



Vlaams
Parlement

vergadering **C79 – ECO10**
zittingsjaar 2010-2011

Handelingen

Commissievergadering

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

van 9 december 2010

INHOUD

Vraag om uitleg van mevrouw Griet Smaers tot mevrouw Ingrid Lieten, viceminister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Innovatie, Overheidsinvesteringen, Media en Armoedebestrijding, en tot de heer Geert Bourgeois, viceminister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Bestuurszaken, Binnenlands Bestuur, Inburgering, Toerisme en Vlaamse Rand, over ondersteuning bij de aankoop van elektrische wagens - 459 (2010-2011)	3
Vraag om uitleg van mevrouw Fientje Moerman tot mevrouw Ingrid Lieten, viceminister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Innovatie, Overheidsinvesteringen, Media en Armoedebestrijding, over de rol van de universiteiten in O&O-bedrijfsprojecten - 397 (2010-2011)	10
Vraag om uitleg van mevrouw Fientje Moerman tot mevrouw Ingrid Lieten, viceminister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Innovatie, Overheidsinvesteringen, Media en Armoedebestrijding, over interuniversitaire attractiepolen (IUAP) - 579 (2010-2011)	12
Vraag om uitleg van de heer Matthias Diependaele tot mevrouw Ingrid Lieten, viceminister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Innovatie, Overheidsinvesteringen, Media en Armoedebestrijding, over de afschaffing van de verkeersbelasting op elektrische wagens - 490 (2010-2011)	16
Vraag om uitleg van de heer Hermes Sanctorum tot mevrouw Ingrid Lieten, viceminister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Innovatie, Overheidsinvesteringen, Media en Armoedebestrijding, over de realisatie van het zogenaamde ‘Stopcontact op zee’ - 151 (2010-2011)	17
Vraag om uitleg van de heer Matthias Diependaele tot mevrouw Ingrid Lieten, viceminister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Innovatie, Overheidsinvesteringen, Media en Armoedebestrijding, over het Network of European Regions Using Space Technologies (NEREUS) - 498 (2010-2011)	21
Vraag om uitleg van mevrouw Martine Fournier tot mevrouw Ingrid Lieten, viceminister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Innovatie, Overheidsinvesteringen, Media en Armoedebestrijding, over het Vlaams Instituut voor Mobiliteit - 626 (2010-2011)	23

■

Voorzitter: mevrouw Patricia Ceysens

Vraag om uitleg van mevrouw Griet Smaers tot mevrouw Ingrid Lieten, viceminister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Innovatie, Overheidsinvesteringen, Media en Armoedebestrijding, en tot de heer Geert Bourgeois, viceminister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Bestuurszaken, Binnenlands Bestuur, Inburgering, Toerisme en Vlaamse Rand, over ondersteuning bij de aankoop van elektrische wagens - 459 (2010-2011)

De voorzitter: Mevrouw Smaers heeft het woord.

Mevrouw Griet Smaers: Voorzitter, minister, collega's, mijn vraag gaat over de ondersteuning van de aankoop van elektrische wagens voor verschillende besturen als een element in de promotie van de elektrische wagen.

Na de hoorzitting rond elektrisch rijden in het Vlaams Parlement van woensdag 13 oktober 2010 hebt u al een aanzet gegeven om de elektrische wagen in Vlaanderen meer te promoten en het gebruik ervan te stimuleren. Zo is er sprake van om de belasting op de inverkeerstelling (BIV) en de jaarlijkse verkeersbelasting op nul te zetten.

Intussen wordt er verder nagedacht over mogelijke andere maatregelen en zullen de resultaten uit de zogenaamde elektrische proeftuin worden afgewacht.

Mijns inziens is er echter een belangrijke voorbeeldrol weggelegd voor de promotie van elektrisch rijden bij lokale en ook bovenlokale besturen. Vooral lokale besturen beschikken vaak over een relatief verouderd wagenpark en zouden kunnen worden ondersteund in de overschakeling naar elektrische wagens. Bovendien bleek uit de hoorzitting van 13 oktober 2010 dat een kritische massa moet worden bereikt over de vraag in de interne markt om realistisch, kostenefficiënt en rendabel te zijn voor de productie en de afzet van elektrische wagens in Vlaanderen. Er werd door een bedrijfsleider gesuggereerd dat de overheid via haar organen kan zorgen voor een kritische afzet en vraag voor deze markt van elektrische wagens en daardoor kan zorgen voor een voorbeeldfunctie en rolmodel.

Ik heb dezelfde vraag ook gesteld aan minister Crevits bij de bespreking van de beleidsbrief Mobiliteit en Openbare Werken, namelijk of zij via het Agentschap Wegen en Verkeer, De Lijn, het Departement Mobiliteit en Openbare Werken die voorbeeldrol ook zou kunnen opnemen door voor die departementen elektrische wagens aan te kopen. Ze heeft geantwoord dat ze dit zou onderzoeken en er bij de omschakeling van het wagenpark rekening mee zou houden. Ook bij De Lijn wordt er werk gemaakt van een masterplan groen vervoer om met een groener voertuigenpark, onder andere elektrische bussen, te rijden.

Minister, hebt u een zicht op het huidige wagenpark van de lokale besturen? Zijn er reeds besturen die overgegaan zijn tot de aanschaf van elektrische wagens voor hun wagenpark? Deelt u mijn mening dat lokale en ook bovenlokale besturen een voorbeeld kunnen zijn voor elektrisch rijden? Op welke manier zouden lokale overheden ondersteuning kunnen krijgen in de aankoop van elektrische voertuigen en inplanting van de aangewezen infrastructuur zoals elektrische laadpalen? Een overheid moet niet alleen een voorbeeldfunctie hebben, maar ook zorgen voor de aangepaste infrastructuur. Om de promotie nog gericht te voeren, kunnen de lokale besturen – er is in de gemeente Schelle reeds zo'n project in samenwerking met cambio autodelen – hun wagenpark buiten de diensturen ter beschikking stellen van bewoners. Dat is het ultieme voorbeeld van duurzaamheid. Hoe ziet u hierin de rol van de Vlaamse overheid voor dergelijke proefprojecten en blijvende ondersteuning?

De voorzitter: Mevrouw Moerman heeft het woord.

Mevrouw Fientje Moerman: Voorzitter, minister, ik heb een aantal bemerkingen. Ik denk dat de vraag van mevrouw Smaers zich uitstrekt over Mobiliteit, Binnenlands Bestuur tot Milieu. Het is een zeer breed onderwerp.

In februari 2004 heeft de Federale Regering een conferentie georganiseerd over de toekomstige aandrijfwijzen van wagenparken in de wereld. Er waren experts van grote bedrijven en vertegenwoordigers allerhande. De conclusie van de conferentie was dat er nog een aantal decennia wagens met verschillende aandrijfwijzen naast elkaar zouden bestaan: waterstof, elektrisch, hybride en meer performante klassiek aangedreven wagens met een verbrandingsmotor.

Een andere conclusie was dat de overheid ervoor moest zorgen dat de manieren waarop het wagenpark werd belast, technologieneutraal moesten zijn. Wat uiteindelijk telt, is de graad van milieuvriendelijkheid. Ik spreek met opzet niet over CO₂-uitstoot, maar over milieuvriendelijkheid, omdat het een breder begrip is. Je moet eigenlijk het proces meten 'from well to wheels' zoals het in Engels heet. Als je alleen meet aan de uitlaatpijp, dan heb je geen rekening gehouden met wat ervoor gebeurt. Als een elektrische wagen zijn elektriciteit haalt uit een kerncentrale of uit een sterk vervuilende fossiele kolencentrale, dan is de impact op het milieu niet zo positief.

De heer Filip Watteuw: In beide gevallen niet.

Mevrouw Fientje Moerman: U hoort mij duidelijk: in beide gevallen niet.

We moeten dus ook opletten met het bevoordelen van de ene of de andere technologie. Wat voor ons als overheid telt, is dat de uitstoot in het verkeer vermindert.

Minister, er is een deel waarvoor u, en ook minister Crevits, bevoegd bent. Als overheid geven we geld aan instellingen die voor ons die zaken narekenen en onderzoeken, en beleidsvoorbereidend werk verrichten. Een van die instellingen is de Vlaamse Instelling voor Technologisch Onderzoek (VITO). Vijf jaar geleden al heeft VITO een hele ecoscore voor wagens uitgewerkt. Er werd gesteld af te stappen van de verouderde verkeersbelasting in functie van het aantal pk's. Dat interesseert niemand, vooral ook omdat het fiscale pk's zijn. Men zou moeten kijken naar de resultaten, naar de uitstoot van een wagen. Daarbij werd niet alleen de CO₂ gemeten, maar ook de NO_x (stikstofoxiden), de kleine roetdeeltjes, het fijn stof enzovoort. Zelfs de veiligheid zat daarin verwerkt.

VITO heeft een lijst gemaakt, die, denk ik, ook wordt geüpdatet, van de ecoscore van elk op de markt beschikbaar model. Een collega van mij heeft hierover een vraag gesteld aan minister Schauvliege. Op dit moment zien we dat de paar voorstellen die worden gelanceerd om de verkeersfiscaliteit aan te passen, alleen betrekking hebben op de belasting op de inverterstelling. Dat is een eenmalige uitgave, terwijl men eigenlijk meer werk zou moeten maken van de recurrente uitgaven om te zorgen voor een goede stimulans.

Ik sluit me voor een deel aan bij de vraag van mevrouw Smaers. Ik denk wel dat er enkele juridische problemen zijn op het deelaspect van de terbeschikkingstelling van overheidsgoederen aan particuliere personen. Dat is niet zo eenvoudig. Maar wat de filosofie van de vraag betreft, daar sta ik achter. Ik zou de regering willen vragen om eens werk te maken van de implementatie van die ecoscore. Dat is iets dat al heel lang aansleept. Nu zijn we ter zake ook bevoegd. Nu is het moment voor deze regering om een beleid te voeren, zonder de burger zwaarder te belasten. Er moet een systeem komen van incentives, waarbij wat goed is, beloond wordt en de rest er mettertijd uitgaat. Het mag niet de bedoeling zijn er geld uit te slaan. Het moet echt een beleidsbelasting zijn.

De voorzitter: De heer Watteuw heeft het woord.

De heer Filip Watteuw: Voorzitter, minister, ik wil me zeker aansluiten bij de vraag van mevrouw Smaers. De bekommernissen die zij uit, komen voor een deel ook aan bod in het voorstel van resolutie naar aanleiding waarvan de hoorzitting is georganiseerd. Ik wil u echter ook waarschuwen. We moeten absoluut investeren in de elektrische wagen. We moeten proberen daar innovatief mee bezig te zijn, een deel van de productie naar hier te halen. Maar qua mobiliteit is dat maar één deel van de oplossing. Mevrouw Moerman heeft gelijk als ze

zegt dat de verschillende technologieën bekeken moeten worden ‘from well to wheels’. Het is ook niet toevallig dat in het voorstel van resolutie staat dat we elektrische voertuigen op groene stroom moeten promoten. Wat dat betreft, zit ik dus op dezelfde lijn.

Het is ook goed dat de vraagstelster verwijst naar de lokale besturen, want die kunnen heel wat doen. De stad Gent is een vijftal jaren geleden begonnen met de inventarisatie van het wagenpark om te zien of ze proper of vervuilend waren. Dat is trouwens gebeurd op vraag van de Groen!-fractie. Het is dus wel degelijk mogelijk om vanuit de oppositie iets te doen. Een liberale schepen is daar met veel plezier op ingegaan. Systematisch, jaar na jaar wordt gesteld dat alle nieuwe wagens minimaal moeten voldoen aan ecoscore 65. Op zich is dat niet zo streng. Jaar na jaar ziet men het wagenpark verbeteren. Men heeft onmiddellijk de zwaarst vervuilende wagens eruit gehaald. Nu heeft men een wagenpark dat qua milieuvriendelijkheid toch wel zeer goed scoort. Alle lokale besturen zouden dat kunnen doen. We moeten dat ook promoten. Alleen moet dat niet enkel gebeuren met elektrische wagens, ook met andere wagens moet dat mogelijk zijn.

Een van de interessantste voorstellen uit de vraag gaat over de combinatie met autodelen. Dat stond eigenlijk ook met zo veel woorden in het voorstel van resolutie. We zeggen altijd dat we de auto niet moeten bekijken als product, maar dat we naar de dienst van mobiliteit moeten gaan: hoe kunnen we mobiliteitsdiensten aanbieden? Dan gaat het over carsharing, carpooling. Men zou zich dan kunnen afvragen of besturen hun wagenpark, eventueel in samenwerking met cambio, ter beschikking kunnen stellen. Dat is inderdaad zeer interessant. Op dat moment zal het niet alleen een kwestie zijn voor de besturen en de cambio's van deze wereld, zeker als het over elektrische wagens gaat. Het gaat dan ook over de energieverdelers, mobiliteitscentrales, openbare vervoerdiensten, want men kan de mobiliteit ook laten aansluiten op het openbaar vervoer. In die zin is dat een zeer interessante piste. Minister, ik ben benieuwd hoe u daarmee zult omgaan.

Mevrouw Patricia Ceysens: Ik ben het helemaal eens met wat is gezegd. Ik heb ook altijd gesteld dat we meer moeten kijken naar doelstellingen bij het introduceren van technologieën. Dat is het gevaar dat een overheid altijd loopt. Omdat iets sexy of hip is, schaart iedereen zich daarachter. Na verloop van tijd blijkt dan dikwijls dat er andere, misschien minder sexy technologieën zijn die doen wat ze moeten doen, namelijk de doelstelling bereiken.

Mevrouw Moerman had het terecht over de ecoscore. Ik ben toch wel voorstander van een beleid dat vertrekt van facts and figures en dat niet geënt is op het sexy product dat er nu toevallig is. Trouwens, wie wil proefrijden, kan naar de Louizalaan gaan en in het kader van Smart Urban Stage rijden met de full-electric Smart. Dat kan nog tot 9 januari. Er staan laadpalen, kleine auto's. U kunt dat allemaal uitproberen. Dat is allemaal leuk, maar de vraag in het beleid is hoe we de doelstellingen kunnen bereiken. Wat de technologie is, zou ons niet mogen drijven, de doelstellingen moeten ons drijven.

Minister, u hebt een voorstel gedaan inzake inverkeerstelling. Het is goed dat u dat eens uitlegt. Het is eenmalig voor wie nu een elektrische auto koopt. Dat zullen er niet zoveel zijn, want die auto's zijn nog altijd verschrikkelijk duur. De federale maatregel voor fiscale ondersteuning is niet niks, maar blijkt nu alleen interessant te zijn als je de vreselijk dure Tesla koopt. Dat is het verhaal van de heer Diependaele.

Het andere debat gaat over de oproep deze week van het bedrijf Blue Corner, dat laadpalen plaatst. Het is een privébedrijf. Wij hebben nog altijd liever dat het uit die hoek komt. Het bedrijf neemt het risico en wil investeren. Het vraagt aan de overheden om plaatsen te geven waar het laadpalen kan installeren. Dan zie je dat de overheid, die wel heel veel wil doen, een bedrijf dat een risico wil nemen zo moeilijk faciliteert. Voor dit soort innovatieve bedrijven is een eerste klant, die de overheid zou kunnen zijn, interessant om te innoveren en vooruit te geraken.

Het is een complex verhaal hoe de overheid optimaal de innovatie in de markt kan steunen. Dat blijft voor ons nog altijd de juiste manier om innovatie te steunen.

De voorzitter: De heer Watteeuw heeft het woord.

De heer Filip Watteeuw: In de hoorzitting zei een vertegenwoordiger van Volvo dat ze een proefvloot willen opstarten, maar er geen afnemers voor vonden. Dat betekent dat de proefvloot niet op gang komt. Is er al contact geweest tussen de Vlaamse Regering en Volvo in functie van die proefvloot?

De voorzitter: Mevrouw Smaers heeft het woord.

Mevrouw Griet Smaers: Ik wil reageren op wat de voorzitter en mevrouw Moerman hebben aangehaald. Het is terecht dat aan de overheid wordt gevraagd om mee te helpen zorgen voor de kritische afzetmarkt. Het is aan de overheid om te zorgen dat een groeisector kansen krijgt. Het is wel degelijk een groeisector die we kansen moeten geven, niet zozeer door als overheid zelf dingen te doen, maar de sector te ondersteunen door een kritische afname van een aantal voertuigen te doen. Dat is een ideale manier waarop de overheid een rol kan opnemen.

De voorzitter: Mevrouw Moerman heeft het woord.

Mevrouw Fientje Moerman: Ik heb een kleine suggestie voor de Vlaamse overheid en voor elke overheid die mensen heeft die met dat wagenpark rijden. Zelfs met klassieke wagens kan je meer milieuvriendelijk rijden. Ik geef een voorbeeld. Toen ik mijn wagen overnam van een vriend, een derdehands wagen, verbruikte die 12 liter benzine. Dat is verschrikkelijk veel. Ik heb van iemand die vroeger auto's testte, geleerd hoe ik milieuvriendelijk kon rijden. Zo heb ik het verbruik met gemiddeld meer dan 2 liter naar beneden gekregen.

Krijgen de werknemers van de overheid, bijvoorbeeld van De Lijn, een opleiding over de manier waarop ze moeten rijden en wordt het verbruik nagegaan? Je kunt echt spectaculaire verschillen zien. Het verslag van vorige week in de pers betrof een test tussen twee klassieke wagens en een hybride wagen. Als je met die hybride wagen assertief en macho rijdt, verbruik je meer dan een klassieke wagen. Wordt aandacht gegeven aan de manier van rijden? Dat kost niets aan vervanging en brengt vanaf dag één resultaten op, zowel op financieel vlak als ten aanzien van het milieu.

De voorzitter: Minister Lieten heeft het woord.

Minister Ingrid Lieten: Ik heb de antwoorden geaccordeerd met minister Bourgeois omdat een aantal dingen te maken hebben met lokale besturen.

De Vlaamse overheid heeft geen databank die opvolgt welke wagens de lokale besturen hebben. Dat hoort ook niet tot de taak van de Vlaamse administratie. De lokale besturen hebben daarover een eigen verantwoordelijkheid. Wel weten we dat heel wat lokale besturen daar actief mee bezig zijn. Naast het aangehaalde voorbeeld van Gent, hebben ook Houthalen, Beveren en Waterloo een Tazzari ter beschikking. Dat is een kleine stadswagen. De stad Antwerpen en de provincies Antwerpen en Oost-Vlaanderen hebben tien Goupils gekocht. Dat is een elektrische vrachtwagen. Bij de dienstwagens zijn er al meer wagens die elektrisch worden aangedreven zoals veegwagens.

Sint-Niklaas en Wetteren zijn in onderhandeling om een Fiat Micro-Vett aan te kopen. Dat is een kleine bestelwagen die is omgebouwd van benzine naar elektrisch. Genk heeft een elektrische stadsbus.

Via de actie die de organisatie Mobimix heeft gedaan, de WATT Roadshow, hebben we vernomen dat een veertigtal lokale besturen een subsidie hebben ontvangen van de Vlaamse overheid voor de aankoop van milieuvriendelijke voertuigen in het kader van een samenwerkingsovereenkomst met het departement Leefmilieu. Het kan dan ook gaan over voertuigen op aardgas.

We zitten in een transformatieproces. Op highlevelniveau gaan we – en dan ben ik het eens met mevrouw Moerman – naar een vergroening van onze mobiliteit. Die vergroening heeft vele gezichten. De beste vergroening is met de fiets, te voet of met het openbaar vervoer. Daarnaast is de vraag hoe we de automobility groener kunnen maken. Er is een heel transformatieproces bezig bij de bedrijven, de autoconstructeurs, de toeleveranciers om te evolueren naar lichtere materialen. Zo kan er minder energie worden verbruikt. Verder streeft men naar een optimalisering van de bestaande verbrandingsmotoren, zowel inzake power die ze genereren als inzake uitstoot. Er is ook een transformatieproces naar nieuwe energiebronnen. Er zijn de hybride voertuigen en de elektrische voertuigen. Er wordt ook verder onderzoek gedaan naar waterstof en er wordt verder geëxperimenteerd. Dat transformatieproces is bezig en levert gelukkig bijna elke maand nieuwe verbeteringen op aan wat er op de markt komt.

De overheid moet dat transformatieproces proberen te versnellen. We moeten proberen zo veel mogelijk voorwaarden te creëren. Dat betekent onder meer dat er middelen beschikbaar moeten worden gesteld voor onderzoek en ontwikkeling. Dat doen we ook. Als aankoper moeten de overheden, die ook beschikken over een wagenpark, stimulerend optreden. De Vlaamse overheid heeft de ecoscore van VITO vertaald in haar interne richtlijnen. Voor alle vervangingen worden minimumnormen gesteld. Dat heeft een enorm effect. Daarnaast gebruiken ook heel wat lokale besturen die ecoscore in hun aankoopprocedures.

Een andere rol van de overheid naast innovatie, betreft het belastingsysteem. In het regeerakkoord staat dat we evolueren naar een vergroening van het belastingsysteem. Dat debat is bezig binnen de Vlaamse Regering. Ik beaam dat we een aantal doelstellingen moeten proberen te verzoenen. Enerzijds moeten we de vergroening stimuleren. Het is vooral de bedoeling om het gedrag van de mensen in positieve zin te wijzigen, niet om daar veel geld uit te halen. Daarnaast moet ook rekening worden gehouden met wat er op de markt aanwezig is en met een bepaald vervangritme, waardoor gezinnen de kans krijgen om hun gedrag aan te passen en niet in een bepaalde richting worden geduwd.

Onder leiding van minister Schauvliege en minister Muyters is de Vlaamse overheid bezig met dit proces. In het kader van de discussie daarover heb ik bevestigd dat ik van mening ben dat elektrische voertuigen het meest duurzaam zijn. Uiteraard is het zo dat elektriciteit op een duurzame of minder duurzame manier kan worden opgewekt. De enorme meerwaarde van elektrische voertuigen is echter dat zij een nuluitstoot hebben.

We willen die duurzaamheid om verschillende redenen bevorderen. Zo is er de uitdaging van de traditionele grondstoffen zoals aardolie. Dat is alvast een economische reden waarom we naar alternatieven gaan. Verder is er de globale uitstoot die op wereldvlak een grote uitdaging stelt. Verder is er de levenskwaliteit in onze steden en drukbevolkte gebieden en de gezondheid van de mensen. Elektrische voertuigen hebben een nuluitstoot ongeacht of die elektriciteit duurzaam is opgewerkt. Er moet dus geen rekening worden gehouden met aspecten als CO₂, partikels, zure regen, en al die andere aspecten waarvan we weten dat ze kankerverwekkend zijn of de ademhaling negatief beïnvloeden. Daarom vind ik dat elektrische voertuigen een belangrijke stap voor hebben. We zullen dat debat verder voeren binnen de Vlaamse Regering.

Elke dag kan een andere foto worden gemaakt van het transformatieproces. We hebben de early adopters zowel in de industrie als in de privésector. In de voertuigindustrie gaat het in eerste instantie om kleinere initiatieven. Er worden steeds meer dienstvoertuigen op de markt gebracht. De grote constructeurs zijn daar ook mee bezig.

Volvo speelt daarin een vooruitlopende rol. We voeren daarover gesprekken met Volvo. Volvo krijgt van de Vlaamse overheid vanuit Innovatie steun om een aantal processen aan te passen zodat er op de bestaande assemblagelijnen in Gent straks elektrische voertuigen kunnen worden gebouwd. Volvo is zeker en vast een belangrijke partner voor onze proeftuin omdat net daar is gepland dat er auto's beschikbaar worden gesteld die kunnen worden

gebruikt om grote testen te doen. Die testen gebeuren niet op afgesloten testbanen, maar in het dagelijks verkeer met gewone consumenten. De Vlaamse Regering heeft daar middelen voor vrijgemaakt. Ik verwacht dat het besluit nu vrijdag of volgende week vrijdag op de Vlaamse Regering komt. Dan kan de oproep worden gelanceerd en kunnen de projecten in het voorjaar worden opgestart.

Er zitten heel wat mogelijkheden in. Ook de initiatieven rond de laadpalen kunnen in de proeftuin participeren. Privébedrijven kunnen projecten indienen, samen met onderzoeksbedrijven. We zijn er heel ruim in.

Als we naar duurzame mobiliteit willen gaan, moeten we afstappen van het principe van 'ik heb een auto en ik rijd ermee' en gaan naar het principe van 'ik heb een mobiliteitsbehoefte en ik probeer die zo duurzaam mogelijk in te vullen'. Dat kan zijn dat je te voet gaat, de trein neemt of een auto leaset, huurt of deelt. Het is een mentaliteitsverandering die niet alleen bij de particulieren moet gebeuren, maar ook bij de bedrijven. Bedrijven kunnen in de manier waarop zij met de mobiliteit van hun medewerkers omgaan, een heel grote rol spelen.

Ik weet dat leasebedrijven dingen voorbereiden om aan de proeftuin deel te nemen. Zij zouden early adopters kunnen zijn omdat ze een dienstverleningspakket met een mix aan bedrijven zouden kunnen aanbieden. Er zijn al een aantal initiatieven opgestart om ervaringen op te doen en nieuwe dienstenconcepten uit te proberen.

Ook Cambio heeft heel wat mogelijkheden. Cambio wordt voor een groot deel door de overheid gefinancierd. De Lijn is een belangrijke aandeelhouder. Het is een mooi concept om nieuwe dingen uit te proberen. Ik zou het zeker welkom heten als ze in de proeftuin een aantal projecten zouden introduceren.

Ook lokale besturen kunnen meedoen aan de proeftuin. Verschillende lokale besturen zijn hierover positief en staan te trappelen om hun voorbeeldrol op te nemen. Hoe snel ze die kunnen vervullen, hangt ook af van de beschikbaarheid van elektrische voertuigen op de markt, van hoe het verschil in kostprijs kan worden overbrugd, van hoe men met de infrastructuur kan omgaan.

Dit alles moeten we meenemen in de roadmap 'elektrische mobiliteit'. Ik heb gevraagd om die verder uit te werken. Er staat niet alleen in wat de overheid kan doen vanuit Innovatie, maar ook wat de overheid kan doen via allerlei andere ondersteunende maatregelen om positief gedrag te stimuleren.

Minister Bourgeois heeft me gezegd dat het Agentschap Facilitair Management binnenkort over een elektrische auto zal beschikken, weliswaar een omgebouwde, om te testen.

Ik ben het volledig met mevrouw Moerman eens dat defensief rijden op korte termijn een enorm positieve impact heeft. Ik kan alleen spreken uit mijn eigen ervaring. Bij De Lijn was het een belangrijke doelstelling. Er zijn heel veel opleidingen geweest om chauffeurs defensief rijgedrag aan te leren. Het had twee voordelen: de klanten waren tevreden – want met een sportief rijdende chauffeur is de rit niet zo comfortabel –, en het energieverbruik en dus ook de kostprijs daalt. Ik ken de stand van zaken van het laatste jaar niet, maar het was een actiepunt waarop heel wat werd ingezet. Ik weet niet of er in andere Vlaamse administraties actief mee wordt gewerkt. Dat moeten we misschien aan minister Bourgeois vragen. Het is zeker een goede maatregel omdat er onmiddellijk rendement is door pure gedragsverandering.

De voorzitter: Mevrouw Smaers heeft het woord.

Mevrouw Griet Smaers: Minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik ben blij dat u de rol van de verschillende overheden erkent als aankoper en als voorbeeldfunctie voor het creëren van een kritische afzetmarkt voor elektrische wagens. Ik ben blij dat u de verschillende overheden en departementen zult aansporen om in te zetten op die voorbeeldfunctie en aankoopfunctie. Ik zal de vorderingen afwachten.

De voorzitter: De heer Watteeuw heeft het woord.

De heer Filip Watteeuw: Voorzitter, minister, u somt alle kansen op die er zijn en u geeft aan dat u daarop wilt inzetten. Dat is een goede zaak. Ik ben wel wat ontgoocheld omdat uw antwoord in feite niet erg concreet is.

U zegt wel dat er besturen zijn die modellen aankopen, maar het gaat niet alleen daarover. Het gaat niet alleen over lokale besturen die elektrische auto's aankopen, het gaat ook over het stimuleren van alle lokale besturen om dit op een zeer systematische manier aan te pakken. Ik geef u het voorbeeld van Gent. Het gaat er niet alleen om vervuilende wagens te vervangen door propere wagens. Als je een groot wagenpark hebt, heb je een tool nodig om het op een goede manier aan te pakken. De VITO zelf heeft een tool ontwikkeld. Ik hoop dat die in de voorbije jaren werd geüpdatet. Het zou goed zijn dat die tool ter beschikking wordt gesteld van de lokale besturen. Men moet concrete tools krijgen om de stap te zetten, anders vervalt men in het puur aankopen van enkele modellen. Het moet wel iets meer zijn dan dat.

In het beleid van de Vlaamse Regering rond elektrische wagens mis ik vooral concrete doelstellingen. In andere landen is men niet bang om concrete cijfers voor elektrische voertuigen voorop te stellen. In Duitsland wil men 1 miljoen elektrische wagens tegen 2020, in Spanje wil men 1 miljoen elektrische auto's op de weg tegen 2014. Men zegt heel concreet wat men wil bereiken.

Wij horen alleen maar dat er een proeftuin komt waarin een aantal betrokkenen bij elkaar worden gebracht. Ik wil graag concreet weten hoever we willen gaan. Het is goed dat u de kansen ziet en dat u er wilt op inzetten, maar ik zou het graag wat concreter willen.

De voorzitter: Mevrouw Moerman heeft het woord.

Mevrouw Fientje Moerman: Ik sluit me daarbij aan. Men moet kunnen meten en meetbare resultaten afleveren. Dit is te vrijblijvend.

Ik dacht dat de Vlaamse Regering enkele jaren geleden een beleid had aangenomen dat duidelijk meetbare doelstellingen stelde voor het wagenpark van de regering en de administraties. Men kan dit uitbreiden en ook voor vergroening meetbare targets stellen in functie van de vervangratio's.

De voorzitter: De heer Diependaele heeft het woord.

De heer Matthias Diependaele: Voorzitter, minister, wat mevrouw Smaers vraagt, vragen wij al ongeveer een jaar. We hebben er verschillende keren op gewezen dat de overheid een taak heeft om die kritische massa te bereiken. In januari of in februari hebben we daar nog voor opgeroepen. In die zin moet ik collega Watteeuw bijtreden.

Je moet als producent een bepaald aantal wagens verkopen om de prijs te laten dalen zodat consumenten die prijs aankunnen. Dat is de bedoeling, en daar is een taak weggelegd voor de overheid. Het kan volgens mij niet zo moeilijk zijn om een modelovereenkomst te sluiten met verschillende gemeenten. Je neemt er bepaalde voorwaarden in op waaraan een wagen moet voldoen: een ecolabel, zoveel personen moeten er in kunnen enzovoort. Dan kun je een aanbesteding doen voor bijvoorbeeld 200 wagens. De overheid kan dan bijvoorbeeld zeggen dat ze zich engageert om in een jaar 200 wagens van bijvoorbeeld Volvo af te nemen. Het eventuele prijsverschil – en op bijvoorbeeld 200 auto's zal dat nog een behoorlijk bedrag zijn – kan de Vlaamse overheid betalen om de andere administraties te compenseren. Op die manier neem je 200 wagens af gedurende een jaar waardoor de prijs kan dalen. Het volgende jaar doe je hetzelfde. Dat voorstel hebben we een klein jaar geleden al gelanceerd.

De inspanningen die worden gedaan – zeker in budgettaire moeilijke tijden – vind ik zeker niet slecht, maar misschien moeten we wel een versnelling hoger durven te schakelen. We moeten wat meer lef en durf hebben om een concreet plan uit te werken en ons te verbinden om bijvoorbeeld 200 wagens per jaar aan te kopen.

Minister Ingrid Lieten: Ik wil nog een paar verduidelijkingen geven.

Ik probeer de kar te trekken van de elektrische voertuigen en de duurzame voertuigen vanuit mijn bevoegdheden van Innovatie. Ik heb geld vrijgemaakt – 30 miljoen euro voor 2010 – in de huidige budgettaire krapte door keuzes te maken, voor Flanders' DRIVE, voor het Agentschap voor Innovatie door Wetenschap en Technologie (IWT) en voor de proeftuin. Ik zal de kar blijven trekken en ik neem al jullie enthousiasme en ongeduld mee en ik deel dat.

Om het veranderingsproces in de Vlaamse overheid te bespoedigen, stel ik een roadmap op – dat is misschien de sociale vernieuwing waarover we het de vorige keer hadden – waarin wordt onderzocht welke nieuwe initiatieven de overheid kan nemen op het vlak van innovatie, fiscaliteit, infrastructuur, subsidies, lokale besturen. Die roadmap kan ik dan aanbieden aan de collega's zodat iedereen ze kan toepassen. We zijn daar volop mee bezig. Er zitten een aantal dingen in die mogelijk zijn. U vraagt me waarom we niet als aankoopcentrale kunnen fungeren. Ik denk dat het kan. Minister Bourgeois moet overwegen om voor de lokale overheden een samenwerkingsverband te organiseren waarbij de Vlaamse overheid optreedt als trekker om in bulk een aanbesteding te organiseren. Ze kan de aankoopprocedures voor zich nemen en aan prijszetting doen door een bepaald volume af te nemen. Ik zou er ook geen probleem mee hebben als minister Schauvliege subsidie-reglementen zou maken. Dat alles wordt geïnventariseerd in dat plan. De regering moet dan onderzoeken wat we kunnen doen en waarop we willen inzetten. Wat ik kan, doe ik.

Het actieplan wil net een inventaris van alle maatregelen maken en het bevorderend beleid voorbereiden. Het is een permanente evenwichtsoefening. Als je transformatieprocessen wil versnellen, dan moet je zorgen dat de markt mee is en dat de gebruikers mee zijn. Vandaag zeggen dat je 200 voertuigen zult aankopen of dat over een jaar zeggen, zal een groot verschil uitmaken. Geen enkele van de constructeurs kan zich daar nu toe engageren. Ze zitten allemaal in de fase van proefrijden om hun productie te verfijnen.

Er moet permanent gemonitord worden om te weten wanneer men vooruit kan en wanneer niet. Ik ondersteun dat.

Mevrouw Moerman, de Vlaamse overheid heeft meetbare doelstellingen, in ieder geval wat de ecoscores betreft. Ze heeft die doelstellingen opgelegd aan iedere administratie, aan iedere intern en extern verzelfstandigd agentschap (IVA en EVA). Als u daarover een stand van zaken wilt, kunt u zich het best wenden tot minister Bourgeois. Wat de Vlaamse administratie betreft, kan hij een overzicht geven van de evolutie van de afgelopen jaren.

De voorzitter: De heer Watteeuw heeft het woord.

De heer Filip Watteeuw: Minister, ik raad u toch aan om het verslag van de hoorzitting eens te lezen. De mensen van de industrie, die begaan zijn met de promotie van de elektrische auto's, hadden snoeiharde kritiek op deze regering! Ze stelden eigenlijk dat er niets gebeurt.

Minister Ingrid Lieten: We moeten de intellectuele eerlijkheid hebben om te zeggen dat dat niet correct is. Ik kan wel begrijpen dat mensen zeggen dat ze ongeduldig zijn. Ik ben dat ook. Het is ook zo dat we er pas tijdens deze legislatuur aan begonnen zijn.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

■

Vraag om uitleg van mevrouw Fientje Moerman tot mevrouw Ingrid Lieten, viceminister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Innovatie, Overheidsinvesteringen, Media en Armoedebestrijding, over de rol van de universiteiten in O&O-bedrijfsprojecten - 397 (2010-2011)

De voorzitter: Mevrouw Moerman heeft het woord.

Mevrouw Fientje Moerman: Minister, blijkens het regeerakkoord van de Vlaamse Regering is het bevorderen van de samenwerking tussen de universiteiten en de bedrijven om de Vlaamse innovatieve capaciteit te versterken een van de doelstellingen. Dat ligt trouwens in het verlengde van het onderzoeks- en innovatiebeleid dat al sinds jaren door de opeenvolgende Vlaamse regeringen werd gevoerd. Hiervoor werden een aantal financieringskanalen opgezet. Voorbeelden zijn de steun aan de interfacediensten, het Industrieel Onderzoeksfonds (IOF) en het SBO-programma (Strategisch Basisonderzoek).

De publieke kennisinstellingen kunnen, ter bevordering van de wederzijdse kennisoverdracht tussen beide, als onderaannemer deelnemen aan O&O-bedrijfsprojecten (onderzoek en ontwikkeling) die door het Agentschap voor Innovatie door Wetenschap en Technologie (IWT) worden gesubsidieerd en door ondernemingen bij dit agentschap worden ingediend.

Minister, kunt u een inschatting maken van de totale bedragen aan O&O-bedrijfsprojecten die door het IWT werden goedgekeurd en welk gedeelte hiervan bestemd is voor de universiteiten als onderaannemer? Ik zou die informatie graag hebben voor 2007, 2008 en 2009. Voor het huidige jaar denk ik niet dat er al definitieve cijfers kunnen zijn. Is er een schatting mogelijk van wat het zou kunnen zijn voor dit jaar? Stimuleert het IWT de groei van de deelname van universiteiten aan O&O-bedrijfsprojecten die door het IWT worden gesubsidieerd?

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Mevrouw Martine Fournier: Voorzitter, mij lijkt het meer een onderwerp voor een schriftelijke vraag. Ik wil daarmee geen afbreuk doen aan de vraag. Als er naar cijfermateriaal wordt gevraagd, wordt nogal makkelijk gesteld dat men een schriftelijke vraag moet indienen.

De voorzitter: Mevrouw Fournier, we zullen dat in de toekomst nog meer doen, zeker als het over uw vragen gaat, die nu dikwijls door de mazen van het net glippen om u af en toe de kans te geven om hier iets mondeling in het debat aan te brengen.

Minister Lieten heeft het woord.

Minister Ingrid Lieten: Collega's, ondertussen hebt u een tabel gekregen met de cijfers die nu beschikbaar zijn. Voor 2010 is er inderdaad een voorlopige, niet volledige stand van zaken. In de uitgedeelde tabel staan de totale goedgekeurde bedragen aan projectsteun. Voor de universitaire partners wordt het budget vermeld, namelijk de kost van het uitvoeren van het project door de onderzoeksgroep. Deze kost moet in principe voor 100 procent gedragen worden door de begunstigde bedrijven. Vervolgens wordt de IWT-subsidie op deze kost vermeld. Ongeveer 10 procent van de subsidie heeft dus betrekking op kosten bij de onderzoeksinstellingen, maar daartegenover staat een kost die door de bedrijven aan de onderzoeksinstellingen wordt betaald, en die minstens even groot is.

De vermelde getallen betreffen alleen de samenwerking binnen de gewone projecten. De steun aan de universiteiten via de zogenaamde ICON-projecten (projecten van interdisciplinair coöperatief onderzoek) wordt niet meegerekend, hoewel de steun voor de kosten van de bedrijven wel als bedrijfssteun geregistreerd wordt.

Via de IWT-instrumenten wordt op verschillende manieren een stimulans gegeven voor de O&O-samenwerking tussen het bedrijfsleven en de universiteiten. De inbreng van de onderzoeksinstellingen is een volledig aanvaardbare kost bij het bepalen van de steun. Bij een substantiële samenwerking met een onderzoeksinstelling krijgt het project ook een hogere prioriteit. Het steunpercentage wordt met 10 procent verhoogd wanneer de bijdrage van een of meer universitaire partners meer dan 20 procent van het O&O-project uitmaakt.

Een tweede belangrijk instrument zijn de zogenaamde ICON-projecten, in eerste instantie ontstaan binnen het IWT. In 2010 zijn ze ook ingevoerd voor het Strategisch Initiatief Materialen (SIM) en het MIP2 (Milieu- en energietechnologie Innovatie Platform). In 2010

bedraagt de toegezegde steun aan die onderzoeksgroepen meer dan 10 miljoen euro. Daarnaast stimuleert het IWT expliciet de O&O-samenwerking tussen universiteiten en ondernemingen via de Baekelandmandaten. Sinds de start van dat programma vorig jaar nam het IWT al voor 44 mandaten de beslissing om ze te steunen. De IWT-onderzoeksmandaten zijn eveneens opgezet om academische kennis naar de economische actoren te brengen.

Bij de laatste hervorming van het SBO-programma heeft het beleid zeer uitdrukkelijk de kaart getrokken van de potentiële valorisatie van ondernemingen. Sinds die hervorming moeten bedrijven van bij de opstart van een SBO-project valorisatie-interesse laten blijken en moeten ze in de loop van het project frequent in de overlegstructuren opgenomen worden, zodat de interesse grondig wordt aangetoond.

Ik wil ook nog opmerken dat het IWT niet enkel formeel via IWT-instrumenten, maar ook via de dagelijkse interactie met de bedrijven de inbreng van de universiteiten in de O&O van de ondernemingen stimuleert. Het IWT signaleert bijvoorbeeld aanvragende bedrijven het bestaan van specifieke universitaire expertise. Dat is niet alleen het geval bij het IWT. Die rol wordt ook opgenomen door de innovatiecentra, die bedrijven, en dan vooral kmo's op weg helpen naar expertise in de onderzoekscentra en de universiteiten.

De voorzitter: Mevrouw Moerman heeft het woord.

Mevrouw Fientje Moerman: Minister, ik dank u voor uw antwoord. In de tabel zie ik dat het percentage dit jaar weliswaar is gestegen, maar dat het bedrag van de IWT-steun ten opzichte van de totale universitaire kost ook lichtjes gedaald is. Ik maak nu even abstractie van dat laatste. Als ik kijk naar de voorgaande jaren, dan zie ik dat het min of meer, op een procentje na, constant blijft. Ik kan alleen maar hopen dat gedurende de volgende jaren de inspanningen niet alleen worden volgehouden, maar dat ze ook versterkt worden.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

■

Vraag om uitleg van mevrouw Fientje Moerman tot mevrouw Ingrid Lieten, viceminister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Innovatie, Overheidsinvesteringen, Media en Armoedebestrijding, over interuniversitaire attractiepolen (IUAP) - 579 (2010-2011)

De voorzitter: Mevrouw Moerman heeft het woord.

Mevrouw Fientje Moerman: Ik hoop dat deze vraag de Fourniertest doorstaan heeft. *(Gelach)*

Ik zit in een andere commissie. Daar wijst de voorzitter de vragen gewoonlijk af op basis van het feit dat daarover niet degelijk kan worden gedebatteerd. Mijns inziens is dat een zeer subjectieve inschatting, vooral als daarna de discussies volgen bij de bespreking van de begroting en de beleidsbrieven.

Minister, mijn vraag gaat over een onderwerp waarnaar in het parlement al verschillende keren is verwezen, namelijk de interuniversitaire attractiepolen. Als ik me niet vergis, werden die op het einde van de jaren 80 opgestart door de toenmalige federale minister van Wetenschapsbeleid. Ook nu nog worden ze beheerd en gefinancierd door de federale minister van Wetenschapsbeleid. De uitvoering ervan is gebaseerd op een samenwerkingsakkoord tussen de federale overheid enerzijds en de gemeenschappen anderzijds. Er bestaat een begeleidingscomité met vertegenwoordigers van de verschillende overheden, de Franse Gemeenschap, de Vlaamse Interuniversitaire Raad (VLIR), de Conseil des Recteurs (CRef) en buitenlandse experts. Het doel is excellentienetwerken te financieren in fundamenteel wetenschappelijk onderzoek, waardoor onderzoeksgroepen uit de verschillende gemeenschappen, in concreto de Vlaamse en Franse, samenwerken. Dat is eigenlijk het enige

programma dat structureel een duwtje geeft aan de samenwerking tussen onderzoeksgroepen over de taalgrenzen heen. Daaruit vloeit vaak een deelname aan Europese en internationale programma's voort. Dat is toch wel een toegevoegde waarde.

De zesde fase van het IUAP-programma (interuniversitaire attractiepolen) loopt af eind 2011. Momenteel is het absoluut onduidelijk hoe het verder moet met deze programma's. Met de regeringsvorming is het een beetje zoals met de processie van Echternach. (*Opmerkingen*)

Hoe dan ook kunnen we toch wel vermoeden dat de federale financiering van die programma's een zekere eindigheid zal kennen.

Velen zijn ongerust dat de IUAP-formule wordt afgeschaft. In De Standaard van 24 november 2010 hebben 12 Vlaamse en 12 Franstalige topacademici aan de alarmbel getrokken. Ik heb de lijst van de 22 mannen en 2 vrouwen bij me. Dat zegt ook al iets over ons onderzoek.

Na de verkiezingen hebben het Fonds Wetenschappelijk Onderzoek – Vlaanderen (FWO) en het Fonds de la Recherche Scientifique (FNRS) gevraagd om dat programma te behouden en vroegen ze ook een stijging van de middelen. Ook binnen de VLIR en het FWO komt een substantieel deel van de middelen nog altijd vanuit een federale bron. Als die wegvallen, moet dat in de begroting gecompenseerd worden.

Minister, wat wensen wij? We willen niet dat het IUAP als federaal instrument blijft bestaan. Ik denk ook niet dat de onderzoekers dat bedoelen. We willen wel dat er een kanaal blijft bestaan dat een vorm van samenwerking stimuleert en ook dat de financiering blijft bestaan. Immers, weg is weg. Het gaat om miljoenen essentiële steun minder. In de toekomst, na een verder gewijzigde staatsstructuur, zou men ook een formule kunnen uitwerken, waarbij de gemeenschappen met elkaar, zonder federale inbreng, samenwerkingsakkoorden afsluiten. Als ik me niet vergis, is de verdeelsleutel van een en ander altijd een teer punt geweest. Ze is niet altijd – en ik druk me voorzichtig uit – in het voordeel van Vlaanderen.

Minister, u bent vertegenwoordigd in het begeleidingscomité. De zesde fase moet worden geëvalueerd. Hoever staat men met die evaluatie? Bereidt de huidige federale minister de zevende fase voor? Normaal gezien moet hierover uiterlijk in het najaar 2011 een beslissing vallen. In normale omstandigheden zou ik me daar niet druk over maken. Er rest ons nog een klein jaar. Als ik naar de afgelopen maanden kijk, maak ik me daar wel zorgen over. Bent u bereid druk uit te oefenen om, eventueel in samenwerking met uw Franstalige collega, de continuïteit te verzekeren? Als wordt beslist het IUAP-programma bij de staatshervorming over te dragen aan de gemeenschappen, zult u dan overleg plegen met uw Franstalige collega om te trachten een samenwerkingsakkoord tot stand te brengen met bijbehorende financiering om deze vorm van wetenschappelijk onderzoek te kunnen voortzetten?

De voorzitter: De heer Diependaele heeft het woord.

De heer Matthias Diependaele: Mevrouw Moerman, met de inslag van uw vraag ben ik het volledig eens. Ik ben absoluut voor die samenwerking, of die nu internationaal is of met Franstaligen in België. Wat echter belangrijk is, is dat de middelen die de overheid besteedt aan wetenschappelijk onderzoek, ook efficiënt worden ingezet. Daar kunnen we heel wat vragen bij stellen. De afweging die de overheid moet maken, gaat over de wetenschappelijke inslag en expertise.

In maart 2010 hebben we hier een gedachtewisseling gehouden over de nota Vlaanderen in Actie met de werkgroep Onderzoek en Universiteit. Ik heb eens opgezocht in die tekst hoe zij dachten over die IUAP, want het is duidelijk dat niet alle onderzoekers erover denken zoals in De Standaard is weergegeven. Men spreekt daar duidelijk van een foute weergave van de feiten. De eerste zin is: "Het kanaal voor de interuniversitaire attractiepolen is een soms beschamend voorbeeld van politieke verdeelsleutels tussen universiteiten en gemeenschappen." Verder staat er: "Niets belet het FWO en het FNRS na regionalisering via

een samenwerkingsakkoord samen een nieuw systeem van geprivilegieerde samenwerking op te zetten geëvalueerd door gemengde commissies”. U verwijst daar zelf ook naar. Internationaal zullen we dat in elk geval moeten doen. Om in sommige Europese projecten in te stappen moeten we een intra-Belgische afspraak maken en een samenwerkingsakkoord sluiten.

Ze gaan nog verder en zeggen wat precies de problemen zijn. Het gaat over heel zware overheadkosten bij de interuniversitaire attractiepolen, de verdeelsleutel die niet gebeurt op basis van de verdiensten van de onderzoekers. Soms zijn de netwerken virtueel en geldverslindend. Er zijn dus heel wat vragen over te stellen.

Ook de verwijzing naar de brief van de rectoren zou fout zijn. De rectoren hebben niet geëist dat die federale structuur overeind zou blijven, ze hebben het behoud van de middelen geëist. Daar ben ik het volledig mee eens. Ik denk dat we ons wel mogen afvragen of de interuniversitaire attractiepolen efficiënt zijn, zonder uitspraken te doen over de staatshervorming. In die zin sluit ik me aan bij de vragen.

Mevrouw Fientje Moerman: Ik heb verwezen naar die 22 mannen en 2 vrouwen die die opinie hebben gepubliceerd in De Standaard. Ik deel de ietwat federale inslag van de stellingname niet. Ik vind wel dat je dat geld niet verloren kunt laten gaan en dat je ook die vormen van samenwerking kunt behouden. Een van de chronische problemen bij de IUAP's is inderdaad de verdeelsleutel van geld tussen Vlaanderen en de Franse Gemeenschap, die totaal in het nadeel is van Vlaanderen.

De voorzitter: De heer Van Malderen heeft het woord.

De heer Bart Van Malderen: Ik ga geen variant van de Fourniertest opvoeren, maar in principe past het niet om te peilen naar de intenties van de minister, zeker niet in onvoorspelbare tijden als deze. Het neemt niet weg, mevrouw Moerman, dat we altijd suggesties kunnen doen. Ik denk dat we dat daaronder kunnen plaatsen.

Ik ben het ermee eens dat we dat moeten evalueren. Gegeven de onduidelijkheid over waar dat in de toekomst kan terechtkomen, moeten we ons vooral focussen op de lessen uit de evaluatie en moeten we abstractie maken van vehikels op zich, maar principes naar voren schuiven.

Daarbij zou het heel verstandig zijn om ervoor te zorgen dat instellingen die vaak maar een paar kilometer van elkaar gelegen zijn, ook de mogelijkheid krijgen om in de toekomst samen te werken. Het zou ronduit absurd zijn als wij met Noord-Italiaanse universiteiten op Europees niveau samenwerkingen opzetten, wat toe te juichen is, en dat niet zou kunnen tussen de gemeenschappen in dit land. Ik zeg niet dat u dat suggereert, mevrouw Moerman, maar uit de contacten die wij hebben, blijft dat een bekommernis.

De samenwerkingen bestaan vandaag. Daarvan zijn er zeker een aantal voor verbetering vatbaar, maar er zijn er ook die goed draaien en waar de discussies over verdeelsleutels veel minder worden gevoerd. Ik denk dat we lessen moeten trekken uit de ervaringen, maar dat we wel het principe van samenwerking moeten blijven vooropstellen.

De voorzitter: De heer Laurys heeft het woord.

De heer Jan Laurys: Voorzitter, ik wil me aansluiten bij de vraagstelling. Het is nog een jaar, maar ik denk dat die termijn nodig zal zijn. De call is nog altijd niet gelanceerd. Er moet voldoende ruimte gelaten worden om de projecten te evalueren. Het is natuurlijk een federale bevoegdheid en het initiatief is dan ook beperkt. De vraag is of het totaal onmogelijk is dat de gemeenschapsministers hierover afspraken maken. Fase 6 bedroeg in totaal 143 miljoen euro, waarvan 56 procent naar Vlaanderen is gegaan, namelijk 80 miljoen euro. Is het een onmogelijke piste of kan het worden overwogen dat men als voorafname op de regionalisering nu al zegt: we gaan van die 80 miljoen euro al 90 percent reserveren, namelijk 72 miljoen euro?

De voorzitter: Minister Lieten heeft het woord.

Minister Ingrid Lieten: De evaluatie van de IUAP's is bijna afgerond. Een externe consultant – IDEA Consult – heeft de opdracht om het programma door te lichten. Deze consultant heeft ondertussen de netwerken grondig geëvalueerd op parameters als wetenschappelijke output, vernieuwing, mate van samenwerking, aansluiting met buitenlandse partners enzovoort. Tevens zijn er plaatsbezoeken gebracht. Er zal ook een evaluatie gebeuren van het IUAP-programma zelf om de relatie met de beleidsdoelstellingen na te gaan. Van al dat studiewerk verwacht men ten laatste tegen 17 december een evaluatierapport. Het zou dan moeten worden opgeleverd aan Belspo, en dan zou men op basis van dat rapport de evaluatie snel kunnen afronden. In de loop van januari is er dan een bespreking van het rapport in de IUAP-stuurgroep.

De evaluatie is bedoeld als afsluiting van het lopende programma, maar uiteraard zullen ook nieuwe aanbevelingen worden meegenomen bij de opstart van een eventuele nieuwe fase. De twee dingen komen samen, maar we moeten ze uit elkaar houden. De kritieken die worden gegeven, zijn al langer bekend. Hopelijk kan bij een eventuele verlenging een stuk van die kritiek en van de aanbevelingen die op basis van die kritieken geformuleerd worden, meegenomen worden.

We kunnen niet in de toekomst kijken wat betreft de staatshervorming. Als de projecten worden overgeheveld, is het zeker niet de bedoeling dat de middelen zouden worden afgeroomd. Er moet integendeel minimaal een behoud zijn van de middelen. Ik vind dat in alles wat wij daaraan kunnen bijdragen, we rekening moeten houden met de resultaten van de evaluatie en kijken of de bestaande evaluatie voldoende antwoorden biedt aan de kritieken die er al uit verschillende hoeken zijn gegeven, niet altijd met dezelfde toon of vanuit hetzelfde belang.

Ik kan niet vooruitlopen op de continuïteit van het programma omdat ik niet 'the master in the game' ben. Het is enerzijds afhankelijk van de resultaten van de evaluatie en anderzijds van het dossier van de staatshervorming en hoe dat verder verloopt.

Als er een overheveling komt van het programma, dan kan een overleg plaatsvinden om de IUAP-formule, waarbij onderzoeksgroepen aan beide kanten van de taalgrens samen onderzoek doen, in een of andere vorm te behouden. We moeten op alle vlakken sowieso gaan naar kennisbundeling, of dat nu in Vlaanderen is, internationaal of met collega's in andere gewesten. Het is een beleidsdoelstelling die het gezond verstand ons ingeeft. We moeten op dat moment zeker kijken hoe we het overleg, de kennisbundeling en complementariteit zo veel mogelijk kunnen stimuleren.

De voorzitter: Mevrouw Moerman heeft het woord.

Mevrouw Fientje Moerman: Minister, ik dank u voor het antwoord.

Mijnheer Van Malderen, ik ben heel verheugd dat u toezicht wilt houden op de toepassing van het reglement van dit parlement. Ik wil u er wel op wijzen dat wanneer het gaat over een programma van in totaal 111 miljoen euro, met een verdeelsleutel die sinds lang nadelig is voor Vlaanderen, en die in het licht van de huidige concrete politieke situatie binnen elf maanden afloopt – dan moet tenminste een nieuw voorstel op tafel liggen, en dan ben ik nog ruim aan het rekenen –, het niet ongewoon is dat we in onze rol van parlements lid proberen te peilen bij de bevoegde minister of ze daarvan op de hoogte is en of ze dat proces opvolgt.

Minister, uit uw antwoord blijkt duidelijk dat u dat proces inderdaad op de voet volgt. Ik onthoud uit uw antwoord twee zaken. U zegt dat die middelen behouden moeten blijven. Dat is een goede zaak. Dat er aanpassingen nodig zijn, is duidelijk. Het is raadzaam om daarbij de resultaten van de evaluatie die bijna is afgelopen, mee te nemen. Dan moeten u en uw Franstalige collega eens de koppen bij elkaar steken om ervoor te zorgen dat dat op een efficiëntere manier gebeurt, die ook voor Vlaanderen beter is. Over het eerste punt zal

gemakkelijker overeen te komen zijn dan over het tweede punt. In het verleden was dat geen gemakkelijke zaak.

Ik hoor vol vreugde dat de heer Van Malderen vindt dat universitaire instellingen die dicht bij elkaar liggen, een kader moeten hebben waarbinnen ze moeten kunnen samenwerken. Ik ben zelf student aan een instelling die niet alleen dicht bij een andere instelling ligt, maar in dezelfde tuin. We hebben dezelfde campus. Dichter bij elkaar kan je niet liggen. Tot mijn grote spijt moet ik u zeggen dat voormalig minister Vandenbroucke die samenwerking tussen die beide universiteiten over de taalgrens heen, niet altijd even genegen was en niet altijd bereid was om dat kader te scheppen.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

■

Vraag om uitleg van de heer Matthias Diependaele tot mevrouw Ingrid Lieten, viceminister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Innovatie, Overheidsinvesteringen, Media en Armoedebestrijding, over de afschaffing van de verkeersbelasting op elektrische wagens - 490 (2010-2011)

De voorzitter: De heer Diependaele heeft het woord.

De heer Matthias Diependaele: Voorzitter, ik heb een heel kort vraagje. Daarnet is het grotere kader al geschetst. Wie heeft het idee gelanceerd dat u die verkeersbelasting wilde afschaffen? U hebt in dat verband ook aangekondigd dat u met uw Franstalige collega-ministers contact zou opnemen. Welke stappen hebt u reeds ondernomen om het initiatief tot stand te brengen? Wanneer wilt u deze fiscale voordelen invoeren? Is er reeds een raming gemaakt van de opbrengsten die dan zouden worden gederfd? Met welke factoren zal de koper van een elektrische wagen rekening moeten houden om van deze maatregel gebruik te kunnen maken? Zal deze maatregel beperkt zijn in de tijd?

Ik vraag wat verduidelijking naar aanleiding van wat er in de media is verschenen.

Mevrouw Patricia Ceysens: Inverkeerstelling is één ding, maar wat met het grotere kader?

De voorzitter: Minister Lieten heeft het woord.

Minister Ingrid Lieten: Zoals we allemaal weten, zijn de gewesten sinds 2002 bevoegd om de grondslag van die verkeersbelastingen vast te leggen. Momenteel worden beide belastingen nog berekend op basis van het vermogen van de wagen. De discussie over de hervorming van het systeem heeft in Wallonië geleid tot de invoering van een bonus-malussysteem. In Vlaanderen hebben we bij de vorming van het regeerakkoord gezegd dat we gaan naar een vergroening van de autofiscaliteit. De besprekingen over hoe we dat gaan doen, lopen nog in de Vlaamse Regering.

In het kader van de volledige hervorming liggen er een aantal dingen op tafel. Dat maakt absoluut deel uit van de grote doelstelling, namelijk de vergroening. Een fiscaliteit die rekening houdt met milieukeurmerken stimuleert de consumenten tot aankoop van groenere wagens. Zo hoopt de Vlaamse Regering een structurele oplossing te vinden vooral voor de fijnstof- en de stikstofproblematiek in Vlaanderen.

Ondanks de premies die er nu al zijn voor roetfilters en de snelheidsbeperkingen bij smogalarm, haalt Vlaanderen nog altijd de Europese doelstelling voor deze schadelijke stoffen niet. Deze winter zullen we verschillende dagen hebben waar we de aangewezen maxima overschrijden.

Dit is een dossier dat na het aantreden van de nieuwe regering door minister Schauvliege is opgenomen. De Vlaamse Regering heeft op 12 februari beslist tot de oprichting van een politiek stuurcomité onder leiding van minister Crevits en een ambtelijk coördinatiecomité

bestaande uit vertegenwoordigers van de verschillende betrokken departementen. In uitvoering van deze beslissing werd de hervorming van de belasting op inverkeerstelling (BIV) verder uitgewerkt door het Departement Leefmilieu, Natuur en Energie (LNE). In de nota aan de Vlaamse Regering werd gesteld dat de hervorming zich zal baseren op de Europees gedefinieerde karakteristieken die ook door de Dienst voor Inschrijving van de Voertuigen (DIV) als authentieke aanleveringsbronnen worden geregistreerd. Dat betekent concreet dat BIV zich ook zal baseren op CO₂-uitstoot en de desbetreffende euronorm, met een onderscheid tussen benzine en diesel aangezien de normen voor beide brandstoffen verschillen, en de ouderdom van de wagen.

Aangezien het debat gaande is, heb ik in het kader van mijn drang om de transformatie naar elektrische voertuigen te stimuleren, mijn mening gezegd. Als we kijken naar de doelstellingen, lijkt het mij logisch dat als we elektrische voertuigen willen stimuleren en ook bij uitstek groene wagens willen stimuleren, de BIV dan het best op nul zou worden gezet. Dat is uiteraard één mening van de vele, maar een gedragen mening. We zijn dat debat in de regering nog aan het voeren.

De voorzitter: De heer Diependaele heeft het woord.

De heer Matthias Diependaele: Is er al een kostenraming gemaakt?

Minister Ingrid Lieten: De collega's die dit dossier voorbereiden, maken allerlei simulaties.

De voorzitter: De heer Watteeuw heeft het woord.

De heer Filip Watteeuw: Minister, is er een datum vastgelegd waarop de werkzaamheden afgerond moeten zijn?

Wat uw voorstel voor een elektrische wagen betreft, wilt u de BIV op nul zetten. Ik begrijp dat vanuit uw bevoegdheden. Het is echter maar een deel van het verhaal. We moeten kijken naar alle technologieën. Is het mogelijk dat er een soort bonus-malussysteem komt zoals in Wallonië, of is dat al uitgesloten?

Minister Ingrid Lieten: U stelt me vragen waar ik momenteel niet op kan antwoorden. Ik kan alleen mijn mening verkondigen. Het debat daarover is bezig. Daarbij moeten we rekening houden met heel wat parameters en factoren. Zodra we eruit geraken, zal ik de commissie daar als eerste van op de hoogte brengen.

De heer Filip Watteeuw: Ik stel deze vraag omdat ik het antwoord niet ken en hoop dat u daar in al uw wijsheid op zult kunnen antwoorden. Maar telkens opnieuw blijkt dat we nog moeten wachten.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

■

Vraag om uitleg van de heer Hermes Sanctorum tot mevrouw Ingrid Lieten, viceminister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Innovatie, Overheidsinvesteringen, Media en Armoedebestrijding, over de realisatie van het zogenaamde 'Stopcontact op zee'
- 151 (2010-2011)

De voorzitter: De heer Sanctorum heeft het woord.

De heer Hermes Sanctorum: Minister, mijn vraag gaat inderdaad over dat fameuze 'Stopcontact op zee'. Dat is trouwens een mooie beeldspraak. Ik heb deze vraag al een tijdje geleden ingediend. Intussen heeft de Vlaamse Regering een beslissing genomen over het studiesyndicaat.

Ik ben de laatste om tegengas te geven in het debat over hernieuwbare energie, en meer specifiek wind. Wind op land, waar Vlaanderen voor bevoegd is, doet het eigenlijk niet zo

goed. Ik steun dan ook alle initiatieven om het gebruik van windenergie in Vlaanderen te stimuleren. Wind op zee is tot op vandaag een federale bevoegdheid. Ik weet dat er plannen zijn om dit te regionaliseren. Ik ben daar geen voor- of tegenstander van, zolang dit maar goed wordt uitgewerkt. De beslissing over dat studiesyndicaat verbaast me wel enigszins. Ik ben daar een aantal vragen bij.

Minister, denkt u niet dat er een discussie bestaat over de bevoegdheid ten opzichte van de federale overheid? Er werd een gelijkaardige vraag ingediend in de Kamer. Toen heeft federaal minister van Energie Magnette laten uitschijnen dat hij not amused was met het initiatief.

Het idee van dat stopcontact is zeer goed. Intussen loopt echter al een aantal concessies en zijn al heel wat werken uitgevoerd. Voor de eerste concessies is het nu te laat om nog werk te maken van een gemeenschappelijk stopcontact op zee. Het gaat dan ook voornamelijk over die drie nieuwe concessies.

Hoe past dit in elkaar? Is die discussie over dat stopcontact op zee te laat gevoerd, later dan de toekenning van de drie eerste concessies?

Ik wil het ook nog even hebben over de groenestroomcertificaten. De meerkost van de investeringen van wind op zee komen terecht in de Eliatarieven of de transmissienettarieven. Het is een fundamentele discussie wie daar uiteindelijk mee voor zal betalen. Het tarief ligt op 107 euro per megawattuur tot een bepaalde capaciteit op zee. Dat brengt een meerkost met zich mee die op Elia wordt verhaald en in de transmissienettarieven worden doorgerekend. Als wind op zee wordt geregionaliseerd, en het studiesyndicaat gaat toch in die richting, dan betekent dit dat niet de Belg, maar de Vlaming zal moeten meebetalen voor die groenestroomcertificaten. Ik veronderstel dat dat een effect zal hebben op de factuur van de Vlaming. Wat is uw visie daarop?

De voorzitter: De heer Laurys heeft het woord.

De heer Jan Laurys: Ik wil het hebben over een aspect van de vraag. In het principe van een 'Stopcontact op zee' kan iedereen zich terugvinden. De vraag is echter of daar middelen voor uitgetrokken moeten worden door de overheid. Voor de betrokken bedrijven moet dit ook efficiëntie en bijkomende winst genereren. De vraag is wie de facturen zal betalen. Moet de overheid middelen uittrekken? Of nemen wij het initiatief en leggen wij de voorwaarden vast waarbinnen dit moet gebeuren en wordt de factuur doorgesluisd naar de bedrijven die daar zelf profijt uit zullen halen?

De voorzitter: Minister Lieten heeft het woord.

Minister Ingrid Lieten: In het Belgische concessiegebied voor windenergie op zee zijn er momenteel drie concessies die zijn toegewezen voor parken die nog ontwikkeld moeten worden en die in aanmerking komen voor een gemeenschappelijke aanpak voor efficiënt energiebeheer op zee, namelijk de concessie-Seastar, de concessie-Rentel en de concessie-Norther. In totaal gaat het om een te installeren capaciteit van meer dan 830 megawatt. Daarnaast zijn er de concessies die projecten in uitvoering hebben en die al bezig zijn met de voorbereidingen voor het aan land brengen van de geproduceerde elektriciteit: Belwind, C-Power, Eldepasco.

Voor de nieuwe ontwikkelingen die nog moeten opstarten, blijft het een uitdaging om tot een combinatie te komen van het transport van de geproduceerde elektriciteit via een onderzeese kabel. De geproduceerde elektriciteit zou via een stopcontact op een groot stalenplatform of via een stopcontact op een kleinschalig eiland via een onderzeese kabel aan land worden gebracht. Door die productie te verzamelen via een stopcontact op zee kunnen grote besparingen worden gerealiseerd. Het gezamenlijk transporteren van de opgewekte elektriciteit vergt immers minder baggerwerk dan bij het aanleggen van gescheiden kabelsystemen. Naast de economische voordelen zijn ook de ecologische voordelen duidelijk aan-

wezig en is er dus een duidelijke maatschappelijke meerwaarde. Zo maakt het een groot verschil of er een kabel door zee moet worden getrokken of drie. Als er een kabel door zee moet worden getrokken, moet die ook op het land worden getrokken en moet ook daar voor de nodige infrastructuur worden gezorgd. Als dat kan worden gebundeld, dan neemt dat weinig ruimte in beslag en zal dat minder schadelijk zijn voor de beschermde natuur aan de kust.

Om dit doel te realiseren is samenwerking nodig tussen de verschillende partners. Het vergt ook visie en ondersteuning door de Vlaamse overheid. De Vlaamse Regering stelt vast dat er grote uitdagingen liggen en wil daarom het initiatief nemen om een visie te ontwikkelen op de genoemde opportuniteit voor efficiënt energiebeheer op zee. Daarom heeft de Vlaamse Regering als eerste stap beslist een studiesyndicaat aan te stellen dat binnen het kader van de huidige bevoegdheidsverdeling met een aantal taken wordt belast. Dat syndicaat moet de contouren voorbereiden van een haalbaarheidsanalyse voor efficiënt energiebeheer en transport op zee. Het moet de verschillende technische opties onderzoeken die in aanmerking komen. Het moet onderzoeken welke oplossingen de beste resultaten opleveren in termen van economische en maatschappelijke meerwaarde, daarbij rekening houdend met aspecten van ruimtelijke ordening, vaarroutes op zee, ecologische impact, impact op het onderwatererfgoed en effect op juridische en financiële invalshoeken. Verder onderzoekt het ook binnen welk structureel kader het initiatief tot realisatie kan leiden. Het inventariseert de secundaire innovatieve functies die een stopcontact op zee kunnen opleveren. Het gaat ook na wat de mogelijke spin-outs kunnen zijn voor de Vlaamse industrie. De idee is gerijpt vanuit een project waarbij onderzoekers en bedrijven samenzitten om na te gaan hoe de meerwaarde van de zee zowel op het vlak van natuurbeheer als op het vlak van nieuwe spin-outs, innovatieve technieken en economische opportuniteiten kan worden onderzocht.

Als we zo'n infrastructuur zouden bouwen, zou daar heel wat onderzoeksstructuur mee gecombineerd kunnen worden. Vanuit die brainstorming is beslist dat de Vlaamse Regering de kar zou trekken. Zij heeft dan ook beslist een studiesyndicaat aan te stellen. Dat studiesyndicaat moet een rapport maken dat een stappenplan bevat voor de realisatie van efficiënt energiebeheer op zee.

In het kader van die opdracht zal het studiesyndicaat uiteraard nagaan welke partners betrokken zijn. Ik heb het dan over publieke partners, privépartners en distributienetbeheerders. De Vlaamse Regering heeft dat studiesyndicaat intussen samengesteld. De voorzitter is de heer Steve Stevaert vanuit zijn rol als voorzitter van Infrax. Verder bestaat het syndicaat uit de heer Herman Daems van de Gewestelijke Investeringsmaatschappij voor Vlaanderen, de heer Marc Stordiau, de heer Filip Martens van C-Power, mevrouw Greet van Eetvelde die actief was bij Power-Link, de heer Jacques D'Havé van het Vlaams Instituut voor de Zee, de heer Jo Geebelen en de heer Jan Van de Voorde.

Uiteraard zijn er bevoegdheidsverschillen. Ik ben me ervan bewust dat federaal minister Magnette daar niet zo gelukkig mee is. Ik heb anderzijds wel een brief gekregen van de Commissie voor de Regulering van de Elektriciteit en het Gas (CREG), die het initiatief van de Vlaamse Regering toejuicht.

Wanneer we kijken naar de bevoegdheidsafbakening, stellen we vast dat de gewesten bevoegd zijn voor de hernieuwbare energie. Zij kunnen die materiële bevoegdheid slechts uitoefenen binnen hun eigen grenzen, dus binnen hun territoriale bevoegdheid. Momenteel zijn wij nog niet bevoegd voor het zeeruim. Want niet is, kan natuurlijk wel nog komen.

In overeenstemming met het internationale zeerecht vallen zeeruimten onder de bevoegdheid van de federale overheid. De federale minister van Energie kent dus domeinconcessies toe voor de bouw en de exploitatie van elektriciteitsproducerende installaties op basis van water, stromen of wind op dat deel van de zeeruimte waar België zijn jurisdictie in overeenstemming met het internationale zeerecht kan uitoefenen. De actuele bevoegdheidsverdeling houdt dus inderdaad in dat bepaalde beslissingen betreffende windenergie op zee op het federale niveau liggen. Dit neemt echter niet weg dat dergelijke

beslissingen ook een impact hebben op het Vlaamse niveau, bijvoorbeeld wat betreft het aantakingspunt op land, en dat er op datzelfde Vlaamse niveau ook bevoegdheden zitten die nauw samengaan met efficiënt energiebeheer op zee, zoals innovatie en economie. Vlaamse projecten over efficiënt energiebeheer en transport op zee kunnen uitgroeien tot een visitekaartje voor Vlaamse innovatie en technologie op internationaal vlak.

Het is niet de bedoeling dat de Vlaamse burger zal betalen voor bepaalde investeringen. Normaal gezien moeten de investeringskosten voor de projecten gedragen en terugverdiend worden via de commercialisering ervan. Derhalve heeft de Vlaamse overheid vooral een faciliterende rol. In een later stadium, wanneer het project concreter en duidelijker wordt, kunnen ook andere Vlaamse partners binnen hun bevoegdheid een rol spelen. Ik denk dan aan de investeringsmaatschappijen of het Vlaams Energiebedrijf.

Het is nu de bedoeling om een aantal mensen aan het werk te zetten die alle kennis verzamelen en die met de verschillende partners gaan praten om op een positieve manier vooruitgang te boeken in het project.

De voorzitter: De heer Sanctorum heeft het woord.

De heer Hermes Sanctorum: Minister, ik sta achter dat onderzoek. De minister-president praat vaak over usurperende bevoegdheden. Dit heeft iets weg van een usurperende bevoegdheid, maar dan op Vlaams niveau.

Intussen is het studiesyndicaat samengesteld. Ik heb de heer Stevaert daarover al op de radio gehoord. Intussen maakt ook Elia al reclame op de radio over het feit dat zij bezig zijn met dat stopcontact op zee. In de krant brengt Elia zelfs visueel een stopcontact naar de kust.

Nogmaals, ik sta volledig achter studiewerk, onderzoek enzovoort, maar ik heb de indruk dat er veel parallel werk gebeurt. Elia is toch ook met studies bezig. Het is me niet helemaal duidelijk wat de resultaten daarvan zijn. Hoe zorgt u ervoor dat er geen overlapping van studiewerk gebeurt? Bent u op de hoogte van een aantal resultaten van de Eliastudies? Het feit dat men dit zo promoot, betekent toch dat Elia heel wat studiewerk doet.

Ik begrijp dat het voor u misschien moeilijk is om te antwoorden op mijn vraag over de regionalisering van 'wind op zee'. Door het feit dat u het studiesyndicaat samenstelt en dat u wind op zee ietwat naar u toetrekt, geeft u wel het signaal dat voor u wind op zee een Vlaamse bevoegdheid kan zijn. Zijn er al studies gedaan naar het effect op de groenestroomcertificaten als het een zuivere Vlaamse bevoegdheid wordt?

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Mevrouw Martine Fournier: Minister, het studiesyndicaat is een initiatief van de Vlaamse Regering, maar ik veronderstel dat de studie op zich ook geld zal kosten. Zijn daar al middelen voor vrijgemaakt?

Minister Ingrid Lieten: Met de aanstelling van het studiesyndicaat willen we geen voorafnames doen van staatkundige discussies en debatten en willen we ook geen studies bestellen. Hier wordt door heel veel partners met verschillende doelgroepen en belangen al jaren over gesproken. We willen overlappingen vermijden en alle positieve krachten bundelen en komen tot een concreet stappenplan. Ik kan niet vooruitlopen op wat het zal betekenen. Er zitten heel veel partners in die soms tegengestelde belangen hebben.

Er zijn wel een aantal belangrijke maatschappelijke doelstellingen die we kunnen realiseren. Vanuit die voluntaristische benadering heeft de Vlaamse Regering een aantal mensen gevonden die zich daarvoor willen inzetten. Het is dus vooral de bedoeling om aan de kar te trekken en om een soort projectmanagement te voeren, niet om bijkomende studies te bestellen.

De heer Hermes Sanctorum: Ik veronderstel dat Elia ook deel uitmaakt van het studiesyndicaat?

Minister Ingrid Lieten: Elia is zeker en vast een belangrijke partner. In het studiesyndicaat zitten mensen vanuit hun eigen bevoegdheid of vanuit hun eigen kennis, expertise en netwerken. Elia is een belangrijke partner, net zoals een aantal andere distributienetbeheerders.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

■

Vraag om uitleg van de heer Matthias Diependaele tot mevrouw Ingrid Lieten, viceminister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Innovatie, Overheidsinvesteringen, Media en Armoedebestrijding, over het Network of European Regions Using Space Technologies (NEREUS) - 498 (2010-2011)

De voorzitter: De heer Diependaele heeft het woord.

De heer Matthias Diependaele: Voorzitter, minister, collega's, we hebben het daarnet gehad over interuniversitaire attractiepolen. Mijn vraag gaat over een gelijkaardig probleem, namelijk dat op federaal niveau de gelden niet altijd op een gelijke manier worden besteed.

In maart heb ik ook al een vraag gesteld over het MUSIS-programma (Multinational Space-based Imaging System), meer defensiegerelateerd. Naar aanleiding daarvan heb ik ook het volgende ontdekt.

Het Network of European Regions Using Space Technologies, kortweg NEREUS, is een organisatie die de stem van de Europese regio's wil vertegenwoordigen in de Europese ruimtevaartprogramma's. Op dit moment zijn er verschillende Vlaamse bedrijven, onderzoekscentra en universiteiten actief op het vlak van ruimtevaartonderzoek en de ontwikkeling van hoogtechnologische producten die ook toepassingen kennen in de Europese ruimtevaartprogramma's. Op vlak van telecommunicatie, lanceringsmiddelen en grondinfrastructuur behoren we zelfs tot de Europese top. Dat moeten we zeker koesteren en onderhouden.

Vlaanderen is momenteel geen lid van NEREUS. Het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest en Wallonië zijn dit echter wel. Er kan een goede reden voor zijn, vandaar mijn vraag om uitleg. Minister, klopt het dat Vlaanderen geen lid is? Bent u van plan een aanvraag tot lidmaatschap in te dienen? Ik weet dat ik nu een beetje peil naar de intentie van de minister en dat kan niet volgens het reglement. Voor mij mag het uit het reglement worden gehaald.

Indien Vlaanderen lid zou worden: welke stappen zijn er dan reeds genomen en welke moeten er nog worden genomen? Wat is hierbij de vooropgestelde timing? Indien niet, waarom niet? Wat zijn de voor- en nadelen van een eventueel lidmaatschap voor onze bedrijven, onderzoekscentra en universiteiten? Vooral bedrijven zijn hier heel actief en staan te springen om aan sommige programma's deel te nemen, maar ze krijgen soms te weinig informatie van de overheid. We hebben ook enkele voorbeelden gevonden waar zo'n programma al is ingevuld met bedrijven uit Wallonië. Is er overleg geweest met de sector? Wat was hiervan het resultaat? Indien er geen overleg was, zult u dit alsnog organiseren? Wat zijn de voorwaarden en kostprijs van het lidmaatschap? Wat zijn de kleine lettertjes?

De voorzitter: Minister Lieten heeft het woord.

Minister Ingrid Lieten: Voorzitter, Vlaanderen is inderdaad nog geen lid van NEREUS. Op dit moment zijn er geen plannen om tot het netwerk toe te treden. De ruimtesector is in Vlaanderen een vrij kleine sector met eerder beperkte groeimogelijkheden. De sector wordt voor het overgrote deel vertegenwoordigd door de Vlaamse Ruimtevaartindustrie (VRI). Die groepering telt 30 leden, bestaande uit Vlaamse bedrijven, onderzoekscentra en onderwijsinstellingen. Het Departement Economie, Wetenschap en Innovatie heeft regelmatig contact met de VRI.

Er is vanuit de sector nog geen vraag om toe te treden tot NEREUS.

De mogelijke voordelen van lidmaatschap zijn uitwisseling van informatie en kennis, netwerking en vorming van partnerships en het bekendmaken van standpunten van de regio's op het internationale niveau.

Aangezien in België de ruimtevaartinitiatieven in ESA-context tot de federale bevoegdheden behoren, worden ook de Belgische regionale standpunten langs die weg naar Europa vertolkt. Volgens men mij zegt, is er via die kanalen voldoende informatie beschikbaar over de internationale ruimtevaartinitiatieven. Het lidmaatschap zou dus eerder eenodeloze duplicatie zijn dan dat het iets extra zou aanleveren.

NEREUS groepeer op dit ogenblik 26 Europese regio's die gebruikmaken van ruimtevaarttechnologieën. Het wordt gefinancierd met lidgelden van de partners. Om lid te worden, dient de regio voldoende ruimtevaartactiviteiten te hebben, het NEREUS political charter te onderschrijven en jaarlijks het lidgeld van 10.000 euro voor een regio te betalen. Naast regio's kunnen ook bedrijven, onderzoekscentra en lokale overheden geassocieerd lid worden mits de betaling van een jaarlijks lidgeld dat varieert van 500 tot 5000 euro, afhankelijk van de grootte van het bedrijf. Op dit ogenblik zijn er 27 geassocieerde leden. Geen enkel Vlaams of Belgisch bedrijf of onderzoeksinstelling is geassocieerd lid, wat er ook op wijst dat er vanuit de sector een beperkte interesse is om toe te treden. Als de interesse zou veranderen of als er nieuwe opportuniteiten zouden zijn, moeten we daarvoor openstaan.

De voorzitter: De heer Diependaele heeft het woord.

De heer Matthias Diependaele: Minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik heb mijn vraag ook voorwaardelijk gesteld. Ik denk dat het heel nauw samenhangt met het Comité van de Regio's en u weet dat ik zware bedenkingen heb bij het Comité van de Regio's, ook bij het Europees Economisch en Sociaal Comité trouwens.

Het kan inderdaad niet nuttig zijn om toe te treden. Als je de lijst van leden bekijkt, zie je dat het eerder de kleinere spelers zijn. Ik heb begrepen dat er vanuit de sector in Vlaanderen geen vraag is voor een eventuele toetreding.

De voorzitter: De heer Van Malderen heeft het woord.

De heer Bart Van Malderen: Minister, het is niet de bedoeling om te peilen naar intenties of om quizvragen te stellen, maar hebt u kennis van andere netwerken? Het valt inderdaad wel op dat de grote spelers geen lid zijn. Organiseren zij zich op een andere manier? Is er naast dit netwerk nog een ander netwerk? ESA is natuurlijk nog een ander consortium. Bestaan er andere netwerken die meer relevant zouden zijn en waar onze industrie wel in zou participeren?

De voorzitter: Minister Lieten heeft het woord.

Minister Ingrid Lieten: Uit ervaring weet ik dat er een verzameling is van de Vlaamse ruimtevaartindustriële die zich bundelen om zich voor te bereiden ten aanzien van de ESA. Ik ben aanwezig geweest op een studiedag. Ik heb het gevoel dat het informeel netwerk wel goed georganiseerd was en dat die elkaar wel vinden, zeker voor wat de Europese initiatieven betreft.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

■

**Vraag om uitleg van mevrouw Martine Fournier tot mevrouw Ingrid Lieten, viceminister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Innovatie, Overheidsinvesteringen, Media en Armoedebestrijding, over het Vlaams Instituut voor Mobiliteit
- 626 (2010-2011)**

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Mevrouw Martine Fournier: Minister, het Vlaams Instituut voor Mobiliteit (VIM) heeft in mei 2010 een studie laten uitvoeren door TRITEL in samenwerking met het Opzoekingscentrum voor de Wegenbouw (OCW) over de bewegwijzering naar bedrijventerreinen. De studie met richtlijnen voor een uniforme bewegwijzering wordt nu aangeboden op de website van het VIM. Particulieren betalen 100 euro, organisaties en leden aangesloten bij het VIM 25 euro en de lokale overheden kunnen de studie gratis krijgen. De studie bepaalt dat bewegwijzering van bepaalde zones in sommige gevallen kleur bevat. Dit is in strijd met een dienstorder van afdelingen Wegen en Verkeer. Daarin staat: “zwarte tekst op witte achtergrond voor plaatsen van algemeen belang”. Daarnaast zijn de bordafmetingen niet conform de federale richtlijnen. Het lijkt of de studie niet is afgetoetst met het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV).

Vorig jaar liet u weten dat u het VIM zou laten verdwijnen. U volgde zo het advies van het Agentschap voor Innovatie door Wetenschap en Technologie (IWT), dat vaststelde dat het VIM weinig concrete projecten kan voorleggen, dat de leden en bedrijven er weinig aan hebben en dat het VIM met een structureel financieringstekort kampt. In de huidige beleidsbrief lees ik dat in afwachting van een herdefiniëring van het instrument ‘compententiepoo’ een overgangsoptlossing uitgewerkt wordt, omdat de beheersovereenkomst eind 2010 afloopt.

Minister, op welke manier wordt er tussen het VIM en het AWV samengewerkt? Hoe komt het dat het VIM elementen opneemt die niet stroken met AWV-richtlijnen? Hoe valt het te verantwoorden dat burgers moeten betalen voor informatie die publiek beschikbaar zou moeten zijn en nauwelijks verschilt van AWV-richtlijnen? Hoe komt het dat u nog geen stappen hebt ondernomen om het VIM op te heffen?

De voorzitter: Minister Lieten heeft het woord.

Minister Ingrid Lieten: Vooraleer in te gaan op de specifieke vraag over de samenwerking, wil ik eerst wat meer toelichting geven over de afbakening van de studie. De door het VIM uitgeschreven studieopdracht, die door studiebureau TRITEL en het Onderzoekscentrum voor de Wegenbouw werd uitgevoerd, omvatte de bewegwijzering binnen bedrijventerreinen. De aanleiding voor deze studie is het gegeven dat de Vlaamse overheid via dienstorder AWV98/8 van het Agentschap Wegen en Verkeer weliswaar beschikt over een richtlijn met betrekking tot de basisprincipes van de bewegwijzering naar industrieterreinen vanaf gewestwegen, maar dat er geen reglementering bestaat voor de bewegwijzering binnen de bedrijventerreinen zelf. Dat hiaat in de wetgeving zorgt voor een wildgroei van signalisatie op die bedrijventerreinen en laat toe dat verschillende beheerders van bedrijventerreinen eigen systemen implementeren, die aan duidelijkheid vaak te wensen overlaten. Het VIM nam voornoemd initiatief om deze onduidelijkheid uit te klaren.

Zoals in het INSIGN-rapport wordt aangegeven, wordt daarbij verder gebouwd op de bestaande reglementering, met een verfijning op een aantal punten die tot op heden niet omschreven of uitgewerkt waren. De bestaande reglementering van de verschillende wegbeheerders blijft dan ook van kracht bij de productie en plaatsing van de bewegwijzering. Het resultaat van deze studie wordt door het VIM ook eerder beschouwd als aanbeveling dan als strikte richtlijn. Dit wordt tijdens de regionale infosessies ook duidelijk gemaakt. Het VIM suggereert ook om diepgaander onderzoek te verrichten naar de functie van kleurgebruik in bewegwijzering.

Wat de samenwerking tussen het VIM en het AWW betreft, kan ik vermelden dat het VIM vaststelde vanuit hun praktijkervaring dat er in de verschillende districten van het Agentschap Wegen en Verkeer vaak een verschillende interpretatie wordt gegeven aan dienstorders en reglementeringen. Daarom is ervoor gekozen om in deze studie de afdeling Verkeerskunde – de huidige benaming is ‘Expertise Verkeer en Telematica’ – als overkoepelend niveau vanuit het beleidsdomein Mobiliteit te betrekken.

Tijdens de studie werd een overlegstructuur opgezet met een klankbordgroep en een stuurgroep. In beide overlegorganen was de heer De Wilde van deze afdeling aanwezig. Ook werd gedurende de studieperiode verscheidene keren bilateraal overlegd met de heer Rouffaert, op dat moment het afdelingshoofd van de afdeling Verkeerskunde.

Tot slot werd op het einde van de studie in aanwezigheid van de heer Rouffaert een bredere dialoog gevoerd met verschillende afgevaardigden van districten van het Agentschap Wegen en Verkeer uit elke Vlaamse provincie. Daarbij werden de onderzoeksresultaten besproken, en na herformulering van enkele richtlijnen werd een consensus bereikt tussen de verschillende districten. Ik kan dus bevestigen dat er een zeer duidelijke interactie met zowel de overkoepelende beleidsafdeling als met de verschillende regionale districten van de Administratie Wegen en Verkeer was gedurende de uitvoering van de studie.

Ik wil nu even ingaan op de vragen over enkele inhoudelijke aspecten van de studie. De in de studie vermelde richtlijnen over het gebruik van kleuren in een ondersteunende functie zijn volgens mij niet in strijd met een dienstorder van de afdelingen Wegen en Verkeer. Praktijkvoorbeelden wijzen uit dat het gebruik van kleuren de navigatietaak significant kan verlichten, specifiek op punten waar tegelijkertijd een divers scala aan boodschappen moet worden verwerkt. Noch in de federale wegcode, noch in verschillende dienstorders van AWW is een expliciet verbod op het gebruik van kleur als ondersteuning opgenomen. In het eerder aangehaalde dienstorder AWW 98/8 zijn richtlijnen opgenomen waaraan de vormgeving en het beeldvlak van bewegwijzering op gewestwegen moeten voldoen. Hierin worden geen kleuren gebruikt en is er enkel sprake van zwarte tekst op witte fond, zoals ook in het INSIGN-rapport voorgeschreven. In de INSIGN-richtlijnen wordt overigens meermaals vermeld dat kleurgebruik een aanbeveling is en geen verplichting, kleurgebruik mogelijk is op wegen in gemeentelijk of stedelijk beheer en voor het gebruik van kleuren op gewestwegen steeds de goedkeuring van het Agentschap Wegen en Verkeer nodig is.

Over dit onderwerp bestond geen volledige eensgezindheid op het eindoverleg met AWW, doch na beslissing van de heer Rouffaert als afdelingshoofd van de afdeling Verkeerskunde werd deze richtlijn behouden. De redenering die daarbij werd gevolgd, is dat er sedert 1998 meerdere precedents bestaan op gewestwegen waar het Agentschap Wegen en Verkeer ofwel zelf kleuren gebruikt, ofwel de plaatsing van borden met kleuren toelaat.

In de huidige wetgeving zijn geen richtlijnen opgenomen over de vormgeving en beeldvlak van signalisatie binnen bedrijventerreinen. In de INSIGN-studie werden verschillende bewegwijzeringsystemen op bedrijventerreinen in binnen- en buitenland in de klankbordgroep geëvalueerd. Daarbij werden de voornaamste problemen in de systemen nagegaan. De afmetingen van de borden werd als één van de belangrijkste tekortkomingen bevonden. Een goed voorbeeld daarvan zijn logistieke zones met vaak brede wegen waar kleine borden van 1200 bij 150 millimeter met teksten van ongeveer 80 millimeter niet of nauwelijks leesbaar zijn in die omgeving. Uiteindelijk werd een concept voorgesteld met borden met afmetingen van 1300 bij 300 millimeter, wat goedgekeurd werd door de afdeling Verkeerskunde. Ook hier geldt de achterliggende redenering dat de voorgestelde richtlijnen aanvullend zijn op de bestaande richtlijnen van AWW. Het is dus niet juist te stellen dat de INSIGN-richtlijnen niet stroken met AWW-richtlijnen. Ze zijn opgesteld als een aanvulling op de geldende richtlijnen, indien er momenteel geen specifieke regelgeving bestaat, of niet in dat detail.

De in dit rapport verschaft informatie is dus ook niet ‘nauwelijks verschillend’, zoals vermeld in de vraag, maar wel ‘aanvullend’. Zoals ik reeds vermeldde, is geen enkele

wetgeving voorhanden die bepaalt op welke manier een bedrijventerrein intern bewegwijzerd moet worden, met de wildgroei tot gevolg. Het Opzoekingscentrum voor de Wegenbouw, dat belast was met de kwaliteitscontrole, bevestigt dat alle verspreide documenten inclusief het eindrapport duidelijk voldoen aan de doelstellingen van deze studie.

Het VIM is een competentiepool en heeft als missie collectieve innovatieve projecten voor duurzame mobiliteit op te zetten met en voor het bedrijfsleven. Hierbij betreft het kennisinstellingen en overheden om kennis en draagvlak te verwerven. Als competentiepool heeft het VIM de verplichting om in 20 procent cofinanciering per project te voorzien. Om dit te bereiken worden de projecten mee gefinancierd door gebruikersgroepen en bedrijvengroepen die van de resultaten zouden kunnen genieten. Daarnaast worden ook inkomsten via lidgelden gegenereerd om de algemene werking te financieren. De lidgelden zijn laagdrempelig, tussen 100 en 1000 euro, en afhankelijk van de grootte van het bedrijf.

Het VIM telt momenteel meer dan 170 leden die hiertoe bijdragen. Deze leden zijn bedrijven, waarvan bijna 80 procent kmo's, kennisinstellingen, overheden en andere actoren zoals sectororganisaties. Het is ook in deze optiek dat leden een voordeel genieten ten aanzien van niet-leden als het gaat over het beschikken over de opgebouwde projectresultaten.

Het VIM heeft inderdaad naast zijn opdracht van kennisopbouw ook de verplichting om deze kennis te verspreiden, maar niet de verplichting om die gratis te verspreiden. De projectresultaten worden gratis aangeboden aan lokale besturen en andere overheden. Dat geldt ook zo voor de INSIGN-resultaten. Zij zorgen er mee voor dat de resultaten over Vlaanderen worden verspreid.

Ik heb wat betreft de reorganisaties al heel wat stappen ondernomen, zowel wat betreft het VIM, het Vlaams Instituut voor de Logistiek (VIL) en andere initiatieven die in de mobiliteitssector actief zijn om te komen tot een meer performante en sterke organisatie die ook internationaal kan meespelen. Dat vergt heel wat tijd en stappen. Zoals in heel veel zaken is het innovatielandschap zowel aan de universiteiten als in de bedrijfssector redelijk versplinterd en vergt het heel wat coaching en begeleiding om te komen tot meer efficiënte en effectieve structuren.

Aangezien we daar nog niet toe gekomen waren, heb ik in een overgangsregeling voorzien voor 2011 zowel voor het VIM als het VIL. Tijdens deze overgangsregeling kan het VIM het saldo aan middelen uit het businessplan dat werd goedgekeurd door de Vlaamse Regering en via een convenant met het IWT werd bekrachtigd, opvragen. Voor het opvragen van het saldo aan werkmiddelen heeft het VIM een werkplan ingediend dat werd goedgekeurd door de raad van bestuur van het IWT. Zo is er ook een overgangsregeling voor het VIL uitgewerkt. Het doel is om beide initiatieven, naast een aantal andere, de tijd te geven om mee te werken aan een gedragen initiatief om te komen tot een meer kwaliteitsvolle en effectieve competentiepool. Ik ben er wat optimistisch in geweest, maar we hebben blijkbaar meer tijd nodig om iedereen op één lijn te krijgen.

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Mevrouw Martine Fournier: Minister, ik dank u voor het uitgebreide antwoord, vooral op mijn twee eerste punten. Wat het laatste punt betreft, heb ik begrepen dat u in 2011 een reorganisatie zult doorvoeren van het VIM en het VIL. Betekent dat dat die twee zullen worden samengevoegd? Zijn er al concrete stappen voor gezet? Het is soms gemakkelijk om organisaties en structuren op te richten, maar als die dan na verloop van tijd, als men ziet dat ze niet zo functioneel zijn, weer worden opgedoekt, kruipt daar heel veel tijd en werk in.

Minister Ingrid Lieten: Ik deel uw mening: we laten dikwijls initiatieven groeien. Die zijn dan zagezegd tijdelijk van aard, maar dan komt er altijd een behoefte om de continuïteit te verzekeren. Iedereen heeft dan de neiging om zijn eigen terrein af te bakenen. Ik probeer vooral in heel de reorganisatie niet te focussen op de terreinen, maar vooral op de processen en de doelstellingen. Wat willen we bereiken? Mobiliteit is een belangrijk speerpunt, dat is

gebleken uit de speerpuntanalyse. Er zijn verschillende initiatieven gaande, publiek en privé, die daar op werken. Ze zijn versplinterd. We moeten de kennisopbouw veel beter kunnen concentreren om ook Europees en internationaal te kunnen meespelen. Die doelstelling willen we bereiken. Hoe we dat doen, laat ik nog open. Ik heb het gevoel dat we stilaan een draagvlak krijgen bij de verschillende initiatieven om aan die doelstellingen mee te werken, maar het is een beetje trekken en duwen.

Mevrouw Martine Fournier: Zijn er bepaalde budgetten voor 2011 voor het VIM en het VIL?

Minister Ingrid Lieten: We hebben er samen met het VIM en het VIL voor gezorgd dat ze hun lopende onderzoeksprojecten kunnen uitvoeren, dat voor alle engagementen die er waren ze hun werking konden uitvoeren en dat er een overgangsfinanciering is voor 2011.

Mevrouw Martine Fournier: Zal dat in de loop van 2011 geconcretiseerd worden?

Minister Ingrid Lieten: Dat is absoluut de bedoeling.

De heer Matthias Diependaele: Ik wil opmerken dat de afwezige collega's ongelijk hebben. We zijn nog maar met drie leden aanwezig om het antwoord van de minister te beluisteren. Dat is spijtig.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

■