

Benelux Interparlementaire Assemblee

Zitting 2021

BEKNOPT VERSLAG VAN DE VERGADERINGEN

Plenumvergaderingen van
18 en 19 juni 2021 ⁽¹⁾

De Benelux Interparlementaire Assemblee (afgekort ‘Beneluxparlement’) hield op vrijdag 18 en zaterdag 19 juni 2021 haar plenaire vergadering onder het voorzitterschap van mevrouw Patricia Creutz.

Assemblée Interparlementaire Benelux

Session 2021

COMPTE RENDU ANALYTIQUE DES RÉUNIONS

Séances plénières des
18 et 19 juin 2021 ⁽¹⁾

L’Assemblée interparlementaire Benelux (en abrégé ‘Parlement Benelux’) a tenu ces vendredi 18 et samedi 19 juin 2021 sa séance plénière sous la présidence de Mme Patricia Creutz.

VRIJDAG 18 JUNI 2021 OM 13.15 UUR		VENDREDI 18 JUIN 2021 À 13 HEURES 15
THEMADEBAT KLIMAAT VOORZITTERS: DE DAMES PATRICIA CREUTZ EN CARLA MOONEN RAPPORTEUR: MEVROUW TINNE ROMBOUTS – MODERATOR: DE HEER WILLEM-FREDERIK SCHILTZ		DÉBAT THÉMATIQUE CLIMAT PRÉSIDENTES : MMES PATRICIA CREUTZ ET CARLA MOONEN RAPPORTEUR : MME TINNE ROMBOUTS - MODÉRATEUR : M. WILLEM-FREDERIK SCHILTZ
OPENING VAN DE VERGADERING		OUVERTURE DE LA SÉANCE
13.15-13.30	<ul style="list-style-type: none"> Welkomstwoord door de heer Bart TOMMELIN, ondervoorzitter van het Vlaams Parlement (VIDEOCONFÉRENCE) Welkomst- en dankwoord door mevrouw Patricia CREUTZ, voorzitster van het Beneluxparlement 	<ul style="list-style-type: none"> Allocution de bienvenue de M. Bart Tommelein, vice-président du Parlement flamand (VIDÉOCONFÉRENCE) Paroles de bienvenue de Mme Patricia Creutz, présidente du Parlement Benelux
ALGEMENE INLEIDING – GREEN DEAL – CLEAN ENERGY STAND VAN ZAKEN – BEST PRACTICES		INTRODUCTION GÉNÉRALE – GREEN DEAL – CLEAN ENERGY ÉTAT DES CHOSES – BEST PRACTICES
13.30-13.45	<ul style="list-style-type: none"> Uiteenzetting door mevrouw Carla MOONEN, voorzitster van de commissie voor Ruimtelijke Ordening, Milieu en Klimaat 	<ul style="list-style-type: none"> Exposé de Mme Carla Moonen, présidente de la commission de l'Aménagement du territoire, de l'Environnement et du Climat
EERSTE LUIK – DEVELOPING AN INTEGRATED, INTERCONNECTED AND PROPERLY FUNCTIONING BENELUX ENERGY MARKET – HYDROGEN STRATEGY		PREMIER VOLET – DEVELOPING AN INTEGRATED, INTERCONNECTED AND PROPERLY FUNCTIONING BENELUX ENERGY MARKET – HYDROGEN STRATEGY
13.45-15.20	<ul style="list-style-type: none"> Inleiding door de rapporteurs, de heren Wouter De Vriendt en Pim van BALLEKOM Uiteenzetting door mevrouw Tinne VAN DER STRAETEN, federaal minister van Energie Uiteenzetting door de heer Bart BIEBUYCK, <i>Executive Director Fuel Cells and Hydrogen Joint Undertaking</i> (VIDEOCONFÉRENCE) Questions & Answers Uiteenzetting door de heer Simon ROZENDAAL, wetenschapsjournalist (VIDEOCONFÉRENCE) Uitwisseling van best practices - '<i>Energy security in the Baltic states: interconnected, stable and sustainable energy systems and the hydrogen perspective</i>', uiteenzetting door de heer Andrius KUPČINSKAS, voorzitter van de Baltische Assemblee (VIDEOCONFÉRENCE) Debat en conclusies door de moderator 	<ul style="list-style-type: none"> Introduction par les rapporteurs, MM. Wouter De Vriendt et Pim van Ballekom Exposé de Mme Tinne Van der Straeten, ministre de l'Énergie Exposé de M. Bart Biebuyck, Executive Director Fuel Cells and Hydrogen Joint Undertaking (VIDÉOCONFÉRENCE) Questions & Answers Exposé de M. Simon Rozendaal, journaliste scientifique (vidéoconférence) Échange de meilleures pratiques - 'Energy security in the Baltic states: interconnected, stable and sustainable energy systems and the hydrogen perspective', exposé de M. Andrius Kupčinskas, Président de l'Assemblée balte (vidéoconférence) Débat et conclusions par le modérateur
TWEEDE LUIK – KLIMAATBEWUST OP WEG – ELEKTRISCH RIJDEN EN ALTERNATIEVE BRANDSTOFFEN		DEUXIÈME VOLET – DES DÉPLACEMENTS RESPECTUEUX DE L’ENVIRONNEMENT – VÉHICULES ÉLECTRIQUES ET CARBURANTS ALTERNATIFS
15.20-16.25	<ul style="list-style-type: none"> Inleiding door de rapporteur, de heer Jef VAN DEN BERGH Uiteenzetting door de heer Romain POULLES, voorzitter van de Hoge Raad voor Duurzame Ontwikkeling van Luxemburg Presentatie van het 'projet Hayrport' door de heer Frédéric DOSSIN, Management system & Environmental Manager van Liège Airport Uitwisseling van best practices - '<i>Sustainable Nordic cities with focus on climate smart mobility</i>', uiteenzetting door mevrouw Hanna SUNDQVIST, <i>Project manager Sustainable transportation, Swedish Energy Agency</i> (VIDEOCONFÉRENCE) Questions & Answers Debat en conclusies door de moderator 	<ul style="list-style-type: none"> Introduction par le rapporteur, M. Jef Van den Bergh Exposé de M. Romain Poulles, Président du Conseil Supérieur pour un Développement Durable du Luxembourg Présentation du 'Projet Hayrport' par M. Frédéric Dossin, Management system & Environmental Manager de Liège Airport Échange de meilleures pratiques - 'Sustainable Nordic cities with focus on climate smart mobility', exposé de Mme Hanna Sundqvist, Project manager Sustainable transportation, Swedish Energy Agency (VIDÉOCONFÉRENCE) Questions & Answers Débat et conclusions par le modérateur
16.25-16.40	KOFFIEPAUZE	PAUSE-CAFÉ

DERDE LUIK – JUST TRANSITION – EEN HAALBAAR EN BETAALBAAR KLIMAATPLAN VOOR ALLEN		TROISIÈME VOLET – JUST TRANSITION – UN PLAN CLIMATIQUE FAISABLE ET ABORDABLE POUR TOUS
16.40-17.45	<ul style="list-style-type: none"> Inleiding door de rapporteur, mevrouw Gwenaëlle GROVONIUS Uiteenzetting door de heer Andries GRYFFROY, Vlaams volksvertegenwoordiger Uiteenzetting door mr. drs. Marjan MINNESMA, directeur van Urgenda (VIDEOCONFÉRENCE) Uiteenzetting door de heer Bert De WEL, <i>Climate Policy Officer</i> bij het ITUC (<i>International Trade Union Confederation</i>) (VIDEOCONFÉRENCE) Uitwisseling van best practices - uiteenzetting door prof. Jānis Vucāns, ondervoorzitter van de Baltische Assemblee (VIDEOCONFÉRENCE) Questions & Answers Debat en conclusies door de moderator 	<ul style="list-style-type: none"> Introduction par le rapporteur, Mme Gwenaëlle Grovonius Exposé de M. Andries Gryffroy, membre du Parlement flamand Exposé de Mme Marjan Minnesma, directrice de Urgenda (vidéoconférence) Exposé de M. Bert De Wel, Climate Policy Officer à la Confédération syndicale internationale (CSI) (vidéoconférence) Échange de meilleures pratiques - exposé de M. Jānis Vucāns vice-président de l'Assemblée balte (vidéoconférence) Questions & Answers Débat et conclusions par le modérateur
17.45-18.00	SLOTOPMERKINGEN DOOR DE RAPPORTEUR, MEVROUW TINNE ROMBOUTS	OBSERVATIONS FINALES PAR LE RAPPORTEUR, MME TINNE ROMBOUTS

ZATERDAG 19 JUNI 2021, VERGADERING OM 10 UUR

- Opening van de vergadering door mevrouw Patricia Creutz, voorzitster van het Beneluxparlement**
Mededelingen
- Presentatie van het Jaarverslag 2020 van de Benelux Unie – Grensverleggend samenwerken**
Uiteenzetting door een vertegenwoordiger van het Secretariaat-Generaal van de Benelux Unie - Besprekking
- Conferentie over de toekomst van Europa**
Tussentijds verslag door de heer Karl Vanlouwe, voorzitter van de commissie voor de Buitenlandse Zaken - Videoboodschap door mevrouw Sophie Wilmès, vice-eersteminister en minister van Buitenlandse Zaken, Europese Zaken en Buitenlandse Handel van België en voorzitter van het Comité van ministers van de Benelux Unie
- De Benelux-visie i.v.m. de handelsrelaties**
Tussentijds verslag door de heer Johan Deckmyn
- Brexit Adjustment Reserve**
Tussentijds verslag door mevrouw Gwenaëlle Grovonius
- Duurzame landbouw in de Benelux**
Rapporteur: de heer Wouter De Vriendt - Uiteenzetting door de heer Ward Kennes namens mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Landbouw - Voorstel van aanbeveling - Besprekking - Stemming

SAMEDI 19 JUIN 2021, RÉUNION À 10 HEURES

- Ouverture de la séance par Mme Patricia Creutz, présidente du Parlement Benelux**
Communications
- Présentation du Rapport annuel 2020 de l'Union Benelux – Coopérer sans frontières**
Exposé d'un représentant du Secrétariat Général de l'Union Benelux
Discussion
- La conférence sur l'avenir de l'Europe**
Rapport intermédiaire par M. Karl Vanlouwe, président de la commission des Affaires étrangères Message vidéo de Mme Sophie Wilmès, Vice-Première ministre et ministre des Affaires étrangères, des Affaires européennes et du Commerce extérieur de Belgique et présidente du Comité de Ministres de l'Union Benelux
- La vision du Benelux sur les relations commerciales**
Rapport intermédiaire par M. Johan Deckmyn
- Brexit Adjustment Reserve**
Rapport intermédiaire par Mme Gwenaëlle Grovonius
- L'agriculture durable dans le Benelux**
Rapporteur : M. Wouter De Vriendt – Exposé de M. Ward Kennes au nom de Mme Hilde Crevits, ministre flamande de l'Agriculture - Proposition de recommandation - Discussion - Vote

- 7. Perspectief en evolutie van de nachtstreinen**
Rapporteur: de heer Nicolas Parent - Voorstel van aanbeveling - Bespreking - Stemming
- 8. De harmonisering van de belasting op CO2-emissies**
Tussentijds verslag door de heer Jean-Philippe Florent en mevrouw Tinne Rombouts
- 9. Aanbeveling met betrekking tot de grensoverschrijdende samenwerking in de bestrijding van pandemieën – De vaccinatiestrategie in de Benelux**
Tussentijds verslag door mevrouw Patricia Creutz
- 10. Digitale Benelux**
Tussentijds verslag door de heer Hans Verreyt
- 11. Fake News**
Tussentijds verslag door mevrouw Gwenaëlle Grovonijs
- 12. Digitale Trilaterale conferentie van de Baltische Assemblee, de Noordse Raad en het Beneluxparlement, 21 mei 2021**
Verslag door mevrouw Patricia Creutz
- 13. Neerlegging van antwoorden van de regeringen op vroeger aangenomen aanbevelingen en schriftelijke vragen**

Plenaire vergadering van vrijdag 18 juni 2021

Opening van de zitting

De voorzitster, mevrouw *Patricia Creutz* (B), opent de vergadering om 13.21 uur in de Koepelzaal van het Vlaams Parlement.

Zij dankt mevrouw Liesbeth Homans, voorzitster van het Vlaams Parlement, voor de ontvangst in dit mooie gebouw en geeft het woord aan de heer Bart Tommelein, ondervoorzitter van het Vlaams Parlement, voor een welkomstwoord via videoconferentie.

De heer *Bart Tommelein*, ondervoorzitter van het Vlaams Parlement (België) is, als voormalig voorzitter, blij nog eens terug te zijn in het Beneluxparlement en hoopt dat dat volgende keer weer een fysieke aanwezigheid kan zijn. Het is hem een genoegen om het Beneluxparlement te mogen verwelkomen als ondervoorzitter van het Vlaams Parlement.

De heer Tommelein is altijd een *believer* geweest in de Benelux-samenwerking. Samenwerking staat bij hem voorop op alle niveaus. Steeds meer uitdagingen zijn

- 7. Perspective et évolution des trains de nuit**
Rapporteur : M. Nicolas Parent - Proposition de recommandation - Discussion - Vote
- 8. L'harmonisation de la taxe sur les émissions de CO₂**
Rapport intermédiaire par M. Jean-Philippe Florent et Mme Tinne Rombouts
- 9. Recommandation relative à la collaboration transfrontalière dans la lutte contre les pandémies – La stratégie de vaccination dans les pays du Benelux**
Rapport intermédiaire par Mme Patricia Creutz
- 10. Le Benelux digital**
Rapport intermédiaire par M. Hans Verreyt
- 11. Fake News**
Rapport intermédiaire par Mme Gwenaëlle Grovonijs
- 12. Conférence trilatérale digitale de l'Assemblée balte, du Conseil nordique et du Parlement Benelux, 21 mai 2021**
Rapport par Mme Patricia Creutz
- 13. Dépôt de réponses des gouvernements à des recommandations et questions écrites antérieures**

Séance plénière du vendredi 18 juin 2021

Ouverture de la séance

La Présidente, Mme *Patricia Creutz* (B), ouvre la séance à 13 h 21 en la Salle de la Coupole du Parlement flamand.

Elle remercie Mme Liesbeth Homans, présidente du Parlement flamand, d'accueillir l'Assemblée Benelux dans ce splendide bâtiment et donne la parole à M. Bart Tommelein, vice-président du Parlement flamand, pour un mot de bienvenue par vidéoconférence.

M. *Bart Tommelein*, vice-président du Parlement flamand (Belgique), se dit heureux, en tant qu'ancien président du Parlement Benelux, d'être de retour au sein de celui-ci et espère pouvoir y revenir à nouveau physiquement à une prochaine occasion. C'est un plaisir pour lui d'accueillir le Parlement Benelux en tant que vice-président du Parlement flamand.

M. Tommelein a toujours eu foi en la coopération Benelux. La coopération est au cœur de ses préoccupations à tous les niveaux. Des défis de plus en plus

grensoverschrijdend. Binnen het Beneluxparlement wordt gezocht naar gemeenschappelijke oplossingen. Het Beneluxparlement bewees in het verleden zijn meerwaarde. Projecten op diverse terreinen leidden tot effectieve resultaten. Binnen Europa is de Benelux het voorbeeld voor regionale samenwerking.

Vandaag staat het klimaat op de agenda. Toevallig stond vanmorgen het klimaatplan op de agenda van het Oostendse College. De vraag is hoe we van de klimaatuitdaging een klimaatvoordeel maken, hoe we een leider kunnen zijn in plaats van een volger in de klimaat- en energietransitie. Aangezien de klimaatverandering wereldwijd is, moet ze globaal worden aangepakt, maar het lokale niveau heeft daarbij ook een rol te spelen. Met de Beneluxlanden kunnen we volop inzetten op minder energieverbruik en meer hernieuwbare energie. Vooruitstrevende oplossingen moeten hand in hand gaan met nieuwe opportuniteiten en economische groei. Nu wordt er bij het klimaatbeleid te veel naar het kostenplaatje gekeken.

Vandaag staat ook de Europese Green Deal op de agenda. Het doel ervan is om de hele Europese economie duurzaam te maken op alle terreinen. De heer Tommelein ziet tal van opportuniteiten in de ontwikkeling van een duurzame Europese blauwe economie, economische activiteiten verbonden met oceanen, zeeën en kusten. Die creëert vandaag al 13 miljard euro toegevoegde waarde en zorgt voor bijna 154.000 jobs in Vlaanderen.

Midden mei deelde de Europese Commissie mee een duurzame blauwe economie in de EU toe te voegen aan de Green Deal. De Europese ambities willen de ecologische voetafdruk van de scheepvaart, de visserij en het kusttoerisme verminderen, maar betreffen ook het potentieel op het vlak van energieproductie of duurzame voedselproductie. Voor aquacultuur bijvoorbeeld kan Europa een tandje bijsteken.

De Benelux-landen kunnen een pioniersrol spelen in de klimaatsamenwerking en deze kansen benutten. We hebben de kennis en de knowhow om hierop in te zetten.

De drie landen hebben in de Talanoa-verklaring van 2018 beloofd elkaar te ondersteunen bij de strijd tegen de klimaatopwarming en de stijgende zeespiegel. Tegen de achtergrond van een economisch herstel biedt

nombreux présentent un caractère transfrontalier. Des solutions communes sont recherchées au sein du Parlement du Benelux. Le Parlement Benelux a fait la preuve de sa plus-value par le passé. Des projets dans des domaines divers ont abouti à des résultats très concrets. En Europe, le Benelux constitue un exemple en matière de coopération régionale.

Le climat figure à l'ordre du jour de la séance d'aujourd'hui. Fortuitement, le Collège d'Ostende a traité ce matin du plan climat. La question est de savoir comment muer le défi climatique en avantage, comment nous ériger en leader plutôt qu'être des suiveurs dans le domaine de la transition climatique et énergétique. Dès lors que le changement climatique s'opère au niveau mondial, il doit être abordé au niveau mondial, mais le niveau local a également un rôle à jouer. Avec les pays du Benelux, nous pouvons miser pleinement sur une réduction de la consommation d'énergie et sur une utilisation accrue d'énergies renouvelables. Des solutions progressistes doivent s'accompagner de nouvelles opportunités et d'une croissance économique. Actuellement, la politique climatique est trop axée sur son coût.

Le Green Deal européen figure également à l'ordre du jour aujourd'hui. Il a pour objectif de rendre l'ensemble de l'économie européenne durable, et dans tous les domaines. Aux yeux de M. Tommelein, le développement d'une économie bleue européenne durable, d'activités économiques liées aux océans, aux mers et aux côtes, comporte de multiples possibilités. Cette économie représente aujourd'hui une valeur ajoutée de 13 milliards d'euros et fournit près de 154.000 emplois en Flandre.

À la mi-mai, la Commission européenne a annoncé qu'elle adjoindrait au Green Deal une économie bleue durable dans l'UE. L'Europe ambitionne de réduire l'empreinte écologique de la navigation, de la pêche et du tourisme côtier, mais aussi d'explorer le potentiel que renferment les domaines de la production d'énergie ou de la production alimentaire durable. Ainsi, l'Europe pourrait par exemple aller plus loin en matière d'aquaculture.

Les pays du Benelux peuvent jouer un rôle de pionnier dans la coopération climatique et saisir les possibilités qui s'offrent à elle. Nous possédons les connaissances et le savoir-faire requis à cet effet.

Les trois pays se sont engagés dans la déclaration de Talanoa de 2018 à se soutenir mutuellement dans la lutte contre le réchauffement climatique et la hausse du niveau des mers. Dans un contexte de reprise

die samenwerking mogelijkheden op het vlak van energie-intensieve industrie, uitgebreide infrastructuur en intensieve mobiliteit. Nergens anders zijn landen fysiek zo sterk verbonden via energieleidingen en is de concentratie aan economie zo groot. Ook waterstof komt vandaag aan bod.

Deze themadag kan een verdere basis vormen in de intensieve samenwerking. We kunnen een voorbeeld zijn van hoe de klimaatuitdaging kan worden aangepakt.

De heer Tommelein neemt op dit ogenblik deel aan een ander internationaal forum, anders was hij graag aanwezig geweest. Hij wenst de leden een aangename werkdag. (*Applaus*)

De *voorzitster* wenst allereerst, en namens het Beneluxparlement, mevrouw Liesbeth Homans, voorzitster van het Vlaams Parlement te danken om in dit mooie gebouw de plenaire vergadering van het Beneluxparlement te ontvangen. Het is ook prettig dat de heer Bart Tommelein, erevoorzitter van het Beneluxparlement, ons heeft mogen verwelkomen.

Door de gezondheidscrisis gaat deze vergadering nog steeds in hybride vorm door. De voorzitster verheugt zich erover dat beetje bij beetje de fysieke vergaderingen weer mogelijk worden en dat we niet enkel meer op zoom-vergaderingen aangewezen zijn.

De vorige Beneluxvergadering die in het Vlaams Parlement plaatsvond, dateert van 18 maart 2016, toen voormalig voorzitter Jan Peumans ons ontving en een themadebat werd georganiseerd over sociale dumping.

Als we in het Vlaams Parlement onze plenaire Beneluxvergadering houden, zetten we niet alleen de federale realiteit van België in de verf, maar ook het belang van de samenwerking tussen het federale en de deelstaatparlementen in België.

Dat we niet alleen aandacht hebben voor de grensoverschrijdende samenwerking tussen de drie landen van de Benelux, maar ook voor de Europese context, blijkt uit het debat van vandaag, dat de klimaatproblematiek centraal stelt. De collega's van de Baltische Assemblée en de Noordse Raad zullen eveneens een inbreng doen in dit debat.

économique, cette coopération offre des possibilités concernant les industries à forte intensité énergétique, les infrastructures étendues et la mobilité intensive. Nulle part ailleurs, les pays ne sont aussi étroitement reliés physiquement par des conduites d'énergie et nulle part ailleurs la concentration de l'économie n'est aussi grande. La question de l'hydrogène sera également abordée aujourd'hui.

Cette journée thématique peut constituer la base ultérieure d'une coopération intensive. S'agissant de la manière de relever le défi climatique, nous pouvons constituer un exemple de la manière de relever le défi climatique.

S'il ne participait pas actuellement à un autre forum international, M. Tommelein aurait été heureux d'assister au débat. Il souhaite aux membres une agréable journée de travail. (*Applaudissements*)

La *présidente* souhaite tout d'abord remercier au nom du Parlement Benelux Mme Liesbeth Homans, Présidente du Parlement flamand, d'accueillir dans ce magnifique bâtiment l'Assemblée plénière du Parlement Benelux. Elle se félicite également de ce que M. Bart Tommelein, président honoraire du Parlement Benelux, ait pu accueillir le Parlement Benelux.

En raison de la crise sanitaire, cette réunion se poursuivra sous forme hybride. La présidente se réjouit de ce que, petit à petit, les réunions physiques redéviennent possibles et qu'il ne faille plus recourir uniquement aux réunions par le biais de l'application Zoom.

La précédente réunion Benelux à s'être tenue au Parlement flamand remonte au 18 mars 2016, lorsque l'ancien président, M. Jan Peumans, nous avait accueillis à l'occasion d'un débat thématique consacré au dumping social.

En tenant notre séance plénière au Parlement flamand, nous soulignons non seulement la réalité fédérale de la Belgique mais aussi l'importance de la coopération entre le parlement fédéral et les parlements des entités fédérées de Belgique.

Le débat d'aujourd'hui, dans le cadre duquel la question climatique occupera la place centrale, montre que nous sommes attentifs à la coopération transfrontalière entre les trois pays du Benelux mais également au contexte européen. Nos collègues de l'Assemblée balte et du Conseil nordique interviendront également dans ce débat.

De Vlaamse parlementsleden in de Belgische delegatie van dit Beneluxparlement zijn allen zeer gedreven parlementsleden, die als commissievoorzitter of als rapporteur hun engagement voor de Beneluxgedachte duidelijk kenbaar maken. Het is dan ook een mooi signaal dat Vlaams parlementslid en gewezen Beneluxparlements lid Willem-Frederik Schiltz dit plenaire themadebat zal sturen als moderator. Dank daarvoor.

De klimaatproblematiek wordt vandaag belicht vanuit de energiecontext, de context van de mobiliteit en de hernieuwbare brandstoffen en de sociale context, waarmee men de betaalbaarheid van de klimaatplannen bedoelt. Het debat werd grondig voorbereid in een werkgroep die werd gestuurd door de commissie Ruimtelijke Ordening, Milieu en Klimaat, onder het voorzitterschap van mevrouw Moonen.

Na dit plenaire debat zal hoogstwaarschijnlijk een aanbeveling worden voorbereid die aan het Jongerenparlement van de Benelux kan worden voorgelegd en dan hopelijk zal worden goedgekeurd in de zitting van december, die plaats zal vinden in het Parlement van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

De voorzitster kijkt uit naar een boeiend debat. Vooraleer het woord te geven aan de moderator en aan mevrouw Moonen, heeft ze nog enkele praktische mededelingen.

Praktische mededelingen

Zoals reeds meegedeeld, is er geen wifi-code beschikbaar en volgt iedereen de vergadering vanop zijn/haar vaste plaats op de tablet die hem/haar persoonlijk werd toegekend.

De leden in de zaal vragen het woord door de hand op te steken en de leden die digitaal aan de vergadering deelnemen, doen dat via het ‘handje’ in de zoom-applicatie.

Er is simultaanvertaling Nederlands-Frans-Engels via dezelfde applicatie.

De keynotesprekers houden hun uiteenzetting vanaf het spreekgestoelte. De rapporteurs nemen het woord vanaf hun vaste plaats.

Les membres du Parlement flamand qui siègent au sein de la délégation belge du Parlement Benelux sont tous des parlementaires chevronnés et témoignent résolument de leur engagement en faveur de l'idée Benelux en qualité de président de commission ou de rapporteur. Le fait pour M. Willem-Frederik Schiltz, membre du Parlement flamand et ancien membre du Parlement Benelux, de diriger le débat thématique en séance plénière en qualité de modérateur constitue dès lors un beau signal de la part du Parlement flamand. Merci

La question climatique sera appréhendée aujourd’hui dans le contexte énergétique, le contexte de la mobilité et des combustibles renouvelables et le contexte social, entendez par là faisabilité financière des plans climatiques. Le débat a été minutieusement préparé par un groupe de travail dirigé par la commission de l'Aménagement du territoire, de l'Environnement et du Climat sous la présidence de Mme Moonen.

À l'issue de ce débat en séance plénière, il sera sans doute procédé à la préparation d'une recommandation qui pourra être soumise au Parlement Benelux des jeunes et pourrait être approuvée lors de la session de décembre qui se tiendra au Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale.

La présidente s'attend à un débat passionnant. Avant de céder la parole au modérateur et à Mme Moonen, elle souhaite faire quelques communications pratiques.

Communications pratiques

Comme il a déjà été indiqué, il n'y a pas de code wifi disponible et chacun suivra la réunion depuis sa place habituelle, sur la tablette qui lui a été attribuée à titre personnel.

Les membres présents dans la salle demanderont la parole en levant la main et les membres qui participent numériquement à la réunion le feront par le biais de l'icône représentant une main dans l'application Zoom.

La traduction simultanée néerlandais-français-anglais est disponible par le biais de la même application.

Les orateurs principaux feront leur présentation depuis la tribune. Les rapporteurs quant à eux prendront la parole depuis leur siège fixe.

THEMADEBAT KLIMAAT

Algemene inleidingen – Green Deal – Clean Energy

Stand van zaken – best practices

De heer Willem-Frederik Schiltz, moderator, (België) zal dit klimaatdebat met plezier modereren. De agenda is zwaar, men mag het hem dus niet kwalijk nemen als hij af en toe iemand aanmaant om de toegemeten spreektijd na te leven. Hij zal telkens de volgende spreker aankondigen, waarna mevrouw Moonen die kort zal inleiden.

Bij wijze van inhoudelijke inleiding verwijst hij naar de interventie van de heer Tommelein. Dat was een goede samenvatting van een aantal van de thema's die we vandaag zullen behandelen.

Mevrouw *Carla Moonen*, voorzitter van de commissie Ruimtelijke Ordening, Milieu en Klimaat, (N) dankt mevrouw Creutz en de heer Florent die haar meermaals hebben vervangen als voorzitter omdat zij wel fysiek aanwezig konden zijn op vergaderingen die deels via Zoom verliepen.

Zij is blij dat deze themadag vandaag kan worden gehouden. Klimaatverandering is een internationaal vraagstuk, de effecten zijn internationaal, dus is een internationale aanpak nodig. In haar vorige functie was zij raadadviseur bij het kabinet van de minister-president en in die hoedanigheid was zij lid van de Nederlandse delegatie voor klimaatverandering. Zij was ook in Kopenhagen en deed de voorbereiding van een aantal andere conferenties. Dat was een bijzondere ervaring: alleen al in een zaal zitten met Barack Obama, Angela Merkel en Nicolas Sarkozy vergeet ze niet, maar vooral gelooft ze dat al deze conferenties samen hebben gezorgd voor de doorbraak in Parijs.

In 2019 heeft de Europese Commissie dan de Green Deal gepresenteerd met de duidelijke ambitie om in 2050 klimaatneutraal te zijn. Ook de Benelux heeft al het nodige gedaan. In 2018 werd de Talanoa-verklaring voorgesteld. Daarin wordt ook ingegaan op het belang van een dialoog. Het is immers belangrijk dat de mensen achter de verandering kunnen staan. Daarom ook dat er vandaag dat derde onderdeel is. Het gaat om een transitie met de mensen, de burgers en de bedrijven. Er is ook een Benelux-klimaatplatform gevormd om regionale expertise op het gebied van klimaat en circulaire economie te delen. Ten slotte is er ook een

DÉBAT THÉMATIQUE CLIMAT

Introductions générales - Green Deal - Énergie propre

État de la situation - Meilleures pratiques

M. Willem-Frederik Schiltz, modérateur, (Belgique) se dit heureux de pouvoir modérer ce débat sur le climat. L'ordre du jour étant chargé, les participants ne devront pas lui en vouloir de rappeler de temps en temps la nécessité de respecter le temps de parole imparti. Il annoncera à chaque fois l'orateur suivant, que Mme Moonen présentera ensuite brièvement.

En guise d'introduction à propos du contenu, il se réfère au discours de M. Tommelein qui a parfaitement synthétisé certains thèmes que nous aborderons aujourd'hui.

Mme *Carla Moonen*, présidente de la commission de l'Aménagement du territoire, de l'Environnement et du Climat, (N) remercie Mme Creutz et M. Florent qui l'ont remplacée à plusieurs reprises en tant que présidente lorsqu'elle n'a pas pu assister physiquement aux réunions qui se déroulaient en partie par le biais de Zoom.

Elle se réjouit de la tenue de cette journée thématique aujourd'hui. Le changement climatique étant un problème international dont les effets sont internationaux, il requiert une approche internationale. Elle a exercé précédemment la fonction de conseillère au cabinet du Premier ministre et, à ce titre, elle était membre de la délégation néerlandaise pour le changement climatique. Elle était également à Copenhague et s'est occupée de la préparation d'un certain nombre d'autres conférences. Ce fut une expérience particulière : si le simple fait d'être présente dans une pièce avec M. Barack Obama, Mme Angela Merkel et M. Nicolas Sarkozy fut une expérience inoubliable, elle pense surtout que toutes ces conférences ont conduit à la percée qui s'est opérée à Paris.

En 2019, la Commission européenne a présenté le Green Deal avec l'ambition claire d'atteindre la neutralité climatique d'ici 2050. Le Benelux a également déjà fait le nécessaire. La déclaration de Talanoa a été présentée en 2018. L'importance du dialogue y est également soulignée. Il est important en effet que les gens puissent adhérer aux changements. C'est ce qui explique aussi cette troisième composante aujourd'hui. Il s'agit d'une transition qui s'opère en dialogue avec les gens, les citoyens et les entreprises. Une plate-forme climatique Benelux a également été créée pour partager l'expertise régionale en matière de climat et

pentalateraal forum waaraan ook Frankrijk, Duitsland, Zwitserland en Oostenrijk deelnemen.

Mevrouw Moonen dankt de vier commissies. Ze vindt het mooi dat naast de eigen commissie Ruimtelijke Ordening, Milieu en Klimaat ook de commissie Financiën en Mobiliteit, de commissie Economie, Landbouw en Energie en de commissie Sociale Zaken, Volksgezondheid, Onderwijs en Sport hebben bijgedragen aan dit programma.

Best practices betekent dat we veel van elkaar kunnen leren. Men moet niet telkens opnieuw het wiel uitvinden. Beter kijkt men welke landen welke maatregelen hebben genomen, wat de effecten daarvan zijn en of het gewerkt heeft. Dat maakt deze conferentie anders: meestal wordt het beleid toegelicht, vandaag wordt gekeken hoe het in de praktijk gaat, hoe de burgers worden meegenomen, of het gewerkt heeft.

Mevrouw Moonen hoopt op een aanbeveling die dan ook aan de jongeren kan worden voorgelegd. (*Applaus*)

Deel I. Developing an integrated, interconnected and properly functioning Benelux market – Hydrogen strategy

Mevrouw *Carla Moonen*, voorzitster van de commissie voor Ruimtelijke Ordening, Milieu en Klimaat, (N) weet dat de heer De Vriendt een parlementslid is dat altijd een groot aantal voorkeursstemmen verzamelt. De verwachtingen zijn dan ook hoog gespannen. (*Glimlachjes*) Hij zal samen met de heer Van Ballekom dit eerste deel inleiden. De heer Van Ballekom is in de Nederlandse Eerste Kamer een gewaardeerd collega-senator van mevrouw Moonen, met een rijke internationale ervaring boven dien. Ook ten aanzien van hem staan de verwachtingen dus hoog gespannen.

De heer *Wouter De Vriendt*, rapporteur, (B) herinnert eraan dat dit parlement het al herhaaldelijk over klimaat en waterstof heeft gehad. Hij juicht het toe dat de drie Beneluxlanden, en over de partijgrenzen heen, besloten hebben om aan deze problematiek een hoge prioriteit toe te kennen.

Waterstof is een zuiver en niet-vervuilend gas dat onontbeerlijk is voor een klimaatneutrale toekomst. Door het gebruik van waterstof en afgeleide hernieuwbare grondstoffen kunnen we de CO₂-uitstoot van onze

d'économie circulaire. Enfin, il existe aussi un forum pentalatéral auquel participent également la France, l'Allemagne, la Suisse et l'Autriche.

Mme Moonen remercie les quatre commissions. Elle se félicite qu'outre sa propre commission de l'Aménagement du territoire, de l'Environnement et du Climat, la commission des Finances et de la Mobilité, la commission de l'Économie, de l'Agriculture et de l'Énergie et la commission des Affaires sociales, de la Santé publique, de l'Éducation et des Sports aient également contribué à ce programme.

Les meilleures pratiques signifient que nous pouvons apprendre beaucoup les uns des autres. Nul n'est besoin d'à chaque fois réinventer la roue. Mieux vaut examiner quelles mesures ont été prises par les différents pays, quels en sont les effets et si elles ont fonctionné. C'est ce qui rend cette conférence différente : d'ordinaire, la politique est expliquée ; aujourd'hui, nous en analyserons le fonctionnement pratique, la manière dont les citoyens sont impliqués et nous chercherons à déterminer si elle a porté ses fruits.

Mme Moonen espère que le débat débouchera sur une recommandation qui pourrait ensuite être également présentée aux jeunes. (*Applaudissements*)

Partie I. Developing an integrated, interconnected and properly functioning Benelux market – Hydrogen strategy

Mme *Carla Moonen*, présidente de la commission de l'Aménagement du territoire, de l'Environnement et du Climat, (N) sait qu'en tant que parlementaire, M. De Vriendt recueille toujours un grand nombre de votes préférentiels. Les attentes sont donc élevées. (*Sourires*) Il présentera cette première partie avec M. Van Ballekom. M. Van Ballekom, sénateur, est un collègue apprécié de Mme Moonen au Sénat néerlandais et il possède également une riche expérience internationale. Les attentes sont donc grandes aussi en ce qui le concerne.

M. *Wouter De Vriendt*, rapporteur, (B) rappelle que ce Parlement a déjà débattu du climat et de l'hydrogène à plusieurs reprises. Il se félicite de ce que les trois pays du Benelux, au-delà des clivages politiques, aient décidé d'accorder une priorité élevée à ce dossier.

L'hydrogène est un gaz pur et non polluant, indispensable pour un avenir neutre sur le plan climatique. En utilisant l'hydrogène et des matières premières renouvelables dérivées, nous pourrons réduire considé-

industrie drastisch reduceren. In maart 2019 nam deze assemblee een resolutie aan. Een aantal werkgroepen is binnen de Benelux met deze problematiek aan de slag gegaan. Er zijn hoorzittingen geweest over Beneluxprojecten in verband met de installatie van waterstoftanks in de drie landen.

Waterstof komt niet vrij voor in de natuur, het moet dus geproduceerd worden. Bij de productie uit aardgas komt er een hoop CO₂ vrij, maar het kan gelukkig ook op hernieuwbare manier worden geproduceerd uit water en groene stroom. Het potentieel voor deze groene waterstof is erg groot, maar de vaststelling blijft dat het veel energie vergt om ze te produceren. Het is dus geen wondermiddel. We zullen zorgvuldig moeten kiezen waar we waterstof inzetten, bijvoorbeeld als energiebron bij toepassingen waar elektrische oplossingen technisch of economisch niet haalbaar zijn en als hernieuwbare grondstof in industriële processen.

Als dit parlement via een aanbeveling een kader wil uitwerken voor waterstof, zijn er een paar belangrijke aandachtspunten. Om te beginnen is er de duurzaamheid. Op termijn zou alleen de groene waterstof, geproduceerd door elektrolyse van water met behulp van groene stroom en dus zonder CO₂-uitstoot, nog worden aangewend. Blauwe waterstof, waarbij de CO₂-uitstoot wordt opgevangen, moet een tijdelijke oplossing blijven om grijze waterstof te kunnen decarboniseren.

Daarnaast moeten we waterstof prioritair inzetten als *feed stock* in de industrie voor niet-elektrificeerbare toepassingen, denken we aan zwaar transport, vrachtvervoer, luchtvaart. Waterstof is niet meteen aangewezen als brandstof voor personenwagens, aangezien elektrische auto's duurzamer omspringen met hernieuwbare energie.

Import van groene waterstof zal ook voor de Benelux een uitdaging zijn. Het is een essentiële pijler voor een klimaatvriendelijke Benelux. Wellicht zullen we zelf onvoldoende groene waterstof kunnen produceren om de behoeften te dekken. Een eengemaakte Benelux-markt kan dan nuttig zijn.

Er moet ook werk worden gemaakt van methodes om de duurzaamheid van waterstof te certificeren. Gelukkig sterkt de Europese Unie ons in onze ambities en goede bedoelingen. De EU ziet waterstof als deel van de oplossing om tegen 2050 klimaatneutraal te worden.

rablement les émissions de CO₂ de notre industrie. En mars 2019, cette assemblée a adopté une résolution. Un certain nombre de groupes de travail ont commencé à travailler sur cette question dans le cadre du Benelux. Des auditions ont été organisées sur les projets du Benelux concernant l'installation de réservoirs d'hydrogène dans les trois pays.

Étant donné que l'hydrogène n'existe pas naturellement, il doit être produit. Lorsqu'il est produit à partir de gaz naturel, il dégage beaucoup de CO₂ mais heureusement, il peut aussi être produit de manière renouvelable à partir d'eau et d'électricité verte. Le potentiel de cet hydrogène vert est très important mais sa production requiert beaucoup d'énergie. Il ne constitue donc pas la panacée. Nous devrons choisir avec soin comment utiliser l'hydrogène, par exemple comme source d'énergie dans des applications où les solutions électriques ne sont pas techniquement ou économiquement réalisables et comme ressource renouvelable dans les processus industriels.

Si ce Parlement souhaite développer un cadre pour l'hydrogène par le biais d'une recommandation, un certain nombre de points importants devront être pris en considération. Tout d'abord, il y a la durabilité. À terme, l'on n'utilisera que de l'hydrogène vert, produit par l'électrolyse de l'eau à l'aide d'électricité verte, et donc sans émissions de CO₂. L'hydrogène bleu, qui capte les émissions de CO₂, doit rester une solution temporaire pour décarboner l'hydrogène gris.

Nous devons par ailleurs donner la priorité à l'utilisation de l'hydrogène comme matière première dans l'industrie pour les applications non électrifiées, telles que le transport lourd, le transport de marchandises et l'aviation. L'hydrogène n'est pas recommandé d'emblée comme carburant pour les voitures particulières, les voitures électriques étant plus durables pour ce qui est de l'utilisation des énergies renouvelables.

L'importation d'hydrogène vert constituera également un défi pour le Benelux. Il s'agit d'un pilier essentiel pour un Benelux respectueux du climat. Nous ne serons peut-être pas en mesure de produire nous-mêmes suffisamment d'hydrogène vert pour couvrir les besoins. Un marché unifié du Benelux pourrait alors s'avérer utile.

Il faut également travailler sur les méthodes permettant de certifier la durabilité de l'hydrogène. Fort heureusement, l'Union européenne nous conforte dans nos ambitions et nos bonnes intentions. L'UE considère que l'hydrogène fait partie de la solution pour atteindre

Naast het inzetten op energie-efficiëntie en het verder elektrificeren van sectoren kan groene waterstof een oplossing bieden voor sectoren waar geen alternatieven vorhanden zijn.

De Beneluxlanden versterken de evolutie die aan de gang is op het Europese niveau, met onder andere de Pentalaterale Waterstofverklaring uit 2020. Dat is een essentieel onderdeel van de Beneluxstrategie om een grensoverschrijdende waterstofinfrastructuur uit te bouwen. De heer Tommelein had het in dit verband over het potentieel in de havengebieden. Er liggen ook mooie mogelijkheden in de synergie met offshore-energiewinning. (*Applaus*)

De heer *Pim van Ballekom*, rapporteur, (N) denkt dat men nu een volledig ander beeld zal verwachten, omdat de heer De Vriendt en hij een totaal andere politieke achtergrond hebben, maar dat is niet het geval.

Het is goed voor de discussie om aan te geven dat waterstof een belangrijk element is in de toekomstige energievoorziening, maar het moet geproduceerd worden. Dat vergt veel elektriciteit en daarvan is al veel nodig voor mobiliteit en industrie. Aan de toenemende vraag kan niet alleen voldaan worden met zonne- en windenergie. Dat zal maar een deel zijn van een verantwoorde energiemix.

Op dat punt verschilt de heer Van Ballekom misschien wel van mening met de heer De Vriendt. Hij denkt dat, ook al om niet te afhankelijk te worden van regimes waarvan men niet afhankelijk wil zijn, er ook regelbare energie moet worden ingezet naast de onregelbare zoals zon en wind. Nederland is nauwelijks groot genoeg om zonnepanelen te zetten om alleen maar Amsterdam van stroom te voorzien. Men moet met open vizier kijken naar andere mogelijkheden, zoals kernenergie en in de toekomst misschien kernfusie. Mede daarom heeft hij zijn goede vriend Simon Rozendaal gevraagd om zijn visie hierop te geven. Hij kijkt uit naar de discussie die daarop zal volgen en die iedereen wijzer zal maken. (*Applaus*)

De heer *Willem-Frederik Schiltz*, moderator, (België) stelt vast dat de rapporteurs een mooie voorzet gaven voor een pittige discussie achteraf. We zullen nu luisteren naar een uiteenzetting door de Belgische federale minister van Energie, mevrouw Tinne Van der Straeten.

la neutralité climatique d'ici 2050. Outre l'efficacité énergétique et la poursuite de l'électrification des secteurs, l'hydrogène vert peut offrir une solution pour les secteurs où il n'existe pas d'alternative.

Les pays du Benelux renforcent l'évolution qui est en cours au niveau européen avec, entre autres, la déclaration pentalatérale sur l'hydrogène de 2020. Il s'agit d'un élément essentiel de la stratégie du Benelux visant à mettre en place une infrastructure transfrontalière pour l'hydrogène. M. Tommelein a mentionné le potentiel des zones portuaires. La synergie avec l'énergie offshore offre également de larges possibilités. (*Applaudissements*)

M. *Pim van Ballekom*, rapporteur, (N) s'imagine que l'on pourrait s'attendre maintenant à un tableau complètement différent dans la mesure où M. De Vriendt et lui-même évoluent dans un contexte politique complètement différent, mais il n'en sera rien.

Il est utile au regard de la discussion d'indiquer que l'hydrogène constituera un élément important de l'approvisionnement énergétique futur mais aussi qu'il devra être produit. Le processus nécessite beaucoup d'électricité, dont une grande partie est déjà nécessaire pour la mobilité et l'industrie. La demande croissante ne pourra être satisfaite par les seules énergies solaire et éolienne qui ne constitueront que des éléments d'un mix énergétique responsable.

M. Van Ballekom se distingue peut-être de M. De Vriendt sur ce point. Il pense qu'il faut - également pour éviter de devenir trop dépendant de régimes dont on ne souhaite précisément pas dépendre - déployer les énergies contrôlables à côté des énergies dont la production est irrégulière comme les énergies solaire et éolienne. La taille des Pays-Bas est à peine suffisante pour installer des panneaux solaires destinés à alimenter la seule ville d'Amsterdam. Il faut, avec toute l'ouverture d'esprit requise, envisager d'autres possibilités, comme l'énergie nucléaire et, à l'avenir, peut-être la fusion nucléaire. C'est en partie pour cette raison qu'il a demandé à son excellent ami Simon Rozendaal d'exposer sa vision sur ce sujet. Il se réjouit de la discussion qui suivra et dont chacun ressortira plus avisé. (*Applaudissements*)

M. *Willem-Frederik Schiltz*, modérateur, (Belgique) note que les rapporteurs ont jeté les bases d'une discussion animée. Nous allons à présent écouter une présentation de la ministre fédérale belge de l'Énergie, Mme Tinne Van der Straeten.

Mevrouw *Carla Moonen*, voorzitster van de commissie voor Ruimtelijke Ordening, Milieu en Klimaat, (N) verwelkomt de minister. Zij weet dat de minister ook afrikaanse is, met een bijzonder rijke internationale achtergrond. Momenteel is zij Belgisch federaal minister van Energie en we zijn dan ook benieuwd te vernemen wat in België de best practices zijn.

Mevrouw *Tinne Van der Straeten*, minister van Energie (België), is blij met deze uitnodiging om over energie te spreken voor de interparlementaire assemblée van de Benelux. Haar groene collega Wouter De Vriendt doet haar geregelde enthousiast verslag over de werkzaamheden in de verschillende commissies en plenaire vergaderingen van de Benelux. Geheel terecht, zo blijkt vandaag. Ze is ook verheugd de heer Schiltz hier terug te zien, met wie ze elf jaar geleden heel vaak over het klimaatthema van gedachten wisselde in een ander halfronde.

Energie is in iedere maatschappij altijd een katalysator geweest, die doorheen de geschiedenis vele maatschappelijke veranderingen en industriële evoluties heeft aangezwengeld. In het verleden hebben vuur, steenkool, aardolie, gas die rol op zich genomen, nu is het de beurt aan elektrificatie. Energie is een levensader voor onze samenleving en economie, een motor voor onze industrie.

Het stenen tijdperk is niet geëindigd door een gebrek aan stenen, maar doordat er nieuwe en betere technologieën beschikbaar waren. Laten we ineens naar de 20ste eeuw springen: Wereldoorlog II was een verschrikkelijke ervaring, maar na de oorlog was er ook hoop op en geloof in een betere toekomst. Veel infrastructuur werd toen aangelegd: havens, luchthavens, snelwegen, energienetwerken. Op de fundamenten van die overheidsinvesteringen werd een welvarende samenleving gebouwd waar we nu nog de vruchten van plukken.

In 1951 werd de Europese Gemeenschap voor Kolen en Staal opgericht. België, Nederland en Luxemburg waren bij de zes stichtende leden. De economische samenwerking, die gebouwd was rond energie, werd ook beschouwd als een heus vredesverdrag. Wat in 1951 gebeurde, gebeurt ook vandaag. De Green Deal en de elektrificatie brengen opnieuw landen samen rond een energieproject. Nu wordt de omslag ingezet van fossiele energie naar propere en betaalbare energie. In 1951 lag het strijdveld in het verleden, vandaag ligt in de toe-

Mme *Carla Moonen*, présidente de la commission de l'Aménagement du territoire, de l'Environnement et du Climat (N), souhaite la bienvenue à la ministre. Elle sait qu'elle est également africaine et qu'elle a eu un parcours international particulièrement riche. Elle est actuellement ministre fédérale belge de l'Énergie et c'est donc avec le plus grand intérêt que nous allons l'écouter nous entretenir des meilleures pratiques en Belgique.

Mme *Tinne Van der Straeten*, ministre de l'Énergie (Belgique), se félicite de cette invitation à parler d'énergie devant l'Assemblée interparlementaire Benelux. Son collègue écologiste, M. Wouter De Vriendt, lui fait régulièrement des rapports enthousiastes sur les travaux menés au sein des différentes commissions et dans le cadre des séances plénaires du Parlement Benelux. A juste titre, comme on peut le constater aujourd'hui. Elle est également heureuse de retrouver M. Schiltz, avec qui elle a très souvent eu des échanges de vues sur le thème du climat dans un autre hémicycle, il y a onze ans.

L'énergie a été un catalyseur dans chaque société, entraînant de nombreux changements sociaux et évolutions industrielles au cours de l'histoire. Dans le passé, le feu, le charbon, le pétrole, le gaz ont assumé ce rôle ; aujourd'hui, c'est le tour de l'électrification. L'énergie constitue un élément vital pour notre société et notre économie, un moteur pour notre industrie.

L'âge de la pierre n'a pas pris fin parce qu'il n'y avait plus de pierres, mais parce que des technologies nouvelles et meilleures ont émergé. Projetons-nous très rapidement au 20e siècle : si la Seconde Guerre mondiale a été une expérience terrible, la période qui a suivi le conflit un peu naître l'espoir et la foi en un avenir meilleur. De nombreuses infrastructures ont alors été construites : ports, aéroports, autoroutes, réseaux énergétiques. C'est sur la base de ces investissements publics qu'a été bâtie une société prospère dont nous profitons encore aujourd'hui.

La Communauté européenne du Charbon et de l'Acier a été créée en 1951. La Belgique, les Pays-Bas et le Luxembourg figuraient parmi les six membres fondateurs. La coopération économique, construite autour de l'énergie, était également considérée comme un véritable traité de paix. Ce qui s'est passé en 1951 se répète aujourd'hui. Le Green Deal et l'électrification fédèrent à nouveau les pays autour d'un projet énergétique. Aujourd'hui, le passage de l'énergie fossile à une énergie propre et abordable s'accomplit.

komst: het klimaat is misschien een nog gevaarlijker uitdaging dan het conflict van toen of dan de huidige pandemie. De covidcrisis heeft dat nog aangescherpt en zal hopelijk de ommekeer ook versnellen.

Op 14 juli stelt de Europese Commissie haar pakket van maatregelen voor waarmee ze de uitstoot tegen 2030 met 55 procent wil verminderen. Dan kunnen we allemaal eindelijk aan de slag daarmee.

Samenwerking zal dan essentieel zijn, en daar is een rol voor een flexibele organisatie als de Benelux weggelegd. De drie landen hebben samen veel troeven in handen en kunnen snel schakelen. Ze hebben in 1951 gepionierd bij de oprichting van de EGKS, ze hebben in 2009 opnieuw gepionierd bij het North Seas Countries Offshore Grid Initiative. De droom van toen om een netwerk voor groene stroom op te zetten op zee, wordt vandaag verwezenlijkt. De Luxemburgse collega Claude Turmes is hier een drijvende kracht.

Hetzelfde moet en zal zich ook voordoen rond waterstof. De juiste industriële partners die nodig zijn om de energietransitie te realiseren zijn vorhanden. Zo beschikt België over de op één na grootste chemische cluster ter wereld. Deze bedrijven zullen de producten en de halfproducten leveren voor de transitie, want daar zullen we miljoenen tonnen van nodig hebben. Als de industrie op waterstof draait, zal er een wezenlijke bijdrage geleverd zijn aan een klimaatvriendelijke economie.

De minister heeft een droom dat de uitbouw van het offshorenetwerk op de Noordzee kan worden gerealiseerd met groen staal. De havens van Gent en Vlissingen hebben plannen in die richting, net zoals Arcelor, de droom kan dus op korte termijn realiteit worden.

De heer De Vriendt zei terecht dat de productie van voldoende waterstof een hele uitdaging zal zijn. Het staat inderdaad buiten kijf dat we meer elektroden en meer moleculen nodig zullen hebben, een Vlaamse studie heeft dat onlangs nog bevestigd. Onze totale nood aan energie zal verminderen, dankzij een grotere efficiëntie, maar het aandeel van elektronen en moleculen daarin zal verhogen.

De vraag is of we dat dan allemaal zelf moeten willen maken. Volgens de minister is een juiste balans tussen eigen productie en import eerder aangewezen. Terecht klinkt dan de bezorgdheid dat we ons niet te afhankelijk mogen maken van ‘rare’ regimes. Maar zij

En 1951, le champ de bataille appartenait au passé ; aujourd’hui il est à venir : le climat constitue peut-être un défi plus périlleux encore que le conflit d'alors ou que la pandémie actuelle. La crise du coronavirus a encore accentué ce phénomène et il faut espérer qu'il accélèrera également le changement.

Le 14 juillet, la Commission européenne présentera son paquet de mesures visant à réduire les émissions de CO₂ de 55% d'ici 2030. Nous pourrons alors enfin nous mettre tous au travail sur cette base.

La coopération sera alors essentielle, et c'est là qu'intervient une organisation flexible comme le Benelux. Ensemble, les trois pays disposent de nombreux atouts et peuvent agir rapidement. Ils ont été les pionniers de la création de la CECA en 1951 puis à nouveau en 2009, avec la "North Seas Countries Offshore Grid Initiative". Le rêve de mettre en place un réseau d'énergie verte en mer se réalise aujourd'hui. M. Claude Turmes, notre collègue luxembourgeois, est un élément moteur dans ce domaine.

La même chose doit se produire et se produira avec l'hydrogène. Les partenaires industriels appropriés nécessaires à la réalisation de la transition énergétique sont disponibles. Ainsi, la Belgique possède le deuxième plus grand cluster chimique du monde. Ces entreprises fourniront les produits et semi-produits nécessaires à la transition, car il nous en faudra des millions de tonnes. Une industrie fonctionnant à l'hydrogène fournira une contribution substantielle en faveur d'une économie respectueuse du climat.

La ministre appelle de ses vœux la mise en œuvre de l'expansion du réseau offshore en mer du Nord au moyen d'acier vert. Les ports de Gand et de Flessingue développent des projets dans ce sens, tout comme Arcelor, de sorte que le rêve pourrait bien devenir réalité à bref délai.

M. De Vriendt a déclaré à juste titre que la production d'une quantité suffisante d'hydrogène constituera un fameux défi. Il ne fait aucun doute en effet que nous aurons besoin de plus d'électrodes et de plus de molécules, comme l'a récemment confirmé une étude flamande. Nos besoins énergétiques totaux se réduiront, grâce à une efficacité accrue, mais la part des électrons et des molécules dans cette énergie augmentera.

La question se pose de savoir s'il nous faut vouloir tout faire nous-mêmes. Pour la ministre, mieux vaut tendre vers un juste équilibre entre production nationale et importation. Le souci de ne pas être trop dépendant de régimes "suspects" est légitime mais elle y voit

ziet hierin ook een kans om nieuwe strategische partnerschappen aan te gaan binnen en buiten Europa. In het Engels bestaat daarvoor de mooie uitdrukking ‘shipping the sunshine.’ Er zijn landen genoeg in het Midden-Oosten en Afrika die goedkoop groene waterstof kunnen aanmaken, dan volstaat het om goede akkoorden te sluiten en een drager te bedenken om die waterstof naar West-Europa en zijn industriële clusters te brengen. Hier kan een mooi en breed geopolitiek verhaal worden geschreven, dat voor iedereen voordeelen kan brengen.

Tegen 2050 moeten we een volledig klimaatneutraal systeem op poten zetten, met alleen maar hernieuwbare energie. Waterstof is daarbij een grote troef. De komende tien jaar staan er spannende dingen te gebeuren. We rekenen op de industrie dat zij een totale energieomslag maakt. Als overheid en politici moeten we voor een duidelijk en werkbaar kader zorgen. Tien jaar is weinig tijd, maar als landen hun sterktes bundelen, zoals de Benelux dat nu wil doen, dan moet het lukken om deze transitie te realiseren. (*Applaus*)

De heer *Willem-Frederik Schiltz*, moderator, (België) dankt de minister, die nog een vijftal minuten kan blijven om enkele gebalde vragen te beantwoorden.

De heer *Bob van Pareren* (N) vraagt of de minister een voorbeeld kan geven van ‘buiten Europa kijken’ voor de energietransitie.

Mevrouw *Tinne Van der Straeten*, minister van Energie (België), antwoordt dat er in België bedrijven zijn die concrete projecten en samenwerkingen op poten proberen te zetten. Zo werd twee weken geleden door de premier en Europees commissaris Timmermans een waterstoftankstation van de groep-Saverys ingehuldigd in de haven van Antwerpen. Die groep ziet een potentiële samenwerking met Namibië. Ook Marokko heeft al interesse getoond en in Oman loopt een project met een Belgisch bedrijf om havenontwikkeling te koppelen aan de productie van groene waterstof. Belangen van verschillende landen kunnen bijeenkomen in een strategische samenwerking, zoals ontzilting of havenuitbreiding gekoppeld aan elektrolysetechnologie. Of men met bepaalde landen in zee wil gaan, moet altijd deel uitmaken van het debat.

De heer *Ton Raven* (N) gelooft ook dat de toekomst waterstof is. Het verlies bij de productie van waterstof bedraagt echter 25 tot 60 procent. Dat lage rendement

aussi l'occasion de nouer de nouveaux partenariats stratégiques en Europe et ailleurs. Il existe une belle expression anglaise pour traduire cela : "shipping the sunshine". De nombreux pays du Moyen-Orient et d'Afrique sont en mesure de produire de l'hydrogène vert à moindre coût. Il suffit donc de conclure de bons accords et de trouver le moyen d'acheminer cet hydrogène vers l'Europe occidentale et ses pôles industriels. L'occasion s'offre à nous d'écrire une belle et longue page d'histoire géopolitique qui serait profitable à tous.

D'ici 2050, nous devrons mettre en place un système totalement neutre sur le plan climatique, en recourant uniquement à des énergies renouvelables. L'hydrogène constitue à cet égard un atout majeur. Des événements passionnants s'annoncent dans les dix prochaines années. Nous comptons sur l'industrie pour opérer un changement énergétique total. En tant que gouvernement et politiques, nous devons définir un cadre clair et réalisable. Dix ans, ce n'est pas beaucoup, mais si les pays unissent leurs forces, comme le Benelux entend le faire maintenant, il devrait être possible d'opérer cette transition. (*Applaudissements*)

M. *Willem-Frederik Schiltz*, modérateur, (Belgique) remercie la ministre qui pourra rester cinq minutes de plus pour répondre à quelques questions directes.

M. *Bob van Pareren* (N) demande à la ministre si elle peut illustrer ce qu'elle entend par "regarder hors de l'Europe" en ce qui concerne la transition énergétique.

Mme *Tinne Van der Straeten*, ministre de l'Énergie (Belgique), répond qu'en Belgique, des entreprises cherchent à mettre sur pied des projets et des collaborations concrètes. Par exemple, une station-service à hydrogène du groupe Saverys a été inaugurée il y a 15 jours dans le port d'Anvers par le Premier ministre et le commissaire européen, M. Timmermans. Ce groupe entrevoit une coopération potentielle avec la Namibie. Le Maroc a également manifesté son intérêt et, à Oman, un projet est en cours avec une société belge pour lier le développement portuaire à la production d'hydrogène vert. Les intérêts de différents pays peuvent se rejoindre dans le cadre d'une coopération stratégique, comme le dessalement ou l'expansion portuaire liée à la technologie de l'électrolyse. La question de savoir s'il est opportun de s'engager avec certains pays doit cependant toujours faire partie du débat.

M. *Ton Raven* (N) pense également que l'avenir est à l'hydrogène. Cependant, la perte lors de la production d'hydrogène est de 25 à 60 %. Cette faible efficacité est

is een van de redenen waarom het gebruik niet zo snel toeneemt. Hoe gaat men daar het beste mee om?

Mevrouw *Tinne Van der Straeten*, minister van Energie (België), beseft dat ze daar in haar uiteenzetting nogal snel overheen is gegaan toen ze had over zelf produceren of ook importeren. Elektriciteit die wij zelf kunnen maken, kan beter worden ingezet voor elektrificatie dan ze om te zetten in waterstof. Waterstof moet worden ingezet voor het juiste gebruik. Daar zal de heer Biebuyck het ongetwijfeld over hebben. Voor personenvervoer is elektriciteit de beste keuze, voor zwaar vervoer is dat nog niet uitgemaakt. Leidingen aanleggen of recupereren voor de industrie is nodig. Bij waterstof voor personenvervoer en huisverwarming is het efficiëntieverlies te groot.

De heer *Peter Ester* (N) vindt dat de minister een mooi samenhangend exposé hield, daarbij gedreven door een duidelijke *sense of urgency*. Hij wenst dit verhaal te koppelen aan dat van collega Moonen. Die hamerde erop dat we de bevolking warm moeten krijgen voor en inspraak moeten geven bij de energiemix. Als men de komende tien jaar grote stappen wil zetten, kan dat alleen als er voldoende draagvlak is bij de bevolking. Is dat wel het geval? Doen we als regeringen en parlementsleden genoeg om de bevolking mee te nemen in ons verhaal?

Mevrouw *Tinne Van der Straeten*, minister van Energie (België), kan daar kort over zijn: we doen daar veel te weinig voor. Ze kijkt met enige jaloezie waar men wel heeft geprobeerd om mensen samen te brengen rond klimaattafels en in een klimaatberaad. Als beleidsmakers moeten we daar meer aandacht aan schenken. De minister slaat een *mea culpa*: ze is inderdaad gedreven met deze materie bezig, maar ze doet te weinig om mensen mee te krijgen. Ze heeft de voorbije negen jaar als energieadvocaat gewerkt. Klimaat en energie zijn haar passie, ze pleit elke dag voor transitie en verandering, maar ze beseft te weinig dat er bij mensen een ingeboren angst leeft voor verandering. Wij politici benaderen het rationeel, maar we verwaarlozen de emotionele kant bij de mensen, dat leren ons de gedragswetenschappen.

Als voorbeeld heeft ze het over de discussie die in België woedt over de aanleg van nieuwe hoogspanningslijnen om het offshorenetwerk beter te kunnen aansluiten en om de energietoevoer naar de industrie

l'une des raisons pour lesquelles l'utilisation ne croît pas très rapidement. Quelle est la meilleure façon de faire face à cette situation ?

Mme *Tinne Van der Straeten*, ministre de l'Énergie (Belgique), est bien consciente qu'elle est passée un peu vite sur ce point dans son discours lorsqu'elle a parlé d'autoproduction ou encore d'importation. L'électricité que nous pouvons produire nous-mêmes peut être utilisée plus efficacement pour l'électrification que pour la conversion en hydrogène. L'hydrogène doit être utilisé à bon escient. M. Biebuyck y reviendra très certainement. Pour le transport de passagers, l'électricité constitue l'option la plus adéquate, mais la décision n'a pas encore été prise pour le transport lourd. Il faudra créer ou récupérer des conduites pour les besoins de l'industrie. Dans le cas de l'hydrogène pour le transport de passagers et le chauffage domestique, la perte d'efficacité est trop importante.

M. *Peter Ester* (N) estime que le ministre a fait un excellent exposé cohérent, animée par un évident sentiment d'urgence. Il souhaiterait relier son propos à celui de Mme Moonen qui a souligné qu'il faut enthousiasmer la population en faveur du mix énergétique et lui donner la parole. Si nous voulons franchir de grands pas dans les dix prochaines années, ce ne sera possible que moyennant une adhésion suffisante de la population. Est-ce vraiment le cas ? En tant que gouvernements et parlementaires, déployons-nous suffisamment d'efforts pour inclure la population dans notre démarche ?

Mme *Tinne Van der Straeten*, ministre de l'Énergie (Belgique), pourra répondre brièvement : nous en faisons beaucoup trop peu. Elle lorgne non sans une certaine envie vers les endroits où on a cherché à réunir des gens dans le cadre de débats et de conseils sur le climat. En tant que responsables politiques, nous devons y être davantage attentifs. La ministre fait un *mea culpa* : elle est certes passionnée par ce sujet mais ne fait pas assez pour y faire adhérer les gens. Elle travaille comme juriste spécialisée dans le domaine de l'énergie depuis neuf ans. Le climat et l'énergie sont sa passion, elle prône la transition et le changement au quotidien mais ne réalise pas suffisamment que les gens ont une peur innée du changement. Nous, politiciens, abordons les choses de manière rationnelle mais négligeons le côté émotionnel des gens, comme nous l'enseignent les sciences du comportement.

À titre d'exemple, elle évoque le débat qui fait rage en Belgique sur la construction de nouvelles lignes à haute tension pour mieux connecter le réseau offshore et renforcer l'approvisionnement énergétique de l'indus-

te kunnen versterken. Een simpele bevraging van de bevolking volstaat dan niet. Het beleid moet zich meer met de kwestie van het draagvlak bezighouden als we de transitie willen laten slagen. Daarom ook is de minister lid van de commissie People Centered Energy Transition van het Energieagentschap. Daar denken we na over deze kwestie om dan aanbevelingen te kunnen doen voor de Top in Glasgow.

De heer *Alexander van Hattem* (N) (videoconferentie) viel het op dat de Belgische minister de lof zong van de Nederlandse klimaattafels, omdat die de betrokkenheid zouden verhogen. De heer Van Hattem heeft de indruk dat net veel mensen werden uitgesloten, zo hebben bijvoorbeeld de burgers geen rol gespeeld bij dat overleg.

De minister sprak duidelijk vanuit een *sense of urgency*, maar klopt het dat ze zei dat de klimaatuitdaging ernstiger is dan de coronapandemie of een wereldoorlog? Zulke zaken kun je niet op één lijn zetten. Oorlogen en pandemieën overvallen ons in alle hevigheid, terwijl klimaatverandering zich gedurende heel lange tijd aankondigt, zodat we tijd hebben om ons voor te bereiden en aan te passen. Hoe verantwoordt de minister haar gedurfde uitspraak?

Mevrouw *Tinne Van der Straeten*, minister van Energie (België), heeft dat inderdaad gezegd. WOII kent ze slechts uit tweede hand, van de verhalen van haar grootmoeder die Antwerpen moest ontluchten toen de stad werd gebombardeerd. Voor haar kinderen is die oorlog nog verder weg. Maar de huidige generaties staan pal voor de uitdaging van de klimaatverandering, dat kennen de kinderen wél.

De minister begrijpt dat haar uitspraak de heer Van Hattem heeft geprakt, maar ze vindt zich niet in zijn reactie dat we ons aan klimaatverandering wel zullen aanpassen. Het is aan onze generatie om de temperatuurstijging af te remmen, anders zullen haar kinderen geen kinderen meer hebben. Er zijn zelfs indicaties dat we *the point of no return* al voorbij zouden zijn. Zelf is de minister niet zo fatalistisch, zij denkt dat de mensheid altijd in staat zal zijn om zelfs de meest complexe problemen op te lossen. Maar dat wil niet zeggen dat we onze kop in het zand mogen steken, zoets zou onverantwoord zijn.

Adaptatie zal altijd voor een stuk deel uitmaken van het klimaatbeleid, maar het is een illusie dat we ons kunnen aanpassen aan een klimaatopwarming van drie graden. We moeten de opwarming absoluut

trie. Une simple enquête auprès de la population n'est pas suffisante. La politique doit aborder la question de l'adhésion du public si l'on veut faire réussir la transmission. C'est également la raison pour laquelle la ministre est membre de la commission People Centered Energy Transition de l'Agence de l'énergie. Nous réfléchissons à cette question afin de formuler des recommandations en vue du sommet de Glasgow.

M. *Alexander van Hattem* (N) (vidéoconférence) observe que la ministre belge a chanté les louanges des tables climatiques néerlandaises qui renforceraient la participation. M. Van Hattem a le sentiment que de nombreuses personnes sont tout simplement exclues, par exemple les citoyens qui ne jouent aucun rôle dans cette concertation.

La ministre a clairement parlé d'un sentiment d'urgence mais a-t-elle bien affirmé que le défi climatique est plus grave que la pandémie du coronavirus ou une guerre mondiale ? On ne peut pas placer ces choses sur le même plan. Les guerres et les pandémies nous prennent au dépourvu, alors que le changement climatique s'annonce sur une très longue période et nous laisse le temps de nous préparer et de nous adapter. Comment la ministre justifie-t-elle cette déclaration pour le moins audacieuse ?

Mme *Tinne Van der Straeten*, ministre de l'Énergie (Belgique), a effectivement tenu ces propos. Elle ne connaît la Seconde Guerre mondiale que très indirectement, au travers des récits de sa grand-mère qui a dû fuir Anvers lorsque la ville a été bombardée. Et pour ses propres enfants, cette guerre est plus lointaine encore. Mais les générations actuelles sont confrontées au défi du changement climatique et les enfants en ont conscience.

La ministre peut comprendre que sa déclaration fasse réagir M. Van Hattem mais elle ne partage pas son opinion selon laquelle nous nous adapterons au changement climatique. C'est à notre génération de ralentir la hausse de la température, faute de quoi nos enfants n'auront eux-mêmes plus d'enfants. Certains éléments indiquent même que nous aurions déjà dépassé le point de non-retour. La ministre elle-même n'est pas aussi fataliste ; elle pense que l'humanité sera toujours capable de résoudre les problèmes les plus complexes. Mais cela ne signifie pas que nous puissions pratiquer la politique de l'autruche, ce serait irresponsable.

L'adaptation constituera toujours un élément de la politique climatique, mais il est illusoire de penser que nous puissions nous adapter à un réchauffement de trois degrés. Nous devons absolument limiter le

beperken tot 1,5° en dat proberen op te vangen met adaptatie. Voor het overige is ons klimaatbeleid ge-stoeld op mitigatie.

De heer *Willem-Frederik Schiltz*, moderator, (België) dankt de minister. Helaas moeten we nu afscheid nemen van mevrouw Van der Straeten, maar hij hoopt haar opnieuw te kunnen verwelkomen in een niet zo verre toekomst. (*Applaus*) (*Voorzitter Patricia Creutz overhandigt een cadeautje aan minister Van der Straeten*)

De moderator kondigt de volgende spreker, de heer Biebuyck aan. De heer Biebuyck heeft ook een strakke agenda, vragen kunnen tijdens de volgende commissievergadering worden gesteld.

Mevrouw *Carla Moonen*, voorzitter van de commissie Ruimtelijke Ordening, Milieu en Klimaat, (N) stelt de heer Biebuyck voor. Hij is ingenieur, heeft gestudeerd in Nederland en werkte later in Japan en veel andere landen.

De heer *Bart Biebuyck*, Executive Director Fuel Cells and Hydrogen Joint Undertaking, (België) was gevraagd te spreken over de mogelijkheden van waterstof in de Benelux en wat we mogen verwachten van Europa.

Waterstof is voor de Europese Unie heel belangrijk om de ambities van de Green Deal te verwezenlijken. Daarom heeft de Europese Commissie op 8 juli 2020 een Europese waterstofstrategie goedgekeurd met zeer ambitieuze doelstellingen: het bouwen van 6 GW elektrolyse tegen 2024 en 40 GW tegen 2030.

FCH-JU is een publiek-privaat partnerschap tussen de Europese Commissie, de waterstofindustrie en onderzoeksinstellingen, dat Europese subsidies toekent aan innovatieve onderzoeksprojecten in het domein van waterstof en brandstofcellen. Er werden 285 projecten ondersteund met iets meer dan 1 miljard euro, waarvan 11 procent naar 142 entiteiten in de Benelux. Daar mag de Benelux best trots op zijn.

De Benelux heeft ook al heel wat gedaan op het vlak van waterstof. Het is nu tijd om een versnelling hoger te schakelen, de mogelijkheden voor de Benelux zijn enorm. De FCH-JU heeft Trinomics gevraagd om een analyse van de nationale energie- en klimaatplannen van de Beneluxlanden te maken en het potentieel van waterstof tot 2030 in kaart te brengen. In het meest ambitieuze scenario zou de Benelux ruim 6 GW aan

réchauffement à 1,5 degré et essayer d'y faire face en nous y adaptant. Pour le reste, notre politique climatique repose sur le principe de l'atténuation.

M. *Willem-Frederik Schiltz*, modérateur, (Belgique) remercie la ministre. Malheureusement, nous devons maintenant prendre congé de Mme Van der Straeten qu'il espère toutefois pouvoir accueillir à nouveau dans un avenir pas trop lointain. (*Applaudissements*) (*La présidente, Mme Patricia Creutz, remet un présent à la ministre Van der Straeten*)

Le modérateur annonce l'orateur suivant, M. Biebuyck. M. Biebuyck ayant également un agenda serré, les questions pourront lui être posées lors d'une prochaine réunion de commissions.

Mme *Carla Moonen*, présidente de la commission de l'Aménagement du territoire, de l'Environnement et du Climat, (N) présente M. Biebuyck. Il est ingénieur, a étudié aux Pays-Bas et a ensuite travaillé au Japon et dans de nombreux autres pays.

M. Bart Biebuyck, directeur exécutif Fuel Cells and Hydrogen Joint Undertaking, (Belgique) a été invité à parler du potentiel de l'hydrogène dans le Benelux et de ce que l'on peut attendre de l'Europe.

L'hydrogène est très important pour l'Union européenne dans la réalisation des ambitions du Green Deal. La Commission européenne a dès lors adopté le 8 juillet 2020 une stratégie européenne pour l'hydrogène assortie d'objectifs très ambitieux : construire 6 GW de capacité d'électrolyse d'ici 2024 et 40 GW d'ici 2030.

Le FCH-JU est un partenariat public-privé entre la Commission européenne, l'industrie de l'hydrogène et des instituts de recherche qui accorde des subventions européennes à des projets de recherche innovants dans le domaine de l'hydrogène et des piles à combustible. 285 projets ont été soutenus pour un peu plus d'un milliard d'euros, dont 11 % sont allés à 142 entités du Benelux. Le Benelux peut s'en enorgueillir.

Le Benelux a déjà fait beaucoup dans le domaine de l'hydrogène. Il est temps à présent de passer à la vitesse supérieure et les opportunités pour le Benelux sont énormes. La FCH-JU a demandé à Trinomics de réaliser une analyse des plans nationaux pour l'énergie et le climat des pays du Benelux et de dresser la carte du potentiel de l'hydrogène jusqu'en 2030. Dans le scénario le plus ambitieux, le Benelux aurait besoin de

elektrolyse nodig hebben voor intern gebruik. Dat scenario zou 30.000 jobs genereren en 3,2 miljard euro toegevoegde waarde creëren. De Europese doelstelling tegen 2030 is 40 GW, daarvan zou dus 15 procent uit de Benelux komen. Een volgende stap zou een Benelux-waterstofstrategie kunnen zijn. De heer Biebuyck heeft enkele suggesties.

Via het Benelux Energie Expertise Netwerk werden al heel wat initiatieven genomen in verband met waterstof, zoals een studiedag en het mee organiseren of promoten van workshops en opleidingen. Er zou nog meer Benelux-samenwerking kunnen komen inzake onderzoek en innovatie en het financieren van onderzoeksprojecten. Samenwerking leidt vaak tot grotere projecten met een grotere impact. Partnerschappen tussen bedrijven en onderzoeksinstellingen leiden vaak tot langdurige samenwerking. Heel wat bedrijven in de Beneluxlanden zijn complementair, financiële ondersteuning van grensoverschrijdende onderzoeksprojecten zou de Beneluxlanden zeker ten goede komen. Samenwerking om de efficiëntie van waterstofproductie te verhogen, zou een mooi project zijn.

Een tweede suggestie is samenwerking omtrent import en export van groene waterstof of op groene waterstof gebaseerde energiedragers. Met de twee grootste havens van Europa zou het versneld opzetten van projecten voor import of doorvoer interessant kunnen zijn voor de Benelux. Er zijn nu al landen waar goedkoop groene waterstof kan worden geproduceerd. Duitsland heeft al heel wat bilaterale akkoorden. Het is van strategisch belang dat de havens in de Benelux doorvoerhavens voor energie kunnen blijven. Zulke projecten zullen uitdagingen kennen op het vlak van regelgeving, veiligheid, certificatie... De Benelux kan hier een pioniersrol spelen. Het Internationaal Energieagentschap heeft het belang van havens voor waterstof naar voren gebracht. Het zijn ideale hubs die veel waterstof nodig hebben voor de industrie en de scheepvaart.

Begin juni werd de *Global Ports Coalition* gelanceerd en FCH-JU gaat die mee ondersteunen. Zelf heeft Europa een *European Ports Network* opgezet. Bij beide initiatieven zullen Antwerpen en Rotterdam een belangrijke rol spelen. De Global Ports Coalition moet samenwerking omtrent waterstof in de havens wereldwijd stimuleren, hinderpalen identificeren en naar oplossingen daarvoor zoeken, het European Ports Network moet leiden tot een waterstof-routekaart

plus de 6 GW d'électrolyse pour son usage interne. Ce scénario permettrait de générer 30 000 emplois et de créer 3,2 milliards d'euros de valeur ajoutée. L'objectif européen pour 2030 est de 40 GW, dont 15 % proviendraient du Benelux. La prochaine étape pourrait être une stratégie Benelux pour l'hydrogène. M. Biebuyck a quelques suggestions à formuler à cet égard.

Grâce au réseau d'expertise énergétique du Benelux, de nombreuses initiatives ont déjà été prises concernant l'hydrogène, comme une journée d'étude et l'organisation conjointe ou la promotion d'ateliers et de cours de formation. Le Benelux pourrait coopérer davantage en matière de recherche et d'innovation et de financement de projets de recherche. La coopération débouche souvent sur des projets de plus grande envergure ayant un impact plus important. Les partenariats entre entreprises et institutions de recherche débouchent souvent sur une coopération à long terme. De nombreuses entreprises des pays du Benelux sont complémentaires ; un soutien financier à des projets de recherche transfrontaliers serait assurément bénéfique pour les pays du Benelux. Une coopération visant à accroître l'efficacité de la production d'hydrogène constituerait un beau projet.

Une deuxième suggestion concerne la coopération en matière d'importation et d'exportation d'hydrogène vert ou de vecteurs énergétiques basés sur l'hydrogène vert. Avec les deux plus grands ports d'Europe, la mise en place accélérée de projets d'importation ou de transit pourrait être intéressante pour le Benelux. Certains pays sont déjà en mesure de produire de l'hydrogène vert bon marché. L'Allemagne a déjà conclu de nombreux accords bilatéraux. Il est stratégiquement important que les ports du Benelux puissent rester des ports de transit pour l'énergie. Ces projets seront confrontés à des défis sur le plan de la réglementation, de la sécurité, de la certification... Le Benelux peut jouer en l'espèce un rôle de pionnier. L'Agence internationale de l'énergie a souligné l'importance des ports pour l'hydrogène. Ce sont des plaques tournantes idéales qui ont besoin de beaucoup d'hydrogène pour l'industrie et le transport maritime.

La *Global Port Coalition* a été lancée au début du mois de juin et la FCH-JU va contribuer à la soutenir. L'Europe elle-même a mis en place un réseau portuaire européen. Anvers et Rotterdam joueront un rôle important dans le cadre de ces deux initiatives. La *Global Port Coalition* vise à stimuler la coopération autour de l'hydrogène dans les ports du monde entier, à identifier les entraves et à chercher des solutions pour les surmonter cependant que le European Ports network

voor havens, zoals die al bestaat voor LNG. Hierop sluit de 'hydrogen backbone' naadloos aan. Hopelijk wordt hiervan snel werk gemaakt, zodat aangevoerde waterstof snel verdeeld kan worden over de Benelux en tot in Duitsland. Ook hier zijn er natuurlijk nog uitdagingen, zoals grensoverschrijdende pijpleidingen en certificatie. Opnieuw kan de Benelux een pioniersrol spelen.

Een laatste suggestie is het faciliteren van de oprichting van Hydrogen Mobility Benelux. De ambitie van de Beneluxlanden was 43 tankstations tegen 2020, er staan er acht. Het tekort aan tankinfrastructuur houdt natuurlijk de massale uitrol van waterstofvoertuigen tegen. In Duitsland werd een bedrijf opgericht om de tankinfrastructuur uit te rollen, in Californië leidde een publiek-private samenwerking ook tot een succesvolle uitrol. De eerste waterstoftrucks zijn op komst, er moeten snel meer tankstations komen.

Waterstof zal ook in het personenvervoer een rol spelen. Er zijn efficiëntere energiebronnen, maar wagens die zeer intensief gebruikt worden, zoals taxi's, kunnen niet elektrisch worden opgeladen. In Parijs, Kopenhagen en Londen schakelen de taxi's massaal over op waterstof. Het blijft een niche. Bij vrachtwagens zien we een groter aandeel waterstof.

Op het einde van dit jaar zal FCH-JU vervangen worden door het Clean Hydrogen Partnership. Een van de nieuwe doelstellingen is onderzoek en ontwikkeling met betrekking tot transport en distributie van waterstof. Daarnaast blijft het doel om productie van waterstof goedkoper, efficiënter en grootschaliger te maken. Er wordt vooral gefocust op het gebruik voor zwaar transport, turbines en industriële complexen. *Hydrogen valleys* zoals in Noord-Nederland zullen verder worden ondersteund; uiteindelijk moeten die verbonden worden via *hydrogen corridors*. Een eerste oproep wordt rond het jaareinde gelanceerd, gevolgd door een tweede in de zomer. Aan elke oproep is 150 miljoen euro voor innovatieve onderzoeksprojecten verbonden. Hopelijk komen er heel wat projecten uit de Benelux. (*Applaus*)

De heer *Willem-Frederik Schiltz*, moderator, (België) heeft begrepen dat de heer Biebuyck nog tijd heeft voor één of twee vragen.

doit aboutir à l'établissement d'une feuille de route de l'hydrogène pour les ports, comme il en existe déjà une pour le GNL. Le "hydrogen backbone" s'inscrit parfaitement dans ce contexte. Il faut espérer que le projet se réalisera rapidement et que l'approvisionnement en hydrogène puisse être rapidement distribué dans le Benelux et jusqu'en Allemagne. Là encore, il restera bien évidemment des défis à relever, comme les conduites transfrontalières et la certification. Une fois encore, le Benelux pourrait jouer un rôle de pionnier.

Une dernière suggestion concerne la facilitation de la création d'Hydrogen Mobility Benelux. Les pays du Benelux ambitionnaient de construire 43 stations de ravitaillement en 2020 ; il y en a aujourd'hui huit. Le manque d'infrastructures de ravitaillement freine bien sûr le déploiement massif des véhicules à hydrogène. En Allemagne, une entreprise a été créée pour déployer l'infrastructure de ravitaillement en carburant ; en Californie, un partenariat public-privé a également permis de réussir le déploiement. Les premiers camions à hydrogène arrivent et il faudra prochainement construire d'autres stations de ravitaillement.

L'hydrogène jouera également un rôle dans le transport de passagers. Il existe des sources d'énergie plus efficaces mais les voitures qui sont utilisées de manière très intensive, comme les taxis, ne peuvent pas être chargées électriquement. À Paris, Copenhague et Londres, les taxis passent en masse à l'hydrogène. Cela reste une niche. La part de l'hydrogène est plus importante en ce qui concerne les camions.

À la fin de cette année, la FCH-JU sera remplacée par le Clean Hydrogen Partnership. La recherche et le développement liés au transport et à la distribution de l'hydrogène constituent l'un des nouveaux objectifs. L'objectif consiste par ailleurs toujours à rendre la production d'hydrogène moins chère et plus efficace et à faire en sorte qu'elle soit déployée à une échelle plus large. L'accent est mis sur l'utilisation pour le transport lourd, les turbines et les complexes industriels. On continuera à soutenir les vallées de l'hydrogène, comme celle du nord des Pays-Bas ; à terme, elles devront être reliées par des corridors de l'hydrogène. Un premier appel sera lancé vers la fin de l'année, suivi d'un second en été. Chaque appel comprendra 150 millions d'euros pour des projets de recherche innovants. Nous espérons que le Benelux sera à la base de nombreux projets. (*Applaudissements*)

M. *Willem-Frederik Schiltz*, modérateur, (Belgique) a compris qu'il reste à M. Biebuyck un peu de temps pour répondre à une ou deux questions.

De heer *Bob van Pareren* (N) vond de presentatie van de heer Biebuyck zeer helder. Als we als Benelux 15 procent van de behoeften zelf moeten invullen, is dat een enorme prestatie. Is er ook overwogen om bijvoorbeeld buiten Europa goedkope groene waterstof te maken en die dan via een soort pijpleiding naar Europa te transporteren?

De heer *Bart Biebuyck* (België) herinnert eraan dat zowel in de Europese Green Deal als in de Europese waterstofstrategie rekening gehouden wordt met het importeren van waterstof vanuit bijvoorbeeld Noord-Afrika. Die pijpleidingen bestaan, tussen Tunesië en Italië, tussen Marokko en Spanje, en ze kunnen vrij eenvoudig worden omgebouwd. Voor de Benelux zou dat eventueel ook een mogelijkheid zijn, maar dat is niet onderzocht. De import zal aanvankelijk vooral via de scheepvaart gebeuren. Er leeft ook een idee om een energie-eiland te bouwen in de Noordzee. Dan zou men ook daar een pijpleiding kunnen leggen.

De heer *Yves Evrard* (B) heeft het over de grote en dure onderzoeksprojecten, ten belope van 150 miljoen, die werden aangekondigd op het vlak van waterstof. Grote consortia zijn zich aan het vormen rond bedrijven als Cockerill en Solvay, maar ook de autoconstructeurs zijn daarbij betrokken. De projectoproepen zijn uitgeschreven. In hoeverre wisselen die bedrijven gegevens uit en zorgen ze samen voor een positieve dynamiek? In hoeverre komen er synergieën tot stand, een beetje zoals de farmaciebedrijven op de coronacrisis gereageerd hebben? Gaan die grote consortia bij de projectoproepen ook samenwerkingen aan met kleinere of middelgrote gespecialiseerde bedrijven?

De heer *Bart Biebuyck* (België) wijst erop dat de onderzoeksprojecten met publiek geld gefinancierd worden en dat dus ook de resultaten publiek moeten zijn. Het delen van gegevens is dus een verplichting, niet alleen binnen het consortium, maar ook daarbuiten. Jaarlijks worden de data door de organisatie van de heer Biebuyck vrijgegeven. Dat gebeurt op een groot evenement, de European Hydrogen Meet, waar telkens een honderdtal projecten de kans krijgen om zich voor te stellen.

De kmo's krijgen hun deel van de koek. De 150 miljoen wordt opgesplitst in kleinere stukken. Er worden voorstellen ingewacht rond een twintigtal topics en daar kan iedereen zich voor inschrijven. De kmo's zijn daarbij heel belangrijk, zij vertegenwoordigen de helft van de private partners in de associatie die de heer Biebuyck hier vertegenwoordigt. Van het budget gaat

M. *Bob van Pareren* (N) a trouvé la présentation de M. Biebuyck très claire. Si nous devons, en tant que Benelux, assurer nous-mêmes 15 % des besoins, ce sera une énorme réussite. A-t-on également envisagé, par exemple, de produire de l'hydrogène vert bon marché en dehors de l'Europe, puis de le transporter vers l'Europe par une sorte de pipeline ?

M. *Bart Biebuyck* (Belgique) rappelle que le Green Deal européen comme la stratégie européenne pour l'hydrogène tiennent compte de l'importation d'hydrogène en provenance, par exemple, d'Afrique du Nord. De tels pipelines existent entre la Tunisie et l'Italie, entre le Maroc et l'Espagne, et ils peuvent être convertis assez facilement. Pour le Benelux, cela pourrait également constituer une possibilité qui n'a toutefois pas été étudiée. Dans un premier temps, les importations se feront principalement par la voie maritime. La construction d'une île énergétique en mer du Nord est également envisagée. Un pipeline pourrait alors être posé là aussi.

M. *Yves Evrard* (B) évoque les vastes et coûteux projets de recherche, d'un montant de 150 millions, dont il est question dans le domaine de l'hydrogène. De grands consortiums se constituent autour d'entreprises telles que Cockerill et Solvay, mais les constructeurs automobiles sont également impliqués. Des appels à projets ont été lancés. Dans quelle mesure ces entreprises échangent-elles des informations et créent-elles ensemble une dynamique positive ? Dans quelle mesure des synergies seront-elles créées, un peu comme la réaction des entreprises pharmaceutiques à la crise de la corona ? Ces grands consortiums coopèrent-ils également avec des entreprises spécialisées de petite ou moyenne taille dans le cadre des appels à projets ?

M. *Bart Biebuyck* (Belgique), rappelle que les projets de recherche sont financés par des fonds publics et que les résultats doivent donc également être publics. Le partage des données constitue dès lors une obligation, non seulement au sein du consortium mais aussi au-delà. Chaque année, les données sont publiées par l'organisation de M. Biebuyck à l'occasion d'un événement majeur, le European Hydrogen Meet, où la possibilité est offerte de présenter une centaine de projets.

Les PME auront leur part du gâteau. Le montant de 150 millions sera subdivisé. Des propositions sont attendues concernant vingt thèmes et chacun peut postuler. Les PME sont très importantes en l'occurrence, puisqu'elles représentent la moitié des partenaires privés de l'association représentée ici par M. Biebuyck. Trente pour cent du budget sont destinés aux PME.

30 procent naar kmo's. Dat is perfect te verantwoorden aangezien kmo's zeer innoverend werken. Het is mooi om zien hoe de grote bedrijven soms kmo's overnemen of zich via investeringen inkopen in kmo's. Kleine en grote bedrijven werken voorbeeldig samen – en dat ligt in de farmaceutische sector vaak wel anders.

De heer *Willem-Frederik Schiltz*, moderator, (België) dankt de heer Biebuyck voor zijn interessante bijdrage. Het zal fijn zijn om hem ook in de commissie te mogen verwelkomen. (*Voorzitter Patricia Creutz overhandigt een cadeautje aan de heer Biebuyck*)

De heer Rozendaal, op wie al werd geanticipeerd door de heer Van Ballekom, zal de vergadering toespreken via videoconferentie.

Mevrouw *Carla Moonen*, voorzitter van de commissie Ruimtelijke Ordening, Milieu en Klimaat, (N) introduceert de heer Rozendaal. De heer Rozendaal is wetenschapsjournalist en heeft een aantal boeken geschreven, waaronder 'Warme aarde, koel hoofd' en 'Alles wordt beter!' Zij is benieuwd hoe de heer Rozendaal alles beter ziet worden.

De heer *Simon Rozendaal*, wetenschapsjournalist, (Nederland) dankt voor de eervolle uitnodiging. Hij is een chemicus, die gestudeerd heeft in Delft. Waterstof staat voor H2, wat ook *hoop* en *hype* kan zijn.

Na zijn studie werd de heer Rozendaal wetenschapsredacteur bij het *NRC Handelsblad* en later bij *Elsevier Weekblad*. Hij schreef een vijftwintigtal boeken, waaronder een opsomming van alles wat in de wereld de goede kant opgaat, 'Alles wordt beter'. Het boek 'Warme aarde, koel hoofd' geeft zijn standpunt weer. De aarde warmt op, voor een belangrijk deel door CO₂, en dus moet de CO₂-uitstoot omlaag, maar wel op een verstandige manier. Zijn eerste artikel over klimaat verscheen op 5 oktober 1977 in *NRC Handelsblad*. De kop luidde "Terugkeer van kolen kan broeikas om aarde scheppen".

Momenteel beleven we de tweede waterstofgolf. Tijdens de eerste golf zegde George W. Bush, in 2003, 1,2 miljard dollar toe voor de waterstofauto. De gouverneur van Californië, Arnold Schwarzenegger, wilde een *hydrogen highway* tussen San Francisco en Los Angeles. In 2006 reed de heer Rozendaal al in een waterstofauto in Californië. Een paar jaar later jaar later tankte hij waterstof in Berlijn en begreep hij wat

Cela se justifie parfaitement dès lors que les PME sont très innovantes. Constater que de grandes entreprises rachètent parfois des PME ou y entrent par le biais d'investissements est une source de satisfaction. La collaboration entre petites et grandes entreprises est exemplaire - ce qui est bien souvent différent dans le secteur pharmaceutique.

M. *Willem-Frederik Schiltz*, modérateur, (Belgique) remercie M. Biebuyck pour son intéressante contribution. Ce sera un plaisir de pouvoir l'accueillir aussi au sein de la commission. (*La présidente, Mme Patricia Creutz, remet un petit présent à M. Biebuyck*)

M. Rozendaal, déjà annoncé par M. Van Ballekom, s'adressera à la réunion par vidéoconférence.

Mme *Carla Moonen*, présidente de la commission de l'Aménagement du territoire, de l'Environnement et du Climat (N), présente M. Rozendaal. M. Rozendaal est journaliste scientifique et est l'auteur d'un certain nombre d'ouvrages, dont "*Warm earth, cool head*" et "*Everything is getting better* ! Elle est impatiente d'entendre M. Rozendaal annoncer que tout va aller en s'améliorant.

M. *Simon Rozendaal*, journaliste scientifique, (Pays-Bas) remercie l'assemblée pour l'invitation qui lui a été faite. Il est chimiste et a étudié à Delft. L'hydrogène est désigné par le sigle H2, qui peut également être synonyme d'espoir ou encore d'exagération.

Après ses études, M. Rozendaal est devenu rédacteur scientifique au *NRC Handelsblad*, puis au *Elsevier Weekblad*. Il a écrit quelque vingt-cinq ouvrages, dont l'un - "*Everything is getting better*" - passe en revue tout ce qui évolue favorablement dans le monde. "*Warm Earth, Cool Head*" traduit son point de vue. La terre se réchauffe en grande partie à cause du CO₂. Les émissions de CO₂ doivent donc être réduites mais de manière réfléchie. Son premier article sur le climat est paru le 5 octobre 1977 dans *NRC Handelsblad* sous le titre "Le retour du charbon peut générer un effet de serre autour de la terre".

Nous vivons actuellement la deuxième vague de l'hydrogène. Lors de la première vague, Le président George W. Bush avait promis 1,2 milliard de dollars pour la voiture à hydrogène en 2003. Le gouverneur de Californie, M. Arnold Schwarzenegger, voulait une autoroute à hydrogène entre San Francisco et Los Angeles. M. Rozendaal a déjà conduit une voiture à hydrogène en Californie en 2006. Quelques années

het voordeel was ten overstaan van de elektrische auto: dat ging vliegensvlug.

Iedereen kent nog het knalgasexperiment in de middelbare school. Het zet jonge tieners in vuur en vlam. Waterstof kan mensen enthousiasmeren. De eerste golf mislukte omdat de elektrische auto veel sneller opkwam. Over de tweede golf is de heer Rozendaal veel optimistischer, maar hij wil wel enkele kanttekeningen maken.

Nu wordt vooral gekeken naar groene waterstof, geproduceerd met groene stroom. Zonnecellen en windmolens zijn aantrekkelijk en duurzaam, maar ze hebben ook nadelen: ze hebben een zeer lage vermogensdichtheid en er is heel veel land voor nodig, zodat ze op termijn een aantasting van de natuur zijn. De heer Rozendaal sluit niet uit dat we, zoals we nu anders kijken naar biomassa, binnen tien jaar ook anders zullen aankijken tegen de duurzaamheid van zonnecellen en windmolens. Een ander nadeel is de grote weersafhankelijkheid. Dat verklaart voor een groot deel de populariteit van waterstof. We weten al lang dat het moeilijk is om elektronen op te slaan. De ontwikkeling van accu's gaat niet snel genoeg. Tot nu toe was dat niet zo'n probleem, maar bij een aandeel van 30 tot 50 procent zon en wind is toch echt opslag nodig. Soms is de prijs van windstroom al negatief. Het huidige enthousiasme voor waterstof is hierdoor te verklaren. Het is een negatief enthousiasme, dat een groot nadeel van zon en wind moet compenseren. Waterstof zal zon en wind moeten redden.

Als besluit doet de heer Rozendaal een oproep om rekening te houden met de mogelijkheid dat we binnen vijf tot tien jaar anders aankijken tegen groene waterstof. De opvolgers van de huidige parlementsleden zullen kernenergie misschien minstens even duurzaam vinden als zon en wind, waardoor waterstof ook in kerncentrales kan worden geproduceerd. (*Applaus*)

De heer *Willem-Frederik Schiltz*, moderator, (België) dankt de heer Rozendaal voor zijn lichtjes provocerende bijdrage. Dit maakt het debat alleen maar pittiger en boeiender, en daardoor ook eerlijker. Hij stelt vast dat er vragen zijn, maar hij vreest dat hij de heer Van Ballekom, die het wellicht toch helemaal eens is met de heer Rozendaal, deze keer wegens tijdsgebrek moet passeren. Hij geeft dus het woord aan de heer Raven.

plus tard, il a fait un plein d'hydrogène à Berlin et a pu constater l'avantage par rapport à la voiture électrique: les choses ont évolué à la vitesse de l'éclair.

Chacun se souvient de l'expérience du gaz d'échappement à l'école secondaire. Elle enflamme littéralement les jeunes adolescents. L'hydrogène a de quoi enthousiasmer les gens. La première vague a été un échec parce que la voiture électrique a émergé beaucoup plus vite. M. Rozendaal se dit beaucoup plus optimiste concernant la deuxième vague mais souhaite formuler quelques observations.

L'hydrogène vert, produit avec de l'électricité verte, focalise actuellement l'attention. Attractives et durables, les cellules solaires et les éoliennes présentent aussi des inconvénients : leur densité de puissance est très faible et elles nécessitent de larges espaces, de sorte qu'elles affecteront la nature à terme. M. Rozendaal n'exclut pas que, tout comme nous considérons aujourd'hui différemment la biomasse, nous évaluerons également autrement la durabilité des cellules solaires et des éoliennes dans dix ans. Un autre inconvénient est la grande dépendance au temps. Cela explique en grande partie la popularité de l'hydrogène. Nous savons depuis longtemps qu'il est difficile de stocker des électrons. Le développement des batteries n'est pas assez rapide. Ce n'était pas un problème jusqu'ici mais, dès lors que le soleil et le vent représentent 30 à 50 % de la production, le stockage répond véritablement à une nécessité. Le prix de l'énergie éolienne est parfois déjà négatif. Cela explique l'enthousiasme suscité par l'hydrogène. C'est un enthousiasme négatif qui doit compenser l'un des inconvénients majeurs du soleil et du vent. L'hydrogène devra sauver les énergies solaire et éolienne.

En conclusion, M. Rozendaal appelle à tenir compte de la possibilité que nous puissions voir l'hydrogène vert d'un autre œil dans cinq à dix ans. Les successeurs des parlementaires actuels pourraient considérer l'énergie nucléaire comme au moins aussi durable que l'énergie solaire et éolienne, de sorte que l'hydrogène pourrait également être produit dans les centrales nucléaires. (*Applaudissements*)

M. *Willem-Frederik Schiltz*, modérateur, (Belgique) remercie M. Rozendaal pour son intervention quelque peu provocatrice qui a rendu le débat plus animé et plus intéressant et, partant, plus honnête. Il constate que des membres souhaitent poser des questions mais craint, cette fois, par manque de temps, de devoir faire l'impasse sur M. Van Ballekom qui, en définitive, est sans doute dans une large mesure d'accord avec M. Rozendaal. Il donne donc la parole à M. Raven.

De heer *Ton Raven* (N) stelt vast dat hij blijkbaar de voorkeur krijgt op zijn delegatieleider! De heer Rozendaal schetste een aantal hoopvolle mogelijkheden van waterstof als energiedrager en opslagplaats voor zon en wind. Laat opslag nu net het grootste probleem zijn. 99 procent van de huidige opslag van energie wereldwijd gebeurt met pompcentrales. Toch wordt hier weinig over gezegd vandaag. Moeten we dat niet stimuleren, want de energie-efficiëntie is daarbij erg hoog, hoger dan bij het omzetten van zonne-energie naar waterstof. Er bestaan ook initiatieven voor ondergrondse opslag. Worden ook die mogelijkheden bestudeerd en hoe staat de heer Rozendaal daartegenover?

De heer *Simon Roozendaal*, wetenschapsjournalist, (Nederland) (videoconferentie) beseft dat er heel wat interessante manieren zijn, inclusief vliegwielen, stuwmeren, ondergrondse opslagruimtes, om energie op te slaan. De heer Rozendaal denkt dan aan de aantasting van landschap en natuur. Die zal al groot zijn door het hoge aantal windmolenvelden en zonneweides. Stuwmuren zullen die aantasting nog vergroten. Hou dus rekening met de mogelijkheid van een nucleaire renaissance, want die zal veel minder nadelige gevolgen hebben voor landschap en milieu dan de grootschalige opslag van zon en wind in de vorm van meren.

De heer *Willem-Frederik Schiltz*, moderator, (België) concludeert dat we een open blik moeten houden op andere technologieën en toepassingen. Hij wil de heer Van Ballekom toch even de kans bieden om een vraag te stellen aan de heer Rozendaal.

De heer *Pim van Ballekom* (N) herinnert eraan dat hij niet alleen delegatieleider is, maar ook voorzitter van de liberale fractie. Maar blijkbaar maakt dat heeft indruk op moderator Schiltz, die toch ook een liberale politieke achtergrond heeft! (*Vrolijkheid*)

In Nederland leeft de beleidsopvatting dat we van het gas af moeten. De heer Van Ballekom vindt dat niet meteen heel verstandig, want wellicht hebben we nog gas nodig in de toekomst. Ondertussen dreigt de infrastructuur verwaarloosd te worden. Kan de gasinfrastructuur straks van nut zijn in de waterstofeconomie? En moeten we die infrastructuur dan niet beter onderhouden om ons voor te bereiden op de toekomst? De heer *Simon Roozendaal*, wetenschapsjournalist, (Nederland) (videoconferentie) kan op beide vragen heel kort ‘ja’ antwoorden. Hij vindt het onverstandig dat Nederland zich losmaakt van aardgas, met zijn vele milieuvoordelen. Dat de lucht- en waterkwaliteit

M. Ton Raven (N) constate qu'il semble avoir la préférence sur le président de sa propre délégation ! M. Roozendaal a mis en exergue certaines possibilités prometteuses de l'hydrogène en tant que vecteur d'énergie et de stockage pour les énergies solaire et éolienne. Le stockage constitue le problème majeur. Actuellement, 99 % de l'énergie stockée dans le monde le sont dans des centrales de pompage. Or on ne parle guère de cet aspect aujourd'hui. Ne devrions-nous pas encourager cette pratique dans la mesure où l'efficacité énergétique est très élevée dans ce cas, plus que lors de la conversion de l'énergie solaire en hydrogène ? Il existe également des initiatives pour le stockage souterrain. Ces possibilités sont-elles également étudiées, et qu'en pense M. Roozendaal ?

M. Simon Roozendaal, journaliste scientifique, (Pays-Bas) (vidéoconférence) se rend compte qu'il existe de nombreuses formules de stockage de l'énergie intéressantes, comme les volants moteurs, les réservoirs, les installations de stockage souterraines. M. Roozendaal songeait aux atteintes aux paysages et à la nature qui seront déjà considérables en raison du grand nombre de parcs éoliens et de champs solaires. Les barrages agraveront encore ces dommages. Il faut donc envisager la possibilité d'une renaissance du nucléaire, qui aura un impact négatif bien moindre sur le paysage et l'environnement que le stockage à grande échelle de l'énergie solaire et éolienne sous la forme de lacs.

M. Willem-Frederik Schiltz, modérateur, (Belgique) conclut que nous devons rester attentifs à d'autres technologies et applications. Il souhaite permettre à M. van Ballekom de poser une question à M. Roozendaal.

M. Pim van Ballekom (N) rappelle qu'il est non seulement président de délégation mais aussi président du groupe libéral. Mais cela ne semble pas avoir impressionné le modérateur, M. Schiltz, qui a également un passé politique libéral ! (*Hilarité*)

Aux Pays-Bas, il existe un point de vue politique selon lequel il faut en finir avec le gaz. M. Van Ballekom ne pense pas que ce soit très judicieux, car nous pourrions encore avoir besoin de gaz à l'avenir. Entre-temps, l'infrastructure risque d'être négligée. L'infrastructure gazière peut-elle s'avérer utile dans le cadre de l'économie de l'hydrogène ? Et ne devrions-nous pas mieux entretenir cette infrastructure pour préparer l'avenir ? *M. Simon Roozendaal*, journaliste scientifique, (Pays-Bas) (vidéoconférence) peut répondre très brièvement par l'affirmative aux deux questions. Il estime qu'il n'est pas judicieux pour les Pays-Bas de tourner le dos au gaz naturel, qui présente de nombreux avan-

in Nederland nu veel beter is dan enkele decennia geleden, komt voor een aanzienlijk deel door het gebruik van schoon aardgas. Als chemicus wijst hij erop dat aardgas maar de helft van de CO₂-uitstoot heeft van steenkool en aardolie. Als we er zouden in slagen om in Duitsland en Oost-Europa steenkool door aardgas te vervangen, dan doen we meer voor het verlagen van de Europese uitstoot dan wanneer we de Noordzee vol zetten met windmolenparken.

De unieke Nederlandse gasinfrastructuur moet in elk geval behouden blijven. Goed onderhouden kan ze perfect van nut zijn voor waterstof.

De heer *Willem-Frederik Schiltz*, moderator, (België) wil iets rechtzetten: toen hij de heer Van Ballekom niet meteen het woord verleende, had dat niets te maken met de politieke verwantschap van beide heren, maar met zijn streven naar een zo groot mogelijke diversiteit aan sprekers. (*Glimlachjes*)

Hij geeft het woord aan de heer Vucāns die, in het kader van de uitwisseling van best practices, via videoconferentie een stand van zaken zal geven namens de Baltische Assemblee.

De heer *Jānis Vucāns*, ondervoorzitter van de Baltische Assemblee, wil eerst een groet overbrengen van de huidige voorzitter van de Baltische Assemblee, Andrius Kupčinskas, en dankt voor de gelegenheid om deel te nemen aan dit belangrijke debat. Het is hem altijd een genoegen om deel te nemen aan de vergaderingen van het Beneluxparlement en zeker aan een debat over waterstofenergie. Hij nam eerder deel aan het symposium *Wind meets gas* in 2019 en legde daarna het thema waterstof op de tafel van de Baltische Assemblee. Voor de Baltische landen is het belangrijkste nu echter niet waterstof, maar energiezekerheid.

De ontwikkeling van een geïntegreerd, onderling verbonden en werkend energienet in de Baltische staten dient niet enkel economische belangen, maar is ook een belangrijke bijdrage tot de veiligheid in de regio. De Baltische staten hebben in het verleden samengewerkt met Rusland en Wit-Rusland. Het idee om de Baltische netwerken te verbinden met het Europese gaat terug tot 2007.

De laatste jaren werd hard gewerkt om het isolement te verminderen door nieuwe elektrische verbindingen te maken met Finland, Polen en Zweden. Het belangrijkste gemeenschappelijke project is de synchronisatie

tages pour l'environnement. Si la qualité de l'air et de l'eau aux Pays-Bas est bien meilleure aujourd'hui qu'il y a quelques décennies, c'est en grande partie et grâce à l'utilisation de gaz naturel propre. En tant que chimiste, il souligne que le gaz naturel émet deux fois moins de CO₂ que le charbon et le pétrole. Si nous parvenions à remplacer le charbon par le gaz naturel en Allemagne et en Europe de l'Est, nous ferions davantage pour réduire les émissions européennes qu'en couvrant la mer du Nord de champs éoliens.

L'infrastructure gazière néerlandaise, qui est unique en son genre, doit en tout état de cause être préservée. Correctement entretenue, elle pourrait être parfaitement utile dans le cadre de l'économie de l'hydrogène.

M. *Willem-Frederik Schiltz*, modérateur, (Belgique) tient à apporter un correctif : s'il n'a pas d'emblée donné la parole à M. Van Ballekom, ce n'était pas en raison des affinités politiques des deux intervenants mais bien plutôt de son désir de veiller à assurer la plus grande diversité possible d'intervenants. (*Sourires*)

Le modérateur cède la parole à M. Vucāns qui, dans le cadre de l'échange de bonnes pratiques, fera le point de la situation par vidéoconférence au nom de l'Assemblée balte.

M. *Jānis Vucāns*, vice-président de l'Assemblée balte, souhaite tout d'abord transmettre les salutations du président en exercice de l'Assemblée balte, M. Andrius Kupčinskas, et exprimer ses remerciements pour l'occasion qui lui est donnée de participer à cet important débat. C'est toujours un plaisir pour lui de participer aux réunions du Parlement Benelux et notamment à un débat sur l'énergie hydrogène. Il a déjà participé au symposium "*Wind meets gas*" en 2019, à la suite duquel il a mis le sujet de l'hydrogène sur la table de l'Assemblée balte. Pour les pays baltes, toutefois, le plus important aujourd'hui n'est pas l'hydrogène, mais bien la sécurité énergétique.

Le développement d'un réseau énergétique intégré, interconnecté et fonctionnel dans les États baltes ne sert pas seulement les intérêts économiques, mais constitue également une contribution importante à la sécurité dans la région. Les États baltes ont coopéré avec la Russie et le Belarus par le passé. L'idée de connecter les réseaux baltes au réseau européen remonte à 2007.

Ces dernières années, des efforts substantiels ont été déployés pour réduire l'isolement en mettant en place de nouvelles connexions électriques avec la Finlande, la Pologne et la Suède. Le projet commun le plus

van de Baltische elektriciteitsnetwerken met het continentaal Europese, die voltooid zou moeten worden in 2025. Hiertoe werd een belangrijk akkoord afgesloten tussen de voorzitter van de Europese Commissie en de staatshoofden van de Baltische landen en Polen.

Het toezicht op dit uiterst belangrijke project staat bovenaan de agenda van de Baltische Assemblee. Een van de topprioriteiten van de commissie voor Grondstoffen en Milieu en de commissie voor Economie, Energie en Innovatie voor 2021 is energiezekerheid. Tijdens de eerste vergadering van de commissies dit jaar maakte de Litouwse onderminister van Financiën, Mindaugas Liutvinskas, duidelijk dat de synchronisatie met continentaal Europa moet worden voortgezet en dat het een element is dat het economisch herstel na de pandemie kan bevorderen.

Bij dit proces is timing cruciaal, vermits de deadline 2025 is. De voorwaarden moeten met Rusland worden vastgelegd en de regeringen hebben tijd nodig om de beslissingen uit te voeren. Rusland en Wit-Rusland zullen de synchronisatie beëindigen. Ons elektriciteitsysteem moet voldoende veerkrachtig zijn met het oog op de onderhandelingen met Rusland. Het zou klaar moeten zijn om externe druk te weerstaan tegen eind 2023. Alles zit op schema.

De energiemarkt kent echter nog andere uitdagingen, zoals het waterstofperspectief en de energiezekerheid in de Baltische landen.

Tijdens de 38^e zitting van de Baltische Assemblee in november 2019 in Riga was een van de conclusies dat waterstof onontgonnen terrein is voor de Baltische landen en dat het dus nodig is de mogelijkheden te onderzoeken. Sindsdien werd ingezien dat de Baltische staten een gemeenschappelijk platform moeten oprichten voor de planning van waterstofmobiliteit, zowel met het oog op de productie als de opslag ervan. In Letland hebben ze een grote gasopslagcapaciteit, maar ten gevolge van problemen met Rusland zal dat gas misschien ooit worden vervangen door waterstof. Op dit terrein kan er samengewerkt worden met onder meer de Benelux.

Het laatste debat in de Baltische Assemblee ging over energiezekerheid. Verbonden, stabiele en duurzame energiesystemen moeten daarvoor zorgen. Bij de transitie naar groene energie moet de energiezekerheid ook in het oog gehouden worden. De staten moeten hun netwerken desynchroniseren, onderhandelen en

important est la synchronisation des réseaux électriques baltes avec l'Europe continentale, qui devrait être achevée d'ici 2025. Un accord important a été conclu à cet effet entre le président de la Commission européenne et les chefs d'État des pays baltes et de la Pologne.

Le suivi de ce projet extrêmement important figure en tête de l'ordre du jour de l'Assemblée balte. La sécurité énergétique constitue l'une des principales priorités de la commission des Matières premières et de l'Environnement et de la commission de l'Économie, de l'Énergie et de l'Innovation pour 2021. Lors de la première réunion des commissions cette année, le vice-ministre lituanien des Finances, M. Mindaugas Liutvinskas, a clairement indiqué que la synchronisation avec l'Europe continentale devait se poursuivre et qu'il s'agit d'un élément susceptible de favoriser la reprise économique après la pandémie.

Le timing est crucial dans le cadre de ce processus, car la date limite est fixée à 2025. Les conditions doivent être convenues avec la Russie et les gouvernements ont besoin de temps pour mettre les décisions en œuvre. La Russie et le Belarus mettront fin à la synchronisation. Notre système électrique devra être suffisamment souple dans la perspective des négociations avec la Russie. Il devrait devoir permettre de résister à la pression extérieure d'ici à la fin de 2023. Tout est en bonne voie.

D'autres défis se posent toutefois sur le marché de l'énergie, comme les perspectives en matière d'hydrogène et la sécurité énergétique dans les pays baltes.

L'une des conclusions formulées lors de la 38^e session de l'Assemblée balte, en novembre 2019 à Riga, était que l'hydrogène constitue un territoire inexploré pour les pays baltes et qu'il est donc nécessaire d'en étudier les possibilités. Il a été admis depuis que les États baltes doivent établir une plateforme commune pour planifier la mobilité de l'hydrogène, en ce qui concerne tant sa production que son stockage. La Lettonie dispose d'une grande capacité de stockage de gaz mais, en raison de problèmes avec la Russie, ce gaz pourrait un jour devoir être remplacé par de l'hydrogène. Il existe dans ce domaine des possibilités de coopération avec, entre autres, le Benelux.

Le dernier débat à l'Assemblée balte portait sur la sécurité énergétique que doivent garantir des systèmes énergétiques connectés, stables et durables. Dans le cadre de la transition vers l'énergie verte, il faut également garder à l'esprit la sécurité énergétique. Les États doivent désynchroniser leurs réseaux, négocier

blijvende oplossingen vinden voor elektriciteitshandel met niet-EU-landen. Er wordt vooruitgang geboekt, maar er blijven uitdagingen. Zo is er een verbinding tussen Litouwen en Wit-Rusland, maar de Baltische staten kopen geen elektriciteit meer in Wit-Rusland.

Europa's energiesystemen connecteren zal niet alleen onze energiezekerheid ten goede komen, maar het ook mogelijk maken om meer duurzame bronnen op te nemen in onze energiemarkt en zo al onze klimaat- en energiedoelstellingen te bereiken. Hierbij is samenwerking tussen de Baltische, Benelux- en Noordse landen van groot belang. (*Applaus*)

De heer *Willem-Frederik Schiltz*, moderator, (België) dankt de heer Vucāns voor zijn uiteenzetting en hoopt op verdere samenwerking met de Baltische landen op dit terrein.

Hierna opent de moderator het debat. We hebben naar boeiende sprekers geluisterd. Over hun inzichten moeten we nadenken en van gedachten wisselen. Wie het woord neemt, zet zijn mondmasker het best af, zodat de tolken de spreker beter kunnen verstaan.

De heer *Alexander van Hattem* (N) zou een lang bezoek kunnen houden over klimaat en energie, in het bijzonder over de veilige vormen van kernenergie, zoals thorium, die volgens hem meer toekomst hebben dan windenergie. Hij zal zich echter beperken tot een vraag aan de heer Vucāns. In de Beneluxlanden worden nog altijd sterk ingezet op biomassa. Een groot deel daarvan wordt gewonnen door in de Baltische staten oude bossen te kappen. Hoe kijkt men in de Baltische staten naar zo'n energiesysteem waarbij de biomassa die wij bij de Balten gaan halen hier wordt verwerkt in biomassacentrales? Zijn we dan wel goed bezig? Moet hier niet snel een einde aan komen?

De heer *Jānis Vucāns*, ondervoorzitter van de Baltische Assemblee, (videoconferentie) erkent het probleem. Ook de Baltische staten zelf gebruiken veel biomassa om energie op te wekken. Gelukkig kan hij daaraan toevoegen dat volgens de informatie waarover hij beschikt, de hoeveelheid vanuit de Baltische staten geëxporteerde materialen voor biomassa daalt. Hij gaat ervan uit dat deze vorm van energieopwekking op een bepaald moment stopt wanneer het niet meer economisch rendabel is om op die manier te werken. Het belangrijkste probleem zit in het prijsverschil.

et trouver des solutions durables pour les échanges d'électricité avec les pays tiers. Des avancées sont enregistrées mais il subsiste des défis à relever. Ainsi, il existe une connexion entre la Lituanie et le Belarus mais les États baltes n'achètent plus d'électricité au Belarus.

La connexion des systèmes énergétiques européens sera non seulement bénéfique pour notre sécurité énergétique mais elle permettra également d'inclure davantage de sources renouvelables dans notre marché de l'énergie et de réaliser ainsi tous nos objectifs climatiques et énergétiques. La coopération entre les pays baltes, le Benelux et les pays nordiques est très importante à cet égard. (*Applaudissements*)

M. *Willem-Frederik Schiltz*, modérateur, (Belgique) remercie M. Vucāns pour sa présentation et forme le vœu que la coopération avec les pays baltes se poursuive dans ce domaine. Il ouvre le débat dans l'hémicycle et en ligne.

Nous avons entendu des orateurs très intéressants. Nous devons mener une réflexion sur leurs idées et avoir un échange de vues à ce sujet. Les personnes qui prennent la parole sont invitées à retirer leur masque buccal afin de pouvoir être mieux comprise des interprètes.

M. *Alexander van Hattem* (N) pourrait développer un long discours sur le climat et l'énergie, en particulier sur les formes sûres d'énergie nucléaire, comme le thorium, qui ont à son estime davantage d'avenir que l'énergie éolienne. Il s'en tiendra toutefois à une question à M. Vucāns. Dans les pays du Benelux, on mise toujours autant sur la biomasse. Une grande partie de la biomasse est obtenue par la coupe de forêts anciennes dans les États baltes. Que pense-t-on, dans les pays baltes, d'un système énergétique où la biomasse que nous prélevons dans les pays baltes est traitée ici dans des centrales électriques à biomasse? Cette pratique est-elle judicieuse ? Ne faut-il pas rapidement y mettre un terme ?

M. *Jānis Vucāns* vice-président de l'Assemblée balte, (vidéoconférence) reconnaît le problème. Les États baltes eux-mêmes recourent abondamment à la biomasse pour produire de l'énergie. Fort heureusement, il est en mesure d'ajouter que, d'après les informations dont il dispose, la quantité de matériaux de biomasse exportés par les États baltes est en baisse. Il considère que cette forme de production d'énergie s'arrêtera à un moment donné, lorsqu'elle ne sera plus économiquement viable. Le principal problème réside dans la différence de prix.

De heer *Alexander van Hattem* (N) zou het jammer vinden dat mooie bossen blijven verdwijnen voor onze behoefte aan biomassa, terwijl er genoeg alternatieven zijn om energie te winnen.

De heer *Wouter De Vriendt* (B) stelt samen met de moderator vast dat de interessante exposés soms scherpe meningen bevatten. Zelf wil hij drie punten aankaarten. In haar prille ervaring als minister van Energie heeft mevrouw Van der Straeten blijkbaar al vastgesteld dat de Benelux op het vlak van energie snel kan schakelen. Anderzijds hadden we de heer Biebuyck, die in de sector werkt en die zei dat de Benelux al veel mooie dingen heeft gedaan, maar nu een volgende stap moet zetten. Combineer die twee uitspraken en het is duidelijk dat er naar de Benelux Unie gekeken wordt. Aan ons dus als parlement om iets te doen, te beginnen met het formuleren van een aanbeveling.

Is het onze taak als politici om uit te maken waar waterstoftechnologie het best wordt ingezet? Dat is een netelige kwestie waarover de meningen sterk uiteenlopen. Misschien moeten we die kwestie aan de markt en de privéspelers overlaten? Zij moeten de investeringen doen en zijn dus het best geplaatst om te oordelen of dit een nuttige technologie is als men kosten en baten tegen elkaar afweegt. Dat wil niet zeggen dat de overheid helemaal passief moet toekijken. Bijvoorbeeld voor elektrische wagens kan ze een faciliterende infrastructuur, voldoende laadpalen in dit geval, ter beschikking stellen ten behoeve van de technologie.

Tot slot is de heer De Vriendt van mening dat we het warm water niet opnieuw moeten uitvinden. Daarmee bedoelt hij dat het niet de taak van deze assemblee is om de klimaatambities van de drie regeringen weer op losse schroeven te zetten. Dat soort achterhoedegevechten moet nu voorbij zijn, het heeft geen zin de debatten van tien jaar geleden weer aan te zwengelen. De drie Beneluxregeringen hebben de ambities inzake zon en wind aangescherpt. Het zou vreemd zijn mocht het Beneluxparlement die ambities, die ook Europees werden overgenomen, nu nog in twijfel trekken. Die ambities liggen vast, zij zijn het kader waarbinnen de waterstofdiscussie moet worden gevoerd.

De heer *Bob van Pareren* (N) is het daar niet helemaal mee eens. Ook zonder basisdoelstellingen op losse schroeven te zetten bestaat er zoets als voortschrij-

M. *Alexander van Hattem* (N) estime regrettable que de belles forêts continuent de disparaître pour satisfaire nos besoins en biomasse alors qu'il existe de nombreuses alternatives pour produire de l'énergie.

M. *Wouter De Vriendt* (B) constate avec le modérateur que les exposés intéressants ont parfois mis en évidence des opinions tranchées. Il souhaite lui-même formuler trois observations. Ministre de l'Énergie depuis peu, Mme Van der Straeten semble avoir déjà compris que le Benelux peut évoluer rapidement dans le domaine de l'énergie. Quant à M. Biebuyck, qui est actif dans le secteur, il a déclaré que le Benelux a déjà fait beaucoup de bonnes choses mais doit à présent passer à l'étape suivante. Si l'on joint ces deux déclarations, il apparaît à l'évidence que les yeux sont tournés vers l'Union Benelux. Il nous appartient donc, en tant que Parlement, de faire quelque chose et de formuler une recommandation pour commencer.

Nous appartient-il, en tant que politiques, de décider où doit être déployée la technologie de l'hydrogène ? Il s'agit d'une question épique au sujet de laquelle les avis divergent largement. Peut-être devrions-nous laisser cette question au marché et aux acteurs privés ? C'est à eux qu'il revient de réaliser les investissements et ils sont par conséquent les mieux placés pour juger de l'utilité de cette technologie sur la base d'une comparaison des coûts et des avantages. Cela ne signifie nullement que les pouvoirs publics doivent se cantonner au rôle de spectateurs totalement passifs. Concernant les voitures électriques, par exemple, ils pourraient mettre à disposition une infrastructure destinée à faciliter la mise en œuvre de cette technologie, en l'occurrence un nombre suffisant de bornes de recharge, au profit de la technologie.

Enfin, M. De Vriendt estime qu'il n'y a pas lieu de réinventer l'eau chaude, entendant par là qu'il n'appartient pas à cette assemblée de remettre en question les ambitions climatiques des trois gouvernements. Il faut à présent en finir avec ce type de combats d'arrière-garde ; il est vain de rouvrir les débats d'il y a dix ans. Les trois gouvernements du Benelux ont renforcé leurs ambitions en matière d'énergie solaire et éolienne. Il serait pour le moins étrange que le Parlement du Benelux remette aujourd'hui en question ces ambitions qui ont également été adoptées au niveau européen. Ces ambitions ont été définies et constituent le cadre dans lequel doit désormais se tenir le débat sur l'hydrogène.

M. *Bob van Pareren* (N) ne peut pas se rallier pleinement à ce propos. Sans pour autant qu'il faille remettre en question les objectifs de base, il existe quelque chose

dend inzicht. De interventie van de heer Rozendaal getuigde van zo'n voortschrijdend inzicht. Moeten we dan blind vasthouden aan zonneweides en windturbines? Of moeten we toch durven nadenken over inoverende technologieën als waterstof en kernenergie? Ook in de komende tien jaar zullen onze inzichten nog evolueren overigens. Hoe reageert de heer De Vriendt hierop?

De heer *Wouter De Vriendt* (B) is van oordeel dat beide samengaan: ook binnen de domeinen wind en zon zien elke dag nieuwe technologieën het licht, waardoor de efficiëntie er sterk verbetert. Hij wou echter vooral duidelijk maken dat de drie Beneluxregeringen bepaalde ambities inzake de uitbouw van hernieuwbare energie hebben aangenomen, ambities die ook geregeld worden aangescherpt. Het zou toch vreemd zijn om, zoals sommigen hier misschien doen, weer grote vraagtekens bij die uitgangspunten te plaatsen. De discussie, over waterstof bijvoorbeeld, moet zich zijs inziens afspelen binnen het kader dat werd vastgelegd. Die opmars van de hernieuwbare energie is trouwens volop bezig op het terrein: de investeringen nemen toe, de bedrijven zijn er klaar voor, het aantal gigawatt neemt snel toe, de offshore-ontwikkeling gaat razendsnel.

De heer *Pim van Ballekom* (N) wil toch even iets rechtzetten: niemand hier wil de ambities verlagen, maar we moeten wel zoeken hoe we die ambities op een economisch verantwoorde manier kunnen bereiken. Dat is wellicht wat de heer Van Pareren ook bedoelde.

Als dit parlement later aanbevelingen moet opstellen, moet daar zeker iets gezegd worden over betrouwbare overheden. Geen enkele particuliere investeerder zal zich op de markt wagen als de overheid niet faciliterend optreedt. Dat doet ze al bij wind- en zonne-energie, en dat zou ze bij andere soorten energie ook moeten doen. De overheid moet als betrouwbare partner energieopwekking faciliteren om zo op een economisch verantwoorde manier aan de ambities te kunnen voldoen. In het najaar kunnen we daarover verder van gedachten wisselen wanneer we de aanbevelingen redigeren.

Mevrouw *Carla Moonen*, voorzitster van de commissie voor Ruimtelijke Ordening, Milieu en Klimaat, (N) verwijst in dit verband naar een recente studie van de Nederlandse Sociaal-Economische Raad. Dat advies gaat vooral over de transitie van de landbouw richting duurzaamheid, maar ook daar staat in de aanbevelingen dat het belangrijk is voor ondernemers

comme une prise de conscience progressive, illustrée lors de l'intervention de M. Rozendaal. Devons-nous dès lors nous accrocher farouchement aux champs solaires et éoliens ? Ou faut-il oser envisager des technologies innovantes comme celles de l'hydrogène et de l'énergie nucléaire ? Du reste, nos points de vue continueront d'évoluer au cours des dix prochaines années. Qu'en pense M. De Vriendt ?

M. *Wouter De Vriendt* (B) estime que les deux vont de pair : de nouvelles technologies apparaissent chaque jour dans les secteurs de l'énergie éolienne et solaire également et elles en améliorent considérablement l'efficacité. Il tient toutefois à préciser que les trois gouvernements du Benelux ont défini en matière de développement des énergies renouvelables certaines ambitions qui sont du reste régulièrement renforcées. Il serait tout de même étrange, comme certains pourraient être tentés de le faire ici, d'à nouveau entourer ces points de départ de grands points d'interrogation. À son estime, la discussion sur l'hydrogène, par exemple, doit se dérouler dans le cadre tel qu'il a été fixé. Le progrès dans le domaine des énergies renouvelables bat d'ailleurs son plein sur le terrain: les investissements croissent, les entreprises sont prêtes, le nombre de gigawatts augmente rapidement, le développement offshore va bon train.

M. *Pim van Ballekom* (N) souhaiterait corriger un propos : personne ici n'entend revoir les ambitions à la baisse mais nous devons trouver le moyen de les réaliser d'une manière économiquement responsable. C'est sans doute ce que M. Van Pareren voulait dire.

Si ce Parlement est ultérieurement amené à formuler des recommandations, celles-ci devront très certainement comporter une référence à des autorités publiques fiables. Aucun investisseur privé ne s'aventurera sur le marché sans l'aide des pouvoirs publics. C'est déjà le cas pour l'énergie éolienne et solaire et ce devrait l'être aussi pour d'autres types d'énergie. En tant que partenaire fiable, les pouvoirs publics doivent faciliter la production d'énergie pour pourvoir répondre aux ambitions d'une manière économiquement responsable. Nous pourrons reprendre la discussion à l'automne, lorsque le moment sera venu de rédiger les recommandations.

Mme *Carla Moonen*, présidente de la commission de l'Aménagement du territoire, de l'Environnement et du Climat, (N) se réfère dans ce contexte à une étude récente du Conseil social et économique néerlandais. Cette étude porte principalement sur la transition de l'agriculture vers la durabilité, mais les recommandations qui y figurent soulignent également l'importance

om een helder kader te hebben. Ondernemers hebben niets tegen ambitieuze doelstellingen, maar ze willen weten waar ze aan toe zijn, zodat alles niet voortdurend verschuift. Ze willen een betrouwbare overheid als partner.

De heer *Willem-Frederik Schiltz*, moderator, (België) vond het boeiend de insteek van minister Van der Straeten te beluisteren en, vanuit het veld, de stand van zaken door de heer Biebuyck.

Hij heeft begrepen dat waterstof de kans biedt om zonneschijn te verscherpen. De zonneparken zouden dus in de Sahara kunnen worden gebouwd in plaats van in de Benelux.

Dringender is echter dat een pakket Europese verordeningen en regels op ons afkomt. De Benelux moet de gelegenheid te baat nemen om een gezamenlijke strategie op poten te zetten om dit pakket tot stand te laten komen op een manier waar wij iets aan hebben. De nood aan een duidelijk regelgevend kader is vaak aan bod gekomen. In Vlaanderen worstelt men met het verhaal van de digitale meter, het imploderen van het businessmodel voor de zonnepanelen en het geknoei uit het verleden en goedbedoelde maar fout gelopen remedieringspogingen. Als de Benelux kampioen zou kunnen worden in de uitbouw van zo'n degelijk kader, dan biedt dat heel wat opportuniteiten.

Meermaals kwam de noodzaak van het certificeren van waterstof naar voren, met het debat of ze blauw of groen moet zijn en wat de rol is van kernenergie bij het opwekken ervan. Misschien moeten we hier niet opbouwen wat we elders goedkoop kunnen kopen, *shipping the sunshine*. Over de ideale energiemix raken we het misschien nooit eens, maar waterstof kan voor een soort vredespact tussen de drie landen zorgen.

De moderator hoopt op een aanbeveling vóór Europa zijn ei legt.

Deel II. Klimaatbewust op weg – Elektrisch rijden en alternatieve brandstoffen

Mevrouw *Carla Moonen*, voorzitter van de commissie Ruimtelijke Ordening, Milieu en Klimaat, (N) stelt vast dat het debat helemaal volgens het tijdschema verloopt. De inleiding van het tweede deel zal worden gegeven door de heren Van den Bergh, rapporteur, en Poulles, beiden zeer interessante sprekers. Het is goed

pour les entrepreneurs de disposer d'un cadre clair. Les entrepreneurs n'ont rien contre des objectifs ambitieux mais ils veulent savoir où ils en sont afin de ne pas être confrontés à des changements constants. Ils veulent comme partenaires des pouvoirs publics fiables.

M. *Willem-Frederik Schiltz*, modérateur, (Belgique) a trouvé passionnantes l'approche du Ministre Van der Straeten et l'état de la situation brossé, depuis le terrain, par M. Biebuyck.

Il a compris que l'hydrogène offre en quelque sorte la possibilité de transporter le soleil. Les parcs solaires pourraient donc être construits dans le Sahara plutôt que dans le Benelux.

Mais, le plus urgent, c'est l'imminence d'un ensemble de règlements et de règles européens. Le Benelux doit saisir l'occasion pour définir une stratégie commune et réaliser ce paquet d'une manière qui nous soit profitable. La nécessité d'un cadre réglementaire clair a été fréquemment mentionnée. En Flandre, les gens se débattent avec la question du compteur numérique, l'implosion du modèle économique des panneaux solaires, les erreurs du passé et les tentatives certes bien intentionnées mais infructueuses pour y remédier. Si le Benelux pouvait devenir le champion du développement d'un tel cadre solide, il s'ouvrirait de nombreuses possibilités.

La nécessité d'une certification de l'hydrogène a été évoquée à plusieurs reprises, avec le débat sur la question de savoir s'il doit être bleu ou vert et sur le rôle de l'énergie nucléaire dans sa production. Peut-être ne devrions-nous pas construire ici ce que nous pouvons acheter à bas prix ailleurs : *shipping the sunshine*. Nous ne nous mettrons peut-être jamais d'accord sur la combinaison énergétique idéale, mais l'hydrogène pourrait constituer l'élément d'une sorte de pacte de paix entre les trois pays.

Le modérateur espère qu'une recommandation verra le jour avant que l'Europe ne dévoile ses textes.

Partie II. Des déplacements respectueux de l'environnement – Véhicules électriques et carburants alternatifs

Mme *Carla Moonen*, présidente de la commission de l'Aménagement du territoire, de l'Environnement et du Climat, (N) observe que le débat se déroule entièrement selon l'horaire prévu. L'introduction à la deuxième partie sera assurée par M. Van den Bergh, rapporteur, et M. Poulles, deux intervenants très

voor het evenwicht dat we nu een stem uit Luxemburg horen.

De heer *Jef Van den Bergh*, rapporteur, (B) noemt het een open deur intrappen dat de verduurzaming van het transport cruciaal is om klimaatneutraliteit te bereiken tegen 2050. Enkele jaren geleden heeft deze assemblee daar al eens uitgebreid aandacht aan besteed. Wie er toen bij was, zal zich het betoog van de heer Hans Bruyninckx, directeur van het Europees Milieuagentschap, nog wel herinneren. De commissie Mobiliteit en Financiën heeft ook al veel thema's met betrekking tot duurzame mobiliteit besproken, onder meer de nachttreinen, als alternatief voor korte vluchten.

Vandaag ligt de focus op energiebronnen. Nederlanders en Belgen tanken graag in Luxemburg. De heer Van den Bergh is benieuwd naar de uiteenzetting van de heer Poulles, om te vernemen hoe Luxemburg de transitie weg van de verbrandingsmotor ziet. De voortrekkers van de elektrische mobiliteit vindt men vooral in Scandinavië. Daarom kijkt de rapporteur uit naar de inzichten van mevrouw Sundqvist. Men moet ook niet alleen aan auto's denken, het gaat ook over vrachtwagens, bussen, tractoren, zware trekkers en de scheepvaart. Wat echter met de luchtvaart? Hoe krijgt men vliegtuigen in de lucht als verbrandingsmotoren uitgefaseerd worden? Daarvoor kijkt de rapporteur uit naar de presentatie van de heer Dossin.

Het Beneluxparlement en de Commissie Mobiliteit kunnen vandaag belangrijke inspiratie vinden voor hun verdere werk.

Het grensoverschrijdend aspect van het plaatsen van laadpalen mag ook niet worden onderschat. Ook dat kan meegenomen worden voor de aanbevelingen.

De heer Van den Bergh kijkt uit naar de bijdragen van de verschillende sprekers en de inspiratie die zij ons kunnen bieden.

De heer *Willem-Frederik Schiltz*, moderator, (België) stelt voor dat de heer Poulles de spits afbijt.

(Vanwege een technisch probleem wordt de vergadering onderbroken van 15.30 uur tot 15.42 uur)

De heer *Romain Poulles*, voorzitter van de Hoge Raad voor Duurzame Ontwikkeling van Luxemburg, (Luxemburg) heeft er de geschiedenisboeken wat op

intéressants. Il est bon, dans un souci d'équilibre, que nous entendions à présent une voix luxembourgeoise.

Pour M. *Jef Van den Bergh*, rapporteur (B), c'est enfoncer une porte ouverte que d'affirmer que la durabilisation des transports est essentielle pour atteindre la neutralité climatique d'ici 2050. Cette assemblée s'était déjà longuement penchée sur la question voici quelques années. Ceux qui étaient là à l'époque se souviendront de l'intervention de M. Hans Bruyninckx, directeur de l'Agence européenne pour l'Environnement. La commission de la Mobilité et des Finances a déjà étudié de nombreux thèmes dans le domaine de la mobilité durable, dont les trains de nuit comme alternative aux vols courts.

Aujourd'hui, l'accent est mis sur les sources d'énergie. Les Néerlandais et les Belges aiment faire le plein au Luxembourg. M. Van den Bergh attend avec impatience l'exposé de M. Poulles pour entendre comment le Luxembourg envisage la transition vers l'abandon du moteur thermique. Les pionniers de la mobilité électrique se trouvent principalement en Scandinavie. Le rapporteur se réjouit donc de prendre connaissance de l'avis de Mme Sundqvist. Mais il n'y a pas que les voitures, il y a aussi les camions, les bus, les tracteurs, les engins de traction lourds et le transport maritime. Et qu'en est-il de l'aviation ? Comment continuer à faire voler les avions si les moteurs à combustion sont progressivement supprimés ? Le rapporteur attend avec impatience la présentation de M. Dossin à ce sujet.

Le Parlement Benelux et la commission de la Mobilité pourront trouver aujourd'hui une source d'inspiration importante pour la suite de leurs travaux.

L'aspect transfrontalier de l'installation de bornes de recharge ne doit pas non plus être sous-estimé. Cet aspect peut également être évoqué dans les recommandations.

M. Van den Bergh se réjouit d'entendre les interventions des différents orateurs et de l'inspiration qu'ils pourront proposer.

M. *Willem-Frederik Schiltz*, modérateur, (Belgique) propose à M. Poulles d'ouvrir la série d'exposés.

(La séance est suspendue de 15 h 30 à 15 h 42 en raison d'un problème technique).

M. *Romain Poulles*, Président du Conseil supérieur du développement durable du Luxembourg, (Luxembourg) a lu les livres d'histoire et y a trouvé la confirma-

nagelezen en zo bevestigd gezien dat er honderd jaar geleden ook al eens een industriële race gelopen is, net zoals dat vandaag gaat. Toen ging het om een race tussen het paard, de thermische auto en... de elektrische auto! Tot 1884 nam het paard de wegen in, maar toen verscheen de eerste auto op de weg en ja, dat was een elektrische auto. De eerste autorace had plaats op Rhode Island, tussen een elektrische en een thermische auto. Na een race van acht kilometer had de elektrische auto meer dan drie minuten voorsprong op de thermische.

Ook rond de eeuwwisseling zag je nog hoofdzakelijk paarden op de New Yorkse Fifth Avenue, ondanks het feit dat de elektrische auto flinke stappen zetten op het pad van de commercialisering. Het lag voor de hand dat de auto de race tegen het paard zou winnen. Twee decennia later waren er al geen paarden meer te zien op Fifth Avenue. In 1903 bedroeg het aandeel elektrische auto's 32 procent, dat van de thermische auto's was 22 procent.

En toch heeft de elektrische auto, zoals we allemaal weten, de grote race verloren. De koers is eigenlijk beslecht door mister Ford die zijn basismodel kon verkopen tegen een prijs waar de elektrische wagens nooit tegenop konden. Verder was ook de uitvinding van de elektrische starter bepalend in deze concurrentiestrijd, en dan was er natuurlijk de autonomie van de batterij, een probleem dat honderd jaar later nog altijd aan de orde is. Nu wordt de race opnieuw gereden, en we zijn allemaal benieuwd wie nu de winnaar wordt.

Laten we het even over de benzineprijs hebben, in het algemeen en in Luxemburg. Dat debat moet inderdaad gevoerd worden, maar dan op een ander niveau. Wie benzine tankt weet dat een liter benzine veel goedkopér is dan een liter fruitsap in hetzelfde tankstation. Nochtans kun je met één liter benzine 10 kilowattuur aan energie opwekken, dat is meer dan een gemiddelde Beneluxinwoner per dag aan energie verbruikt. Zo'n liter kost vandaag ongeveer 1,5 euro, wat bijna gratis is om zoveel energie op te wekken.

Dat moet ons zorgen baren. Luxemburg draagt daarin ook een verantwoordelijkheid en naar de mening van de heer Poulles moet het verschil in benzineprijs tussen Luxemburg en de andere landen zo snel mogelijk worden weggewerkt. Ook de ander landen zullen natuurlijk hun benzine, en zeker de diesel, duurder moeten maken, want te goedkope brandstof heeft zeer nadelige effecten.

tion que, comme aujourd’hui, on a bien assisté il y a 100 ans à une course industrielle. Elle opposait le cheval, la voiture thermique et... la voiture électrique ! Jusqu’en 1884, le cheval occupait la plus grande place sur les routes. Puis est apparue la première voiture qui, mais oui, était une voiture électrique. La première course de voitures s’est déroulée à Rhode Island, entre une voiture électrique et une voiture thermique. À l’issue d’une course de huit kilomètres, la voiture électrique comptait plus de trois minutes d’avance sur la voiture thermique.

Au début du siècle encore, on voyait principalement des chevaux sur la Cinquième Avenue de New York, cependant que la voiture électrique progressait à grands pas sur la voie de la commercialisation. Il était évident que la voiture gagnerait la course contre le cheval. Deux décennies plus tard, il n'y avait plus de chevaux sur la Cinquième Avenue. En 1903, la part des voitures électriques représentait 32 %, contre 22 % pour les véhicules thermiques.

Et pourtant, comme nous le savons tous, la voiture électrique a perdu le grand défi. La compétition a en fait été réglée par M. Ford, qui a pu vendre son modèle de base à un prix que les voitures électriques n'ont jamais pu égaler. L'invention du démarreur électrique a également été décisive dans cette compétition, sans oublier le problème de l'autonomie des batteries, qui se pose toujours cent ans plus tard. La course est relancée aujourd'hui et nous sommes tous avides de savoir qui sera le vainqueur cette fois-ci.

Parlons un instant du prix de l'essence, en général comme au Luxembourg. Ce débat doit en effet être mené mais à un autre niveau. Toute personne qui fait le plein d'essence sait qu'un litre d'essence coûte beaucoup moins cher qu'un litre de jus de fruit acheté dans la même station-service. Pourtant, un litre d'essence permet de produire 10 kilowattheures d'énergie, plus que ce que consomme quotidiennement en moyenne un habitant du Benelux. Ce litre coûte environ 1,5 euro aujourd'hui, ce qui est presque gratuit pour produire une telle quantité d'énergie.

Nous devrions nous en inquiéter. Le Luxembourg porte également une responsabilité à cet égard et, selon M. Poulles, la différence de prix de l'essence entre le Luxembourg et les autres pays doit être gommée le plus rapidement possible. Bien entendu, les autres pays devront eux aussi rendre leur essence, et certainement leur diesel, plus chers, car un carburant trop bon marché a des effets très négatifs.

De heer Poulles heeft het al over paarden gehad, nu wil hij het over varkens hebben. Honderd jaar geleden verscheen de personenauto met een door aardolie aangedreven verbrandingsmotor op onze wegen, stalen gevartes van meer dan een ton. Dit zijn de varkens (P.I.G.S. = *Personal, Induction, Gasoil, Steel*) die onze wegen al een eeuw domineren en die van onze wegen moeten verdwijnen. Dit varkentje veroorzaakt immers veel problemen. Om te beginnen is de bezetting van zo'n personenwagen met een gemiddelde van 1,2 personen erg laag. Daarnaast wordt hij amper 5 procent van de tijd gebruikt, de rest van de tijd staat hij veel ruimte in te nemen. In de Benelux werden voor elke personenwagen niet minder dan vijf parkeerplaatsen aangelegd, privé, openbaar, in shoppingcentra. Een gemiddelde parkeerplaats is 25 m² groot, manoeuvreerruimte inbegrepen. Dat wil zeggen dat elke auto die niet rijdt 125 m² ruimte inneemt. Als mens beschikken we maar over 45 m² om te leven, wat een contrast!

Ons varken heeft nog een tweede groot probleem: het is te zwaar. Tussen één en twee ton, en daarvan wordt heel weinig gerecycleerd, amper 8 procent, en dat al na een gemiddelde levensduur van amper tien jaar. En dat terwijl de grondstoffen om een auto te bouwen steeds schaarser worden en in Europa amper nog aanwezig zijn. De EU spreekt al van dertig kritieke grondstoffen in haar industrie, en dat aantal zal alleen maar toenemen.

Probleem nummer drie heeft te maken met welzijn en gezondheid. Thermische auto's zijn schadelijk voor de luchtkwaliteit en zorgen voor lawaaivervuiling. Over de CO₂-uitstoot hoeft de spreker het niet uitgebreider te hebben, dat probleem kent iedereen ondertussen.

Ten vierde, van elke liter benzine in de tank wordt amper 3 procent gebruikt om de inzittende in beweging te brengen, de rest dient om de auto zelf te bewegen of gaat verloren in wrijving en warmte. Dat is alles behalve efficiënt.

Hierna snijdt de spreker het punt van de waterstof en de batterijen aan. Volgens hem zullen drie criteria bepalend zijn bij het maken van de keuze tussen beide. Om te beginnen is er het gewicht. In een kilogram batterij kan men negen keer minder energie opslaan dan in een liter benzine, in een kilogram waterstof driemaal zoveel. Qua gewicht is waterstof dus 27 keer zo efficiënt als een batterij. Vandaag maakt de kerosine 20 tot 40 procent uit van het gewicht van een opstijgend vliegtuig, bij batterijen zou dat een veelvoud zijn en

Après avoir parlé des chevaux, M. Poulles se propose à présent de parler de porcs. C'est il y a cent ans qu'est apparue sur nos routes la voiture particulière, un géant d'acier pesant plus d'une tonne, mû par un moteur thermique fonctionnant au pétrole. Ce sont ces mêmes porcs (P.I.G.S. = *Personal, Induction, Gasoil, Steel*) qui dominent nos routes depuis un siècle et qui doivent en disparaître. Car cet animal est en effet la cause de nombreux problèmes. Tout d'abord, le taux d'occupation d'une telle voiture est très faible, avec une moyenne de 1,2 personne. Il n'est par ailleurs utilisé qu'à 5 % du temps à peine et occupe pour le surplus beaucoup de place. Dans le Benelux, pas moins de cinq places de stationnement publiques ou privées ont été créées pour chaque voiture particulière dans les centres commerciaux. Une place de stationnement moyenne occupe 25 m², en ce compris l'espace de manœuvre. Cela signifie que chaque voiture qui ne se déplace pas occupe 125 m² d'espace. En tant qu'êtres humains, nous nous ne disposons que de 45 m² pour vivre. Quel contraste !

Notre cochon pose un deuxième problème majeur: il est trop lourd. Il pèse entre une et deux tonnes, dont une très faible partie seulement est recyclée - à peine 8% - et ce après une durée de vie moyenne d'à peine dix ans, alors même que les matières premières nécessaires à la construction d'une voiture se font de plus en plus rares et ne sont guère disponibles en Europe. On dénombre déjà dans l'UE 30 matières premières critiques dans l'industrie, et ce nombre ne fera qu'augmenter.

Le troisième problème a trait au bien-être et à la santé. Les voitures thermiques nuisent à la qualité de l'air et sont sources de nuisances sonores. L'orateur n'éprouve pas le besoin de s'étendre sur la question des émissions de CO₂; tout le monde la connaît en effet.

Quatrièmement, à peine 3 % de chaque litre d'essence contenu dans le réservoir sont utilisés pour permettre à l'occupant de se déplacer, le reste servant à mouvoir la voiture elle-même ou se perdant en friction et en chaleur. Voilà qui n'a rien d'efficace.

L'orateur aborde ensuite la question de l'hydrogène et des piles. À son estime, trois critères seront déterminants pour opérer un choix entre eux. Tout d'abord, il y a le poids. On peut stocker neuf fois moins d'énergie dans un kilogramme de batterie que dans un litre d'essence et trois fois plus dans un kilogramme d'hydrogène. En termes de poids, l'hydrogène est donc 27 fois plus efficace qu'une batterie. Aujourd'hui, le kérósène représente 20 à 40 % du poids d'un avion au décollage ; avec des batteries, ce serait un multiple de

dan krijg je vliegtuigen die duizenden tonnen wegen om honderd mensen te vervoeren, ondoenbaar dus.

Het tweede keuzecriterium betreft de oplaadpunten. Een kleine laadpaal thuis kost algaauw 5.000 euro, een snellader kan tot 100.000 euro kosten. In de meeste gevallen gaat het laden van een batterij dus traag, terwijl je met benzine of waterstof op een paar minuten een volle tank hebt. De uitdrukking ‘Gooi hem maar vol’ heeft bij batterijen trouwens geen zin meer, daar komt de heer Poulles later op terug. Een tankstation voor klassieke benzine bouwen kost tussen 100.000 en 200.000 euro, een tankstation voor waterstof 1 miljoen en meer.

Het derde criterium gaat over de efficiëntie. Tussen de olieput en de over het asfalt rollende autoband gaat heel wat energie verloren. Dat is ook zo bij hernieuwbare energie. Van de 100 procent hernieuwbare energie die wordt gebruikt om een elektrische auto te laten rijden, komt 75 procent in het wiel terecht, bij duurzaam opgewekte waterstof is dat maar 30 procent.

De heer Poulles concludeert dat van de twee technologieën die zich aandienen, de elektrische batterij het meest geschikt is voor licht vervoer, terwijl waterstof, vanwege zijn efficiëntie in verhouding tot het gewicht, beter past bij middelzwaar en zwaar vervoer.

Als we de bronnen bij beide technologieën bekijken, zien we dat 95 procent van de waterstof nog altijd uit fossiele bronnen wordt opgewekt – metaal, hout en steenkool -, de rest is elektrolyse. Die elektrolyse kan duurzaam gebeuren als men met een hernieuwbare bron als water werkt. Die cijfers gelden voor België en Nederland. Bij elektriciteitsproductie voor batterijen is de verdeling evenwichtiger. In België komt 35 procent van de stroom uit fossiele bronnen, 39 procent is nucleair, de rest zijn hernieuwbare bronnen. Voorlopig is de autobatterij dus duurzamer dan waterstof, maar op termijn moeten beide naar volledig hernieuwbare bronnen gaan.

Er bestaan heel wat studies over de bereidheid van de markt om massaal op elektrische wagens over te schakelen. Drie criteria komen dan steeds terug: prijs, actieradius en laadtijd. De gemiddelde nettoprijs – na aftrek van de subsidie – moet beneden de 32.000 euro liggen, de autonomie moet minstens 500 kilometer bedragen, en het mag niet meer dan 30 minuten duren

cela et vous auriez des avions de plusieurs milliers de tonnes pour transporter une centaine de personnes, ce qui est irréalisable.

Le deuxième critère de sélection concerne les points de ravitaillement. Une petite station de ravitaillement à domicile coûte aisément 5 000 euros et un chargeur rapide peut coûter jusqu'à 100 000 euros. Dans la plupart des cas, la recharge d'une batterie est donc lente, alors qu'avec l'essence ou l'hydrogène, on peut remplir son réservoir en quelques minutes. L'expression "faire le plein" n'a d'ailleurs plus de sens avec les batteries et M. Poulles y reviendra ultérieurement. La construction d'une station-service pour l'essence classique coûte entre 100 000 et 200 000 euros, celle d'une station-service pour l'hydrogène 1 million d'euros et plus.

Le troisième critère concerne l'efficacité. Une grande quantité d'énergie est perdue entre le puits de pétrole et le pneu qui roule sur le tarmac. Il en va de même pour les énergies renouvelables. Sur les 100 % d'énergie renouvelable utilisés pour alimenter une voiture électrique, 75 % finissent dans la roue, alors que pour l'hydrogène produit de manière durable, ce chiffre n'est que de 30 %.

M. Poulles conclut que des deux technologies émergentes, la batterie électrique est la mieux adaptée au transport léger, tandis que l'hydrogène est mieux approprié pour le transport moyen et lourd en raison de son efficacité en termes de poids.

A l'examen des sources de production des deux technologies, on constate que 95 % de l'hydrogène est toujours produit à partir de sources fossiles - métal, bois et charbon - le reste étant produit par électrolyse. Cette électrolyse peut être réalisée de manière durable en recourant à une source renouvelable comme l'eau. Ces chiffres s'appliquent à la Belgique et aux Pays-Bas. Pour la production d'électricité destinée aux batteries, la répartition est plus équilibrée. En Belgique, 35 % de l'électricité proviennent de sources fossiles, 39 % du nucléaire et le reste de sources renouvelables. Pour l'instant, la batterie de voiture est donc plus durable que l'hydrogène mais l'on devrait à terme recourir pour l'un comme pour l'autre à des sources entièrement renouvelables.

Il existe de nombreuses études sur la volonté du marché d'effectuer en masse la transition vers les voitures électriques. Trois critères sont récurrents : le prix, l'autonomie et le temps de recharge. Le prix net moyen - après déduction de la subvention - doit être inférieur à 32 000 euros, l'autonomie doit être d'au moins 500 kilomètres et la charge complète de la bat-

om de batterij helemaal op te laden. Zodra die drie voorwaarden zijn vervuld, zal er massaal voor elektrisch worden gekozen.

Hoe ver zijn we nog van die drie drempels verwijderd? Voor de prijs en de autonomie is het doel bijna bereikt, voor de laadtijd is het nog zeer ver verwijderd. De prijs van een elektrische auto wordt voor een groot deel bepaald door de prijs van de batterij. Het is vrij eenvoudig om die prijssdaling te volgen en men kan ongeveer voorspellen dat in 2030 de prijs van één opgeslagen kWh tot 500 dollar zal zijn gezakt. Het gaat snel als je beseft dat we twintig jaar geleden nog van een prijs van enkele duizenden dollar spraken voor een kWh. De prijs van een batterij is op drie decennia met 97 procent gezakt. Over enkele jaren is de elektrische auto dus best betaalbaar. Ook met een autonomie van 500 kilometer zit het goed, die is bijna bereikt.

Maar er is nog veel werk op het gebied van laadtijden. Wie meestal korte afstanden aflegt, zal de zuigflesmethode toepassen: ze laden voortdurend bij voor kleine afstanden, helemaal ‘voltanken’ hoeft voor hen niet. Wie lange afstanden aflegt en zijn batterij helemaal wil opladen, zal merken dat de eerste 50 procent veel sneller gaat dan de tweede. Hij kan dus beter de helft opladen en na 300 kilometer opnieuw beginnen laden. Ook hier is ‘voltanken’ dus niet de beste optie. Hier is nog werk aan de winkel om de laadtijden te verkorten.

De heer Poulles heeft het al over paarden en varkens gehad, nu verschijnen de zeehonden ten tonele, S.E.A.L.S. in het Engels. Deze auto is dus *Shared*, hij wordt gedeeld door verschillende mensen. Hij is ook *Emission free* gedurende zijn hele levensduur, niet alleen de brandstof, maar ook de productie en de recyclage. Hij is *Autonomous*, wat wil zeggen dat hij de menselijke factor zoveel mogelijk uitsluit om ongevallen te vermijden, dat hij verbonden is met andere gelijkaardige auto’s en zelfstandig kan parkeren, wat impliceert dat onze steden er anders zullen uitzien. Hij is *Light* want dankzij nieuwe materialen zal het gewicht van deze voertuigen veel lager liggen dan nu. En hij levert *Mobility as a Service* (MaaS), wat impliceert dat de auto maar één schakel is in een mobiliteitsketen waarin collectief openbaar vervoer, fiets en andere zachte vormen van zich verplaatsen prominent aanwezig zijn.

terie ne doit pas prendre plus de 30 minutes. Dès que ces trois conditions seront réunies, les gens opteront massivement pour l'électrique.

Quelle distance nous sépare encore de ces trois seuils ? Pour le prix et l'autonomie, l'objectif est presque atteint mais, pour le temps de charge, il est encore très loin. Le prix d'une voiture électrique est déterminé dans une large mesure par le prix de la batterie. L'on peut très facilement observer cette baisse de prix et prédire que d'ici 2030, le prix d'un kWh stocké sera tombé à 500 dollars. C'est rapide quand on sait qu'il y a vingt ans, on parlait encore d'un prix de plusieurs milliers de dollars pour un kWh. Le prix d'une batterie a chuté de 97 % en trois décennies. D'ici quelques années, la voiture électrique sera donc tout à fait abordable. Une autonomie de 500 kilomètres est également très satisfaisante et est presque atteinte.

Mais il reste beaucoup de travail à faire en termes de temps de charge. Ceux qui parcourront la plupart du temps de courtes distances utiliseront la méthode de la bouteille : ils rechargent régulièrement pour les petites distances et n'ont pas besoin de "faire le plein". Ceux qui parcourront de longues distances et veulent recharger complètement leur batterie constateront que les premiers 50 % de la charge sont beaucoup plus rapides que les seconds. Il est donc préférable de recharger à moitié et de recommencer après 300 kilomètres. Là encore, faire le plein n'est pas la meilleure solution. Il y a encore du travail à faire à cet égard pour réduire les temps de charge.

M. Poulles a déjà mentionné les chevaux et les cochons et voilà qu'apparaissent les phoques, S.E.A.L.S. en anglais. Cette voiture est donc partagée par plusieurs personnes (*Shared*). Elle ne produit aucune émission (*Emission free*) pendant toute sa durée de vie, qu'il s'agisse du carburant, de la production ou du recyclage. Elle est autonome (*Autonomous*), ce qui signifie qu'elle exclut autant que possible le facteur humain pour éviter les accidents, qu'elle est connectée à d'autres voitures similaires et qu'elle peut se garer de manière autonome, ce qui implique que nos villes adopteront un aspect différent. Elle est légère (*Light*) car, grâce à l'utilisation de nouveaux matériaux, son poids sera beaucoup plus faible qu'aujourd'hui. Et elle offre la mobilité en tant que service (*Mobility as a Service* / *MaaS*), ce qui signifie qu'elle n'est qu'un maillon d'une chaîne de mobilité dans laquelle les transports publics collectifs, le vélo et d'autres formes douces de déplacement occupent une place prépondérante.

De zeehond-auto zal een belangrijke rol spelen in de volledige doorbraak van de hernieuwbare energie. Die kan maar slagen als de opslag van dat soort energie aanzienlijk verbetert. Laten we aannemen dat er in de Benelux 1 miljoen elektrische auto's rijden, met elk 100 kWh. Waar sla je die 100 miljoen kilowattuur of 100 megawattuur op? Het is duidelijk dat de toekomstige auto's niet alleen energie zullen afnemen van het net, maar ook energie zullen moeten kunnen leveren aan het net. (*Applaus*)

De heer *Willem-Frederik Schiltz*, moderator, (België) dankt de heer Poules voor zijn uiteenzetting. Hij stelt voor om de vragen te bundelen nadat de andere sprekers aan bod gekomen zijn. Hij geeft het woord aan de heer Frédéric Dossin van de Luikse luchthaven voor een presentatie over het project HaYrport.

Mevrouw *Carla Moonen*, voorzitter van de commissie Ruimtelijke Ordening, Milieu en Klimaat, (N) heeft vooraf alleen goede berichten gehoord over het project dat de heer Dossin zal voorstellen. Ze is benieuwd.

De heer *Frédéric Dossin*, *Management system & Environmental Manager* van Liège Airport, (België) stelt een concreet project voor waterstofproductie voor, een samenwerking tussen Liège Airport en het bedrijf John Cockerill.

Liège Airport is de belangrijkste cargoluchthaven van België, de zesde van Europa, en een van de weinige Europese luchthavens die het goed stelt, omdat cargo sterk toeneemt. Men is er bekommert om de CO₂-uitstoot en streeft naar een nulemissie tegen 2030, deels door compensaties, en neutraliteit tegen 2050 voor het geheel van de luchtvaartindustrie. Men weet dat het grootste deel van de uitstoot wel van de vliegtuigen komt.

De luchthaven focust op specifieke markten als levende dieren, voeding, oversized cargo en farma.

John Cockerill is een onderneming die ruim vijfduizend mensen tewerkstelt, een omzet van 1 miljard euro heeft en beschikt over spits technologie die voortkomt uit de staalindustrie in het Luikse.

Waterstof is een licht atoom. De productie is behoorlijk vervuilend als het uit natuurgas gewonnen wordt. Dan biedt het eigenlijk geen enkel voordeel ten opzichte van benzine of diesel. Groene waterstof wordt via elektrolyse geproduceerd met groene elektriciteit en dan

La voiture-phoque jouera un rôle important dans la percée définitive des énergies renouvelables. Le projet ne pourra réussir que si le stockage de cette énergie est considérablement amélioré. Supposons qu'il y ait 1 million de voitures électriques dans le Benelux, chacune utilisant 100 kWh. Où stockera-t-on ces 100 millions de kilowattheures ou 100 mégawattheures ? Il est évident que les voitures du futur ne se borneront pas à prélever de l'énergie sur le réseau mais qu'elles devront également être en mesure d'en fournir à ce réseau. (*Applaudissements*)

M. *Willem-Frederik Schiltz*, modérateur, (Belgique) remercie M. Poules pour sa présentation. Il suggère que les questions soient regroupées et posées lorsque les autres orateurs auront développé leur exposé. Il cède à présent la parole à M. Frédéric Dossin, de Liège Airport, qui va présenter le projet HaYrport.

Mme *Carla Moonen*, présidente de la commission de l'Aménagement du territoire, de l'Environnement et du Climat (N), n'a jusqu'à présent entendu que des commentaires positifs au sujet du projet que va présenter M. Dossinet qu'elle est impatiente d'entendre.

M. *Frédéric Dossin*, *Management System & Environmental Manager* de l'aéroport de Liège, (Belgique) se propose de présenter un projet concret de production d'hydrogène, en partenariat entre l'aéroport de Liège et la société John Cockerill.

L'aéroport de Liège est le principal aéroport de fret de Belgique, le sixième d'Europe, et l'un des rares aéroports européens à se porter bien dans la mesure où le fret est en hausse. Il se préoccupe des émissions de CO₂ et vise l'objectif de zéro émission d'ici 2030 - en partie grâce à des compensations - et la neutralité d'ici 2050 pour l'ensemble du secteur de l'aviation. L'on sait que la plupart des émissions proviennent bien des avions.

L'aéroport se concentre sur des marchés spécifiques tels que les animaux vivants, l'alimentation, le fret hors gabarit et les produits pharmaceutiques.

L'entreprise John Cockerill, qui emploie plus de cinq mille personnes, réalise un chiffre d'affaires d'un milliard d'euros et dispose d'une technologie de pointe issue de la sidérurgie liégeoise.

L'hydrogène est un atome léger. Sa production est assez polluante s'il est extrait du gaz naturel. Il n'offre alors aucun avantage par rapport à l'essence ou au diesel. Lorsque l'hydrogène vert est produit par électrolyse avec de l'électricité verte, il est avantageux. C'est un

is het wel gunstig. Het is een licht gas: 1 kg beslaat 11 m³. Dat is een nadeel bij de opslag, daarom moet het gecomprimeerd worden. Dan zijn er wel tanks nodig met een zeer grote drukweerstand. De technologische omstandigheden zijn niet meer dezelfde als bij de ramp met de Hindenburg, waarmee waterstof nog vaak wordt geassocieerd.

Waterstof heeft geen uitstoot. Gemaakt met groene elektriciteit is het groene waterstof. Productie van waterstof is een middel om iets te doen met een overproductie van groene elektriciteit.

Waterstof kan worden gebruikt in een brandstofcel en het enige bijproduct is water. Het is bruikbaar in auto's, bussen, enzovoort. De prijs blijft nog hoog, maar dat heeft met de schaal te maken. De autonomie van een waterstofbus is 400 km. Bijtanken kan in enkele tientallen minuten. Vanwege de prijs is een waterstofauto niet voor iedereen weggelegd, maar de prijs zal zakken. Een auto op waterstof heeft een autonomie van 600 km, wat prima is voor dagelijks gebruik, maar ook voor langere afstanden. Commerciële voertuigen, voertuigen gebruikt voor onderhoud, voor reparatieploegen, zoals de bussen, belangen de luchthaven rechtstreeks aan. Ze kunnen snel bijtanken en hebben een ruime autonomie. Via Nikola worden, in samenwerking met Iveco, trekkers voor zware opleggers ontwikkeld. Dat is belangrijk voor een luchthaven gespecialiseerd in cargo. Ook vorkliften en dergelijke, gebruikt bij de handling, werken op waterstof. Ze kunnen veel vlugger bijgevuld worden dan elektrische exemplaren.

De Klimaatconferentie van Parijs heeft in 2015 een belangrijk akkoord gesloten. Veel landen, waaronder België, hebben de overeenkomst intussen geratificeerd. Op termijn moeten fossiele brandstoffen vervangen worden door alternatieven om de economie duurzamer te maken.

De heer Dossin gaat dan over naar het HaYrportproject op de luchthaven zelf. Technisch is het inderdaad mogelijk om vliegtuigen te laten vliegen op waterstof. Niet op elektriciteit, het toestel zou dan niet veel meer dan de eigen batterijen kunnen transporter. Met waterstof is meer mogelijk met minder gewicht, maar de waterstof blijft volumineus en moet dan op zeer lage temperatuur worden opgeslagen. Dat vraagt grote aanpassingen en die vergen tijd. Het project is daarom gericht op het gebruik van waterstof op de luchthaven, ook door de partners.

gaz léger : 1 kg couvre 11 m³. C'est un inconvénient pour le stockage, d'où la nécessité de le compresser. Cette compression nécessite des réservoirs avec une résistance à la pression très élevée. Les conditions technologiques ne sont plus les mêmes que lors de la catastrophe du Hindenburg, à laquelle l'hydrogène est encore très souvent associé.

L'hydrogène ne produit aucune émission. Fabriqué avec de l'électricité verte, c'est de l'hydrogène vert. La production d'hydrogène est un moyen de remédier à la surproduction d'électricité verte.

L'hydrogène peut être utilisé dans une pile à combustible, le seul sous-produit étant alors de l'eau. Il peut alimenter les voitures, les bus, etc. Le prix reste élevé, mais c'est une question d'échelle. L'autonomie d'un bus à hydrogène est de 400 km. La recharge peut se faire en quelques minutes. En raison de son prix, une voiture à hydrogène n'est pas destinée à tout le monde, mais le prix va baisser. Une voiture fonctionnant à l'hydrogène possède une autonomie de 600 km, ce qui convient parfaitement pour un usage quotidien, mais aussi pour couvrir de longues distances. Les véhicules commerciaux, les véhicules de maintenance, les véhicules des équipes de réparation, comme les bus, intéressent directement l'aéroport. Ils peuvent se ravitailler rapidement et ont une large autonomie. Des tracteurs pour remorques lourdes sont développés par le biais de Nikola, en coopération avec Iveco. C'est important pour un aéroport spécialisé dans le fret. Les chariots élévateurs à fourche et autres, utilisés pour la manutention, fonctionnent également à l'hydrogène. Ils peuvent être rechargés beaucoup plus rapidement que les modèles électriques.

La Conférence de Paris sur le climat a conclu un accord important en 2015. De nombreux pays, dont la Belgique, ont entre-temps ratifié l'accord. À terme, les combustibles fossiles devront être remplacés par des alternatives pour durabiliser l'économie.

M. Dossin aborde ensuite la mise en œuvre du projet HaYrport sur l'aéroport même. Techniquelement, il est effectivement possible de faire voler des avions à l'hydrogène. Pas à l'électricité, car l'avion ne serait pas capable de transporter beaucoup plus que ses propres batteries. Avec l'hydrogène, on peut faire plus avec moins de poids, mais l'hydrogène reste volumineux et doit être stocké à très basse température. Cela nécessite des ajustements majeurs et cela prend du temps. Le projet se concentre donc sur l'utilisation de l'hydrogène à l'aéroport, également par ses partenaires.

De productie en opslag zal gebeuren vlak bij de *Autoroute de Wallonië*. Men kan dus zowel de luchtvaartwereld als het wegverkeer bereiken. De doelstelling is de groene mobiliteit te ontwikkelen en tegelijk het verminderen van de uitstoot van de partners. Dit is complementair met een ander project, het emissievrij verbinden van de luchthaven met de stad door middel van shuttles.

Om de waterstof te produceren is zonne-energie nodig en men is bezig met het uitbreiden van de fotovoltaïsche productie. Er is nu al 5 MWp aanwezig, maar dat moet uitgebreid worden tot zo'n 500 MWp. Op momenten dat er overproductie is, kan de energie opgeslagen worden, een voordeel van waterstof. De waterstofproductie zal gebeuren door elektrolyse, daarna volgt compressie tot een verschillende druk naargelang van het doel. Het tankstation zal dus waterstof kunnen leveren met verschillende druk. (*Applaus*)

De heer *Willem-Frederik Schiltz*, moderator, (België) dankt de heer Dossin en kondigt mevrouw Hanna Sundqvist van het Zweedse Energieagentschap aan. De titel van haar presentatie luidt: '*Sustainable Nordic cities with focus on climate smart mobility*'.

Mevrouw *Hanna Sundqvist*, Projectmanager *Sustainable transportation*, *Swedish Energy Agency*, (Zweden) (videoconferentie) is vereerd met de uitnodiging. Bij het Zweedse Energieagentschap is ze actief bezig met duurzame mobiliteit en ze zal dan ook graag enkele ervaringen uit haar land delen met de Beneluxassemblée.

In 2018 zat Zweden de Noordse Raad voor en daarvan maakte het land gebruik om een project te lanceren waar de samenwerking en het uitwisselen van goede praktijken tussen de Noordse landen een meerwaarde betekende op het vlak van duurzaamheid, milieubescherming en klimaatbewustzijn. De bedoeling was om in de steden en hun omgeving de overgang te bevorderen naar fossielvrij en duurzaam transport.

Het plan viel uiteen in vier projecten. Daarbij werd gewerkt met schriftelijke rapporten, workshops, webinars, waarbij de gemeenschappelijke noemer steeds op het uitwisselen van ervaringen lag.

Er zijn grote gelijkenissen tussen de Noordse landen, op het vlak van cultuur en van maatschappijopbouw, de structuur van de steden. Toch hoopt mevrouw Sundqvist dat de voorbeelden die ze vandaag zal tonen, ook de Beneluxlanden kunnen inspireren.

La production et le stockage se feront à proximité de l'Autoroute de Wallonie. Il sera donc possible de toucher à la fois le secteur de l'aviation et le trafic routier. L'objectif est de développer la mobilité verte tout en réduisant les émissions produites par les partenaires. Ce projet est complémentaire d'un autre, celui de la liaison sans émission de l'aéroport à la ville au moyen de navettes.

La production d'hydrogène nécessite de l'énergie solaire et des travaux sont en cours pour développer la production photovoltaïque. Elle est déjà de 5 MWp mais il faut atteindre environ 500 MWp. L'avantage de l'hydrogène est qu'en cas de surproduction, l'énergie peut être stockée. La production d'hydrogène se fera par électrolyse, suivie d'une compression à différentes pressions en fonction du but recherché. La station-service sera donc en mesure de fournir de l'hydrogène à différentes pressions. (*Applaudissements*)

M. *Willem-Frederik Schiltz*, modérateur, (Belgique) remercie M. Dossin et annonce l'oratrice suivante, Mme *Hanna Sundqvist*, de l'Agence suédoise de l'énergie, dont la présentation s'intitulera "*Sustainable Nordic cities with focus on climate smart mobility*".

Mme *Hanna Sundqvist*, Chef de projet Transport durable, Agence suédoise de l'énergie, (Suède) (vidéo-conférence) se dit honorée de l'invitation qui lui a été faite. Au sein de l'Agence suédoise de l'énergie, elle travaille activement sur la mobilité durable et sera heureuse de partager avec l'Assemblée Benelux certaines expériences de son pays.

En 2018, la Suède a présidé le Conseil nordique et saisi l'occasion pour lancer un projet dans le cadre duquel la coopération et l'échange de bonnes pratiques entre les pays nordiques ont apporté une valeur ajoutée en termes de durabilité, de protection de l'environnement et de sensibilisation au climat. L'objectif était de promouvoir la transition vers un transport durable et sans recours aux carburants fossiles dans les villes et leurs environs.

Le plan a été subdivisé en quatre projets. L'on a travaillé sur la base de rapports écrits, d'ateliers et de webinaires, le dénominateur commun étant toujours l'échange d'expériences.

Les pays nordiques présentent de larges similitudes sur les plans de la culture et du tissu social ainsi que de la structure des villes. Mme Sundqvist espère toutefois que les exemples qu'elle présentera aujourd'hui pourront également inspirer les pays du Benelux.

Er werd een studie gevoerd naar de effecten van het inzetten van emissievrije voertuigen in de steden. Daarnaast ging het om aantrekkelijk en slim stadstransport, denk aan lopen, fietsen, openbaar vervoer en andere mobiliteitsdiensten. Daarvoor werd er overlegd tussen verschillende steden, met een uitwisseling van goede praktijken. Daarbij werd gekeken of zulke meer gezonde en verkeersluwe omgevingen naast hun gunstig effect op het klimaat ook andere voordelen opleveren, bijvoorbeeld inzake sociale inclusie en gendergelijkheid. Praktijken werden ook uitgewisseld om oplossingen te vinden voor het laden van elektrische voertuigen in de steden, want dat zou de transitie naar elektrisch rijden aanzienlijk bevorderen. Daarbij werd om te beginnen een database aangelegd van alle openbare laadpunten.

Over al dat werk werd een rapport gepubliceerd, dat door iedereen kan worden gedownload. In de laatste slide van mevrouw Sundqvist staat trouwens een link naar dat rapport. In het rapport staat ook een aantal aanbeveling aan de Noordse regeringen en stadsbesturen. Mevrouw Sundqvist zou hier uren kunnen over praten, maar ze beperkt zich tot een aantal voorbeelden.

Stedelijke mobiliteit kan maar slim en duurzaam zijn als ze ook veilig en inclusief is en de gelijkheid bevordert. Mensen moeten op hun bestemming geraken, of dat nu werk is of school, thuis of allerlei diensten. Kwaliteitsvol vervoer moet dus toegankelijk zijn voor iedereen, ouderen en jongeren. Jongeren zullen een sleutelrol spelen in de ontwikkeling van duurzame steden. Waarom worden ze dan niet in een vroeger stadium geraadplegd bij het uitwerken van transportsystemen? Het Zweedse Agentschap voor Jeugd en de Civiele Maatschappij heeft richtlijnen ontwikkeld om die inspraak te verbeteren. Maar de Noordse landen hebben ook een verouderende bevolking. Mobiliteit is een belangrijke manier om mensen actief en gezond oud te laten worden. Ook senioren moeten dus hun zeg kunnen doen bij de uitbouw van systemen. Zo hebben in Oslo en Trondheim ouderen allerlei gevraagde verkeersomgevingen gefilmd, waardoor stadsontwikkelaars die punten konden aanpakken.

Ook vrouwen en mannen hebben verschillende mobiliteitspatronen en dat bepaalt voor een stuk hun toegang tot werk en onderwijs. Daarom gebruiken bijvoorbeeld de planners van de Noord-Zweedse stad Umeå de aanpak van zogenaamde *gendered landscapes*, waar-

Une étude a été réalisée sur les effets du déploiement de véhicules sans émissions dans les villes. Des modes de transports urbains attractifs et intelligents, tels que la marche, le vélo, les transports publics et d'autres services de mobilité, ont été pris en compte. À cet effet, plusieurs villes ont été consultées et ont échangé leurs bonnes pratiques. L'objectif était de déterminer si ces environnements plus sains et exempts de trafic apportent également, outre les effets bénéfiques sur le climat, d'autres avantages, par exemple sur le plan de l'inclusion sociale et de l'égalité des sexes. Il a également été procédé à l'échange de bonnes pratiques pour trouver des solutions concernant le ravitaillement des véhicules électriques dans les villes, ce qui faciliterait grandement la transition vers la mobilité électrique. Pour commencer, une base de données de l'ensemble des bornes de recharge publiques a été créée.

Tous ces travaux ont été publiés dans un rapport qui peut être téléchargé par tout un chacun. La dernière diapositive présentée par Mme Sundqvist comporte en fait un lien vers ce rapport. Ce dernier contient également un certain nombre de recommandations à l'intention des gouvernements et des administrations communales des pays nordiques. Bien qu'elle puisse s'étendre sur le sujet pendant des heures, elle se limitera à un certain nombre d'exemples.

La mobilité urbaine ne peut être intelligente et durable que si elle est également sûre et inclusive et qu'elle favorise l'égalité. Les gens ont besoin de se rendre à leur destination, qu'il s'agisse du travail, de l'école, du domicile ou de services divers. Des transports de qualité doivent donc être accessibles à tous, jeunes et moins jeunes. Les jeunes joueront un rôle clé dans le développement de villes durables. Alors pourquoi ne sont-ils pas consultés plus tôt, au moment de l'élaboration des systèmes de transport ? L'Agence suédoise pour la jeunesse et la société civile a défini des lignes directrices pour améliorer cette participation. Mais les pays nordiques ont également une population vieillissante. La mobilité est importante pour permettre aux citoyens de vieillir activement et en bonne santé. Les seniors doivent donc aussi avoir leur mot à dire dans le développement des systèmes. À Oslo et Trondheim, par exemple, des personnes âgées ont filmé toutes sortes d'environnements de circulation dangereux, ce qui a permis aux urbanistes de s'employer à résoudre ces problèmes.

Les femmes et les hommes ont également des schémas de mobilité différents, ce qui détermine leur accès au travail et à l'éducation. C'est pourquoi les urbanistes de la ville d'Umeå, dans le nord de la Suède, utilisent par exemple l'approche des paysages sexués (*gendered*

bij ze bij hun stadsplanning rekening houden met die verschillen en op die manier voor meer gendergelijkheid zorgen.

Verder kunnen steden ook inzetten op een meer duurzame logistiek. Stadsplanners hebben het in het verleden vooral gehad over het vervoer van passagiers, maar ook goederen moeten in de steden op hun bestemming geraken. Daarover is gewoon te weinig geweten, enkel inzake gevvaarlijke goederen bestaat er een samenhangend beleid. Recentelijk krijgt dit aspect gelukkig meer aandacht. Door het volgen van een aantal voor de hand liggende richtlijnen kan er veel worden bereikt: coördineer het goederenvervoer; optimaliseer de trajecten; zorg ervoor dat de voertuigen maximaal gevuld zijn. Op die manier zijn er minder voertuigen nodig in de steden, worden er minder kilometers gereden en is de uitstoot kleiner. Als voorbeeld haalt mevrouw Sundqvist hier het project 'Beloved City' aan, dat bestaat in Stockholm, Malmö en Oslo: kleine elektrische voertuigen die er afval ophalen, leveren tegelijk ook pakjes bij de mensen. Daarnaast is er het voorbeeld van acht gemeenten in zuidelijk Stockholm die gezamenlijk milieueisen opleggen aan logistieke diensten om zo de CO₂-uitstoot terug te dringen.

In Noorwegen, Zweden en IJsland zijn elektrische voertuigen aan een opmars bezig, maar toch maken ze nog steeds maar een klein deeltje uit van de totale vloot. Op stadsniveau kan de transitie naar klimaatvriendelijke mobiliteit worden versneld door het vervoer versneld te elektrificeren. Dat vergt een sterk engagement van het lokale en regionale niveau, zeker bij het ontplooien van de laadinfrastructuur. Mensen laden hun auto zoals ze hun telefoon laden: 's nachts en tijdens het werk. Jammer genoeg beschikken de beleidsmakers nog over te weinig kennis, onderzoekers reiken hun die kennis aan. Laden op straat ligt voor de hand, maar dat is een dure aanpak, want je moet veel infrastructuurwerken opzetten. Tegelijk is het een aanpak waarbij je aan de mensen toont dat er wat gebeurt voor de bezitters van elektrische auto's. Goedkoper en efficiënter lijken de laadpunten in bestaande parkeergarages of op parkeerterreinen bij gebouwen. In de Noordse landen wonen heel wat mensen in zogenaamde 'publieke huisvesting', wat men zou kunnen vergelijken met de sociale huisvesting in andere landen. Het is de rol van lokale besturen om voor hen in laadpunten te voorzien en zo het elektrisch rijden te promoten. Tegelijk mogen ook andere vormen van duurzame mobiliteit niet over het hoofd worden gezien.

landscapes), en tenant compte de ces différences dans leurs plans urbains afin d'assurer ainsi une plus grande égalité entre les sexes.

Les villes peuvent par ailleurs aussi miser sur une logistique plus durable. Dans le passé, les urbanistes se sont principalement concentrés sur le transport des passagers mais les marchandises aussi doivent être acheminées vers leur destination dans les villes. Les connaissances en la matière sont tout simplement trop limitées et la seule politique cohérente concerne les marchandises dangereuses. Fort heureusement, cet aspect fait depuis récemment l'objet d'une attention accrue. L'on peut réaliser bien des choses en observant un certain nombre de directives évidentes : coordonner le transport de marchandises, optimiser les itinéraires, s'assurer que les véhicules sont chargés au maximum. Il faut ainsi moins de véhicules dans les villes et parcourir moins de kilomètres, de sorte que les émissions sont plus faibles. À titre d'exemple, Mme Sundqvist cite le projet "Beloved City" déployé à Stockholm, Malmö et Oslo : de petits véhicules électriques y collectent les déchets et livrent également des colis aux habitants. Il y a aussi l'exemple de huit municipalités du sud de Stockholm qui imposent conjointement des exigences environnementales aux services logistiques pour réduire les émissions de CO₂.

Si le nombre de véhicules électriques est en augmentation en Norvège, en Suède et en Islande ils ne représentent encore qu'une faible part du parc total. Dans les villes, la transition vers une mobilité respectueuse du climat peut être accélérée par l'électrification des transports. Cela nécessite un engagement fort de la part des collectivités locales et régionales, notamment en vue du déploiement des infrastructures de recharge. Les gens rechargent leur voiture comme ils rechargent leur téléphone : la nuit et au travail. Malheureusement, les décideurs politiques possèdent encore trop peu de connaissances et les chercheurs s'emploient à les leur fournir. Recharger son véhicule dans la rue est le choix évident, mais il s'agit d'une approche coûteuse car elle suppose la mise en place de nombreuses infrastructures. En même temps, elle indique aux gens que quelque chose évolue pour les propriétaires de voitures électriques. Les points de charge dans les parkings existants ou dans les parkings proches des bâtiments semblent être moins chers et plus efficaces. Dans les pays nordiques, de nombreuses personnes vivent dans des "logements publics", comparables aux logements sociaux dans d'autres pays. C'est le rôle des autorités locales de leur fournir des points de recharge et de promouvoir ainsi la mobilité électrique. Parallèlement, il convient de ne pas négliger d'autres formes de mobilité durable.

Mevrouw Sundqvist geeft nog een aantal mooie voorbeelden. Augustland, ten zuiden van Kopenhagen, helpt de initiatiefnemers van co-housingprojecten bij het plaatsen van laadapparatuur voor de bewoners. Het Finse Tampere rolt al sinds 2014 een netwerk van off-street laadpunten uit, waardoor maximaal kan worden ingezet op het elektrificeren van de vloot van de openbare diensten. Linköping ten slotte, in Centraal-Zweden, is bezig met een groot laadpuntennetwerk in zijn openbare parkings.

Fietsen wordt stilaan beschouwd als een zeer geschikt, milieuvriendelijk en gezond transportmiddel, ook voor langere afstanden, iets wat men hier in de Lage Landen ook beseft. Het aanleggen van fietspaden werd in de Noordse landen altijd beschouwd als een lokale aangelegenheid, iets waar de steden zich maar moesten mee bezig houden. Daardoor is er een gebrek aan langere regionale en nationale routes. Nu maakt stilaan de idee opgang van zulke fietssnelwegen die steden verbinden. Kopenhagen, met zijn slangvormige fietssnelweg tot in het hart van de stad, speelt een voorbeeldrol op dat vlak. De stad plant nog 750 kilometer extra fietslanen, in Helsinki komt er 130 kilometer bij.

Voor duurzame steden is het ook essentieel dat zoveel mogelijk vormen van aantrekkelijk transport samenwerken, dat kan best rendabel zijn. Mobility as a Service impliceert dat de verschillende vervoersmodi interoperationeel zijn en dat de gebruiker vlot kan overstappen van de ene modus naar de andere, alles met één ticket. In Finland blijft het niet bij mooie woorden op dat vlak, men heeft er een belangrijke wetswijziging doorgevoerd waardoor aanbieders van vervoer mobiliteitsdata moeten delen, wat leidde tot een innovatief ticketsysteem, de zogenaamde Whim app, wereldwijd de eerste in zijn soort. Het land startte allerlei projecten waarin transportaanbieders samenwerken.

Een gegevensbank is nodig met daarin al de openbare laadstations voor elektrische voertuigen. Er bestaat al een bank voor Noorwegen en Zweden, Nobil genaamd. Men heeft geprobeerd een aantal technische obstakels weg te nemen om het aanleggen van zulke gegevensbanken te vergemakkelijken, zodat ook de andere Noordse landen kunnen instappen. Aanbieders van laadapparatuur kunnen hun laadpunten nu automatisch in de gegevensbank importeren. Kaartenmakers en dergelijke kunnen die gegevens dan benutten.

Mme Sundqvist cite un certain nombre d'autres exemples édifiants. Augustland, au sud de Copenhague, aide les initiateurs de projets de co-habitation à installer des équipements de recharge pour les résidents. Tampere, en Finlande, déploie depuis 2014 un réseau de bornes de recharge hors voirie, maximisant ainsi ses efforts pour électrifier son parc de véhicules de service public. Enfin, Linköping, dans le centre de la Suède, déploie un vaste réseau de points de recharge dans ses parkings publics.

Le vélo est progressivement considéré comme un moyen de transport très adapté, respectueux de l'environnement et sain, y compris pour les longues distances, ce qui est également reconnu ici dans les pays nordiques. Dans les pays nordiques, la construction de pistes cyclables a toujours été considérée comme une question locale, à régler par les villes. On y observe par conséquent un manque de liaisons régionales et nationales plus longues. Aujourd'hui, l'idée de telles autoroutes cyclables reliant les villes fait toutefois son chemin. Copenhague, avec son autoroute cyclable en forme de serpent qui pénètre au cœur de la ville, a valeur d'exemple à cet égard. La ville prévoit 750 kilomètres de pistes cyclables supplémentaires et Helsinki 130 kilomètres.

Il est également essentiel pour que des villes soient durables que le plus grand nombre possible de formes attrayantes de transport fonctionnent ensemble, ce qui peut s'avérer très rentable. La mobilité en tant que service implique l'interopérabilité des différents modes de transport et suppose que l'utilisateur puisse facilement passer d'un mode à l'autre, le tout avec un seul et même billet. En Finlande, il ne s'agit pas seulement de belles paroles : le pays a instauré dans la loi un changement majeur qui oblige les fournisseurs de transport à partager les données relatives à la mobilité, ce qui a donné lieu à la mise en place d'un système de billetterie innovant. Il s'agit de l'application Whim, la première du genre au monde. Le pays a lancé divers projets auxquels coopèrent les fournisseurs de transports.

Il faut une base de données renfermant toutes les stations de recharge publiques pour les véhicules électriques. Il existe déjà une banque pour la Norvège et la Suède, appelée Nobil. Des tentatives ont été faites pour lever certains obstacles techniques afin de faciliter la création de ces bases de données, afin que les autres pays nordiques puissent s'y joindre. Les fournisseurs d'équipements de charge peuvent désormais importer automatiquement leurs points de charge dans la base de données. Les cartographes et autres professionnels

Voor gebruikers van elektrische voertuigen is dit alles bijzonder handig.

Welke lessen werden uit al die projecten getrokken? Om te beginnen werd duidelijk dat verschillende Noordse steden een voortrekkersrol spelen inzake klimaatvriendelijk transport, maar dat zij wel op nationale ondersteuning rekenen om zo gunstige marktvooraarden te kunnen scheppen voor hun projecten. Er is al veel knowhow aanwezig in de Noordse landen, maar er wordt naar de overheden gekeken om die in de praktijk van elke dag te implementeren. Lokale bestuurders moeten hierin durven investeren en verdere research bevorderen. Verder hebben we geleerd dat stadplanning, logistiek, elektrische mobiliteit en gendergelijkheid samengaan, waarbij de noden van jong en oud even ernstig worden genomen. De Noordse landen kunnen vooral veel van elkaar goede ervaringen leren, aangezien ze vaak op elkaar lijken maar wel op verschillende etappes van de verandering zitten. Grensoverschrijdende samenwerking, evenals samenwerking tussen de academische wereld, de openbare sector en de private sector, is dan ook onontbeerlijk om tot een duurzame mobiliteit te komen. (*Applaus*)

De heer *Willem-Frederik Schiltz*, moderator, (België) dankt mevrouw Sundqvist voor haar inspirerende presentatie, met een paar onverwachte tips over *smart mobility* en klimaatvriendelijke mobiliteit. Hij zal enkele inzichten meenemen naar zijn thuisstad Antwerpen. Hij meldt ook graag dat hij, met de heer Van den Bergh, een *early adopter* is van de Whim app.

De moderator stelt voor om meteen met de vragen te beginnen.

Mevrouw *Carla Moonen*, voorzitter van de commissie Ruimtelijke Ordening, Milieu en Klimaat, (N) ziet nu ruimte voor vragen én debat.

De heer *Bob van Pareren* (N) hoorde mevrouw Sundqvist spreken over ‘*gender landscapes*’ en ‘*gender equality*’ en vraagt zich af welk probleem daarmee wordt opgelost. Hebben mannen en vrouwen verschillende behoeftes?

De heer *Willem-Frederik Schiltz*, moderator, (België) had daar zelf ook bedenkingen bij.

peuvent ensuite utiliser ces données. Tout cela s'avère extrêmement pratique pour les utilisateurs de véhicules électriques.

Quels enseignements ont été tirés de tous ces projets ? Tout d'abord, il est clairement apparu que plusieurs villes nordiques jouent un rôle de pionnier dans le domaine des transports respectueux du climat mais aussi qu'elles tablent sur le soutien national pour créer des conditions de marché favorables à leurs projets. Les pays nordiques possèdent déjà un grand savoir-faire mais on attend des gouvernements qu'ils mettent ce dernier en œuvre dans la pratique quotidienne. Les administrations locales doivent oser investir dans ce domaine et promouvoir la poursuite des recherches. Ces projets nous ont également appris que l'urbanisme, la logistique, la mobilité électrique et l'égalité des sexes vont de pair, les besoins des jeunes et des moins jeunes étant considérés avec le même sérieux. Surtout, les pays nordiques peuvent tirer de nombreux enseignements de leurs expériences positives respectives qui sont souvent similaires mais se situent à des stades différents du changement. La coopération transfrontalière, ainsi que la coopération entre le monde universitaire, le secteur public et le secteur privé, sont donc indispensables pour parvenir à une mobilité durable. (*Applaudissements*)

M. *Willem-Frederik Schiltz*, modérateur, (Belgique) remercie Mme Sundqvist pour sa présentation éclairante, avec quelques conseils inattendus sur la mobilité intelligente et la mobilité respectueuse du climat. Il emportera quelques idées dans sa ville natale d'Anvers. Il a également le plaisir d'annoncer qu'il est, avec M. Van den Bergh, un des premiers utilisateurs de l'application Whim.

Le modérateur propose de passer sans délai aux questions.

Mme *Carla Moonen*, présidente de la commission de l'Aménagement du territoire, de l'Environnement et du Climat, (N) indique que la possibilité est à présent ouverte de poser des questions et de débattre.

M. *Bob van Pareren* (N) relève que Mme Sundqvist a évoqué des "paysages sexués" et l'égalité des sexes" et se demande quels problèmes ont ainsi été résolus. Les hommes et les femmes auraient-ils des besoins différents ?

M. *Willem-Frederik Schiltz*, modérateur, (Belgique) s'est également interrogé à ce sujet.

Mevrouw *Hanna Sundqvist*, Projectmanager *Sustainable transportation, Swedish Energy Agency*, antwoordt dat vrouwen in de Noordse landen vaker het openbaar vervoer gebruiken en mannen vaker auto's. Vrouwen maken meer verplaatsingen, maar kortere, om bijvoorbeeld de kinderen op te pikken of inkopen te doen. Sneeuwruimen gebeurt eerst ten behoeve van het autoverkeer, bushaltes en fietspaden komen pas daarna aan de beurt. In Zweden wordt "reizen als een vrouw" gezegd, omdat vrouwen zich klimaatvriendelijker verplaatsen.

Mevrouw *Gwenaëlle Grovonius* (B) is ervan overtuigd dat er ook bij de klimaattransitie genderverschillen zijn. Parlementen en regeringen hebben daar aandacht voor.

De presentatie van de heer Dossin gaf haar het gevoel dat we niet meteen moeten hopen op waterstof voor vliegtuigen. Geldt dat voor Wallonië of voor de hele wereld? Het gebruik van waterstof voor de luchtvaart zou een enorme impact hebben. Waar staat men?

De heer *Frédéric Dossin*, *Management system & Environmental Manager* van Liège Airport, (België) bevestigt dat het gebruik van waterstof nu onmogelijk is omdat die waterstof vloeibaar zou moeten zijn, wat te grote aanpassingen aan de luchthaveninfrastructuur zou vergen. Er is ook nog geen regelgeving. Het voordeel van fossiele brandstoffen is de grote energetische waarde. Er is vooral veel en snel energie nodig bij het opstijgen en dat is een stuk moeilijker met elektriciteit of waterstof.

Er zijn studies aan de gang naar de aanpassingen op de luchthavens. Op termijn kunnen elektriciteit en waterstof nuttig worden bij korte vluchten, voor intercontinentale vluchten lijkt groen geproduceerde synthetische kerosine eerder een oplossing.

De heer *Jef Van den Bergh*, rapporteur, (B) heeft drie erg interessante bijdragen gehoord. Hij onthoudt het aspect van het ruimtebeslag waarop de heer Poulles wees. Dat er 125 m² per voertuig nodig is, is iets om bij stil te staan, zeker voor kleine dichtbevolkte landen.

Mme Hanna Sundqvist, chef de projet Transport durable, Agence suédoise de l'Énergie, répond que dans les pays nordiques, les femmes utilisent plus souvent les transports publics et les hommes la voiture. Les femmes effectuent davantage de trajets, mais des trajets plus courts, par exemple pour aller chercher les enfants ou faire des courses. C'est sur les routes que la neige est déblayée en premier lieu et les arrêts de bus et les pistes cyclables viennent seulement après. En Suède, on dit "voyager comme une femme" parce que les femmes se déplacent d'une manière plus respectueuse du climat.

Mme *Gwenaëlle Grovonius* (B) est convaincue qu'il existe également des différences entre les sexes au niveau de la transition climatique. Les parlements et les gouvernements y sont attentifs.

La présentation de M. Dossin lui a fait entrevoir qu'il ne faut pas dans l'immédiat fonder des espoirs dans l'utilisation de l'hydrogène pour faire voler les avions. Cela vaut-il pour la Wallonie ou pour le monde entier ? L'utilisation de l'hydrogène dans l'aviation aurait un impact énorme. Où en est-on à cet égard ?

M. Frédéric Dossin, *Management System & Environmental Manager* de Liège Airport, (Belgique) confirme que l'utilisation de l'hydrogène est impossible aujourd'hui car il faudrait qu'il soit liquide, ce qui nécessiterait trop de modifications au niveau des infrastructures aéroportuaires. Il n'existe actuellement pas non plus de réglementation. L'avantage des combustibles fossiles est leur valeur énergétique élevée. Plus particulièrement, il faut pouvoir disposer rapidement d'une grande quantité d'énergie au décollage, ce qui est beaucoup plus difficile à réaliser avec l'électricité ou l'hydrogène.

Des études portant sur les aménagements à apporter aux aéroports sont actuellement en cours. À long terme, l'électricité et l'hydrogène pourront être utiles pour les vols courts, mais pour les vols intercontinentaux, le kérosène synthétique produit de manière écologique semble constituer une meilleure solution.

M. *Jef Van den Bergh*, rapporteur, (B) dit avoir entendu trois interventions très intéressantes. Il retient le propos de M. Poulles au sujet de l'espace occupé par les voitures. La nécessité de disposer de 125 m² par véhicule est un élément à prendre en considération, notamment dans les petits pays à forte densité de population.

Mevrouw Sundqvist sprak over zero-emissie voertuigen binnen de steden. Zijn er ook doelstellingen buiten de steden? Zij wees er ook op dat grensoverschrijdende samenwerking erg belangrijk is. Dat is ook voor het Beneluxparlement interessant, maar het werd niet gespecificeerd.

Mevrouw *Hanna Sundqvist*, Projectmanager Sustainable transportation, Swedish Energy Agency, antwoordt dat dit project de focus legt op de stedelijke gebieden, maar dat er ook nationale doelstellingen zijn. In Zweden is dat bijvoorbeeld het verminderen van de CO₂-emissies van het transport met 70 procent tegen 2030. Ze werkt nu mee aan een project over elektrische mobiliteit in landelijke gebieden.

Er is grensoverschrijdende samenwerking in twee regio's. In Noord-Zweden en het aangrenzende gebied van Finland groeien twee steden samen en zij hebben een gemeenschappelijk openbaarvervoersnet gecreëerd met dezelfde tickets, en hetzelfde is aan de gang in de regio Kopenhagen-Malmö. Er is samenwerking op het vlak van transport tussen Zweden en Noorwegen. De integratie van deze regio's is jammer genoeg onderbroken door Covid.

De heer *Alexander van Hattem* (N) is er zich als Volvorijder al langer van bewust dat ze in Zweden bezig zijn met genderbewuste mobiliteit. Staat het Volvo-logo niet symbool voor ijzer en mannelijkheid? (*Glimlachjes*)

Hier wordt veel gesproken over gedeelde mobiliteit en Mobility as a Service. Ziet men dat dan als een aanvullende oplossing of toch als iets wat in de plaats komt van het eigen autobezit? Voor de heer Van Hattem moet iedere particulier nog altijd in beginsel zijn eigen auto kunnen bezitten en gebruiken. Deelmobiliteit kan voor hem hoogstens aanvullend zijn, men kan het niet opleggen. Hij is benieuwd naar reacties, zeker in het licht van de conclusies die we later zullen neerschrijven.

De heer *Willem-Frederik Schiltz*, moderator, (België) meent dat de heer Van Hattem hiermee weer voer voor het debat heeft geleverd. Hij stelt vast dat er geen andere interventies meer zijn.

Vooraleer even te pauzeren vat hij snel samen wat hij vandaag heeft gehoord. Het energiedebat werd consequent vanuit een duurzaamheidsperspectief gevoerd. De heer Poulles wees erop dat wij bij de keuze van een energiebron alle elementen in ogenschouw moeten nemen als we ons ideale vervoerssysteem ontwerpen:

Mme Sundqvist a parlé des véhicules zéro émission dans les villes. Des objectifs ont-ils également été définis en dehors des villes ? Elle a aussi souligné la grande importance que revêt la coopération transfrontalière. C'est également intéressant pour le Parlement Benelux, mais elle n'a pas fourni de précisions à ce sujet.

Mme Hanna Sundqvist, chef de projet Transport durable, Agence suédoise de l'énergie, répond que ce projet est axé sur les zones urbaines mais que des objectifs nationaux ont également été définis. En Suède, par exemple, il s'agit de réduire les émissions de CO₂ produites par les transports de 70 % d'ici 2030. Elle travaille actuellement sur un projet relatif à la mobilité électrique dans les zones rurales.

Il existe une coopération transfrontalière dans deux régions. Dans le nord de la Suède et dans la région voisine de la Finlande, deux villes se développent ensemble et ont créé un réseau de transport public commun, avec les mêmes billets, et il en va de même dans la région de Copenhague-Malmö. Une coopération a été mise en place dans le domaine des transports entre la Suède et la Norvège. L'intégration de ces régions a malheureusement été interrompue par le Covid.

En tant que conducteur d'un véhicule Volvo, M. *Alexander van Hattem* (N) sait depuis longtemps que la marque œuvre à une mobilité sensible au genre en Suède. Le logo Volvo n'est-il en effet pas le symbole du fer et de la masculinité ? (*Sourires*)

Il est abondamment question ici de mobilité partagée et de mobilité en tant que service. Perçoit-on cela comme une solution supplémentaire ou comme un substitut à la possession d'une voiture ? Pour M. Van Hattem, chaque particulier doit pouvoir continuer à posséder et à utiliser sa propre voiture. Selon lui, la mobilité partagée peut tout au plus être complémentaire ; elle ne peut être imposée. Il est curieux d'entendre les réactions, particulièrement à la lumière des conclusions que nous serons amenés à rédiger ultérieurement.

M. *Willem-Frederik Schiltz*, modérateur, (Belgique) estime que M. Van Hattem a une fois de plus alimenté le débat. Il note qu'il n'y a pas d'autres interventions.

Avant de faire une pause, il résume rapidement ce qui a été dit aujourd'hui. Le débat sur l'énergie a toujours été mené dans une perspective de durabilité. M. Poulles a souligné que lors du choix d'une source d'énergie, il faut prendre en compte tous les éléments pour concevoir le système de transport idéal : intensité énergétique,

de energie-intensiteit, de kostprijs, de opslag, de ruimte die de diverse vervoersmodi innemen.

Uit de uiteenzetting van mevrouw Sundqvist kwam het Scandinavische designdenken mooi naar voren. De manier waarop we onze steden en ons platteland ontwerpen en er de mobiliteit organiseren, kan grote klimaatwinst opleveren. De pakjesbezorger/postbode kan ook de vuilnisman zijn, in plaats van een uitgeperste, zichzelf voorbijhollende, schijnzelfstandige slaaf. Hier zit muziek in voor onze steden. Ook een goed stel benen is een duurzame brandstof. De fietswegen in het vlakke Nederland en Vlaanderen zien er alsmaar mooier uit.

De heer Dossin maakte duidelijk dat de luchtvaart, die lang enkel als een veroorzaker van het klimaatprobleem werd gezien, nu ook aan de kant van de oplossingen wil gaan staan door waar het mogelijk is waterstof in te zetten. De luchtvaart heeft nood aan duurzame brandstoffen als waterstof en emissievrije synthetische kerosine. Al deze interventies hebben de leden van de Beneluxassemblée hopelijk veel inspiratie bezorgd, maar nu is het tijd voor een koffiepauze.

De moderator vraagt om in de cafetaria de corona-maatregelen na te leven door afstand te houden en in de mate van het mogelijke het mondkapje te dragen.

(*De vergadering wordt geschorst van 16.54 uur tot 17.24 uur*)

Deel III. Just Transition – Een haalbaar en betaalbaar klimaatplan voor allen

De voorzitster kondigt aan dat we nu het derde onderdeel van dit klimaatdebat aanvatten, dat handelt over het rechtvaardigheidsaspect van de klimaatplannen. Jammer genoeg moet moderator Willem-Frederik Schiltz ons verlaten voor een dringende aangelegenheid in zijn mooie stad. We lopen wat achter op het tijdschema. Mevrouw Grovonius zal verslag uitbrengen over dit derde deel.

Mevrouw *Gwenaëlle Grovonius*, rapporteur, (B) moet om te beginnen iets rechtzetten: een rapport kan ze nu nog niet brengen, aangezien er nog geen hoorzittingen hebben plaatsgehad. Wel zal ze met graagte dit onderdeel inleiden. Het aspect sociale rechtvaardigheid mag niet over het hoofd worden gezien in het hele klimaatdebat. Het is niet omdat er klimaatturgentie heert, dat we zomaar nieuwe breuken in de samenleving mogen toelaten. Meer nog, het klimaatthema is een mooie gelegenheid om bepaalde ongelijkheden weg

coût, stockage, espace occupé par les différents modes de transport.

L'exposé de Mme Sundqvist a mis en lumière la pensée scandinave en matière de design. La manière dont nous concevons nos villes et nos campagnes et dont nous y organisons la mobilité peut entraîner des avantages climatiques importants. Le livreur de colis/postier peut aussi être l'éboueur, plutôt qu'un esclave exploité, pressé et pseudo-indépendant. Il y a là matière à débat pour nos villes. Une bonne paire de jambes constitué également un carburant durable. Les pistes cyclables aux Pays-Bas et en Flandre sont de plus en plus belles.

M. Dossin a clairement indiqué que le secteur de l'aviation, longtemps considéré comme une des causes du problème climatique, souhaite désormais se situer du côté des solutions en utilisant l'hydrogène partout où la possibilité en est offerte. L'aviation a besoin de carburants durables comme l'hydrogène et le kérosène synthétique sans émissions. Nous espérons que les différentes interventions auront inspiré les membres de l'Assemblée Benelux. Mais il est à présent temps de faire une pause-café.

Le modérateur demande de respecter les mesures corona à la cafétéria en gardant les distances et en portant autant que possible le masque buccal.

(*La séance est suspendue de 16 h 54 à 17 h 24*)

Partie III. Juste Transition — Un plan climatique faisable et abordable pour tous

La présidente annonce le troisième volet du débat sur le climat qui portera sur l'aspect équitable des plans climatiques. Le modérateur, M. Willem-Frederik Schiltz, a dû quitter l'assemblée pour une affaire urgente dans sa belle ville. Nous sommes un peu en retard sur le programme. Mme Grovonius fera rapport sur cette troisième partie.

Mme *Gwenaëlle Grovonius*, rapportrice (B), doit tout d'abord apporter un rectificatif : elle ne peut pas encore présenter de rapport dans la mesure où aucune audition n'a encore eu lieu. C'est néanmoins avec plaisir qu'elle va introduire ce volet. L'aspect relatif à la justice sociale ne doit pas être négligé dans l'ensemble du débat sur le climat. Ce n'est pas parce qu'il y a une urgence climatique que nous devons tolérer de nouvelles fractures dans la société. Au contraire, le thème du climat offre l'occasion de gommer certaines

te werken. De transitie naar een duurzamere, milieu- en klimaatvriendelijke wereld moet solidair gebeuren, inclusief, sociaal rechtvaardig en gendergevoelig, zoals ook mevrouw Sundqvist al aangaf.

Een belangrijke uitdaging bij dit alles is inderdaad dat de transitie toegankelijk moet zijn voor iedereen, ook de sociaal zwakkeren. Iedereen moet kunnen deelnemen aan en op gelijke voet de vruchten plukken van de verandering. Schone energie, goede mobiliteit, een gezond milieu, een betere levenskwaliteit, dat zijn rechten van iedereen. Een rechtvaardige klimaattransitie kan dus niet zonder versterkte mensenrechten en sociale rechten. Dat vergt niet alleen een voluntaristische benadering door de overheid, maar ook een grote betrokkenheid van de burgers zelf, van de bedrijven en van de civiele maatschappij.

Mevrouw Grovonius is dan ook blij dat dit punt vandaag werd geagendeerd. Ze is daarvoor vooral de heer Senesael erkentelijk, voorzitter van de ad-hoc-commissie, die hier sterk op heeft aangedrongen. Een deskundig panel staat te wachten om de vergadering over dit thema in te lichten. Eerst luisteren we naar Vlaams parlementslid de heer Andries Gryffroy, naar mevrouw Marjan Minnesma, directeur van Urgenda en naar de heer Bert De Wel van de Internationale Vakbondsorganisatie. De heer *Jānis Vucāns* zal goede praktijken vanuit de Baltische staten met ons delen, waarna vragen kunnen worden gesteld en gedebatteerd kan worden. (*Applaus*)

Mevrouw *Carla Moonen*, voorzitter van de commissie Ruimtelijke Ordening, Milieu en Klimaat, (N) bevestigt dat de heer Andrie Gryffroy de eerste specialist is. Hij is Vlaams volksvertegenwoordiger en werd als spreker aanbevolen door Vlaams minister van Energie mevrouw Zuhal Demir. We hebben dan ook hoge verwachtingen.

De heer *Andries Gryffroy*, Vlaams volksvertegenwoordiger, (België) wijst erop dat België drie vrouwelijke ministers telt die bevoegd zijn voor energie: op federaal, op Brussels en op Vlaams niveau.

Het thema is uitermate belangrijk: is een ambitieus klimaatbeleid ook haalbaar en betaalbaar? Met welke maatregelen werken we naar de doelstellingen toe? Straffe statements zijn één ding, hoe ze waar te maken een ander.

inégalités. La transition vers un monde plus durable, plus respectueux de l'environnement et du climat doit se faire dans un esprit de solidarité, d'inclusion, de justice sociale et de sensibilité au genre, comme l'a également déjà souligné Mme Sundqvist.

La nécessité de faire en sorte que la transition soit accessible à tous, également aux personnes socialement défavorisées, constitue un défi important. Chacun doit pouvoir participer au changement et en récolter les fruits, sur un pied d'égalité. Chacun a droit à une énergie propre, une bonne mobilité, un environnement sain et une meilleure qualité de vie. Une transition climatique équitable n'est donc pas possible sans le renforcement des droits humains et sociaux, ce qui suppose non seulement une approche proactive des pouvoirs publics mais aussi un engagement fort des citoyens eux-mêmes, des entreprises et de la société civile.

Mme Grovonius se félicite donc de l'inscription de ce point à l'ordre du jour d'aujourd'hui. Elle est particulièrement reconnaissante à M. Senesael, le président de la commission *ad hoc*, qui a fortement insisté sur ce point. Un groupe d'experts attend de pouvoir informer l'assemblée sur ce sujet. Nous allons d'abord entendre M. Andries Gryffroy, député flamand, Mme Marjan Minnesma, directrice d'Urgenda, et M. Bert De Wel, de la Confédération syndicale internationale. M. *Jānis Vucāns* partagera avec nous les bonnes pratiques qui ont cours dans les États baltes. Viendront ensuite les questions et le débat. (*Applaudissements*)

Mme *Carla Moonen*, présidente de la commission de l'Aménagement du territoire, de l'Environnement et du Climat, (N) confirme que M. Andrie Gryffroy sera le premier spécialiste. Il est membre du Parlement flamand et a été recommandé comme orateur par la ministre flamande de l'Énergie, Mme Zuhal Demir. Les attentes sont donc élevées.

M. *Andries Gryffroy*, député flamand, (Belgique) rappelle que la Belgique compte trois femmes ministres responsables de l'Énergie, au niveau fédéral, bruxellois et flamand.

Le sujet est extrêmement important : une politique climatique ambitieuse est-elle également faisable et payable ? Quelles mesures mettons-nous en œuvre pour atteindre les objectifs ? Les déclarations fortes sont une chose, la manière de les concrétiser en est une autre.

In het verleden was de heer Gryffroy rapporteur in verband met een resolutie bij het Comité van de Regio's, getiteld 'De gevolgen van de klimaatverandering voor de regio's: een evaluatie van de Europese *Green Deal*'. De resolutie, die vooral focuste op de regionale en lokale overheden bij het tot stand brengen van een duurzaam en klimaatneutraal Europa, werd eind vorig jaar met een grote meerderheid goedgekeurd.

De drie trefwoorden van de resolutie waren '*bottom-up, targeted and balanced*'. De aanpak moet dus *bottom-up* gebeuren: de lokale en regionale overheden voeren niet zomaar de nationale plannen in verband met de Green Deal uit, ze worden van in het begin en structureel betrokken bij de totstandkoming ervan. Zo had de Spaanse stad Sevilla, met 1,5 miljoen inwoners, een plan ingediend om haar talloze oude gebouwen te renoveren; dat plan, dat natuurlijk veel geld kost, werd dan voorgelegd aan Madrid en daar besliste men wat er bij Europa terechtkwam. In België ging het zo: het Vlaamse Energie- en Klimaatplan werd geïntegreerd in het Nationale Klimaatplan, dat op zijn beurt werd voorgelegd aan Europa. De burgemeester van Sevilla maakt zijn beklag: hij heeft het gevoel dat hij machtelos staat; als Madrid geld binnenrijft, gaat er amper iets naar Sevilla.

Frans Timmermans, Eurocommissaris voor het Klimaat, houdt vol dat hij de *bottom-up*-aanpak volgt, maar in feite legt hij gewoon een beleid op en is er te weinig inspraak van het lokale en regionale niveau. Nochtans zijn die niveaus zeer belangrijk: het zijn zij die het gros van de maatregelen nemen: 70 procent van de maatregelen die klimaatverandering tegengaan en niet minder dan 90 procent van de maatregelen in verband met klimaatadaptatie. Zij zijn ook verantwoordelijk voor meer dan 65 procent van de klimaatgerelateerde overheidsinvesteringen. Zij staan midden in de realiteit van elke dag, neem ze dan ook ernstig.

Het tweede kernbegrip was '*targeted*', wat wil zeggen dat je bij de tenuitvoerlegging van de *Green Deal* heel geconcentreerd moet richten op sectoren die een grote jobcreatie met zich meebrengen of die tegen een zo laag mogelijke kostprijs toch zoveel mogelijk CO₂-reductie realiseren, de zogenoamde *quick wins*. Later kan dan het grondiger werk in de diepte gebeuren.

Met '*balanced*' ten slotte wordt bedoeld dat de groene en de gele hesjes moeten samenwerken. Daarzonder kan een energiebeleid niet lukken, zoals mevrouw Grovonius ook al zei.

De hele uiteenzetting van mevrouw Sundqvist over de maatregelen in Scandinavische steden was in feite

Par le passé, M. Gryffroy a été rapporteur au Comité des régions pour une résolution intitulée "L'impact du changement climatique sur les régions : une évaluation du *Green Deal* européen". La résolution, qui mettait l'accent sur le rôle des autorités régionales et locales dans la création d'une Europe durable et neutre sur le plan climatique, a été adoptée à une large majorité à la fin de l'année dernière.

Les trois éléments clés de la résolution étaient "*bottom-up, ciblé et équilibré*". L'approche doit donc être du type *bottom-up* : les autorités locales et régionales ne se bornent pas à mettre en œuvre les plans nationaux dans le cadre du *Green Deal* : elles sont impliquées d'emblée et de manière structurelle. Ainsi, la ville espagnole de Séville, qui compte 1,5 millions d'habitants, avait soumis un plan de rénovation de ses innombrables bâtiments anciens ; ce plan, évidemment très onéreux, a ensuite été soumis à Madrid où il a été décidé de ce qui relèverait de l'Europe. En Belgique, les choses se sont déroulées comme suit : le Plan flamand pour l'énergie et le climat a été intégré au Plan climat national, qui a lui-même été soumis à l'Europe. Le maire de Séville se plaint d'avoir le sentiment d'être impuissant ; lorsque Madrid empêche de l'argent, Séville n'en reçoit presque rien.

M. Frans Timmermans, commissaire européen au Climat, affirme suivre l'approche *bottom-up* alors qu'il se borne en fait à imposer une politique, sans guère impliquer les niveaux local et régional. Ces niveaux sont pourtant très importants puisqu'ils prennent la plus grande partie des mesures : 70% des mesures de lutte contre le changement climatique et pas moins de 90% des mesures liées à l'adaptation au climat. Ils sont également responsables de plus de 65 % des investissements publics relatifs au climat. Ils sont au cœur de la réalité quotidienne et doivent dès lors être pris au sérieux.

Le deuxième mot clé était "*ciblé*", ce qui signifie que, lors de la mise en œuvre du *Green Deal*, il faut se concentrer sur les secteurs qui génèrent une création d'emplois importante ou permettent de réduire le plus largement possible les émissions de CO₂ au coût le plus bas possible, ce qu'on appelle les "*quick wins*". Le travail plus en profondeur pourra venir après.

Enfin, "*équilibré*" signifie que gilets verts et gilets jaunes doivent travailler ensemble. Sans cela, une politique énergétique ne pourra pas réussir, comme l'a également déjà indiqué Mme Grovonius.

Toute la présentation par Mme Sundqvist des mesures prises dans les villes scandinaves pourrait en fait se

samen te vatten in deze drie termen: inspraak van de basis (de steden zelf dragen ideeën aan), werk creëren en *quick wins* realiseren (mobiliteit), ecologische en sociale doelstellingen aan elkaar koppelen (openbaar vervoer voor iedereen toegankelijk).

Ook Vlaanderen houdt in zijn beleid rekening met deze drie principes. De zogenaamde burgemeestersconvenanten zijn een staaltje van *bottom-up*. Zowat 95 procent van de Vlaamse gemeenten heeft zo'n convenant afgesloten. In het verleden waren die nogal eens een lege doos, iets waarmee je media-aandacht kon vangen, maar nu wordt daar flink geld ingestopt door de overheid waardoor de lokale overheden allemaal kleine lokale green deals kunnen afsluiten.

Ook de lokale energiebeleidsovereenkomsten zijn een vorm van bottom-up beleid. Bedrijven die veel energie verbruiken kunnen – niet moeten – een energiebeleidsovereenkomst afsluiten met de lokale overheid. Het gaat daarbij niet alleen over energie, maar bijvoorbeeld ook over waterverbruik, en voortaan kunnen ook de grotere kmo's toetreden tot zo'n overeenkomst.

Wat het aspect *targeted* betreft, heeft Vlaanderen niet enkel in te zetten op de productie van hernieuwbare energie, maar op energie-efficiëntie, met de bedoeling om zoveel mogelijk het energieverbruik te beperken. Als je via gerichte renteloze leningen of subsidies de renovatie van gebouwen kunt promoten, wordt er minder energie verbruikt. Een kilowattuur dat niet verbruikt wordt, is nog altijd het groenste en goedkoopste kilowattuur. Verder wordt er ingezet op het stilaan bannen van stookolieketels als verwarmingsbron.

Het Vlaamse beleid wil ook *balanced* zijn. Inzetten op hernieuwbare energie is mooi, maar die zat wel verrekend in de elektriciteitsfactuur van iedereen, via de groenestroomcertificaten. Dan is de balans zoek, de minder goeden, die zich geen dure installaties kunnen veroorloven, betalen wel mee voor de zonnepanelen waarmee de meer bemiddelde klasse om het wat karikaturaal te zeggen een zwembad verwarmt. Zij worden geconfronteerd met een hoge elektriciteitsfactuur voor iets waar ze zelf geen baat bij hebben. Hoe ver moet solidariteit reiken? Als de overheid hernieuwbare energie financieel wil ondersteunen, moet er over de kosten worden nagedacht.

résumer par ces trois notions : participation de la base (les villes elles-mêmes ont des idées à proposer), création d'emplois et réalisation de *quick wins* (mobilité), établissement de liens entre les objectifs écologiques et sociaux (transports publics pour tous).

La Flandre tient également compte de ces trois principes dans la politique qu'elle met en œuvre. Les accords des bourgmestres sont un exemple de réflexion de type *bottom-up*. Environ 95 % des communes flamandes ont conclu pareil accord. Par le passé, il s'agissait souvent d'une coquille vide, destinée à attirer l'attention des médias mais aujourd'hui, les pouvoirs publics y consacrent beaucoup d'argent, permettant ainsi aux autorités locales de conclure de petits green deals à l'échelle locale.

Les accords locaux en matière politique énergétique constituent également une forme de politique de type *bottom-up*. Les entreprises grandes consommatrices d'énergie peuvent – sans y être contraintes – conclure un accord de politique énergétique avec le pouvoir local. Cela ne concerne pas seulement l'énergie, mais par exemple aussi la consommation d'eau, et les grandes PME peuvent désormais également conclure des accords de ce type.

En ce qui concerne le caractère ciblé, la Flandre doit se concentrer non seulement sur la production d'énergie renouvelable mais encore sur l'efficacité énergétique pour réduire autant que possible la consommation d'énergie. La promotion de la rénovation des bâtiments sur la base de prêts sans intérêt ou de subventions ciblées permet de réduire la consommation d'énergie. Un kilowattheure inutilisé reste le kilowattheure le plus écologique et le moins cher. Par ailleurs, des efforts sont déployés pour bannir progressivement les chaudières à mazout comme source de chauffage.

La politique flamande se veut également équilibrée. L'investissement dans les énergies renouvelables est une bonne chose mais la dépense est incluse dans la facture d'électricité de tous par le biais des certificats d'énergie verte. L'équilibre est alors rompu ; les moins nantis, qui ne sont pas en mesure de s'offrir des installations coûteuses, paient les panneaux solaires au moyen desquels, pour dire les choses de manière caricaturale, les plus nantis chauffent leur piscine. Ils sont confrontés à une facture d'électricité élevée pour quelque chose dont ils ne profitent pas. Jusqu'où doit aller la solidarité ? Si les pouvoirs publics entendent soutenir financièrement la production d'énergies renouvelables, ils doivent réfléchir aux coûts.

Verder wordt de klassieke ondersteuning via CapEx en OpEx vervangen door zogenaamde *calls*, iets wat Vlaanderen in Nederland heeft afgekeken. Welk project inzake hernieuwbare energie kost het minst aan ondersteuning voor de grootste CO₂-reductie, dat is de vraag die we voortaan stellen.

Verder is er ook een decreet goedgekeurd om de oprichting van lokale energiegemeenschappen mogelijk te maken. In combinatie met de digitale meter die wordt uitgerold, zal dat er in de toekomst voor zorgen dat iemand die in een flatgebouw woont en geen zonnepanelen kan leggen omdat hij geen dak heeft, toch mee kan investeren in de zonnepanelen bijvoorbeeld op de tribune van de lokale voetbalclub, waardoor hij mee van het rendement van die grotere installatie geniet. Op die manier betrek je ook zoveel mogelijk mensen bij het verhaal van de energietransitie.

Dit Vlaamse Energie- en Klimaatplan is geïntegreerd in het Nationale Klimaatplan van België en dat krijgt de zegen van de EU. Met het bottom-upprincipe zit het dus snor. Inzake het aspect *targeted* leeft bij de Vlaamse overheid de bezorgdheid of de kostenefficiënte voldoende zal worden meegenomen bij de verdeling van de inspanningen. En tot slot de kwestie *balanced*: daar gaat het erom de kostenefficiëntie te koppelen aan het bbp per capita.

De heer Gryffroy acht het moment gekomen om te concluderen. Energietransitie berust op een samenwerking tussen burgers, bedrijven en overheid, tussen lokale, regionale, nationale overheden en de Europese Unie, tussen meerdere beleidsniveaus en stakeholders via gestructureerde platformen en dialogen. Een klimaatbeleid moet *bottom-up*, *targeted* en *balanced* zijn of het zal niet zijn. (*Applaus*)

Mevrouw *Carla Moonen*, voorzitter van de commissie Ruimtelijke Ordening, Milieu en Klimaat, (N) dankt voor de heldere en compacte conclusie en kondigt een videoconferentie met mevrouw Minnesma aan. Zij gaat tegenwoordig om de twee weken op bezoek bij de Nederlandse minister-president. Zij heeft met haar organisatie Urgenda namelijk een belangrijke rechtszaak tegen de Staat gewonnen over de milieudoelstellingen.

Mevrouw *Marjan Minnesma*, directeur van Urgenda, (Nederland) gaat even in op die rechtszaak. Als men echt onder de 1,5° opwarming wil blijven, zouden we eigenlijk al in 2023 moeten stoppen met uitstoten. Stoppen in 2050 betekent dat er na 2033 heel wat CO₂ uit de lucht moet worden gehaald. In een gelijkaar-

En outre, le soutien traditionnel par le biais de CapEx et OpEx est remplacé par des *calls* pour lesquels la Flandre s'est inspirée des Pays-Bas. Nous devons désormais nous demander quel projet en matière d'énergie renouvelable est le moins onéreux en termes de soutien pour la plus grande réduction de CO₂.

Un décret a également été approuvé pour permettre la création de communautés énergétiques locales. En combinaison avec le compteur numérique en cours de déploiement, cela permettra à l'avenir à quelqu'un qui vit dans un immeuble et qui ne peut pas installer de panneaux solaires faute de disposer d'un toit, de par exemple co-investir dans les panneaux solaires des tribunes du club de football local et de bénéficier ainsi du rendement de cette installation plus importante. C'est une manière d'impliquer le plus grand nombre de personnes possible dans la transition énergétique.

Ce plan flamand pour l'énergie et le climat est intégré au plan Climat national de la Belgique, approuvé par l'UE. Tout va bien donc en ce qui concerne le principe de l'approche *bottom-up*. En ce qui concerne l'aspect ciblé, les pouvoirs publics flamands se demandent s'il sera suffisamment tenu compte de l'aspect coût-efficacité pour la répartition des efforts. Enfin, il y a la question de l'équilibre : la rentabilité doit être liée au PIB par habitant.

M. Gryffroy estime que le moment est venu de conclure. La transition énergétique repose sur la coopération entre les citoyens, les entreprises et les pouvoirs publics, entre les pouvoirs publics locaux, régionaux, nationaux et l'Union européenne, entre les multiples niveaux politiques et les stakeholders par le biais de plateformes et de dialogues structurés. Une politique climatique doit être de type bottum-up, ciblée et équilibrée, sinon elle n'est pas. (*Applaudissements*)

Mme *Carla Moonen*, présidente de la commission de l'Aménagement du territoire, de l'Environnement et du Climat, (N) remercie l'orateur pour sa conclusion claire et synthétique et annonce une intervention par vidéoconférence de Mme Minnesma qui, actuellement, se rend tous les 15 jours chez le Premier ministre néerlandais. Avec son organisation Urgenda, elle a en effet remporté un important procès contre l'État concernant les objectifs environnementaux.

Mme Marjan Minnesma, directrice d'Urgenda (Pays-Bas), évoque brièvement cette affaire judiciaire. Pour rester vraiment sous le seuil de réchauffement de 1,5°, il faudrait en fait cesser d'émettre des gaz à effet de serre dès 2023. Arrêter les émissions en 2050 suppose de retirer une grande quantité de CO₂ de l'air après

dige zaak in Duitsland noemde het constitutioneel hof onlangs het niet tijdig stoppen met uitstoten een schending van de mensenrechten omdat het te veel druk legt op de jongere generaties.

Urgenda heeft bekeken of het mogelijk is naar 100 procent duurzame energie te gaan en de uitstoot tot bijna nul te herleiden tegen 2030. De eerste studie dateert van 2012, toen we nog achttien jaar hadden, de laatste van twee jaar geleden, toen er maar tien jaar bleef. Toch werd de datum van 2030 niet veranderd, omdat we anders ruim boven de 1,5° uitkomen. Intussen is de eerste windturbine van 15 MW er, intussen kunnen ook zware vrachtwagens op elektriciteit of waterstof rijden, en dat is meer dan wat in 2012 kon. We hebben bekeken of dit voor Nederland betaalbaar en haalbaar is. Dat kan voor ongeveer 2 procent van het bbp aan totale afschrijvingen. Dan moet het ook gebeuren. De uitstoot komt in Nederland voor ongeveer 40 procent van de industrie, 30 procent van de bebouwde omgeving en 20 procent van de mobiliteit. Mobiliteit kwam al aan bod, mevrouw Minnesma zal daarom wat meer zeggen over de andere twee grote blokken.

De burgers vinden dat ook de industrie aan de slag moet. Daarom was mevrouw Minnesma de afgelopen weken een aantal keren bij de minister-president. Urgenda heeft gepleit voor een *woman-on-the-moon* project, zo genoemd naar analogie van het maanlandingsproject van president Kennedy. Het is nu mogelijk om grote projecten te definiëren waardoor we binnen tien jaar staal maken zonder uitstoot, chemie zonder uitstoot, kunstmest zonder uitstoot. Daarvoor hebben we heel veel waterstof nodig, die moeten we maken met windenergie, dus we hebben extra windmolens op zee nodig en electrolyzers die water splitsen in waterstof en zuurstof. Dit zijn heel grote projecten, de industrie zelf acht die mogelijk op tien jaar. Dan zijn we het aan de jongere generaties verplicht om dat ook te doen. Dit is mogelijk nu er onderhandeld wordt over een nieuw kabinet. Er wordt nu al gesproken over 10 GW extra op zee, daar moet dus wat bij en er moeten meteen electrolyzers aan worden gekoppeld, die waterstof maken die naar land gaat, waar een netwerk en opslag moet komen. Ook dat kan in tien jaar.

Er werd eerder gesproken over het duurzamer maken van vliegtuigen. Er bestaat een vorm van kerosine

2033. Dans une affaire similaire en Allemagne, la Cour constitutionnelle a récemment déclaré que ne pas mettre fin à temps aux émissions constituait une violation des droits de l'homme car ce serait mettre de pression sur les jeunes générations.

Urgenda a étudié la possibilité de passer à 100 % d'énergie renouvelable et de ramener les émissions à un niveau proche de zéro d'ici 2030. La première étude date de 2012, lorsqu'il restait encore 18 ans, et la dernière d'il y a deux ans, alors qu'il ne restait plus que 10 ans. Pourtant, la date de 2030 est restée inchangée par ce que, sinon, nous serions bien au-delà de 1,5 °. Entre-temps, on a construit la première éolienne de 15 MW et des poids lourds peuvent fonctionner à l'électricité ou à l'hydrogène. C'est davantage que ce qui était possible en 2012. Nous nous sommes demandé si cette formule était abordable et réalisable aux Pays-Bas. L'objectif pourrait être atteint pour un coût d'environ 2% du PIB en termes de dépréciation totale. Il faut dès lors le faire. Aux Pays-Bas, l'industrie est responsable d'environ 40% des émissions, contre 30% pour l'environnement bâti et 20% pour la mobilité. La question de la mobilité ayant déjà été évoquée, Mme Minnesma se propose de s'étendre un peu plus longuement sur les deux autres grands blocs.

Les citoyens estiment que l'industrie devrait également s'atteler à la tâche. C'est pourquoi Mme Minnesma a rendu visite au Premier ministre à plusieurs reprises ces dernières semaines. Urgenda a appelé à un projet de "woman-on-the-moon", nommé par analogie avec le projet d'alunissage du président Kennedy. Il est désormais possible de définir de grands projets qui nous permettront de produire dans 10 ans de l'acier, des substances chimiques et des engrains sans émissions. Il nous faudra pour cela beaucoup d'hydrogène, que nous devrons produire à partir de l'énergie éolienne. Nous avons donc besoin d'éoliennes supplémentaires en mer et d'électrolyseurs permettant de dissocier l'hydrogène et l'oxygène de l'eau. Il s'agit de très vastes projets, que l'industrie elle-même considère comme réalisables dans dix ans. Alors, nous sommes redatables aux jeunes générations de le faire. C'est possible à présent que les négociations en vue de la mise en place d'un nouveau gouvernement sont en cours. On parle déjà de 10 GW supplémentaires en mer, auxquels il faudra donc en adjoindre d'autres et brancher d'emblée des électrolyseurs pour produire de l'hydrogène qui sera transporté à terre, où il faudra mettre en place un réseau et un système de stockage. L'objectif est également réalisable en dix ans.

Il a été question précédemment de rendre les avions plus durables. Il existe une forme de kérosène produit

die gemaakt wordt van waterstof en CO₂ uit de lucht, maar om in Nederland de vliegtuigen op duurzame kerosine te laten vliegen, is ongeveer 30 GW extra nodig. Aangezien 13 GW meer ons al tien jaar kost, vraagt 30 GW veel meer tijd.

We hebben ook bekeken hoe we mensen kunnen helpen aan een energieneutraal huis zonder dat de maandlasten stijgen. De meeste mensen met een eigen woning zullen de volgende vijftien jaar ongeveer 35 000 euro uitgeven aan energie. Als dat bedrag eerder gebruikt wordt om het huis energieneutraal te maken, dan is er geen energierekening meer. Als dat bedrag geleend wordt, kan het over vijftien jaar terugbetaald worden en kost dat per maand niet meer dan men nu betaalt voor energie. Urgenda heeft zo al honderden woningen gedaan in Nederland. In de meeste gevallen komt er een warmtepomp voor warm water en verwarming en gaan mensen koken op inductie. Er zijn gemiddeld 20 tot 22 zonnepanelen nodig om de stroom helemaal zelf te produceren. Natuurlijk kan men ook groene elektriciteit kopen, maar dat verandert het financiële plaatje. Het enige wat qua isolatie echt moet, is goed dubbel glas. Andere vormen van isolatie zijn niet per se noodzakelijk. Extreme isolatie kost veel te veel geld en de zon geeft voldoende energie, dus het hoeft niet. Er komt dan een apparaat in de tuin of op het dak. Prijs, geluid en uitzicht daarvan zijn volop in ontwikkeling.

In Nederland rijst de vraag of men naar zo'n individuele oplossingen moet gaan of naar grote warmtenetten. In de praktijk blijkt dat dat lang duurt en duurder wordt voor de mensen. Veel van die netten werken met biomassa of andere vormen van niet-duurzame energie, dus in de meeste gevallen pleit mevrouw Minnesma daar niet voor. Er zijn wel allerlei kleine netten mogelijk, met gebruik van warmtepompen; voor de burgers is dat een goedkopere oplossing die meer flexibiliteit biedt.

Als al deze veranderingen worden doorgevoerd - auto's elektrisch maken, kolencentrales vervangen door zon en wind en efficiënte warmtepompen gebruiken - dan is er 50 procent minder energie nodig. Er werd gekeken hoeveel windturbines en zonnepanelen daarvoor nodig zijn in Nederland en hoe dat kan, want veel mensen willen geen windmolens of grote zonneparken. Als

à partir de l'hydrogène et du CO₂ de l'air, mais pour que les avions des Pays-Bas puissent voler avec du kérósène durable, il faudra disposer d'environ 30 GW supplémentaires. Étant donné que l'augmentation de la capacité de 13 GW supplémentaires nous prendra déjà dix ans, il faudra beaucoup plus de temps encore pour atteindre les 30 GW.

Nous avons également examiné la possibilité d'aider les citoyens à rendre leur habitation neutre en énergie sans augmentation des coûts mensuels. La plupart des personnes qui possèdent leur propre maison dépenseront environ 35 000 euros en énergie au cours des quinze prochaines années. Si ce montant peut être utilisé plus tôt pour rendre la maison énergétiquement neutre, il n'y aura plus de facture énergétique. Si ce montant est emprunté, il pourra être remboursé dans quinze ans et il n'en coûtera pas plus cher mensuellement que ce que les gens paient actuellement pour l'énergie. Urgenda l'a déjà fait pour des centaines de foyers aux Pays-Bas. Dans la plupart des cas, une pompe à chaleur est installée pour produire l'eau chaude et chauffer, et les gens cuisinent au moyen d'appareils à induction. Il faut en moyenne 20 à 22 panneaux solaires pour produire toute l'électricité nécessaire de manière autonome. On peut bien sûr aussi acheter de l'électricité verte, mais cela change la donne sur le plan financier. La seule chose à faire en matière d'isolation consiste à poser un bon double vitrage. D'autres formes d'isolation ne sont pas forcément nécessaires. Une isolation très poussée est trop onéreuse et le soleil fournit suffisamment d'énergie, de sorte qu'elle n'est pas indispensable. Un appareillage sera placé dans le jardin ou sur le toit. Les études concernant le prix, le bruit et l'apparence de ce dernier sont en cours.

Aux Pays-Bas, la question se pose de savoir s'il faut opter pour des solutions individuelles ou pour de grands réseaux de chaleur. Dans la pratique, cela prend beaucoup de temps et devient plus coûteux pour les citoyens. Comme beaucoup de ces réseaux fonctionnent avec de la biomasse ou d'autres formes d'énergie non durable, Mme Minnesma n'y est généralement pas favorable. Il existe toutes sortes de petits systèmes utilisant des pompes à chaleur ; c'est une solution moins coûteuse pour les citoyens et elle offre davantage de flexibilité.

S'il est procédé à tous ces changements – rendre les voitures électriques, remplacer les centrales électriques au charbon par des centrales solaires et éoliennes et utiliser des pompes à chaleur efficaces – nous aurons besoin de 50 % d'énergie en moins. L'oratrice s'est penchée sur le nombre d'éoliennes et de panneaux solaires qui seraient nécessaires aux Pays-Bas et s'est demandé

de helft van de geschikte daken wordt gebruikt en 10 procent van de gevels, 10 procent boven het fruit, wat voor koelte zorgt en de kans op hagelschade vermindert, dan hoeft men al helemaal geen weilanden vol leggen. We moeten creatiever worden bij de plaatsing van zonnepanelen: op het water, langs de weg, tweezijdige panelen... In Nederland staan er al zo veel windmolens en zijn er nog zoveel gepland, dat we er op het land niet meer nodig hebben. Heel wat mensen hebben liever tweehonderd kleine molentjes dan één grote. Men kan dat ook gewoon doen. Er moet wel heel veel meer op zee.

Het kan allemaal veel sneller, het gaat om organisatie, niet om techniek. Die techniek is er. Men moet niet hele wijken dwingen om van gas af te stappen, men kan beginnen met de mensen die willen. Als we klaar zijn met een huis, houden we meestal een feestje en zetten een bordje "weer een huis zonder energierekening" en dan komt de hele buurt kijken. Zo komt het langzaam aan op gang en dat is voor de netwerkbedrijven ook fijn, die moeten meer ruimte krijgen, meer middelen en een bredere rol, want het elektriciteitsnetwerk zal moeten verbeteren. Er zijn veel creatievere oplossingen dan die waarop men nu vaak een beroep doet. Er zijn ontzettend veel extra mensen nodig; banenverlies is het punt niet, wel de te krappe arbeidsmarkt.

We moeten snel opschalen, niet in twintig of dertig, maar in tien jaar. Mevrouw Minnesma is het volledig eens met de jongeren die vragen om een crisiaanpak om te proberen om toch onder die 1,5 ° te blijven. (*Applaus*)

Mevrouw *Carla Moonen*, voorzitter van de commissie Ruimtelijke Ordening, Milieu en Klimaat, (N) dankt voor het krachtig en duidelijk betoog. Vragen en debat komen op het einde. De uiteenzetting van de heer De Wel verloopt ook via videoconferentie.

De heer *Bert De Wel*, *Climate Policy Officer* bij de ITUC (*International Trade Union Confederation*), (België) (videoconferentie) dankt de Benelux voor de uitnodiging en om het thema 'rechtvaardige transitie' op de agenda te zetten. Hij is klimaatverantwoordelijke

comment cet objectif pourrait être atteint puisqu'aussi bien, de nombreuses personnes ne veulent pas entendre parler d'éoliennes ou de vastes parcs solaires. Si l'on utilisait la moitié des toits et 10 % des façades qui conviennent et si l'on en déployait 10 % au-dessus des fruits, ce qui apporterait de la fraîcheur et réduirait le risque lié à la grêle, il ne serait pas nécessaire de couvrir les pâturages. Nous devons faire preuve de davantage de créativité dans le déploiement de panneaux solaires : sur l'eau, le long des routes, panneaux à double face... Aux Pays-Bas, il y a déjà tellement d'éoliennes, construites et en projet, qu'il n'en faut pas davantage sur terre. Beaucoup de citoyens préfèrent deux cents petites éoliennes plutôt qu'une grande. On peut aussi tout simplement opter pour cette formule. Et il faudra ériger encore beaucoup plus d'éoliennes en mer.

Tout peut être réalisé beaucoup plus rapidement, c'est une question d'organisation, pas de technologie. La technologie existe. Il ne faut pas nécessairement contraindre les habitants de quartiers entiers à renoncer au gaz, on peut commencer par ceux qui le souhaitent. Lorsque nous achevons la construction d'une maison, nous organisons généralement une fête et affichons un panneau annonçant "encore une maison sans facture énergétique", et tout le voisinage accourt. C'est ainsi que le processus se met lentement en place et c'est également positif pour les entreprises de réseau qui doivent se voir accorder plus d'espace, plus de ressources et un rôle plus important, car le réseau électrique devra être amélioré. Il existe des solutions bien plus créatives que celles qui sont souvent préconisées à l'heure actuelle. Il faut pouvoir compter sur de très nombreux travailleurs supplémentaires ; le problème n'est pas la suppression d'emploi mais l'exiguïté du marché du travail.

Nous devons nous développer rapidement, dans un délai non pas de 20 ou 30 ans, mais de 10 ans. Mme Minnesma rejoint pleinement les jeunes qui réclament une approche de crise pour s'efforcer de rester sous la barre des 1,5 °. (*Applaudissements*)

Mme *Carla Moonen*, présidente de la commission de l'Aménagement du territoire, de l'Environnement et du Climat (N) remercie l'oratrice pour son discours fort et clair. Les questions et le débat sont réservés pour la fin de la séance. M. De Wel interviendra également par vidéoconférence.

M. *Bert De Wel*, responsable de la politique climatique à la CSI (Confédération syndicale internationale), (Belgique) (vidéoconférence) remercie le Benelux pour l'invitation qui lui été faite et pour avoir porté le thème de la "transition équitable" à l'ordre du jour. Il

bij ITUC, de wereldwijde confederatie van vakbonden. Daarvoor was hij beleidsmedewerker voor energie, milieu en klimaat bij de Belgische vakbond ACV.

Rechtvaardige transitie is een ontzettend belangrijk thema. Iedereen vindt het thema waar hij of zij rond werkt natuurlijk het allerbelangrijkste, hij is daarop geen uitzondering. De heer De Wel vindt het dan ook wat jammer dat de sociale dimensie van het klimaatbeleid als laatste thema aan bod komt. Hij zal nu uitleggen waarom.

In ons maatschappelijk organisatiemodel is er zeer veel vrijheid voor economische actoren om initiatief te nemen. Het is goed in het vinden van technologische oplossingen voor problemen. Als er een stimulerend beleidskader wordt gecreëerd gaan onderzoekers, ondernemers, medewerkers aan de slag om oplossingen te vinden. Hoeveel laadpalen we nodig hebben, welke batterijen er moeten komen, of waterstof de oplossing is voor alles, met het juiste beleidskader komen we daar vanzelf uit.

Wat veel moeilijker is, is de manier waarop de rekening van die transitie verdeeld wordt onder alle maatschappelijke actoren. Voor een transitie naar nul emissie zullen enorme investeringen moeten gebeuren. De spreker wil iedereen uit de droom helpen dat dit een proces kan zijn waarbij én het klimaat én de portemonnee van de mensen wordt gespaard. Nee, de rekening zal hoog zijn, maar het is aan ons om te bepalen wie er wint en wie er verliest, wie er verdient aan dit proces en wie ervoor opdraait. Zolang daar geen duidelijkheid is, trappelen we ter plaatse, wordt er tegengewerkt, vertraagd en uitgesteld. Dat getalm is onhoudbaar geworden, daarvoor zijn de uitdagingen veel te groot.

Om dit dilemma te overstijgen hebben de vakbonden sinds de jaren 90 het concept 'rechtvaardige transitie' naar voren geschoven. Ze willen niet dat werknemers gedwongen worden om te kiezen tussen een goede job en het beschermen van het milieu. Beide moeten hand in hand gaan, een duurzame toekomst veronderstelt waardig werk voor iedereen op een gezonde planeet.

Ondertussen werd het concept 'rechtvaardige transitie' op internationaal niveau opgepikt in het klimaatakkoord van Parijs, dat explicet verwijst naar waardig werk en kwalitatieve jobs voor werknemers als aandachtspunt in het klimaatbeleid. Een grote groep landen engageerde zich om het op te nemen in hun klimaatbeleid, bv. in hun NDC's (*nationally determined contributions*).

est responsable du climat à la CSI, la confédération syndicale internationale. Il était précédemment chargé de mission pour l'énergie, l'environnement et le climat au sein du syndicat belge ACV.

La transition équitable est un thème incroyablement important. Chacun a bien entendu le sentiment que le thème sur lequel il travaille est le plus important et lui-même ne fait pas exception à la règle. M. De Wel se dit dès lors quelque peu déçu de devoir constater que la dimension sociale de la politique climatique soit le dernier thème à être traité. Il se propose d'indiquer pourquoi.

Dans notre modèle d'organisation sociale, les acteurs économiques disposent d'une grande liberté d'initiative. Ce modèle se révèle efficace dans la recherche de solutions technologiques aux problèmes. Si un cadre politique stimulant est mis en place, les chercheurs, les entrepreneurs, les employés se mettent au travail pour trouver des solutions. Combien de points de charge faut-il, quelles batteries faut-il prévoir, l'hydrogène est-il la solution à tout : si nous disposons d'un cadre approprié, nous aurons la réponse.

Le mode de répartition de la facture de cette transition entre tous les acteurs sociaux constitue un problème beaucoup plus complexe. La transition vers des émissions nulles nécessitera des investissements considérables. L'orateur veut en finir avec la vision utopique qu'il s'agit d'un processus permettant de préserver à la fois le climat et le porte-monnaie des gens. Non, la facture sera élevée, mais il nous appartient de décider qui gagne et qui perd, qui tire avantage de ce processus et qui le paie. Tant qu'il n'y aura pas de clarté à ce propos, nous temporiserons, retarderons et reporterons. Cette procrastination est devenue intenable car les défis sont bien trop importants.

Depuis les années 1990 les syndicats, pour surmonter ce dilemme, ont mis en avant le concept de "transition équitable". Ils ne veulent pas que les travailleurs aient à choisir entre un bon emploi et la protection de l'environnement. Les deux doivent aller de pair ; un avenir durable suppose un travail digne pour tous sur une planète saine.

Entre-temps, le concept de "transition équitable" a été repris au niveau international dans l'accord de Paris sur le climat qui fait explicitement référence à un travail décent et à des emplois de qualité pour les travailleurs comme axe de la politique climatique. Un grand nombre de pays se sont engagés à insérer cette notion dans leur politique climatique, par exemple dans leurs CDN (Contributions déterminées au niveau national).

Wat bedoelen de vakbonden met rechtvaardige transitie? Inhoudelijk werd het concept gedefinieerd in onderhandelingen in de Internationale Arbeidsorganisatie. Vertegenwoordigers van werkgevers, werknemers en overheden stelden richtlijnen op over een rechtvaardige transitie. Cruciaal hierbij is het betrekken van de sociale partners - werkgevers en werknemers - bij de klimaatmaatregelen die afgesproken worden. Dit noemen we sociale dialoog, en die kan plaatsvinden op bedrijfs-, sector-, regionaal, nationaal of internationaal niveau. Dit betekent niet dat andere stakeholders - milieu- en sociale organisaties - niet aan bod komen, integendeel, zij zijn een essentiële actor aan de tafel. Maar het gaat over loon, arbeidsvoorraarden en arbeidsomstandigheden, en dan onderhandel je met je baas. Daarzonder kan een transitie niet rechtvaardig zijn.

Iedereen praat over *just transition*: de Wereldbank, de Europese Commissie, de multilaterale ontwikkelingsbanken, de internationale energieagentschappen. Dat is toe te juichen, maar ze hebben het enkel over de verdeling van de inspanningen van het klimaatbeleid en over de jobs die door dit beleid gecreëerd zullen worden, zonder echter met de werknemers of hun organisaties te praten. Een essentiële dimensie van rechtvaardige transitie wordt dus systematisch over het hoofd gezien.

Aan de hand van een aantal internationale voorbeelden zal de heer De Wel dit kort illustreren.

Een interessant initiatief op sectorniveau zien we in Nederland, waar, toen het management van Tata Steel weinig zin voor initiatief toonde, vakbond FNV zelf een visie ontwikkelde op koolstofarme staalproductie. Als daar geen klare kijk op bestaat, worden immers banen bedreigd. Hetzelfde gebeurde in Zweden waar er een actieve samenwerking is tussen vakbonden en werkgevers bij het vergroenen van staal.

In Duitsland heeft de Steenkoolcommissie over de uitstap uit steenkool onderhandeld. Die is erin geslaagd om de vakbonden aan boord te krijgen in die transitie. Zelfs in Polen – toch een serieuze kiezel in de schoen van commissaris Timmermans - zijn de vakbonden eind vorig jaar akkoord gegaan met het sluiten van steenkoolmijnen, wat een grote stap vooruit is. Toch stonden ze deze week met duizenden op straat in Warschau om aan te geven dat ze niet met lege handen willen achterblijven. Het kan niet de bedoeling zijn dat goed betaalde jobs in de energiesector

Qu'entendent les syndicats par une transition juste? Le concept a été défini lors de négociations au sein de l'Organisation internationale du travail. Des représentants des employeurs, des travailleurs et des gouvernements ont défini des lignes directrices pour une transition équitable. L'implication des partenaires sociaux - employeurs et salariés - dans les mesures climatiques arrêtées est essentielle à cet égard. C'est ce qu'on appelle le dialogue social, qui peut se dérouler au niveau de l'entreprise, du secteur, de la région, du pays ou encore au niveau international. Cela ne signifie pas que les autres parties prenantes - organisations environnementales et sociales - ne soient pas prises en compte ; au contraire, elles sont des acteurs essentiels à la table des négociations. Mais il s'agit de rémunérations, de conditions d'emploi et de conditions de travail, et on négocie avec le patron. Sans cela, la transition ne saurait être juste.

Chacun parle de transition juste : la Banque mondiale, la Commission européenne, les banques multilatérales de développement, les agences internationales de l'énergie. Il faut s'en féliciter, mais elles ne traitent que de la répartition des efforts en matière de politiques climatiques et des emplois qui seront créés grâce à ces politiques, sans s'adresser aux travailleurs ou à leurs organisations. C'est une dimension essentielle d'une transition juste qui est ainsi systématiquement négligée.

M. De Wel se propose d'illustrer brièvement son propos à l'aide d'un certain nombre d'exemples internationaux.

Une initiative intéressante au niveau sectoriel a pu être observée aux Pays-Bas, où, lorsque la direction de Tata Steel s'est montrée peu enclue à prendre des initiatives, le syndicat FNV a développé sa propre vision de la production d'acier à faible teneur en carbone. S'il n'y a pas de vision claire, en effet, des emplois sont menacés. Il en a été de même en Suède, où les syndicats et les employeurs coopèrent activement à l'écologisation de la production d'acier.

En Allemagne, la Commission du charbon a négocié la sortie du charbon. Elle a réussi à associer les syndicats à cette transition. Même en Pologne - un fameux caillou dans la chaussure du commissaire Timmermans - les syndicats ont accepté à la fin de l'année dernière de fermer les mines de charbon, ce qui constitue un grand pas en avant. Pourtant, des milliers d'entre eux sont descendus dans les rues de Varsovie cette semaine pour clamer qu'ils n'entendent pas rester démunis. Il ne saurait être question de remplacer des emplois bien rémunérés dans le secteur de l'énergie par des emplois

vervangen worden door slecht betaalde rotjobs. Dit gebeurt bijvoorbeeld in Schotland waar bij de transitie van offshore olie-industrie naar offshore wind, waar de vakbonden vaststellen dat er heel veel outsourcing gebeurt naar Azië, waardoor de eigen werknemers in de kou blijven staan.

Rechtvaardige transitie kan maar lukken als je de werknemers mee hebt, als er goede alternatieven bestaan voor de banen die verdwijnen. Een mooi voorbeeld daarvan is de deal tussen de Amerikaanse bouwvakkersvakbond NABTU en het Deense bedrijf Orsted, koploper in hernieuwbare energie. Als zij een windpark bouwen in de VS, zorgen ze daar voor goed betaalde kwaliteitsbanen, mét een vertegenwoordiging van de vakbond.

Dit is trouwens niet alleen een verhaal voor rijke Westerse landen, ook in Indonesië, Argentinië, Kenia, Nigeria, Zuid-Afrika, ...) zijn er transitiecommissies en een sociale dialoog over de stap naar een koolstofarme economie.

De heer Gryffroy hekelde de centralistische aanpak in Spanje, maar de heer De Wel ziet in Spanje wat er allemaal mogelijk is als je een regering hebt die begrijpt waarover het gaat. Het creëren van een institutioneel kader in streken waar mijnen en steenkoolcentrales gesloten worden, is cruciaal om vertrouwen te geven aan de sociale partners en de milieu- en sociale organisaties om tot akkoorden te komen. Dat kan een leerzaam voorbeeld zijn voor België. Daar zijn in alle regio's sterke instellingen aanwezig voor sociaal overleg, maar voorlopig slaagt men er niet in om tussen werkgevers en werknemers tot een consensus te komen over hoe we de factuur van het klimaatbeleid op een rechtvaardige manier zullen verdelen. (*Applaus*)

Mevrouw Carla Moonen, voorzitter van de commissie Ruimtelijke Ordening, Milieu en Klimaat, (N) dankt voor de duidelijke boodschap dat het moet gebeuren samen met de werknemers. De volgende spreker, prof. Vucāns, sprak ook al in het eerste deel. Gelet op de tijd, vraagt ze hem om snel naar de conclusies te gaan. Het is opnieuw een videoconferentie.

De heer *Jānis Vucāns*, ondervoorzitter van de Baltische Assemblée, zal het hebben over de groene transitie, die ieders leven aanmerkelijk zal veranderen. Grote transities brengen grote veranderingen mee voor iedereen, maar de impact is niet altijd gelijkmataig verdeeld, en daarom is een rechtvaardige transitie essentieel. Verandering is onvermijdelijk, we hebben begrepen dat

médiocres mal payés. C'est ce qu'on a par exemple pu observer en Écosse où, dans le cadre de la transition de l'industrie pétrolière offshore vers l'éolien offshore, les syndicats ont constaté une importante externalisation en Asie, les salariés locaux restant quant à eux sur le carreau.

Une transition équitable ne peut réussir qu'avec l'adhésion des travailleurs et s'il existe de bonnes alternatives pour les emplois qui disparaissent. L'accord conclu entre le syndicat américain des travailleurs du bâtiment NABTU et la société danoise Orsted, leader dans le domaine des énergies renouvelables, en est une bonne illustration. Lorsqu'ils construisent un parc éolien aux États-Unis, ils y créent des emplois de qualité bien rémunérés, avec une représentation syndicale.

En Indonésie, en Argentine, au Kenya, au Nigeria, en Afrique du Sud, etc., il existe également des comités de transition et un dialogue social est mené à propos de l'évolution vers une économie à faible émission de carbone.

M. Gryffroy a dénoncé l'approche centraliste de l'Espagne mais M. De Wel observe en Espagne ce qui peut être réalisé lorsque l'on a affaire à un gouvernement qui comprend ce dont il s'agit. Il est essentiel, dans les régions où les mines et les usines de charbon ferment, de créer un cadre institutionnel pour donner confiance aux partenaires sociaux et aux organisations environnementales et sociales afin d'aboutir à des accords. La Belgique pourrait s'inspirer de cet exemple. S'il existe dans toutes les régions des institutions de consultation sociale fortes, l'on est incapable actuellement de dégager un consensus entre employeurs et travailleurs sur la manière de partager équitablement la facture de la politique climatique. (*Applaudissements*)

Mme *Carla Moonen*, présidente de la commission de l'Aménagement du territoire, de l'Environnement et du Climat, (N) remercie l'Assemblée pour le message clair, à savoir qu'il faut travailler avec les salariés. L'intervenant suivant, le professeur *Vucāns*, s'est également exprimé dans le cadre de la première partie. Vu l'heure avancée, elle l'invite à passer d'embrée aux conclusions. L'orateur s'exprimera cette fois encore par vidéoconférence.

M. *Jānis Vucāns*, vice-président de l'Assemblée balte, parlera de la transition verte qui modifiera considérablement la vie de chacun. Les grandes transitions induisent de grands changements pour tous mais leur impact n'est pas toujours réparti de manière égale et une transition juste s'avère dès lors essentielle. Le changement est inévitable et nous avons compris qu'il

de klimaatverandering ernstig moet worden genomen. Er is een consensus over de noodzaak om te stoppen met praktijken die het milieu schaden en naar een duurzamere economie te gaan.

De Baltische Assemblee besteedde de jongste jaren veel aandacht aan klimaatonderwerpen. In 2020 focuste ze op circulaire economie en riep de regeringen op om de mogelijkheid te onderzoeken van een gemeenschappelijk systeem voor verpakkingen, projecten te lanceren voor de recyclage van textiel en gezamenlijk het hoofd te bieden aan afvaltoerisme. De Assemblee riep de regeringen ook op om een aantal principes en vereisten af te spreken om bij gezamenlijke culturele evenementen de milieovoetafdruk te verkleinen. Binnenkort zullen we kunnen zien welke stappen gezet zijn.

Ook dit jaar stonden er klimaatonderwerpen op de agenda van de Baltische Assemblee. Tijdens de gemeenschappelijke vergadering van de commissies voor Grondstoffen en Milieu en voor Economie, Energie en Innovatie werden de uitdagingen en kansen van de transitie naar klimaatneutrale Baltische staten aangesneden. Samenwerking van de Baltische staten, maar ook binnen Europa, kan die transitie vergemakkelijken en bespoedigen.

De gemeenschappelijke uitdagingen voor de Baltische staten zijn het uifaseren van subsidies voor fossiele brandstoffen, het duurzaam maken van de transportsector, het aantrekken van privéfinanciering en een rechtvaardige transitie met betrekking tot het elimineren van energiearmoede. In de transportsector zijn de uitdagingen de hoge kostprijs van de transitie, een belangrijke toename van de uitstoot van broeikasgassen, sociale uitsluiting en andere, in de landbouwsector onder meer de verzekering van de voedselvoorziening, eerlijke concurrentie en een tekort aan technologie.

De groene transitie komt er niet zonder een kostprijs. Ze zal milieu- en economische voordelen opleveren, maar niet op iedereen dezelfde impact hebben. We moeten er ons van verzekeren dat geen land, regio, industrie of bevolkingsgroep in de steek gelaten wordt. Een rechtvaardige transitie is bijzonder belangrijk voor de Baltische staten omdat zij geloven dat de meest kwetsbaren en wie het meest getroffen wordt door de veranderingen, beschermd moeten worden. De transitie zal niet zo snel en efficiënt verlopen als we rechtvaardigheid en solidariteit uit het oog verliezen.

In de Baltische staten is ook energiearmoede een bezorgdheid. Het EU Observatorium voor energie-

faut prendre le changement climatique au sérieux. Il existe un consensus sur la nécessité de mettre fin aux pratiques néfastes pour l'environnement et de s'orienter vers une économie plus durable.

L'Assemblée balte a accordé une grande attention aux questions climatiques ces dernières années. En 2020, elle s'est concentrée sur l'économie circulaire et a appelé les gouvernements à étudier la possibilité d'un système d'emballage commun, à lancer des projets de recyclage des textiles et à s'attaquer conjointement au tourisme des déchets. L'Assemblée a également appelé les gouvernements à s'accorder sur un ensemble de principes et d'exigences visant à réduire l'empreinte environnementale lors d'événements culturels communs. Nous verrons ultérieurement quelles mesures ont été prises.

Les questions climatiques ont également figuré à l'ordre du jour de l'Assemblée balte cette année. Les défis et les opportunités de la transition vers des États baltes climatiquement neutres ont été abordés lors de la réunion conjointe des commissions "Matières premières et Environnement" et "Économie, Énergie et Innovation". La coopération entre les États baltes, mais aussi au sein de l'Europe, peut faciliter et accélérer cette transition.

Les défis communs aux États baltes sont la suppression progressive des subventions en faveur de combustibles fossiles, la viabilité du secteur des transports, l'attraction de financements privés et une transition équitable en termes d'élimination de la pauvreté énergétique. Dans le secteur des transports, les défis sont le coût élevé de la transition, une augmentation significative des émissions de gaz à effet de serre, l'exclusion sociale et d'autres encore ; dans le secteur agricole, il s'agit de la sécurité de l'approvisionnement alimentaire, de la concurrence loyale et de la pénurie de technologies.

La transition écologique aura un coût. Elle apportera des avantages environnementaux et économiques mais n'aura pas le même impact pour tous. Nous devons veiller à ce qu'aucun pays, aucune région, aucune industrie, aucune population ne soit laissé pour compte. La transition équitable est d'autant plus importante pour les États baltes qu'ils considèrent qu'il faut protéger les personnes les plus vulnérables et les plus touchées par les changements. La transition sera moins rapide et efficace si nous perdons de vue la justice et la solidarité.

La pauvreté énergétique constitue également une préoccupation dans les États baltes. L'Observatoire

armoede verschaft inzicht in de belangrijkste uitdagingen voor de Baltische staten. Ongeveer 15 procent van de burgers geeft er een ongebruikelijk hoog deel van hun inkomen uit aan energie, meer dan het EU-gemiddelde. Als de energieprijzen zouden stijgen, zou dat een zware last betekenen voor mensen die al moeite hebben met energie-uitgaven. Sommige mensen in de Baltische staten hebben het moeilijk om in de winter hun huis warm te houden en hebben achterstallen op hun energierekening. Dat alles moet ook in het oog worden gehouden bij een rechtvaardige transitie.

De heer Vucāns staat positief tegenover de groene transitie en de voordelen die dat met zich meebrengt voor landen, economieën en maatschappijen. Het is echter belangrijk ervoor te waken dat de transitie rechtvaardig verloopt en geen schade berokkent aan mensen en hun bestaanmiddelen. De groene transitie moet voor iedereen billijk zijn. (*Applaus*)

Mevrouw *Carla Moonen*, voorzitter van de commissie Ruimtelijke Ordening, Milieu en Klimaat, (N) dankt de heer Vucāns, die de laatste spreker was. Interessant was de rode draad deze middag. De eerste spreker, de heer Gyffroy, pleitte al voor een bottom-upapproach, duidelijke targets en een balans; mensen moeten ook zelf iets te zeggen hebben. Dat sluit naadloos aan bij de oproep van mevrouw Minnesma voor duidelijke targets – wat wil men bereiken – en haar oproep om de verschillende actoren te betrekken. Dat sluit dan weer aan bij de heer De Wel, die zegt dat men de werknemers ook moet meenemen en de vakbeweging; hij heeft prachtige voorbeelden gegeven.

De voorzitster geeft tot slot het woord aan mevrouw Tinne Rombouts om aan te geven hoe we verder kunnen gaan in de richting van een aanbeveling.

Slotopmerkingen

Mevrouw *Tinne Rombouts*, rapporteur, (B) stelt de bekende vraag van de Vlaamse chef-kok Piet Huysentruyt: "wat hebben we geleerd vandaag?" In essentie heeft mevrouw Rombouts drie dingen onthouden: *shipping the sunshine*, mannen kunnen veel leren van vrouwen, en een goed klimaatbeleid is *bottom-up, targeted* en *balanced*. Met dat laatste heeft de heer Gryffroy nog eens de noodzaak voor een Vlaamse canon onderstreept... (*Glimlachjes*)

Na de uiteenzettingen en discussies die ze vandaag hoorde, is mevrouw Rombouts erg positief gestemd. Nog niet zo lang geleden zouden we hier een pittige dis-

european de la pauvreté énergétique a fourni un aperçu des principaux défis auxquels sont confrontés les États baltes. Environ 15 % des citoyens y consacrent une part inhabituellement élevée de leurs revenus à l'énergie, plus que la moyenne européenne donc. Si les prix de l'énergie devaient augmenter, ils feraient peser une lourde charge sur les personnes qui éprouvent déjà des difficultés à payer leurs dépenses énergétiques. Certains habitants des pays baltes ont du mal à chauffer leur maison en hiver et sont confrontés à des arriérés de factures d'énergie. Tout cela doit également être pris en compte dans une transition équitable.

M. Vucāns se veut positif à propos de la transition verte et de ses avantages pour les pays, les économies et les sociétés. Toutefois, il est important de veiller à ce que la transition soit équitable et ne porte pas préjudice aux personnes et à leurs moyens de subsistance. La transition verte doit être équitable pour tous. (*Applaudissements*)

Mme *Carla Moonen*, présidente de la commission de l'Aménagement du territoire, de l'Environnement et du Climat, (N) remercie M. Vucāns, qui était le dernier orateur. Le fil conducteur qui a été déroulé cet après-midi était intéressant. Le premier intervenant, M. Gyffroy, a déjà plaidé en faveur d'une approche de type *bottom-up*, d'objectifs clairs et d'un équilibre ; les citoyens devraient également avoir leur mot à dire. Cela rejoint parfaitement l'appel de Mme Minnesma en faveur d'objectifs clairs – ce que nous voulons atteindre – et son appel à l'implication des différents acteurs mais aussi les propos de M. De Wel qui estime qu'il faut tenir compte aussi des salariés et des syndicats et qui a fourni d'excellents exemples.

Enfin, la Présidente donne la parole à Mme Tinne Rombouts pour indiquer comment procéder pour déboucher sur une recommandation.

Observations finales

Mme *Tinne Rombouts*, rapportrice, (B) formule la question bien connue du chef flamand Piet Huysentruyt : qu'avons-nous appris aujourd'hui ? En substance, Mme Rombouts a retenu trois choses : *shipping the sunshine*, les hommes ont beaucoup à apprendre des femmes et une bonne politique climatique est de type *bottom-up*, ciblée et équilibrée. Avec ce dernier point, M. Gryffroy a une nouvelle fois souligné la nécessité d'un canon flamand... (*Sourires*).

Après les interventions et les discussions qu'elle a entendues aujourd'hui, Mme Rombouts se veut très positive. Il n'y a pas si longtemps encore, nous aurions

cussie hebben gehad over de vraag óf de mens wel een significante invloed heeft op de klimaatverandering. Ondertussen is de wetenschappelijke consensus daarover zo groot dat niemand er nog naast kan kijken: de menselijke invloed op het klimaat is een realiteit en klimaatactie is noodzakelijk om het ergste te vermijden. Beleidsmakers over de partijgrenzen heen beseffen nu dat de opwarming van de aarde vérstrekende ecologische, economische en sociale gevolgen heeft. Het is nu aan ons om die trend te keren. België, Nederland en Luxemburg kunnen daarbij niet achterblijven, wel integendeel, het spelen van een voortrekkersrol in die strijd biedt heel wat kansen.

Mevrouw Rombouts is verheugd dat de Europese Commissie van het klimaatbeleid een absolute prioriteit heeft gemaakt. Met de Green Deal maken we tegen 2050 van Europa het eerste klimaatneutrale continent. Die deal zal investeringen aantrekken en banen creëren. Dankzij die deal zal Europa opnieuw een leidende rol kunnen opnemen op het wereldtoneel, zoals het dat in de loop van de geschiedenis zo vaak heeft gedaan. Via onze sterke diplomatie moeten we andere handelsblokken aanzetten tot klimaatactie. Dat werpt nu al zijn vruchten af: onlangs sloten de VS zich opnieuw aan bij het Klimaatakkoord van Parijs en kondigde ook China aan tegen 2060 een netto nul emissie te willen bereiken. Mevrouw Rombouts is positief gestemd dat onze aanpak ook andere landen op de klimaatconferentie van Glasgow 2020-2026 in het najaar zal inspireren om met sterkere engagementen uit te pakken.

De energiesector is misschien wel de eerste sector die snel en fundamenteel zal moeten verduurzamen. Na de diverse uiteenzettingen is het duidelijk dat dit niet kan zonder een geïntegreerde Europese energiemarkt. De voorbije jaren heeft Europa zijn interne energiemarkt versterkt en zijn energiezekerheid verbeterd door zwaar te investeren in grensoverschrijdende infrastructuur. Dankzij interconnectoren tussen landen worden stroomonderbrekingen en schaarste vermeden, worden hernieuwbare energiebronnen geïntegreerd en wordt er gezorgd voor prijzenconcurrentie en de daarbij horende prijsvoordelen op de elektriciteitsmarkt.

De Benelux fungiert als ein elektriciteitsknooppunt in West-Europa. Met bijkomende interconnecties zullen we nog meer betaalbare groene stroom vanuit de rest van Europa kunnen invoeren, het gigantische

eu une discussion animée sur la question de savoir si l'homme a un impact significatif sur le changement climatique. Entre-temps, le consensus scientifique sur la question est tel que nul ne peut plus l'ignorer : l'influence de l'homme sur le climat est une réalité et une action climatique est nécessaire pour éviter le pire. Les décideurs politiques, tous partis confondus, réalisent désormais que le réchauffement climatique a des conséquences environnementales, économiques et sociales considérables. Il nous appartient maintenant d'inverser la tendance. La Belgique, les Pays-Bas et le Luxembourg ne peuvent pas rester à la traîne dans ce processus ; et jouer un rôle de pionnier dans ce combat offre, au contraire, de nombreuses opportunités.

Mme Rombouts se réjouit de constater que la Commission européenne a fait de la politique climatique une priorité absolue. Le Green Deal fera de l'Europe le premier continent neutre sur le plan climatique d'ici 2050. Cet accord permettra d'attirer des investissements et de créer des emplois. Il permettra à l'Europe de retrouver son rôle de premier plan sur la scène mondiale, comme elle l'a si souvent fait au cours de l'histoire. Grâce à notre diplomatie forte, nous devons pousser les autres blocs commerciaux à prendre des mesures en faveur du climat. Cette démarche porte déjà ses fruits : récemment, les États-Unis ont rejoint l'accord de Paris sur le climat et la Chine a également exprimé l'intention d'atteindre l'objectif zéro émissions nettes d'ici 2060. Mme Rombouts est convaincue que notre approche incitera également d'autres pays à prendre des engagements plus fermes lors de la conférence sur le climat 2020-2026 qui se tiendra à Glasgow à l'automne.

Le secteur de l'énergie sera peut-être le premier secteur à devoir se durabiliser rapidement et fondamentalement. Il apparaît clairement, après les différentes présentations, que cela ne pourra se faire en dehors d'un marché européen intégré de l'énergie. Ces dernières années, l'Europe a renforcé son marché intérieur de l'énergie et amélioré sa sécurité énergétique en investissant massivement dans les infrastructures transfrontalières. Les interconnexions entre pays permettent d'éviter les coupures de courant et la pénurie, d'intégrer les sources d'énergie renouvelables, d'assurer une concurrence des prix avec les avantages qui en résultent sur le marché de l'électricité.

Le Benelux joue le rôle de plaque tournante de l'électricité en Europe occidentale. Avec des interconnexions supplémentaires, nous pourrons importer du reste de l'Europe une électricité verte encore plus abordable,

potentieel aan windenergie in de Noordzee kunnen aanboren en de opslagmogelijkheden in bijvoorbeeld Scandinavische waterkrachtbekkens beter benutten. Er liggen grote kansen in het verschiet voor een nog nauwere Europese samenwerking, maar ook voor partnerschappen buiten Europa, zo werd er verwezen naar Namibië, Marokko en Oman. Daar ligt immers een zeer groot potentieel voor de productie van hernieuwbare energie buiten ons grondgebied. Verder in de Noordzee is er nog meer wind die voor een nog constanter energievoorziening kan zorgen. De energie dient daartoe een nog actievere rol op te nemen binnen de *North Seas Energy Corporation*. We zijn gelukkig wereldtop in het bouwen van offshore windmolens en het aanleggen van transmissienetten. Bijgevolg moeten we onze bedrijven het zo gemakkelijk mogelijk maken om blijvend aan de spits te staan. Dat wil zeggen dat de overheid voor een duidelijk, betrouwbaar en haalbaar kader moet zorgen.

In Vlaanderen maakt de CO₂-uitstoot van het verkeer twee derde uit van de totale hoeveelheid uitgestoten broeikasgassen. De cijfers voor Wallonië, Nederland en Luxemburg liggen ongetwijfeld in dezelfde grootorde. Het komt er dus op aan onze mobiliteit snel te verduurzamen. Elke auto minder is winst, ook op ruimtelijk vlak. Maar aangezien de auto niet helemaal zal verdwijnen, moet er ook ingezet worden op andere oplossingen: elektrificatie en waterstof. De laatste jaren daalde de prijs van batterijen al spectaculair. Voorlopers in de automobielsector maakten de weg vrij voor een grootschalige doorbraak van elektrische voertuigen. Binnen enkele jaren zal het voordeliger zijn om elektrisch te rijden dan fossiel. In België zullen vanaf 2026 alle bedrijfswagens emissievrij zijn en die auto's komen dan een paar jaar later op de tweedehandsmarkt terecht, wat de vergroening zal versnellen. De actieradius van de nieuwste modellen is ruim voldoende voor het dagdagelijkse gebruik, snelladers zijn daarenboven in staat om op tien minuten 250 kilometer bij te laden. Het aantal laadpunten zal de explosieve groei van het elektrische wagenpark moeten volgen. De overheid heeft hier haar rol te spelen op het openbare domein, waarbij grensoverschrijdende samenwerking een meerwaarde biedt. Tegelijk moet het distributienet worden klaargestoomd om het volledig geëlektrificeerde wagenpark van stroom te kunnen voorzien. Welke energiebron we daarbij inzetten, is voer voor discussie.

exploiter l'énorme potentiel que renferme l'énergie éolienne en mer du Nord et mieux utiliser les possibilités de stockage dans les bassins hydroélectriques scandinaves, par exemple. Il existe de larges possibilités de coopération européenne encore plus étroite, mais aussi de partenariat en dehors de l'Europe, comme en Namibie, au Maroc et à Oman. Ces trois pays ont un très grand potentiel de production d'énergie renouvelable en dehors de notre territoire. Plus loin en mer du Nord, il y a encore plus de vent qui pourrait fournir un approvisionnement énergétique encore plus constant. L'énergie devrait donc jouer un rôle plus actif encore au sein de la *North Seas Energy Corporation*. Nous nous situons fort heureusement parmi les leaders mondiaux en matière de construction d'éoliennes en mer et de réseaux de transmission. Nous devons dès lors à faire en sorte que nos entreprises puissent rester le plus facilement possible à la pointe du progrès. Cela signifie, pour les pouvoirs publics, mettre en place un cadre clair, fiable et réalisable.

En Flandre, les émissions de CO₂ dues au trafic représentent deux tiers des émissions totale de gaz à effet de serre. Sans doute les chiffres sont-ils du même ordre en Wallonie, aux Pays-Bas et au Luxembourg. Il s'agit donc de rendre rapidement notre mobilité plus durable. Chaque voiture en moins est un bénéfice, y compris en termes d'espace. Mais comme la voiture ne disparaîtra pas complètement, d'autres solutions doivent être déployées, comme l'électrification et le recours à l'hydrogène. Ces dernières années, le prix des batteries a déjà chuté de façon spectaculaire. Les précurseurs du secteur automobile ont ouvert la voie à une percée à grande échelle des véhicules électriques. Dans quelques années, il sera moins onéreux de rouler en mode électrique qu'en mode fossile. En Belgique, les voitures de société ne produiront plus d'émissions à partir de 2026 et ces mêmes voitures alimenteront ensuite le marché de l'occasion quelques années plus tard, ce qui accélérera le processus d'écologisation. L'autonomie des modèles les plus récents est plus que suffisante pour une utilisation quotidienne et les chargeurs rapides permettent de recharger jusqu'à une capacité de 250 kilomètres d'autonomie supplémentaire en dix minutes. Le nombre de bornes de recharge devra suivre la croissance explosive du parc de véhicules électriques. Les pouvoirs publics ont un rôle à jouer dans le domaine public, où la coopération transfrontalière apporte une valeur ajoutée. Dans le même temps, le réseau de distribution doit être préparé à fournir de l'énergie au parc de véhicules totalement électrifié. Quant à savoir quelle source d'énergie nous utiliserons à cette fin, c'est un sujet de débat.

Er zal blijvend nood zijn aan brandstoffen voor onze industriële bevoorrading – zeker de chemische en de staalindustrie – en voor het zware transport. De rol van groene waterstof zal daarbij groot zijn, maar die kostbare energiebron moet worden beperkt tot waar ze echt nodig is, elders moet de elektrificatie haar rol spelen. De Benelux moet de ambitie hebben Europees koploper te worden inzake CO₂-arme waterstof, want daarzonder zal een klimaattransitie niet mogelijk zijn.

Met onze uitstekende aardgasnetwerken, onze bloeiende chemische sector en onze vlotte toegang tot de Noordzee zitten we in *poleposition* om die ambitie waar te maken. De Benelux moet zijn beleidsplan maximaal enten op de EU Hydrogen Strategy die in het kader van de Green Deal is ontwikkeld. De Benelux is uitstekend geplaatst om die onderliggende synergieën tussen de landen te creëren.

Transities beginnen traditioneel met voorlopers en kleine groepen van *believers*, waarna het grote peloton moet volgen – en uiteindelijk de voorzichtige achterblijvers. Zo zal het ook gaan met de verdere uitrol van elektrische wagens, warmtepompen, zonnepanelen, digitale meters et cetera. Het is aan de politici om transitie voor iedereen haalbaar en betaalbaar te maken. Klimaatdoelstellingen mogen best ambitieus zijn, maar zorg er asjebließt ook voor dat energietransitie sociaal rechtvaardig is. Daar komen de begrippen *bottom-up*, *targeted* en *balanced* om de hoek kijken.

Evenwicht, solidariteit en rechtvaardigheid houden niet op aan de grens. Internationale solidariteit houdt in dat rijkere landen transitiesteuun bieden aan ontwikkelingslanden. Zij zullen immers het snelst en het hardst getroffen worden door de klimaatverandering. Wij mogen dan ook niet verzaken aan de engagementen die we in de akkoorden van Kopenhagen aangingen inzake internationale klimaatfinanciering.

Mevrouw Rombouts besluit. Nu iedereen het erover eens is dat de mens de klimaatopwarming mee in de hand werkt en dat dringende actie nodig is, kan de Benelux een voorbeeldrol spelen. Dankzij onze kenniseconomie, onze innovatieve bedrijven, onze topuniversiteiten en onze toegang tot de Noordzee kunnen we die rol met verve spelen. Zo wordt de klimaatuitdaging een kans op duurzame economische groei met stijgende welvaart en levenscomfort als resultaat.

Il faudra toujours des combustibles pour assurer notre approvisionnement industriel – certainement pour les industries chimiques et sidérurgiques – et les transports lourds. Le rôle de l'hydrogène vert sera important, mais cette source d'énergie coûteuse ne devra être utilisée que là où elle sera vraiment nécessaire ; ailleurs, l'électrification devra jouer le rôle qui est le sien. Le Benelux doit avoir l'ambition de devenir le leader européen dans le domaine de l'hydrogène à faible teneur en CO₂ car, à défaut, la transition climatique ne pourra se réaliser.

Grâce à nos excellents réseaux de gaz naturel, notre secteur chimique florissant et notre accès aisément à la mer du Nord, nous sommes en pole position pour réaliser cette ambition. Le Benelux doit, dans toute la mesure du possible, fonder son plan d'action sur la stratégie européenne en matière d'hydrogène définie dans le cadre du Green Deal. Le Benelux est très bien placé pour mettre en place ces synergies sous-jacentes entre les pays.

Traditionnellement, les transitions sont initiées par des précurseurs et de petits groupes de *believers*, suivis ensuite de la masse et rejoints en fin de compte par les traînards prudents. Il en sera de même avec la poursuite du déploiement des voitures électriques, des pompes à chaleur, des panneaux solaires, des compteurs numériques, etc. Il incombe aux responsables politiques de rendre la transition réalisable et abordable pour tous. Les objectifs climatiques peuvent être ambitieux, mais il faut veiller également à ce que la transition énergétique soit socialement équitable. Et c'est là qu'interviennent les notions d'approche de type *bottom-up*, de ciblage et d'équilibre.

L'équilibre, la solidarité et l'équité ne s'arrêtent pas à la frontière. La solidarité internationale implique que les pays riches offrent un soutien transitoire aux pays en développement. Ce sont ces derniers, en effet, qui seront le plus rapidement et le plus durement touchés par le changement climatique. Nous ne devrons dès lors pas revenir sur les engagements que nous avons pris dans le cadre des accords de Copenhague concernant le financement international du climat.

Mme Rombouts conclut son intervention. À présent que chacun s'accorde à dire que l'homme contribue au changement climatique et qu'il est urgent d'agir, le Benelux peut jouer un rôle d'exemple. Grâce à notre économie de la connaissance, nos entreprises innovantes, nos universités de pointe et notre accès à la mer du Nord, nous pourrons jouer ce rôle avec verve. Ainsi, le défi climatique créera les conditions d'une croissance économique durable qui se traduira par

Mogen deze debatten tot nuttige aanbevelingen in die zin leiden. (*Applaus*)

Mevrouw *Carla Moonen*, voorzitter van de commissie Ruimtelijke Ordening, Milieu en Klimaat, (N) dankt mevrouw Rombouts voor deze knappe samenvatting van de dag. Ze gaat dan over naar de vragen.

De heer *Joris Nachtergael* (B) stelt vast dat overheden heel gemakkelijk targets stellen. Hij is een fan van de bottom-up approach, maar wil van de heer Gryffroy horen welke tools de lokale besturen hebben om de targets te verwezenlijken. De heer Gryffroy sprak over Sevilla, maar voor een kleine gemeente is dat niet altijd evident. Hoe kunnen best practices worden uitgewisseld op Europees niveau?

De heer *Andries Gryffroy*, Vlaams volksvertegenwoordiger, (B) beaamt dat het moeilijker lijkt naarmate de gemeente kleiner is, maar het is niet altijd zo. Het eerste wat de gemeente moet doen, is het goede voorbeeld geven. Dat kan gaan over een energievriendelijk eigen patrimonium, het eigen wagenpark, samenwerking met privébedrijven voor het plaatsen van laadpalen, beveiliging en camerabewaking, slim aangestuurde verlichting. Men moet ook kijken naar de omliggende gemeenten, om ervoor te zorgen dat het beleid van de eigen gemeente niet contraproductief is voor de buurgemeenten. Door samenwerking kan men schaalvergroting creëren, maar het blijft van onderuit komen.

De heer *Bob van Pareren* (N) vond het een heel interessante dag, maar is het niet helemaal eens met de samenvatting van mevrouw Rombouts. Daarover kan later nog worden gesproken. De titel bevatte ‘haalbaar en betaalbaar’ en dat heeft hij niet altijd in de toespraken gehoord. In Nederland is het draagvlak voor energietransitie geweldig achteruitgegaan. Wat hij miste in het hele verhaal is de burger, die wel nodig is om een draagvlak te creëren voor zoets ingrijpends. De heer Vucāns had het over energiearmoede in de Baltische staten. Dat kan de heer Van Pareren zich in de Benelux ook heel goed voorstellen. In Nederland probeert men van het gas af te raken, terwijl men in de buurlanden blij is als de burgers op aardgas overgaan. Hij mist de synergie.

De heer *Peter Ester* (N) heeft een vraag die daar een beetje op aansluit. Er is al veel gesproken over de verdeling van de rekening. De discussie ging over de

une prospérité et un confort de vie accrus. Puissent ces débats déboucher sur des recommandations utiles en ce sens. (*Applaudissements*)

Mme *Carla Moonen*, présidente de la commission de l'Aménagement du territoire, de l'Environnement et du Climat, (N) remercie Mme Rombouts pour cette excellente synthèse des travaux de la journée. Elle passe ensuite aux questions.

M. *Joris Nachtergael* (B) relève que les pouvoirs publics définissent très facilement des objectifs. Il est partisan de l'approche de type bottom-up mais souhaiterait que M. Gryffroy lui dise de quels outils disposent les collectivités locales pour réaliser ces objectifs. M. Gryffroy a parlé de Séville, mais les choses ne sont pas toujours évidentes pour une petite commune. Comment peut-on échanger les meilleures pratiques au niveau européen ?

M. *Andries Gryffroy*, député flamand, (B) confirme que plus la commune est petite, plus l'entreprise peut paraître malaisée mais ce n'est pas toujours le cas. La commune doit avant tout montrer le bon exemple. Il peut par exemple s'agir de son propre patrimoine énergétique, de sa propre flotte de voitures, de la coopération avec des entreprises privées pour l'installation de points de recharge, de la sécurité et de la surveillance par caméra, de l'éclairage intelligent. Il faut tenir compte aussi de ce que font les communes voisines pour s'assurer que sa propre politique n'est pas contre-productive pour ces dernières. La coopération peut permettre un accroissement d'échelle, mais elle doit émaner de la base.

M. *Bob van Pareren* (N) estime que la journée a été très intéressante mais n'est pas entièrement d'accord avec la synthèse de Mme Rombouts. Nous pourrons en discuter ultérieurement. L'intitulé du volet comprenait les termes "faisable et abordable" qu'il n'a pas toujours entendus dans les interventions. Aux Pays-Bas, l'adhésion à la transition énergétique a considérablement régressé. Le citoyen, qui est nécessaire pour obtenir une base d'adhésion à un changement aussi radical, lui paraît être le grand absent du débat. M. Vucāns a mentionné la pauvreté énergétique dans les États baltes. M. Van Pareren peut très bien s'imaginer la même chose dans le Benelux. Aux Pays-Bas, on cherche à en finir avec le gaz alors que, dans les pays voisins, on se félicite de ce que les citoyens optent pour le gaz naturel. La synergie lui paraît faire défaut.

M. *Peter Ester* (N) souhaite poser une question qui s'inscrit un peu dans le prolongement de ce qui vient d'être dit. Il a été abondamment question de la réparti-

verdeling van de lusten en de lasten over de huidige generaties, maar er komen ook nog volgende generaties. Hoe kan men zorgen voor een intergenerationale solidariteit?

De heer *Bert De Wel*, Climate Policy Officer bij het ITUC, (videoconferentie) vindt de verdeling van de factuur belangrijker dan de factuur zelf. Het is net de strijd tussen de verschillende groepen in de samenleving die vooruitgang over het beleid bemoeilijkt. We moeten tot een soort maatschappelijk akkoord komen om die vooruitgang te kunnen maken.

Intergenerationele solidariteit is ook een belangrijke uitdaging. Wetenschappers geven aan waarom we wat moeten doen, tegen wanneer en hoe. Een tweede element is het maatschappelijk debat. Jongeren nemen de gelegenheid om aan het debat deel te nemen met twee handen aan. Dat debat moeten we alle kans geven, want dat is de garantie op een rechtvaardige verdeling.

De heer De Wel herinnert zich een gesprek binnen de Belgische raad voor elektriciteit en gas over een eerlijke elektriciteitsprijs. Voor de werkgevers is een eerlijke prijs een beetje lager dan in Duitsland. Voor een rechtvaardige transitie is een eerlijke prijs van het klimaatbeleid de prijs waarmee we allemaal akkoord gaan.

De heer *Andries Gryffroy*, Vlaams volksvertegenwoordiger, (B) denkt dat het draagvlak er voor een groot deel niet meer is, ook niet in Vlaanderen, omdat het niet meer bottom-up gaat. Als burgers en bedrijven niet mee zijn, werkt het niet. De lokale besturen hebben daar een rol in te spelen.

De heer *Alexander van Hattem* (N) beklemtoont dat hij, net zoals de heer Van Pareren, niet achter alle geformuleerde conclusies staat. Wanneer men hier boudweg stelt dat de invloed van de mens op het klimaat niet meer ter discussie staat, durft hij dat te betwijfelen. Volgens hem is het effect op de klimaatverandering van wat de mens kan ondernemen verwaarloosbaar.

Mevrouw Minnesma zei dat oplossingen van onderuit moeten komen. Met een initiatief als Urgenda wil men wijken niet dwingen om bepaalde maatregelen te nemen. Ondertussen is het een feit dat wanneer de doelstellingen niet gehaald worden en de overheid onvoldoende maatregelen oplegt, dat dan organisaties als Urgenda rechtszaken willen aanspannen en dwangbevelen uitsturen. Als de rechter dan meegaat in die verzoeken, zal de overheid toch maatregelen moeten

tion de la facture. La discussion a porté sur la répartition des avantages et des charges entre les générations actuelles, mais il y aura aussi les générations à venir. Comment assurer la solidarité intergénérationnelle ?

M. *Bert De Wel*, responsable de la politique climatique à la CSI, (vidéoconférence) juge la répartition de la facture plus importante que la facture elle-même. C'est précisément l'antagonisme entre les différents groupes de la société qui entrave les avancées concernant la politique à mettre en œuvre. Nous devons tendre vers une sorte d'accord social afin de permettre ces avancées.

La solidarité intergénérationnelle constitue également un défi important. Les scientifiques indiquent pourquoi nous devons faire telle ou telle chose, à quel moment et comment. Un deuxième élément est le débat social. Les jeunes saisissent pleinement l'occasion qui leur est donnée de prendre part au débat. Nous devons donner toutes les chances à ce débat, car il constitue la garantie d'une répartition équitable.

M. De Wel se souvient d'une discussion au sein du Conseil belge de l'électricité et du gaz concernant le prix équitable de l'électricité. Pour les employeurs, le prix équitable se situe un peu plus bas qu'en Allemagne. Dans le cadre d'une transition équitable, le prix équitable pour la politique climatique est celui sur lequel nous sommes tous d'accord.

M. *Andries Gryffroy*, député flamand, (B) pense que l'adhésion fait largement défaut, même en Flandre, parce qu'elle ne part plus de la base. Si les citoyens et les entreprises ne sont pas impliqués, cela ne fonctionnera pas. Les pouvoirs locaux ont un rôle à jouer dans ce domaine.

M. *Alexander van Hattem* (N) indique que, comme M. Van Pareren, il ne peut se rallier à toutes les conclusions tirées. Il a été dit ici que l'influence de l'activité humaine sur le climat ne souffre plus de discussion mais il ne partage pas cette affirmation. Il estime en effet que l'influence de l'homme sur le changement climatique est négligeable.

Mme Minnesma a déclaré que les solutions doivent aller du bas vers le haut. Une initiative comme Urgenda ne vise pas à contraindre les quartiers à prendre certaines mesures. Mais il n'en reste pas moins que lorsque les objectifs ne sont pas réalisés et que les pouvoirs publics n'imposent pas de mesures suffisantes, des organisations comme Urgenda entendent mener des procédures judiciaires et obtenir des injonctions. Si le juge se rallie aux demandes, les pouvoirs publics

opleggen. Hoe rijm je dat met de aangekondigde aanpak van onder naar boven?

Mevrouw *Carla Moonen*, voorzitter van de commissie Ruimtelijke Ordening, Milieu en Klimaat, (N) constateert dat mevrouw Minnesma de vergadering verlaten heeft en dus helaas niet kan reageren. Als commissievoorzitter dankt ze iedereen voor zijn sterke inhoudelijke inbreng.

De *voorzitster* sluit zich graag bij dat dankwoord aan. Dit debat is hiermee natuurlijk niet afgesloten, het is maar een begin. De discussie zal in commissie worden voortgezet en daarbij moet iedereen aan bod kunnen komen.

Mevrouw Creutz wil in het bijzonder minister Tinne Van der Straeten, commissievoorzitter Carla Moonen en moderator Willem-Frederik Schiltz danken. Het is geen sinecure om dit soort hybride vergaderingen in goede banen te leiden. De tolken verdienen een extra woord van dank. Zij doen hun werk vandaag vanuit de Belgische Senaat, die beter uitgerust is om dit soort vergaderingen technisch aan te kunnen. Ook voor de technici was het een uitdagende dag. (*Applaus*)

Na de vergadering wordt ons door het Vlaams Parlement een receptie aangeboden in de Zuilenzaal. Zij vraagt ook daar de coronamaatregelen in acht te nemen.

Wie niet in Brussel overnacht, kan een lichte avondmaaltijd meenemen. Wie wel overnacht, krijgt een maaltijd aangeboden in MotelOne.

De vergadering wordt gesloten om 18.37 uur.

devront en tout état de cause imposer des mesures. Comment concilier cela avec l'approche de type bottom-up préconisée ?

Mme *Carla Moonen*, présidente de la commission de l'Aménagement du territoire, de l'Environnement et du Climat, (N) signale que Mme Minnesma a quitté la séance et n'est donc pas en mesure de répondre. En tant que présidente de la commission, elle remercie tous les intervenants pour leurs contributions importantes et substantielles.

La *présidente* s'associe pleinement à ces remerciements. Le débat n'est bien évidemment pas clos pour autant et ne fait même que commencer. La discussion se poursuivra en commission et chacun doit pouvoir s'exprimer.

Mme Creutz tient à remercier tout particulièrement la ministre Tinne Van der Straeten, la présidente de la commission, Mme Carla Moonen, et le modérateur, M. Willem-Frederik Schiltz. L'organisation d'une telle séance hybride n'est pas une mince affaire. Les interprètes méritent un mot de remerciement supplémentaire. Ils travaillent aujourd'hui depuis le Sénat belge, qui est mieux équipé pour gérer techniquement ce type de réunion. La journée a également été ardue pour les techniciens. (*Applaudissements*)

À l'issue de la séance, le Parlement flamand offrira une réception dans la Salle des Piliers. Il est demandé également y respecter les mesures corona.

Les personnes qui ne logent pas à Bruxelles peuvent emporter un dîner léger. Celles qui y passeront la nuit se verront proposer un repas au MotelOne.

La séance est levée à 18h37.

Plenaire vergadering van zaterdag 19 juni 2021**Opening van de zitting**

De voorzitster, mevrouw *Patricia Creutz* (B), opent de vergadering om 10.01 uur in de Koepelzaal van het Vlaams Parlement.

De tweede dag van de plenaire zitting begint met een aantal mededelingen.

Berichten van verhinderung

Rik Janssen en Wouter Raskin.

Nederlandse delegatie

Na de recente verkiezingen voor de Tweede Kamer werd de Nederlandse delegatie opnieuw samengesteld. Nog niet alle fracties hebben de door hun benoemde leden aangemeld. Op dit ogenblik zijn 16 van de 21 leden en 11 plaatsvervangende leden bekend. De voorzitster verwelkomt al Raoul Boucke, Faissal Boulakjar, Romke de Jong, Derk Jan Eppink, Kiki Hagen, Roelien Kamminga, Simone Kerseboom, Jan Klink, Christine Teunissen, Ton Raven en Pim van Strien als nieuwe leden. Mevrouw Kamminga en de heer Boulkjar wonen de vergaderingen al (digitaal) bij, de heer Raven is aanwezig.

De voorzitster dankt de uittredende leden Nevin Özütok en Martijn van Helvert voor het geleverde werk als voorzitters van de commissie Justitie en Veiligheid en van de Nederlandse delegatie en wenst hun alle succes toe in hun verdere loopbaan.

Bureau en Permanent Comité

De leden vinden de voorgestelde nieuwe samenstelling van het Bureau en het Permanent Comité op hun bank. De voorzitster vraagt of iedereen zich daarin kan vinden.

De heer *Bob van Pareren* (N) kan zich daarin vinden, maar volgens hem is de heer Pim van Ballekom geen delegatievoorzitter ad interim, maar definitief.

De heer *Pim van Ballekom* (N) reageert dat hij tot het einde van het jaar de functie ad interim vervult, omdat het delegatievoorzitterschap niet kan worden

Séance plénière du samedi 19 juin 2021**Ouverture de la séance**

La Présidente, Mme *Patricia Creutz* (B), ouvre la séance à 10 h 01 en la Salle de la Coupole du Parlement flamand.

La deuxième journée de la session plénière débutera par un certain nombre de communications.

Avis d'empêchement

MM. Rik Janssen et Wouter Raskin.

Délégation néerlandaise

La composition de la délégation néerlandaise a été modifiée à la suite des récentes élections à la Deuxième Chambre. Tous les groupes politiques n'ont pas encore communiqué les noms des membres qu'ils ont désignés. Actuellement, 16 des 21 membres et 11 membres suppléants sont connus. La présidente souhaite d'ores et déjà la bienvenue aux nouveaux membres suivants : Raoul Boucke, Faissal Boulakjar, Romke de Jong, Derk Jan Eppink, Kiki Hagen, Roelien Kamminga, Simone Kerseboom, Jan Klink, Christine Teunissen, Ton Raven et Pim van Strien. Mme Kamminga et M. Boulkjar assistent déjà aux réunions (par la voie numérique) et M. Raven est présent.

La présidente remercie les membres sortants, Mme Nevin Özütok et M. Martijn van Helvert, pour le travail qu'ils ont accompli en qualité de présidents de la commission de la Justice et de la Sécurité et de la délégation néerlandaise et leur souhaite beaucoup de succès dans la suite de leur carrière.

Bureau et Comité Permanent

La nouvelle composition du Bureau et du Comité Permanent se trouve sur les bancs des membres. La présidente demande si chacun peut marquer son accord sur cette proposition.

M. *Bob van Pareren* (N) marque son assentiment mais précise qu'à son estime, M. Pim van Ballekom n'est pas le président de la délégation *par intérim* mais président définitif de la délégation permanente.

M. *Pim van Ballekom* (N) répond que, la présidence de la délégation ne pouvant être cumulée avec celle du groupe libéral, il assurera l'intérim jusqu'à la fin

gecombineerd met het voorzitterschap van de liberale fractie. Daarvoor zal vóór het einde van het jaar een oplossing worden gevonden.

De *voorzitster* beaamt dat de regels moeten worden gevuld. Er komt een oplossing.

Zij stelt vast dat iedereen akkoord gaat met de samenstelling van het Permanent Comité.

Presentatie van het jaarverslag 2020 van de Benelux Unie – Grensverleggend samenwerken

De heer *Frans Weekers*, adjunct-secretaris-generaal van de Benelux Unie, vindt het een eer en een genoegen om deze parlementaire assemblee toe te spreken. Als gewezen lid ervan voelt het voor hem altijd weer als een beetje thuis komen.

Het afgelopen jaar werd gekenmerkt door een onbekende pandemie en moeilijke keuzes voor onze autoriteiten. De agenda van de Benelux stond dus grotendeels in het teken van Covid-19. Het was voor iedereen wennen en aanpassen aan de nieuwe omstandigheden en aan de instructies van de autoriteiten. Het dagelijkse leven werd drastisch ingeperkt.

Als grenslandbewoner was een rondje fietsen door beide Limburgen niet meer mogelijk, het was niet mogelijk om te gaan werken in het andere land. Het Secretariaat-Generaal legde zich volop toe op het wegwerken van informatiekorten, voor grensarbeiders bijvoorbeeld.

De pandemie maakte duidelijk dat een nauwere grensoverschrijdende samenwerking nodig is, zeker in de Beneluxregio. Daartoe hebben onze drie landen talrijke contacten gelegd, zowel bilateraal als trilateraal, waarbij ook buren van de Benelux werden betrokken.

Het Secretariaat-Generaal heeft drie specifieke overlegplatforms opgericht. In een platform op het niveau van de Beneluxcoördinatie komen ambtenaren van Buitenlandse Zaken van de drie landen samen om in de eerste plaats mogelijke beperkingen voor grensovergangen te analyseren en coördinatie op Europees niveau te bespreken. Noordrijn-Westfalen, de Grand Est, de Hauts de France en de Grande Région zijn hier vaak bij betrokken. Een platform op het niveau van de algemeen directeuren van de crisiscentra maakt de balans op van de epidemiologische situatie en van de verschillende maatregelen die in de landen zijn genomen. Noordrijn-Westfalen is altijd aanwezig, Duitsland en Frankrijk werden regelmatig uitgenodigd.

de l'année. Une solution sera trouvée avant la fin de l'année.

La *Présidente* confirme que les règles doivent être respectées. Une solution sera trouvée.

Présentation du rapport annuel 2020 de l'Union Benelux – Travailleur ensemble au-delà des frontières

M. *Frans Weekers*, Secrétaire général adjoint de l'Union Benelux, considère que c'est un honneur et un plaisir de pouvoir s'adresser à cette Assemblée parlementaire. En tant qu'ancien membre, il a toujours un peu le sentiment de revenir à la maison.

L'année écoulée a été marquée par une pandémie sans précédent et des choix difficiles pour nos autorités. L'agenda du Benelux a dès lors été largement dominé par la Covid-19. Chacun a dû s'habituer et s'adapter aux nouvelles circonstances et aux instructions des autorités. La vie quotidienne a été considérablement impactée.

Pour les citoyens frontaliers, il est devenu impossible de sillonnner les deux Limbourg à vélo, d'aller travailler dans le pays voisin. Le Secrétariat Général s'est pleinement employé à gommer les lacunes en matière d'information, par exemple pour les travailleurs frontaliers.

La pandémie a clairement mis en évidence la nécessité d'une coopération transfrontalière plus étroite, particulièrement dans la région du Benelux. A cette fin, nos trois pays ont établi de nombreux contacts tant bilatéraux que trilatéraux, impliquant également des voisins du Benelux.

Le Secrétariat Général a mis en place trois plateformes de consultation spécifiques. Les responsables des affaires étrangères des trois pays se rencontrent dans le cadre d'une plateforme au niveau de la coordination Benelux pour analyser en premier lieu les éventuelles restrictions au passage des frontières et discuter de la coordination au niveau européen. La Rhénanie-du-Nord-Westphalie, le Grand Est, les Hauts de France et la Grande Région sont souvent concernés. Une plateforme au niveau des directeurs généraux des centres de crise fait le point sur la situation épidémiologique et sur les différentes mesures prises dans les pays. La Rhénanie-du-Nord-Westphalie est toujours présente et l'Allemagne et la France ont été réguliè-

Een platform op het niveau van de volksgezondheid gaat dieper in op onderwerpen als strategische voorraden of gezondheidsmaatregelen, voornamelijk toekomstgericht. De snelle oprichting van deze platforms bewijst het reactievermogen van de flexibiliteit van de Benelux-Unie om haar prioriteiten indien nodig in de loop van het jaar bij te stellen.

Gelukkig kon ook het nieuwe meerjarige werkprogramma 2021-2024 tijdig worden afgerond. Het is krachtig, bondig en lezenswaardig. De Beneluxlanden kijken vastberaden naar de toekomst en willen een stuwende kracht blijven in de Europese integratie, en tegelijkertijd de grensoverschrijdende samenwerking nog beter vormgeven door een gemoderniseerde organisatie.

De heer Weekers gaat dan in op enkele van de belangrijkste verwezenlijkingen van de Unie in 2020.

In de drie landen zijn de ratificatieprocedures met het oog op de inwerkingtreding van het nieuwe Benelux-politieverdrag ingeleid, in België zijn ze al afgerond. Dit is het vlaggenschip van onze gemeenschappelijke veiligheidssamenwerking, een verwezenlijking waar de hele wereld jaloers op mag zijn. Praktische procedures voor de toepassing ervan werden vastgesteld tijdens talrijke onderhandelingen. Dat ging bijvoorbeeld over de raadpleging van gegevensbanken en de gezamenlijke inzet van verbindingsofficieren. Dit verdrag zal de veiligheid van de burgers en de strijd tegen de misdaad ten goede komen.

Er kwamen ook nieuwe initiatieven om intensiever samen te werken in de strijd tegen cybercriminaliteit en grensoverschrijdende drugscriminaliteit. Het gemeenschappelijk asiel- en migratiebeleid kreeg een aanzienlijke impuls door de verduidelijking van de respectieve werkmethoden van de immigratiедiensten van de Beneluxlanden.

Op het gebied van de bestrijding van de mensenhandel is er samengewerkt bij de opvang van slachtoffers en migranten en er werd een begin gemaakt met de analyse van de aanpak van klanten die seks hebben met slachtoffers van mensenhandel.

Onder het Nederlandse voorzitterschap werd een besluit over e-health ondertekend. Dat zal de grensoverschrijdende uitwisseling van digitale patiëntengegevens mogelijk maken, uiteraard met de nodige garanties voor de privacy. Vijftien jaar geleden heeft het Beneluxparlement druk gezet om het grensoverschrijdend ambulancevervoer mogelijk te maken. Dat

rement invitées. Une plateforme en matière de santé publique traite en détail de sujets comme les stocks stratégiques ou les mesures sanitaires, essentiellement dans une perspective d'avenir. La création rapide de ces plateformes illustre la capacité de l'Union Benelux à ajuster ses priorités en cours d'année lorsque le besoin s'en fait sentir.

Fort heureusement, le nouveau programme de travail pluriannuel 2021-2024 a également été achevé à temps. Il est fort, concis et mérite d'être lu. Les pays du Benelux sont résolument tournés vers l'avenir et souhaitent rester un moteur de l'intégration européenne tout en façonnant mieux encore la coopération transfrontalière grâce à une organisation modernisée.

M. Weekers aborde ensuite certaines des réalisations les plus importantes de l'Union en 2020.

Les trois pays ont entamé les procédures de ratification pour l'entrée en vigueur de la nouvelle Convention Benelux en matière de coopération policière ; en Belgique, elles sont même déjà achevées. Il s'agit là du fleuron de notre coopération en matière de sécurité commune, une réalisation que le monde entier peut nous envier. Les modalités pratiques de son application ont été arrêtées au cours de nombreuses négociations. Il s'agit, par exemple, de la consultation de bases de données et du déploiement conjoint d'officiers de liaison. Ce traité sera bénéfique pour la sécurité des citoyens et la lutte contre la criminalité.

De nouvelles initiatives ont également été prises pour renforcer la coopération dans la lutte contre la cybercriminalité et la criminalité transfrontalière liées à la drogue. Les méthodes de travail respectives des services d'immigration des pays du Benelux ont été précisées, conférant ainsi une impulsion considérable à la politique commune d'asile et de migration.

Dans le domaine de la lutte contre la traite des êtres humains, une coopération a été mise en place concernant l'accueil des victimes et des migrants et l'approche des clients entretenant des relations sexuelles avec des victimes de la traite des êtres humains a fait l'objet d'un début d'analyse.

Une décision sur l'e-santé a été signée sous la présidence néerlandaise. Elle permettra l'échange transfrontalier de données numériques relatives aux patients avec, bien évidemment, les garanties nécessaires au regard de la vie privée. Il y a quinze ans, le Parlement Benelux avait fait pression pour permettre le transport transfrontalier en ambulance. C'est entre-temps chose

is geregeld, nu worden andere knelpunten opgelost. De heer Weekers is nu aanbeland bij een resem onderwerpen die te maken hebben met interne markt en energie. Terloops wenst hij mevrouw Creutz, samen met commissievoorzitster mevrouw Moonen, te feliciteren voor de hoge kwaliteit van de Klimaatconferentie van gisteren. De aangesneden onderwerpen sloten nauw aan bij de onderwerpen waarmee ook het Secretariaat-Generaal bezig is. De heer Weekers verwacht dan ook dat Secretariaat-Generaal en parlement elkaar dit en volgend jaar geregeld zullen spreken over deze topics.

Het ging gisteren onder meer over elektrische mobiliteit. De Benelux heeft binnenkort – en dat is uniek te noemen – een Beneluxdienst voor elektrische laadoperatoren. Nog voor het begin van de zomer zal het Secretariaat-Generaal, in opdracht van de drie lidstaten en van de Belgische gewesten, een website lanceren waarop alle laadoperatoren in het Benelux-gebied zich kunnen registreren én gevonden kunnen worden. Zo'n dienst zal in de komende jaren voor elke lidstaat vanuit de EU verplicht worden, maar de meeste lidstaten zullen het op zichzelf aanpakken, terwijl de Beneluxlanden het gezamenlijk aanpakken. Dit is een uniek regionaal samenwerkingsproject, waarbij de Beneluxlanden de toon zetten en hun ambitie onderstrepen om werk te maken van een versnelde uitrol van elektrische laadinfrastructuur. De lancering zal over een paar weken gepaard gaan met de installatie van een laadpaal in het Beneluxhuis door minister Alain Maron van het Brussel Hoofdstedelijk gewest.

Ook het fietsdossier ligt het Secretariaat-Generaal na aan het hart. De heer Weekers verwijst naar de Fietsverklaring van 2020, die in een webinar door alle verantwoordelijke bewindspersonen van de Benelux aan de vicevoorzitter van de Europese Commissie is aangeboden. Ter uitvoering van die politieke verklaring wordt er momenteel hard gewerkt aan een zogenaamde Benelux Roadmap voor de Fiets. Dit is in andere EU-lidstaten niet onopgemerkt gebleven. Oostenrijk, Denemarken en Ierland hebben op de laatste Transportraad van 3 juni officieel aangekondigd dat ze deze Beneluxverklaring mee willen ondertekenen.

De heer Weekers zou het namens het Secretariaat-Generaal ook geweldig vinden als onze drie landen de initiatieven rond de nog op te richten Benelux Tour mogelijk zouden maken. Dat project werd onlangs in een presentatie aan het Permanent Comité van de Beneluxassemblée voorgesteld. Het secretariaat is hiermee druk bezig achter de schermen en heeft

faite et l'on s'attelle à présent à lever d'autres entraves. M. Weekers évoque ensuite une série de sujets relatifs au marché intérieur et à l'énergie. Incidemment, il tient à féliciter Mme Creutz, ainsi que la présidente de la commission, Mme Moonen, pour la grande qualité de la conférence sur le climat d'hier. Les sujets discutés étaient étroitement liés à ceux sur lesquels travaille également le Secrétariat général. M. Weekers s'attend donc à ce que le Secrétariat Général et le Parlement se rencontrent régulièrement cette année et l'année prochaine pour débattre de ces sujets.

La discussion d'hier a porté, entre autres, sur la mobilité électrique. Le Benelux disposera bientôt - et c'est véritablement une situation unique - d'un service Benelux pour les opérateurs de recharges électriques. Avant la fin de l'été, le Secrétariat Général lancera, au nom des trois États membres et des régions que compte la Belgique, un site web où pourront s'inscrire et être retrouvés tous les opérateurs de tarification du Benelux. Un tel service constituera une obligation pour chaque État membre de l'UE dans les années à venir, mais la plupart des États membres s'y attelleront seuls alors que les pays du Benelux agiront de concert. Il s'agit d'un projet de coopération régionale unique, dans le cadre duquel les pays du Benelux donnent le ton et mettent en exergue l'ambition qui est la leur d'œuvrer au déploiement accéléré de l'infrastructure de recharge électrique. Le lancement s'accompagnera dans quelques semaines de l'installation à la Maison du Benelux d'une borne de recharge par le ministre de la Région de Bruxelles-Capitale, M. Alain Maron.

Le dossier relatif au vélo tient également à cœur au Secrétariat Général. M. Weekers a fait référence à la déclaration 2020 sur la bicyclette, présentée lors d'un webinaire par l'ensemble des ministres responsables du Benelux au vice-président de la Commission européenne. Pour mettre en œuvre cette déclaration politique, un travail important intense est actuellement en cours concernant une feuille de route Benelux pour le vélo. Cela n'est pas passé inaperçu dans d'autres États membres de l'UE. L'Autriche, le Danemark et l'Irlande ont officiellement annoncé lors du dernier Conseil Transports du 3 juin leur intention de cosigner cette déclaration Benelux.

M. Weekers indique au nom du Secrétariat général qu'il serait également ravi que nos trois pays rendent possible les initiatives relatives aux Benelux Tour, qui doit encore être créé. Ce projet a été présenté récemment au Comité permanent de l'Assemblée Benelux. Le secrétariat y travaille d'arrache-pied en coulisses et a déjà formulé un certain nombre de propositions

al een aantal concrete voorstellen gedaan. Nu komt het erop aan de financiële steun van de drie landen te vinden. De VVD heeft in Nederland zijn steun alvast toegezegd. Zou het niet prachtig zijn mocht de Benelux, naar het voorbeeld van Tour en Giro, jaarlijks een prestigieuze wielerronde organiseren die door de drie landen gaat? Het zou ook een mooie kans zijn om de Benelux zichtbaar te maken aan een breed publiek. Zo zouden we veel van onze concrete projecten als duurzame mobiliteit, gezondheid, politiesamenwerking onder de aandacht kunnen brengen.

Het ging gisteren ook uitgebreid over waterstof. Ook hier mogen we spreken van een Beneluxinitiatief, waarop landen als Duitsland, Oostenrijk en de Scandinavische landen hebben ingehaakt. Na intensieve onderhandelingen hebben de landen van het Penta Energie-overleg een akkoord bereikt over een gemeenschappelijk standpunt met betrekking tot het regelgevingskader voor waterstof. Er wordt gepleit om een flexibel kader te ontwikkelen ter ondersteuning van de uitvoering van de nationale waterstofstrategieën van de lidstaten, met inbegrip van gemeenschappelijke definities en een geharmoniseerd certificeringssysteem, gericht op de totstandbrenging van een goed functionerende en duurzame interne markt voor waterstof. Het standpunt zal door Belgisch minister Tinne Van der Straeten, nu voorzitter van de Beneluxministers én van het Penta Overleg, worden bezorgd aan de Europese Commissie. Minister Van der Straeten heeft hier gisteren de vergadering toegesproken en het kon de heer Weekers zeer bekoren hoe zij aangaf dat de Benelux door zijn snelheid en flexibiliteit heel efficiënt kan handelen op dit vlak.

De heer Weekers snijdt vervolgens het dossier Energiesamenwerking aan. Een van de deskundigen heeft gisteren aanbevolen om een Project Management Office op te richten. We zijn daar al actief mee bezig in het Comité van Ministers. Dat moet het voor het Secretariaat-Generaal gemakkelijker maken om gezamenlijke studieopdrachten te geven en te financieren in het licht van de Pentalaterale Energiesamenwerking. Dat lijkt zinvoller dan dat ieder land weer maar zijn eigen studieopdrachten geeft.

Vervolgens is er de belangrijke erkenning van diploma's van het hoger onderwijs door de Beneluxstaten én de Baltische Staten. Binnen de Benelux werd eerder al een regeling getroffen waarbij we elkaars diploma's hoger onderwijs accepteren, zonder dat daar nog nadere goedkeuring of stempels voor gevraagd worden. Men zou kunnen verwachten dat het Europese regelgevende

concrètes. Il s'agit à présent de trouver le soutien financier des trois pays. Le VVD, a déjà annoncé son soutien aux Pays-Bas. Ne serait-il pas merveilleux pour le Benelux de pouvoir organiser annuellement, à l'image du Tour et du Giro, une prestigieuse course cycliste qui traverserait nos trois pays ? Ce serait également une excellente occasion d'accroître la visibilité du Benelux pour un large public. Nous pourrions ainsi attirer l'attention sur bon nombre de nos projets concrets, tels que la mobilité durable, la santé et la coopération policière.

Il a également été abondamment question hier de l'hydrogène. Là encore, on peut parler d'une initiative du Benelux à laquelle ont répondu des pays comme l'Allemagne, l'Autriche et les pays scandinaves. Après d'intenses négociations, les pays de la Consultation penta-énergétique sont parvenus à un accord sur une position commune concernant le cadre réglementaire pour l'hydrogène. Elle appelle à la mise en place d'un cadre flexible pour soutenir le déploiement des stratégies nationales des États membres en matière d'hydrogène, en ce comprises des définitions communes et un système de certification harmonisé visant à créer un marché intérieur de l'hydrogène efficace et durable. Cette position sera communiquée à la Commission européenne par la ministre belge, Mme Tinne Van der Straeten, qui préside actuellement le Conseil de ministres Benelux et la consultation Pentalatérale sur l'énergie. La ministre Van der Straeten a pris la parole ici même hier et M. Weekers a été très impressionné lorsqu'elle a indiqué que la célérité et la flexibilité dont peut faire preuve le Benelux permet à ce dernier d'agir très efficacement dans ce domaine.

M. Weekers aborde ensuite le thème de la coopération énergétique. L'un des experts a recommandé hier de mettre en place un bureau de gestion de projet. Nous y travaillons déjà activement au sein du Comité de Ministres. Cela devrait permettre au Secrétariat Général d'attribuer et de financer plus aisément des contrats d'étude conjoints dans le cadre de la coopération énergétique pentalatérale, ce qui paraît plus logique que de laisser à chaque pays le soin d'attribuer ses propres contrats d'étude.

Il y a ensuite le sujet important de la reconnaissance des diplômes de l'enseignement supérieur par les États du Benelux et les États baltes. Au sein du Benelux, il existe déjà un accord aux termes duquel nous reconnaissions les diplômes de l'enseignement supérieur des autres pays, sans autres formalités d'approbation. L'on pourrait penser que le cadre réglementaire européen

kader volstaat voor dat soort erkenning, maar dat is dus niet het geval. Gelukkig is alles binnen de Benelux ondertussen alvast vereenvoudigd. Nu werd ook een verdrag voorbereid samen met de Balten, zodat de automatische erkenning tussen onze twee regio's ook geregeld is. Dit is een mooie verwezenlijking, waarbij twee regionale samenwerkingsverbanden binnen de EU aan die EU laten zien dat zij stappen kunnen zetten die verder gaan en die alles voor de burger beter en efficiënter maken.

Een van onze leidmotieven in het Meerjarig Werkprogramma 2021 – 2024 is ‘Een sterke en duurzame Benelux interne markt, die bijdraagt aan de digitale en groene relance’. Dat doen wij samen met de lidstaten, op de thema’s die daarnet werden aangehaald. Maar ook op andere thema’s, zoals de circulaire economie, waar we ons binnenkort verder in verdiepen in de Europese richtlijn *Single Use Plastic*.

Begin jaren negentig had de Nederlandse overheid een campagne met als slogan: ‘Een beter milieu begint bij jezelf’. Daarom zet het Secretariaat-Generaal van de Benelux zelf in op vergroening en verduurzaming van zijn organisatie, met kleine en grote maatregelen. Kleine maatregelen door bijvoorbeeld in het Beneluxhuis plastic flessen te vervangen door glazen flessen en waterverdelers, voedselverspilling tegen te gaan, ledlampen op te hangen, printen te ontmoedigen, een onderhoudsplan op te stellen voor de goede werking en het behoud van spullen en meer groen aan te brengen in het gebouw en op het terras.

Een grotere maatregel betreft het inzetten op telewerk, natuurlijk ook ingegeven door de coronapandemie. Persoonlijke contacten zijn absoluut nodig om in een internationale en interculturele context vertrouwen te kweken en tot creatieve oplossingen te komen, maar die hoeven niet elke dag plaats te vinden. Voor een groot deel van de werktijd is telewerk een zeer duurzame benadering, met een goede ICT-uitrusting voor digitale vergaderingen en broadcasting. Daarnaast werd onder andere het verwarmingssysteem van het Beneluxhuis geüpgraded en werden er 62 zonnepanelen op het dak geïnstalleerd. (*Applaus*)

De voorzitster dankt de heer Weekers voor zijn rapport en vraagt of iemand wenst te reageren op de informatie

puisse suffire pour ce type de reconnaissance, mais ce n'est pas le cas. Fort heureusement, toutes les formalités ont entre-temps été simplifiées dans le Benelux. Un traité a également été préparé avec les Pays baltes, de sorte que la question de la reconnaissance automatique entre nos deux régions est également réglée. Il s'agit d'une belle réussite et les structures de coopération régionale au sein de l'UE démontrent à l'UE leur capacité à prendre des mesures qui vont plus loin et améliorent et rendent les choses plus efficaces pour le citoyen.

L'un de nos leitmots dans le cadre du programme de travail pluriannuel 2021 - 2024 est « Un marché intérieur Benelux fort et durable contribuant à la relance numérique et verte ». Nous le faisons en collaboration avec les États membres, à propos des thèmes qui viennent d'être évoqués mais également d'autres thèmes comme l'économie circulaire sur laquelle nous nous pencherons prochainement plus en détail à propos de la directive européenne sur les plastiques à usage unique.

Au début des années 1990, le gouvernement néerlandais avait lancé une campagne sous le slogan : "Un meilleur environnement commence par soi-même". C'est pourquoi le Secrétariat Benelux lui-même s'est engagé à rendre son organisation plus verte et plus durable, par le biais de diverses mesures, petites et grandes. Les petites mesures consistent, par exemple, à remplacer les bouteilles en plastique à la maison Benelux par des bouteilles en verre et des distributeurs d'eau, à lutter contre le gaspillage alimentaire, à utiliser des lampes LED, à décourager l'impression de documents, à établir un plan d'entretien pour le bon fonctionnement et la préservation des objets et à introduire davantage de vert dans le bâtiment et sur la terrasse.

Une mesure plus importante concerne le recours au télétravail, qui a bien sûr également été motivé par la pandémie de coronavirus. Les contacts en face à face sont absolument nécessaires pour instaurer la confiance et parvenir à des solutions créatives dans un contexte international et interculturel, mais ils ne doivent pas être quotidiens. Pour une grande partie du temps de travail, le télétravail constitue une approche très durable, avec un bon équipement TIC pour les réunions et la diffusion numériques. Par ailleurs, le système de chauffage de la maison Benelux a été modernisé et 62 panneaux solaires ont été installés sur le toit. (*Applaudissements*)

La présidente remercie M. Weekers pour son intervention et demande si quelqu'un souhaite réagir aux

uit dit Jaarverslag.

De heer *Ton Raven* (N) wenst in te gaan op de grensoverschrijdende problemen die de pandemie met zich heeft meegebracht. In de Benelux wonen zowat 17 miljoen mensen in de grensregio's. Zij kampten en kampen in coronatijden met specifieke problemen. Is het niet nuttig om een congres te organiseren dat helemaal daarop focust? Nu zijn er voor de grensbewoners allerlei ad-hocmaatregelen getroffen, de ene al beter dan de andere, maar die moeten eens samenhangend worden bekeken en geëvalueerd, zodat het in de toekomst beter kan.

De heer *Frans Weekers*, adjunct-secretaris-generaal van de Benelux Unie, denkt dat de heer Raven de spijker op de kop slaat. We moeten inderdaad leren uit de problemen waarmee mensen te maken hebben gekregen het voorbije jaar. Laten we hopen dat er niet meteen een nieuwe epidemie opdoemt, maar als dat ooit het geval is, moeten we beter voorbereid zijn. De heer Weekers belooft dit voorstel intern te zullen bespreken. Hij heeft al contacten met ITEM, een instelling die zich bezighoudt met grensoverschrijdende vraagstukken. ITEM is verbonden aan de Universiteit van Maastricht en krijgt ook de nodige financiering van de provincie Limburg. Er wordt onderzocht of zij in het najaar zoets kunnen organiseren. Het Bureau en het Permanent Comité kunnen ook nagaan of het Beneluxparlement zo'n initiatief kan nemen. De volksvertegenwoordigers weten immers het beste wat er allemaal speelt, hun actieve inbreng is onontbeerlijk.

De *voorzitster* heeft uit dit zeer volledige verslag onder meer onthouden dat er inzake de automatische erkenning van diploma's weer een stap verder is gezet. Dat is voor de Benelux altijd een zeer belangrijk project geweest. Eerst voerden de drie Beneluxlanden die erkenning in, in januari 2019 volgden de Baltische staten, en nu komt er een gezamenlijke erkenning van diploma's. Dat is een grote verwezenlijking voor jonge mensen die hun toekomst over de landsgrenzen willen uitbouwen. Nogmaals dank aan iedereen die hiertoe heeft bijgedragen. (*Applaus*)

Conferentie over de toekomst van Europa

De *voorzitster* deelt mee dat de heer Vanlouwe even tijd nodig heeft om in een andere vergadering een toespraak te houden. Daarom zal eerst de videoboodschap van minister Wilmès aan bod komen.

informations contenues dans le Rapport annuel.

M. *Ton Raven* (N) souhaite s'arrêter un instant sur les problèmes transfrontaliers que la pandémie a entraînés. Dans le Benelux, quelque 17 millions de personnes vivent dans des régions frontalières. Elles ont rencontré et rencontrent encore, en cette période de coronavirus, des problèmes spécifiques. Ne serait-il pas utile d'organiser un congrès entièrement consacré à cette question ? Les frontaliers ont fait l'objet de toutes sortes de mesures *ad hoc*, dont certaines se sont avérées meilleures que d'autres mais il conviendrait de les examiner et de les évaluer de manière cohérente, afin que les choses puissent être améliorées à l'avenir.

M. *Frans Weekers*, Secrétaire général adjoint de l'Union Benelux, estime que M. Raven met le doigt sur le problème. Nous devons en effet tirer les leçons des difficultés rencontrées par les citoyens au cours de l'année écoulée. Il faut espérer que nous ne serons pas confrontés d'emblée à une nouvelle épidémie mais, si tel devait être le cas, nous devrions être mieux préparés. M. Weekers s'engage à étudier cette proposition en interne. Il a déjà pris contact avec l'ITEM, une institution qui s'occupe de questions transfrontalières. L'ITEM est lié à l'université de Maastricht et bénéficie également du financement nécessaire de la province du Limbourg. L'éventualité de l'organisation d'un tel événement à l'automne est à l'étude. Le Bureau et le Comité Permanent peuvent également examiner la possibilité pour le Parlement de prendre une telle initiative. Ce sont en effet les représentants du peuple qui savent le mieux de quoi il retourne, de sorte que leur contribution active est indispensable.

La *présidente* retient entre autres de ce rapport très complet qu'un nouveau pas a été franchi dans le domaine de la reconnaissance automatique des diplômes. Ce projet a toujours revêtu une grande importance pour le Benelux. Les trois pays du Benelux ont été les premiers à instaurer cette reconnaissance, suivis par les États baltes en janvier 2019. Désormais, il y aura une reconnaissance conjointe des diplômes. C'est une réalisation de taille pour les jeunes soucieux de construire leur avenir au-delà des frontières nationales. Merci encore à tous ceux qui ont contribué à ce projet. (*Applaudissements*)

Conférence sur l'avenir de l'Europe

La *présidente* annonce qu'il faudra encore laisser un peu de temps à M. Vanlouwe dans une autre réunion. Nous allons dès lors écouter tout d'abord le message vidéo de la ministre Wilmès.

Mevrouw *Sophie Wilmès*, vice-eersteminister en minister van Buitenlandse Zaken, Europese Zaken en Buitenlandse Handel van België en voorzitter van het Comité van ministers van de Benelux Unie, geeft graag haar visie op de Conferentie over de toekomst van Europa, die op 9 mei werd gelanceerd. Deze democratische oefening is nodig om de burgers dichter bij het Europese project te brengen, om ze nauwer te betrekken om samen een visie te ontwikkelen op de gemeenschappelijke toekomst.

Europa heeft een grote impact op het dagelijkse leven van de burgers. Europa verzekert onze vrede, beschermt onze rechten en vrijheden, stelt ons in staat om met een eenheidsmunt te betalen en biedt ons de vrijheid om ons vrij te verplaatsen. Europa zorgt ook voor belangrijke investeringen in onderzoek en de industrie van de toekomst, zorgt voor de voedselveiligheid en de bescherming van het milieu.

Men moet echter toegeven dat de laatste decennia turbulent waren: er waren de schulden crisis, een economische crisis, een migratiecrisis, een veiligheids crisis, de Brexit, en nu de gezondheids crisis die zo veel inspanningen vergt. Tegelijkertijd ondergaat de samenleving ingrijpende veranderingen, met name de technologische ontwikkelingen, de digitale revolutie, de vergrijzing en maatschappelijke veranderingen, met het toenemende vrij verkeer van personen, goederen, diensten en kapitaal.

Veel burgers vragen zich terecht af of Europa in staat is de juiste antwoorden te bieden op deze uitdagingen. Ze vragen zich af of Europa niet te traag is, te afhankelijk van de buitenwereld, te onaf. De crisissen en uitdagingen dwingen de politieke leiders ertoe zichzelf ter discussie stellen en de intra-Europese bruggen te versterken om elkaars bezorgdheden, verwachtingen en belangen te delen. Gelukkig is de kracht van Europa de democratie, die we moeten koesteren, respecteren, behouden en versterken. Onze vrijheden beschermen ons tegen de uitdagingen die op ons afkomen. We moeten blijven aantonen dat alleen de democratie onze individuele en collectieve vrijheden, onze waardigheid, het algemene welzijn, de vrede, de veiligheid, de sociale vooruitgang en het economische welzijn kan beschermen en versterken.

Minister Wilmès vindt dat we trots moeten zijn dat Europa een laboratorium is voor de versterking van de democratie en een dynamisch project. Deze Conferentie over de toekomst van Europa toont dat aan. Momenteel nemen we de gezondheidsindicatoren van het Europese project onder ogen. Daartoe moeten we ons de vraag stellen welk Europa we over tien jaar

Mme Sophie Wilmès, Vice-Première Ministre et Ministre des Affaires étrangères, des Affaires européennes et du Commerce extérieur de la Belgique et Présidente du Comité de Ministres de l'Union du Benelux, va s'exprimer au sujet de la Conférence sur l'avenir de l'Europe, lancée le 9 mai. Cet exercice démocratique est nécessaire pour rapprocher les citoyens du projet européen, pour les impliquer davantage afin d'élaborer ensemble une vision de l'avenir commun.

L'Europe a un grand impact sur la vie quotidienne des citoyens. Elle assure notre paix, protège nos droits et nos libertés, nous permet de payer avec une monnaie unique et nous offre la liberté de circuler librement. L'Europe fournit également des investissements importants dans la recherche et l'industrie du futur, assure la sécurité alimentaire et protège l'environnement.

Force est néanmoins d'admettre que les dernières décennies ont été mouvementées : il y a eu la crise de la dette, une crise économique, une crise migratoire, une crise sécuritaire, le Brexit, et maintenant la crise sanitaire qui demande tant d'efforts. Dans le même temps, la société subit de profondes mutations, avec notamment les évolutions technologiques, la révolution numérique, le vieillissement de la population, les changements sociaux, la libre circulation croissante des personnes, des biens, des services et des capitaux.

De nombreux citoyens se demandent à juste titre si l'Europe est en mesure d'apporter à tous ces défis les réponses appropriées. Ils se demandent si l'Europe n'est pas trop poussive, trop dépendante du monde extérieur, trop inachevée. Les crises et les défis contraignent les dirigeants politiques à se remettre en question et à renforcer les ponts intra-européens pour partager les préoccupations, les attentes et les intérêts de chacun. Heureusement, la force de l'Europe réside donc sa démocratie, une démocratie que nous devons chérir, respecter, préserver et renforcer. Nos libertés nous prémunissent contre les défis à venir. Nous devons continuer à démontrer que seule la démocratie peut protéger et renforcer nos libertés individuelles et collectives, notre dignité, le bien commun, la paix, la sécurité, le progrès social et le bien-être économique.

La ministre Wilmès estime que nous devons nous enorgueillir de ce que l'Europe soit tout à la fois un laboratoire pour le renforcement de la démocratie et un projet dynamique. Cette Conférence sur l'Avenir de l'Europe en est la preuve. Nous nous penchons actuellement sur les indicateurs de santé du projet européen. À cet effet, nous devons nous demander

willen. We moeten naar de burgers luisteren, naar hun bezorgdheden en verzuchtingen, of het nu om gezondheid gaat, klimaat, tewerkstelling, digitalisering, democratie, de waarden die ons verenigen. Het debat moet worden gestimuleerd, open, inclusief, met de burgers. Het inclusieve karakter van de conferentie moet tot uiting komen door de deelname van de burgers, van alle belanghebbende partijen op nationaal, regionaal en lokaal niveau, van voorstanders van het Europese project, maar ook van wie er kritisch tegenover staat. Men mag niemand achterlaten. Men moet deze kans op een betere visie op een beter Europa grijpen, want alleen allemaal samen kunnen we onze veerkracht verhogen om een welvarender toekomst op te bouwen. We moeten het collectieve engagement opnemen om de democratie levendig te houden, om een nieuw elan te geven aan Europa en een gezamenlijke ambitie te smeden.

De *voorzitster* dankt de vice-eersteminister voor haar visie op dit ambitieuze project, dat aan bod zal blijven komen in het Beneluxparlement.

Jammer genoeg zijn er vandaag twee vergaderingen aan de gang en moeten sommige collega's ook de lancering van de conferentie volgen. Aangezien de heer Vanlouwe aan die belangrijke conferentie deelneemt, zal eerst het volgende punt op de agenda aangesneden worden.

De Beneluxvisie in verband met de handelsrelaties

De heer *Johan Deckmyn* (B) brengt een tussentijds verslag uit over dit prioritaire thema voor de commissie Buitenlandse Zaken, die in april met een reeks hoorzittingen startte.

Op 2 april was er een hoorzitting met mevrouw Julie Bynens, secretaris-generaal van het departement Kanselarij en Buitenlandse Zaken van de Vlaamse overheid. Zij schetste het internationaal en Europees handelsbeleid van de Vlaamse regering en de Vlaamse bijdrage in het kader van de Trade Policy Review (TPR). Voor Vlaanderen, de 15e exporteur wereldwijd, is een open internationale economie zeer belangrijk. Op het vlak van export is Nederland koploper in de Benelux, met 61 procent, gevolgd door België met 31 procent. De EU blijft de belangrijkste hefboom van het Vlaamse buitenlands beleid, het gemeenschappelijk handels- en investeringsbeleid ondersteunt de internationalisering van Vlaamse bedrijven.

Mevrouw Bynens vond het niet verbazend dat de EU de TPR lanceerde, nu die unie geconfronteerd wordt

quelle Europe nous voulons dans dix ans. Nous devons être à l'écoute des citoyens, de leurs préoccupations et de leurs plaintes, qu'il s'agisse de la santé, du climat, de l'emploi, de la numérisation, de la démocratie, des valeurs qui nous unissent. Le débat doit être stimulé, ouvert, inclusif, et doit être mené avec les citoyens. Le caractère inclusif de la conférence doit se traduire par la participation des citoyens, de toutes les parties prenantes aux niveaux national, régional et local, de ceux qui soutiennent le projet européen, mais aussi de ceux qui le critiquent. Nous ne devons laisser personne derrière nous. Les citoyens doivent saisir cette occasion de définir une vision plus appropriée d'une Europe meilleure, car ce n'est qu'ensemble que nous pourrons accroître notre résilience pour construire un avenir plus prospère. Nous devons nous engager collectivement à faire vivre la démocratie, à revitaliser l'Europe et à forger une ambition commune.

La *présidente* remercie la Vice-Première Ministre d'avoir exposé sa vision de ce projet ambitieux sur lequel le Parlement Benelux continuera de se pencher.

Malheureusement, deux réunions se tiennent aujourd'hui et certains de nos collègues doivent également suivre le lancement de la conférence. Puisque M. Vanlouwe participe à cette importante conférence, nous allons maintenant traiter le point suivant de l'ordre du jour.

La vision du Benelux sur les relations commerciales

M. *Johan Deckmyn* (B) présente un rapport intermédiaire sur ce thème prioritaire pour la commission des Affaires étrangères qui a entamé une série d'auditions en avril.

Le 2 avril, il y a eu une audition avec Mme Julie Bynens, Secrétaire générale de la Chancellerie et des Affaires étrangères du Gouvernement flamand. Elle a présenté la politique commerciale internationale et européenne du gouvernement flamand et la contribution flamande dans le cadre de l'examen de la politique commerciale (EPC). Pour la Flandre, 15e exportateur mondial, une économie internationale ouverte est très importante. En ce qui concerne les exportations, les Pays-Bas occupent la première place dans le Benelux avec 61 %, suivis de la Belgique avec 31 %. L'UE reste le principal levier de la politique étrangère flamande, et la politique commune en matière de commerce et d'investissement soutient l'internationalisation des entreprises flamandes.

Mme Bynens ne s'est pas étonnée que l'UE ait lancé l'EPC à un moment où l'union connaît des relations

met gespannen handelsbetrekkingen, toegenomen unilaterale acties, het gebruik van handelsbeleid in geopolitieke betrekkingen, een verwakking van het multilaterale handelsbeleid en een reeks andere uitdagingen, waaronder de gevolgen van de Covid-crisis. De centrale vraag is hoe het Europees handelsbeleid effectief kan zijn in een nieuwe globale context en kan bijdragen aan het realiseren van de Europese prioriteiten.

In haar bijdrage wees de Vlaamse regering op vijf prioriteiten: een toekomstbestendig multilateraal handelssysteem, met Europa als wereldactor in de vrijhandel; een handels- en investeringsbeleid dat Vlaamse bedrijven de kans biedt om te internationaliseren en hen beschermt tegen deloyale concurrentie; een beleid dat inspeelt op de ontwikkelingen in de wereldhandel; een assertief handels- en investeringsbeleid; een handelsbeleid als hefboom. De Vlaamse regering pleitte ook voor transparantie en het betrekken van de stakeholders bij het handelsbeleid. Ze vraagt een actief management van de belanghebbenden. Verder wees ze op het horizontale belang van kmo's, die de ruggengraat van de Europese economie vormen. Hun deelname aan internationale handel moet worden gefaciliteerd. Na de Brexit mikt de Vlaamse regering op een ambitieus partnerschap tussen het VK en de EU.

Op 30 april ontving de commissie de heer Schlegelmilch, adjunct-directeur-generaal bij de DG Trade van de Europese Commissie, die terugkwam op de Europese TPR en benadrukte dat de EU onderzoekt hoe haar nieuwe handelsbeleid past ik het kader van andere beleidsmaatregelen. Het handelsbeleid moet welvaart en economische groei nastreven, maar ook rekening houden met de groene groei en de digitale transformatie. De basisbeginselen zijn openheid, duurzaamheid en assertiviteit.

Openheid van de Europese economie blijft de enige optie, onder meer omdat ongeveer 16 miljoen banen afhangen van de import-exportsector en de sector buitenlandse investeringen. Ook is economische groei nauw verbonden met de openheid van de economie.

Duurzaamheid loopt als een rode draad door het nieuwe handelsbeleid. Er is een duidelijke trend naar een strategie voor milieuhandel, in overeenstemming met de *Green Deal*.

Assertiviteit betekent dat de EU wil samenwerken met

commerciales tendues et est confrontée à une augmentation des actions unilatérales, à l'utilisation de la politique commerciale dans les relations géopolitiques, à un affaiblissement de la politique commerciale multilatérale et à une série d'autres défis, dont les conséquences de la crise du coronavirus. La question essentielle est de savoir comment la politique commerciale européenne peut être rendue efficace dans un nouveau contexte mondial et contribuer à la réalisation des priorités européennes.

Dans sa contribution, le gouvernement flamand a souligné cinq priorités : un système commercial multilatéral à l'épreuve du temps, avec l'Europe comme première zone de libre-échange au monde ; une politique commerciale et d'investissement qui offre aux entreprises flamandes la possibilité de s'internationaliser et les protège contre la concurrence déloyale ; une politique qui répond aux évolutions du commerce mondial ; une politique commerciale et d'investissement affirmée ; et une politique commerciale faisant office de levier. Le gouvernement flamand a également préconisé la transparence et la participation des stakeholders à la politique commerciale. Il demande une gestion active des parties prenantes. Il souligne par ailleurs l'importance horizontale des PME, qui constituent l'épine dorsale de l'économie européenne. Leur participation au commerce international devrait être facilitée. Après le Brexit, le gouvernement flamand vise un partenariat ambitieux entre le Royaume-Uni et l'UE.

Le 30 avril, la commission a reçu M. Schlegelmilch, directeur général adjoint à la DG Commerce de la Commission européenne, qui a indiqué à propos de l'EPC européenne que l'UE examine la manière dont sa nouvelle politique commerciale s'inscrit dans le cadre d'autres politiques. La politique commerciale doit tendre vers la prospérité et la croissance économique, mais aussi prendre en considération la croissance verte et la transformation numérique. Les principes de base sont l'ouverture, la durabilité et l'assertivité.

L'ouverture de l'économie européenne reste la seule option, notamment parce qu'environ 16 millions d'emplois dépendent des secteurs de l'import-export et des investissements étrangers. La croissance économique est également étroitement liée au caractère ouvert de l'économie.

Le développement durable constitue le fil conducteur de la nouvelle politique commerciale. La tendance est clairement à la mise en place d'une stratégie commerciale environnementale, conformément au *Green Deal*.

L'assertivité signifie que l'UE souhaite certes coopérer

de rest van de wereld, maar niet zal aarzelen om haar rechten te doen gelden en om de Europese waarden te verdedigen. Dat blijkt al uit de discussies over het duurzame ontwikkelingsbeginsel en de sociale verantwoordelijkheid.

Vervolgens lichtte de heer Schlegelmilch de grote lijnen toe van de handelsakkoorden met China en de Mercosur-landen.

Het akkoord met China streeft ernaar toegang te krijgen tot de Chinese markt voor export en investeringen, ervoor te zorgen dat het beginsel van gelijke concurrentievoorwaarden wordt nageleefd en duurzame ontwikkeling te ondersteunen door de Europese sociale en milieuvorwaarden uit te dragen. Het moet nu worden geratificeerd, maar de politieke context is op dit ogenblik bijzonder delicaat.

Het Mercosur-akkoord is in verschillende lidstaten erg omstreden, maar de Europese Commissie is overtuigd van de vele economische voordelen: de EU zal toegang krijgen tot een markt van 260 miljoen consumenten. Sommige critici voeren aan dat bepaalde Mercosurlanden in gebreke blijven inzake milieubeleid, maar daarom bevat het akkoord een hoofdstuk over duurzame ontwikkeling en verbintenissen inzake klimaatverandering en ontbossing. Ook wordt gevreesd voor rampzalige gevolgen voor de Europese landbouwmarkten. De heer Schlegelmilch weerlegde dit en wees op de zeer lage invoerquota, onder meer voor rundsvlees. Verzet tegen dit akkoord zou ertoe kunnen leiden dat de EU haar invloed in de regio verliest en daardoor niet in staat zal zijn een ambitieus beleid te voeren op het vlak van duurzame ontwikkeling.

De voorzitster stelt vast dat noch in de zaal, noch op het scherm iemand wenst te reageren op dit tussentijds verslag, waarvoor zij de heer Deckmyn overigens dankt.

Brexit Adjustment Reserve

De voorzitster kondigt aan dat mevrouw Grovonius verslag zal uitbrengen over de Brexit Adjustment Reserve.

Mevrouw *Gwenaëlle Grovonius*, rapporteur, (B) brengt verslag uit van een vergadering van 17 mei 2021 van de commissie Buitenlandse Zaken. Toen kwam de heer Arimont, Belgisch lid van het Europees Parlement, daar een uiteenzetting geven over de stand van zaken met betrekking tot de zogenaamde Brexit Adjustment Reserve. Het idee om zo'n reserve aan te leggen zag het daglicht in juli 2020. De reserve van 5 miljard euro is

avec le reste du monde mais qu'elle n'hésitera pas à faire valoir ses droits et à défendre les valeurs européennes comme le montrent déjà les discussions sur le devoir de diligence et la responsabilité sociale.

M. Schlegelmilch a ensuite traité des accords commerciaux avec la Chine et les pays du Mercosur.

L'accord avec la Chine vise à obtenir l'accès au marché chinois pour les exportations et les investissements, à garantir le respect du principe de l'égalité des conditions de concurrence et à soutenir le développement durable en favorisant les conditions sociales et environnementales européennes. Il doit à présent être ratifié, mais le contexte politique est particulièrement délicat à l'heure actuelle.

L'accord du Mercosur est très controversé dans plusieurs États membres mais la Commission européenne est convaincue de ses nombreux avantages économiques : l'UE aura accès à un marché de 260 millions de consommateurs. Selon certaines voix critiques, des pays du Mercosur échouent dans leurs politiques environnementales mais c'est la raison pour laquelle l'accord comporte un chapitre sur le développement durable et des engagements en matière de changement climatique et de déforestation. D'autres craignent également des conséquences désastreuses pour le marché agricole européen, une affirmation que M. Schlegelmilch a réfutée en soulignant les très faibles quotas d'importation, y compris pour la viande bovine. L'opposition à cet accord pourrait avoir pour conséquence de faire perdre à l'UE son influence dans la région et dès lors à n'être pas en mesure de mener une politique ambitieuse en matière de développement durable.

La présidente constate que personne dans la salle ou à l'écran ne souhaite faire de commentaire sur ce rapport intermédiaire pour lequel elle remercie M. Deckmyn.

Réserve d'ajustement au Brexit

La présidente annonce que Mme Grovonius présentera un rapport sur la réserve d'ajustement au Brexit.

Mme *Gwenaëlle Grovonius*, rapportrice, (B) va faire rapport sur une réunion de la commission des Affaires étrangères du 17 mai 2021. Lors de cette réunion, M. Arimont, député européen belge, a consacré un exposé à l'état d'avancement de la réserve d'ajustement au Brexit. L'idée de créer une telle réserve a vu le jour en juillet 2020. La réserve de 5 milliards d'euros est destinée à venir en aide aux secteurs, entreprises et

bedoeld om sectoren, bedrijven en werknemers, maar ook lidstaten te helpen die het meest te lijden zullen hebben onder de nadelige en soms onvoorzien effecten van de Brexit. De Europese Commissie heeft op 25 december 2020 een voorstel voor zo'n Brexit Adjustment Reserve gepubliceerd.

Het is positief dat de Commissie op die manier de economische schade in hard getroffen landen erkent. In België zouden die verliezen kunnen oplopen tot 305 miljoen euro, in Nederland tot 714 miljoen euro. De Commissie heeft in haar voorstel bijzondere aandacht voor het symbolische belangrijke dossier van de visserijsector.

Frankrijk heeft meteen stevig gereageerd op dit voorstel. Het voelde zich benadeeld en eiste ook 800 miljoen euro uit het fonds. Het vroeg dat een nieuwe methode zou worden gehanteerd voor de verdeling van de middelen uit het fonds, die erop neerkwam dat België 130 miljoen minder zou krijgen en Nederland 200 miljoen. Het Franse voorstel botste op zoveel weerstand dat het werd ingetrokken, waarop het Portugese voorzitterschap in de commissie Begroting van het Europees Parlement met een compromisvoorstel kwam. Dat hield in dat Frankrijk 400 miljoen extra zou krijgen en dat er garanties werden ingebouwd voor de visserijsector. De eerste steunmiddelen zouden al in september 2021 worden toegewezen. Dit alles moet het mogelijk maken om de kmo's, die erg getroffen zijn door de Brexit, zo snel mogelijk te ondersteunen. Nog dankzij het Portugese voorstel werd de referentieperiode verlengd, waardoor bijvoorbeeld de haven van Antwerpen een jaar extra de tijd heeft om investeringsdossiers in te dienen.

Na deze hoorzitting met de heer Arimont heeft het Beneluxparlement zich beraden over welke stappen het zou ondernemen in verband met het voorstel van een Brexitreserve. Deze maand juni al moet het Europees Parlement formeel stemmen over het voorstel, en daarom heeft het Bureau van het Beneluxparlement, op voorstel van de voorzitter van de commissie Buitenlandse Zaken, een brief gericht aan de voorzitters van de Europese Raad, de Europese Commissie, het Europees Parlement en het Portugese voorzitterschap van de Raad van Ministers. In die brief uit het Bureau de visie en de bezorgdheden van de Benelux over het Portugese compromisvoorstel. Het Bureau stelt duidelijk dat het initiële voorstel beter aan de initiële bedoeling van de reserve beantwoordde, namelijk de zwaarst getroffen landen en sectoren het meest helpen.

In de brief werd ook herinnerd aan het principe dat de lidstaten zelf moeten instaan voor de interne verde-

travailleurs, ainsi qu'aux États membres, qui souffriront le plus des effets négatifs et parfois imprévus du Brexit. La Commission européenne a publié une proposition pour une telle réserve d'ajustement au Brexit le 25 décembre 2020.

Que la Commission reconnaise ainsi les pertes économiques dans les pays durement touchés est une bonne chose. Ces pertes pourraient s'élever à 305 millions d'euros en Belgique et à 714 millions d'euros aux Pays-Bas. Dans sa proposition, la Commission accorde une attention particulière au dossier de la pêche qui revêt une importance symbolique.

La France a d'emblée vigoureusement réagi à cette proposition. Elle s'est sentie lésée et a également réclamé 800 millions d'euros du fonds. Elle a demandé une révision de la méthode de répartition des ressources du fonds, ce qui signifie que la Belgique et les Pays-Bas recevront respectivement 130 millions et 200 millions de moins. L'opposition à la proposition de la France a été telle qu'elle a été retirée. La présidence portugaise a alors avancé en commission des Budgets du Parlement européen une proposition de compromis aux termes de laquelle la France recevrait 400 millions d'euros supplémentaires, des garanties étant par ailleurs prévues pour le secteur de la pêche. Les premiers fonds d'aide seraient alloués dès septembre 2021. Tout cela devrait permettre de soutenir au plus vite les PME, particulièrement touchées par le Brexit. La proposition portugaise prolonge également la période de référence, le port d'Anvers obtenant par exemple une année supplémentaire pour soumettre des dossiers d'investissement.

Après l'audition de M. Arimont, le Parlement Benelux s'est interrogé sur les démarches à entreprendre concernant la proposition de réserve au Brexit. Le Parlement européen devra en effet se prononcer formellement sur la proposition dès le mois de juin. C'est pourquoi le Bureau du Parlement Benelux, à la suggestion du président de la commission des Affaires étrangères, a adressé aux présidents du Conseil européen, de la Commission européenne, du Parlement européen et de la présidence portugaise du Conseil des ministres un courrier dans lequel il exprime les vues et les préoccupations du Benelux à propos de la proposition de compromis portugaise. Le Bureau indique clairement que la proposition initiale était plus conforme à l'objet initial de la réserve, à savoir venir en aide aux pays et aux secteurs les plus gravement touchés.

Le courrier rappelle également le principe de la répartition interne des fonds par les États membres

ling van de middelen en aan de noodzaak om de steun snel uit te betalen als men de ergste gevolgen van de Brexit efficiënt wil opvangen. Tot slot verwoordde het Bureau de stellige hoop dat er een goed akkoord zou komen betreffende de Brexit Adjustment Reserve, een akkoord dat de geest van de reserve respecteert, namelijk de zwaar geraakte Beneluxlanden helpen om het hoofd te bieden aan de sociaal-economische gevolgen van de Britse uitstap.

Mevrouw Grovonius wijst erop dat het sturen van zo'n brief vanuit het Beneluxparlement waarin de gemeenschappelijke belangen van onze drie landen worden behartigd, een primeur is. Ze kijkt dan ook ongeduldig uit naar de reacties van de Europese instellingen op de brief. (*Applaus*)

De voorzitster dankt de rapporteur voor haar verslag, waarin goed tot uiting kwam hoe urgent deze kwestie wel is. Ze polst of er reacties zijn.

De heer *Bob van Pareren* (N) vraagt of mevrouw Grovonius kan inschatten wanneer dat antwoord komt. Anders bestaat het risico dat het geld verdeeld is nog voor de instellingen hebben gereageerd op de verzuchtingen van de Benelux.

Mevrouw *Gwenaëlle Grovonius*, rapporteur, (B) heeft jammer genoeg geen kristallen bol. Ze kan dus niet zeggen wanneer we dat antwoord mogen verwachten.

De voorzitster herinnert eraan dat dit slechts een tussentijds verslag is. De commissie zal zich hier nog vaker over buigen. Zodra er meer nieuws is, zullen alle leden van dit parlement het vernemen. We volgen dit uiterst belangrijke dossier immers op de voet.

Duurzame landbouw in de Benelux

De voorzitster is zeer tevreden dat voormalig collega Ward Kennes aanwezig is voor een uiteenzetting in naam van Vlaams landbouwminister Crevits. Ze geeft eerst hem het woord en daarna de rapporteur.

De heer *Ward Kennes*, namens mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Landbouw, (België) verheugt zich erover de leden van het Beneluxparlement nog eens te ontmoeten. De verwijzing naar de conferentie over de biologische landbouw in Bettembourg roept bij hem aangename herinneringen op.

eux-mêmes et la nécessité de débloquer rapidement l'aide pour absorber efficacement les conséquences les plus graves du Brexit. Enfin, le Bureau a exprimé le ferme espoir que puisse être trouvé concernant la Réserve d'Ajustement au Brexit, un accord conforme à l'esprit de la réserve, à savoir aider les pays du Benelux en difficulté à faire face aux conséquences socio-économiques de la sortie de l'Union du Royaume-Uni.

Mme Grovonius souligne que l'envoi d'un tel courrier par le Parlement Benelux, qui représente les intérêts communs de nos trois pays, constitue une première. Elle attend donc avec impatience les réactions des institutions européennes à ce courrier. (*Applaudissements*)

La présidente remercie la rapportrice pour son rapport qui traduit toute l'urgence de la question. Elle demande s'il y a des réactions.

M. *Bob van Pareren* (N) demande si Mme Grovonius a une idée du moment où la réponse sera fournie. Sinon, le risque est réel que les fonds soient distribués avant même que les institutions aient répondu aux aspirations du Benelux.

Mme *Gwenaëlle Grovonius*, rapportrice, (B) ne possède malheureusement pas de boule de cristal et n'est dès lors pas en mesure de dire quand la réponse peut être attendue.

La présidente rappelle qu'il ne s'agit que d'un rapport intermédiaire. La commission sera amenée à se pencher encore sur ce dossier. Si les informations nous parviennent, elles seront portées à la connaissance de tous les membres de cette Assemblée puisqu'aussi bien, nous suivons très attentivement ce dossier d'une extrême importance.

L'agriculture durable dans le Benelux

La présidente se félicite de la présence d'un ancien collègue, M. Ward Kennes, qui va prononcer un exposé au nom de la ministre flamande de l'Agriculture, Mme Crevits. Elle lui cède la parole. L'assemblée entendra ensuite le rapporteur.

M. Ward Kennes, au nom de Mme Hilde Crevits, ministre flamande de l'Agriculture, (Belgique) se réjouit de pouvoir retrouver, une fois encore, les membres du Parlement Benelux. La référence à la conférence sur l'agriculture biologique qui s'est tenue à Bettembourg lui rappelle d'agréables souvenirs.

Vlaams minister-vicepresident en minister van Landbouw Hilde Crevits heeft de heer Kennes gevraagd haar waardering over te brengen voor de Beneluxwerkzaamheden in verband met duurzame landbouw en een aantal reacties te geven op de aanbeveling van de assemblee.

Landbouwers zijn ondernemers die instaan voor de voedselvoorziening en zijn een cruciale schakel in de voedseconomie, waarin ruim 135.000 Vlamingen werken en die 15 procent vertegenwoordigt van de toegevoegde waarde van de Vlaamse economie. Dat ondernemerschap moet worden gestimuleerd om de landbouw te verduurzamen.

Voor de minister is duurzaamheid het uithoudingsvermogen van een systeem. Duurzame ontwikkeling heeft een ecologische, een economische en een sociale component en die drie moeten in balans zijn.

Het Europees gemeenschappelijk landbouwbeleid (GLB) voorziet in een aantal hefbomen om de landbouw te verduurzamen. Hopelijk wordt nog deze maand een akkoord bereikt tussen de Raad, de Commissie en het Europees Parlement over het nieuwe GLB. In Vlaanderen wordt de uitrol van het nieuwe GLB vanaf 2023 voorbereid, waarbij samenwerking, innovatie en jonge landbouwers voorop staan.

Op 20 mei 2020 lanceerde de Europese Commissie een '*Farm to Fork*'-strategie voor een eerlijk, gezond en milieuvriendelijk voedselsysteem, met doelstellingen en concrete acties voor een meer duurzame productie, consumptie, verwerking en distributie, en een reductie van voedselverlies.

De landbouwsector staat voor enorme uitdagingen: klimaatverandering en droogte, stikstofemissiereductie, een nieuw Mestactieplan, volatiele prijzen op de wereldmarkt, afsluiten van markten om sanitaire redenen en het zoeken naar nieuwe afzetmarkten in geval van boycot om politieke redenen.

De ondernemers moeten zelf een businessplan maken en een verdienmodel kiezen. De sterkte van ons agrovoedingscomplex is net de verscheidenheid en keuzevrijheid.

Er is een toenemend aantal initiatieven voor afzet via

La vice-première ministre et ministre flamande de l'Agriculture, Mme Hilde Crevits, a demandé à M. Kennes de saluer le travail accompli par le Benelux dans le domaine de l'agriculture durable et de faire part d'un certain nombre de réactions à la recommandation de l'Assemblée.

Les agriculteurs sont des entrepreneurs qui assurent l'approvisionnement alimentaire et constituent un maillon essentiel de l'économie alimentaire, laquelle emploie plus de 135 000 personnes en Flandre et représente 15 % de la valeur ajoutée de l'économie flamande. Cet esprit d'entreprise doit être stimulé pour rendre l'agriculture plus durable.

Pour la ministre, la durabilité traduit l'endurance d'un système. Le développement durable comporte une composante écologique, une composante économique et une composante sociale, et ces trois composantes doivent être en équilibre.

La politique agricole commune (PAC) européenne comporte un certain nombre de leviers pour rendre l'agriculture plus durable. Il faut espérer qu'un accord puisse être trouvé ce mois-ci entre le Conseil, la Commission et le Parlement européen à propos de la nouvelle PAC. La Flandre se prépare au déploiement de la nouvelle PAC à partir de 2023 et met en avant, à cet égard, la coopération, l'innovation et le rôle des jeunes agriculteurs.

Le 20 mai 2020, la Commission européenne a lancé une stratégie "De la ferme à la fourchette" en vue de la mise en place d'un système alimentaire équitable, sain et respectueux de l'environnement, avec des objectifs et des actions concrètes pour une production, une consommation, une transformation et une distribution plus durables, ainsi qu'une réduction des pertes alimentaires.

Le secteur agricole est confronté à d'énormes défis : changement climatique et sécheresses, réduction des émissions d'azote, nouveau plan d'action pour le fumier, volatilité des prix sur le marché mondial, fermeture des marchés pour des raisons sanitaires et recherche de nouveaux débouchés en cas de boycottage pour des raisons politiques.

Les entrepreneurs doivent eux-mêmes établir un *businessplan* et faire le choix d'un modèle de profit. La force de notre complexe agroalimentaire réside précisément dans sa diversité et la liberté de choix qu'il offre.

On assiste à une multiplication des initiatives de vente

de korte keten, waarbij de consument weer rechtsreeks in contact komt met de boer. Producenten tonen zich creatief en experimenteren met innovatieve ideeën om hun producten bij de klanten te brengen.

De aanbeveling over duurzame landbouw focust sterk op biologische landbouw, die nadrukkelijk rekening houdt met milieueffecten en dierenwelzijn. Voor alle biolandbouwers in Europa gelden dezelfde regels: geen chemische pesticiden, kunstmest en GGO's, en verplichte buitenloop van dieren. Elk jaar publiceert het departement Landbouw en Visserij in Vlaanderen een biorapport. Volgens het rapport 2019 is het aantal bedrijven dat biologisch produceert in tien jaar ruim verdubbeld. Twee derde daarvan werken volledig biologisch. Erkende organen controleren de bedrijven die biologische producten verwerken of invoeren. In Vlaanderen zijn meer dan 1 200 bedrijven actief als verdeler, bereider, verkooppunt, importeur en/of exporteur van biologische producten. De meest voor komende activiteit is de bereiding van bioproducten.

Het aantal bedrijven actief in de biologische pluimveehouderij is sinds 2015 met een derde gestegen. Ook de varkens- en schapenhouderij kenden stevige groeiwijfers. In Vlaanderen wordt 8 600 ha gebruikt voor biologische landbouw, een stijging met 10 procent tegenover 2018, maar nog altijd slechts 1,4 procent van de totale landbouwoppervlakte. Twee derde ervan wordt gebruikt voor gras en voedergewassen. De oppervlakte gebruikt voor biologisch fruit is met een kwart toegenomen.

In 2019 gaven de Vlamingen 5 procent meer uit aan biologische verse voeding dan het jaar voordien, goed voor 200 miljoen euro. Hier blijft Vlaanderen wel achter op Wallonië, waar 255 miljoen euro wordt besteed aan biologische voeding en drank. Negen op tien Vlaamse consumenten kopen minstens één keer per jaar een vers bioproduct. Alleenstaanden zijn de grootste kopers, gezinnen met kinderen met een beperkt inkomen geven het minst uit, hoewel ook hun aandeel verdubbeld is sinds 2010. Supermarkten hebben een marktaandeel van 39 procent. De hoevewinkel en de boerenmarkt zijn de kanalen met het hoogste percentage aan biologische producten in het assortiment.

Vlaanderen blijft investeren in biologische landbouw: in productie, onderzoek en innovatie en in consumptie.

en circuit court, où le consommateur est à nouveau directement en contact avec l'agriculteur. Les producteurs font preuve de créativité et expérimentent sur la base d'idées innovantes pour amener leurs produits aux clients.

La recommandation sur l'agriculture durable est largement axée sur l'agriculture biologique, qui tient explicitement compte des effets sur l'environnement et du bien-être animal. Les mêmes règles s'appliquent à tous les agriculteurs biologiques en Europe : pas de pesticides chimiques, bannissement des engrais artificiels et des OGM et obligation de donner aux animaux un accès vers l'extérieur. Chaque année, le département de l'Agriculture et de la Pêche publie en Flandre un rapport sur l'agriculture biologique. Selon le rapport de 2019, le nombre d'exploitations bio a plus que doublé en dix ans. Deux tiers d'entre elles sont totalement biologiques. Des organismes agréés contrôlent les entreprises qui transforment ou importent des produits biologiques. En Flandre, plus de 1.200 entreprises sont actives en tant que distributeurs, préparateurs, points de vente, importateurs et/ou exportateurs de produits biologiques. La préparation de produits biologiques est l'activité la plus fréquente.

Le nombre d'entreprises actives dans l'aviculture biologique a augmenté d'un tiers depuis 2015. La croissance est également élevée dans l'élevage porcin et ovin. En Flandre, 8 600 ha sont utilisés pour l'agriculture biologique mais cette superficie, même si elle représente une augmentation de 10 % par rapport à 2018, n'équivaut toujours qu'à 1,4 % de la surface agricole totale. Les deux tiers sont utilisés pour les cultures d'herbe et de fourrage. La superficie consacrée aux fruits biologiques a augmenté d'un quart.

En 2019, les Flamands ont dépensé 5 % de plus en aliments frais bio par rapport à l'année précédente, soit 200 millions d'euros. Dans ce domaine, la Flandre est toutefois à la traîne par rapport à la Wallonie, où 255 millions d'euros sont dépensés en aliments et boissons biologiques. Neuf consommateurs flamands sur dix achètent un produit frais biologique au moins une fois par an. Les célibataires sont les plus gros acheteurs et les familles avec enfants aux revenus limités sont celles qui dépensent le moins, même si leur part a doublé depuis 2010. Les supermarchés détiennent une part de marché de 39 %. Les magasins de produits agricoles et les marchés de producteurs sont les canaux dont l'assortiment comporte le plus fort pourcentage de produits biologiques.

La Flandre continue à investir dans l'agriculture biologique au niveau de la production, de la recherche,

In 2019 werd ruim 4,74 miljoen euro Vlaamse en Europese middelen uitgetrokken, vooral voor financiële stimulansen voor de productie. Er gaat ook geld naar biohectaresteun; in 2019 werd 1,47 miljoen euro uitgekeerd aan 448 landbouwers voor 6 400 hectare. De overhedsuitgaven voor bio-onderzoek, voorlichting en kennisonderzoek stegen tot 1,36 miljoen.

Zoals de aanbeveling vraagt, worden ook de consumenten gestimuleerd om bio te kopen, bijvoorbeeld door het Vlaams Centrum voor Agro- en Visserijmarketing VLAM via radio- en tv-spotjes. Dit jaar bedraagt het promotiebudget 1,37 miljoen euro.

Vlaanderen heeft al twintig jaar een strategisch plan voor biologische landbouw. De keuze om in te zetten op de landbouwers zelf, meer onderzoek en gerichte promotie naar de consument heeft effect. Er is veel interesse in omschakeling, meer prakrijkcentra nemen bio op in hun praktijkonderzoek, de vraag naar bioproducten stijgt en meer fabrikanten maken bioproducten. De grootste uitdaging blijft het gelijke speelveld in de regelgeving. De nieuwe Europese verordening inzake biologische landbouw die vanaf 1 januari 2022 van toepassing wordt, moet daartoe bijdragen. Het Vlaams strategisch plan bio zal worden afgetoetst aan het Europees actieplan biologische landbouw. Vanaf 2023 komt er een nieuw Vlaams plan dat rekening zal houden met het Europees actieplan. De administratie moet een traject uitwerken voor de consultatie van de stakeholders. De kick-off van dit project komt er tijdens de strategische stuurgroep van deze maand juni.

De aanbeveling vraagt de overstap naar duurzame en biologische landbouw te bevorderen. Vandaag al ondersteunt Vlaanderen omschakelende landbouwers met financiële stimuli, zoals de biohectarepremie, de terugbetaling van controlekosten, subsidie voor bedrijfsadvies en 30 procent subsidie vanuit het Vlaams Landbouwinvesteringsfonds (VLIF). Daarnaast is er teelttechnische steun, zoals de subsidie voor ‘bio zoekt boer’ en de ‘biobedrijfsnetwerken’. Via bioclusters en ‘bio zoekt keten’ worden de bedrijven op weg gezet om hun nieuwe netwerk uit te bouwen. Deze maatregelen ondersteunen boeren in transitie en zo sluit het beleid aan bij de aanbeveling die ervoor pleit om landbouwers, consumenten en markten met elkaar in verbinding te brengen om zo de economische voorwaarden

de l'innovation et de la consommation. Plus de 4,74 millions d'euros de fonds flamands et européens ont été alloués en 2019 sous la forme, principalement, d'incitants financiers à la production. Des moyens sont également consacrés au soutien aux biohectares ; en 2019, 1,47 million d'euros ont été versés à 448 agriculteurs pour une superficie de 6 400 hectares. Les dépenses publiques pour la bio-recherche, la vulgarisation et la recherche en matière de connaissances ont été portées à 1,36 million.

Comme le demande la recommandation, les consommateurs sont également encouragés à acheter des produits biologiques, par exemple par le biais du Centre flamand pour le marketing de l'agriculture et de la pêche VLAM, au travers de spots radio et télévisés. Cette année, le budget de promotion représente 1,37 million d'euros.

La Flandre est dotée depuis vingt ans d'un plan stratégique pour l'agriculture biologique. Le choix de miser sur les agriculteurs eux-mêmes, sur une recherche poussée et une promotion ciblée auprès des consommateurs a produit ses effets. La conversion suscite un vif intérêt, des centres de pratiques plus en plus nombreux intègrent l'agriculture biologique dans leurs recherches, la demande de produits biologiques augmente et les fabricants sont plus nombreux à produire des produits biologiques. L'uniformisation des règles du jeu reste le défi majeur. Le nouveau règlement européen sur l'agriculture biologique, qui sera d'application à partir du 1er janvier 2022, doit y contribuer. Le plan stratégique flamand pour l'agriculture biologique sera confronté au plan d'action européen pour l'agriculture biologique. À partir de 2023, un nouveau plan flamand tiendra compte du plan d'action européen. L'administration doit définir un trajet pour la consultation des stakeholders. Le coup d'envoi de ce projet sera donné en juin, lors du comité de pilotage stratégique.

La recommandation préconise la promotion du passage à une agriculture durable et biologique. Aujourd'hui, la Flandre soutient déjà les agriculteurs en conversion au moyen d'incitants financiers comme la prime à l'hectare biologique, le remboursement des frais d'inspection, la subvention pour les conseils d'entreprise et une subvention de 30 % du Fonds flamand d'investissement agricole (VLIF). Il existe par ailleurs des aides aux techniques de culture, comme la subvention "bio zoekt boer" (bio cherche agriculteur) et les "biobedrijfsnetwerken" (réseaux d'entreprises bio). Grâce aux bioclusters et à "bio zoekt keten" (bio cherche chaîne), les entreprises sont mises en capacité de créer leur nouveau réseau. Ces mesures soutiennent les agriculteurs en transition et la politique mise en œuvre

en de plattelandsontwikkeling te verbeteren. Verdere acties en stimuli worden onderzocht in het kader van de uitvoering van het Europees bio-actieplan en het GLB.

De ambitie om 25 procent van het landbouwareaal biologisch te maken, die de Europese Commissie naar voren brengt in haar visietekst *van veld tot werk*, is een ambitie op Europees niveau. Momenteel is in Vlaanderen 1,4 procent van het areaal biologisch. Op korte termijn willen groeien naar onrealistische oppervlaktes zou zorgen voor prijsschokken. Vraag en aanbod moeten op elkaar afgestemd zijn, wat ook de aanbeveling vraagt.

De toename van de biologisch bewerkte oppervlakte heeft een effect op de productie, aangezien de oplag per hectare 20 tot 25 procent lager ligt. De oplagvermindering kan echter sterk variëren, al naar gelang van de teelt, de grond, de teelttechniek en de ligging. Men mag dit echter niet uit het oog verliezen, het kan niet de bedoeling zijn bossen of regenwouden te kappen voor bijkomende landbouwgrond.

In de overwegingen verwijst de aanbeveling naar het terugdringen van gewasbeschermingsmiddelen om de waterkwaliteit te verbeteren en de biodiversiteit te beschermen. Ze verwijst naar de EU-richtlijn die bepaalt dat moet worden afgezien van het gebruik van GGO's in de biologische landbouw. Een van de basisprincipes van biologische landbouw is dat het gebruik van GGO's verboden is. Bij de recente vernieuwing van de bio-verordening bleek er geen Europees draagvlak te zijn voor de toelating ervan. Eind april publiceerde de Europese Commissie een studie over deze nieuwe technieken. Of die uiteindelijk zal leiden tot een wijziging van de GGO-wetgeving, zal de toekomst moeten uitwijzen.

Op het vlak van de toelating van biopesticiden ligt in het federale België de bevoegdheid bij de Federale Overheidsdienst Volksgezondheid. Voor de toelating van micro-organismen als biologische bestrijder is het Agentschap Natuur en Bos van het beleidsdomein Omgeving verantwoordelijk. Maar via verschillende kanalen probeert de Vlaamse landbouwminister nu reeds het gebruik van dit type gewasbeschermingsmiddelen te stimuleren. Zo is binnen de IPM-checklijst (Integrated Pest Management) uitdrukkelijk opgenomen dat iedere Vlaamse land- en tuinbouwer in het

est donc conforme à la recommandation de mettre en contact les agriculteurs, les consommateurs et les marchés afin d'améliorer les conditions économiques et le développement rural. D'autres actions et incitants sont à l'étude dans le cadre de la mise en œuvre du plan d'action européen en faveur de l'agriculture biologique et de la PAC.

L'objectif d'atteindre 25 % de la surface agricole biologique, mis en avant par la Commission européenne dans « Du champ à la fourchette » est une ambition définie au niveau européen. En Flandre, 1,4 % des terres sont actuellement biologiques. Vouloir tendre vers des superficies irréalistes à court terme provoquerait un choc de prix. Il faut faire correspondre l'offre et la demande, ce qui est également recommandé dans le texte.

L'augmentation de la surface des cultures bio a un effet sur la production, puisque le rendement à l'hectare est inférieur de 20 à 25 %. La réduction du rendement peut toutefois varier considérablement en fonction de la culture, du sol, de la technique de culture et du lieu. Il ne faut toutefois pas négliger cet aspect car il ne saurait être question de supprimer des bois ou des forêts tropicales pour gagner des terres agricoles supplémentaires.

Dans les considérants, la recommandation fait référence à la réduction de l'usage de produits phytosanitaires pour améliorer la qualité de l'eau et protéger la biodiversité. Elle renvoie à la directive européenne qui exige de s'abstenir d'utiliser des OGM dans l'agriculture biologique. L'un des principes de base de l'agriculture biologique est l'interdiction de l'utilisation d'OGM. Lors du récent renouvellement du règlement sur l'agriculture biologique, il est apparu qu'il n'y avait pas d'adhésion en faveur de l'autorisation de ces derniers. Fin avril, la Commission européenne a publié une étude sur ces nouvelles techniques. L'avenir nous dira si cela conduira à une modification de la législation sur les OGM.

En Belgique fédérale, la compétence relative à l'autorisation des biopesticides relève du Service public fédéral Santé publique. L'autorisation des micro-organismes en tant qu'agents de contrôle biologique relève de l'Agence Nature et Forêts au sein du domaine politique Environnement. Mais la ministre flamande de l'Agriculture s'efforce déjà, par différents canaux, de stimuler l'utilisation de ce type de produits phytosanitaires. Ainsi, la checklist IPM (Integrated Pest Management) stipule explicitement que tout agriculteur et horticulteur flamand doit privilégier, dans le

kader van een geïntegreerde aanpak van gewasbeschermingsproblemen op zijn bedrijf, voorkeur dient te geven aan de inzet van niet-chemische gewasbeschermingstechnieken en –middelen, zoals biologische gewasbescherming, voor zover dit financieel haalbaar is binnen het economische kader dat de landbouwer door zijn afnemers krijgt opgelegd.

Binnen de lopende GMO-programma's voor groenten en fruit (Gemeenschappelijke Marktordening) wordt het gebruik van welbepaalde biopesticiden en biologische bestrijdingsmiddelen en –technieken financieel ondersteund. In dit kader kan ook worden vermeld dat de inzet van mechanische onkruidbestrijding als duurzaam alternatief voor chemische onkruidbestrijding gestimuleerd wordt via een verhoogde tussenkomst voor schoffel- en wiedmachines vanuit het VLIF. En ten slotte is het belangrijk om te weten dat de Vlaamse praktijk- en landbouwcentra, gespecialiseerd in de verschillende subsectoren, ter ondersteuning van de Vlaamse land- en tuinbouwers reeds uitgebreid onderzoek hebben verricht naar biologische gewasbescherming.

De heer Kennes rondt af. Vlaams minister Hilde Crevits is niet enkel bevoegd voor landbouw, maar ook voor innovatie. Daarom gaat de heer Kennes tot slot even in op de aanbeveling om “onderzoek en ontwikkeling op het vlak van duurzame landbouw (onder andere biologische landbouw) te versterken”. Vlaanderen zet hard in op onderzoek en innovatie om de biologische productie nog te verbeteren. Zo maakt de minister jaarlijks meer dan 600.000 euro vrij voor specifiek wetenschappelijk onderzoek in de biologische sector. Dat kan gaan over robuuste rassen met natuurlijke resistentie, het sluiten van kringlopen, optimalisatie van bemesting. Op die manier proberen we samen met de sector om de doelstellingen die deze Beneluxassemblee met deze aanbeveling voor ogen heeft, ook via het innovatiebeleid dichter bij hun realisatie te brengen. (*Applaus*)

De voorzitster stelt vast dat het de heer Kennes de Beneluxaanbeveling over duurzame landbouw al ruim heeft becommentarieerd. Rapporteur Wouter De Vriendt zal die aanbeveling nu toelichten.

De *Wouter de Vriendt*, rapporteur, (B) dankt de heer Kennis voor zijn gewaardeerde commentaar bij de aanbeveling. Dit is een soort kaderresolutie, een ambitienota waaruit het engagement van de Benelux spreekt om de overgang naar een duurzame landbouw mogelijk te maken, en dat op een redelijke manier en

cadre d'une approche intégrée des problèmes de protection des cultures sur son exploitation, l'utilisation de techniques et d'agents de protection des cultures non chimiques, comme la protection biologique des cultures, pour autant que cela soit financièrement réalisable dans le cadre économique imposé à l'agriculteur par ses acheteurs.

Dans le cadre des programmes en matière d'OCM (Organisation commune des marchés) pour les fruits et légumes, l'utilisation de biopesticides et d'agents et techniques de lutte biologique bien définis bénéficie d'un soutien financier. Dans ce contexte, il convient aussi de préciser que l'utilisation du désherbage mécanique comme alternative durable au désherbage chimique est stimulée par une l'intervention accrue du VLIF pour les houes et les désherbeuses. Enfin, il est important de savoir qu'en vue de soutenir les agriculteurs et horticulteurs flamands, les centres flamands de pratique et d'agriculture, spécialisés dans les différents sous-secteurs, ont déjà mené des recherches approfondies sur la protection biologique des cultures.

M. Kennes en arrive à sa conclusion. La ministre flamande, Mme Hilde Crevits, n'est pas seulement responsable de l'agriculture mais aussi de l'innovation. C'est pourquoi il évoque brièvement la recommandation qui est faite de "renforcer la recherche et le développement dans le domaine de l'agriculture durable (y compris l'agriculture biologique)". La Flandre mise abondamment sur la recherche et l'innovation pour améliorer encore la production biologique. Ainsi, la ministre dégage chaque année plus de 600 000 euros pour des recherches scientifiques spécifiques dans le secteur biologique. Il peut s'agir de variétés robustes à résistance naturelle, de la fermeture de circuits ou de l'optimisation de la fertilisation. Nous nous efforçons de la sorte de tendre avec le secteur vers la réalisation des objectifs que l'Assemblée Benelux poursuit avec cette recommandation, notamment au-travers de la politique d'innovation. (*Applaudissements*)

La *présidente* relève que M. Kennes a déjà largement commenté la recommandation Benelux sur l'agriculture durable que le rapporteur, M. deWouter De Vriendt, va à présent expliciter.

M. Wouter de Vriendt, rapporteur, (B) remercie M. Kennes pour ses intéressants commentaires au sujet de la recommandation. Il s'agit en quelque sorte d'une résolution-cadre, d'une note qui traduit les ambitions et l'engagement du Benelux pour permettre d'opérer la transition vers une agriculture durable, de

rekening houdend met allerlei omstandigheden die de heer Kennes daarnet heeft geschetst.

De aanbeveling is het logische verlengstuk van een hele reeks vergaderingen, te beginnen met de conferentie in Bettembourg op 18 oktober 2019. Ze schakelt zich ook in de Europese *Green Deal* in, waarin de transitie naar een duurzamer voedselmodel essentieel wordt genoemd en waarin staat dat ook de landbouw een belangrijke rol kan spelen in de strijd tegen de klimaatopwarming en voor de bescherming van het leefmilieu en de biodiversiteit. De Europese Unie stelt zich tot doel om tegen 2030 minstens 25 procent van de landbouwgronden aan te wenden voor biologische landbouw – in het besef dat biologische landbouw zeker niet het enige model van duurzame landbouw is.

De resolutie wijst verder op de economische kansen die gepaard gaan met de uitbouw van een duurzame landbouw en een duurzame voedselketen. Economische kansen impliceren ook extra werkgelegenheid.

Het ondersteunen van landbouwers die willen overschakelen naar duurzamere productiemethodes is daarbij zeer belangrijk. Ook duurzame landbouw moet een rendement halen, het inkomen van landbouwers moet op peil blijven.

De context voor zo'n transitie is in elk geval gunstig, kijk maar naar de cijfers. Er is een stijgende vraag, nationaal, Europees en wereldwijd, bij de consument naar duurzame biologische landbouwproducten. Veel aandacht zal dus moeten gaan naar de beschikbaarheid en de betaalbaarheid van zulke producten en daar heeft de overheid een rol te spelen.

De Benelux is een sterke exportregio, daarom is het goed dat de resolutie ook het exportpotentieel van duurzame landbouw aanhaalt. Verder spreekt uit de tekst de ambitie om het gebruik van gewasbeschermingsmiddelen terug te dringen om also de waterkwaliteit en de biodiversiteit te bevorderen. Men zegt ook duidelijk dat van het gebruik van genetisch gemodificeerde organismen in de biologische landbouw moet worden afgezien, dat conform de Europese richtlijnen.

Daarna volgen in de resolutietekst de vele aanbevelingen die het parlement aan de regeringen voorlegt. De heer De Vriendt zal er een aantal uitleggen. We vragen de regeringen om de bevolking meer bewust te maken van het potentieel van de biologische en duurzame

manière raisonnable et en tenant compte des diverses circonstances que M. Kennes vient d'évoquer.

Cette recommandation est la suite logique d'une série d'événements, dont la conférence de Bettembourg du 18 octobre 2019. Elle s'inscrit également dans le cadre du "*Green Deal*" européen, qui indique que la transition vers un modèle alimentaire plus durable est essentielle et que l'agriculture peut également jouer un rôle important dans la lutte contre le réchauffement climatique et la protection de l'environnement et de la biodiversité. L'Union européenne s'est fixé pour objectif de convertir au moins 25 % des terres agricoles à l'agriculture biologique d'ici 2030, sachant néanmoins que l'agriculture biologique n'est certainement pas le seul modèle d'agriculture durable.

La résolution souligne également les possibilités économiques associées au développement d'une agriculture et d'une chaîne alimentaire durables et qui s'accompagnent également de la création d'emplois supplémentaires.

Le soutien aux agriculteurs qui souhaitent se convertir à des méthodes de production plus durables est très important à cet égard. L'agriculture durable doit également atteindre un certain rendement ; les revenus des agriculteurs doivent être préservés.

En tout état de cause, le contexte est favorable à une telle transition. Il suffit pour s'en convaincre d'examiner les chiffres. On observe chez les consommateurs une demande croissante, aux niveaux national, européen et mondial, pour des produits agricoles biologiques durables. Il faudra donc se montrer très attentif à la disponibilité et à la payabilité de ces produits, et c'est là qu'interviennent les pouvoirs publics.

La résolution mentionne également le potentiel de l'agriculture durable en matière d'exportation, ce qui est une bonne chose dans la mesure où le Benelux est une région largement exportatrice. Le texte traduit également l'ambition de réduire l'utilisation des produits phytosanitaires dans le souci d'améliorer la qualité de l'eau et de promouvoir la biodiversité. De même, elle précise très clairement qu'il convient, conformément aux directives européennes, de proscrire l'utilisation d'organismes génétiquement modifiés dans l'agriculture biologique.

Le texte de la résolution comporte ensuite les nombreuses recommandations que le Parlement adresse aux gouvernements. M. De Vriendt se propose d'en souligner quelques-uns. Il est demandé aux gouvernements de sensibiliser davantage la population au

landbouw en om zich ertoe te engageren de overstap naar dat soort landbouw te bevorderen. Daartoe zullen ze bijvoorbeeld in de verschillende landbouwopleidingen meer aandacht moeten inbouwen voor de verschillende duurzame landbouwmethodes.

Men vraagt ook om zeker de kleinere producenten te helpen, wat kan door de op te richten producentenorganisaties te ondersteunen en de groepscertificering mogelijk te maken. Verder wordt er gevraagd om het onderzoek en de ontwikkeling op het vlak van duurzame landbouw te versterken, iets wat de Vlaamse overheid blijkbaar al in zekere mate doet. De regeringen zouden ook collectieve instellingen als scholen of werkomgevingen kunnen stimuleren om duurzame landbouwproducten in de kantines aan te bieden.

De resolutie pleit voor het aangaan van partnerschappen met landbouwers om zo samen de uitdagingen efficiënter te kunnen aanpakken. Ze sluit om diezelfde reden af met een oproep tot nog meer grensoverschrijdende samenwerking binnen de Benelux, met het oog op een betere uitwisseling van informatie, kennis en ervaringen.

De commissie hield verschillende vergaderingen over dit onderwerp en de rapporteur wil in het bijzonder mevrouw Tinne Rombouts bedanken, die voor veel input in deze aanbeveling heeft gezorgd. (*Applaus*)

De *voorzitster* stelt vast dat een aantal leden wenst te reageren op deze twee inleidende exposés.

De heer *Steven Coenegrachts* (B) dankt de rapporteur en de heer Kennes voor hun toelichtingen bij deze aanbevelingen. Duurzame landbouw is inderdaad meer dan biolandbouw alleen, het gaat ook over agroforestry en een verduurzaming van de intensieve landbouw. Onze landen hebben er baat bij om voor al die businessmodellen plaats in te ruimen. Het is niet de taak van de overheid om te kiezen tussen die modellen, het is haar taak om een rechtszeker kader te bieden waarbinnen alle ondernemers in de landbouwsector binnen hun model hun vindingrijkheid en creativiteit kunnen tonen.

In hoeverre moet de overheid vraag en aanbod beïnvloeden, zo werd hier gevraagd. Spreker vindt dat daar de markt moet spelen, dat is de beste manier om vraag en aanbod op elkaar af te stemmen. Door rechtszekerheid te bieden en het speelveld af te bakenen kan de overheid wel perspectieven op de langere termijn

potentiel que renferme l'agriculture biologique et durable et de s'engager à promouvoir la transition vers ce type d'agriculture. À cet effet, il conviendra d'accorder une plus grande attention aux diverses méthodes d'agriculture durable dans les différents programmes de formation agricole.

Il est également demandé d'aider plus particulièrement les petits producteurs, par exemple en soutenant les organisations de producteurs qui devront être créées et en facilitant la certification de groupe. En outre, il est demandé de renforcer la recherche et le développement dans le domaine de l'agriculture durable, ce que le gouvernement flamand semble déjà faire dans une certaine mesure. Les gouvernements pourraient également encourager les institutions collectives telles que les écoles ou les lieux de travail à proposer des produits agricoles durables dans leurs cantines.

La résolution préconise la création de partenariats avec les agriculteurs afin de relever ensemble et plus efficacement les défis. Enfin, pour la même raison, le texte se termine par un appel au renforcement de la coopération transfrontalière au sein du Benelux, en vue d'un échange d'informations, de connaissances et d'expériences plus efficace.

La commission a tenu plusieurs réunions sur ce sujet et le rapporteur tient à remercier tout particulièrement Mme Tinne Rombouts, qui a largement contribué à cette recommandation. (*Applaudissements*)

La *présidente* constate que des membres souhaitent réagir à ces deux exposés introductifs.

M. *Steven Coengrachts* (B) remercie le rapporteur et M. Kennes pour leurs précisions au sujet de ces recommandations. L'agriculture durable ne se résume en effet pas à l'agriculture biologique ; il y a également de l'agroforesterie et durabilisation de l'agriculture intensive. Nos pays ont intérêt à réservier une place à tous ces modèles économiques. Il n'appartient pas aux pouvoirs publics de choisir entre ceux-ci mais bien de proposer un cadre juridique sûr au sein duquel tous les entrepreneurs du secteur agricole puissent faire preuve d'ingéniosité et de créativité dans le contexte de leur modèle.

Il a été demandé ici dans quelle mesure les pouvoirs publics doivent influer sur l'offre et la demande. L'orateur estime que c'est le marché qui doit intervenir à cet égard car c'est le meilleur moyen de faire correspondre l'offre à la demande. En offrant la sécurité juridique et en délimitant le terrain de jeu, les pouvoirs publics

bieden aan landbouwers. De laatste jaren waren er verschillende netelige thema's die alleen maar onzekerheid creëerden, doordat tegen een sneltreinvaart allerlei regelgevingen werden verstrengd, denk aan de bemestingsproblematiek, de gewasbescherming, de kwestie van de stikstof, maar ook het ruimtelijke areaal dat we voor landbouw ter beschikking stellen. In Vlaanderen bijvoorbeeld is de uitdaging zeer groot als je van 1,4 procent landbouwoppervlakte voor biologische landbouw op korte termijn naar 25 procent wil gaan. Als Vlaams volksvertegenwoordiger heeft de heer Coenegrachts trouwens een aantal voorstellen ingediend om het Vlaamse landschap in drie compartimenten te verdelen, maar dat is een discussie die ons vandaag te ver zou leiden.

Spreker besluit dat dit zeker een verdienstelijke resolutie is, maar dat we verder moeten kijken dan de biologische landbouw: een verduurzaming van de traditionele landbouw biedt mooie kansen. Daarbij moeten we ons realiseren dat elke regel die een regio uitwerkt, een impact heeft op de buurregio. Hij verwijst daarbij naar het stikstofdossier en naar de Nederlandse beslissing om grote kippenstallen op te doen. Als die stal dan naar België komt, heb je het probleem gewoon verlegd. Binnen de Benelux moeten verduurzamingsmaatregelen bijgevolg steeds worden gestroomlijnd.

De heer *Pim van Ballekom* (N) is de heer Kennes dankbaar omdat hij expliciet aanhaalde dat het ondernemerschap moet worden gestimuleerd, dat we zicht moeten houden op de economische en sociale componenten die met de verduurzaming van de landbouw verband houden en dat we moeten streven naar een realistisch toekomstperspectief. Dat zijn zoete begrippen, die er bij de heer Van Ballekom ingaan als Gods woord in een voorganger. (*Glimlachjes*)

De heer De Vriendt presenteerde ons daarnet een evenwichtige resolutie, waarvoor dank. Toch wenst de heer Van Ballekom een kanttekening te maken. Met circulaire biologische landbouw, hoe goed die ook is en hoe hard we die ook moeten stimuleren, kan de wereldbevolking niet worden gevoed. Wie het tegendeel beweert, lijdt aan de tunnelvisie van de Grachtengordel, zoals men dat in Nederland noemt. De Covid-crisis heeft bewezen dat zulke utopische denkbeelden misleidend zijn. Het World Food Program heeft niet voor niets de Nobelprijs gewonnen voor haar activiteiten in Afrika, toen daar in dit bijzondere Covid-jaar de honger sterk begon toe te nemen. Honger is op den duur een bedreiging voor de wereldvrede. In de visie van de heer Van Ballekom moet men alles op alles zetten om de intensieve landbouw ook te verduurzamen, met

peuvent offrir aux agriculteurs des perspectives à long terme. Ces dernières années, un certain nombre de questions épineuses n'ont fait que générer l'incertitude, car des réglementations diverses ont été renforcées à un rythme effréné : il n'est que de songer aux dossiers des engrais, de la protection des cultures, de l'azote mais aussi à l'espace que nous consacrons à l'agriculture. En Flandre, par exemple, le défi est très important si l'on veut faire passer à court terme de 1,4 % à 25 % la part des terres disponibles pour l'agriculture biologique. En sa qualité de membre du Parlement flamand, M. Coenegrachts a du reste déposé un certain nombre de propositions visant à subdiviser le paysage flamand en trois compartiments, mais une discussion à ce sujet nous mènerait trop loin aujourd'hui.

L'orateur conclut en disant qu'il s'agit certes d'une résolution méritoire mais que nous devons voir plus loin que l'agriculture biologique : la durabilisation de l'agriculture traditionnelle offre de grandes possibilités. Nous devons prendre conscience que toute règle mise en œuvre par une région a un impact sur la région voisine. Il songe en l'espèce au dossier de l'azote et à la décision néerlandaise de démanteler les grands poulaillers. Si c'est pour ensuite transférer ces installations en Belgique, on aura simplement déplacé le problème. Dans le Benelux, les mesures de durabilisation doivent toujours être coordonnées.

M. *Pim van Ballekom* (N) remercie M. Kennes d'avoir explicitement indiqué que l'esprit d'entreprise doit être encouragé, qu'il faut rester attentif aux composantes économiques et sociales liées à une agriculture plus durable et qu'il faut tendre vers une perspective d'avenir réaliste. Ce sont là de douces paroles aux oreilles de M. Van Ballekom qui les fait siennes, comme le pasteur le fait de la parole de Dieu. (*Sourires*)

M. De Vriendt nous a présenté une résolution équilibrée, et l'orateur l'en remercie. M. Van Ballekom souhaite néanmoins formuler un commentaire. L'agriculture biologique circulaire, aussi vertueuse soit-elle et aussi nécessaire que soit sa promotion, ne permet pas de nourrir la population mondiale. Quiconque prétend le contraire souffre de la vision étiquetée du *Grachtengordel*, comme on dit aux Pays-Bas. La crise Covid a montré que de telles conceptions utopiques sont trompeuses. Ce n'est pas sans raison que le Programme alimentaire mondial a reçu le prix Nobel pour ses activités en Afrique où la famine a fortement augmenté au cours cette année spéciale Covid. À long terme, la famine constitue une menace pour la paix mondiale. Tout doit être fait aux yeux de M. Van Ballekom pour rendre l'agriculture intensive plus durable

gebruikmaking van technologische vernieuwingen. Hij is als adviseur betrokken bij een bedrijf dat zich sterk maakt dat alle rundvee-, melkvee- en varkenshouderijen kunnen worden omgebouwd tot bedrijven die 95 procent minder stikstof en ammoniak uitstoten, en dat tegen geringe kosten. De voordelen voor de boer liggen voor de hand: voor een ton mest betaalt hij geen 28 euro meer, maar slechts 13 euro. Iedereen wint er dus bij. Als we inzetten op dat soort verduurzaming, belanden we echt in de win-winsituatie die ook op het einde van de aanbeveling wordt genoemd.

Mevrouw *Tinne Rombouts* (B) (videoconferentie) dankt de rapporteur, ook voor de fijne samenwerking om tot een gedragen tekst te komen, en de heer Kennes voor zijn volledig overzicht van de stand van zaken in Vlaanderen.

Ze is blij dat landbouw hier aan bod komt. Landbouw staat garant voor voldoende, veilige en gezonde voeding. Dat is een sterk punt van onze agro-industrie, die een belangrijke economische sector is in de drie landen.

Landbouw is een van de meest innovatieve sectoren. De sector werkt met planten en dieren, ze heeft geen start-stopknop, en is weersafhankelijk. Door de eeuwen heen is landbouw evolutief geweest en stond ze steeds voor nieuwe uitdagingen. Ze moet ook meer aandacht geven aan duurzaamheid. Op verschillende fronten speelt de sector in de drie landen een vooraanstaande rol bij verschillende nieuwe technieken. Voor duurzaamheid kunnen tal van technieken en praktijken worden ingepast in de bedrijfsvoering. Belangrijk is dat er vrijheid van ondernemen is wat betreft de werkwijze, technieken en methodieken van het bedrijf.

Het landbouwbedrijf bestaat niet, er is diversiteit en dat is net de rijkdom. De uitdaging is om iedereen mee te krijgen in het duurzame verhaal en iedereen de kans te geven duurzaam te werken. Voor de overheid is het belangrijk om dit te ondersteunen en te faciliteren.

Het Beneluxparlement heeft een conferentie over duurzame landbouw, meer bepaald biolandbouw, georganiseerd vóór mevrouw Rombouts er lid van was, maar ze heeft het verslag gelezen. Biologische landbouw is een methodiek waarmee een aantal duurzame technieken wordt geïmplementeerd, wat erkend wordt door een Europees certificaat. De Europese doelstel-

également, grâce aux innovations technologiques. Il est concerné en tant que consultant par les activités d'une entreprise qui se fait fort de convertir, à faible coût, toutes les exploitations de production de viande bovine, porcine et laitière en exploitations émettant 95 % d'azote et d'ammoniac en moins. Les avantages pour l'agriculteur sont évidents : pour une tonne de fumier, il ne paie plus 28 euros, mais seulement 13 euros. Chacun est donc gagnant. En misant sur ce type de durabilité, nous aboutirons réellement à une situation win-win telle qu'elle est également mentionnée à la fin de la recommandation.

Mme *Tinne Rombouts* (B) (vidéoconférence) remercie le rapporteur, entre autres pour la bonne coopération qui a permis d'en arriver à un texte suscitant une large adhésion, et M. Kennes pour son aperçu complet de la situation en Flandre.

Elle se félicite de l'inscription du thème de l'agriculture à l'ordre du jour. L'agriculture garantit une alimentation suffisante, sûre et saine. C'est un point fort de notre agro-industrie, qui constitue un secteur économique important dans les trois pays.

L'agriculture est l'un des secteurs les plus innovants. Le secteur travaille avec des plantes et des animaux, n'est pas équipé d'un bouton start-stop et est tributaire des conditions météorologiques. Au fil des siècles, l'agriculture a évolué et a été amenée à relever de nouveaux défis. Elle a également dû se montrer plus attentive à la durabilité. Dans les trois pays, le secteur est à l'avant-garde de plusieurs techniques nouvelles. En ce qui concerne la durabilité, de nombreuses techniques et pratiques peuvent être intégrées dans la gestion. L'important est l'existence d'une liberté d'entreprise concernant les méthodes de travail, les techniques et les méthodologies de l'exploitation.

Il n'existe pas une forme unique d'entreprise agricole : il y a de la diversité et c'est précisément ce qui en fait la richesse. Le défi consiste à rallier chacun au principe de la durabilité et à permettre à chacun de travailler de manière durable. Il est important que les pouvoirs publics soutiennent et facilitent ce processus.

Le Parlement Benelux a organisé une conférence sur l'agriculture durable, plus précisément l'agriculture biologique, avant que Mme Rombouts n'en devienne membre mais elle en a lu le rapport. L'agriculture biologique est une méthodologie qui met en œuvre un certain nombre de techniques durables et qui fait l'objet d'une reconnaissance sous la forme d'un certi-

ling is 25 procent van het landbouwareaal in Europa voor biologische landbouw te bestemmen tegen 2030. Luxemburg wil tegen 2050 100 procent biologische landbouw. De landen en regio's gaan aan de slag om te kijken naar hun aandeel.

Een Vlaams aandachtspunt is het vermijden van een ontwrichte markt. Er mag geen te groot gat ontstaan. De hele keten moet samen voorwaarts. De resolutie biedt ondersteuning aan de drie landen om dat waar te maken.

Meer extensieve landbouw als biologische landbouw moet voldoende grond ter beschikking hebben om de voedselvoorziening op peil te houden en de strategische positie van onze voedingsindustrie te behouden. Voldoende grond ter beschikking stellen is cruciaal. Dat wilde mevrouw Rombouts toevoegen voor het verslag.

Verder denkt zij dat het een mooie resolutie is.

De heer *Jean-Philippe Florent* (B) dankt de rapporteur en de heer Kennes voor hun interessante en gedetailleerde uiteenzettingen.

Hij vindt dit een zeer belangrijk moment, omdat de lidstaten nu hun strategisch plan voorbereiden. Alleen België heeft twee plannen. Ook Wallonië bereidt een strategisch plan voor.

In welke mate is deze resolutie al gerealiseerd in de strategische plannen? Het Waalse strategisch plan bio wil 30 procent bio tegen 2030, wat redelijk ambitieus is. In welke mate integreert het nieuwe GLB strategisch plan deze doelstellingen?

De heer Florent hoopt dat de leden de resolutie in hun parlementen zullen uitdragen.

De heer *Bob van Pareren* (N) is blij met de inzichten van de heer Kennes en met het duidelijke verslag van de heer De Vriendt.

Er wordt veel gesproken over het aanbod, maar aan de andere kant is er de consument, voor wie de prijs heel belangrijk is. De minderbedeelden hebben geen toegang tot de biologische producten. Moet er ook geen verzoek worden opgenomen om te onderzoeken wat er kan worden gedaan om de prijzen zo te maken dat ze kunnen concurreren met de huidige prijzen?

ficat européen. L'objectif européen est d'arriver d'ici 2030 en Europe à 25 % de terres consacrées à l'agriculture biologique. Le Luxembourg entend se doter d'une agriculture biologique à 100 % d'ici 2050. Les pays et les régions se mettent à l'œuvre pour examiner la part qui est la leur.

En Flandre, ne pas perturber le marché constitue une priorité. L'écart ne doit pas être trop important. Tous les éléments de la chaîne doivent progresser ensemble. La recommandation prévoit un soutien aux trois pays pour réaliser cet objectif.

L'agriculture plus extensive, comme l'agriculture biologique, doit disposer de suffisamment de terres pour maintenir l'approvisionnement alimentaire et préserver la position stratégique de notre industrie alimentaire. Il est essentiel de mettre à disposition des terres en nombre suffisant. C'est un point que Mme Rombouts souhaitait ajouter au rapport.

Pour le surplus, il s'agit à ses yeux d'une bonne recommandation.

M. *Jean-Philippe Florent* (B) remercie le rapporteur et M. Kennes pour leurs exposés intéressants et détaillés.

Il considère que le moment est très important dans la mesure où les États membres sont en train de préparer leur plan stratégique. Seule la Belgique a deux plans. La Wallonie prépare également un plan stratégique.

Dans quelle mesure cette recommandation a-t-elle déjà été traduite dans les plans stratégiques ? Le plan stratégique bio wallon veut en arriver à 30 % d'agriculture bio en 2030, ce qui est assez ambitieux. Dans quelle mesure le nouveau plan stratégique de la PAC intègre-t-il ces objectifs ?

M. Florent espère que les membres évoqueront la recommandation au sein de leur parlement.

M. *Bob van Pareren* (N) salue l'exposé de M. Kennes et le rapport clair de M. De Vriendt.

Il est abondamment question de l'offre, mais il y a également le consommateur pour qui le prix constitue un élément très important. Les moins fortunés n'ont pas accès aux produits biologiques. Ne faudrait-il pas également demander d'étudier ce qui peut être entrepris pour rendre les prix compétitifs par rapport aux prix actuels ?

De heer *Alexander van Hattem* (N) dankt de heer Kennes, maar heeft een paar opmerkingen. Er werden al enkele kanttekeningen gemaakt door de heren Coenegrachts en Van Ballekom waarin de heer Van Hattem zich kan vinden.

De aanbeveling legt nogal sterk de verbinding met de Green Deal, waar de fractie van de heer Van Hattem niet achter staat. De investeringen in duurzame landbouw moeten omhoog, maar wie moet die doen? De sector of de overheid? Als dat de overheid is, kan dat leiden tot een oneerlijke positie ten opzichte van de reguliere landbouw. Biologische landbouw is prima, iedere ondernemer kiest zijn bedrijfsmodel. Bij de boer winkelen is goed, maar de beschikbaarheid is er wel beperkt. De aanbeveling is een sympathieke ontwikkeling, maar met een verkeerde insteek.

Mevrouw *Carla Moonen* (N) studeerde af aan de Wageningse Landbouwuniversiteit en misschien viel het haar daarom op dat één punt nog niet werd genoemd, niet door de heer Kennes, niet door rapporteur De Vriendt: wat eten we? Als we de hele wereld willen voeden met landbouwproducten, moeten we ook naar ons dieet durven te kijken. De universiteiten van Wageningen en Groningen deden onderzoek naar de impact van onze vleesconsumptie. Als die drastisch zou dalen, heb je veel minder grond nodig, veel minder water, veel minder kunstmest. Ons voedingspatroon bepaalt dus wel degelijk mee of we de wereld kunnen voeden. Ons dieet moet dus een plek krijgen in het debat.

De heer *Ward Kennes*, namens mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Landbouw, (België) is verheugd dat op een zaterdagochtend, die toch traditioneel bedoeld is voor rapporten en hamerstukken, zulk een boeiend debat op gang kwam. Verschillende sprekers hadden het over het verduurzamen van de intensieve landbouw en over de rol van de markt daarbij. Iedereen was het erover eens dat een versterking van de biologische landbouw geen afbreuk mag doen aan de vrije keuze van de ondernemer-landbouwer. Overal in de Benelux boekt men vooruitgang inzake verduurzaming van de landbouw, waarbij biologische landbouw een grote plaats inneemt, maar geen unieke plaats.

De heer Kennes heeft tijdens het debat een aantal punten genoteerd die hij aan zijn minister en haar medewerkers zal bezorgen. Die punten kunnen dan worden meegenomen bij het opstellen van het nieuwe

M. *Alexander van Hattem* (N) remercie M. Kennes mais souhaite formuler quelques commentaires. M. Coenegrachts et M. Van Ballekom ont déjà formulé un certain nombre d'observations auxquelles il peut se rallier.

La recommandation établit un lien assez étroit avec le Green Deal, que le groupe de M. Van Hattem ne soutient pas. Il faut investir davantage dans l'agriculture durable mais à qui appartient-il de le faire ? Aux pouvoirs publics ou au secteur ? S'il s'agit des pouvoirs publics, cela pourrait déboucher sur une position injuste vis-à-vis de l'agriculture régulière. L'agriculture biologique est une très bonne chose mais chaque entrepreneur choisit son modèle économique. Faire ses achats chez le fermier, pourquoi pas, mais la disponibilité y est limitée. La recommandation repose une évolution louable mais c'est l'approche qui laisse à désirer.

Mme *Carla Moonen* (N) est diplômée de l'Université agricole de Wageningen et c'est peut-être pour cela qu'elle a observé qu'un point n'a été mentionné ni par M. Kennes ni par le rapporteur, M. De Vriendt : que mangeons-nous ? Si nous voulons nourrir le monde entier avec des produits agricoles, nous devons également accepter de nous pencher sur notre alimentation. Les universités de Wageningen et de Groningue ont mené des recherches sur l'impact de notre consommation de viande. Si elle était radicalement réduite, il faudrait beaucoup moins de terres, beaucoup moins d'eau et beaucoup moins d'engrais artificiels. Nos comportements alimentaires contribuent donc réellement à répondre à la question de savoir si nous pourrons nourrir la planète.

M. *Ward Kennes*, au nom de Mme Hilde Crevits, ministre flamande de l'Agriculture, (Belgique) se félicite de ce qu'un débat aussi passionnant puisse se tenir un samedi matin, un moment traditionnellement consacré à des rapports et à des formalités. Plusieurs intervenants ont évoqué la nécessité de rendre l'agriculture intensive plus durable et le rôle du marché dans ce domaine. Tous s'accordent à dire que le renforcement de l'agriculture biologique ne doit pas compromettre le libre choix de l'entrepreneur-agriculteur. Partout dans le Benelux, des progrès sont réalisés dans la durabilisation de l'agriculture, l'agriculture biologique occupant une place certes importante mais pas unique.

M. Kennes a noté au cours du débat un certain nombre de points qu'il portera à la connaissance de sa ministre et à ses collègues. Il pourra en être tenu compte ultérieurement, lors de l'élaboration du nouveau plan

Strategisch Plan Biologische Landbouw Vlaanderen 2023.

De *Wouter de Vriendt*, rapporteur, (B) wenst eveneens iedereen te bedanken voor de boeiende inbreng in het debat. Er werden inderdaad nieuwe punten aangedragen, die ons moeten aanzetten om deze thematiek niet te laten rusten de komende jaren en nu al aan een volgende aanbeveling te denken.

De aanbeveling die we nu doen om dit thema aan de slag te gaan in de nationale en regionale parlementen is een generiek advies. De Beneluxparlementsleden moeten aan de regeringen steun vragen voor de aanbevelingen uit de resolutie en om ze te verwerken in de nationale plannen die moeten worden ingediend bij de EU.

Iedereen hier was het eens over het belang van een duurzamere landbouw, al werden er wel verschillende accenten gelegd. Zo wezen sommigen op het belang van een rechtszeker kader voor de landbouwers, wat een taak van de overheid is. Er werd ook gewezen op de noodzaak van een verduurzaming van de traditionele landbouw. De rapporteur geeft aan dat de resolutie daar wel degelijk aandacht voor heeft, ruimer dus dan de conferentie in Bettembourg, toen het exclusief over biologische landbouw ging. De resolutie verwijst ook naar de prijs voor de consument, ook iets waar sommige sprekers op aandrongen: als we de vraag naar biologische producten willen stimuleren, zal dat afhangen van de beschikbaarheid en de betaalbaarheid.

Men vroeg waarom er wordt verwezen naar de Europese Green Deal. De heer De Vriendt geeft aan dat een duurzamer voedselmodel wel degelijk deel uitmaakt van die Green Deal. Landbouwers zijn belangrijk in de strijd tegen de klimaatopwarming en voor meer biodiversiteit en een schoner milieu. Daarom leek het de opstellers van de aanbeveling aangewezen om naar dat grotere kader te verwijzen.

De aanbeveling schetst een aantal mogelijkheden om te investeren in duurzame landbouw: geld voor onderzoek en ontwikkeling, subsidies, ondersteuning van het gezinsinkomen van landbouwers.

De voorzitster dankt iedereen voor zijn/haar inbreng in dit debat en bij de totstandkoming van deze aanbeveling. Nu is het moment gekomen om te stemmen over het voorstel van aanbeveling.

stratégique flamand pour l'agriculture biologique 2023.

M. *Wouter de Vriendt*, rapporteur, (B) tient également à remercier tous les participants pour leur contribution intéressante au débat. De nouveaux points ont en effet été soulevés, ce qui devrait nous inciter à ne pas laisser cette question en suspens pendant les prochaines années et à réfléchir d'ores et déjà à une prochaine recommandation.

La recommandation que nous formulons aujourd’hui pour que les parlements nationaux et régionaux se mettent au travail sur ce thème constitue un avis générique. Les parlementaires du Benelux devraient appeler les gouvernements à soutenir les demandes qui figurent dans la recommandations et à, en tenir compte dans les plans nationaux qui seront soumis à l’UE.

Chacun ici confirme l’importance d’une agriculture plus durable, même si les accents divergent à cet égard. Ainsi, certains ont souligné l’importance d’un cadre juridique sûr pour les agriculteurs, ce qui relève des pouvoirs publics. La nécessité de rendre l’agriculture traditionnelle plus durable a également été mentionnée. Le rapporteur précise que la résolution est attentive à cet aspect, davantage donc que la conférence de Bettembourg qui portait exclusivement sur l’agriculture biologique. La recommandation fait également référence au prix pour le consommateur, un point sur lequel certains intervenants ont insisté : si nous voulons stimuler la demande de produits biologiques, cela dépendra de la disponibilité et de l’accessibilité des produits sous l’angle financier.

Il a été demandé pourquoi il est fait référence au Green Deal européen. M. De Vriendt indique qu'un modèle alimentaire plus durable fait partie intégrante de ce Green Deal. Les agriculteurs ont un rôle important à jouer lorsqu'il s'agit de lutter contre le réchauffement climatique, élargir la biodiversité et rendre l'environnement plus propre. C'est pourquoi il a paru approprié aux auteurs de la recommandation de se référer à ce cadre plus large.

La recommandation présente un certain nombre de possibilités pour investir dans l’agriculture durable : argent pour la recherche et le développement, subventions, soutien en faveur des revenus familiaux des agriculteurs.

La *présidente* remercie tous les participants pour leur contribution au débat et à l’élaboration de la recommandation. Il est temps à présent de mettre la proposition de recommandation aux voix.

De aanbeveling wordt aangenomen; twee leden hebben tegengestemd, één lid heeft zich onthouden, de anderen hebben voor gestemd.

Perspectief en evolutie van de nachttreinen

De voorzitster kondigt aan dat de heer Parent verslag zal uitbrengen over het dossier van de nachttreinen.

De heer *Nicolas Parent*, rapporteur, (B) herinnert eraan dat de nachttreinen bijna helemaal verdwenen waren in Europa, toen er eind 2019 eindelijk weer een nachtverbinding kwam tussen Brussel en Wenen. Dat was de aanzet om na te denken over de belemmeringen en mogelijkheden voor dit type van transport, iets wat de commissie Mobiliteit van de Benelux nu al meer dan een jaar aan het doen is. Het algemene enthousiasme voor dit soort vervoer is momenteel groot en dat is ook te merken in de commissie, die zich in de diepte over het onderwerp buigt en daarbij allerlei specialisten kan horen.

Elke hoorzitting wierp een verschillend licht op de thematiek. De civiele maatschappij werd gehoord bij monde van de heer Alexander Gomme, vertegenwoordiger van *Back on Track Belgïe*, het Europese netwerk dat het grensoverschrijdende spoorverkeer en de nachttreinen ondersteunt en wil verbeteren. Hij wees uitvoerig op het potentieel van zulke lijnen voor onze drie landen, onze steden, onze stations. Als belemmeringen haalde hij vooral de kostprijs aan en het moeilijke administratieve parcours. Kansen zag hij in de aankoop van materiaal en de logistieke steun aan de operatoren.

Daarna kwam een universitair expert de commissie wijzer maken. De heer Mario Cools had het vooral over de nachttreinen voor personenvervoer. Om aantrekkelijk te zijn moet dat nachtelijke personentransport betrouwbaar zijn, moet het aanbod overzichtelijk zijn, moeten de reistijden worden ingekort en moet de prijs interessant zijn. De hindernissen die hij zag waren ondertussen al bekend: het materiaal, de administratieve complexiteit als je iets internationaal op poten wil zetten, de wil en de mogelijkheid van de nationale staten om iets te ondernemen.

Mevrouw Karima Delli, voorzitster van de EU-commissie Vervoer van het Europees Parlement, somde vervolgens de wettelijke mogelijkheden op die binnen het huidige Europese kader voorhanden zijn om nachttreinen te ondersteunen. Uit elke hoorzitting bleek dat Europa meer kan en moet doen om het internationale treinvervoer te promoten. Gelukkig zijn er op dat niveau ondertussen gesprekken aan de gang.

La recommandation est adoptée ; deux membres ont voté contre, un membre s'est abstenu et les autres ont voté pour.

Perspectives et évolution des trains de nuit

La présidente annonce que M. Parent fera rapport sur le dossier des trains de nuit.

M. *Nicolas Parent*, rapporteur, (B) rappelle que les trains de nuit avaient quasiment disparu en Europe quand, fin 2019, une liaison de nuit a enfin été rétablie entre Bruxelles et Vienne. Ce fut l'amorce d'une réflexion sur les entraves à ce type de transport et sur les possibilités qu'il renferme, ce que la commission de la Mobilité du Parlement Benelux fait maintenant depuis plus d'un an. De manière générale, ce type de transport suscite actuellement un grand enthousiasme qui se reflète également au sein de la commission, laquelle étudie le sujet en détail et entend dans ce contexte de nombreux spécialistes.

Chaque audition a apporté un éclairage différent sur le sujet. La société civile a été entendue par la voix de M. Alexander Gomme, représentant de *Back on Track Belgïe*, le réseau européen qui soutient et vise à améliorer le trafic ferroviaire transfrontalier et les trains de nuit. Il a longuement détaillé le potentiel de ces lignes pour nos trois pays, nos villes, nos gares. Il a cité parmi les obstacles principaux le prix de revient et le processus administratif difficile. Il a décelé des opportunités dans l'achat d'équipements et le soutien logistique aux opérateurs.

C'est ensuite un expert universitaire qui est venu éclairer la commission. M. Mario Cools a essentiellement parlé des trains de nuit pour passagers. Pour être attractif, le transport de passagers de nuit doit être fiable, l'offre doit être claire, les temps de trajet doivent être réduits et le prix doit être attractif. Les obstacles qu'il entrevoit étaient déjà connus : l'équipement, la complexité administrative de la mise en place d'une activité internationale, la volonté et la capacité des États nationaux à entreprendre.

Mme Karima Delli, présidente de la commission des Transports du Parlement européen, a ensuite énuméré les possibilités juridiques qui existent dans le cadre européen actuel pour soutenir les trains de nuit. Chaque audition a montré que l'Europe peut et doit faire davantage pour promouvoir le transport ferroviaire international. Heureusement, des discussions ont entre-temps été amorcées à ce niveau.

Tot slot had nog een hoorzitting plaats waarbij vertegenwoordigers van de nationale spoorwegmaatschappijen van Oostenrijk, Luxemburg en Nederland werden gehoord. De situatie in de drie landen is verschillend, maar toch vielen in de uiteenzettingen gemeenschappelijke elementen op. Zij delen een grote enthousiaste belangstelling voor de nachttreinen, wat toch verwonderlijk en verheugend mag worden genoemd, aangezien het diezelfde spooroperatoren zijn die voor het verdwijnen van de nachttreinen de voorbije decennia verantwoordelijk mogen worden gesteld.

Nachttreinen vanuit de Benelux bieden grote kansen, zowel naar het zuiden als naar Oost-Europa. Het is goed dat de operatoren zich nu over mogelijke toekomstige verbindingen buigen. Zij deden ook een oproep aan de politieke wereld om een aantal belemmeringen weg te nemen die nu zwaar op de ambities drukken en om een waarachtig *level playing field* tot stand te brengen waardoor het internationale spoorvervoer kan concurreren met de luchtvaart en het wegvervoer.

Er groeien dus enthousiaste initiatieven, publieke en private, maar om die echte levenskansen te bieden is er een kader nodig en daar moeten wij politici voor zorgen door een coalitie van de vastberadenen wil tot stand te brengen. Daar roept de aanbeveling de regeringen toe op. Zij moeten beseffen dat, in het kader van ons aller klimaatbezorgdheid, van onze zorg om emissiebeperking en verbetering van de luchtkwaliteit, aan de internationale reizigers een waardig alternatief voor vliegtuig en auto moet worden geboden. Het is toch niet te verantwoorden dat in een eengemaakte Europese ruimte net op het vlak van internationaal vervoer nog zulke stevige grensbarrières bestaan! Dat is dan ook de algemene filosofie van de aanbevelingen.

De concrete aanbevelingen zijn talrijk en veelzijdig. Ze slaan zowel op de bevoegdheden van de drie afzonderlijke landen als over hun kans om samen te werken, waardoor ze een voorbeeld kunnen zijn voor de rest van Europa. We vragen de regeringen om deuren open te houden en er nieuwe te openen. Het momentum is er, nu komt het erop aan geen exclusieve eisen te stellen, maar het debat zo open mogelijk te houden.

Een eerste aanbeveling is erop gericht het onderzoek te openen naar de gezamenlijke aankoop van rollend materieel, eventueel via een consortium. Voorts willen we binnen de Benelux en in samenwerking met de spooroperatoren een gemeenschappelijke visie

Enfin, des représentants des compagnies ferroviaires nationales d'Autriche, du Luxembourg et des Pays-Bas ont été entendus à l'occasion d'une autre audition. La situation dans les trois pays est différente, mais les présentations ont permis de mettre en exergue des éléments communs. Les différents opérateurs témoignent un vif intérêt pour les trains de nuit, ce qui est à la fois surprenant et réjouissant, puisque ce sont les mêmes opérateurs ferroviaires qui ont été à l'origine de la disparition des trains de nuit au cours des dernières décennies.

Les trains de nuit au départ du Benelux offrent de larges possibilités, tant vers le Sud que vers l'Europe de l'Est. Il faut se féliciter de ce que les opérateurs envisagent à présent d'éventuelles connexions futures. Ils ont également appelé le monde politique à lever un certain nombre d'entraves qui empêchent aujourd'hui de réaliser ces ambitions et à créer un véritable *level playing field* permettant au transport ferroviaire international de concurrencer l'aviation et le transport routier.

On observe donc des initiatives enthousiastes - publiques comme privées - mais pour qu'elles aient véritablement des chances de réussir, il faut mettre en place un cadre approprié que les politiques que nous sommes doivent fournir en créant une coalition d'acteurs convaincus par le projet. C'est ce que la recommandation invite les gouvernements à faire. Ils doivent se rendre compte que, dans un contexte où nous nous préoccupons tous du climat, de la limitation des émissions et de l'amélioration de la qualité de l'air, il faut pouvoir offrir aux voyageurs internationaux une alternative crédible à l'avion et à la voiture. Rien ne justifie que, dans un espace européen unifié, il subsiste toujours des barrières frontalières aussi fortes dans le domaine du transport international. Telle est dès lors la philosophie générale des recommandations.

Les recommandations concrètes sont nombreuses et variées. Elles concernent à la fois les compétences des trois pays individuels et la possibilité pour ces derniers de travailler ensemble et de montrer ainsi l'exemple au reste de l'Europe. Nous demandons aux gouvernements de garder les portes ouvertes et d'en ouvrir de nouvelles. L'élan est bien réel et il convient maintenant de ne pas formuler de revendications exclusives mais de garder le débat aussi ouvert que possible.

Une première recommandation vise à étudier l'achat conjoint de matériel roulant, éventuellement par le biais d'un consortium. Par ailleurs, nous voulons, au sein du Benelux et en coopération avec les opérateurs ferroviaires, développer une vision commune du train

ontwikkelen op de internationale trein als alternatief voor korte vluchten. Openbare en private initiatieven moeten, zeker in de startfase, worden gesteund via logistieke en administratieve ondersteuning en subsidies. Ook moet de interoperabiliteit van de spoornetten, het rollend materieel en de ticketverkoop worden versterkt. Onze drie landen moeten op het Europese forum met één stem spreken als ze de zaak van de nachttreinen bepleiten en vergunningen aanvragen. De administratieve lasten wegen immers zeer zwaar voor operatoren die vervoer over de landsgrenzen willen organiseren. Voor de passagiers moet er een eenvoudige, eenvoudige en transparante tariefstructuur tot stand worden gebracht. Lagere treinpadvergoedingen 's nachts moeten het concurrentienadeel van de trein helpen wegwerken. Een gelijk speelveld tussen alle vervoersmodi is immers onontbeerlijk.

De commissie heeft sterk gefocust op de as Brussel-Luxemburg, die een groot potentieel heeft voor het internationale reizigersvervoer. Men was het erover eens dat die as dringend moet worden gemoderniseerd.

Vooraleer zijn verslag te beëindigen wenst de rapporteur alle commissieleden te danken voor hun zeer actieve deelname. Tijdens de laatste commissievergadering werd het voorstel van aanbeveling aangenomen, waarna er nog een voorstel tot tekstwijziging kwam van de voorzitter. Hij wees erop dat het item van de nachttreinen niet uitsluitend als een klimaatoplossing mag worden gezien. Nachttreinen hebben een veel ruimer voordeel: economisch en toeristisch. Ze bieden de reiziger een bijzondere reiservaring naar onze talrijke aantrekkelijke steden. De tekst werd in die zin nog aangepast. De nachttreinen passen in de Europese klimaatambities én in de relanceplannen, ze passen in de (toeristische) mobiliteitsvisie die spreekt uit het Europese Jaar van het Spoor. Dit is dus het moment om volmondig ja te zeggen tegen de nachttreinen. (*Applaus*)

De heer *Jef Van den Bergh* (B) dankt de heer Parent voor zijn uitgebreide verslag over de interessante werkzaamheden in de commissie.

De nachttreinen komen stilaan terug, nadat ze weggeconcurreerd waren door goedkope vluchten. Er zijn treinen tussen Wenen en Brussel, Wenen en Amsterdam, er zijn plannen om richting Italië door te rijden, naar Berlijn, tussen Oostende en Praag. Deze ontwik-

international comme alternative aux vols courts. Les initiatives publiques et privées doivent être soutenues, certainement dans la phase de démarrage, par un appui logistique et administratif et l'octroi de subventions. L'interopérabilité des réseaux ferroviaires, du matériel roulant et de la vente de billets doit également être renforcée. Nos trois pays doivent parler d'une seule voix dans les forums européens lorsqu'ils plaident la cause des trains de nuit et demandent des autorisations. La charge administrative est en effet très lourde pour les opérateurs désireux d'organiser des transports par-delà les frontières nationales. Concernant les passagers, il faut mettre en place une structure tarifaire unifiée, simple et transparente. La réduction des frais liés aux sillons pour la circulation de nuit doit contribuer à gommer le désavantage compétitif du train. Il est en effet indispensable de créer des conditions de concurrence équitables entre tous les modes de transport.

La commission a fortement mis l'accent sur l'axe Bruxelles-Luxembourg, qui referme un important potentiel pour le transport international de passagers. Il a été constaté que cet axe doit être modernisé de toute urgence.

Avant de conclure son rapport, le rapporteur tient à remercier tous les membres de la commission pour leur participation très active. La proposition de recommandation a été adoptée lors de la dernière réunion de la commission et le président a ensuite encore déposé une proposition d'amendement de texte. Il a souligné que la question des trains de nuit ne doit pas être considérée exclusivement comme une solution climatique. Les trains de nuit présentent un intérêt beaucoup plus large : économique et touristique. Ils proposent aux voyageurs une expérience de voyage particulière dans les nombreuses villes attrayantes que nous possédons. Le texte a été modifié en conséquence. Les trains de nuit s'inscrivent dans les ambitions climatiques européennes et les plans de relance, dans la vision de la mobilité (touristique) telle qu'elle est traduite dans l'Année européenne du rail. Il est donc temps de dire résolument "oui" aux trains de nuit. (*Applaudissements*)

M. *Jef Van den Bergh* (B) remercie M. Parent pour son rapport détaillé sur le travail intéressant effectué en commission.

Les trains de nuit font progressivement leur retour, après avoir été évincés par les vols bon marché. Des trains circulent entre Vienne et Bruxelles, Vienne et Amsterdam, et il est prévu de poursuivre en direction de l'Italie, vers Berlin et entre Ostende et Prague. Ces

kelingen spelen in op een groeiende vraag naar een duurzamere manier van reizen, ook internationaal.

Deze aanbeveling wil een duwtje in de rug geven. Het lijkt een goed idee, het lijken goede voorstellen, de vraag is wel of men structureel moet subsidiëren. Als duwtje in de rug kan dat in de beginfase nuttig zijn, maar men moet vooral kijken naar een *level playing field*: de rijpadkosten voor internationale treinen moeten redelijk blijven, er moet eerlijke concurrentie zijn met betrekking tot kerosinekosten voor andere vervoerswijzen.

Er is afstemming nodig tussen de landen. Spoorverkeer is nog erg nationaal georganiseerd en geregeld, met grote verschillen tussen de spoorwegnetten. Dat maakt internationaal spoorverkeer niet zo evident. Dat geldt niet alleen voor de nachttreinen, maar voor alle treinverkeer, of het nu regionaal is of over lange afstand.

De nachttreinen verdienen zeker steun en deze resolutie drukt die steun uit.

De heer *Hans Verreyt* (B) kondigt aan dat zijn fractie zich zal onthouden. Ze is niet tegen de nachttreinen, integendeel, maar heeft vragen bij sommige overwegingen en aanbevelingen. Zonder staatssteun zullen die ritten nooit rendabel zijn. Als men het treinverkeer wil stimuleren, zal dat vooral door snelheid en comfort moeten gebeuren. Het is geen toeval dat de nachttreinen verdwenen zijn toen de HST verscheen. Het verhogen van btw en nieuwe taksen op andere vervoersmodi steunt zijn fractie niet en die staan wel in het voorstel.

De heer *Yves Evrard* (B) dankt de rapporteur en iedereen die bijgedragen heeft tot deze aanbeveling.

Sommigen willen verder gaan en men kan bedenkingen hebben bij massale steun, maar de operatoren hebben ervoor gekozen de nachttreinen terug in te voeren en de tekst is redelijk evenwichtig, omdat hij wil doen nadenken en de dynamiek van de nachttreinen een plaats wil geven in het Europese debat in het kader van het herstelplan. De rol en het werk van de commissie zijn nuttig en vormen een goede basis voor reflectie. Men moet dit in een breder kader plaatsen met het oog op nieuwe technologieën die nog zullen komen. Al beantwoorden de nachttreinen niet aan alle behoeften, er wordt nagedacht over de assen. Zelfs als hun rol niet zo groot is, past dit toch in de richting die

développements répondent à une demande croissante en faveur d'un mode de déplacement plus durable, également au niveau international.

Cette recommandation vise donner un coup de pouce aux projets. Si l'idée semble bonne, la question se pose de savoir s'il convient de les subventionner sur une base structurelle. Le subventionnement peut s'avérer utile dans la phase initiale mais il faut avant tout veiller à créer les conditions d'une concurrence équitable : les frais de transport pour les trains internationaux doivent rester raisonnables et il faut mettre en place une concurrence loyale en ce qui concerne le coût du kérostone pour les autres modes de transport.

Il faut une coordination entre les pays. Le trafic ferroviaire est encore très organisé et réglementé au niveau national, avec de grandes différences entre les réseaux ferroviaires. L'organisation du trafic ferroviaire international ne va donc pas de soi. Cela vaut non seulement pour les trains de nuit mais pour l'ensemble du trafic ferroviaire, qu'il soit régional ou longue distance.

Les trains de nuit méritent certainement d'être soutenus et cette recommandation exprime ce soutien.

M. *Hans Verreyt* (B) annonce que son groupe s'abstiendra. Il n'est pas opposé aux trains de nuit, au contraire, mais il s'interroge sur certaines des considérants et recommandations. Sans aide de l'État, ces voyages ne seront jamais rentables. Si l'on veut promouvoir le transport ferroviaire, il faudra le faire avant tout au niveau de la vitesse et du confort. La coïncidence entre la disparition des trains de nuit et l'apparition du TGV n'a pas été fortuite. Son groupe n'est pas favorable à l'augmentation de la TVA ni aux nouvelles taxes sur les autres modes de transport que préconise la proposition.

M. *Yves Evrard* (B) remercie le rapporteur et tous ceux qui ont contribué à cette recommandation.

Certains souhaitent aller plus loin et on peut s'interroger sur un soutien massif, mais les opérateurs ont choisi de réintroduire les trains de nuit et le texte est raisonnablement équilibré car il vise à faire réfléchir et à donner à la dynamique des trains de nuit une place dans le débat européen dans le cadre du plan de relance. Le rôle et le travail de la commission sont utiles et constituent une bonne base de réflexion. Celle-ci doit s'inscrire dans un cadre plus large, compte tenu des nouvelles technologies encore à venir. Même si les trains de nuit ne répondent pas à tous les besoins, on en envisage les axes. Et quand bien même leur rôle n'est pas aussi important, il va dans le sens de ce que

men wil volgen. Er is afstemming nodig op Europees niveau om de nachttreinen een plaats te geven en zo bij te dragen tot de klimaatdoelstellingen.

De heer *Nicolas Parent*, rapporteur, (B) gaat akkoord met de opmerking van de heer Van den Bergh over het *level playing field*. Als men zo goedkoop kan vliegen, betaalt altijd iemand – de burger - voor de faciliteiten en de lage taksen. De vraag is hoe men de *modal shift* kan realiseren en nachttreinen en HST aantrekkelijker maken.

Bepaalde subsidies zijn op Europees vlak toegestaan, ook al is de regelgeving strikt. Het debat evolueert. Steun kan in een beginfase om de nachttreinen terug op te starten. Er worden wel nieuwe nachttreinen aangekondigd, maar ze rijden nog niet. Daartoe kan staatssteun in de brede zin nodig zijn, ook logistiek en administratief, eventueel subsidies. Die steun was mogelijk in de opstartperiode voor de Nederlandse en Oostenrijkse operatoren en die mogelijkheid werd ingeschreven om de doelstellingen te kunnen bereiken. Het is één element in een evenwichtige resolutie.

De *voorzitster* dankt de rapporteur voor de toelichting en legt het voorstel van aanbeveling ter stemming voor.

De aanbeveling wordt aangenomen twee leden onthouden zich.

De harmonisering van de belasting op CO₂-emissies

De *voorzitster* kondigt aan dat nu verschillende tussen-tijdse rapporten naar voren zullen worden gebracht.

De heer *Jean-Philippe Florent*, rapporteur, (B) zal een tussentijds verslag uitbrengen van de werkzaamheden van de verenigde commissies Financiën, Mobiliteit, Ruimtelijke Ordening en Klimaat. Op 30 april kwamen ze bijeen om de harmonisering van de belasting op CO₂-emissies te bespreken. Bij die gelegenheid werden de heren Laurent Willaert van de Belgische Automobelfederatie Febiac en de heer Wim De Wulf van de Belgische Petroleumfederatie gehoord.

Febiac is een Belgische federatie die ook in Luxemburg actief is en die goede contacten onderhoudt met haar Nederlandse tegenhanger. De heer Willaert gaf een overzicht van de CO₂-doelstellingen die aan de constructeurs worden opgelegd als zij nieuwe auto's op de Europese markt willen brengen. Die zijn een flinke

l'on veut réaliser. Il faut une coordination au niveau européen afin de donner une place aux trains de nuit et contribuer ainsi aux objectifs climatiques.

M. *Nicolas Parent*, rapporteur, (B) se joint à l'observation de M. Van den Bergh sur l'égalité des conditions de concurrence. Dès lors que l'on peut voler à un prix aussi bas, il faudra toujours quelqu'un - le citoyen en l'occurrence – pour payer afin de financer les installations et compenser la faiblesse des taxes. La question est de savoir comment réaliser le transfert modal et rendre les trains de nuit et le TGV plus attrayants.

Certaines subventions sont autorisées au niveau européen, même si la réglementation est stricte. Le débat évolue. Un soutien peut être envisagé dans la phase de démarrage pour relancer les trains de nuit. De nouveaux trains de nuit sont annoncés, mais ils ne circulent pas encore. Cela peut requérir un soutien de l'État au sens large, également en ce qui concerne la logistique et l'administration, sous la forme de subventions le cas échéant. Un tel soutien a été rendu possible pendant la période de démarrage pour les opérateurs néerlandais et autrichiens, et cette possibilité a été retenue pour pouvoir réaliser les objectifs. Il s'agit d'un des éléments d'une résolution équilibrée.

La *présidente* remercie le rapporteur pour sa présentation et met la proposition de recommandation aux voix.

La recommandation est adoptée, deux membres s'abstenaient.

L'harmonisation de la taxe sur les émissions de CO₂

La *présidente* annonce que plusieurs rapports intermédiaires vont à présent être présentés.

M. *Jean-Philippe Florent*, rapporteur, (B) présentera un rapport intermédiaire sur les travaux des commissions mixtes des Finances, de la Mobilité, de l'Aménagement du territoire et du Climat. Ces dernières se sont réunies le 30 avril pour discuter de l'harmonisation de la taxe sur les émissions de CO₂. Elles ont entendu à cette occasion, M. Laurent Willaert, de la Fédération belge de l'automobile Febiac, et M. Wim De Wulf, de la Fédération pétrolière belge.

La Febiac est une fédération belge qui est également active au Luxembourg et entretient de bons contacts avec son homologue néerlandaise. M. Willaert a fourni un aperçu des objectifs en matière de CO₂ imposés aux constructeurs pour mettre de nouvelles voitures sur le marché européen. Ces mesures constituent un

stimulans voor de constructeurs, waardoor de gemiddelde emissies tegen 2025 met 15 procent en tegen 2030 met 30 procent zullen zijn teruggedrongen. De heer Willaert noemde dat zeer ambitieuze doelstellingen, de uitdagingen voor de constructeurs zijn dan ook groot, want zware boetes hangen hun boven het hoofd als zij toch de drempels overschrijden. Auto's met een alternatieve aandrijving zijn in opmars, waardoor sinds 2020 de emissies al flink omlaaggan. De Europese aanpak werkt dus.

Hierna had de heer Willaert het over de koolstoftaks. In België bestaan er al verschillende belastingen op voertuigen, zowel op het federale als op het gewestelijke niveau, waarbij ook het element CO₂ in rekening wordt genomen. In de fiscaliteit van het Groothertogdom bestaat er ook al een taks met een CO₂-component. Hij vraagt zich af er dan nog een extra taks moet komen. Nu al betalen de Belgen van alle Europeanen de meeste belastingen op hun auto. Dat brengt de Belgische staat 21,4 miljard euro op. In Nederland is het totaalbedrag vergelijkbaar, maar daar rijden wel heel wat meer auto's.

Ook de benzine en de diesel waarop de auto's rijden, worden veel zwaarder belast dan andere brandstoffen en dan brandstoffen voor huishoudelijk gebruik. Het is goed dat men wil inzetten op alternatieve brandstoffen als elektriciteit en waterstof, maar dan moeten er wel voldoende oplaad- en bevoorradingsspunten zijn. Luxemburg en Nederland hebben op dat vlak een veel duidelijker en meer samenhangende strategie dan België. Vlaanderen mikt op 30.000 laadpalen tegen 2025, Brussel op 11.000 laadpalen tegen 2035 en Wallonië op 6.900 tegen 2030. Over tien jaar zullen er in België tussen 1,5 en 2 miljoen elektrische wagens rondrijden; 25 à 30 procent van het totale wagenpark zal dat zijn. Febiac verwacht dat de drie Beneluxlanden samen de handen uit de mouwen zullen steken om voor voldoende laadcapaciteit te zorgen.

Om te besluiten vertelde de heer Willaert aan de commissieleden dat een CO₂-taks wel degelijk op zijn plaats is, maar er zijn al zulke milieu-elementen in de huidige taxatie van auto's. De decarbonisering van het gemotoriseerde verkeer is al bezig, een dubbele taxatie moet worden vermeden. Een bijkomende taks zou amper tot een gedragswijziging leiden. Daarom pleit Febiac voor een gelijktrekking van de taksen op alle fossiele brandstoffen, ongeacht hun bestemming. Waarom zou je autobenzine zwaarder beladen dan stookolie of gas voor huisverwarming of voor industrieel gebruik?

incitant fort pour amener les fabricants à réduire leurs émissions moyennes de 15 % d'ici 2025 et de 30 % d'ici 2030. M. Willaert a jugé ces objectifs très ambitieux. Les défis à relever par les constructeurs sont donc considérables et ces derniers s'exposent à de lourdes amendes s'ils dépassent les seuils fixés. Les voitures à propulsion alternative sont en plein essor, ce qui a déjà permis de réduire considérablement les émissions depuis 2020. L'approche européenne fonctionne donc.

M. Willaert a ensuite traité de la taxe carbone. En Belgique, il existe déjà, au niveau tant fédéral que régional, diverses taxes sur les véhicules qui tiennent également compte de l'élément CO₂. Le système fiscal du Grand-Duché comporte déjà une taxe avec une composante CO₂. Il s'interroge sur la nécessité d'une taxe supplémentaire. De tous les Européens, les Belges sont déjà ceux qui paient le plus de taxes sur leurs voitures. Ces taxes rapportent 21,4 milliards d'euros à l'État belge. Aux Pays-Bas, le montant total est comparable, mais le nombre de voitures en circulation est beaucoup plus important.

L'essence et le diesel qui servent à faire fonctionner les voitures sont également taxés beaucoup plus lourdement que les autres carburants et que les combustibles à usage domestique. La volonté affirmée d'investir dans les carburants alternatifs tels que l'électricité et l'hydrogène est une bonne chose mais encore faudrait-il disposer de suffisamment de points de recharge et d'approvisionnement. À cet égard, le Luxembourg et les Pays-Bas ont une stratégie beaucoup plus claire et cohérente que la Belgique. La Flandre vise 30 000 points de recharge d'ici 2025, Bruxelles 11 000 d'ici 2035 et la Wallonie 6 900 d'ici 2030. Dans dix ans, il y aura entre 1,5 et 2 millions de voitures électriques en Belgique, soit 25 à 30 % du parc total. La Febiac s'attend à ce que les trois pays du Benelux collaborent pour assurer une capacité de charge suffisante.

M. Willaert a déclaré en conclusion aux membres de la commission qu'une taxe sur le CO₂ est effectivement appropriée mais que la taxation actuelle sur les voitures comporte déjà de tels éléments environnementaux. La décarbonisation du trafic motorisé est déjà en cours et il faut éviter une double taxation. Une taxe supplémentaire ne modifierait guère les comportements. C'est pourquoi la Febiac plaide pour une égalisation des taxes sur tous les carburants et combustibles fossiles, quelle que soit leur destination. Pourquoi taxer davantage l'essence utilisé pour alimenter les voitures que le mazout ou le gaz à usage domestique ou industriel ?

Als men de alternatieve brandstoffen echt kansen wil geven, zullen de drie Beneluxregeringen voor meer oplaat- en bevoorradingspunten moeten zorgen, om zo van de Benelux een leider te maken op het vlak van energietransitie.

Als tweede spreker kwam de heer De Wulf van de Belgische Petroleumfederatie aan bod. Hij maakte een onderscheid tussen een CO₂-taks en een taks op de energetische waarde van de brandstof. Uit de discussies in België bleek dat een transitie naar een koolstofarme economie maar kan slagen als er voldoende stabiliteit is om investeringen aan te trekken. Verder kan een CO₂-belasting de consument aanzetten om voor minder vervuilende brandstoffen te kiezen.

De Petroleumfederatie is voorstander van een CO₂-prijs voor de transportsector. Daarbij moeten vijf principes in acht worden genomen. Om te beginnen moet de energetische waarde en de koolstofinhoud van elke brandstof worden bepaald. Aan de verbruiker moet een geloofwaardige richtprijs worden voorgelegd die hem aanzet om geleidelijk de transitie te maken. Voorts moeten via slimme koolstoftarieven de investeringsvoorwaarden gunstig worden gemaakt voor wie naar koolstofarme oplossingen zoekt. Ook moeten de koolstofarme en klimaatvriendelijke brandstoffen worden gestimuleerd, waarbij de technologische neutraliteit moet gelden. Tot slot moeten de tarieven op CO₂ passen in een holistische aanpak, waarbij men uiteindelijk naar een algemeen verlaagd energieverbruik streeft.

De CO₂-taks kan dus worden overwogen, maar hij zal aan voorwaarden moeten voldoen. De CO₂-prijs voor het transport zal budgettair neutraal moeten zijn en zal moeten bijdragen aan een daadwerkelijke gedragswijziging. De verschillende energiebronnen en -technologieën zullen op gelijke voet moeten worden behandeld. Een gecoördineerd beleid met de buurlanden moet elke vorm van brandstoftoerisme uitsluiten.

De heer De Wulf haalde aan dat de huidige accijnzen op vloeibare brandstoffen, die 60 procent van de totale prijs uitmaken, al een vorm van CO₂-belasting zijn. De niet-vloeibare brandstoffen zijn daarvan uitgesloten. Laten we dus een deel van die accijnsopbrengsten overhevelen naar een taks op CO₂.

Op emissiearme brandstoffen moeten vanzelfsprekend minder accijnzen worden geheven. Propere, klimaatneutrale brandstoffen als waterstof en biomethaan moeten worden vrijgesteld van een CO₂-belasting als ze de grenswaarden opgelegd door de EU naleven.

Si nous voulons vraiment donner une chance aux carburants alternatifs, les trois gouvernements du Benelux devront créer davantage de points de charge et d'approvisionnement pour faire du Benelux un leader de la transition énergétique.

Le deuxième orateur était M. De Wulf, de la Fédération pétrolière belge. Il a établi une distinction entre une taxe sur le CO₂ et une taxe sur la valeur énergétique du carburant. Les discussions en Belgique ont montré qu'une transition vers une économie à faible émissions de carbone ne peut réussir que si la stabilité est suffisante pour attirer les investissements. Par ailleurs, une taxe sur le CO₂ pourrait inciter les consommateurs à opter pour des carburants moins polluants.

La Fédération pétrolière est favorable à un prix du CO₂ pour le secteur des transports. Cinq principes doivent être pris en considération. Tout d'abord, il faut déterminer la valeur énergétique et la teneur en carbone de chaque combustible. Il faut proposer aux consommateurs un prix indicatif crédible qui les encourage à opérer la transition progressivement. En outre, une tarification intelligente du carbone devrait créer des conditions d'investissement favorables pour ceux qui recherchent des solutions à faible émissions de carbone. Il convient également de promouvoir les carburants à faible teneur en carbone et respectueux du climat, en respectant la neutralité technologique. Enfin, la tarification du CO₂ doit s'inscrire dans une approche globale visant à réduire la consommation énergétique globale.

La taxe sur le CO₂ peut donc être envisagée, mais elle devra satisfaire à un certain nombre de conditions. Le prix du CO₂ pour les transports devra être budgétairement neutre et contribuer à un véritable changement de comportement. Les différentes sources d'énergie et technologies devront être traitées sur un pied d'égalité. Une politique coordonnée avec les pays voisins doit exclure toute forme de tourisme énergétique.

M. De Wulf a indiqué que les accises actuelles sur les carburants liquides, qui représentent 60 % du prix total, constituent déjà une forme de taxe sur le CO₂. Les carburants non liquides en sont exclus. Transfèrons donc une partie de ces recettes d'accises vers une taxe sur le CO₂.

Il va de soi que les accises sur les carburants à faible taux d'émission devraient être réduites. Les carburants propres et neutres pour le climat, tels que l'hydrogène et le biométhane, devraient être exemptés d'une taxe sur le CO₂ s'ils respectent les limites imposées par l'UE.

Tot slot pleitte de woordvoerder van de petroleumsector nogmaals voor een samenhangend en geïntegreerd fiscaal mechanisme voor alle brandstoffen dat al de versnipperde belastingen op het autobezit en -gebruik vervangt. De tarieven moeten een stimulans zijn voor de consument en de investeerders en voor elke energievorm moet er een gelijk speelveld bestaan. (*Applaus*)

De *voorzitster* stelt vast dat niemand wenst te reageren op dit excellente tussentijdse verslag en dat we dus kunnen teruggaan naar het onafgewerkte agendapunt van de Conferentie over de toekomst van Europa. Rapporteur Karl Vanlouwe kon ons niet eerder vervoegen, maar hij beloofde ons nu informatie heet van de naald.

Conferentie over de toekomst van Europa (*voortzetting*)

De heer *Karl Vanlouwe*, voorzitter van de commissie Buitenlandse Zaken, (B) verontschuldigt zich voor zijn laattijdige aansluiten, maar net vandaag gaat in Straatsburg ook de befaamde Conferentie over de toekomst van Europa van start en de heer Vanlouwe probeert vanzelfsprekend ook die werkzaamheden te volgen.

Op 10 maart 2021 hebben de voorzitters van de Europese Commissie, het Parlement en de Raad hun *joined declaration* over de Conferentie ondertekend. Daarin staat dat de Europese Unie een inclusief antwoord moet bieden op de zorgen en ambities van de Europese burgers. Zo een conferentie kan maar slagen als de nationale parlementen, de deelstaatparlementen en het Comité van de Regio's worden gehoord. Dat standpunt werd in januari 2020 al bevestigd in een verklaring van de Europese Commissie. Daarin stond dat de nationale en regionale parlementen ook *conference related events* konden organiseren. Alleen zo kan de Conferentie verder reiken dan de Europese hoofdsteden en doordringen tot in de verste uithoeken van de Unie, om aldus alle burgers te bereiken. De Conferentie zal de representatieve democratie natuurlijk niet vervangen, wel versterken. Het Beneluxparlement kan bij deze Conferentie ook een rol spelen. Daarom heeft de commissie Buitenlandse Zaken deze Conferentie als een groot prioritair agendapunt bestempeld.

Tijdens de plenaire vergadering van 2 oktober in Luxemburg had reeds een kort debat plaats over de Conferentie. Europarlementslied Marc Angel gaf toe aan dat zowel fysieke als hybride en meertalige burgerplatforms elke burger de kans zullen geven

Enfin, le porte-parole de l'industrie pétrolière a une fois encore appelé à la mise en place, pour tous les carburants, d'un mécanisme de taxation cohérent et intégré qui remplacerait toutes les taxes fragmentées appliquées à la possession et l'utilisation des véhicules. Les tarifs doivent constituer un incitant pour les consommateurs et les investisseurs et il faut mettre en place un des conditions de concurrence équitables pour toutes les formes d'énergie. (*Applaudissements*)

La *présidente* constate que personne ne souhaite réagir à cet excellent rapport intermédiaire et que l'assemblée peut donc poursuivre les travaux interrompus sur la Conférence sur l'avenir de l'Europe. Le rapporteur Karl Vanlouwe n'a pas pu nous rejoindre plus tôt mais nous a promis des informations de première main.

Conférence sur l'avenir de l'Europe (suite)

M. *Karl Vanlouwe*, président de la commission des Affaires étrangères, (B) s'excuse de son intervention tardive mais la fameuse Conférence sur l'Avenir de l'Europe commence aujourd'hui même à Strasbourg et il s'efforce bien évidemment de suivre également ces travaux.

Le 10 mars 2021, les présidents de la Commission européenne, du Parlement et du Conseil ont signé leur déclaration commune sur la conférence. Elle stipule que l'Union européenne doit apporter une réponse inclusive aux préoccupations et aux aspirations des citoyens européens. Une telle conférence ne peut réussir que si les parlements nationaux, les parlements des États et le Comité des régions sont entendus. Cette position a déjà été confirmée dans une déclaration de la Commission européenne en janvier 2020. Il y est précisé que les parlements nationaux et régionaux peuvent également organiser des événements en lien avec la conférence. Ce n'est que de cette manière que la Conférence pourra aller au-delà des capitales européennes et atteindre les coins les plus reculés de l'Union pour s'adresser à l'ensemble des citoyens. Bien sûr, la Conférence ne remplacera pas la démocratie représentative mais la renforcera. Le Parlement Benelux peut également jouer un rôle dans le cadre de cette conférence. C'est pourquoi la commission des Affaires étrangères a fait de cette dernière un point prioritaire majeur de son ordre du jour.

Un bref débat sur la Conférence s'est déjà tenu lors de la session plénière à Luxembourg, le 2 octobre. M. Marc Angel, membre de l'assemblée, avait indiqué que les plateformes citoyennes, tant physiques qu'hybrides et multilingues, permettront à chaque

om op een interactieve wijze deel te nemen aan de Conferentie. De heer Pieter Cleppe, vertegenwoordiger van de denktank *Property Rights Alliance*, zette uiteen hoe belangrijk de EU is voor de economie van de Benelux. Deze drie landen moeten er dus op letten dat ze hun eigen beleidsinstrumenten niet beperken. Nu bijvoorbeeld hebben de drie landen uiteenlopende visies op het openhouden van kerncentrales, op de taks op digitale diensten, op de regelgeving inzake interne markt. Die soevereiniteit van de lidstaten mag gerust worden gehandhaafd, aldus de heer Cleppe.

Een interessante uiteenzetting was er ook van de heer Adriaan Schout van het Nederlandse Clingendaelinstituut. Grote ideologische discussies over Europa werken niet, zo stelde de heer Schout, laten we eerder nagaan wat er haalbaar is binnen de huidige verdragen. Laten we voorzichtig zijn met grootse plannen en verdragsherzieningen. Het is eenvoudig om aan de burger te vragen wat hij wil van Europa. De vrij eensluidende antwoorden liggen dan voor de hand: meer vergroening, meer digitalisering, meer democratie, meer veiligheid, meer solidariteit, meer fiscale eerlijkheid. Maar dan moet je ook aan de burger durven vragen wat dat heel concreet betekent in het dagelijkse leven. Nederland bijvoorbeeld kan zich in al die mooie principes vinden, aldus de heer Schout, maar het heeft moeite met de dominantie van bepaalde assen. Als deze Conferentie met haar rechtstreeks bevraging van de burger nodig is, toont dat aan dat er iets fout is gelopen met de normale representatieve democratie, in het Europese Parlement en in de nationale en regionale parlementen.

Op vrijdag 4 juni 2021 hield de commissie Buitenlandse Zaken een interessante hoorzitting met de heer Axel Buyse, de hoogste diplomatische vertegenwoordiger van Vlaanderen bij de EU, en met de heer Wim Geurts, hoofd van de directie Integratie Europa bij het ministerie van Buitenlandse Zaken in Nederland. De heer Buyse verwoordde de visie van de Vlaamse regering op deze Conferentie. De Vlaamse regering stuurt zeker niet op verdragwijzigingen aan, ze is bezorgd om subsidiariteit en proportionaliteit. De kloof met de burger dichten doe je door ook deelstaten een volwaardige rol binnen de EU te laten spelen. Vlaanderen zal zich dus verzetten tegen tendensen van meer centralisatie.

Daarnaast sneed de heer Buyse ook het onderwerp van de unanimiteitsregels aan. Een mogelijk denkspoor daar is dat men rekening zou houden met bestaande verbanden van middelgrote lidstaten. Daar komt dan natuurlijk de Benelux om de hoek kijken.

citoyen de participer de manière interactive. M. Pieter Cleppe, représentant du groupe de réflexion *Property Rights Alliance*, a expliqué l'importance de l'UE pour l'économie du Benelux. Les trois pays doivent donc veiller à ne pas restreindre leurs propres instruments politiques. Aujourd'hui, par exemple, les trois pays ont des points de vue divergents concernant le maintien des centrales nucléaires, la taxe sur les services numériques, la réglementation du marché intérieur. M. Cleppe a déclaré que la souveraineté des États membres doit être préservée.

M. Adriaan Schout, de l'Institut néerlandais Clingendael, a également fait une présentation intéressante. À son estime, les grandes discussions idéologiques sur l'Europe ne fonctionnent pas. Mieux vaut examiner ce qui est réalisable dans le cadre des traités actuels. Soyons circonspects en ce qui concerne les plans de grande envergure et les révisions de traités. Il est simple de demander aux citoyens ce qu'ils attendent de l'Europe. Les réponses assez unanimes sont évidentes : plus d'écologie, plus de numérisation, plus de démocratie, plus de sécurité, plus de solidarité, plus d'équité fiscale. Mais il faut aussi oser demander aux citoyens ce que cela impliquerait concrètement dans leur vie quotidienne. Les Pays-Bas, par exemple, se rallient à tous ces beaux principes mais ont des problèmes avec la prédominance de certains axes. Si cette conférence, avec la participation directe des citoyens, est nécessaire, elle montre qu'il se pose un problème avec la démocratie représentative ordinaire, au niveau du Parlement européen et des parlements nationaux et régionaux.

Le vendredi 4 juin 2021, la commission des Affaires étrangères a tenu une audition intéressante avec M. Axel Buyse, le plus haut représentant diplomatique de la Flandre auprès de l'UE, et M. Wim Geurts, chef de la direction Intégration Europe au ministère des Affaires étrangères des Pays-Bas. M. Buyse a exprimé la vision du gouvernement flamand sur cette conférence. Le gouvernement flamand ne préconise en aucun cas une modification du traité mais se préoccupe de la subsidiarité et de la proportionnalité. Le fossé avec le citoyen peut être comblé en permettant également aux États fédéraux de jouer un rôle à part entière au sein de l'UE. La Flandre s'opposera donc aux tendances favorables à une plus grande centralisation.

M. Buyse a également abordé le sujet des règles de l'unanimité. Une piste de réflexion possible pourrait consister à prendre en considération les structures entre États membres de taille moyenne. C'est bien sûr là qu'intervient le Benelux.

De heer Wim Geurts vond dat men moet peilen naar de verwachtingen van de burger ten aanzien van het verenigde Europa. Migratie en de rechtsstaat zijn daarbij belangrijke onderwerpen. Binnen de Conferentie is er weliswaar een Europees platform, maar dat staat niet voor iedereen open. Daarnaast zijn er de diverse burgerplatforms, die men online kan terugvinden. Zij moeten een afspiegeling zijn van de samenleving; de inbreng mag niet uitsluitend van de *usual suspects* komen. Parlementsleden ten slotte zullen hun lidstaten vertegenwoordigen op de Conferentie.

Met hun boeiende exposés hebben de heren Cleppe, Schout, Buyse en Geurts stof genoeg voor discussie gegeven. De Conferentie kan een goede oefening zijn om tot een hervormde Europese samenleving te komen. De volgende fundamentele vragen zal men daarbij niet kunnen ontwijken. Hoeveel soevereiniteit zijn de lidstaten bereid op te geven? Is er een verdragwijziging nodig? Wat zal deze hervorming kosten? Worden de beginselen van de subsidiariteit en proportionaliteit gerespecteerd?

De digitale burgerplatforms zijn weliswaar een hoogtepunt van de participatieve democratie, maar de Conferentie mag geen feestje van gelijkgestemden worden. De maatschappelijke afspiegeling van de burgerpanels is belangrijk, ook eurokritische stemmen moeten worden gehoord.

De deelname en het *ownership* van de nationale en deelstaatparlementen zullen een factor van succes zijn voor de Conferentie. Het Beneluxparlement wil daar graag aan meewerken. De heer Vanlouwe zal alvast de Benelux-stem laten horen op de Conferentie. De commissie Buitenlandse Zaken zal geregeld van gedachten kunnen wisselen over de voortgang van de Conferentie.

De Conferentie is vandaag van start gegaan. Vanuit het Vlaamse Parlement werd de heer Vanlouwe, via de Senaat, aangeduid om als vertegenwoordiger van het Belgisch parlementair stelsel deel te nemen aan de Conferentie. Indertijd heeft België een verklaring afgelegd bij het Verdrag van Lissabon. Deze Verklaring 51 ligt ons na aan het hart. Ze zegt dat overeenkomstig het Belgisch grondwettelijk recht zowel de Kamer en de Senaat als de parlementen van de deelstaten, elk volgens zijn eigen bevoegdheden op het Europese toneel, optreden als componenten van het nationaal parlement. In mensentaal wil dat zeggen dat de regionale parlementen evenwaardig zijn aan het nationaal parlement. Dit is een toepassing van het principe van de subsidiariteit. Die aandacht voor ons statuut als deelstaat met wetgevende bevoegdheid op hetzelfde

Pour M. Wim Geurts, il faut sonder les attentes du citoyen concernant une Europe unie. Les migrations et l'État de droit sont des sujets importants à cet égard. S'il existe au sein de la Conférence une plate-forme européenne, cette dernière n'est pas ouverte à tous. Il y a aussi les différentes plateformes citoyennes que l'on peut trouver en ligne. Elles doivent constituer le reflet de la société ; les contributions ne doivent pas provenir exclusivement des *usuals suspects*. Enfin, les parlementaires représenteront leur État membre à la Conférence.

Au travers de leurs exposés fascinants, MM. Cleppe, Schout, Buyse et Geurts ont apporté de nombreux éléments de discussion. La conférence peut être un bon exercice pour aboutir à une société européenne réformée. Les questions fondamentales suivantes ne pourront être éludées. Quel degré de souveraineté les États membres sont-ils prêts à abandonner ? Une modification des traités est-elle nécessaire ? Quel sera le coût de la réforme ? Les principes de subsidiarité et de proportionnalité seront-ils respectés ?

Les plateformes numériques citoyennes sont certes un point fort de la démocratie participative mais la conférence ne doit pas devenir une réunion d'acteurs partageant les mêmes idées. La réflexion sociale des panels de citoyens est importante ; les voix eurocritiques doivent également être entendues.

La participation et l'adhésion des parlements nationaux et des parlements d'État seront un facteur de réussite de la conférence. Le Parlement Benelux souhaite y contribuer. M. Vanlouwe fera entendre la voix du Benelux lors de la Conférence. La commission des Affaires étrangères aura des échanges de vues réguliers sur l'avancement de la Conférence.

La Conférence a commencé aujourd'hui. Membre du Parlement flamand, M. Vanlouwe a été désigné par le biais du Sénat pour participer à la Conférence en tant que représentant du système parlementaire belge. À l'époque, la Belgique a fait une déclaration dans le cadre du traité de Lisbonne. Cette Déclaration 51 nous tient à cœur. Elle précise que, conformément au droit constitutionnel belge, la Chambre et le Sénat, ainsi que les parlements des États fédérés, agissent sur la scène européenne comme des composantes du Parlement national, chacun selon ses compétences propres. En langage courant, cela signifie que les parlements régionaux se trouvent sur le même pied que le parlement national. Il s'agit d'une application du principe de subsidiarité. Lors de la conférence, M. Vanlouwe présentera donc comme une bonne pratique l'attention

niveau als de Belgische federale staat zal de heer Vanlouwe op de Conferentie dan ook presenteren als een goede praktijk. Misschien kan dat andere lidstaten of deelstaten inspireren en komt er zo meer aandacht voor politieke bestuursniveaus die dicht bij de burger staan. (*Applaus*)

De heer *Gusty Graas* (L) dankt de heer Vanlouwe voor zijn tussentijds verslag over deze zeer belangrijke conferentie. Hij wijst erop dat de Benelux altijd een voortrekkersrol heeft gespeeld. Ze werd opgericht in 1944 en haar drie lidstaten waren medeoprichters van de EU. De Benelux-landen hebben nu dus ook een belangrijke rol te spelen. Vaak hebben de regeringsleiders van de drie landen overigens overleg gepleegd voorafgaand aan een Europese top om een gezamenlijk standpunt in te nemen.

Met het oog op deze Conferentie werd in het Luxemburgse parlement een subcommissie opgericht om het debat voor te bereiden, er is ondersteuning van een communicatiebureau, dat een honderdtal mensen heeft gecontacteerd aan wie nu een tiental vragen naar hun verwachtingen wordt voorgelegd. Ook op het niveau van deze assemblee moeten de leden worden aangezet tot actieve deelname, op het niveau van hun parlement, aan de voorbereiding van de Conferentie. Ook dit parlement moet zich regelmatig buigen over het verloop van de Conferentie, die vandaag van start is gegaan. Het Beneluxparlement moet deze belangrijke uitdaging steunen.

De *voorzitster* stelt vast dat de Luxemburgse benadering enigszins verschilt van de Belgische en dat voedt het debat. Het werk zal worden voortgezet in de commissie voor de Buitenlandse Zaken.

Aanbeveling met betrekking tot de grensoverschrijdende samenwerking in de bestrijding van pandemieën – De vaccinatiestrategie in de Benelux

De voorzitster brengt zelf een tussentijds verslag uit.

Zij herinnert eraan dat tijdens de plenaire vergadering van 19 maart 2021 een aanbeveling werd goedgekeurd over de grensoverschrijdende samenwerking bij de bestrijding van pandemieën. Intussen is de vaccinatiecampagne in volle gang. De situatie in de Beneluxlanden verbetert dag na dag, maar de coronapandemie houdt de wereld nog steeds in haar greep en in sommige landen is de toestand dramatisch. De vaccinatiecampagne is daarom uiterst belangrijk.

De commissie Sociale Zaken, Volksgezondheid, Onderwijs en Sport nodigde prof. Marc Noppen, CEO

portée à notre statut d'État fédéral doté de pouvoirs législatifs se situant au même niveau que l'État fédéral belge. Peut-être cela pourrait-il inspirer d'autres États membres ou États fédéraux et une attention accrue sera-t-elle portée aux niveaux politiques de gestion proches du citoyen. (*Applaudissements*)

M. *Gusty Graas* (L) remercie M. Vanlouwe pour son rapport intermédiaire sur cette conférence très importante. Il rappelle que le Benelux a toujours joué un rôle de pionnier. Il a été fondé en 1944 et ses trois États membres ont été les cofondateurs de l'UE. Les pays du Benelux ont donc aussi un rôle important à jouer aujourd'hui. Par ailleurs, les chefs de gouvernement des trois pays se consultent souvent avant un sommet européen afin d'adopter une position commune.

En vue de cette Conférence, le parlement luxembourgeois a institué une sous-commission pour préparer le débat, aidé en cela par une agence de communication qui a contacté une centaine de personnes auxquelles elle a soumis une dizaine de questions concernant leurs aspirations. Au sein de cette assemblée aussi, les membres doivent être encouragés à participer activement, au niveau de leur parlement, à la préparation de cette Conférence. De même, ce Parlement devra se pencher régulièrement sur le déroulement de cette Conférence qui a débuté aujourd'hui. Le Parlement Benelux doit apporter son aide dans le cadre de cet important défi.

La *présidente* relève que l'approche luxembourgeoise diffère quelque peu de l'approche belge et que cela alimente le débat. Le travail sera poursuivi au sein de la commission des Affaires étrangères.

Recommandation relative à la collaboration transfrontalière dans la lutte contre les pandémies - La stratégie de vaccination dans les pays du Benelux

La présidente présente un rapport intermédiaire.

Elle rappelle qu'une recommandation sur la coopération transfrontalière dans la lutte contre les pandémies a été adoptée lors de la séance plénière du 19 mars 2021. Entre-temps, la campagne de vaccination bat son plein. La situation dans les pays du Benelux s'améliore de jour en jour mais la pandémie du coronavirus continue de sévir dans le monde et la situation dans certains pays est dramatique. La campagne de vaccination est dès lors extrêmement importante.

La commission des Affaires sociales, de la Santé publique, de l'Enseignement et des Sports a invité le

van het UZ Brussel, en de heer Henri Lewalle, van de grensoverschrijdende gezondheidssamenwerking en het Europees grensoverschrijdend gezondheidsobservatorium, uit voor een stand van zaken. Beiden werden reeds eerder betrokken bij de werkzaamheden, de heer Lewalle als expert bij de commissie, prof. Noppen als spreker tijdens de plenaire vergadering van maart.

De belangrijkste doelstelling van de vaccinatie is de druk op de ziekenhuizen en het verzorgend personeel te verlichten. Het vaccin biedt ook een bescherming tegen vroegtijdige dood en ernstige aandoeningen en zorgt dus voor meer gezonde levensjaren, voor de gevaccineerde zelf, maar ook voor de anderen en vooral de zwaksten.

Het goede nieuws is dat de vaccins zeer goed werken en veilig zijn. Dit is een ongelooflijke prestatie van de wetenschap en de medische wereld. Men mag spreken van een medisch mirakel, anderhalf jaar geleden wist men zelfs niet dat het virus bestond. Al enkele weken na de start van de vaccinatiecampagne kon men een gunstig effect vaststellen. Perfect zijn de vaccins niet, af en toe zijn er bijwerkingen, jammer genoeg ook enkele overlijdens, maar het risico is zeer klein, wat het onbegrijpelijk maakt dat sommige landen beslisten bepaalde vaccins niet meer toe te dienen. Het is belangrijk dat de politieke wereld en de wetenschap blijven communiceren en blijven hameren op de voordelen van massale vaccinatie.

De Beneluxlanden doen het over het algemeen zeer goed, ze behoren tot de wereldtop op het vlak van vaccinatie. De doorlooptijd, de tijd tussen de levering van een vaccin en de toediening ervan, wordt ook steeds korter. In sommige grote steden ligt de vaccinatiebereidheid wel veel lager; misschien kan men dit verklaren door hun socio-demografische situatie, die het moeilijk kan maken om mensen te bereiken en te overtuigen. Hieraan moet blijvend aandacht worden besteed.

Dit is echter nog steeds een crisissituatie die snel optreden vereist. Voortdurend veranderen er zaken. Men moet zich toeleggen op het vaccineren van de hele wereldbevolking, anders blijven nieuwe varianten opduiken.

De commissie zal haar werk voortzetten. (*Applaus*)

Prof. Marc Noppen, CEO de l'UZ Brussel, et M. Henri Lewalle, de la coopération sanitaire transfrontalière et de l'Observatoire européen de la santé transfrontalière, pour un état des lieux. Tous deux avaient déjà participé aux travaux, M. Lewalle en qualité d'expert auprès de la commission et le professeur Noppen comme intervenant lors de la session plénière de mars.

L'objectif principal de la vaccination est de soulager la pression sur les hôpitaux et le personnel infirmier. Le vaccin offre également une protection contre les décès prématurés et les affections graves et elle se traduit ainsi par davantage d'années de vie en bonne santé, non seulement pour la personne vaccinée mais aussi pour les autres et notamment les plus faibles.

La bonne nouvelle est que les vaccins fonctionnent très bien et sont sûrs. Il s'agit d'une réussite incroyable de la science et de la médecine, un véritable miracle médical puisqu'aussi bien, les gens ignoraient jusqu'à l'existence même du virus il y a un an et demi. Un effet positif a été observé quelques semaines après le début de la campagne de vaccination. Les vaccins ne sont certes pas parfaits puisqu'on observe des effets secondaires occasionnels et qu'on a malheureusement enregistré quelques décès mais le risque est très faible, ce qui rend incompréhensible la décision de certains pays de ne plus administrer certains vaccins. Il est important que le monde politique et la communauté scientifique continuent à communiquer et à insister sur les avantages de la vaccination de masse.

D'une manière générale, les pays du Benelux s'en sortent très bien ; ils font partie des leaders mondiaux en matière de vaccination. Le délai entre la livraison d'un vaccin et son administration se réduit également. Dans certaines grandes villes, toutefois, la volonté de la population de se faire vacciner est beaucoup plus faible ; cette situation s'explique peut-être par la situation sociodémographique et de la plus grande difficulté qui en découle de toucher et de convaincre les gens. Il faut rester attentif à cet aspect.

Cependant, nous vivons toujours une situation de crise qui requiert une réaction rapide. Les choses sont en constante évolution. Il faut s'employer à vacciner l'ensemble de la population mondiale, sinon de nouveaux variants continueront d'émerger.

La commission poursuivra ses travaux. (*Applaudissements*)

Digitale Benelux

De *voorzitster* geeft het woord aan de heer Verreyt voor een tussentijds verslag.

De heer *Hans Verreyt* (B) verwijst naar de plenaire vergadering van 7 december 2019, waar de aanbeveling *De Benelux als digitale voorloper in de EU* unaniem werd aangenomen. Omdat de ontwikkelingen op het terrein van de digitalisering zeer snel gaan, heeft de commissie Grensoverschrijdende Samenwerking het thema opnieuw op de agenda gezet.

De huidige situatie toont het belang aan van een constante aandacht voor digitalisering: tal van leden volgen ook deze vergadering digitaal. De snelle ontwikkelingen bieden kansen, onder andere op het gebied van onderwijs en gezondheidszorg, maar ook een goed debat over de publieke waarden, grondrechten, de bescherming van het individu en de privacy is nodig, daarnaast ook over de wijze waarop het Beneluxparlement omgaat met deze ontwikkelingen.

Op 2 april vond een hoorzitting plaats met de heer Aarts, hoogleraar informatica en verbonden aan de Nederlandse AI Coalitie. Hij sprak met de commissie over de mensgerichte artificiële intelligentie, een benadering van AI waarbij de mens centraal staat. Wezenlijk daarbij zijn de wetenschappelijke en de politieke discussies over de publieke waarden, de grondrechten en de democratische vrijheden, maar ook de vraag hoe iedereen kan profiteren van deze vooruitgang. AI hoort de mens te dienen en daarom moet de mens het overzicht behouden. Veiligheid en privacy moeten gegarandeerd worden. Bij elke nieuwe technologie moet men oog hebben voor wat wenselijk en acceptabel is. Inwoners moeten meepraten over de wijze waarop AI welvaart en welzijn het beste kan dienen. Tijdens die vergadering was er ook aandacht voor de gevaren bij slecht of crimineel gebruik. Ook de digitale kloof kwam aan bod.

In het najaar volgen nog hoorzittingen, die zich ook zullen toespitsen op de online identiteit. Samenwerking op het vlak van digitalisering is belangrijk, het delen van best practices is een speerpunt. De commissie werkt aan het opstellen van een *joint declaration* met de Baltische Assemblée en de Noordse Raad, een verklaring die focust op informatie-uitwisseling.

Le Benelux numérique

La *présidente* donne la parole à M. Verreyt pour un rapport intermédiaire.

M. *Hans Verreyt* (B) se réfère à la session plénière du 7 décembre 2019 à l'occasion de laquelle la recommandation relative au Benelux comme précurseur numérique dans l'UE avait été adoptée à l'unanimité. Les développements dans le domaine de la numérisation étant très rapides, la commission de la Coopération transfrontalière a réinscrit le sujet à l'ordre du jour.

La situation actuelle montre qu'il est important de faire preuve d'une attention constante pour la numérisation : de nombreux membres suivent également cette réunion par la voie numérique. Les développements rapides offrent des possibilités, entre autres dans les domaines de l'éducation et des soins de santé mais un débat fructueux sur les valeurs publiques, les droits fondamentaux, la protection de l'individu et la vie privée ainsi que sur la manière dont le Parlement Benelux traite ces développements est également nécessaire.

Le 2 avril, une audition s'est tenue avec M. Aarts, professeur d'informatique rattaché à la Nederlandse AI Coalitie. Il a traité devant la commission de l'intelligence artificielle centrée sur l'humain, d'une approche de l'IA au sein de laquelle l'humain occupe une place centrale. Les discussions scientifiques et politiques sur les valeurs publiques, les droits fondamentaux et les libertés démocratiques, ainsi que la question de savoir comment faire bénéficier chacun de ces avancées, sont essentielles. L'IA doit servir l'être humain et c'est donc ce dernier qui doit en avoir le contrôle. La sécurité et la confidentialité doivent être garanties. À chaque fois qu'émerge une nouvelle technologie, il faut être attentif à ce qui est souhaitable et acceptable. Les citoyens doivent avoir leur mot à dire sur la manière dont l'IA peut être utilisé pour servir au mieux la prospérité et le bien-être. Au cours de la réunion, la discussion a également porté sur les risques d'une utilisation inappropriée ou à des fins criminelles. La question de la fracture numérique a également été abordée.

À l'automne, d'autres auditions porteront également sur l'identité en ligne. La coopération dans le domaine de la numérisation est importante et le partage des meilleures pratiques en constitue un fer de lance. La commission travaille avec l'Assemblée balte et le Conseil nordique à une déclaration commune qui sera axée sur l'échange d'informations.

De plenaire vergadering van december zal meer uitgebreid stilstaan bij dit onderwerp. (*Applaus*)

Fake News

De *voorzitster* stelt vast dat niemand nader wenst in te gaan op het verslag van de heer Verreyt en ze geeft het woord aan mevrouw Grovonius voor een tussentijds verslag over *fake news*.

Mevrouw *Gwenaëlle Grovonius*, rapporteur, stelt vast dat er een duidelijk verband is tussen haar verslag over *fake news* en het voorgaande over digitalisering. De verenigde commissies Grensoverschrijdende Samenwerking en Justitie hebben het onderwerp *fake news* opgepakt ter voorbereiding van de conferentie die de Benelux in het najaar aan dit onderwerp zal wijden. Het is een actueel onderwerp, dat ook in heel wat andere parlementen en op Europees en internationaal niveau veel aandacht krijgt.

Fake news circuleert zeer sterk op sociale media en is daardoor moeilijk aan te pakken. De coronacrisis lijkt wel een katalysator te zijn geweest, want de dagelijks verspreide hoeveelheid onjuiste berichten was immens. Ook verkiezingen zijn een dankbare periode voor het verspreiden van desinformatie.

De aanpak van zulke informatieverspreiding is delicaat. In welke mate immers hebben openbare instellingen het recht en de bevoegdheid om te bepalen wat waarheid is en wat een leugen? Dat is een mijnenveld dat men heel behoedzaam moet oversteken!

Om vanuit het Beneluxparlement op onze najaarsconferentie toch tot een gedragen aanbeveling te komen zijn de verenigde commissies onlangs met een reeks hoorzittingen gestart. Een eerste had plaats op 28 mei jongstleden. Daar heeft prof. dr. Michaël Opghenaff, verbonden aan de KULeuven en aan de Universiteit Leiden, een uiteenzetting gegeven over het onderwerp. De term *fake news* kan volgens de professor tot een foute interpretatie leiden, aangezien hij suggereert dat het om nieuws gaat, om echte gebeurtenissen dus, terwijl dat allerminst het geval is. De term *desinformatie* verdient daarom de voorkeur.

De heer Opghenaff belichtte vervolgens de veelzijdige facetten van het thema. Desinformatie kan op allerlei manieren in de wereld terechtkomen: ze kan als grap ontstaan of per vergissing, maar ze kan ook heel doelbewust de wereld worden ingestuurd om opzettelijke foute informatie te verspreiden. De desinformatie kan veel auteurs hebben, over alle mogelijke onderwer-

Cette question sera examinée plus en détail lors de la session plénière de décembre. (*Applaudissements*)

Fake News

La *présidente* constate que personne ne souhaite s'exprimer sur le rapport de M. Verreyt et donne la parole à Mme Grovonius pour un rapport intermédiaire sur les "fake news".

Mme *Gwenaëlle Grovonius*, rapportrice, observe un lien manifeste entre son rapport sur les fakes news et le précédent rapport sur la numérisation. Les commissions réunies de la Coopération transfrontalière et de la Justice ont abordé le sujet des *fake news* en vue de la conférence que le Benelux consacrera à ce thème à l'automne. Il s'agit d'un sujet d'actualité qui suscite également une large attention dans de nombreux autres parlements ainsi qu'aux niveaux européen et international.

Les fausses nouvelles circulent abondamment sur les médias sociaux et sont donc difficiles à combattre. La crise du coronavirus semble avoir été un catalyseur, car la diffusion quotidienne de fausses nouvelles a été immense. Les élections sont également une période propice à la diffusion de la désinformation.

Il est difficile de lutter contre la diffusion de fausses informations. En effet, dans quelle mesure les institutions publiques ont-elles le pouvoir et l'autorité de déterminer ce qui est la vérité et ce qui est un mensonge ? C'est un champ de mines qu'il faut traverser très avec la plus grande circonspection !

Afin de pouvoir proposer lors de notre conférence d'automne une recommandation bénéficiant d'un large soutien, les commissions réunies ont récemment entamé une série d'auditions. La première a eu lieu le 28 mai de cette année. Le professeur Michaël Opghenaff, rattaché à la KULeuven et à l'Université de Leiden, a consacré une présentation à ce thème. Selon le professeur, les termes "fake news" peuvent donner lieu à une interprétation erronée, car ils suggèrent qu'il s'agit de nouvelles, c'est-à-dire de faits réels, alors que ce n'est nullement le cas. Il conviendrait donc de leur préférer le terme "désinformation".

M. Opghenaff a ensuite explicité les nombreuses facettes du sujet. La désinformation peut voir le jour de plusieurs façons : elle peut résulter d'une plaisanterie ou d'une erreur mais aussi être diffusée dans le but de répandre délibérément des informations erronées. La désinformation peut avoir de nombreux auteurs, couvrir tous les sujets possibles et être diffusée sur de

pen gaan en over heel veel verschillende platformen worden verspreid. Dat maakt van desinformatie een zeer complex thema waarop geen eenvoudig antwoord valt te bedenken.

Op 2 juli zal de commissie een tweede hoorzitting houden, nu met de heer Tom Ongena, lid van de Belgische Senaat. Voor die assemblee stelde hij een informatieverslag op over desinformatie. Hij komt een stand van zaken geven en zal ook zijn eigen bedenkingen over het onderwerp met de Beneluxcommissie delen.

De najaarsconferentie over *fake news* wordt voorbereid door een groep bestaande uit mevrouw Creutz en de heren Van Pareren en Deckmyn. Samen met hen zal de commissie in juli nagaan welke voorbereidende activiteiten nog nodig zijn. Mevrouw Grovonijs zal deze assemblee graag op de hoogte houden over de vordering van de werkzaamheden rond deze belangrijke thematiek en ze geeft rendez-vous voor over enkele maanden. (*Applaus*)

De voorzitster kan bevestigen dat de problematiek zo complex is, dat de Benelux wellicht ook volgend jaar nog over dit onderwerp zal moeten buigen.

Digitale Trilaterale conferentie van de Baltische Assemblee, de Noordse Raad en het Beneluxparlement, 21 mei 2021

De voorzitster constateert dat het uur al ver gevorderd is. Normaal zou zijzelf nu mondeling verslag uitbrengen over de digitale trilaterale conferentie die op 21 mei jongstleden plaatshad tussen het Beneluxparlement, de Baltische Assemblee en de Noordse Raad, maar gelet op de tijdsdruk zal ze daarvan afzien. Het integrale lijvige rapport zal in de cloud ter beschikking van alle leden worden gesteld. Wel wil ze nog de collega's Karl Vanlouwe, Peter Ester en Wouter Devriendt bedanken die aan deze razend boeiende videoconferentie hebben deelgenomen.

Neerlegging van antwoorden van de regeringen op vroeger aangenomen aanbevelingen en schriftelijke vragen

Voor het laatste punt op de agenda geeft *de voorzitster* het woord aan de heer De Muyser.

De heer *Alain de Muyser*, secretaris-generaal van de Benelux Unie, is tevreden dat hij het antwoord van het Comité van Ministers kan neerleggen op aanbeveling 909/1 betreffende de Benelux als digitale voorloper in

nombreuses plateformes différentes, ce qui en fait un thème complexe qui ne s'accorde pas de réponses simples.

Le 2 juillet, la commission tiendra une deuxième audition, cette fois avec M. Tom Ongena, membre du Sénat belge, qui a préparé l'intention de cette assemblée un rapport d'information sur la désinformation. Il fera le point de la situation et fera part à la commission du Parlement Benelux de ses propres réflexions sur le sujet.

La conférence d'automne sur les fake news est préparée par un groupe composé de Mme Creutz, M. Van Pareren et M. Deckmyn. La commission examinera avec eux, en juillet, quelles activités préparatoires sont encore nécessaires. Mme Grovonijs se fera un plaisir de tenir l'assemblée informée de l'avancement des travaux sur cette question importante et donne rendez-vous dans quelques mois. (*Applaudissements*)

La présidente est en mesure de confirmer que la question est à ce point complexe que le Benelux pourrait être amené à y revenir l'année prochaine également.

Conférence trilatérale numérique de l'Assemblée balte, du Conseil nordique et du Parlement Benelux, 21 mai 2021

La présidente constate que l'heure est déjà bien avancée. Normalement, elle devrait présenter maintenant un rapport oral sur la conférence trilatérale numérique qui s'est tenue le 21 mai entre le Parlement du Benelux, l'Assemblée balte et le Conseil nordique mais, compte tenu des impératifs d'horaire, elle s'en abstient. L'ensemble du volumineux rapport sera mis à la disposition de tous les membres sur le cloud. Elle tient toutefois à remercier MM. Karl Vanlouwe, Peter Ester et Wouter De Vriend, qui ont participé à cette vidéoconférence extrêmement intéressante.

Dépôt de réponses des gouvernements à des recommandations et questions écrites antérieures

La présidente donne la parole à M. De Muyser pour le dernier point de l'ordre du jour.

M. *Alain de Muyser*, Secrétaire général de l'Union Benelux, est heureux de pouvoir présenter la réponse du Comité des Ministres à la recommandation 909/1 relative au Benelux en tant que pionnier du numé-

de EU. Die gaat over een zeer belangrijk onderwerp. Het antwoord - dat nogal lang is - erkent het belang van de eenmaking van de Benelux als digitale ruimte voor ondernemingen en burgers.

Er werden al enkele initiatieven genomen, bijvoorbeeld op het vlak van de mobiliteit van grensarbeiders, de lancering van het Benelux Expertise Netwerk met het oog op de energietransitie, een digitaal informatiepunt kleinhandel, de digitale vrachtaanbieding voor het wegvervoer. Dit jaar komt er waarschijnlijk een digitaal Beneluxplatform klimaat.

De secretaris-generaal is van mening dat de regels voor de antwoorden worden nageleefd. De vier antwoorden die nog moeten komen, hebben betrekking op aanbevelingen van de vorige plenaire zitting. (*Applaus*)

De voorzitster dankt de heer De Muyser. De antwoorden zullen in de commissies worden bekeken.

Ze dankt alle deelnemers, de staf en in het bijzonder de tolken die hun werk doen vanuit de Senaat.

Het werk is in deze omstandigheden, met hybride vergaderingen, niet gemakkelijk, maar het is belangrijk dat het Beneluxparlement zijn werkzaamheden niet heeft onderbroken. Daarom dankt de voorzitster nogmaals alle collega's, de hele staf en de technische diensten.

Dit is ook het moment om de secretaris van de commissie Ruimtelijke Ordening, Milieu en Klimaat, de heer Jeroen Freriks, te danken, die het Beneluxparlement weldra zal verlaten. (*Applaus*)

De vergadering wordt gesloten om 12.52 uur.

rique dans l'UE. Il s'agit d'un sujet très important. La réponse - qui est assez longue - reconnaît l'importance de l'unification du Benelux en tant qu'espace numérique pour les entreprises et les citoyens.

Un certain nombre d'initiatives ont déjà été prises, par exemple dans le domaine de la mobilité des travailleurs transfrontaliers. Il y a eu aussi le lancement du réseau d'expertise Benelux en vue de la transition énergétique, la création d'un point d'information numérique pour les détaillants, la lettre de voiture numérique pour le transport routier. Une plateforme numérique Benelux sur le climat sera probablement mise en place cette année.

Le Secrétaire général estime que les règles en matière de réponses sont respectées. Les quatre réponses qui restent à venir concernent les recommandations de la session plénière précédente. (*Applaudissements*)

La *présidente* remercie M. De Muyser. Les réponses seront examinées par les commissions.

Elle remercie tous les participants, le personnel et surtout les interprètes qui travaillent depuis le Sénat.

Il n'est pas facile de travailler dans ces conditions, avec des réunions hybrides, mais il est important que le Parlement Benelux n'ait pas interrompu ses travaux. La présidente remercie une fois encore tous les collègues, l'ensemble du personnel et les services techniques.

Le moment est venu aussi de remercier le secrétaire de la commission de l'Aménagement du territoire, de l'Environnement et du Climat, M. Jeroen Freriks, qui s'apprête à quitter le Parlement Benelux. (*Applaudissements*)

La séance est levée à 12 h 52.