



CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

COMPTE RENDU ANALYTIQUE

BEKNOPT VERSLAG

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

COMMISSIE VOOR ENERGIE, LEEFMILIEU EN
KLIMAAT

Mardi

19-01-2021

Matin

Dinsdag

19-01-2021

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 – Parti du Travail de Belgique
Open Vld	Open Vlaamse Liberalen en Democraten
sp.a	socialistische partij anders
cdH	centre démocrate Humaniste
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 beigekleurig 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

Débat d'actualité: le parc éolien de Dunkerque et questions jointes de	1
- 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)	1
- Jasper Pillen à Vincent Van Quickenborne (VPM Justice et Mer du Nord) sur "Le parc éolien au large de Dunkerque" (55012168C)	1
- Yngvild Ingels à Vincent Van Quickenborne (VPM Justice et Mer du Nord) sur "Le parc éolien offshore au large de Dunkerque" (55012645C)	1
- Sander Loones à Vincent Van Quickenborne (VPM Justice et Mer du Nord) sur "Le projet de parc éolien à hauteur de Dunkerque" (55012699C)	1
- 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)	1
- Leen Dierick à Vincent Van Quickenborne (VPM Justice et Mer du Nord) sur "Le parc éolien offshore de Dunkerque" (55012752C) <i>Orateurs: Kurt Ravyts, Jasper Pillen, Sander Loones, Melissa Depraetere, présidente du groupe sp.a, Leen Dierick, Vincent Van Quickenborne, vice-premier ministre et ministre de la Justice, chargé de la Mer du Nord</i>	1
Questions jointes de	6
- 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)	6
- 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) <i>Orateurs: Wouter De Vriendt, Kurt Ravyts, Vincent Van Quickenborne, vice-premier ministre et ministre de la Justice, chargé de la Mer du Nord</i>	6
Question de Jasper Pillen à Vincent Van	8

INHOUD

Actualiteitsdebat: het windmolenpark voor de kust van Duinkerke en toegevoegde vragen van	1
- 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)	1
- Jasper Pillen aan Vincent Van Quickenborne (VEM Justitie en Noordzee) over "Het windmolenpark voor de kust van Duinkerke" (55012168C)	1
- Yngvild Ingels aan Vincent Van Quickenborne (VEM Justitie en Noordzee) over "Het offshore windmolenpark voor de kust van Duinkerke" (55012645C)	1
- Sander Loones aan Vincent Van Quickenborne (VEM Justitie en Noordzee) over "Het geplande windmolenpark ter hoogte van Duinkerke" (55012699C)	1
- 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)	1
- Leen Dierick aan Vincent Van Quickenborne (VEM Justitie en Noordzee) over "Het offshore windmolenpark in Duinkerke" (55012752C) <i>Spreekers: Kurt Ravyts, Jasper Pillen, Sander Loones, Melissa Depraetere, voorzitter van de sp.a-fractie, Leen Dierick, Vincent Van Quickenborne, vice-eersteminister en minister van Justitie, belast met Noordzee</i>	1
Samengevoegde vragen van	6
- Wouter De Vriendt aan Vincent Van Quickenborne (VEM Justitie en Noordzee) over "De beslissing van de IMO omtrent de uitstoot van de scheepvaart" (55011455C)	6
- 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) <i>Spreekers: Wouter De Vriendt, Kurt Ravyts, Vincent Van Quickenborne, vice-eersteminister en minister van Justitie, belast met Noordzee</i>	6
Vraag van Jasper Pillen aan Vincent Van	8

Quickenborne (VPM Justice et Mer du Nord) sur "Les contrôles des émissions de suie (noir de carbone)" (55012165C)

Orateurs: **Jasper Pillen, Vincent Van Quickenborne**, vice-premier ministre et ministre de la Justice, chargé de la Mer du Nord

Quickenborne (VEM Justitie en Noordzee) over "De controles op de uitstoot van roet (black carbon)" (55012165C)

Sprekers: **Jasper Pillen, Vincent Van Quickenborne**, vice-eersteminister en minister van Justitie, belast met Noordzee

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

Orateurs: **Jasper Pillen, Vincent Van Quickenborne**, vice-premier ministre et ministre de la Justice, chargé de la Mer du Nord

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

Sprekers: **Jasper Pillen, Vincent Van Quickenborne**, vice-eersteminister en minister van Justitie, belast met Noordzee

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

Orateurs: **Malik Ben Achour, Vincent Van Quickenborne**, vice-premier ministre et ministre de la Justice, chargé de la Mer du Nord

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

Sprekers: **Malik Ben Achour, Vincent Van Quickenborne**, vice-eersteminister en minister van Justitie, belast met Noordzee

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

Orateurs: **Sander Loones, Vincent Van Quickenborne**, vice-premier ministre et ministre de la Justice, chargé de la Mer du Nord

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

Sprekers: **Sander Loones, Vincent Van Quickenborne**, vice-eersteminister en minister van Justitie, belast met Noordzee

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

Orateurs: **Sander Loones, Vincent Van Quickenborne**, vice-premier ministre et ministre de la Justice, chargé de la Mer du Nord

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

Sprekers: **Sander Loones, Vincent Van Quickenborne**, vice-eersteminister en minister van Justitie, belast met Noordzee

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

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

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

Le texte en italique est le résumé de la question préalablement déposée.

De cursieve tekst is een samenvatting van de tekst die de vraagsteller vooraf heeft ingediend.

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 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)

01.01 Kurt Ravyts (VB): En octobre 2020, le ministre a eu un contact avec l'ambassadrice française au cours duquel il a été convenu que les parties belges concernées pourraient aussi apporter leur contribution à la consultation publique au sujet

01.01 Kurt Ravyts (VB): In oktober 2020 had de minister contact met de Franse ambassadrice en werd met er afgesproken dat ook de Belgische betrokkenen hun inbreng mochten doen in de Franse publieksconsultatie over het geplande

du parc éolien prévu au large de Dunkerque. Le ministre continue de plaider pour une solution négociée, mais il a demandé l'aide d'un bureau d'avocat français.

Que contenait l'avis du fédéral? Quelle est la politique coordonnée des autorités belges? Quelles sont les prochaines étapes?

01.02 Jasper Pillen (Open Vld): Les parties intéressées belges ont-elle eu l'occasion d'exprimer leurs griefs et de poser des questions au cours de la procédure de consultation? Une position belge coordonnée a-t-elle été adoptée à cette occasion? Comment s'est déroulée la session d'information du 3 décembre? Quelles sont les prochaines étapes dans la procédure?

01.03 Sander Loones (N-VA): Les conseils communaux de Nieuport, La Panne et Koksijde se sont déjà prononcés par rapport à la construction, tout près de notre frontière, d'un parc dont les éoliennes seront les plus hautes au monde. Il s'agira d'un maximum de 46 éoliennes d'une hauteur de 260 mètres. Elles seront visibles de notre côte et auront aussi un impact sur nos routes maritimes.

Pouvons-nous recevoir un compte-rendu de la concertation belgo-française? Selon le ministre, quel impact aura le parc éolien de Dunkerque? Une coopération entre les autorités belges et françaises au sujet d'un parc éolien plus éloigné de littoral, dans la zone frontalière, est-elle à l'étude?

01.04 Melissa Depraetere (sp.a): *Les autorités de La Panne font part de leurs inquiétudes concernant le projet d'installation d'un parc éolien à 10 km de notre littoral, parc qui accueillerait les plus hautes éoliennes au monde. Le groupe français n'a pas tenu sa promesse de se mettre en rapport avec les autorités locales de La Panne. La Panne demande la réalisation d'une étude sur l'installation d'un parc éolien commun franco-belge et réclame le gel du planning actuel d'installation du parc éolien français.*

Le ministre est-il au courant des objections émises? Dispose-t-il de davantage d'informations concernant la localisation exacte de ce parc et les détails de son installation? S'est-il concerté avec La Panne et les autorités françaises? Que pense-t-il de la proposition de parc commun? Les autorités belges sont-elles en mesure de faire suspendre l'installation? Quelles autres démarches le ministre entreprendra-t-il?

01.05 Leen Dierick (CD&V): *Le ministre a-t-il déjà été en contact avec son homologue française et*

windmolenpark voor de kust van Duinkerke. De minister blijft pleiten voor een onderhandelde oplossing, maar heeft toch een Frans advocatenkantoor onder de arm genomen.

Wat stond er in het federale advies? Wat is de gecoördineerde aanpak van de Belgische overheid? Wat zijn de volgende stappen?

01.02 Jasper Pillen (Open Vld): Hebben de Belgische belanghebbenden de kans gekregen om hun grieven te uiten en vragen te stellen in de consultatieprocedure? Werd hierbij een gecoördineerd Belgisch standpunt ingenomen? Hoe verliep de infovergadering van 3 december? Wat zijn de volgende stappen in de procedure?

01.03 Sander Loones (N-VA): De gemeenteraden van Nieuwpoort, De Panne en Koksijde hebben zich al uitgesproken over de komst van het windmolenpark vlak bij onze grens, met de hoogste molens ter wereld. Het gaat over maximaal 46 windmolens met een hoogte van 260 meter. Ze zullen zichtbaar zijn vanaf onze kust en ook een impact hebben op onze vaarroutes.

Kunnen we een debriefing krijgen van het overleg dat met Frankrijk werd gevoerd? Hoe schat de minister de impact van het windmolenpark in? Is een samenwerking tussen de Belgische en Franse overheid rond een windmolenpark – verder van de kust – in de grenszone onderzocht?

01.04 Melissa Depraetere (sp.a): *Het bestuur van De Panne uit haar ongerustheid over de geplande bouw van een nieuw windmolenpark op 10 km van onze kust met de hoogste molens ter wereld. Ondanks beloftes van het Franse concern werd geen enkel contact opgenomen met het lokaal bestuur. De Panne vraagt een studie over de bouw van een gezamenlijk Frans-Belgisch windmolenpark en eist de staking van de huidige planning voor de bouw van het Franse windmolenpark.*

Is de minister op de hoogte van de bezwaren? Heeft hij meer informatie over de exacte locatie en details van de bouw van dit park? Heeft hij overlegd met De Panne en met de Franse overheden? Wat is zijn visie op het voorstel over het gezamenlijk park? Kan de Belgische overheid de bouw laten opschorten? Welke stappen zal de minister verder ondernemen?

01.05 Leen Dierick (CD&V): *Heeft de minister al contact gehad met zijn Franse collega en met het*

avec les autorités communales de La Panne? Quelle est sa position? Quelles sont les objections? Le parc éolien français comporte-t-il une valeur ajoutée pour le secteur énergétique belge? Est-il question d'une collaboration franco-belge? Quelles démarches le ministre compte-t-il entreprendre?

01.06 Vincent Van Quickenborne, ministre (en néerlandais): Le 3 décembre 2020, une réunion de concertation publique en ligne a été organisée, à notre demande, avec les promoteurs, l'administration française de l'Énergie, les représentants du Préfet maritime, le CEO du port d'Ostende, le bourgmestre de La Panne, un représentant de la Défense, un représentant des organisations belges de défense de l'environnement et moi-même.

Il a été souligné qu'à cette occasion, notre pays n'a pas été entendu et les problèmes n'ont été qu'esquissés.

Ainsi, les routes maritimes entre notre pays et le Royaume-Uni deviendraient inutilisables. Il ne serait pas faisable en pratique ni rentable du point de vue commercial d'envisager des routes alternatives. Les discussions au sujet d'une nouvelle ligne de ferries sont en outre hypothéquées.

Selon les plans français, le périmètre de sécurité prévu se situerait sur le territoire belge. Nous avons fait observer que pareille situation ne serait pas acceptable à nos yeux. Conséquence: cela réduirait de près de la moitié la superficie sur laquelle la France pourrait construire des éoliennes.

L'espace aérien surplombant le site planifié est contrôlé par la Belgique. Dans cette zone, les obstacles ne peuvent pas avoir une hauteur supérieure à 126 mètres, pour ne pas perturber le trafic aérien. Dans les plans, il est toutefois question d'éoliennes d'une hauteur pouvant atteindre 300 mètres. Le radar spécialisé de nos hélicoptères de sauvetage pourrait être perturbé par ces obstacles.

Par ailleurs, des éoliennes pouvant atteindre 300 mètres de hauteur gâchent aussi la vue des Belges qui vivent sur le littoral. Les éoliennes au large de Knokke n'ont que la moitié de cette hauteur et sont situées deux fois plus au large. Les conséquences pour les habitants de la côte belge, les propriétaires de secondes résidences, le tourisme et l'économie seraient considérables en raison de la pollution visuelle causée par ces méga-éoliennes. Mes collaborateurs et moi-même avons déjà eu des contacts multiples, à ce sujet, avec les bourgmestres des communes côtières de La

gemeentebestuur van De Panne? Welk standpunt neemt hij in? Wat zijn de bezwaren? Biedt het Franse windmolenpark een meerwaarde voor de Belgische energiesector? Is er sprake van een Belgisch-Franse samenwerking? Welke stappen zal de minister zetten?

01.06 Minister Vincent Van Quickenborne (Nederlands): Op 3 december 2020 werd op onze vraag een online openbare overlegvergadering georganiseerd met de projectontwikkelaars, de Franse energieadministratie, vertegenwoordigers van de préfet maritime, de CEO van de haven van Oostende, de burgemeester van De Panne, een vertegenwoordiger van Defensie, een vertegenwoordiger van de Belgische milieuorganisaties en ikzelf.

Er werd beklemtoond dat ons land niet gehoord is geweest en de problemen werden geschetst.

Zo worden de scheepvaartroutes tussen ons land en het VK onbruikbaar. Alternatieve routes zijn praktisch niet haalbaar of commercieel niet rendabel. Gesprekken over een nieuwe ferryverbinding worden gehypothekeerd.

De geplande veiligheidsperimeter zou volgens de Franse plannen op Belgisch grondgebied liggen. Wij hebben er op gewezen dat dit niet kan, waardoor de oppervlakte waarop Frankrijk windmolens kan bouwen, met bijna de helft verkleind zal worden.

Het luchtruim boven de geplande locatie wordt gecontroleerd door België. Obstakels mogen in deze zone niet hoger zijn dan 126 meter om het vliegverkeer niet te storen. In de plannen is echter sprake van windmolens tot 300 meter hoog. De gespecialiseerde radar van onze reddingshelikopters kan door die obstakels verstoord worden.

Windmolens tot 300 meter hoog zijn uiteraard ook een doorn in het oog van onze kustgemeenschappen. De windmolens voor de kust van Knokke zijn half zo hoog en liggen dubbel zo ver in zee. De gevolgen voor onze kustbewoners, tweedeverblijvers, het toerisme en de economie zullen door de belemmering van het zeezicht groot zijn. Mijn medewerkers en ikzelf hadden hierover al meermaals contact met de kustburgemeesters van De Panne, Koksijde, Nieuwpoort en Middelkerke. Ik ondersteun hun kritiek. De burgemeester van De Panne is meermaals mee naar Parijs geweest om

Panne, de Koksijde, de Nieuport et de Middelkerke. J'adhère à leurs critiques. Le bourgmestre de La Panne m'a accompagné plusieurs fois lorsque je me suis rendu à Paris pour une concertation avec les parties françaises concernées. Les préoccupations des bourgmestres des communes côtières ont été clairement mises en lumière lors de la consultation publique.

Il est prévu d'implanter les éoliennes dans une zone naturelle située en lisière des Bancs de Flandre. La France doit respecter les directives européennes et le parc ne peut pas avoir de répercussions négatives sur nos zones protégées.

Nous avons proposé de déplacer le parc vers le nord. Ce site alternatif permet de préserver les routes maritimes, se situe en dehors de l'espace aérien contrôlé par la Belgique et limite l'impact sur le paysage marin. Nous avons proposé de partager les résultats de nos études environnementales. Le gestionnaire de réseau Elia est disposé, lui aussi, à partager ses connaissances.

La construction d'un parc franco-belge ne résout pas nos problèmes, mais un site alternatif peut éventuellement y contribuer. Il va de soi qu'une coopération en vue du développement de parcs à la frontière crée des possibilités et nous allons certainement envisager cette option.

Selon la législation européenne, la France doit aussi étudier des alternatives lors de la désignation d'un emplacement. Nous avons demandé des informations à ce sujet.

Nous avons fait suivre toutes nos remarques, ainsi que la proposition d'un autre emplacement, à la Commission nationale du débat public, aux concepteurs du projet et aux cabinets de la ministre française de la transition écologique et du président français. Je remettrai un duplicata à la commission.

Les concepteurs du projet doivent désormais indiquer comment ils tiendront compte de toutes les objections manifestées au cours de la consultation publique et décider s'ils poursuivront ou non le projet. Ils devront ensuite lancer des études pour pouvoir obtenir les autorisations nécessaires à la construction du parc. Une nouvelle consultation publique sur les incidences environnementales devra alors être organisée. Cette nouvelle consultation devra impliquer les pays voisins.

Des démarches juridiques éventuelles ne sont pas encore à l'ordre du jour, car aucun permis n'a encore été délivré. Si un permis devait être délivré,

daar te overleggen met de Franse betrokkenen. De bezorgdheden van de kustburgemeesters werden duidelijk naar voren gebracht tijdens de publieksconsultatie.

De windmolens worden ingepland in natuurgebied dat grenst aan de Vlaamse Banken. Frankrijk moet zich houden aan de Europese richtlijnen en het park mag geen negatieve gevolgen hebben voor onze beschermde gebieden.

Wij hebben voorgesteld om het park meer naar het noorden te verschuiven. Deze alternatieve locatie vrijwaart de scheepvaartroutes, ligt buiten het door België gecontroleerd luchtruim en beperkt de impact op het zeezicht. Wij hebben aangeboden om de resultaten van onze milieustudies te delen. Ook Elia is bereid zijn kennis te delen.

De bouw van een Frans-Belgisch park lost onze problemen niet op, een alternatieve locatie eventueel wel. Samenwerking voor de ontwikkeling van parken aan de grens schept uiteraard wel mogelijkheden en zullen we zeker overwegen.

Volgens de Europese regelgeving moet Frankrijk bij het vastleggen van een locatie ook alternatieven onderzoeken. Wij hebben hen daarover om informatie gevraagd.

Al onze opmerkingen en het voorstel over een alternatieve locatie hebben wij overgezonden aan de Commission nationale du débat public, de projectontwikkelaars en de kabinetten van de Franse minister van Ecologische transitie en de Franse president. Ik zal een afschrift aan de commissie bezorgen.

De projectontwikkelaars moeten nu aangeven hoe zij rekening zullen houden met alle bezwaren die werden uitgebracht in de publieksconsultatie en beslissen of zij met dit project verdergaan. Om het park te bouwen moeten zij dan onderzoeken starten om de nodige vergunningen te krijgen. Rond de milieueffecten moet er dan opnieuw een publieksconsultatie worden georganiseerd, waarbij de buurlanden betrokken moeten worden.

Eventuele juridische stappen zijn momenteel nog niet aan de orde, omdat er nog geen vergunningen werden uitgereikt. Als die er komen, zullen we

nous envisagerions de l'attaquer en justice.

Nous poursuivons bien sûr le dialogue à tous les niveaux, jusqu'à celui de notre premier ministre et du président français. J'ai invité à une concertation les concepteurs du projet et les collaborateurs de la ministre française de la transition écologique. Le gouvernement fédéral soutient ma position et souhaite poursuivre les discussions diplomatiques au niveau des affaires étrangères. Le dialogue reste la meilleure façon de parvenir le plus rapidement possible à une solution acceptable et sûre du point de vue juridique pour toutes les parties concernées.

01.07 Kurt Ravyts (VB): Merci pour cette réponse éclairante. Pour l'instant, je peux souscrire à la stratégie du ministre. Je soutiens l'alternative consistant à aller plus au large. Nous devons à présent attendre de voir quelle sera la réaction des Français.

01.08 Jasper Pillen (Open Vld): C'est une bonne chose que le ministre ait de nouveau énuméré les raisons pour lesquelles ce projet est si négatif pour notre pays. Toutes les parties prenantes en Belgique ont été associées à l'initiative du ministre et la France a ainsi pu être bien informée des problèmes que nous rencontrons sur ce projet.

01.09 Sander Loones (N-VA): Le parc commun franco-belge semble ne pas constituer une bonne alternative. À un stade ultérieur de la procédure, des démarches juridiques liées à la zone de sécurité, à l'espace aérien et à la réserve naturelle ne sont pas exclues. Nous pouvons également exercer une pression supplémentaire à l'échelon européen.

Le gouvernement s'efforce d'entretenir de bonnes relations avec la France mais cela ne signifie pas que nous soyons uniquement au service de notre voisin d'Outre-Quévrain. La situation peut également être bénéfique pour nous. Nous devons tenter d'augmenter la pression politique dans ce dossier.

01.10 Melissa Depraetere (sp.a): J'espère que des alternatives sont possibles. Il est bon que notre pays ait clairement énoncé son point de vue et qu'il engagera le dialogue avec la France.

01.11 Leen Dierick (CD&V): Il est clair que le projet n'entraîne que des conséquences négatives pour notre pays. J'ignorais ses effets négatifs pour notre secteur aérien. Nous devons tout mettre en œuvre pour l'empêcher et nous devons parler d'une seule voix, du niveau local au fédéral.

overwegen om ze aan te vechten.

We zetten uiteraard de dialoog verder op alle niveaus, tot op het niveau van contacten tussen onze premier en de Franse president. Ik heb de projectontwikkelaars en de medewerkers van de Franse minister voor Ecologische transitie uitgenodigd voor een overleg. De federale regering gaat akkoord met mijn standpunt en wil de diplomatieke gesprekken op het niveau van Buitenlandse Zaken verder zetten. De dialoog blijft de beste en snelste manier om tot een aanvaardbare en rechtszekere oplossing te komen voor alle betrokken partijen.

01.07 Kurt Ravyts (VB): Dit was een verhelderend antwoord. Voorlopig kan ik de strategie van de minister onderschrijven. Ik steun het alternatief verder in zee. Nu moeten we afwachten hoe de Fransen zullen reageren.

01.08 Jasper Pillen (Open Vld): Het is goed dat de minister nog eens duidelijk heeft opgesomd waarom dit project zo negatief is voor ons land. Alle belanghebbenden in België werden betrokken bij het initiatief van de minister. Frankrijk werd daardoor goed geïnformeerd over onze problemen met dit project.

01.09 Sander Loones (N-VA): Het gezamenlijke Frans-Belgische park blijkt geen goed alternatief te zijn. Wat verder in de procedure zijn juridische stappen omwille van de veiligheidszone, het luchtruim en het natuurgebied niet uitgesloten. Ook via Europa kunnen we extra druk zetten.

De regering streeft goede banden met Frankrijk na. Dat hoeft niet te betekenen dat we enkel ten dienste van ons buurland moeten staan, het kan ons misschien ook iets opleveren. In dit dossier moeten we proberen om de politieke druk op te voeren.

01.10 Melissa Depraetere (sp.a): Ik hoop dat er alternatieven mogelijk zijn. Het is goed dat ons land zijn standpunt duidelijk gemaakt heeft en in dialoog zal gaan met Frankrijk.

01.11 Leen Dierick (CD&V): Het is duidelijk dat het project alleen maar negatieve gevolgen heeft voor ons land. Ik was nog niet op de hoogte over de negatieve aspecten voor onze luchtvaart. Wij moeten er alles aan doen om dit tegen te houden en moeten met één stem spreken, van lokaal tot

federaal niveau.

01.12 Sander Loones (N-VA): Nous ne sommes pas favorables à l'installation de ce parc, même plus au large, car il serait dans ce cas toujours dommageable pour nous, non?

01.13 Vincent Van Quickenborne, ministre (en néerlandais): Il existe bien une solution alternative, à savoir un parc situé plus au nord. Nous pourrions même participer à sa construction. Il faudrait toutefois, dans ce cas, que la première zone préjudiciable soit abandonnée.

L'incident est clos.

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): Notre pays évoquera-t-il au niveau européen la décision de l'Organisation Maritime Internationale (OMI) d'autoriser les émissions de la navigation maritime à continuer d'augmenter, décision qui ne cadre pas avec l'Accord de Paris ni avec la décision de la Commission européenne de soumettre le secteur maritime au système des droits d'émissions? Notre pays tentera-t-il d'infléchir la position de l'OMI afin de relever le niveau d'ambition?

02.02 Kurt Ravyts (VB): L'OMI a approuvé en novembre une proposition prônant le lancement de labels énergétiques pour la navigation maritime. Les armateurs qui enregistrent trois années d'affilée des résultats plus mauvais que la moyenne en matière d'émissions de gaz à effet de serre devront présenter un plan d'amélioration. Les organisations environnementales critiquent surtout l'absence de sanctions.

La Commission européenne souhaite intégrer la navigation maritime dans le système ETS, ce qui ne s'accorde pas au plan de l'OMI. Une zone de basses émissions (ZBE) entrera en vigueur en mer du Nord à partir du 1^{er} janvier 2021. Comment la Belgique réagira-t-elle à la proposition de l'OMI?

02.03 Vincent Van Quickenborne, ministre (en néerlandais): Dans l'Accord de Paris, une ambition a été définie: réduire d'au moins 40 % d'ici à 2030

01.12 Sander Loones (N-VA): Wat ons betreft mag het park er niet komen, ook niet dieper in zee, want dan zal het toch nog altijd schadelijk zijn voor ons?

01.13 Minister Vincent Van Quickenborne (Nederlands): Er is wel degelijk een alternatief, namelijk een park dat meer naar het noorden ligt. Daar zouden we zelfs aan mee kunnen bouwen. De eerste schadelijke zone moet dan wel geschrapt worden.

Het incident is gesloten.

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)

02.01 Wouter De Vriendt (Ecolo-Groen): Zal ons land op Europees niveau aankaarten dat de beslissing van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) dat de uitstoot van de scheepvaart kan blijven stijgen, niet strookt met het Klimaatakkoord van Parijs en met de beslissing van de Europese Commissie om de maritieme sector onder het stelsel van de emissierechten te brengen? Gaat ons land wegen op het standpunt van de IMO om meer ambitie aan de dag te leggen?

02.02 Kurt Ravyts (VB): De IMO heeft in november een voorstel goedgekeurd om energielabels voor de scheepvaart in te voeren. Rederijen die drie jaar na elkaar slechter dan gemiddeld scoren op de uitstoot van broeikasgassen, moeten een verbeterplan maken. Milieuorganisatoren hebben vooral kritiek op het uitblijven van sancties.

De Europese Commissie wil de scheepvaart opnemen in het ETS-systeem, wat niet overeenstemt met het plan van de IMO. Op de Noordzee geldt vanaf 1 januari 2021 een lage-emissiezone (LEZ). Hoe zal België reageren op het voorstel van de IMO?

02.03 Minister Vincent Van Quickenborne (Nederlands): In het Klimaatakkoord van Parijs werd de ambitie vastgelegd om de CO₂-uitstoot van

les émissions de CO₂ dans la navigation maritime internationale. L'OMI a commencé à définir sa stratégie en 2018. Les mesures à court terme ont été négociées fin 2020. À ce moment-là, notre pays a mis explicitement l'accent sur la nécessité de nourrir de plus hautes ambitions pour atteindre les objectifs fixés.

Au sein de la High Ambition Coalition for Shipping, notre pays collabore avec des pays qui poursuivent des ambitions similaires, mais dans le giron de l'OMI, 174 pays doivent conclure un accord. Le résultat final a été un compromis international qui a eu le mérite d'être le tout premier cénacle où des mesures ont été discutées pour la première fois. Le travail se poursuit sur cette base. En raison du caractère international de la navigation maritime, l'équité des règles du jeu est indispensable. Le résultat – un label énergétique – n'est pas ce que nous souhaitons.

En 2023, la stratégie OMI sera reconsidérée. Dans quel but? Rester en conformité avec l'Accord de Paris et avec les nouvelles ambitions de l'UE. La Belgique prononcera alors un nouveau plaidoyer en faveur d'une réduction ambitieuse des émissions d'au moins 55 % d'ici à 2030 et de la neutralité carbone en 2050. Nos armateurs belges prouvent que c'est un objectif réaliste, du moins si nous pouvons stimuler suffisamment le secteur et offrir dans nos ports des combustibles alternatifs tels que l'hydrogène.

Des discussions sont également en cours, à l'heure actuelle, au sujet de l'intégration de la navigation maritime dans le système ETS. Ces discussions devront, à l'avenir, être menées en parallèle avec les négociations OMI. Il faut pouvoir continuer à garantir des règles du jeu équitables pour les ports de l'UE et les autres ports. Seules des mesures prises à l'échelle mondiale permettront d'atteindre les objectifs.

Notre pays fait figure d'exemple international en la matière, avec nos contrôles sévères des émissions d'oxydes d'azote, de soufre et de noir de carbone. Notre avion renifleur est d'une grande efficacité pour contrôler la zone côtière.

02.04 Wouter De Vriendt (Ecolo-Groen): L'attitude de l'OMI est obsolète et non conforme aux objectifs climatiques. Une attitude belge active sera nécessaire. Les dix prochaines années seront cruciales pour la réalisation des objectifs de l'Accord de Paris. La navigation maritime jouera un rôle important à cet égard.

02.05 Kurt Ravyts (VB): Le Vlaams Belang a

internationale scheepvaart tegen 2030 met minstens 40 % te verminderen. In 2018 is de IMO gestart met het bepalen van haar strategie. Eind 2020 werden de kortetermijnmaatregelen besproken. Ons land heeft toen expliciet benadrukt dat er meer ambitie nodig is om de doelstellingen te bereiken.

Binnen de High Ambition Coalition for Shipping werkt ons land samen met gelijkgestemde ambitieuze landen, maar in de IMO moeten 174 landen een akkoord sluiten. Het uiteindelijk resultaat is een internationaal compromis geworden, dat als verdienste had dat er voor het eerst maatregelen besproken werden. Vanuit die basis wordt nu verder gewerkt. Omwille van het internationale karakter van de scheepvaart is een gelijk speelveld noodzakelijk. Het resultaat – een energielabel – is niet hetgeen wij gewenst hadden.

In 2023 zal de IMO-strategie worden herbekeken om in lijn te kunnen blijven met het Klimaatakkoord en met de nieuwe ambities van Europa. België zal dan opnieuw pleiten voor een ambitieuze emissiereductie van minstens 55 % tegen 2030 en klimaatneutraliteit in 2050. Onze Belgische rederijen bewijzen dat dit een realistische doelstelling is, als we de sector voldoende kunnen stimuleren en alternatieve brandstoffen – zoals waterstof – in onze havens aanbieden.

Momenteel vinden er ook besprekingen plaats over de opname van de scheepvaart in het ETS. Die besprekingen moeten in de toekomst parallel lopen met de IMO-onderhandelingen. Een gelijk speelveld voor de EU-havens en de andere havens moet gegarandeerd blijven. Enkel maatregelen die wereldwijd worden getroffen, kunnen ervoor zorgen dat de doelstellingen worden gerealiseerd.

Ons land is ter zake een internationaal voorbeeld, met onze strenge controles op stikstof, zwavel en black carbon. Ons sniffervliegtuig is zeer effectief om het kustgebied te controleren.

02.04 Wouter De Vriendt (Ecolo-Groen): De houding van de IMO is achterhaald en niet in lijn met de klimaatdoelstellingen. Een actieve Belgische houding zal nodig zijn. De komende tien jaar zijn cruciaal om de doelstellingen van het Klimaatakkoord te halen. De scheepvaart is daarin een belangrijke speler.

02.05 Kurt Ravyts (VB): Het Vlaams Belang heeft

présenté une proposition de résolution concernant l'hydrogène. Nous sommes demandeurs d'une telle résolution car des règles du jeu équitables sont cruciales dans le domaine de la navigation maritime. Nous verrons donc dans quelle mesure il est possible de convenir d'objectifs climatiques au sein de l'OMI car nous ne pouvons pas instaurer de tels objectifs unilatéralement.

L'incident est clos.

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

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): La Belgique appartient depuis 2015 à la zone SECA, au sein de laquelle des normes plus strictes sont en vigueur pour les émissions de soufre des bateaux, et elle appartient depuis deux semaines à la zone NECA, au sein de laquelle sont aussi limitées les émissions d'azote. Le ministre a annoncé dans sa note de politique générale vouloir commencer des tests en mer du Nord afin de contrôler les émissions de suie. Ces tests doivent conduire à de nouvelles règles internationales.

Quel est le calendrier des tests et comment se déroulent-ils? À quels partenaires la Belgique s'associe-t-elle pour ces recherches et des contacts internationaux ont-ils été établis à ce sujet?

03.02 Vincent Van Quickenborne, ministre (*en néerlandais*): La Belgique dispose depuis cette année de sa propre zone de basses émissions (ZBE) au-dessus de la mer du Nord où s'appliquent des règles internationales pour les émissions de soufre et d'azote, mais pas encore pour le noir de carbone. L'Organisation Maritime Internationale (OMI) a appelé à rassembler des données à cette fin. Nous sommes idéalement positionnés, sur l'une des voies de navigation les plus denses au monde, pour rassembler très rapidement un très grand nombre de données.

Le budget pour un capteur de noir de carbone est prévu et l'achat, l'installation et la mise en service auront lieu avant la fin de l'année. Deux méthodes sont adoptées. D'une part, un capteur supplémentaire est placé dans un avion qui vole brièvement à travers le panache de fumée du bateau. L'opérateur peut ainsi voir en temps réel la composition exacte des gaz d'échappement du

un vessel van resolutie ingediend inzake waterstof. Wij zijn daar vragende partij voor. In de scheepvaart is een gelijk speelveld cruciaal. We zullen dus zien in hoeverre het binnen de IMO mogelijk is om klimaatdoelstellingen af te spreken, want we kunnen dit niet op eigen houtje invoeren.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Vraag nr. 55011936C van de heer Cogolati wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

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

03.01 Jasper Pillen (Open Vld): Sinds 2015 maakt België deel uit van de SECA-zone, waarbinnen strengere normen gelden voor de zwaveluitstoot van schepen, en sinds twee weken ook van de NECA-zone, waarbinnen ook de stikstofuitstoot moet worden beperkt. In zijn beleidsnota kondigde de minister aan te willen starten met tests op de Noordzee om de uitstoot van roet te controleren. Die tests moeten tot nieuwe internationale regelgeving leiden.

Wat is het tijdsplan voor de tests en hoe verlopen ze? Welke Belgische onderzoekspartners zijn erbij betrokken en zijn er hieromtrent internationale contacten?

03.02 Minister Vincent Van Quickenborne (*Nederlands*): België heeft sinds dit jaar een eigen lage-emissiezone (LEZ) boven de Noordzee, met internationale regels voor de uitstoot voor zwavel en stikstof, maar nog niet voor *black carbon*. De Internationale Maritieme Organisatie (IMO) heeft opgeroepen om daartoe data te verzamelen. Door onze ligging aan een van de drukste scheepvaartroutes ter wereld zijn wij ideaal geplaatst om snel heel veel data te verzamelen.

Het budget voor een sensor voor *black carbon* ligt vast en de aankoop, installatie en inwerkstelling zullen nog dit jaar gebeuren. Er wordt gewerkt met twee methodes. Enerzijds wordt een bijkomende sensor geplaatst in een vliegtuig waarmee kortstondig door de rookpluim van een schip wordt gevlogen. De operator kan dan in real time de exacte samenstelling van de uitlaatgassen van het

navire.

D'autre part, il y a l'installation d'un système de monitoring permanent et rapproché appelé MAX-DOAS pour Multi-Axis Differential Optical Absorption Spectroscopy, un capteur installé sur une éolienne située dans la zone offshore existante, tout près des voies maritimes internationales. Grâce à la réflexion de la lumière solaire, ce système de monitoring est capable d'identifier des composants tels que du soufre, de l'azote et du noir de carbone, ainsi que leurs émissions. Ce système permet donc de contrôler des centaines de navires par jour. Les budgets et les préparatifs administratifs nécessaires à ce projet sont là aussi en cours. L'installation suivra fin 2021, début 2022.

La DG Environnement, la DG Navigation, l'Unité de Gestion du Modèle Mathématique de la Mer du Nord (UGMM) et l'Institut d'Aéronomie Spatiale de Belgique participent à ces recherches. Tous les résultats seront communiqués à l'échelon international, où nous collaborons principalement avec l'Université technique de Göteborg, l'Université de Brême et l'Institut météorologique finlandais.

03.03 Jasper Pillen (Open Vld): Nous faisons donc figure de pionniers en matière d'écologie en mer, ce qui est une bonne chose, et pour ce faire, nous collaborons avec des experts internationaux, ce qui fait de notre mer du Nord un terrain d'essai au niveau de l'innovation.

L'incident est clos.

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): La mise au point juridique et légistique de la protection de notre patrimoine culturel subaquatique constitue une priorité dans l'exposé d'orientation politique du ministre. Onze des 280 épaves dans notre partie de la mer du Nord ont été reconnues comme patrimoine subaquatique, des mesures de protection supplémentaires ayant été prises pour 9 d'entre elles.

Le ministre a-t-il déjà entrepris des démarches concrètes à cet effet? Comment conçoit-il la suite de la coopération avec les experts et les institutions de recherche?

04.02 Vincent Van Quickenborne, ministre (*en néerlandais*): Le 21 septembre 2018, l'ex-ministre

schip zien.

Anderzijds is er de installatie van een permanent en dus sluitend MAX-DOAS monitorsysteem – Multi-Axis Differential Optical Absorption Spectroscopy – een sensor op een windmolen in de huidige offshorezone dichtbij de internationale scheepvaartroutes. Zo'n monitorsysteem kan dankzij de reflectie van het zonlicht bestanddelen als zwavel, stikstof en *black carbon* identificeren, alsook de uitstoot ervan. Zo kunnen dagelijks honderden schepen worden gecontroleerd. Ook hiervoor zijn er de nodige budgetten en de administratieve voorbereidingen lopen. Eind 2021, begin 2022, volgt de installatie.

Het DG Leefmilieu, het DG Scheepvaart, de Beheerseenheid van het Mathematisch Model van de Noordzee (BMM) en het Belgische Instituut voor Ruimte-Aeronomie participeren in dit onderzoek. Alle bevindingen zullen internationaal worden gedeeld, waarbij we vooral samenwerken met de Technische Universiteit van Göteborg, de Universiteit van Bremen en het Fins Meteorologisch Instituut.

03.03 Jasper Pillen (Open Vld): Wij zijn dus koploper inzake milieuvriendelijkheid op zee, wat een goede zaak is, en daarvoor werken we samen met internationale experts, wat van onze zee een proeftuin maakt voor innovatie.

Het incident is gesloten.

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

04.01 Jasper Pillen (Open Vld): Het juridisch en legistiek op punt stellen van de bescherming van ons cultureel erfgoed onder water is een prioriteit in de beleidsnota van de minister. Elf van de 280 wrakken in ons deel van de Noordzee werden erkend als erfgoed onder water, voor 9 ervan werden bijkomende beschermingsmaatregelen genomen.

Heeft de minister hiervoor al concrete stappen gezet? Hoe ziet hij de verdere samenwerking met experts en onderzoeksinstituten?

04.02 Minister Vincent Van Quickenborne (*Nederlands*): Voormalig minister De Backer heeft

De Backer a soumis au Conseil des ministres le projet de loi visant à assurer une meilleure protection des épaves de navires, mais le projet n'a pas pu faire l'objet d'un examen plus approfondi en raison de la chute du gouvernement. Nous reprenons les travaux. Le projet de loi actuel remplacera la loi de 2014 et mettra la réglementation en parfaite conformité avec la Convention de l'UNESCO.

Entre-temps, le texte a été adapté à l'avis du Conseil d'État. Un nouvel avis positif de l'inspecteur des Finances et l'accord de la secrétaire d'État au Budget ont par ailleurs été obtenus. Le dossier sera prochainement soumis pour une deuxième lecture au Conseil des ministres, après quoi il sera déposé au Parlement.

L'UGent a procédé, conjointement avec d'autres institutions scientifiques, à l'étude SeArch. Les recommandations formulées dans cette étude seront intégrées dans la nouvelle réglementation, ce qui permettra de garantir une meilleure protection des épaves.

Toutes les épaves de plus de 100 ans acquièrent automatiquement le statut de patrimoine culturel subaquatique. Des épaves plus récentes mais qui ont de la valeur, datant par exemple de la Seconde Guerre mondiale, peuvent bénéficier de ce statut, quelle que soit leur situation dans la zone économique exclusive ou dans les eaux territoriales.

L'Institut flamand de la mer (VLIZ) a rédigé des rapports d'enquête pour plus de 50 épaves situées dans la partie belge de la mer du Nord qui sont submergées depuis plus de 100 ans déjà. Une recommandation concrète a notamment été formulée pour la protection de chacune de ces épaves. Dès que la nouvelle législation entrera en vigueur, je prendrai les initiatives nécessaires à cette fin.

Nous continuerons à collaborer avec les experts et les organismes de recherche. Il reste en effet plus de 200 épaves pour lesquelles aucun rapport d'enquête n'a encore été rédigé. Pour les nouvelles découvertes aussi, il faudra que les informations nécessaires puissent être collectées. Les différents organismes de recherche peuvent par ailleurs aussi être mobilisés pour étudier le patrimoine ramené à la surface et déterminer les conditions optimales pour sa conservation. Il importe aussi pour moi que le patrimoine reste autant que possible à la disposition de toute la population. La plongée est une option, mais ce n'est pas si simple. La législation stipule que les musées et les pouvoirs

het wetsontwerp voor een betere bescherming van de scheepswrakken op 21 september 2018 aan de ministerraad voorgelegd, maar door de val de regering kon het niet verder worden behandeld. Wij starten de werkzaamheden opnieuw op. Het wetsontwerp zal de wet van 2014 vervangen en de regelgeving volledig in lijn brengen met het UNESCO-Verdrag.

De tekst werd intussen aangepast aan het advies van de Raad van State. Ook werden een nieuw positief advies van de inspecteur van Financiën en het akkoord van de staatssecretaris voor Begroting ontvangen. Het dossier zal weldra voor een tweede lezing aan de ministerraad worden voorgelegd, waarna het in het Parlement zal worden ingediend.

De UGent heeft samen met andere wetenschappelijke instellingen de SeArch-studie uitgevoerd. De aanbevelingen in die studie worden meegenomen in de nieuwe regelgeving, waardoor een betere bescherming van de wrakken kan worden gegarandeerd.

Zo verkrijgen voortaan alle wrakken ouder dan 100 jaar automatisch het statuut van cultureel erfgoed onder water. Ook jongere maar waardevolle wrakken, bijvoorbeeld uit de Tweede Wereldoorlog, kunnen het statuut krijgen, ongeacht hun ligging in de exclusief economische zone of de territoriale zee.

Het Vlaams Instituut voor de Zee heeft onderzoeksrapporten opgesteld over meer dan 50 wrakken gelegen in het Belgisch gedeelte van de Noordzee, die reeds langer dan 100 jaar onder water liggen. Onder meer werd voor elk van die wrakken een aanbeveling geformuleerd voor concrete bescherming. Nadat de nieuwe wetgeving van kracht wordt, zal ik daartoe de nodige initiatieven nemen.

Wij zullen blijven samenwerken met experts en onderzoeksinstituten. Er liggen immers nog meer dan 200 wrakken waarvoor nog geen onderzoeksrapport werd opgemaakt. Ook voor nieuwe vondsten moet de nodige informatie verzameld kunnen worden. Verder kunnen de verschillende onderzoeksinstituten ook worden ingeschakeld om bovengedaald erfgoed te bestuderen en de voorwaarden te bepalen waaronder dat in de beste omstandigheden wordt bewaard. Het is ook mijn streven dat het erfgoed zoveel mogelijk ter beschikking blijft van de gehele bevolking. Duiken is een optie, maar niet zo gemakkelijk. De wetgeving bepaalt dat ook musea

publics aussi auront la possibilité d'acheter au propriétaire le patrimoine ramené à la surface ou, dans le cas où aucun propriétaire n'est retrouvé, de l'acheter au découvreur.

04.03 Jasper Pillen (Open Vld): Nous avons l'obligation d'honorer notre passé, y compris en mer. La mer du Nord peut être trouble par endroit, mais un public cible existe pour cela aussi. Plonger est une forme de tourisme de qualité en mer du Nord que nous pouvons stimuler.

L'incident est clos.

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

05.01 Malik Ben Achour (PS): En dix ans, l'éolien offshore belge en mer du Nord a atteint une capacité de production de 2 200 MW. Vu l'opérationnalité annoncée des huit parcs maritimes belges, nous passerons d'une production de 6,7 TWh en 2020 à 8 TWh en 2021, soit 10 % de la consommation belge, dont la zone Princesse Elisabeth où il est prévu de doubler la capacité de production pour atteindre les 4,5 GW.

Trois autres zones de production ont été définies dans nos eaux territoriales. Mais il semble qu'on ne devrait pas y voir tourner de nouvelles éoliennes avant dix d'ans. Ce serait un coup d'arrêt important pour notre éolien!

Le gouvernement a-t-il des données quant à l'impact de ce coup de frein sur l'activité économique locale? Selon vous, comment la Belgique peut-elle augmenter sa capacité en mer alors que le gouvernement tente d'accroître notre approvisionnement pour sortir du nucléaire en 2025? Pourquoi ne peut-on programmer avant 2023 un appel d'offres pour l'éolien offshore? Que ressort-il de vos échanges avec la ministre de l'Énergie et avec Elia sur sa capacité à transporter l'électricité produite dans ces nouvelles zones offshore?

05.02 Vincent Van Quickenborne, ministre (*en français*): On a créé plusieurs entreprises pour fournir des équipements et assurer l'entretien des parcs.

Le secteur est en croissance en Europe et notre rôle pionnier et la situation de la Belgique offre à nos entreprises des possibilités de développement

en openbare besturen de mogelijkheid krijgen om bovengedaald erfgoed aan te kopen van de eigenaar of vinder, indien er geen eigenaar bekend is.

04.03 Jasper Pillen (Open Vld): Wij zijn het verplicht om ons verleden in ere te houden, ook in zee. De Noordzee kan op bepaalde plaatsen troebel zijn, maar ook daarvoor bestaat een bepaald doelpubliek. Duiken is een vorm van kwalitatief toerisme op de Noordzee dat we kunnen aantrekken.

Het incident is gesloten.

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

05.01 Malik Ben Achour (PS): In tien jaar tijd heeft de Belgische offshorewindenergie in de Noordzee een productiecapaciteit van 2.200 MW bereikt. Zodra de aangekondigde acht Belgische offshorewindmolenparken operationeel zijn, zal de productie stijgen van 6,7 TWh in 2020 tot 8 TWh in 2021, wat overeenkomt met 10 % van het Belgisch verbruik. Daartoe behoort de zone Prinses Elisabeth, waar de productiecapaciteit zoals gepland tot 4,5 GW verdubbeld zal worden.

In onze territoriale wateren werden er nog drie andere productiezones afgebakend. De nieuwe windturbines zouden daar echter pas over ten vroegste tien jaar in gebruik genomen worden. Dat zou een grote klap zijn voor de verdere ontwikkeling van onze offshorewindenergie!

Beschikt de regering over gegevens over de gevolgen van die vertraging voor de lokale economische activiteit? Hoe kan België volgens u zijn offshorecapaciteit vergroten terwijl de regering probeert onze bevoorrading te vergroten om in 2025 uit de kernenergie te kunnen stappen? Waarom kan er vóór 2023 geen offerteaanvraag voor offshorewindenergie geprogrammeerd worden? Welke conclusies kunt u trekken uit uw gesprekken met de minister van Energie en met Elia over zijn vermogen om de elektriciteit die in die nieuwe offshorezones geproduceerd wordt te vervoeren?

05.02 Minister Vincent Van Quickenborne (*Frans*): Er werden verschillende bedrijven opgericht om uitrustingen te leveren en het onderhoud van de parken te verzekeren.

De sector groeit in Europa en onze voortrekkersrol en de ligging van België biedt onze bedrijven mogelijkheden zich op internationale schaal te

international.

Nous ferons tout pour développer la nouvelle zone Princesse Elisabeth. Le plan d'aménagement des espaces marins n'est entré en vigueur que l'année dernière mais mon prédécesseur avait déjà lancé les études pour déterminer comment les éoliennes pouvaient être placées en zone Natura 2000. Ces études se poursuivront jusqu'en 2022. Une *task force* avait aussi été mise en place pour élaborer une législation sur les marchés publics adéquate et déterminer les études préliminaires nécessaires. Deux études ont déjà été publiées, huit autres suivront. Aucun frein n'a donc été mis, bien au contraire.

L'accord de gouvernement stipule qu'un doublement à 4 GW d'énergie éolienne offshore est prévu d'ici 2030. La deuxième zone d'environ 2 GW, déjà décidée, sera réalisée dans les plus brefs délais, ainsi que plusieurs renforcements du réseau électrique sur terre et en mer, pour pouvoir y injecter autant d'énergie renouvelable que possible. En attendant, la capacité solaire et éolienne terrestre continuera d'augmenter.

Une politique climatique ambitieuse va de pair avec la transition vers un système énergétique durable. L'approvisionnement, la durabilité et l'accessibilité financière doivent être garantis. Nous soutenons le développement du mécanisme de tarification des capacités conformément au paquet de mesures européennes. La transition vers un système énergétique durable et la sécurité d'approvisionnement ne peuvent être envisagées séparément et font partie intégrante de l'accord de gouvernement.

Différentes étapes et pré-études doivent encore être réalisées, notamment des études environnementales afin d'évaluer l'impact des futurs projets sur la zone Natura 2000. Il doit être confirmé que le renforcement du réseau de transport onshore 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 de réduire le coût du soutien pour le développement de la nouvelle zone par rapport à la première. Pour la deuxième zone, nous faisons tout le travail, et après nous initions la procédure de mise en concurrence. C'est pour cette raison que nous avons besoin de temps.

ontwikkelen.

We zullen alles in het werk stellen om de nieuwe Prinses Elisabeth-zone te ontwikkelen. Het marien ruimtelijk plan is slechts vorig jaar in werking getreden maar mijn voorganger had al studies opgestart om te bepalen hoe de windturbines in de Natura 2000-zone geplaatst kunnen worden. Die studies zullen worden voortgezet tot 2022. Er werd ook een taskforce opgericht om een passende wetgeving inzake de overheidsopdrachten op te stellen en te bepalen welke voorbereidende studies er nodig zijn. Er werden al twee studies gepubliceerd en er zullen er nog acht volgen. Er werd dus niet op de rem gestaan, integendeel.

Het regeerakkoord voorziet in een verdubbeling tot 4 GW van de offshorewindenergie tegen 2030. De tweede zone van ongeveer 2 GW, waartoe er al beslist werd, zal zo snel mogelijk gerealiseerd worden. Bovendien zal het elektriciteitsnet op verschillende punten te land en ter zee versterkt worden opdat er zoveel mogelijk hernieuwbare energie in geïnjecteerd zou kunnen worden. Ondertussen zal de onshore zonne- en windenergiecapaciteit verder toenemen.

Een ambitieus klimaatbeleid gaat hand in hand met de transitie naar een duurzaam energiesysteem. De bevoorrading, de duurzaamheid en de betaalbaarheid moeten worden gewaarborgd. We steunen de ontwikkeling van het mechanisme voor de capaciteitsstarifiering in overeenstemming met het Europees maatregelenpakket. De transitie naar een duurzaam energiesysteem en de bevoorradingszekerheid kunnen niet los van elkaar worden gezien en vormen een integraal onderdeel van het regeerakkoord.

Er moeten nog verschillende fases doorlopen en voorafgaande studies uitgevoerd worden, meer bepaald milieueffectenstudies, om de impact van de toekomstige projecten op het Natura 2000-gebied te evalueren. Er moet bevestigd worden dat de versterking van het onshore transmissienetwerk binnen het vooropgestelde tijdspad gerealiseerd kan worden.

De doelstelling van die aanpak bestaat erin een mededingingsprocedure te combineren met het op de markt brengen van grotere percelen en het beperken van de onderhoudskosten voor de nieuwe zone in vergelijking met de eerste. Voor de tweede zone verrichten wij alle werkzaamheden en daarna schrijven we de mededingingsprocedure uit. Dat vergt tijd.

Si nous pouvons construire cette zone dans les deux ou trois années à venir, un renforcement de ce réseau est nécessaire au niveau onshore et offshore.

Pour le développement de transport onshore, les procédures en vue de la révision du plan de secteur concernant les projets Ventilux en Flandre et Boucle du Hainaut en Wallonie sont en cours au niveau des deux régions concernées.

Les travaux préparatoires pour les activités offshore d'Elia respectent le calendrier.

05.03 Malik Ben Achour (PS): C'est un dossier complexe. Je nous souhaite le plus d'ambition et de pragmatisme possibles pour le concrétiser. Ces projets en mer du Nord sont indispensables pour atteindre nos objectifs de transition climatique.

L'incident est clos.

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): Un arrêté royal complémentaire sur la navigation de plaisance a été publié en juin 2019. Le secteur et l'administration flamande s'interrogent beaucoup à ce sujet.

Le ministre prévoit-il une évaluation et une éventuelle révision de cet arrêté royal? Est-il disposé à faire usage du passage de l'accord de gouvernement relatif à la politique asymétrique?

06.02 Vincent Van Quickenborne, ministre (en néerlandais): La législation sur la navigation de plaisance a fait l'objet d'une profonde révision en 2018. L'arrêté royal règle un certain nombre de dispositions, notamment en ce qui concerne les brevets, les équipements et l'enregistrement. Certains points doivent encore être clarifiés. On y travaille activement.

La réglementation prévoit qu'un examen pratique doit être passé, à partir de 2021, pour l'obtention d'un brevet de conduite en tant que yachtman. De nombreux cours et événements en matière de navigation de plaisance ont été annulés en 2020. C'est pourquoi l'instauration de l'examen a été reportée, à la demande du secteur, au 1^{er} juin 2021. Cette mesure a été publiée mercredi dernier au *Moniteur belge*.

Als we die zone binnen de komende twee of drie jaar kunnen bouwen, moet dat netwerk onshore en offshore versterkt worden.

Voor de ontwikkeling van het onshore transmissienetwerk zijn de procedures voor de herziening van het gewestplan met betrekking tot de het Ventiluxproject in Vlaanderen en de Boucle du Hainaut in Wallonië in de twee betrokken Gewesten aan de gang.

Met betrekking tot de voorbereidende werken voor de offshoreactiviteiten van Elia houdt men zich aan het tijdpad.

05.03 Malik Ben Achour (PS): Dit is een complex dossier. Ik zou willen dat men blijk geeft van zoveel mogelijk ambitie en pragmatisme om daar concreet werk van te maken. Die projecten in de Noordzee zijn absoluut noodzakelijk om onze doelstellingen op het stuk van de klimaattransitie te bereiken.

Het incident is gesloten.

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

06.01 Sander Loones (N-VA): In juni 2019 verscheen een aanvullend KB over de pleziervaart. De sector en de Vlaamse administratie hebben daar heel wat vragen over.

Plant de minister een evaluatie en eventuele bijsturing van dit KB? Is hij bereid om gebruik te maken van de passage in het regeerakkoord over asymmetrisch besturen?

06.02 Minister Vincent Van Quickenborne (Nederlands): In 2018 werd de pleziervaartwetgeving volledig herzien. In het KB wordt een aantal bepalingen geregeld, zoals de brevetten, uitrustingen en registratie. Nog een aantal punten moet worden uitgeklaard. Daar wordt volop werk van gemaakt.

De regelgeving bepaalt dat er vanaf 2021 voor het stuurbrevet van jachtman een praktijkexamen moet worden afgelegd. In 2020 werden veel lessen en evenementen in de pleziervaart geannuleerd. Daarom wordt op vraag van de sector de invoering van het examen uitgesteld tot 1 juni 2021. Dat werd vorige woensdag in het *Belgisch Staatsblad* gepubliceerd.

Pour tout ce qui concerne la réglementation en matière de navigation de plaisance, l'avis des Régions est toujours sollicité. La collaboration avec les Communautés et les Régions est très bonne. Dans ce cas-ci, nous avons également reçu un avis positif de la Flandre. En l'espèce, je n'ai donc aucune intention d'opter pour un exercice asymétrique de cette compétence car il n'existe aucune raison de le faire.

06.03 Sander Loones (N-VA): Il est clair que nous devons suivre de très près les publications au *Moniteur belge* car avant même que nous nous ayons eu le temps de nous en rendre compte, une nouvelle législation a encore été publiée au *Moniteur*.

Je trouve que nous avons manqué l'occasion de laisser les entités fédérées jouer un rôle de locomotive dans ce dossier. L'accord de gouvernement prévoyait pourtant que d'autres autorités pourraient avoir leur mot à dire, sans pour autant que les compétences formelles soient modifiées. J'encourage à tout le moins le ministre à poursuivre le dialogue et à répondre aux besoins du secteur.

L'incident est clos.

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): Les bateaux de plaisance enregistrés dans notre pays doivent arborer le pavillon belge à leur poupe. Traditionnellement, un navire à bord duquel le souverain est monté, peut placer une couronne sur ce pavillon. Grâce à une modification de la loi et à un AR, tout membre d'un club nautique agréé peut désormais arborer un tel pavillon. Je demande deux choses: qu'on agisse avec davantage de circonspection par rapport à ces symboles et qu'on autorise uniquement les membres de clubs nautiques royaux à placer cette couronne sur leur pavillon, par le biais d'une habilitation du Palais, comme le prévoit également la réglementation aux Pays-Bas.

07.02 Vincent Van Quickenborne, ministre (en néerlandais): J'ignorais que M. Loones était si attaché au drapeau et à la couronne belges. L'ancien AR de 1999 prévoyait que la couronne pouvait figurer sur le pavillon national des bateaux de plaisance appartenant aux membres d'un club nautique agréé par le ministre – fédéral. Toutefois, depuis la sixième réforme de l'État, il appartient aux

Voor alle regelgeving over de pleziervaart wordt steeds advies gevraagd aan de Gewesten. De samenwerking met de Gemeenschappen en Gewesten verloopt zeer goed. Ook in dit geval kregen we een positief advies van Vlaanderen. Ik heb dus geen plannen om hier te kiezen voor een asymmetrische uitoefening van de bevoegdheid, want er is geen aanleiding voor.

06.03 Sander Loones (N-VA): Het is duidelijk dat we het *Belgisch Staatsblad* nauwgezet in de gaten moeten houden, want voor we het goed en wel beseffen is er nieuwe wetgeving gepubliceerd.

Ik vind het een gemiste kans dat de deelstaten geen leidende rol krijgen. Nochtans staat in het regeerakkoord dat andere overheden inspraak kunnen krijgen zonder de wijziging van de formele bevoegdheden. Ik roep de minister op om minstens de dialoog te blijven voeren en de noden van de sector te lenigen.

Het incident is gesloten.

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

07.01 Sander Loones (N-VA): Pleziervaartuigen die in ons land worden geregistreerd, moeten achteraan de Belgische vlag dragen. Traditioneel mag een schip waarop de Koning aan boord is geweest, een kroontje op die vlag plaatsen. Een wetswijziging en KB maken het nu mogelijk dat elk lid van een erkende jachtclub zo'n vlag mag dragen. Ik vraag om wat omzichtiger om te springen met deze symbolen en enkel de leden van koninklijke jachtclubs met een machtiging van het Paleis toe te laten een kroontje op de vlag te plaatsen, zoals dat ook de regelgeving is in Nederland.

07.02 Minister Vincent Van Quickenborne (Nederlands): Ik wist niet dat de heer Loones zo gehecht was aan de Belgische vlag en kroon. In het oude KB van 1999 werd bepaald dat de kroon op de nationale vlag mocht staan van pleziervaartuigen van leden van een door de – federale – minister erkende jachtclub. Sinds de zesde staatshervorming zijn het echter de Gewesten die

Régions d'agréer les clubs nautiques. C'est pourquoi une adaptation s'imposait.

Dans l'arrêté royal de 2019, le pavillon est dissocié de la reconnaissance. L'obligation de faire figurer la couronne est remplacée par un choix. On est ainsi parvenu à trouver un équilibre et une solution à la répartition des compétences et à la liberté de choix des clubs et des plaisanciers. Nous sommes, sur ce point, plus libéraux que les Pays-Bas.

07.03 Sander Loones (N-VA): Je regrette que n'importe qui puisse utiliser la couronne. La Flandre étant compétente, j'espère qu'à l'avenir, les bateaux de plaisance battront pavillon flamand.

L'incident est clos.

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

de jachtclubs erkennen. Vandaar dat een aanpassing zich opdroeg.

In het KB van 2019 wordt de vlag losgekoppeld van de erkenning. De verplichting om het kroontje op te nemen, wordt vervangen door een keuze. Op die manier werd een evenwicht gevonden en een oplossing voor de bevoegdheidsverdeling en voor de keuzevrijheid van clubs en pleziervaarders. Wij zijn daarin liberaler dan Nederland.

07.03 Sander Loones (N-VA): Ik betreur het dat iedereen het kroontje mag gebruiken. Vermits Vlaanderen bevoegd is, hoop ik dat er in de toekomst een Vlaamse vlag zal hangen op de plezierboten.

Het incident is gesloten.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 11.16 uur.