

Commission de la Mobilité, des
Entreprises publiques et des
Institutions fédérales

du

MARDI 13 JUIN 2023

Matin

Commissie voor Mobiliteit,
Overheidsbedrijven en Federale
Instellingen

van

DINSDAG 13 JUNI 2023

Voormiddag

La réunion publique de commission est ouverte à 10 h 40 et présidée par M. Jean-Marc Delizée.
De openbare commissievergadering wordt geopend om 10.40 uur en voorgezeten door de heer Jean-Marc Delizée.

01 **Samengevoegde vragen van**

- Sander Loones aan Vincent Van Quickenborne (VEM Justitie en Noordzee) over "De Franse plannen voor een windmolenpark voor de kust van Duinkerke" (55033928C)
- Kurt Ravyts aan Vincent Van Quickenborne (VEM Justitie en Noordzee) over "De stand van zaken m.b.t. de komst van een Frans windmolenpark aan de Frans-Belgische grens" (55036351C)

01 **Questions jointes de**

- Sander Loones à Vincent Van Quickenborne (VPM Justice et Mer du Nord) sur "Le projet français de parc éolien au large de Dunkerque" (55033928C)
- Kurt Ravyts à Vincent Van Quickenborne (VPM Justice et Mer du Nord) sur "La situation en ce qui concerne la création d'un parc éolien français à la frontière franco-belge" (55036351C)

01.01 **Kurt Ravyts** (VB): Mijnheer de minister, tijdens de North Sea Summit II van 24 april 2023 in Oostende werden veel zaken besproken. Blijkbaar werd ook het aspect concurrentie tussen de verschillende Noordzeelanden besproken waarbij de toename van het aantal offshorewindmolens niet bepaald gelijkmatig is.

Blijkbaar hebt u in de marge ook een aantal gesprekken gevoerd rond het geplande Franse windmolenpark aan de Frans-Belgische grens, dat hier al talrijke keren de revue is gepasseerd. Ik ben natuurlijk benieuwd of dat dossier effectief ter sprake is gekomen tijdens de North Sea Summit. Zo ja, in welke zin is dat dan gebeurd? Welke afspraken werden derhalve gemaakt? Wat waren de aard en de inhoud van de gesprekken?

Wij weten dat er verschillende procedures lopen, onder andere voor de Franse Raad van State. Er is echter ook nog altijd de mogelijke juridische procedure bij Europa.

Werden sinds januari 2023 door u nog initiatieven genomen in het dossier? Indien ja, welke initiatieven betreft het?

Wat is de stand van zaken in, enerzijds, de procedure bij de Franse Raad van State en, anderzijds, de voorbereiding van een verzoekschrift binnen de Europese procedure?

01.02 **Minister Vincent Van Quickenborne:** Mijnheer Ravyts, het dossier werd ondertussen meermaals besproken in Parijs en Brussel en uiteraard ook kort in de marge van de Noordzeetop. Op dit moment wachten wij op de schriftelijke neerslag van een nieuw Frans voorstel.

Aangezien wij in de onderhandelingsfase en dus nog in een precontentieuze fase zitten, is het op dit ogenblik niet opportuun het met redenen omklede advies van de Europese Commissie aan het Parlement mede te delen.

Indien de dialoog echter niet tot een voor België aanvaardbare oplossing leidt, sluiten wij geen enkele piste uit.

Inzake de procedure voor de Franse Raad van State, meer bepaald tegen de beslissing van EMD en RTE van 10 mei 2021, om het project van het windmolenpark voort te zetten, is er wel beweging. België heeft recent nog een aanvullende memorie ingediend om te reageren op de memories van de andere partijen. Via onze raadsman vernamen wij de sluiting van de debatten op 9 juni 2023, die op de valreep evenwel werd uitgesteld naar 13 juni 2023.

De vergadering staat momenteel gepland op 16 juni, over drie dagen, dus wij verwachten eerstdaags meer nieuws.

01.03 Kurt Ravyts (VB): Mijnheer de minister, ik meen uit uw antwoord te mogen concluderen dat er bij de Fransen toch enige beweging is om nog aanpassingen door te voeren, waardoor de onderhandelde oplossing een positief effect zou kunnen creëren, al blijf ik mij in de voorwaardelijke wijs uitdrukken. Ik begrijp dat u daarover nog geen details wilt prijsgeven aan onze commissie. Ik dank u om mij in te lichten over die nieuwe datum, over drie dagen is er een nieuwe vergadering over dat dossier in het kader van de procedure bij de Franse Raad van State. Wij zijn uiteraard het meest benieuwd naar de effectieve bewegingsbereidwilligheid bij de Franse overheid, om op te treden in dit dossier, en bij de projectontwikkelaars.

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

02 Samengevoegde vragen van

- Sander Loones aan Vincent Van Quickenborne (VEM Justitie en Noordzee) over "De beveiliging van de havens" (55033932C)

- Kurt Ravyts aan Vincent Van Quickenborne (VEM Justitie en Noordzee) over "De intentieverklaringen tussen België en het VK rond de beveiliging van kritieke infrastructuur" (55037206C)

02 Questions jointes de

- Sander Loones à Vincent Van Quickenborne (VPM Justice et Mer du Nord) sur "La sécurisation des ports" (55033932C)

- Kurt Ravyts à Vincent Van Quickenborne (VPM Justice et Mer du Nord) sur "Les déclarations d'intentions Belgique/Royaume-Uni sur la sécurisation d'infrastructures critiques" (55037206C)

02.01 Kurt Ravyts (VB): Mijnheer de minister, er is begrijpelijkerwijs toch wat verwarring over het zogenaamde Noordzee-Veiligheidspact dat u beoogt en nadrukkelijk in de verf hebt gezet naar aanleiding van de vandaag al aangehaalde North Sea Summit II in Oostende.

Vanwaar komt de verwarring? Het is heel simpel. Noorwegen en het Verenigd Koninkrijk hebben halverwege mei aangekondigd dat zij een veiligheidspartnerschap zullen aangaan. Volgens de pers gaat dat partnerschap ook over kritieke infrastructuur. Daarnaast is er de Nederlandse eerste minister Rutte die net voor de Noordzeetop zei dat België, Nederland, Noorwegen en het Verenigd Koninkrijk het best nauwer kunnen samenwerken. Ik denk dat eerste minister Rutte dus op uw spoor zat om eenzelfde niveau van beveiliging en gelijke beveiligingsmaatregelen vast te leggen voor de hele infrastructuur.

Verrassend is dat u vorige week, op 6 juni, in de marge van de IMO – ik veronderstel in Londen – blijkbaar twee intentieverklaringen hebt ondertekend, enerzijds over de regelgeving voor autonome scheepvaart – dat laat ik nu even vallen – en anderzijds over de bescherming van kritieke infrastructuur op de Noordzee. Ik veronderstel dat u die intentieverklaringen hebt ondertekend met het Verenigd Koninkrijk.

Hoe moet die intentieverklaring worden begrepen in het licht van het door u beoogde *memorandum of understanding* (MOU) en het Noordzee-Veiligheidspact, dat natuurlijk breder is dan een overeenkomst met alleen het Verenigd Koninkrijk? Daar ga ik toch van uit.

Hoe moet ik het veiligheidspartnerschap tussen Noorwegen en het Verenigd Koninkrijk begrijpen in het licht van het door u beoogde Noordzee-Veiligheidsact?

Welke concrete initiatieven zijn er vanuit België nog voorzien rond het Noordzee-Veiligheidsact?

02.02 Minister **Vincent Van Quickenborne**: Mijnheer Ravyts, in januari is de wet maritieme beveiliging hier in werking getreden. Ik blijf dat merkwaardig vinden, het is de wet die het snelst is goedgekeurd in dit Parlement, met onwaarschijnlijk veel impact op de veiligheid. De realiteit van het Parlement komt niet altijd overeen met de realiteit op het terrein. We kunnen er allemaal van leren. Deze wet bevat ook bepalingen om de infrastructuur in het Belgische deel van de Noordzee te beschermen. Mijn medewerkers stonden dan ook al voor de Noordzeetop in Oostende in contact met onder meer het Verenigd Koninkrijk en Nederland, om na te gaan welke grensoverschrijdende afspraken er het best konden worden gemaakt. Wij hebben natuurlijk de kans gegrepen om op de Noordzeetop het thema van de beveiliging van de infrastructuur ter sprake te brengen. Dat was immers nieuw. Op de eerste Noordzeetop in Denemarken was daar nog geen sprake van, maar intussen zijn de tijden wel veranderd.

U kent mij en mijn kabinet, als wij iets zeggen, dan doen we het ook. De laatste zes weken zijn er intensieve contacten geweest met Frankrijk, Duitsland, Noorwegen, Denemarken en Ierland om het overleg op te starten. Ik verheer niet dat het wel enig werk vereist om binnen de buitenlandse diensten de juiste gesprekspartners te kunnen identificeren voor elektriciteitskabels, voor datakabels en voor pijpleidingen, aangezien die onder verschillende ministers ressorteren. Op dat vlak zijn wij eigenlijk een zeer eenvoudig land. Iedereen benijdt het feit dat wij een minister van de Noordzee hebben. Die andere landen zouden beter ook een minister van de Noordzee hebben. De functie op zich is zeer interessant, omdat je weet met welke persoon je spreekt en dat je bij de juiste dienst bent.

Wij hebben een intentieverklaring met het Verenigd Koninkrijk ondertekend, omdat we ondanks de Brexit geloven in een goede samenwerking met het Verenigd Koninkrijk. Ik ben ook absoluut overtuigd van het nut daarvan. Er was aan de kant van het Verenigd Koninkrijk onmiddellijk bereidheid om dat te doen. Met die intentieverklaring willen we duidelijk het signaal geven dat we de engagementen van Oostende willen uitvoeren. Onze ambitie is het opstellen van een *memorandum of understanding* dat afspraken moet bevatten omtrent het uitwisselen van risicoanalyses en beveiligingsmaatregelen en het rapporteren van incidenten en verdachte vaarbewegingen op zee. Informatie zal uitgewisseld worden door de diensten, zoals de Cel Maritieme Beveiliging van het DG Scheepvaart, de scheepvaartpolitie, de douane, de marine en de private sector, niet alleen met ons maar ook met al die verschillende landen.

Het pact dat recent werd gesloten tussen Noorwegen en het Verenigd Koninkrijk werd ondertekend door de ministers van Defensie van beide landen, zoals dat ook het geval is binnen de NAVO. De uitwisseling van informatie uit dit pact zal vaak geclassificeerd zijn, wat concreet betekent dat ze niet zomaar met iedereen kan worden gedeeld. Dat is een wezenlijk verschil met de informatie die wij willen delen.

We zullen dan ook verder het pad volgen dat we zes weken geleden hebben uitgestippeld. We hebben reeds met vijf landen rond de tafel gezeten en een ontwerp-MOU rondgestuurd voor bemerkingen. Verdere overlegmomenten worden ingepland en we streven ernaar om in het najaar alle partnerlanden tegelijk rond de tafel te krijgen om snel vooruitgang te kunnen boeken.

Ook wat betreft de ontwikkeling van het platform werden reeds de eerste stappen gezet om informatie in te winnen en een analyse op te starten. De intentieverklaring met het Verenigd Koninkrijk was een eerste, maar wel een belangrijke stap, die trouwens ook kon rekenen op veel enthousiasme aan Britse kant, maar het zal zeker niet de laatste stap zijn om de infrastructuur in de Noordzee de beveiliging te geven die absoluut noodzakelijk is.

02.03 **Kurt Ravyts** (VB): Mijnheer de minister, ik dank u voor de preciseringen, want dat zijn het. Dat was wel nodig na de berichtgeving van de voorbije weken.

Ik heb begrepen dat uw aanwezigheid in Londen op 6 juni een signaal was in het kader van het bereiken

van het globaal *memorandum of understanding* en dat u al een ontwerptekst hebt rondgestuurd. Als u het hebt over op de hoogte zijn en de juiste gesprekspartners kunnen identificeren, dat zal ongetwijfeld zo zijn, maar binnen België is het nu ook niet 100 % ideaal. Toen wij werden geconfronteerd met een wetsontwerp van mevrouw Van der Straeten rond kritieke infrastructuur, zuiver voor energie, was ze helemaal niet op de hoogte, of deed ze alsof, van uw initiatieven rond kritieke infrastructuur in de territoriale wateren in het algemeen. Er was de discussie over het bedrag van 1 miljoen euro voor het platform, maar bij haar was er ook in een bedrag voorzien voor de rol van de AD Energie in het kader van de kritieke infrastructuur energie. Ik wilde dat gewoon even meegeven, maar wij volgen dit dossier de volgende maanden zeker verder op.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

03 Question de Daniel Senesael à Vincent Van Quickenborne (VPM Justice et Mer du Nord) sur "La pollution liée au trafic maritime" (55037307C)

03 Vraag van Daniel Senesael aan Vincent Van Quickenborne (VEM Justitie en Noordzee) over "De vervuiling door het scheepvaartverkeer" (55037307C)

03.01 Daniel Senesael (PS): Monsieur le ministre, *La Libre Belgique* a publié récemment une enquête de grande ampleur concernant la pollution atmosphérique liée au trafic maritime en mer du Nord. Différents constats ressortent de cette étude.

Tout d'abord, on y trouve des chiffres inquiétants. Un tiers des navires commerciaux transitant par la mer du Nord passent chaque année dans les eaux territoriales belges; le trafic maritime y génère près d'un quart des émissions européennes d'oxyde d'azote; et enfin, le nombre annuel de décès prématurés en rapport avec les émissions du trafic maritime européen est de 40 000. Malgré les efforts, l'étude conclut que trop peu de contrôles sont effectués sur les navires, d'une part, et que le secteur maritime possède toujours une grande marge de manœuvre pour limiter ses émissions, de l'autre.

Si la Belgique est pionnière dans ces contrôles, grâce à l'invention de l'avion renifleur qui traque la pollution atmosphérique des navires par la captation de leurs fumées, cet outil serait encore sous-utilisé. Ce contrôle peu coûteux permet de cibler plus efficacement les contrevenants – son emploi permet en effet une augmentation des constats d'infraction de 73 % – mais ses relevés ne constituent pas de base légale, tandis que le délai d'inspection des navires non conformes serait de plus de six mois, ce qui laisse à leurs propriétaires suffisamment de temps pour se mettre en conformité et, ainsi, éviter les sanctions.

De plus, la législation en vigueur souffre de nombreuses lacunes quand il s'agit de programmer des contrôles susceptibles de déboucher sur des sanctions strictes. Par exemple, s'il peut être établi qu'un navire pollue, il est impossible de le contrôler légalement tant qu'il ne fait pas escale dans un port.

Monsieur le ministre, quel retour pouvez-vous nous rendre quant à cette enquête? Interrogé sur le renforcement possible des missions de l'avion renifleur et la reconnaissance légale de ses relevés, vous aviez indiqué vouloir répondre ultérieurement. Pouvez-vous donc nous préciser si une telle volonté est présente aujourd'hui?

Vous avez indiqué vouloir remplacer l'avion renifleur par des capteurs installés sur les éoliennes du port d'Anvers-Bruges. Pourriez-vous nous donner plus détails sur ce projet?

Un cadre légal harmonisé pour mieux contrôler et sanctionner les pollueurs en mer du Nord est-il discuté en ce moment?

Enfin, l'inclusion du transport maritime au système d'échange de quotas d'émission a récemment fait l'objet d'un accord européen. Pouvons-nous avoir votre retour sur les réglementations visant à limiter les formes de pollution du transport maritime envisagées aux niveaux européen et international? La nécessité d'une réglementation internationale interdisant le rejet des résidus des épurateurs en mer a été évoquée. Dans quelle mesure des avancées peuvent-elles être attendues à ce propos?

03.02 Vincent Van Quickenborne, ministre: Cher collègue, je souhaite tout d'abord faire référence aux chiffres figurant dans le dernier rapport officiel de l'Agence européenne pour la sécurité maritime, paru en septembre 2021.

Ce rapport détermine les pourcentages d'émissions du transport maritime par rapport aux émissions mondiales. Il en ressort que le transport maritime est responsable de 24 % des émissions de soufre (SO_x), de 24 % des émissions d'azote (NO_x) et de 9 % des émissions de particules fines. En ce qui concerne les gaz à effet de serre, le transport maritime représente environ 13,5 % des émissions par rapport aux autres secteurs de transport.

Comme vous le savez, la Belgique a déjà pris de nombreuses mesures dans ce domaine. Par exemple, notre mer du Nord est une zone à faibles émissions où des règles strictes s'appliquent aux émissions de soufre depuis 2015 et aux émissions d'azote depuis 2021.

Concrètement, cette zone à faibles émissions signifie que les navires ne peuvent entrer dans nos eaux que s'ils respectent les règles applicables en matière d'émissions de soufre et d'azote prévues par l'arrêté royal relatif à la navigation respectueuse de l'environnement.

Le contrôle des émissions de soufre est en effet effectué par les avions renifleurs de l'UGMM ainsi que dans les ports. Les infractions sont toujours sanctionnées par une amende administrative. Les émissions d'azote sont également mesurées par avion, mais il est moins évident de prendre des mesures dans ce domaine car la réduction des émissions d'azote ne dépend pas du carburant utilisé mais des investissements dans les moteurs et les traitements ultérieurs, tels qu'un épurateur.

L'avion renifleur vole environ 250 heures par an, dont 60 heures pour le renifleur. Un budget supplémentaire a été prévu pour les années 2021, 2022, 2023 et 2024 afin d'effectuer 20 heures de vol supplémentaires.

Il est important de noter qu'un dossier est en cours de préparation par le secrétaire d'État pour soumettre au gouvernement l'achat d'un nouvel avion moderne. Le nouvel appareil permettra d'au moins doubler le nombre d'heures de vol. La majeure partie de ces heures de vol sera consacrée aux inspections environnementales. Je soutiens pleinement ce projet.

Le capteur que vous mentionnez est également en cours de développement à l'Institut royal d'aéronomie spatiale de Belgique. L'objectif est d'installer le capteur sur les éoliennes au printemps 2024 pour mesurer les émissions de soufre, d'azote et de CO₂ sur la route maritime menant à nos ports.

Les navires qui ne respectent pas les règles belges, européennes et internationales pourront ainsi être repérés et sanctionnés. En cas de succès, plusieurs capteurs supplémentaires pourront être installés sur les éoliennes dans la nouvelle zone offshore de manière à ce que la route maritime internationale puisse également être surveillée.

Il existe déjà un cadre juridique permettant d'imposer des sanctions en Belgique. Les navires qui émettent trop de soufre sont signalés dans la base de données européenne THETIS. Ce faisant, les ports vers lesquels ils font route peuvent effectuer les inspections nécessaires puisque tous les États membres de l'Union européenne peuvent lire les alertes et s'en servir comme source pour sélectionner un navire en vue d'une inspection. Cependant, il faut attendre que les normes d'utilisation des renifleurs soient internationalement reconnues pour que les résultats obtenus puissent être pleinement utilisés dans les dossiers de poursuite et pas seulement à titre indicatif. Pour le moment, il reste nécessaire de procéder à des prélèvements d'échantillons pour confirmer les constatations.

La Belgique participe, en outre, au réseau des enquêteurs et des procureurs de la mer du Nord afin de créer une approche unifiée avec les pays voisins. La révision de la directive 2005/35/CE du Parlement européen débutera cette année. La Belgique milite déjà pour une approche uniforme au sein de l'Europe et plaide activement en faveur de critères clairs pour l'application de sanctions. Elle souhaite également que les réglementations internationales relatives au CO₂, aux SO_x et aux NO_x soient incluses dans le champ d'application de la directive 2005/35/CE afin de parvenir à une meilleure application uniforme en mer du Nord.

L'actuelle proposition de révision européenne inclut déjà cette extension et prévoit l'introduction

d'amendes administratives obligatoires. L'introduction du secteur maritime dans le système ETS existant permettra également de limiter les émissions de CO₂ que les navires sont autorisés à émettre. À terme, le méthane et le protoxyde d'azote seront également pris en compte. Le système ETS maritime entrera en vigueur le 1^{er} janvier 2024. Un aperçu des mesures existantes pour prévenir la pollution par les navires vous sera envoyé par écrit.

Pour terminer, sachez que des règles ont également été établies pour les épurateurs. Par exemple, l'eau de nettoyage ne peut être déversée à moins de trois milles nautiques de la frontière nationale belge. Toutefois, la Belgique plaide aussi pour une approche plus stricte des règles internationales interdisant les déversements en mer. Pour l'instant, cette demande n'est pas suffisamment soutenue au niveau de l'Organisation maritime internationale.

03.03 Daniel Senesael (PS): Monsieur le ministre, je vous remercie pour cette réponse complète et très argumentée ainsi que pour le rappel des chiffres issus du dernier rapport officiel de 2021. On peut évidemment se rendre compte que les avions renifleurs avec leur total de 250 heures de vol par an permettent ces amendes administratives. On peut aussi se réjouir de votre volonté que des heures supplémentaires puissent être ajoutées durant les prochaines années.

Un élément important que vous avez souligné, ce sont les investissements qui pourront être effectués dans les moteurs afin d'améliorer la situation. Je prends note de votre volonté – que je partage – d'acheter des avions pour doubler les heures de vol et rendre encore plus efficaces les contrôles qui pourront être effectués. Je me réjouis aussi que dès le printemps 2024, les capteurs en développement seront mis en place.

Enfin, je partage votre souhait de voir les navires être repérés de manière beaucoup plus circonstanciée et, en même temps, sanctionnés. Le cadre juridique existant permet d'établir des dossiers de poursuites. En outre, l'approche doit être unifiée avec nos pays voisins. Je pense que c'est là une bonne chose. Il faut plaider en faveur de critères clairs pour appliquer la sanction. La décision européenne devrait y parvenir dans les meilleurs délais.

Je vous remercie également pour l'envoi complémentaire qui sera joint à la réponse et, une fois encore, pour la qualité de vos réponses.

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

*Le développement des questions se termine à 11 h 03.
De behandeling van de vragen eindigt om 11.03 uur.*