

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

COMPTE RENDU ANALYTIQUE

BEKNOPT VERSLAG

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

Commissie voor Mobiliteit,
Overheidsbedrijven en Federale Instellingen

Mardi

13-06-2023

Matin

Dinsdag

13-06-2023

Voormiddag

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

Abréviations dans la numérotation des publications :		Afkortingen bij de nummering van de publicaties :	
DOC 55 0000/000	Document parlementaire de la 55 ^e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif	DOC 55 0000/000	Parlementair stuk van de 55 ^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer
QRVA	Questions et Réponses écrites	QRVA	Schriftelijke Vragen en Antwoorden
CRIV	Version provisoire du Compte Rendu Intégral	CRIV	Voorlopige versie van het Integraal Verslag
CRABV	Compte Rendu Analytique	CRABV	Beknopt Verslag
CRIV	Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral définitif et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes)	CRIV	Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaalde beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen)
PLEN	Séance plénière	PLEN	Plenum
COM	Réunion de commission	COM	Commissievergadering
MOT	Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)	MOT	Moties tot besluit van interpellaties (op beigegekleurd papier)

Publications officielles éditées par la Chambre des représentants	Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers
Commandes :	Bestellingen :
Place de la Nation 2	Natieplein 2
1008 Bruxelles	1008 Brussel
Tél. : 02/ 549 81 60	Tel. : 02/ 549 81 60
Fax : 02/549 82 74	Fax : 02/549 82 74
www.lachambre.be	www.dekamer.be
e-mail : publications@lachambre.be	e-mail : publicaties@dekamer.be

SOMMAIRE**INHOUD**

Questions jointes de	1	Samengevoegde vragen van	1
- Sander Loones à Vincent Van Quickenborne (VPM Justice et Mer du Nord) sur "Le projet français de parc éolien au large de Dunkerque" (55033928C)	1	- Sander Loones aan Vincent Van Quickenborne (VEM Justitie en Noordzee) over "De Franse plannen voor een windmolenpark voor de kust van Duinkerke" (55033928C)	1
- Kurt Ravyts à Vincent Van Quickenborne (VPM Justice et Mer du Nord) sur "La situation en ce qui concerne la création d'un parc éolien français à la frontière franco-belge" (55036351C) <i>Orateurs: Kurt Ravyts, Vincent Van Quickenborne, vice-premier ministre et ministre de la Justice et de la Mer du Nord</i>	1	- Kurt Ravyts aan Vincent Van Quickenborne (VEM Justitie en Noordzee) over "De stand van zaken m.b.t. de komst van een Frans windmolenpark aan de Frans-Belgische grens" (55036351C) <i>Sprekers: Kurt Ravyts, Vincent Van Quickenborne, vice-eersteminister en minister van Justitie en Noordzee</i>	1
Questions jointes de	2	Samengevoegde vragen van	2
- Sander Loones à Vincent Van Quickenborne (VPM Justice et Mer du Nord) sur "La sécurisation des ports" (55033932C)	2	- Sander Loones aan Vincent Van Quickenborne (VEM Justitie en Noordzee) over "De beveiliging van de havens" (55033932C)	2
- Kurt Ravyts à Vincent Van Quickenborne (VPM Justice et Mer du Nord) sur "Les déclarations d'intentions Belgique/Royaume-Uni sur la sécurisation d'infrastructures critiques" (55037206C) <i>Orateurs: Kurt Ravyts, Vincent Van Quickenborne, vice-premier ministre et ministre de la Justice et de la Mer du Nord</i>	2	- Kurt Ravyts aan Vincent Van Quickenborne (VEM Justitie en Noordzee) over "De intentieverklaringen tussen België en het VK rond de beveiliging van kritieke infrastructuur" (55037206C) <i>Sprekers: Kurt Ravyts, Vincent Van Quickenborne, vice-eersteminister en minister van Justitie en Noordzee</i>	2
Question de Daniel Senesael à Vincent Van Quickenborne (VPM Justice et Mer du Nord) sur "La pollution liée au trafic maritime" (55037307C) <i>Orateurs: Daniel Senesael, Vincent Van Quickenborne, vice-premier ministre et ministre de la Justice et de la Mer du Nord</i>	3	Vraag van Daniel Senesael aan Vincent Van Quickenborne (VEM Justitie en Noordzee) over "De vervuiling door het scheepvaartverkeer" (55037307C) <i>Sprekers: Daniel Senesael, Vincent Van Quickenborne, vice-eersteminister en minister van Justitie en Noordzee</i>	3

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

du

MARDI 13 JUIN 2023

Matin

Commissie voor Mobiliteit, Overheidsbedrijven en Federale Instellingen

van

DINSDAG 13 JUNI 2023

Voormiddag

La réunion publique de commission est ouverte à 10 h 40 par M. Jean-Marc Delizée, président.

De openbare commissievergadering wordt geopend om 10.40 uur en voorgezeten door de heer Jean-Marc Delizée.

01 Questions jointes de

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

01 Samengevoegde vragen van

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

01.01 Kurt Ravyts (VB): En marge du deuxième sommet de la mer du Nord qui s'est tenu le 24 avril 2023, le ministre aurait également discuté du projet de parc éolien français à la frontière franco-belge. Le ministre peut-il le confirmer? Quels sujets ont été abordés exactement? Quels accords ont été conclus?

01.01 Kurt Ravyts (VB): Naar verluidt heeft de minister in de marge van de North Sea Summit II van 24 april 2023 ook gesprekken gevoerd over het geplande Franse windmolenpark aan de Frans-Belgische grens. Kan de minister dat bevestigen? Wat is er precies besproken? Welke afspraken werden er gemaakt?

Plusieurs procédures sont en cours actuellement. Des initiatives supplémentaires ont-elles été prises dans ce dossier depuis janvier 2023? Quel est l'état d'avancement de la procédure en cours devant le Conseil d'État français? Qu'en est-il de la préparation par le ministre d'une requête dans le cadre d'une procédure juridique européenne?

Er lopen momenteel verschillende procedures. Werden er sinds januari 2023 nog bijkomende initiatieven genomen in het dossier? Wat is de stand van de zaken in de lopende procedure bij de Franse Conseil d'État? Hoever staat de minister met de voorbereiding van een verzoekschrift in het kader van een Europese juridische procedure?

01.02 Vincent Van Quickenborne, ministre (*en néerlandais*): Le dossier a déjà été examiné à plusieurs reprises à Paris et à Bruxelles, ainsi qu'en marge du sommet de la mer du Nord. Nous attendons actuellement la version écrite d'une nouvelle proposition française. Comme nous sommes toujours dans la phase de négociation, il n'est pas judicieux, à ce stade, de communiquer l'avis motivé de la Commission européenne au

01.02 Minister Vincent Van Quickenborne (*Nederlands*): Het dossier werd reeds meermaals besproken in Parijs en Brussel, en eveneens in de marge van de Noordzeetop. Momenteel wachten we op de schriftelijke versie van een nieuw Frans voorstel. Aangezien we nog in de fase van onderhandelen zitten, is het op dit moment niet opportuun om het met redenen omklede advies van de Europese Commissie aan het Parlement mee te

Parlement. Toutefois, si le dialogue n'aboutit pas à une solution acceptable, nous n'excluons aucune piste.

Dans le cadre de la procédure auprès du Conseil d'État français contre la décision d'Eoliennes en Mer de Dunkerque et de Réseau de Transport d'Electricité du 10 mai 2021 visant à poursuivre le projet de parc éolien, la Belgique a encore réagi récemment aux mémoires des autres parties dans un mémoire complémentaire. La clôture des débats prévue le 9 juin 2023 a été reportée à la dernière minute au 13 juin 2023. Pour l'instant, une réunion est prévue le 16 juin.

01.03 Kurt Ravyts (VB): La réponse du ministre m'amène à penser que les Français seraient tout de même disposés à faire preuve de bonne volonté pour parvenir à une solution négociée.

L'incident est clos.

02 Questions jointes de

- Sander Loones à Vincent Van Quickenborne (VPM Justice et Mer du Nord) sur "La sécurisation des ports" (55033932C)
- Kurt Ravyts à Vincent Van Quickenborne (VPM Justice et Mer du Nord) sur "Les déclarations d'intentions Belgique/Royaume-Uni sur la sécurisation d'infrastructures critiques" (55037206C)

02.01 Kurt Ravyts (VB): Une certaine confusion règne en ce qui concerne le pacte de sécurité pour la mer du Nord. En marge de l'Organisation maritime internationale, le ministre a signé deux déclarations d'intention. L'une d'entre elles porte sur la protection des infrastructures critiques en mer du Nord.

Quel est le lien entre cette déclaration d'intention et d'une part le protocole d'accord visé par le ministre et d'autre part le pacte de sécurité pour la mer du Nord? Comment le partenariat de sécurité entre la Norvège et le Royaume-Uni s'inscrit-il dans ce cadre? Quelles autres initiatives la Belgique prend-elle pour le pacte de sécurité pour la mer du Nord?

02.02 Vincent Van Quickenborne, ministre (en néerlandais): La loi concernant la sûreté maritime est entrée en vigueur au mois de janvier 2023. Il est difficile de croire à quel point cette loi influence la sécurité. Elle comprend également des dispositions visant à protéger l'infrastructure dans la partie belge de la mer du Nord. Nous avons profité du sommet de la mer du Nord qui s'est déroulé à Ostende pour aborder pour la première fois le thème de la sécurité des infrastructures.

Nous avons signé une déclaration d'intentions avec

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

In de procedure bij de Franse Conseil d'État tegen de beslissing van Eoliennes en Mer de Dunkerque en Réseau de Transport d'Electricité van 10 mei 2021 om het project van het windmolenpark voort te zetten, heeft België recent nog in een aanvullende memorie gereageerd op de memories van de andere partijen. De sluiting van de debatten op 9 juni 2023 werd op de valreep uitgesteld tot 13 juni 2023. Een vergadering is momenteel gepland op 16 juni.

01.03 Kurt Ravyts (VB): Uit het antwoord van de minister leid ik af dat er bij de Fransen toch nog enige bereidwilligheid zou zijn om tot een onderhandelde oplossing te komen.

Het incident is gesloten.

02 Samengevoegde vragen van

- Sander Loones aan Vincent Van Quickenborne (VEM Justitie en Noordzee) over "De beveiliging van de havens" (55033932C)
- Kurt Ravyts aan Vincent Van Quickenborne (VEM Justitie en Noordzee) over "De intentieverklaringen tussen België en het VK rond de beveiliging van kritieke infrastructuur" (55037206C)

02.01 Kurt Ravyts (VB): Er heerst nogal wat verwarring over het Noordzee-Veiligheidspact. In de marge van de Internationale Maritieme Organisatie heeft de minister twee intentieverklaringen ondertekend. Een daarvan handelt over de bescherming van de kritieke infrastructuur in de Noordzee.

Hoe verhoudt deze intentieverklaring zich tot het *memorandum of understanding* dat de minister beoogt en tot het Noordzee-Veiligheidspact? Hoe past het veiligheidspartnerschap tussen Noorwegen en het Verenigd Koninkrijk hierin? Welke initiatieven neemt België nog voor het Noordzee-Veiligheidspact?

02.02 Minister Vincent Van Quickenborne (Nederlands): In januari 2023 is de wet betreffende de maritieme beveiliging in werking getreden, met onwaarschijnlijk veel impact op de veiligheid. Ze bevat ook bepalingen om de infrastructuur in het Belgische deel van de Noordzee te beschermen. Op de Noordzeetop in Oostende hebben we de kans gegrepen om voor het eerst het thema van de beveiliging van de infrastructuur ter sprake te brengen.

Wij hebben een intentieverklaring met het Verenigd

le Royaume-Uni, qui s'est immédiatement montré disposé à entrer dans la démarche. Cette déclaration d'intentions est un signal de notre volonté de mettre en œuvre les engagements pris à Ostende lors du sommet de la mer du Nord. Nous désirons élaborer un *memorandum of understanding* pour convenir de règles en matière d'échange d'analyses de risque et de mesures de sécurisation et se mettre d'accord sur la manière d'émettre des rapports sur les incidents et les mouvements maritimes suspects. Ce document sera axé sur l'échange d'informations.

Le récent pacte entre la Norvège et le Royaume-Uni a été signé par les ministres de la Défense de chaque pays, une procédure qui est également appliquée au sein de l'OTAN. Dans de nombreux cas, les informations échangées en vertu de ce pacte seront classifiées et ne pourront donc pas être librement partagées.

Nous nous sommes déjà concertés avec cinq pays et nous leur avons envoyé un projet de *memorandum of understanding* pour collecter leurs remarques au sujet de ce MOU. D'autres concertations sont prévues. Notre objectif est de rassembler tous les pays partenaires autour de la table à l'automne afin de pouvoir enregistrer rapidement des avancées.

Pour le développement de la plateforme, les premières démarches ont été entreprises pour recueillir des informations et lancer une analyse. La déclaration d'intention signée avec le Royaume-Uni ne sera certainement pas la dernière démarche visant à assurer la sécurisation, absolument nécessaire, des infrastructures en mer du Nord.

02.03 Kurt Ravyts (VB): Lors de l'examen d'un projet de loi relatif aux infrastructures critiques avec la ministre Van der Straeten, il s'est avéré qu'un ajustement était encore nécessaire sur le plan de la recherche des bons interlocuteurs dans le contexte belge.

L'incident est clos.

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

03.01 Daniel Senesael (PS): Un tiers des navires commerciaux transitant en mer du Nord passent par les eaux territoriales belges. Le trafic y génère près d'un quart des émissions européennes d'oxyde d'azote. Chaque année, ces émissions provoquent 40 000 décès prématurés.

Koninkrijk ondertekend. Het Verenigd Koninkrijk was onmiddellijk bereid om dat te doen. De intentieverklaring geeft het signaal dat we de engagementen van de Noordzeetop in Oostende willen uitvoeren. Wij willen een *memorandum of understanding* opstellen met afspraken omtrent het uitwisselen van risicoanalyses en beveiligingsmaatregelen, en het rapporteren van incidenten en verdachte vaarbewegingen op zee. Het is gericht op de uitwisseling van informatie.

Het recente pact tussen Noorwegen en het Verenigd Koninkrijk werd ondertekend door hun ministers van Defensie, zoals dat ook het geval is binnen de NAVO. De uitwisseling van informatie uit dit pact zal vaak geclassificeerd zijn. Dit betekent dat die informatie niet zomaar met iedereen kan worden gedeeld.

Wij hebben reeds met vijf landen rond de tafel gezeten en een ontwerp van *memorandum of understanding* rondgestuurd voor bemerkingen. Verdere overlegmomenten worden ingepland. We streven ernaar om in het najaar alle partnerlanden tegelijk rond de tafel te krijgen om snel vooruitgang te kunnen boeken.

Voor de ontwikkeling van het platform werden reeds de eerste stappen gezet om informatie in te winnen en een analyse op te starten. De intentieverklaring met het Verenigd Koninkrijk zal zeker niet de laatste stap zijn om de infrastructuur in de Noordzee de beveiliging te geven die absoluut noodzakelijk is.

02.03 Kurt Ravyts (VB): Bij de behandeling van een wetsontwerp inzake kritieke infrastructuur met minister Van der Straeten is gebleken dat het vinden van de juiste gesprekspartners binnen België nog niet volledig op punt staat.

Het incident is gesloten.

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

03.01 Daniel Senesael (PS): Een derde van de handelsschepen die de Noordzee doorkruisen, vaart door de Belgische territoriale wateren. Het scheepsverkeer veroorzaakt er bijna een kwart van de Europese uitstoot van stikstofdioxide. Elk jaar veroorzaken die emissies 40.000 vroegtijdige overlijdens.

Si la Belgique est pionnière en matière de contrôle d'émissions, l'avion renifleur reste sous-utilisé. Pourtant, cet outil permet de cibler les contrevenants plus efficacement et d'accroître le nombre de constats d'infraction. Ses relevés ne peuvent cependant servir de base légale et des délais d'inspection de six mois laissent le temps de se mettre en ordre. En outre, même quand on a établi qu'un navire pollue, on ne peut le contrôler légalement tant qu'il ne fait pas escale.

Y a-t-il une volonté de renforcer les missions de l'avion renifleur et d'assurer la reconnaissance légale de ses relevés? Préférez-vous le remplacer par des capteurs sur les éoliennes du port d'Anvers? Discute-t-on d'un cadre légal harmonisé? Quelles sont les règles européennes en la matière?

03.02 Vincent Van Quickenborne, ministre (en français): Selon l'Agence européenne pour la sécurité maritime (AESM), le transport maritime est responsable de 24 % des émissions mondiales de soufre (SOx), de 24 % de celles d'azote (NOx) et 9 % de celles de particules fines. Il représente 13,5 % des émissions de gaz à effet de serre du secteur des transports.

Notre mer du Nord est une zone à faibles émissions où des règles strictes s'appliquent aux émissions de soufre depuis 2015, et aux émissions d'azote depuis 2021. Des avions renifleurs et des contrôles au port vérifient le soufre, et une amende sanctionne les infractions. Mesurer les émissions d'azote est moins évident car la réduction dépend non du carburant mais des investissements dans la motorisation et l'épuration. L'avion renifleur vole 250 heures par an, dont 60 heures pour le renifleur. Un budget a été prévu de 2021 à 2024 pour 20 heures de vol supplémentaires.

Le secrétaire d'État devrait soumettre au gouvernement l'achat d'un nouvel avion pour doubler les heures de vol consacrées aux inspections environnementales, ce que je soutiens.

L'Institut royal d'Aéronomie Spatiale de Belgique développe un capteur à installer sur les éoliennes en 2024 pour mesurer les émissions de soufre, d'azote et de CO₂ sur la route de nos ports. En cas de succès, des capteurs supplémentaires seront installés dans la nouvelle zone offshore d'éoliennes.

Hoewel België een pionier is op het gebied van emissiebeheersing, wordt het snuffelvliegtuig onvoldoende ingezet. Die tool maakt het nochtans mogelijk om effectiever tegen overtreders op te treden en het aantal vaststellingen van een inbreuk te verhogen. De metingen van dat vliegtuig kunnen echter niet als wettelijke grondslag gebruikt worden en door de inspectietermijnen van zes maanden beschikken de overtreders over voldoende tijd om zich in orde te stellen. Zelfs als er vastgesteld wordt dat een schip een bron van vervuiling is, kan het bovendien pas aan een wettelijke controle onderworpen worden als het in een haven aanmeert.

Is men van plan de opdrachten van het snuffelvliegtuig uit te breiden en ervoor te zorgen dat de metingen ervan wettelijk erkend worden? Zou u het liever vervangen door sensors op de windturbines in de haven van Antwerpen? Wordt er over een geharmoniseerd wettelijk kader overlegd? Wat zijn de Europese regels ter zake?

03.02 Minister Vincent Van Quickenborne (Frans): Volgens het Europees Agentschap voor maritieme veiligheid (EMSA) is het scheepsverkeer wereldwijd verantwoordelijk voor 24 % van de zwaveluitstoot (SOx), 24 % van de stikstofuitstoot (NOx) en 9 % van de fijnstofuitstoot. De schipvaart vertegenwoordigt 13,5 % van de broeikasgasuitstoot van de transportsector.

Onze Noordzee is een lage-emissiezone waar er sinds 2015 strenge regels gelden voor de zwaveluitstoot, en sinds 2021 ook voor de stikstofuitstoot. De zwaveluitstoot wordt met behulp van snuffelvliegtuigen en controles in de havens in het oog gehouden en in geval van inbreuken worden er boetes opgelegd. De meting van de stikstofuitstoot is minder vanzelfsprekend, aangezien een vermindering van die uitstoot niet van de gebruikte brandstof afhangt, maar van investeringen in de aandrijving en de zuivering. Het snuffelvliegtuig vliegt 250 uur per jaar, waarvan 60 uur met de snuffelsensor ingeschakeld. Voor de periode van 2021 tot 2024 werd er een budget gealloceerd voor 20 extra vliegreizen.

Het is de bedoeling dat de staatssecretaris de aankoop van een nieuw vliegtuig aan de regering voorlegt om het aantal aan milieu-inspecties gewijde vliegreizen te kunnen verdubbelen. Ik steun dat voorstel.

Het Koninklijk Belgisch Instituut voor Ruimte-Aeronomie ontwikkelt een sensor die in 2024 op de windturbines geïnstalleerd moet worden om de uitstoot van zwavel, stikstof en CO₂ op de routes naar onze havens te meten. Indien die aanpak succesvol is, zullen er extra sensors geïnstalleerd worden op de windturbines van het nieuwe

offshorewindpark.

La Belgique dispose déjà d'un cadre juridique permettant de sanctionner. Les navires émettant trop de soufre sont signalés à la base de données européenne THETIS, dans laquelle les États membres peuvent lier les alertes. Ainsi, les ports où ils accostent peuvent effectuer des inspections. Cependant, il faut que les normes d'utilisation des renifleurs soient internationalement reconnues pour pouvoir utiliser pleinement ces résultats lors de poursuites. Pour le moment, un prélèvement est nécessaire pour peaufiner les constatations.

La Belgique participe au réseau des enquêteurs et des procureurs de la mer du Nord. La révision de la directive 2005/35 débutera cette année. La Belgique soutient une approche européenne uniforme, des critères clairs de sanctions, et que cette directive intègre les réglementations internationales sur le CO₂, les SO_x et NO_x. La proposition de révision européenne inclut cette extension et prévoit des amendes administratives obligatoires. L'introduction du secteur maritime dans le système ETS, au 1^{er} janvier 2024, réduira les émissions de CO₂ autorisées des navires et inclura à terme les méthanes et le protoxyde d'azote. Des règles ont été prises pour les épurateurs, mais la Belgique plaide pour interdire les déversement en mer.

[03.03] Daniel Senesael (PS): Je me réjouis de votre volonté d'augmenter les heures de vol, d'investir sur les moteurs et d'acheter de nouveaux avions, ainsi que de la mise en place de nouveaux capteurs.

Les navires doivent être repérés de manière beaucoup plus circonstanciée, et sanctionnés. Le cadre juridique existant permet d'établir des dossiers de poursuites. L'approche doit être unifiée avec nos pays voisins. Il faut des critères clairs pour appliquer la sanction. La décision européenne devrait y parvenir prochainement.

L'incident est clos.

La discussion des questions se termine à 11 h 03.

België beschikt al over een juridisch kader dat het mogelijk maakt om sancties op te leggen. Schepen die te veel zwavel uitstoten worden gemeld aan de Europese THETIS-gegevensbank, waaraan lidstaten waarschuwingen kunnen koppelen. De havens waar die schepen aanmeren kunnen dan inspecties uitvoeren. De normen voor het gebruik van snuffeltools moeten evenwel internationaal erkend worden opdat die resultaten volledig gebruikt kunnen worden bij vervolgingen. Voorlopig is een monsterneming noodzakelijk om de vaststellingen te verbeteren.

België neemt deel aan het North Sea Network of Investigators and Prosecutors (Noordzeenetwerk van onderzoekers en procureurs). De herziening van richtlijn 2005/35 zal dit jaar aanvangen. België steunt een uniforme Europese aanpak en duidelijke criteria voor sancties; ons land is er ook voorstander van dat de internationale regelgeving inzake de uitstoot van CO₂, zwaveloxide en stikstofdioxide in die richtlijn opgenomen wordt. De voorgestelde Europese herziening omvat die uitbreiding en voorziet in verplichte administratieve boetes. Door de opname van de maritieme sector in het ETS-systeem op 1 januari 2024 zal de toegelaten CO₂-uitstoot van schepen verminderen en zal ook de uitstoot van methaan en distikstofmonoxide daar op termijn onder vallen. Er werden regels ingevoerd voor zuiveringsinstallaties, maar België pleit ervoor om lozingen in zee te verbieden.

[03.03] Daniel Senesael (PS): Het verheugt me dat u bereid bent het aantal vliegreizen op te trekken, in de motoren te investeren, nieuwe vliegtuigen aan te schaffen en nieuwe sensors te installeren.

De schepen moeten veel nauwkeuriger opgespoord worden en er moeten ook sancties opgelegd kunnen worden. Het huidige juridisch kader maakt het mogelijk vervolgingsdossiers aan te leggen. We moeten onze aanpak op die van onze buurlanden afstemmen. Er zijn duidelijke criteria nodig om te kunnen sanctioneren. De Europese beslissing zou een en ander eerlang mogelijk moeten maken.

Het incident is gesloten.

De behandeling van de vragen wordt gesloten om 11.03 uur.