

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

du

MARDI 19 JANVIER 2021

Matin

COMMISSIE VOOR ENERGIE,
LEEFMILIEU EN KLIMAAT

van

DINSDAG 19 JANUARI 2021

Voormiddag

De openbare commissievergadering wordt geopend om 10.05 uur en voorgezeten door de heer Patrick Dewael.

La réunion publique de commission est ouverte à 10 h 05 et présidée par M. Patrick Dewael.

Les textes figurant en italique dans le Compte rendu intégral n'ont pas été prononcés et sont la reproduction exacte des textes déposés par les auteurs.

De teksten die in cursief zijn opgenomen in het Integraal Verslag werden niet uitgesproken en steunen uitsluitend op de tekst die de spreker heeft ingediend.

01 Actualiteitsdebat: het windmolenpark voor de kust van Duinkerke en toegevoegde vragen van

- Kurt Ravyts aan Vincent Van Quickenborne (VEM Justitie en Noordzee) over "Het overleg van 3 december over het Franse offshore windmolenpark voor de kust van Duinkerke" (55011244C)
- Jasper Pillen aan Vincent Van Quickenborne (VEM Justitie en Noordzee) over "Het windmolenpark voor de kust van Duinkerke" (55012168C)
- Yngvild Ingels aan Vincent Van Quickenborne (VEM Justitie en Noordzee) over "Het offshore windmolenpark voor de kust van Duinkerke" (55012645C)
- Sander Loones aan Vincent Van Quickenborne (VEM Justitie en Noordzee) over "Het geplande windmolenpark ter hoogte van Duinkerke" (55012699C)
- Melissa Depraetere aan Vincent Van Quickenborne (VEM Justitie en Noordzee) over "Het advies van het lokaal bestuur van De Panne over de bouw van een windmolenpark te Duinkerke" (55012727C)
- Leen Dierick aan Vincent Van Quickenborne (VEM Justitie en Noordzee) over "Het offshore windmolenpark in Duinkerke" (55012752C)

01 Débat d'actualité: le parc éolien de Dunkerque et questions jointes de

- Kurt Ravyts à Vincent Van Quickenborne (VPM Justice et Mer du Nord) sur "La concertation du 3 décembre sur le parc éolien offshore français au large de la côte de Dunkerque" (55011244C)
- Jasper Pillen à Vincent Van Quickenborne (VPM Justice et Mer du Nord) sur "Le parc éolien au large de Dunkerque" (55012168C)
- Yngvild Ingels à Vincent Van Quickenborne (VPM Justice et Mer du Nord) sur "Le parc éolien offshore au large de Dunkerque" (55012645C)
- Sander Loones à Vincent Van Quickenborne (VPM Justice et Mer du Nord) sur "Le projet de parc éolien à hauteur de Dunkerque" (55012699C)
- Melissa Depraetere à Vincent Van Quickenborne (VPM Justice et Mer du Nord) sur "L'avis des pouvoirs locaux de La Panne sur la construction d'un parc éolien à Dunkerque" (55012727C)
- Leen Dierick à Vincent Van Quickenborne (VPM Justice et Mer du Nord) sur "Le parc éolien offshore de Dunkerque" (55012752C)

01.01 Kurt Ravyts (VB): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, de publieksconsultatie over het geplande windmolenpark werd verlengd tot 20 december 2020. Pas na deze consultatie zouden de projectontwikkelaars definitief beslissen of zij met het project zullen doorgaan.

Mijnheer de minister, u hebt in oktober 2020 rond het dossier al contact gehad met de Franse ambassadrice en er werd met de Commission nationale du débat public overeengekomen om ook de Belgische betrokkenen de kans te geven hun inbreng te doen in de publieksconsultatie.

Er was een belangrijke digitale overlegvergadering op 3 december 2020. Nadien werd daarover wel gecommuniceerd. De betrokken kustburgemeesters waren aanwezig. Ik ga ervan uit dat ook vertegenwoordigers van de haven van Oostende daarbij aanwezig waren.

U blijft een onderhandelde oplossing voorstellen. U hebt weliswaar een Frans advocatenkantoor onder de arm genomen, maar u wil eerst het onderhandelingsproces alle kansen geven.

Wat was nu precies de gecoördineerde insteek van de Belgische overheid? U ging de gewestelijke adviezen coördineren. Uiteraard is er op federaal niveau ook een advies gekomen. Wat stond er in dat advies?

Welke zijn de volgende stappen in dit dossier?

01.02 Jasper Pillen (Open Vld): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik zal niet alles herhalen wat collega Ravyts al heeft gezegd in zijn inleiding.

Eind december liep de publieksconsultatie af inzake dat project voor de kust van Duinkerke en eigenlijk ook voor een groot gedeelte van onze kust.

Ik heb hierover enkele vragen.

Hebben de Belgische belanghebbenden – dat zijn er heel wat – de kans gekregen om hun grieven te uiten en hun vragen te stellen in het kader van die consultatieprocedure? Hoe evalueert u dat?

Werd hierbij een gecoördineerd Belgisch standpunt ingenomen, door alle betrokkenen?

Wat is uw eigen evaluatie van de infovergadering, die vanwege corona online plaatsvond op 3 december?

Na die vergadering zijn er weer werkzaamheden geweest. De consultatie is afgerond. Wat zijn de volgende stappen in de procedure aan Franse zijde?

De **voorzitter**: Mijnheer Loones, ik zie mevrouw Ingels niet voor het stellen van haar vraag, maar ik neem aan dat u het woord gaat voeren voor uw fractie?

01.03 Sander Loones (N-VA): Mijnheer de voorzitter, we hebben dat inderdaad zo afgesproken, ook omdat ik aan de Westkust woon, vlak bij de grens met Frankrijk. Van waar ik woon in Oostduinkerke zullen we die molens ook kunnen zien. Dat is een thema dat lokaal zeer sterk leeft. De verschillende gemeenteraden van Nieuwpoort, De Panne en mijn eigen gemeente Koksijde hebben zich daarover al uitgesproken.

Het is toch wel een gigantisch project: het gaat over maximaal 46 windmolens die 260 meter hoog kunnen zijn. Dat zijn zowat de hoogste molens die vandaag ter wereld worden gebouwd. Bovendien zouden ze slechts op ongeveer 10 kilometer van de kust staan. Ze zullen dus zeer zichtbaar zijn en ook een impact hebben op een aantal andere zaken, zoals onze vaarroutes. Ter vergelijking, de molens die nu bij ons zijn geïnstalleerd, zijn ongeveer 160 meter hoog. De Franse molens zullen meer dan 100 meter hoger zijn.

Er zijn al goede vragen gesteld. Ik vul gewoon aan.

Mijnheer de minister, ik weet dat er een overleg is geweest. Ik weet dat ook de gemeenten en de federale overheid – uw diensten en ook uzelf, mijnheer de minister – actief zijn geweest in Frankrijk. Het zou echter goed zijn om een debriefing te krijgen van de vergaderingen die u daar hebt gehad.

Ten tweede, hoe schat u de impact van het windmolenpark concreet in, niet alleen op het visueel aspect maar ook op onze vaarroutes en op ons marien ruimtelijk gebruik op deze site?

Ten derde, is ooit onderzocht om samen te werken? Uw regering zal daar niet afkerig tegenover staan. Onze overheid en de Franse overheid zouden misschien samen een project kunnen uitbouwen rond windmolens, aangezien men zich daar toch in een grenszone bevindt? Men zou dat dan wel veel verder van de kust moeten doen, waar er geen of veel minder schade zou zijn voor ons.

01.04 Melissa Depraetere (sp.a): *Het bestuur van De Panne uit haar ongerustheid over de geplande bouw van een nieuw windmolenpark. Het park wordt gebouwd op tien kilometer buiten de kust met slechts een*

bijzonder kleine bufferzone naast de Frans-Belgische grens. De plannen betreffen 38 tot 46 molens van 12 en 16 MW, waarbij de hoogte van een individuele molen tot 300 m kan bedragen. Deze behoren momenteel bij de hoogste molens ter wereld en veel hoger dan hetgeen tot nu toe offshore geplaatst is; de dichtste windmolens die in Belgische wateren werden gebouwd, staan 23 km uit de kust verwijderd, zijn maximum 158 m hoog en zijn toch al zichtbaar vanaf de stranden van de Belgische Oostkust. Tijdens de voorbije maanden heeft het gemeentebestuur stappen ondernomen om alsnog betrokken te worden in het Franse débat public. Zo is de burgemeester, samen met vertegenwoordigers van verschillende Belgische stakeholders, naar Parijs getrokken voor overleg met de Franse overheden en de private initiatiefnemers. Ondanks diverse beloftes vanwege het Franse concern, werd geen enkel contact genomen met het lokaal bestuur voor een bilateraal overleg of consultatie. Hieronder de bezwaren van het gemeentebestuur: - heel wat inwoners wonen op verdiepingen aan de kustlijn. Het is evident dat het oog verder reikt vanaf enige hoogte dan op het gelijkvloers; voor hen zal de visuele pollutie nog veel groter zijn. Het is een evidentie dat bewegende wieken en de lichten van de windmolens die dag- en nacht knipperen een grote visuele hinder zullen teweegbrengen. Het lokaal bestuur van De Panne pleit voor een verplichte studie die de mogelijkheden en opportuniteiten voor de bouw van een ruimtelijk gezamenlijk ingepland Frans-Belgisch windmolenpark onderzoekt en eist aldus een staking van het huidig planproces omtrent de bouw van het Franse windmolenpark. Frankrijk heeft duizenden kilometer kustlijn, België 67 km. 1. Bent u op de hoogte van deze bezwaren? Indien ja, wat is uw mening hierover? 2. Heeft u kennis over de exacte locatie en details van de bouw van dit windmolenpark? 3. Heeft u reeds overleg gehad met het lokaal bestuur van De Panne en/of met de Franse overheden? Indien ja, wat is het resultaat van deze gesprekken? 4. Wat is uw mening over het voorstel van de verplichte studie en het staken van het bouwproces? 5. Is het wettelijk mogelijk voor de Belgische overheid om dit bouwproces te staken? 6. Zult u nog stappen in dit dossier ondernemen? Indien ja, welke?

01.05 Leen Dierick (CD&V): Mijnheer de voorzitter, ik ben zelf Oost-Vlaamse, maar ik ben toch ook begaan met onze Noordzeekust. Ik zal ook verwijzen naar mijn ingediende vraag.

De Frans overheid plant de bouw van een offshore windmolenpark (46 windmolens) in Duinkerke op slechts 10km verwijderd van de Belgische kust. De windmolens zouden tot 300 meter hoog zijn. Het gemeentebestuur van De Panne heeft reeds een bezwaarschrift ingediend uit vrees voor visuele hinder. Het gemeentebestuur is niet tegen de komst van het windmolenpark maar wel tegen de huidige locatie van de inplanting. Als de huidige locatie wordt behouden zou dit een negatieve impact hebben op de kustgemeente.

Mijn vragen aan de Minister:

Heeft u reeds contact gehad met uw collega Minister van Energie in Frankrijk over deze plannen tot de bouw van een offshore windmolenpark in Duinkerke? Wat was het resultaat van het overleg? Indien niet, zal u alsnog contact opnemen?

Heeft u reeds contact gehad met het gemeentebestuur van De Panne over het offshore windmolenpark? Indien ja, wat was het resultaat van het overleg en welke knelpunten worden aangebracht door het gemeentebestuur? Indien niet, wanneer plant u dit in te doen?

Hou verhoudt u zich tegenover deze Franse plannen? Welk standpunt neemt u in? Welke bezwaren ziet u en wat zijn de positieve elementen?

Biedt het Frans offshore windmolenpark een meerwaarde voor onze Belgische energiesector? Is er sprake van een Belgische-Franse samenwerking gezien het park aan het grensgebied wordt voorzien?

Welke stappen zal u ondernemen op basis van uw standpunt?

Ik dank de minister voor haar antwoord.

De **voorzitter**: In een actualiteitsdebat mogen leden van andere fracties ook het woord voeren, maar ik zie niemand die het woord vraagt? (Nee)

Dan geef ik het woord aan de minister.

01.06 Minister Vincent Van Quickenborne: Mijnheer de voorzitter, collega's, op 3 december 2020 werd inderdaad op onze expliciete vraag, op ons initiatief, een openbare overlegvergadering georganiseerd, die

strikt gezien niet noodzakelijk was. Wij hebben die georganiseerd.

Daaraan hebben zowel de projectontwikkelaars EMD en RTE, de Franse energieadministratie als de Franse vertegenwoordigers van de *préfet maritime* deelgenomen.

Aan Belgische zijde heb ikzelf, in naam van de federale overheid, na een inleiding het woord gegeven aan de verschillende belanghebbenden die goed geplaatst waren om onze bezorgdheden weer te geven. Daarbij was Dirk Declerck, de CEO van de Haven van Oostende, wat betreft de belemmering van de scheepvaartroutes. Ook was Bram Degrieck, burgemeester van De Panne, aanwezig als vertegenwoordiger van de kustgemeenten met een impact op hun zeezicht. Er was ook kolonel Philippe Venet van Defensie inzake de impact op het vliegverkeer en de Search & Rescue van het Belgische leger. Sarah Vanden Eede sprak als vertegenwoordiger van de organisatie 4SEA, een samenwerkingsverband met WWF, Natuurpunt, BBL en Greenpeace, over de impact op het milieu en het marien beschermd gebied Vlaamse Banken.

De vergadering is wegens de coronamaatregelen inderdaad online verlopen. Ze werd ingeleid door twee dames en kon vrij door iedereen worden gevolgd. Een gedetailleerd verslag kan ik u niet geven. Dat zou ons te ver leiden, maar ik wil u wel de belangrijkste punten vertellen.

Wij hebben eerst en vooral beklemtoond dat ons land niet is gehoord, ondanks uitdrukkelijk en herhaaldelijk aandringen, toen in 2016 de locatie van die zone is vastgelegd. Dat heeft ertoe geleid dat we nu geconfronteerd worden met een aantal problemen die moeten worden opgelost.

Wat zijn de problemen?

Ten eerste, de historische scheepvaartroutes tussen ons land en het Verenigd Koninkrijk worden door de bouw van het windmolenpark onbeschikbaar of onbruikbaar. Alternatieve routes werden onderzocht, maar zijn praktisch niet haalbaar of commercieel niet rendabel. Ook het feit dat er vandaag geen ferryverbinding meer is, sluit niet uit dat er in de toekomst een nieuwe ferryverbinding zal komen. Gesprekken met geïnteresseerde partijen worden alleszins zwaar gehypothekeerd door de mogelijke bouw van dat windmolenpark. Daarnaast – dat wordt al eens over het hoofd gezien – wordt deze route ook veelvuldig gebruikt door andere zeeschepen en vissersboten. De vrijwaring van deze routes is dus noodzakelijk.

Ik kom tot een tweede bezwaar. Rond het windmolenpark voorziet Frankrijk in een veiligheidsafstand van 1,5 zeemijl, dat is 3 kilometer. Ter vergelijking, in België is er rond de eerste offshorezone een veiligheidsafstand vastgelegd van 500 meter. De geplande locatie voor het park van Duinkerke ligt op de Frans-Belgische grens en we hebben Frankrijk er dan ook op gewezen dat de geplande veiligheidsperimeter volledig op Frans grondgebied dient te liggen en geenszins op Belgisch grondgebied mag liggen. Concreet komt dat er voor hen op neer dat de oppervlakte waarop windmolens kunnen worden gebouwd, met bijna de helft verkleind wordt.

Ten derde, de geplande locatie ligt in Franse wateren, maar het luchtruim erboven wordt door België gecontroleerd. Dat betekent dat obstakels of windmolens in deze zone niet hoger mogen zijn dan 126 meter om het vliegverkeer niet te storen. In de voorliggende plannen is sprake van windmolens die tot 300 meter hoog kunnen zijn. Zulke hoge obstakels zijn dan ook nefast voor onze Belgische Defensie, die verantwoordelijk is voor de Search & Rescue in dit gebied. Hiervoor maken zij gebruik van reddingshelikopters met gespecialiseerde radars, die door de obstakels op zee verstoord kunnen worden. Wanneer deze helikopters rond of over een dergelijk park moeten vliegen, wordt kostbare tijd verloren. U weet dat het bij reddingsacties op zee belangrijk is om geen tijd te verliezen. Onder geen beding zal België spelen met mensenlevens. We nemen dit zeer ernstig en dat moet opgelost worden.

Ik kom tot het vierde bezwaar. U zal begrijpen dat windmolens die tot 300 meter hoog reiken, ook een doorn in het oog zijn van onze kustgemeenschappen, zeker als die zeer dicht bij de kustlijn liggen. Het klopt dat de windmolens voor de kust van Knokke ook hoog zijn; zij zijn echter slechts half zo hoog en liggen dubbel zo ver in zee, waardoor men die windmolens bijna niet kan zien, tenzij het prachtig weer is.

De belemmering van het zeezicht door het in Duinkerke geplande park is dan ook niet te onderschatten. De gevolgen voor onze kustbewoners, tweedeverblijvers, het toerisme en de economie zullen groot zijn. Mijn medewerkers en ikzelf hebben hierover al meermaals contact gehad met de kustburgemeesters van De Panne, Koksijde en Nieuwpoort. Ook de gemeente Middelkerke heeft ons haar bezwaren bezorgd. Ik ondersteun dus hun kritiek. Daarom hebben wij hun vertegenwoordiger Bram Degrieck, burgemeester van

De Panne, op de vergadering aan het woord gelaten. De heer Degrieck is ook meermaals meegegaan naar Parijs om daar overleg te plegen met de Franse betrokken partijen. De bezorgdheden van de kust-burgemeesters werden dan ook zeer duidelijk naar voren gebracht tijdens de publieksconsultatie.

Ten vijfde, we hebben ook aangehaald dat de windmolens worden ingepland in natuurgebied dat grenst aan het Belgische Natura 2000-gebied Vlaamse Banken. We moeten absoluut vermijden dat de bouw van het park negatieve gevolgen zou hebben voor onze beschermde gebieden. Toegegeven, we willen ook windmolens bouwen in natuurgebied, maar we hebben niet minder dan 24 studies lopen die moeten nagaan onder welke voorwaarden deze windmolens kunnen worden gebouwd. Deze passende beoordeling is ook een verplichting waaraan Frankrijk zich moet houden. Dat is gebaseerd op Europese richtlijnen en regels.

Ten slotte hebben wij voorgesteld om de locatie van het windmolenpark meer naar het noorden te verschuiven. Deze alternatieve locatie vrijwaart alvast de scheepvaartroutes, ze is gelegen buiten het door België gecontroleerd luchtruim en beperkt aanzienlijk de impact op het zeezicht. Wat de impact op het milieu betreft, heeft België aangeboden om de resultaten van onze studies te delen en samen te werken bij eventuele bijkomende studies. Ook Elia is bereid zijn kennis en expertise die het op zee al heeft opgebouwd, te delen.

De bouw van een Frans-Belgisch park is niet aan de orde, want het is geen oplossing op die plaats voor onze problemen. Een alternatieve locatie kan dat eventueel wel zijn. We gaan uiteraard ook samenwerken voor de ontwikkeling van de parken aan beide zijden van de grens. Dat schept ook opportuniteiten.

Over mogelijke studies naar alternatieven kan ik kort zijn. Het is niet aan België om het huiswerk van Frankrijk te maken. Bij het vastleggen van de locatie is Frankrijk door de Europese regelgeving gehouden om alternatieven te onderzoeken. Wij hebben in onze reactie aan Frankrijk daaromtrent ook bijkomende informatie opgevraagd.

Mijnheer de voorzitter, mijn excuses voor dit uitvoerig antwoord, maar dit is een belangrijk onderwerp, niet alleen voor West-Vlaanderen maar voor het hele land.

Al deze bemerkingen, waarde collega's, alsook het voorstel tot alternatieve locatie hebben wij natuurlijk op papier gezet en als Belgisch standpunt overgezonden aan de Commission nationale du débat public, de projectontwikkelaars, het kabinet van minister Pompili en zelfs aan het kabinet van president Macron. Ik zal via het secretariaat van uw commissie, mijnheer de voorzitter, een afschrift van ons Belgisch standpunt laten bezorgen aan alle leden van de commissie.

Hoe moet het nu verder?

Ik zie twee mogelijkheden of twee sporen.

Ten eerste, formeel is het nu wachten op de verwerking van de bemerkingen die werden ingediend in de publieksconsultatie die is afgelopen op 20 december 2020. De twee elektriciteitsmaatschappijen EMD en RTE moeten aangeven op welke manier zij rekening houden met alle bezwaren die werden uitgebracht in de publieksconsultatie en beslissen of zij met dit project wenselijk voort te gaan. In het positieve geval zullen zij de nodige studies en onderzoeken starten en/of voortzetten met het oog op het verkrijgen van de nodige vergunningen om het park te bouwen. Die vergunningen zijn er immers nog steeds niet. Vooral voor het milieu is dat een belangrijke fase, omdat rond de milieueffecten opnieuw een publieksconsultatie zal worden georganiseerd. In dat kader bepaalt de Franse wetgeving dat de buurlanden daarbij verplicht betrokken worden. Niettegenstaande deze verplichting, hebben wij bij Frankrijk al aangegeven dat we ook aan deze consultatie actief zullen deelnemen. Ze zijn dus gewaarschuwd.

Het afleveren van de vergunningen is de verantwoordelijkheid van de Franse overheid, net zoals het onze verantwoordelijkheid is om hen te wijzen op de problemen die er zijn. Wettelijk kunnen we daar niets aan veranderen, het behoort nu eenmaal tot de soevereiniteit van het land om de regels vast te leggen die op het grondgebied gelden. Bij de uitoefening hiervan dient elk land uiteraard wel rekening te houden met de belangen van de buurlanden.

Eventuele juridische stappen zijn op dit moment nog niet aan de orde, omdat in deze fase nog geen vergunningen werden uitgereikt die wij zouden kunnen aanvechten. Als men doorgaat en er komen vergunningen, zullen we dat uiteraard overwegen.

Een tweede spoor is het informele en diplomatieke spoor. Wij zetten uiteraard de dialoog verder en we doen dat op alle niveaus, tot op het niveau van de contacten tussen onze premier en de Franse president. Er is een contact geweest voor Kerstmis, u weet dat. Daarbij is dit onderwerp op mijn vraag expliciet ter sprake gebracht. Zo heb ik recentelijk ook de projectontwikkelaars en de medewerkers van minister Pompili uitgenodigd om naar onze kantoren te komen om het overleg voort te zetten.

Ik geef u ook mee dat dit dossier ook nauwgezet wordt opgevolgd binnen de federale regering, die ook akkoord is gegaan met het Belgische standpunt zoals ik dat heb ingediend en die er ook mee instemde om de diplomatieke gesprekken, onder meer op het niveau van Buitenlandse Zaken, voort te zetten.

Met de Franse minister van Energie heb ik nog geen contact gehad, aangezien dit dossier in handen is van de minister bevoegd voor de Ecologische Transitie, mevrouw Barbara Pompili.

Ten slotte, de dialoog is voor mij nog steeds de beste en snelste manier om tot een aanvaardbare en rechtszekere oplossing te komen voor alle betrokken partijen.

De **voorzitter**: Dank u, mijnheer de minister. Zelfs in Limburg is het belang van deze kwestie ons niet ontgaan.

01.07 Kurt Ravys (VB): Mijnheer de minister, bedankt voor uw uitvoerig en transparant antwoord over de stand van zaken.

Ik was niet op de hoogte van de belangrijke problematiek van het door België gecontroleerd luchtruim op die plaats. Ik denk dat het, zoals u hebt benadrukt, inderdaad een heel belangrijk element is, naast de andere even belangrijke elementen. Het is nu afwachten hoe de Fransen en de projectontwikkelaars in het bijzonder reageren. Het wordt bang afwachten.

De lijn en strategie die u aanhoudt, kan ik voorlopig onderschrijven. In de pers werd al geschreven dat Vincent Van Quickenborne en de burgemeesters een volwaardig alternatief hebben. Ik begrijp wel dat dit bij de profilering behoort en ik steun het alternatief, verder in zee, ook, want dat lijkt mij logisch. Het lijkt mij ook goed dat er uitwisseling kan zijn omtrent het studiewerk naar onder andere de milieu-impact. Wij volgen het dossier verder op.

01.08 Jasper Pillen (Open Vld): Mijnheer de minister, bedankt voor het zeer omstandig en duidelijk antwoord.

Het is goed dat nog eens duidelijk werd opgelijst waarom dit project zo negatief is voor ons land. Ik ben blij dat op initiatief van u en uw medewerkers de nodige zaken zijn ondernomen.

Uit uw antwoord heb ik begrepen dat alle stakeholders, hoe divers ook langs onze kant van de grens, hun zeg hebben kunnen doen door uw initiatief. Daardoor is ook Frankrijk zeer goed geïnformeerd over onze grieven, onze vragen en onze problemen met het project. Er ligt een duidelijk pad, een duidelijk overlegde strategie voor, wat overigens vaker het geval zou moeten zijn. Frankrijk, als soevereine natie, is een goede zuiderbuur van ons, maar dat betekent nog niet dat het land kan doen wat het wil. Door uw strategie denk ik dat wij dat ook duidelijk tonen. Wordt vervolgd.

01.09 Sander Loones (N-VA): Mijnheer de minister, bedankt voor uw antwoord.

Uw omstandig antwoord met enkele duidelijke uitspraken is van belang en verwelkom ik zeker. Ik onthoud dat het voorstel van de burgemeester van De Panne, om een gezamenlijk Frans-Belgisch park op te richten, niet aan de orde is omdat dat het probleem niet zou oplossen. Daarin kan dus geen alternatief worden gevonden.

Ook onthoud ik dat u zeker juridische stappen zult overwegen als het moment zich aandient. Wanneer we wat verder zijn in de procedure, zijn juridische stappen inderdaad logisch. In uw antwoord hoor ik best wel wat argumenten die in een juridische procedure kunnen worden uitgespeeld. Zo vernoemde u de veiligheidszone, het luchtruim en ook het natuurgebied. In verband met dat laatste kunt u ook via Europa extra druk zetten. Ik denk dat het belangrijk is om ook aan Frankrijk te tonen dat u juridische stappen niet uitsluit, waarvoor ik u dank.

Dat brengt mij de politieke druk. Wij merken dat uw regering goede banden nastreeft met Frankrijk. De premier bracht in zijn functie zijn eerste internationaal bezoek aan Frankrijk, een fysiek bezoek. Ook minister Dedonder bracht, via digitale weg, haar eerste bezoek aan Frankrijk. Welnu, die bezoeken kunnen ook eens voor ons nuttig zijn. Wij hoeven niet ten dienste te staan, we kunnen er ook zelf iets uithalen. In dit project zit de winstmogelijkheid typisch aan onze kant. Daarom stel ik voor dat u de politieke druk hoog houdt.

Ten slotte sprak u over de visuele schade. U zei dat windmolens gezien kunnen worden, vooral bij prachtig weer. Het is heel vaak prachtig weer bij ons aan de Vlaamse Kust. Iedereen is steeds welkom. Laten wij hopen dat dit zicht in de toekomst ongeschonden blijft.

01.10 Melissa Depraetere (sp.a): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, u hebt een aantal zeer pertinente bemerkingen gemaakt. Ik hoor dat er alternatieve pistes zijn, zoals een andere locatie, de aanpassing van de hoogte en juridische mogelijkheden. Het is in elk geval goed dat ons land zijn standpunt heeft overgemaakt, dat het actief zal blijven, in dialoog zal gaan en het nauwgezet zal opvolgen. Wij zullen dat ook doen vanuit het Parlement.

01.11 Leen Dierick (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik dank u voor uw uitgebreid en helder antwoord.

Het is duidelijk dat het project alleen maar negatieve gevolgen voor België heeft. Het is eigenlijk nog veel erger dan ik oorspronkelijk dacht. Het negatieve aspect met betrekking tot de luchtvaart was mij nog niet bekend. Ik dank u voor de duidelijkheid en transparantie daaromtrent.

Ik ben het met u eens dat wij alles op alles moeten zetten om dit tegen te houden. Ik vind het wel positief dat er ook wordt nagedacht over mogelijke alternatieven. Het is ook belangrijk dat wij met één stem spreken in België, van lokaal tot federaal niveau. Er moet daar goed overleg zijn en wij moeten het op mekaar afstemmen. Als we er met de juridische procedures niet komen, hoop ik dat we er via dialoog toch uit raken. We moeten immers alle mogelijke middelen inschakelen, ook het informele circuit, om dit aan de agenda te zetten. Nu is het afwachten hoe dit verder zal verlopen.

01.12 Sander Loones (N-VA): Mijnheer de minister, misschien heb ik iets verkeerd begrepen want verschillende collega's repliceerden dat zij uit uw antwoord opmaken dat alternatieve pistes mogelijk zijn. Ik heb uw antwoord echter op een andere manier begrepen, namelijk dat het park zoals het er nu ligt eigenlijk schadelijk is. Als het dieper in zee wordt gelegd blijft het even schadelijk, waardoor dit geen oplossing vormt.

Wat ons betreft zou het park er dus niet moeten komen. Heb ik dat verkeerd geïnterpreteerd?

01.13 Minister Vincent Van Quickenborne: U hebt dat inderdaad verkeerd geïnterpreteerd want er is wel degelijk een alternatief, namelijk een park dat meer naar het noorden ligt. Dat zou de opgesomde nadelen niet hebben. Dat is trouwens een park dat we samen zouden kunnen bouwen, het voorstel dat we aan onze Franse collega's doen. De voorwaarde is dan wel dat de eerste zone, die schadelijk is, geschrapt wordt.

01.14 Sander Loones (N-VA): Dank u voor de verduidelijking.

Dat is dus zowat de piste van de burgemeester van De Panne, maar dan veel dieper in zee.

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

02 Samengevoegde vragen van

- **Wouter De Vriendt** aan **Vincent Van Quickenborne** (VEM Justitie en Noordzee) over "De beslissing van de IMO omtrent de uitstoot van de scheepvaart" (55011455C)

- **Kurt Ravyts** aan **Vincent Van Quickenborne** (VEM Justitie en Noordzee) over "Het IMO-energielabel voor de scheepvaart en de mogelijke opname van de scheepvaart in het EU ETS" (55011493C)

02 Questions jointes de

- **Wouter De Vriendt** à **Vincent Van Quickenborne** (VPM Justice et Mer du Nord) sur "La décision de l'OMI concernant les émissions de la navigation maritime" (55011455C)

- **Kurt Ravyts** à **Vincent Van Quickenborne** (VPM Justice et Mer du Nord) sur "Le label énergétique de l'OMI pour la navigation et la possible reprise de celle-ci dans l'EU ETS" (55011493C)

02.01 Wouter De Vriendt (Ecolo-Groen): Mijnheer de voorzitter, ik heb nog vragen in een andere commissie. Dus ik houd het bij de verwijzing naar de schriftelijke versie.

Op de laatste vergadering van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO), die begon op 16 november, is beslist dat de uitstoot van de scheepvaart de afgelopen tien jaar kan blijven stijgen. In uw beleidsnota stelt u dat België een ambitieuze positie zal innemen bij de onderhandelingen van de IMO om de uitstoot van de scheepvaart te doen laten dalen. Aanvankelijk lag er een voorstel op tafel van de IMO om tegen 2030 de uitstoot met veertig procent te verminderen ten opzichte van 2008. Deze strategie werd begin deze maand al verzwakt en het finale voorstel betreft zodoende een stijging van de uitstoot van de scheepvaart.

Deze beslissing strookt niet met de doelstellingen van het Klimaatakkoord van Parijs. Milieuorganisaties wijzen op het feit dat de komende tien jaar cruciaal zijn om de nodige inspanningen te leveren zodoende de klimaatverandering tegen te gaan. De scheepvaart is hierbij een belangrijke speler. Daarom heeft de Europese Commissie recent besloten de maritieme sector onder het Europese stelsel van emissierechten te brengen.

Bijgevolg wil ik u de volgende vragen stellen:

Zal België op Europees niveau aankaarten dat de beslissing van de IMO niet strookt met het Klimaatakkoord van Parijs, alsook met de beslissing van de Europese Commissie om de maritieme sector onder het Europese stelsel van emissierechten te brengen?

Gaat België wegen op het standpunt van de IMO om meer ambitie aan de dag te leggen?

02.02 Kurt Ravyts (VB): De milieucommissie van de Internationale Maritieme Organisatie heeft tussen 16 en 20 november het voorstel goedgekeurd om een energielabel voor de scheepvaart in te voeren. Dat systeem moet leiden tot een vermindering van de uitstoot van broeikasgassen.

Klimaatorganisaties formuleren echter scherpe kritiek. Dat plan stelt de sector namelijk in staat om tot 2030 eigenlijk door te gaan met de uitstoot van 1 miljard ton broeikasgassen per jaar. De bedoeling van het plan is dat alle schepen vanaf 2023 ingedeeld worden in energieklassen. Een schip scoort minimaal een C, wat voor gemiddeld staat. Rederijen die dat drie jaar na elkaar niet halen, moeten dan een verbeterplan maken. De kritiek richt zich vooral op het ontbreken van sancties voor wie de regels voor de schepen aan zijn laars lapt. In 2026 zou de regeling worden geëvalueerd. Wel nieuw is dat het systeem ook voor bestaande schepen zou gelden.

Het plan gaat naar de lidstaten. Zij hebben zes maanden tijd om te reageren. Dan komt het opnieuw in het Marine Environment Protection Committee, waar het in juni op de agenda staat. De context is bekend: het Europees Parlement heeft zich al uitgesproken over de opname van de scheepvaart in het ETS-systeem, verbonden met bindende voorwaarden voor scheepvaartbedrijven om de uitstoot met ten minste 40% te verminderen tegen 2030. Uiteraard is er de aangescherpte klimaatdoelstelling voor 2030 en de geplande uitbreiding van het ETS-systeem. Eigenlijk dreigt er een mismatch.

De Europese redersvereniging is uiteraard niet echt tevreden en stelt dat dat de internationale onderhandelingen over de uitvoering van de initiële strategie van de Internationale Maritieme Organisatie ondermijnt en spanningen met derde landen kan vergroten.

Mijnheer Van Quickenborne, u bent zeer bekommerd hierover, net als uw voorganger. Er is een lage-emissiezone op de Noordzee vanaf 1 januari. Enkele weken geleden zat u zelf in een snifflervliegtuigje en speurde u mee naar vervuiling boven de Noordzee. We hebben de mooie foto gezien.

Wat zal de inhoudelijke reactie van België zijn op dat lopend voorstel, gelet op de intentie van de Europese Commissie om de maritieme sector ook onder het Europese ETS-stelsel te brengen?

02.03 Minister Vincent Van Quickenborne: Mijnheer de voorzitter, beste collega's, ten eerste, in 2018 legde de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) de strategie vast voor de reductie van scheepsemissies. Zij nam de ambitie aan om de CO₂-uitstoot van internationale scheepvaart tegen 2030 met minstens 40 % te verminderen en te halveren tegen 2050. In 2018 was dus afgesproken om maatregelen te nemen.

In het comité met de naam MEPC 75, dat bijeenkwam in november 2020, werden besprekingen gevoerd over de kortetermijnmaatregelen. Tijdens die bespreking heeft ons land meermaals beklemtoond en expliciet in officiële verslagen en werkdocumenten laten opnemen dat meer ambitie noodzakelijk is om de doelstellingen in de initiële IMO-strategie en het Klimaatakkoord van Parijs te halen. Wij werken in de High Ambition Coalition for Shipping samen met gelijkgestemde ambitieuze landen om effectieve resultaten te behalen, maar uiteindelijk dienen meer dan 174 landen tot een akkoord te komen. Dat zijn de landen die samen de IMO uitmaken.

Het uiteindelijke resultaat betreft een internationaal compromis dat als verdienste had dat voor het eerst maatregelen konden worden besproken, wat lange tijd ondenkbaar was. Op die basis zal verder worden gebouwd, ter voorbereiding van de volgende werkgroepen in 2021.

Wegens het unieke internationale karakter van de scheepvaart moeten de regels internationaal worden vastgelegd, zodat een gelijk speelveld gegarandeerd blijft.

Eerlijk gezegd, is het behaalde resultaat niet waarvoor wij geijverd hebben. Wij hebben dat ook expliciet laten notuleren. Het resultaat is een energielabel, vergelijkbaar met koelkasten, dat een reductie van de emissie moet teweegbrengen. Door de invoering van een ratingsysteem voor schepen A tot en met E zullen er voor schepen technische en operationele maatregelen moeten worden genomen om hun uitstoot te verminderen. Havens en andere partijen zullen zo ook beter inschatten welke schepen beter en slechter zijn voor het milieu en daarop incentives kunnen afstemmen.

Belangrijk om te noteren is dat ook deze legislatuur, namelijk in 2023, de IMO-strategie zal worden herzien. Die zal met name in lijn worden geplaatst met het klimaatakkoord van Europa en de nieuwe ambities van Europa.

België zal, zoals ik reeds heb vermeld in mijn beleidsnota, opnieuw pleiten voor een ambitieuze emissiereductie van minstens 55 % van de scheepvaartemissies tegen 2030 en klimaatneutraliteit in 2050.

Is dat een realistische doelstelling, zal de heer Ravyts mij vragen. Mijn antwoord is: ja, want onze Belgische reders bewijzen dat reeds. Zij hebben in 2016 een internationale denktank opgericht en met de Hydroville het eerste passagiersschip op waterstof ontwikkeld. Het is dus belangrijk om de sector voldoende te stimuleren. Het is tegelijkertijd ook noodzakelijk dat wij alternatieve brandstoffen in de havens aanbieden. Denk onder meer aan waterstof.

Ten tweede, de besprekingen over de invoering en de concrete uitwerking om de scheepvaart onder het ETS-systeem te brengen, vinden momenteel plaats. Er is een voorstel van het Europees Parlement om een en ander te integreren in een Europese verordening. Belangrijk is dat die toekomstige besprekingen parallel lopen met de IMO-onderhandelingen over maatregelen op middellange en lange termijn. Ik herhaal dat, gelet op het internationale karakter van de scheepvaart, erop moet worden toegezien dat het gelijke speelveld voor de EU-havens en de EU-vloot ten opzichte van de havens en schepen buiten de Europese Unie wordt gegarandeerd. België zal dus de maatregelen steunen die in overeenstemming zijn met de maatregelen die op hoger niveau worden vastgelegd.

Tot slot, het is evident dat enkel maatregelen die wereldwijd worden genomen, ervoor kunnen zorgen dat de doelstellingen uit het Klimaatakkoord van Parijs worden behaald en dus op die manier de klimaatverandering tegengaan.

U ziet dat wij eeuwige bepleiters zijn van de bijdragen van de scheepvaart aan de reductie van de emissie. Zo doen wij al effectief controles met een sniffervliegtuig op onder meer stikstof, zwavel en *black carbon*, waarover straks een vraag is van de heer Pillen. Binnenkort komen er ook sensoren op windmolens. België is ter zake een internationaal voorbeeld. Wij doen dat trouwens ook voor andere landen. Voor Nederland bijvoorbeeld stellen wij ons sniffervliegtuig ter beschikking en voeren wij dezelfde controles boven het Nederlandse kustgebied uit. Die vliegtuigen zijn heel effectief. Wij zijn ter zake voortrekker, waarop wij bijzonder trots zijn.

Mijnheer de voorzitter, dat toont aan hoe een klein land toch groot kan zijn.

De **voorzitter**: Dat is een mooi besluit.

02.04 Wouter De Vriendt (Ecolo-Groen): Mijnheer de minister, het zal alleszins nodig zijn dat wij ons groot tonen als klein land. De houding van de Internationale Maritieme Organisatie is achterhaald, aangezien ze weinig ambitieus is. Bovendien is het moeilijk om daarin een standpunt in te nemen in lijn met de Europese klimaatdoelstellingen. Dat toont aan dat er nog heel veel werk is.

Ik hoor u ook pleiten voor een actieve Belgische houding, zodat wij op dat vlak vooruitgang kunnen boeken, wat ook nodig zal zijn.

De doelstellingen van het Klimaatakkoord van Parijs zouden ook moeten gelden voor de scheepvaart en eigenlijk voor alle sectoren. Milieuorganisaties hebben er al op gewezen dat de komende tien jaar cruciaal zullen zijn voor het leveren van inspanningen. De scheepvaart is daarbij zeker een belangrijke speler. Het verhaal wordt dus absoluut vervolgd.

Ik dank u voor uw antwoord.

02.05 Kurt Ravyts (VB): Mijnheer de minister, dank u voor uw uitvoerige antwoord.

Uiteraard schrik ik niet van de Belgische ambities, gelet op het feit dat België een van de stuwende leden van de High Ambition Coalition for Shipping Emissions Reduction is.

Ik neem er akte van dat de Belgische reders een heel grote bereidwilligheid aan de dag leggen.

U hebt ook verwezen naar waterstof. Vanmiddag wordt in de regeling van de werkzaamheden een voorstel van resolutie van Vlaams Belang inzake waterstof besproken. Wij zijn daar absoluut ook vragende partij voor. Alleen zeggen wij dat daarbij een level playing field belangrijk is.

Wij zullen zien in hoeverre men in de IMO iedereen meekrijgt in het verhaal. Ik hoop van wel, voor het klimaat en voor het milieu, maar het level playing field blijft voor onze fractie uiteraard een grote bezorgdheid.

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

Le **président**: La question n° 55011936C de M. Cogolati est transformée en question écrite.

03 Vraag van Jasper Pillen aan Vincent Van Quickenborne (VEM Justitie en Noordzee) over "De controles op de uitstoot van roet (black carbon)" (55012165C)

03 Question de Jasper Pillen à Vincent Van Quickenborne (VPM Justice et Mer du Nord) sur "Les contrôles des émissions de suie (noir de carbone)" (55012165C)

03.01 Jasper Pillen (Open Vld): Mijnheer de minister, u hebt het hierover al gehad, waarvoor dank. Ook op maritiem vlak worden inspanningen geleverd inzake milieuvriendelijkheid. België neemt deze strijd heel ernstig, net als u. Vorige week hebben we op televisie gezien dat u zelf op inspectie bent geweest boven de Noordzee.

Sinds 2015 maakt België deel uit van de SECA-zone, waar strengere normen gelden voor de zwaveluitstoot van schepen dan in de rest van de wereld en sinds twee weken geleden maken we ook deel uit van de NECA zone, waar ook stikstof moet worden beperkt.

In uw heel interessante beleidsnota kondigde u aan ook dit jaar te willen starten met tests om te controleren op de uitstoot van roet, *black carbon*. De resultaten van de tests die België uitvoert, zullen worden gebruikt om op internationaal niveau nieuwe regelgeving uit te werken.

Mijnheer de minister, ik heb hierover de volgende concrete vragen.

Wat is het tijdsplan voor deze tests en voor de opvolging ervan? Op welke manier verlopen die tests? Welke Belgische onderzoekspartners zijn hierbij betrokken? Onderhouden u of de Belgische onderzoekspartners hieromtrent internationale contacten?

De **voorzitter**: Mijnheer de minister, ik heb u ook gezien op televisie. U was voor uw luchtdoop uitgedost in

een knalrood oogverblindend pak.

03.02 Minister **Vincent Van Quickenborne**: Mijnheer de voorzitter, het pak was inderdaad rood, omdat ik in een noodsituatie in zee moet opvallen. Een blauw pak in een blauwe zee is immers niet zichtbaar genoeg.

Mijnheer Pillen, zoals u correct stelt, heeft België sinds dit jaar een eigen lage-emissiezone boven de Noordzee. Zowel voor zwavel als stikstof werd op internationaal vlak de nodige regelgeving uitgevaardigd. De uitstoot van *black carbon*, of roet, door schepen is momenteel echter nog niet internationaal vastgelegd.

Binnen de Internationale Maritieme Organisatie werd opgeroepen om data te verzamelen, zodat op basis hiervan een internationaal kader kan worden uitgewerkt. België is een actief lid van IMO en door onze unieke ligging aan een van de drukste scheepvaartroutes ter wereld is ons land ideaal geplaatst om op korte termijn heel veel data te verzamelen.

Wij zullen hierop inzetten en er werd in budget voor een sensor voor *black carbon* voorzien. De aankoopprocedure is lopende en de installatie van die sensor, zowel om te testen als om te starten, zal nog dit jaar gebeuren.

Hoe verlopen de tests?

Er zullen twee methodes worden gehanteerd om data te verzamelen. Ten eerste, door een bijkomende sensor te plaatsen in het vliegtuig, waarmee kortstondig door de rookpluim van een schip zal worden gevlogen. De operator zal in *real time* de exacte samenstelling van de uitlaatgassen van het schip kunnen zien. Ik heb dat met eigen ogen kunnen vaststellen, dat is allemaal heel professioneel.

Een tweede methode is de installatie van een MAX-DOAS monitoringsysteem, wat staat voor Multi-Axis Differential Optical Absorption Spectroscopy, een sensor op een windmolen in de huidige offshorezone die dichtbij de internationale scheepvaartroutes ligt. Zo'n monitoringsysteem kan door de reflectie van het zonlicht chemische bestanddelen zoals zwavel, stikstof en *black carbon* identificeren, evenals de hoeveelheid van deze substanties die worden uitgestoten. Door de plaatsing vlakbij de scheepvaartroute kunnen dagelijks honderden schepen gecontroleerd worden.

De sensor op het vliegtuig is een tijdelijke controle terwijl de sensor op de windmolen permanent werkt. Niemand zal nog aan onze controle kunnen ontsnappen waardoor er geen straffeloosheid meer zal zijn. Ook voor dit project werden de nodige budgetten vrijgemaakt en de administratieve voorbereidingen lopen. De assemblage van het toestel kan beginnen na enkele initiële testen. Eind dit jaar, begin 2022 zal het effectief op een windmolen geïnstalleerd worden.

De betrokken onderzoekspartners zijn vier federale diensten, het DG Leefmilieu, het DG Scheepvaart, de BMM en het Belgische Instituut voor Ruimte-Aeronomie. De via dit project opgedane kennis en informatie zullen met onze internationale contacten gedeeld worden. Enkel door middel van internationale samenwerking kunnen innovatieve projecten slagen. De belangrijkste onderzoeksinstanties waarmee voor dit project wordt samengewerkt zijn de Technische Universiteit van Göteborg, de Universiteit van Bremen en het Fins Meteorologisch Instituut. Zoals u ziet werken we internationaal zeer sterk samen

03.03 **Jasper Pillen** (Open Vld): Mijnheer de minister, ik zal uw antwoord nog eens nalezen omdat het bijzonder technisch was.

Ik onthoud vooral dat wij koploper zijn wat milieuvriendelijkheid op zee betreft, wat uiteraard zeer positief is. We werken daarvoor samen met internationale experts, waardoor we van onze zee een proeftuin kunnen maken voor innovatie. Dat is iets dat ik bijzonder graag hoor.

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

04 **Vraag van Jasper Pillen aan Vincent Van Quickenborne (VEM Justitie en Noordzee) over "De scheepswrakken in de Noordzee" (55012167C)**

04 **Question de Jasper Pillen à Vincent Van Quickenborne (VPM Justice et Mer du Nord) sur "Les épaves de bateaux en mer du Nord" (55012167C)**

04.01 Jasper Pillen (Open Vld): Mijnheer de minister, ik zag de bekende Tom Waes onder water gaan, op zoek naar scheepswrakken, in zijn prachtige televisiereeks *Reizen Waes*. Het is uiteraard volledig logisch dat hij die reeks start in West-Vlaanderen. Ik ben 100 % zeker dat u het daarover met mij eens zult zijn, mijnheer de minister.

Het juridisch en legistiek op punt stellen van de bescherming van ons cultureel erfgoed onder water hebt u in uw beleidsnota als een prioriteit naar voren geschoven. Ik heb die zeer aandachtig gelezen, zoals u kunt merken. Elf van de 280 wrakken in ons deel van de Noordzee – dat is slechts een klein deel van de Noordzee, blijkbaar slechts 0,5 % – werden erkend als erfgoed onder water, voor negen ervan werden bijkomende beschermingsmaatregelen genomen.

Er werd heel wat voorbereidend werk gedaan voor die werf tijdens de vorige legislatuur, maar door de politieke situatie kon dat niet worden gefinaliseerd.

Mijnheer de minister, hebt u voor die werf al concrete stappen gezet?

Wat de onderzoeksinstellingen betreft, bij het voorbereidende werk was onder andere de UGent betrokken. Hoe ziet u de verdere samenwerking met experts en onderzoeksinstellingen aangaande die materie?

04.02 Minister Vincent Van Quickenborne: Mijnheer Pillen, welke stappen hebben wij al gezet? Het wetsontwerp dat moet zorgen voor een betere bescherming van de scheepswrakken werd door mijn voorganger, Philippe De Backer, op 21 september 2018, bij het begin van de herfst, aan de ministerraad voorgelegd, maar door de val de regering, mijnheer Loones, kon het helaas niet verder worden behandeld. Ondanks de twee jaar vertraging starten wij de werkzaamheden herop. Het wetsontwerp zal de wet van 2014 vervangen en de regelgeving volledig in lijn brengen met het UNESCO-Verdrag ter bescherming van het culturele erfgoed onder water.

Bij mijn aantreden in oktober – ik heb dit ook zo gezegd bij de bespreking van mijn beleidsnota in deze commissie – heb ik mijn medewerkers gevraagd om heel snel werk te maken van die regelgeving. De medewerkers zijn goed, zeer goed, want de tekst werd intussen aangepast aan het advies van de Raad van State. Gelet op de nieuwe legislatuur werden ook een nieuw positief advies van de inspecteur van Financiën en het akkoord van de staatssecretaris voor Begroting gevraagd en gekregen.

Het dossier zal weldra voor een tweede lezing aan de ministerraad worden voorgelegd, waarna het in het Parlement, in uw commissie, mijnheer de voorzitter, zal worden ingediend. Na de parlementaire procedure zal eveneens werk gemaakt worden van de nodige uitvoeringsbesluiten.

Ik kom tot uw tweede vraag, over de experts en onderzoeksinstellingen.

Met betrekking tot de UGent verwijst u ongetwijfeld naar de resultaten van de SeArch-studie, die zij samen met andere wetenschappelijke instellingen heeft uitgevoerd. De aanbevelingen in die studie worden inderdaad meegenomen – wij nemen veel mee – in de nieuwe regelgeving waardoor een betere bescherming van de wrakken kan worden gegarandeerd.

Zo wordt nu bepaald dat het niet de minister van Noordzee toekomt te bepalen of een wrak het statuut van erfgoed onder water krijgt, maar verkrijgen alle wrakken ouder dan honderd jaar automatisch het statuut van cultureel erfgoed onder water. Het gaat om de rechtzetting van een fout van een van mijn voorgangers – niet Philippe De Backer, maar een voorganger wiens naam ik nu niet vernoem – in de wereld van het UNESCO-Verdrag. De wet gaat zelfs verder, in die zin dat ook jongere maar waardevolle wrakken, bijvoorbeeld wrakken van de Tweede Wereldoorlog, het statuut kunnen krijgen, ongeacht hun ligging in de exclusief economische zone of de territoriale zee, wat twee verschillende zaken zijn, zoals u weet.

Ik vertel ook graag dat het Vlaams Instituut voor de Zee (VLIZ), vorig jaar een studie opleverde waarbij onderzoeksrapporten werden opgesteld over meer dan vijftig wrakken gelegen in het Belgisch gedeelte van de Noordzee. Al de wrakken uit die rapporten liggen reeds langer dan honderd jaar onder water. In die onderzoeksrapporten werden onder andere de historische gegevens, de locatie en de conditie van het wrak in kaart gebracht. Ook werd voor elk van die wrakken een aanbeveling geformuleerd voor de concrete bescherming ervan. Nadat de nieuwe wetgeving van kracht wordt, zal ik daartoe dan ook de nodige initiatieven nemen.

Bovendien, belangrijk voor het gehele Noordzeebeleid, zullen wij in de toekomst blijven samenwerken met experts en onderzoeksinstellingen. Er liggen immers nog meer dan tweehonderd wrakken in de Noordzee waarvoor er nog geen onderzoeksrapport werd opgemaakt. Ook voor nieuwe vondsten moet de nodige informatie verzameld kunnen worden. Verder kunnen de verschillende onderzoeksinstellingen ook worden ingeschakeld om bovengehaald erfgoed te bestuderen en de voorwaarden te bepalen waaronder dat in de beste omstandigheden wordt bewaard.

Tot slot, is het mijn streven dat het erfgoed zoveel mogelijk ter beschikking blijft van de gehele bevolking. Duiken is een optie, maar niet zo gemakkelijk, want naar het schijnt zijn de wateren troebel, niet van een helderheid zoals in de Caraïbische Zee. In de wetgeving voorzien wij dat ook musea en openbare besturen de mogelijkheid krijgen om bovengehaald erfgoed aan te kopen van de eigenaar of vinder indien er geen eigenaar bekend is.

04.03 Jasper Pillen (Open Vld): Mijnheer de minister, bedankt voor uw zeer interessant en alweer zeer compleet antwoord.

Wij zijn het natuurlijk verplicht om ons verleden in ere te houden. Aan land doen we dat volgens mij op een zeer goede manier en het is dan ook goed dat wij die werkwijze ook in zee verder uitrollen. Een legistiek-juridisch kader is dan ook gepast.

Het klopt dat de Noordzee op bepaalde plaatsen troebel kan zijn, maar ik heb mij laten vertellen dat er ook daarvoor een bepaald doelpubliek bestaat. Als corona ons in West-Vlaanderen iets geleerd heeft, dan is het dat wij moeten differentiëren op het vlak van toerisme. Daarom wil ik er een lans voor breken om ook op het duiken verder in te zetten, want dat is een vorm van kwalitatief toerisme op onze Noordzee dat we kunnen aantrekken.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

05 Question de Malik Ben Achour à Vincent Van Quickenborne (VPM Justice et Mer du Nord) sur "L'éolien offshore" (55012561C)

05 Vraag van Malik Ben Achour aan Vincent Van Quickenborne (VEM Justitie en Noordzee) over "Offshorewindenergie" (55012561C)

05.01 Malik Ben Achour (PS): Monsieur le président, monsieur le ministre, ces dix dernières années, l'éolien offshore s'est considérablement développé en mer du Nord, pour atteindre une capacité de production de 2 200 MW au 1^{er} janvier 2021.

Vu la pleine opérationnalité des huit parcs éoliens en mer du Nord belge annoncée le 4 janvier dernier par la Belgian Offshore Platform, nous passerons de 6,7 TWh d'électricité produite en 2020 à 8 TWh en 2021, soit l'équivalent de la consommation électrique de 2,2 millions de ménages ou 10 % de la consommation totale en Belgique.

Trois autres zones de production ont d'ores et déjà été définies dans nos eaux territoriales, en commençant par la zone Princesse Elisabeth où il est prévu de doubler la capacité de production éolienne pour atteindre les 4,5 GW.

Le hic, c'est que d'après la Belgian Offshore Platform, "les travaux de construction devraient rester au point mort pendant quelques années". J'ai lu qu'on ne devrait de la sorte pas voir tourner de nouvelles éoliennes en mer avant une dizaine d'années, ce qui représente effectivement, comme le rapporte la presse, un coup d'arrêt important après l'installation de 81 éoliennes pour une capacité installée supplémentaire de 706 MW en 2020.

Monsieur le ministre, disposez-vous de données relatives à l'impact du coup de frein donné à l'éolien offshore sur l'activité économique locale? Quelle est votre analyse quant à la capacité de la Belgique d'augmenter sa capacité en énergie renouvelable en mer, au moment même où le gouvernement met tout en œuvre pour répondre à notre capacité d'approvisionnement en vue de sortir du nucléaire en 2025? Pourquoi n'est-il pas possible de programmer, avant 2023, un appel d'offres pour l'éolien offshore afin de démarrer au plus vite les travaux nécessaires pour l'opérationnalisation d'une seconde zone de production d'énergie éolienne en mer?

Par ailleurs, que ressort-il de vos éventuels échanges avec la ministre de l'Énergie et avec Elia concernant la capacité de cette dernière de transporter l'électricité produite dans ces nouvelles zones offshore? J'ai notamment lu qu'Elia devait renforcer sa capacité de transport et que la fin des travaux nécessaires dans ce cadre ne serait pas prévue avant 2028. Je souhaiterais donc un peu plus d'informations à ce sujet.

05.02 Vincent Van Quickenborne, ministre: Monsieur le président, monsieur Ben Achour, outre la phase de développement depuis l'aménagement du premier parc éolien dans la région côtière, plusieurs sociétés ont été créées et des succursales ont été ouvertes afin de fournir des équipements et assurer l'entretien des parcs éoliens.

Les parcs éoliens existants constituent un ancrage naturel pour ces entreprises. En outre, le secteur connaît une forte croissance dans toute l'Europe. Le rôle de pionnier que nous avons joué dans le passé, grâce au gouvernement de Guy Verhofstadt, et la situation centrale de la Belgique offrent également à nos entreprises des possibilités de se développer davantage à l'international.

Parallèlement, au cours de cette législature, nous ferons tout ce qui est nécessaire, avec le gouvernement fédéral, pour développer la nouvelle zone Princesse Élisabeth. À ce propos, je tiens à souligner que le plan d'aménagement des espaces marins dans le cadre desquels les nouvelles zones ont été déterminées n'est entré en vigueur que l'année dernière. Avant l'entrée en vigueur de ce plan, mon prédécesseur Philippe De Backer avait déjà demandé de réaliser les études nécessaires pour déterminer les conditions dans lesquelles les éoliennes pouvaient être placées dans une zone Natura 2000. Ces études ont débuté en 2019 et se poursuivront jusqu'en 2022. Une *task force* a également été mise en place à l'époque pour élaborer la législation sur les marchés publics qui doit conduire à des prix conformes au marché de l'éolien offshore, et pour déterminer et organiser les études préliminaires nécessaires à la construction des éoliennes.

Pendant les longues négociations gouvernementales, cette *task force* a – heureusement – continué à fonctionner, ce qui a permis de respecter le calendrier fixé par le gouvernement précédent. Deux études préliminaires ont déjà été mises sur le marché. Une première étude sera publiée dans les semaines à venir et sept autres études suivront. Aucun frein n'a donc été mis à la poursuite de développements ultérieurs, bien au contraire.

L'accord de gouvernement stipule qu'un doublement à 4 GW d'énergie renouvelable issue de l'éolien offshore est prévu d'ici 2030. La production de l'énergie éolienne en mer du Nord sera donc encore déployée. La deuxième zone d'environ 2 GW déjà décidée sera réalisée dans les plus brefs délais, conformément aux procédures légales.

Plusieurs renforcements du réseau électrique sur terre et en mer seront investigués, préparés et réalisés au plus vite. Cela permettra d'injecter le plus rapidement possible dans le réseau autant d'énergie renouvelable que possible. En attendant, la capacité des énergies solaire et éolienne terrestres continuera à augmenter.

Une politique climatique ambitieuse va de pair avec la transition vers un système énergétique durable. Il est essentiel que l'approvisionnement reste garanti, tout comme la durabilité et l'accessibilité financière. Afin de garantir l'approvisionnement futur, nous soutenons le développement du mécanisme de tarification des capacités, conformément au paquet de mesures de l'Union européenne en faveur des énergies propres. La transition vers un système énergétique durable et la sécurité d'approvisionnement énergétique ne peuvent être envisagées séparément l'une de l'autre. Ces deux éléments font partie intégrante de l'accord de gouvernement et les administrations et cabinets concernés font tout ce qui est nécessaire pour mettre en oeuvre l'accord de gouvernement.

Monsieur Ben Achour, j'attire votre attention sur le fait qu'avant de pouvoir lancer cette procédure de mise en concurrence, différentes étapes doivent encore être réalisées, dont notamment: l'élaboration d'un cadre réglementaire en exécution de la loi du 12 mai 2019 en vue, entre autres, de l'identification des parcelles faisant l'objet d'une nouvelle concession domaniale ainsi que l'identification de la localisation des éléments du réseau de transport et d'extension du Modular Offshore Grid; le déroulement de la procédure de mise en concurrence, les conditions à la procédure d'octroi des différentes autorisations ainsi que les conditions générales pour l'utilisation des parcelles; la mise en place d'un régime d'indemnisation au profit des titulaires concernés d'une concession domaniale, au cas où tout ou partie de l'extension du Modular Offshore Grid ne serait pas en service à la date déterminée ou en cas d'indisponibilité totale ou partielle du Modular Offshore Grid après sa mise en service.

En outre, différentes pré-études doivent être réalisées pour récolter des informations relatives aux conditions du site par le biais d'études documentaires et de connaissances sur les terrains sol, vent et eau, et dont les résultats seront certifiés et mis à la disposition des candidats soumissionnaires.

La réalisation des études environnementales permet d'évaluer l'impact des futurs projets sur la zone Natura 2000. Au total, il y a 24 études, dont Natura 2000.

Il doit être confirmé que le renforcement du réseau de transport *onshore*, y inclus l'obtention des autorisations nécessaires, pourra être réalisé dans le timing envisagé.

Le but de cette approche est d'utiliser une procédure de mise en concurrence en combinaison avec celle de mise sur le marché des parcelles plus grandes et l'établissement des études sous coordination de l'administration, dont les résultats sont mis à la disposition des soumissionnaires potentiels. L'objectif est de réduire considérablement le coût du soutien pour le développement de la nouvelle zone par rapport à la première zone.

En l'occurrence, le schéma est tout différent. Pour la deuxième zone, nous réalisons tout le travail, toutes les études, tous les permis, et après nous initions la procédure de mise en concurrence. C'est pour cette raison que nous avons besoin de temps, alors que dans la première zone, cher collègue Ben Achour, un candidat devait tout récolter, c'est-à-dire les études, les permis et la construction. Cependant, je suis tout à fait d'accord avec vous, et c'est ce que j'ai dit à l'administration et à mon cabinet: si nous pouvons aller plus vite, nous devons le faire.

Supposons que nous puissions construire cette zone dans les deux ou trois années à venir. Ce serait formidable. Mais dans ce cas, il existe une condition. Comme vous le mentionnez correctement, afin de pouvoir connecter les nouvelles capacités de production au réseau de transport d'électricité, un renforcement de ce réseau est nécessaire au niveau *onshore* et offshore.

Pour le développement de transport *onshore*, ceci concerne les projets Ventilus en Flandre et Boucle du Hainaut en Wallonie. Pour ces deux projets, les procédures en vue de la révision du plan de secteur ont été initiées et sont en cours au niveau des deux Régions concernées.

Je tiens à souligner que ce processus d'autorisation, tant pour Ventilus que pour la Boucle du Hainaut, est une compétence régionale. Il appartient donc aux autorités régionales de prendre les mesures nécessaires pour y parvenir. Il s'agira donc d'une procédure importante, avec des éléments délicats tant du côté flamand que wallon.

Pour ce qui concerne les activités offshore qu'Elia devra mener, je peux vous confirmer que les travaux préparatoires respectent le calendrier et sont suivis de près au sein de la *task force* mentionnée ci-avant. J'en ai déjà parlé avec M. Chris Peeters, le CEO d'Elia.

05.03 Malik Ben Achour (PS): Monsieur le ministre, je vous remercie pour ces réponses qui soulignent la complexité d'un dossier aussi important que celui-là. C'est normal. Face à cette complexité, je vous souhaite et je nous souhaite un maximum d'ambition et de pragmatisme qui seront bien nécessaires pour avancer.

Vous avez évoqué les deux projets, Boucle du Hainaut et Ventilus. Ce sont des projets compliqués qui suscitent quelques difficultés sur les territoires. Toutefois, il est indispensable de pouvoir avancer sur ces projets de développement en mer du Nord. C'est une des conditions nécessaires pour atteindre nos objectifs en matière de transition climatique. Nous continuerons donc à vous soutenir pleinement mais, encore une fois, avec un maximum d'ambition et de pragmatisme. Les deux sont importants.

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

06 Vraag van Sander Loones aan Vincent Van Quickenborne (VEM Justitie en Noordzee) over "Pleziervaart" (55012701C)

06 Question de Sander Loones à Vincent Van Quickenborne (VPM Justice et Mer du Nord) sur "La navigation de plaisance" (55012701C)

06.01 Sander Loones (N-VA): Mijnheer de minister, ongeveer alles is geregeld in ons land, helaas ook op zee. Onze politici blinken uit in het uitvinden van regeltjes en dat is helaas ook het geval voor de pleziervaart. Natuurlijk is een aantal afspraken nodig op het vlak van de veiligheid, maar soms wordt het wel wat te detaillistisch.

Ik was, net zoals de sector, wat verrast door een aanvullend koninklijk besluit van juni 2019, net voor de zomer, terwijl de watersportclubs nog vragen hadden over de vergunningen van een aantal pleziervaartboten en ook bij Sport Vlaanderen dat bijvoorbeeld educatieve activiteiten ontwikkelt op zee en zich vragen stelde over de vergunningen. Wij waren dus wat verrast door dat KB en zeker de Vlaamse administratie had nog wat vragen.

Het regeerakkoord bevat een zeer leuke passage over de mogelijkheid om een asymmetrisch beleid te voeren. De regering wil dus bekijken wat de specifieke noden zijn in een bepaald deel van het grondgebied van ons land en dan zal zij een gepast beleid voeren om aan die specifieke noden tegemoet te komen. Ik vroeg mij dan ook af of de uitkomst van 1 + 1 niet 2 zou kunnen zijn in dezen.

Er zijn vragen over het koninklijk besluit. Plant u een evaluatie daarvan en, waar nodig, een bijsturing ervan?

Bent u bereid om inzake deze problematiek gebruik te maken van de clausule om asymmetrisch te gaan besturen? Het zou u alvast een primeur geven als u de eerste minister in deze legislatuur bent die dat zou doen, dus dat zou er eentje voor de geschiedenisboeken en de records zijn.

06.02 Minister Vincent Van Quickenborne: Mijnheer Loones, ik denk dat de beleidsnota 2.0 al een primeur was, maar voor de Noordzee hebben wij geen enkele suggestie gekregen van de oppositie. Ik was daar nochtans graag op ingegaan.

In 2018 werd de volledige pleziervaartwetgeving aan een herziening onderworpen. In het KB waarnaar u verwijst, werd inderdaad een heel aantal bepalingen geregeld, onder meer de brevetten, uitrustingen en registratie. Het is correct dat nog een aantal punten uitgeklaard dient te worden, maar ondertussen wordt daar ook werk van gemaakt.

Zo bepaalde de regelgeving dat voor het stuurbrevet van yachtman er vanaf 1 januari 2021 een praktijkexamen dient te worden afgelegd. Ik verwees in mijn beleidsnota reeds naar 2020 als een annus horribilis, ook voor de pleziervaart, waarin lessen en evenementen werden geannuleerd en de pleziervaart op zee ruime tijd verboden werd. In het kader hiervan heeft de sector mij gevraagd de invoering van het praktijkexamen uit te stellen tot 1 juni 2021. Ik ben aan die vraag tegemoetgekomen: het KB dat allereerst die praktijkexamens regelt, werd vorige woensdag gepubliceerd in het *Belgisch Staatsblad*.

Alle regelgeving omtrent pleziervaart wordt steeds voorgelegd aan de Gewesten voor advies. Bovendien zetelen in de commissie Pleziervaart, die zich buigt over de gelijkwaardigheid van de brevetten, vertegenwoordigers van de Gemeenschappen, en dus ook van de Vlaamse Gemeenschap.

Om concreet te antwoorden op uw vraag, ik zal nauw blijven samenwerken met de sector en deze ten volle ondersteunen. In verband met een leidende rol voor Sport Vlaanderen, de bevoegdheidsverdeling staat duidelijk in de bijzondere wetten. De samenwerking met de Gemeenschappen en Gewesten verloopt zeer goed. Ik verwijs ook graag naar de positieve adviezen die Vlaanderen ons geeft. Ook in dit geval was er een positief advies van de Vlaamse Gemeenschap. Ik zou niet anders durven dan dergelijk positief advies te volgen. Mijn devies is, als wij elk op ons domein doen wat er van ons verwacht wordt, zal dit de sector zeker ten goede komen.

Collega Loones, voorlopig zijn er dus geen plannen om nu te kiezen voor een asymmetrische uitoefening van de bevoegdheid. Er is daar nog geen aanleiding toe geweest.

06.03 Sander Loones (N-VA): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik dank u dat u openstaat voor bijschavingen waar nodig. Het is een goede evolutie dat er overleg is tussen de verschillende niveaus en de klant.

Het was mij ontgaan dat er in het *Belgisch Staatsblad* een publicatie geweest is met betrekking tot dit domein. Sinds vorige week weten wij dat wij het *Belgisch Staatsblad* nog iets nauwer in de gaten moeten houden. Op dat vlak ligt de verantwoordelijkheid ook bij mij. Ik heb het gemist, maar zal het zeker opzoeken.

Verder vind ik het een gemiste kans. U zegt dat er goed samengewerkt wordt. Dat is goed. Er wordt voor advies een aantal zaken voorgelegd aan de deelstaten, gelukkig maar. U weigert hen echter voor een stuk die leidende rol te geven. Ik vind dat niet uit, het is een alinea uit het regeerakkoord. U zegt dat als iedereen op zijn eigen domein blijft en iedereen voor zijn eigen deur veegt, de straat ook wel proper zal zijn. Dat is wat in conflict met het regeerakkoord, waarin staat dat de bezems van handen kunnen veranderen zonder dat mensen daarvoor moeten verhuizen, dus dat ook andere overheden inspraak kunnen krijgen zonder de wijziging van kant van formele bevoegdheden. Het is een gemiste kans.

Mijnheer de minister, ik roep u op om minstens die dialoog open te houden en de noden van de sector te beantwoorden.

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

07 Vraag van Sander Loones aan Vincent Van Quickenborne (VEM Justitie en Noordzee) over "Vlagvoering voor pleziervaartuigen" (55012702C)

07 Question de Sander Loones à Vincent Van Quickenborne (VPM Justice et Mer du Nord) sur "Les pavillons des bateaux de plaisance" (55012702C)

07.01 Sander Loones (N-VA): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik hecht een groot belang aan symbolen en ik vind dat daarmee omzichtig moet worden omgesprongen en dat dit best wel wordt gekaderd.

Waarover gaat het hier? Pleziervaartuigen die op zee varen, hebben een registratieplicht, maar horen achteraan ook een vlag te dragen, in dit land nog altijd de Belgische vlag.

Een wetswijziging en een koninklijk besluit maken het mogelijk dat op die Belgische vlag ook een kroontje mag staan. Dat is toch wat atypisch in de nautische wereld. Traditioneel mag een schip enkel zo'n vlag dragen als de Koning formeel aan boord is geweest.

Dit is doorheen de tijd wat geëvolueerd. In Nederland mogen bijvoorbeeld alle leden van de koninklijke yachtclubs een Nederlandse vlag met een kroontje dragen. Bij ons is men nog veel ruimer gegaan en mag elk lid van een erkende yachtclub zo'n vlag voeren. Dat is bijzonder en toch een inflatie van een symbool. Ik denk dat we best wat omzichtiger omspringen met onze symbolen.

Ik verzoek u om dit gebruik terug te brengen tot de werkelijk essentie en ervoor te zorgen dat enkel leden van koninklijke yachtclubs dit zouden kunnen, op voorwaarde dat het Paleis zelf daartoe de machtiging verleent. Dat zou dezelfde aanpak zijn zoals in Nederland.

07.02 Minister Vincent Van Quickenborne: Mijnheer de voorzitter, mijnheer Loones, ik wist niet dat u zo gehecht was aan de Belgische vlag en de Belgische kroon. Goed dat er nog royalisten zijn in uw partij. Dat is interessant om weten.

Symbolen kunnen inderdaad belangrijk zijn. Ik vind het goed dat u dat zegt. In het oude koninklijk besluit betreffende de pleziervaart, dat al dateerde van 1999 en dus 20 jaar oud was op het moment van de herziening van de wetgeving, werd inderdaad bepaald dat de gele koninklijke kroon op de nationale vlag mocht staan van pleziervaartuigen waarvan de eigenaar lid was van een door de minister erkende yachtclub.

Dat was de regel die toen gold voor het dragen van de vlag met de kroon, maar intussen zijn er zaken veranderd. Sinds de zesde staatshervorming is niet langer de federale minister van de Noordzee bevoegd om yachtclubs te erkennen, maar wel de Gewesten, dus de minister van Sport. Dat hebben wij dus aangepast. Ten tweede, hebben wij de vlag losgekoppeld van die erkenning. In het KB van 2019 wordt de verplichting om het kroontje op te nemen, vervangen door een keuze om dat te doen. De keuze ligt zowel bij de yachtclubs, die dat kunnen bepalen in hun statuten, als bij de individuele pleziervaarder, die er volledig vrij in is de kroon al dan niet in de nationale vlag op te nemen. Dat zijn de regels bij ons.

Op die manier werd een evenwicht gevonden in de bevoegdheidsverdeling, met respect voor het feit dat Vlaanderen bevoegd is voor de erkenning van de yachtclubs en voor de keuzevrijheid van clubs en individuele pleziervaarders. In die zin zijn wij waarschijnlijk een liberaler land dan Nederland, collega Loones. Wij geloven in de keuzevrijheid, in Nederland is het verplicht.

07.03 **Sander Loones** (N-VA): Wij leren elke dag bij, mijnheer de voorzitter.

In Nederland is het ook niet verplicht, daar kan men dat doen, op voorwaarde dat men lid is van een koninklijke club.

Ik merk, enerzijds, op dat u de inflatie van het koninklijke kroontje niet in de weg zult staan, mijnheer de minister. Ik kan dat alleen maar betreuren. Anderzijds, stel ik vast dat u graag benadrukt dat Vlaanderen in dezen bevoegd is. Ik hoop, misschien zelfs samen met u, dat er in de toekomst een Vlaams vlagje zal hangen.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 11.16 uur.

La réunion publique de commission est levée à 11 h 16.