van den Heuvel: Minister, in Californië hebt u niet alleen een paar dagen kunnen oefenen in het waarnemend minister-presidentschap, maar hebt u naast Ford ook Better Place bezocht. Dat is een bedrijf dat oplaadpunten en batterijwisselstations opzet. Toen hebt u ook aangekondigd dat u Better Place zou opnemen als eventuele partner in de proeftuin. Is daar al verder werk van gemaakt? Zijn er intussen nog andere partners gecontacteerd die eventueel zijn opgenomen in de proeftuin?

De voorzitter: De heer Watteeuw heeft het woord.

De heer Filip Watteeuw: Minister, welke bijkomende middelen trekt u uit voor de ontwikkeling van die elektrische auto? De proeftuin is een vrij bescheiden initiatief van 400.000 euro. Daarvoor wordt ook nog in andere kredieten voorzien. Wanneer ik een vergelijking maak met de investeringen die gebeuren in andere landen, dan is dit bedrag toch

vrij beperkt. Zal die proeftuin voldoende zijn om de ontwikkeling en productie van de elektrische auto in Vlaanderen mogelijk te maken?

Ik wil ook even een kanttekening maken. De elektrische auto is niet de oplossing voor onze mobiliteitsproblemen. Men verwacht daar wonderen van, maar het is niet de oplossing voor de problemen in de automobielenindustrie. Het is een belangrijk deel van de oplossing maar ook niet meer dan dat.

De voorzitter: Minister Lieten heeft het woord.

Minister Ingrid Lieten: Flanders' DRIVE voerde in 2009 inderdaad een analyse uit om na te gaan hoe de Vlaamse industrie zich optimaal kan voorbereiden op de komst van de elektrische auto. De studie 'Op weg naar een nieuwe voertuigindustrie in Vlaanderen/Gebaseerd op het innovatie-ecosysteem voor de ontwikkeling van vernieuwende, duurzame mobiliteitsconcepten' werd opgeleverd op 28 januari 2010.

De strategische oefening bij Flanders' DRIVE kende twee fasen. Een eerste fase had betrekking op de periode van maart tot juli 2009 en heeft geleid tot het definiëren van een concrete visie over de toekomst van de voertuigindustrie. Deze visie is opgenomen in het Vlaams regeerakkoord.

In een tweede fase, van september 2009 tot januari 2010, is concrete invulling gegeven aan het innovatie-ecosysteem voor de voertuigindustrie in Vlaanderen. De vraag werd beantwoord hoe er doorbraken kunnen worden gerealiseerd via concrete grootschalige projecten, die hierna geïntegreerde projecten worden genoemd. Voor de selectie van de projecten werden criteria gedefinieerd vanuit het streven naar een maximale maatschappelijke en economische toegevoegde waarde.

Via verschillende workshops werd een selectie gemaakt van de geïntegreerde projecten en is de invulling uitgewerkt met speciale aandacht voor businessmodellen en het clusteren van actoren. Het ontwikkelen van nieuwe technologieën voor elektrificatie is een onderdeel van de invulling, net als het opzetten van nieuwe vormen van dienstverlening en het vormgeven van de omgevingsfactoren.

Dit rapport geeft een samenvatting van de belangrijkste stappen in het traject van de strategieoefening. Het resultaat van de oefening is een portfolio aan geïntegreerde projecten die alle ondersteund zijn door de industrie. Het betreft hier een mix van korte-, middellange- en langetermijnprojecten. De kortetermijnprojecten zijn volledig uitgewerkt, inclusief de businesscase en een budgetraming van de projecten. De andere projecten zijn inhoudelijk gedefinieerd, de trekkers zijn geïdentificeerd en de clusters zijn samengesteld. De berekening van de businesscases is in uitvoering.

Snelheid, efficiëntie in de verdere aanpak en het beslissingsproces met een strakke timing van 'deadlines' en 'deliverables' zijn cruciaal aangezien ook een 'first mover'-positie op Europees niveau van belang is.

De roadmap met de verschillende geïntegreerde projecten wordt nu verder verfijnd. Flanders' DRIVE is nu bezig met de verdere concretisering van de projecten. Al die projecten gebeuren samen met de industriële partners. Daardoor bestaat er een zekere vertrouwelijkheid rond die businesscases. Indien u daar meer informatie over wenst, kunnen er wel meer details worden gegeven over de aard van de projecten en dergelijke.

We hebben twee initiatieven lopen: de bottom-upbenadering vanuit de industrie die door Flanders' DRIVE wordt gecoördineerd en de opdracht die we aan het Vlaams Instituut voor Mobiliteit (VIM) hebben gegeven om meer vanuit een maatschappelijke benadering te kijken hoe die proeftuinconcepten verder kunnen worden opgezet.

Het VIM is bezig met de definiëring en heeft intussen een stakeholderanalyse gedaan. Alle privé- en publieke partners die op een of andere manier zelf interesse hebben getoond of die daarmee bezig zijn, zijn geïdentificeerd. Daar zitten ook de contacten bij die wij in Californië

hebben gehad. Zo is er een dialoog opgestart met Better Place om na te gaan of zij geïnteresseerd zijn en hoe ze dan geïntegreerd kunnen worden.

Het VIM is momenteel bezig met het definiëren van de verschillende fasen van het proefproject en met de budgettaire gevolgen van de omzetting van die projecten. Ik verwacht van het VIM tegen de zomer dus duidelijke voorstellen met duidelijke ramingen en een omschrijving van de inhoud van de proefprojecten. We moeten dan, samen met het VIM, op zoek gaan naar budgettaire middelen om de projecten op te zetten.

Er is inderdaad een dialoog bezig met Ford. Het is de kern van de automobielenindustrie in Vlaanderen waarbij er heel wat assemblageactiviteiten zijn, maar minder onderzoeksprojecten. Er zijn enkel projecten over procesinnovatie. Dat is een nadeel. We proberen de dialoog met Ford op te starten om te proberen bij hen interesse op te wekken voor de proeftuin. We proberen Ford te overtuigen van deze opportuniteit om zo de verankering te helpen en te ondersteunen. De gesprekken zijn bezig. Ik kan er voorlopig niet veel over zeggen. We proberen Ford te enthousiasmeren om op een proactieve manier mee te werken.

Ik moet de collega gelijk geven wanneer hij zegt dat de elektrische auto een deeloplossing is, uiteraard geen mobiliteitsoplossing. Het is een oplossing om de huidige mobiliteit duurzamer te maken, maar het is geen geïntegreerde mobiliteitsoplossing. Afhankelijk van het standpunt van waaruit men dit bekijkt, schat iedereen de evolutie waarin we gaan komen, anders in. Op het ViA-platform (Vlaanderen in Actie) heeft de heer Leyman maandag nog gezegd dat de omschakeling van de huidige auto's naar meer hybride auto's of naar elektrische auto's volgens hem veel sneller zal gaan. Vlaanderen moet nu een inhaaloperatie doen, want er is de laatste jaren te weinig aandacht voor geweest.

Ik ben het dus met iedereen eens over de sense of urgency. We zijn in september gestart en we gaan voluit verder. We zullen er in de toekomst zeker voldoende middelen voor moeten vrijmaken.

Ik heb hiermee geprobeerd de stand van zaken te geven van de verschillende oefeningen en gesprekken die bezig zijn. Het wordt uiteraard vervolgd.

De voorzitter: De heer Janssens heeft het woord.

De heer Chris Janssens: Minister, ik dank u voor uw antwoord. U verwijst naar het rapport van Flanders' DRIVE dat u in januari ontvangen hebt. Is het mogelijk om dit ook aan de commissie te bezorgen? Of wilt u wachten op de studie van het VIM?

Minister, is de proeftuin voor elektrische auto's voor u enkel gericht op elektrische auto's of ook op hybride wagens? Hybride wagens zijn een tussenstap en zijn al verder ontwikkeld dan elektrische auto's. Ik wil niet vooruitlopen op de onderhandelingen die met Ford Genk en de Europese directie worden gevoerd, maar als Ford het nieuwe Mondeo-model zou toewijzen aan Genk, dan zal daar vanaf 2013 allicht ook een hybride model worden gefabriceerd. Als de proeftuin zich ook toespitst op hybride wagens, is het belangrijk dat Ford bij de proeftuin wordt betrokken. Ik hoop dat u ons van het verloop van de gesprekken op de hoogte kunt houden. Het is belangrijk dat Vlaanderen niet achterblijft voor wat hybride en elektrische wagens betreft.

Hebt u eigenlijk zicht op de invoering van elektrische wagens en eventuele proeftuinen in onze buurlanden? Het is natuurlijk essentieel dat Vlaanderen mee op de kar springt, maar het heeft weinig zin om elektrische wagens in te voeren als de oplaadpunten aan de landsgrens eindigen. Hebt u zicht op de stand van zaken in de buurlanden?

De voorzitter: De heer Sabbe heeft het woord.

De heer Ivan Sabbe: Minister, ik heb een vraag over de oplaadpunten. De elektrische wagen is één ding, maar je moet hem natuurlijk ook kunnen opladen. Een merk zoals Tesla heeft een autonomie van 320 kilometer. Fisker heeft een hulpmotor en een autonomie van 440 tot 450

kilometer. Je hebt dus laadpalen nodig. Hoe wilt u dit aanpakken? Wat is uw standpunt? Dit kan niet worden losgekoppeld van het produceren van elektrische wagens.

Wat de buurlanden betreft, heeft Zweden zich voorgenomen om tegen 2015 volledig CO₂-vrij te zijn bij de opwekking van elektriciteit. De CO₂-uitstoot is in Stockholm al met 25 procent verminderd. Taiwan heeft met zijn politieke vijand China een deal gemaakt met Chery, één van de drie grootste automobielproducenten in China, om elektrische auto's in Taiwan te bouwen.

We moeten toch nagaan wat we met de laadpalen gaan doen. U kent het verhaal van de bussen. We kunnen niet van een denderend succes spreken bij de omschakeling van bussen naar elektrische bussen of bussen op aardgas. Men spreekt altijd over de CO₂-uitstoot, maar men vergeet dat een dieselmotor dramatisch is voor de uitstoot van stikstofdioxide (NO_x) en fijn stof. Aardgas is dus al een heel stuk beter dan diesel, benzine ook maar die heeft dan meer CO₂-uitstoot.

De voorzitter: De heer Watteeuw heeft het woord.

De heer Filip Watteeuw: Minister, de elektrische auto is natuurlijk één zaak, maar ik hoop trouwens dat de elektrische auto's op groene stroom zullen rijden, dat is pas echt milieuvriendelijk.

Er zijn natuurlijk ook andere energiedragers zoals waterstof en geperste lucht. Is men daar binnen Flanders' DRIVE of het VIM mee bezig? Het is belangrijk, ook voor de auto-industrie, om in te zetten op die andere dragers.

De heer Matthias Diependaele: Mijnheer Watteeuw, ik ben het er volledig mee eens dat een elektrische auto zeker niet de enig zaligmakende oplossing is.

Mijn opmerking sluit een beetje aan bij de gedachtewisseling die we straks zullen houden. De investeringen die nu worden gedaan in innovatie rond de elektrische auto, zijn niet per definitie verloren. Ik denk ook niet dat u dat bedoelt. De batterijtechniek die zal worden ontwikkeld, zal ook bruikbaar zijn voor andere dingen.

De heer Filip Watteeuw: Voor alle duidelijkheid, wij ondersteunen de projecten rond de ontwikkeling van de elektrische auto. Meer zelfs, ik heb een voorstel van resolutie ingediend waarin het Vlaams Parlement vraagt om de ontwikkeling nog wat sneller te laten gaan en te bevorderen.

De heer Matthias Diependaele: Dan zijn we het daarover eens.

De heer Filip Watteeuw: Ik hoop dan dat u die resolutie zult steunen.

De voorzitter: Minister Lieten heeft het woord.

Minister Ingrid Lieten: Mijnheer Janssens, ik wil zeker met Flanders' DRIVE eens nagaan hoe ze hier een gedachtewisseling kunnen voeren zonder de confidentialiteit tegenover de bedrijven in het gedrang te brengen. Ofwel zegt de commissie dat ze wacht tot juli om de twee dan samen te nemen. Het hangt er een beetje van af hoe de commissie dit zelf ziet. Ik laat de opties open.

In de proeftuin worden ook de hybride auto's opgenomen. De proeftuin heeft ook als doelstelling na te gaan hoe we ons als maatschappij moeten aanpassen om de komst van elektrische auto's mogelijk te maken. De discussie over de oplaadpalen is een belangrijk issue in de proeftuin. Hoe zullen mensen hun auto opladen? Thuis in de garage? Bij lange afstanden moet je onderweg een batterij kunnen wisselen, want je kunt moeilijk verwachten dat mensen onderweg een uurtje parkeren om hun auto op te laden. Dat moet allemaal worden onderzocht. Hoe kan dit in onze steden, in de ruimtelijke ordening, in ons gedrag enzovoort worden opgenomen? Dat wordt bestudeerd in de proeftuinen.

In de proeftuin wordt zeker en vast ook de benchmark opgenomen. Wat is de kennis die in andere landen is verworven? We moeten het warm water niet opnieuw uitvinden. Er zijn contacten met andere landen, en ook in Californië hebben we die contacten gelegd. Er wordt minstens aan gegevensuitwisseling gewerkt.

Op Europees niveau is al een debat aan de gang over standaardisatie. Het is ook belangrijk om aan de standaardisatie te werken van verbindingen en interfaces om te kunnen opladen. Ook voor de industrie is dat belangrijk. Daar speelt ook de concurrentie mee natuurlijk, en we moeten afwachten hoe dat zal worden uitgekristalliseerd. Er zijn verschillende automerken, maar die gaan niet allemaal met dezelfde snelheid vooruit. Sommige hebben al stappen gezet en keuzes gemaakt. Dat is een debat op Europees niveau.

Mijnheer Sabbe, ik ben het niet met u eens dat de bussen slecht verhaald zijn. U pakt me op mijn eergevoel. Er is al heel veel vooruitgang geboekt in het terugdringen van NO_x, van kleine partikels en van CO₂. Dat is gebeurd samen met kennisinstellingen zoals de Vlaamse Instelling voor Technologisch Onderzoek (VITO). Als gevolg daarvan heeft De Lijn hybride bussen aangekocht, die alweer een nieuwe state of the art van die nieuwe technologieën integreren. Dat is natuurlijk een voortschrijdend inzicht. Het is belangrijk dat nieuwe technologische ontwikkelingen in de praktijk kunnen worden uitgetest en stilaan een standaardtoepassing kunnen krijgen.

Waterstof is ook in die kwestie een belangrijk issue. De VITO heeft samen met een aantal Vlaamse constructeurs een waterstofcelbus ontwikkeld, die ook weer veel nieuwe inzichten heeft gegeven, en waar ook Flanders' DRIVE bij betrokken is. Waterstof kan nu gemakkelijker in grote volumes worden bekeken. Alles wat daaruit wordt geleerd, kan ab initio worden gebruikt, en gedeeld met de autoconstructeurs. Die optie moeten we dus niet uitsluiten, maar wel opnemen.

De voorzitter: De heer Janssens heeft het woord.

De heer Chris Janssens: Minister, over het rapport van Flanders' DRIVE kunnen we gerust eens een gedachtewisseling hebben, maar we moeten met de leden van deze commissie bekijken of dat nuttig wordt geacht. Het zou interessant zijn om voor het zomerreces met een totalere stand van zaken te komen van de proeftuin en aanverwante actoren inzake de elektrische wagen. Dan kunnen we daar ook de benchmarkstudie aan toevoegen uit de omliggende of de Europese landen die al verder zijn gevorderd in die zaken.

De voorzitter: De heer Sabbe heeft het woord.

De heer Ivan Sabbe: Minister, we hebben een probleem omdat waterstof energiematig enkel interessant is als het wordt opgewekt via zonne-energie. De manier waarop we vandaag waterstof opwekken, kost evenveel energie als de output die het nadien geeft. Zoals het nu wordt geproduceerd, is waterstof niet het juiste onderwerp van debat. Als we waterstof kunnen maken via de speciale technologie van zonnepanelen die de splitsing tussen moleculen teweegbrengen, dan zitten we juist. Daarom geloof ik dat aardgas een betere oplossing is dan waterstof en elektriciteit.

De voorzitter: De heer Watteeuw heeft het woord.

De heer Filip Watteeuw: Ik wil een kleine nuancering aanbrengen. De heer Sabbe zegt dat waterstof enkel interessant is op basis van zonne-energie. Dat is niet helemaal juist. Er zijn auteurs – ik verwijs naar Jeremy Rifkin – die zeggen dat waterstof opgewekt door wind-energie zeer interessant kan zijn, omdat je de pieken van windenergie, die je niet altijd meteen kwijt kunt, juist kunt gebruiken voor de productie van waterstof.

De voorzitter: Minister Lieten heeft het woord.

Minister Ingrid Lieten: Over aardgas is geen discussie. Dat is een fossiele brandstof. We zijn op zoek naar meer duurzame vormen van energie. Waterstof zit nog niet op dezelfde manier in een vergevorderd stadium, maar er wordt wel vooruitgang geboekt. Heel veel van

onze industriële sectoren gebruiken waterstof en hebben dat als restmateriaal. Daarvoor hebben we enkele maanden geleden WaterstofNet gelanceerd. We willen proberen, samen met industriële partners die waterstof als restproduct hebben, waterstof te integreren en nagaan hoe we dat kunnen omzetten. Dat is zeker een mogelijkheid.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

■

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 innovatieregiegroepen

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

De heer Koen Van den Heuvel: Voorzitter, minister, in uw beleidsnota hebt u de oprichting van innovatieregiegroepen aangekondigd. Daarover is al heel wat gediscussieerd omdat het innovatielandschap al relatief versnipperd is en omdat verschillende organen hun zeg willen doen. Het komt erop aan de krachten te bundelen. Hopelijk kunnen die innovatieregiegroepen daarin een rol spelen.

In november 2009 gaf u aan de toenmalige Vlaamse Raad voor Wetenschapsbeleid (VRWB) – nu Vlaamse Raad voor Wetenschap en Innovatie (VRWI) – de opdracht om de coördinatie van de innovatieregiegroepen op zich te nemen. In het persbericht dat ter gelegenheid van de nieuwe samenstelling van de VRWI werd verspreid, werd gesteld dat de regiegroepen een strategische innovatieagenda dienen op te zetten voor de middellange termijn, die duidelijke doelstellingen bevat en een stappenplan.

Enkele weken geleden is de VRWI officieel geïnstalleerd. Naar aanleiding van de academische zitting stond de nieuwe voorzitter, Dirk Boogmans, in zijn toespraak even stil bij de taken van de regiegroepen. Hij had het erover dat de regiegroepen gerichte innovatiestrategieën moeten ontwerpen en adviseren. Dat is de kerntaak. Het is inderdaad belangrijk dat er concreet wordt nagedacht over de middellange termijnvisie met betrekking tot innovatie in Vlaanderen. Natuurlijk mag het werk dat de voorbije jaren gebeurde door andere organen niet worden veronachtzaamd. Een dubbele agendasetting en dubbel werk moeten absoluut worden vermeden.

Het is vanzelfsprekend dat de VRWB-speerpuntclusters, die enkele jaren geleden werden geformuleerd, de aandacht toespitsen op een aantal kernsectoren. Ondertussen is de Staten-Generaal van de Industrie opgericht. Dirk Boogmans zei in zijn toespraak dat de innovatieregiegroepen een cruciale bijdrage kunnen leveren voor het welslagen van de Staten-Generaal.

Minister, ik verneem dat er vier regiegroepen zouden worden opgericht. Klopt dat? Over welke regiegroepen gaat het? Wat is de agenda, wat zijn de activiteiten van die groepen? Wat is de timing? Wat verwacht u ervan? Hoe zullen de nieuwe innovatieregiegroepen zich verhouden tot al bestaande instanties, zoals de competentiepolen? Worden ze op elkaar afgestemd om dubbel werk te vermijden? Hoe ziet u de bijdrage die de regiegroepen zullen leveren aan de Staten-Generaal van de Industrie?

De voorzitter: Mevrouw Turan heeft het woord.

Mevrouw Güler Turan: Minister, de Staten-Generaal van de Industrie en de regiegroepen hebben we met minister-president Peeters – de Staten-Generaal – en met u – innovatie – besproken naar aanleiding van de beleidsnota's. Toen was afgesproken dat de Staten-Generaal van de Industrie er zou komen en dat dat heel belangrijk was. Misschien was het een te log systeem om cross-sectoraal te denken aan nieuwe technologie. Er was nood aan de regiegroepen die met specifieke competentiepolen gingen samenwerken.

Dat er bij de oprichting van de VRWI is gezegd dat er regiegroepen komen, en dat die ook een cruciale bijdrage kunnen leveren aan de bevindingen van de Staten-Generaal van de Industrie, ligt volledig in de lijn van de verwachtingen. Hoever staat het nu met de oprichting van de regiegroepen? Tegen wanneer mogen we de eerste resultaten verwachten? Welke stappen zullen ze ondernemen om te komen tot een eindresultaat? Over welke periodes gaat het? Zal de commissie hier ook bij worden betrokken? Ik vind dit in elk geval zeer belangrijk voor de Staten-Generaal van de Industrie en voor de werking van de regiegroepen.

De voorzitter: Minister Lieten heeft het woord.

Minister Ingrid Lieten: Voorzitter, ik heb de voorzitter van de VRWI gevraagd specifieke innovatieregiegroepen op te richten. De voorzitter zal die regiegroepen samenstellen. Ze zullen bestaan uit een beperkt aantal innovatieleiders en experts. Die mensen zullen worden gekozen uit de bedrijfswereld, de kenniscentra, de professionele organisaties, de vakorganisaties en de overheid.

In overleg met de VRWI is een procedure uitgewerkt. Op vraag van de minister van Innovatie zal de voorzitter van de VRWI de innovatieregiegroepen oprichten. Elke regiegroep is op een bepaald speerpunt of innovatiethema of op een bepaalde sector of problematiek gericht. Elke regiegroep wordt voor een bepaalde periode opgericht. De opvolging moet ervoor zorgen dat maximaal en proactief op de veranderende uitdagingen wordt ingespeeld. De strategische innovatieagenda van elke innovatieregiegroep wordt binnen het kader van de opdracht uitgetekend. De regiegroep moet die agenda aan de VRWI voorleggen. De VRWI brengt hierover advies uit en stuurt dit advies vervolgens, met de strategische innovatieagenda als bijlage, door naar de minister van Innovatie.

De leden van de regiegroep handelen op een ethisch en maatschappelijk verantwoorde wijze met betrekking tot de werkzaamheden van de regiegroep, hun onderzoek of het formuleren van de strategische innovatieagenda. Van de leden wordt verwacht dat ze de doelstellingen en de activiteiten van de regiegroep op een positieve wijze uitdragen en dat ze de confidentialiteit van de beraadslagingen respecteren.

Op 22 februari 2010 heb ik de VRWI gevraagd op korte termijn over te gaan tot het oprichten van innovatieregiegroepen voor de automotieve en voertuigindustrie, voor de chemie en voor de sociale innovatie.

Tijdens de vergadering van 23 februari 2010 heeft de VRWI met het principe van de innovatieregiegroepen ingestemd. De voorwaarde is dat er een duidelijke afstemming en taakafbakening moet zijn van en tussen de verschillende platformen die in het kader van Vlaanderen in Actie (ViA) en de Staten-Generaal van de Industrie actief zijn.

Tijdens de eerstvolgende vergadering, op 25 maart 2010, zal de VRWI deze opdracht verder invullen. De regiegroepen voor de voertuigindustrie en de chemie zouden in functie van de timing van de Staten-Generaal van de Industrie moeten werken. Ze moeten immers input voor dit proces leveren. Dit impliceert dat de resultaten in juni 2010 beschikbaar moeten zijn.

De Vlaamse Raad voor Wetenschapsbeleid (VRWB) heeft de voorbije jaren een prominente, strategische en objectieve bijdrage tot het proces van de prioriteitsstellingen geleverd. Hiertoe heeft de VRWB onder meer een strategisch langetermijnreferentiekader geleverd. Dit referentiekader, dat zes clusters en dertig prioriteiten omvat, is de resultante van een uitgebreide, expertgebaseerde verkenningsoefening voor technologie en innovatie in Vlaanderen.

Vertrekkend vanuit deze dertig geïdentificeerde prioritaire domeinen binnen de zes clusters is, mede onder impuls van Voka, een verdere verfijning opgezet. Deze verfijning is bedoeld om tot concrete, implementeerbare innovatieprojecten te komen. Deze gezamenlijke inspanning heeft geleid tot de identificatie en de uitwerking van een tiental waardevolle speerpunten. Deze speerpunten en de geïmpliceerde gerichtheid van het innovatiebeleid zijn vervolgens in het Vlaams regeerakkoord voor de legislatuur 2009-2014 opgenomen. De rol

en de taak van de innovatieregiegroepen liggen duidelijk in het verlengde van het uitstekende werk dat de stuurgroepen inzake de tien speerpunten hebben geleverd.

De innovatieregiegroep voor de chemie zal vertrekken vanuit het werk dat de stuurgroep Duurzame Chemie heeft verwezenlijkt. De discussies binnen de chemische industrie hebben geleid tot de oprichting van het Flanders strategic Initiative for Sustainable Chemistry (FISCH), het platform voor duurzame chemie. Dit platform heeft de ambitie een duurzame vernieuwing van de Vlaamse chemische industrie tot stand te brengen.

De innovatieregiegroep voor de voertuigindustrie kan elementen uit een aantal geconcretiseerde speerpunten inbrengen. Het gaat dan onder meer om het Strategisch Initiatief Materialen (SIM), dat voor de ontwikkeling van nieuwe materialen voor de toekomst zorgt, om het door IMEC opgestarte COHESI-programma, waarbinnen specialisten inzake de nanoelektronica uit de Vlaamse onderzoeksinstituten en bedrijven intensief samenwerken op het vlak van complexe heterogene systemen, en het zeer recent officieel van start gegane Vlaams Smart Grids Platform, een platform dat zich op intelligente energienetwerken focust.

In een latere fase zullen de innovatieregiegroepen worden opgestart die verder inpikken op en aansluiten bij de lopende initiatieven en tot op heden verwezenlijkte resultaten. Ik denk hierbij concreet aan het samenwerkingsproject betreffende voeding en gezondheid, aan het plan dat past in de doorbraak van het ViA getiteld ‘Slimme logistieke draaischijf’, aan de denksporen van de stuurgroep Maakindustrie en, tot slot, aan de discussies in de stuurgroep e-health met betrekking tot het Medisch Centrum Vlaanderen. Daarnaast kunnen, vertrekkend vanuit hetzelfde referentiekader met zes clusters en dertig prioriteiten, ook tal van andere initiatieven spontaan ontstaan. Een voorbeeld hiervan is Neuro-Electronics Research Flanders (NERF).

De Vlaamse Regering wil de Vlaamse economie tijdens een versneld veranderingsproces gericht ondersteunen. Het DNA van de Vlaamse economie zal hierbij grondig worden vernieuwd. De innovatie staat hierbij centraal op de agenda. Het gaat dan om transformatie door middel van een economisch, sociaal, ecologisch en maatschappelijk duurzame en verantwoorde innovatie.

Om dit doel te bereiken, hebben we een ambitieuze innovatiestrategie nodig. Die strategie moet verder reiken dan het traditionele, horizontale innovatiebeleid. Dit horizontale beleid moet worden geoptimaliseerd en door een gericht innovatiebeleid worden gecomplementeerd. Dit innovatiebeleid moet keuzes durven maken, een focus aanbrengen, accenten leggen en specifieke beleidsmaatregelen inhouden.

Om deze ambitie waar te maken, heeft de minister van Innovatie de VRWI gevraagd de juiste fora op te richten om het beleid mee vorm te geven. De regiegroepen worden uitgenodigd om een strategische innovatieagenda voor de middellange termijn uit te tekenen. Deze agenda moet duidelijke strategische en operationele doelstellingen, meetindicatoren en een stappenplan voor de aanpak van de maatschappelijke en economische uitdagingen bevatten.

Er zijn vijf toetsingscriteria voor de gerichte innovatiestrategieën. Innovatie moet als hefboom voor duurzame, gediversifieerde tewerkstelling fungeren. Er moet een economisch en maatschappelijk belang zijn. De strategieën moeten worden ingepast in of een link hebben met de speerpuntclusters die in het Vlaams regeerakkoord zijn opgenomen. Het horizontaal innovatiebeleid en de gerichte innovatiestrategieën moeten in een nieuw, coherent innovatiepact worden geïntegreerd en geconsolideerd.

De regiegroepen zullen bijdragen tot de versterking en de stimulering van de innovatiecultuur in het desbetreffend maatschappelijk of economisch gebied, van het leiderschap in de sturing van de innovatie om het DNA van het Vlaams economisch weefsel grondig te vernieuwen met het oog op duurzame economische groei en werkgelegenheid, van de capaciteit van een sector om innovatieprioriteiten te formuleren en om aangepaste innovatiestrategieën te ontwikkelen en te implementeren, van de samenwerking tussen de verschillende innovatie-

spelers in het veld en tussen de bedrijfswereld en de kennisinstellingen, van gericht beleidsadvies dat een bijdrage tot een sterker innovatiebeleid levert en van de internationale positionering van Vlaanderen als een innovatieregio.

De resultaten van de innovatieregiegroepen zullen als input voor de Staten-Generaal van de Industrie dienen. Gezien de timing van de Staten-Generaal van de Industrie, worden de eerste concrete plannen in juni 2010 verwacht. De globale doelstelling is de versterking van de verankering van economische activiteiten met duurzame en gediversifieerde tewerkstelling in het Vlaamse Gewest door middel van de stimulering van innovatie. Hierbij zal ook worden gezocht naar aansluiting bij en afstemming op het duurzaam investeringsplan dat de Vlaamse Regering in de loop van deze legislatuur tot stand wil brengen.

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

De heer Koen Van den Heuvel: Ik dank de minister voor haar antwoord. Ik denk dat we nu wat meer zicht hebben op de opzet van de regiegroepen. Het lijkt me belangrijk een horizontaal innovatiebeleid te voeren. Dit is de afgelopen jaren overigens ook gevoerd. We moeten echter ook verticaal durven denken. Op die manier moeten we erin slagen een aantal zaken op te lijsten en naar voren te schuiven. We hebben er in het verleden steeds voor gepleit deze verticale aanpak niet te vergeten.

Ik hoop dat de regiegroepen voor een nieuwe stimulans zullen zorgen. Ik ben blij dat ze in de structuur van de VRWI zijn ingebed en dat hiervoor geen nieuwe structuur wordt gecreëerd. De boodschap is zeer ruim. We gaan uit van zes clusters en van tien speerpunten. Volgens mij moeten we durven nog meer te specialiseren en nog meer keuzes te maken.

De uitgangspunten stellen me in elk geval gerust. Hetzelfde geldt voor de scherpe timing. Het wordt geen nieuw discussieplatform waarbij een aantal experts op een gezellige avond eens samenkomen en hun tijd nemen. Er is een strikte timing. Voor een aantal sectoren is die timing heel duidelijk gericht. We zullen deze zaak opvolgen. Ik kijk al uit naar juni 2010 en naar de resultaten die de eerste twee regiegroepen binnen 3 maanden zullen kunnen voorleggen.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

■

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 verdeelsleutel van de BOF-middelen (Bijzonder Onderzoeksfonds)

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

De heer Koen Van den Heuvel: Voorzitter, dit is een veeleer technische vraag om uitleg over de verdeling van de middelen die het Bijzonder Onderzoeksfonds (BOF) jaarlijks aan de Vlaamse universiteiten toekent voor de financiering van fundamenteel onderzoek. De verdeling tussen de universiteiten gebeurt op basis van een verdeelsleutel die enkele jaren geleden is opgezet om deze verdeling te objectiveren. Daarin speelt onder meer het aantal tweedecyclusdiploma's, doctoraatsdiploma's, publicaties en citaties een rol. Het gewicht van publicaties en citaties die sinds 2003 in de verdeelsleutel zijn opgenomen, zal de komende jaren licht stijgen, ten koste van het uitdovend belang van werking en personeel. Ook diversiteit en mobiliteit wordt, zij het in beperkte mate, in rekening gebracht. De hoofdmoot van de BOF-financiering is ingeschreven op de onderwijsbegroting.

De BOF-verdeelsleutel werd door de universiteiten mee onderhandeld, en zal binnen enkele jaren aan herziening toe zijn. Het spreekt vanzelf dat een dergelijke verdeelsleutel steeds een delicate oefening is wat het bepalen van de relevante parameters betreft, aangezien dit een directe impact heeft op de financiële middelen die de universiteiten toegewezen krijgen. Er

bereikten mij vanuit academische hoek een aantal kritische opmerkingen over de verdeelsleutel die ik graag met u wil bespreken.

De voornaamste kritiek betreft de complexiteit en intransparantie van de verdeelsleutel. Zo zou de ingewikkelde berekeningswijze het voor onderzoekers moeilijk maken om in te schatten in hoeverre een bepaalde publicatie bijdraagt tot het aandeel van zijn of haar universiteit. Een publicatie in een tijdschrift met een lage impactfactor kan zelfs een negatieve impact hebben op de middelen die een universiteit krijgt toegewezen.

Er wordt ook geopperd dat de opbouw van de BOF-sleutel ervoor zorgt dat Vlaamse onderzoekers tegen elkaar worden uitgespeeld, terwijl zij zich net met de rest van de wereld zouden moeten meten om zo tot excellentie te komen van de Vlaamse universitaire wereld.

Ten slotte worden vragen gesteld over de mate waarin de huidige verdeelsleutel excellentie in bepaalde sectoren sterker beloont. Publicaties in de experimentele wetenschappen leiden door de hogere impactfactoren van hun vakbladen bijvoorbeeld sneller tot extra middelen voor de universiteit in kwestie. Die spanning zou nogal hoog oplopen in kleinere wetenschappelijke branches waar de impact heel klein is, terwijl in belangrijke en meer strategische richtingen de spanning tussen 1 en 50 ligt, wat relatief veel is.

Verder wordt geopperd dat uitmuntende wetenschappers uit specifieke nichetakken in het huidige systeem weinig zouden worden aangemoedigd om te publiceren door de zeer lage impactfactor van hun vaktijdschriften.

Minister, hoe evalueert u de huidige verdeelsleutel van de BOF-middelen? In hoeverre bestaat de noodzaak om de BOF-sleutel in de toekomst transparanter te maken? In welke mate kent de huidige verdeelsleutel aan bepaalde sectoren of wetenschapstakken een zwaarder gewicht toe?

Worden de speerpunten die de Vlaamse Regering naar voren heeft geschoven met betrekking tot innovatie meegenomen in het gewicht dat een wetenschapstak krijgt in de verdeelsleutel?

Acht u het, de promotie van excellentie indachtig, nodig om internationale vergelijking sterker te laten meespelen in de verdeling van de BOF-middelen?

Plant u in de toekomst overleg met de universiteiten om die BOF-sleutel te evalueren?

De voorzitter: Minister Lieten heeft het woord.

Minister Ingrid Lieten: Het is een terechte opmerking dat de BOF-sleutel geëvolueerd is naar een zeer complex mechanisme. Complex betekent echter niet hetzelfde als ondoorzichtig. Voor een buitenstaander – en daar rekende ik mezelf in het begin ook bij – kan de sleutel als zeer ondoorzichtig overkomen, maar de bouwstenen zijn door alle betrokkenen perfect gekend.

De sleutel is het resultaat van het overleg tussen alle Vlaamse universiteiten. Hij is uitgedacht, getest en goed bevonden door de Werkgroep Onderzoek van de Vlaamse Interuniversitaire Raad (VLIR) en overgenomen door de toenmalige minister. Uiteraard moet de mogelijkheid onderzocht worden om in 2012 de BOF-sleutel beduidend eenvoudiger te maken, onder meer door te kijken of met minder parameters nagenoeg hetzelfde resultaat kan worden bereikt. Zoals vermeld in onze beleidsnota, streven we naar een vermindering van administratieve overlast en dit kan al een stap in de goede richting zijn.

Vlaanderen zal in de komende maanden bijdragen aan een OESO-studie over Performance-Based Funding. De resultaten van deze internationale vergelijking zullen worden opgenomen in de voorbereiding van een eventuele herziening.

De impactfactoren die bewust door de VLIR-werkgroep als parameter voor onderzoeksvisibiliteit gekozen zijn, hebben inderdaad als effect dat bepaalde takken zwaarder wegen in de verdeelsleutel. Het is niet de bedoeling van de BOF-sleutel om instellingen te stimuleren om in bepaalde sectoren meer te investeren, noch dat onderzoekers inschatten in hoeverre een

bepaalde publicatie bijdraagt tot het aandeel van zijn of haar universiteit. De BOF-sleutel is een verdeelmechanisme voor onderzoeksmiddelen over de universiteiten. Hij is dus zeker niet ontwikkeld om de performantie van individuen of onderzoeksgroepen in kaart te brengen, te evalueren of te stimuleren.

Na verdeling van de middelen over de universiteiten, worden ze binnen de universiteiten verdeeld op basis van andere mechanismen en van de principes van de universiteiten zoals projectaanvragen met peer review en waarden en normen van de universiteiten zelf. De sleutel wordt dus niet doorgetrokken naar interne middelenverdeling. We zijn ons ervan bewust dat een performantiegerichte sleutel het risico met zich meedraagt van ongewenste neveneffecten. Bij een herziening zullen we zeker zoveel mogelijk trachten die neveneffecten te neutraliseren.

De BOF-middelen zijn middelen voor niet-gericht onderzoek waarmee de universiteiten hun eigen beleid voeren. De overheid past hier een strikt bottom-upbeleid toe. Het is niet onze bedoeling om via de BOF-middelen in te grijpen in de strategische onderzoeksplanning van de universiteiten. Dit is de academische vrijheid. Naast het voortzetten van dit bottom-upbeleid is het duidelijk dat er bovendien prioritair moet worden ingezet op een aantal speerpunt domeinen die tot nu toe via andere kanalen dan de BOF-middelen werden gefinancierd.

Impactfactoren zijn een internationale maatstaf voor onderzoeksexcellentie. Anderzijds wordt internationale excellentie nu ook als criterium gebruikt door de universiteiten bij de toekenning van de Methusalem-middelen. Ook bij de selectie van kandidaten voor de andere middelen staat het hen vrij dit mee te nemen.

Bij de algemene verdeling van de middelen zullen performantiemeting en excellentie ook in de toekomst een belangrijke rol behouden in een gewijzigde BOF-sleutel. Daarin kan inderdaad nog meer plaats zijn voor internationale excellentie.

Om na te gaan hoe internationale competitie, als uiting van excellentie, kan bijdragen tot een correcte verdeling van de BOF-middelen, is echter verdere analyse nodig, samen met de partners.

In de niet zo verre toekomst zullen we overleg opstarten over de voorbereiding van de nieuwe sleutel om zeker klaar te zijn tegen 2012. Daarbij zullen uiteraard ook de universiteiten gehoord worden. We zullen het systeem dan verder evolueren.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

■