

COMMISSION DE LA MOBILITE,
DES ENTREPRISES PUBLIQUES
ET DES INSTITUTIONS
FEDERALES

COMMISSIE VOOR MOBILITEIT,
OVERHEIDSBEDRIJVEN EN
FEDERALE INSTELLINGEN

du

van

MARDI 27 AVRIL 2021

DINSDAG 27 APRIL 2021

Après-midi

Namiddag

Le développement des questions commence à 15 h 08. La réunion est présidée par M. Jean-Marc Delizée.
De behandeling van de vragen vangt aan om 15.08 uur. De vergadering wordt voorgezeten door de heer Jean-Marc Delizée.

01 Samengevoegde vragen van

- Pieter De Spiegeleer aan Vincent Van Quickenborne (VEM Justitie en Noordzee) over "De blokkade van het Suezkanaal" (55015898C)
- Maria Vindevoghel aan Vincent Van Quickenborne (VEM Justitie en Noordzee) over "De gevolgen van de blokkade van het Suezkanaal" (55016902C)

01 Questions jointes de

- Pieter De Spiegeleer à Vincent Van Quickenborne (VPM Justice et Mer du Nord) sur "Le blocage du canal de Suez" (55015898C)
- Maria Vindevoghel à Vincent Van Quickenborne (VPM Justice et Mer du Nord) sur "Les conséquences du blocage du canal de Suez" (55016902C)

01.01 Pieter De Spiegeleer (VB): Mijnheer de minister, het is ondertussen al even geleden, maar zulke zaken blijven helaas wat langer actueel.

Op 23 maart liep de Ever Given, een containerschip met een massa van 240.000 ton, vast en blokkeerde zo de heel cruciale scheepvaartverbinding. Het bleek al snel over een zeer complexe stuitligging te gaan. De gevolgen zijn ondertussen bekend. Een geblokkeerd Suezkanaal, vertragingen, schade voor de maritiem gelieerde economie enzovoort. De maritieme sector, de motor van onze economie, is niet alleen hard geraakt door de crisis, eveneens worden achilleshielen als deze daardoor blootgelegd.

Vandaar mijn vragen aan u, mijnheer de minister.

Wanneer trad u met welke directe en indirecte instanties – federaal, Vlaams, lokaal, de havenbesturen, de Europese instanties, de mondiale instanties als de IMO – in contact in het belang van onze maritieme economie en het maritieme leven in de algemene zin van het woord?

Wat waren de resultaten van deze contacten, eerst en vooral op korte termijn, maar ook eventueel op langere termijn? Het is natuurlijk niet ondenkbaar dat dergelijke incidenten zich nog kunnen voordoen.

Weet u hoeveel schepen die onder Belgische vlag ingeschreven zijn, vertraging opliepen of vastliepen? Weet u hoeveel schepen die onder een andere vlag voeren, Vlaamse havens moesten aandoen?

Hoeveel zeevarenden die in het bezit zijn van de Belgische nationaliteit, kwamen vast te zitten? Over de term "'zeevarenden' hebben wij het daarnet nog gehad, in het wetgevend gedeelte. Welke initiatieven werden geboden om hun welzijn aan boord te garanderen?

01.02 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, de beelden van de blokkade van het Suezkanaal hebben aangetoond hoe fragiel de wereldeconomie is. Een vastgelopen schip zorgde voor de blokkade van 12 % van de wereldhandel. Dat vond ik zelf nogal hallucinant.

Na heel wat hard werk door gespecialiseerde werknemers kon het Suezkanaal worden vrijgemaakt en loste de file van schepen langzaam op. De blokkade was echter een drama voor mens en dier, want op de schepen bevinden zich niet enkel zeelui, maar ook levende dieren. Door de blokkade konden 320 schepen niet verder varen, waaronder 20 schepen met levende dieren. Die levende dieren worden op schepen gehesen, omdat levend vee blijkbaar goedkoper is om te vervoeren dan verwerkte vleesproducten, doordat men niet in koeling moet voorzien. Dat is een gevolg van ons kapitalistisch systeem waarin men wil transporteren tegen een zo laag mogelijke kostprijs.

Mijnheer de minister, ik heb hierover enkele vragen.

Welke rol heeft uw kabinet gespeeld tijdens de blokkade van het Suezkanaal? Zijn er initiatieven genomen met als doel het welzijn aan boord van mens en dier te verbeteren?

Het internationaal scheepvaartverkeer is danig in de war gebracht door de blokkade. Heeft dat ook gevolgen voor het scheepvaartverkeer op de Noordzee vandaag? Is het nu drukker op de Noordzee en in onze havens door de blokkade?

Kunnen onze zeehavens de piek van trafiek aan? Zijn zij hierop voorbereid? Zullen er voldoende werknemers worden ingezet in de havens om de piek op te vangen?

Hebt u een idee van de schade veroorzaakt aan de Belgische economie door de blokkade? Zo ja, hoe groot schat u het verlies?

01.03 Minister **Vincent Van Quickenborne**: Collega's, wanneer trad ik in contact met de verschillende diensten om de situatie te analyseren? Zodra ik het nieuws over de blokkade heb vernomen en het duidelijk werd dat de blokkade niet onmiddellijk kon worden opgelost, hebben mijn diensten en in het bijzonder het DG Scheepvaart de situatie geanalyseerd.

Er werd onmiddellijk nagegaan of er Belgische schepen geblokkeerd waren en of deze schepen dan de alternatieve route langs Kaap de Goede Hoop gingen varen. U weet dat de alternatieve route nemen niet zonder gevaar is, omdat de schepen dan het gevoelige gebied van de Golf van Guinee moeten doorkruisen, een gebied dat gevoelig is voor piraterij.

Uit de resultaten van die contacten bleek dat er gelukkig geen enkel Belgisch schip tijdens de zes dagen dat het incident heeft geduurd de reis door het Suezkanaal moest ondernemen.

Hoeveel schepen liepen vertraging op? Geen enkel schip onder de Belgische vlag liep vertraging op.

De impact op de Belgische havens behoort niet tot de bevoegdheid van de federale overheid, maar tot die van de Gewesten. Mijn diensten beschikken dus niet over cijfergegevens ter zake.

Mevrouw Vindevoghel, het scheepvaartverkeer op de Noordzee is op dit ogenblik niet drukker dan anders. Het is immers niet zo dat alle schepen die vastzaten in een keer het kanaal konden doorvaren.

De zeevaarders met de Belgische nationaliteit zijn niet verplicht om de Belgische overheid te melden dat ze dienst doen aan een boord van een schip of van schepen onder vreemde vlag. Daarom heb ik daarover ook geen cijfergegevens.

Welke initiatieven zijn er genomen om het welzijn aan boord te verbeteren en te garanderen? Schepen moeten volgens het maritiem arbeidsverdrag steeds over een voldoende reserve aan drank, voedsel en medicijnen beschikken, alvorens ze de zeereis aanvangen. In de Belgische havens worden vreemde schepen hierop gecontroleerd tijdens de inspecties aan boord van vreemde schepen. Ook in alle andere landen wordt hierop gecontroleerd.

Doordat het incident zes dagen heeft geduurd, zal het voor de grote meerderheid van de schepen in de wachtrij voor het Suezkanaal geen probleem zijn geweest. Indien een schip in de wachtrij toch nood aan bijkomende bevoorrading zou hebben gehad, zal dat geen probleem hebben opgeleverd, omdat de schepen allemaal zeer dicht bij de kust voor anker lagen.

Ik wil ook nog mededelen dat de secretaris-generaal van de IMO, de Internationale Maritieme Organisatie,

ondertussen heeft opgeroepen om een gedegen veiligheidsonderzoek op te starten en de resultaten voor te leggen aan de IMO. Op basis van dit rapport, dat alleen zal dienen om de oorzaak te achterhalen en veiligheidsaanbevelingen te formuleren, kan het maritieme veiligheidscomité van de IMO initiatieven nemen om dergelijke ongevallen in de toekomst te voorkomen. Mijn diensten zullen het onderzoek uiteraard met de nodige aandacht volgen.

Het incident toont in elk geval aan dat het belangrijk is om essentiële vaarroutes, dus maritieme waterwegen, open te houden. Ik herinner aan het ongeval met de *Flinterstar* in 2015. Dit schip lag slechts op de rand van de vaarroute naar de havens van Antwerpen en Zeebrugge. Dit heeft duidelijk aangetoond dat aanvaarroutes bijzonder kwetsbaar zijn voor incidenten. Dat is ook de reden waarom we bij het opstellen in ons land van het marien ruimtelijk plan altijd de nodige voorzorgen nemen en hebben genomen. We voorzien erin dat de Belgische havens altijd op twee manieren kunnen worden bereikt. Met dergelijke dubbele aanvaarroutes kunnen de meeste blokkades op zee worden voorkomen.

01.04 Pieter De Spiegeleer (VB): Dank u, mijnheer de minister, voor uw grotendeels verhelderende antwoorden.

U verwees naar de Vlaamse havens, wat natuurlijk een Vlaamse bevoegdheid is en bij uw collega en partijgenoot, mevrouw Peeters berust. Die is ook niet zo vrijgevig geweest in het geven van cijfermateriaal aan een collega ter plaatse, maar die steen kan ik u niet toewerpen, dat is geheel ter info.

Ik wil mij ook richten tot collega Vindevoghel, die terecht opwerpt dat een blokkade als van het Suezkanaal de gevoeligheid van de wereldeconomie blootlegt, en dan nog het kapitalistische luik daarvan. Laat het nu vooral de afhankelijkheid van communistisch China zijn die daar nog maar eens wordt blootgelegd. Maar dit terzijde, dat hoef ik u niet uit te leggen.

Tot slot wil ik nog even aanhalen – ik zal uw collega Wilmès daarover ondervragen en eventueel van repliek dienen – dat er enkele diplomatieke punten zijn geweest die communicatief niet heel duidelijk waren. U stelt net – ik geloof u op uw woord, wie ben ik – dat volgens de diensten onmiddellijk duidelijk was dat de blokkade lang tot zeer lang kon duren. De bevoegde Egyptische minister heeft ongeveer 24 uur na het vastlopen via diverse diplomatieke kanalen gezegd dat het schip was losgetrokken. Ik heb hier het bewijs van de gespecialiseerde vakpers, een blad uit onze buurlanden. Ik zal minister Wilmès vragen wat daar is fout gelopen in de communicatie en wie daar eventueel gelogen heeft, om welke reden ook.

01.05 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord.

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

02 Vraag van Kurt Ravyts aan Vincent Van Quickenborne (VEM Justitie en Noordzee) over "Geluidshinder onder water en andere aspecten van schadelijke uitstoot bij de scheepvaart" (55016242C)

02 Question de Kurt Ravyts à Vincent Van Quickenborne (VPM Justice et Mer du Nord) sur "Les nuisances sonores sous-marines et d'autres émissions nocives liées à la navigation" (55016242C)

02.01 Kurt Ravyts (VB): Mijnheer de minister, met het plan voor een duurzame scheepvaart wil de Belgische regering reders begeleiden naar een groenere, CO₂-vrije en digitale toekomst.

Idealiter zouden maatregelen om de uitstoot te verminderen, ook het onderwatergeluid moeten verminderen. In een studie in opdracht van de dienst Marien Milieu van de FOD Volksgezondheid onderzocht TNO de mogelijkheden om zowel de emissies als het onderwatergeluid van de scheepsvloot van de Belgische rederijen te reduceren.

In die afzonderlijke studie onderzocht TNO het potentieel van een scenario van *slow steaming* voor het Noordzeegebied, waarbij de maximumsnelheid van schepen zou worden beperkt, met als doelstelling de emissies en het onderwatergeluid te verminderen.

Mijnheer de minister, op welke manier wilt u aan de slag gaan met de bevindingen van de studie, in samenwerking met de sector, internationale partners en ngo's? Wat zouden de ambities en concrete maatregelen inzake onderwatergeluid kunnen zijn? Hoe denkt u de CO₂-uitstoot van de betrokken sector

tegen 2030 met 55 % te verminderen?

02.02 Minister **Vincent Van Quickenborne**: Mijnheer Ravyts, u vroeg, ten eerste, op welke manier we hiermee aan de slag willen gaan. Het onderzoek waarnaar u verwijst, is een gezamenlijk initiatief van de dienst Marien Milieu, het Directoraat-generaal Scheepvaart en de Belgische Redersvereniging. Het onderzoek werd uitgevoerd door het studiebureau TNO en de resultaten werden voorgelegd aan twee niet-gouvernementele organisaties, OceanCare en het International Fund for Animal Welfare. Daarmee geef ik meteen aan dat de resultaten van de studie gedragen worden door zowel de industrie als de ngo's en de overheden. Dat is dus een belangrijke eerste stap in de aanpak van de problematiek van onderwatergeluid. Het is zeker de bedoeling om bewustwording te creëren.

De organisatie van de webinar, in samenwerking met Canada, toont in elk geval aan dat we onze start niet hebben gemist. Er waren meer dan 200 deelnemers uit alle hoeken van de wereld, wat bewijst dat het onderwerp zeker leeft. We zullen het daar uiteraard niet bij laten.

In de eerste plaats hebben we de studies nu ook ingediend bij de Internationale Maritieme Organisatie. België steunt ook de vraag om de problematiek van onderwatergeluid te bespreken in het Marine Environment Protection Committee, het zogenaamde MEPC 76. Op die manier kan er werk worden gemaakt van de aanpassing van de toepasselijke richtlijnen en kunnen verdere stappen gedetecteerd worden om op internationaal niveau tot reductie van onderwatergeluid te komen.

Ten tweede, we blijven nauw samenwerken met Canada. Later dit jaar is er ook een Canadees event waar we de problematiek zullen bespreken.

Ten derde behoort ons land tot de Blue Leaders, die ernaar streven om tegen 2030 30 % van de oceanen te beschermen. In dat netwerk zullen we de problematiek van onderwatergeluid aankaarten. Er lopen onderhandelingen over het BBNJ-verdrag, Biological Diversity of Areas Beyond National Jurisdiction, en ook daar zullen we dat op tafel leggen. Voorts zal België in OSPAR aandringen op de opmaak van een regionaal actieplan omtrent de monitoring van onderwatergeluid. Die aanpak maakt deel uit van onze strategie met betrekking tot de kaderrichtlijn Mariene Strategie. We zullen op Europees niveau streven naar het instellen van een drempel voor zowel continu als acuut (of impulsief) onderwatergeluid. Bij het heien voor een windmolenpark gaat het om impulsief onderwatergeluid; continu achtergrondgeluid wordt veroorzaakt door schepen.

U verwijst ook al naar het plan voor een duurzame scheepvaart. Uiteraard blijven wij samenwerken met de Belgische reders om gezamenlijk tot oplossingen te komen die, naast de reductie van emissies, ook resulteren in de reductie van onderwatergeluid.

U vroeg ook naar wat mijn ambities en concrete maatregelen zijn.

Het is mijn ambitie om alle betrokken actoren bewust te maken. Met de acties die ik daarnet opsomde, zijn al de eerste stappen gezet. Na de bewustwording moeten wij ook werk maken van concrete maatregelen. De scheepvaart is een internationaal gegeven, dus kunnen wij het probleem niet alleen oplossen. Wij kunnen echter wel maatregelen nemen tegen acuut en impulsief onderwatergeluid, dat vooral wordt voortgebracht door vergunningsplichtige activiteiten. Bij het opstellen van de milieueffectenbeoordeling zullen daarom extra maatregelen worden voorgeschreven om de schade te beperken. Zo zullen bij het heien van palen voor de bouw van windmolenparken dubbele bubbelgordijnen worden voorgeschreven om het geluid meer te dempen. Daarnaast zal ik ook in het kader van het maatregelenprogramma uitgewerkt volgens de kaderrichtlijn Mariene Strategie overleg plegen met Defensie om te bekijken hoe wij het effect van impulsief geluid ten gevolge van militaire activiteiten op zeezoogdieren kunnen beperken. Daarbij zal worden nagegaan of de bestaande maatregelen afdoende zijn dan wel of wij bijkomende maatregelen moeten nemen.

Wat uw derde vraag betreft over de vermindering van de CO₂-uitstoot met 55 % tegen 2030, werd in 2018 bij de IMO de initiële strategie afgesproken, die toen in een reductie van de CO₂-uitstoot tegen 2030 van 40 % voorzag ten opzichte van de waarden van 2008. Hiertoe werden al maatregelen uitgewerkt op korte termijn, zoals de invoering van het energielabel voor schepen met categorieën gaande van A tot E, een beetje te vergelijken met de rating van een koelkast. De bedoeling van de energielabels is om technische en operationele maatregelen te kunnen nemen om de uitstoot te verminderen. Havens en andere partijen zullen zo ook beter kunnen inschatten welke schepen beter of slechter zijn voor het milieu en daarop dan

incentives kunnen afstemmen.

Belangrijk is echter dat nog deze legislatuur, namelijk in 2023, de initiële IMO-strategie zal worden herzien. België zal dan conform het regeerakkoord pleiten voor een emissiereductie van minstens 55 % tegen 2030 en klimaatneutraliteit tegen 2050. Ook de Europese Commissie wil met de Green Deal een klimaatneutrale regio zijn tegen 2050. Voor de scheepvaart vertaalt zich dat in een pakket maatregelen waarvan de concrete uitwerking momenteel nog wordt besproken. België pleit in elk geval voor maatregelen die leiden tot effectieve emissiereducties.

Er bestaat echter ook een segment van schepen dat niet onder die regelgeving valt. Mijn diensten, meer bepaald het Directoraat-generaal Scheepvaart, hebben een studie laten uitvoeren door Transport & Mobility Leuven om na te gaan welke maatregelen voor die schepen kunnen worden genomen om de uitstoot van CO₂ te verminderen. De resultaten van de studie verwachten we voor de zomer. We zullen die dan ook publiceren.

Zowel de Belgische reders als de Belgische havens nemen al sinds lange tijd het voortouw in het vergroenen van de scheepvaart. Zo werd al in 2016 door de Belgische reders een internationale denktank opgericht om te onderzoeken welke technische maatregelen genomen kunnen worden om de scheepsemissies daadwerkelijk te reduceren. Onze reders investeren volop in propere brandstoffen zoals lng, waterstof en sinds kort ook ammoniak. In de haven van Antwerpen vaart sinds enkele jaren de Hydroville, het eerste passagiersschip dat vaart op waterstof. Er wordt werk gemaakt van een sleepboot op waterstof. Ook onze havens zetten volop in op bevoorrading van alternatieve brandstoffen, zoals lng, methanol en waterstof. Ze investeren ook in walstroom zodat schepen aan de kade op die manier van elektriciteit kunnen worden voorzien.

Mijnheer Ravyts, er is dus heel veel ambitie en ook op het vlak van onderwatergeluid neemt België het voortouw, zoals we dat ook op andere vlakken voor de oceanen aan het doen zijn.

02.03 Kurt Ravyts (VB): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw heel uitgebreide antwoord.

België speelt inderdaad een belangrijke rol in de diverse internationale fora en gremia, onder andere wanneer het gaat over onderwatergeluid. Voor mij is dat nauw verbonden met de biodiversiteit in internationale wateren. Onderwatergeluid – dan heb ik het niet over de acute impulsieve onderwatergeluiden – is wereldwijd een probleem en het is goed dat u daarmee bezig bent.

Ik dank u voor uw antwoord over de CO₂-uitstoot. Een beleid ter zake zal vorm moeten krijgen bij de Internationale Maritieme Organisatie. Ik dank u ook voor de studie van Transport & Mobility Leuven. Ik blijf uw activiteiten met betrekking tot de Noordzee volgen; ik ben alvast blij met uw antwoord, waarmee ik verder aan de slag kan.

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

03 Samengevoegde vragen van

- **Pieter De Spiegeleer** aan **Vincent Van Quickenborne (VEM Justitie en Noordzee)** over "Urgente coronavaccinatie voor zeevarenden" (55016745C)

- **Maria Vindevoghel** aan **Vincent Van Quickenborne (VEM Justitie en Noordzee)** over "De vaccinatie van zeevarenden" (55016895C)

03 Questions jointes de

- **Pieter De Spiegeleer** à **Vincent Van Quickenborne (VPM Justice et Mer du Nord)** sur "L'urgence de la vaccination contre le coronavirus pour les marins" (55016745C)

- **Maria Vindevoghel** à **Vincent Van Quickenborne (VPM Justice et Mer du Nord)** sur "La vaccination des marins" (55016895C)

03.01 Pieter De Spiegeleer (VB): Mijnheer de minister, in een recente gezamenlijke mededeling van vijf VN-organisaties, waaronder de WHO, de IMO en de ILO, werden de lidstaten opgeroepen om snel werk te maken van de coronavaccinatie, in dit geval natuurlijk ook voor zeevarenden. In niet mis te verstane bewoordingen werden de lidstaten aangemaand om hun betrokken autoriteiten aan te zetten tot een gecoördineerde en vooral urgente aanpak.

Het is evident dat de zeevarenden en dus ook hun gezondheid cruciaal zijn om deze crisis door te komen. Hun werk was voor deze crisis van cruciaal belang voor onze economie, maar het zal dat zeker ook na deze crisis zijn om deze crisis door te komen.

Mijnheer de minister, hebt u kennisgenomen van deze oproep voor een urgente vaccinatie van zeevarenden? Zo ja, via welk kanaal hebt u deze oproep gekregen en wanneer? Welke actie hebt u in dit kader reeds ondernomen of zult u ondernemen en wanneer?

03.02 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, zeevarenden werken heel dikwijls in moeilijke omstandigheden. Ze komen niet elke avond naar huis en zijn soms maanden weg. Ook vissers zijn soms weken weg. Deze mensen zijn bijgevolg niet gemakkelijk om in te plannen in een gewoon vaccinatiesysteem. Het zijn ook mensen die het gewoon zijn om zich te laten vaccineren omdat ze anders in bepaalde landen niet binnengeraken. Er staan ook niet veel zeelieden weigerachtig tegenover het coronavaccin. Praktisch is het niet zo gemakkelijk omdat zij niet zich niet zomaar kunnen verplaatsen. Het zou een ideaal scenario zijn dat zij het vaccin van Johnson & Johnson krijgen, waarbij slechts één prik nodig is. Wij hebben toch 5 miljoen dosissen besteld van Johnson & Johnson.

Hoever staat de vaccinatiegraad van de Belgische zeevarenden vandaag?

Wat is uw visie op de campagne voor de zeevarenden? Zullen zeevarenden voorrang krijgen bij die campagne? Zo ja, vanaf wanneer kunnen zij gevaccineerd worden aan boord of moeten zij effectief naar een vaccinatiecentrum gaan?

Kunnen de Belgische zeelui zich ook laten vaccineren in het buitenland? Zijn buitenlandse zeevarenden welkom in de Belgische zeehavens? Kunnen zij zich ook laten vaccineren in België?

Die zeelui hebben natuurlijk een zeer onvoorspelbare agenda, vandaar het idee dat ik zojuist lanceerde. Zou het een goed idee zijn om het Johnson & Johnson-vaccin te gebruiken voor die groep zodat zij maar één keer geprikt moeten worden, en geen twee keren? Organisatorisch is dat immers niet zo'n gemakkelijke zaak.

03.03 Minister Vincent Van Quickenborne: Mijnheer De Spiegeleer, ik heb uiteraard kennisgenomen van de gezamenlijke oproep via het Directoraat-generaal Scheepvaart, dat de *joint statement* na de publicatie heeft bezorgd aan mij en mijn medewerkers. Het lot van zeevarenden is ook voor mij een continu aandachtspunt. Zij spelen een essentiële rol – wij hebben het daarnet nog gehoord in de discussie over het Suezkanaal – in de bevoorrading van ons land, vaak in moeilijke omstandigheden, zeker nu in de coronacrisis.

Mijn voorganger en ikzelf hebben de volgende acties ondernomen.

Wij waren een van de eerste landen die zeevarenden hebben aangeduid als *key workers*. Dat is gebeurd op 7 juli 2020 en werd meegedeeld aan de Internationale Maritieme Organisatie. Op 21 september 2020 werd tijdens de tweede bijzondere sessie van het Maritime Safety Committee een resolutie goedgekeurd om bemanningswissels en de toegang tot de gezondheidszorg te vergemakkelijken. Dat heeft België gesteund. In april 2021 hebben wij voor het Special Tripartite Committee of the Maritime Labour Convention binnen de Internationale Arbeidsorganisatie ingestemd met de prioritaire vaccinatie van zeevarenden als *key workers*. Op 23 april hebben de vakbonden en werkgevers van de lidstaten van de Internationale Arbeidsorganisatie ingestemd met een resolutie die oproept tot de prioritaire vaccinatie van zeevarenden.

In België heb ik het Directoraat-generaal Scheepvaart gevraagd om met alle betrokken federale en Vlaamse diensten en andere regionale diensten de nodige afspraken te maken om de bemanningswissels in onze havens te faciliteren. Tegelijkertijd werden ook richtlijnen opgesteld omtrent de omgang met potentiële coronabesmettingen aan boord van schepen die onze havens aandoen.

Begin mei zal de problematiek van de vaccinatie van zeevarenden ook worden besproken op de bijeenkomst van het Maritime Safety Committee. De lidstaten zullen daar overleg plegen met het oog op het aannemen van een resolutie hierover.

Dat zijn voornemens, maar de beslissingen die wij nemen, zijn belangrijker.

Ik kan u meedelen dat de interministeriële conferentie Volksgezondheid waaraan ik heb deelgenomen – dat is vrij uitzonderlijk, want een minister van Justitie doet daar normaal gezien niet aan mee – op 22 april heeft beslist om de Belgische zeevarenden onmiddellijk te vaccineren, omdat zij behoren tot de categorie van de gesloten collectiviteiten, vergelijkbaar met een woon-zorgcentrum bijvoorbeeld. Met die beslissing is België een van de eerste en misschien zelfs het allereerste land in Europa dat groen licht heeft gegeven voor de vaccinatie van de zeevarenden. Wij spelen dus op het vlak van de bescherming van de zeevarenden dus opnieuw een voortrekkersrol. Wij hopen dat vele landen ons zullen volgen. Deze oproep werd trouwens overgenomen in de internationale pers in de *Financial Times* van de scheepvaart, met name *TradeWinds*.

Dat brengt mij tot uw vragen, mevrouw Vindevoghel.

Hoe staat het met de vaccinatiegraad? Men moet een onderscheid maken tussen de zeevarenden met Belgische nationaliteit die varen op schepen onder vreemde vlag en de Belgische zeevarenden die ingeschreven zijn in de Hulp- en Voorzorgskas voor Zeevarenden. Het gaat hier om onderdanen of personen die gedomicilieerd zijn in België of EU-onderdanen die werkzaam zijn aan boord van schepen onder Belgische vlag. De beslissing van de IMC heeft alleen betrekking op de laatste categorie.

Uw tweede vraag, wat is de visie? Ik ben uiteraard tevreden over de beslissing die mijn volledige steun heeft gekregen. Zeevaarders zijn immers van essentieel belang voor de bevoorrading van ons land. Zij werken vaak in heel moeilijke omstandigheden en zijn onderworpen aan restricties die andere landen opleggen in de strijd tegen corona. Een verblijf dat langer duurt dan gepland, zorgt niet alleen voor een psychologische en fysieke belasting maar het kan ook een impact hebben op de veiligheid van het schip. Het is dus belangrijk dat zeevarenden zich zonder belemmering naar de havens kunnen begeven om bemanningswissels te kunnen realiseren.

Ten derde, hoe zal dit concreet gebeuren? Deze week zal de Taskforce Vaccinatie onder leiding van de heer Dirk Ramaekers zich uitspreken over de vaccinatiestrategie die werd uitgewerkt door het DG Scheepvaart in samenwerking met de Belgische Redersvereniging. In het voorstel dat nu voorligt, zullen de zeevarenden zich kunnen laten vaccineren in twee medische centra voor zeevarenden die erkend zijn bij onze diensten, in Antwerpen en Zeebrugge.

Kunnen Belgische zeelieden zich ook in het buitenland laten vaccineren? Het is niet de bedoeling dat Belgische zeelui zich in het buitenland laten vaccineren.

De buitenlandse zeevarenden zijn inderdaad welkom in onze zeehavens die een belangrijke rol spelen in de bemanningswissels. Mijn diensten hebben hier in samenspraak met de federale en Vlaamse diensten de nodige richtlijnen voor opgesteld.

Kunnen buitenlandse zeevarenden zich ook hier laten vaccineren? Neen, de vaccinatiestrategie spitst zich alleen toe op de Belgische zeevarenden.

U hebt een vraag gesteld over Johnson & Johnson. Met welk vaccin de zeelieden zullen worden gevaccineerd is nog niet gekend. Dat is de taak van de Taskforce Vaccinatie onder de deskundige leiding van de heer Ramaekers om de nodige beslissingen ter zake te nemen. Ik vertrouw volledig op hem.

Tot slot, u kan vaststellen dat wij de zeevarenden niet in de kou hebben laten staan. U mag erop vertrouwen dat mijn diensten en medewerkers nauwgezet op hun gezondheid en welzijn zullen blijven toezien, zoals ze altijd hebben gedaan.

03.04 Pieter De Spiegeleer (VB): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik dank u voor uw heel uitgebreid antwoord.

U maakt terecht de vergelijking met de zaak rond de bemanningswissels in juli vorig jaar. Dit is inderdaad coronagerelateerd. Wij volgen dit verder op. U stelde terecht dat de vaccinatie voor zeevarenden belangrijk is en vergeleek hen met de bejaarden in onze woon- en zorgcentra. Even dacht ik dat u de zeevarenden zou vergelijken met een andere belangrijke groep in uw beleidsdomein: de gedetineerden.

Het is mij niet ontgaan dat u en uw diensten het belang van deze vaccinatie niet onderschatten en wij volgen dit hoopvol op.

03.05 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, het is een goede zaak dat er snel werk wordt gemaakt van de vaccinatie van zeevarenden. Ik zou het op prijs gesteld hebben mochten de mensen van de buitenlandse zeevaart hierop ook een beroep kunnen doen. Ik vind dat een kwestie van internationale solidariteit.

Ik heb nog een suggestie met betrekking tot Johnson & Johnson. Dat vaccin zal in Brussel worden gebruikt voor mensen die thuis moeten worden gevaccineerd, zodat er maar één keer moet worden langsgedaan. Misschien is dat voor de zeevarenden ook het gemakkelijkst, want het is moeilijk om hun vaccinatie te plannen wanneer zij maanden van huis zijn.

Ik vind het alleszins een goede zaak dat er werk wordt gemaakt van de vaccinatie van die personeelsleden.

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

04 Vraag van Pieter De Spiegeleer aan Vincent Van Quickenborne (VEM Justitie en Noordzee) over "De stand van zaken m.b.t het regelgevend kader voor de autonome scheepvaart" (55016898C)

04 Question de Pieter De Spiegeleer à Vincent Van Quickenborne (VPM Justice et Mer du Nord) sur "L'état d'avancement du cadre réglementaire pour la navigation autonome" (55016898C)

04.01 Pieter De Spiegeleer (VB): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, zoals u herhaaldelijk stelde in uw beleidsnota en ook in uw persmededelingen had u de ambitie, en heeft u hopelijk nog steeds de ambitie, tegen de zomer van dit jaar een regelgevend kader uit te werken om een gelijk speelveld te creëren voor de innovatieve industrie die de autonome scheepvaart wel is. Er zijn diverse Vlaamse bedrijven die al investeren in deze technologie, en zij staan ook al relatief ver. Op dit moment geeft u de testen ad-hoc-toelating, maar het is natuurlijk belangrijk daar een permanent wettelijk kader voor te creëren en de pioniersrol van Vlaanderen en België een extra boost te geven.

Vandaar mijn vragen, of vooral mijn opvolgingsvragen.

Wat is de stand van zaken? Hebt u de zomer van 2021 nog steeds als realistische haalbaarheidstermijn?

Met welke andere betrokken overheden, vak- of middenveldorganisaties zat u reeds aan tafel in verband met dit thema en de eraan verbonden doelstellingen?

Vindt een dergelijk overleg op reguliere basis plaats? Wie neemt het voortouw daarin? Komt dat vanuit het middenveld, of komt dat van uzelf, mijnheer de minister?

04.02 Minister Vincent Van Quickenborne: Mijnheer de voorzitter, mijnheer De Spiegeleer, het ontwerp van koninklijk besluit werd opgesteld in overleg met de sector, waarbij het voor advies werd voorgelegd aan de Gewesten. Op 23 april 2021, dus enkele dagen geleden, werd het ontwerp van koninklijk besluit voor advies doorgestuurd aan de Raad van State. Uiteraard acht ik de zomer als geplande termijn nog steeds haalbaar.

U vroeg ook met welke andere betrokken overheden, organisaties ik reeds samenzat. Voor een omstandige regeling hebben wij overleg gehad met zowel de bedrijven die onbemande vaartuigen ontwikkelen als met de sectororganisaties waarbij zij zijn aangesloten. Ik denk aan Agoria, VOKA en De Blauwe Cluster. Ook de Koninklijke Belgische Redersvereniging werd betrokken.

Momenteel bekijken wij om in juni 2021 een webinar te organiseren, waarop wij zowel de regelgeving, waarvoor België mondiaal opnieuw voortrekker is, maar ook onze Belgische bedrijven in de kijker willen zetten. Wij hebben een en ander gekaderd in onze campagne voor de councilverkiezingen van de transmaritieme organisatie. Een en ander zal dus internationaal worden gevolgd.

Mijnheer de voorzitter, ik stel voor dat ik een uitnodiging bezorg aan de commissie, zodat iedereen die wil, zich ook kan inschrijven.

04.03 Pieter De Spiegeleer (VB): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

05 Vraag van Maria Vindevoghel aan Vincent Van Quickenborne (VEM Justitie en Noordzee) over "De inzet en de evaluatie van het sniffervliegtuig" (55016913C)

05 Question de Maria Vindevoghel à Vincent Van Quickenborne (VPM Justice et Mer du Nord) sur "L'utilisation et l'évaluation de l'avion renifleur" (55016913C)

05.01 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, op nationaal niveau zetten we verder in op de uitwerking van de controle op de lage-emissiezone op de Noordzee. Sinds 2015 maakt België deel uit van SECA, een zone waarin er strengere normen gelden voor de zwaveluitstoot van schepen dan in de rest van de wereld. Sinds 1 januari 2021 maken we ook deel uit van NECA, een zone, waarin ook de uitstoot van stikstof beperkt moet worden. Voor de controles op die regelgeving maakt België als enig land ter wereld, waarop ik trouwens fier ben, gebruik van een sniffervliegtuig.

De scheepvaart is verantwoordelijk voor ongeveer 3 % van de CO₂-uitstoot en 18 % van de zwaveluitstoot. Daarom hebben we nu ook op de Noordzee een lage-emissiezone, maar die wordt niet zo streng gecontroleerd als pakweg de lage-emissiezones in Gent en Antwerpen. Wie in Gent of Antwerpen passeert en niet in orde is, ontvangt meteen een boete. Voor de scheepvaart is dat alsnog niet het geval. Uw voorganger, de heer De Backer, wou de windmolens voor onze kust laten uitrusten met sensoren om vervuilende schepen te kunnen opsporen en zo de lage emissiezone op de Noordzee te kunnen garanderen. De windmolens zouden als het ware de meest vervuilende schepen kunnen ruiken, zodat elke overtreding kan worden bestraft.

In uw beleidsverklaring verklaarde u dat België als enige land het sniffervliegtuig gebruikt, wat misschien wel goed is, maar in andere landen werden er ook wel degelijk controlemechanismen uitgebouwd. Nederland heeft bijvoorbeeld sensoren aan de windmolens in zee en palen met sensoren in de havens om de schepen te controleren.

Mijnheer de minister, klopt het dat het sniffervliegtuig minder vlieguren presteert dan gepland? Zo ja, hoeveel juist?

Werd er al werk gemaakt van het door de heer De Backer aangekondigd project, en zo ja, hoe ver staat het ermee?

Zullen de controles op de milieuverontreiniging veroorzaakt door zeeschepen, worden opgevoerd door middel van vaste meetpunten aan windmolens in zee en in onze havens?

Kan het sniffervliegtuig ook worden ingezet boven land, bijvoorbeeld om grote industriële installaties te controleren?

05.02 Minister Vincent Van Quickenborne: Mevrouw Vindevoghel, in 2020 werd er inderdaad slechts 158 uur boven de Noordzee gevlogen tegenover respectievelijk 246, 225 en 222 vlieguren in 2019, 2018 en 2017. De vermindering van de vlieguren is volledig te wijten aan de maatregelen in de strijd tegen de corona-epidemie. Concreet kon door de coronapandemie slechts één wetenschappelijke operator aanwezig zijn in het vliegtuig, terwijl er normaal twee nodig zijn, om die taak helemaal te kunnen uitvoeren. Dankzij een uitvoerig COVID-19-schakelplan slaagde men er toch in om met het vliegtuig 75 % van de geplande uren te presteren, wat een heel goede zaak was.

Het takenpakket is heel divers, zoals toezicht op zee, opsporing van verontreiniging door schepen, luchtverontreiniging, inzet bij scheepvaartongevallen, monitoringopdrachten, visserijcontrolevluchten en in het algemeen ruimer maritiem toezicht in het kader van de Belgische kustwacht.

In 2020 werden 494 schepen gecontroleerd. In 2019 waren dat er natuurlijk meer, namelijk 1.241 en 1.139 in 2018. In 2017 ging het over 870 schepen. In 2021 gaat de prioriteit ter compensatie opnieuw naar de monitoring van de gasvormige scheepsemissies.

Het door mijn voorganger aankondigde initiatief, dat ook in mijn beleidsnota is opgenomen, wordt wel degelijk uitgevoerd. Ik heb recent bijvoorbeeld het contract ondertekend om de sensor voor de windmolens te ontwerpen en aan te kopen. De assemblage zal plaatsvinden in 2021. Het installeren op de windmolens zal gebeuren in 2022.

Het is inderdaad de bedoeling om met de sensor de emissies te meten van de schepen onderweg naar de Belgische havens. Indien het project succesvol blijkt, zal ik bekijken of het ook kan worden uitgebreid, zodat ook sensoren kunnen worden geplaatst in de Prinses Elisabethzone, waardoor de schepen die de Noordzee doorkruisen, eveneens kunnen worden gecontroleerd.

Over de sensoren die in Nederland werden geplaatst, heb ik enkel weet van een testproject in de haven van Rotterdam. Het project werd blijkbaar voortijdig stopgezet wegens meteorologische omstandigheden. Wanneer de wind fout zat, konden emissies niet worden gemeten.

Nederland toont echter sterke interesse in ons sniffervliegtuig. Ik verwijs daarvoor graag naar het feit dat het Belgische sniffervliegtuig in 2019 en 2018 in opdracht van de Nederlandse overheid respectievelijk gedurende 35 en 25 uur de zwaveluitstoot van schepen in de Nederlandse wateren monitorden. Het contract werd verlengd tot in 2021, waarbij het vliegtuig van de BMM opnieuw 35 sniffervliegrechten boven het Nederlandse Noordzeegebied zal vliegen.

Wat uw derde vraag betreft, het inzetten van de sniffervliegtuigen voor controles van industriële organisaties op land is in principe mogelijk om zowel de zwavel- als de stikstofuitstoot van industriële installaties te meten. Dergelijke vluchten zullen echter afhankelijk zijn van de toelating om laag over de installaties te mogen vliegen, wat niet zo evident is, minder evident dan bij windmolens. Bovendien behoren de controles op of boven land niet tot het takenpakket van de BMM. Het gaat immers over een bevoegdheid van de Gewesten.

05.03 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord.

Het is goed dat u naast de controle door het sniffervliegtuig ook andere systemen zal uitwerken. Zoals ik heb gezegd in mijn inleiding, is er toch heel wat vervuiling, dus het is goed dat we daar verder op inzetten. Ik hoop dat we de controle ook op land kunnen uitbouwen. Dat zou niet slecht zijn om de uitstoot van bepaalde grote industriële installaties te meten.

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

06 Vraag van Maria Vindevoghel aan Vincent Van Quickenborne (VEM Justitie en Noordzee) over "De pleziervaart in België" (55016934C)

06 Question de Maria Vindevoghel à Vincent Van Quickenborne (VPM Justice et Mer du Nord) sur "La navigation de plaisance en Belgique" (55016934C)

06.01 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, blijkbaar hebben veel mensen sinds de coronacrisis de pleziervaart als buitenactiviteit ontdekt. Het aantal mensen dat pleziervaarten doet, neemt enorm toe. Dit heeft als gevolg dat ook de vraag naar pleziervaartbrevetten fel is gestegen. In sommige gevallen zal vanaf 2022 een brevet verplicht zijn voor pleziervaartuigen op zee. Daardoor is er meer vraag naar die vaarbewijzen. Dit heeft tot gevolg dat de federale examencentra niet meer kunnen voldoen aan de vraag en men al is volgeboekt tot en met de maand juli.

Kunnen de examencentra voor vaarbewijzen nog wel voldoen aan de vraag? Kan de capaciteit worden opgedreven zodat iedereen die wenst een examen af te leggen dat kan doen binnen de maand?

Zal iedereen die een verplicht brevet moet halen voor 2022 voor privaat gebruik op zee dat ook kunnen in de loop van 2021? Kunt u dat garanderen?

Weet u ongeveer hoeveel pleziervaartuigen er momenteel zijn in België? Op dit moment is er eerder een tekort aan ligplaatsen voor die pleziervaartuigen. Hebt u überhaupt de bevoegdheid om die ligplaatsen bij te creëren alsook de ligplaatsen voor woonboten? Ook daar is immers veel vraag naar. Hoe kunnen we voldoen aan die stijgende vraag? Is er een limiet qua pleziervaart in België? Zo ja, hoe hoog ligt die?

Hebben onze binnenwateren voldoende capaciteit om zowel te voldoen aan een stijgende vraag naar pleziervaart als aan een stijgende vraag naar economische binnenscheepvaart? Brengt het een het ander soms niet in gevaar?

06.02 Minister **Vincent Van Quickenborne**: Mijnheer de voorzitter, mevrouw Vindevoghel, het DG Scheepvaart beschikt over vier examencentra die zijn gelegen in Brussel, Antwerpen, Oostende en Namen. Omwille van de maatregelen in de strijd tegen corona waren deze centra een tijdje gesloten. Begin dit jaar heb ik mijn diensten gevraagd om extra examendagen te plannen om de wachtlijsten weg te werken. Hierdoor werden er in 2021 al 152 examenlocatiedagen gepland. In 2019 werden 198 dagen voor het hele jaar gepland. We hebben dus een serieuze versnelling kunnen doen.

Ik stel echter vast dat veel pleziervaarders nog vóór 1 juli 2021 hun brevet wensen te behalen, omdat ze op deze manier geen praktijktesten moeten afleggen. Zo zijn er in augustus nog vrije plaatsen over om examens af te leggen. Het invoeren van deze praktijktesten is nochtans al lange tijd bekend. Het werd op verzoek van de sector uitgesteld van 1 januari 2021 naar 1 juli 2021. We bekijken of het op dit ogenblik mogelijk is om de huidige capaciteit verder uit te breiden.

Ten tweede, het is juist dat vanaf 1 januari 2022 een brevet verplicht zal zijn bij privaat gebruik op zee. Deze verplichting is gelijk aan de binnenvaartreglementering en geldt slechts voor een pleziervaartuig, langer dan 15 meter of een motorboot die sneller dan 20 km/u kan varen. Het is absoluut de bedoeling om elke pleziervaarder die onder de verplichting valt in 2021 de mogelijkheid te bieden om aan het examen deel te nemen.

Zoals ik reeds zei, zijn er momenteel nog vrije plaatsen voor deelname aan het examen in augustus. De grote toeloop op dit moment is duidelijk te wijten aan het aflopen van de overgangsregeling op 1 juli 2021. Deze overgangsregeling werd vastgelegd in een KB van 28 juni 2019 betreffende de pleziervaart.

Ten derde, op dit moment zijn er ongeveer 30.000 motorboten en 10.000 zeilboten in ons land geregistreerd. Dat wil echter niet zeggen dat deze pleziervaartuigen allemaal in België aangemeerd liggen. Mijn diensten beschikken niet over het aantal pleziervaartuigen, aanwezig in België, geregistreerd onder vreemde vlag. Ik heb dan ook geen zicht op een eventueel tekort aan ligplaatsen.

Op uw vragen vier en vijf, het creëren van bijkomende ligplaatsen is iets dat jachthavens op zich moeten nemen, in samenspraak met de Vlaamse overheid. Ook de capaciteit op de binnenwateren behoort niet tot de bevoegdheid van de minister van de Noordzee, maar tot die van de Gewesten.

06.03 **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, ik dank u voor het uitgebreid antwoord.

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

*La réunion publique de commission est levée à 15 h 55.
De openbare commissievergadering wordt gesloten om 15.55 uur.*