

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

8 décembre 2023

PROJET DE LOI
**contenant le Budget général des dépenses
pour l'année budgétaire 2024**

Avis
**sur la Section 33 – SPF Mobilité et
Transports (*partim*: Transport maritime)**

Rapport

fait au nom de la commission
de la Mobilité, des Entreprises publiques et
des Institutions fédérales
par
M. Jan Briers

Sommaire	Pages
I. Exposé du vice-premier ministre et ministre de la Justice et de la mer du Nord.....	3
II. Discussion	7
A. Questions et observations des membres.....	7
B. Réponses du ministre	17
III. Avis	24

Voir:

Doc 55 **3647/ (2023/2024)**:
001: Projet de loi.
002 à 005: Amendements.
006 à 009: Rapports.

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

8 december 2023

WETSONTWERP
**houdende de Algemene uitgavenbegroting
voor het begrotingsjaar 2024**

Advies
**over sectie 33 – FOD Mobiliteit en
Vervoer (*partim*: Maritiem Vervoer)**

Verslag

namens de commissie
voor Mobiliteit, Overheidsbedrijven en
Federale Instellingen
uitgebracht door
de heer **Jan Briers**

Inhoud	Blz.
I. Uiteenzetting van de vice-eersteminister en minister van Justitie en Noordzee.....	3
II. Bespreking.....	7
A. Vragen en opmerkingen van de leden.....	7
B. Antwoorden van de minister	17
III. Advies	24

Zie:

Doc 55 **3647/ (2023/2024)**:
001: Wetsontwerp.
002 tot 005: Amendementen.
006 tot 009: Verslagen.

**Composition de la commission à la date de dépôt du rapport/
Samenstelling van de commissie op de datum van indiening van het verslag**

Président/Voorzitter: Jean-Marc Delizée

A. — Titulaires / Vaste leden:

N-VA : Frieda Gijbels, Wouter Raskin, Tomas Roggeman
Ecolo-Groen : Kim Buyst, Sarah Schlitz, Olivier Vajda
PS : Chanelle Bonaventure, Jean-Marc Delizée, Laurence Zanchetta
VB : Pieter De Spiegeleer, Frank Troosters
MR : Emmanuel Burton, Vincent Scourneau
cd&v : Jef Van den Bergh
PVDA-PTB : Maria Vindevoghel
Open Vld : Marianne Verhaert
Vooruit : Joris Vandenbroucke

B. — Suppléants / Plaatsvervangers:

Michael Freilich, Sigrid Goethals, Yoleen Van Camp, Bert Wollants
Guillaume Defossé, Louis Mariage, Eva Platteau, Gilles Vanden Burre
Malik Ben Achour, André Flahaut, Daniel Senesael, Sophie Thémont
Steven Creyelman, Nathalie Dewulf, Erik Gilissen
Christophe Bombled, Florence Reuter
Jan Briers, Franky Demon
Gaby Colebunders, Roberto D'Amico
Maggie De Block, Tim Vandenput
Melissa Depraetere, Anja Vanrobaeys

C. — Membre sans voix délibérative / Niet-stemgerechtigd lid:

Les Engagés : Josy Arens

N-VA : *Nieuw-Vlaamse Alliantie*
Ecolo-Groen : *Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen*
PS : *Parti Socialiste*
VB : *Vlaams Belang*
MR : *Mouvement Réformateur*
cd&v : *Christen-Democratisch en Vlaams*
PVDA-PTB : *Partij van de Arbeid van België – Parti du Travail de Belgique*
Open Vld : *Open Vlaamse liberalen en democraten*
Vooruit : *Vooruit*
Les Engagés : *Les Engagés*
DéFI : *Démocrate Fédéraliste Indépendant*
INDEP-ONAFH : *Indépendant - Onafhankelijk*

Abréviations dans la numérotation des publications:

DOC 55 0000/000 : *Document de la 55^e législature, suivi du numéro de base et numéro de suivi*
QRVA : *Questions et Réponses écrites*
CRIV : *Version provisoire du Compte Rendu Intégral*
CRABV : *Compte Rendu Analytique*
CRIV : *Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes)*
PLEN : *Séance plénière*
COM : *Réunion de commission*
MOT : *Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)*

Afkorting bij de nummering van de publicaties:

DOC 55 0000/000 : *Parlementair document van de 55^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer*
QRVA : *Schriftelijke Vragen en Antwoorden*
CRIV : *Voorlopige versie van het Integraal Verslag*
CRABV : *Beknopt Verslag*
CRIV : *Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaalde beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen)*
PLEN : *Plenum*
COM : *Commissievergadering*
MOT : *Moties tot besluit van interpellaties (beigegekleurig papier)*

MESDAMES, MESSIEURS,

Votre commission a examiné la Section 33 – SPF Mobilité et Transports (*partim*: mer du Nord) du projet de loi contenant le budget général des dépenses pour l'année budgétaire 2024 (DOC 55 3647/001), y compris la justification (DOC 55 3648/016) et la note de politique générale (DOC 55 3649/011) du vice-premier ministre et ministre de la Justice et de la Mer du Nord, ainsi que les commentaires et observations de la Cour des comptes (DOC 55 3646/003), lors de ses réunions des 22 et 29 novembre 2023.

I. — EXPOSÉ INTRODUCTIF DU VICE-PREMIER MINISTRE ET MINISTRE DE LA JUSTICE ET DE LA MER DU NORD

M. Paul Van Tigchelt, vice-premier ministre et ministre de la Justice et de la Mer du Nord, présente sa note de politique générale 2024, qui est également son exposé d'orientation politique.

Il se limite aux principales réalisations de cette année et, bien sûr, anticipe le travail à venir pour les nombreux secteurs liés au transport maritime.

En ce qui concerne un premier secteur, la navigation de plaisance, beaucoup de travail a déjà été accompli au cours de cette législature pour moderniser les réglementations et promouvoir le secteur auprès du grand public.

Par exemple, la campagne "Ensemble sur l'eau", qui a rencontré un franc succès, a été organisée avec le secteur ces dernières années et le ministre examine à présent comment elle peut s'inscrire structurellement dans la politique des années à venir.

En juillet de cette année, l'application mobile pour la navigation de plaisance a été présentée au grand public. Elle a depuis lors été téléchargée plus de 2.000 fois. Cette application donne accès à toutes sortes de documents numériques, à des cartes interactives, à des numéros d'urgence et à une vue d'ensemble de l'infrastructure de la mer du Nord. L'année prochaine, des applications complémentaires, qui pourraient être développées en 2025, seront préparées avec le secteur.

En collaboration avec le ministre de la Mobilité et le secteur, une feuille de route sera également élaborée pour déployer l'économie circulaire dans ce secteur.

DAMES EN HEREN,

Uw commissie heeft sectie 33 – FOD Mobiliteit en Vervoer (*partim*: Noordzee) van het wetsontwerp houdende de Algemene uitgavenbegroting voor het begrotingsjaar 2024 (DOC 55 3647/001), met inbegrip van de verantwoording (DOC 55 3648/016) en de beleidsnota (DOC 55 3649/011) van de vice-eersteminister en minister van Justitie en Noordzee, alsmede de commentaar en opmerkingen van het Rekenhof (DOC 55 3646/003), besproken tijdens haar vergaderingen van 22 en 29 november 2023.

I. — INLEIDENDE UITEENZETTING VAN DE VICE-EERSTEMINISTER EN MINISTER VAN JUSTITIE EN NOORDZEE

De heer Paul Van Tigchelt, vice-eersteminister en minister van Justitie en Noordzee, stelt zijn beleidsnota 2024 voor, die tegelijk ook zijn beleidsverklaring is.

Hij beperkt zich tot de belangrijkste realisaties van dit jaar en natuurlijk ook blikst vooruit op het werk dat voor de boeg ligt voor de vele sectoren die tot de scheepvaart behoren.

Wat een eerste sector betreft, de pleziervaart, werd deze zittingsperiode reeds heel wat werk geleverd om de regelgeving te moderniseren en de sector aan te prijzen bij het grote publiek.

Zo werd de afgelopen jaren met de sector de succesvolle campagne "Samen op het water" georganiseerd en wordt nu bekeken hoe dit de komende jaren structureel kan worden verankerd in het beleid.

In juli van dit jaar werd de *app* voor de pleziervaart aan het grote publiek voorgesteld en die werd ondertussen reeds meer dan 2.000 maal gedownload. Deze *app* geeft toegang tot allerlei digitale documenten, interactieve kaarten, noodnummers en een overzicht van de infrastructuur op de Noordzee. Volgend jaar zullen met de sector bijkomende toepassingen voorbereid worden, die dan in 2025 ontwikkeld kunnen worden.

Samen met de minister van Mobiliteit en de sector zal ook werk worden gemaakt van een *road map* die de circulaire economie in deze sector moet uitrollen.

Outre la navigation de plaisance, des travaux ont été menés au sujet du cadre relatif à la navigation autonome. En 2021, la Belgique a été l'un des premiers pays au monde à se concentrer sur le développement d'un cadre réglementaire permettant de mener des projets pilotes en mer sur une plus longue période.

Entre-temps, pas moins de 16 permis ont été délivrés. De plus, un accord a été conclu récemment avec le Royaume-Uni et le Danemark pour définir les critères auxquels ces navires doivent répondre pour naviguer entre les ports belges. Les Pays-Bas se joindront bientôt à cet accord.

La concertation avec le secteur de la pêche est enfin finalisée et les nouvelles règles de stabilité, l'introduction d'un code ISM (International Safety Management Code) pour la pêche et le règlement de l'équipage sont actuellement traduites dans un nouvel arrêté royal qui sera envoyé aux Régions pour avis.

Le cadre réglementaire permettant de faire passer de plus petits navires sous pavillon belge a également été publié au *Moniteur belge* en septembre. Il s'agit notamment des bateaux de travail utilisés pour transporter le personnel vers les parcs éoliens afin d'y effectuer des travaux de maintenance et de réparation.

En ce qui concerne la marine marchande, d'importantes mesures ont été prises au niveau international.

L'Organisation maritime internationale (OMI) a adopté en 2018 une stratégie pour réduire les émissions polluantes des navires de 40 % d'ici à 2030 et de 70 % d'ici à 2050.

En juillet de cette année, cette ambition a été revue et elle vise désormais zéro émission nette de gaz à effet de serre d'ici 2050 ou autour de cette date.

Les mesures à prendre pour atteindre cet objectif seront examinées lors de la réunion du Comité de protection du milieu marin de l'OMI en 2024. En collaboration avec les armateurs belges, qui jouent un rôle de pionnier dans ce domaine depuis des années, le ministre veillera à ce que ces mesures soient réalistes et réalisables.

D'autres engagements visant à rendre le transport maritime plus durable ont également fait l'objet d'un suivi.

Par exemple, en application de la déclaration de Clydebank que notre pays a signée lors de la COP26 à Glasgow, une initiative concernant des couloirs de navigation verts a été lancée entre Anvers et Montréal, et entre le *North Sea Port* à Gand et Göteborg en Suède.

Naast de pleziervaart werd ook gewerkt aan het kader voor de autonome vaart. België was in 2021 een van de eerste landen ter wereld dat zich heeft toegelegd op de uitwerking van een regelgevend kader om gedurende langere periode proefprojecten te doen op zee.

Ondertussen werden niet minder dan 16 vergunningen afgeleverd. Recent werd ook een akkoord gesloten met het Verenigd Koninkrijk en Denemarken om werk te maken van criteria waaraan deze vaartuigen moeten voldoen om tussen de Belgische havens te kunnen navigeren. Ook Nederland zal zich weldra bij dit akkoord aansluiten.

Met de visserijsector werd eindelijk het overleg afgerond en worden de nieuwe regels rond stabiliteit, de invoering van de ISM-code en de bemanningsvoorschriften momenteel verwerkt in een nieuw KB dat nog voor advies aan de gewesten zal worden bezorgd.

Ook het regelgevend kader om kleinere schepen onder Belgische vlag te brengen, werd in september in het *Belgisch Staatsblad* gepubliceerd. Het gaat hier onder andere om werkboden waarmee personeel naar de windmolenparken wordt gebracht voor onderhoud- en herstelwerkzaamheden.

Voor de koopvaardij werden dan weer belangrijke stappen gezet op internationaal niveau.

Binnen de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) werd in 2018 een strategie afgesproken teneinde schadelijke uitstoot van schepen te verminderen met 40 % tegen 2030 en met 70 % tegen 2050.

In juli van dit jaar werd deze ambitie bijgesteld en wordt er nu gestreefd naar een netto nuluitstoot van broeikasgassen tegen of rond 2050.

Welke maatregelen hiervoor moeten genomen worden, zal in 2024 verder besproken worden binnen het milieucomité van de IMO. Samen met de Belgische reders, die hierin al jaren een voortrekkersrol spelen, zal erop worden toegezien dat deze maatregelen realistisch en uitvoerbaar zijn.

Ook andere engagementen om de scheepvaart te verduurzamen, hebben navolging gekregen.

Zo werden in uitvoering van de *Clydebank Declaration* die op de COP26 in Glasgow werd ondertekend, concrete stappen gezet om *green corridors* in te kunnen voeren tussen Antwerpen en Montreal en tussen *North Sea Port* in Gent en Göteborg in Zweden. Een groene

Un couloir vert est une route maritime reliant deux ports et sur laquelle circulent des navires ne produisant pas d'émissions.

Le ministre a signé avec la ministre britannique des Affaires maritimes, la baronne Vere, un accord par lequel le pays s'engage à explorer les possibilités d'établir des couloirs verts entre la Belgique et le Royaume-Uni et de soutenir les entreprises qui souhaitent les utiliser.

Depuis septembre, la Belgique participe également à la *Green Shipping Coalition*, une initiative du Danemark visant à mettre en œuvre concrètement la nouvelle stratégie de l'OMI, tout en accordant l'attention nécessaire aux petits États insulaires. En effet, ces derniers sont les premiers touchés par la montée du niveau des mers et le réchauffement climatique.

Étant donné que c'est au sein de l'OMI que les règles les plus importantes en matière de transport maritime sont fixées à l'échelle mondiale, la ministre des Affaires étrangères mène également une campagne active en vue d'être réélue au Conseil. La Belgique a été l'un des premiers pays à ratifier la convention, qui prévoit une élection tous les 4 ans au lieu de tous les 2 ans.

Outre l'écologisation du transport maritime, le ministre poursuit sa politique visant à accorder l'attention nécessaire au bien-être des marins. En plus de la transposition en droit belge des amendements les plus récents de la Convention du travail maritime, un événement international sur ce thème sera organisé en mars 2024 dans le cadre de la présidence belge du Conseil de l'Union européenne.

Le bien-être des marins et, par extension, du personnel portuaire est en partie déterminé par la sécurité de l'environnement dans lequel ils peuvent travailler.

Depuis le début de cette année, de nouvelles règles en matière de sécurité maritime sont entrées en vigueur, renforçant le fonctionnement de l'Autorité nationale de sûreté maritime et des comités locaux. Les normes et standards nécessaires ont également été élaborés pour accompagner le secteur privé dans la mise en œuvre de la sécurité sur le terrain.

L'échange d'informations dans le cadre de cette législation est assuré par une plateforme ISPS sécurisée, dont la première phase a été lancée en septembre de cette année. Plus précisément, il s'agit d'échanger des analyses de risques, des plans de sécurité et des rapports d'incidents.

corridor is een scheepvaartroute waarbij tussen 2 havens emissievrije schepen opereren.

In het door de minister ondertekende akkoord met de Britse maritieme minister, barones Vere, verbindt het land zich ertoe om de mogelijkheden voor het instellen van groene corridors tussen België en het Verenigd Koninkrijk te onderzoeken en daarbij na te gaan hoe bedrijven die hierop willen inzetten, kunnen worden ondersteund.

België werkt sinds september ook mee aan de *Green Shipping Coalition*, een initiatief van Denemarken om concreet uitvoering te geven aan de nieuwe IMO-strategie, maar waarbij ook de nodige aandacht wordt gegeven aan de kleine eilandstaten. Deze laatste worden immers als eerste getroffen door de stijging van de zeespiegel en de klimaatopwarming.

Aangezien binnen de IMO de belangrijkste regels voor scheepvaart wereldwijd worden vastgesteld, wordt samen met de minister van Buitenlandse Zaken ook actief campagne gevoerd om opnieuw in de *Council* verkozen te worden. Het verdrag, dat in de verkiezing om de 4 jaar in plaats van om de 2 jaar voorziet, heeft België als een van de eerste landen geratificeerd.

Naast vergroening van de scheepvaart wordt ook het beleid voortgezet dat de nodige aandacht geeft aan het welzijn van zeevarenden. Naast de omzetting van de meest recente amendementen van de *Maritime Labour Convention* in Belgische wetgeving, zal in maart 2024 in het kader van het Belgische voorzitterschap van de Raad van de Europese Unie hierrond ook een internationaal event worden georganiseerd.

Het welzijn van zeevarenden en bij uitbreiding ook het havenpersoneel wordt medebepaald door de veiligheid van de omgeving waarin ze kunnen werken.

Sinds begin dit jaar zijn de nieuwe regels voor de maritieme beveiliging in werking getreden, waarbij de werking van de Nationale Autoriteit voor Maritieme Beveiliging en de lokale comités werd versterkt. Ook werden de nodige normen en standaarden ontwikkeld om de private sector richtsnoeren te geven om de beveiliging op het terrein uit te voeren.

Informatie-uitwisseling in het kader van deze wetgeving wordt verzekerd via een beveiligd ISPS-platform, waarvan de eerste fase in september van dit jaar werd in gebruik genomen. Het gaat hier concreet om de uitwisseling van risicoanalyses, beveiligingsplannen en incidentmeldingen.

L'analyse pour le développement de la deuxième phase est en cours. Celle-ci consistera à mettre en place le contrôle d'accès et le contrôle des interdictions de port. L'objectif est de déployer cette deuxième phase sur le terrain avant l'été 2024.

Les efforts de coopération avec le secteur privé seront maintenus. L'accord conclu avec cinq grandes sociétés d'armateurs au début de l'année a déjà fait l'objet d'un suivi concret, notamment l'organisation d'un atelier au cours duquel des experts du gouvernement et des compagnies maritimes ont été mis en contact avec des développeurs et des fournisseurs de scellés intelligents.

L'objectif est d'impliquer activement d'autres acteurs dans la politique de sûreté portuaire. Ainsi, les établissements de l'horeca, les stations-service ou les visiteurs du port peuvent détenir des informations qui pourraient être utiles à la police et aux services de sécurité. Il conviendrait par conséquent de mettre en place le point de contact *Portwatch*, qui permet de signaler des faits ou des incidents suspects en toute sécurité et, le cas échéant, de manière anonyme. Les budgets nécessaires sont alloués à la mise en place d'une campagne de sensibilisation à ce sujet, qui sera répétée dans les années à venir.

D'autres mesures sont également prises au niveau réglementaire au travers de l'élargissement de la loi existante à la navigation intérieure et à d'autres entreprises qui peuvent avoir un impact sur la sécurité portuaire. Ce projet de loi est actuellement en discussion au sein du gouvernement.

Mais des initiatives ont également été prises et continuent de l'être au niveau international:

au sein de l'OMI, la Belgique plaide activement en faveur de l'extension de la réglementation ISPS;

la Belgique cherche activement à obtenir le soutien des autres États membres, en particulier des pays d'origine et de transit;

des accords ont été conclus avec le Costa Rica et le Panama pour l'échange d'informations. Ils seront mis en œuvre concrètement en 2024.

En plus d'assurer la sécurité des navires et des ports, le ministre s'emploie à sécuriser les infrastructures en mer du Nord. C'est ainsi qu'à la suite du Sommet de la mer du Nord organisé à Ostende en avril, une concertation a été organisée avec les principaux pays de la mer du Nord pour collaborer sur ce sujet. Le premier atelier a déjà été un succès et le ministre espère des résultats concrets dans un avenir proche.

De analyse voor de ontwikkeling van de tweede fase is lopende. Hierin zal werk worden gemaakt van de toegangscontrole en de controle op het havenverbod. Opzet is om deze tweede fase nog voor de zomer van 2024 op het terrein te kunnen uitrollen.

De inspanningen om met de private sector samen te werken worden aangehouden. Het akkoord dat met 5 grote rederijen werd gesloten in het begin van het jaar heeft al concrete navolging gekregen, onder andere door de organisatie van een *workshop* waarbij experts van de overheid en rederijen in contact werden gebracht met ontwikkelaars en leveranciers van *smart seals*.

Het is de bedoeling om ook andere actoren actief te betrekken bij het veiligheidsbeleid in de haven. Zo kunnen horecazaken, tankstations of bezoekers van de haven over informatie beschikken die nuttig kan zijn voor politie- en veiligheidsdiensten. Er zou dan ook werk moeten worden gemaakt van het meldpunt *Portwatch*, waarbij verdachte zaken of incidenten op een veilige en desgevallend anonieme manier kunnen gemeld worden. De nodige budgetten worden uitgetrokken om hier rond een bewustmakingscampagne op te zetten, die ook in de komende jaren zal herhaald worden.

Ook op regelgevend vlak worden verdere stappen gezet door de bestaande wet uit te breiden naar binnenvaart en andere bedrijven die een impact kunnen hebben op de beveiliging in de havens. Dit wetsontwerp wordt momenteel besproken binnen de regering.

Maar ook op internationaal niveau werden en worden nog steeds initiatieven genomen:

binnen de IMO pleit België actief voor de uitbreiding van de ISPS-regelgeving;

België zoekt hiervoor actief steun bij de andere lidstaten, in het bijzonder van de bron- en transitlanden;

met Costa Rica en Panama werden akkoorden gesloten om informatie uit te wisselen. Deze akkoorden zullen in 2024 concrete uitvoering krijgen.

Naast de veiligheid van schepen en havens wordt ook werk gemaakt van de beveiliging van de infrastructuur op de Noordzee. Zo werd in navolging van de Noordzeetop die in april in Oostende werd georganiseerd, overleg gepleegd met de voornaamste Noordzeelanden om hier rond samen te werken. De eerste *workshop* was alvast een succes en hopelijk komen er concrete resultaten in de nabije toekomst.

Enfin, la volonté de mettre en place une administration unique pour les compétences relatives à la mer du Nord est toujours présente. Le ministre poursuivra à cet effet les consultations avec les ministres de tutelle respectifs, car le travail d'équipe est la meilleure garantie de protection de la mer du Nord.

II. — DISCUSSION

A. Questions et observations des membres

M. Wouter Raskin (N-VA) partage le point de vue selon lequel il faut concilier autant que possible économie et écologie, mais le choix de l'expression "territoire économique" lui semble malheureux. Il faut *de facto* mettre (intelligemment) en balance l'économie et la nature: c'est l'essence même de l'utilisation de l'espace. Il serait préférable de parler de réduction de l'impact.

En fait, il conviendrait de transférer intégralement le domaine de la mer du Nord à la Région flamande. L'argument selon lequel le droit maritime devrait s'appliquer à l'ensemble du pays ne tient guère la route, car on ne peut faire abstraction de la géographie.

Le membre demande ce qui justifie l'évaluation explicite à l'aune des ODD.

En ce qui concerne l'"économie bleue", il est plaisant de parler des moules "belges", mais est-ce bien la priorité? Voulons-nous soutenir l'esprit d'entreprise ou voulons-nous faire quelque chose pour ces maigres 2 % (moins de 2 % des produits de la mer dans le monde proviennent de l'UE)?

De nombreuses zones maritimes de l'UE (mer du Nord, mer Baltique) se trouvent dans des zones dites "ECA" (*Emission Control Areas*: zones maritimes où des contrôles plus stricts ont été mis en place pour minimiser les émissions atmosphériques des navires), qui sont considérées comme vulnérables. L'objectif est-il d'ajouter, à cet endroit précis, d'énormes fermes marines? Il serait sans doute plus judicieux d'implanter en priorité des fermes marines terrestres dans ces régions.

Le ministre peut-il commenter les modules de cours préparés par les services concernés, qui seront mis en ligne sur un portail cet automne? Ont-ils été discutés avec le gouvernement flamand, et dans l'affirmative, comment? La compétence en matière d'enseignement ne relève-t-elle pas des Communautés?

Pourquoi intervenir précisément sur le site de dépôt de munitions au large de Knokke (*Paardenmarkt*)? Des

Tot slot is er nog steeds de wil om werk te maken van één administratie inzake Noordzeebevoegdheden. De minister zal hiervoor verder overleg opzetten met de respectieve voogdijministers, omdat voor de Noordzee *team work* de beste garantie is voor haar bescherming.

II. — BESPREKING

A. Vragen en opmerkingen van de leden

De heer Wouter Raskin (N-VA) gaat akkoord dat economie en ecologie zo goed mogelijk met elkaar verzoend mogen worden, maar de term "wingewest" lijkt ongelukkig gekozen. *De facto* maak je een (weloverwogen) afweging tussen economie en natuur, dat is de essentie van ruimtegebruik. Men spreekt beter over het verminderen van de impact.

Eigenlijk is een verdere en gehele overheveling van het domein van de Noordzee naar het Vlaams Gewest wenselijk. Het argument dat zeerecht voor het hele land moet gelden, is beperkt houdbaar, want de geografie kan men niet loochenen.

Het lid vraagt wat de expliciete toetsing aan de SDG's verklaart?

Wat de "blauwe economie" betreft, is het leuk om het te hebben over "Belgische" mosselen, maar is dat effectief de prioriteit? Wil men het ondernemerschap ondersteunen, of wil men aan die schamele 2 % iets doen (minder dan 2 % van de zeevoeding ter wereld komt uit de EU)?

Veel maritieme zones van de EU (Noordzee, Baltische Zee) liggen in zogenaamde ECA's (emissiecontrolegebieden: zeegebieden waar strengere controles zijn ingesteld om luchtmissies door schepen te minimaliseren), die als kwetsbaar worden beschouwd. Is het de bedoeling dat juist daar ook nog eens massaal kwekerijen op zee komen? Misschien is het veeleer raadzaam om in deze contreien vooral naar op het land gevestigde zeeboerderijen te streven.

Kan de minister ingaan op de lessenpakketten die de betrokken diensten opstelden en die dit najaar op een portaalsite zullen geplaatst worden? Werden deze met de Vlaamse overheid doorgesproken, en zo ja, hoe? Onderwijsbevoegdheid ligt toch bij de gemeenschappen?

Wat de munitiestortplaats voor de kust van Knokke (*Paardenmarkt*) betreft, is het de vraag waarom aan

fonds sont débloqués pour la recherche en matière de gestion et d'élimination, et c'est surtout ce dernier point qui pose question. Tant que les munitions de guerre ne sont pas en contact avec l'oxygène et que les gaz toxiques ne se dissolvent que sporadiquement, il n'y a pas de danger immédiat. Le risque est réel si des conduites y sont placées ou si des travaux de dragage y sont effectués, mais est-il exact que ces évolutions ne sont pas prévues dans l'immédiat? Les travaux de déblaiement sont-ils envisagés à court ou à moyen terme? Leur opportunité ne saute pas aux yeux. Il est évident qu'il est préférable de déjà réfléchir de manière proactive à la gestion à long terme de ce site. Sur quoi repose le chiffre de 35.000 tonnes de munitions et quelle en est la composition? Quel est le pourcentage de grenades à gaz toxique?

À quoi doivent servir au juste les fonds destinés au secteur de la navigation de plaisance? Les autorités entendent contribuer aux frais de promotion, mais pour quel montant exactement? Ou s'agit-il uniquement de l'application pour les bateaux de plaisance?

En ce qui concerne la navigation bleue, le ministre indique que le bien-être des marins doit être amélioré, ce que soutient la N-VA. Dans sa note, le ministre précise que plusieurs pays semblent désormais ne pas vouloir ratifier la Convention de l'Organisation internationale du travail sur les pièces d'identité des gens de mer (convention n° 185) en raison des coûts qu'impliquerait la nouvelle politique, et parce que les États-Unis n'y adhéreront de toute façon pas. Par conséquent, cette initiative pourrait ne plus être utile. Le ministre pense-t-il que la même réévaluation s'indiquerait également pour l'approbation de la modification de la convention de l'OMI, étant donné que, là aussi, seuls 17 des 117 pays requis ont déjà ratifié cette convention?

En ce qui concerne le "bleu en mer", a-t-on également analysé, dans le cadre de la plate-forme d'échange de données sécurisées qui, en application de la nouvelle loi sur la sécurité maritime, a été lancée en septembre de cette année, la sécurité de l'infrastructure informatique qui la supporte? A-t-on vérifié l'origine du matériel et le fabricant a-t-il été jugé digne de confiance par les services de sécurité? Il est certain que, dans l'ordre mondial actuel, la plus grande prudence s'impose en ce qui concerne la protection des informations critiques.

Quel est l'état d'avancement du projet mené conjointement avec les Pays-Bas en matière de conteneurs sécurisés? Comment les coûts de ces projets sont-ils ventilés? Quelle a été la contribution des partenaires privés?

deze site precies gemorrelt wordt? Er worden middelen vrijgemaakt voor onderzoek naar beheer en opruiming, en vooral dat laatste roept vragen op. Zolang oorlogsmunitie niet aan zuurstof raakt en gifgas slechts sporadisch oplost, is er geen direct gevaar. Dat bestaat wel als men daar leidingen of baggerwerken uitvoert, maar klopt het dat die niet voor weldra zijn? Wordt rekening gehouden met opruimingswerken op de korte of middellange termijn? De noodzaak is niet meteen duidelijk. Vanzelfsprekend wordt best al proactief nagedacht over het verdere beheer van die site op lange termijn. Waarop steunt het getal van 35.000 ton munitie en wat is de samenstelling daarvan? Wat is het percentage gifgasgranaten?

Waar dienen de middelen voor de pleziervaartsector precies voor worden ingezet? De overheid wil bijdragen voor de kostprijs van promotie en voor hoeveel dan precies? Of betreft dit louter de *app* voor de pleziervaart?

Wat de blauwe scheepvaart betreft, geeft de minister aan dat het welzijn van zeevarenden – en dit ondersteunt N-VA – verbeterd moet worden. In de nota verduidelijkt de minister dat verschillende landen nu uiteindelijk het Verdrag van de Internationale Arbeidsorganisatie betreffende de identiteitsbewijzen van zeevarenden (verdrag nr. 185) niet lijken te willen ratificeren wegens de kosten die met het nieuw beleid gepaard zouden gaan en ook omdat de VSA hoe dan ook niet zal toetreden. Daardoor zou dit initiatief misschien niet verder nuttig zijn. Meent de minister dat eenzelfde her-evaluatie ook nuttig zou zijn voor de het onderschrijven van de wijziging van het Verdrag van het IMO, aangezien ook daar nog maar 17 van de vereiste 117 landen dat verdrag hebben geratificeerd?

Inzake "blauw op zee" is het de vraag of in het verlengde van het beveiligde platform voor de uitwisseling van gegevens dat, in uitvoering van de nieuwe wet op de maritieme beveiliging in september van dit jaar van start ging, ook een analyse werd gemaakt betreffende de beveiliging van de IT-infrastructure die dit draagt? Werd nagegaan waar de hardware vandaan komt en of de fabrikant door veiligheidsdiensten als te vertrouwen werd bevonden? In de wereldorde van vandaag moet men toch zeer aandachtig waken over de bescherming van kritieke informatie.

Wat is de status van het project met Nederland rond de beveiligde containers? Hoe werden de kosten voor deze projecten verdeeld? Hoeveel droegen de private partners bij?

En ce qui concerne la concertation visant à élaborer des mesures de sécurité complémentaires pour le transport de marchandises illégales par les voies navigables, quel(s) ministre(s) de la Mobilité et quels acteurs du secteur de la navigation intérieure le ministre a-t-il consultés? Quelles sont les initiatives que les partenaires du ministre sont prêts à développer ou à soutenir?

L'UE et l'OTAN considèrent les ports maritimes belges comme des infrastructures critiques. À quand remonte la dernière concertation à ce sujet au niveau de l'OTAN? Le ministre peut-il confirmer aujourd'hui que nos ports répondent aux exigences de l'OTAN? Le membre renvoie à la présence de sous-marins russes et à des actes de sabotage. Combien de navires de guerre non membres de l'OTAN sont entrés dans les ports belges cette année?

En ce qui concerne la mise en place d'une administration unique en charge de la Mer du Nord, le membre aimerait connaître les arguments concrets du ministre pour en faire une entité fédérale unique. A-t-il reçu des demandes pour que cette administration de la Mer du Nord soit également organisée au niveau interfédéral, en coopération avec les entités fédérées?

Mme Kim Buyst (Ecolo-Groen) rappelle la fonction de la mer en tant que source de plaisir, mais aussi de prospérité et d'énergie. Dans le même temps, la crise climatique et les phénomènes météorologiques extrêmes qui y sont associés (canicules, incendies de forêt, sécheresse et inondations, etc.) ont des répercussions catastrophiques. La bataille climatique est sans aucun doute la plus importante des années à venir. Avec des mesures décisives, il est encore possible de renverser la vapeur.

En termes d'objectifs d'émissions, le ministre semble adopter une nouvelle approche en visant 0 % d'émissions nettes d'ici 2050. Ce relâchement de l'ambition contraste remarquablement avec la note de politique générale de 2021 (DOC 55 1580/017).

Pour rendre le transport plus durable, il est important de déployer le meilleur vecteur par mode de transport. Si l'électrification du parc automobile semble opportune, elle est peut-être moins souhaitable pour le transport maritime, pour lequel l'hydrogène vert semble plus approprié pour promouvoir la durabilité. Pour consolider le rôle de pionnier des entreprises belges, il est essentiel que la politique de l'Union européenne en matière de carburants durables encourage le développement de l'hydrogène vert en Europe. La Belgique a acquis beaucoup de connaissances et lancé de nombreuses initiatives dans ce domaine, notamment dans les ports de Gand et d'Anvers. Le ministre continuera-t-il à mettre l'accent sur ce point?

Wat het overleg betreft om ook bijkomende beveiligingsmaatregelen uit te werken rond vervoer van illegale goederen via de binnenvaart, luidt de vraag met welke minister(s) van Mobiliteit en Binnenvaartsector de minister overleg heeft gepleegd? Welke initiatieven zijn de partners van de minister bereid mee uit te werken of te ondersteunen?

Zowel de EU als de NAVO beschouwen de Belgische zeehavens als kritieke infrastructuur. Wanneer was het laatste overleg in het kader van NAVO hierover? Kan de minister vandaag bevestigen dat onze havens voldoen aan de eisen die NAVO hieromtrent stelt? Het lid verwijst naar de aanwezigheid van Russische onderzeeërs en sabotageacties. Hoeveel oorlogsschepen van niet-NAVO deden dit jaar de Belgische havens aan?

Wat de oprichting van één Noordzeeadministratie betreft, verneemt het lid graag welke concrete argumenten de minister heeft om dit als één unieke federale entiteit op te richten? Ontving hij vragen om deze Noordzeeadministratie eventueel ook interfederaal, in samenwerking met het deelstaatsniveau, te organiseren?

Mevrouw Kim Buyst (Ecolo-Groen) herinnert aan de functie van de zee als bron van plezier, maar ook van welvaart en energie. Tegelijkertijd zorgt de klimaatcrisis en de ermee gepaard gaande extreme weerfenomenen (hittegolven, bosbranden, droogte en overstromingen, ...) voor veel ellende. De klimaatstrijd is ongetwijfeld de belangrijkste van de komende jaren. Mits doortastend op te treden, kan het tij nog gekeerd worden.

Op het vlak van de uitstootdoelstellingen lijkt de minister een nieuwe weg in te slaan, door een netto uitstoot van 0 % tegen 2050 na te streven. Deze afzwakking van de ambitie contrasteert vrij opmerkelijk met de beleidsnota van 2021 (DOC 55 1580/017).

Om vervoer te verduurzamen, is het belangrijk om de beste vector in te zetten per vervoersmodus. Auto's kunnen beter geëlektrificeerd worden, wat misschien minder wenselijk is voor de scheepvaart, die beter gediend kan zijn met groene waterstof ter bevordering van de verduurzaming. Om de voortrekkersrol van de Belgische bedrijven te verstevigen, is het essentieel dat het duurzamebrandstoffenbeleid van de Europese Unie de uitbouw van groene waterstof in Europa stimuleert. In België zijn hierrond heel wat kennis en initiatieven in bijvoorbeeld de Gentse en Antwerpse haven. Zal de minister daar ook verder op inzetten?

Il ressort de statistiques datant de 2019 que les pays européens accordent conjointement 24 milliards d'euros par an de subventions indirectes aux combustibles fossiles dans le secteur maritime (pour la Belgique, ce montant est estimé à 4 milliards d'euros par an), par le biais d'exonérations fiscales dans le cadre de l'actuelle directive sur la taxation de l'énergie. Il est dès lors positif qu'à compter de l'année prochaine, la navigation maritime soit enfin incorporée dans le système SEQE. De cette manière, il sera possible de mettre fin à ces subventions indirectes des combustibles fossiles.

La législation européenne va dans la bonne direction, mais elle n'est pas suffisante. Il importe que l'UE continue à promouvoir des accords internationaux de qualité et encourage la diplomatie, afin que d'autres pays mettent également en place une législation visant à décarboner leur transport maritime. Le ministre prendra-t-il des initiatives en ce sens au cours de la présidence belge?

Le ministre déclare à raison que les conditions de vie à bord des navires méritent également une attention particulière. La note de politique générale déplore qu'au niveau international, certains pays refusent de ratifier la convention n° 185 de l'Organisation internationale du travail, peut-être en raison des coûts qui en résulteraient. Le ministre convient-il que ces considérations économiques ne l'emportent pas sur le bien-être de l'équipage à bord? Quel sera dès lors l'enjeu de l'événement que le ministre organisera à ce sujet dans le cadre de la présidence belge de 2024?

Les événements survenus dans le port d'Anvers en rapport avec le trafic de drogue illustrent la nécessité de renforcer la sécurité portuaire. Le ministre entend sensibiliser et assurer la surveillance conjointe du port par le biais du point de contact *Portwatch*. Ce système est-il déjà appliqué dans les pays voisins? Son fonctionnement est-il comparable à une sorte de surveillance de quartier?

Dans le cadre du contrôle de la sécurité, le ministre souhaite également impliquer le secteur privé. Assurer la sécurité est une mission essentielle des autorités. Comment faut-il envisager cette coopération avec le secteur privé? S'agit-il de la sécurité dans les ports et en mer?

Il est également judicieux de s'engager dans une meilleure coopération internationale, à la fois avec les pays voisins et de manière plus générale. La note de politique générale suggère qu'une initiative législative sera prise à cet égard d'ici la fin de l'année.

Enfin, l'accent mis sur les infrastructures en mer du Nord est bienvenu. Un premier atelier a été organisé en

Uit cijfers van 2019 blijkt dat Europese landen samen jaarlijks maar liefst 24 miljard euro aan indirecte subsidies geven aan fossiele brandstoffen in de maritieme sector (België naar schatting jaarlijks 4 miljard euro) door de belastingvrijstellingen onder de huidige Richtlijn Energiebelastingen, dan is het goed dat zeevaart eindelijk vanaf volgend jaar opgenomen wordt in ETS. Op die manier kunnen deze indirecte subsidies voor fossiele brandstoffen worden stopgezet.

De EU-wetgeving is een stap in de goede richting, maar is nog niet voldoende. Het is belangrijk dat de EU blijvend inzet op goede internationale afspraken en ook op diplomatie, om ook andere landen te laten inzetten op wetgeving om hun scheepvaart te decarboniseren. Zal de minister daartoe tijdens het Belgische voorzitterschap initiatieven nemen?

Terecht stelt de minister dat ook de leefomstandigheden aan boord van schepen aandacht verdienen. Het is te betreuren dat op het internationale niveau bepaalde landen het Verdrag nr. 185 van de Internationale Arbeidsorganisatie niet willen ratificeren, wat te maken kan hebben met de kosten die eruit zouden voortvloeien, aldus de beleidsnota. Is de minister het eens dat dat niet opweegt tegen het welzijn van de bemanning aan boord? Wat zal dan ook het opzet zijn tijdens het *event* dat de minister onder het Belgische voorzitterschap in 2024 hiertoe organiseert?

De gebeurtenissen in de haven van Antwerpen gerelateerd aan drugstrafiek geven aan dat er inderdaad werk gemaakt moet worden van veiligheid in de havens. De bewustmaking en het samen waken over de haven wil de minister vormgeven in een *portwatch*. Wordt dat in de buurlanden ook al toegepast wordt? Is de werking te vergelijken met een soort van buurtwacht?

In het kader van het bewaken van die veiligheid wil de minister ook inzetten op de privésector. Veiligheid garanderen is een kerntaak van de overheid. Hoe moet men die samenwerking met de privésector zien? Gaat dit zowel over veiligheid in de havens als op zee?

Het is slim om daarnaast ook in te zetten op een betere internationale samenwerking, zowel met de buurlanden als ruimer. Uit de beleidsnota valt op te maken dat er een wetgevend initiatief in dat kader komt tegen het einde van het jaar.

Tot slot is het goed dat er aandacht is voor de infrastructuur in de Noordzee. Er werd een eerste *workshop*

octobre. Les résultats de cette concertation peuvent-ils être consultés quelque part?

Mme Laurence Zanchetta (PS) constate que le ministre évoque, dans sa note, le rehaussement des objectifs de l'Organisation maritime internationale (OMI) de juillet 2023 en matière d'émissions de gaz à effets de serre: -30 % en 2030, -80 % en 2040 et la neutralité climatique en 2050. Le ministre peut-il fournir des précisions sur ces chiffres? Ce point n'est pas des plus clair: 20 % ou 30 %, 70 % ou 80 %? Tant les chiffres inférieurs que supérieurs sont ici repris, sans que l'on sache lesquels la Belgique s'engage à respecter.

En mars 2023, le Conseil et le Parlement européen sont tombés d'accord sur le règlement relatif aux émissions du transport maritime, et là aussi, ont été définis des objectifs de réduction des GES liés à la consommation d'énergie: -2 % en 2025, -6 % en 2030, -14,5 % en 2035, -31 % en 2040, -62 % en 2045 et -80 % en 2050. La révision de la stratégie de l'OMI a-t-elle été discutée à l'échelle européenne depuis son adoption? Les ambitions européennes semblent désormais en deçà de celles défendues à l'échelle internationale. Dans quelle mesure ceci est-il susceptible d'influer sur les nouvelles dispositions européennes?

En outre, fin 2022, le secteur maritime a été inclus au système européen d'échange de quotas d'émissions (SEQUE). Cette mesure entrera en vigueur progressivement: 40 % des émissions devront être pris en charge par les compagnies maritimes en tant que quotas payants en 2024, 70 % en 2025 et 100 % en 2026. Dès l'année prochaine, la Belgique sera donc chargée d'appliquer cette nouvelle mesure qui devrait influencer fortement sur l'approche environnementale du secteur. À l'échelle mondiale, celui-ci est responsable d'environ 3 % des émissions carbone. En 2022, si ce système avait été en vigueur, celui-ci lui aurait coûté plus de 7 milliards d'euros. Désormais, si le secteur ne souhaite pas s'acquitter de telles sommes, il devra accélérer les mesures de décarbonation. Il s'agit là d'un grand chantier qui devrait progressivement se mettre en place à partir de l'année prochaine. Or, ce point n'est pas évoqué dans la note du ministre. Comment la Belgique se prépare-t-elle à mettre en œuvre cette mesure?

M. Kurt Ravyts (VB) fait observer que la construction prévue d'un parc éolien français à proximité du littoral de Flandre Occidentale suscite l'émotion. Le port d'Ostende et la commune de La Panne ont lancé une procédure

georganiseerd in oktober. Zijn de resultaten van dat overleg ergens terug te vinden?

Mevrouw Laurence Zanchetta (PS) stelt vast dat de minister in zijn beleidsnota stelt dat de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) in juli 2023 heeft beslist om haar doelstellingen inzake het verminderen van de uitstoot van broeikasgassen op te trekken naar -30 % tegen 2030 en naar -80 % tegen 2040, met het oog op klimaatneutraliteit tegen 2050. Kan de minister die cijfers toelichten? Dat punt is niet helemaal duidelijk: gaat het om 20 % dan wel om 30 % en om 70 % dan wel om 80 %? Zowel de lagere als de hogere cijfers werden opgenomen in de beleidsnota, maar het is niet duidelijk welke cijfers België nastreeft.

In maart 2023 zijn de Raad en het Europees Parlement het eens geworden over de verordening betreffende het gebruik van hernieuwbare en koolstofarme brandstoffen in het zeevervoer. Ook in dat verband werden doelstellingen vastgelegd met het oog op de vermindering van broeikasgassen uit energieverbruik: -2 % in 2025, -6 % in 2030, -14,5 % in 2035, -31 % in 2040, -62 % in 2045 en -80 % in 2050. Werd de herziene strategie van de IMO besproken op Europees niveau sinds de aanneming van de verordening? De Europese ambities lijken thans immers minder ambitieus dan wat op internationaal niveau wordt voorgestaan. In welke mate kan een en ander de nieuwe Europese bepalingen beïnvloeden?

Bovendien werd de maritieme sector eind 2022 opgenomen in het Europese emissiehandelssysteem (ETS). Die maatregel zal geleidelijk van kracht worden: in 2024 zal 40 % van de uitstoot door de scheepvaartmaatschappijen ten laste moeten worden genomen in de vorm van betaalde emissierechten; in 2025 70 % en in 2026 100 %. Vanaf volgend jaar zal België dus verantwoordelijk zijn voor de toepassing van die nieuwe maatregel, die een grote weerslag zou moeten hebben op de milieu-aanpak van de sector. Op wereldschaal is die sector immers verantwoordelijk voor ongeveer 3 % van de koolstofuitstoot. Mocht dit systeem al in 2022 van kracht zijn geweest, dan had het de sector meer dan 7 miljard euro gekost. Indien de sector dergelijke bedragen niet wil betalen, zullen de maatregelen om een en ander koolstofarm te maken versneld moeten worden doorgevoerd. Het betreft een groot project dat vanaf volgend jaar geleidelijk zou moeten worden uitgerold. Dat punt komt echter niet aan bod in de beleidsnota van de minister. Hoe bereidt België zich voor op de tenuitvoerlegging van deze maatregel?

De heer Kurt Ravyts (VB) wijst op het feit dat de geplande bouw van een Frans windmolenpark nabij de West-Vlaamse kust de gemoederen beroert. De haven van Oostende en de gemeente De Panne hebben voor

devant le Conseil d'État français en vue de l'annulation de la décision d'octroi des permis pour la construction de ce parc éolien le long de la frontière franco-belge. L'arrêt 457.659 du 10 juillet 2023 a donné tort à l'ensemble des requérants: les recours en annulation ont été rejetés par le Conseil d'État français. Par ailleurs, la Belgique a déposé une plainte le 25 avril 2022 auprès de la Commission européenne sur la base de l'article 259 du TFEU (Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne), dès lors que la Belgique n'avait guère été consultée à propos de la localisation du parc, voire pas du tout.

Où en est-on dans la recherche d'une solution négociée? Quelles initiatives le ministre a-t-il encore pris en la matière depuis le Sommet de la Mer du Nord 2 qui s'est tenu à Ostende en avril en 2023?

Convient-il de déjà lancer une procédure de litige devant la Cour de Justice de l'Union européenne?

Dans sa note de politique générale, le ministre évoque la création d'une administration compétente pour la Mer du Nord (DOC 55 3549/011, p. 20).

En ce qui concerne l'audit et la mise en œuvre d'un plan d'action concernant la structure de la garde côtière, le membre indique que la force de l'actuelle structure de coopération, de concertation et de gestion de la garde côtière réside dans la coopération à des projets, les partenaires (différentes administrations) partageant depuis des années leur personnel et leur expertise dans l'intérêt de l'utilisateur de la mer, qui occupe une place centrale.

L'audit sur la structure de la garde côtière a été réalisé en 2021-2022. Cet audit était une initiative des partenaires de la garde côtière et il a été lancé en tant que projet commun à la cellule d'audit fédérale et à *Audit Vlaanderen*. Il visait à cartographier les problèmes dans l'organisation et le fonctionnement de la structure de coopération de la garde côtière, afin d'établir un plan d'action pour optimiser les processus de fonctionnement, la structure et la communication au sens large. La garde côtière devait analyser ses futurs besoins budgétaires à la lumière des constatations de l'audit. Il semble qu'un projet de nouvelle structure ait été élaboré sur la base de l'audit, avec une mission et une vision communes. La réorganisation ne serait pas encore finalisée.

Quelles étaient les constatations de cet audit?

Le ministre peut-il indiquer l'état d'avancement de la conception et de la mise en œuvre d'un plan d'action

de Franse Raad van State een procedure opgestart met het oog op de vernietiging van de beslissing om vergunningen af te leveren voor de bouw van dat windmolenpark langsheen de Belgisch-Franse grens. Met het arrest nr. 457.659 van 10 juli 2023 raakte bekend dat alle verzoekende partijen in het ongelijk werden gesteld: de verzoeken tot vernietiging werden door de Franse Raad van State afgewezen. Daarnaast heeft België op 25 april 2022 een klacht ingediend bij de Europese Commissie op basis van artikel 259 VWEU (Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie), omdat België niet of weinig geraadpleegd werd omtrent de locatie van het park.

Wat is de stand van zaken rond het streven naar een onderhandelde oplossing? Welke initiatieven heeft de minister sinds de *North Sea Summit 2* in Oostende (april 2023) ter zake nog genomen?

Komt er nu al dan niet een geschilprocedure voor het Hof van Justitie van de Europese Unie?

In de beleidsnota stelt de minister een administratie bevoegd voor Noordzee in het vooruitzicht (DOC 55 3549/011, blz. 20).

Wat de audit en implementatie van een actieplan rond de structuur van de Kustwacht betreft, stelt het lid dat de sterkte van het huidige samenwerkingsverband, overleg- en beleidsorgaan Kustwacht ligt in de samenwerking aan projecten, waarbij de partners (de verschillende administraties) al jaren samen personeel en expertise inzetten in het belang van de gebruiker van de zee, die centraal staat.

In 2021-2022 liep de audit "Structuur Kustwacht". Deze audit was een initiatief van de kustwachtpartners en werd opgestart als een gezamenlijk project van de federale auditcel (FIA) en Audit Vlaanderen. Deze audit wilde de knelpunten in de organisatie en werking van het samenwerkingsverband Kustwacht in kaart brengen, met als doel het opstellen van een actieplan om de werkingsprocessen, structuur en communicatie in ruime zin te optimaliseren. Binnen de Kustwacht zou onder impuls van de bevindingen van de audit onderzocht worden welke budgetten in de toekomst nodig zijn. Naar verluidt is er op basis van de audit gewerkt aan een ontwerp van de nieuwe structuur, met een gedragen missie en visie. De reorganisatie zou op heden nog niet gefinaliseerd zijn.

Welke waren de bevindingen van deze audit?

Kan de minister toelichten hoever het staat met het opstellen en de implementatie van een actieplan om de

visant à améliorer les processus de fonctionnement, la structure et la communication au sein de la garde côtière et avec l'extérieur?

La garde côtière dispose actuellement d'un organe de gestion et d'un organe de concertation. Est-il exact que l'audit a indiqué qu'il convenait de créer un comité stratégique afin de pouvoir coopérer de manière encore plus ciblée?

Ces questions n'empêchent pas que l'intervenant préconise le transfert à la Région flamande des compétences relatives à la Mer du Nord.

L'intervenant revient ensuite sur certains points de la note de politique générale. Il souligne la nécessité de protéger les intérêts économiques et industriels de la navigation européenne. Tout le monde n'est pas favorable à l'application de normes environnementales strictes.

Concernant le dépôt de munitions Paardenmarkt, le membre demande ce que l'on peut attendre à court terme des pouvoirs publics. Quels sont les risques et quelle est la meilleure méthode pour les évaluer? Quelle est l'approche du ministre et que peut-il dire à propos des choix qu'il convient d'opérer?

M. Emmanuel Burton (MR) aborde les fonctionnalités de l'application Plaisance, relative à la navigation de plaisance. Le membre s'interroge quant à la simplification administrative et demande si elle peut être utilisée en dehors des eaux territoriales belges. Le ministre peut-il fournir des informations sur les applications à venir?

Quant aux objectifs environnementaux, notamment en matière de réduction des émissions de gaz, comment le ministre envisage-t-il de les atteindre? Quelle est la part de la Belgique dans les objectifs à atteindre pour 2030? La Belgique atteindra-t-elle ses objectifs?

En ce qui concerne les couloirs de navigation verts, quels sont les obstacles rencontrés? Comment le ministre entend-il résoudre d'éventuels problèmes? D'autres couloirs de navigation sont-ils évoqués, si oui, lesquels?

Pour ce qui est de la Convention (n° 185) de l'OIT sur les pièces d'identité des gens de mer, l'instrument ne fait pas l'unanimité. D'autres mesures seront-elles mises en place afin de garantir le bien-être des gens de la mer, si la Belgique ne signe pas la convention? Dans l'affirmative, quelles sont-elles et quand seront-elles mises en place?

Que contient l'accord relatif à la sécurité dans les ports? Comment et quand sera-t-il mis en place? Quelles

werkingsprocessen, structuur en communicatie binnen en rond de Kustwacht?

Momenteel bestaan een beleidsorgaan en een overlegorgaan binnen de Kustwacht. Klopt het dat de audit aangaf dat er een strategisch comité moet komen waardoor nog gericht zou kunnen worden samengewerkt?

Het stellen van deze vragen neemt niet weg dat het lid onderstreept dat hij voorstander is van de overheveling van de bevoegdheden inzake Noordzee aan het Vlaams Gewest.

Voor het overige overloopt de spreker een aantal punten van de beleidsnota. Hij beklemtoont daarbij de noodzaak om de economische en industriële belangen van de Europese scheepvaart te beschermen. Niet iedereen wil even strenge milieunormen hanteren.

Wat de munitiestortplaats Paardenmarkt aangaat, verneemt het lid graag wat er van overheidswege op korte termijn verwacht mag worden. Wat zijn de risico's en wat is de beste manier om die in te schatten? Wat is de aanpak van de minister en wat kan hij over de keuzes meedelen die gemaakt dienen te worden?

De heer Emmanuel Burton (MR) kaart de functies van de app *Pleasure Boating* aan, die betrekking heeft op de pleziervaart. Het lid heeft vragen bij de administratieve vereenvoudiging en vraagt zich af of die app ook buiten de Belgische territoriale wateren kan worden gebruikt. Kan de minister informatie geven over de toekomstige apps?

Hoe is de minister van plan de milieudoelstellingen, met name inzake de vermindering van de gasuitstoot, te halen? Wat is het aandeel van België in de doelstellingen voor 2030? Zal België zijn doelstellingen behalen?

Wat zijn de obstakels inzake de *green corridors*? Hoe wil de minister eventuele problemen oplossen? Wordt ook naar andere *green corridors* verwezen? Zo ja, naar welke?

Wat het IAO-Verdrag nr. 185 betreffende de identiteitsbewijzen van zeevarenden betreft, bestaat er geen eenstemmigheid. Zullen er andere maatregelen worden genomen om het welzijn van de zeevarenden te garanderen indien België het verdrag niet ondertekent? Zo ja: welke, en wanneer zullen zij worden getroffen?

Wat staat er in het akkoord betreffende de veiligheid in de havens? Wanneer en hoe treedt het in werking?

autres mesures en termes de sécurité sont-ils envisagés. Y a-t-il d'autres actions futures en faveur de la sécurité maritime? Comment améliorer la coopération entre les secteurs public et privé dans ce domaine?

Le ministre déclare dans sa note que les produits illégaux entrent par la mer, mais les conteneurs sont souvent transportés par voie de navigation intérieure et par voie ferrée. Le ministre a, en collaboration avec d'autres ministres, examiné comment prendre des mesures pour renforcer la sécurité dans ce domaine vous nous dites que le résultat de ces concertations ont été intégrées dans un projet de loi à soumettre au gouvernement. Le ministre peut-il en dire plus sur ce projet de loi? Quelles en sont les mesures principales et quand pourrait-il faire l'objet de discussions au Parlement?

Mme Marie-Christine Marghem (MR) se souvient que le ministre précédent, M. Vincent Van Quickenborne, avait introduit en avril 2022 un recours devant la Commission européenne sur le litige qui oppose l'État belge et la France au sujet du projet éolien en mer au large de Dunkerque. Un an plus tard, il évoquait la possibilité, en cas d'échec de la solution diplomatique, d'introduire un recours devant la Cour de Justice de l'Union européenne, même si le Conseil d'État français a rejeté la requête de l'État belge demandant l'annulation de la décision des maîtres d'ouvrage de poursuivre le projet éolien dunkerquois.

Pour rappel, le projet de parc éolien en mer au large de Dunkerque représente l'implantation en 2027 d'un parc de 46 éoliennes maximum à 10 kilomètres des côtes françaises et à 11 kilomètres au large des communes de la frontière belge. Le recours de l'État belge s'est justifié par le fait que les habitants des communes de la côte belge redoutent les nuisances visuelles, car ces éoliennes mesureraient 300 mètres de hauteur, mais également par l'opposition du port d'Ostende qui considère que ce projet entraverait les routes maritimes en provenance et à destination du Royaume-Uni.

Enfin, la solution diplomatique ne semble pas avoir été d'actualité, puisque la Belgique avait intenté des recours devant les juridictions administratives françaises car elle n'avait pas été associée à la détermination de l'emplacement du parc éolien.

Il est regrettable qu'une telle solution diplomatique et amicale n'ait pas pu se tenir. Le projet européen implique de renforcer les coopérations transfrontalières avec la France et l'intervenante était encore récemment en

Welke andere veiligheidsmaatregelen worden overwogen? Staan er andere toekomstige acties gepland voor de maritieme veiligheid? Hoe kan de samenwerking tussen de openbare en de privésector in dat domein worden verbeterd?

In zijn beleidsnota verklaart de minister dat illegale goederen ons land binnenkomen over zee, maar dat de containers vaak via binnenvaart en spoor ook verder naar het binnenland worden vervoerd. De minister heeft samen met andere ministers onderzocht hoe in dit domein de nodige maatregelen kunnen worden genomen om de beveiliging te verhogen. De minister stelt dat het resultaat van dat overleg werd opgenomen in een aan de regering voor te leggen wetsontwerp. Kan de minister meer informatie verstrekken omtrent dat wetsontwerp? Wat zijn de voornaamste maatregelen en wanneer zou het wetsontwerp in het Parlement kunnen worden besproken?

Mevrouw Marie-Christine Marghem (MR) herinnert zich dat de vorige minister, de heer Vincent Van Quickenborne, in april 2022 een beroep bij de Europese Commissie had ingediend over het geschil tussen de Belgische Staat en Frankrijk betreffende een windmolenproject voor de kust van Duinkerken. Een jaar later sprak hij over de mogelijkheid om, mocht de diplomatieke oplossing mislukken, een beroep bij het Hof van Justitie van de Europese Unie in te stellen, ook al had de Franse Raad van State het verzoek van de Belgische Staat tot vernietiging van de beslissing van de bouwheer tot voortzetting van het Duinkerke windmolenproject verworpen.

Ter herinnering: het windmolenparkproject voor de kust van Duinkerken omvat de installatie in 2027 van een park met maximaal 46 windmolens op 10 kilometer van de Franse kust en op 11 kilometer voor de kust van de gemeenten van de Belgische grens. Het beroep van de Belgische Staat werd gerechtvaardigd doordat de inwoners van de Belgische kustgemeenten bang zijn voor visuele hinder, want die windmolens zouden 300 meter hoog zijn. Ook kwam er tegenkanting van de haven van Oostende, die van oordeel is dat dit project de vaarroutes van en naar het Verenigd Koninkrijk zou belemmeren.

De diplomatieke oplossing lijkt uiteindelijk geen uitkomst te hebben geboden, aangezien België beroepen heeft ingesteld bij de Franse administratieve rechtscolleges omdat het niet betrokken is geweest bij de locatiebepaling van het windmolenpark.

Het is jammer dat een diplomatieke en vriendschappelijke oplossing is uitgebleven. Het Europees project houdt in dat de grensoverschrijdende samenwerkingen met Frankrijk worden versterkt en de spreekster was

déplacement dans le Nord de la France à ce sujet avec les acteurs locaux énergétiques et politiques.

Quelle est la position du ministre sur le projet français de parc éolien offshore au large de Dunkerque?

Quelles sont les avancées du recours de l'État belge devant la Commission européenne?

Le ministre envisage-t-il de saisir la Cour de Justice de l'Union européenne comme cela avait été envisagé par le ministre précédent?

Comment le gouvernement fédéral compte-t-il assurer une meilleure coopération entre la France et la Belgique afin d'éviter à l'avenir de telles tensions?

M. Jan Briers (cd&v) pose une série de questions concernant les actions concrètes visant davantage d'énergie bleue. Le ministre entend "poursuivre, en concertation avec la CREG et le gouvernement, l'élaboration d'une législation sur les marchés publics conforme au marché" (DOC 55 3649/011, p. 8). Ce point figurait également dans la note de politique générale 2023. Des avancées ont-elles été enregistrées en la matière depuis lors?

En ce qui concerne les panneaux solaires flottants, le ministre peut-il préciser quand le projet Seavolt sera mis en œuvre? Les premiers panneaux solaires en mer sont-ils attendus à l'horizon 2025-2026? Ce projet sera-t-il étendu?

Où en est le dialogue avec les autorités françaises concernant le dossier Dunkerque?

Le ministre entrevoit-il une solution pour mettre fin à la concurrence réciproque, comme abordé lors du Sommet de la Mer du Nord?

La Belgique est un pionnier et une plaque tournante en Europe dans le secteur de l'éolien en mer. La coopération avec d'autres pays profite aux entreprises belges, notamment en termes d'emploi.

Dans le cadre de la coopération entre Skeyes et la société de développement provincial de la Flandre occidentale concernant les vols de drones longue distance au-dessus de la Mer du Nord, la question se pose de savoir s'il existe des perspectives pour les aéroports régionaux d'Ostende et de Courtrai-Wevelgem. Le ministre a-t-il la moindre idée du contenu de l'accord? Qui pourra opérer des vols longue distance?

onlangs nog in Noord-Frankrijk op bezoek om het met de lokale energieactoren en politici over dat onderwerp te hebben.

Wat is het standpunt van de minister over het Franse offshorewindmolenparkproject voor de kust van Duinkerken?

Hoe staat het met het beroep van de Belgische Staat bij de Europese Commissie?

Is de minister voornemens het Hof van Justitie van de Europese Unie te adiëren, zoals de vorige minister dat van plan was?

Hoe denkt de federale regering een betere samenwerking tussen Frankrijk en België te garanderen, teneinde dergelijke spanningen in de toekomst te voorkomen?

De heer Jan Briers (cd&v) legt enkele vragen voor rond de concrete acties inzake meer blauwe energie. De minister wil "de marktconforme tenderregelgeving in samenspraak met de CREG en de regering verder vorm geven" (DOC 55 3649/011, blz. 8). Dat stond ook wel in de beleidsnota van 2023. Is daar een verschuiving ondertussen?

Wat de drijvende zonnepanelen op zee betreft, kan de minister verduidelijken wanneer het project Seavolt actief wordt? Worden de eerste zonnepanelen op zee verwacht tegen 2025-2026? Wordt het project uitgebreid?

Wat is de stand van zaken in de dialoog met de Franse overheid inzake het dossier Duinkerken?

Ziet de minister een positieve uitkomst om de onderlinge concurrentie weg te werken, zoals dat op de Noordzeetop werd besproken?

België is een pionier en een draaischijf in Europa op het vlak van windmolens op zee. Samenwerking met andere landen strekt de Belgische bedrijven tot voordeel, wat heel positief is, met name voor de tewerkstelling.

In het kader van de samenwerking tussen Skeyes en het West-Vlaamse POM met betrekking tot de lange dro-nevluchten boven de Noordzee is de vraag of er gunstige perspectieven zijn voor de regionale luchthavens van Oostende en Kortrijk-Wevelgem? Heeft de minister enig zicht op de overeenkomst? Wie zal er gebruik kunnen maken van de langeafstandsvluchten?

Le membre conclut en se félicitant de la création du couloir de navigation vert entre le *North Sea Port* à Gand et Göteborg.

Pour *Mme Marianne Verhaert (Open Vld)*, il est évident que le ministre mise également beaucoup sur sa compétence relative à la Mer du Nord. La Belgique assume dans ce domaine un rôle de pionnier au niveau international en matière de verdissement et de modernisation de la navigation. Par ailleurs, le potentiel de la Mer du Nord dans les domaines de la recherche, du développement et de l'environnement est exploité au maximum. Le transport maritime est le trait d'union entre le monde et les ménages, qu'il s'agisse de gaz pour se chauffer, de produits ménagers du quotidien, ou encore de produits stupéfiants illégaux.

Plusieurs avancées ont été enregistrées avec le Stroomplan, l'infiltration du réseau Sky ECC et la loi sur la sécurité maritime. Une nation maritime comme la Belgique a la responsabilité d'améliorer la sécurité des infrastructures portuaires, dans l'intérêt tant des travailleurs que des usagers des ports.

La coopération avec le secteur privé et les armateurs est très importante pour aboutir à une solution. Cela tient à cœur au ministre, en sa qualité tant de ministre de la Justice que de ministre de la Mer du Nord.

La sécurité des infrastructures cruciales en Mer du Nord est également apparue plus importante que jamais au cours de l'année écoulée, comme l'a illustré le sabotage du gazoduc *Nord Stream*.

Il est parfaitement légitime que le ministre mise fortement sur l'économie bleue. Investir dans de nouvelles activités commerciales est favorable à la relance dans la région du littoral. La membre se félicite qu'après la réforme de la législation sur la navigation de plaisance, le ministre continue d'œuvrer à la promotion pour stimuler l'économie. Le développement de l'application numérique constitue un pas dans la bonne direction.

Pour la Belgique, la mer est une fenêtre ouverte sur le monde qui crée de la prospérité et fait des Belges qui ils sont, mais le pays doit, parallèlement, rester vigilant.

La membre exprime le soutien de son groupe.

Tot slot juicht het lid de groene corridor tussen North Sea Port en Göteborg toe. Hopelijk volgen er andere.

Voor *mevrouw Marianne Verhaert (Open Vld)* is het overduidelijk dat de minister ook sterk inzet op zijn bevoegdheid inzake Noordzee. België neemt op internationaal vlak een leidende rol op het vlak van vergroening en modernisering van de scheepvaart. Het volle potentieel van de Noordzee wordt ook helemaal benut inzake onderzoek, ontwikkeling en natuur. Scheepvaart brengt de wereld tot in de huiskamers. Dat is duidelijk met het gas voor verwarming, of de producten die dagdagelijks aanspoelen tot illegale verdovende middelen.

Met het stroomplan en het kraken van het ECC-netwerk en de wet maritieme veiligheid werden verschillende stappen gezet. Het is de verantwoordelijkheid van een maritieme natie als België om de veiligheid van de haveninfrastructuur te verbeteren, zowel in het belang van de werknemers als de gebruikers van de havens.

De samenwerking die wordt aangegaan met de private sector en de rederijen is zeer belangrijk om tot een effectieve oplossing te komen. Dit ligt de minister zeer na aan het hart, zowel vanuit zijn rol als minister van Justitie als minister van Noordzee.

Ook de beveiliging van de cruciale infrastructuur in de Noordzee is tijdens het afgelopen jaar belangrijker dan ooit gebleken (cf. de aanval op de *Nord Stream Pipeline*).

Het is niet meer dan terecht dat de minister sterk inzet op blauwe economie. Het inzetten op nieuwe commerciële activiteiten is positief voor de relance in de kustregio. Het lid is verheugd dat na de hervorming van de wetgeving op de pleziervaart er verder werk wordt gemaakt van promotie om de economie een boost te geven. De app is een stap in de goede richting.

De zee is voor België een open poort op de wereld, die voor welvaart zorgt en de Belgen maakt tot wie ze zijn, maar tegelijk moet het land op haar hoede zijn.

Het lid zegt de steun van haar fractie toe.

B. Réponses du ministre

L'économie bleue

Il y a encore un important potentiel pour la mariculture en mer. Une vision des besoins que cela implique est en cours d'élaboration.

Cela ne signifie pas que la mer doit foisonner de parcs maricoles, mais les entreprises belges n'en sont pas moins des pionnières en la matière et il est dès lors tout à fait normal de se pencher, avec l'ensemble des parties prenantes, sur les besoins de cette activités.

L'aquaculture terrestre ne relève pas de la compétence fédérale, mais régionale.

Plus de 70 % des produits de la mer consommés dans l'Union européenne sont importés. Les entreprises belges sont également pionnières dans ce domaine et méritent de bénéficier du soutien nécessaire. C'est pourquoi il y a lieu de déterminer quels sont les facteurs de réussite critiques permettant d'exploiter pleinement le potentiel de ce secteur.

Les entreprises belges méritent d'être soutenues. D'où le développement d'une vision, afin de déterminer quels sont les facteurs critiques du succès qui permettraient au secteur d'exploiter à fond son potentiel.

À la suite du Sommet de la mer du Nord, l'initiative "*Greater North Sea Basin Initiative*" (*initiative du bassin de la mer du Nord au sens large*) a été créée. Après deux réunions d'ordre technique organisées à Hambourg et à Paris, une réunion ministérielle a eu lieu à La Haye. Des accords concrets y ont été conclus en vue de collaborer avec les pays de la mer du Nord à une planification de l'espace marin dans les zones maritimes qui tiennent compte de la nature, de la pêche et des énergies renouvelables. La Belgique était, elle aussi, présente à cette réunion.

Éducation

Des contacts ont effectivement été pris avec le cabinet du ministre flamand de l'Enseignement. L'objectif est de proposer des dossiers d'information sur la planification de l'espace marin, l'histoire de la marine et l'économie bleue ainsi que d'éveiller l'intérêt des jeunes à la question de la mer, souvent encore méconnue comme choix d'études.

B. Antwoorden van de minister

Blauwe economie

Er is nog veel potentieel voor maricultuur in zee. Er is werk gemaakt van een visie van wat hiervoor de noden zijn.

De zee hoeft niet vol mariparken, maar de Belgische bedrijven zijn daar wel voorlopers in en het is dan ook niet meer dan normaal om samen met alle stakeholders mariparken te staan kijken wat hiervoor nodig is.

Aquacultuur op land is geen federale, maar een gewestelijke bevoegdheid.

Meer dan 70 % van de zeevoeding die de EU consumeert, wordt geïmporteerd. De Belgische bedrijven zijn hierin ook pionier en verdienen de nodige ondersteuning. Vandaar de visieontwikkeling om te kunnen uitmaken wat de kritische succesfactoren zijn om het potentieel dat deze sector heeft, volledig te kunnen benutten.

De Belgische bedrijven verdienen de nodige ondersteuning. Vandaar de visieontwikkeling om te kunnen uitmaken wat de kritische succesfactoren zijn om het potentieel dat deze sector heeft, volledig te kunnen benutten.

In navolging van de Noordzeetop werd het *Greater North Sea Basin Initiative* in het leven geroepen. Na twee technische meetings in Hamburg en Parijs werd in Den Haag een ministeriële meeting georganiseerd. Hierop werden concrete afspraken gemaakt om met de Noordzeelanden samen te werken rond mariene ruimtelijke planning die rekening houdt met natuur, visserij en hernieuwbare energie. Ook België heeft hieraan deelgenomen.

Onderwijs

Er werd inderdaad contact gezocht met het kabinet van Vlaams minister van Onderwijs. Bedoeling is om informatiepakketten aan te bieden over mariene ruimtelijke planning, scheepvaartgeschiedenis, blauwe economie, om de jeugd interesse te laten krijgen voor de zee, die vaak nog onbekend is als een studiekeuze moet worden gemaakt.

Le site du Paardenmarkt

Depuis 1995, le service Milieu marin mène, en collaboration avec les laboratoires de la Défense et l'Institut royal des sciences naturelles de Belgique, une campagne de surveillance visant à détecter à temps les fuites provenant de munitions rouillées.

En 2018, deux échantillons ont été testés positifs. Cette fuite a été confirmée en 2019 à la suite d'une campagne de surveillance ciblée.

Au cours des dernières années, des études supplémentaires ont été menées. Sur la base des résultats obtenus, une stratégie de gestion à long terme du site du *Paardenmarkt* pourra être définie début 2024. L'élimination des munitions ne semble pas à l'ordre du jour, dès lors qu'il est difficile d'extraire les munitions sans détruire le sol. La question de savoir s'il convient dès lors de poursuivre l'encapsulation des munitions sur ce site doit encore être traitée.

Le service Milieu marin élabore en parallèle un plan d'urgence et d'intervention afin de pouvoir apporter une réponse rapide le cas échéant.

Il existe un site internet qui apporte davantage d'informations à ce sujet et qui est aussi actualisé.

Application pour les bateaux de plaisance

L'application pour les bateaux de plaisance a été développée en collaboration avec le secteur.

L'application permet de visualiser les permis et certificats numériques, les cartes interactives et les numéros d'urgence. Les documents peuvent donc être présentés dans d'autres pays et il n'est plus nécessaire d'emporter des permis sur support papier.

L'objectif est d'examiner en 2024, en collaboration avec le secteur, quelles applications supplémentaires sont utiles et nécessaires et de les développer en 2025.

Réévaluation de la Convention de l'OMI

Les amendements relatifs à la Convention de l'OMI ont été adoptés en 2021. À l'époque, l'OMI avait estimé que ces amendements seraient ratifiés par un nombre suffisant de membres en 2026, ce qui permettrait d'appliquer pour la première fois d'appliquer les nouvelles règles lors de l'élection du Conseil de l'OMI en 2027. Un appel à une nouvelle fois été lancé à tous les membres au sein du Conseil pour leur demander de ratifier cette convention au plus vite.

Paardenmarkt

Sinds 1995 onderneemt dienst Marien Milieu jaarlijks een monitoringcampagne in samenwerking met de labo's van Defensie en het Koninklijk Belgisch Instituut voor Natuurwetenschappen om lekkages vanuit doorgeroeste munitie op tijd te kunnen detecteren.

In 2018 werden twee positieve stalen genomen, dit lek werd bevestigd na een gerichte monitoringcampagne in 2019.

De afgelopen jaren werden bijkomende studies verricht. Met de resultaten hiervan zal begin 2024 een strategie kunnen worden bepaald voor het langetermijnbeheer van de Paardenmarkt. Opruiming lijkt niet aan de orde, gelet op de moeilijkheid om de munitie boven te halen en aan land te vernietigen. Of de site dan verder ingekapseld moet worden, valt dus nog te bekijken.

Tegelijk werkt de Dienst Marien Milieu aan een nood- en interventieplan mag wel om snel te kunnen reageren wanneer dit nodig blijkt te zijn.

Er bestaat een website met bijkomende informatie en die wordt ook *up to date* gehouden.

App Pleziervaart

De applicatie voor de pleziervaart werd ontwikkeld samen met de sector.

De app maakt het mogelijk om de digitale vergunningen, digitale certificaten, interactieve kaarten en noodnummers te visualiseren. De documenten kunnen dus worden voorgelegd in andere landen en het is niet meer nodig om papieren vergunningen mee te nemen.

Het doel is om in 2024 in samenwerking met de sector te onderzoeken welke bijkomende apps nuttig en nodig zijn en die te ontwikkelen in 2025.

Herevaluatie IMO-verdrag

De amendementen voor het IMO-verdrag werden aanvaard in 2021. Er werd toen door IMO een inschatting gemaakt dat de ratificatie door voldoende leden in 2026 zal worden afgerond, zodat de verkiezingen voor de Raad in 2027 voor het eerst volgens de nieuwe regels zal voeren. In de Raad van de IMO werd opnieuw een oproep gelanceerd naar alle landen om zo snel als mogelijk dit verdrag te ratificeren.

Sûreté

Le Carrefour de l'Information Maritime (MIK) effectue actuellement les analyses de risques de l'infrastructure maritime, qui doivent être finalisées pour la fin de cette année. La priorité a été donnée aux gazoducs.

En ce qui concerne la sûreté de l'infrastructure, les textes sont en voie d'achèvement; la finalisation de ceux-ci est attendue pour la fin de l'année. Les pays concernés sont l'Allemagne, les Pays-Bas, le Royaume-Uni, la Norvège et le Danemark.

En ce qui concerne la concertation au sein de l'OTAN, il s'agit d'une compétence de la ministre de la Défense. Différents États membres de l'Union européenne se sont encore réunis dernièrement à Madrid au sujet de la sûreté de la mer du Nord; des représentants de l'OTAN étaient également présents. Le ministre suit le dossier, notamment du fait de sa compétence en tant que ministre de tutelle de la VSSE.

Administration en charge de la Mer du Nord

Dans le cadre de la concertation interfédérale, il existe déjà une structure de la garde côtière, qui fait actuellement l'objet d'une révision. Le ministre reviendra sur ce point ultérieurement.

Pourquoi une seule administration fédérale? Parce que lorsqu'il est question de la mer du Nord, tout est lié. Le ministre indique que les services concernés doivent se concerter pour chaque dossier. Une administration unique permettra aux autorités publiques de traiter plus efficacement les dossiers. Il s'agit d'une approche "holistique". Les travaux se poursuivent et ils s'avèrent payants. Le pays est familiarisé avec les concertations impliquant différents niveaux de pouvoir.

Objectifs en matière d'émissions

La Belgique a défendu sa position, inscrite dans la note de politique générale de 2021, auprès de l'OMI, mais les résultats figurant dans la note de politique générale pour 2024 correspondent à l'accord final conclu à la suite d'un compromis avec les autres pays.

L'OMI est en effet une organisation internationale. Mais, au sein de celle-ci, la Belgique n'est pas la seule à décider. Il s'agit de prendre une décision commune avec l'ensemble des États membres. Il importe de réaliser des progrès et de se fixer des objectifs plus ambitieux. Il importe à présent de concrétiser les ambitions.

Beveiliging

Het MIK is momenteel bezig met de risicoanalyses van de infrastructuur op zee, deze moeten afgerond zijn eind dit jaar. Prioriteit werd gegeven aan gaspijpleidingen.

Voor de beveiliging van de infrastructuur zijn de teksten in een finale fase; getracht wordt deze te finaliseren voor het einde van het jaar. Betrokken landen zijn Duitsland, Nederland, het Verenigd Koninkrijk, Noorwegen en Denemarken.

Wat het overleg binnen NAVO betreft, gaat het om een bevoegdheid van de minister van Defensie. Er werd recent in Madrid nog vergaderd met de verschillende EU-landen over de beveiliging van de Noordzee, waar ook de NAVO aanwezig is. De minister volgt het dossier op, onder meer vanuit zijn bevoegdheid als voogdijminister van VSSE.

Noordzeeadministratie

Voor het interfederale overleg is er reeds een structuur Kustwacht, die momenteel aan een herziening onderworpen wordt. De minister zal hierop terugkomen.

Waarom één federale administratie? Omdat inzake Noordzee alles met elkaar verband houdt. De minister stelt vast dat voor elk dossier de betrokken diensten moeten samenzitten. Met één administratie kan de overheid hier efficiënter in zijn. Dit is een "holistische" benadering. Ondertussen wordt er voortgewerkt en dat lukt. Het land is het gewoon om met verschillende bestuursniveaus rond de tafel te zitten.

Uitstootdoelstellingen

België heeft de positie zoals in de beleidsnota van 2021 werd vooropgesteld, verdedigd bij de IMO, maar de resultaten zoals in de beleidsnota voor 2024 staan, is het finale akkoord dat na compromis met de andere landen tot stand is gekomen.

IMO is immers een internationale organisatie. Binnen IMO beslist België niet alleen. Het is een gezamenlijke beslissing van alle lidstaten. Belangrijk is om vooruitgang te boeken en scherpere doelstellingen voor ogen te hebben. Het is nu zaak de ambities uit te voeren.

La question de ces gaz et l'utilisation de carburants alternatifs font actuellement l'objet de discussions au sein de l'OMI.

La plus grande difficulté des corridors verts est de trouver à la fois des fournisseurs de carburants alternatifs, des armateurs et des ports entre lesquels ils peuvent naviguer. C'est pourquoi la DG Transport maritime a déjà pris les initiatives pour réunir les principales parties prenantes afin de pouvoir soutenir les corridors verts.

La convention de l'OIT n° 185

L'objectif de l'OIT 185 était de faciliter le débarquement entre les pays qui l'ont ratifiée. Maintenant que certains pays importants, comme les États-Unis, ont refusé la ratification de cette convention, celle-ci n'est plus nécessaire. L'attention peut se porter sur d'autres priorités.

Les avantages que l'OIT 185 présente pour les marins sont d'ailleurs limités en raison du nombre restreint de ratifications.

Climat

En ce qui concerne les objectifs en matière de gaz à effet de serre, il est prévu de réduire les émissions de 40 % avant 2030 et de supprimer les émissions pour 2050.

Les décisions prises au niveau international s'appliquent également au niveau mondial. Au sein de l'OMI, les États membres de l'UE parlent d'une seule voix, celle de l'UE, qui consulte largement ses États membres lors de réunions préalables sur le sujet.

Les règles du SEQUE (système d'échange de quotas d'émission) doivent être transposées dans la législation belge pour le 1^{er} janvier 2024. Les discussions autour d'un projet de loi sont en cours au sein du gouvernement, qui opte pour une transposition stricte afin d'être sur un pied d'égalité avec les pays voisins.

Écologisation du transport maritime

Les armateurs belges sont non seulement les précurseurs de l'écologisation du transport maritime, ils sont aussi l'un des moteurs des ambitions fortes portées au niveau international.

Modes de transport

Il est difficile d'électrifier le transport maritime. Des recherches doivent encore être menées, mais l'ère des navires alimentés par des carburants alternatifs

De kwestie van die gassen en het gebruik van alternatieve brandstoffen wordt thans besproken in de IMO.

De grootste moeilijkheid van *green corridors* is telkens de zoektocht naar leveranciers van alternatieve brandstoffen, reders en havens waartussen kan worden gevaren. Daarom heeft de DG Scheepvaart reeds initiatieven genomen om de belangrijkste stakeholders samen te brengen en aldus die *green corridors* te kunnen ondersteunen.

Het IMO-Verdrag nr. 185

Het opzet van ILO185 was om ontschepen makkelijker te maken tussen de ratificerende landen. Nu enkele grote landen beslist hebben dit verdrag niet te ratificeren, zoals de VS, is de noodzaak hiertoe niet meer aanwezig. Er kan aandacht worden gegeven aan andere prioriteiten.

De voordelen voor de zeevarenden zijn ook beperkt door het beperkt aantal ratificaties van ILO185.

Klimaat

Wat de doelstellingen inzake broeikasgassen betreft, is het de bedoeling om de uitstoot met 40 % te verminderen vóór 2030 en om uitstootvrij te zijn tegen 2050.

De genomen beslissingen op internationaal niveau zijn eveneens van toepassing voor heel de wereld. Binnen de IMO praten de EU-lidstaten met één stem: die van de EU, die uitgebreid haar lidstaten raadpleegt tijdens de voorafgaande vergaderingen.

De ETS-regels (*Emission Trading System*) moeten zijn omgezet in de Belgische wetgeving tegen 1 januari 2024. De regering bespreekt momenteel een wetsontwerp dat een strenge omzetting inhoudt, teneinde op gelijke voet te staan met de buurlanden.

Vergroening van de koopvaardij

De Belgische reders zijn inderdaad de voorlopers van de vergroening van de scheepvaart, zij zijn ook mee de drijvende kracht achter de scherpe ambities op internationaal niveau.

Vervoersmodi

Scheepvaart is moeilijk te elektrificeren. Er moet nog onderzoek gebeuren, maar schepen die varen op alternatieve brandstoffen zijn geen verre toekomstmuziek.

approche à grand pas. Il est également important que les carburants alternatifs soient disponibles en suffisance.

Collaboration avec le secteur privé

Il s'agit avant tout d'une collaboration avec les entreprises portuaires. Celles-ci réceptionnent les marchandises et c'est sur leurs terrains que des stupéfiants sont découverts. Elles sont également demandeuses d'une collaboration étroite avec les autorités.

Un accord a déjà été conclu avec les sociétés d'armateurs.

La collaboration avec le secteur privé (dont les armateurs) se traduit par beaucoup d'actions: il y a un accord concernant les scellés intelligents (*smart seals*). Les cinq armateurs les plus grands font une utilisation remarquable des nouvelles technologies, dans le respect du droit (RGPD, ...) et de conditions de concurrence équitable.

Il y a lieu d'évoquer les entreprises par rapport à la législation sur la sécurité maritime (cf. empreintes digitales sur Alfapass; Portwatch).

Résultats de l'atelier

Une réunion de suivi est prévue. L'objectif est que les douanes mènent des expériences pilotes permettant de prédire les résultats concrets des différents scellés intelligents qui viendraient à être placés sur un conteneur transporté par voie maritime.

Stupéfiants: sécurité dans les ports

Un point de contact est incontestablement synonyme de valeur ajoutée. Des points de contact existent également dans d'autres pays. Par exemple, un point de contact a récemment été mis en place dans le *North Sea Port*, du côté néerlandais. La Belgique opère à l'intérieur de ses frontières, car les signalements doivent être transmis aux services de police belges. Il est essentiel que le personnel portuaire puisse procéder à des signalements facilement et anonymement.

Garde côtière

La Garde côtière est issue d'un accord de coopération conclu entre non moins de 17 partenaires exerçant des compétences en matière maritime. Cette structure se compose d'un organe stratégique et d'un organe de concertation, tous deux présidés par le NCCN (centre de crise) fédéral et par le service flamand MDK (*Maritieme Dienstverlening Kust*).

Belangrijk is ook dat de alternatieve brandstoffen voldoende aanwezig zijn.

Samenwerken met privésector

Het gaat hier in de eerste plaats om samenwerking met de havenbedrijven. Zij ontvangen de goederen en het is op hun terreinen dat de drugs worden ontdekt. Zij zijn ook vragende partij om nauw samen te werken met de overheid.

Met de rederijen werd reeds een akkoord gesloten.

De samenwerking met de privésector (waaronder de reders) komt tot uiting in veel acties: er is een overeenkomst over de *smart seals*. De vijf grootste reders maken bijzonder goed gebruik van nieuwe technologieën en nemen daarbij het recht (GDPR enzovoort) en een *level playing field* in acht.

De bedrijven passen de wetgeving inzake maritieme veiligheid toe (cf. vingerafdrukken op Alfapass, Portwatch).

Resultaten over de workshop

Een opvolgvergadering staat ingepland. Opzet is dat douane nu enkele *pilots* opzetten om te zien wat de concrete resultaten van de verschillende *smart seals* zijn, als deze geplaatst worden op een container die over zee gaat.

Drugs: veiligheid in de havens

Een meldpunt heeft ongetwijfeld meerwaarde. In andere landen bestaan eveneens meldpunten. Zo werd recent in *North Sea Port* aan Nederlandse zijde een meldpunt gelanceerd. België werkt binnen de eigen landsgrenzen, omdat de meldingen naar de Belgische politiediensten moeten doorgestuurd worden. Een laagdrempelige en anonieme melding door havenpersoneel is essentieel.

Kustwacht

De Kustwacht is een samenwerkingsverband van niet minder dan 17 partners die bevoegdheden uitoefenen op zee. Deze structuur bestaat uit een beleidsorgaan en een overlegorgaan die beiden voorgezeten worden door het federale NCCN (crisiscentrum) en de Vlaamse dienst MDK (*Maritieme Dienstverlening Kust*),

L'audit réalisé par le Service fédéral d'audit interne et par *Audit Vlaanderen* identifie certaines sources de difficultés importantes, parmi lesquelles (énumération non exhaustive):

- l'absence d'une vision claire à long terme qui soit partagée à la fois par les responsables politiques et par les partenaires qui constituent la garde côtière;
- l'absence d'objectifs et de stratégie;
- le fonctionnement *bottom-up* et *ad hoc*;
- l'absence de management ou de gestion journalière;
- l'absence d'accords quant à l'apport de moyens financiers et de calendrier en la matière.

En outre, certains points de l'accord de collaboration, qui date déjà de 2005, ne semblent plus appliqués en pratique et certaines anomalies sont apparues. En réalité, les partenaires se comportent surtout comme les représentants de leur propre entité et n'agissent pas suffisamment en tant que membres d'une garde côtière poursuivant un objectif commun.

Le rapport d'audit contient par ailleurs une série de recommandations auxquelles les services sont en train de donner suite. Il s'agit d'élaborer une mission et une vision communes, un accord-cadre clair en matière financière ainsi que des processus structurels de coordination devant permettre l'adhésion du niveau politique et des différents partenaires qui constituent la garde côtière. Des discussions sont en cours actuellement entre les responsables politiques des niveaux fédéral et interfédéral, en vue de la mise en place d'une nouvelle structure de coopération.

Cette nouvelle structure pourrait également comporter un comité stratégique chargé de définir la politique stratégique et de superviser la mise en œuvre et le suivi d'objectifs prédéfinis.

Parc éolien au large de Dunkerque

Le parc éolien prévu au large de Dunkerque menace de porter atteinte à plusieurs intérêts fondamentaux de la Belgique, notamment la liberté et la sécurité de la navigation, la sécurité du trafic aérien, les sauvetages en mer, le milieu marin des Bancs de Flandre et le paysage dont bénéficient les habitants de la côte. Ce dossier est donc suivi de près par le gouvernement belge depuis 2016.

Entre-temps, les étapes suivantes ont été franchies.

De audit uitgevoerd door de Federale Interne Auditdienst en Audit Vlaanderen stelt een aantal belangrijke uitdagingen vast, waaronder maar niet-limitatief:

- het ontbreken van een duidelijke langetermijnvisie die gedragen wordt door zowel de beleidsverantwoordelijken als de kustwachtpartners;
- er ontbreken doelstellingen en een strategie;
- de werking verloopt *bottom-up* en *ad hoc*;
- er is geen management of dagelijks bestuur;
- het ontbreken van afspraken over de inbreng van financiële middelen alsook van een planning hieromtrent.

Daarnaast blijken een aantal afspraken uit het samenwerkingsverband, dat al dateert van 2005, niet meer in de praktijk van toepassing en is er sprake van scheefgegroeide situaties. Partners nemen eigenlijk vooral deel als vertegenwoordiger van de eigen entiteit en te weinig als lid van een kustwacht met een gedeelde doelstelling.

Het auditverslag bevat verder ook een aantal aanbevelingen waarmee de diensten aan de slag gegaan zijn. Zo wordt werk gemaakt van een gezamenlijke missie en visie, een duidelijk financieel afsprakenkader en structurele afstemmingsprocessen die moeten zorgen voor gedragenheid bij het politieke niveau en de verschillende kustwachtpartners. Momenteel wordt dan ook werk gemaakt van een nieuwe samenwerkingsstructuur die zowel op federaal als interfederaal niveau besproken wordt tussen de betrokken beleidsverantwoordelijken.

In deze nieuwe structuur is ook sprake van een strategisch comité dat het strategisch beleid zal bepalen en dat ook zal moeten toezien op de uitvoering en monitoring van vooropgestelde doelstellingen.

Windmolenpark voor de kust van Duinkerken

Het windmolenpark voor de kust van Duinkerken dreigt een aantal fundamentele Belgische belangen aan te tasten, waaronder de vrijheid en veiligheid van scheepvaart, veiligheid van het luchtvaartverkeer, de redding op zee, het mariene milieu in de Vlaamse banken en het zeezicht van de kustbewoners. Sinds 2016 wordt dit dossier dan ook van nabij opgevolgd door de Belgische regering.

De volgende stappen werden ondertussen ondernomen.

En mai 2021, un recours a été déposé devant le tribunal administratif de Lille contre la décision des promoteurs de poursuivre la construction du parc. En octobre de la même année, l'affaire a été renvoyée devant le Conseil d'État français.

Dans un arrêt de juillet 2023, le Conseil d'État s'est déclaré compétent pour connaître du litige, mais a considéré que les griefs soulevés n'étaient pas fondés. Le Conseil d'État a en outre indiqué que les pays voisins devront encore être consultés – alors que selon nous, cela aurait déjà dû être fait depuis longtemps – au moment de la demande de permis d'environnement, donc au cours de l'enquête publique.

L'introduction de ce recours n'empêchera pas la construction du parc, mais constituait une étape nécessaire pour préserver les droits de l'État fédéral. En effet, si la première décision n'avait pas été contestée, le Conseil d'État aurait pu déclarer irrecevables les recours qui seront introduits ultérieurement contre d'éventuels permis. Il est évident que ce risque ne pouvait être pris.

Cet été, il a également été annoncé que l'enquête publique serait organisée au début de l'année prochaine. La France a été formellement informée de la participation de la Belgique à cette enquête publique. Cette participation est déjà en cours de préparation en collaboration avec les services flamands compétents et fait l'objet de concertations avec la France.

En ce qui concerne la procédure européenne, le ministre rappelle que la Commission européenne a également indiqué, dans son avis motivé, qu'il conviendra, au cours de l'enquête publique, de pouvoir discuter de toutes les caractéristiques essentielles du parc, y compris son emplacement.

Il n'est guère opportun de saisir la Cour européenne, dès lors que l'enquête publique sera organisée à brève échéance.

Il ne paraît guère opportun d'anticiper pour l'instant le recours ou non à d'autres actions juridiques à l'encontre d'un permis d'environnement ou d'un autre permis, tant que la délivrance effective d'un permis demeurera incertaine.

En ce qui concerne les contacts diplomatiques, ceux-ci se poursuivent simplement, car la France et la Belgique préconisent une solution négociée. Il importe actuellement d'attendre les résultats de l'enquête publique afin de pouvoir réaliser des avancées.

In mei 2021 werd, tegen de beslissing van de projectontwikkelaars om de bouw van het park verder te zetten, een beroep ingediend bij de administratieve rechtbank van Rijsel. In oktober van dat jaar werd de zaak doorverwezen naar de Franse Raad van State.

In een arrest van juli 2023 heeft de Raad van State heeft zich bevoegd verklaard om kennis te nemen van het geschil, maar acht ze de opgeworpen bezwaren ongegrond. De Raad van State stelt verder dat de consultatie met de buurlanden – waarvan wij van mening zijn dat dit al veel vroeger had moeten gebeuren – nog moet plaatsvinden en dit op het moment dat de milieuvergunning aangevraagd wordt, dus tijdens de zogenaamde *enquête publique*.

Deze zaak zal de bouw van het park niet tegenhouden, maar is wel een noodzakelijke stap was om de rechten van de Federale Staat te vrijwaren. Indien men immers in de toekomst eventuele vergunningen wil aanvechten, kon de Raad van State oordelen dat dergelijke verzoeken onontvankelijk zijn, omdat de eerste beslissing niet werd aangevochten. Dat risico kon uiteraard niet worden genomen.

Eveneens deze zomer kwam het bericht dat de *enquête publique* begin volgend jaar zal georganiseerd worden. Frankrijk werd formeel op de hoogte gebracht van het feit dat België hieraan zal deelnemen en samen met de betrokken Vlaamse departementen en in overleg met Frankrijk, wordt deze deelname ook reeds voorbereid.

Wat de Europese procedure betreft, weze eraan herinnerd dat ook de Europese Commissie in haar gemotiveerd advies heeft aangegeven dat tijdens de *enquête publique* alle essentiële kenmerken van het park bespreekbaar moeten zijn, ook de plaats van het park.

Het is weinig opportuun om naar het Europees Hof te stappen, nu de *enquête publique* binnen afzienbare tijd zal georganiseerd worden.

Het is niet erg zinvol op dit moment om vooruit te lopen op het al dan niet zetten van verdere juridische stappen tegen een milieu- of andere vergunning, zolang het niet duidelijk is of er ook effectief een vergunning zal worden afgeleverd.

Wat de diplomatieke contacten betreft, lopen ze gewoon door, omdat Frankrijk en België voorstander zijn van een onderhandelde oplossing. Om verdere vooruitgang te kunnen boeken, is het nu belangrijk om te wachten op de resultaten van de *enquête publique*.

En ce qui concerne les études consacrées à la zone Princesse Elisabeth réalisées par la Belgique, les études préliminaires ne modifient pas la position belge, dès lors qu'il s'agit d'études techniques qui cartographient la ZPE. Les résultats des études Eden 2000 peuvent toutefois être importants, dès lors que le parc français sera également construit dans une zone Natura2000. Il conviendra toutefois d'attendre également, en l'espèce, que la France publie les rapports scientifiques requis et cette publication n'interviendra également qu'au cours de l'enquête publique.

Enfin, le développement des parcs éoliens offshore est nécessaire à la transition énergétique et à l'ambition de parvenir à une indépendance énergétique. Pour cela, il est essentiel de coopérer en mer du Nord, notamment en planifiant ensemble l'emplacement optimal de ces parcs. Mais ces plans doivent également prendre en compte les intérêts et les préoccupations des autres pays et secteurs. Dans le cas contraire, il faut bien entendu réagir.

Le ministre suivra ce dossier et essayera de le mener à bien avec la même détermination que ses prédécesseurs. C'est également avec ce même engagement qu'il soutiendra toutes les initiatives qui donnent la priorité à un bon aménagement des espaces et à la réalisation d'activités en mer du Nord, en toute sécurité.

Drones

Il convient de permettre l'utilisation de drones au-dessus de la mer, compte tenu des possibilités offertes par les drones. L'incidence de cette utilisation sur les aéroports régionaux n'est toutefois pas claire. Ce point ne relève pas de la compétence relative à la Mer du Nord.

Législation à venir

La nouvelle loi fait actuellement l'objet de discussions au sein du gouvernement et sera inscrite à l'ordre du jour du Conseil des ministres dans les semaines à venir. Après l'avis du Conseil, elle sera ensuite déposée au Parlement début 2024.

III. — AVIS

La commission émet, par 10 voix contre 5, un avis favorable sur la section 33 – Mobilité et Transport (*partim*: Transport maritime) du projet de loi contenant le budget général des dépenses pour l'année budgétaire 2024.

Wat de studies betreft die België zelf uitvoert voor de Prinses Elizabethzone, brengen de voorstudies geen wijzigingen aan het Belgisch standpunt aan, aangezien dit technische studies zijn die de PEZ in kaart brengen. De resultaten van de Eden 2000 studies kunnen wel van belang zijn, aangezien het Franse park eveneens in Natura2000 gebied gebouwd worden. Ook hier is het echter afwachten tot Frankrijk de nodige wetenschappelijke rapporten vrijgeeft en ook dit zal pas gebeuren tijdens de *enquête publique*.

Tot slot is de ontwikkeling van offshorewindmolenparken nodig voor de energietransitie en de ambitie om energieonafhankelijk te worden. Daartoe is samenwerking op de Noordzee cruciaal, met name door samen de optimale plaats van die parken te bepalen. Die plannen moeten echter eveneens rekening houden met de belangen en bekommelingen van de andere landen en sectoren. Gebeurt dat niet, dan moet er natuurlijk worden opgetreden.

De minister zal dit dossier volgen en proberen het tot een goed einde te brengen met dezelfde vastberadenheid als zijn voorgangers. Met evenveel engagement zal hij alle initiatieven steunen die prioriteit geven aan een goede ruimtelijke ordening en aan de veilige verwezenlijking van activiteiten op de Noordzee.

Drones

De inzet van drones boven zee moet mogelijk zijn, gezien de opportuniteiten die drones bieden. Wat de impact is voor de regionale luchthavens is niet duidelijk. Dit behoort niet tot de bevoegdheid inzake Noordzee.

Aankomende wetgeving

De nieuwe wet wordt thans besproken binnen de regering en zal in de komende weken op de agenda van de Ministerraad worden geplaatst. Na het advies van de Ministerraad zal de wet vervolgens begin 2024 worden ingediend in het Parlement.

III. — ADVIES

De commissie brengt met 10 tegen 2 stemmen een gunstig advies uit over sectie 33 – Mobiliteit en Vervoer (*partim*: Maritiem Vervoer) van het ontwerp houdende de Algemene uitgavenbegroting voor het begrotingsjaar 2024.

Résultat du vote nominatif:

Ont voté pour:

Ecolo-Groen: Kim Buyst, Kathleen Pisman;

PS: Jean-Marc Delizée, Laurence Zanchetta, Mélissa Hanus;

MR: Emmanuel Burton, Vincent Scourneau;

cd&v: Jef Van den Bergh;

Open Vld: Marianne Verhaert;

Vooruit: Karin Jiroflée.

Ont voté contre:

N-VA: Frieda Gijbels, Tomas Roggeman;

VB: Pieter De Spiegeleer, Frank Troosters;

PVDA-PTB: Maria Vindevoghel.

Le rapporteur,

Jan Briers

Le président,

Jean-Marc Delizée

Resultaat van de naamstemming:

Hebben voorgestemd:

Ecolo-Groen: Kim Buyst, Kathleen Pisman;

PS: Jean-Marc Delizée, Laurence Zanchetta, Mélissa Hanus;

MR: Emmanuel Burton, Vincent Scourneau;

cd&v: Jef Van den Bergh;

Open Vld: Marianne Verhaert;

Vooruit: Karin Jiroflée.

Hebben tegengestemd:

N-VA: Frieda Gijbels, Tomas Roggeman;

VB: Pieter De Spiegeleer, Frank Troosters;

PVDA-PTB: Maria Vindevoghel.

De rapporteur,

Jan Briers

De voorzitter,

Jean-Marc Delizée