

COMMISSION DE L'ÉNERGIE, DE
L'ENVIRONNEMENT ET DU
CLIMAT

du

MERCREDI 9 OCTOBRE 2019

Après-midi

COMMISSIE VOOR ENERGIE,
LEEFMILIEU EN KLIMAAT

van

WOENSDAG 9 OKTOBER 2019

Namiddag

De openbare commissievergadering wordt geopend om 16.00 uur en voorgezeten door de heer Vincent Van Quickenborne.

La réunion publique de commission est ouverte à 16 h 00 et présidée par M. Vincent Van Quickenborne.

01 Vraag van Greet Daems aan Philippe De Backer (Digitale Agenda, Telecommunicatie en Post) over "Deep Sea Mining (DSM)" (55000836C)

01 Question de Greet Daems à Philippe De Backer (Agenda numérique, Télécommunications et Poste) sur l'extraction minière sous-marine (55000836C)

01.01 Greet Daems (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, het Belgische bedrijf Global Sea Mineral Resources is actief in *deep sea mining*. *Deep sea mining* wordt door de Europese Commissie gezien als een te ondersteunen sector in haar Blue Growth Strategy. Tegelijkertijd heeft het Europese Parlement in 2018 een resolutie goedgekeurd waarin een moratorium op activiteiten van *deep sea mining* gevraagd wordt. *Deep sea mining* is een bedreiging voor de biodiversiteit van de diepzeebodem, die de mens zelf amper kent.

Wij weten dat de Belgische overheid garant staat voor de activiteiten van Belgische bedrijven die aan *deep sea mining* doen in internationale wateren. Welke garanties geeft de Belgische Staat voor die bedrijven, in het kader van de overeenkomsten die met de International Seabed Authority worden afgesloten? Wat is de rol van de Belgische overheid in de International Seabed Authority? Welke acties onderneemt u om de diepzee en diepzeebodem te beschermen?

01.02 Minister Philippe De Backer: Het klopt inderdaad dat de Belgisch Staat in 2013 het sponsorschap op zich heeft genomen van een dochterfirma van DEMA, GSR, om te bekijken hoe het onderzoek naar de rechten die gelden op bepaalde grondstoffen in een bepaalde zone kan gebeuren. Dat brengt voor de Belgische Staat effectief een aantal verantwoordelijkheden met zich mee, vooral het strikte toezicht op de activiteiten die die dochtervennootschap uitvoert. Wij zijn in dat opzicht natuurlijk niet aansprakelijk, maar wij zijn wel mee verantwoordelijk voor het toezicht dat erop gebeurt.

Onze strategie is ervoor te zorgen dat de hele discussie over de exploratie en *deep sea mining* meer in het algemeen kan gebeuren binnen een strikt gereguleerd kader. Vandaag zijn er daarover eigenlijk geen regels. Wij hebben altijd bepleit dat de activiteiten moeten plaatsvinden binnen een internationaal gereguleerd kader. Daarom nemen wij ook heel actief deel aan zowel de Assembly als de Council van de International Seabed Authority. Daar worden verschillende aspecten van het verhaal afgedekt. Er zijn al verschillende submissions geweest rond onder meer de milieu-impact en het economische potentieel.

Voor ons zijn ook een onafhankelijke evaluatie en milieu-effectenrapportering en de samenstelling van een Legal and Technical Commission belangrijk. Op al die vlakken heeft België de expertise en de zienswijze, die wij mee ter beschikking hebben gesteld. Wij hebben zelf ook al een aantal workshops georganiseerd om rond bepaalde onderdelen standpunten te helpen formuleren. Wij werken heel nauw samen met bepaalde partnerlanden, zoals Duitsland, om te bekijken hoe wij steun kunnen krijgen voor onze standpunten over een heel sterk uitgewerkt en gereguleerd internationaal kader. De nationale coördinatie daarvan gebeurt op het niveau van de FOD Economie.

De internationale regelgeving is natuurlijk wel belangrijk. Wij kunnen ofwel nietsdoen, en dan gebeuren er

allerlei zaken zonder dat wij controle daarover hebben, ofwel kunnen wij bekijken hoe wij internationaal en nationaal een aantal zaken kunnen afbakenen. Ook op nationaal vlak proberen wij een aantal zaken in gang te zetten, zoals het respect voor de nationaal en internationaal geldende milieuprincipes. Regels zijn natuurlijk essentieel, maar ook de herziening van de wet op het mariene milieu uit 1999, bijvoorbeeld, maakt daarvan deel uit en komt ook in die discussie terug.

Het standpunt dat wij op dit moment innemen, is dat wij het sponsorschap hebben opgenomen en dat daar verantwoordelijkheden bij komen. Wij stellen ons actief en proactief op in de internationale organisaties om een heel duidelijk en strikt gedefinieerd kader te creëren, zodat de exploratie kan gebeuren binnen dat internationaal uitgewerkt kader.

01.03 Greet Daems (PVDA-PTB): Dank u wel voor uw uitgebreid antwoord, mijnheer de minister.

Ik zal het dossier sowieso verder opvolgen. Ik hoop dat u verdere stappen zult zetten om de biodiversiteit te beschermen.

*Het incident is gesloten.
L'incident est clos.*

De **voorzitter**: De vraag nr. 55000859C van de heer Kurt Ravyts en de vraag nr. 55000587C van mevrouw Eliane Tillieux zijn vervallen.

02 Gedachtewisseling met de minister van Digitale Agenda, Telecommunicatie en Post, belast met Administratieve Vereenvoudiging, Bestrijding van de sociale fraude, Privacy en Noordzee over de dringende klimaatdossiers.

02 Échange de vues avec le ministre de l'Agenda numérique, des Télécommunications et de la Poste, chargé de la Simplification administrative, de la Lutte contre la fraude sociale, de la Protection de la vie privée et de la Mer du Nord sur les dossiers urgents relatifs au climat.

De **voorzitter**: Ik stel voor dat u nu wat toelichting geeft. Er zijn nog andere vragen, maar niet over dit issue. Nu volgt dus uw debriefing over New York. Dan kunnen wij daarover debatteren en dan gaan we over naar de andere mondelinge vragen.

02.01 Minister Philippe De Backer: Wij hebben in de afgelopen twee à drie jaar geprobeerd om vanuit België en vanuit een Noordzeeperspectief – wat misschien vreemd kan klinken voor het klein stukje zee dat wij hebben – heel bewust een strategie op te bouwen en voor alles wat te maken heeft met klimaat en oceanen op internationaal niveau een aantal zaken in gang te zetten.

Wij weten dat er een heel sterke link is tussen de klimaatverandering en de oceanen, door onder andere de captatie van CO₂, maar ook door alles wat te maken heeft met de stijging van de zeespiegel. Wij hebben geprobeerd om in de afgelopen jaren op verschillende fora actief te worden. Samen met andere landen hebben wij ook geprobeerd, vanuit die oceaanstrategie, een aantal klimaatambities te formuleren. De zorg voor de oceanen en de zorg voor het klimaat gaan volgens ons hand in hand.

In de afgelopen jaren heeft die strategie toch wel wat succes opgeleverd. In de eerste plaats hebben wij ervoor gezorgd dat dit een agendapunt is geworden op internationale fora. Vijf jaar geleden werd daar niet over gesproken. Ondertussen staat de nieuwe COP, die in december in Chili zal plaatsvinden, in het teken van oceanen en zeeën. Het zal een Blue COP zijn. Dat is mede onze verdienste geweest, omdat wij daarop in de afgelopen jaren hebben aangedrongen.

In New York hebben wij twee events georganiseerd, waarvan één als showcase van wat België allemaal aan het doen is rond oceanen, zeeën, klimaat en havens. Anderzijds hebben wij dankzij onze goede contacten een ontbijtevent kunnen organiseren waarop het IPCC-rapport rond klimaat, oceanen en de cryosfeer werd uitgelegd en voorgesteld door een aantal wetenschappers van het IPCC, in het bijzijn van bijvoorbeeld de president van Chili, de president van de Seychellen en de kroonprins van Noorwegen. Verschillende aanwezigen erkenden dat wij een heel grote rol hebben gespeeld door de link tussen het klimaat en de oceanen op de agenda te plaatsen.

Wat wij in New York hebben proberen te doen, is een uitvloeisel van een aantal zaken die wij al hebben gedaan. Ik noem er enkele op. Op het niveau van de International Maritime Organization (IMO) hebben wij

samen met andere landen een High Ambition Coalition gevormd om – wij hebben hierop aangedrongen en deze ook verkregen – bindende afspraken te maken over een vermindering van CO₂ en broeikasgassen in de scheepvaart. Daarvoor is dat nooit gebeurd. Het is de eerste keer dat er zo'n akkoord is gemaakt. België is daar mee voor verantwoordelijk.

Ik verwijs ook naar de Brussels Declaration. Wij hebben in Brussel een event georganiseerd waarop heel wat landen aanwezig waren. Ik heb de laatste stand van zaken niet gezien, maar ondertussen hebben een honderdtal landen en organisaties die meeondertekend. In die verklaring wordt gepleit voor meer ambitie op het vlak van oceanen en klimaat, niet alleen wat research betreft, maar ook inzake de standpunten erover. Dat was de essentie van die Brussels Declaration.

Dat heeft er ook voor gezorgd dat wij in New York een aantal zaken hebben kunnen doen. Wij zijn uitgenodigd bij het World Economic Forum, om daar uit te leggen wat wij aan het doen zijn, met onze havens, onze scheepvaart en ons beleid. Wij hebben zelf een event georganiseerd om juist die aspecten van het Belgische beleid beter te belichten in een internationale context. Wij hebben daarvoor samengewerkt met een aantal landen. Er waren ook ngo's aanwezig. Wij hebben met hen kunnen spreken. Wij betrekken dus ook de stakeholders daarbij, in de brede zin. Ook dat is voor ons heel belangrijk.

We zijn erin geslaagd om bijvoorbeeld ook met de private spelers uit de scheepvaart duidelijke afspraken te maken. De reders in België zelf zijn heel ambitieus. We hebben die ambitie ook internationaal kunnen meegeven. Daardoor kon bijvoorbeeld het akkoord op het niveau van de IMO worden beklonken.

Wat wij doen op het vlak van scheepvaart is heel duidelijk. Er zijn twee competitieve modellen. Aan de ene kant is er een model waarbij heel veel wordt geïnvesteerd in nieuwe schepen. Daardoor moet er veel geïnvesteerd worden en is er een hoge CAPEX, maar is de operationaliteit van de schepen natuurlijk veel minder duur, een lage OPEX, dus. Vroeger werd een ander model toegepast waarbij oude schepen werden gebruikt met een hoge OPEX, maar een lage CAPEX. Die twee modellen zijn heel lang met elkaar in competitie geweest.

De Belgen hebben kunnen aantonen dat het eerste model, waarbij geïnvesteerd wordt in nieuwe schepen en nieuwe technologie, op lange termijn veel rendabeler is. Daardoor zijn ze ook het pad kunnen inslaan naar een *zero emission in shipping*. België is daar voortrekker van. CMB heeft een waterstofvoertuig en we investeren in nieuwe innovaties rond schroeven, de structuur van boten enzovoort.

Ook alternatieve brandstoffen worden natuurlijk bekeken in die context. Dat is ook een samenwerking tussen scheepvaart en havens, want die brandstoffen moeten natuurlijk ook in de havens beschikbaar zijn. Dat zijn we dus ook samen met de havens aan het uitrollen. In Antwerpen is er nu bijvoorbeeld sprake van een toekomst als *multi fuel* haven. Al die verschillende alternatieve brandstoffen, die ertoe leiden dat er minder CO₂ en minder broeikasgassen worden uitgestoten, zullen beschikbaar zijn in de haven van Antwerpen. Dat soort initiatieven heeft er bijvoorbeeld voor gezorgd dat Jacques Vandermeiren op de opening van de Klimaatconferentie in New York een van de sprekers was uit de private sector om toe te lichten wat zij doen. We versterken elkaar daarin en op die manier proberen we onze leiderspositie te versterken.

We werken natuurlijk ook heel veel samen in internationale context, bijvoorbeeld met de Small Island States, kleine eilandstaatjes die heel hard getroffen worden door de klimaatopwarming, waar vandaag de klimaatopwarming en de stijging van de zeespiegel al voelbaar zijn. We doen voor een stuk aan technologietransfer en proberen ook te helpen. Van hun kant komt er dan steun voor bepaalde initiatieven die wij willen nemen op dat internationale niveau.

Dat zijn een aantal zaken die wij in New York hebben besproken en gedaan kunnen krijgen. Ik denk dat we ook echt concrete maatregelen hebben kunnen afspreken. De privésector doet mee, de stakeholders en de ngo's laten we participeren. Greta Thunberg was ook aanwezig op het event, wat toch bewijst dat er ook een internationaal draagvlak is voor wat wij aan het doen zijn. Ik denk dat we verder de ingeslagen weg moeten bewandelen.

Als afsluiter zou ik willen zeggen dat Sophie, die naast mij zit, voor ons cruciaal is geweest om dat te doen. Zij is op internationale fora zeer actief om dat voor ons, om het zo te zeggen, te bekostigen, die contacten te onderhouden, die standpunten in te nemen, te formuleren, uit te werken. Dat is voor ons essentieel geweest om dit te kunnen doen in New York. Het is echt de bekroning van twee tot drie jaar hard werken om als België een duidelijke lijn uit te zetten en op het vlak van zeeën, oceanen en klimaat een duidelijke

leiderspositie in te nemen.

De **voorzitter**: Ik dank u en uw medewerkers voor het werk dat geleverd is en voor de interessante debatten in New York. Dat was een heel mooie presentatie. De vorige foto deed mij trouwens denken aan een presidentiële campagne – met de juiste of de verkeerde kleuren, naargelang uw overtuiging.

Collega's, zijn er over deze activiteit vragen aan de minister?

02.02 Bert Wollants (N-VA): Niet zozeer over de activiteit zelf, mijnheer de voorzitter. Ik meen dat daarin zeker goede elementen zitten waaruit blijkt dat Europa en België een aantal stappen vooruitzetten. In het verleden is er heel vaak gesproken over het nog verder aanscherpen van normen en controles.

Mijnheer de minister, u weet dat wij werken met SECA-zones om zwavel te beperken. De vraag is hoe wij daar verder mee omgaan? Zullen wij die in de toekomst nog verder uitbreiden? Die stoffen hebben immers ook effecten op ons leefmilieu en dergelijke.

Een ander aspect is dat u op een gegeven moment hebt aangekondigd dat u van plan was een emissiemeetnet uit te rollen om een aantal van die zaken op te sporen. Wij weten dat er heel veel schepen onze havens aandoen, en dat is absoluut een goede zaak. Wij weten ook dat daar een heel gediversifieerde scheepsvloot aan te pas komt. Af en toe zijn er toch nog klachten dat die schepen zich niet altijd aan de regels houden. Als u daar iets meer over kunt vertellen, is dat zeker een goede zaak.

Een aantal jaren geleden hebben wij onze normen aangescherpt op het vlak van het verwerken van oude scheepswrakken. In het verleden hebben wij daar een aantal problemen mee gehad. Denk maar aan de Silver Ray en dat soort zaken. Het ging vooral over de sloop van dat schip.

Tegelijkertijd rijst de vraag op welke manier wij er meer vat op krijgen dat de schepen die wij hier vervangen vervolgens niet elders dertig jaar hetzelfde blijven doen zonder dat daaraan een milieuvoordeel verbonden is. Misschien zullen ze nog oudere schepen vervangen, daar ben ik het mee eens, maar wij moeten ook bekijken op welke manier wij daarop meer grip kunnen krijgen. Hoe denkt u daarover?

02.03 Tinne Van der Straeten (Ecolo-Groen): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, kunt u van de technologietransfer met de Small Island States, concrete voorbeelden geven? Wat kan ik mij daarbij voorstellen?

Ik begrijp dat het een geslaagde terugblik is. Wat is de vooruitblik? Hoe kunnen wij verdergaan? Wat staat er nog op de agenda? Wat zijn aandachtspunten voor de toekomst?

02.04 Greet Daems (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, in mei hebt u officieel de Belgische steun uitgesproken voor het 30-30-initiatief, dus *the call for action* om tegen 2030 30 % van de oceanen te beschermen. Het is heel gemakkelijk om te verwijzen naar het feit dat 35 % van de Belgische Noordzee reeds beschermd is. Welke bijkomende engagementen zult u opnemen?

Dan heb ik een vraag over diepzeemijnbouw. Milieuorganisaties hebben opgeroepen om een moratorium in te stellen op diepzeemijnbouw. Een moratorium ligt ook in de lijn van de verklaring van Brussel en zorgt voor de dringende bescherming van de biodiversiteit van de diepzee. Ondersteunt u een dergelijk moratorium op diepzeemijnbouw?

02.05 Vincent Van Quickenborne (Open Vld): Mijnheer de minister, wat wordt er precies bedoeld met Blue Leader? Hoe hebben wij die status van Blue Leader bereikt?

Op welke manier kunnen wij ervoor zorgen dat landen als Saoedi-Arabië, Brazilië en de Verenigde Staten meestappen in onze ambities? Initieel was het de bedoeling om te gaan tot 100 %, maar dat werd dan afgezwakt tot 50 %.

Dan heb ik een vraag die aansluit bij die van mevrouw Van der Straeten. Wat zijn de volgende stappen in het multilateraal overleg? Hoe zal 2020 het jaar worden waarin klimaatactie en oceanen echt hand in hand gaan, zoals u claimde in New York?

02.06 Minister Philippe De Backer: De normering en de controle hierop blijven essentieel. We hebben

SECA-zones, er komen NECA-zones. Op dat vlak is er op Europees niveau ook wel een en ander aan de gang. Het is logisch om hierover internationale afspraken te hebben. We passen deze zo snel mogelijk toe. We hebben ook een uitgebreid netwerk van controlemogelijkheden. Er is het sniffervliegtuig dat in staat is om door *plumes* te vliegen. We hebben veel meer geïnvesteerd in toestellen die toelaten om snelle controles uit te voeren aan de kaai zelf. Binnen het kwartier hebben we hiervan een uitslag. Daardoor kunnen we ook meer controleren.

Als er schepen bij ons voorbijvaren maar niet aanmeren in een Belgische haven, worden de havens van de andere landen gewaarschuwd. Dan kunnen er controles uitgevoerd worden. Dat wordt opgevolgd. De gegevens ervan worden uitgewisseld. Dat hele proces loopt redelijk goed.

Het is ook de bedoeling om een emissiemeetnet uit te rollen. Voorlopig bestuderen we hoe we dat op de beste manier kunnen doen. Met de tweede zone die erbij komt, is er een corridor richting Engeland. Zo kunnen we die investering al doen.

Oude scheepswrakken blijven een probleem, om twee redenen.

Ten eerste is er de Europese wetgeving die moet worden toegepast, Maar de Europese Commissie heeft heel lang geaarzeld en gewacht met de certificatie van locaties waar schepen ontmanteld kunnen worden. Dat is een probleem omdat onze Belgische vloot over grote schepen beschikt. Voor kleine schepen is dit niet zo'n probleem, daar zijn voldoende faciliteiten voor. Voor grote schepen is het wel een probleem. Dus dringen we er al lang op aan bij de Europese Commissie om in hun certificatieschema's voorrang te geven aan een aantal locaties in Europa of in de buurt daarvan, waar de grootste schepen kunnen ontmanteld worden. Op die manier zou daarover duidelijkheid bestaan en kunnen we vermijden dat ze in allerlei zouden worden verkocht onder een andere vlag en zo toch nog ergens anders zouden ontmanteld worden, in Indonesië bijvoorbeeld. Dat blijft voor ons een aandachtspunt en wij blijven daarop aandringen bij de Europese Commissie.

Ten tweede, het is correct dat dit soort schepen nadien nog in actie blijft. Toch wens ik te beklemtonen dat het oude model om oude schepen op te kopen en te laten varen stilaan uitdooft omdat de kosten daarvan met betrekking tot de prijzen van brandstof en efficiëntie niet langer opwegen tegenover het investeren in nieuwe schepen. Het model waarbij wordt geïnvesteerd in een hoge CAPEX kost geld maar verdient zich later terug door lagere uitgaven voor brandstof en efficiënter varen. Dat model is aan het winnen. Het oude model waarbij oude schepen worden gekocht en nog twintig tot dertig jaar in de vaart blijven, gaat er stilaan uit. Men ziet dat bijvoorbeeld bij de Griekse reders, die dat model hadden en die nu mee aan het switchen zijn.

Dat bewijst deels dat het model dat België al tien tot vijftien jaar geleden heeft gekozen navolging krijgt in andere landen omdat het economisch model erachter veel rendabeler en veel beter is. De economie wint altijd, net als het gezond verstand.

Wat komt er nog?

Er is eerst nog een relatief grote conferentie in Noorwegen eind november, waarop wij ook zijn uitgenodigd om daar onze visie mee te delen. In Chili is er begin december de COP. Dat is een belangrijk moment. Het zal een top zijn die in het teken staat van de link tussen klimaat en de oceanen. Daar opnieuw vind ik dat wij aanwezig moeten zijn en onze visie heel sterk moeten verdedigen.

Dat is ook gelinkt aan het leiderschap dat wij hebben getoond. Wij proberen al twee jaar oceanen en klimaat samen op de agenda te krijgen en dat begint nu te lukken. Wij waren een van de eerste landen die dat hebben gedaan en worden nu samen met een aantal landen gezien als een Blue Leader. Dat zorgt ervoor dat wij geloofwaardig kunnen pleiten voor bijvoorbeeld die 30/30-strategie. Er komt een herziening van de conventie op biodiversiteit en van een aantal andere internationale verdragen. Dat zijn de momenten waarop België zijn leiderschap kan omzetten in daden en ons pleidooi voor die 30 % bescherming van oceanen tegen 2030 hard kan maken in internationale verdragen.

Dat zal wat *gemasseer* en discussies vergen met landen zoals China, de Verenigde Staten en Saoedi-Arabië. Dat zijn immers niet de landen die het verst willen gaan, integendeel, maar men ziet wel dat wij erin slagen om ze mee te krijgen. Anders zouden wij bijvoorbeeld nooit een akkoord hebben kunnen sluiten in de International Maritime Organization (IMO) om binnen de criteria de 50 % reductie van CO₂ op te nemen. Als

wij naar de techniek erachter kijken, gaan we naar bijna 80 tot 85 %. De scheepvaart zit toch op een pad naar *zero emission*. Iets wat tien jaar geleden quasi onbespreekbaar was, wordt nu een realiteit.

Dat is iets waar België de schouders mee onder heeft gezet en waarbij wij op een deel van het succes mogen bogen. Dat is de vooruitblik: kijken naar harde internationale verdragen en die afdwingbaar maken, om ervoor te zorgen dat de criteria worden gebetonneerd in de internationale verdragen.

Van een moratorium ben ik geen voorstander. Wat er dan zal gebeuren, is dat internationaal een papieren moratorium zal worden afgesproken, waar landen als Rusland en andere gewoon hun voeten aan zullen vegen. Ik heb dan liever een heel sterk kader met milieubepalingen, met strikte regels en toezicht daarop, om ervoor te zorgen dat iedereen in de pas loopt en ook dat, als er *deep sea mining* gebeurt, dit gebeurt op een zo milieuvriendelijke en zacht mogelijke manier. Dat is iets waarin België, opnieuw, een voortrekkersrol speelt. Wij proberen zo aan *deep sea mining* te doen dat we minimale interferentie en interactie hebben met de zeebodem, de biodiversiteit en noem maar op, terwijl andere landen technieken gebruiken die de bodem de facto bijna vernietigen. Dan liever de Belgische aanpak, met een duidelijk gereguleerd kader, met innovatie en minimale invasie. Als men niets doet, krijgt men de grote jongens die eender wat zullen doen. Dat is geen goede zaak voor de biodiversiteit.

Wat de techtransfer betreft, zitten we voor een deel bij mitigatie. Voor een deel proberen we die landen ook te helpen met de eisen die zij formuleren. Zij voelen vandaag al de impact van de klimaatverandering. Wij proberen hen daarbij te helpen om juridisch en technisch een aantal punten op de internationale agenda te plaatsen. Op die manier proberen we hen en hun eisen te steunen. Ik kan een lijstje bezorgen met de samenwerkingsverbanden die we hebben met verschillende van die landen. Soms gaat het ook over havens. Dat gaat niet alleen over Small Island States, dat is breder. Er is een aantal niet onbelangrijke samenwerkingsverbanden binnen dat kader. Ik kan u die gerust bezorgen.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 16.24 uur.

La réunion publique de commission est levée à 16 h 24.