

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

du

MARDI 21 MARS 2023

Après-midi

Commissie voor Mobiliteit,
Overheidsbedrijven en Federale
Instellingen

van

DINSDAG 21 MAART 2023

Namiddag

La réunion publique de commission est ouverte à 15 h 43 et présidée par M. Jean-Marc Delizée.
De openbare commissievergadering wordt geopend om 15.43 uur en voorgezeten door de heer Jean-Marc Delizée.

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

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

01 **Samengevoegde vragen van**

- Sander Loones aan Vincent Van Quickenborne (VEM Justitie en Noordzee) over "De beveiliging van strategische infrastructuur op de Noordzee" (55033930C)

- Steven Creyelman aan Vincent Van Quickenborne (VEM Justitie en Noordzee) over "Het Russische spionageschip op de Noordzee" (55034485C)

- Kurt Ravyts aan Vincent Van Quickenborne (VEM Justitie en Noordzee) over "Het onderzoek van het Maritiem Informatie Kruispunt naar een Russisch schip in de Noordzee" (55034688C)

01 **Questions jointes de**

- Sander Loones à Vincent Van Quickenborne (VPM Justice et Mer du Nord) sur "La sécurisation d'infrastructures stratégiques en mer du Nord" (55033930C)

- Steven Creyelman à Vincent Van Quickenborne (VPM Justice et Mer du Nord) sur "Le navire espion russe en mer du Nord" (55034485C)

- Kurt Ravyts à Vincent Van Quickenborne (VPM Justice et Mer du Nord) sur "L'enquête du Carrefour de l'Information Maritime sur la présence d'un navire russe en mer du Nord" (55034688C)

De **voorzitter**: De heren Loones en Creyelman zijn afwezig.

01.01 **Kurt Ravyts** (VB): Mijnheer de minister, half november 2022 werd in de Belgische territoriale wateren een schip opgemerkt dat zonder AIS aan het varen was, zijnde het verplichte veiligheidssysteem dat de identiteit van schepen kenbaar maakt. Volgens u ging het waarschijnlijk om hetzelfde Russische onderzoeksschip dat eerder reeds in Nederlandse wateren werd gesignaleerd.

Het Maritiem Informatiekruispunt (MIK) is daarop een onderzoek gestart. Er werd in de pers gemeld dat het verdachte schip bijzondere aandacht zou hebben gehad voor de offshoreparken. Gelet op dat gegeven en de aanwezigheid van tal van onderzeese leidingen, datakabels en andere kritieke infrastructuur, lijkt het aangewezen dat wij voorzichtig zijn.

De nieuwe wet inzake maritieme beveiliging die sinds begin 2023 van kracht is, laat toe in camerabewaking op zee te voorzien, met name op windmolens. Dat kon tot nu toe niet omdat de wet die de privacy regelt niet was aangepast aan de situatie op zee. De nieuwe wet maakt dat wel mogelijk.

Rond de bescherming van de infrastructuur op zee zou het MIK in overleg met de exploitanten een veiligheidsbeoordeling opstellen inzake mogelijke dreigingen, zwakke plekken en wat op dat vlak moet

verbeteren. De Nationale Autoriteit voor Maritieme Beveiliging zal het beveiligingsplan al dan niet goedkeuren. Een beveiligingsplan wordt elke vijf jaar geëvalueerd en kan bovendien bindende instructies opleggen, zoals het beperken van toegang of plaatsen van camera's.

Ten eerste, heeft het onderzoek van het MIK over het verdachte Russische schip al resultaten opgeleverd? Zo ja, wat zijn de krachtlijnen daarvan?

Ten tweede, welke stappen zijn reeds gezet in de opmaak van de veiligheidsbeoordeling inzake onder andere mogelijke dreigingen en zwakke plekken van de kritieke infrastructuur in de Belgische territoriale wateren?

01.02 Minister **Vincent Van Quickenborne**: Mijnheer Ravyts, er is geen bijkomend onderzoek naar het verdachte schip gevoerd, aangezien het maar korte tijd en eenmalig in onze wateren vertoefde. Toch moet dit onderwerp de nodige aandacht krijgen, ook al werd dit Russische vaartuig maar kort gesignaleerd en is de kans dat het iets in kaart heeft kunnen brengen zeer klein, ook al omdat het slecht weer was. Het was dan wel de eerste keer dat dit specifieke schip werd gesignaleerd, toch kunnen we niet uitsluiten dat andere spionageschepen door onze wateren varen. Het is echter niet evident om daar een cijfer op te klevan. De spionageschepen varen immers niet alleen onder Russische vlag en geven zich meestal voor onafhankelijke onderzoeksvaartuigen uit. Op basis van het vaargedrag alleen is het dan ook niet evident om een onderzoekschip van een spionageschip te onderscheiden. Wanneer dan, zoals bij dit schip het geval was, de AIS, het automatische identificatiesysteem, wordt uitgezet is het vaartuig zeer moeilijk te traceren en kan het alleen binnen het bereik van een radar of door een camera worden gezien.

Ten tweede, de nieuwe bepalingen betreffende de maritieme beveiliging zijn op 1 januari 2023 in werking getreden. De wet bepaalt dat het Maritiem Informatiekruispunt binnen het jaar, dus tegen eind dit jaar, een risicoanalyse zal opmaken voor alle infrastructuren in de Noordzee en niet alleen voor deze die als kritieke infrastructuren worden aangeduid. Deze risicoanalyse worden onder leiding van de DG Scheepvaart opgemaakt, in nauw overleg met alle andere betrokken overheidsdiensten, zoals de Algemene Directie Energie, het BIPT en het Nationaal Crisiscentrum. Vervolgens zullen de exploitanten van de infrastructuur een beveiligingsplan moeten opmaken om de aanwezige infrastructuur afdoende te kunnen beschermen. Ook deze gesprekken tussen het MIK en de exploitanten lopen.

Een van de maatregelen waarop zal worden ingezet, is het permanent monitoren van onze zeegebieden, zowel vanop afstand, dus met aangepaste software waarvoor de aankoopprocedure loopt, als vanop zee, dus via patrouillevaartuigen van Defensie en de scheepvaartpolitie, als vanuit de lucht, waar het vliegtuig van de BMM ook toezicht zal houden. Het gebruik van camera's op zee wordt eveneens geregeld door de nieuwe bepaling van de wet. Belangrijk is dat deze bepaling de wettelijke basis vormt om de beelden van de camera's die bijvoorbeeld al werden geïnstalleerd door de windmolenparken, te kunnen delen met het MIK. Op die manier wordt efficiënt samengewerkt tussen het MIK en de exploitanten en kunnen we de veiligheid samen verhogen.

01.03 **Kurt Ravyts** (VB): Bedankt voor de verduidelijking rond de risicoanalyse. Die moet blijkbaar tegen eind dit jaar gebeuren. Uiteraard is het dan aan de exploitanten om de concrete beveiligingsplannen op te maken. Ik ben het natuurlijk volledig eens met de permanente monitoring, zoals door u uiteengezet. Ik kom in deze commissie zeker nog eens terug op die algemene risicoanalyse tegen het einde van het jaar.

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

02 **Vraag van Erik Gilissen aan Mathieu Michel (Digitalisering, Administratieve Vereenvoudiging, Privacy en Regie der Gebouwen) over "De digitalisering van de maritieme sector" (55034392C)**

02 **Question de Erik Gilissen à Mathieu Michel (Digitalisation, Simplification administrative, Protection de la vie privée et Régie des Bâtiments) sur "La numérisation du secteur maritime" (55034392C)**

02.01 **Erik Gilissen** (VB): Mijnheer de minister, deze vraag had ik oorspronkelijk gericht aan uw collega

Mathieu Michel, maar ze werd naar u doorgestuurd.

De afgelopen jaren is gebleken dat de economische gevolgen van maritieme incidenten bijzonder groot zijn. Tijdens de coronacrisis waren verschillende wereldhavens wekenlang ontregeld en raakten duizenden containers niet op hun bestemming. Ook de blokkering van het Suezkanaal – een slagader van de wereldhandel – door een vastgelopen megacontainerschip had een grote economische impact.

De toename van het aantal maritieme cyberincidenten dreigt eveneens voor vertragingen en verstoringen in toeleveringsketens te zorgen. De digitale afhankelijkheid van de maritieme sector is een kwetsbare schakel in de geglobaliseerde economie. Zodra een schip verbinding maakt met een haven om documenten door te sturen, is dat schip kwetsbaar voor een besmetting van buitenaf en kunnen er vervalste digitale kaarten worden gedownload. Op die manier kan bijvoorbeeld de controle over de ballasttanks worden overgenomen. Omgekeerd kan een schip ook een risico betekenen voor onze digitale infrastructuur.

Mijnheer de minister, op welke wijze hebt u invloed op de digitale transformatie van de maritieme sector? Over welke informatie beschikt u omtrent de digitale kwetsbaarheid van onze havens? Welke maatregelen voorziet u om cyberincidenten in de maritieme sector te voorkomen?

02.02 Minister **Vincent Van Quickenborne**: Mijnheer Gilissen, wat uw eerste vraag betreft, mijn beleid voor de digitale transformatie in de scheepvaart is erop gericht om de administratieve lasten te verminderen en om de beveiliging van de digitale stromen te verhogen.

Het Belgisch Scheepvaartwetboek bevat reeds alle nodige rechtsgronden om de digitalisering van de maritieme sector te ondersteunen. Zo hebben schepen nu reeds de mogelijkheid om de talrijke logboeken op digitale wijze bij te houden. Bij het DG Scheepvaart worden de nodige ICT-applicaties ontwikkeld om alle aanvragen voor de aflevering van de talrijke certificaten op een digitale manier te verwerken. Het gaat onder meer over NaviCert, dat vorig jaar werd gelanceerd voor de scheepsgebonden certificaten, en CrewCert, dat binnenkort gebruikt zal kunnen worden voor de persoonsgebonden certificaten.

Met betrekking tot de beveiliging is het belangrijk een onderscheid te maken tussen de beveiliging langs de walzijde, *shoreside*, en de schipzijde, *shipside*. De walzijde wordt geregeld door de Europese richtlijn NIS 1 uit 2016. Deze concentreert zich op de zogenaamde aanbieders van essentiële diensten, AED's. Welke netwerk- en informatiesystemen aangeduid werden als AED kan ik uiteraard niet vrijgeven. Deze systemen worden onderworpen aan strenge regels, onder andere een jaarlijkse interne audit, een driejaarlijkse externe audit en inspecties van het DG Scheepvaart.

De onderhandelingen in verband met de NIS 2-richtlijn zijn momenteel in eindstadium op Europees niveau en zullen ertoe leiden dat ook andere infrastructuren in het havengebied, reders en schepen, onder het toepassingsgebied zullen vallen.

Ik kom tot uw tweede vraag. In opdracht van het DG Scheepvaart wordt momenteel een project ontwikkeld om de bestaande veiligheidsmaatregelen binnen onze havens en op de aangemeerde schepen in kaart te brengen. Het gaat hier in het bijzonder om een lijst van meer dan 1.200 vragen over de fysieke en cyberbeveiliging van havens en schepen. Op basis van de antwoorden zullen de digitale kwetsbaarheden geïdentificeerd en de nodige wetsinitiatieven ontwikkeld worden om de kwetsbaarheden te verhelpen.

Wat uw derde vraag betreft, aangaande de cyberbeveiliging wordt in het kader van de EU gewerkt aan een wetgevend initiatief dat gebaseerd kan worden op de ISM-code en/of de ISPS-code.

Voorts heeft het Europees Agentschap voor maritieme veiligheid reeds een opdracht gekregen voor de beveiliging van de communicatie-infrastructuur van en naar de schepen. Meer bepaald dient het Agentschap een analyse te maken van de cybergevaaren en mogelijke verbeteringen voor te stellen die de bewustwording en weerbaarheid in de sector verhogen. Deze initiatieven worden door mijn diensten van nabij opgevolgd.

Daarnaast voorziet de wet inzake maritieme beveiliging, die recent in werking trad, erin dat de havens de nodige maatregelen moeten voorzien om de ICT-applicaties voldoende te beveiligen tegen toegang

tot het systeem door onbevoegden.

02.03 Erik Gilissen (VB): Mijnheer de minister, in een land met veel internationale handel en belangrijke havens als Antwerpen en Zeebrugge is de maritieme sector uiteraard enorm belangrijk voor de economie. Als schepen of havens kunnen worden lamgelegd door cyberincidenten, dan heeft dat uiteraard grote gevolgen. Er zijn ook schepen die in onze havens aankomen die bijvoorbeeld hackers aan boord kunnen hebben. Ik heb onlangs nog een bericht gelezen van professor Holslag, u waarschijnlijk bekend, die stelde dat elk schip een oorlogsschip is en waarschuwde voor de rol van de Chinese maritieme sector in de Belgische havens.

Wij worden steeds afhankelijker van steeds complexere digitale systemen. Kunnen wij eigenlijk nog wel zonder? Alles, maar dan ook echt alles digitaal lijkt tegenwoordig het motto te zijn. Zijn er noodprotocollen voor als die digitale systemen het laten afweten of niet toegankelijk zijn? Zijn wij niet te afhankelijk geworden van digitale systemen? Dat zijn vragen waar wij toch eens bij moeten stilstaan.

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

03 Vraag van Pieter De Spiegeleer aan Vincent Van Quickenborne (VEM Justitie en Noordzee) over "De estuaire vaart" (55035271C)

03 Question de Pieter De Spiegeleer à Vincent Van Quickenborne (VPM Justice et Mer du Nord) sur "La navigation en estuaire" (55035271C)

03.01 Pieter De Spiegeleer (VB): Mijnheer de voorzitter, voor de inleiding verwijs ik naar de schriftelijke versie van mijn vraag.

België en Nederland zijn na jaren onderhandelen akkoord om de estuaire vaart tussen de Belgische kust en de Westerschelde uit te breiden naar de Nederlandse havens. Dit bilaterale akkoord is belangrijk op het terrein maar tevens ook symbolisch.

Met dit akkoord, ondertekend door de minister, de Nederlandse minister van Infrastructuur Mark Harbers en Vlaams Minister van Mobiliteit en Openbare Werken Lydia Peeters, vergemakkelijkt het om met versterkte binnenvaartschepen ook toegang te krijgen tot de Nederlandse havens. Het omzeilen van deze klip moet uiteraard een stimulans betekenen voor de Modal Shift.

Welke zijn de volgende te nemen stappen in het proces ter concretisering?

Was er een rol weggelegd voor de federale diplomatie in dit dossier? Zo ja, welke?

Was er een rol weggelegd voor de Vlaamse diplomatie, bijvoorbeeld via de Vlaamse vertegenwoordiging in Den Haag?

03.02 Minister Vincent Van Quickenborne: Mijnheer De Spiegeleer, wat uw eerste vraag betreft, de eerste belangrijke stap in dit dossier is de ondertekening van de intentieverklaring op 5 december 2022. Sinds die dag hebben mijn diensten, samen met de Vlaamse en Nederlandse administraties en het Benelux-secretariaat, gewerkt aan het opstellen van een Benelux-beschikking die het internationale verkeer van estuaire vaartuigen tussen de havens gelegen aan de Belgische kust en de Nederlandse havens gelegen langs de Westerschelde zal regelen.

De Benelux-beschikking met de bijhorende toelichting is ondertussen zo goed als klaar en zal nog deze week worden overgemaakt aan het Benelux-secretariaat. Dat zal vervolgens de nodige procedures opstarten met het oog op de formele goedkeuring van de beschikking. Deze procedure zal een tiental weken in beslag nemen, waarna de beschikking onmiddellijk van kracht zal zijn.

Wat uw tweede en derde vraag betreft, het dossier werd niet onderhandeld op diplomatiek niveau, maar wel door de experts van de betrokken federale, Vlaamse en Nederlandse administraties. Het gaat hier immers over een complex juridisch probleem over de toepasbaarheid van internationale verdragen van de Internationale Maritieme Organisatie. Deze verdragen zijn van toepassing zodra een schip een

internationale reis maakt en hiervoor op zee komt.

Deze verdragen zijn echter moeilijk toepasbaar op binnenschepen vanwege de strenge eisen met betrekking tot stabiliteit en brandveiligheid die ze voorschrijven. Omdat de kennis over deze verdragen bij de federale overheid zit, werd de basistekst van de beschikking opgesteld door mijn administratie, die hierin de waardevolle input van de Vlaamse diensten heeft verwerkt. De Vlaamse diplomatieke vertegenwoordiging in Nederland was aanwezig op enkele overlegmomenten, maar heeft geen inhoudelijke bijdragen geleverd.

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

We kijken samen met u uit naar de concretisering van dit akkoord, dat niet alleen in de praktijk, op het terrein, maar ook symbolisch een grote waarde heeft. Dit dossier zal bijvoorbeeld ook de verdieping van de Westerschelde en het onderhoud daarvan, de grensoverschrijdende havenfusie, die North Sea Port zelf is, en een optimalisering van de samenwerking tussen Vlaanderen en Nederland binnen de Scheldemonding en binnen het grote aaneengesloten havengebied behelzen. Het toont dan ook aan dat waar een wil is, een weg is.

Dit juridisch vrij complex en vanuit Vlaanderen en de Vlaamse havens getrokken akkoord toont aan dat een constructieve samenwerking met Nederland vruchten kan afwerpen. Het heeft wel even geduurd, maar het kan dus. De vragen en bedenkingen die dit dossier in een ruimere zin opwerpt, zijn dan ook niet ver te zoeken.

We zitten hier in de commissie voor Mobiliteit, maar als het gaat over bijvoorbeeld spoorverbindingen, in dit geval goederenspoorverbindingen, met in de eerste plaats Nederland, dan loopt het vanuit het federale niveau, met een logge belgicistische locomotief – Infrabel – nogal stroef. Om de IJzeren Rijn niet te noemen en om zowel inhoudelijk als geografisch op het terrein te blijven, is de verbinding tussen bijvoorbeeld Gent en Terneuzen binnen het havengebied North Sea Port een dossier dat al lang op tafel ligt, maar hoogstwaarschijnlijk niet op de juiste tafel en ook niet in de bovenste lade.

Ik wil vanuit de Vlaams Belangfractie dan ook van de gelegenheid gebruikmaken om u te vragen dit dossier en het bilaterale akkoord met Nederland inzake de estuaire vaart het nodige gewicht te geven binnen de regering, en niet het minst om minister Gilkinet te wijzen op het nut en belang van soortgelijke dossiers, meer bepaald als het over de Vlaamse havens gaat.

03.04 Minister **Vincent Van Quickenborne**: U zult het misschien niet graag horen, maar als België hier niet tussengekomen was, was er nog altijd geen akkoord tussen Vlaanderen en Nederland. Hier heeft België gedaan wat Vlaanderen had moeten doen.

03.05 **Pieter De Spiegeleer** (VB): Vlaanderen heeft het initiatief toch getrokken? Het initiatief kwam toch uit Vlaanderen?

03.06 Minister **Vincent Van Quickenborne**: (...)

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

*De openbare commissievergadering wordt gesloten om 16.00 uur.
La réunion publique de commission est levée à 16 h 00.*