

VLAAMS PARLEMENT



vergadering **C280 – ECO34**

zittingsjaar 2009-2010

Handelingen

Commissievergadering

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

van 1 juli 2010

INHOUD

Vraag om uitleg van de heer Matthias Diependaele tot mevrouw Freya Van den Bossche, Vlaams minister van Energie, Wonen, Steden en Sociale Economie, over de doorstroom naar het normale economische circuit vanuit diverse programma's voor sociale economie	3
Vraag om uitleg van de heer Lode Vereeck tot mevrouw Ingrid Lieten, viceminister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Innovatie, Overheidsinvesteringen, Media en Armoedebestrijding, over de lancering en financiering van het tweede ARKimedees-Fonds	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 lancering van een slim netwerk voor stroomdistributie	14
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 elektrische wagens	
Vraag om uitleg van mevrouw Güler Turan tot mevrouw Ingrid Lieten, vice-minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Innovatie, Overheidsinvesteringen, Media en Armoedebestrijding, over de Europese strategie voor schone en energiezuinige voertuigen	17

■

Voorzitter: mevrouw Patricia Ceysens

Vraag om uitleg van de heer Matthias Diependaele tot mevrouw Freya Van den Bossche, Vlaams minister van Energie, Wonen, Steden en Sociale Economie, over de doorstroom naar het normale economische circuit vanuit diverse programma's voor sociale economie

De voorzitter: De heer Diependaele heeft het woord.

De heer Matthias Diependaele: Minister, het realiseren van een doorstroom vanuit de diverse programma's van sociale economie naar de reguliere economie is opgenomen in de beleidsnota Sociale Economie 2009-2014, onder meer om te vermijden dat de betrokken programma's dichtslibben, en dus met het oog op een kostenefficiënte inzet van de overheidsmiddelen. Bij de bespreking van de beleidsnota in de commissie op 3 maart 2010 hebt u bevestigd dat op korte termijn doorstroom als criterium wordt opgenomen in de uitbreidingsronde 2010 en dat op middellange termijn doorstroom onderdeel is van de hervorming van de werkvormen tot twee pijlers en wordt ingebed in nieuwe regelgeving.

Ik heb in dit verband ook al een schriftelijke vraag ingediend, maar wegens uitstel komt die pas morgen binnen, heb ik begrepen.

Minister, hoe evalueert u de gerealiseerde doorstroom naar de reguliere economie vanuit de diverse Vlaamse programma's van sociale economie? Evolueert dat in positieve zin? Op welke wijze is doorstroom meegenomen als beoordelingscriterium in de uitbreidingsronde 2010? Werd in die oproep gevraagd naar de in het verleden gerealiseerde doorstroom en/of de door kandidaat-promotoren vooropgestelde doorstroom? Welk gewicht, procentueel, werd aan doorstroom toegekend als beoordelingcriterium? Wat is het concrete resultaat van de gehanteerde werkwijze? Wat is de voorziene inhoud en timing van de geplande hervorming van de regelgeving van de diverse werkvormen voor sociale economie waar doorstroom een onderdeel van zal uitmaken?

De voorzitter: De heer Janssens heeft het woord.

De heer Chris Janssens: Minister, een van de doelstellingen van de sociale economie is inderdaad mensen met een grote afstand tot de arbeidsmarkt proberen in te schakelen in het reguliere economische circuit. Ik heb begin dit jaar al de cijfers opgevraagd voor 2008 en 2009. Van 2008 heb ik ze voor een gedeelte gekregen, die van 2009 waren nog niet beschikbaar. Nu misschien wel, maar dan moet ik waarschijnlijk een bijkomende schriftelijke vraag stellen.

De cijfers die ik heb gekregen, gelden voor de uitstroom 2007 en instroom 2008 in de sociale werkplaatsen en de invoegmaatregel. Binnen die programma's hadden 6 maanden na de uitstroom 485 personen een job in het normale economische circuit. Dat is dus nog voor verbetering vatbaar, al besef ik dat voor veel werknemers met een grote afstand tot de arbeidsmarkt de sociale economie waarschijnlijk een finaliteit is, omdat doorstroming naar het gewone economische circuit voor een heel aantal mensen niet mogelijk is.

Hoe wilt u een kader creëren voor een betere doorstroom? Hebt u daarover ook overleg met uw collega-minister van Werk?

De voorzitter: Mevrouw Turan heeft het woord.

Mevrouw Güler Turan: Voorzitter, collega's, wij hebben het tijdens de bespreking van de beleidsnota inderdaad ook al gehad over de problematiek van de doorstroming. Uiteraard is het de wens van iedereen om mensen met een afstand tot en beperkingen op de arbeidsmarkt zo goed mogelijk op te leiden, bij te scholen en hun de mogelijkheid te bieden om naar de reguliere arbeidsmarkt door te stromen. Maar dat mag uiteraard ook geen fetisj zijn.

We zitten nu in de grootste arbeidsmarktcrisis die ons land ooit heeft meegemaakt. We hebben het hier ook al gehad over de problematiek van de wachtlijsten bij de VDAB en de

werkzoekenden. In een tijd dat er zo'n crisis is en dat zo veel mensen, ook zonder beperkingen en zonder achterstand, klaar staan om binnen te stromen, moeten we ook realistisch zijn wat betreft onze verwachtingen inzake doorstroming.

Dan zijn er ook nog aantal andere uitdagingen, vooraleer we kunnen spreken over een doorstroming. Wat is de problematiek van een doorstroming? Ik weet niet of de mogelijkheid al is gerealiseerd om te kunnen terugkeren naar de sociale economie. Als iemand de sociale economie als een springplank gebruikt om door te stromen naar de reguliere arbeidsmarkt, mag die persoon natuurlijk niet afgestraft worden. Als hij zijn plek heeft opgegeven om de poging te wagen op de reguliere arbeidsmarkt, is er dan nog altijd een garantie dat hij kan terugkeren? Het is belangrijk dat minstens die beperking weg is voor diegene de poging waagt.

Het succes van de doorstroming is ook niet enkel afhankelijk van de werkzoekende zelf – grotendeels wel – en de faciliterende overheid die in een aantal mogelijkheden voorziet, maar ook in grote mate van de werkgever, die ook inspanningen moet willen leveren om die specifieke werknemer te begeleiden en te ondersteunen waar nodig. De werkgever moet hier ook zijn verantwoordelijkheid nemen. Hebt u in de praktijk al signalen ontvangen van hoe de werkgevers daarmee omgaan?

In het verleden, onder meer bij de bespreking van de beleidsnota, hebben we ook al gesproken over een rugzak voor de doorstromende werknemer. Daarin zit een pakket van begeleiding, ondersteuning, zodat een werknemer de nodige aanpassing kan krijgen op de werkvloer indien er sprake is van doorstroming. Kunt u op dat punt een stand van zaken geven? Bestaat dat rugzakprincipe? In welke mate kan een werknemer van welke maatregelen gebruik maken als hij naar de reguliere arbeidsmarkt gaat?

De sociale economie bestaat niet alleen voor werkzoekenden met beperkingen, maar verstrekt ook diensten waar de publieke of private sector geen interesse voor heeft. Denk aan de fietshaven in Antwerpen: dat is een tewerkstellingplaats van sociale economie, maar niet met de bedoeling om de arbeiders te laten doorstromen en het project te laten leeglopen.

De voorzitter: Minister Van den Bossche heeft het woord.

Minister Freya Van den Bossche: Mijnheer Diependaele, uw eerste vraag stemt een beetje overeen met een schriftelijke vraag van de heer Chris Janssens. De praktijkervaring en de cijfers hebben de voorbije jaren aangetoond dat de doorstroom van werknemers met een verre afstand tot de reguliere arbeidsmarkt naar een reguliere job, zonder enige werkvloerbegeleiding en -ondersteuning, beperkte resultaten kent.

Het verbaast mij ook niet dat mensen uit de beschutte en sociale werkplaatsen slechts beperkt doorstromen naar het reguliere circuit. Afgaand op het profiel van deze doelgroep – met zeer grote afstand tot de arbeidsmarkt –, de complexe problematiek en het ontbreken van hefboomen om de reguliere werkgevers te ondersteunen om doorgestroomde werknemers te begeleiden en op te vangen, kunnen we stellen dat doorstroom bij deze groep uit de sociale beschutte werkplaatsen niet evident is.

Via een inschakelingsmaatregel stromen de invoegwerknemers automatisch door, gelet op het tijdelijke karakter van de loonpremie – ze is beperkt tot 2 jaar. Het worden dan reguliere werknemers binnen de onderneming. In de inschakelingsbedrijven vormt zich geen probleem qua doorstroom aangezien dat de doelstelling is van de maatregel.

Voor de lokale diensteneconomie worden de eerste doorstroomcijfers pas vanaf 2010 verwacht. We konden die cijfers ook aan de heer Janssens slechts in beperkte mate geven. Maar de lokale diensteneconomie is wel de groep waar het doorstroompotentieel hoger zou moeten liggen, gelet op de beperktere afstand tot de arbeidsmarkt van deze doelgroep. Niettemin moeten we ook hier een realistische inschatting maken naar gerealiseerde doorstroom. De maatregel lokale diensteneconomie is pas in uitvoering sinds januari 2008.

De meeste werknemers zijn 1 tot 2,5 jaar in dienst. Nu al conclusies trekken over de beperkte trajecten, is voorbarig.

Globaal gezien kan ik stellen dat de sector aan doorstroom werkt, maar dat de resultaten momenteel nog niet hoog zijn. Naast het effectief stimuleren en werken aan doorstroom, moeten een aantal kritische randvoorwaarden vervuld zijn, waarvoor de ondernemingen in de sociale economie niet alleen verantwoordelijk kunnen worden gesteld, noch het beleid. In de eerste plaats moeten er voldoende reguliere werkgevers zijn die bereid zijn deze doelgroep aan te werven, zo niet is doorstroom een utopie. Bovendien vragen deze werkgevers ondersteuning en begeleiding op de werkvloer: een rugzak, een pakket aan rechten, die het individu meeneemt naar de reguliere werkgever. Daarvoor ontbreekt een wettelijke regeling. Dat is de essentie van het maatwerk dat eraan komt. Er is wel een ‘experiment supported employment’, dat momenteel verlengd wordt via het Europees Sociaal Fonds (ESF), maar structureel kunnen we deze werkgevers vooralsnog geen rugzakrechten aanbieden.

Tot slot stellen we vast dat de crisis het resultaat naar doorstroom de voorbije 2 jaar niet bevordert heeft. In tijden van productieverlies en economische werkloosheid staat men niet te springen om kansengroepen, laat staan doorgestroomde werknemers uit de sociale economie, op te vangen.

Ik wil me er dan ook voor hoeden om nu reeds conclusies te trekken uit de resultaten inzake doorstroom. Ik wil vooral de komende legislatuur werken aan een wettelijk kader dat de doorstroom – voor die werknemers die kunnen doorstromen – bevordert en stimuleert, met respect voor de mogelijkheden en competenties van het individu, de duurzaamheid van de onderneming alsook de terugkeergarantie waar deze commissie duidelijk om heeft gevraagd.

Doorstroom mag de afstand tot de arbeidsmarkt niet groter maken. Een verplichte doorstroom kan voor sommige werknemers een averechts effect hebben. De terugkeergarantie staat vandaag in beperkte mate reeds in het ‘experiment supported employment’. De groep werknemers die doorstroomt, kan, indien de doorstroom niet succesvol is, terugkeren naar de sociale economie.

Zoals ook afgesproken in kader van het Werkgelegenheids- en Investeringsplan (WIP) met de sociale partners, is doorstroom opgenomen als criterium bij de beoordeling van de toekenning van het groeipad voor zowel sociale werkplaatsen als lokale diensteneconomie. Binnen het groeipad 2010 is doorstroom effectief als inhoudelijk criterium bij de beoordeling van de aanvraagdossiers opgenomen. Bij de oproep sociale werkplaatsen werd doorstroom expliciet toegevoegd in de oproep als prioritair aandachtspunt, in tegenstelling tot de voorbije jaren. Bij de lokale diensteneconomie is het werken aan doorstroom in de regelgeving als criterium ingeschreven en ook zo beoordeeld.

De beide oproepformulieren werden voor de lancering voorgelegd aan de sociale partners en bekrachtigd. In de beoordelingsprocedure is er voornamelijk beoordeeld op de inhoudelijke engagementen van de ondernemingen: is er een begeleidingsplan met focus op doorstroom, zijn er afspraken binnen de onderneming in functie van de loopbaan van de werknemer, worden er opleidingen en vormingen gegeven met het oog op het wegwerken van afstand tot de arbeidsmarkt enzovoort?

In beide werkvormen werd tijdens de beoordelingsprocedure door het Vlaams Subsidieagentschap Werk en Sociale Economie het criterium ‘doorstroom’ afgetoetst en bevestigd. Resultaat is dat ondernemingen, diensten die geen of beperkte engagementen kenbaar maakten in de aanvraagdossiers, niet geselecteerd zijn of slechts negatief werden geadviseerd door de betrokken commissies.

In beide procedures is de gerealiseerde doorstroom niet gehanteerd als specifieke indicator. Het zou niet correct zijn om ondernemingen al dan niet een groeipad toe te kennen, of af te straffen, op basis van een criterium dat de voorbije jaren nooit werd vooropgesteld. Noch in de regelgeving, noch in de erkenningsbeslissingen zijn indicatoren of resultaatsverbintenissen

opgenomen inzake doorstroom. Het afrekenen van ondernemingen op criteria die in het verleden nooit als indicator werden vooropgesteld, kan bijgevolg niet.

De erkenningsprocedure sociale werkplaatsen is afgerond. De toekenning van het groeppad wordt eerstdaags meegedeeld aan de ondernemingen. Er waren 430 aanvragen, en er was slechts een contingent van 220 VTE's. In die screening is ook doorstroom naast financiële haalbaarheid, economische relevantie enzovoort, opgenomen.

Het advies van het RESOC en het Vlaams Subsidieagentschap werd voorgelegd aan de adviescommissie sociale economie bestaande uit sociale partners, die op haar beurt een advies aan mij bezorgde. De procedure voor lokale diensten wordt momenteel afgerond. De toekenning zal eveneens eerstdaags gebeuren.

Wat is de voorziene inhoud en timing van de geplande hervorming van de regelgeving van de diverse werkvormen voor sociale economie waar doorstroom een onderdeel van zal uitmaken? Zoals ik in mijn beleidsnota heb toegelicht omvat doorstroom vanuit sociale economie voor mij de overstap naar een arbeidssituatie met minder intensieve ondersteuning, zij het nog binnen het kader van de sociale economie, zij het naar een reguliere arbeidsplaats zonder of met tijdelijke of beperkte ondersteuning.

Of de stap naar de reguliere economie een succes wordt, hangt voor een groot deel af van de begeleiding en ondersteuning bij de nieuwe werkgever. Daarom zal ik samen met de minister van Werk de nodige stappen zetten om die ondersteuning ook op de reguliere werkvloer mogelijk te maken. We noemen dit de rugzak van de werknemer, die naargelang van de context en de problematiek van de werknemer kan bestaan uit loonpremie, aanpassing van de arbeidspost of de mogelijkheid tot begeleiding of opleiding op de werkvloer van de werknemer en een omkaderingspremie.

Naast de afstemming van de loonpremies zal de ontwikkeling van een kader voor begeleiding op de werkvloer een belangrijke stap zijn om een realistisch doorstroomkader te realiseren. De werkzaamheden om de verschillende juridische sporen uit te werken zijn van start gegaan en het is mijn ambitie om in 2012, zoals vooropgesteld in de beleidsnota, met een uitvoerbare regelgeving te landen.

De voorzitter: De heer Diependaele heeft het woord.

De heer Matthias Diependaele: Minister, ik concludeer dat er nog niet veel resultaten zijn geboekt. Jan Béghin, een van uw ideologische ondersteuners, heeft een boekje geschreven over armoede in Vlaanderen. Hij zegt daarin dat je een deel van de mensen waarschijnlijk nooit aan het werk zult krijgen. Ik ben het daarmee eens. Die mensen hebben alle ondersteuning nodig. Een tweede groep krijg je wel aan het werk, maar met ondersteuning. Een derde groep stapt in de reguliere economie. Hij zegt ook dat hoe hoger je geraakt in de reguliere economie, hoe hoger de eigenwaarde wordt. Werk geeft wel degelijk een eigenwaarde. Dat is heel belangrijk.

We hebben samen een bezoek gebracht aan een beschutte werkplaats in Oudenaarde. Daar wordt gewerkt met enclaves, een minimum van acht tot tien mensen uit de beschutte werkplaats die met een begeleider in een ander bedrijf, onder andere bij Domo, gaan werken. Men wist daar te vertellen dat die mensen zich veel sneller gaan vereenzelvigen met het bedrijf waar ze als groep werden geplaatst, omdat ze er trots op waren. Voor die mensen was het heel belangrijk om te zeggen dat ze bij Domo werken, of een ander bedrijf. Het was veel plezieriger dan te zeggen dat ze in een beschutte werkplaats werken.

Ik vind dat wat onterecht. Een beschutte werkplaats heeft een slechte naam, wat toch niet juist is. Maar voor die mensen was dat belangrijk. Ik denk dat we daarop moeten letten. Het mag geen fetisj zijn. Maar om de verantwoordelijkheid zomaar af te schuiven op de werkgevers, dat mag ook niet. De overheid moet wel degelijk de nodige ondersteuning geven. Ik weet niet of dat al voldoende gebeurt. Misschien moeten we eens nadenken over het terugverdieneffect

– ik gebruik dat woord hier niet graag – maar als we meer inzetten op ondersteuning en doorstroming naar de reguliere economie, dan kunnen we besparen in de sociale economie. Misschien is dat iets voor een volgend debat.

Ik ben het wel eens met de terugkeergarantie. Die moet verder worden uitgewerkt. Als het niet lukt om door te stromen, dan mogen we die mensen niet laten vallen. We moeten voldoende vangnet hebben om die mensen te laten terugkeren.

Samen met collega Bothuyne hebben we een bezoek gebracht aan een likeurbedrijf in Gent dat twee broers samen hadden opgestart. Ze hadden ook een beroep gedaan op een bepaalde sociale tewerkstelling, waardoor twee mensen met de nodige begeleiding bij hen begonnen. De begeleiding was onvoldoende voor hen. Er was iemand die pas uit een ontwenningss-kliniek kwam, en daar hadden ze problemen mee, tot stalken toe. Ze hebben van de overheid niet de beloofde ondersteuning gekregen waar ze op hadden gerekend. Nochtans hebben ze er alles aan gedaan om te helpen. De overheid moet eens nagaan wat ze nog meer kan doen voor die werkgevers.

De voorzitter: De heer Van Malderen heeft het woord.

De heer Bart Van Malderen: Mijnheer Diependaele, u hebt enkele zeer terechte en genuanceerde reacties gegeven. Bij één reactie wil ik waarschuwen voor simplificatie. U zegt dat als er een betere doorstroming is naar de reguliere economie, je dan kunt besparen in de sociale economie. Ik wil erop wijzen dat we nog heel veraf zijn van een soort werkgarantie voor die doelgroep. Integendeel, in de doelgroep van de sociale economie is er nog altijd heel veel werkloosheid. In de mate dat er een doorstroom is, worden die plaatsen vermoedelijk ingevuld door mensen die vandaag nog altijd aan de poorten staan te kloppen om werk te krijgen.

Er is ook nog altijd een hoop maatschappelijke behoeften die de reguliere economie vandaag niet invult. We verwachten daarvoor soelaas van de lokale diensteneconomie.

Wat betreft de resultaten van doorstroming heb ik een schriftelijke vraag gesteld over invoegbedrijven. Ik was positief verrast. Men kan erover discussiëren of dat het juiste middel is en of dat niet moet worden geëvalueerd. Ik denk dat dat aan de orde is. 6 maanden na het aflopen van de steunmaatregelen, die in 3 jaar afgebouwd worden, zijn nog altijd – ik zeg het uit het hoofd – 72 percent van de mensen aan de slag. Die zitten wel volledig in de reguliere economie. Dat is een significante groep. Ik weet niet uit het hoofd hoeveel dat er netto zijn, maar ik stel toch vast dat in die sector grote inspanningen gebeuren. Ik wil gewoon opmerken dat we niet te kort door de bocht mogen gaan.

De voorzitter: Minister Van den Bossche heeft het woord.

Minister Freya Van den Bossche: Voor wie het mogelijk is, moeten we inderdaad proberen de doorstroom te realiseren. We moeten opletten dat het enkel gaat over voor wie dat mogelijk is, omdat ik wil vermijden dat de sociale of beschutte werkplaatsen zouden rekruteren op kansen naar doorstroom waardoor mensen met een grote afstand tot de arbeidsmarkt minder kans zouden krijgen op werk. Dat is niet de bedoeling.

Mijn bedoeling is dat je via doorstroom twee mensen in één keer gelukkig kunt maken: iemand voor wie de doorstroom naar de reguliere economie goed werkt en degene die in zijn plaats een kans krijgt in de sociale economie. Het is zeker niet zo dat als iemand doorstroomt, die massa gespaard wordt in het budget van sociale economie. Ik wil die plaats opnieuw invullen met iemand anders met een grote afstand tot de arbeidsmarkt die of permanent zal zijn of tijdelijk. Ik vind het vooral belangrijk dat dat geld niet statisch wordt gebruikt en dat je in de mate van het mogelijke steeds nieuwe mensen de kans geeft om in de sociale economie een job te vinden, permanent voor wie het nodig is, tijdelijk voor wie het een opstap kan zijn naar iets anders. Als we het zo kunnen interpreteren, ben ik het met u eens.

Ik vind het ook heel belangrijk dat we werkgevers die gemotiveerd zijn om mensen met een zekere afstand tot de arbeidsmarkt een plek te geven in hun bedrijf, zo goed mogelijk helpen. Het is essentieel dat de begeleiding goed is, dat de rugzak met de subsidie om de afstand tot de arbeidsmarkt een stukje te compenseren, in orde is, dat er middelen zijn om indien nodig de werkvloer fysiek aan te passen. Als u concrete voorvallen kent van mensen die echt hun best hebben gedaan maar die in realiteit op allerlei problemen stuiten, dan zou ik het bijzonder appreciëren mocht u die informatie doorgeven. Zo kunnen wij contact nemen met die mensen zodat we kunnen leren uit hun ervaringen om ervoor te zorgen dat in de toekomst zij die die inspanningen willen doen, dat in zo goed mogelijke omstandigheden kunnen doen. Dat is zeker de taak van de overheid. De werknemer zelf heeft een verantwoordelijkheid, de werkgever heeft er een en de overheid ook. We moeten het zo eenvoudig en toegankelijk mogelijk maken voor iedereen. Dat geldt niet enkel ten aanzien van werknemers, maar ook ten aanzien van werkgevers. Uiteindelijk zullen zij zorgen voor de jobs. Ik denk dat we elkaar wel kunnen ontmoeten.

De voorzitter: De heer Diependaele heeft het woord.

De heer Matthias Diependaele: Het voorbeeld dat ik gaf, kan ik u doorgeven. Dat is maar één voorbeeld, dat hoeft niet kenschetsend te zijn voor alles.

Ik wil nuanceren wat ik heb verteld. Eind 2009, bij de bespreking van de begroting, heb ik uitdrukkelijk gezegd dat ik heel blij was dat er geen besparingen gebeurden bij de sociale economie en de beschutte werkplaatsen of wat dan ook. Er is geen euro bespaard, ook al zaten we in een grote besparingsronde.

Ik wilde aanhalen dat we moeten nagaan of een euro extra beter besteed is aan de sociale economie of aan de doorstroming. Daar zijn we het blijkbaar over eens. Dan komen we bij de invoegbedrijven. Het voorbeeld dat ik gaf, was ook een invoegbedrijf. Daar zou meer op moeten worden ingezet. Blijkbaar zijn we het daar over eens.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

■

Vraag om uitleg van de heer Lode Vereeck tot mevrouw Ingrid Lieten, viceminister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Innovatie, Overheidsinvesteringen, Media en Armoedebestrijding, over de lancering en financiering van het tweede ARKimedees-Fonds

De voorzitter: De heer Vereeck heeft het woord.

De heer Lode Vereeck: Minister, collega's, mijn vraag om uitleg heeft betrekking op de aangekondigde tweede kapitaalronde in het kader van de ARKimedeesregeling. Ik denk niet dat het nodig is om de ARKimedeesregeling nog eens te beschrijven, iedereen in deze commissie kent de werking en het mechanisme ondertussen wel. Wel wil ik nog even in herinnering brengen dat het fonds ondertussen al 5 jaar oud is. Het werd opgericht in 2005 om risicokapitaal in Vlaanderen te activeren. Het was de bedoeling om de toegang tot het risicokapitaal te vereenvoudigen voor beloftevolle kmo's in functie van hun expansie. Het ARKimedees-Fonds doet geen rechtstreekse tegemoetkoming, maar investeert zijn middelen in erkende risicokapitaalverschaffers, de zogenaamde ARKIV's. Dat zijn erkende private risicokapitaalfondsen die voor elke euro die wordt geïnvesteerd, 1 extra euro ernaast leggen. Er zijn op dit moment twaalf dergelijke ARKIV's erkend.

Uit het pas gepubliceerde jaarverslag van de ParticipatieMaatschappij Vlaanderen (PMV) leren we dat ondertussen al 104 miljoen euro aan middelen is toegezegd aan de ARKIV's. Men zit dus bijna aan de volledige volstorting, maar nog niet alle middelen zijn al volstort. Er zijn in totaal 119 initiële investeringen en 117 vervolginvesteringen. Het gaat om 99 miljoen

euro aan gedane investeringen. Op die manier is het de bedoeling, wegens die 1 euro voor 1 euro, 225 miljoen euro aan middelen beschikbaar te stellen.

De meeste ARKIV's hebben nog dit jaar om te investeren in de nieuwe dossiers en dan nog enkel opvolgingsinvesteringen te doen, waardoor een zogenaamde equity gap dreigt te ontstaan, dat wil zeggen dat het moeilijk wordt voor die kmo's om op de reguliere financiële markten hun durfkapitaal te verwerven. Vandaar dus die tweede ronde.

Wij vernemen nu uit de notulen van de Vlaamse Regering van 21 mei dat de goedkeuring is gegeven voor de lancering van het tweede ARKImedes-Fonds.

In maart 2010 verscheen een studie van de Universiteit Gent waarin al een eerste analyse is gemaakt van de economische impact van ARKImedes en het Vlaams Innovatiefonds (Vinnof) in Vlaanderen. Die studie werd gefinancierd door het Steunpunt Ondernemen en Internationaal Ondernemen en de Herculesstichting. Die studie is positief. De performantie van de ondernemingen werd geanalyseerd na een investering door Vinnof of door een ARKIV. Daarbij was de vraag of de ondernemingen die dat risicokapitaal ontvangen via Vinnof of ARKIV, beter of slechter presteren dan ondernemingen die geen beroep kunnen doen op dergelijke risicokapitaal financiering. Het blijkt inderdaad dat dergelijke ondernemingen sneller groeien, dat er een positieve relatie is tussen de Vinnof- en ARKIV-financiering en tewerkstelling, dat bestaande durfkapitaalfondsen zich vooral toeleggen op groeiende ondernemingen en niet op startende ondernemingen en dat Vinnof en de ARKIV's hiervoor een interessante uitbreiding zijn op het aanbod dat ter beschikking staat van dergelijke ondernemingen. Die evaluatie is dus positief.

Ook mijn fractie erkent dat er een kloof is tussen de vraag en het aanbod van risicokapitaal voor opstart- en groeifinanciering voor starters en kmo's. Ook wij erkennen dat er daar een marktfaal is. Dat rechtvaardigt ook voor LDD dat de overheid hier ingrijpt als katalysator voor het private initiatief. Zoals in de vorige commissievergaderingen is gesteld, steunt LDD principieel de regeling betreffende ARKImedes.

We hebben in het verleden ook al meermaals kritiek geformuleerd op het ARKImedes-Fonds die betrekking had op twee aspecten: het thesauriebeheer en de invulling van de regeling. Wat de thesaurie betreft, kent iedereen de problematiek van de CDO-beleggingen (Collateral Debt Obligation). Daarnaast zijn er duidelijke signalen dat de regeling te complex is en blijft en dat het een te strak regelgevend kader is voor de ARKIV's.

Minister, de vraag werd enkele weken geleden al geamendeerd en uitgesteld. Ik heb intussen al wat informatie vergaard via de media en via antwoorden op schriftelijke vragen die u me hebt bezorgd. Toch ben ik van mening dat het nuttig is om een aantal vragen die in de vraag om uitleg stonden nog eens aan u voor te leggen.

Het eerste ARKImedes-Fonds haalde in september 2005, op 5 werkdagen, 110 miljoen euro op bij het publiek. Het ging om een gecombineerde uitgifte van aandelen en obligaties. Het tweede fonds zou 100 miljoen euro bedragen. Mijn eerste vraag had oorspronkelijk betrekking op de fondsgrootte en op de elementen op basis waarvan zou worden beslist om in te zetten op dat bedrag van 100 miljoen euro. Ik neem aan dat daar enige onderbouw voor bestaat.

Minister, intussen heb ik deze week uw antwoord ontvangen op mijn schriftelijke vraag over Vinnof. Daar verwijst u naar een andere studie die werd besteld naar aanleiding van de lancering van het tweede ARKImedes-Fonds en die het tekort aan durfkapitaal in Vlaanderen in kaart moest brengen. Volgens het studiebureau is er in het segment van de risicokapitaalverschaffing aan starters en kmo's een jaarlijkse equity gap is van 50 à 56 miljoen euro. Dat komt voor een periode van 4 à 5 jaar overeen met een equity gap van 200 à 280 miljoen euro.

Wanneer u nu met het tweede ARKImedes-Fonds inzet op 100 miljoen euro en ervoor zorgt dat dat hefboomeffect ook vanaf 2011 blijft bestaan – één euro van ARKImedes tegenover

één euro van de investeerders – dan zitten we opnieuw met ruim 200 miljoen euro die ter beschikking komt van starters en kmo's in Vlaanderen. Ik neem aan dat u op basis van die studie hebt teruggerekend. Via het schriftelijke antwoord is dan ook het belangrijkste luik van mijn eerste vraag beantwoord. Maar misschien kunt u wel nog bijkomende uitleg geven bij die studie. Is het mogelijk om die studie ter beschikking te stellen? Blijken er nog bijkomende bevindingen uit die studie die de moeite waard zijn om ze met ons te delen?

Voor het eerste fonds was er voor de beleggers in aandelen een belastingvoordeel van toepassing, alsook een gewestwaarborg van 90 percent van de intekenwaarde. Voor de beleggers in obligaties was er geen belastingvermindering, maar wel een gewestgarantie van 100 percent.

Wat de modaliteiten van het tweede fonds betreft, kon u op 11 maart in deze commissie nog geen uitsluitel geven. Intussen hebben we via de media al een aantal details vernomen over de nieuwe kapitaalronde. Zo zal geen beroep worden gedaan op het spaargeld van de burgers via de uitgifte van aandelen en obligaties. Dat heeft implicaties voor een deel van de regeling, in die zin dat er niet in belastingvermindering of gewestgarantie moet worden voorzien. Kunt u ook daarover nog enige toelichting geven?

Op 10 december 2009 hebt u een grondige evaluatie aangekondigd van de operationele werking met het oog op bijsturingen. Dat er nood is aan die bijsturing, blijkt ook uit wat een aantal mensen uit de praktijk zeggen. Ik heb het dan vooral over de mensen van de Gewestelijke InvesteringsMaatschappij voor Vlaanderen (GIMV), die zelf ook over een ARKIV beschikken. Zij vinden dat de regeling veel te complex is en dat onder andere ook investeringen in life science uitgesloten waren. Nu de beslissing met betrekking tot de tweede kapitaalronde is genomen, kunt u de resultaten van uw evaluatie toelichten? Wat waren de bevindingen? Op welke wijze hebt u in het kader van de lancering van het tweede ARKimedea-Fonds gevolg gegeven aan de kritiek op de operationele werking?

Mijn volgende vraag heeft betrekking op het thesauriebeheer. Initieel, met het eerste fonds, waren er heel wat vrije liquiditeiten, die vrij konden worden belegd en niet onder het rechtstreekse toezicht vielen van de minister van Financiën en de minister van Wetenschap en Innovatie. Een deel is belegd in CDO's. Dat is niet goed afgelopen. Er is 28 miljoen euro belegd in CDO's, en 5,6 miljoen euro is nu al geboekt als waardevermindering. Wij hebben ons daar kritisch over uitgelaten, trouwens ook al toen we nog geen aparte fractie waren. Wij vragen ons af welke lessen daaruit zijn getrokken met het oog op een tweede kapitaalronde.

In de commissievergadering van 11 maart 2010 zei u dat de regering zou onderzoeken hoe het risico op thesauriebeleggingen geminimaliseerd zou worden. Mijn vraag is dan ook in welke mate het tweede ARKimedea-Fonds hier nog enige discretionaire bevoegdheden zou hebben.

Het tweede ARKimedea-Fonds moest worden opgericht voor 8 juni. Ik neem aan dat dat gebeurd is. Dan moeten een aantal stappen worden gefinaliseerd: financiering, consultaties met de durfkapitaalsector, erkenningen van de ARKIV's, juridische oprichting enzovoort. Kunt u misschien toelichten wat de tijdsplanning is voor de concrete opstart? Welke stappen werden daar gezet? Wanneer gaan we dan effectief van start? Wanneer worden de eerste investeringen van ARKimedea bis verwacht?

Wij hebben niet echt veel informatie gekregen over de cijfermatige doelstellingen, tenzij misschien die 100 miljoen euro. Kunt u wat extra toelichting geven bij wat nu precies uw parameters of beoogde doelstellingen zijn?

Mevrouw Patricia Ceysens: Minister, ook voor onze fractie is ARKimedea een heel belangrijk instrument om te zorgen voor risicokapitaal. Ik sluit me ook aan bij een deel van de vragen van de heer Vereeck.

Het punt van de belastingsvrijheid is voor ons natuurlijk wel een cruciaal element in de hele opbouw van het ARKimedes-Fonds. Ik wil dus graag eens horen hoe u kunt verantwoorden dat dit eigenlijk nog ARKimedes is, als er geen belastingsvrijheid bij komt kijken.

De voorzitter: Minister Lieten heeft het woord.

Minister Ingrid Lieten: Voorzitter, collega's, ter voorbereiding van de mogelijke lancering van een tweede fonds bestelde ARKimedes Management een marktstudie om het tekort aan durfkapitaal, in het marktsegment waarin het bestaande ARKimedes-Fonds opereerde, in kaart te brengen. De studie werd in het kader van een officiële aanbestedingsprocedure toegewezen aan Becap. Volgens de studie van Becap is er in het segment van risicokapitaalverschaffing aan starters en kmo's in Vlaanderen effectief een jaarlijkse equity gap van 50 à 56 miljoen euro, wat over een periode van 4 à 5 jaar neerkomt op een equity gap van 200 tot 280 miljoen euro.

Het ARKimedes-Fonds II heeft een grootte van 100 miljoen euro en zal ervoor zorgen dat vanaf 2011 via het hefboomeffect – 1 euro van ARKimedes staat tegenover minstens 1 euro van andere investeerders – toch minimum 200 miljoen euro ter beschikking komt van de ARKIV's, die zullen investeren in starters en kmo's in Vlaanderen. De ARKIV's hebben 5 jaar de tijd om te investeren in nieuwe dossiers, terwijl nadien nog vervolginvesteringen in bestaande participaties kunnen worden genomen.

Het tweede fonds kan de equity gap dus deels helpen opvangen, maar, we moeten realistisch zijn, waarschijnlijk niet geheel kunnen wegwerken. Voorts dient elke ARKIV een voldoende grootte te bereiken of zich zodanig te organiseren dat een professioneel beheer van ARK-investeringen mogelijk is en voldoende schaalgrootte wordt bereikt om de ARKIV rendabel te maken. In dat kader wordt wel eens het bedrag 20 miljoen euro als fondsgrootte per ARKIV als richtcijfer naar voren geschoven. Dat is uiteraard slechts een richtcijfer. Bij de erkenningsaanvraag zal case per case de economische haalbaarheid van het businessplan van elke kandidaat worden beoordeeld aan de hand van de specifieke dossiergegevens.

In tegenstelling tot het eerste fonds zullen voor ARKimedes-Fonds II geen middelen bij het publiek worden opgehaald. Uit kostenefficiëntieoverwegingen worden de middelen rechtstreeks uit de begroting van de Vlaamse Regering en gespreid in de tijd ter beschikking gesteld van PMV, die een kapitaalparticipatie neemt in ARKimedes-Fonds II. De kosten van een publieke ophaling, zo hebben we kunnen ervaren, zijn immers aanzienlijk en vandaag ook minder aantrekkelijk geworden. Bovendien heeft de Europese Commissie eerder al laten verstaan dat zij aanstuurt op een herziening van het systeem van het belastingskrediet.

Voorts zullen de middelen in het ARKimedes-Fonds II gespreid in de tijd worden volstort, en dat naarmate de investeringen in de ARKIV's of werkingskosten uiteindelijk moeten worden betaald. Daardoor kan het fonds zich geheel toeleggen op zijn investeringen.

In december 2009 werd een overleg gestart tussen ARKimedes Management, het kabinet van de bevoegde minister en de andere stakeholders. Naar aanleiding van dat overleg werden een reeks optimalisaties voorgesteld. Enerzijds zijn er de optimalisaties die al toegepast werden in het kader van de lancering van het tweede ARKimedes-Fonds. Die hebben betrekking op de grootte en de financiering van het tweede fonds. Voorts werden nog optimalisaties geformuleerd met betrekking tot de operationele werking van de ARKIV's en ARKimedes Management.

Die zullen nu eerst verder worden besproken op de raad van bestuur van ARKimedes Management, die daaropvolgend ook de nodige verbeteringen operationeel in werking kan doen treden. Ik zal daar telkens over worden geïnformeerd wanneer die optimalisaties ook effectief operationeel worden omgezet.

Het ARKimedes-Fonds II werd op 4 juni 2010 opgericht en zal in het eerste trimester zijn maatschappelijke kapitaal verhogen tot 100 miljoen euro volstort voor het wettelijke

minimum. De middelen daartoe zullen door het Vlaamse Gewest worden verschaft. De middelen zullen gespreid in de tijd worden volstort, en dat naarmate de investeringen en het investeringsritme die noodzaak aangeven. Daardoor kan het tweede fonds zich geheel toeleppen op zijn investeringen en is er ook geen risico meer voor thesauriebeleggingen.

Vooreerst is de oprichting effectief op 4 juni voltrokken. Voorts zal ARKImedes Management via de Belgische sectorfederatie Belgian Venture Capital & Private Equity Association de marktspelers informeren over de lancering van het tweede fonds. ARKImedes Management zal de Belgische spelers ook zelf nog trachten te contacteren voor zover die spelers al zelf niet de stap daartoe hebben gezet. De officiële oproep voor kandidaat-ARKIV's met openstelling van de erkenningsperiode zal wellicht in september 2010 in het Belgisch Staatsblad en een Belgische krant worden aangekondigd. Het is de bedoeling dat het tweede fonds in de nieuwe ARKIV's kan investeren nadat de investeringsperiode van de meeste bestaande ARKIV's onder het eerste fonds op die einddatum is gekomen. Voor het merendeel van de ARKIV's is die einddatum januari 2011. We zouden dus moeten kunnen zorgen dat dat vlot aansluit.

De raad van bestuur van ARKImedes Management zal zich in juni beraden over het concrete stappenplan voor de lancering van het tweede fonds. Ze zijn volop bezig met de uitwerking van het stappenplan en het globale tijds kader, zoals wij in de Vlaamse Regering beslist en gevraagd hadden op 21 mei 2010.

ARKImedes Management schat dat het ARKImedes-Fonds II wellicht zal bijdragen tot de financiering van een 125-tal opstartende of groeiende ondernemingen in Vlaanderen. Daarbij streeft het fonds naar een positieve marktconforme return. Het baseert zich daarvoor op de statistische gegevens van de European Venture Capital & Private Equity Association. Belangrijk is dat dankzij ARKImedes private kapitaalverschaffers bereid worden gevonden om ook te investeren na de zaai fase van een dossier, waarin bijvoorbeeld de universitaire fondsen en Vinnof opereren, tot wanneer het dossier voldoende grootte heeft bereikt om 'stand alone' de nodige interesse te kunnen wekken van private durfkapitaalspelers.

Ter indicatie: via het eerste fonds hebben per einde maart 2010 250 ARK-investeringen plaatsgevonden, waarvan 124 initiële en 126 vervolginvesteringen. Circa 106 bedrijven ontvingen ARK-middelen. Zij vertegenwoordigen samen toch 2365 arbeidsplaatsen.

De voorzitter: De heer Vereeck heeft het woord.

De heer Lode Vereeck: Ik dank u voor uw antwoord, minister. Er zitten enkele positieve elementen in.

Ik heb een bedenking over de modaliteiten van het tweede fonds. Ik begrijp enigszins dat u niet via een publieke emissie wenst te werken, onder meer wegens de kosten. De marktomstandigheden zijn ook niet zo optimaal als 5 jaar geleden. Goed, dat is misschien allemaal niet zo belangrijk. Europa was ook niet zo happig om dat belastingvoordeel opnieuw toe te kennen.

Maar aan de andere kant doet u nu aan financiering via schuldcreatie en -opbouw. Daar ben ik niet echt gelukkig mee. In 2010 – gisteren nog gehoord in de plenaire vergadering – is 440 miljoen euro aan participaties gepland. Dat is onder andere schuld voor het Vlaams Energiebedrijf, voor het TINA-Fonds (Transformatie, Innovatie en Acceleratiefonds) en dergelijke. De schuld van Vlaanderen zal 6,1 miljard euro bedragen. We weten natuurlijk dat dat bedrag grotendeels gedekt wordt door activa zoals KBC. Dat is voor investeringen in ARKImedes veel minder het geval. Er is ook geen zekerheid inzake dividendinkomsten die we bijvoorbeeld bij KBC wel hebben. We moeten toch oppassen voor de impact die dit zou kunnen hebben op de Vlaamse schuld. Ik denk dat een andere financieringstechniek hier te verkiezen valt.

Ik heb het verslag van de Inspectie van Financiën gezien. De inspectie merkt over de oprichting van het tweede ARKimedea-Fonds op dat de techniek van schuldfinanciering moeilijk te verzoenen valt met een sober budgettaire beheer. De Inspectie van Financiën geeft ten gronde een gunstig advies. Ik heb al gezegd dat we achter ARKimedea-bis staan, maar onder voorbehoud. De inspectie zegt: “Bovendien zijn de dividendinkomsten niet zeker, integendeel, het gaat om investeringen met een hoger dan gemiddeld risico. Het risico op minwaarden is dus groot. Een financiering uit overschotten is meer aangewezen.”

Het lijkt wel alsof er geen alternatief bestaat. Het is of ophalen in de markt of schuldfinanciering. Zijn er geen alternatieven bestudeerd om ARKimedea-bis te financieren? Een mogelijkheid is andere investeringen liquideren. PMV heeft bijvoorbeeld een participatie van 27 procent in de GIMV. Waarom dat niet gedeeltelijk vrijmaken om te investeren in ARKimedea-bis? Misschien zijn er nog dergelijke mogelijkheden. Dat lijkt me in deze budgettaire penibele tijden een goede aanpak. Hebt u nog andere sporen onderzocht?

Er zijn twee scenario's inzake thesauriebeheer. Ik heb het over ARKimedea I. Ofwel herstellen die CDO's hun marktwaarde, en dan kan op de vervaldatum de hoofdsom integraal worden gerecupereerd. Er staat zo'n 28 miljoen euro geblokkeerd. Dat bedrag komt pas ter beschikking in 2016, en het gaat weer over schulden aangaan. Ofwel herstellen de CDO's niet en dan hebben we twee keer pech, want dan komt in 2016 niet alles ter beschikking en hebben we ook nog eens dat verlies van 5,6 miljoen euro. Hoe gaat u aan die 'volstortverplichtingen' van ARKimedea I voldoen? Ik heb al een gedeeltelijk antwoord gekregen op een schriftelijke vraag van 15 maart. U zegt daarin dat het niet uitgesloten is dat u een beroep zult doen op externe financieringsbronnen. Maar alles hangt ook af van de toekomstige 'exitinkomens' van ARKIV's. Ook hieruit blijkt weer dat u via schuldfinanciering de problemen gaat oplossen, met in het slechtste geval dan ook nog eens een groot verlies.

Wat is de stand van zaken met betrekking tot die CDO's? Zijn er al leningen aangegaan om uw engagementen in te vullen? De cijfers die u net noemde met betrekking tot de eerste en de vervolfinanciering liggen nog hoger dan die in het verslag van de PMV. Intussen blijft ARKimedea maar werken, werken, werken: het zal op de duur aan het maximum van zijn kapitaal zitten. Maar er zit wel 28 miljoen euro geblokkeerd. Zullen de meerwaarden uit de 'exits' worden aangewend om eventueel die leningen terug te betalen? Gaat dat ten koste van het rendement van de beleggers?

Mevrouw Patricia Ceysens: Minister, ik vind het jammer dat we de Vlaams fiscale autonomie waarover we beschikken, niet meer benutten. We vechten ons dood voor meer bevoegdheden. Deze bevoegdheid hebben we, maar ze wordt niet benut.

De voorzitter: Minister Lieten heeft het woord.

Minister Ingrid Lieten: Ik kan een paar vragen beantwoorden, maar andere kunt u beter aan de minister van Begroting stellen, mijnheer Vereeck.

We hebben inderdaad belastingbevoegdheden, maar een ingreep moet een meerwaarde opbrengen voor de burger en de overheid. Als we opnieuw geld zouden ophalen bij de particuliere investeerder, zouden de kosten voor de tussenpersonen en bemiddelaars zo hoog liggen dat die werkwijze niet efficiënt zou zijn. Zij werken daar immers hard aan en ontwikkelen veel activiteiten. Onze doelstelling om in deze krappe budgettaire tijden efficiënt om te gaan met overheidsgeld heeft hier geprevaleerd. Dat is ook wijs op dit moment.

Wij financieren het ARKimedea-Fonds uit de begroting en de reguliere middelen. De minister van Begroting gaat zeker en vast schulden aan, maar of hij dat nu doet bij de banken of bij de particuliere beleggers, dat maakt ESR-matig geen verschil. Als u daar verder over wilt debatteren, raad ik u aan u tot minister Muylers te richten.

Het is uiteraard altijd een collectieve beslissing van de Vlaamse Regering op voorstel van de minister van Begroting om sommige activa aan te houden en andere niet. Het ene heeft wat mij betreft niets te maken met het andere. U brengt die twee onterecht met elkaar in verband.

De CDO's komen uit een dossier van de vorige regering. Toenmalig minister Van Mechelen heeft daar in deze commissie regelmatig verslag over uitgebracht. Er zijn bewarende maatregelen getroffen. Voorlopig hebben we daaromtrent geen nieuwe acties gepland.

Ik heb het u al gezegd: voor dit ARKimedes bestaat er geen enkel risico.

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

De heer Koen Van den Heuvel: Voorzitter, ik wil reageren op uw suggestie. We moeten erop letten goed bestuur uit te oefenen. We moeten het goede voorbeeld geven. Het is geen symbool omwille van het symbool. Onze fiscale bevoegdheden zijn geen symbool. Het is geen symbool om geld op te halen bij mensen om te investeren. Als achteraf blijkt dat dat niet de meest efficiënte werkwijze was, omdat het om relatief kleine bedragen gaat, en dat de overheadkosten zo groot zijn, moeten we daar niet mee doorgaan. Op het altaar van het symbool is er al veel geslachtofferd.

Minister Ingrid Lieten: Geld ophalen bij particulieren betekent ook schuld maken.

De voorzitter: De heer Vereeck heeft het woord.

De heer Lode Vereeck: Minister, ik ben blij dat er pas bij de nieuwe regeling middelen zullen worden vrijgemaakt in functie van de kapitaalbehoefte, waardoor het probleem van de berg liquiditeiten, waarmee het vorige ARKimedes-Fonds werd geconfronteerd en die lagen te wachten op een investeringsbestemming, is verdwenen. Ik ben dus tevreden over de nieuwe aanpak tussen 11 maart en nu.

Minister, u antwoordde niet op mijn eerste bijkomende vraag. Ik vroeg of u ook een andere financieringsvorm dan schuldfinanciering in ogenschouw hebt genomen. Ik heb er een gesuggereerd, maar daar kreeg ik geen antwoord op. Dat laat me op mijn honger zitten.

Minister Ingrid Lieten: Ik heb u geantwoord dat deze ARKIV's worden gefinancierd uit de algemene middelenbegroting, en dat de minister van Begroting in zijn totale begroting heeft gepland om voor een aantal engagementen een financiering op te halen. Dat is voor een totaal bedrag, die middelen komen in de begroting en worden gebruikt voor een aantal beleidsopties. Die twee moet je niet met elkaar in verband brengen.

Ik heb ook gezegd dat de Vlaamse Regering de activa aanhoudt. Of het een Gewestelijke Investeringsmaatschappij voor Vlaanderen is of een andere, het is elke keer een collegiale beslissing. We gaan na of we ons daaraan houden of ons daarvan ontdoen. Voorlopig is dat geen issue geweest.

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 lancering van een slim netwerk voor stroomdistributie

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

De heer Koen Van den Heuvel: Minister, begin juni hebt u in de hoofdstad van de provincie Limburg een eerste Europese demonstratie van de smart grid gelanceerd. Het ontwikkelen van een smart grid is nodig om ons distributienet klaar te maken voor meer decentrale stroomproductie, via zonnepanelen, windturbines enzovoort. De smart grid die nu wordt

getest, mikt op een extra capaciteit van 50 percent tegen een kostprijs die 10 percent bedraagt in vergelijking met een normale uitbreiding van het net.

Verder heb ik vernomen dat het project concreet wordt opgestart in de gemeenten Lommel en Opglabbeek, waar 128 slimme omvormers voor zonnepanelen worden geplaatst. Ook de stroomdistributeur Infrac en de Limburgse Reconvertiemaatschappij (LRM) hebben hun medewerking toegezegd. De Europese Commissie zorgt voor cofinanciering.

Minister, wat is de concrete timing van dit project? Wanneer zullen de resultaten bekend worden gemaakt? Wat is de bijdrage van de LRM in dit project? Op welke manier werd het Vlaams Smart Grid Platform (VSGP), een initiatief van het Agentschap voor Innovatie door Wetenschap en Technologie (IWT), bij dit project betrokken? Op welke manier zal dit project concreet bijdragen aan de uitbouw van een smart grid in heel Vlaanderen? Wat is de timing voor de verdere uitbouw van een smart grid in de rest van Vlaanderen?

De voorzitter: De heer Martens heeft het woord.

De heer Bart Martens: Naast het Infrac-proefproject hebben we ook het proefproject van Eandis in Hombeek en Leest. Het is goed dat er met verschillende technologieën wordt geëxperimenteerd. Infrac gebruikt voor haar datacommunicatie voor de uitlezing van de slimme meters de kabel. Eandis gebruikt Power Line Communication. Dat zijn digitale signalen die over het elektriciteitsnet worden gestuurd. Het is goed dat het Vlaamse Gewest dat goed opvolgt, welke datacommunicatie welke resultaten oplevert en op welke manier een uitrol over heel Vlaanderen op de meest kostenefficiënte en -effectieve manier kan gebeuren.

Ik ondersteun daarom de vraag van de heer Van den Heuvel tot het goed opvolgen van die proefprojecten, zowel die van Infrac als die van Eandis, om daar lering uit te trekken. Voor het licht op groen wordt gezet voor een brede uitrol, moeten we dat met alle kennis van zaken doen. Die ontwikkeling is te belangrijk om ze alleen aan de distributienetbeheerders over te laten. Vlaanderen moet een serieuze vinger in de pap krijgen. Een manier om dat te doen is misschien het VSGP, waar alle ervaringen worden uitgewisseld. Het is goed dat het Vlaamse Gewest dat van heel nabij opvolgt, te meer omdat het een van de kernacties is van Vlaanderen in Actie (ViA), dat de ambitie formuleert om tegen 2020 heel Vlaanderen van zo'n slim netwerk te voorzien.

De voorzitter: De heer Watteeuw heeft het woord.

De heer Filip Watteeuw: Ik sluit me aan bij deze vraag om uitleg en onderschrijf de woorden van de heer Martens. Het is heel belangrijk dat Vlaanderen opvolgt wat er gebeurt, we moeten dat niet zomaar overlaten aan de distributienetbeheerder. We moeten zelf bepalen wat het concept van de smart grid zal zijn, we kunnen verschillende richtingen uit.

Straks hebben we de bespreking van het voorstel van resolutie over de elektrische voertuigen op groene stroom. Er zijn enkele ontwikkelingen aan de gang die mogelijk zouden maken met die elektrische wagens te werken om die smart grid uit te bouwen. Als het gaat over energie van 'grid to vehicle' en omgekeerd, dan is dat een andere manier van denken over de smart grid. Het is dus heel belangrijk om nu te zeggen welke toepassingen we in de toekomst willen gebruiken en hoe het concept eruit zal zien.

De voorzitter: De heer Janssens heeft het woord.

De heer Chris Janssens: Over enkele jaren zal het elektriciteitsnet in ons land er helemaal anders uitzien. Ik dacht dat het de bedoeling was om binnen 3 tot 5 jaar een eerste grote testomgeving te creëren voor slimme elektriciteitsnetten in Vlaanderen. Intussen heeft Voka het initiatief genomen voor het Vlaams Smart Grid Platform. Voka is een organisatie voor de bedrijfswereld, dus wordt de bedrijfswereld concreet betrokken bij dit project.

Op het voormalige mijnterrein in Waterschei in mijn thuisstad Genk wordt de nieuwe Energyville-campus gebouwd, dat de expertise met betrekking tot energie graag zou willen bundelen op één locatie. Hoe zal Energyville worden betrokken bij het uitwerken van die

slimme elektriciteitsnetten? Welke plaats heeft de eindgebruiker in het begin van het verhaal van de ontwikkeling van dit nieuwe elektriciteitsnet?

Mevrouw Patricia Ceysens: In de vorige legislatuur hebben we dit project met de steun van het IWT mogelijk gemaakt. Dat was een van de clusters in ViA. Het was een van de moeilijkste zaken om private-marktpartijen voldoende te betrekken. In windenergie waren er wat industriële spelers, in zonne-energie ook, maar in het smart grid kom je heel snel bij publieke spelers uit. Toch zijn we er toen in geslaagd om ook te focussen op verzilveren en vermarkten. Het blijft onze bekommernis dat er niet alleen publieke spelers aan zet zijn, maar dat er een voldoende spin-off kan gebeuren naar bedrijven, die vooral in IT bedreven zijn. We kunnen hen ook vragen om aan deze nieuwe ontwikkeling mee te werken.

De voorzitter: Minister Ingrid Lieten heeft het woord.

Minister Ingrid Lieten: Ik denk dat we allemaal het enthousiasme voor dit project delen. Conform het Grant Agreement van de Europese Commissie zullen de 128 residentiële omvormers, die in Opglabbeek worden geplaatst, en de 31 industriële omvormers die in Lommel worden geplaatst, geïnstalleerd zijn tegen het begin van 2012. De resultaten van dit proefproject zouden bekend moeten zijn op 31 mei 2014.

LRM investeert vandaag geen eigen middelen in het MetaPV-project, maar is wel mede-ontwikkelaar van het project, en investeert dus mankracht in de coördinatie ervan. LRM krijgt net zoals de andere consortiumpartners Europese subsidies voor de gepresteerde inspanningen in het kader van het MetaPV-project. Indien er LRM-middelen worden ingezet voor de realisatie van PV-zonnepanelenprojecten in het kader van het MetaPV-project – vandaag is deze beslissing nog niet genomen – zal de inzet van deze middelen binnen de rendementsgebonden strategie van LRM moeten gebeuren.

Toen dit project werd ingediend bij Europa in 2008 bestond het Vlaams Smart Grid Platform nog niet en werd dus ook niet betrokken. Vandaag stelt 3E als coördinator van MetaPV aan het VSGP publieke informatie over het project ter beschikking. Infrac zelf is ook lid van het Vlaams Smart Grid Platform en zal samen met 3E zorgen voor de doorstroming van informatie naar de andere partners.

Het project zal uiteraard bijdragen aan de uitbouw daarvan door de concrete demonstratie van de mogelijkheden van netondersteuning door zonne-energie. Het project beoogt aan te tonen dat door intelligente technologie de opnamecapaciteit van de distributienetten voor zonne-energie met 50 percent verhoogd kan worden ten opzichte van de huidige situatie. Dat betekent dat er maar 10 percent van de kostprijs voor een netversterking nodig is om hetzelfde effect te halen. De grootste doelstelling van dit project is te kijken of dat effectief kan worden gerealiseerd. Dat is de unieke positie van dit project omdat dat enorme effecten zou kunnen hebben. Als we het later moeten uitrollen over heel Vlaanderen, zou dat gepaard kunnen gaan met veel minder investeringskosten dan andere systemen. Nu laten we dat uittesten, laten we zien of de beoogde doelstellingen effectief kunnen worden bereikt en bekijken we hoe dat kan worden uitgerold op een grootschaligere manier.

De distributienetbeheerders Eandis, Infrac en Provinciale Brabantse Energiemaatschappij (PBE) beogen een stapsgewijze aanpak voor de invoering van slimme meters. Ze hebben een consensus bereikt over een plan van aanpak en de pilootprojecten die elk zal opstarten. De grote plannen zijn: 2009-2010: voorbereiding, implementatie en testen van 4.000 meters in Leest en Hombeek; 2011-2012: voorbereiding, implementatie en testen van 40.000 meters; 2013: voorbereiding voor volledige uitrol van 4 miljoen meters vanaf 2014 in heel Vlaanderen, uiteraard na de positieve evaluatie die er nog moet komen van iedere projectfase.

Voorts zijn er projecten vanuit de kennisinstellingen lopende. Zo zou de eerste grootschalige test voor de invoering van slimme meters die loopt via het IWT-onderzoeksproject Linear, in 2014 afgerond moeten zijn. Dit doorbraakproject wil een eerste cruciale stap zetten in de transitie naar slimme netten. De valorisatie van dit project situeert zich op drie niveaus: het

stimuleren van technologische innovaties, het verwerven van noodzakelijke praktijkkennis door grootschalige pilootprojecten en het formuleren van praktische voorstellen voor een flankerend en stimulerend beleid.

Het project loopt over 5 jaar. De onderzoekspartners zijn de Vlaamse Instelling voor Technologisch Onderzoek (VITO), de K.U.Leuven, het Interdisciplinair Instituut voor Breedbandtechnologie (IBBT) en het Interuniversitair Micro-elektronicacentrum (IMEC). Verschillende bedrijven zijn bij het project betrokken, waaronder Infracore, Eandis, Telenet, Belgacom, Alcatel-Lucent, Niko, Laborelec en Electrabel. Momenteel zijn eveneens onderhandelingen bezig met betrekking tot drie demoprojecten in drie Vlaamse steden, elk rond virtual power plant, smart neighbourhoods en laad- en betaalinfrastructuur voor wagens. Die projecten zouden in 2012 opgestart moeten worden.

Ik deel het enthousiasme maar ook de bezorgdheid dat we dat op een gecoördineerde manier moeten doen en dat alle partners, zowel de onderzoeksinstituten, de distributienetbeheerders als de bedrijven, zouden kunnen leren van elkaar. Dat is de beleidsdoelstelling. Daartoe heb ik de steun van alle partners. We zitten in een boeiende periode en hopelijk kunnen we de volgende jaren de stappen vooruit zetten zoals ze gepland zijn.

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

De heer Koen Van den Heuvel: Minister, ik dank u voor het antwoord. Het is duidelijk wat de uitdaging is. Als we naar een extra capaciteit kunnen gaan van 50 procent tegen een kostprijs van ongeveer 10 procent, dan is het duidelijk en vergt het niet meer toelichting om in te zien wat het strategisch belang is van dergelijke projecten. Het is belangrijk dat we die verschillende projecten kansen geven, met al hun voor- en nadelen, dat we een goede evaluatie maken en dat de Vlaamse Regering de coördinatie op zich neemt om het achteraf op de meest efficiënte manier te kunnen uitrollen over heel Vlaanderen.

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 proeftuin elektrische wagens

Vraag om uitleg van mevrouw Güler Turan tot mevrouw Ingrid Lieten, viceminister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Innovatie, Overheidsinvesteringen, Media en Armoedebestrijding, over de Europese strategie voor schone en energiezuinige voertuigen

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

De heer Koen Van den Heuvel: Minister, op 6 januari van dit jaar lichtte u in deze commissie de opstart van de proeftuin voor de elektrische wagens toe, die u kort daarvoor had aangekondigd.

U hebt toen gezegd dat we aan de start stonden van dat project en dat de grote doelstelling is na te gaan hoe de consument zal reageren op de invoering van de elektrische wagen, en te bekijken in welke stimulansen de overheid kan voorzien. U hebt gezegd dat Vlaanderen daar de voorbije jaren wat weinig aandacht voor heeft gehad en dat met deze proeftuin wordt geprobeerd een aantal zaken te versnellen. Verder hebt u toen weinig details kunnen geven onder meer over de modaliteiten die deze proeftuin zouden kenmerken.

We zijn nu 6 maanden later, en ik stel u de vraag of we wat meer duidelijkheid kunnen krijgen onder meer over de actoren die bij deze proeftuin zijn betrokken. De voorbije maanden hebben we in de pers kunnen lezen en hebt u geantwoord op een vraag van de heer

Chris Janssens dat Ford Genk wellicht zou deelnemen, alsook het bedrijf Better Place. Ook een heel aantal andere opties betreffende het onderzoeksopzet moeten nog verder worden uitgeklaard. Begin dit jaar hebt u gezegd dat nog niet geweten was hoeveel elektrische wagens gevolgd zouden worden en welke parameters en variabelen in aanmerking zouden worden genomen om op te volgen. Ook de kostprijs en het bedrag dat de Vlaamse Regering zou besteden om dit proefproject op de rails te zetten, was nog niet bekend.

Nu zijn we 6 maanden later. De uitrol kan in de tweede helft van 2010 gebeuren. Ik heb een aantal vragen om meer duidelijkheid te krijgen met betrekking tot deze proeftuin. Welke actoren zullen worden betrokken bij de proeftuin voor de elektrische wagen, en wat is de specifieke rol van elke partner? Wat zijn de specifieke onderzoeksvragen? Welke parameters zullen worden gemeten en waarom? Hoeveel elektrische wagens zullen er worden gevolgd? Welke beslissingen met betrekking tot de besteding van het voorziene budget werden er inmiddels genomen?

De voorzitter: Mevrouw Turan heeft het woord.

Mevrouw Güler Turan: Voorzitter, met de nieuwe technologieën en ideeën op komst, zullen we het in deze commissie nog dikwijls hebben over de elektrische wagen. Ik sluit me aan bij de vragen die de heer Van den Heuvel heeft gesteld.

Ik wilde er graag een ander aspect aan toevoegen. Vorige week hebben we het naar aanleiding van de actuele vraag van onze commissievoorzitter al gehad over de verkoopcijfers van elektrische wagens die zij teleurstellend vond. Ik was zeker niet verontwaardigd omdat ik heb geleerd dat we nog altijd in een opstartfase en in een belangrijke innovatieve fase zitten. We zitten nog niet in de fase dat we de elektrische wagen gaan ‘consumeren’ als ik het zo mag formuleren. Als ik de Europese cijfers bekijk, wordt tegen 2020 verwacht dat slechts 2 percent van het marktaandeel elektrische wagens zullen zijn. Mijnheer Diependaele, ik herhaal deze cijfers, ik heb ze opgezocht: ze zijn juist.

De voorzitter: 2 tot 20 percent.

Mevrouw Güler Turan: Dit zijn de Europese cijfers. Ik denk niet dat Vlaanderen kan zeggen: wij ontwikkelen de elektrische wagen, wij verwachten 20 percent en we gaan dat hier alleen in Vlaanderen doen. Dat moet in een bredere context gebeuren. Het Europese verwachtingscijfer is 2 percent tegen 2020 en 11 tot 30 percent in 2030.

De onzekerheid van de consument en bij de producent is op dit ogenblik nog te groot om naar massaproductie en massaconsumptie te kunnen gaan. Dat maakt dat de betaalbaarheid momenteel zelfs niet aan de orde is. Als ik dan bekijk welke wagens aan welke prijzen zijn verkocht, dan lijkt het me normaal dat het marktaandeel nog aanzienlijk moet stijgen. De prijzen moeten dalen en de technologische voordelen en de schaalvoordelen moeten nog uitgebreid worden.

Schaalvoordelen vragen een standaardisering die er op dit ogenblik nog niet is. Wanneer iedere producent zijn eigen technologie en zijn eigen producten als standaard wil nemen, en er geen harmonie is, dan denk ik dat we niet ver zullen geraken. Elke wagen moet via één welbepaalde stekker overal opgeladen kunnen worden. Wanneer men naar een specifiek oplaadpunt moet gaan zonder standaardisering, dan vrees ik dat we er niet zullen geraken.

Daarom heeft Europa hier een belangrijke rol in te spelen. Ik ben blij vast te stellen dat Europa al een aantal initiatieven heeft genomen. De Europese Commissie lanceerde eind april 2010 een nieuwe strategie voor schone en energiezuinige voertuigen. In deze strategie worden er verschillende concrete en ambitieuze Europese actiepunten bekendgemaakt om de introductie van de elektrische wagen in Europa verder te stimuleren. Onder meer voor wat de infrastructuur, met name de openbare oplaadpunten betreft, geeft de commissie aan het voortouw te zullen nemen in de samenwerking met de lidstaten op nationaal en regionaal niveau met het oog op de opbouw van oplaad- en bijvullingsinfrastructuur. Daarnaast zal de

Europese Commissie met de Europese Investeringsbank nagaan op welke wijze investeringen in de opbouw van infrastructuur kunnen worden bevorderd. Er worden dus ook middelen uitgetrokken.

Minister, hebt u sinds het lanceren van de nieuwe strategie al contact opgenomen met de commissie om de voordelen van Vlaanderen als proeftuin voor de elektrische wagen te benadrukken? Nergens is de afstand tussen werk- en woonplaats zo klein.

Hebt u zicht op het soort infrastructuurinvesteringen die de commissie wil bevorderen? Zult u dergelijke investeringen in Vlaanderen verder stimuleren?

Welke rol speelt u in de uitwerking van de Europese standaarden? In het kader van het Belgisch voorzitterschap van de EU lijkt het me een opportuniteit voor u om daar een voortrekkersrol in te spelen.

De voorzitter: De heer Bothuyne heeft het woord.

De heer Robrecht Bothuyne: Dit is een heel interessante vraag. Ik heb die ook in de plenaire vergadering al gesteld als actuele vraag. Ik ben benieuwd naar het antwoord en vraag me af of het zal verschillen van wat u een aantal weken geleden hebt verteld.

Mevrouw Güler Turan: Mijn vraag was schriftelijk ingediend voor uw actuele vraag.

De heer Robrecht Bothuyne: Ik heb twee andere concrete vragen over dit thema.

Minister, u hebt in het verleden in deze commissie al toelichting gegeven over de plannen die u hebt met de diverse competentiepolen die actief zijn rond dit thema. Kunt u hierover een stand van zaken geven? Er was sprake van om een aantal zaken samen te bekijken.

Is er een link tussen de plannen en de IWT-steun (Agentschap voor Innovatie door Wetenschap en Technologie) die is toegekend aan Volvo en de proeftuin elektrische voertuigen die u hebt gelanceerd?

De voorzitter: De heer Diependaele heeft het woord.

De heer Matthias Diependaele: Die standaardisering is inderdaad al ter sprake geweest. Daar is toen op geantwoord dat de Europese Commissie een aantal weken geleden wel degelijk concrete afspraken heeft gemaakt. Ik weet niet of die standaardisering er toen al door was. Het zou interessant zijn om dat te weten. Die standaardisering is immers de eerste voorwaarde om verder te kunnen gaan met de productie van die elektrische wagen.

Wat die cijfers betreft, had ik vorige week gezegd dat het over 20 percent gaat. Fedis spreekt ook over 2 tot 20 percent. Dat zegt zeer weinig. Ik denk dat we onze ambitie hoog genoeg mogen leggen. Als het over slechts 2 percent gaat, dan vraag ik me af of het de moeite is om daar al die inspanningen voor te doen. 2 percent zou een flop zijn.

De voorzitter: De heer Watteeuw heeft het woord

De heer Filip Watteeuw: Wat de proeftuin elektrische wagens betreft, zou ik willen weten of er ook oog is voor groene stroom. In mijn voorstel van resolutie stel ik een keuze voor. Ik vind dat daar nu al aan gedacht moet worden.

De proeftuin en de andere initiatieven zijn op zich vrij bescheiden qua omvang. Het gaat niet om een groot programma om de elektrische wagen ingang te doen vinden in Vlaanderen. Zijn er plannen om daar een investeringsprogramma aan te koppelen?

Wat de infrastructuur betreft, gaat de vraag van mevrouw Turan vooral over de Europese Commissie. Zij verwijst ook naar de infrastructuurinvesteringen. Als men dan inderdaad naar de Europese Commissie stapt, wordt dan ook het luik hernieuwbare energie daarin opgenomen?

De voorzitter: De heer Janssens heeft het woord.

De heer Chris Janssens: Minister, op 24 maart heb ik in deze commissie een vraag gesteld over de eventuele toetreding van Ford tot de proeftuin voor de invoering van de elektrische wagen. Ik wil daar nog even op terugkomen. Hebt u daarover nog contact gehad met de Ford-directie of met de verantwoordelijke? Zal Ford inderdaad deelnemen aan de proeftuin?

Intussen circuleren heel wat nog niet bevestigde verhalen over de eventuele komst van de Mondeo naar Ford Genk. De minister-president zei onlangs nog in de commissie dat daarover pas eind dit jaar een definitieve beslissing valt. De productie van de elektrische wagen kan in elk geval helpen om de activiteit in de automobiellindustrie in Vlaanderen te verankeren. Hebt u daarover met Ford Genk of met de Europese directie nog contact gehad?

U hebt in de commissie gezegd dat het Vlaams Instituut voor Mobiliteit de opdracht heeft gekregen om te bekijken hoe die proeftuinconcepten kunnen worden opgezet vanuit een maatschappelijke benadering. Is die opdracht van het VIM intussen volbracht? U hebt toen gezegd dat u tegen de zomer voorstellen verwachtte met ramingen van de budgettaire gevolgen en een beschrijving van de inhoud van de proefprojecten. Hebt u die voorstellen intussen ontvangen van het VIM?

De voorzitter: De heer Watteeuw heeft het woord.

De heer Filip Watteeuw: Minister, de milieuorganisatie Transport & Environment heeft op een bepaald moment aangegeven dat de ontwikkeling van de elektrische voertuigen door autofabrikanten wel eens een vreemd effect zou kunnen hebben omwille van de Europese regelgeving. Het ontwikkelen van elektrische wagens met minder uitstoot zou kunnen betekenen dat men een soort verhoogde CO₂-uitstoot voor de andere modellen kan afkopen. Wat men wint bij het ene soort voertuig, zou dan voor een deel worden tenietgedaan door het andere soort voertuig. Die tegenstelling zou moeten verdwijnen.

Mevrouw Patricia Ceysens: Minister, ik heb eens gekeken welke verklaringen over de elektrische wagen er het voorbije jaar zijn afgelegd. Het is een nogal warrige communicatie.

In het begin hebt u naar aanleiding van een academische zitting Flanders' DRIVE in De Morgen en Het Belang van Limburg gezegd dat "de Vlaamse elektrische auto uit de startblokken komt". Dat zijn de koppen van Vlaamse kranten, maar we gaan toch niet snel een Vlaamse elektrische auto in elkaar steken? Dan kwam er een proeftuin, maar dat was voor mij even verwarrend. Ik weet nog altijd niet wat het nu is. Er zijn andere kranten die zeggen: "De minister doekt VIM op." Dat wordt in alle mogelijke tonaliteiten beschreven terwijl u zegt dat het net het VIM is die een proeftuin zal moeten maken over beleving en maatschappelijke valorisatie. Andere verklaringen waren: "Ik heb aan Flanders' DRIVE de opdracht gegeven om een bevraging te doen." Flanders' DRIVE is hier geweest en heeft gezegd dat ze in plaats van oplaadpalen ook denken aan batterijwissels of een andere manier van opladen. Als ik alles overlees en naast elkaar leg, dan krijg ik er kop noch staart aan.

Ik heb ook de indruk dat het project 'Proeftuin VIM' nog niet zomaar uit de startblokken is, maar dat er ook nog problemen zijn met de Inspectie van Financiën. Ik las in Het Belang van Limburg ook dat er in Hasselt iets van een proeftuin is geweest, namelijk de bevoorrading van winkels met elektrische wagens en elektrische fietsen. Was dat dan het proefproject?

Ik kan een map vullen met alles wat er verteld is over de elektrische wagen, maar ik vrees dat het uiteindelijk niet veel betekent. Ik heb althans geen tastbaar verhaal van wat in Vlaanderen de visie, het beleid en de stand van zaken is.

Er wordt een heel jaar een hype gecreëerd rond de elektrische auto, maar we weten nu dat er 15 elektrische auto's zijn. Ik begrijp het wel van de consumenten: ze zijn onbetaalbaar. Ze liggen niet binnen het bereik van de consument. Een beleid dat echt tot zulke auto's wil komen, zal fiscaal moeten onderzoeken hoe ze betaalbaar worden voor de consument.

Er beweegt natuurlijk ook iets bij private partners. Ik heb contact opgenomen met Total, dat een plan heeft om oplaadpalen aan zijn infrastructuur te koppelen. Dat lijkt me de juiste weg.

We openen als overheid ook geen benzinstations. De brandstof van de toekomst zal een andere zijn dan die we vandaag gebruiken. Het is dan ook goed dat private marktpartijen die transitie maken. Misschien is het goed om te onderzoeken hoe men die transitie kan maken, in plaats van veel tijd en middelen te verliezen. Ik denk dat enige opheldering aan de orde is.

Minister Ingrid Lieten: Voorzitter, collega's, tot nader order ben ik jammer genoeg niet verantwoordelijk voor de krantenkoppen. Ik zou dat wel willen en ik denk dat meerdere politici dat wel zouden willen.

Ik denk niet dat we ooit gezegd hebben dat wij in Vlaanderen een elektrische auto gingen bouwen. (*Opmerkingen van mevrouw Patricia Ceysens*)

Nee, ik denk het niet mevrouw. U zult geen enkel citaat van mij vinden.

Wij hebben altijd gezegd dat we in Vlaanderen effectief een inhaaloperatie moesten doen omdat er nog geen beleidslijn was en geen initiatieven waren genomen. We zien natuurlijk de opportuniteiten wanneer de elektrische auto zijn intrede gaat maken in onze steden. We willen dat stimuleren. Dat is de eerste belangrijke beleidsvraag die door ons positief wordt beoordeeld. We moeten uiteraard blijven inzetten op zo veel mogelijk het STOP-principe in de steden en blijven stimuleren dat de mensen zich te voet, met de fiets en het openbaar vervoer verplaatsen. Het is natuurlijk zeer wenselijk dat de verplaatsingen die met de auto gebeuren, met zo duurzaam mogelijke auto's gebeuren. De elektrische auto is een project waar met veel publieke en private partners aan wordt gewerkt op verschillende terreinen en dat ons een perspectief biedt om met nul CO₂-uitstoot met de auto in de steden te rijden.

Uiteraard gaat dat niet van vandaag op morgen. De weg ernaartoe zal heel wat opportuniteiten bieden om de bestaande auto's al duurzamer te maken. Daardoor alleen al is het traject naar elektrische auto's, zowel voor industriële vernieuwing als voor stedelijke vernieuwing, erg belangrijk. Het is belangrijk om erin te geloven en eraan te werken.

Hoe hebben we er tot nu toe aan gewerkt? We hebben altijd op twee benen gewandeld. Het eerste been is de opdracht van Flanders' DRIVE om met de industriële partners na te gaan hoe zij daartegenover staan en welke innovatieve projecten ze op stapel hebben staan. Het is de bedoeling van Flanders' DRIVE om testomgevingen te creëren zodat men met toeleveranciers en met de autoconstructeurs kan nagaan welke soorten oplaadmogelijkheden er zijn. Flanders' DRIVE is daarmee bezig en er lopen projecten. Men zou kunnen opladen via een rail of contactpunten in de weg. Er zijn ook projecten om na te gaan hoe de wagens lichter kunnen worden, hoe er andere materialen kunnen worden gebruikt zodat er minder energie moet worden gebruikt. Die projecten lopen allemaal via Flanders' DRIVE.

Het tweede been waarop we staan, is de proeftuin die we willen organiseren om na te gaan hoe de overheid haar beleid verder vorm moet geven. Proeftuinen zijn een projectvorm waarbij, met het oog op het doorvoeren van innovaties, de interactie met de uiteindelijke gebruiker onderzocht wordt. Omdat we zo de behoeften en verwachtingen van die gebruiker beter leren kennen, kan innovatie worden verbeterd en versneld. Anderzijds is het zinvol om de eindgebruiker te overtuigen van het nut van een innovatie door hem er in reële omstandigheden mee te laten kennismaken. Een proeftuin is dus een gestructureerde testomgeving waarin bedrijven of organisaties innovatieve technologieën, producten, diensten en concepten kunnen testen met een representatieve groep van individuen of organisaties. Deze individuen of organisaties worden als testers ingezet in hun bestaande eigen leef- en werkomgeving. Het doel is om de innovatie bij te sturen en/of te versnellen of om toekomstige noden te capteren. Essentieel in deze definitie is de aanwezigheid van een testpopulatie in zijn eigen leef- of werkomgeving. Hierdoor onderscheidt een proeftuin zich onder andere van initiatieven waarbij onderzoek wordt gedaan in labomstandigheden.

Een proeftuin ondersteunt dus altijd innovatie. Afhankelijk van het thema, kan de nadruk echter liggen op respectievelijk een economische finaliteit, waarbij de nadruk ligt op het versnellen van de innovatiecyclus ten behoeve van bedrijven die daarmee economische

meerwaarde genereren. Het is bijvoorbeeld belangrijk om informatie over de elektrische auto te genereren die op basis van het principe van open innovatie ter beschikking kan worden gesteld aan alle toeleveringsbedrijven en aan bedrijven actief in de brandstofsector, zodat ze die informatie kunnen gebruiken om hun eigen strategie bij te stellen. Een tweede nadruk ligt op de maatschappelijke finaliteit waarbij wordt nagegaan hoe we die innovaties die we maatschappelijk wenselijk achten en dus willen stimuleren, kunnen aanzwengelen. We kunnen er ook informatie uit halen om het beleid beter te organiseren. In veel gevallen zal een proeftuin beide finaliteiten combineren, en dit is zeker het geval voor de proeftuin rond elektrische voertuigen.

De essentiële elementen in dergelijke proeftuin zijn dus een infrastructuur waarop de proeven plaatsvinden, een ondersteunende structuur, een representatieve groep van eindgebruikers van de innovatieve producten, diensten en concepten en de bedrijven en organisaties die deze potentiële innovaties willen onderzoeken.

De organisatie van dit alles moet uiteraard worden gesteund door een belangrijk aantal initiatiefnemers. De voorbereiding van de proeftuin voor elektrische voertuigen is een – eindige – opdracht die we aan het VIM hebben gegeven en die geen belemmering vormt voor de verdere samenwerking met de onderzoeksinstellingen die op mobiliteitsvlak actief zijn. Die gesprekken zijn volop bezig: hoe kunnen we de publieke middelen die we investeren in innovatie en mobiliteit bundelen, zodat er geen versnippering komt?

Ik hoop dat we daar binnenkort uitsluitsel over hebben. De opdracht van het VIM om de proeftuin voor te bereiden, staat los van de finaliteit van het VIM op termijn. In eerste instantie peilde het VIM bij een aantal belangrijke spelers naar de criteria waaraan deze proeftuin volgens hen dient te voldoen om succesvol te zijn. Dat gebeurde onder meer in vijf specifieke workshops met bedrijven uit de automobieliindustrie, de energiesector, de ICT, de industrie die bezig is met laadinfrastructuur en de componentenbouwerssector. Daarbij werden telkens een vijftiental pionierbedrijven aangezocht. Die waren dan ook aanwezig.

Ook hebben al drie steden hun interesse uitgedrukt om betrokken te worden. Ook daar zijn al gesprekken mee gevoerd. Dan zijn er nog een aantal andere spelers die zich hebben aangemeld of waar gesprekken mee zijn gevoerd. Dat zijn dan spelers die hoofdzakelijk in het domein van het mobiliteitsaanbod een bepaalde dienstverlening leveren en die daar nieuwe opportuniteiten zien.

Grosso modo hebben op dit moment meer dan 130 partners, bedrijven en organisaties zich gemeld. Met die 130 partners zijn er gesprekken gevoerd. Intussen zijn er, zoals het VIM aangeeft, 57 die concreet hebben aangegeven welke onderzoeksvragen zij behandeld willen zien en welke hun inbreng en verwachtingen zouden zijn bij die proeftuin.

Uiteraard wordt er ook gekeken naar de testpopulatie. We zitten nu in de fase dat het VIM op basis van al die gesprekken stilaan een duidelijk zicht begint te krijgen op hoe de proeftuin zou moeten worden uitgerold. Natuurlijk moeten de procedures bij de uitrol van de proeftuin worden gevolgd. Dat wordt nu voorbereid met het IWT. Er zal uiteraard een call georganiseerd moeten worden via het IWT. De specifieke onderzoeksvragen en de details van de testomgeving, die nu allemaal zijn voorbereid door het VIM, zullen uiteindelijk in een call worden samengevat die het IWT zal organiseren.

Op dit ogenblik zijn er dus een aantal onderzoeksvragen verzameld. Voorlopig zitten we met de volgende hoofdthema's: verplaatsingsgedrag, technologie en energie. Bij verplaatsingsgedrag gaat het erover of er dan een wijziging komt in het verplaatsings- en rijgedrag van de gebruiker. Waar wil de gebruiker laden? Thuis? Op het werk? Op een publieke plaats? In de huidige stand van de technologie is het niet zo dat, als je aan een benzinstation passeert en even de stekker in het stopcontact steekt, je auto in 5 minuten tijd opgeladen is. Dat duurt uren. Er wordt op dit moment gekeken hoe dat bij de gebruiker thuis kan en op de plaatsen waar hij zijn auto langdurig parkeert, zoals op zijn werk of in parkeergarages.

Wat is de wederzijdse relatie tussen rijgedrag en oplaadgemak? Welke prijsmaatregelen en incentives zijn wenselijk om de introductie van de elektrische voertuigen effectief te versnellen? Welk businessmodel is er mogelijk? Biedt het een opportuniteit om meer met mobiliteitscontracten te werken? Moeten we afstappen van het eigenaarschap van vervoersmodi en meer gaan naar dienstencontracten waarbij je op een variabele manier je verplaatsingen kunt inhuren, en afhankelijk van de soort verplaatsing het juiste voertuig inhuurt? Car sharing komt daar ook ter sprake.

Dan is er nog de hele discussie over batterijleasing. Dat is op dit moment nog een open vraag. We zijn op dat vlak ook afhankelijk van de constructeurs. Veel constructeurs hebben daar verschillende opinies over. Een concept van Better Place bijvoorbeeld vertrekt vanuit het concept dat je zou kunnen komen tot een standaardisatie van een batterij, waardoor je van batterij zou kunnen wisselen in bijvoorbeeld een garage of een benzinestation. Andere constructeurs houden die boot wat af en zeggen dat de batterijen te merkspecifiek zijn en dat dat proces veel te fijngevoelig is en dat je het niet zomaar kunt uitbesteden. Die discussie is dus nog volop bezig en zou op de een of andere manier mee moeten worden gevolgd in de proeftuin.

Wat zijn de opportuniteiten voor logistiek en zwaar vervoer, lichte bestelwagens en koeriers? Er is effectief ook een aanverwant projectje gelanceerd in Hasselt, mevrouw Ceysens, maar daar zijn kleine duurzame hybride en kleine elektrische voertuigen gebruikt. Daar werd vooral vertrokken vanuit de vraag of je nieuwe beleveringssystemen kunt toepassen in de steden. In de plaats van al die zware vrachtwagens die voor just-in-timeleveringen permanent rondjes draaien in de steden en zo de leefbaarheid verminderen, wou men kijken of het mogelijk is om de steden te belevieren met distributiepunten buiten de stad. De vrachtwagens leveren al hun pakketjes voor alle handelaars daar aan, en dan wordt er verder gedistribueerd met kleinere voertuigen, fietsen, elektrische voertuigen. Dat project vertrok dus veeleer vanuit de vraag naar andere distributieconcepten. Het VIM heeft daar ook aan meegewerkt, en heeft van de gelegenheid gebruik gemaakt om daar ook een elektrisch bestelwagentje te introduceren.

Het tweede hoofdstuk betreft de technologie. Daar worden de volgende vragen geformuleerd. Welke functionaliteiten moet een laadinstallatie hebben? Daarin past ook de discussie over battery swap. Wat is de actieradius van die technologie? Onder welke omstandigheden kan de actieradius verbeterd worden? Of zal die eventueel negatief beïnvloed worden? Er is ook het punt van de autonomie van zo'n batterij versus de laadtijd die nodig is om ze iedere keer opnieuw op te laden. Hoe moet je de infrastructuur in een stad dan integreren binnen het bestaande straatmeubilair? Hoe zit het met de standaardisatie? Daar kom ik straks op terug, mevrouw Turan. Wat is de levensduur en kostprijs van batterijen? Wat is de impact op het leefmilieu? Hoe zal men met de onderhoudsaspecten omgaan, met de veiligheid, kostprijs en frequentie?

Het derde blok heeft te maken met energie. Hoe gaan we de verbruikte energie verrekenen naar de gebruiker? Als de gebruiker thuis, op het werk of bij publieke laadinfrastructuur gaat opladen, hoe moet die rekening dan worden betaald? Door wie? Welke processen zijn daar nodig? Welke businessmodellen staan daarachter? Wat is de impact van al die laadinstallaties op het elektriciteitsnet en de productie? Dat gaat dan over de 'smart grids' en 'smart meters'. Hoe gaan we het net beheren als al die specifieke oplaadpunten erbij komen? Biedt dat opportuniteiten om effectief 's nachts te laden waardoor die batterijen op hun beurt ook allemaal rijdende energiereservoirs zijn? Misschien kan dat bijdragen aan het evenwicht op het netwerk. Dat heeft in elk geval te maken met de gedragingen van de consument. Is er nood aan managementsystemen thuis en op het werk? De consument kan misschien zijn eigen consumptie en kostprijs beheersen en managen. De specifieke onderzoeksopzet zal onderwerp zijn van de voorstellen die ingewonnen worden via de oproep.

We trachten nu heel die voorbereidende fase om te zetten in een document, in een call die door het IWT kan worden gelanceerd. Ik kan uiteraard nog niet zeggen hoeveel elektrische wagens zullen worden gevolgd. Dat zal afhangen van de concrete voorstellen in de call. Welke parameters gemeten worden, is afhankelijk van het type onderzoeksvragen. Een paar parameters heb ik al opgenoemd. Het zijn actieradius, oplaadtijd en dergelijke. Maar uiteindelijk zal dit in de definitieve onderzoeksopzet duidelijk worden.

De activiteiten die in relatie tot de proeftuinen in het algemeen met het geplande budget kunnen worden gesubsidieerd, passen in de toegelaten steunmechanismen zoals in de Europese kaderregeling voorgeschreven. Dit is in Vlaanderen al geïmplementeerd door het IWT via eerder uitgewerkte en bij Europa aangemelde kaders, zoals het O&O-kader, het VIS-besluit (Vlaamse Innovatiesamenwerkingsbestanden) en dergelijke meer.

De hierboven geschetste principes worden verder voorbereid in samenwerking met het VIM en het IWT, dat de call zal kunnen lanceren. Dat is de stand van zaken betreffende de voorbereidingen rond de proeftuin.

Mevrouw Turan, wij volgen de ontwikkeling en discussies op Europees niveau op de voet, maar voor de positionering van Vlaanderen als proeftuin voor de elektrische wagen kijken we wel in de eerste plaats naar de competenties en opportuniteiten in onze regio, en meer bepaald hoe we met deze een hefboomeffect kunnen genereren. We waken daarbij zeker over de representativiteit van Vlaanderen voor een breder Europa. Zoals u zegt, het verstedelijkte gebied dat Vlaanderen is, de verkeerscongestie die er heerst, de hoogtechnologische competenties die er zijn bij verschillende onderzoeksinstituten en bedrijven en de korte communicatiekanalen, zijn allemaal positieve elementen die aangeven dat Vlaanderen opportuniteiten heeft om als pilootmarkt te fungeren.

Daarom willen we van Vlaanderen een internationaal zichtbaar en erkend innovatie-ecosysteem maken voor onderzoek, ontwikkeling, testen en implementeren van vernieuwende mobiliteitsconcepten. De samenwerking met de nutsbedrijven, communicatiespelers, dienstenleveranciers, softwarehuizen en nog vele andere ondernemingen die de voorbije maanden zijn opgestart, biedt een hecht weefsel waardoor we op termijn in staat zouden moeten zijn om als biotoop te fungeren voor het nieuwe innovatie-ecosysteem.

Zoals gemeld volgt mijn kabinet de Europese ontwikkelingen op de voet op, bijvoorbeeld het Forum on Electro-Mobility – European Economic and Social Committee, dat in Brussel vergadert op 30 juni. Daar is een nieuw project aangekondigd. Naar aanleiding van die bijeenkomst heeft Europees Commissaris Tajani op 29 juni gezegd dat de Europese standaardisatie moet worden opgestart. Hij heeft een mandaat gegeven aan drie Europese organisaties om zo'n Europese standaard uit te werken voor de plug-insystemen. De drie organisaties zijn het European Committee for Standardization, het European Committee for Electrotechnical Standardization en het European Telecommunications Standards Institute. Die drie zoeken nu een systeem dat voor alle soorten elektrische voertuigen geschikt zou zijn: niet alleen auto's, maar ook scooters en elektrische fietsen. Het systeem zou in alle 27 lidstaten bruikbaar moeten zijn. Tajani heeft gevraagd om daarmee klaar te zijn midden 2011. Dat is de meest actuele stand van zaken. We volgen dat op. We juichen toe dat Europa het voortouw neemt omdat dat voor onze bedrijven een meerwaarde gaat genereren. Ze kunnen hun innovatiestrategieën daarop afstemmen. Als de timing wordt gehandhaafd, kunnen de bedrijven zich daar al op richten. We kunnen daar dan ook rekening mee houden bij onze investeringsplannen om de proeftuin te gaan uitrollen.

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

De heer Koen Van den Heuvel: Ik dank u voor uw antwoord, minister.

Ik wil alleen maar zeggen: hou het tempo erin. Dat is de belangrijkste boodschap.

Minister, u hebt een stand van zaken gegeven. In vergelijking met 6 maanden geleden zijn er enkele zaken uitgeklaard. Ik denk dat niemand in deze commissie het jammer zou vinden dat het tempo verder wordt opgevoerd. De wereld buiten Vlaanderen staat niet stil. Het is aangegeven dat we in een stevig tempo de juiste beslissingen nemen om die uitdaging aan te gaan.

De voorzitter: Mevrouw Turan heeft het woord.

Mevrouw Güler Turan: Minister, vandaag is duidelijk geworden dat het laatste woord over de elektrische wagen nog niet is gezegd. We gaan dat blijven opvolgen.

Ik heb nog een vraag over de opdracht aan de drie Europese instellingen die u hebt opgesomd, om die standaardisatie uit te werken. Hoe zit het met de Belgische of Vlaamse vertegenwoordiging in die instellingen? We hebben ook bedrijven, knowhow en technologie, waarvan onze producenten wellicht willen dat die als norm worden aanvaard en dat daarover wordt gediscussieerd.

De voorzitter: De heer Bothuyne heeft het woord.

De heer Robrecht Bothuyne: Ik heb nog een vraag over de IWT-call. Ik ga ervan uit dat de bedrijven die worden verwacht om in te dienen, uit de groep van 57 bedrijven en onderzoeksinstellingen komen. Wie wordt verwacht om op die call in te tekenen? Met welke timing wordt die call in de markt gezet?

De voorzitter: De heer Diependaele heeft het woord.

De heer Matthias Diependaele: Ik kan me niet van de indruk ontdoen dat er nog heel veel vragen zijn en nog heel veel werk is. Het is ook wachten op Europa en de privésector. Als de heer Watteeuw me toelaat te verwijzen naar zijn voorstel van resolutie, daar staan ambities in van Duitsland dat 1 miljoen elektrische wagens wil maken tegen 2020, Spanje wil er 1 miljoen maken tegen 2014, Nederland wil 10.000 publieke laadzuilen voor elektrische voertuigen maken tegen 2012. Minister, als ik uw antwoord hoor, dan denk ik dat we nog heel veel werk voor de boeg hebben. Daar moet dringend vaart achter gezet worden, zeker als we de leiding willen nemen in dit segment in Europa.

De voorzitter: De heer Watteeuw heeft het woord.

De heer Filip Watteeuw: We zullen het tempo inderdaad moeten opdrijven als we willen meetellen in het verhaal van de elektrische wagen. De ambities van andere landen zijn vrij hoog. We moeten ook naar dat niveau gaan, maar we moeten ook de goede keuze maken. Minister, u hebt verwezen naar Better Place. Het is goed te weten dat dat project niet alleen gaat over de inwisselbaarheid van batterijen. Shai Agassi zegt dat hij altijd werkt met groene energie. Dat is heel zijn concept. Het is dan de vraag of zo'n bedrijf geen plaats moet krijgen in uw proeftuin. Hun kennis en knowhow zouden de proeftuinen toch versterken.

Minister, straks komt er nog heel wat aan bod in mijn voorstel van resolutie. Ik heb het voordeel dat uw antwoord heel uitvoerig en interessant was. Dat maakt dat ik heel wat zaken al niet meer moet verduidelijken. Waarvoor dank.

De voorzitter: De heer Janssens heeft het woord.

De heer Chris Janssens: Minister, u hebt heel wat vragen beantwoord, maar niet mijn vraag over Ford Genk. Hoe zijn de gesprekken verlopen die u 3 maanden geleden had met Ford Genk? Hebt u al zicht op een eventuele deelname aan die proeftuin?

De voorzitter: Minister Lieten heeft het woord.

Minister Ingrid Lieten: We hebben met Better Place contact gehad in februari en die contacten lopen verder. We zullen zeker nagaan of ze kunnen bijdragen tot onze proeftuin.

Ook met Ford hebben we contacten gehad, vooral met mensen die met resource and development bezig zijn. We proberen de Ford-directie te wijzen op de opportuniteiten als ze zou meedoen aan de proeftuin. Ze bestuderen dit dan ook. We wachten af hoe het met de

Mondeo zou gaan. Ik heb in elk geval begrepen van de Ford-directie dat er ook een project loopt om na te gaan of er van de Mondeo een hybride versie kan worden gemaakt. Dat zal dan ook wel mogelijkheden bieden. Al die beslissingen moeten nog worden genomen door de directie in Detroit. Wij kunnen alleen maar blijven aandringen, en dat doen we ook. We hebben een relatie met de mensen van het Research and Development Center in Aken en Keulen.

Ik ben het ermee eens dat we er vaart achter moeten zetten. We zijn gestart met een inhaal oefening. Er is heel veel tijd en energie gestopt in de contacten met alle mogelijke businesspartners en publieke organisaties. Dat loopt goed. Ik ontwaar overal een groot enthousiasme en geloof dat er moet worden doorgewerkt. Dat is dus positief. We plannen om dit na de zomer te lanceren. Dan zal het ervan afhangen welke consortia zich zullen aanbieden om welke proeftuin te organiseren. Die kunnen dan de onderzoeksvragen, de parameters en de kwaliteitscriteria leveren. Dat kunnen consortia zijn van bedrijven en onderzoeksinstituten samen. Daarop kunnen we niet vooruitlopen, maar het zal iets van die aard zijn.

We zullen daar geregeld over moeten spreken omdat het project zo'n effect heeft op heel veel aanverwante plekken, op ons energiebeleid, op de organisatie van onze steden en op ons mobiliteitsbeleid. Er zal nog veel eten en drinken zijn in de komende tijd.

Mevrouw Patricia Ceysens: Mij is nog altijd iets niet duidelijk. U zei in december: "Vlaams minister van Innovatie Ingrid Lieten maakte gisteren 400.000 euro vrij voor de opstartfase van de experimenten." Ik neem aan dat dat bedrag naar het VIM is gegaan voor het voorschrijven van de IWT-call. Het is de IWT-call die de proeftuin zal zijn.

Minister Ingrid Lieten: De opdracht van het VIM is het voorbereidend traject naar de proeftuin. Het VIM heeft met al die organisaties contact genomen, heeft veel studie en analyse gedaan en zal de paper om de call te organiseren, kant-en-klaar moeten afleveren.

Mevrouw Patricia Ceysens: Flanders' DRIVE is de echte technologische component waar de economische valorisatie zal gebeuren. Ik hoor u alleen verwijzen naar de projecten die er vorige legislatuur al waren zoals de lichtere deuren en alles wat Flanders' DRIVE hier is komen voorstellen.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

■