

vergadering **C206 – ECO25**

zittingsjaar 2011-2012

Handelingen

Commissievergadering

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

van 26 april 2012

INHOUD

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 45 miljoen euro schijnbaar slapende innovatiemiddelen in het Financieringsfonds voor Schuldafbouw en Eenmalige Investeringsuitgaven (FFEU) - 1246 (2011-2012)	3
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 een brandstofcelbus op waterstof - 1486 (2011-2012)	8
Interpellatie van de heer Lode Vereeck tot mevrouw Ingrid Lieten, viceminister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Innovatie, Overheidsinvesteringen, Media en Armoedebestrijding, over de goedkeuring van de erkenningsaanvraag voor de competentiepool Vlaams Instituut voor Mobiliteit (VIM) vzw - 105 (2011-2012)	
Interpellatie van de heer Lode Vereeck tot mevrouw Ingrid Lieten, viceminister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Innovatie, Overheidsinvesteringen, Media en Armoedebestrijding, over de goedkeuring van de erkenningsaanvraag voor de competentiepool Vlaams Instituut voor de Logistiek (VIL) vzw - 106 (2011-2012)	14
Vraag om uitleg van de heer Filip Watteeuw tot mevrouw Ingrid Lieten, viceminister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Innovatie, Overheidsinvesteringen, Media en Armoedebestrijding, over de beslissing van Volvo om de productie van de elektrische auto stop te zetten - 1498 (2011-2012)	
Vraag om uitleg van mevrouw Marleen Van den Eynde tot mevrouw Ingrid Lieten, viceminister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Innovatie, Overheidsinvesteringen, Media en Armoedebestrijding, over de gevolgen voor het proeftuinproject elektrische wagens door het on hold plaatsen van de productie van deze wagens - 1510 (2011-2012)	26
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 het eindrapport van de innovatieregiegroep Bouw - 1553 (2011-2012)	30
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 looptijd van het project Waterstofregio - 1683 (2011-2012)	34

■

Voorzitter: mevrouw Patricia Ceysens

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 45 miljoen euro schijnbaar slapende innovatiemiddelen in het Financieringsfonds voor Schuldafbouw en Eenmalige Investeringsuitgaven (FFEU) - 1246 (2011-2012)

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

De heer Koen Van den Heuvel: Minister, mijn vraag werd half februari ingediend. Dat is ongeveer twee maanden geleden. Door allerlei omstandigheden, deels mijn verantwoordelijkheid, werd die steeds uitgesteld.

We hebben hier ruim een jaar geleden al eens een debat gevoerd over de 25 miljoen euro FFEU-middelen (Financieringsfonds voor Schuldafbouw en Eenmalige Investeringsuitgaven) die in 2008 ter beschikking werden gesteld voor zowel het onderzoeksschip Simon Stevin, het Vlaams Supercomputer Centrum als de opleidingscampus Industriële Wetenschappen in Antwerpen. Rond het Centrum voor Medische Innovatie (CMI) was er enige onzekerheid, maar daar hebben we andere keren al discussie over gevoerd.

Naast de middelen uit 2008 waren er ook 20 miljoen euro aan FFEU-middelen die in 2010 werden uitgetrokken voor innovatiebeleid, voor vier projecten: de proeftuin elektrische voertuigen, de basisinfrastructuur voor digitalisering en archivering van het audiovisueel materiaal in Vlaanderen, het Vlaams Supercomputer Centrum en het project Innovatieve Bodemsanering. In de discussie hier werd er geen of weinig melding gemaakt van een zekere vertraging.

Enkele maanden geleden hebben we vastgesteld dat de 45 miljoen euro aan FFEU-middelen die voor innovatie waren vrijgemaakt, een jaar geleden, in 2011, nog niet waren vastgelegd. We stellen ons dus vragen bij de stand van zaken van de uitvoering van die projecten.

Wat zijn de redenen dat er tijdens de laatste maanden geen nieuwe vastleggingen zijn gebeurd voor de FFEU-middelen die in 2008 en 2010 werden vrijgemaakt? Zijn er projecten die uitvoeringsmoeilijkheden ondervinden? Zo ja, waarom? Wat kan daaraan worden gedaan? Hoe ziet u die verschillende projecten in de toekomst verlopen?

De voorzitter: Minister Lieten heeft het woord.

Minister Ingrid Lieten: Ik zal u een zo goed mogelijk overzicht trachten te geven van de stand van zaken, eerst van de FFEU-middelen van 2008 en nadien van die van 2010.

Tot de FFEU-middelen die werden uitgetrokken in 2008, behoren de budgetten die gereserveerd zijn voor de Campus Industriële Wetenschappen van de Universiteit Antwerpen (UA).

Op basis van een projectdossier van juli 2007 van de UA werden onder de vorige legislatuur 15 miljoen euro investeringsmiddelen toegezegd voor de uitbouw van een nieuwe faculteit Industriële Wetenschappen in Antwerpen. Door de integratie van de opleidingen Industriële Wetenschappen van de Artesis Hogeschool en de Karel de Grote-Hogeschool in de universiteit is men genooddacht in bijkomende infrastructuur te voorzien. De realisatie van het project werd initieel geraamd op 42,5 miljoen euro. Om de middelen effectief toe te kennen, moet een volledig dossier worden voorgelegd aan de Vlaamse Regering. Dat impliceert dat er eerst volledige duidelijkheid moet worden gegeven over de financiering van het budget, de inplanting van het gebouw, de uitvoering en de timing van de werkzaamheden. Dat vraagt een voorbereiding waarbij intensief dient te worden samengewerkt en overleg gepleegd met onder andere de bouwmeester en de stad Antwerpen.

Initieel was het de bedoeling om het gebouw in te planten op het noordelijke uiteinde van de Antwerpse Leien. Nader onderzoek heeft uitgewezen dat het aangewezen is om het gebouw

in te planten op de Campus Groenenborger. De UA heeft nu een dossier samengesteld betreffende het bouwproject. Dat dossier wordt in overleg met de administratie verder uitgewerkt zodat het kan worden voorgelegd aan de Vlaamse Regering. Bij goedkeuring van het dossier kan een overeenkomst worden afgesloten en kan de eerste schijf worden uitbetaald in 2012.

De publicatie van de aanbesteding wordt door de UA gepland voor januari 2013. Afhankelijk van de snelheid van uitvoering kan het nog enkele jaren duren vooraleer het project volledig klaar is en de laatste schijf kan worden uitbetaald.

Er zijn verder nog middelen gereserveerd voor de onderzoeksinfrastructuur van de marine, namelijk het onderzoeksschip Simon Stevin. De financiële afhandeling van de FFEU-middelen, 7 miljoen euro, voor Simon Stevin, het onderzoeksschip van het Vlaams Instituut voor de Zee (VLIZ), gebeurt in functie van de vooruitgang van de bouw van het schip. Daar is men gelukkig al mee bezig. Momenteel is het casco afgewerkt, de scheepsrump zonder verdere installaties, en bij wijze van proef te water gelaten. Het schip werd ondertussen voor verdere afwerking verscheept naar de Nederlandse werf Maaskant Shipyards Stellendam. Het schip is medio december 2011 aangekomen in Stellendam en de afwerking wordt gepland tegen mei 2012.

Daarna zijn er uiteraard een aantal proefvaarten gepland. De doop van het schip en de eerste wetenschappelijke vaarten zijn gepland voor september of oktober. Dat geeft ook een indicatie over de afhandeling van de financiële ondersteuning. Ondertussen werden er al drie schijven betaald vanuit de FFEU-middelen, voor een totaalbedrag van 6,9 miljoen euro. De resterende 100.000 euro zal worden gebruikt voor de laatste schijf bij de oplevering.

Er waren ook middelen uitgetrokken voor de energie- en onderzoeksinfrastructuur van de Vlaamse Instelling voor Technologisch Onderzoek (VITO). VITO bereidt een totaal-investeringsdossier voor de Vlaamse Regering voor met betrekking tot de bouw van de nieuwe infrastructuur in overleg met de Participatiemaatschappij Vlaanderen (PMV). Hierbij moeten belangrijke vragen worden beantwoord; dat neemt wat tijd in beslag. Zowel de financieringsbehoefte van VITO als de ESR-impact van deze financiering, als de problematiek van de gerecupereerde btw op de sanering van Balmatt moeten in rekening worden gebracht. Ook wordt aandacht besteed aan de architecturale vereisten voor het gebouw en de inplanting in overleg met de Vlaamse Bouwmeester. Een bijkomend element is de bodemsanering die nog niet kon worden opgestart en waarvan de gunningsprocedure thans opnieuw wordt doorlopen. Dat is de stand van zaken. We hebben daar enige vertraging opgelopen en nog heel wat werk voor de boeg.

We hebben het Vlaams Supercomputer Centrum (VSC). In het kader van het VSC werd aan het consortium van de Vlaamse universitaire associaties een investeringssubsidie toegekend van 5,2 miljoen euro FFEU-middelen als cofinanciering voor de verdere uitbouw van zowel de 'Capacity Computing' als de 'Capability Computing' van het VSC. Dit impliceert dat een deel van de FFEU-middelen bestemd zijn voor de verdere uitbouw van de zogenaamde Tier 2-infrastructuur, die geplaatst wordt bij alle deelnemende universiteiten, en een ander deel van de steun besteed is aan de uitbouw van Tier 1-infrastructuur, die afwisselend bij de UGent en de KU Leuven zal worden geïnstalleerd, zodra een akkoord is bereikt tussen de instellingen.

De totale investeringskosten werden destijds geraamd op 19,2 miljoen euro. Een volledig dossier voor de besteding van de middelen werd voorgelegd aan de Vlaamse Regering begin april 2009. De eerste nieuwe supercomputer (Tier 1) wordt gehuisvest bij de UGent. Hiertoe werd een volledig nieuw gebouw opgetrokken. Het contract voor de bouw van de supercomputer werd toegekend aan HP. Voor de voorlopige oplevering wordt een halfjaar uitgetrokken, met de nodige testen. Volgens de huidige planning kan de nieuwe Tier 1 dus in gebruik worden genomen in de tweede helft van 2012. In navolging van het verloop van het project en de facturatie zal ook de uitbetaling van de FFEU-middelen volgen. Dat is in uitvoering.

De voorwaarden voor FFEU-financiering om een Vlaamse biobank op te zetten werden vastgelegd in mijlpalen in het FFEU-besluit en opgenomen in de steunovereenkomst van het CMI met het Agentschap voor Innovatie door Wetenschap en Technologie (IWT). In eerste instantie waren deze middelen bedoeld voor de financiering van een backbone. De geraamde kosten voor de ontwikkeling van de backbone bleken in belangrijke mate overschat. De steunovereenkomst, die op 18 december 2009 als mededeling op de Vlaamse Regering gebracht werd, vermeldt dat eventuele overschotten kunnen worden aangewend voor de uitbouw van de biobanken, voor de financiering van biobankinfrastructuur van focusbiobanken, zoals cryogene opslagcapaciteit en andere biobankuitrusting.

Het identificeren van deze focusbiobanken heeft een belangrijke vertraging opgelopen, omdat men in eerste instantie alle bestaande biobanken had ingebracht in plaats van keuzes te maken voor de meest relevante banken voor translationeel biomedisch onderzoek, wat tot een inefficiënte inzet van de beschikbare financiële middelen zou leiden. Het CMI heeft tot op heden niet aan alle voorwaarden in de IWT-steunovereenkomst voldaan en is er tot op heden niet in geslaagd de mijlpalen te bereiken, die als voorwaarden gelden voor de uitbetaling van de schijven van de FFEU-middelen. Tot op heden werd geen formele aanvraag voor uitbetaling van de volgende schijven van de FFEU-middelen met bewijs van de bijhorende behaalde mijlpalen ingediend noch ontvangen.

De steunovereenkomst met het IWT werd zonder bijkomende subsidies met zes maanden verlengd om alsnog de opgelopen vertragingen in te lopen en de engagementen te kunnen waarmaken aan beide kanten. Een van de eerste voorwaarden in die steunovereenkomst was het voorleggen van een ontwerp samenwerkingsovereenkomst met de universiteiten en universitaire ziekenhuizen. De bedoeling van dergelijke samenwerkingsovereenkomst is onder meer dat de bedoelde FFEU-gefinancierde infrastructuur, het beheer en het gebruik ervan voor translationeel biomedisch onderzoek in deze overeenkomst worden vastgelegd.

Een ontwerp samenwerkingsovereenkomst werd in december 2011 door het CMI voorgelegd aan het IWT. Die werd door het IWT afgewezen op grond van formele tekortkomingen, het ontbreken van afspraken betreffende het gebruik van biomateriaal in geval van samenwerking met bedrijven, en het opnemen van voorwaarden in de overeenkomst die niet in overeenstemming zijn met vroegere beslissingen van de Vlaamse Regering. Bijgevolg is tot op heden geen duidelijkheid over hoe de FFEU-gefinancierde infrastructuur zal worden ingezet voor de realisatie van een Vlaamse biobank die moet bijdragen tot hoogstaand translationeel biomedisch onderzoek.

Het spreekt vanzelf dat de FFEU-gefinancierde infrastructuur dient te worden ingezet voor de doelstellingen, zoals vastgelegd in de steunovereenkomst, dit is de ontwikkeling van een Vlaamse biobank. Afhankelijk van het bereiken van de vooropgestelde doelstellingen en mijlpalen in de zes maanden verlenging van de steunovereenkomst, zal de uitbetaling van de FFEU-schijven doorgang vinden.

Er is de afgelopen maanden en weken wel serieuze vooruitgang geboekt. Het CMI werkt momenteel in overleg met het IWT aan de afwerking van de samenwerkingsovereenkomst met de universitaire ziekenhuizen. Ik heb goede hoop dat het nu snel wordt afgerond.

De administratieve afhandeling – dat wil zeggen: het opstellen van ministeriële besluiten betreffende de financiering van de proeftuinplatformen elektrische voertuigen, het verzamelen van alle nodige contractinformatie van alle partners voor de betaalkalender en het opstellen van de projectspecifieke voorwaarden – is momenteel bezig en neemt veel tijd in beslag. Dat komt onder andere door het feit dat elk van de consortia een groot aantal deelnemers telt. Dit zal naar de toekomst toe een directe uitbetaling aan elk van de partners vanuit het FFEU mogelijk maken. Er is voor gekozen om heel die structuur goed uit te werken zodat men rechtstreeks aan de verschillende partners kan uitbetalen. De gegevens van vier van de vijf proeftuinplatformen zijn al ingediend, en binnen een aantal weken zou het vijfde dossier worden ingediend. Dan kan men starten met de uitbetaling van de schijven.

Er waren ook middelen uitgetrokken voor bodemsanering. Die FFEU-middelen zijn voorbestemd om ingezet te worden voor innovatieve initiatieven met betrekking tot bodemsanering, en niet voor de reguliere uitvoering van bodemsaneringen. In de loop van 2009 besliste de Openbare Vlaamse Afvalstoffenmaatschappij (OVAM) reeds dat ze geen project voor innovatief aanbesteden met betrekking tot bodemsanering zou indienen bij het IWT. Het IWT-programma ‘innovatief aanbesteden’ richtte zich immers vooral op de precommerciële fase. De OVAM kan op haar jaarlijkse budget enkel middelen vrijmaken voor innovatie bij de concrete uitvoering van een bodemsaneringsdossier. De interesse vanuit de federaties om zelf middelen bij te dragen aan innovatie was – beleefd uitgedrukt – eerder matig te noemen. Ook stond de technologie drie jaar geleden nog niet ver genoeg, waardoor het IWT het dossier een lage slaagkans toedichtte. De middelen zijn uiteindelijk gereserveerd gebleven.

Voor de aanwending van de FFEU-middelen voor innovaties in de bodemsanering werd aanvankelijk gekeken naar bodemsanering van gechloreerde koolwaterstof, dat als technisch thema werd vooropgesteld, en ook naar de sanering van gasfabrieksterreinen. De sanering van dergelijke verontreinigingen in de toenmalige en in de huidige stand van de techniek is echter zowel zeer duur als onzeker qua eindresultaat. Daarom is men nog altijd bezig met bijkomend onderzoek.

Gezien de koppeling van dit dossier met de thema's die ook via de vzw I-Cleantech Vlaanderen worden behandeld, wordt gewacht op de operationalisering van deze vzw om samen met de OVAM het dossier in een versnelling te kunnen brengen, rekening houdend met de huidige technische evoluties en de beleidsopties die genomen zijn. Die middelen blijven gereserveerd voor deze doelstelling.

Er zijn in 2010 ook middelen gereserveerd voor de gemeenschappelijke basisinfrastructuur voor de digitalisering en archivering van het audiovisueel en multimediaal materiaal in Vlaanderen. Het Vlaamse regeerakkoord verwoordt de wil van de Vlaamse Regering om tijdens deze legislatuur, in nauw overleg met de mediasector, de archief- en erfgoedorganisaties en op basis van de verworven kennis binnen het Interdisciplinair Instituut voor Breedband Technologie (IBBT), een Vlaams instituut voor de archivering en ontsluiting van het audiovisuele erfgoed op te richten.

Om de uitdagingen beter in kaart te brengen, maar vooral ook om de krijtlijnen van het toekomstige Vlaams Instituut voor de Archivering van het Audiovisueel Erfgoed (VIAA) uit te tekenen, heb ik, in samenspraak met mijn collega's in de Vlaamse Regering, eind 2010 aan de vzw de Waalse Krook de opdracht gegeven om een strategisch en operationeel plan voor het VIAA uit te werken. Voor de opmaak van dat plan werd vertrokken van de toen reeds beschikbare resultaten van de onderzoeksprojecten die via het IBBT gefinancierd werden: BOM-Vlaanderen (Bewaring en Ontsluiting van Multimedia), ARCHIPEL en Vlaanderen in Beeld. Daarnaast werd een beroep gedaan op tal van experts uit verschillende instellingen uit de cultuur- en erfgoedsector en de audiovisuele media, om ook hun input te vragen voor dit strategische en operationele plan.

Het plan werd eind juni 2011 gefinaliseerd. Het reikt de bouwstenen aan voor de stapsgewijze operationalisering van een Vlaams instituut voor de archivering en ontsluiting van het audiovisueel erfgoed in Vlaanderen. Nu de contouren vorm hebben gekregen, ligt bij de Vlaamse Regering de belangrijke opdracht om die contouren verder te verfijnen, in eerste instantie in functie van hun financiële haalbaarheid. De budgettaire omstandigheden van de voorbije twee jaar hebben ons natuurlijk een beperkt veld gegeven.

Er is een werkgroep bij elkaar gebracht die de Vlaamse Regering input gaf over de financiële parameters. De werkzaamheden van die werkgroep gaven ook inzicht in de mogelijke juridische structuur. De Vlaamse Regering heeft eind vorig jaar kennisgenomen van de resultaten van de werkgroep.

Nu wordt er gewerkt aan een draagvlak met betrekking tot de financieringsmodaliteiten en de juridische structuur. Ik hoop dat we dit beleidsjaar de nodige acties kunnen opstarten om de

realisatie effectief op het spoor te zetten. Gezien de bijkomende besparingsinspanningen en de economische uitdagingen is dat geen gemakkelijke oefening. Het gaat hier over een maatschappelijk belangrijke opdracht, maar ook een opdracht die een kost qua financiële exploitatie zal hebben, die dan ook gedragen zal moeten worden door de verschillende collega's. We zijn daar naar oplossingen aan het zoeken. Die middelen blijven dus voorbehouden voor dit initiatief.

Er waren in 2010 ook nog bijkomende middelen vrijgemaakt voor het Vlaams Supercomputer Centrum (VSC). Naast de middelen die we in 2008 hadden toegekend, is in 2010 nog bijkomend 5 miljoen euro gereserveerd. In 2011 werd het voorbereidende traject van het VSC geëvalueerd. De resultaten waren positief en werden voorgelegd aan de Vlaamse Regering. Aansluitend bij die evaluatie wordt ook een dossier voorbereid voor verdere structurele financiering. Het is duidelijk dat de definitieve toekenning van die FFEU-middelen past binnen de beslissing van de Vlaamse Regering over dit dossier.

Ik hoop dat we de verdere structurering nog voor het reces aan de Vlaamse Regering kunnen voorleggen. Dan kunnen ook daar de volgende stappen voor de volgende jaren worden voorbereid, in samenwerking met de verschillende universiteiten.

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

De heer Koen Van den Heuvel: Minister, ik dank u voor uw uitgebreide antwoord. We hebben een mooi overzicht gekregen van de stand van zaken van de verschillende projecten. Er zijn projecten die al goed zijn opgeschoten, zoals het Simon Stevin-schip en het Vlaams Supercomputer Centrum. Ik ben blij te horen dat er vooruitgang is in het dossier van het CMI. Het CMI heeft zelf een aantal inspanningen gedaan om tegemoet te komen aan de bekommernissen.

Al die projecten zijn belangrijk voor de vooruitgang en de geloofwaardigheid. Het is belangrijk dat de mensen zeker kunnen zijn van de middelen die erin zitten. Daarom waren we een beetje verwonderd dat er in 2011 geen bijkomende vastleggingen en betalingen zijn gebeurd. Intussen is dat dus wel gebeurd. U zegt dat het Simon Stevin-schip al voor 80 of 90 procent betaald is. Zijn die vastleggingen dan in de loop van het jaar effectief gebeurd? Hoe staat het dus met de vastleggingen? Dat is misschien een detailvraag, maar zijn er de voorbije maanden ondertussen daadwerkelijk middelen vastgeklonken van die 45 miljoen euro? Een vastlegging is weliswaar geen betaling.

Minister Ingrid Lieten: Ik heb de betaalkalender van de fasegewijze schijven nu niet bij de hand, maar ik kan u die wel bezorgen. Dan hebt u een overzicht. Ik heb nu een factuele stand van zaken gegeven van de projecten, maar we kunnen dat wel aan de commissie bezorgen.

De heer Koen Van den Heuvel: De belangrijkste conclusie is echter dat die projecten er zijn, dat ze worden gehonoreerd en dat men daarmee kan doorgaan zoals oorspronkelijk was gepland.

Minister Ingrid Lieten: Zo is dat.

De heer Koen Van den Heuvel: Prima.

Mevrouw Patricia Ceysens: Ik wil uiting geven aan mijn opluchting daarover. Ik heb de voorbije maanden veel gehoord dat dit zeker voor het CMI heel moeilijk lag. Ik ben opgelucht te horen dat men daarmee doorgaat. Vorige week was ik bij Materialise. Er was ook een reportage over in het programma Koppen. Het ging over een wereldconferentie. De hele wereld komt zich daar vergapen aan wat wij hebben op het gebied van medische innovaties. Op dat gebied zijn er grote kansen. Dit is deels ook nog federaal. In het geval van Materialise gaat het voor een groot deel nog over het RIZIV. We moeten daar op dat niveau sterk op blijven hameren, maar ook op Vlaams niveau zijn er een aantal kansen in de medische innovatie die we echt niet mogen missen.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

■

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 een brandstofcelbus op waterstof

- 1486 (2011-2012)

De voorzitter: De heer Diependaele heeft het woord.

De heer Matthias Diependaele: Voorzitter, minister, u weet dat we al een hele tijd verscheidene vragen stellen over de waterstoftechnologie. Een van de eerste toepassingen waarvoor die wel eens heel nuttig zou kunnen zijn, is de toepassing in het openbaar vervoer en dergelijke meer. Daarom stel ik deze vraag.

Ondertussen bijna vijf jaar geleden, in mei 2007, werd het proefproject van de waterstofbus van busbouwer Van Hool en De Lijn voorgesteld. Deze hybride brandstofcelbus, aangedreven door waterstof, in combinatie met een elektromotor en een batterij, toerde een paar maanden tussen Antwerpen en Lier rond. De geplande proefperiode van zes maanden werd een aantal malen verlengd en zou worden afgesloten met een eindevaluatie. Het parlement wachtte gedurende vele jaren echter vruchteloos op deze evaluatie, ook na herhaald aandringen in de commissie Mobiliteit. Na het proefrijden van deze eerste brandstofcelbus is dit idee enigszins in de koelkast beland.

Die evaluatie werd uiteindelijk toch afgerond in 2010, maar er werd slechts zeer summier naar verwezen in de vergadering van de commissie Mobiliteit van 14 oktober 2010. Twee jaar na dato zijn de vaststellingen allicht al in zekere mate gedateerd, maar toch zou ik willen polsen naar de belangrijkste conclusies van dit rapport, vooral dan vanuit innovatiestandpunt. Waterstoftechnologie zit in de lift, en het gaat om een snel evoluerend fenomeen, zo bleek ook onder meer uit het congres van WaterstofNet van 29 februari 2012. Over WaterstofNet heb ik straks ook nog een vraag.

Vlaanderen speelt ter zake momenteel al een belangrijke rol en kan die in de toekomst nog verder uitbouwen. Er bieden zich mogelijkheden aan om voertuigen aangedreven door waterstof te laten doorbreken. De autoconstructeurs Toyota en Hyundai hebben al laten weten dat ze in 2015 tot de verkoop van dergelijke wagens overgaan. We zullen nog wel zien of dat effectief allemaal zo snel gaat. Er moeten immers nog heel wat vraagstukken worden opgelost voor we daadwerkelijk aan die commercialisering kunnen beginnen, maar de intenties zijn er alleszins. De voornoemde autoconstructeurs proberen nu reeds, samen met Shell, tegen 2015 150 tankstations in Japan te realiseren. Dichter bij huis zit busbouwer Van Hool ondertussen al aan de derde generatie brandstofcelbussen op waterstof. Van Hool beschouwt de technologie als volwassen genoeg om tot commercialisering over te gaan. Vele tientallen exemplaren werden al naar het buitenland geëxporteerd en doen daar al dienst. De eerste buitenlandse bevindingen zijn zeer hoopvol. Het zou daarom dan ook zeer spijtig zijn dat deze Vlaamse technologie niet voor de interne markt zou worden aangewend. De Lijn kan daarin bij uitstek en in eerste instantie een voortrekkersrol spelen. We hebben het daar al over gehad: het is soms moeilijk om elektrische wagens op de privémarkt te commercialiseren, maar in dit geval kunnen we een stapje verder zetten. Vanuit de overheid kunnen we het gebruik van die waterstofbus wel verder aanmoedigen.

Zo is er binnenkort het Europese project High V.LO-City. De Lijn zal in het kader van dit project vijf brandstofcelbussen op waterstofgas aankopen en in dienst stellen. De aftrap is gepland voor eind 2012. De looptijd bedraagt vijf jaar. De derde generatie waterstofbussen van Van Hool kunnen dan ook in Vlaanderen de baan op om het grote publiek kennis te laten maken met deze technologie.

Minister, wat waren de belangrijkste conclusies van de evaluatie van de waterstofbus in 2010? Vooral op het gebied van de batterij, de brandstofbevoorrading en de levensduurte van de brandstofcel zouden toen problemen zijn gerezen. Hebt u weet van technologische

vooruitgang op die gebieden? Hebt u een zicht op de aankoop prijs van een dergelijke waterstofbus? Hoe verhoudt die zich ten opzichte van de traditionele dieselbussen? Zijn er nog toekomstige plannen bij De Lijn of andere projecten bij de overheid bekend op het vlak van waterstof? Dat sluit ook aan bij mijn vraag van straks over de grensregio.

Momenteel is er geen publieke tankinfrastructuur voor waterstof aanwezig in Vlaanderen. Toch hebben we bedrijven die wereldwijd actief zijn met betrekking tot het bouwen van dergelijke stations. Op het congres van WaterstofNet hebben we ontdekt dat Vlaanderen wel degelijk enkele grote wereldspelers telt die zich daarop profileren. Overweegt de regering de aanbouw van tankstations voor waterstof, om de komst van deze technologie voor te bereiden en te vergemakkelijken? De Lijn zal in het kader van het Europese project gaan tanken bij projectpartner Solvay. Kan er voor De Lijn in eigen infrastructuur worden voorzien? Wat is de kostprijs van een dergelijk station? Het tankstation bij Colruyt in Halle is weliswaar nog maar heel recent geopend, maar kunnen we al wat leren van de ervaringen met dit tankstation?

Welke Vlaamse bedrijven die actief zijn in de waterstoftechnologie worden financieel door de overheid gesteund? Om hoeveel geld gaat het? Zijn er eventueel extra investeringsmiddelen via het Transformatie, Innovatie en Acceleratie Fonds (TINA-Fonds) mogelijk? Mocht dat mogelijk zijn, dan moeten die bedrijven dat natuurlijk zelf aanvragen. Is er bovendien in Europese hefboomfinancieringen voorzien?

Minister, voor een overheid is het altijd moeilijk om te bepalen op welke innovatieve producten we het best inzetten, gezien de grote keuze aan innovatieve producten. Dat is absoluut niet gemakkelijk. We hadden al de elektrische technologie, de waterstoftechnologie, en god weet wat er nog allemaal zal komen.

Het is belangrijk dat de overheid screent en nagaat waar er kansen liggen. Die kansen zijn maatschappelijk en economisch. Het gaat niet enkel om propere, groene energie en het openbaar vervoer. Het gaat ook om de economische kansen die Vlaanderen kan hebben.

Minister, het is net om die reden dat ik deze vraag om uitleg stel. Hoe ziet u dat precies? Waarop kunnen we het best inzetten? Welke mogelijkheden zijn er? Wat kunnen we doen om die technologie een duwtje in de rug te geven om er maatschappelijk en economisch voordeel uit te halen?

De voorzitter: De heer Watteeuw heeft het woord.

De heer Filip Watteeuw: Voorzitter, ik zal straks zelf een vraag om uitleg stellen over elektrische voertuigen. We hebben hier al dikwijls over elektrische, groene en slimme voertuigen gedebatteerd. Er is zelfs een resolutie over dit onderwerp opgesteld en goedgekeurd.

Een van de belangrijkste lijnen in de debatten en in die resolutie is de vaststelling dat we op verschillende fronten moeten werken. We moeten ons niet tot elektrische voertuigen beperken. We moeten ook andere brandstoffen, zoals compressed natural gas (CNG) en waterstof, in aanmerking nemen.

Ik merk dat de drempel om met de innovatie betreffende waterstofaangedreven voertuigen om te gaan, hoger is dan met betrekking tot elektrische voertuigen. Ik ben nochtans van mening dat we die kans niet mogen laten liggen. Ik ken mensen die aan de Universiteit Gent aan waterstofaangedreven voertuigen werken. Ze vertellen steeds hetzelfde verhaal. Iedereen vindt hen sympathiek. Als het erop aankomt, hebben ze het echter moeilijk om bondgenoten te vinden. De contacten met De Lijn verlopen, zoals de heer Diependaele al heeft aangehaald, wat moeilijk.

Ik onderschrijf de vragen die de heer Diependaele net heeft gesteld. Ik hoop dat we erin zullen slagen ook de waterstofaangedreven voertuigen in Vlaanderen meer te promoten.

De voorzitter: De heer Bothuyne heeft het woord.

De heer Robrecht Bothuyne: Voorzitter, ik sluit me aan bij de relevante en interessante vragen van de heren Watteeuw en Diependaele. Er wordt hier technologie op wereldniveau ontwikkeld. De Vlaamse overheid heeft hier in het verleden ruim steun aan verleend. Voor zover ik weet, is de Vlaamse Regering van plan dit ook in de toekomst te blijven doen. Ik veronderstel dat de minister hier dieper op zal ingaan.

We hebben een resolutie goedgekeurd. In de titel hebben we het bewust over groene voertuigen en niet enkel over elektrische voertuigen. Het debat is immers ruimer. Het gaat niet enkel om elektrische of hybride wagens.

Dit is een belangrijk dossier met veel potentieel. We kunnen vanuit het innovatiebeleid een brug naar de economie slaan. Ik heb begrepen dat de economie hier ook wil meewerken aan de projecten die op tafel liggen. Bovendien is er een belangrijke maatschappelijke finaliteit op het vlak van de ecologie en de mobiliteit. Dit hoeft eigenlijk bijna niet te worden vermeld. Dergelijke projecten genieten dan ook zeker de steun van mijn fractie.

De voorzitter: Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Voorzitter, naar aanleiding van de vragen over de waterstofbus en van de vragen om uitleg die de heer Watteeuw en ik zo dadelijk zullen stellen, wil ik stellen dat de Vlaamse Regering zich met betrekking tot de proeftuinen en allerhande innovatieprojecten louter tot elektrische voertuigen beperkt. Allerhande andere brandstoffen krijgen niet dezelfde overheidsondersteuning.

Ik verwijs in dit verband naar de brandstof CNG, die van de Vlaamse Regering geen steun krijgt en bij De Lijn geen ingang vindt. Het is nochtans een zeer milieuvriendelijke brandstof. De minister zou hier vanuit haar eigen beleidsdomein meer ondersteuning aan moeten verlenen.

Minister Schauvliege wil de uitstoot van broeikasgassen tegen 2020 met 30 procent reduceren. Dat is een belangrijke uitdaging. Dit kan niet enkel met behulp van elektrische voertuigen. Ik ben ervan overtuigd dat ze daar niet in zal slagen. Ze legt de verantwoordelijkheid nu bij de andere ministers. Zij zullen meer moeten innoveren en meer initiatieven moeten nemen om de reductie van broeikasgassen te halen.

Ik vind dan ook dat we ons niet enkel tot elektrische proeftuinprojecten mogen beperken. We moeten ook voor de innovatie door middel van andere brandstoffen kiezen. CNG staat als brandstof volledig op punt en kan onmiddellijk op de markt worden gebracht en toegepast.

Gelukkig zijn er ook ministers die het met brandstoffen als CNG wel ernstig menen. Minister Crevits schakelt dergelijke voertuigen maximaal in voor haar project betreffende stille leveringen. Die voertuigen zijn zeer milieuvriendelijk en rijden zeer stil. Dit maakt het leven aangenamer van de mensen die in de omgeving van warenhuizen en in de stad wonen. Iemand kan zelfs fietsen naast een wagen of een vrachtwagen die op CNG rijdt.

De heer Robrecht Bothuyne: Mevrouw Van den Eynde vindt dat de Vlaamse Regering dit niet steunt. Ik kan haar echter informeren dat minister Crevits een volwaardig lid van de Vlaamse Regering is.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Minister Crevits ondersteunt het proefproject betreffende de stille leveringen. Dit is echter een initiatief van de privésector. Bedrijven als Colruyt en Delhaize zetten hier maximaal op in. Hoewel minister Crevits dit project ondersteunt, vind ik dat de innovatie en de ondersteuning van CNG door de Vlaamse Regering te minimaal is om in dit land iets door te voeren.

De voorzitter: Minister Lieten heeft het woord.

Minister Ingrid Lieten: Voorzitter, ik heb antwoorden op de punctuele vragen voorbereid, maar ik wil het eerst toch even over het kader hebben. Ik wil namelijk een paar zaken duidelijk stellen.

De Vlaamse Regering heeft in haar conceptnota over toegepast onderzoek heel duidelijk voor de duurzame mobiliteit van personen en van goederen gekozen. Er is niet voor elektrische mobiliteit gekozen. Het gaat duidelijk om duurzame mobiliteit. Ook in de oproep voor de proeftuinen voor elektrische voertuigen zijn veel andere aspecten opgenomen. Zo is er sprake van het maken van lichtere voertuigen, van energie-efficiëntie en van energiedistributie. Dit blijft niet tot de elektrische mobiliteit beperkt. Indien we het over de elektrische mobiliteit hebben, betekent dit niet dat die andere elementen niet in aanmerking worden genomen.

Daarnaast wil ik nog opmerken dat de Vlaamse Regering nooit innovatieprojecten goedkeurt. We hebben daarvoor instellingen en organisaties die de ingediende innovatieprojectaanvragen op een onafhankelijke manier tegen het licht houden. Als het gaat over basisonderzoek, dan gebeurt dat door het Fonds Wetenschappelijk Onderzoek (FWO). Als het gaat over toegepast onderzoek met initiatieven vanuit bedrijven of samenwerkingsverbanden, dan gebeurt het door het Agentschap voor Innovatie door Wetenschap en Technologie (IWT). Ik heb hier al verschillende keren, ook op een vraag van de heer Diependaele, een overzicht gegeven van de projecten van het IWT die over aardgas gaan en die ook gesteund en gestimuleerd worden vanuit het IWT. Het is zeker geen keuze van deze regering om de ene technologie te ondersteunen en de andere niet. Integendeel, wij gaan voor duurzame mobiliteit. Het zijn onze subsidieagentschappen die de dossiers afwegen. Als daar een misverstand over zou bestaan, wil ik dat nog eens uitdrukkelijk zeggen.

Bovendien – en ik spreek nu ook even vanuit mijn persoonlijk engagement – haalt de heer Diependaele in zijn vraag terecht aan dat ik in mijn vorig leven bij De Lijn in 2007 uitdrukkelijk gekozen heb om een belangrijke financiering te doen vanuit De Lijn om zo een eerste waterstofbus, die ontwikkeld was door busbouwer Van Hool in samenwerking met een aantal buitenlandse technologische bedrijven, aan te kopen om proef te rijden en om zo een plaatselijke markt te doen ontstaan. Van Hool kon zo op basis van de rijervaringen in echte omstandigheden het dossier verbeteren en ermee naar andere markten gaan. Dat heeft gewerkt. Ondertussen heb ik begrepen dat Van Hool al meer dan 25 brandstofcelbussen heeft kunnen leveren aan de VS. In april/mei 2012 worden de eerste 5 brandstofcelbussen aan Oslo in Noorwegen geleverd. Ondertussen zijn er dus al 30 van die bussen vanuit Koningshooikt geleverd aan verschillende klanten in de wereld. Dat geeft aan dat de technologie matuur is en betrouwbaar. Ook het specifieke waterstofverbruik van de bussen werd sinds die eerste bus, die is beginnen proef te rijden in opdracht van De Lijn, verfijnd op basis van de opgedane ervaring. Het waterstofverbruik is ondertussen van meer dan 20 kilogram per 100 kilometer gedaald tot minder dan 10 kilogram per 100 kilometer. Door de effectieve inzetbaarheid kan men de technologie dus verder verfijnen. Deze informatie heb ik van de busbouwer zelf gekregen.

Niettemin moet ik opmerken dat de kostprijs van deze bussen nog altijd vier keer hoger is dan die voor de aankoop van een dieselbus. Op het gebied van de kostprijs moet dus nog een heel traject worden afgelegd. Natuurlijk is de vergelijking van een brandstofcelbus en een dieselbus zoals het vergelijken van appels en peren. Op het vlak van kwaliteit is er natuurlijk een groot verschil. Een brandstofcelbus is een zero-emissiebus, en dat is wenselijk vanuit het milieustandpunt – u verwees terecht naar de doelstellingen van minister Schauvliege. De brandstofcelbus is dus een beter alternatief dan de dieselbus.

Een zero-emissie-autobus met een actieradius van 400 kilometer met enkel batterijen, bestaat nog niet. We moeten dus iedere keer een oplossing zoeken en bekijken hoe de technologie verder kan worden uitgetest en verbeterd, en hoe de productiekost naar beneden kan evolueren.

In de wereld zijn er nog andere partners die hiermee bezig zijn. Ik kan meegeven dat in de Italiaanse regio Liguria, de openbaarvervoersmaatschappij recent gekozen heeft om de verdere uitbreiding van het trolleyneet stop te zetten en dat te vervangen door bussen met een zero-emissie op basis van waterstofbrandstofcellen.

Ik moet u ook zeggen dat de eerste brandstofcelbus in 2007 door De Lijn werd gekocht met eigen kapitaal en met cofinanciering van Europa. Als we nu zouden zeggen dat we alle bussen van De Lijn vervangen door waterstofbussen, dan begrijp ik wel dat er een financiële uitdaging is voor minister Crevits. Het zal een niet makkelijk op te lossen kwestie zijn, aangezien de kostprijs nog altijd vier keer hoger is. We hebben nog een weg af te leggen. Door technologische verbeteringen kunnen de productiekosten nog verminderen en dat kan resulteren in een aanvaardbare kostprijs.

Ik heb hierover overlegd met minister Crevits, en ik kan u zeggen dat De Lijn er wel verder op inzet. De Lijn is nu ook geselecteerd om deel te nemen aan een demonstratieprogramma rond brandstofcelbussen op waterstof dat ook door Europese fondsen zou worden gefinancierd. Het is niet zo dat De Lijn dit beleid zou afzweren. Minister Crevits staat er trouwens ook achter. We proberen een samenwerking te vinden tussen de innovatiemiddelen en de exploitatiemiddelen van De Lijn om dat te doen. Ik weet dat het belangrijk is voor onze busbouwers om in eigen regio te kunnen rijden en te kunnen demonstreren. Voor potentiële klanten is het heel belangrijk dat ze zien dat de eigen regio erachter staat en er vertrouwen in heeft.

Ik kom tot de tankinfrastructuur. De aanbouw van de waterstoftankstations is een uitdaging. Uiteraard dient die aanbouw hand in hand te gebeuren met de ontwikkeling van de gebruikers van de tankstations. WaterstofNet is voor ons de partner. Het is als coördinator van het Interreg-project Waterstofregio continu aan het bekijken op welke manieren de waterstofafnemers hier in Vlaanderen actief kunnen worden betrokken en welke tankstations daarvoor nodig zijn. Wij volgen en steunen dat project volledig.

De eerste stap was inderdaad het tankstation van Colruyt bij Halle, dat een paar maanden geleden werd ingehuldigd. Er was een totaalbudget van ongeveer een miljoen euro. Het station werd in een heel snel tempo gerealiseerd. De Vlaamse overheid was sterk betrokken bij het verlenen van de vergunning, want ook daar zitten we in een vernieuwend traject. Er moeten heel wat vragen over veiligheid en dergelijke worden opgelost. De kennis die met dat proefproject werd ontwikkeld, is op alle fronten belangrijk voor de verdere uitbouw van de waterstofinfrastructuur.

Aansluitend op de ervaringen met Colruyt, waarbij het tankstation wordt gebruikt voor heftrucks en personenwagens, heeft Solvay in Antwerpen ook een groot project om eigen restwaterstof te gebruiken in een tankstation voor brandstofcelbussen. Dit tankstation zal een tweede, belangrijke ervaring zijn om de verdere uitrol van de waterstofinfrastructuur in Vlaanderen te onderbouwen. De kostprijs van dit tankstation wordt momenteel geraamd op 1,5 miljoen euro.

Vanuit het project Waterstofregio Vlaanderen-Nederland worden een aantal Vlaamse spelers rond waterstof actief gesteund door de overheid, onder meer Solvay, Hydrogenics, Blue Planet Hydrogen, HyEngine Solutions, Triphase, Colruyt, Imec, Universiteit Gent, Katholieke Hogeschool Kempen, KHLim, Karel de Grote-Hogeschool, Strategische Projectenorganisatie Kempen (SPK), Power-Link en WaterstofNet. In totaal investeert de Vlaamse overheid in dit project 3,6 miljoen euro. De totale projectomvang bedraagt ruim 14,1 miljoen euro, omdat het ook in een Interreg-project is ingebouwd.

De eerste resultaten en opportuniteiten rond waterstof geven aan dat waterstof een interessant thema is om verder te ontwikkelen. Ik zeg ook aan alle partners om het TINA-Fonds te gebruiken. Het is uniek dat de verschillende partners – sterke partners – elkaar in het stroomschema gevonden hebben. Het gaat zowel om bedrijven als om kenniscentra die in de verschillende stappen van de keten rond waterstof kennis en expertise hebben. We coachen en geven aan dat het binnen het TINA-Fonds mogelijk moet zijn om een grotere investering in te plannen die de maatschappelijke turnaround gemakkelijker zou kunnen organiseren en waarbij alle partners sneller hun innovatie in de economie zouden kunnen inbrengen.

De eerste verkennende gesprekken zijn ondertussen gevoerd. Ook vanuit Europa is in een programma van 470 miljoen euro voorzien, specifiek voor waterstof en brandstofcellen en vanuit WaterstofNet worden concrete projecten met de EU ontwikkeld en uitgevoerd. Vlaanderen is binnen de memberstate-group een actieve speler in de definitie van de Europese programma's rond waterstof binnen de zogenaamde Joint Undertaking. De bundeling van kennis in Vlaanderen is een enorm voordeel. We moeten hier verder op inzetten zodat Vlaanderen tot een toonaangevende waterstofregio voor Europa kan uitgroeien.

De beleidsintenties zijn dus duidelijk. Wij proberen te steunen waar we kunnen. Als jullie nog weet hebben van communicatiestoornissen of problemen met de effectieve afhandeling van subsidiedossiers, dan hoor ik dat graag. Ik zal dan proberen om die problemen op te lossen.

De voorzitter: De heer Diependaele heeft het woord.

De heer Matthias Diependaele: Minister, ik dank u voor uw uitgebreid antwoord. De beleidsintenties zijn inderdaad duidelijk. Zoals de heer Watteuw ook zegt, moeten we op veel zaken inzetten, maar we doen het duidelijk ook op waterstof.

De Europese financiering bedraagt 470 miljoen euro. Hebt u een zicht op het deel dat voor ons zou kunnen zijn? Hoeveel krijgen we nu reeds? Ik begrijp dat u die informatie niet bij hebt. Ik zal ze schriftelijk opvragen.

Solvay heeft een ander probleem omdat het restwaterstof heeft. Het is een unieke situatie die men ten goede kan gebruiken. Het is een heel ander probleem dan wanneer men de waterstof zelf moet creëren op een andere plaats, zoals bij Colruyt bijvoorbeeld.

Een maand geleden heeft de minister-president gezegd dat er in het TINA-Fonds maar twee projecten waren die goedgekeurd zijn. Hopelijk gaat men er meer een beroep op doen, zowel in het voordeel van het TINA-Fonds dat zijn doelstellingen moet halen, als voor de projecten rond waterstof zelf.

We komen straks nog terug op het Grensregio WaterstofNet. Bedankt voor het antwoord.

De voorzitter: Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Minister, u zegt dat Van Hool al tientallen waterstofbrandstofcelbussen heeft kunnen leveren aan andere landen. Dat is heel positief. Het is alleen jammer dat de technologie bij ons aanwezig is, maar het project eigenlijk heel moeilijk van de grond komt.

U wijst terecht ook op de hoge kostprijs van de aanschaf van die voertuigen. Dat klopt, maar alle begin is moeilijk. Ik denk toch wel dat de algemene kost beter berekend zou moeten worden. We kennen de brandstofprijs en we kunnen die naast de kosten van de waterstofbrandstofcelbussen plaatsen. Het zal minder duur zijn dan de dieselveertuigen. Daarnaast zijn er ook de milieukosten. Er zijn ook de boetes van Europa die ons boven het hoofd hangen omdat we bepaalde doelstellingen niet halen. Het is dus een en-enverhaal.

Ik wil dus pleiten om zulke projecten meer te ondersteunen. Vlaanderen heeft de technologie en dus moeten we het initiatief nemen om zulke voertuigen meer ingang te doen vinden in Vlaanderen.

Minister, ik ben een vurig bepleiter van CNG. Deze brandstof is aanwezig in onze omgeving en zo worden we minder afhankelijk van de politiek onzekere landen. Bovendien is een CNG-tankinstallatie onmiddellijk ombouwbaar tot een installatie voor waterstof. Als de waterstoftechnologie op punt staat, kunnen we makkelijker mee als we nu inzetten op CNG. Momenteel zijn er te weinig CNG-tankinstallaties. Ook voor waterstofinstallaties zitten we nog maar in de beginfase. We hebben onvoldoende geïnvesteerd in de startfase van CNG en als we nu niet voldoende investeren, zullen we ook een groot deel van de startfase van waterstof missen.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

■

Interpellatie van de heer Lode Vereeck tot mevrouw Ingrid Lieten, viceminister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Innovatie, Overheidsinvesteringen, Media en Armoedebestrijding, over de goedkeuring van de erkenningsaanvraag voor de competentiepool Vlaams Instituut voor Mobiliteit (VIM) vzw - 105 (2011-2012)

Interpellatie van de heer Lode Vereeck tot mevrouw Ingrid Lieten, viceminister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Innovatie, Overheidsinvesteringen, Media en Armoedebestrijding, over de goedkeuring van de erkenningsaanvraag voor de competentiepool Vlaams Instituut voor de Logistiek (VIL) vzw - 106 (2011-2012)

De voorzitter: De heer Vereeck heeft het woord.

De heer Lode Vereeck: Minister, vandaag zijn er negen competentiepolen, die de afgelopen jaren samen voor zo'n 95 miljoen euro aan subsidies hebben ontvangen. Voor 2012 komt daar nog eens 39 miljoen euro bovenop. Dat betekent dat we eind 2012 in Vlaanderen voor 133,2 miljoen euro hebben geïnvesteerd in die competentiepolen. Daar komen nog bijkomende subsidies bij via de reguliere subsidiekanalen van het Agentschap voor Innovatie door Wetenschap en Technologie (IWT).

Ondanks mijn kritiek op de twee competentiepolen die we nu bespreken, ben ik voorstander van het concept competentiepool. Ik vind het een goed concept, mits een goede operationalisering. Er zijn ook competentiepolen die heel goed functioneren. Dat is wel duidelijk.

Minister, in de eerste aanzet van mijn vraag wil ik het hebben over de totstandkoming van de besluitvorming en in tweede instantie, na uw antwoord, zou ik willen ingaan op de oorzaken van de problemen die zich voordoen bij het Vlaams Instituut voor Mobiliteit (VIM) en het Vlaams Instituut voor de Logistiek (VIL).

De aanleiding van beide interpellaties is eigenlijk de beslissing van de Vlaamse Regering, eind vorig jaar, om de erkenningsaanvraag van vier competentiepolen goed te keuren: de oprichting van Flanders Strategic Initiative for Sustainable Chemistry (FISCH), de verlenging van Flanders InShape, de verlenging van het VIM en de verlenging van het VIL, als aparte instelling.

Het VIM werd reeds opgericht in 2006 en zou alle expertise rond mobiliteit die er bestaat bij transportbedrijven, studiebureaus, kennisinstellingen en mobiliteitsorganisaties samenbrengen. Daaruit zouden dan innovatieve projecten moeten voortspruiten. Leden zijn onder andere Colruyt, Touring, de Vlaamse Stichting Verkeerskunde, het Interdisciplinair Instituut voor Breedbandtechnologie (IBBT), het universitair Micro-elektronicacentrum (Imec) en de Universiteit Gent. Eind 2011 had het VIM in totaal als 6,3 miljoen euro aan subsidies ontvangen.

Het VIL is iets ouder en dateert al van 2003. Het heeft eigenlijk dezelfde doelstelling, namelijk het bij elkaar brengen van de voornaamste spelers en het meehelpen aan het uitbouwen van een duurzame en innovatieve logistiek. Leden zijn onder andere Colruyt, Agfa-Gevaert en Umicore. Eind 2011 had het VIL in totaal al 16,3 miljoen euro aan subsidies ontvangen. Daar komt in 2012 nog eens 4,5 miljoen euro bij.

Het gaat bij beide instituten dus om aanzienlijke bedragen en nobele doelstellingen, die we zeker kunnen ondersteunen. Minister, de voorzetting van de twee competentiepolen als aparte structuren was in zekere zin wel verrassend, omdat u in 2009 had aangekondigd te zullen werken aan een consolidatie van beide instellingen en dat er dus één structuur zou komen. Ook het IWT had meermaals gesteld dat een consolidatie aangewezen was. Toch blijven de

instellingen afzonderlijk bestaan, als gevolg van de beslissing van de Vlaamse Regering van 16 december 2011.

U had die consolidatie aangekondigd naar aanleiding van problemen die er eind 2009 waren bij het VIM en die ook in deze commissie werden besproken. Dat was op basis van twee interne nota's van de raad van bestuur van het IWT. Samenvattend duiden die nota's op een drietal problemen bij het VIM: financiële problemen, meer bepaald de subsidies van het Europees Fonds voor Regionale Ontwikkelingsproblemen (EFRO) die niet zouden worden uitbetaald, problemen met de cofinanciering, waarbij het beoogde percentage cofinanciering niet werd behaald, en onvoldoende realisaties.

De raad van bestuur van het IWT was in 2009 vrij hard: "Het VIM krijgt de opdracht om binnen het resterend budget zijn werking als competentiepool af te ronden, zonder financiële tekorten. Het advies van de raad van bestuur is om geen verdere verlenging binnen het kader van de competentiepolen te ambiëren." Dat lijkt mij heel duidelijk.

Minister, u zei toen in de commissiebespreking: "In de mobiliteitsector zijn er een aantal initiatieven die elkaar beconcurreren voor het in de wacht slepen van de middelen. Dat werkt contraproductief. Overheidsmiddelen moeten zoveel mogelijk in projecten en zo weinig mogelijk in structuren terechtkomen. Voor mobiliteit zijn er VIM, VIL, Flanders' DRIVE, Flanders Logistics. De rapporten van het IWT bewijzen dat het de moeite is na te gaan of een vereenvoudiging mogelijk is. Dat mag echter niet leiden tot de oprichting van nog maar een nieuw instituut, maar eerder tot samenvoeging of samenwerking van de bestaande structuren."

Het nieuwe initiatief zou starten begin 2011. Na de aankondiging met betrekking tot de consolidatie, heb ik u dan een aantal schriftelijke vragen gesteld. U gaf in uw antwoorden steeds aan dat er nog slechts één structuur zou overblijven, om overlap en concurrentie te vermijden. U hebt dat nog eens herhaald in uw beleidsbrief 2011.

Om die reden werden de overeenkomsten met het VIM en het VIL, die eigenlijk al veel eerder moesten worden verlengd, in afwachting van die consolidatie stapsgewijs verlengd.

Mijn verbazing was dus groot toen u, in antwoord op een schriftelijke vraag van 2 augustus 2011, stelde dat het VIM en het VIL toch als aparte instellingen zouden kunnen voortbestaan en dat beide een erkenningsaanvraag zouden kunnen indienen voor de periode 2012-2015. Die erkenningsaanvragen werden, zoals gezegd, op 16 december 2011 goedgekeurd door de Vlaamse Regering.

Minister, het VIM en het VIL werden voortgezet als aparte instellingen, ondanks meerdere aankondigingen van een consolidatie wegens efficiëntiewinsten. Voor beide is er een toekenning van een subsidie voor basiswerking van 2,5 miljoen euro voor vier jaar en een subsidie voor projectwerking van 2 miljoen euro voor 2012. Waarom werd er geen consolidatie van het VIM en het VIL doorgevoerd? Ik weet ondertussen wel dat u gezocht hebt naar een alternatief, maar dat beantwoordt natuurlijk niet de vraag waarom er geen consolidatie werd doorgevoerd. Waar zat de knoop? Waar werd het geblokkeerd? Iedereen was het er toch over eens dat die consolidatie gunstig zou zijn? Op basis van welke elementen achtte u een voortzetting van het VIM en het VIL als aparte instellingen plots, in de zomer van 2011, wel opportuun?

Minister, we zullen het straks hebben over de oorzaken van het niet goed functioneren van de instellingen. Ik wil een constructieve voorzet doen. Ik zal enkele elementen naar voren schuiven waarom ik denk dat het niet zo goed lukt bij het VIL en vooral bij het VIM. Ik vind dat jammer, want die instellingen zijn mij, in tegenstelling tot de perceptie die gecreëerd kan zijn door een aantal krantenartikels, in zekere zin wel genegen. Het maatschappelijke doel van die instellingen is mij ook zeker genegen.

Ik wil het eerst hebben over de beslissing zelf. Die beslissing is mij namelijk een raadsel. Er is de beslissing en er is het vernietigende advies van de Inspectie van Financiën. De Inspectie

van Financiën concludeert na analyse van het dossier: “Het nut en de doelmatigheid van het VIM over de vorige subsidieperiode wordt niet aangetoond. Er is geen zicht of inhoudelijke beoordeling van de toekomstige VIM-projecten. A fortiori wordt de doelmatigheid van de voortzetting van de subsidiëring niet afdoende aangetoond of minstens geloofwaardig gemaakt.” Dat is een scherpe kritiek, zoals we die wel vaker gewend zijn van de Inspectie van Financiën.

Belangrijk zijn de realisaties van de voorbije werking. De verantwoording van de goedkeuring van die nieuwe erkenningsaanvraag is namelijk hoogst onduidelijk. In de nota van de Vlaamse Regering en de bijlage wordt er voornamelijk naar de toekomst gekeken. Niemand trekt in twijfel dat het iets nuttigs is. Maar het positieve advies aan de Vlaamse Regering gebeurt op basis van het aantal events, het aantal projecten waar vertegenwoordigers van het VIM op aanwezig zijn. Er is echt totaal geen zicht op de toegevoegde waarde, de maatschappelijke meerwaarde van die events.

Er is in uw advies aan de Vlaamse Regering ook geen sprake van de problemen die zich hebben voorgedaan. Als u eind 2011 een voorstel doet aan de Vlaamse Regering en u kijkt naar de realisaties van de afgelopen jaren, vind ik dat u op zijn minst moet verwijzen naar de problemen die er eind 2009 waren. De problemen bij het VIM eind 2009 waren zo ernstig dat de raad van bestuur van het IWT op dat moment adviseerde om op te doeken. Daar wordt in uw nota helemaal niet naar verwezen. Ik vind dat een cruciaal element in het evaluatieproces van de voorbije werking. U kon dat toch op zijn minst even aanhalen en het dan weerleggen.

Er wordt in uw nota aan de Vlaamse Regering ook niet verwezen naar de problemen met de cofinanciering. Men heeft de vereiste 20 procent nooit gehaald. In 2010 was het 15 procent. Op het moment dat men in de problemen kwam, eind 2009, verlaagde men dat naar 14,4 procent. Maar ook daarover is in uw nota aan de Vlaamse Regering niets terug te vinden.

Op het einde van een competentiepoolovereenkomst wordt altijd een zelfevaluatie gemaakt. De raad van bestuur van de competentiepool is verantwoordelijk voor de zelfevaluatie, die bij de andere acht competentiepolen gebeurt door externe consultants. In uw antwoord van 2 augustus 2011 geeft u echter aan dat dat bij het VIM niet gebeurt is door een externe consultant, maar door het VIM zelf. Met andere woorden: de competentiepool VIM heeft zichzelf geëvalueerd. Dat is op zich een afwijkende procedure ten opzichte van de acht andere. De resultaten van de afgelopen werking zijn mijns inziens niet op een afdoende en voldoende manier besproken, terwijl die zo cruciaal zijn voor de verlenging.

Ook de verlenging zelf wordt niet onderbouwd. Er is nauwelijks zicht op toekomstige projecten en activiteiten. Hoe gaan die bijdragen tot innovatieve oplossingen inzake mobiliteit? Wat gaat het VIM precies doen? Waar ligt de focus? Er zijn zeer ambitieuze doelstellingen, maar nergens wordt aangegeven hoe die zullen worden bereikt.

Dan is er ook nog het externe expertenadvies. Dat moet ingewonnen worden bij de erkenningsaanvraag. Dat is nog iets anders dan op het einde. Dit gaat over het begin van een nieuwe periode. Op het einde is er dus de zelfevaluatie, bij het begin worden er wel degelijk externe deskundigen geraadpleegd.

De externe experts die het businessplan voor de verlenging van het VIM hebben beoordeeld, waren zeer negatief. In uw nota aan de Vlaamse Regering lezen we daarover het volgende cryptische zinnetje: “Het advies van de externe deskundigen vormt een belangrijk element in de evaluatie van de aanvraag door het IWT.” In de nota die u dan aan uw collega’s voorlegt, staat echter geen enkele verwijzing naar dat externe evaluatierapport. U noemt het heel belangrijk, maar noch in uw nota, noch in het advies van de raad van bestuur van het IWT, dat aan die nota is toegevoegd, wordt iets gezegd over de bevindingen van de externe experts.

Ik heb dan via een schriftelijke vraag gevraagd of ik die rapporten kon krijgen. U wou die eerst niet ter beschikking stellen. Pas na tussenkomst van parlamentsvoorzitter Peumans heb

ik die rapporten toch kunnen inkijken. En die waren, op zijn zachtst gezegd, zeer kritisch. Ik kan niet ingaan op de elementen met betrekking tot het businessplan zelf, die van vertrouwelijke aard zijn. Maar laat me wel het volgende zeggen. De deskundigen staan positief tegenover het concept. Ikzelf ook, dat blijf ik benadrukken. Ik zal straks een aantal zaken naar voren schuiven om het te verbeteren.

De deskundigen zeggen echter ook dat de evaluatie snel is moeten gebeuren en dat niet alle informatie beschikbaar is. “Er is geen duidelijke focus, er is versnippering. De doelgroep wordt niet goed bediend. Er is nood aan een meer bedrijfsgerichte focus. Een probleemanalyse voor je begint te werken, zou daarin een eerste stap kunnen zijn. De maatschappelijke doelstellingen zijn beperkt. Het ledenaantal is bescheiden. De resultaten van de projecten zijn summier beschreven. De projecten zijn slechts in beperkte mate innovatief. De rol van het VIM in de projecten is beperkt. Er zijn geen duidelijke KPI's (Key Performance Indicators). Er zijn geen duidelijke selectiecriteria voor de projecten. Het budgetplan is weinig onderbouwd. Er is overlap met het VIL. De kennisopbouw gebeurt buiten het VIM. De kennisinstellingen hebben er maar weinig aan. Er is te veel aandacht voor communicatie rond het VIM.” Te weinig inhoud en te veel pr, dus.

Dat kan tellen als kritiek. Ik begrijp dan ook niet goed dat dat niet wordt meegenomen in de nota aan de Vlaamse Regering. Op basis van deze kritiek zou ik beslissen om niet te verlengen. De kritiek is immers ook gebaseerd op de werking van de afgelopen zes jaar, en die is niet goed. Het positieve advies gaat over de filosofie, die wel goed is, maar niet over wat daar gepresteerd is.

Minister, gegeven de keuze voor aparte instellingen, op basis van welke elementen verantwoordt u dan de goedkeuring voor het nieuwe VIM-convenant? Het VIM voerde een zelfevaluatie uit, zonder een beroep te doen op een externe consultant. De raad van bestuur is verantwoordelijk voor de uitvoering van die zelfevaluatie. Uit uw antwoorden op een aantal schriftelijke vragen blijkt dat de bestuurders van VIM en VIL een vergoeding krijgen voor hun mandaat, wat niet het geval is bij de zeven anderen. Vindt u het dan logisch dat de bestuurders van het VIM zelf opdraaien voor hun zelfevaluatie, gezien ook het feit dat zij financiële belangen hebben? Ik zeg er nogmaals bij dat het bij het VIL en de zeven andere wel door externe consultants gebeurt.

Uw beslissingsvoorstel aan de Vlaamse Regering stelt dat het rapport van de externe experts een zeer belangrijk element vormt in de besluitvorming, maar noch in de nota, noch in het advies van het IWT wordt op de bevindingen van de externe experts ingegaan. Uit de verslagen die ik heb ingekeken, blijkt dat de experts fundamentele opmerkingen en zware kritiek hebben op de aanvraag tot verlenging van het VIM. Waarom werden de bevindingen van de experts niet opgenomen in de basisnota, hoewel zij een essentieel onderdeel vormen in de beoordelingsprocedure met betrekking tot de erkenningsaanvraag?

Het advies van het IWT, dat is bijgevoegd bij uw nota, is zeer summier en vaag. Het advies van het IWT verschilt van het advies dat ter inzage ter beschikking werd gesteld via de parlementsvoorzitter. Het advies bevat de samenvatting van de evaluatie door de externe experts, terwijl de officiële nota amper inhoudelijk ingaat op de erkenningsaanvraag van het VIM. Er bestaan in dit dossier dus verschillende nota's van de raad van bestuur. Kunt u de discrepantie tussen die verschillende IWT-nota's duiden?

Er is een jaarlijkse subsidie voor basiswerking van 640.000 euro. Op welke punten verschilt de voorziene werking van het VIM voor de komende periode met de voorbije werking van het VIM, als gevolg van de hervorming van het competentiepoolbeleid? Ik verwijs daarvoor naar die lichte structuren. Ik ga er dan ook van uit dat er een besparing is, maar in de cijfers, bij de budgettaire implicaties, vind ik die alvast niet terug.

Ik heb nog enkele gelijkaardige vragen met betrekking tot het VIL. Ook hier is er dat negatieve advies van de Inspectie van Financiën. Ik citeer: “Het dossier en de begroting van

VIL vertonen een gebrek aan kostenefficiëntie in vergelijking met de normering die aan de Vlaamse administraties wordt opgelegd.” Ook hier geven de nota’s aan de Vlaamse Regering een oplijsting van de projecten en het aantal leden, maar ze tonen niet de maatschappelijke meerwaarde en tonen niet aan hoe bepaalde projecten de concurrentiekracht van de logistieke sector in Vlaanderen verbeterd hebben, om een soort maatschappelijke indicator te hebben.

Wat de onderbouwing van de verlenging betreft, moet ik zeggen dat uw nota aan de Vlaamse Regering, in tegenstelling tot bij het VIM-dossier, wel een beperkte toelichting bevat. Er zullen twee types van onderzoeksprojecten worden uitgevoerd: collectieve onderzoeksprojecten en doorbraakprojecten. Er wordt niet vermeld welke projecten worden bedoeld. De meetbare doelstellingen betreffen meestal opnieuw het aantal leden, het aantal bereikte bedrijven, maar er zijn geen ‘key performance indicators’ op basis van de meerwaarde voor de concurrentiekracht, bijvoorbeeld qua omzetverhoging, kostenvermindering, intellectuele eigendommen. Toch was er dus sprake van een beperkte toelichting, die echter niet duidelijk maakt hoe het VIL zal bijdragen tot het uitgroeien van Vlaanderen tot een logistieke topregio in 2020.

De externe experts waren opnieuw kritisch. Noch in uw nota, noch in het advies van de raad van bestuur van het IWT wordt iets gezegd over hun bevindingen. We hebben die adviezen wel kunnen lezen, met dank aan de voorzitter van dit parlement. De experts zijn positiever over de organisatie van het VIL dan over het VIM, maar ook wat dit betreft zijn er opnieuw een aantal fundamentele opmerkingen. Ze missen een link tussen de algemene doelstellingen en activiteiten van het VIL en de resultaten. Er is teveel focus op kortetermijnprojecten, met een beperkt ambitieniveau. Er is een risico op overlapping met diensten van commerciële consultants. Er is geen focus van activiteiten. Er is nood aan een probleemanalyse om de belangrijkste uitdagingen te identificeren. De uitgevoerde projecten hebben tot nu toe in bepaalde gevallen concrete resultaten opgeleverd voor de betrokken bedrijven, maar de relevantie voor de ruimere doelgroep, dus voor de sector, is niet duidelijk. Het VIL is bovendien onvoldoende een brug tussen de bedrijven en de kennisinstellingen. Er is nood aan betere ‘key performance indicators’. Tot zover een bloemlezing uit de kritiekpunten van de experts.

Mijn vragen zijn eigenlijk dezelfde als bij het VIM. Op basis van welke elementen verantwoordt u de goedkeuring van het nieuwe VIL-convenant? Waarom werden de bevindingen van de experts niet opgenomen in de basisnota aan de regering, hoewel die bevindingen een essentieel onderdeel vormen in de beoordelingsprocedure van de erkenningsaanvraag? Het officiële IWT-advies is zeer beknopt en vaag, en verschilt van andere bestaande adviezen, die wel de kritieken van de experts bevatten. Kunt u die discrepantie duiden? Op welke punt verschilt de voor de komende periode voorziene werking van het VIL van de voorbije werking van het VIL, als gevolg van de door u doorgevoerde hervorming van het competentiepoolbeleid?

Minister, ik geef toe dat dit veeleer procedurele vragen zijn. Straks zal ik nog iets nader op de inhoud ingaan.

De voorzitter: Minister Lieten heeft het woord.

Minister Ingrid Lieten: Voorzitter, ik wil toch even een voorafgaande opmerking maken. De vragen zijn inderdaad van procedurele aard. Om die goed te kunnen voorbereiden, heeft de heer Vereeck ook inzage gevraagd in alle trajecten en documenten die er intern waren in het IWT. We hebben die ook ter inzage gegeven, via de parlamentsvoorzitter. Het ontgoocht me wel dat het debat daarover, op basis van die documenten, eerst in de media is gevoerd en dat we het nu pas, een maand later, in de commissie voeren.

Het is goed dat we dit debat nu eens voeren. Het dossier van het VIM en het VIL is immers een goede case voor een debat dat we ongetwijfeld opnieuw zullen voeren, wanneer we ook hier de tweede versie van het rapport-Soete zullen bespreken. Ik meen dat we een

onderscheid moeten maken tussen het beleid dat ik zelf aan de Vlaamse Regering heb voorgelegd en de bijsturingen die we ter zake hebben gedaan enerzijds, en de effectieve toepassing van de beleidsregels door het IWT, en bij uitbreiding ook door de competentiepolen en anderen anderzijds. Ik wil daar eerst even op ingaan, voor ik in detail antwoord op de vragen van de heer Vereeck. Wat sommige vragen betreft, zal ik opnieuw moeten verwijzen naar de antwoorden die ik al heb gegeven op diverse schriftelijke en andere vragen.

Wat is onze maatschappelijke doelstelling en onze economische doelstelling met dat toegepast onderzoek, waarbij de competentiepolen een belangrijk instrument zijn? Wat we willen, is de 'triple helix', zoals die ook in de literatuur wordt omschreven. We willen dat er platformen zijn waar de bedrijven en de economie, waar onze onderzoekers in bedrijven, maar vooral ook in wetenschappelijke instellingen en universiteiten, en waar de samenleving elkaar vinden, om op basis van hun verschillende kennis en behoeften onderzoeksprojecten op te zetten. Die projecten zouden dan kunnen leiden tot toepassingen die in de samenleving kunnen worden geïntroduceerd. Meestal zal die introductie via de economie gebeuren. Soms gebeurt ze ook rechtstreeks via de overheid of anderen. Daartoe zijn de competentiepolen opgericht.

We hebben die competentiepolen geëvalueerd. Daaruit bleek dat de manier waarop we dit tot nu toe hadden gedaan, ook leidt tot negatieve effecten en een zekere inefficiëntie. De competentiepolen worden uiteraard opgericht vanuit het vrije initiatief. Het is niet de regering of het IWT die beslist een competentiepool op te richten. Het gaat over het vrije initiatief van een sector, van bedrijven of mensen, van onderzoeksinstellingen die elkaar vinden en een opdracht op zich willen nemen. Er is gebleken dat er inderdaad een veelheid aan competentiepolen is opgericht. Men heeft die ook erkend en budgetten gegeven. Men spitst zich nu toe op het VIM en het VIL, en doet alsof al die andere polen een fantastisch parcours hebben afgelegd. Ik betwist dat. Ze zijn allemaal redelijk jong. Ze hebben allemaal gezocht naar de beste manier van samenwerken en organiseren. De ene is daar al beter in geslaagd dan de andere, maar ze hebben allemaal een zoektocht afgelegd.

Ik wijs erop dat we al na enkele jaren een evaluatie hebben gemaakt. Ik vind dat we die diverse competentiepolen en ons systeem ook wat tijd moeten geven om zich te kunnen ontwikkelen. De evaluatie die we al hebben gemaakt, hebben we echter al gebruikt om het concept bij te sturen. Uit de evaluatie is het volgende gebleken. Die initiatieven die vanuit het vrije initiatief groeien, definiëren natuurlijk zelf allemaal hun scope, en er zijn wel eens overlappingen of grijze zones. Er is geen sprake van netjes naast elkaar afgebakende gehelen. Het voorbeeld van VIM en VIL is duidelijk. De beide situeren zich in de mobiliteitssector: het VIL houdt zich bezig met logistiek, het VIM met de ruimere mobiliteit. Er waren zeker overlappingen. Als er sprake is van twee organisaties die van onderuit groeien, die hun eigen raad van bestuur en hun eigen personeel hebben, is er ook wat concurrentie. In heel veel domeinen juichen we concurrentie toe, maar dat kan ook inefficiënt zijn: soms is er sprake van dubbel werk, of er wordt tenminste toch te weinig samengewerkt. Er bleek dus sprake te zijn van grijze zones. Het risico bestaat dus dat we met belastinggeld onderzoeken financieren die elkaar soms aanvullen, of elkaar misschien overlappen. Dat moeten we vermijden.

Ook hebben we vastgesteld dat het feit dat we aan die competentiepolen ook meteen een onderzoeksbudget gaven, niet de beste manier was om ervoor te zorgen dat het telkens om excellent en relevant onderzoek ging. De raad van bestuur in een dergelijke organisatie is immers rechter en partij. Hij formuleert onderzoeksprojecten en keurt die tegelijkertijd goed. In die raden van bestuur zetelen weliswaar vertegenwoordigers van de samenleving, de industrie en de onderzoeksinstellingen, dus dat zijn geen domme mensen, maar ze zijn rechter en partij, en dat is eigenlijk niet goed.

We vonden dat we lessen moesten trekken uit de eerste levensjaren van die diverse competentiepolen, en daarom hebben we precies die lichte structuren uitgevonden. Die lichte structuren, dat is geen besparingsoefening, integendeel. De budgetten die we hebben

gereserveerd voor die competentiepolen, hebben we niet ingekrompen. We hebben enkel de structuren aangepast, om die inefficiëntie die uit de eerste doorlichting was gebleken, weg te werken.

Dat is een beleidskeuze. Daarover kan men discussiëren. We hebben beslist dat we het vrije initiatief zouden blijven koesteren. We willen immers dat de samenleving, de industrie en de onderzoekers elkaar vinden. Het gaat altijd over mensen die elkaar moeten vinden en samen een engagement willen aangaan met betrekking tot een bepaalde competentiepool. De overheid wil ter zake niet dirigistisch optreden en bepalen wie wel en niet mag. We gaan ook niet beslissen waarvoor we een competentiepool nodig hebben, en wat ze al dan niet mogen doen in hun strategische scope.

We hebben wel verklaard strenger te zullen optreden met betrekking tot de erkenning en de financiering. Nu zijn de raden van bestuur tegelijkertijd rechter en partij. Dat willen we doorprikken. De competentiepolen moeten hun aanvraagdossiers nu bij het IWT indienen. Ze moeten uitleggen wat ze de komende jaren willen doen. Het IWT moet dan adviseren of dit geloofwaardig, nuttig en noodzakelijk is.

Duurzame mobiliteit blijft voor deze Vlaamse Regering een belangrijk punt. Het VIM en het VIL zitten in de scope. We geven echter enkel de basisfinanciering. We voorzien niet in een projectfinanciering.

De basisfinanciering houdt in dat we de bestaande staf van zes mensen financieren. Die zes mensen zijn noodzakelijk om de kenniscontinuïteit, de kennisoverdracht en de continuïteit van de werking te garanderen. We hebben duidelijk gesteld dat de basisfinanciering objectief is opgebouwd en voor iedereen hetzelfde bedraagt. We hebben dit bedrag onder meer op de gemiddelde kostprijs per personeelslid gebaseerd. Er is wat discussie over de zitpenningen geweest. We geven elke competentiepool hetzelfde percentage en hetzelfde bedrag voor de werkingskosten. Daar moeten ze het mee doen. Indien een competentiepool zijn personeel meer wil betalen of zijn leden zitpenningen wil geven, is dat een eigen beslissing. Die competentiepool moet dat ook zelf financieren. Wij financieren dat niet. Wij geven iedereen dezelfde basisfinanciering.

Wat de projectfinanciering betreft, besparen we niet op de budgetten. We brengen die budgetten echter onder bij het IWT. Elke competentiepool moet voor elk onderzoeksproject een aanvraag bij het IWT indienen. Het IWT heeft de kracht en de macht dit onderzoeksproject nog voor de aanvaag te evalueren op de punten die wij belangrijk vinden.

Een van de belangrijke vragen is steeds of de juiste partners zich aan boord bevinden. Indien iemand iets wil onderzoeken, moet hij hier de juiste mensen uit het onderzoeksveld bij betrekken. Die mensen beschikken immers over de expertise.

Een andere vraag luidt of het onderzoek voldoende ambitieus en relevant is. Is er vraag uit de economie? Willen bedrijven zich mee engageren? Dit zijn de criteria die het IWT ook hanteert om andere projecten te evalueren waarbij bedrijven en onderzoekers samenwerken.

Het IWT evalueert. De raden van bestuur van de competentiepolen beslissen niet langer welke onderzoeksprojecten ze willen uitvoeren. Ze kunnen enkel bij het IWT een projectaanvraag indienen. We vertrouwen erop dat het IWT, dat over expertise beschikt om projecten te evalueren en hier als rechter fungeert, zal oordelen welke projecten niet voldoende ambitieus zijn of niet over de juiste mensen beschikt.

Samenwerking is essentieel. Ook met betrekking tot projecten in de sector van de logistiek of de mobiliteit moet met anderen worden samengewerkt. Ik zal even twee voorbeelden geven. In de mobiliteitssector zitten we ook met Flanders' DRIVE. Ook Flanders' Mechatronics Technology Centre omvat bepaalde mobiliteitsaspecten. De erkenning of verlenging van de erkenning moet er nog aankomen. Toch is het vaak al nodig samen te werken.

We zijn in elk geval niet van plan de competentieontwikkeling in het ene project in een ander project nogmaals te financieren. We hebben nu net de rollen van rechter en partij gescheiden. Dit is een beleidskeuze. We willen op die manier de doelstellingen bereiken die we allemaal belangrijk vinden.

We willen elke dubbelfinanciering vermijden. We willen tot de juiste ambitieniveaus komen. We willen dat de juiste mensen aanwezig zijn. We willen dat er steun vanuit en engagementen van het bedrijfsleven komen. Dat is wat we met deze overheveling van de beoordeling naar het IWT trachten te bereiken.

We hebben wat moeten zoeken. In het begin van de legislatuur hebben een aantal mensen opgemerkt dat het VIL en het VIM op elkaars terrein kwamen. We hebben er toen aan gedacht die competentiepolen te fusioneren en op die manier de problemen op te lossen.

Uit de evaluatie van de competentiepolen is echter gebleken dat dit niet enkel een probleem van het VIM en het VIL was. Er waren structurele oorzaken. We hebben dan ook besloten een ander antwoord te formuleren.

We hebben voor lichte structuren gekozen. We hebben de functies van rechter en partij gescheiden. We hebben een cap op de financiering gezet. De projectfinanciering leidt ertoe dat er telkens een hefboom is.

Ik hoop dat dit alles in de praktijk zal werken. Ik ben een grote voorstander van deze aanpak. We slagen er tegelijkertijd in het vrij initiatief te vermijden en als overheid niet te stellen wat al dan niet kan of mag. We hebben het IWT de opdracht en de bevoegdheid gegeven elk project afzonderlijk tegen het licht te houden. Hieruit moet dan blijken of het de moeite is belastingmiddelen in de projecten te steken. Ik geloof er sterk in dat we op die manier onze twee belangrijke doelen, het vrij initiatief en de kwaliteitscontrole, kunnen bereiken.

Ze zijn daarmee bezig. De competentiepolen waarvan de erkenning in 2011 afliep, hebben het bericht gekregen dat ze zich in de nieuwe methodologie moesten inschrijven. Dit is voor die mensen niet zo gemakkelijk. De competentiepolen hadden immers hun bestaande jaarplanning en hun eigen personeel. Iedereen wil natuurlijk zo veel mogelijk de continuïteit handhaven. We hebben echter gesteld dat iedereen zich vanaf nu in de nieuwe methodologie moet inschrijven. Voor de competentiepolen waarvan de erkenning in 2011 verviel, moest dit op korte termijn gebeuren. De competentiepolen waarvan de erkenning in 2012 vervalft, hebben wat meer voorbereidingstijd gekregen om over die strategie na te denken en hun organisatie bij te sturen.

We hebben duidelijk gesteld dat iedereen zijn aanvraagdossiers bij het IWT moet indienen. Het IWT heeft die aanvraagdossiers zeer kritisch beoordeeld. Dat moet ook op die manier gebeuren. Het IWT heeft onder meer naar het verleden gekeken. De heer Vereeck heeft terecht enkele in dit verband gemaakte bemerkingen aangehaald. Die instellingen hebben een jonge geschiedenis. Er valt zeker veel te verbeteren. Ik betwist dit niet. Het IWT heeft echter ook naar de toekomst gekeken. Het IWT heeft zich de vraag gesteld of een competentiepool in de beleidskeuzes van de overheid past. De duurzame mobiliteit is vast en zeker een belangrijk punt. Het IWT heeft zich ook de vraag gesteld of een dossier de nodige basiselementen bevat om het vertrouwen en de basisfinanciering voor de lichte structuur te krijgen.

Elke competentiepool weet dat hun financiering niet langer voor projecten bestemd is. De projectfinanciering moeten ze voor elk individueel project afzonderlijk aanvragen. Elk project zal door de filter van het IWT passeren.

Wat de basisfinanciering betreft, heeft het IWT een lijst met aandachtspunten opgesteld. De Vlaamse Regering heeft de erkenningsaanvragen van en de contracten met de competentiepolen goedgekeurd. We hebben daarbij rekening gehouden met de lijst van het IWT.

Het IWT heeft tevens kritieke prestatie-indicatoren (kpi's) met betrekking tot de basisfinanciering geformuleerd. Ook met betrekking tot de projecten zullen er kpi's worden

geformuleerd. Het IWT stelt zich dan de vraag wat het project zal bereiken en wat de output zal zijn. Dit slaat niet enkel op inzichten in de technologische ontwikkelingen. Het gaat er ook om welke bedrijven er iets aan zullen hebben en daar effectief een economisch voordeel op kunnen baseren. Het IWT zal dit voor elk individueel project opleggen. Zonder zal een project van het IWT geen positief advies krijgen.

Ik wil uitdrukkelijk herhalen dat de Vlaamse Regering niet zelf politieke keuzes zal maken. Ik sta hier volledig achter. We volgen het advies van het IWT. De adviezen over de competentiepolen zijn natuurlijk niet unaniem positief. Er zijn heel wat verbeter- en aandachtspunten. Die punten zijn in de adviezen opgenomen en in de lichte structuren vertaald.

De competentiepolen hebben nog een hele weg af te leggen. Dit geldt niet enkel voor het VIM en het VIL. Dat geldt eveneens voor de competentiepolen die de interesse van de heer Vereeck minder hebben gewekt en zeker ook voor de competentiepolen die dit jaar nog een goedkeuring moeten krijgen.

Het blijft de vraag of deze beleidsaanpak zal werken. Ik geloof erin. We zullen na enkele jaren sowieso moeten evalueren of deze beleidskeuzes ertoe leiden dat we de beoogde doelstellingen effectief bereiken. Op dat moment zullen we zien of we het beleid al dan niet moeten bijsturen.

De raden van bestuur van de competentiepolen hebben een belangrijke opdracht. Indien ze zich niet in deze strategie inschrijven, worden ze niet als lichte structuur erkend en is het voorbij.

Een andere belangrijke opdracht bestaat erin de achterliggende filosofie, die veel meer op de samenwerking met andere competentiepolen, onderzoeksgroepen van universiteiten en bedrijven is gefocust, in een strategie te vertalen. Ik weet dat ze daarmee bezig zijn. Ik neem ook mee dat het allemaal heel snel gaat en dat ze er wat tijd voor nodig hebben, maar ik heb een groot verwachtingspatroon. Ik ben vrijdag gaan spreken op het vijfjarig bestaan van het VIM en ook daar heb ik uitdrukkelijk gezegd: “Jullie hebben heel veel werk ...” (*Opmerkingen van de heer Lode Vereeck*)

Ik was wel uitgenodigd, maar dat heeft me niet tegengehouden om in een heel kritische noot te stellen dat ze nog voor een grote uitdaging staan, dat ze nog heel veel werk hebben om de samenwerking op te zoeken en om het ambitieniveau naar omhoog te halen. Ik benadruk dat het niet alleen gaat om samenwerking op Vlaams niveau, maar ook op internationaal niveau. Als we echt baanbrekend onderzoek willen en onze bedrijven vooruit willen helpen, dan moeten we ook kijken wat er zich op internationaal vlak afspeelt.

Dit betreft een fundamenteel debat. We zullen dat ongetwijfeld nog eens overdoen als we de rapporten van de commissie-Soete krijgen. Er zijn lekken geweest en er werd in de pers al wat over geschreven, maar ik wacht tot we het rapport hebben en dan zullen we het hier uitgebreid bespreken. Over dit aandachtspunt, de vraag hoe we de versplintering kunnen tegengaan, zullen we het zeker nog hebben.

Ik wil hier nog iets aan toevoegen, een fundamentele vraag ter overweging. Ik ben ervan overtuigd, en ik meen dat mevrouw Ceysens daar in de vorige beleidsperiode ook heel veel op heeft gehamerd, dat creativiteit enorm belangrijk is. Creativiteit groeit niet of weinig in organisaties die heel strak gestructureerd zijn. Creativiteit moet mogelijk zijn vanuit informele gesprekken, vanuit mensen die elkaar vinden. Ik ben er nu we de hervorming hebben doorgevoerd, niet meer tegen dat er veel competentiepolen zijn, net omdat we ze alleen maar een basisfinanciering geven en omdat ze voor elk project via het IWT moeten gaan. Van mij mogen er nog competentiepolen komen, op voorwaarde dat ze een duidelijke strategie hebben en dat ze onderscheidend zijn van de andere. We zullen ze alleen een basisfinanciering geven als lichte structuur. Ze moeten het dan voor hun projecten toch gaan bewijzen bij het IWT. Als ze dat niet kunnen, zullen ze afsterven en dan is hun relevantie weg en zullen ze niet gehonoreerd worden. Dit is een overweging, een vraag voor in het debat dat we de komende weken en maanden zeker verder zullen voeren in deze commissie.

Mijnheer Vereeck, de adviezen die vanuit het IWT zijn gekomen om in de erkenning aandachtspunten, opmerkingen en doelstellingen op te nemen, heeft de Vlaamse Regering gevolgd. Zowel voor het VIL als voor het VIM werden al die aandachtspunten, die u hebt geciteerd, meegenomen. We hebben gezegd dat er de volgende maanden moet worden gerapporteerd over de vooruitgang ervan, onder meer over het verder definiëren van de strategische focus. Ze zijn allemaal meegenomen, en de verplichtingen worden opgelegd.

We hebben ook specifiek in de erkenning van het VIM en van het VIL ingeschreven dat ze waarnemers in elkaars raad van bestuur moeten hebben en dat ze binnen de twee jaar een gemeenschappelijk plan moeten voorleggen aan de Vlaamse Regering over de onderlinge samenwerking binnen ons knooppunt 'duurzame mobiliteit en logistiek', zodat ze naast de projecten die ze moeten indienen, en waarvoor ze iedere keer de toets van het IWT moeten doorstaan, ook hun strategie op elkaar moeten afstemmen. Ze moeten daar ook de volgende twee die er nog zitten aan te komen bij betrekken, namelijk Flanders' DRIVE en Flanders Logistics. We hebben heel wat spelers op het vlak van de mobiliteit. Dat is een belangrijke sector voor ons en daar moet de samenwerking groeien.

Ook op het vlak van de leden en de cofinanciering zijn er verschillende uitdagingen. Ook daar werd op gehamerd. Het is zeker zo dat het VIM het moeilijk heeft gehad om bedrijven te vinden die voldoende cofinancieren. We hebben daar een klein beetje begrip voor omdat het VIM het brede mobiliteitsbeleid als concept en strategie heeft. In dat brede mobiliteitsbeleid zijn er heel wat partners die niet meteen als bedrijf een rol spelen, bijvoorbeeld overheden en dergelijke. Hun cofinanciering wordt niet gecatalogeerd als bedrijfsfinanciering. Niettemin blijft het een opdracht voor het VIM om te werken aan zijn ledenaantal en aan het draagvlak bij de bedrijven, en ook aan de cofinanciering. Ik geef u dat even mee.

Inzake de vergoedingsregeling is er bij het VIM in 2011 in totaal 13.400 euro uitbetaald voor allerlei vergoedingen en onkosten voor de raad van bestuur. Bij het VIL was dat in 2011 9100 euro. Ik heb komaf gemaakt met de discussie, want we kunnen als overheid immers nooit goed doen. Ik heb gezegd dat we altijd een percentage voor werkingskosten geven. Dat is voor alle competentiepolen gelijk. Ze moeten daar hun financiering, hun huur, hun verwarming en alle kosten die ze hebben, mee betalen. Hebben ze meer kosten, dan moeten ze daarvoor zelf financiering zoeken. We hebben dat bedrag objectief berekend, ook op basis van een bescheiden loon en een bescheiden vergoeding voor de bestuurders. We hebben dat gedaan op basis van de criteria die de Vlaamse overheid hanteert voor de andere EVA's en IVA's. 'That's it', voor de rest trekken ze er hun plan mee, ze zijn er zelf voor verantwoordelijk, het zijn autonome organen die niet opgericht zijn door de Vlaamse overheid, maar die er op basis van privé-initiatief zijn gekomen. Wij moeten een manier vinden om de doelstelling te realiseren zonder dat wij te directief ingrijpen in het bestuur van die organen.

Mijnheer Vereeck, u stelde ook nog vragen over de efficiëntiewinst. Ik verwijs naar mijn antwoord dat ik heb gegeven op interpellatie 105.

De voorzitter: De heer Vereeck heeft het woord.

De heer Lode Vereeck: Voorzitter, minister, collega's, u begrijpt dat ik niet uitgebreid kan ingaan op de grote discussie. Die is ook niet het voorwerp van deze interpellaties. Het voorwerp ervan zijn het VIM en het VIL.

Minister, ik wil toch wel tegenspreken dat dit de enige twee competentiepolen zijn die mij bezighouden. Wat mij ook bezighoudt, is het volgende. Als wij vanuit het veld negatieve commentaren krijgen, dan gaan wij daar als oppositie achteraan en zien we wat ervan waar is. We moeten inderdaad zien dat de belastingseuro goed wordt gespendeerd. Dat betekent ook omgekeerd, en dat is een beetje minder leuke kant van het oppositie spelen, dat we wanneer het goed gaat, daar ook veel minder over te zeggen hebben. Van de negen competentiepolen zijn er een aantal die inderdaad goed marcheren.

Het is ook niet zo dat er maar twee zijn die niet goed marcheren. Er is afgelopen tijd ook een heel kritisch artikel verschenen in Knack over Flanders Synergy. Ik wil er verder niets over zeggen, want de zaak ligt nu bij de ombudsman, maar Flanders Synergy probeert om achter de rug van een private consultant een contract af te snoepen. Flanders Synergy kan dat omdat het in de evaluatiecommissie van het Europees Sociaal Fonds (ESF) zit. Er komt dus een private consultant met een voorstel bij ESF. In de evaluatiejury van het ESF zit iemand van Flanders Synergy en achter de rug contacteert die het bedrijf, een ziekenhuis in dit geval, waar de consultant een reorganisatie wilde doen. Ook over Flanders InShape krijgen we heel veel negatieve reacties – ook positieve – omdat het aan oneerlijke concurrentie doet en zwaar onder de marktprijs gaat. Het gaat niet over dumping, want dat is onder kostprijs, maar toch zwaar onder de marktprijs. Van de negen spelers in het veld zijn er vier waarover ik negatieve elementen heb ontvangen. Ik zal proberen om die kwesties op te lossen.

Ik concentreer me nu eventjes op het VIM en het VIL. Ik ga iets zeggen over de grote discussie, maar heel weinig. Ik reageer even over de opmerking over het in de media brengen. Ja, kijk, om een actuele vraag te kunnen stellen, moet er natuurlijk eerst iets in de media verschijnen. Dat geldt ook voor een interpellatie. Ik kan moeilijk interpelleren op basis van documenten die niemand heeft gezien. Ik moet dus een voorzet geven in de media en dan trappen we hier de bal verder binnen. Ik heb er geen probleem mee om eens aan de boom te schudden als er dan resultaat ligt. Ik wil dus wel eens stevig aan deze boom schudden om het VIM en het VIL te laten overleven.

U kunt wel zeggen dat het maatschappelijk een zeer relevant domein is – en dat is het ook –, maar ik blijf erbij dat geen van beide dossiers op dit moment sterk onderbouwd is. Het VIM is operationeel sinds 2006, het VIL sinds 2003. Er is geen grondige evaluatie gebeurd in de zin dat er geen zicht is op de toegevoegde waarde en de maatschappelijke meerwaarde van beide instellingen. De werkingskosten zijn substantieel en de evaluatie van de externe experts is allesbehalve positief, ook niet van de Inspectie van Financiën. Het blijft ook vreemd dat de Vlaamse Regering in de procedure op geen enkel moment nog verwijst naar 2009, toen het IWT adviseerde om het VIM op te doeken. Het zou toch vermeld mogen worden en er zou gezegd mogen worden waarom er een verbetering is opgetreden. Die verbetering kunt u niet hard maken. Ook de experts zijn niet overtuigd van de voorbijge werking. Ik blijf het heel vreemd vinden dat in alle officiële documenten alle negatieve elementen gewoon zijn weggelaten uit de analyse om vervolgens te besluiten dat het VIM goed bezig is. Sinds 2006 krijgen ze toch 6,4 miljoen euro belastinggeld, en een ernstige evaluatie is er nog niet geweest. Ik heb gelijkaardige opmerkingen over het VIL.

De experts stellen ook dat het businessplan van het VIM en het VIL niet voldoende onderbouwd is. Ik heb die businessplannen bij u opgevraagd, maar u wilt geen inzage geven. Waarvan akte.

Er is het feit dat er geen consolidatie komt van het VIM en het VIL. U hebt al verwezen naar de discussie over het rapport-Soete. Los van de inhoudelijke evaluatie van Flanders' DRIVE zie ik nog wel een zekere logica in het niet samenvoegen van Flanders' DRIVE met het VIM en het VIL. Flanders' DRIVE situeert zich in de sector van de voertuigindustrie en is inhoudelijk minder verwant met het VIL en het VIM. Toch blijf ik het onbegrijpelijk vinden dat het VIM en het VIL niet worden samengevoegd. In alle documenten wordt systematisch verwezen naar de nood aan samenwerking. Er zal een vertegenwoordiger van het VIL in de raad van bestuur van het VIM zitten en omgekeerd. Er zal systematisch overleg zijn omdat er zoveel overlapping is. Ik denk dat dit soort overleg en dit soort structuur waarbij mensen in elkaars raad van bestuur zitten, energie en tijd vreet en eigenlijk zinloos is. Het is eigenlijk gewoon toegeven dat er een substantiële overlapping is, en dan kun je beter naar schaalvergroting gaan. Ook de Inspectie van Financiën trekt die conclusie. U zegt al sinds het begin dat u het innovatielandschap zult vereenvoudigen. Dit was nu eens een voorzet om het innovatielandschap te vereenvoudigen, niet zoals bij Cleantech door er nog iets boven te zetten, maar door te vereenvoudigen.

De reden waarom wij naar die lichte structuren verwijzen, is omdat u zelf op een bepaald moment zegt dat er geen consolidatie komt, maar dat er wel lichte structuren zijn. We zien lichte structuren inderdaad als oplossing voor het feit dat de consolidatie er niet komt. Nogmaals, ik heb nog altijd niet begrepen – u hebt dat antwoord ook nu niet gegeven – waarom het VIL en het VIM aparte structuren zouden moeten blijven, terwijl u eind 2009 ervan overtuigd was dat ze het best zouden worden samengevoegd. Die nood is er nu plots niet meer. Ik zie het verschil niet tussen de situatie toen en nu. De enige verantwoording tot nu toe waarom ze als aparte structuren zouden mogen voortbestaan, zijn de lichte structuren.

Die lichte structuur, naast de overdracht van de evaluatiebevoegdheid van het project naar het IWT, houdt fundamenteel geen nieuwe aanpak in. De overdracht van de beslissingsbevoegdheid naar het IWT is volgens mij een goede zaak, maar er zijn mij ook al competentiepolen komen zoeken die gezegd hebben dat ze wel goed werken, dat ze heel veel tijd steken in het selecteren van projecten maar dat ze dan nog eens naar het IWT moeten waar mensen zitten die eigenlijk niet eens op het veld deskundig zijn. Je kunt dus nooit goed doen. Dat zijn hun woorden, woorden van mensen die tot de andere vijf behoren.

Minister Ingrid Lieten: Mijnheer Vereeck, ik matig mij die kennis en autoriteit niet aan die u zich aanmatigt. U zegt dat u kunt oordelen welke de goede en welke de slechte competentiepolen zijn en u doet dat op basis van de getuigenissen van de mensen die bij u komen. Ik kan dat niet. Ik matig mij die autoriteit niet aan. Ik ga hier niet zeggen welke de goede en welke de slechte zijn. Sorry, ik vind dat een totaal verkeerd debat. We hebben structuren en een beleidslijn. U mag mijn beleidslijn bekritisieren. Wij vragen aan het IWT om die beleidslijn toe te passen. We zullen afwachten wat er verder uit komt. Ik ga niet met u mee door te zeggen welke de slechte en welke de goede zijn.

De heer Lode Vereeck: Minister, het enige wat ik mij aanmatig, is dat ik empirisch weet heb van problemen met vier competentiepolen, enerzijds op basis van verslagen van experts, anderzijds op basis van klachten die ingediend zijn bij het IWT en nu ook bij de ombudsman. Voor die andere vijf ga ik er tot nader order van uit dat die goed functioneren, want er is mij geen enkele klacht of disfunctioneren ter ore gekomen. Ik kan toch alleen maar verder gaan op basis van feiten die mij ter ore komen. Voor de rest zeg ik niets. Ik heb opgevangen dat de vijf waarvan ik geen klachten heb opgevangen, een beetje ongelukkig zijn. Ik heb mij op de vier toegelegd op basis van de kritieken die mij ter ore zijn gekomen, maar die onderbouwd zijn door rapporten en klachten bij de ombudsdienst. Ze hebben mij zelf geïnformeerd over de klachten, niet de ombudsdienst. En ik steun u dat u de evaluatiebevoegdheid hebt overgedragen.

U zegt dat elke competentiepool met de zitpenningen doet wat ze wil. Het VIM geeft 13.400 euro aan zijn bestuurders, het VIL geeft 9100 euro. Bovendien is er ook nog eens 18.000 euro voor het dagelijks bestuur van het VIM. Het VIM en het VIL zijn de enige twee die het zo doen. Ze zullen dus die kritiek blijven krijgen.

De voorzitter: Mijnheer Vereeck, mag ik vragen om af te ronden? Het is belangrijk dat u het debat grondig kunt voeren. Het debat zal nog een paar keer gevoerd worden als het rapport-Soete komt. De ombudsman komt op 5 juli.

De heer Lode Vereeck: Ik denk dat de overheid meer regels voor bestuursvergoedingen mag stellen. We doen dat trouwens ook in andere omstandigheden. Waarom is het zo belangrijk dat we het over die bestuursvergoedingen hebben? Niet omdat ik die mensen dat niet gun maar omdat het VIM de enige competentiepool is waarbij de zelfevaluatie door de raad van bestuur zelf gebeurt. Ik zou nog een aantal redenen naar voren willen schuiven waarom ik denk dat het VIM niet functioneert.

De voorzitter: Mijnheer Vereeck, u hebt veel spreektijd gekregen en er staan nog andere vragen op de agenda. Ik stel dan ook voor dat u afrondt.

De heer Lode Vereeck: Ik wil oproepen om ondanks de kritiek het kind niet met het badwater weg te gooien. Minister, ik denk dat het probleem niet zozeer bij u, de directie of het personeel zit. Een competentiepool is een veilige haven – dat hebt u zelf gezegd – waarin bedrijven, sectorfederaties en kennisinstellingen het achterste van hun tong moeten laten zien om samen aan innovatie te doen. Een van de problemen van het VIM is dat de organisaties niet deelnemen aan het VIM om naar het achterste van hun tong te kijken, maar wel om strategische redenen en uit achterdocht. Ik weet pertinent zeker dat een aantal organisaties zijn toegetreden, niet om constructief mee te werken aan innovatie maar gewoon om de partners te beloven. Dit is dus geen kritiek op de directie, op het personeel of op u. Er is echter wel een probleem dat voor een deel bij de leden zit.

De voorzitter: De interpellaties zijn afgehandeld.

■

Vraag om uitleg van de heer Filip Watteeuw tot mevrouw Ingrid Lieten, viceminister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Innovatie, Overheidsinvesteringen, Media en Armoedebestrijding, over de beslissing van Volvo om de productie van de elektrische auto stop te zetten
- 1498 (2011-2012)

Vraag om uitleg van mevrouw Marleen Van den Eynde tot mevrouw Ingrid Lieten, viceminister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Innovatie, Overheidsinvesteringen, Media en Armoedebestrijding, over de gevolgen voor het proeftuinproject elektrische wagens door het on hold plaatsen van de productie van deze wagens
- 1510 (2011-2012)

De voorzitter: De heer Watteeuw heeft het woord.

De heer Filip Watteeuw: Minister, mijn vraag is gebaseerd op de verklaringen van de directeur van Volvo, Anders Kärberg. Hij zegt dat Volvo zal stoppen met de productie van de elektrische wagen. Die elektrische wagen zou minstens gedeeltelijk worden gebouwd in Gent.

Ik ben vorige week samen met een aantal collega's op bezoek geweest bij Volvo. Men had in eerdere berichten in de media al gezegd dat die verklaring niet helemaal juist was, maar het viel me op dat men tijdens ons bezoek alleen maar stelde dat men zou voortgaan met het onderzoek naar de elektrische wagen. Nu is het onduidelijk of men voortgaat met de productie of met het onderzoek.

Het viel me ook op dat de toon van de directeur van Volvo nogal pessimistisch was. De kosten zijn te hoog, de vraag is ontoereikend en het mogelijke marktaandeel is niet groot. Dat is een ander geluid dan wat we de afgelopen jaren te horen kregen.

Volvo heeft een tijdje geleden steun gevraagd aan de Vlaamse Regering en is betrokken bij een van de projecten die worden ondersteund in het kader van de proeftuin over elektrische voertuigen.

Het beleid over de elektrische voertuigen is niet onbelangrijk. Nog niet zo lang geleden hebben we hier de resolutie goedgekeurd over slimme en groene voertuigen. We hebben ook de doelstelling van 30 procent minder broeikasgassen tegen 2020. Dat zijn zaken waaruit blijkt dat de ontwikkeling van wagens die minder of geen fossiele brandstoffen gebruiken, heel belangrijk is. Die stopzetting bij Volvo, toch een belangrijke speler in de automobielsector, valt dan ook te betreuren. Bovendien hebben ook andere spelers, zoals GM, aangekondigd te zullen stoppen met de productie van elektrische wagens.

Minister, wat is de impact van deze beslissing van Volvo op het verdere beleid van de Vlaamse Regering over elektrische auto's? Wat betekent dit voor de proeftuin elektrische voertuigen?

Zal er, gelet op het pessimisme bij autoconstructeur Volvo, verder onderzoek gedaan worden naar het potentieel marktaandeel van de elektrische wagen? Wat is uw standpunt hierover?

Welke alternatieven ziet u om, wanneer de elektrische wagen effectief niet van de grond komt in Vlaanderen, de doelstellingen inzake luchtkwaliteit te behalen? Dan zitten we opnieuw in de discussie van daarnet over Compressed Natural Gas (CNG) en waterstof.

Zullen er strengere normen voor de uitstoot van wagens opgesteld worden, en zal de Vlaamse Regering de beleidskeuze voor een daling van het aantal auto's maken?

De voorzitter: Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Minister, de heer Watteeuw heeft al verwezen naar de verklaringen van Volvo om de productie van elektrische wagens on hold te zetten. Ook GM maakte vorige maand bekend dat het bedrijf de productie van elektrische wagens stop zou zetten door het gebrek aan belangstelling.

Deze bekendmaking zal ongetwijfeld gevolgen hebben op de verdere ontwikkeling van de promotie van elektrische wagens. Zulk nieuws is natuurlijk negatief en kan dan ook moeilijk voor positieve gevolgen zorgen.

Wereldwijd blijkt de consument niet warm te lopen voor elektrische wagens, waardoor de verkoop van elektrische wagens stukt. Grootste handicap blijft de hoge aanschafprijs. Een andere sleutelfactor is de creatie van een globale laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen. Consumenten zullen enkel bereid zijn een elektrische wagen aan te schaffen indien die in bijna dezelfde mate kan voldoen aan de mobiliteit van een klassieke wagen.

Ook andere autoconstructeurs laten zich in dit debat horen. De algemeen directeur van Renault België-Luxemburg merkt echter op dat, in tegenstelling tot onze buurlanden, de uitbouw van een oplaadnet voor elektrische wagens in België nog in zijn kinderschoenen staat. Met de voorbeeldaankopen door bedrijven en overheden van elektrische voertuigen wordt dit probleem niet opgelost.

De ondersteuningsmaatregelen van de Vlaamse overheid door middel van allerhande subsidieprojecten zorgen tot op heden nog niet voor meer elektrische auto's. Het blijkt in ieder geval meer en meer dat de consument bij elektrische wagens op het gebied van actieradius, oplaadtijd en prijs veel grotere verwachtingen heeft dan de autobouwers op dit ogenblik kunnen aanbieden. Dat is de conclusie van een internationaal onderzoek van het adviesbureau Deloitte dat in oktober 2011 werd bekendgemaakt. De kloof is volgens de onderzoekers zelfs zo groot dat slechts 2 tot 4 procent van de consumenten zich in het huidige aanbod op de markt van de elektrische voertuigen zou kunnen vinden. Deloitte voert aan dat 85 procent van de consumenten actieradius, oplaadtijd en aankoopprijs van elektrische wagens bijzonder tot extreem belangrijk vindt bij de overweging om eventueel een elektrisch voertuig te kopen of te leasen.

Minister, welke beleidsinitiatieven kunt u nog nemen om de aankoop van elektrische wagens door de consument te stimuleren? Wat is uw reactie op de stopzetting of het on hold zetten van de productie van elektrische wagens door Volvo en GM?

Meent u, gelet op de tegenvallende cijfers inzake aankoop van elektrische wagens, en gelet op de productiestopzetting van elektrische wagens door Volvo en GM, dat het proeftuinproject moet worden aangepast om het meer ingang te doen vinden in Vlaanderen?

De voorzitter: De heer Diependaele heeft het woord.

De heer Matthias Diependaele: Ik was vorige week ook aanwezig bij dat bezoek aan Volvo Cars, wat trouwens heel indrukwekkend was, toch voor iemand die nog geen ketting op zijn fiets kan leggen. Bij de voorbereiding van de vraag heb ik ook eens gebeld en het is niet zo dat zij stoppen. Het was van bij het begin maar een project. Ze hebben daarover een persmededeling verstuurd: "Het is nog geen seriematig product. Volvo bouwt prototypes die

verkocht worden aan bedrijven en instellingen.” Ze hebben nu reeds 250 auto’s geassembleerd in Gent. Die gaan dan naar Zweden om de aandrijftrein erin te zetten. Na de zomervakantie komt er een tweede reeks.

Maar het is wel zo – daarvoor sluit ik me aan bij de heer Watteeuw en daarover hebben we het al verschillende keren gehad in de plenaire vergadering en in de commissie – dat er een probleem is om die auto ingang te doen vinden op de privémarkt, als iets dat je zou kopen. De president van Volvo heeft zich daarover heel sceptisch uitgelaten. Hij heeft ook uitdrukkelijk gezegd dat de doelstelling van de Europese Commissie om te gaan naar 30 procent marktaandeel tegen 2030, helemaal onrealistisch is. Als je de cijfers bekijkt, kun je niet anders dan hem daarin bijtreden. Hij zegt zelf dat we al blij zouden mogen zijn met 1 procent tegen 2020. Ik hoop dat we het toch iets beter zullen doen. Zoiets trekt zichzelf sneller op gang natuurlijk, dat is zo’n speciale parabool.

Hij heeft wel gezegd dat er nood is aan ondersteuning vanuit de overheid, op alle gebieden, ook bijvoorbeeld lokaal voor oplaadinfrastructuur. Daarover hebben we het allemaal al gehad. Op die nood heeft hij nog eens uitdrukkelijk gewezen.

De voorzitter: De heer Bothuyne heeft het woord.

De heer Robrecht Bothuyne: Ik wou dezelfde nuance maken bij dat stopzettingsverhaal van Volvo. We hebben die resolutie vorig jaar goedgekeurd. Een belangrijk element daarin is het standaardiseren van bijvoorbeeld de laadinfrastructuur. Er was een standaard afgesproken binnen de sector, op Europees niveau. Er was overleg met de Europese Commissie en de lidstaten, met betrekking tot het omzetten van die standaarden in wetgeving en dergelijke. Ik weet dat Nederland daarin al relatief ver staat. Hoe zit het hier in Vlaanderen? Is er op dit moment overleg met bijvoorbeeld de federale overheid en de andere gewesten in België, om de standaarden juist te zetten en de introductie van bijvoorbeeld laadinfrastructuur te versnellen en te faciliteren?

De voorzitter: Minister Lieten heeft het woord.

Minister Ingrid Lieten: Collega’s, inderdaad, er is al aangegeven dat Volvo Cars de beslissing om te stoppen, zoals er eerst de wereld in was gestuurd, heel snel heeft rechtgezet en in het juiste kader heeft geplaatst. Ze blijven verder werken aan het project van de elektrische C30. Er is inderdaad nog geen serieproductie. Er is wel beslist om 250 voertuigen te produceren, om ze juist te kunnen plaatsen in de verschillende onderzoeken en proeftuinen die nu lopen.

Ik denk dat we heel blij mogen zijn dat Vlaanderen daarin als productieplant een rol heeft. Weliswaar wordt hier het casco gemaakt en plaatst men in Zweden nog de elektrische motor, maar het is een voet tussen de deur, die belangrijk is voor onze assemblageplant in Gent. Ik heb daarover ook regelmatig gesprekken met de directeur daar. Die ziet dat ook als een belangrijke hefboom voor de tewerkstelling en de performantie, zowel op productief als op innovatief gebied. Volvo Cars heeft nogmaals bevestigd dat alle projecten, ook in de proeftuinen, worden voortgezet.

Vanuit het beleid hebben we gezegd dat we die omvorming en transformatie naar duurzame voertuigen willen, om verschillende redenen. We willen die vanuit maatschappelijk oogpunt, omdat het de leefkwaliteit in onze steden en elders doet toenemen: zero emissie, minder of geen fijn stof, al naargelang over welke soort duurzaam voertuig het gaat. We willen dat ook zeker in Vlaanderen omdat de automobieliindustrie voor ons een belangrijke economische sector is. Het gaat nog altijd over innovatie en onderzoek. We maken daarvoor meer middelen vrij, om onze bedrijven vooruit te helpen in die innovatieketen. Door de manier waarop we met de proeftuin werken, willen we heel wat drempels die er nu zijn, zeker ook voor consumenten om zich zo’n voertuig aan te schaffen, beter begrijpen en er betere antwoorden op laten formuleren door de verschillende bedrijven.

We kunnen met elkaar van gedachten wisselen over hoe snel die transformatie zal gaan. Iedereen heeft er zo zijn gedacht over. De Europese Commissie heeft cijfers gepubliceerd. De directie van Volvo kijkt natuurlijk naar de markt en schat in hoe snel het zal gaan of niet zal gaan. Ik kan jullie een nieuwe, recente studie aanbevelen van het onderzoekscentrum Mobility, Logistics and Automotive Technology Research Center (MOBI) aan de VUB. Ik zal die aan het commissiesecretariaat overmaken. Zij hebben geprobeerd het potentieel in te schatten van elektrisch rijden in Vlaanderen. Ze houden rekening met verschillende factoren om te kijken hoe snel het kan gaan. De studie is gemaakt in opdracht van het Departement Leefmilieu, Natuur en Energie, met als hoofddoelstelling het markt- en milieupotentieel van elektromobiliteit in kaart te brengen, voor de richtjaren 2012, 2020 en 2030. Ze hebben dus gekeken naar vandaag, op middellange termijn en op langere termijn, en daarbij allerlei factoren in kaart gebracht die het positief of negatief zouden kunnen beïnvloeden.

We moeten ons niet laten ontmoedigen. Een transformatie van de economie op dat gebied gaat uiteraard niet van vandaag op morgen. Het is niet omdat we hier beslissen dat het goed is, dat het ook in de economie en in de samenleving gebeurt. We hebben maar beperkte hefboomen in handen, maar we moeten alle hefboomen die we hebben, gebruiken. We doen dat ook, maar er zijn heel veel factoren die meespelen, niet het minst de economische situatie en de groei van de economie. Ook het budget van een gezin speelt een rol, evenals de snelheid waarmee men zijn gedrag verandert.

Er zijn een aantal factoren om de consument te overtuigen. We proberen met de proeftuin ervoor te zorgen dat er 600 elektrische voertuigen in het straatbeeld komen waarmee wordt proefgereden. Via het project wordt er ook gesensibiliseerd en de informatie uit de verschillende onderzoeksterreinen wordt gedeeld met de verschillende partners in het kader van open innovatie. Volvo Cars is een belangrijke partner. Het unieke aan de rol van Volvo is dat het in een project van de proeftuin net een samenwerkingsverband met Siemens heeft afgesloten, dat een andere belangrijke industriële partner voor Vlaanderen is. We mogen blij zijn dat de directies van Siemens en Volvo dat potentieel zien, dat de Vlaamse directies de handen in elkaar slaan. Het kan ons alleen maar vooruithelpen, ook bij de internationale besluitvorming in die bedrijven.

De studie kan dus voor iedereen wat inspiratie geven.

De voorzitter: De heer Watteeuw heeft het woord.

De heer Filip Watteeuw: Minister, ik dank u voor het antwoord. Het belangrijkste voor mij in de verklaringen van de heer Kärrberg was zijn pessimisme. Hij zegt dat het marktaandeel nooit erg groot zal zijn. Men doet dan wel verder bij Volvo met de C30, met de testen en met het onderzoek. Maar als je goed leest, merk je dat hij eigenlijk zegt dat het geen economisch rendabel project is. Daar verheug ik me niet over, integendeel. Het betekent wel wat we vroeger al hebben gezegd en ook daarnet nog, namelijk dat we op meerdere pistes moeten blijven werken.

Het is goed dat er een studie is over het potentiële marktaandeel. U zegt dat er een aantal factoren zijn. Ik veronderstel dat u de voornaamste conclusies al kunt meedelen aan de commissie. Het lijkt me interessant de drie tot vier hoofdlijnen te kennen.

Minister Ingrid Lieten: Ik stel voor dat ik de studie bezorg en als er vragen over zijn, we daar dan een debat in detail aan kunnen wijden. De voornaamste vragen en doorbraken zie je ook in de definitie van onze elektrischevoertuigenproeftuin. Het gaat over het overtuigen van de consument van de veiligheid, het gebruiksgemak en de prijs. Het gaat over het distributienet en over elektriciteitsbeheer. Het gaat ook over de verdere ontwikkeling van de batterijtechnologie. De batterijen moeten langer kunnen meegaan en comfortabeler zijn. Het gaat ook over de kostprijs. Die heeft enerzijds te maken met de productiekosten en anderzijds met de maatschappelijke kosten en incentives die al of niet toegekend worden.

U vindt in de studie zelf veel meer veronderstellingen en paradigma-aannames, maar dat zijn de hoofdlijnen.

De heer Filip Watteeuw: De studie komt tot de conclusie dat er een potentieel is in Vlaanderen. Ik stel voor dat we de bespreking van de studie onmiddellijk agenderen op de volgende vergadering.

De voorzitter: Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Voorzitter, minister, collega's, er is al gesproken over pessimisme. Ik heb het niet enkel over Volvo gehad, ik heb ook verwezen naar GM. We weten niet wat de intenties van Volvo echt zijn. Eerst komt er een negatieve berichtgeving, dan een positieve. We hebben ook de studie van Deloitte. U hebt nu een positieve studie bij.

Minister Ingrid Lieten: Dat is een inschatting.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Laat ons hopen dat daar positievere dingen in staan dan in de studie van Deloitte. Maar goed, de technologie blijft een grote hindernis. Ondanks de inspanning die door deze Vlaamse Regering wordt gedaan voor het elektrischevoertuigenpark, blijkt het geen echte ingang te vinden in Vlaanderen. Promoten is natuurlijk heel belangrijk en het autosalon is er een geschikt medium voor, maar dit jaar hadden we ook te kampen met andere negatieve aspecten zoals de fiscaliteit en de nieuwe belasting op de inverkeerstelling (BIV). Ook al kwamen de elektrische voertuigen er beter uit dan andere voertuigen, er hing een negatieve sfeer over het aankopen van auto's tijdens het autosalon, wat niet bevorderlijk is voor het aankopen van een nieuwe wagen.

Minister, ik vraag me af of er wel voldoende promotie wordt gevoerd in Vlaanderen voor de aanwezigheid van tankinstallaties. Iemand die een dergelijke auto wil aanschaffen, wil ook wel weten waar er in Vlaanderen tankinstallaties staan. Er worden wel initiatieven genomen. Er zijn ook gemeentebesturen die meestappen in het verhaal. Dat is heel positief, maar ook daar blijft het verhaal nog te beperkt. Daarom wil ik u een suggestie doen. De komende maanden worden heel belangrijk voor de gemeentebesturen om hun intenties te uiten. Misschien kunt u op een of andere manier de gemeentebesturen positief betrekken in dit verhaal en hen stimuleren om dit op te nemen in hun verkiezingsprogramma. Dat kan een positieve boodschap zijn. Ik denk dat iedereen wel een positief verhaal wil brengen.

De voorzitter: We zullen de studie ontvangen en agenderen.

De vragen om uitleg zijn afgehandeld.

■

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 het eindrapport van de innovatieregiegroep Bouw - 1553 (2011-2012)

De voorzitter: De heer Bothuyne heeft het woord.

De heer Robrecht Bothuyne: De bouwsector is een heel belangrijke sector voor Vlaanderen. Dat werd nog eens benadrukt in het rapport dat verschenen is. Er is 6 procent directe tewerkstelling tot 12 procent indirecte tewerkstelling. Als men ruim rekent en alle subsectoren meetelt, komt men tot bijna 25 procent van het bruto binnenlands product (bbp) dat ingevuld wordt door deze sector.

Minister, ongeveer een jaar geleden hebt u de innovatieregiegroep (iRG) Bouw de opdracht gegeven om tot een rapport, een advies te komen. Op 1 maart 2012 werd het eindrapport van die innovatieregiegroep Bouw voorgesteld aan de Vlaamse Raad voor Wetenschap en Innovatie (VRWI), die daar dan een aantal conclusies en aanbevelingen over heeft geformuleerd.

Er wordt onder andere gepleit voor de aanstelling van een projectcoördinator vanuit de Vlaamse overheid die moet zorgen voor een betere afstemming van het beleid dat relevant is voor de betrokken sector binnen het Vlaamse beleidsniveau. Bovendien zou die coördinator als aanspreekpunt moeten fungeren voor grote bouwprojecten om hen te begeleiden bij het verkrijgen van vergunningen op een snelle en efficiënte manier. Dat is meteen een zeer ruime taakomschrijving van zo'n coördinator. Ik vraag me af waar een dergelijke witte raaf zou kunnen worden gevonden.

Daarnaast stelt de VRWI in zijn advies dat hij ook de opdracht moet krijgen om de aldus geïdentificeerde pijnpunten in de procedures in kaart te brengen zodat er ook een verbetertraject zou kunnen worden opgezet. Verder steunt de VRWI de iRG Bouw in zijn vraag om zo snel mogelijk zekerheid te brengen over de tijdslijn en de planning waarbij de Vlaamse overheid nieuwe doelstellingen en normen zou installeren. Dat gaat dan vooral over het energieprestatieverhaal: een zeer belangrijk facet voor de evolutie van de bouwsector en voor de innovatie in de bouwsector.

Het is de bedoeling om op dat vlak meer rechtszekerheid te bieden aan de betrokken subsectoren en om hen toe te laten hun inspanningen op een goede manier te plannen. Het is zeer belangrijk dat de Vlaamse bouwsector zich goed voorbereidt op de nieuwe manier van bouwen die op ons afkomt door de nieuwe normen die er op het vlak van energiehuishouding worden gepland in de komende jaren. Het is de bedoeling van Europa om tegen 2021 tot bijna energieneutrale gebouwen te komen voor nieuwbouw. Dat zal dan een zeer grote evolutie met zich meebrengen in de bouwsector waar een goed en flankerend innovatiebeleid een belangrijke rol kan spelen.

Verder pleit de VRWI op basis van het rapport ook voor een betere benchmarking met het buitenland wat betreft de bouwsector, bijkomende inspanningen om de instroom van kwalitatief opgeleid personeel te leveren en te bevorderen en meer innovatiestimulerende aanbestedingen. Bovendien worden ook demonstratieprojecten gevraagd rond cradle-to-cradletoepassingen, constructies van informatie- en communicatietechnologie (ICT), enzovoort. Vanuit de sector is er dus een waslijst aan vragen.

Minister, hebt u kennisgenomen van het eindrapport – ik ga ervan uit van wel – en het VRWI-advies hierover? Welke conclusies trekt u daaruit?

Welke concrete aanbevelingen kunnen op korte termijn in beleid worden omgezet? Komt er bijvoorbeeld zo'n projectcoördinator, zoals de sector vraagt? Op welke manier wilt u die projectcoördinator dan aan het werk zetten?

Welke inspanningen kan de overheid leveren om inderdaad een grotere rechtszekerheid te bevorderen op het vlak van timing en nieuwe doelstellingen op het vlak van strengere normen? Zo zou er volgens mij in het energieverhaal overleg moeten worden gepleegd binnen de regering, vooral dan met minister Van den Bossche.

De VRWI dringt aan op meer overleg met de Vlaamse Interuniversitaire Raad (VLIR), de Vlaamse Hogescholenraad (VLHORA) en de Vlaamse Onderwijsraad (Vlor) over het bevorderen van de gekwalificeerde instroom voor de bouwsector. Dat zou ook een thema moeten worden op de Rondetafel Bouw. Hoe concreet zijn die pistes? Hebt u daar een timing voor? Welke aanpak stelt u voor?

In hoeverre kunnen, binnen het kader van het project Innovatief Aanbesteden van deze Vlaamse Regering, inderdaad innovatiestimulerende aanbestedingen de norm worden, eerder dan de uitzondering? De VRWI spreekt zelfs over het radicaal verlaten van de klassieke aanbestedingsprocedures. Dat kun je negatief of positief beschouwen, als een soort kritiek op de manier waarop we nu innovatief aanbesteden in de markt zetten of als een groot geloof in onze manier van innovatief aanbesteden. Ik heb de neiging om mij aan te sluiten bij de positieve inschatting. Ik ben echter benieuwd naar uw inschatting.

De voorzitter: Minister Lieten heeft het woord.

Minister Ingrid Lieten: Ik heb het rapport en het advies van de VRWI begin maart ontvangen en beide worden momenteel geëvalueerd door het departement.

De VRWI heeft het rapport en zijn aanbevelingen ook gepresenteerd aan de vergadering van de Rondetafel Bouw van 29 maart. In de context van het Nieuw Industrieel Beleid is afgesproken dat de resultaten van de iRG Bouw als input zullen worden gebruikt voor de Rondetafel Bouw om het strategisch actieplan en de agenda voor overleg met de overheid verder te voeden en op te stellen.

Het is nu aan de Rondetafel Bouw om deze input te verwerken. De Rondetafel Bouw werd in een eerste fase samengesteld uit vertegenwoordigers van de sectorale sociale partners en vertegenwoordigers van de verenigingen voor de ingenieurs- en architectenbureaus. In de tweede fase die op 29 maart startte, participeert de overheid via een viertal vertegenwoordigers in de kerngroep, naast experts, om de opstelling van het actieplan met projectvoorstellen tot een goed einde te brengen. Er is overeengekomen dat de Rondetafel Bouw dit strategisch actieplan in een derde fase zal voorleggen voor discussie met de politieke overheid tegen het einde van het jaar.

Begin december heb ik aan de VRWI gevraagd om de iRG's op te starten rond de innovatieknooppunten groene energie en eco-innovatie. Beide zijn ondertussen samengesteld en werken op kruissnelheid. Dat is belangrijk, want het is duidelijk dat er belangrijke kruisverbanden zullen zijn tussen deze twee iRG's en de iRG Bouw, bijvoorbeeld op het vlak van energie-efficiëntie in gebouwen, zoals u dat ook al terecht aanhaalde.

In mijn opdrachtbrief aan de VRWI, die trouwens op de VRWI-website te raadplegen is, heb ik ook expliciet gevraagd om een maximale uitwisseling en afstemming te organiseren tussen de werking van deze iRG's. Ik wil ernaar streven om na de zomer, als er ook meer duidelijkheid is over de resultaten van de Rondetafel Bouw, feedback te geven aan de leden van de iRG en de VRWI over de opvolging van hun aanbevelingen.

De aanbevelingen zijn van meer strategische aard en beklemtonen het belang van een geïntegreerde aanpak van het beleid ten aanzien van de transformaties in de bouw, die aan de gang zijn en nog verder gestimuleerd moeten worden. De aanbevelingen gaan dan ook verder dan mijn bevoegdheden, als het gaat over onderzoek en innovatie. Het gaat ook over normen, regelgeving en procedures voor aanbestedingen. Het vernieuwde sectorbeleid van het Nieuw Industrieel Beleid (NIB) via de rondetafel laat echter toe dat de Vlaamse Regering een transversale agenda met de sector en zijn partners bespreekt. Ook die thema's kunnen daarin verder geconcretiseerd en besproken worden, zoals het voorstel van de projectcoördinator. Dat is een waardevol idee. De haalbaarheid ervan moet verder onderzocht worden, samen met de collega's van Economie en Ruimtelijke Ordening.

De administraties die vanuit verschillende beleidsaspecten met de bouwsector te maken hebben, werken in het kader van de interdepartementale coördinatie van het NIB samen in een coördinatiegroep Bouw. Ook daar wordt van alles voorbereid. Zij hebben de opdracht om de rondetafel te ondersteunen bij het ontwikkelen van het actieplan voor de transitie van de bouwsector naar een bouw-, energie- en milieucluster. Zij zullen daarvoor een inventarisatie van de relevante maatregelen en beleidsplannen maken en samenbrengen in een coherent advies voor de onderbouwing van het overheidsstandpunt in de rondetafel.

Het geplande overleg van de overheid met de partners van de Rondetafel Bouw, op het moment dat zij hun huiswerk hebben gemaakt, is dus het kanaal waarin zowel lange als korte termijnacties zullen worden besproken. Er zal ook bekeken worden wie welke aanbevelingen verder in de praktijk moet omzetten.

De normering van energiestatistiek vloeit voort uit een Europese richtlijn. De richtlijn bepaalt dat gebouwen vanaf 2021 "bijna energieneutraal" moeten zijn. Voor overheden geldt

die doelstellingen al vanaf 2019. De Vlaamse Regering heeft in 2011 haar goedkeuring gehecht aan de EPB-eisen (energieprestatie en binnenklimaat) die van toepassing zijn vanaf 2012 voor de overheidsgebouwen en vanaf 1 januari 2014 voor de andere gebouwen. Op dit moment loopt bij het Vlaams Energieagentschap een studie over een kostenoptimaal implementatiepad tot 2021. Op basis daarvan zal de Vlaamse Regering in de loop van volgend jaar een verstrengingspad voor de EPB-normen na 2014 vastleggen om te komen tot bijna-energie neutrale nieuwbouw in Vlaanderen tegen 2021.

Strenge energie- of milieunormen kunnen een stimulans bieden voor technologische vooruitgang en het versnellen van innovatie, maar tegelijkertijd moet de financiële haalbaarheid van die hogere initiële investeringen worden meegenomen, evenals een duidelijke transitietijd, in overleg met de sector.

Op dit ogenblik is het nog niet duidelijk hoe breed de rondetafel zijn agenda open kan trekken. Ik verwijs naar de suggestie om meer overleg te hebben met de VLIR, de VLHORA en de Vlor. Er is een werkgroep rond verbreding van de rekrutering en bevordering van skills in de bouw gestart, waarin ook de problematiek van de kwalificatie aan bod komt. Daarnaast zijn er al lopende beleidsontwikkelingen, onder andere vanuit Onderwijs, om het technisch en industrieel beroepsonderwijs te versterken. Door de VDAB is in 2011 in Hamme een eerste opleidingscentrum ‘duurzaam bouwen’ gestart. Verder werkt de SERV momenteel aan een update van de competentieprofielen van de opleidingen in de bouwsector. Daarbij zal men rekening houden met de evoluties op het vlak van de milieu- en energienormen.

Op basis van de inventarisatie door de coördinatiegroep bouw binnen de administratie en de resultaten van de Rondetafel Bouw, zullen bijkomende acties ondernomen worden. Ik verwijs in dat verband naar het actieplan voor het stimuleren van loopbanen in wiskunde, exacte wetenschappen en techniek, het STEM-actieplan. Dat actieplan biedt een antwoord op de resolutie van het Vlaams Parlement van 7 juli 2011. In het actieplan zitten ook de studiegebieden bouw, hout, elektriciteit en de beroepen uit de VDAB-knelpuntvacaturelijst zoals technici, architecten, ingenieurs, tekenaars. Het STEM-actieplan is een gezamenlijk project van de beleidsdomeinen Onderwijs en Vorming, Werk en Sociale Economie en Economie, Wetenschap en Innovatie en wordt gecoördineerd door minister Smet. We houden daar vandaag overigens een staten-generaal over. We willen het menselijke kapitaal in STEM-domeinen verhogen, om beter tegemoet te komen aan de behoeften op de arbeidsmarkt.

Ik wil ook nog het beleidsplan wetenschapscommunicatie vermelden, waarin het STEM-actieplan ook geïntegreerd is. Daarin hebben we een aantal nieuwe doelstellingen geformuleerd, met als mogelijk neveneffect hopelijk een verhoging van de instroom in technische en wetenschappelijke richtingen. Met het project ‘Impactvolle communicatie over wetenschap, technologie en innovatie’, dat ook vermeld is in het beleidsplan, willen we een overkoepelende communicatiestrategie ontwikkelen, om met een duidelijke boodschap het imago van wetenschap en innovatie in Vlaanderen te verbeteren, de attitude bij te sturen en de communicatie over de bestaande initiatieven beter op elkaar af te stemmen.

Op dit ogenblik loopt innovatief aanbesteden via het desbetreffende project ‘Innovatief aanbesteden’, dat is opgestart bij het IWT. Maar de Vlaamse Regering is zich bewust van de grote hefboom die haar bestedingsbudgetten kunnen en moeten hebben op het stimuleren van innovatieve oplossingen en de introductie in de samenleving en de economie daarvan. Daarom voorziet het witboek Nieuw Industrieel Beleid in een actie om het innovatief aanbesteden uit te rollen in alle departementen, waarbij er voor het einde van de legislatuur naar gestreefd wordt dat een bepaald percentage van de totale aanbestedingen per departement voldoet aan de kwalificatie van innovatief aanbesteden. Voor de aanpak daarvan zal het Kenniscentrum Innovatief Aanbesteden bij het IWT zijn ondersteuning geven.

De voorzitter: De heer Bothuyne heeft het woord.

De heer Robrecht Bothuyne: Minister, ik dank u voor uw antwoord. Het advies van de regiegroep en de VRWI was veelomvattend. Een aantal voorstellen sluiten aan bij een aantal bestaande beleidsacties, -plannen en -trajecten. Ik verwijs naar STEM, de bijna-energie neutrale gebouwen en het innovatief aanbesteden. Het is belangrijk dat we ter zake nu enigszins een focus krijgen. We moeten er ook voor zorgen dat er concrete resultaten zijn. We zullen van de sector snel de kritiek krijgen een praatbarak en dergelijke meer te zijn, als de innovatieregiegroep specifiek voor het innovatiebeleid niet op vrij korte termijn tot concrete acties op het terrein komt die een verschil maken voor de sector. Die sector is op zich al zeer belangrijk en zeer breed. Er is zeker nog wel wat werk aan de winkel. Er werden nuttige aanbevelingen gedaan. U zegt dat er voor het jaareinde een actieplan zal komen. Dat moet dan ook wel de ultieme deadline zijn om ook concrete beleidsacties op het terrein in gang te zetten. Anders is het einde van de legislatuur wel zeer nabij.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

■

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 looptijd van het project Waterstofregio - 1683 (2011-2012)

De voorzitter: De heer Diependaele heeft het woord.

De heer Matthias Diependaele: Voorzitter, we hebben er daarnet al enkele keren naar verwezen, maar hier gaat het specifiek over het project zelf. Op 15 november 2007 heeft de Europese Commissie het Operationeel Programma Interreg IV Gensregio Vlaanderen-Nederland 2007-2013 goedgekeurd. Met die goedkeuring gaf Europa het startsein voor de effectieve uitvoering van het nieuwe programma voor de Vlaams-Nederlandse grensregio. Het Interreg IV A-programma Gensregio Vlaanderen-Nederland wordt gefinancierd door de Europese Unie, via het Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling (EFRO). We hebben het daar in het verleden ook al over gehad.

Voor dit grensoverschrijdende samenwerkingsprogramma stelt Europa een budget van ruim 94 miljoen euro ter beschikking. Het doel is om door middel van op uitvoering gerichte grensoverschrijdende initiatieven bij te dragen aan de duurzame sociaal-economische ontwikkeling van de hele grensregio. Een van die projecten heet Waterstofregio. De diverse projectpartners slaan daarbij de handen in elkaar om de Gensregio Vlaanderen-Nederland uit te bouwen tot een Europese topregio op het vlak van waterstof. Alle grote deelprojecten van de Waterstofregio worden gecoördineerd door WaterstofNet vzw uit Turnhout. Dit project zou moeten zorgen voor een toename van de economische activiteiten bij de diverse bedrijven van de waterstofsector in de grensregio en zou bijkomende werkgelegenheid moeten creëren. We hebben het daarnet ook al gehad over het economisch potentieel van waterstofinnovatie. Dat sluit daar uiteraard bij aan.

Waterstofregio kan op een totale subsidie van ongeveer 14 miljoen euro rekenen, waarvan 3 miljoen euro wordt bijgedragen door Interreg. De overige steun komt van Europa en de Vlaamse en Nederlandse overheden. Het project zou lopen van 1 juni 2009 tot 30 mei 2012. Eind volgende maand loopt het dus af.

Minister, op hoeveel steun van de Vlaamse overheid kon Waterstofregio tot nu toe rekenen, dus in de periode van juni 2009 tot en met mei 2012? Hoe evalueert u de output van het project? Ziet u op lange termijn resultaten die kunnen bijdragen aan werkgelegenheid en economische output? Als het over innovatie gaat, is de output altijd zeer moeilijk in te schatten, maar ik denk dat er in dit geval misschien toch een paar indicaties kunnen worden gegeven. Hoe ziet u de toekomst van het project Waterstofregio? Werd er al met Europa en

de Nederlandse overheid overlegt om dit project te verlengen of uit te breiden? Zo ja, wat zijn de resultaten daarvan? Zo niet, waarom niet en bent u dit in de nabije toekomst van plan?

Mevrouw Patricia Ceysens: Ik wil mijn sympathie voor deze vraag uitdrukken. Ik weet dat het heel wat voeten in de aarde heeft gehad om de Nederlanders zo ver te krijgen dat project te doen. Dat was echt niet evident. Ik moet zeggen dat waterstof in die tijd ook als wat minder sexy werd beschouwd. Op een aantal plaatsen dacht men inderdaad dat alleen het elektrische de bovenhand zou halen. Vandaag blijkt dat wat genuanceerder te worden.

Ik hoop dat dit kan worden voortgezet. Men start altijd met een aantal dingen, maar dit heeft toch wel zijn zin en nut bewezen. In een vorige vraag werd verwezen naar Solvay en restwaterstof. Deze mensen hebben ter zake heel sterk aan de kar getrokken. Dit lijkt me dus wel een mooi project.

De voorzitter: Minister Lieten heeft het woord.

Minister Ingrid Lieten: Voorzitter, de Vlaamse overheid draagt 3,6 miljoen euro bij aan dit project, dat inderdaad aanvankelijk een looptijd had van juni 2009 tot en met mei 2012. Ondertussen is de looptijd van het project op vraag van de projectpartners verlengd tot 30 september 2013. De realisatie van de sterk innovatieve projecten vereist wat meer tijd dan oorspronkelijk voorzien, onder meer ook omdat ook de aanbestedings- en vergunningsprocedures moeten worden gevolgd. Dat betekent enkel een verlenging van de termijn, en nog geen verhoging van het budget. Zoals nu wordt geschat, zullen de budgetten waarin de diverse overheden voorzien, tegen september 2013 volledig zijn aangewend.

Mijnheer Diependaele, nadat initieel in het project tal van deelprojecten zijn opgestart, is de eerste concrete output van het project ondertussen gerealiseerd. U hebt ernaar verwezen, net als mevrouw Ceysens. Op 6 februari werd de grootste brandstofcelfabriek op restwaterstof ter wereld, gebouwd bij Solvay in de Antwerpse haven, aan de pers gepresenteerd. Zowel de geschreven pers als de televisie heeft duidelijk gewag gemaakt van deze wereldpremière op het vlak van technologie. Vervolgens werd op 9 februari het eerste waterstoftankstation voor duurzame waterstof in Vlaanderen, gerealiseerd met unieke Vlaamse technologie van Hydrogenics, officieel geopend. Dat station is gevestigd in het distributiecentrum bij Colruyt. Enkele heftrucks op waterstof en ook een personenauto op waterstof worden daar inmiddels reeds enkele maanden getest. Daarnaast zijn er binnen het project een aantal concrete demonstratieprojecten met waterstof in de maritieme en de logistieke sector opgestart. Tot slot hebben een aantal hogescholen uit Vlaanderen en Nederland gezamenlijk een onderwijsprogramma met betrekking tot waterstof uitgewerkt, dat vanaf september 2012 ook in het onderwijs zal worden aangeboden.

Het hele project wordt in Vlaanderen door de vzw WaterstofNet gecoördineerd. De vzw heeft de sterke resultaten van het project Waterstofregio op 29 februari tijdens het Waterstofcongres in Antwerpen gepresenteerd. Ongeveer 300 mensen, vooral uit de industrie en het onderwijs, hebben zich voor dat congres ingeschreven. Hieruit blijkt dat er een breed draagvlak voor het waterstofproject is.

Er zijn concrete demonstratieprojecten waarin technologische innovaties tot stand worden gebracht. Er is samenwerking met het onderwijs. Op deze manier legt het project een stevige basis voor de toekomstige ontwikkeling van economische activiteiten in verband met waterstof in onze regio.

Technologische bedrijven in Vlaanderen merken nu al een bijkomende activiteit met betrekking tot waterstof. Hierdoor stijgt bij een aantal speerpuntbedrijven de werkgelegenheid. Er wordt bijkomend in waterstof geïnvesteerd. Deze verhoogde activiteit heeft rechtstreeks input op de toeleveranciers van deze bedrijven in Vlaanderen.

Aangezien waterstof als energiedrager ook een belangrijk thema van het Europees Strategic Energy Technology Plan (SET-Plan) vormt, zorgen de huidige investeringen van de Vlaamse

overheid in waterstof ervoor dat Vlaanderen zich met betrekking tot de uitbouw van waterstof als duurzame energiedrager goed positioneert. Nu al zijn heel wat Vlaamse bedrijven actief in door de EU betoelaagde demonstratieprojecten met betrekking tot waterstof.

Op basis van de resultaten kan worden geconcludeerd dat het project Waterstofregio onze regio en de samenwerking met Zuid-Nederland op het vlak van waterstof duidelijk op de kaart van Europa heeft geplaatst. Ook vanuit het toonaangevende Duitsland wordt met belangstelling naar de technologie en de realisaties in Vlaanderen gekeken. Zo heeft onder meer de regio Nordrhein-Westfalen belangstelling getoond om samen met Vlaanderen toekomstplannen uit te werken.

Hoewel het project Waterstofregio nog tot september 2013 loopt, werkt de coördinerende organisatie, WaterstofNet vzw, nu al aan de verdere continuering van de waterstofactiviteiten in Vlaanderen. Het is de bedoeling op dit vlak de samenwerking Nederland te handhaven.

Tijdens het congres van 29 februari 2012 heeft Interreg verklaard zeer tevreden te zijn over het project Waterstofregio. Concreet heeft Interreg Vlaanderen-Nederland het project Waterstofregio voorgedragen voor de nog toe te kennen award 'Innovatie en KMO' die later dit jaar door de Europese Commissie zal worden toegekend. Ook de Vlaamse en de Nederlandse overheid hebben tijdens dit congres hun appreciatie getoond.

Interreg heeft de vzw WaterstofNet, gekoppeld aan deze appreciatie, opgeroepen om in het licht van het Interreg V-programma een nieuw voorstel met betrekking tot waterstof in te dienen dat de ingeslagen weg verder zou bewandelen.

De Vlaamse overheid volgt deze activiteit uiteraard nauwgezet op. We gaan na op welke wijze we concrete projectideeën kunnen stimuleren.

De voorzitter: De heer Diependaele heeft het woord.

De heer Matthias Diependaele: Ik dank de minister voor haar antwoord. Ik denk dat we het er allemaal over eens kunnen zijn dat de vzw WaterstofNet en de grensregio heel positieve resultaten kunnen voorleggen. De verlenging tot 30 september 2013 lijkt me een goede zaak. Oorspronkelijk liep het project tot eind mei 2012. Indien ik het goed heb begrepen, is het mogelijk zonder bijkomende budgetten tot september 2013 voort te werken. De organisatie heeft voor die periode geen bijkomende budgetten gevraagd.

Minister Ingrid Lieten: Die vraag zal misschien nog komen. De vzw bereidt nu de verlenging voor. Nadien zullen we in dialoog en in overleg nagaan hoe we enige discontinuïteit kunnen vermijden.

De heer Matthias Diependaele: Ik vind de reacties uit het buitenland, zoals de regio Nordrhein-Westfalen, zeer positief. Indien nog regio's willen deelnemen, moeten we misschien eens nagaan of we in functie van hun betrokkenheid win-winsituaties kunnen creëren. Een breder draagvlak voor dit project kan in ons voordeel zijn.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

■