

Commissie voor Mobiliteit,
Overheidsbedrijven en Federale
Instellingen

van

DINSDAG 3 DECEMBER 2024

Voormiddag

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

du

MARDI 3 DÉCEMBRE 2024

Matin

De behandeling van de vragen vangt aan om 10.46 uur. De vergadering wordt voorgezeten door de heer Frank Troosters.

Le développement des questions commence à 10 h 46. La réunion est présidée par M. Frank Troosters.

01 Vraag van Kurt Ravyts aan Paul Van Tigchelt (VEM Justitie en Noordzee) over "De implementatie in België van het verbod op de doorvoer van Russisch lng" (56000143C)

01 Question de Kurt Ravyts à Paul Van Tigchelt (VPM Justice et Mer du Nord) sur "La mise en oeuvre en Belgique de l'interdiction de transit de GNL russe" (56000143C)

01.01 Kurt Ravyts (VB): Mijnheer de minister, we weten allemaal wat het 14de sanctiepakket van de EU, dat op 24 juni 2024 is beslist en dat vanaf 26 maart 2025 van toepassing is op bestaande contracten van Fluxys, inhoudt. Het is een delicate zaak, ook gelet op de stijgende gasprijen in Europa.

Op Belgisch niveau moet het pakket ook worden uitgerold. Uw collega Tinne Van der Straeten zei twee maanden geleden dat er een onderzoek liep naar de noodzaak aan bijkomende *rules and guidelines* om schippers te verplichten te rapporteren over de herkomst van hun lng en de bestemming van opgeladen lng, en eventueel ook om schippers te kunnen sanctioneren in geval van overtreding. U bent via de FOD Mobiliteit en het DG Scheepvaart op praktisch niveau mee bevoegd voor de implementatie van het verbod.

Volgens de minister van Energie is er nood aan een duidelijke taakverdeling waarbij ook de controle en handhaving een centrale rol zouden moeten spelen. Fluxys LNG heeft ondertussen zijn operationele regels aangepast. De contracten zullen worden voortgezet zonder negatieve impact op de financiële prestaties van Fluxys Belgium. Dat is alvast goed nieuws.

Kunt u de stand van zaken geven rond die *rules and guidelines*? Hoe ziet u als minister bevoegd voor de Noordzee de taakverdeling rond de controle en de handhaving?

01.02 Minister Paul Van Tigchelt: Collega Ravyts, ik dank u voor uw aanhoudende aandacht voor de problematiek van de Noordzee, ook nu het Russisch gas betreft.

Als minister van Noordzee ben ik betrokken. Indien ik dat niet was, zou dat minder goed nieuws zijn. Het DG Scheepvaart volgt alle schepen met een Belgische haven als bestemming en controleert systematisch of die schepen de EU-sancties tegen Rusland niet hebben geschonden.

Met betrekking tot de *rules and guidelines* waarover minister Van der Straeten enkele maanden geleden sprak, werd een werkgroep opgericht tussen de bevoegde diensten van de FOD Economie, de douane en het DG Scheepvaart. Daarin werden interne werkafspraken vastgelegd die nodig zijn om aan de verplichtingen uit dat 14de sanctiepakket te kunnen voldoen. Fluxys werd ook betrokken bij die besprekingen en uit dat overleg volgde een ontwerp van KB. Uw timing is goed, aangezien het eerste ontwerp van KB op 28 november aan mijn kabinet werd bezorgd. In lopende zaken kan ik natuurlijk niet te veel op de zaken vooruitlopen, maar als minister van Noordzee heb ik de plicht en verantwoordelijkheid om hiermee zo ver als mogelijk te gaan in lopende zaken. Het is echter beter dat er snel een volwaardige regering komt om dit soort zaken ter hand te nemen.

Om op uw derde vraag te antwoorden, de controle en handhaving van het sanctiepakket behoort tot de

bevoegdheid van verschillende diensten. De FOD Economie en meer bepaald de AD Energie zal toelating moeten geven om Russisch gas in te voeren via Fluxys met het oog op het gebruik ervan in Europa. De douane is bevoegd voor de controle op de lading. Het gaat dan zowel om de import, export als de controle op de toegelaten quota. Het DG Scheepvaart zal zich op zijn beurt toeleggen op de schepen en controles uitvoeren op de registratie, eigendom, verzekering of de vlag van het schip. Ook wordt het traject van het schip nagekeken: van welke haven is het schip afkomstig en wat is de volgende haven? Het DG Scheepvaart kan ook, indien nodig, een schip de toegang tot onze havens ontzeggen of een verbod opleggen om af te varen. Die mogelijkheden bestaan.

Overtredingen op het sanctiepakket worden dan weer overgemaakt aan het parket en kunnen strafrechtelijk op het niveau van het parket vervolgd worden, dan wel administratief-rechterlijk op het niveau van het DG Scheepvaart, dus bij de cel Administratieve Geldboetes.

01.03 Kurt Ravyts (VB): Mijnheer de minister, dit was een vraag over de praktische implementatie. Zo weten we als parlementsleden ook weer hoe dat operationeel allemaal in zijn werk gaat.

53 % van het lng dat aankomt in Zeebrugge komt volgens de jongste cijfers nog steeds uit Rusland. 36 % daarvan wordt doorgevoerd. Dat is toch niet onbelangrijk, het doorvoeren naar niet-EU-landen wordt met dat sanctiepakket immers verboden.

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

02 Samengevoegde vragen van

- Kurt Ravyts aan Paul Van Tigchelt (VEM Justitie en Noordzee) over "De stand van zaken met betrekking tot het offshore windmolenpark voor de kust van Duinkerke" (56000144C)
- Patrick Prévot aan Paul Van Tigchelt (VEM Justitie en Noordzee) over "De afsluiting van het openbaar onderzoek over het offshore windpark voor de kust van Duinkerke" (56000584C)
- Jeroen Soete aan Paul Van Tigchelt (VEM Justitie en Noordzee) over "Het windmolenpark in Duinkerke" (56001240C)
- Charlotte Verkeyn aan Paul Van Tigchelt (VEM Justitie en Noordzee) over "Het windmolenpark ter hoogte van Duinkerke" (56001261C)

02 Questions jointes de

- Kurt Ravyts à Paul Van Tigchelt (VPM Justice et Mer du Nord) sur "L'état de la question en ce qui concerne le parc éolien au large de Dunkerque" (56000144C)
- Patrick Prévot à Paul Van Tigchelt (VPM Justice et Mer du Nord) sur "La clôture de l'enquête publique sur le parc éolien offshore au large de Dunkerque" (56000584C)
- Jeroen Soete à Paul Van Tigchelt (VPM Justice et Mer du Nord) sur "Le parc éolien de Dunkerque" (56001240C)
- Charlotte Verkeyn à Paul Van Tigchelt (VPM Justice et Mer du Nord) sur "Le parc éolien au large de Dunkerque" (56001261C)

02.01 Kurt Ravyts (VB): Mijnheer de minister, ik moet een beetje bescheiden zijn, want er zitten veel Oostendse politici in de zaal. Hoe zou dat komen?

De essentie van het dossier is wat er na de afsluiting van het openbaar onderzoek op 1 juni van dit jaar is gebeurd. Hoe zijn de Fransen omgegaan met uw gecoördineerde inbreng, waar ook de haven een grote rol in speelde? Wat is de stand van zaken in het dossier rond de bouwvergunning? Er was sprake van dat die eind oktober zou worden afgeleverd. Daarnaast is er uiteraard ook nog de beslissing over de milieuvergunning.

De haven van Oostende stapt naar de rechter in de strijd rond dat reusachtige windturbinepark. Aanleiding daarvoor is de westelijke aanlooproutte, de Dyckroute, die de haven van Oostende verbindt met onder andere Zuid-Engeland en de Atlantische Oceaan. Dat windturbinepark vormt toch wel een probleem wat betreft de westelijke toegang tot de haven. Men spreekt zelfs over een schadevergoeding.

Er is wat ergernis over het feit dat er weinig beweegt rond juridische procedures. Uw voorganger heeft ook altijd gezegd dat we naast de procedure in Rijsel, die eigenlijk grotendeels afgelopen is, moeten inzetten op diplomatieke contacten om te proberen de Fransen te overtuigen.

Hebt u nog contacten gehad sinds de afsluiting van het openbaar onderzoek? Wat is de conclusie van de speciale Franse commissie voor openbaar onderzoek, die de opmerkingen moest onderzoeken en conclusies moest trekken? De prefect zou de vergunningen al dan niet verstrekken.

02.02 Jeroen Soete (Vooruit): Mijnheer de minister, mijn collega heeft de problematiek al goed geschetst. De plannen om het windmolenpark voor de kust van Duinkerke te bouwen dateren al van 2016. Ik heb ook de bezwaren gelezen die de Belgische Staat in coördinatie met alle diensten heeft ingediend.

De belangen van de Belgische Staat worden op verschillende vlakken aangetast. Zo is er de impact op het zeezicht van de kustbewoners en op de search-and-rescueoperaties, de mogelijke impact op het beschermde natuurgebied de Vlaamse Banken en, last but not least, de impact op de Dyckroute, de aanlooprouten die van levensbelang is voor de Oostendse haven. De geplande zone ligt immers pal op die route. Het spreekt voor zich dat wij als pionier en voorloper in de ontwikkeling van windenergie op zee deze ontwikkelingen steunen, maar deze locatie is voor ons absoluut niet aanvaardbaar.

Er is een onderzoekscommissie geweest en die heeft naar aanleiding van het openbaar onderzoek jammer genoeg een positief advies uitgebracht. Er waren een kleine drieduizend bezwaren, waarvan er 95 % negatief waren. Misschien is dat eigen aan die procedures, maar slechts 4 % was positief. Ik vond het zeer opmerkelijk dat de fundamentele bezwaren die aangevoerd werden door de Belgische Staat en andere actoren gewoon terzijde werden geschoven door de commissie. Over de trafiek op die vaarroute wordt er bijvoorbeeld gezegd dat daar geen schepen zijn en er dus geen probleem is voor de doorvaart, terwijl uit hun eigen studies blijkt dat er toch wel duizenden vaarbewegingen zijn, ook van cargoschepen.

De vraag dringt zich dus op waar we momenteel staan op het vlak van de bouwvergunning en de milieuvergunning. Belangrijker nog, welke juridische stappen zult u ondernemen om de belangen van de Belgische Staat en de haven van Oostende te vrijwaren?

02.03 Charlotte Verkeyn (N-VA): Er is al veel over dit onderwerp gezegd en geschreven. Er is een hele voorgeschiedenis en we hebben daar in het verleden ook rond samengewerkt.

Het zal u niet verbazen aan uw zijde van de banken dat aan deze zijde van de banken de vragen vooral gericht zijn op het aan de dag leggen van meer panache van de kant van België, van de federale regering. Zoals correct is geschetst komen diverse landsbelangen hier wel degelijk in het gedrang. In om het even welk ander Europees land zou het niet op die manier verlopen.

Behalve ooit één mondelinge toezegging van de Fransen na de North Sea Summit, waarbij ze zich bereid verklaarden om eventueel te spiegelen en samen te werken rond een nog te realiseren bouw, wat veel problemen zou oplossen op het vlak van de natuur, de scheepvaart en de veiligheid, maar ook vooral in het belang van zowel onze vissers als de Franse vissers die die routes gebruiken, is er niet veel meer gebeurd en lag het dossier wat stil.

Volgens ons luistert een wolf zelden naar een schaap. Vanuit die optiek hebben we opnieuw de hand gereikt. De haven van Oostende heeft intussen de bouwheren rechtstreeks voor een Belgische rechtbank gedagvaard. Men geraakt immers niet vooruit wanneer men blijft meedraaien in een verhaal waarin niet wordt geluisterd naar de belangen van een ander land.

Al mijn vragen zijn er dan ook op gericht om na te gaan hoe u van plan bent meer panache te tonen om de tegenpartij te dwingen te luisteren naar onze belangen en tot een gezamenlijke oplossing te komen.

Wat zijn de volgende stappen? Hoe zet u Frankrijk politiek onder druk? Worden er strategische wissels toegepast, eventueel in functie van dossiers die de Vlaamse regering nog heeft liggen? Wat is de strategie om Frankrijk op de knieën te dwingen?

02.04 Minister Paul Van Tigchelt: Collega's, net zoals collega Ravyts dien ik hier de nodige bescheidenheid aan de dag te leggen. Ik ben niet van Zuienkerke, noch van Oostende, maar van Zoersel.

Dit dossier heeft inderdaad een heel lange voorgeschiedenis. Ze werd geschetst in de vragen, dus ik hoef dat hier niet allemaal te herhalen. We zijn het erover eens – dat is belangrijk als beginpunt – dat de Belgische belangen op verschillende niveaus dreigen te worden geschaad met dit dossier. Dat vertrekpunt, dat startpunt, heeft ons geleid in onze acties.

Ik zal beginnen met de actuele stand van het dossier toe te lichten. De publieksconsultatie, waarnaar verwezen werd, is het openbaar onderzoek. Dat werd georganiseerd naar aanleiding van de aanvraag tot het bekomen van een milieuvergunning en van een concessie voor het gebruik van het maritiem openbaar domein. Zowel de federale diensten als de Vlaamse instanties, de kustgemeenten, de haven van Oostende en andere belanghebbenden hebben bezwaren ingediend. Er werd een geconsolideerde versie namens de Belgische Staat ingediend, die werd toegelicht aan de leden van de *Commission nationale d'enquête publique* in Rijsel. Dat gebeurde, als ik me niet vergis, net voor 9 juni, op 30 mei. Als federale overheid werken wij dus wel degelijk samen met de Vlaamse diensten om de belangen te verdedigen, ook die van de haven van Oostende en de kustbewoners. Zoals ik in het begin zei, dreigen hier immers verschillende belangen te worden geschaad.

In ons bezwaar vragen wij de *Commission nationale d'enquête publique* bovenal om een negatief advies uit te brengen. Indien die commissie toch een positief advies zou uitbrengen, hebben we in ondergeschikte orde gevraagd om het park 5 kilometer of meer verder in zee te bouwen, een veiligheidsafstand van 2 kilometer van de Frans-Belgische grens te respecteren en een nieuwe studie uit te voeren, die de impact van dit verder gelegen windpark op het Belgische natuurgebied onderzoekt. Wij vroegen eveneens om betrokken te worden bij de opmaak van die studie.

Het advies van die commissie werd uiteindelijk op 22 november met de nodige vertraging gepubliceerd. België werd hierover geïnformeerd via het ESPO-contactpunt. Op dit moment analyseren zowel onze diensten als onze advocaten de stukken van dat advies, dat een encyclopedie dik is. Dat vergt dus enige tijd.

Uit de milieueffectenbeoordeling bleek duidelijk dat de bouw van het park een impact zou hebben op het Natura 2000-gebied en in het bijzonder op een aantal beschermde zeevogels. Dit werd uitgebreid becommentarieerd in het Belgisch standpunt en in de bijdrage van de dienst Marien Milieu. Ook de bezwaren van de organisatie Vent Debout 59 sluiten hierbij aan. We bekijken samen met onze advocaten welke verdere stappen we hier moeten zetten.

We kunnen veel panache aan de dag leggen en forse verklaringen afleggen, maar uiteindelijk moeten we met Frankrijk, een bevriend land, de beste oplossing voor de Belgische belangen vinden. De beste manier om dat te doen is door diplomatie, zolang dat mogelijk is. Indien dat niet kan, zullen we de juridische weg moeten bewandelen.

Op diplomatiek niveau is dat dossier trouwens nooit van de agenda verdwenen, integendeel zelfs. Het dossier wordt bij de diplomatieke gesprekken en ontmoetingen telkens weer op de agenda geplaatst. De laatste keer dat dit gebeurde, was tijdens het bezoek van het vorstenpaar aan het Elysée tijdens het staatsbezoek enkele weken geleden, op 15 oktober. Eigen aan diplomatiek overleg, collega's, is uiteraard dat het niet gevoerd wordt in de openbaarheid, maar wel zoveel mogelijk in vertrouwen tussen diplomatieke en politieke vertegenwoordigers; met die kanttekening dat dit niet betekent dat hierover niet mag worden gediscussieerd. Er worden ook andere dossiers in rekening gebracht, en dat is precies de reden waarom de ministerraad mijzelf, de minister van Noordzee, met ondersteuning van de minister van Buitenlandse Zaken, belast heeft met dit dossier.

Ik herhaal dat dit dossier, het windmolenpark in Duinkerke, recent werd besproken in de marge van het staatbezoek van ons koningspaar aan Parijs. Ik kan u ook meegeven dat in navolging van dat bezoek een nieuw gesprek is aangevraagd tussen de minister van Noordzee, ikzelf of mijn opvolger, en de Franse bevoegde collega, minister Givernet. We hebben dat overleg aangevraagd maar er is nog geen datum gepland.

De volgende stappen zijn uiteraard belangrijk; daar vraagt u ook naar. Zonder te veel vooruit te lopen op de analyse van het advies, dat door de advocaten wordt behandeld, wil ik benadrukken dat er op dit moment, voor zover we correct zijn geïnformeerd, nog geen uiteindelijke beslissing is gevallen over het al dan niet toekennen van de vergunning. Die beslissingen zullen ten vroegste eind dit jaar of in januari 2025 genomen worden, althans indien onze informatie correct is.

Ook voor de volgende stappen, collega's, zullen wij overleg plegen met de belangrijkste stakeholders, waaronder in eerste instantie de Vlaamse overheid. Zoals steeds zullen wij de oplossingen trachten te zoeken in overleg. Als dat overleg geen resultaat oplevert, rest ons uiteraard juridische stappen te nemen.

Wat zijn de juiste juridische stappen? Een internationale procedure opstarten is volgens ons niet aan de orde. Zowel de experts zeerecht van de FOD Buitenlandse Zaken, als onze administratie, de DG Scheepvaart, schatten de slaagkansen van dergelijke dure en tijdrovende procedure immers zeer laag in.

Als u het hebt over panache, mevrouw Verkeyn, voel ik mij wel aangesproken. We kennen elkaar nog niet, maar in alle bescheidenheid wil ik u zeggen dat ik geen roeper ben maar een doener. Als ik moet roepen, kan ik echter ook roepen. Wat ik wil zeggen is dat we over dit dossier veel kunnen roepen en toeteren, maar we moeten kijken naar wat finaal een oplossing dichterbij brengt.

We doen wat we moeten doen. Dat gold voor mijn voorganger en hopelijk ook voor mezelf. We doen dat ook zonder valse verwachtingen te scheppen. Ik ben immers eveneens jurist, dus ik weet dat met zo'n procedurearbitrage misschien wel verwachtingen worden gecreëerd die nadien niet zullen worden ingelost. *Perception management* heet dat. Ook dat is iets waarmee we bezig moeten zijn bij het verdedigen van de vele belangen voor ons land die in dat dossier spelen.

Mocht die vergunning toch worden afgeleverd, zullen wij ze inderdaad aanvechten. De meest efficiënte manier om dat te doen is voor de Raad van State in Frankrijk. Dat is immers het bevoegde rechtscollege, dat er dan over zal moeten oordelen.

Panache of niet, u kunt rekenen op mijn engagement ter zake. Ik kan uiteraard niet spreken over het engagement van mijn opvolger.

Volgens de online beschikbare gegevens wenst EDF de bouw van het park van start te laten gaan in 2027. Dat lijkt veraf, maar eigenlijk ligt dat heel dichtbij.

Hopelijk heb ik aldus uw belangrijkste vragen beantwoord.

02.05 Kurt Ravyts (VB): Mijnheer de minister, uw antwoord is niet erg hoopvol, gelet ook op de politieke aspiraties van de Franse regering. Offshore wordt voor de Fransen ook belangrijk.

U zegt dat het advies van die speciale commissie wordt bestudeerd. De vergunningen bevinden zich in een cruciale fase en kunnen op elk moment kenbaar worden gemaakt.

Uw voorganger heeft zich eigenlijk al uitgesproken over die internationale procedure. Binnen de Europese Commissie waren de signalen met betrekking tot Belgische initiatieven evenmin hoopvol. De Franse Raad van State zou bijna de laatste reddingsboei – dat is misschien te positief omschreven – of toch het ultieme verweermiddel zijn. Dat geeft mij ook niet veel hoop.

We zullen zien wat het diplomatieke overleg met u of uw opvolger nog zal opleveren. In de komende weken en maanden zal onze fractie het dossier van zeer nabij blijven volgen en wij zullen u of uw opvolger verder blijven ondervragen.

02.06 Jeroen Soete (Vooruit): Mijnheer de minister, dank u voor uw toelichting.

Ik twijfel niet aan uw goede bedoelingen noch aan uw inzet voor het dossier. Veel stappen zijn al gezet. Er is al een procedure voor de Raad van State aangespannen en we zijn naar de Europese Commissie gestapt.

Ik begrijp dat collega Verkeyn, gelet op het belang van de aanvoerroute, vanuit haar positie alles op alles moet zetten om de komst van het windmolenpark te vermijden.

Ik wil de minister van Noordzee, zowel de huidige als de toekomstige, blijven aansporen om alles uit de kast te halen om de bouw van dat windmolenpark op die locatie tegen te houden. Op dit moment

kunnen we daar eigenlijk weinig meer over zeggen.

02.07 Charlotte Verkeyn (N-VA): Ik volg dit dossier al een tijdje op en er zijn al aardig wat ministers van Noordzee de revue gepasseerd. Telkens gaven zij aan het diplomatiek overleg kansen te geven. Ik ken uw kabinet al enkele jaren en het heeft heel wat werk verzet in dit dossier, maar we blijven steeds hangen in het geloof dat Frankrijk zich als een goede vriend zal gedragen. We moeten echter een kat een kat noemen: dat is niet het geval, goede vrienden doen dergelijke zaken niet.

Wat de juridische procedures betreft, u hebt een andere mening over de internationale arbitrage en enerzijds kan ik mij daar in terugvinden. Anderzijds is het ook een stuk strategie. U hebt een team van kabinetsmedewerkers en juristen. Misschien is het noodzakelijk om daar nog iets aan toe te voegen in het kader van de onderhandelingen. Ik snap dat u in het kader van diplomatiek overleg niets kan zeggen over strategische dossiers die u eventueel daaraan zou kunnen koppelen. In het geval van internationale arbitrage is dat inderdaad een mes dat aan twee kanten snijdt. Als men de procedure inleidt, zal men gaandeweg wel ontdekken welke richting het uitgaat. Lukt het niet, dan heeft men lokaal de zekerheid over wat men kan verwachten.

Het is jammer dat de haven van Oostende u en de bouwheren moet dagvaarden om voor een Belgische rechtbank te kunnen komen, en dat de federale regering hier geen initiatief neemt. Maar goed, wij doen verder. Het diplomatiek overleg is gereanimeerd, na te hebben stilgelegd. Ik hoor dat de dagvaarding op 15 oktober toch effect heeft gehad.

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

03 Vraag van Kurt Ravyts aan Paul Van Tigchelt (VEM Justitie en Noordzee) over "De beveiliging van kritieke onderwaterinfrastructuur in de Noordzee" (56001015C)

03 Question de Kurt Ravyts à Paul Van Tigchelt (VPM Justice et Mer du Nord) sur "La protection de l'infrastructure sous-marine critique en mer du Nord" (56001015C)

03.01 Kurt Ravyts (VB): De toegenomen aanwezigheid van Russische spionageschepen in de Europese zeeën zet de beveiliging van kritieke onderwaterinfrastructuur in de Noordzee aanhoudend hoog op de agenda. We kennen de initiatieven van uw voorganger rond het Noordzeeveiligheidspact na de Noordzeetop van 24 april 2023. Dat pact is inmiddels ondertekend door zes Noordzeelanden.

Uit een schriftelijke vraag had ik begrepen dat na een testfase de finale versie van het platform NorthSeal beschikbaar zou zijn tegen het einde van dit jaar. Aangezien het einde van het jaar in zicht is, zou ik graag een update krijgen over het beveiligd platform NorthSeal.

Klopt het dat er na de zomer een verhoogde aanwezigheid van Russische schepen in de Noordzee werd opgemerkt en hoe werd dat in de verhoogde of verbeterde samenwerking van het veiligheidspact aangepakt?

Worden er in het licht van de toenemende spanningen met Rusland nog bijkomende maatregelen overwogen, zoals eventueel een uitbreiding van het veiligheidspact, die volgens mij tot de mogelijkheden behoorde? Risicoanalyses zijn in het kader van de wet maritieme beveiliging opgesteld en werden reeds goedgekeurd.

Samengevat, kunt u een update geven over NorthSeal en maatregelen ter versterking van het Noordzeeveiligheidspact overwegen?

03.02 Minister Paul Van Tigchelt: Mijnheer Ravyts, de hybride oorlogsvoering door Rusland is top of mind bij de internationale inlichtingen- en veiligheidsgemeenschap. Een zekere Vladimir Poetin beschouwt ons, het collectieve Westen, immers als zijn vijand. Het is niets meer of minder dan dat. Die hybride oorlogsvoering door Rusland uit zich op vele manieren. Er zijn niet alleen de spionage- en sabotageacties op de Noordzee of in de Europese wateren, maar ook andere acties, al dan niet gecoördineerd, waarbij sabotage wordt gepleegd of brand wordt gesticht bij kritieke infrastructuur op het vasteland. Spionageacties of gecoördineerde acties kunnen ook plaatsvinden om zogeheten opposanten uit te schakelen. Die worden soms uitgevoerd door 'wegwerpspionnen' die worden gerekruteerd via Telegram en hier daden van vandalisme tot sabotage moeten plegen. Ze worden

daarvoor betaald door Rusland. Dat is dus top of mind voor de internationale inlichtingengemeenschap. Men is daarmee op een serieuze manier bezig en zo hoort het ook.

Ik zal nu antwoorden op uw eerste vraag over de aanwezigheid van Russische schepen op de Noordzee. Het klopt inderdaad dat er een verhoogde aanwezigheid van Russische schepen werd opgemerkt. Het gaat daarbij zowel om schepen onder Russische vlag, als over schepen die met Rusland geassocieerd kunnen worden op basis van eigendomsstructuren. Ik heb het dan bijvoorbeeld over onderzoeksschepen of koopvaardischepen.

Het is ook opvallend dat die commerciële schepen tijdens hun doorvaart door de Noordzee nu vaker begeleid worden door Russische militaire vaartuigen. Alle relevante informatie wordt gedeeld tussen de Noordzeelanden. Er worden afspraken gemaakt over de opvolging van dergelijke schepen. Die opvolging gebeurt zowel via elektronische platformen als door de inzet van patrouillevaartuigen.

Ik heb een demo van NorthSeal gezien en dat platform zit goed in elkaar. Dat zeg ik niet omdat we het zelf hebben ontwikkeld. U weet namelijk ook dat digitaliseringprojecten wel eens mislukken. Alle partners, ook de internationale, reageerden behoorlijk of zeer enthousiast. Het NorthSealplatform werd in België ontwikkeld met de medewerking van de andere Noordzeelanden. Momenteel wordt het op operationeel niveau getest tussen de verschillende maritieme informatiecentra van de landen die het veiligheidspact hebben ondertekend. Vanaf 15 januari 2025 zal de applicatie live gaan.

Ik kom tot uw derde vraag over bijkomende maatregelen. We zitten driemaandelijks samen met de landen die het veiligheidspact hebben ondertekend. Dat gebeurt afwisselend fysiek en digitaal. Ook worden er regelmatig overlegmomenten met de private sector ingepland om te onderzoeken welke maatregelen die sector zelf kan nemen. Als exploitanten of eigenaars van de infrastructuur nemen zij samen met de betrokken landen mee de verantwoordelijkheid om de beveiliging te versterken.

Andere maatregelen die onderzocht of genomen worden zijn de volgende: een integratie van het NorthSealplatform in de nationale monitorsystemen; het afstemmen van de reacties en procedures ten aanzien van verdachte schepen of schepen uit de *shadow fleet*; het inplannen van oefeningen om de werking van de diensten te stroomlijnen en de alertheid te verhogen; het gebruik van data uit het NorthSealplatform om AI-ontwikkelingen te stimuleren, waardoor potentieel bedreigende situaties sneller kunnen worden opgemerkt en een alarm wordt gegenereerd bij alle maritieme informatiekruispunten (MIK's) rond de Noordzee; en het verder inzetten op publiek-private samenwerking om innovatie aan te moedigen.

Daarnaast wordt er ook ingezet op de uitbreiding van het veiligheidspact met landen zoals Ierland, Zweden en Frankrijk. U weet dat ook de NAVO betrokken wordt bij het NorthSealplatform.

Ten slotte worden er bijkomende maatregelen overwogen. Ik verwijs naar wat ik in het begin zei, namelijk dat de praktijken en de manoeuvres van Rusland top of mind zijn van de inlichtingen- en veiligheidsgemeenschap. Dat kadert in een bredere veiligheidsaanpak waarbij ook onze defensie een rol zal moeten spelen. Dat roept de retorische vraag op of onze defensie bijkomend versterkt moet worden.

03.03 Kurt Ravyts (VB): Mijnheer de voorzitter, de onderhandelende partijen zitten vandaag samen over defensie. We zullen er de komende dagen misschien iets meer over vernemen.

Bedankt voor de update van het NorthSealplatform en de concretisering van de toegenomen alertheid, die inderdaad nodig is. Laten we niet vergeten dat we de komende jaren een energie-eiland zullen bouwen. Dat staat althans voorlopig nog in de planning. De kritieke infrastructuur neemt dus alleen maar toe en de offshore energie wordt een bijzonder belangrijke zaak voor dit land, de consumenten en de bedrijven. De toegenomen alertheid mag de komende jaren nooit afnemen.

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

*De openbare commissievergadering wordt gesloten om 11.22 uur.
La réunion publique de commission est levée à 11 h 22*

