

vergadering **C131 – ECO17**

zittingsjaar 2011-2012

Handelingen

Commissievergadering

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

van 9 februari 2012

INHOUD

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 elektrische wagen voor particulieren - 914 (2011-2012)	3
Vraag om uitleg van de heer Koen Van den Heuvel tot mevrouw Ingrid Lieten, viceminister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Innovatie, Overheidsinvesteringen, Media en Armoedebestrijding, over de opmaak van een nieuw Innovatiepact - 1008 (2011-2012)	
Vraag om uitleg van de heer Koen Van den Heuvel tot mevrouw Ingrid Lieten, viceminister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Innovatie, Overheidsinvesteringen, Media en Armoedebestrijding, over de actualisering van het rapport-Soete - 1028 (2011-2012)	11
Vraag om uitleg van de heer Robrecht Bothuyne tot mevrouw Ingrid Lieten, viceminister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Innovatie, Overheidsinvesteringen, Media en Armoedebestrijding, over de impact van de ingevoerde omzettingstaks voor effecten aan toonder op de aandeelhouders van ARKImedes - 928 (2011-2012)	14

■

Voorzitter: mevrouw Patricia Ceysens

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 elektrische wagen voor particulieren - 914 (2011-2012)

De voorzitter: De heer Diependaele heeft het woord.

De heer Matthias Diependaele: We hebben het in een actualiteitsdebat in november al over dit onderwerp gehad. Het is vooral een opvolgingsvraag, niet omdat we ons zorgen maken maar omdat we de introductie van de elektrische wagen op de voet willen blijven volgen.

Recent cijfermateriaal, dat uitgebreid aan bod kwam in de plenaire vergadering van 9 november 2011, toont aan dat in de eerste zeven maanden van 2011 slechts een 100-tal elektrische wagens werden ingeschreven tegenover 46 in het jaar daarvoor. Amper 3 daarvan werden ingeschreven op naam van een particulier. Vooral bedrijven en overheden zijn dus geïnteresseerd in de elektrische wagens. Eind september 2011 reden er in België in totaal slechts 1663 elektrische voertuigen rond. Uiteindelijk zouden er in 2011 zo'n 176 elektrische wagens zijn ingeschreven. De automobielfederatie FEBIAC doet ook een gooi voor 2012: verwacht wordt dat om en bij de 750 elektrische en 3500 hybride wagens zullen worden verkocht in België. Dat is een peulschil in vergelijking met de meer dan een half miljoen traditionele personenwagens.

Het uitblijven van de doorbraak van de elektrische wagen kent verschillende oorzaken, waarvan een drietal belangrijke. De aankoop van een dergelijk voertuig heeft pas zin als er voldoende laadmogelijkheden op een vlotte manier toegankelijk zijn, de kostprijs van elektrische voertuigen ligt vandaag nog steeds stukken hoger dan die van benzine- en dieselwagens en ook de actieradius van deze voertuigen blijft vooralsnog beperkt. Momenteel bewandelt de (plug-in) hybride wagen een soort tussenweg, en kan op termijn de schakel tot volledig elektrisch rijden worden.

De Belgen geloven echter wel in een toekomst voor de elektrische wagen, en dat is toch een zekere geruststelling. Twee op de drie geeft dat aan in een studie van elektrobedrijf Bosch. Daaruit blijkt dat de hybride wagen wel stilaan voet aan de grond krijgt: bijna een op de zeven Belgen overweegt om als volgende wagen een hybride te kiezen. Vooral het zuinige verbruik spreekt hen aan. Bovendien presteren hybride wagens door hun langere autonomie beter over grotere afstanden. De actieradius is een van de problemen bij de elektrische wagens.

Voor particulieren lijkt de zuivere elektrische wagen de eerstkomende jaren te duur, ondanks financiële stimuli door middel van premies en fiscale voordelen. Vooral de gebruikte dure spijttechnologie, in hoofdzaak de batterij, is hiervan de oorzaak. Toch zijn er mogelijkheden om in Vlaanderen ook particulieren op de baan te krijgen met elektrische voertuigen, naast gestuurde projecten vanuit de overheden en initiatieven vanuit de bedrijfswereld.

Intussen bieden ook autoconstructeurs steeds meer hybride en elektrische voertuigen aan op de markt, of zijn ze dit binnen afzienbare tijd van plan. Het autosalon van Brussel dit jaar toont het groeiende aandeel van elektrische en hybride wagens. De Vlaamse overheid erkent het belang van deze technologie en doet verschillende inspanningen om de introductie van de elektrische wagen mogelijk te maken, bijvoorbeeld door middel van de proeftuinen. Zoals u in de plenaire vergadering van 9 november 2011 vermeldde, is er bovendien veel interesse in de bedrijfswereld en bij de kennisinstellingen voor de technologie.

Voorals in een stedelijke context trekt de elektrische wagen zich aardig uit de slag: de afstanden zijn klein en toereikend voor de huidige actieradius en de stilte en properheid van de elektrische wagen is welgekomen in de stad. Vlaanderen als kleine verstedelijkte regio

leent zich dus goed om de elektrische wagen, ook voor particulieren, ingang te laten vinden. Dat hebben we al verschillende keren aangehaald in het debat over de elektrische wagen. Stedelijke proefprojecten moeten dan ook alle kansen krijgen, en de Vlaamse overheid kan ongetwijfeld een doorslaggevende rol spelen om deze voordelen te verzilveren en zo onze achterstand op andere landen te verkleinen.

Een deel van mijn vragen zijn al beantwoord in het actualiteitsdebat, maar in de commissie kunnen we wat dieper ingaan op sommige punten. Daarvoor dient de commissie uiteraard.

Minister, welke conclusies trekt u uit de vaststelling dat de doorbraak van de elektrische wagen bij particulieren voorlopig uitblijft en welke acties koppelt u daaraan?

Hoe staat u tegenover de hybride wagen? Momenteel lijkt dit een valabele tussenoplossing: een laag verbruik, lage uitstootnormen van CO₂, stikstof en fijne stofdeeltjes en betaalbaar voor particulieren. Welke initiatieven worden ondernomen of kunnen in de toekomst worden ondernomen om particulieren te stimuleren om dit type voertuig aan te schaffen?

Welke concrete initiatieven kunnen worden genomen of verder uitgebouwd om de elektrische wagen aantrekkelijker te maken voor particulieren? Dat is een heel grote uitdaging. Het is niet evident om het bij particulieren ingang te laten vinden, want mensen stappen moeilijk af van hun gewoontes. Toch moeten we daar inspanningen voor doen. Ik denk hierbij primair aan informatieverstrekking door de voordelen van de elektrische wagen te promoten, een batterijwaarborgfonds, fiscale voordelen en aankooppremies, ingrepen in infrastructuur, bijvoorbeeld oplaadpunten. De Vlaamse overheid kan bij uitstek een voorbeeldrol spelen om ook particulieren te bewegen tot de aanschaf van een hybride of elektrische wagen.

Ziet u mogelijkheden tot kruisbestuiving tussen initiatieven vanuit de overheid en de bedrijfswereld om ook particulieren tot de aanschaf van een elektrische wagen te overhalen? Het zichtbaar maken van de elektrische wagen in het straatbeeld kan hiertoe bijdragen, bijvoorbeeld een verhuursysteem voor elektrische auto's in steden, elektrisch of hybride openbaar vervoer, elektrische wagens in dienst van lokale overheden enzovoort. Dat zijn maar een paar losse voorbeelden. Misschien hebt u er nog andere. Misschien zijn er ook redenen om de voorbeelden die worden gegeven, niet te gebruiken, maar dan horen we dat graag.

Kunnen er reeds conclusies en aanbevelingen vanuit de ervaringen in de proeftuinen geformuleerd worden? Zo ja, welke? U zet terecht heel hard in op die proeftuinen. Misschien is het dan goed om eens een stand van zaken te krijgen van de resultaten die daaruit zijn voortgekomen.

Wat is de stand van zaken wat betreft de laadinfrastructuur? Hebt u al aanbevelingen kunnen vergaren vanuit initiatieven van gemeentebesturen, de gebruikers en de privépartners en kunt u hieruit al conclusies trekken? Hoever staat het met het uniform maken van de laadinfrastructuur?

Misschien hebben we ook iets kunnen bijleren uit voorbeelden uit het buitenland. Sommige landen investeren daar heel hard in, zoals Groot-Brittannië en Nederland. Misschien kunnen we van hen leren. Vooral het Nederlandse batterijwaarborgfonds verdient meer aandacht en kan als tegenvoorbeeld dienen voor het beleid van de Vlaamse Regering. Ik heb al verschillende keren gevraagd om dat batterijwaarborgfonds te onderzoeken. Ik durf niet met zekerheid te zeggen dat het een goed systeem is, want ondertussen is er in Nederland ook al kritiek op en wordt daar gezegd dat het niet zo evident is. Ik denk wel dat het waardevol is om het eens te onderzoeken. Ik heb dit al verschillende keren aangehaald, maar ik weet niet of er al werk van werd gemaakt om het eens van naderbij te bekijken.

De voorzitter: De heer Janssens heeft het woord.

De heer Chris Janssens: Minister, we moeten inderdaad samen met u en met de automobielsector vaststellen dat de verkoopcijfers van de elektrische wagen vooralsnog erg

teleurstellend zijn. Ik sluit me dan ook aan bij de informatieve vragen van de heer Diependaele.

Meer in het bijzonder wil ik informeren naar de proeftuin voor elektrische wagen die twee jaar geleden al werd opgestart. Hoe kunt u die evalueren? Welke conclusies kunnen we eruit trekken? Men kan zijn afkomst nooit verloochenen en dus wil ik ook informeren naar de rol van Ford Genk in het verhaal van de proeftuinen. Hoe evalueert u die? Op welke manier hebt u contact met mensen uit de automobielsector zelf?

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

De heer Koen Van den Heuvel: Voorzitter, ook ik wil me aansluiten bij de vraag van de heer Diependaele. Hij is terecht pleitbezorger van het opdrijven van het gebruik van elektrische wagens. Ik meen dat we die bekommernis met zijn allen delen, ook de minister, dat blijkt uit haar proeftuinen. We zeggen soms dat het industriële aspect moet worden aangemoedigd en de minister heeft al vaker gezegd dat hetzelfde geldt voor de vraag, dat was trouwens gisteren ook een element in de plenaire vergadering.

Deze vraag om uitleg van de heer Diependaele betreft vooral de gebruiksvriendelijkheid en dat is natuurlijk terecht. Toch wil ik hierbij een paar opmerkingen maken. Wij kunnen een kader creëren, maar de minister kan moeilijk per decreet afkondigen dat elk gezin vanaf een bepaalde datum één elektrische wagen moet hebben. We leven niet in China – gelukkig. We kunnen de omgeving creëren en dan zien we wel. De oplaadpunten en de infrastructuur zijn daarbij belangrijk.

Het is ook belangrijk voor de consument dat er prijs, kwaliteit en comfort zijn en daar zorgt de innovatie wel voor. Een batterij die men om de 200 kilometer moet veranderen of een batterij waarmee men 1000 kilometer kan rijden, maakt een groot verschil. De gebruiksvriendelijkheid van de wagen moet ook verbeteren. Het is belangrijk dat er voldoende innovatie is om de aantrekkelijkheid van de elektrische wagen op te voeren.

Ik meen dus dat we het er hier kamerbreed over eens zijn om de elektrische wagen aan te moedigen. Nu is er nog niet op elke straathoek een oplaadpunt, maar we moeten ook denken aan het comfort van de wagen zelf. Is die voldoende gebruiksvriendelijk? We moeten dus volop gaan voor een ondersteuning van de innovatieve krachten binnen de industrie om de kwaliteit van de wagen op te krikken.

Mevrouw Patricia Ceysens: Dit is een interessant debat. Ik wil beklemtonen dat ik heel erg geloof in de elektrische wagen, net zoals in een aantal andere technologieën zoals waterstof. Ik meen dat het deze morgen is dat de minister-president bij Colruyt in Halle het eerste waterstoftankstation voor professioneel gebruik opent. In eerste instantie zal het dienen voor de vorkheftrucks en daarna zal men naar de vrachtwagens kijken. Colruyt stelt dat het finaal ook een oplossing moet worden voor de consument.

Het grote gebruik zou er moeten komen, net zoals bij de elektrische wagens, maar wij kunnen niet per definitie voorschrijven wie het gevecht om de consument zal winnen, dat zal de markt doen. De markt zal bepalen, nadat werd afgewogen wat technologisch haalbaar is, wat qua prijs haalbaar is en wat een goed gebruiksgemak is. Ik geloof heel sterk in de elektrische wagen als kleine stadswagen in de grote steden, als wagen voor stadsverkeer.

Wat de heer Van den Heuvel zegt, klopt. Vlaanderen kan aanmoedigen in de batterijtechnologie en er met Umicore en een aantal industriële spelers voor zorgen dat de innovatie vooruit kan. Het is goed om een stand van zaken te krijgen, maar we moeten ook heel goed weten wie in dezen wat kan doen in Vlaanderen en welke partijen op welke deeldomeinen van de elektrische wagen kunnen inspelen.

De gebruiker zal zijn keuze maken nadat hij heeft gezien wat er op de markt te krijgen is. Ik houd dit in het oog. Op een bepaald moment dacht ik dat er een aanbod zou zijn van elektrische Smarts voor de particuliere gebruiker, maar ook dat blijft uit. Het is blijkbaar

moeilijk. Ik meen dat de constructeurs dit aanbod regelmatig opnieuw uitstellen. We moeten ons dus geen illusies maken: wij zullen daarbij geen rol van formaat spelen.

Minister Ingrid Lieten: Voorzitter, ik meen dat hier al heel veel waardevolle zaken gezegd zijn. We moeten de focus inderdaad goed leggen. Wij zijn begonnen met zeggen dat we in het toegepast wetenschapsbeleid en innovatiebeleid de grote maatschappelijke uitdagingen prioritair willen vooropstellen. Duurzame mobiliteit is een grote maatschappelijke uitdaging. Daarnaast hebben we gezegd dat er een belangrijke economische en industriële activiteit is in de automobielsector in Vlaanderen en dat we er alles aan willen doen om die hier te houden. Het gaat niet alleen over de assemblagebedrijven die er nog zijn, zoals Volvo en Ford, maar ook over de toeleveranciers en alles wat daarmee te maken heeft. We hebben dus een aantal onderbouwingen om in te zetten op innovatie in de automobielsector en vooral op duurzame innovatie.

We vertrekken vanuit innovatie. We bekijken hoe we door innovatiemiddelen beschikbaar te maken, heel die transitie die momenteel in de sector gebeurt, kunnen stimuleren en ervoor zorgen dat onze bedrijven meer vooraan lopen in het innovatieproces. Die transitie is natuurlijk een maatschappelijke transitie, een markttransitie, en zoals mevrouw Ceysens zegt, kunnen wij die niet dicteren. De heer Van den Heuvel merkte terecht op dat we die ook niet per wet kunnen dicteren. Er spelen heel veel krachten, onder meer de consumenten zelf, die fatsoenlijke producten moeten krijgen en de strategie van de automobielsectorconstructeurs, die internationaal wordt bepaald.

Wel proberen we die innovatie mee vooruit te helpen en er zeker voor te zorgen dat onze Vlaamse spelers ter zake vooraan kunnen lopen. Dat was eigenlijk de bedoeling van die proeftuin. Daarmee wilden we die innovatie verder stimuleren, en er vooral voor zorgen dat er niet alleen naar die technologie werd gekeken, maar ook naar de relatie met de gebruiker, de gebruiksvriendelijkheid en alle mogelijke processen die ter zake zouden moeten worden aangepast, qua ICT-systemen, distributie, facturatie ... Mijnheer Diependaele, u hebt dat al aangehaald. Ook zijn er inderdaad nog een aantal belangrijke technologische uitdagingen, zoals die met betrekking tot de batterij. Die zou een groot effect kunnen hebben op de gebruiksvriendelijkheid en de introductie. Mijnheer Van den Heuvel, u hebt daarop gewezen.

Het is al evenmin zo dat wij hiermee willen kiezen voor de ene of de andere technologie. Tijdens een vorige commissievergadering hebben we de kans gehad om ook over waterstoftechnologie van gedachten te wisselen. Ook wat dat betreft, lopen er heel wat initiatieven, die we ook blijven steunen. De implementatie van die technologie zal eveneens worden bepaald door heel wat andere factoren: economische factoren, infrastructurele factoren en andere factoren. Wij moeten niet kiezen: we moeten inzetten op de diverse fronten. Alles wat we doen, met de stimulansen die we geven, heeft dikwijls ook een meerwaarde voor andere technologieën. Ik denk dat heel wat onderzoeken die in de proeftuinen zijn gepland, ook hun meerwaarde hebben voor het verder introduceren van hybride voertuigen. Daarom is het concept van die open innovatie belangrijk, en is het ook belangrijk dat we ervoor zorgen dat de informatie die uit de diverse proeftuinen voortvloeit, ook kan worden gedeeld.

Eind 2010 hebben we dus het initiatief genomen om een grootschalige proeftuin op te starten. Uiteindelijk hebben vorig jaar meer dan 150 bedrijven op onze eerste call gereageerd. Het Agentschap voor Innovatie door Wetenschap en Technologie (IWT) heeft dan een eerste screening gedaan van al die voorstellen. Men heeft ook geprobeerd dubbels te vermijden en een aantal bedrijven met elkaar in contact gebracht die misschien beter konden samenwerken.

Na de tweede call heeft het IWT uiteindelijk vijf consortia geselecteerd, met daarin meer dan vijftig bedrijven van heel diverse pluimage. Het gaat over bedrijven zoals Umicore, maar ook over bedrijven zoals Volvo en Siemens, en ook over telecommunicatie- en ICT-bedrijven. Dat was ook de bedoeling: we wilden dat sectoroverschrijdend maken en zo een transitieproces op gang brengen en helpen steunen. Uiteindelijk heeft de Vlaamse Regering

het advies van het IWT gevolgd. Ondertussen zijn die consortia begonnen. Ze zijn nu bezig met het uitrollen van hun testinfrastructuur, dat live ter beschikking wordt gesteld van een breed publiek. Regelmatig krijgen wij allemaal uitnodigingen, denk ik, om hier en daar de opening van dergelijke infrastructuur bij te wonen. Men focust op bedrijven, op personeelsleden van bedrijven, op gemeentebesturen. Heel wat gemeentebesturen in Vlaanderen nemen deel aan de diverse consortia en zullen dus op een of andere manier meedoen aan die proeftuin. Provinciebesturen doen mee.

Uiteindelijk zullen er dit jaar, in het kader van de proeftuin, meer dan vijfhonderd voertuigen beginnen rond te rijden in Vlaanderen. We bereiken daarmee heel veel doelstellingen. Doordat demonstratievoertuigen in het straatbeeld zullen verschijnen en door heel veel mensen zullen worden getest, zal het draagvlak breder worden en zullen de angst en de onzekerheden deels verdwijnen. Dat is veeleer een psychologisch aspect. De bedoeling is natuurlijk vooral dat men met de testvoertuigen en de testpersonen alle aspecten die nodig zijn om die elektromobiliteit vorm te geven in de dagelijkse werk- en leefomgeving, in die dagelijkse omgeving kan testen. Zo wordt verder onderzocht waar die palen moeten staan en hoe ze moeten worden beheerd. Diverse laad- en batterijsystemen worden uitgetest. Heel belangrijk is natuurlijk het van nabij monitoren van het gebruikersgedrag. Dat gebeurt door diverse universiteiten en kennisinstellingen, die allemaal hun eigen onderzoek daarop enten. Er wordt voor gezorgd dat die diverse onderzoeken complementair zijn en dat de informatie volgens de gemaakte afspraken kan worden uitgewisseld. Daardoor zullen we een nog veel beter zicht kunnen krijgen op de technologische, psychologische en commerciële barrières voor het wijder kunnen introduceren van die elektrische voertuigen.

De zichtbaarheid en de informatieverstrekking aan particulieren zijn zeer belangrijk. Naast de testpopulatie in bedrijfsvloten wordt ook gemikt op particulieren. Ook wat dat betreft, zijn er de voorbije maanden vorderingen gemaakt. Het iMOVE-platform (Innovatie door elektrische mobiliteit in Vlaanderen) heeft ons meegedeeld dat er nu al in een zeventigtal elektrische voertuigen is voorzien. Particulieren die graag gedurende tien weken een rijervaring willen opdoen, kunnen zich op dit moment aanmelden. Men is bezig met het organiseren daarvan, met de selectieprocedure. De bedoeling is dat op deze manier in 2012 ongeveer 280 gezinnen een eerste ervaring zouden kunnen opdoen, die ook mee in overweging zal worden genomen bij de wetenschappelijke analyses. Alles over de voorwaarden en de manier waarop iMOVE dit organiseert, is te vinden op de website www.10wekenproefrijden.be.

De proeftuin voor de elektrische voertuigen is heel bewust opgevat als een open innovatieplatform. Dat betekent dat we er vanuit de doelstelling en de criteria op focussen om verschillende bedrijven te laten samenwerken en we de verschillende systemen en businessmodellen, die nu theoretisch worden ontwikkeld, ook al in de praktijk laten toetsen.

Een van de vijf platformen is het Olympusplatform, dat wordt getrokken door de NMBS-Holding. Dat wil vooral inzetten op intermodaliteit. NMBS-klanten kunnen hun spoorabonnement nu combineren met een cambiovoertuig, dat dan overdag aan de stations kan worden opgeladen. In dat platform werken ook heel wat leasing- en parkeerbedrijven mee. Die kijken hoe ze mobiliteitsdiensten als een nieuwe service en een nieuw concept op de markt kunnen brengen. In plaats van een wagen leaset men een hoeveelheid verplaatsingen met verschillende voertuigen of modi. Zulke mobiliteitsdiensten kunnen een succes worden, zeker ook voor mensen in een stedelijke omgeving die niet voor alle verplaatsingen een wagen nodig hebben en aangemoedigd kunnen worden om zich een pakket mobiliteitsdiensten aan te schaffen, om dan voor elke verplaatsing de beste modus te kunnen kiezen.

De vijf platformen zijn allemaal opgestart. Van enkele heb ik al een eerste rapportage gekregen. Ik loop niet vooruit op het succes daarvan. Dat is nog te vroeg. Maar de vijf platformen zijn goed bezig, ze zijn ook bezig met hun communicatie rechtstreeks naar de burgers, niet enkel gericht op de bedrijven en de onderzoeksinstellingen. Dat is ook de

bedoeling. Als tussentijdse evaluatie kunnen we al wel zeggen dat het werken met een proeftuin ertoe heeft geleid dat we verschillende bedrijven hebben gestimuleerd om samen te werken. Zo nemen bedrijven uit verschillende sectoren in een waardeketen allemaal een bepaalde rol of functie op. Daarover hebben we het gisteren ook gehad: in een nieuw industrieel beleid moeten we veel meer die benadering van een waardeketen stimuleren. Bedrijven die elkaar vinden in verschillende sectoren, hebben vermoedelijk meer kans om vooraan te lopen in de innovatiecyclus en kunnen sneller nieuwe producten en dienstverlening ontwikkelen en op de markt brengen.

We zien nu vervoersmaatschappijen, energiebedrijven, telecombedrijven, gemeentebesturen, supermarkten, leasemaatschappijen en onderzoeksinstituten. Het is divers, en dat is heel goed. Ik hoor ook dat er een grote dynamiek en een positieve ingesteldheid bestaan. De bedrijven moesten 40 tot 50 procent zelf financieren. Het is geen vrijblijvende oefening. Ze moeten zelf ook risico nemen en mensen en middelen investeren.

Ik hoor ook dat er interesse is van het buitenland. Nederlandse, Duitse en Engelse bedrijven en overheidsinstanties hebben informatie opgevraagd en de proeftuin en het Programme Office uitgenodigd om de Vlaamse aanpak in het buitenland te komen toelichten en samenwerking te bevorderen. We hebben hier vroeger ook al gezegd dat we het warm water niet moeten uitvinden. Bestaande studieresultaten in Nederland en Duitsland moeten we kunnen gebruiken en uitwisselen. We moeten niet zomaar een studie dupliceren. Ook dat begint goed te lopen. Het Programme Office heeft al heel wat initiatieven genomen.

Het uniform of het open toegankelijk maken van de laadinfrastructuur is inderdaad een kritieke succesfactor. Vlaanderen heeft daarvoor gekeken naar wat er in het buitenland gebeurt en ervoor geopteerd om ook daarvoor het open innovatiemodel te laten werken. Het betekent concreet dat in de proeftuin verschillende laadpaalleveranciers zijn opgenomen, die elk hun eigen infrastructuur verder ontwikkelen en kunnen uittesten. Wij zeggen niet op voorhand wat het zal zijn. We geven de verschillende leveranciers de kans om hun eigen producten verder te verfijnen en af te stemmen, op basis van de reacties van de klanten en de verwachtingen van de andere partnerbedrijven voor de laadinfrastructuur.

Ik geef het voorbeeld van het EVA-platform (Elektrische Voertuigen in Actie). Zij installeren meer dan 200 laadpalen tegen september 2012. De laadpalen worden verspreid over 80 procent van het publieke domein in Vlaanderen. Dat is een goede spreiding. Er komen ook laadpunten op semipublieke domeinen zoals op betaalparkings of aan winkelketens. Op het publieke domein worden de oplaadpunten gegroepeerd in 'oplaadeilanden', waar meerdere voertuigen tegelijk kunnen worden opgeladen. Op dit moment zijn er al twee laadeilanden geïnstalleerd, in Blankenberge en in Poperinge. De start van de gestructureerde uitrol van de andere laadeilanden staat gepland voor 14 februari 2012 en tegen eind september zullen alle laadeilanden voor auto's en fietsen geïnstalleerd zijn. EVA heeft de voorbije maanden via een roadshow in drie Vlaamse provincies de betrokken steden en gemeenten geïnformeerd en er staan nog verdere communicatieacties naar andere steden en gemeenten en bedrijven gepland.

Ik heb al enkele keren gesproken over het Programme Office. Daarmee proberen we toch één centraal punt te hebben, waar alle informatie kan worden gecoördineerd. Dat Programme Office wordt georganiseerd door de Vlaamse Instelling voor Technologisch Onderzoek (VITO), die een werkgroep interoperabiliteit heeft opgestart, waarin in gezamenlijk overleg met de vijf platformen wordt afgesproken op welke manier zo'n openmarktmodel het best kan worden georganiseerd. Hierbij zijn tal van aspecten belangrijk. Ik denk aan open en vlotte toegankelijkheid voor de eindgebruiker, met elementen als identificatie, stekkers en het kunnen opladen aan alle laadpalen in heel Vlaanderen. Ook belangrijk zijn de flexibiliteit naar toekomstige ontwikkelingen zoals betaalsystemen en het kostenplaatje. Uiteraard houden zij ook in het oog wat er op Europees vlak gebeurt. Daarom zal het Programme Office binnen deze werkgroep ook geregeld externe experts uitnodigen met relevante

ervaring rond interoperabiliteit in buitenlandse proeftuinen. Op die manier willen ze optimaal gebruikmaken van de ‘lessons learned’ en de ‘best practices’ uit andere landen.

De bedoeling is dat met al het materiaal dat zal worden aangeleverd, niet alleen de bedrijven hun producten en diensten verder kunnen verfijnen, maar dat ook wij heel wat input kunnen krijgen voor toekomstig beleid. Wij zitten hier in een innovatieketen. Op een bepaald moment zullen wij misschien ook een aantal beleidsmaatregelen kunnen nemen om het mobiliteitsgedrag te stimuleren. Maar dat zijn dan oefeningen die we samen met de andere collega's in de regering moeten doen. We moeten bekijken welke stimulerende maatregelen we kunnen nemen om bepaalde transitieprocessen nog te versnellen. Dat is dan de volgende stap. Ik verwacht in elk geval dat de beleidsaanbevelingen ook uit die proeftuin zullen komen.

Daarom hebben we expliciet aan het Programme Office de opdracht gegeven om ook in het buitenland naar beste praktijken te kijken en na te gaan welke voor- en nadelen en risico's en opportuniteiten eraan verbonden zijn indien het beleid bepaalde beleidsmaatregelen zou nemen om de transitie verder te versnellen.

In februari 2012 staat een overleg gepland tussen het Programme Office en tal van Nederlandse actoren op het vlak van e-mobiliteit. Dat overleg is tot stand gekomen op vraag van het Nederlandse ministerie van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie. Ik heb aan het Programme Office ook gevraagd om het idee van het batterijwaarborgfonds op te nemen. Ik heb nog daarover nog geen concrete resultaten.

Collega's, we hebben de middelen ter beschikking gesteld en de proeftuin als concept gelanceerd. Die is nu operationeel. Het is nu aan de bedrijven, de kennisinstellingen en de partners van de verschillende proeftuinen om hun werk te doen. Ik ben zeker bereid om regelmatig tussentijdse resultaten naar hier te brengen.

Mijnheer Janssens, wij hebben al verschillende keren een dialoog gevoerd met de directie van Ford. Er is wel een verschil tussen de uitgangssituatie van de plant van Ford en die van Volvo. De plant van Ford in Genk is op dit moment een louter operationele plant, waar voertuigen worden geassembleerd, maar waar eigenlijk weinig onderzoek gebeurt, behalve het onderzoek naar procesverbeteringen. Niettemin weet ik dat de directie van Ford Genk alles wat hier gebeurt rond elektrische en hybride voertuigen, gebruikt in zijn argumentarium ten aanzien van de Amerikaanse directie om de competitiviteit en het belang van de plant in Genk verder te ondersteunen. Men wil de directie in Amerika ook overtuigen om meer druk te zetten achter die hybride voertuigen en Genk daarvoor in the picture te brengen als assemblageplant.

In de plant van Volvo gebeurt veel meer onderzoek. Daar is ook een veel directere link met de Volvo-directie in Zweden. Ik verwijs ook naar het samenwerkingsverband dat nu is gesloten in het kader van de proeftuin tussen Volvo en Siemens, waarbij de directies van Volvo en Siemens in België elkaar gevonden hebben om in die proeftuin samen vooruitstrevend onderzoek te doen en daarin beide de lead te nemen. Dat is een goed voorbeeld. Hoewel de beide directies van Volvo en Siemens meespelen in een internationale groep, hebben de Vlaamse directies de handen in elkaar geslagen. Zij proberen nu om, met de innovatiemogelijkheden die wij bieden, een voorsprong te nemen in hun eigen consortium en hun eigen internationale groep. Dat is ook net wat wij willen, dat door de innovatiemogelijkheden die wij bieden, onze eigen fabrieken en onze eigen, Vlaamse medewerkers voldoende gewicht kunnen krijgen in de strategie en ontwikkeling van hun internationale groep. Het is wel een beetje verschillend, omdat de uitgangssituatie verschillend is.

De voorzitter: De heer Diependaele heeft het woord.

De heer Matthias Diependaele: Minister, bedankt voor uw antwoord. In de eerste plaats wil ik mij aansluiten bij die bescheidenheid waar u over sprak. Wij moeten inderdaad niet

wereldwijd de forcing gaan voeren, maar Vlaanderen is wel een ideale testomgeving, en dus kunnen we daar een voorsprong geven. Ik heb het gevoel dat we het de laatste jaren wat te veel hebben laten liggen.

Ik heb een dubbel gevoel bij uw antwoord. Aan de ene kant is het duidelijk dat die proeftuin echt begint te draaien. De projecten beginnen te lopen; ik neem aan dat de informatie begint binnen te stromen en dat daar geleidelijk aan conclusies uit kunnen worden getrokken.

Aan de andere kant heb ik het gevoel dat we wat te veel wachten. U geeft zelf aan dat u wacht op de beleidsaanbevelingen om beleidsinitiatieven te nemen, terwijl we op sommige punten nu al meer werk zouden kunnen doen, bijvoorbeeld op het vlak van informatieverstrekking over de elektrische wagen. Ook het innovatief aanbesteden komt niet aan bod. Het is wel goed dat er gewacht wordt op de concrete resultaten van die onderzoeken, maar ik heb ook het gevoel dat we nu al veel kunnen leren uit het buitenland over het effectieve gebruik van de elektrische wagen, en dat we op basis daarvan al bepaalde beleidsstappen zouden kunnen zetten.

U hebt ook gesproken over de mobiliteitsshift. Het is een beetje jammer dat de heer Watteeuw hier niet is. Het is toch hun god, Kris Peeters – niet de minister-president, maar de mobiliteitsspecialist –, die het daar in zijn boek uitgebreid over heeft. Ik geloof daar ook wel in, zij het dan op de lange termijn, dat we er steeds meer rekening mee zullen moeten houden dat wat we nu doen, maar tussenstappen zijn en dat we uiteindelijk naar een hele verandering evolueren op het vlak van mobiliteit.

We moeten inderdaad niet twee keer het warm water uitvinden. We moeten leren uit de buitenlandse voorbeelden. Ik had echter gehoopt dat we op basis daarvan, gecombineerd met voorlopige resultaten uit onze eigen bevindingen en onderzoeken, toch wel al bepaalde beleidsaanbevelingen konden doen of beleidsmaatregelen konden nemen. Initiatieven als de informatieverstrekking en het batterijwaarborgfonds zijn goed. Ik denk dat er in Nederland ook al conclusies werden getrokken over de fiscale voordelen, aankooppremies en infrastructuurnoden van dat systeem. Dat moet meer worden aangemoedigd.

We zijn op de goede weg, maar misschien moeten we wat meer op ‘quick wins’ spelen om al wat meer verandering te brengen. Zo kunnen mensen zien dat het eraan komt en worden ze aangemoedigd om er zelf ook deel van uit te maken.

De voorzitter: Minister Lieten heeft het woord.

Minister Ingrid Lieten: Mijnheer Diependaele, ik heb het departement ook al om een transitieplan gevraagd, waarin alle mogelijke beleidsmaatregelen worden opgelijst. Er is een document in wording. We willen daar niet meteen mee verder gaan, maar we wachten even op tussentijdse resultaten. We laten dat echter niet links liggen. Er is al een eerste inventaris gemaakt en het document is in wording.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

■

Vraag om uitleg van de heer Koen Van den Heuvel tot mevrouw Ingrid Lieten, viceminister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Innovatie, Overheidsinvesteringen, Media en Armoedebestrijding, over de opmaak van een nieuw Innovatiepact

- 1008 (2011-2012)

Vraag om uitleg van de heer Koen Van den Heuvel tot mevrouw Ingrid Lieten, viceminister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Innovatie, Overheidsinvesteringen, Media en Armoedebestrijding, over de actualisering van het rapport-Soete

- 1028 (2011-2012)

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

De heer Koen Van den Heuvel: We kennen de doelstellingen van het Innovatiepact, namelijk tot 3 procent komen, waarvan 1 procent door de overheid en 2 procent door de particuliere sector, de ondernemingen en kennisinstellingen. Ondertussen bijna tien jaar geleden heeft de Vlaamse Regering het Innovatiepact afgesloten omdat de doelstelling niet enkel is om tot die 1 procent te komen, maar ook om de particuliere sector en ondernemingen aan te moedigen om hun deel te doen en hun innovatiekrachten op te krikken. Zo kunnen ze in de buurt van de doelstelling van 2 procent komen.

Minister, in het voorjaar van 2011 hebben we daar een discussie over gevoerd. U hebt toen onderstreept dat het Innovatiepact een goede piste is om dat beoogde hefboomeffect te verkrijgen. U zei toen dat we misschien moesten afwachten wat de implementatie van het nieuw industrieel beleid en de conceptnota Innovatiecentrum Vlaanderen teweeg zou kunnen brengen. Intussen is een en ander geïmplementeerd. U hebt toen ook gezegd dat u in het najaar van 2011 – hopelijk constructieve – gesprekken zou starten om met de diverse stakeholders tot een nieuw innovatiepact te komen. Er zou ook een stappenplan worden opgesteld.

Minister, intussen zijn we half februari 2012, toch al een tijdje na het najaar 2011.

Hebt u in het najaar van 2011 inderdaad gesprekken gevoerd met de stakeholders om tot een innovatiepact te komen? Wat was het resultaat van die gesprekken?

Wat zijn de essentiële onderdelen van het stappenplan dat u zou opstellen om tot een nieuw innovatiepact te komen? Zijn er al indicaties voor de prioriteiten die u zeker wilt opnemen in dat innovatiepact? Hebt u ook al een timing voor ogen?

Ik ga nu over tot mijn tweede vraag, over de actualisering van het rapport-Soete. Verleden jaar hebt u tijdens een commissievergadering aangekondigd dat er een actualisering op komst was van het rapport-Soete. Op 22 juli 2011 kwam er een mededeling op de ministerraad. U stelde toen dat de actualisering tegen december 2011 zou zijn afgerond. Minister, sindsdien hebben we echter nog niets concreets vernomen.

Wanneer kwam de nieuwe expertencommissie-Soete voor het eerst samen? Hoever staat de expertencommissie op dit moment? Is er eventueel vertraging geweest en zo ja, waarom?

Hoe ziet u het vervolgtraject op de resultaten van het tweede rapport-Soete? Hoe zult u omgaan met de aanbevelingen die daarin werden geformuleerd?

De voorzitter: Minister Lieten heeft het woord.

Minister Ingrid Lieten: Mijnheer Van den Heuvel, het klopt dat we eerst gepland hadden de gesprekken op te starten in het najaar van 2011. Ondertussen hebben we evenwel besloten om de commissie-Soete een actualisering te vragen van haar eerste rapport en aanbevelingen.

Ik heb geoordeeld dat het beter was om die bevindingen af te wachten alvorens de gesprekken met de verschillende partners aan te vatten.

De expertgroep kwam voor de eerste keer samen op 14 juli 2011, tijdens een kick-off die ik op het kabinet had bijeengeroepen na de mededeling aan de Vlaamse Regering. Daar hebben we de leden van de expertgroep ook toelichting gegeven bij wat we verwachten van de actualisering van het rapport. Zij zijn toen aan het werk gegaan. Na de eerste uitwisseling van de documenten en de studiefase, vond de eerste vergadering plaats op 30 augustus 2011.

Tot nu toe vonden er zes expertgroepvergaderingen plaats, waarin externe sprekers uitgenodigd waren om toelichting te geven. Twee van die vergaderingen hadden plaats in overleg met de klankbordgroep, omdat we net zoals de vorige keer, een ruimere klankbordgroep hadden samengesteld waarin bevindingen zouden kunnen worden afgetoetst.

De expertgroep kwam samen op 30 augustus 2011, 3 oktober 2011, 25 oktober 2011, 13 december 2011, 25 januari 2012 en 6 februari 2012. Het conceptrapport is nu in de finale fase en zou deze dagen verstuurd worden naar de klankbordgroep. Van de klankbordgroep wordt verwacht dat die zijn opmerkingen overmaakt. De bespreking van de nieuwe versie met de integratie van de opmerkingen is gepland op de expertgroepvergadering van 24 februari 2012.

We hadden in eerste instantie getimed om op het einde van 2011 het eindrapport te krijgen, maar ik vind het ook heel belangrijk dat de commissie autonoom haar eigen werkzaamheden kan regelen en dat ze, wanneer het rapport klaar is, kan zeggen dat het haar verhaal is, dat het een grondige analyse is en dat ze daar achter staat. Ze moeten niet onder onze tijdsdruk hun werkzaamheden inkorten. We hebben de commissie die vrijheid gegeven.

Nu zitten we stilaan in een finale fase. Ik kan op dit moment nog niet aangeven wat de aanbevelingen zullen zijn. We moeten wachten tot hun werk af is, maar we zullen, wanneer het rapport er is, er hier uitgebreid over van gedachten kunnen wisselen en kijken welke aanbevelingen wij nog meer in de praktijk moeten omzetten of welke nieuwe aanbevelingen er zijn. In die zin heb ik geoordeeld dat we de gesprekken over het Innovatiepact misschien best dan opstarten.

Ik wil benadrukken dat de geest van het Innovatiepact in alle initiatieven, zowel degene die ikzelf neem als die van mijn collega's, wordt gerespecteerd. Het Innovatiepact wil vooral zorgen dat de wetenschappelijke instellingen, de bedrijven en de overheden elkaar vinden en samen die ambitie vertalen in doelstellingen. In alle initiatieven die we tot nu toe hebben genomen, bijvoorbeeld het nieuw industrieel beleid, de regiegroepen en de competentiepolen, hebben we er altijd voor geijverd dat er een goede vertegenwoordiging aanwezig is in de adviesorganen vanuit die drie groepen. Het is op zich goed dat we het Innovatiepact maken en actualiseren. De geest van samenwerking en inbreng hebben we al meegenomen in elke stap die we al hebben gezet.

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

De heer Koen Van den Heuvel: Minister, ik dank u voor het antwoord. Er is enige vertraging bij het rapport-Soete II. Dat is niet zo erg, als dat niet langer uitloopt dan een paar maanden. Het maakt niet zoveel uit of het er eind 2011 is of nu voor de paasvakantie. Ik hoor dat het finale rapport eraan komt eind februari.

Voorzitter, ik hoop toch ook dat we hier in de commissie, wanneer het rapport bekend is, zo spoedig mogelijk een gedachtewisseling kunnen organiseren met de mensen die in die expertencommissie hebben gezeten, dat ze dat relatief snel hier kunnen komen voorstellen en dat we daar onze ideeën over kunnen formuleren.

Wat het Innovatiepact betreft, is het na de paasvakantie om dat concreet op te starten. U zegt dat u wacht op het rapport-Soete II, maar ik vermoed dat je dan al een concreet idee hebt over hoe je dat gaat aanpakken wat timing betreft en vooral ook wat de procedure en de methode betreft. Dan kan je tegen de zomer of tegen eind 2012 een Innovatiepact hebben. Misschien moeten we een beetje meer ambitie hebben om te komen tot een effectief Innovatiepact. Of vindt u dat minder belangrijk? Kunt u daar iets meer over zeggen?

De voorzitter: De heer Diependaele heeft het woord.

De heer Matthias Diependaele: Minister, u weet dat wij ons ook zorgen maken over het rapport-Soete I of II. Inhoudelijk kunt u nog niets zeggen, dat begrijp ik. Ik hoop dat er wel degelijk iets uitkomt zodat het de moeite waard is geweest om driekwart van een jaar later te zijn.

De heer Van den Heuvel geeft al aan dat er wat meer ambitie mag zijn. Gezien de situatie waarin we ons bevinden en gezien het debat dat we gisteren hebben gevoerd in de plenaire zitting, is er toch een zekere sense of urgency nodig – ik gebruik dat woord liever niet. We moeten er toch verder aan werken, want we staan op een kruispunt waarbij we heel wat maatregelen moeten nemen in het industriebeleid in Vlaanderen. U hebt daar gisteren zelf ook naar verwezen, en dat is heel terecht. We moeten daar dringend werk van maken. Het Innovatiepact en het rapport-Soete II maken daar een belangrijk onderdeel van uit.

Ik heb ook veel liever een goed instrument dan dat het er snel snel is, begrijp me niet verkeerd. Als er een paar maanden meer nodig zijn om dat grondig uit te werken, dan kan ik me daarbij neerleggen. Maar ik wil oproepen om eraan voort te werken, wat u ook doet. Ik hoop dan ook dat het inhoudelijk effectief heel concreet aangeeft wat we moeten doen om het instrumentarium te vereenvoudigen en hoe we in het Innovatiepact onder meer de samenwerking tussen ondernemingen en kennisinstellingen beter kunnen laten verlopen. Ik zet toch een beetje druk op de ketel.

De voorzitter: Minister Lieten heeft het woord.

Minister Ingrid Lieten: Collega's, ik wil even een paar randbemerkingen plaatsen. Op de eerste plaats wat betreft het industrieel beleid, waarover we gisteren het debat hebben gevoerd, heeft de regering een witboek Nieuw Industrieel Beleid. Daar staan meer dan vijftig maatregelen in. Men is ermee bezig om die allemaal uit te voeren, op het vlak van competitiviteit, van de totale productiekosten, van innovatiebeleid en van competentiebeleid. We moeten ook niet iedere dag opnieuw nieuwe plannen maken, we moeten er vooral voor zorgen dat de maatregelen die daar zijn afgesproken, uitgevoerd worden. Er is een Industrieraad samengesteld die vertegenwoordigers heeft vanuit verschillende geledingen, vooral vanuit de industrie, maar ook vanuit wetenschappelijke hoek, meer bepaald met mensen die met industrie bezig zijn. De regering heeft gevraagd om nieuwe adviezen en beleidsaanbevelingen te formuleren en om te waken over de uitvoering van het nieuw industrieel beleid.

Ik wil graag een Innovatiepact afsluiten, maar wat ik niet wil, is opnieuw een hoogmis voor de façade om nog eens belangrijke mensen samen te brengen, maar waarbij men zich achteraf afvraagt wat de relevantie of de opvolging ervan is. Dat wil ik vermijden. Ik vind het wel relevant om te wachten op het tweede rapport-Soete omdat we in heel ons innovatie-instrumentarium heel veel hebben verzelfstandigd en daardoor zitten de werkgevers en de academici ook mee in de bestuurs- en beheersorganen. Als er beleidsaanbevelingen komen op basis van het tweede rapport-Soete, dan moeten zij mee het draagvlak vormen om de beleidsaanbevelingen in die verschillende innovatie-instrumenten ten uitvoer te brengen. Het is dus relevant om die informatie te krijgen en dan samen met hen te bekijken hoe we die moeten vertalen. Dit zal een belangrijk onderdeel van het Innovatiepact zijn, maar niet alles, want we zullen ook een aantal andere thema's met elkaar moeten bespreken. Ik vind dat we de zaken goed van elkaar moeten onderscheiden. Het Innovatiepact zal niet een nieuwe versie van het nieuw industrieel beleid zijn. We moeten ons er nu vooral op focussen om het uit te voeren en we moeten aanvullend bekijken hoe we het draagvlak voor een aantal noodzakelijke veranderingen kunnen verbreden.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

■

Vraag om uitleg van de heer Robrecht Bothuyne tot mevrouw Ingrid Lieten, viceminister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Innovatie, Overheidsinvesteringen, Media en Armoedebestrijding, over de impact van de ingevoerde omzettingstaks voor effecten aan toonder op de aandeelhouders van ARKImedes
- 928 (2011-2012)

De voorzitter: De heer Bothuyne heeft het woord.

De heer Robrecht Bothuyne: Voorzitter, minister, collega's, over ARKImedes moet ik hier niet veel uitleg geven. Het is een heel goed beleidsinitiatief dat een aantal jaren geleden werd genomen. De bedoeling ervan is om een stuk van het risicokapitaal te verschaffen. Toen werden 300.000 aandelen en 150.000 obligaties uitgegeven.

ARKImedes opteerde destijds voor effecten aan toonder, maar geen enkele belegger heeft er effectief voor gekozen om een papieren versie te ontvangen, en dat betekent de facto dat alle aandelen en obligaties elektronisch op naam werden toegewezen. Omdat het echter formeel om effecten aan toonder gaat, moeten ze volgens de nieuwe regelgeving worden omgezet in effecten op naam, en dat zou ten laatste op 6 februari gebeurd moeten zijn.

Door een beslissing van de nieuwe Federale Regering werd op 1 januari echter een belasting ingevoerd op de omzetting van effecten aan toonder: een belasting van 1 procent op de omgezette waarde, zelfs als het om niet-gedrukte effecten aan toonder gaat. Dat zou betekenen dat alle ARKImedes-aandeelhouders deze omzettingstaks zouden moeten betalen. Dat zou de inspanningen van de Vlaamse Regering om van dit instrument een fiscaal aantrekkelijke belegging te maken in groeibedrijven, gedeeltelijk ongedaan maken. En we weten allemaal dat de waarde van de inleg van toen, niet meer de waarde is van de huidige aandelen.

Minister, ik heb dus een aantal vragen. Bent u zich bewust van dit probleem? Wat betekent dit concreet voor de betrokken private beleggers? Wordt er gezocht naar een oplossing om te voorkomen dat er op deze effecten een omzettingstaks moet worden betaald? Hebt u hierover al overleg gepleegd met uw federale collega's? Zo ja, wat is daar de uitkomst van? Ondertussen zitten we met ARKImedes-bis, een nieuwe, betere versie. Hoe ver staat het daarmee? Hoeveel nieuwe ARKIV's zijn ondertussen erkend of staan dicht bij een erkenning? Zijn er al nieuwe investeringen verricht of tegen wanneer kunnen deze verwacht worden?

De voorzitter: Minister Lieten heeft het woord.

Minister Ingrid Lieten: Mijnheer Bothuyne, we zijn ons heel goed bewust van het federaal regeerakkoord van 1 december 2011 en van de belasting die daarin werd opgenomen voor de omzetting van aandelen aan toonder. Het ARKImedes-Fonds heeft ons meteen ingelicht over de mogelijke impact van deze taks op de 300.000 B-aandelen aan toonder en de 140.000 obligaties aan toonder.

Ondernemingen hebben tot en met 31 december 2013 de tijd om hun effecten aan toonder om te zetten op naam of te dematerialiseren. Daar het ARKImedes-Fonds in praktijk geen materiële effecten in omloop heeft, maar enkel effecten op naam of effecten aan toonder die geboekt zijn op een effectenrekening bij een bank, en gezien het proces tot dematerialisatie ook de verplichting tot aanstelling van een erkend rekeninghouder met zich meebrengt met bepaalde recurrente kosten voor het fonds, was de raad van bestuur van het ARKImedes-Fonds vorig jaar nog van oordeel om de procedure tot dematerialisatie pas in 2013 door te voeren. Toen eind 2011 evenwel duidelijk werd dat de in het federale regeerakkoord aangekondigde taks op effecten aan toonder vanaf 1 januari 2012 ingevoerd zou worden, heeft de raad van bestuur van het ARKImedes-Fonds onmiddellijk het proces tot dematerialisatie geactiveerd. Hoewel er toen nog geen definitieve wetteksten beschikbaar waren, besloot de raad van bestuur om de procedure zo snel mogelijk af te wikkelen.

De omzettingstaks werd vastgesteld in de artikelen 61 tot en met 69 van de wet houdende diverse bepalingen van 28 december 2011, die op 30 december in het Belgisch Staatsblad werd gepubliceerd. De eerste oproep voor de buitengewone algemene vergadering van het ARKImedes-Fonds, met als agendapunten de dematerialisatie van de effecten, werd op 30 december gepubliceerd, met inachtneming van de wettelijke oproepingstermijn van vijftien dagen. De eerste buitengewone algemene vergadering vond plaats op 16 januari, voor notaris Van Melkebeke te Brussel, maar kon niet rechtsgeldig beraadslagen omdat het vereiste aanwezigheidsquorum van 50 procent van de aandeelhouders niet werd bereikt. De dag daarop, op 17 januari, volgde de publicatie tot het bijeenroepen van de tweede buitengewone algemene vergadering met dezelfde agenda, uiteraard opnieuw met inachtneming van de wettelijke oproepingstermijn van vijftien dagen. Die tweede buitengewone algemene vergadering vond plaats op 2 februari. Er kon wel rechtsgeldig worden vergaderd. De algemene vergadering keurde de dematerialisatie van de aandelen en obligaties met ingang vanaf 6 februari, alsook de overeenkomstige statutenwijziging van het ARKImedes-Fonds goed. Ondertussen duidde het fonds Dexia Bank België aan als erkend rekeninghouder.

Ik moet echter zeggen dat het ook na de publicatie van die wetgeving nog onduidelijk blijft of de niet materieel in omloop zijnde aandelen en obligaties van het ARKImedes-Fonds die voorheen al geboekt waren op een effectenrekening, bij de dematerialisatie nu al dan niet aan de taks onderhevig zijn. Fiscale experts zijn het daar volgens het ARKImedes-Fonds niet altijd over eens. De huidige wetgeving stipuleert het volgende: “De vorderbare taks wordt berekend op de datum van neerlegging.” De vraag blijft wat de wetgever bedoelt met ‘neerlegging’, omdat er nu eenmaal geen fysieke neerlegging van die effecten van het ARKImedes-Fonds mogelijk is. Om die onduidelijkheid weg te werken, heb ik eerst informeel advies ingewonnen bij de Federale Overheidsdienst Financiën. Ondertussen heb ik ook formeel een brief geschreven aan minister Vanackere.

ARKImedes Management ontving voor ARKImedes-Fonds II twintig erkenningsaanvragen en -beloften, voor een totaalbedrag van 195,7 miljoen euro, waarvan 63,3 miljoen euro aan erkenningsbeloften. Uiteindelijk werden daarvan tien dossiers gekozen: vijf erkenningen werden uitgereikt voor een bedrag van 59,5 miljoen euro en vijf erkenningsbeloften werden gedaan voor een bedrag van 39,5 miljoen euro. Eind 2011 werden reeds vijf van de tien gekozen dossiers ook effectief opgericht. Het betreft de volgende nieuwe ARKIV's onder ARKImedes-Fonds II: Gimv Arkiv Tech Fund II nv, Hummingbird ARKIV nv, KMOFIN 2 nv, Vectis ARKIV nv en Vesalius Biocapital II ARKIV nv. De partijen met een nog lopende erkenningsbelofte zijn ondertussen druk bezig met hun private fundraising en/of het inwilligen van de overige voorwaarden gekoppeld aan hun erkenningsbelofte. Een van de dossiers met een erkenningsbelofte, namelijk ARK Angels Activator Fund, heeft zijn fundraising inmiddels kunnen voltooien en wordt wellicht deze maand nog opgericht, met een kapitaal van 11,3 miljoen euro, waarvan 5 miljoen euro afkomstig zal zijn van ARKImedes-Fonds II. Daardoor zal ARKImedes-Fonds II tegen eind februari al 57 miljoen euro van zijn middelen definitief hebben toegezegd aan de zes opgerichte ARKIV's.

Van de reeds aan de vijf opgerichte ARKIV's toegezegde middelen is tot op heden 9,6 miljoen euro volgestort. Volstorting en gebeuren naar rato van het investeringsritme van de ARKIV's. Vier van de vijf opgerichte ARKIV's hebben sinds hun oprichting ook al geïnvesteerd in Vlaamse kmo's. Tot op heden werd in vier kmo's geïnvesteerd, voor een totaalbedrag van 3,6 miljoen euro. Daarnaast staan er nog voor 1,1 miljoen euro aan contractuele investeringsverplichtingen open. Het spreekt vanzelf dat het investeringsritme van de ARKIV's pas echt op gang zal komen in de tweede helft van 2012, wanneer de beheerders van al die ARKIV's zich volledig kunnen toeleggen op hun dealflow en het afwerken daarvan.

Daarmee hoop ik u een antwoord te hebben gegeven met betrekking tot wat vandaag vaststaat. Informeel horen we dat die taks niet van toepassing zou zijn, maar dat zeg ik onder

voorbehoud. We hebben nu een brief gestuurd aan minister Vanackere, in de hoop een iets formeler antwoord te krijgen.

De voorzitter: De heer Bothuyne heeft het woord.

De heer Robrecht Bothuyne: Minister, ik dank u voor uw antwoord en voor de geleverde inspanningen wat die taks betreft. Hopelijk zal wat informeel was, snel formeel worden. We zullen de bevoegde minister, die een partijgenoot is, daar ook nog eens op wijzen. Er is ook het goede nieuws met betrekking tot het operationeel maken van ARKimedes-Fonds II. Daar is goed gewerkt. Er is vooruitgang geboekt. We zien dat er al effectief investeringen zijn gebeurd. Dat doet het beste hopen voor het vervolg van ARKimedes-Fonds II in 2012.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

■