

**Benelux
Interparlementaire
Assemblee**

Zitting 2024

**BEKNOPT VERSLAG
VAN DE VERGADERINGEN**

De Benelux Interparlementaire Assemblee (afgekort ‘Beneluxparlement’) hield op vrijdag 14 en zaterdag 15 juni 2024 haar plenaire vergadering* onder het voorzitterschap van de heer *Pim van Ballekom*.

⁽¹⁾ Deze vergadering vond plaats in de Eerste Kamer der Staten-Generaal in Den Haag (Nederland).

**Assemblée
Interparlementaire
Benelux**

Session 2024

**COMPTE RENDU
ANALYTIQUE DES RÉUNIONS**

L’Assemblée interparlementaire Benelux (en abrégé ‘Parlement Benelux’) a tenu sa séance plénière* les vendredi 14 et samedi 15 juin 2024 sous la présidence de M. *Pim van Ballekom*.

⁽¹⁾ Cette réunion a eu lieu à la Première Chambre des États Généraux à La Haye (Pays-Bas).

Plenumvergadering van 14 juni 2024

Agenda

Vrijdag 14 juni 2024 om 13.30 uur

1. Themadebat

VEILIGHEID IN DE HAVENS VOORZITTERS: DE HEREN RIK JANSSEN EN THEO BOVENS RAPPORTEURS: DE HEREN HENDRIK-JAN TALSMA EN JOHAN DECKMYN	
13.35-13.45	INLEIDING DOOR DE RAPPORTEURS
13.45-14.15	INLEIDING – NATIONAAL BELEID
	• Uiteenzetting door mevrouw Aukje DE VRIES, staatssecretaris van Douane (Nederland) • Uiteenzetting door mevrouw Yuriko BACKES, minister van Mobiliteit en Openbare Werken (Luxemburg) – VIDEOBOODSCHAP • Uiteenzetting door de heer Geert VANDERVELDEN, Nationaal Drugs-commissariaat (België)
14.15-15.00	I – VEILIGHEID FYSIEKE INFRASTRUCTUUR (INCLUSIEF ONDERMIJNING/ CORRUPTIE)
	• Uiteenzetting door de heer René DE VRIES, rijkshavenmeester, Haven Rotterdam • Uiteenzetting door de heer Niels VANLAER, havenmeester, Haven Antwerpen/Brugge • Uiteenzetting door de heer Daniel KOHL, directeur van <i>Cluster for Logistics</i> (Luxemburg) – «Bienvenue dans le monde de la logistique»

Séance plénière du 14 juin 2024

Ordre du jour

Vendredi 14 juin 2024 à 13 heures 30

1. Débat thématique

LA SÉCURITÉ DANS LES PORTS PRÉSIDENTS: MM. RIK JANSSEN ET THEO BOVENS RAPPORTEURS: MM. HENDRIK-JAN TALSMA ET JOHAN DECKMYN	
13.35-13.45	INTRODUCTION PAR LES RAPPORTEURS
13.45-14.15	INTRODUCTION – POLITIQUE NATIONALE
	• Exposé de Mme Aukje DE VRIES, secrétaire d'État aux Douanes (Pays-Bas) • Exposé de Mme Yuriko BACKES, ministre de la Mobilité et des Travaux publics (Luxembourg) – MESSAGE VIDÉO • Exposé de M. Geert VANDERVELDEN, Commissariat National Drogues (Belgique)
14.15-15.00	I – LA SÉCURITÉ DE L'INFRASTRUCTURE PHYSIQUE (Y COMPRIS CRIMINALITÉ ORGANISÉE/AFFAIBLISSEMENT ET CORRUPTION)
	• Exposé de M. René DE VRIES, capitaine du port de Rotterdam • Exposé de M. Niels VANLAER, capitaine du port d'Anvers-Bruges • Exposé de M. Daniel KOHL, directeur du <i>Cluster for Logistics</i> (Luxembourg) – «Bienvenue dans le monde de la logistique»

	• Uiteenzetting door de heer Rien VAN DER STEENOVEN, programmadirecteur • Uitwisseling van best practices met mevrouw Hanna Katrín FRÍÐRIKSSON, lid van het presidium van de <i>Nordic Council</i> • Uitwisseling van best practices met de heer Henrik MØLLER, voorzitter van de <i>Baltic Sea Parliamentary Conference</i>		• Exposé de M. Rien VAN DER STEENOVEN, directeur du programme Port Implementation Agenda • Échange de bonnes pratiques avec Mme Hanna Katrín FRÍÐRIKSSON, membre du Bureau du <i>Nordic Council</i> • Échange de bonnes pratiques avec M. Henrik MØLLER, président de la <i>Baltic Sea Parliamentary Conference</i>
15.00-15.25	II – VEILIGHEID DIGITALE INFRASTRUCTUUR (INCLUSIEF ONDERMIJNING/CORRUPTIE)	15.00-15.25	II – LA SÉCURITÉ DE L'INFRASTRUCTURE NUMÉRIQUE (Y COMPRIS CRIMINALITÉ ORGANISÉE/CORRUPTION)
	• Uiteenzetting door de heer Marijn VAN SCHOOTE, <i>Chief Information Security Officer</i> van het Havenbedrijf Rotterdam • Uiteenzetting door mevrouw Jolijn DELISSEN, havenveiligheidsadviseur van <i>North Sea Port</i> • Uitwisseling van best practices met de heer Andrius KUPČINSKAS, voorzitter van de <i>Baltic Assembly</i>		• Exposé de M. Marijn VAN SCHOOTE, <i>Chief Information Security Officer</i>, Port de Rotterdam • Exposé de Mme Jolijn DELISSEN, conseillère en sécurité portuaire, <i>North Sea Port</i> • Échange de bonnes pratiques avec M. Andrius KUPČINSKAS, président de la <i>Baltic Assembly</i>
15.25-16.00	III – PANELDEBAT	15.25-16.00	III – TABLE RONDE
16.00-16.10	CONCLUSIES	16.00-16.10	CONCLUSIONS

2. Thema «Het fietsbeleid»

Rapporteurs: mevrouw Saskia Kluit en de heer Jef Van den Bergh
Voorstel van aanbeveling – Bespreking – Stemming

3. Thema «De spoorwegagenda van de Benelux»

Rapporteur: de heer Jef Van den Bergh
Voorstel van aanbeveling – Bespreking – Stemming

4. Thema «De toekomst van de landbouw»

Rapporteurs: de heer Thom van Campen en mevrouw Tinne Rombouts
Voorstel van aanbeveling – Bespreking – Stemming

5. Thema «Deelname van personen met een handicap aan het maatschappelijk leven»

Rapporteur: de heer Daan de Kort
Stand van zaken

6. Joint meeting of the Education and Health Committees of the Baltic Assembly regarding automatic recognition of higher education degrees in the region, Vilnius, 8 March 2024

Verslag door mevrouw Patricia Creutz

7. Conference «Energy future of the Baltic States: addressing regional challenges together», Vilnius, 16-17 May 2024

Verslag door mevrouw Patricia Creutz

8. Nordic Council Theme Session, Tórshavn, Faroe Islands, 8-9 April 2024

Verslag door de heer Jef Van den Bergh

9. Joint meeting of the Security and Health Committees of the Baltic Assembly, Vilnius, 25-26 April 2024

Visit at the Mechanized Infantry Brigade «Iron Wolf»
Verslag door de heer Wouter De Vriendt

10. Neerlegging van antwoorden van de regeringen op vroeger aangenomen aanbevelingen en schriftelijke vragen

2. Thème «La politique cyclable»

Rapporteurs: Mme Saskia Kluit et M. Jef Van den Bergh
Proposition de recommandation – Discussion – Vote

3. Thème «L'agenda ferroviaire du Benelux»

Rapporteur: M. Jef Van den Bergh
Proposition de recommandation – Discussion – Vote

4. Thème «Le futur de l'agriculture»

Rapporteurs: M. Thom van Campen et Mme Tinne Rombouts
Proposition de recommandation – Discussion – Vote

5. Thème «La participation des personnes handicapées à la vie sociale»

Rapporteur: M. Daan de Kort
État d'avancement

6. Joint meeting of the Education and Health Committees of the Baltic Assembly regarding automatic recognition of higher education degrees in the region, Vilnius, 8 March 2024

Rapport par Mme Patricia Creutz

7. Conference «Energy future of the Baltic States: addressing regional challenges together», Vilnius, 16-17 May 2024

Rapport par Mme Patricia Creutz

8. Nordic Council Theme Session, Tórshavn, Faroe Islands, 8-9 April 2024

Rapport par M. Jef Van den Bergh

9. Joint meeting of the Security and Health Committees of the Baltic Assembly, Vilnius, 25-26 April 2024

Visit at the Mechanized Infantry Brigade «Iron Wolf»
Rapport par M. Wouter De Vriendt

10. Dépôt de réponses des gouvernements à des recommandations et questions écrites antérieures

**Zaterdag 15 juni 2024 van 10 uur tot
12.30 uur**

Werkbezoek per boot aan de haven
van Rotterdam

Bezoekerscentrum Tweede Maasvlakte
FutureLand – Europaweg 902,
3199 LC Maasvlakte Rotterdam,
Havennummer 8360

**Samedi 15 juin 2024 de 10 heures à
12 heures 30**

Visite de travail en bateau dans le Port
de Rotterdam

Bezoekerscentrum Tweede Maasvlakte
FutureLand – Europaweg 902,
3199 LC Maasvlakte Rotterdam,
Havennummer 8360

Plenaire vergadering van vrijdag 14 juni 2024

Opening van de vergadering

De heer *Pim van Ballekom* (N), voorzitter van het Benelux Parlement, opent de vergadering om 13.43 uur in de in de Eerste Kamer der Staten-Generaal van Nederland te Den Haag.

De *voorzitter* heet iedereen van harte welkom. Hij dankt de heer Anthonie Bruijn, voorzitter van de Eerste Kamer der Staten-Generaal van Nederland, die de assemblee de gastvrijheid verleent voor deze plenaire vergadering.

Er is een bijzonder woord van welkom aan mevrouw Aukje de Vries, staatssecretaris van Financiën, bevoegd voor Douane; H.E. mevrouw Anick Van Calster, ambassadeur van België; Z.E. de heer Chris Hoornaert, ambassadeur Buurlanden; mevrouw Cathy Wagener, Deputy Head of Mission, ambassade van het Groothertogdom Luxemburg; mevrouw Klasja Van de Ridder, hoofd van de Vertegenwoordiging van de Europese Commissie; de heren Frans Weekers, secretaris-generaal van de Benelux Unie – die wat later zal zijn –, en Michel-Etienne Tilemans en Jean-Claude Meyer, adjunct-secretarissen-generaal; de heer Hugues Derème, directeur-generaal van het Benelux-Bureau voor de Intellectuele Eigendom; de dames Bente Presse en Eva Wildöer van het Benelux Jeugdparlement.

De voorzitter spreekt ook een warm welkom uit voor de leden van de delegatie van de Nordic Council: mevrouw Hanna Katrín Friðriksson, lid van het presidium en Benelux-rapporteur; de leden van de delegatie van de Baltic Assembly: de heer Andrius Kupčinskas, voorzitter, en professor Jānis Vucāns, vice-voorzitter; de leden van de delegatie van de Baltic Sea Parliamentary Conference: de heer Henrik Møller, voorzitter en lid van het Deense Parlement, en de heer Bodo Bahr, secretaris-generaal.

Verder wenst hij alle andere sprekers te bedanken die een bijdrage zullen leveren aan het plenaire debat dat we vandaag zullen houden over de veiligheid in de havens.

Berichten van verhindering

Vrijdag en zaterdag: mevrouw Barbara Agostino, de heren Daan de Kort, Henk Jan Meijer, Songül Mutluer, Daniel Senesael, Karl Vanlouwe

Séance plénière du vendredi 14 juin 2024

Ouverture de la séance

M. *Pim van Ballekom* (N), président du Parlement du Benelux, ouvre la séance à 13h43 en la Première Chambre des États généraux des Pays-Bas à La Haye.

Le *président* souhaite chaleureusement la bienvenue à tous. Il remercie M. Anthonie Bruijn, président de la Première Chambre des États généraux des Pays-Bas, d'accueillir l'Assemblée à l'occasion de cette session plénière.

Il souhaite tout particulièrement aussi la bienvenue à Mme Aukje de Vries, secrétaire d'État aux Finances, en charge des douanes; à S.E. Mme Anick Van Calster, ambassadrice de Belgique; à S.E. M. Chris Hoornaert, ambassadeur pour les pays voisins; à Mme Cathy Wagener, cheffe de mission adjointe, ambassade du Grand-Duché de Luxembourg; à Mme Klasja Van de Ridder, cheffe de la représentation de la Commission européenne; à MM. Frans Weekers, secrétaire général de l'Union Benelux – qui rejoindra l'assemblée ultérieurement –, et Michel-Etienne Tilemans et Jean-Claude Meyer, secrétaires généraux adjoints; à M. Hugues Derème, directeur général de l'Office Benelux de la Propriété intellectuelle; à Mmes Bente Presse et Eva Wildöer, du Parlement Benelux des Jeunes.

Le président souhaite également de tout cœur la bienvenue aux membres de la délégation du Conseil nordique, Mme Hanna Katrín Friðriksson, membre du Presidium et rapportrice pour le Benelux; aux membres de la délégation de l'Assemblée balte, MM. Andrius Kupčinskas, président, et Jānis Vucāns, vice-président; aux membres de la délégation de la Conférence parlementaire de la mer Baltique, MM. Henrik Møller, président et membre du Parlement danois, et M. Bodo Bahr, secrétaire général.

Il tient également à remercier tous les autres intervenants qui contribueront au débat sur la sécurité portuaire qui se tiendra aujourd'hui en séance plénière.

Avis d'empêchement

Vendredi et samedi: Mme Barbara Agostino, MM. Daan de Kort, Henk Jan Meijer, Songül Mutluer, Daniel Senesael et Karl Vanlouwe

Mededelingen

Wijziging in de Nederlandse delegatie

De heer Olger van Dijk is een nieuw lid van de Nederlandse delegatie.

Wijzigingen in de Belgische delegatie

Afgelopen zondag zijn er verkiezingen gehouden in België. De samenstelling van de nieuwe Belgische delegatie zal tijdens de plenaire vergadering in december bekend worden gemaakt. De heer Jef Van den Bergh, voorzitter van de Christelijke Fractie, de heer Wouter De Vriendt, voorzitter van de Fractie van Socialisten, Groenen en Democraten, en mevrouw Tinne Rombouts verlaten het Benelux Parlement. Hetzelfde geldt voor mevrouw Gwenaëlle Grovonius, mevrouw Allissia Claes en de heer Daniel Senesael. Met spijt in het hart laten we hen allen gaan. De voorzitter wil hen bedanken voor hun vele jaren van inzet.

Er is ook heuglijk nieuws: we hebben hier de voorzitter van het Duitstalige Parlement in ons midden, met name mevrouw Patricia Creutz. De voorzitter feliciteert mevrouw Creutz met haar nieuwe taak. Zij zal gelukkig ook lid blijven van het Benelux Parlement. (*Applaus*)

Praktische mededelingen

De vergadering zal duren tot ongeveer 18.00 uur. Om 18.30 uur zijn we allen uitgenodigd voor een receptie in het Oude Stadhuis, aangeboden door de heer Jan van Zanen, burgemeester van de stad Den Haag.

Het werkbezoek aan de haven van Rotterdam vindt zaterdag plaats van 10.00 tot 12.30 uur. De boot vertrekt vanaf het Bezoekerscentrum op de Tweede Maasvlakte. De uitleg wordt in het Engels gegeven.

1. Themadebat

Veiligheid in de havens

De *voorzitter* opent het themadebat, dat over de veiligheid in de havens gaat. Het debat zal worden ingeleid en voorgezeten door de heer Rik Janssen. De heer Theo Bovens is zijn covoorzitter. De heren Hendrik-Jan Talsma en Johan Deckmyn, treden als rapporteurs op.

De heer *Rik Janssen* (N), voorzitter, heet op zijn beurt iedereen welkom, mede namens zijn medevoorzitter Theo Bovens, die voorzitter is van de commissie Grensoverschrijdende Samenwerking. Een gezamenlijke

Communications

Modifications au sein de la délégation néerlandaise

M. Olger van Dijk est un nouveau membre de la délégation néerlandaise.

Modifications au sein de la délégation belge

Dimanche dernier, des élections se sont tenues en Belgique. La composition de la nouvelle délégation belge sera annoncée lors de la session plénière de décembre. M. Jef Van den Bergh, président du groupe chrétien, M. Wouter De Vriendt, président du groupe des socialistes, verts et démocrates, et Mme Tinne Rombouts quittent le Parlement Benelux. Il en va de même pour Mme Gwenaëlle Grovonius, Mme Allissia Claes et M. Daniel Senesael. C'est avec regret que nous prenons congé d'eux. Le président tient à les remercier pour leurs nombreuses années d'engagement.

Il y a aussi une nouvelle réjouissante: la présidente du Parlement germanophone, Mme Patricia Creutz, est parmi nous. Le président félicite Mme Creutz pour sa nouvelle mission. Et fort heureusement, elle restera également membre du Parlement Benelux. (*Applaudissements*)

Communications pratiques

La réunion durera jusqu'à 18h00 environ. À 18h30, nous sommes invités à l'ancien hôtel de ville, à une réception offerte par M. Jan van Zanen, bourgmestre de la ville de La Haye.

La visite de travail du port de Rotterdam est prévue le samedi de 10h00 à 12h30. Le bateau partira du centre d'accueil des visiteurs sur la deuxième Maasvlakte. Les explications seront données en anglais.

1. Débat thématique

La sécurité dans les ports

Le *président* ouvre le débat sur le thème de la sécurité dans les ports. Ce débat sera introduit et présidé par M. Rik Janssen. M. Theo Bovens sera son coprésident et MM. Hendrik-Jan Talsma et Johan Deckmyn seront les rapporteurs.

M. *Rik Janssen* (N), président, souhaite à son tour la bienvenue à tous, également au nom de son coprésident, M. Theo Bovens, qui préside la commission de la Coopération transfrontalière. Une commission jointe qui

commissie heeft dit plenaire debat voorbereid, waarin de leden van de commissies Justitie en Veiligheid en Grensoverschrijdende Samenwerking vertegenwoordigd waren. Hij stelt voor dat vertegenwoordigers van de drie nationale overheden het debat inleiden. Staatssecretaris De Vries zal het Nederlandse beleid toelichten.

Inleiding – nationaal beleid

Mevrouw *Aukje de Vries*, staatssecretaris van Douane (Nederland), beklemtoont dat veiligheid in de havens begint met dit soort bijeenkomsten, waarbij grensoverschrijdend ideeën worden uitgewisseld om beter samen te werken. De aanwezigheid van leden van de Baltic Assembly en van de Nordic Council zal nog bijdragen aan die samenwerking.

Veiligheid in de havens lijkt op het eerste gezicht een erg complexe aangelegenheid, die zich tot ver buiten het haventerrein uitstrekt. Het gaat over zware criminaliteit, over de bedreiging van medewerkers en ondernemers, over de verwoestende werking van drugs en over de ondermijning van de rechtstaat. Het gaat dus over heel de logistieke keten en het raakt het hele grondgebied en de hele samenleving.

Vorig jaar werden in Nederland bijna 60 ton drugs onderschept, waarvan het overgrote deel in de havens van Rotterdam en Vlissingen. Achter die ladingen zitten professionele criminele organisaties die niet terugdeinzen voor bedreiging, geweld en moord, ook tegen onschuldige burgers. Douaniers worden bedreigd, jongeren worden geronseld om containers leeg te halen. Een journalist en een advocaat werden in Nederland op klaarlichte dag vermoord. Het criminele verdienmodel van de drugshandel ondermijnt de rechtstaat en destabiliseert de samenleving.

De overheid kan dit niet laten gebeuren en moet daarom werken aan de weerbaarheid van de mensen, door hen goed op te leiden en te omkaderen. Zo werd het team van Bijzondere Bijstand van de douane onlangs uitgerust met semiautomatische wapens. Douaniers beschikken over veel informatie en zijn daardoor kwetsbaar. We willen ze daarom enkel toegang geven tot de informatie die ze echt nodig hebben.

De drugscriminelen hebben vrijwel onbeperkte mogelijkheden. We kunnen ze dus alleen verslaan door hun verdienmodel te ondermijnen, door de productie van en handel in drugs te verstoren. We moeten slimmer zijn dan de criminelen, door te innoveren en onze krachten te bundelen. Met België worden reeds kennis

réunit les membres de la commission de la Justice et de la Sécurité et ceux de la commission de la Coopération transfrontalière a préparé ce débat en séance plénière. Il propose que des représentants des trois autorités nationales introduisent le débat. Le secrétaire d'État De Vries présentera la politique des Pays-Bas.

Introduction – politique nationale

Mme *Aukje de Vries*, secrétaire d'État aux Douanes (Pays-Bas), souligne que la sécurité portuaire prend naissance à l'occasion de réunions comme celle-ci, où l'on échange, dans un contexte transfrontalier, des idées pour mieux travailler ensemble. La présence de membres de l'Assemblée balte et du Conseil nordique permettra d'approfondir encore cette coopération.

La sécurité dans les ports semble à première vue être une question très complexe qui va bien au-delà des installations portuaires. Elle concerne la grande criminalité, les menaces qui pèsent sur le personnel et les entrepreneurs, les ravages inhérents à la drogue et les atteintes portées à l'État de droit. C'est donc toute la chaîne logistique qui est concernée et le problème s'étend à l'ensemble du territoire et de la société.

L'année dernière, près de 60 tonnes de drogue ont été interceptées aux Pays-Bas, dont la plus grande partie dans les ports de Rotterdam et de Flessingue. Derrière ces cargaisons, l'on trouve des organisations criminelles professionnelles qui n'hésitent pas à recourir à la menace, à la violence et au meurtre, y compris à l'encontre de civils innocents. Les douaniers sont menacés, des jeunes sont recrutés pour récupérer la drogue dans les conteneurs. Un journaliste et un avocat ont été assassinés en plein jour aux Pays-Bas. Le modèle criminel de revenu propre au trafic de drogue sape l'État de droit et déstabilise la société.

Les pouvoirs publics ne peuvent pas laisser faire et doivent donc améliorer la résilience des personnes en les formant et en les encadrant comme il convient. Ainsi, l'équipe d'assistance spéciale des douanes a récemment été équipée d'armes semi-automatiques. Les douaniers disposent de nombreuses informations et sont dès lors vulnérables. Nous ne souhaitons dès lors leur donner accès qu'aux seules informations dont ils ont réellement besoin.

Les criminels de la drogue disposent de moyens quasi illimités. Nous ne pouvons donc les vaincre qu'en sapant leur modèle économique, en entravant la production et le commerce de la drogue. Nous devons être plus intelligents que les criminels, en innovant et en unissant nos forces. Il a déjà été procédé à l'échange de connaissances

en goede voorbeelden uitgewisseld, onder andere wat het duikteam betreft en de ontwikkeling van algoritmes die het makkelijker maken om drugs te herkennen op scanbeelden. De drugsvangsten in beide landen worden ook gezamenlijk gepresenteerd. Maar de samenwerking moet ruimer gaan. Als we succes boeken in de Benelux-havens, kijken de criminelen uit naar Le Havre en Hamburg.

Nog beter is het om zo vroeg mogelijk in de keten op te treden, dat heet dan *upstream disruption*. De staatssecretaris zag dat met eigen ogen bij een werkbezoek aan Latijns-Amerika. Samenwerking moet daar worden opgezet met lokale douanediensdiensten en bedrijven.

Drugs komen jammer genoeg niet alleen vanuit het buitenland de Benelux binnen. Nederland bijvoorbeeld is zelf een producent en exporteur van synthetische drugs. Daarom moet er scherp worden gecontroleerd op de smokkel van uitgaande drugs.

Onze landen hebben een open economie en goede infrastructuur. Voor ondernemers is dat een goede zaak, maar criminelen willen natuurlijk profiteren van die gunstige omstandigheden. Bij de handhaving moet een goede balans worden gezocht: zonder het onnodig moeilijk te maken voor de ondernemers moeten de criminelen toch hard kunnen worden aangepakt. Voor bedrijven is het vervelend als controles laat worden aangekondigd. Die late aanzegtermijn is echter bedoeld om te voorkomen dat informatie uitlekt naar criminelen.

In de Nederlandse aanpak heeft ieder zijn eigen rol en verantwoordelijkheid: de overheid, de handhavingsorganisaties en het bedrijfsleven. Zo wordt er nauw samengewerkt met private partijen als terminals bij de controle van mogelijk verdachte containers en met de reders bij een betere screening van medewerkers. Die aanpak wordt al gevolgd in Rotterdam, Antwerpen en Hamburg. Nu wordt een breder havenplatform opgericht in de strijd tegen ondermijning. Zulke ontwikkelingen beginnen klein, meestal tussen landen die een geografische of historische verwantschap hebben, en dijen dan verder uit.

Mevrouw De Vries wil het nog even hebben over e-commerce. Die manier van handel drijven is de laatste jaren stormachtig toegenomen: zowat 1 miljard aangiften passeren jaarlijks via de Nederlandse douane. Veel spullen komen uit China en komen via de havens binnen. De douane moet dan zorgvuldig kunnen nagaan of de

et de bonnes pratiques avec la Belgique, notamment en ce qui concerne l'équipe de plongeurs et le développement d'algorithmes qui facilitent la détection des drogues sur les images scannées. Les prises de drogue dans les deux pays font également l'objet d'une présentation conjointe. Mais la coopération doit être poussée plus loin. Si notre action dans les ports du Benelux est couronnée de succès, les criminels se détourneront vers Le Havre et Hambourg.

Il est encore plus efficace d'agir le plus tôt possible dans la chaîne en travaillant en amont (*upstream disruption*). La secrétaire d'État en a fait elle-même le constat lors d'une visite de travail en Amérique latine. Il faut y coopérer avec les services douaniers et les entreprises locales.

Les drogues en provenance de l'étranger n'arrivent malheureusement pas uniquement par le Benelux. Les Pays-Bas, par exemple, sont eux-mêmes producteurs et exportateurs de drogues synthétiques. La contrebande de drogues sortante doit donc être étroitement contrôlée.

Nos pays ont une économie ouverte et sont dotés d'une bonne infrastructure. C'est une bonne chose pour les entrepreneurs mais les criminels entendent bien évidemment aussi profiter de ces conditions favorables. Il faut tendre vers un juste équilibre dans la répression: il faut pouvoir traiter les criminels avec sévérité, sans pour autant compliquer inutilement la vie des entrepreneurs. Il est ennuyeux pour les entreprises que les inspections soient annoncées tardivement mais la brièveté de ce délai vise à éviter que des informations ne soient divulguées aux criminels.

L'approche néerlandaise réserve à chacun son rôle et sa responsabilité: les pouvoirs publics, les organismes de contrôle et les entreprises. Ainsi, il existe une coopération étroite avec des acteurs privés comme les terminaux, lors du contrôle de conteneurs potentiellement suspects et les armateurs, pour un meilleur screening des travailleurs. Cette approche est déjà d'application à Rotterdam, à Anvers et à Hambourg. Aujourd'hui, une plateforme portuaire plus large est en mise en place pour lutter contre les atteintes à l'autorité publique. Les développements de ce type se font d'abord à petite échelle, généralement entre des pays qui ont des affinités géographiques ou historiques, avant d'être élargies.

Mme De Vries souhaite encore évoquer le commerce électronique qui a connu une croissance fulgurante ces dernières années: environ 1 milliard de déclarations transitent chaque année par les douanes néerlandaises. De nombreux articles en provenance de Chine arrivent par les ports. Les douanes doivent pouvoir vérifier scru-

elektronica wel brandveilig is en het speelgoed gifvrij. Het is daarom goed dat er een voorstel op tafel ligt om het Douanewetboek van de Europese Unie aan te passen. Dat kan even duren en daarom zou de Benelux al het goede voorbeeld kunnen geven met een verregaande aanpassing.

De staatssecretaris besluit dat we onze havens alleen veiliger kunnen maken door effectief samen te werken, en die samenwerking begint hier, door van gedachten te wisselen en goede praktijken uit te wisselen. (*Applaus*)

De heer *Rik Janssen* (N), voorzitter, kondigt aan dat er pas op het einde een paneldiscussie komt met alle gastsprekers, dit om de tijd zo efficiënt mogelijk te benutten. Mevrouw De Vries zal niet kunnen deelnemen aan die discussie, want zij moet de vergadering om 14.15 uur verlaten.

De Luxemburgse minister van Mobiliteit en Openbare Werken zal de assemblee toespreken in een videoboodschap.

Mevrouw *Yuriko Backes*, minister van Mobiliteit en Openbare Werken (Luxemburg), betreurt dat ze niet aanwezig kan zijn.. Veiligheid in de havens is een belangrijk onderwerp voor Luxemburg. Het heeft zelf geen zeehaven, maar is verbonden met zeehavens via de rivierhaven van Mervtert.

Minister Backes wijst op de voorbeeldige samenwerking tussen de Benelux-landen om te zorgen voor duurzame welvaart en economische ontwikkeling. Ze verheugt zich over de goede verstandhouding en de nauwe samenwerking tussen de drie landen in de sub-commissie Maritieme Aangelegenheden.

De onderlinge afhankelijkheid van de drie landen blijkt uit verschillende statistieken. Meer dan de helft van de in Luxemburg geregistreerde vaartuigen behoort toe aan Belgische en Nederlandse liefhebbers. Van de 15.000 zeelui met een Luxemburgs zeemansboek hebben 10 procent de Belgische en bijna 5 procent de Nederlandse nationaliteit.

Ook de binnenstaat Luxemburg moet zich bekommeren om de veiligheid van de havens. Als vlaggenstaat moet Luxemburg aandacht hebben voor de veiligheid in de havens. De veiligheid in de binnenhavens is ook een belangrijk element bij de beveiliging van de logistieke keten voor Luxemburg en de Grande Région, of het nu gaat om de veiligheid van de infrastructuur of van de data.

puleusement si les appareils électroniques sont ignifugés et si les jouets ne contiennent pas de substances toxiques. Il faut donc se féliciter de la proposition formulée pour modifier le code des douanes de l'Union européenne. Comme ce processus pourrait prendre un certain temps, le Benelux pourrait déjà donner l'exemple en procédant à une adaptation fondamentale.

La secrétaire d'État indique en conclusion que nos ports ne peuvent être rendus plus sûrs que moyennant une coopération efficace, laquelle commence ici-même, par l'échange de points de vue et de bonnes pratiques. (*Applaudissements*)

M. *Rik Janssen* (N), président, annonce qu'afin que le temps imparti puisse être utilisé le plus efficacement possible, une discussion de panel avec tous les orateurs invités ne se tiendra qu'à l'issue du débat. Mme De Vries ne pourra pas y participer car elle doit quitter la séance à 14h15.

La ministre luxembourgeoise de la Mobilité et des Travaux publics s'adressera à l'assemblée par la voie d'un message vidéo.

Mme *Yuriko Backes*, ministre de la Mobilité et des Travaux publics (Luxemburg), regrette de ne pouvoir assister à la séance. La sécurité portuaire est une question importante pour le Luxembourg. Car s'il ne possède pas de port maritime, le pays est relié aux ports maritimes par le port fluvial de Mervtert.

La ministre Backes souligne la coopération exemplaire entre les pays du Benelux pour assurer une prospérité et un développement économique durables. Elle se félicite de la bonne entente et de la coopération étroite entre les trois pays au sein de la sous-commission des Affaires maritimes.

L'interdépendance des trois pays est mise en évidence par plusieurs statistiques. Les navires enregistrés au Luxembourg appartiennent pour plus de la moitié à des passionnés belges et néerlandais. Sur les 15.000 marins titulaires d'un brevet de marin luxembourgeois, 10 % sont de nationalité belge et près de 5 % de nationalité néerlandaise.

L'État luxembourgeois doit lui aussi se préoccuper de la sécurité portuaire. En tant qu'État de pavillon, le Luxembourg doit y être attentif. La sécurité dans les ports intérieurs est également un élément important de la sécurisation de la chaîne logistique pour le Luxembourg et la Grande Région, qu'il s'agisse de la sécurité des infrastructures ou de celle des données.

De bedreigingen zijn verscheiden. In periodes van onzekerheid en economische instabiliteit nemen de bedreigingen toe, zowel in de binnenhavens als in de zeehavens. Zeehavens vormen het toegangs- en vertrekpunt voor economische activiteiten, maar hun toevoer komt uit de binnenhavens. Door de veiligheidsnormen in de grote havens te verstevigen, komen de kleine havens ook in het vizier van de criminaliteit. Om ze te beschermen is het nodig om te investeren in veiligheidsinfrastructuur en bewaking. In dat perspectief heeft de Internationale Code voor de Beveiliging van Schepen en Havenfaciliteiten een bijzonder belang.

Inzake cyberrisico's speelt de resolutie van de Internationale Maritieme Organisatie aangenomen in 2021 een belangrijke rol. Zowel voor de veiligheid van de infrastructuur als voor de cyberveiligheid is het belangrijk binnenhavens als die van Mertert te integreren in het concept om te zorgen voor een continue veiligheid van de logistieke keten. Daarom vormen een geharmoniseerd internationaal regelgevend kader en een versterkte samenwerking tussen schepen en havens de garantie voor een effectief beveiligingssysteem voor de havens.

Minister Backes wenst de leden een goed debat toe over deze toonaangevende problematiek. (*Applaus*)

De heer *Geert Vandervelden*, Nationaal Drugscommissariaat (België), licht toe dat het drugscommissariaat een nieuw, onafhankelijk orgaan is dat nu één jaar bestaat. Zijn taak is het om de complexe strijd tegen de drugscriminaliteit mee aan te gaan en die beter te coördineren.

Het European Drug Report 2024 toonde pas nog aan dat ongeveer 70 procent van de drugsvangsten in de EU in de havens plaatsvinden. Deze havens zijn niet alleen kanalen voor wereldwijde handel, maar ook kritieke toegangspoorten voor illegale stoffen. De actie in de Belgische havens is een topprioriteit vanwege de strategische ligging en economische betekenis van de drukke havens van Antwerpen, Zeebrugge en Gent. Zij zijn niet alleen de poorten naar Europa maar ook belangrijke knooppunten voor internationale handel. Ze vormen een belangrijke schakel in de logistieke keten en zijn essentieel voor onze economische welvaart. Dat brengt een aanzienlijke verantwoordelijkheid mee, vooral op het vlak van de veiligheid.

Iedereen is zich ervan bewust dat de grote inspanningen die geleverd worden in de grote havens, een verschuiving van de criminaliteit naar de kleinere havens zullen meebrengen. Via het Drugsfonds werden aan alle

Les menaces sont diverses. En période d'incertitude et d'instabilité économique, les menaces augmentent dans les ports intérieurs comme dans le transport maritime. Les ports maritimes sont le point d'entrée et de sortie pour les activités économiques, mais leur approvisionnement est assuré par les ports intérieurs. Avec le renforcement des normes de sécurité dans les grands ports, les petits ports sont à leur tour la cible des criminels. Pour les protéger, il faut investir dans des infrastructures de sécurité et de surveillance. À cet égard, le Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires revêt une importance particulière.

La résolution de l'Organisation maritime internationale de 2021 joue un rôle important en ce qui concerne les cyber-risques. Il est important pour la sécurité des infrastructures comme pour la cybersécurité d'inscrire les ports intérieurs comme celui de Mertert dans le concept afin de garantir une sécurité continue de la chaîne logistique. Un cadre réglementaire international harmonisé et une coopération renforcée entre les navires et les ports sont dès lors la garantie d'un système de sécurité portuaire efficace.

Le ministre Backes souhaite aux membres un débat fructueux sur cette question essentielle. (*Applaudissements*)

M. *Geert Vandervelden*, Commissariat national Drogue (Belgique), indique que le Commissariat est un nouvel organe indépendant qui existe depuis un an. Il a pour mission de contribuer à la lutte contre la criminalité liée à la drogue et de mieux la coordonner.

Le rapport européen sur les drogues 2024 a récemment encore montré qu'environ 70 % des saisies de drogues dans l'UE sont opérées dans les ports. Ces ports ne sont pas seulement des canaux pour le commerce mondial, mais aussi des points d'entrée critiques pour les substances illicites. L'action dans les ports belges est une priorité absolue en raison de la situation stratégique et de l'importance économique des ports très fréquentés d'Anvers, de Zeebrugge et de Gand. Ces ports ne sont pas seulement des portes d'entrée vers l'Europe, mais aussi d'importantes plaques tournantes pour le commerce international. Ils constituent un maillon important de la chaîne logistique et sont essentiels à notre prospérité économique. Cela implique des responsabilités considérables, notamment en matière de sécurité.

Chacun est conscient que les efforts importants déployés dans les grands ports entraîneront un déplacement de la criminalité vers les ports de plus petite taille. Des ressources financières ont été allouées par le biais du

belangrijke havens financiële middelen toegekend om zich beter te wapenen in de strijd tegen de misdaad door het uitwerken van multidisciplinaire veiligheidsplannen. Bij het Drugscommissariaat is men ervan overtuigd dat het aanbod de vraagzijde beheerst. De strijd moet worden aangegaan met een multidisciplinaire aanpak, en meer en meer stakeholders beslissen aan te sluiten. Zoals criminele organisaties samenwerken, moeten wij dat ook doen. Door de verschillende autoriteiten worden maatregelen genomen om het deze organisaties moeilijk te maken. Genoeg is het nog niet. Men moet de vinger aan de pols houden.

De heer Vandervelden geeft enkele voorbeelden. In Antwerpen is er het Stroomplan XXL, dat een holistische en intensieve benadering van de strijd tegen de drugscriminaliteit beoogt. Het combineert preventie, detectie en repressie, waarbij elke ketenpartner zijn verantwoordelijkheid neemt. Hierin zijn 29 projecten opgenomen met 120 gerichte acties. Ook in Gent en Genk werd de aanzet gegeven tot zo'n plan, met andere accenten. Er wordt expertise tussen de havenpartners uitgewisseld. Brussel en Luik zullen volgen.

De wet Maritieme Beveiliging werd uitgebreid naar de binnenvaart en havenbedrijven met impact op de maritieme beveiliging, de camerabeveiliging werd erin opgenomen en de havenkapitein kreeg heel wat meer mogelijkheden. Het havenverbod, dat kan worden uitgesproken door een rechter voor overtredingen van de drugswet of de wet Maritieme Beveiliging, kan een beroeps- of een plaatsverbod inhouden voor maximum twintig jaar.

Er is veiligheidsscreening van mensen in een dertigtal kritieke functies. Het anoniem meldpunt Portwatch zette al heel wat dossiers in gang of verrijkte ze. Het nieuwe havenbeveiligingskorps in Antwerpen, met 87 rekruten, zal uithalers kunnen arresteren. De douane zal met de nieuwe scanners nog veel meer risicocontainers kunnen screenen. Met de uitbreiding van tal van maatregelen en een bijkomend wetgevend kader werden grote stappen gezet.

Een ander aandachtspunt is corruptie. Criminele organisaties infiltreren meer en meer in havenbedrijven en logistieke ketens. Iedereen met een bepaalde taak binnen de haven kan benaderd worden door criminele organisaties. Snel geld kan iemand over de streep halen, maar ook bedreigingen en foltering. Europol en het eindrapport van het project Poseidon geven aan waar

Drug Fund à tous les grands ports pour qu'ils puissent mieux s'armer contre la criminalité en développant des plans de sécurité multidisciplinaires. Le Commissariat Drogue considère que l'offre contrôle la demande. Une approche multidisciplinaire est nécessaire pour lutter contre la criminalité, et de plus en plus d'acteurs décident de s'y associer. Si les organisations criminelles travaillent ensemble, nous devons faire de même. Les différentes autorités prennent des mesures pour entraver l'action de ces organisations criminelles. Ce n'est pas encore suffisant. Il faut rester vigilant.

M. Vandervelden cite ensuite quelques exemples. À Anvers, il y a le plan XXL Stream, qui vise une approche holistique et intensive de la lutte contre la criminalité liée à la drogue. Il combine la prévention, la détection et la répression, chaque partenaire de la chaîne assumant ses responsabilités. Il comprend 29 projets et 120 actions ciblées. Un tel plan a également été lancé à Gand et à Genk, avec toutefois des priorités différentes. Les partenaires portuaires échangent leur expertise. Bruxelles et Liège suivront.

La loi sur la sécurité maritime a été étendue à la navigation intérieure et aux entreprises portuaires ayant un impact sur la sécurité maritime; la sécurité assurée au moyen de caméras de sécurité y a été incluse et les possibilités dont dispose le capitaine du port ont été largement élargies. L'interdiction d'accéder au port, qui peut être prononcée par un juge en cas d'infraction à la loi sur les stupéfiants ou à la loi sur la sécurité maritime, peut être assortie d'une interdiction professionnelle ou d'une interdiction de séjour pouvant aller jusqu'à 20 ans.

Il est procédé à un contrôle de sécurité des personnes qui occupent une trentaine de postes critiques. La ligne téléphonique anonyme Portwatch a déjà contribué à ouvrir ou compléter de nombreux dossiers. Le nouveau corps de sécurité portuaire d'Anvers, qui compte 87 personnes, pourra procéder à l'arrestation des personnes chargées de vider les conteneurs. Les nouveaux scanners permettront aux douanes de contrôler un nombre beaucoup plus important de conteneurs à haut risque. Des étapes importantes ont été franchies avec l'extension de nombreuses mesures et de la mise en place d'un cadre législatif complémentaire.

La corruption est un autre sujet de préoccupation. Les organisations criminelles infiltreront de plus en plus les entreprises portuaires et les chaînes logistiques. Toute personne chargée d'une tâche donnée dans le port peut être approchée par les organisations criminelles. L'argent rapide, mais aussi les menaces et la torture peuvent convaincre certains. Europol et le rapport final du projet

de kwetsbaarheden in de logistieke keten liggen. Met deze informatie moeten nog meer barrières worden opgeworpen. De werkvloer moet een veilige haven zijn. Het geven van awareness trainingen is essentieel. Samen moeten we ervoor zorgen dat de criminele organisaties niet meer aarden in onze havens.

Met de lancering van de European Port Alliance in januari 2023 wil men de beveiliging in de Europese havens uniformiseren, wat moet verhinderen dat bedrijven die hinder ondervinden van de controles uitwijken naar andere havens en de criminele bendes daarmee hun trafiek kunnen verleggen. Het is een strategische laag boven op de bestaande initiatieven. Internationale samenwerking is belangrijk. Tal van overeenkomsten werden al afgesloten met de bronlanden. De minister van Justitie en Noordzee heeft dit jaar nog een overeenkomst afgesloten met UNODC, dat voor de VN de strijd tegen georganiseerde drughandel coördineert.

Kwetsbare jongeren worden gerekruteerd om hand- en spandiensten te leveren. In Antwerpen en Gent ziet men Nederlandse jongeren opduiken om drugs uit containers te halen, explosieven naar huizen te gooien of geweld-delicten te plegen. Er zijn tal van redenen om de stap te zetten naar een criminele organisatie. Deze jongeren zijn goedkope wegwerpkrachten voor de bendes. Er is een heel goede aanpak nodig om jongeren te sensibiliseren en te beletten dat ze de stap zetten. In België loopt thans een onderzoek naar de jonge aanwas en doorgroei, zoals het onderzoek dat in Nederland werd gevoerd. De vaststelling is dat er heel wat informatie aanwezig is bij verschillende diensten en overheden, maar dat het globale beeld ontbreekt. Het is de bedoeling om het criminele proces van een jongere in beeld te brengen om dan via maatwerk te kunnen inspelen op het sleutelmoment. Er moet een perspectief worden geboden om de stap erin niet te zetten of de stap eruit te zetten.

Het nationaal drugscommissariaat, de Belgische regering en heel wat stakeholders blijven zich inzetten voor de veiligheid van en in onze havens. Havens moeten veilig en veerkrachtig zijn en blijven. (*Applaus*)

I – Veiligheid fysieke infrastructuur (inclusief ondermijning/corruptie)

De heer *Rik Janssen* (N), voorzitter, gaat over tot het eerste inhoudelijke blok, over de veiligheid van de fysieke infrastructuur. Als eerste brengt de Rotterdamse Rijkshavenmeester door een PowerPointpresentatie, dan volgt een presentatie van de havenmeester van Antwerpen/Brugge.

Poséidon mettent en évidence les points faibles de la chaîne logistique. Grâce à ces informations, de nouvelles barrières seront mises en place. Le lieu de travail doit être un havre de paix. Il est essentiel de dispenser une formation axée sur la sensibilisation. Ensemble, nous devons faire en sorte que les organisations criminelles ne puissent plus investir nos ports.

L'Alliance portuaire européenne, lancée en janvier 2023, vise à unifier la sécurité dans les ports européens et empêcher ainsi les entreprises que gênent les contrôles de se tourner vers d'autres ports et de permettre ainsi aux bandes criminelles de déplacer leur trafic. C'est un volet stratégique qui vient s'ajouter aux initiatives existantes. La coopération internationale est importante. De nombreux accords ont déjà été conclus avec des pays sources. Cette année encore, le ministre en charge de la Justice et de la mer du Nord a conclu un accord avec l'ONUDC, qui coordonne pour les Nations unies la lutte contre le trafic organisé de stupéfiants.

Des jeunes vulnérables sont recrutés pour fournir des services divers. À Anvers et à Gand, on constate que des jeunes Néerlandais sont utilisés pour récupérer la drogue dans les conteneurs, lancer des explosifs sur des maisons ou se livrer à des actes de violence. Les raisons d'intégrer une organisation criminelle ne manquent pas. Pour les gangs, ces jeunes sont des travailleurs dont on se débarrasse facilement et qui ne coûtent pas cher. Une très bonne approche est nécessaire pour les sensibiliser et les empêcher de franchir le pas. En Belgique, une étude est actuellement menée sur le recrutement et le parcours de ces jeunes, à l'image de celle qui a été effectuée aux Pays-Bas. La conclusion est que de nombreuses informations sont détenues par les différents services et autorités mais qu'il n'y a pas de vue d'ensemble. L'idée est d'obtenir une image du parcours criminel d'un jeune afin de pouvoir agir au moment clé par un travail personnalisé. Une perspective doit être proposée pour ne pas franchir le pas, voire faire un pas en arrière.

Le Commissariat national Drogue, le gouvernement belge et de nombreux acteurs continuent à œuvrer à la sécurité de nos ports. Les ports doivent être et rester sûrs et résilients. (*Applaudissements*)

I – Sécurité de l'infrastructure physique (y compris la criminalité organisée/affaiblissement et corruption)

M. *Rik Janssen* (N), président, passe au premier volet de fond qui traitera de la sécurité des infrastructures physiques. Le Rijkshavenmeester du port de Rotterdam fera tout d'abord une présentation PowerPoint et sera suivi par le capitaine du port d'Anvers/Bruges.

De heer *René de Vries*, Rijkshavenmeester van Rotterdam, begint met de boutade die beide havenmeesters tegen elkaar debiteren: «*Rotterdam is the biggest, but Antwerp is the best*». Dat geeft aan hoe vlot ze met elkaar omgaan en hoe goed hun samenwerking is. Havens mogen elkaar op operationeel gebied gerust beconcurreren, maar inzake veiligheid zijn ze alleszins gedwongen om samen te werken. De twee havens kennen dezelfde uitdagingen en die kun je niet in je eentje aanpakken.

Vierhonderd jaar geleden ontstond de haven in het centrum van Rotterdam. Nu is Rotterdam goed voor 40 kilometer havengebied, en dat dankzij de aanleg van de Nieuwe Waterweg en een forse uitbreiding naar het westen toen de twee zogenaamde Maasvlaktes werden gecreëerd. De haven is de motor van de economie: er zijn 3.000 bedrijven gevestigd, 28.000 zeeschepen meren er jaarlijks aan, naast 90.000 binnenvaartschepen. De LNG-importterminal is verantwoordelijk voor 40 procent van het gas dat in Nederland wordt gebruikt. Een uitgebreid systeem van pijpleidingen verbindt de Rotterdamse met de Antwerpse haven, maar leidt ook naar Limburg, Vlissingen en het Duitse Ruhrgebied. Niet minder dan 12 miljoen containers komen jaarlijks toe en 20 procent daarvan bevat voedsel. De grote Noordzeehavens zijn dus onontbeerlijk voor de economie en de welvaart in West-Europa.

Wat gebeurt er om zo'n immense haven veilig te houden? Na 11/9 werd er door de Internationale Maritieme Organisatie gekeken naar de beveiliging van het mondiale zeetransport en zo werd in 2002 de ISPS-code (International Ship and Port Facility Security) ontwikkeld. Die werd een paar jaar later omgezet in Europese regelgeving en daaruit kwam dan weer de Nederlandse Havenbeveiligingswet voort. In 2004 werd dat nog hoofdzakelijk als anti-terrorisemaatregelen bekeken, maar ondertussen wordt beveiliging veel breder gezien: drugsgelateerde misdaad, cyberaanvallen, sabotage van kritieke infrastructuur, interne corruptie, activisme en witwasactiviteiten.

We zijn twintig jaar later. De geopolitieke spanningen lopen ongezien op. De Havenbeveiligingswet zit tegen haar grenzen aan. België heeft een veel recentere wet Maritieme Beveiliging uit 2020, met veel uitgebreidere mogelijkheden. De Nederlandse wet is aan een grondige herziening toe. Om een voorbeeld te geven: als een gecertificeerd havenbedrijf in Rotterdam zijn boekje te buiten gaat, beschikt de heer De Vries als havenmeester maar over één maatregel en dat is het intrekken van het certificaat. Dat doe je niet zomaar voor een relatief

M. *René de Vries*, Rijkshavenmeester de Rotterdam, commence par citer une boutade que les deux capitaines de port ont l'habitude de s'adresser mutuellement: «*Rotterdam is the biggest, but Antwerp is the best*». Cela montre à quel point leur entente et leur coopération sont bonnes. Les ports peuvent se concurrencer sur des questions opérationnelles, mais lorsqu'il s'agit de sécurité, ils n'ont d'autre choix que travailler ensemble. Les deux ports sont confrontés aux mêmes défis et il est impossible de les relever seul.

Il y a 400 ans, le port a vu le jour dans le centre de Rotterdam. Aujourd'hui, Rotterdam représente 40 kilomètres de zone portuaire, grâce à la construction du canal Nieuwe Waterweg et à une expansion substantielle vers l'ouest lors de la création des deux «Maasvlaktes». Le port est le moteur de l'économie: il abrite 3.000 entreprises et accueille chaque année 28.000 navires maritimes, outre plus de 90 000 bateaux de navigation intérieure. Le terminal d'importation de GNL représente 40 % du gaz utilisé aux Pays-Bas. Un vaste réseau de gazoducs relie les ports de Rotterdam et d'Anvers, mais aussi le Limbourg, Flessingue et la Ruhr allemande. Pas moins de 12 millions de conteneurs arrivent chaque année, dont 20 % contiennent des denrées alimentaires. Les grands ports de la mer du Nord sont donc indispensables à l'économie et à la prospérité de l'Europe occidentale.

Que fait-on pour assurer la sécurité d'un port d'une telle taille? Après le 11 septembre, l'Organisation maritime internationale s'est penchée sur la sécurité du transport maritime mondial et le code ISPS (International Ship and Port Facility Security) a vu le jour en 2002. Quelques années plus tard, ce code a été transposé dans la réglementation européenne, ce qui a donné naissance à la loi néerlandaise sur la sécurité des ports. Si l'on considérait encore en 2004 qu'il s'agissait essentiellement de mesures antiterroristes, la sécurité est perçue aujourd'hui dans une optique beaucoup plus large: criminalité liée à la drogue, cyberattaques, sabotage d'infrastructures critiques, corruption interne, activisme et activités de blanchiment d'argent.

Vingt ans se sont écoulés depuis. Les tensions géopolitiques augmentent comme jamais auparavant. La loi sur la sécurité des ports est sur le point d'atteindre ses limites. La Belgique dispose d'une loi de 2020 sur la sécurité maritime, donc beaucoup plus récente, offrant des possibilités beaucoup plus étendues. La loi néerlandaise requiert une révision complète. Un exemple: si une autorité portuaire certifiée à Rotterdam dépasse les limites qui sont les siennes, M. De Vries, en tant que capitaine de port, n'a qu'un seul moyen d'action: retirer

klein vergrijp. Er is dus meer nuancering nodig in de wetgeving, van boetes via dwangsommen tot sluiting.

Een ander voorbeeld betreft de screening van het personeel. Hoe vinden criminelen op een terminal met 30.000 containers net die ene container om de cocaïne uit te halen, als ze daarbij geen hulp zouden krijgen van een corrupte havenmedewerker? Hier moeten ook stappen worden gezet. Dit alles veronderstelt niet alleen meer samenwerking binnen Europa, maar ook tussen Europese en Zuid-Amerikaanse havenautoriteiten. Kortom, een grondige herziening van de wet uit 2004 zou zeer welkom zijn. (*Applaus*)

De heer *Niels Vanlaer*, havenmeester Antwerpen/Brugge, bevestigt dat hij graag samenwerkt met zijn ambtsgeenoot en vriend René de Vries. Het verhaal van Antwerpen lijkt erg op dat van Rotterdam. Antwerpen is de op één na grootste haven van Europa, de op één na grootste cluster in de wereld, de Raymond Poulidor onder de havens. In Vlaanderen is Antwerpen een zeer sterke motor van de economie, met een groot aandeel voor gas en containers. Ook de andere Vlaamse en Nederlandse havens zijn overigens belangrijk, want het zijn allemaal toegangen.

Maar een toegang brengt altijd een veiligheidsproblematiek met zich mee. Antwerpen heeft een groot en goed bereikbaar hinterland. Zowat 60 procent van de Europese markt bevindt zich op minder dan 500 kilometer van de Antwerpse haven en is binnen de 24 uur te bedienen. Een dicht netwerk van spoorlijnen, wegen, kustvaart en binnenscheepvaart en pijplijnen zorgt voor de verbindingen. Jammer genoeg helpt dat allemaal ook aan de snelle en fijnmazige verspreiding van bijvoorbeeld cocaïne.

Ook in een haven als Antwerpen trachten criminelen hun activiteiten te ontplooiën: smokkel van goederen, mensen, beschermde diersoorten, drugs en infiltratie door criminele organisaties via havenbedrijven en havenpersoneel. Daarin onderscheidt Antwerpen zich bijvoorbeeld van Marseille, Brussel, Amsterdam, waar maffiose criminelen territorium najagen en de autoriteiten ondermijnen via gestuurde contracten en infiltratie in bestuursraden (*criminal governance*). In Antwerpen draait een volledig illegaal circuit, dat grotendeels op dezelfde leest geschoeid is als de reguliere handel. De haven is voor hen gewoon een handige toegangspoort.

le certificat. Cela ne se fait pas pour une infraction relativement mineure. La législation doit donc être plus nuancée et prévoir des sanctions allant de l'amende à la fermeture en passant par les astreintes.

Un autre exemple concerne le contrôle du personnel. Dans un terminal qui abrite 30.000 conteneurs, comment les criminels pourraient-ils identifier le seul conteneur qui contient de la cocaïne s'ils ne sont pas aidés par un travailleur portuaire corrompu? C'est là aussi que des mesures doivent être prises. Tout cela suppose non seulement une coopération plus large au sein de l'Europe, mais aussi entre les autorités portuaires européennes et sud-américaines. Bref, une révision en profondeur de la loi de 2004 serait salutaire. (*Applaudissements*)

M. *Niels Vanlaer*, directeur du port d'Anvers/Bruges, se félicite de sa coopération avec son homologue et ami René de Vries. L'histoire d'Anvers est très similaire à celle de Rotterdam. Anvers est le deuxième port d'Europe, le deuxième cluster du monde, le Raymond Poulidor des ports en quelque sorte. En Flandre, Anvers est un moteur très puissant de l'économie, avec une part importante pour le gaz et les conteneurs. Mais les autres ports flamands et néerlandais sont également importants, car ils sont tous des portes d'entrée.

Un accès pose néanmoins toujours la question de la sécurité. Anvers dispose d'un vaste hinterland d'accès facile. Quelque 60 % du marché européen se trouvent à moins de 500 kilomètres du port d'Anvers et peuvent être desservis dans les 24 heures. Un réseau dense de lignes de chemin de fer, de routes, de zones de navigation côtière et intérieure et de pipelines assure les liaisons requises. Malheureusement, tout cela favorise également par exemple la distribution rapide de la cocaïne par le biais d'un circuit dense.

Dans un port comme Anvers, les criminels aussi cherchent à développer leurs activités: contrebande de marchandises, de personnes, d'espèces protégées, de drogues et infiltration par des organisations criminelles par le biais d'entreprises et de personnel portuaires. Ainsi, Anvers se distingue par exemple de Marseille, Bruxelles ou Amsterdam, où les criminels mafieux cherchent à gagner des territoires et minent les autorités par des contrats orientés et l'infiltration de conseils d'administration (*criminal governance*). Anvers abrite un circuit totalement illégal qui fonctionne en grande partie sur les mêmes bases que le commerce licite. Le port n'est pour ces criminels qu'une commode porte d'entrée.

Hoe trachten Belgische havens zich te beveiligen? De *port security* werd ook in België geconcipieerd vanuit de ISPS-code. Onder de vrij recente wet Maritieme Beveiliging draagt de heer Vanlaer drie petjes: hij moet verantwoording afleggen tegenover zijn werkgever Port of Antwerp/Bruges, waarbij het vooral om *community building* gaat; tegenover het federale ministerie van de Noordzee, directoraat-generaal Shipping, waar het over maritieme beveiliging gaat; en tegenover de procureur des Konings van Antwerpen en van Dendermonde in verband met de toepassing van het zogenaamde Stroomplan in de strijd tegen de drugcriminaliteit.

Tijdens de voorbij regeerperiode vielen het ministerie van de Noordzee en dat van Justitie samen bij één minister. Daardoor kon krachtige nieuwe wetgeving snel worden ontwikkeld. Zo een strategische bundeling is dus misschien ook nuttig in de volgende regering.

Een haven neemt een tussenpositie in, tussen de private bedrijven en de overheid. Ze is zelf immers een commerciële speler, maar ook een officiële autoriteit. Daarom is de Antwerpse haven goed geplaatst om verbindingen te leggen tussen allerlei spelers: douanediensten, milieudiensten, politiediensten, de Europese Commissie en dergelijke, plus natuurlijk alle commerciële spelers, want die moet men zeker meehebben in een beveiligingsplan.

Hoe is dit alles gestructureerd? Er is een Nationale Autoriteit Maritieme Veiligheid en een Lokale Commissie Maritieme Veiligheid. De heer Vanlaer is voorzitter van de Lokale Commissie, waarin verder de Scheepvaartpolitie en de Lokale Politie zetelen, naast de Douanediens, de Staatsveiligheid, het Provinciaal Commando van Defensie, de Militaire Inlichtingendienst en de Nationale Autoriteit. In de Nationale Autoriteit zitten de bazen van de daarnet opgesomde diensten. Dat zorgt voor een sterke samenhang tussen al die diensten. Alles wat met havenveiligheid te maken heeft wordt er besproken: terrorisme, spionage, misdaad en dergelijke meer – en dat zonder de commerciële rol van de haven te laten ondersneeuwen.

De eigen havenbeveiligingsdienst voert dagelijks 13 tot 16 inspecties uit naar basic maatregelen: staat er een draad rond het terrein, zijn alle poorten gesloten, wie heeft toegang tot het terrein, kennen de bewakers de procedures, is de top voldoende met veiligheid bezig? Alle observaties worden dan getoetst aan de ISPS-regels om te evalueren of het systeem wel werkt. Als een bedrijf onvoldoende aan beveiliging doet, hebben we een aantal mogelijkheden. In Nederland kan men of boos kijken of het bedrijf sluiten. Wij beschikken over een

Comment les ports belges s'efforcent-ils de se sécuriser? La sécurité portuaire a également été conçue en Belgique à partir du code ISPS. En vertu de la récente loi sur la sécurité maritime, M. Vanlaer coiffe une triple casquette: il est responsable devant son employeur et le port d'Anvers/Bruges, et il s'agit principalement là de *community building*; il est responsable aussi devant le ministère fédéral de la Mer du Nord, direction générale de la navigation, au regard de la sécurité maritime; enfin, il l'est aussi devant les procureurs d'Anvers et de Termonde dans le cadre de l'application du *Stroomplan* dans le cadre de la lutte contre la criminalité liée à la drogue.

Sous le gouvernement précédent, le ministère de la Mer du Nord et celui de la Justice ont été placés sous l'autorité d'un seul ministre pour permettre d'élaborer rapidement de nouvelles législations efficaces. Un tel regroupement stratégique pourrait donc également s'avérer utile au sein du prochain gouvernement.

Un port occupe une position intermédiaire entre les entreprises privées et les pouvoirs publics. En effet, il est lui-même à la fois un acteur commercial et une autorité officielle. Le port d'Anvers est dès lors bien placé pour établir des liens entre divers acteurs: les services douaniers, les services environnementaux, les services de police, la Commission européenne, etc., et bien sûr tous les acteurs commerciaux qu'il faut bien évidemment associer à un plan de sécurité.

Comment tout cela est-il structuré? Il existe une Autorité nationale pour la sécurité maritime et un Comité local de sûreté maritime. M. Vanlaer préside le comité local qui comprend également la police maritime et la police locale, ainsi que le service des douanes, la Sûreté de l'État, le commandement militaire de province, le renseignement militaire et l'Autorité nationale. Au sein de l'Autorité nationale siègent les responsables des services précités. Il en résulte une forte cohésion entre tous ces services. Il y est discuté de tout ce qui a trait à la sécurité portuaire: le terrorisme, l'espionnage, la criminalité, etc., sans perdre de vue le rôle commercial du port.

Le service interne de sécurité portuaire effectue 13 à 16 inspections par jour pour vérifier le respect des mesures de base: y a-t-il des barbelés autour du site, toutes les portes sont-elles fermées, qui a accès au site, les gardes connaissent-ils les procédures, les hauts responsables se préoccupent-ils suffisamment de la sécurité? Toutes les observations sont ensuite examinées à l'aune des règles ISPS afin d'évaluer le fonctionnement du système. Si une entreprise n'en fait pas assez en matière de sécurité, plusieurs options s'offrent à nous.

ruimer gamma gaande van waarschuwingen tot zeer forse boetes bij systematische overtredingen. Slechts één keer hebben we een bedrijf moeten sluiten omdat de beveiligingsverantwoordelijke mee in het complot zat. Daarnaast is er het Stroomplan 2.0, wat dus een anti-drugplan is, van de Antwerpse procureur des Konings, waarbij ook andere parketten betrokken zijn. Na de evaluatie volgt dan de validatie. Op dit moment wordt er zeer goed werk geleverd op al deze niveaus.

Als havenbedrijf leveren we voornamelijk ondersteuning, *data support*. Als een schip een op het eerste gezicht vreemde route vaart, met een aantal tussenstops, signaleren we dat zodat het kan worden onderzocht. We voeren ook zelf inspecties uit, zoals reeds vermeld. Het havenbedrijf heeft ook meegewerkt toen de wetgeving werd herschreven en het bedrijf coördineert.

De wet Maritieme Beveiliging gaat voor een strengere implementatie van de ISPS-code. Een havenverbod is zo een strenge maatregel. Wie zo'n verbod krijgt opgelegd – boven op zijn gevangenisstraf – ziet zich de toegang ontzegd tot een zeer groot gebied, vergeet niet dat ook Zeebrugge onder die maatregel valt. Ook de *security clearances* en de screening van medewerkers worden strenger toegepast. Zo worden niet alleen de dokwerkers daaraan onderworpen, maar alle spelers, ook rederijen die hun zetel buiten het havengebied hebben. De samenwerking tussen Antwerpen, Rotterdam en Hamburg werd intenser, maar we slaagden er ook in om met delegaties uit Colombia, Ecuador en Peru verkennende gesprekken te voeren. Ook aan de andere kant van de oceaan groeit het bewustzijn en dat zal vruchten afwerpen.

Spreker wil het ook even over corruptie hebben. Daar worden heel verschillende groepen bij betrokken: dokwerkers, planners, vissersboten, *straddle carrier drivers*. Waarom stappen zulke mensen mee in criminele circuits? Ze hebben zelf een drugverslaving of een gokverslaving die ze willen bekostigen, of ze zijn gewoon op het vele geld uit om hun dure levensstijl te kunnen handhaven. Uit een studie blijkt dat in gemeenten als Stabroek en Beveren 20 procent van de werkende bevolking in een havenbedrijf werkt. Daar hangt dus ook een heel sociaal leven rond en dat vergemakkelijkt de corruptie. Collega's slepen elkaar mee.

Aux Pays-Bas, on peut soit hausser le ton, soit fermer l'entreprise. Nous disposons d'un éventail plus large, allant de l'avertissement aux fortes amendes en cas de violation systématique. Il ne nous est arrivé qu'une seule fois de devoir fermer une entreprise parce que le responsable de la sécurité faisait partie de la conspiration. Il y a aussi le Stroomplan 2.0, un plan anti-drogue du procureur du Roi d'Anvers, auquel sont également associés d'autres parquets. Après l'évaluation viendra la validation. Pour l'heure, c'est un excellent travail qui est réalisé à tous ces niveaux.

En tant qu'autorité portuaire, nous fournissons principalement un soutien, un *data support*. Si un navire suit un trajet qui peut paraître étrange, en effectuant un certain nombre d'escales, nous le signalons pour qu'il fasse l'objet d'un contrôle. Nous effectuons également des inspections nous-mêmes, ainsi qu'il a déjà été mentionné. L'autorité portuaire a également coopéré lors de la réécriture de la législation et assure la coordination.

La loi sur la sécurité maritime prévoit une mise en œuvre plus stricte du code ISPS. L'interdiction d'accès au port est une mesure très forte. Les personnes frappées d'une telle interdiction – en plus de leur peine d'emprisonnement – se voient refuser l'accès à une zone très étendue et n'oublions pas que Zeebrugge est également concernée par cette mesure. Les habilitations de sécurité et le screening des travailleurs sont également appliqués de manière plus rigoureuse. Y sont soumis non seulement les dockers mais aussi tous les acteurs, y compris les compagnies maritimes basées en dehors de la zone portuaire. La coopération entre Anvers, Rotterdam et Hambourg s'est intensifiée, mais nous avons également réussi à mener des entretiens exploratoires avec des délégations de Colombie, d'Équateur et du Pérou. La prise de conscience est également en train de s'opérer de l'autre côté de l'océan, et cela portera ses fruits.

L'orateur souhaite également évoquer brièvement le problème de la corruption. Celle-ci concerne des groupes très différents: dockers, planificateurs, bateaux de pêche, conducteurs de chariots élévateurs. Pourquoi ces personnes rejoignent-elles les circuits criminels? Soit parce qu'elles sont dépendantes à la drogue ou au jeu et veulent financer leur addiction, soit simplement parce qu'elles veulent gagner beaucoup d'argent pour maintenir leur train de vie dispendieux. Une étude montre que dans des communes comme Stabroek et Beveren, 20 % de la population active travaille dans une entreprise portuaire. Cela conditionne donc toute une vie sociale, ce qui facilite la corruption. Des collègues se tirent mutuellement vers le bas.

Hoe kunnen we dat bestrijden? Een Rotterdamse studie somt de maatregelen uit: *background checks*, screening van het personeel, strikte en dynamische toegangscontrole, vastleggen wie welke data kan opzoeken en bekijken. Dit wordt momenteel in Antwerpen al allemaal uitgerold en over twee jaar zullen 16.000 personeelsleden heel grondig zijn gescreend. Even belangrijk is de zogenaamde *awareness training*: een bewustzijn creëren voor de verleidingen en risico's. Mensen willen hun vriendin of hun vrienden imponeren: criminaliteit kan dus niet los van het sociale leven worden gezien.

Eenvoudige oplossingen bestaan niet als het over havenbeveiliging gaat. De sterkte van een grote haven is ook haar zwakte. Havens zijn immers zeer uitgestrekte en open gebieden waar goederen voortdurend van locatie veranderen en waar alles snel moet gaan. Mensen met slechte bedoelingen zullen altijd de zwakste schakel in die complexe keten zoeken. Desnoods verhuist een heel crimineel trafiek naar Le Havre als daar de zwakke plek ligt.

De havenautoriteit kan verschillende rollen tegelijk waarmaken, ze zit minder in een keurslijf dan de politie of justitie. Als havenmeester hanteert de heer Vanlaer de reeks van vijf d's: *deter, detect, deny, delay, defend*. Zo ondersteunt zijn beveiligingsafdeling de politie. (*Applaus*)

De heer *Rik Janssen* (N), voorzitter, kondigt aan dat ook de heer Kohl, die het meer over het achterland zal hebben, een presentatie zal gebruiken.

De heer *Daniel Kohl*, directeur van Cluster for Logistics (Luxemburg) –

«Bienvenue dans le monde de la logistique»

, zal een toelichting geven over de tendensen in de bevoorradingsketen. Sinds 1 oktober maakt hij deel uit van de Cluster for Logistics, waar hij 120 Luxemburgse transportfirma's vertegenwoordigt. Hij is een werknemer – geen ambtenaar – die de Luxemburgse transportsector vertegenwoordigt. Zijn organisatie is een vzw die opgericht werd in 2009 om de transportfirma's te helpen bij hun ontwikkeling.

Covid heeft voor veel problemen gezorgd. De productie werd verminderd, schepen bleven geblokkeerd in China, waarna alle goederenstromen naar Europa vertrokken. Het is niet meer *just in time*, alle stocks zijn vol.

Comment lutter contre cet état de fait? Une étude rotterdamoise énumère les mesures à prendre: vérification des antécédents, contrôle du personnel, contrôle d'accès strict et dynamique précisant qui peut rechercher et consulter telle ou telle donnée. Tout cela est déjà en cours à Anvers et 16.000 membres du personnel auront fait l'objet d'un screening minutieux dans deux ans. La formation de sensibilisation est tout aussi importante: il s'agit de faire prendre conscience des tentations et des risques. Les gens peuvent par exemple chercher à impressionner leur petite amie ou leurs amis: la criminalité est donc indissociable de la vie sociale.

En matière de sécurité portuaire, il n'existe pas de solutions simples. La force d'un grand port est en même temps sa faiblesse. Les ports sont en effet des zones très vastes et ouvertes où les marchandises changent constamment d'emplacement et où tout doit se dérouler rapidement. Les personnes mal intentionnées chercheront toujours le maillon le plus faible de cette chaîne complexe. Au besoin, tout un trafic criminel se déplacera vers Le Havre si c'est là que se trouve le point faible.

L'autorité portuaire peut remplir plusieurs rôles à la fois, est moins enfermée dans un carcan que la police ou la justice. En tant que capitaine de port, M. Vanlaer recourt à la série des cinq d: *deter, detect, deny, delay, defend*. C'est ainsi que son service de sécurité soutient la police. (*Applaudissements*)

M. *Rik Janssen* (N), président, annonce que M. Kohl fera également une présentation, et traitera davantage de l'arrière-pays.

M. *Daniel Kohl*, directeur du Cluster for Logistics (Luxembourg) –

«Bienvenue dans le monde de la logistique»

, fera un exposé sur les tendances dans la chaîne d'approvisionnement. Depuis le 1er octobre, il fait partie du Cluster for Logistics où il représente 120 entreprises de transport luxembourgeoises. Il est un employé – et non un fonctionnaire – qui représente le secteur des transports luxembourgeois. Son organisation est une association sans but lucratif fondée en 2009 pour aider au développement des entreprises de transport.

Le Covid a causé de nombreux problèmes. La production a été réduite, les navires sont restés bloqués en Chine, après quoi tous les flux de marchandises sont partis vers l'Europe. Il n'est plus question de *just in time* car tous les stocks sont pleins.

Daar komen andere problemen bij. Het eerste is de digitalisering. Wat doet men met de big data? De meeste transportfirma's komen nog niet toe aan het analyseren van data. AI heeft ook een impact op de transportsector en zijn werknemers. Investerings in de systemen wegen vooral zwaar voor jonge bedrijven. Opleiding ontbreekt soms.

In het vrachtvervoer is er te weinig visibiliteit. Al 40 jaar wordt dezelfde vrachtbrief gebruikt. Dat vergemakkelijkt ook diefstal. Er moet aandacht gaan naar het beheer van verstoringen en risico's. De vervoerders zijn bekend met flexibiliteit, ze moeten alle dagen de klanten tevredenstellen.

Op het vlak van cyberveiligheid hebben de grote groepen acties ondernomen en zware investeringen gedaan, onder meer in software. Duurzaamheid vergt enorme investeringen van de transportondernemingen. Het is niet duidelijk in welke richting men wil gaan. De aankoop van een vrachtwagen die op diesel rijdt, kost een derde van de prijs van een elektrische vrachtwagen, terwijl de marge in de sector 3 tot 5 procent bedraagt.

Er gaat ook aandacht naar geopolitiek en demondialisering. Sommige bedrijven verhuizen van China naar andere Aziatische landen. Dat zorgt voor voortdurende verandering.

De heer Kohl gaat dan over naar de belangrijkste bedreigingen voor de transportsector. Hij vermeldt phishing e-mails en diefstal van goederen door valse transporteurs met nagenoeg hetzelfde e-mailadres als de echte transporteur. Gebruik van ransomware is met 25 procent gestegen en in Frankrijk is het nog erger. Vaak zijn kleine gemeentes en kleine bedrijven er het slachtoffer van. Die moeten investeren in software en alles in de cloud zetten. Specifieke risico's en bedreigingen moeten worden vastgesteld per bedrijf. Preventiestrategieën moeten in stelling worden gebracht, urgentieprocedures moeten vastgelegd worden. Verder zijn voortdurende waakzaamheid en transparante communicatie nodig. Ook vorming van het personeel is belangrijk. Beste praktijken voor de beveiliging van de informaticaketen omvatten de registratie en het opvolgen van de zending, waarbij track & trace belangrijk is. Vrachtwagens moeten vergrendeld worden. Ze moeten ook gevolgd worden, waarvoor een systeem bestaat. Soms is het beter om onderweg geen halt te houden: criminele bendes kunnen dan de lading stelen en de chauffeur gaat ook zijn leven niet wagen om ze tegen te houden. Er moeten inspecties gebeuren in de fabriek.

D'autres problèmes sont apparus. Le premier est la numérisation. Que fait-on des *big data*? La plupart des entreprises de transport n'en sont pas encore à analyser les données. L'IA a également un impact sur le secteur du transport et ses travailleurs. Les investissements dans les systèmes pèsent particulièrement sur les jeunes entreprises. La formation fait parfois défaut.

Dans le domaine du transport de marchandises, il y a un manque de visibilité. La même lettre de voiture est utilisée depuis 40 ans. Cela facilite également le vol. La gestion des perturbations et des risques doit faire l'objet d'une attention particulière. Les transporteurs sont familiarisés avec la flexibilité car ils doivent satisfaire les clients au quotidien.

En ce qui concerne la cybersécurité, les grands groupes ont pris des mesures et réalisé de lourds investissements, notamment dans les logiciels. La durabilité exige des investissements considérables de la part des entreprises de transport. On ne voit pas encore clairement vers quoi on se dirige. Un camion fonctionnant au gasoil coûte le tiers du prix d'un camion électrique, alors que la marge dans le secteur est de 3 à 5 %.

L'accent est également mis sur la géopolitique et la démondialisation. Certaines entreprises quittent la Chine pour s'installer dans d'autres pays asiatiques. Cela entraîne des changements constants.

M. Kohl passe ensuite en revue les principales menaces qui pèsent sur le secteur des transports. Il mentionne les courriels d'hameçonnage et le vol de marchandises par de faux transporteurs utilisant une adresse électronique quasi identique à celle du véritable transporteur. Le recours aux rançongiciels a augmenté de 25 % et la situation est pire encore en France. Il touche souvent les petites communes et les petites entreprises. Celles-ci doivent investir dans des logiciels et tout stocker dans le cloud. Les risques et les menaces spécifiques doivent être identifiés distinctement par entreprise. Des stratégies de prévention doivent être mises en place et des procédures d'urgence arrêtées. Il faut en outre une vigilance constante et une communication transparente. La formation du personnel est également importante. Les meilleures pratiques en matière de sécurité de la chaîne des technologies de l'information comprennent l'enregistrement et le suivi des expéditions, où le suivi et la traçabilité sont importants. Les camions doivent être verrouillés. Ils doivent également être suivis, et il existe un système pour cela. Il est parfois préférable de ne pas s'arrêter en cours de route car des bandes criminelles pourraient chercher à voler la cargaison et il n'est pas question que le chauffeur risque sa vie pour les en empêcher. Les inspections doivent avoir lieu à l'usine.

De sector kent in het kleine Luxemburg grote uitdagingen. De strategie en visie voor de toekomst moeten onder ogen genomen worden. In Luxemburg is het moeilijk om chauffeurs te vinden. Er is immers een wet die bepaalt dat een chauffeur die resident is van een buurland en meer dan 25 procent van de tijd in dat land rijdt, sociale lasten moet betalen in dat land. Dat geldt niet voor het vliegend personeel in de luchtvaart, voor varende personeel en voor treinbestuurders. De kleine transportbedrijven worden hierdoor benadeeld. Chauffeurs beslissen niet waar ze naartoe gaan. Dat zou de Europese Commissie opnieuw moeten bekijken.

Er zijn heel wat administratieve vereenvoudigingen, maar het wordt niet eenvoudiger: er zijn veel nieuwe wetten op het vlak van duurzaamheid die ook geld kosten. De *return on invest* is heel beperkt en sommige zaken zijn niet haalbaar voor kleine ondernemingen.

Lange vrachtwagens zijn in sommige landen toegelaten, in andere niet, in België en Nederland is er een testfase. Zij vormen geen concurrentie voor het spoor, ze zijn complementair voor alle sectoren. (*Applaus*)

De heer *Rik Janssen* (N), voorzitter, geeft het woord aan de heer van der Steenhoven, die ook een presentatie brengt.

De heer *Rien van der Steenoven*, directeur van het programma Port Implementation Agenda, zal de Uitvoeringsagenda toelichten. Dat is een samenwerking tussen publieke en private partijen, waarvan er vandaag drie aan het woord komen.

De Uitvoeringsagenda is de vrucht van samenwerking. Misschien loopt Antwerpen wat voorop op het vlak van screening en Rotterdam op het vlak van fysieke beveiliging. Een slide laat het framework zien. Openbare orde en veiligheid worden geregeld via de Driehoek, de burgemeester, de officier van Justitie en de politie. Die werkt samen met de lokale douane. Aan de Erasmus Universiteit werd een wetenschappelijk onderzoek gevraagd, dat werd opgeleverd in 2019, en leidde tot de Uitvoeringsagenda Rotterdam, al bestond er al eerder publiek-private samenwerking. Er liep al een financiering van het ministerie van Justitie en Veiligheid, de incidentele financiering Mainports, en vanaf 2023 is er de structurele financiering Mainports.

De agenda is bedoeld als een offensief tegen drugscriminaliteit met de focus op de haven van Rotterdam, maar een regionale, nationale en internationale verantwoor-

Le secteur est confronté à des grands défis à relever dans le petit Luxembourg. Il faut se pencher sur la stratégie et la vision de l'avenir. Au Luxembourg, il est difficile de trouver des chauffeurs car une loi dispose qu'un chauffeur résidant dans un pays voisin et conduisant plus de 25 % du temps dans ce pays doit y payer des cotisations de sécurité sociale. Cette disposition ne s'applique pas au personnel de l'aviation, au personnel navigant et aux conducteurs de train. Les petites entreprises de transport sont donc désavantagées. Les conducteurs ne décident pas de leur destination. La Commission européenne devrait réexaminer ce point.

Les simplifications administratives sont nombreuses mais la situation ne s'en trouve pas facilitée pour autant: de nombreuses lois nouvelles sur la durabilité coûtent également de l'argent. Le retour sur investissement est très restreint et certaines choses ne sont pas faisables pour les petites entreprises.

Les camions longs sont autorisés dans certains pays, mais pas dans d'autres; en Belgique et aux Pays-Bas, une phase de test est en cours. Ces camions ne sont pas en concurrence avec le rail, ils sont complémentaires pour tous les secteurs. (*Applaudissements*)

M. *Rik Janssen* (N), président, donne la parole à M. van der Steenhoven, qui va également présenter un exposé.

M. *Rien van der Steenoven*, directeur du programme Port Implementation Agenda, se propose d'expliquer le programme de mise en œuvre. Il s'agit d'une collaboration entre des acteurs publics et privés, dont trois prendront la parole aujourd'hui.

L'Agenda de mise en œuvre est le fruit de cette collaboration. Anvers est peut-être un peu en avance en matière de contrôle et Rotterdam en matière de sécurité physique. Une diapositive illustre le cadre. L'ordre public et la sécurité sont régis par un Triangle, soit le bourgmestre, le procureur et la police. Cette dernière coopère avec les douanes locales. Une étude scientifique de 2019 demandée à l'université Erasmus a débouché sur l'Agenda de mise en œuvre de Rotterdam, bien que des partenariats public-privé aient créés antérieurement. Il existait déjà un financement du ministère de la Justice et de la Sécurité – le financement accessoire des ports principaux – et il y aura à partir de 2023 le financement structurel des ports principaux.

L'agenda est conçu comme une offensive contre la criminalité liée à la drogue et est axé sur le port de Rotterdam mais une responsabilité régionale, nationale et

delijkheid kan niet worden uitgesloten. Het is echt een paraplu voor publieke en private samenwerking. Private partijen worden ook echt serieus genomen. Deltalinqs is de private partner, die alle havenbedrijven, maar ook haven gelieerde bedrijven, vertegenwoordigt. Er wordt ook direct samengewerkt met rederijen.

Het programma kent drie pijlers. Internationaal in de bronlanden en de Europese havens, wat al werd toegevoegd door de havenmeesters, het opwerpen van barrières in de haven en de stad, waarvoor meer dan 100 FTE's werden toegevoegd, en het aanpakken van criminele organisaties. Dat laatste is lastig omdat buit en vermogen afpakken pas kan na een definitieve veroordeling, maar de opsporingsdiensten hebben wel een belangrijke stap vooruitgezet.

De heer van der Steenoven wil niet uitweiden over het hele programma, omdat dat te uitgebreid is. Een deel ervan is zaterdag te bekijken bij het havenbezoek.

Omdat 99,9 procent van de drughandel te maken heeft met corruptie, ambtelijk en niet-ambtelijk, gaat het niet alleen om fysieke beveiliging, maar ook om de mentale weerbaarheid van de medewerkers en de jongeren in de stad en om de systeemveiligheid. Concreet probeert men de toegang tot het haventerrein van personen goed regelen, het virtueel hek wordt ondersteund met een fysiek hek, goederen kunnen niet zomaar worden afgehaald, medewerkers moeten weerbaarder worden gemaakt en worden gescreend, en men beperkt wie wat weet (*need to know*). (*Applaus*)

De heer *Rik Janssen* (N), voorzitter, is benieuwd om dat zaterdag allemaal te zien. Als laatste sprekers in dit onderdeel lichten de vertegenwoordigers van de Noordse Raad en de Baltische Assemblee hun best practices toe.

Mevrouw *Hanna Katrín Friðriksson* (IJsland) namens de Noordse Raad, geeft mee dat ze deel uitmaakt van het presidium van de Noordse Raad en van de liberale fractie van het IJslandse parlement.

De Noordse Raad hecht vanzelfsprekend veel belang aan de beveiliging van haveninfrastructuur. In die strategie past een intensieve samenwerking met het Benelux Parlement. In het verleden waren de Noordse landen wellicht wat naïef als het op havenveiligheid aankwam, maar die tijd is voorbij. Nu moedigen de leden van de

internationale n'est pas à exclure. Il s'agit véritablement d'un cadre pour la coopération publique et privée. Les parties privées aussi sont vraiment prises au sérieux. Deltalinqs est le partenaire privé qui représente toutes les entreprises portuaires mais aussi les entreprises affiliées au port. De même, il existe une coopération directe avec les compagnies maritimes.

Le programme repose sur trois piliers. La dimension internationale dans les pays sources et les ports européens, ce dont ont déjà traité les capitaines de port, la mise en place de barrières dans le port et la ville pour laquelle plus de 100 ETP supplémentaires ont été dégagés, et la lutte contre les organisations criminelles. Ce dernier point est délicat car le butin et les biens ne peuvent être confisqués qu'après une condamnation définitive, mais les services d'enquête ont fait un grand pas en avant.

M. van der Steenoven ne s'étendra pas sur l'ensemble du programme, qui est trop vaste. Il pourra être pris connaissance d'une partie de ce programme samedi, lors de la visite du port.

Étant donné que 99,9 % du trafic de drogue sont liés à la corruption, administrative ou non, il y va non seulement d'une question de sécurité physique, mais encore de la résilience mentale des travailleurs et des jeunes de la ville ainsi que de la sécurité du système. Concrètement, on cherche à régler efficacement l'accès des personnes à la zone portuaire, l'enceinte virtuelle est soutenue par une barrière physique, les marchandises ne peuvent pas être purement et simplement emportées, les travailleurs doivent être rendus plus résilients et faire l'objet d'un screening, et on limite le nombre des personnes qui détiennent certaines informations (*need to know*). (*Applaudissements*)

M. *Rik Janssen* (N), président, se dit impatient de voir tout cela samedi. Les représentants du Conseil nordique et de l'Assemblée balte, derniers intervenants dans le cadre de ce volet, vont à présent présenter leurs meilleures pratiques.

Mme *Hanna Katrín Friðriksson* (Islande), au nom du Conseil nordique, précise qu'elle est membre du presidium du Conseil nordique et du groupe libéral du Parlement islandais.

Le Conseil nordique attache bien évidemment une grande importance à la sécurité des infrastructures portuaires. La coopération intensive avec le Parlement Benelux s'inscrit dans cette stratégie. Si les pays nordiques ont pu faire preuve d'une certaine naïveté en matière de sécurité portuaire, cette époque est révolue.

Noordse Raad hun diverse regeringen aan om zeer actief samen te werken inzake buitenlandse veiligheid en defensie en inzake *cyber security* en misdaadpreventie. Havenveiligheid raakt aan al deze domeinen en op dat vlak wil de Noordse Raad dan ook graag veel opsteken van de Benelux-samenwerking.

Traditioneel kennen de Noordse landen weinig misdaad en corruptie, maar dat is geen vrijbrief om de uitdagingen te ontkennen en op beide oren te slapen. Zo is het Zweedse Göteborg de belangrijkste containerhaven van de Noordse regio. Net zoals de havens van Oslo en Kopenhagen is Göteborg dankbaar terrein voor drugsmokkelaars. De inzet van scanners, bewakingscamera's en snuffelhonden wordt dan ook opgedreven. Het aantal controles moet omhoog. Een nauwere samenwerking tussen politie, douane en havenautoriteiten is nodig. En er zijn nog meer investeringen nodig in infrastructuur, moderne technologie en opleiding. Havenmedewerkers moeten immers potentieel subversief gedrag en corruptie leren herkennen.

Dit alles kan niet volstaan als er niet ook een internationale samenwerking is. Er moet een betere informatie-uitwisseling komen met internationale douane- en politiediensten. Het werd hier al gezegd: elke veiligheidsketen is maar zo sterk als zijn zwakste schakel.

Sinds Zweden en Finland tot de NAVO zijn toegetreden, zijn nu alle Noordse landen lid van dat bondgenootschap. De Noordse regio grenst aan de Baltische Zee, ligt dichtbij het Arctische gebied en bij Rusland. Dat maakt de regio geschikt voor NAVO-operaties en voor NAVO-logistiek. Maar dat maakt ook dat de Noordse havens potentiële doelwitten worden, want wie een strategische positie inneemt, wordt ook kwetsbaarder. Havenbeveiliging wordt dan zorg nummer één. Denk aan havens als Helsinki, Turku, Göteborg, Oslo, Bergen, Esbjerg en Århus. Ze liggen strategisch en moeten bevoorradingslijnen kunnen bieden. Ook voor maritieme bewaking en bescherming tegen onderzeeërs en cybercrime zijn deze havens onmisbaar. De Noordse Raad zal aan dit alles de grootste aandacht zal schenken. (*Applaus*)

De heer *Henrik Møller*, voorzitter van de *Baltic Sea Parliamentary Conference*, heeft ook wat bekommernissen die hij graag met de Benelux wil delen. De

Aujourd'hui, les membres du Conseil nordique encouragent leurs différents gouvernements à coopérer très activement dans les domaines de la sécurité et de la défense extérieures, ainsi que de la cybersécurité et de la prévention de la criminalité. La sécurité portuaire touche à tous ces domaines et, à cet égard, le Conseil nordique souhaite apprendre beaucoup de la coopération avec le Benelux.

Traditionnellement, la criminalité et la corruption sont peu importantes dans les pays nordiques mais il ne faut pas pour autant nier les défis et manquer de vigilance. Le port suédois de Göteborg, par exemple, est le plus important port à conteneurs de la région nordique. Comme les ports d'Oslo et de Copenhague, Göteborg est un territoire propice pour les trafiquants de drogue. Le déploiement de scanners, de caméras de surveillance et de chiens renifleurs s'intensifie donc. Le nombre de contrôles doit être augmenté. Il faut une coopération plus étroite entre la police, les douanes et les autorités portuaires. Il faut également investir davantage dans les infrastructures, les technologies modernes et la formation. Les travailleurs portuaires doivent en effet apprendre à identifier les comportements potentiellement subversifs et la corruption.

Tout cela ne peut suffire s'il n'y a pas de coopération internationale. Il faut améliorer l'échange d'informations avec les services internationaux de douane et de police. Ainsi qu'il a déjà été dit ici, la solidité d'une chaîne de sécurité est déterminée par son maillon le plus faible.

Depuis l'adhésion de la Suède et de la Finlande, tous les pays nordiques sont membres de l'OTAN. La région nordique borde la mer Baltique et est proche de l'Arctique et de la Russie. Elle se prête donc aux opérations et à la logistique de l'OTAN. Mais cela fait aussi des ports nordiques des cibles potentielles, dès lors que ceux qui occupent une position stratégique sont également plus vulnérables. La sécurité portuaire devient alors la préoccupation majeure. Songeons aux ports d'Helsinki, de Turku, de Göteborg, d'Oslo, de Bergen, d'Esbjerg et d'Århus. Ils sont situés à des endroits stratégiques et doivent pouvoir offrir des lignes d'approvisionnement. Ces ports sont également indispensables pour la surveillance maritime et la protection contre les sous-marins et la cybercriminalité. Le Conseil nordique accordera la plus grande attention à tous ces aspects. (*Applaudissements*)

M. *Henrik Møller*, président de la Conférence parlementaire de la mer Baltique (BSPC), souhaite également partager quelques préoccupations avec le Benelux. La

BSPC en het Benelux Parlement hadden al verschillende productieve ontmoetingen, waarbij niet alleen gedeelde waarden en visies, maar ook gemeenschappelijke uitdagingen in de verf werden gezet. Democratische staten met gedeelde basiswaarden moeten hun eensgezindheid tonen in deze bewogen tijden.

Vandaag focust de heer Møller vanzelfsprekend op de doorgedreven inspanningen die nodig zijn om de Baltische havens te beveiligen. Er is veel infrastructuur die bescherming nodig heeft en er zijn veel bedreigingen. De havens in het Baltische gebied zijn kleiner dan Rotterdam en Antwerpen, maar men moet bedenken dat ook Hamburg deel uitmaakt van de BSPC.

De BSPC moet deze *hot topic* dus dringend aanpakken. Resoluties liggen klaar om te worden besproken op de jaarlijkse conferentie die van 25 tot 27 augustus plaatsheeft in Helsingør. Havenbeveiliging is per definitie een probleem dat landsgrenzen overstijgt. Gemeenschappelijke inspanningen, samenwerking en coördinatie zijn dus nodig. De kritieke fysieke infrastructuur in de Baltische Zee moet dringend beter worden beveiligd. Het versterken van de militaire mobiliteit valt daaronder. Ook moeten sommige internationale maritieme regels worden aangepast. Er moet worden nagedacht hoe we gecoördineerd kunnen reageren op acute dreigingen en hoe beschadigde infrastructuur snel kan worden hersteld. Bewakingstechnologie moet worden verbeterd, en dat vraagt investeringen.

Spreker doet een oproep om de regeringen van landen met grote en belangrijke havens intenser te laten samenwerken. De Verklaring van Hamburg in mei, ondertekend door alle bevoegde ministers, was daartoe een nuttige aanzet. Door samenwerking kunnen buitenlandse dreigingen, subversieve acties en corruptie sneller worden gedetecteerd en kan er sneller actie worden ondernomen. Veilige havens zijn een voorwaarde voor veilige samenlevingen, laten we dat niet vergeten. (*Applaus*)

II – Veiligheid digitale infrastructuur (inclusief ondermijning/corruptie)

De heer *Rik Janssen* (N), voorzitter, gaat met over tot het tweede blok, met presentaties van de heer Van Schoote en mevrouw Delissen.

De heer *Marijn van Schoote*, Chief Information Security Officer van het Havenbedrijf Rotterdam, zal een inkijk geven in de wereld van de digitale veiligheid van de zeehavens. Het gaat om belangen, dreigingen en

BSPC et le Parlement Benelux ont déjà tenu plusieurs réunions productives à l'occasion desquelles ont été mises en évidence non seulement des valeurs et des visions communes, mais aussi des défis communs. Les États démocratiques partagent les mêmes valeurs fondamentales et doivent faire montre de leur unité en cette période mouvementée.

M. Møller se concentrera bien évidemment aujourd'hui sur les efforts soutenus requis pour sécuriser les ports de la Baltique. De nombreuses infrastructures doivent être protégées et les menaces sont nombreuses. Les ports de la Baltique sont plus petits que Rotterdam et Anvers, mais il ne faut pas oublier que Hambourg fait également partie de la BSPC.

La BSPC doit donc se pencher de toute urgence sur ce sujet brûlant. Des résolutions pourront être discutées lors de la conférence annuelle qui se tiendra à Elsenor du 25 au 27 août. Par définition, la question de la sûreté portuaire dépasse les frontières nationales. Des efforts communs, une coopération et une coordination sont donc nécessaires. Il faut de toute urgence mieux sécuriser l'infrastructure physique critique de la mer Baltique. Il y a lieu, entre autres, de renforcer la mobilité militaire. Certaines règles maritimes internationales doivent également être adaptées. Il faut réfléchir à la manière de répondre de manière coordonnée aux menaces les plus graves et de réparer rapidement les infrastructures endommagées. Les technologies de surveillance doivent être améliorées, ce qui nécessite des investissements.

L'orateur appelle à une coopération plus intense entre les gouvernements des pays dotés de grands ports importants. La déclaration de Hambourg, signée en mai par tous les ministres concernés, a donné une impulsion utile à cet effet. La coopération permet de détecter les menaces étrangères, les actions subversives et la corruption et de prendre plus rapidement des mesures. N'oublions pas que la sécurité des ports constitue une condition préalable à des sociétés sûres. (*Applaudissements*)

II – Sécurité de l'infrastructure numérique (y compris la criminalité organisée/affaiblissement et corruption)

M. *Rik Janssen* (N), président, passe au deuxième volet, avec les présentations de M. Van Schoote et de Mme Delissen.

M. *Marijn van Schoote*, Chief Information Security Officer de l'autorité portuaire de Rotterdam, se propose de traiter du domaine de la sécurité numérique des ports maritimes. Il sera question d'intérêts, de menaces et de

weerbaarheid. Zeehavens bieden een goedkope toegang tot de wereldmarkt, tot grondstoffen. Ze leveren een significante bijdrage tot de economie. Onze energiebevoorrading hangt er voor een groot deel van af: ongeveer 15 procent van alle energie komt via de zeehavens binnen. Van de containers voor Noordwest-Europa komt 30 procent via de Nederlandse zeehavens toe.

De bedreigingen begonnen met phishing, maar in Rotterdam is men in 2017 wakker geschrokken door een grote aanval die begon in Oekraïne en uiteindelijk ook in Rotterdam een grote impact had. Nu zou de reactie erop anders zijn dan toen.

Nederlandse en Belgische havens zijn veel meer gedigitaliseerd dan andere Europese havens. De dreiging is dus groter. De digitalisering begon om efficiënter te werken, nu gebeurt dat meer en meer omdat er niet genoeg mensen meer zijn. Men kan dus ook moeilijker terugschakelen naar menselijke alternatieven.

De geopolitiek is aan het veranderen. Het begon met jongeren die de weerbaarheid aan het testen waren, nu zijn er aanvallen vanuit Rusland en zijn er cyberaanvallen die deel uitmaken van een crimineel businessmodel. Ook drugscriminelen proberen via die weg aan informatie te geraken.

De weerbaarheid bij de bedrijven is best goed. De continuïteitsplannen zijn vooral ingegeven door wat de afgelopen jaren goed genoeg was. Ze moeten nu meer afgestemd worden op gerichte sabotage. Er zijn heel wat initiatieven binnen bedrijven, maar men moet ook naar de waardeketens kijken en het toezicht is versnipperd. Containers moeten worden beschermd, olie, gas, maar bij een escalatie van de geopolitiek zouden ook troepenverplaatsingen en aanvoer van logistiek via de zeehavens gebeuren. De vermelde processen worden uitgevoerd zowel door private als door publieke partijen.

Cyberaanvallen worden steeds gericht. Er is ook sabotage van de fysieke infrastructuur, zo werden in Frankrijk glaskabels doorgesneden, er zijn ongeautoriseerde toegang tot informatie, ransomware, DDoS-aanvallen. Ook bij inlichtingendiensten is er veel informatie over dit soort aanvallen. In Rotterdam is echter heel beperkt gescreend. Dat bemoeilijkt de samenwerking tussen inlichtingendiensten en bedrijfsleven.

résilience. Les ports maritimes offrent un accès peu coûteux au marché mondial et aux matières premières. Ils contribuent de manière significative à l'économie. Notre approvisionnement en énergie en dépend largement: environ 15 % de toute l'énergie entre par les ports maritimes. Quelque 30 % des conteneurs destinés à l'Europe du Nord-Ouest arrivent par les ports maritimes néerlandais.

Si les menaces se sont tout d'abord manifestées par du phishing, Rotterdam a été mise en émoi en 2017 par une attaque majeure qui a commencé en Ukraine et dont elle a également fini par subir un impact majeur. Aujourd'hui, la réaction serait différente de ce qu'elle a été à l'époque.

Les ports néerlandais et belges étant beaucoup plus numérisés que les autres ports européens, la menace est donc plus grande. La numérisation a été instaurée pour permettre un fonctionnement plus efficace mais, par manque de personnel, elle est de plus en plus présente aujourd'hui. Il est donc plus difficile de revenir à des solutions humaines.

La géopolitique évolue. Cela a commencé avec des jeunes qui ont cherché à évaluer la résilience du système et on assiste aujourd'hui à des attaques de la part de la Russie. Les cyber-attaques font désormais partie d'un modèle économique criminel. Les trafiquants de drogue aussi cherchent à obtenir des informations par ce biais.

La résilience des entreprises est bonne. Les plans de continuité sont essentiellement inspirés par ce qui s'est avéré suffisant les années précédentes. Aujourd'hui, ils devraient être davantage adaptés au sabotage ciblé. De nombreuses initiatives sont prises au sein des entreprises mais il faut également prendre en considération les chaînes de valeur et la surveillance est fragmentée. Il faut protéger les conteneurs, le pétrole, le gaz, mais si l'escalade devait s'intensifier au niveau géopolitique, les mouvements de troupes et la logistique d'approvisionnement transiteraient à leur tour par les ports maritimes. Les processus mentionnés sont mis en œuvre par des acteurs à la fois privés et publics.

Les cyberattaques sont de plus en plus ciblées. Des infrastructures physiques, comme des câbles de fibre optique sectionnés en France, font également l'objet d'actes de sabotage, on observe l'accès non autorisé à certaines informations, et il y a les rançongiciels, les attaques DDoS. Les services de renseignement disposent également de nombreuses informations sur ce type d'attaques. À Rotterdam, toutefois, le screening est très restreint. Cela complique la coopération entre les services de renseignement et les entreprises.

Sinds 2016 is men in Rotterdam bezig met weerbaarheid. Er is een effectieve ketensamenwerking, FERM, er zijn business continuïteitsplannen, testen en oefeningen. Er worden dus heel veel maatregelen getroffen, maar het kan altijd beter. Bedrijven kijken vaak naar de overheid om te horen wat ze moeten doen. In België is de richting duidelijk aangegeven.

De heer Van Schoote sluit af met een aantal kernboodschappen: weerbaarheid is maar OK, kan beter als er meer gescreend wordt; een goed framework moet door de verschillende toezichthouders worden geadopteerd, zodat het ook duidelijker wordt voor bedrijven; samenwerking tussen de verschillende havens in Nederland en België kan nog verder geoptimaliseerd worden. (*Applaus*)

Mevrouw *Jolijn Delissen*, havenveiligheidsadviseur van *North Sea Port*, stelt bij het begin van haar presentatie vast dat het gras voor haar voeten al een beetje is weggemaaid.

Ze zal zich richten op de uitdagingen waarmee haar grensoverschrijdende haven te maken krijgt. *North Sea Port* is in 2018 ontstaan door een fusie van de havens van Vlissingen/Borsele-Terneuzen en het havenbedrijf van Gent. Het is een ongeveer 66 kilometer strekkend havengebied van Vlissingen tot Gent. Dat maakt de beveiliging ervan uitdagend.

North Sea port heeft de ambitie om zich verder te ontwikkelen als Europese haven. Daartoe werd een strategisch masterplan opgesteld, waarin een aantal kerntaken en programma's werd geformuleerd. Een van de taken is uiteraard de nautische dienstverlening, er worden infrastructuur en ruimte aangeboden aan de klanten, er wordt gezorgd voor goede achterlandverbindingen, en belangrijk is ook het connecteren: de haven hoeft niet alles zelf te doen, maar kan de partijen met elkaar in verbinding brengen om zaken voor elkaar te krijgen.

Dit gebeurt binnen acht strategische programma's. Belangrijk is dat de haven van Vlissingen en Borsele in het teken staat van de energietransitie. Er wordt gesproken over «het stopcontact van Nederland». In het kader van de veiligheid van de havens is het programma «*Licence to operate*» belangrijk. We willen in de toekomst blijven opereren zoals we dat nu doen. Dan is een goed vestigingsklimaat voor de bedrijven nodig, moeten we een fijne buurt blijven voor de omgeving en moet het veilig ondernemen blijven.

Rotterdam travaille sur la résilience depuis 2016. Il peut être fait état d'une coopération efficace entre les chaînes, du FERM, de plans de continuité des activités, de tests et d'exercices. De nombreuses mesures sont donc prises mais il est toujours possible de faire mieux. Les entreprises se tournent souvent vers les pouvoirs publics pour savoir ce qu'elles doivent faire. En Belgique, l'orientation a été clairement définie.

M. Van Schoote conclut par un certain nombre de messages clés: la résilience est bonne mais pourrait encore être améliorée par une réflexion plus poussée; les différents régulateurs doivent adopter un cadre approprié qui doit être rendu plus clair pour les entreprises; la coopération entre les différents ports des Pays-Bas et de Belgique peut encore être optimisée. (*Applaudissements*)

Mme *Jolijn Delissen*, conseillère en sécurité portuaire au *North Sea Port*, constate à l'entame de sa présentation que l'herbe lui a déjà été un peu coupée sous les pieds.

Elle se concentrera donc sur les défis auxquels est confronté son port transfrontalier. Le *North Sea Port* est né en 2018 de la fusion entre les ports de Flessingue/Borsele-Terneuzen et de l'autorité portuaire de Gand. Il s'agit d'une zone portuaire d'environ 66 kilomètres qui s'étend de Flessingue à Gand, ce qui en rend la sécurisation difficile.

Le port de la mer du Nord a l'ambition de se développer en tant que port européen. Un plan directeur stratégique définissant un certain nombre de tâches et de programmes essentiels a été élaboré à cette fin. L'une de ces tâches concerne évidemment les services nautiques, l'infrastructure et l'espace offerts aux clients, de bonnes liaisons avec l'arrière-pays et l'importance de la connexion: le port ne doit pas tout prendre en charge mais il peut mettre les acteurs en contact pour que les choses se fassent.

Tout cela se fait dans le cadre de huit programmes stratégiques. Il est important de noter que les ports de Flessingue et de Borsele s'inscrivent sous le signe de la transition énergétique. On parle de «la prise de courant des Pays-Bas». Le programme «*Licence to operate*» est important dans le contexte de la sécurité portuaire. Nous voulons continuer à opérer à l'avenir comme nous le faisons aujourd'hui. Pour cela, il faut que les entreprises bénéficient d'un bon climat d'investissement, que l'environnement reste agréable pour la région et qu'il soit toujours possible d'y faire des affaires en toute sécurité.

In de haven zijn verschillende sectoren actief. Bij de food sector moet men bedenken dat bijna alle bananen Europa binnenkomen via Vlissingen en met de bananen komen anderen zaken mee. Het is een multimodale haven, centraal gelegen, en ze is grensoverschrijdend, wat uitdagingen meebrengt. Binnen het havengebied zijn 550 bedrijven gevestigd, die direct en indirect 106.000 mensen werk verschaffen, de haven creëert een behoorlijke toegevoegde waarde voor de regio. Mevrouw Delissen laat de belangrijkste handelspartners op dit ogenblik zien. Rusland was vroeger de belangrijkste handelspartner, nu staan de VS op één.

Dan geeft ze wat meer uitleg over het programma «*Licence to operate*». Een haven heeft te maken met vele vormen van veiligheid, naast ondermijnende criminaliteit is er het incident- en crisismanagement, waarvoor ook samengewerkt wordt. Ook de inzet van mensen wordt uitgewisseld over de grens. De haven heeft ook steeds meer een maatschappelijke rol in de aanpak van de ondermijning. Er moet meer dan in het verleden geïnvesteerd worden in fysieke maatregelen en meer worden ingezet op samenwerking met de verschillende veiligheids- en justitiële diensten. Er is een link tussen de criminaliteit in Vlissingen en Gent en men ziet een verschuiving naar kolen- en bulkterminals als de toegang tot de containers bemoeilijkt wordt. North Sea Port is als belangrijk logistiek knooppunt onderdeel van het Main Port programma. Daarom ontvangt ze structureel middelen van het ministerie van Justitie en Veiligheid.

De Europese richtlijnen worden door de verschillende landen anders geïmplementeerd. Vaak moeten de Belgische bedrijven door de nieuwe wet op de Maritieme Beveiliging aan strengere eisen voldoen dan de Nederlandse. Dat is een uitdaging voor de harmonisering van het interne beleid. Er is ook een verschil in bevoegdheden en verantwoordelijkheden in de verschillende landen. Zo heeft een Belgische havenkapitein politionele bevoegdheden, een Nederlandse havenmeester niet. Wij zetten in op het bevorderen van de samenwerking tussen de diensten. Mevrouw Delissen besluit met een oproep om ervoor te zorgen dat de grenzen vervagen en om de verschillende wet- en regelgeving beter op elkaar af te stemmen. (*Applaus*)

De heer *Rik Janssen* (N), voorzitter, dankt voor die oproep. Voor het paneldebat komt er nog een korte uitwisseling van best practices met de heer *Kupčinskis*.

De heer *Andrius Kupčinskis*, voorzitter van de Baltische Assemblee, zal met plezier enkele ervaringen delen die de Baltische havens hebben met de beveiliging van hun fysieke en digitale infrastructuur. Dit onderwerp

Différents secteurs opèrent dans le port. En ce qui concerne le secteur alimentaire, presque tous les chargements de bananes entrent en Europe par Flessingue et le commerce des bananes s'accompagne d'autres activités. Le port est multimodal, occupe une position centrale et est transfrontalier, ce qui n'est pas sans poser des problèmes. Dans la zone portuaire sont implantées 550 entreprises employant directement ou indirectement 106.000 personnes. Le port génère une valeur ajoutée considérable pour la région. Mme Delissen présente les principaux partenaires commerciaux actuels: là où la Russie était auparavant le principal partenaire commercial, les États-Unis occupent aujourd'hui le premier rang.

L'oratrice détaille ensuite le programme «*Licence to operate*». Un port est confronté à de nombreuses formes de sécurité. Outre la lutte contre la criminalité, il y a la gestion des incidents et des crises, qui fait également l'objet d'une coopération. La gestion du personnel aussi donne lieu à des échanges au-delà des frontières. De même, le rôle social du port dans la lutte contre la criminalité se développe. Il faut investir davantage dans les mesures physiques que par le passé et redoubler d'efforts pour coopérer avec les services de sécurité et judiciaires. Il existe un lien entre la criminalité à Flessingue et à Gand et l'on observe un glissement vers les terminaux de charbon et de vrac lorsque l'accès aux conteneurs est rendu plus difficile. En tant que centre logistique important, le North Sea Port fait partie du programme Main Port. Il reçoit donc des fonds structurels du ministère de la Justice et de la Sécurité.

Les directives européennes sont mises en œuvre différemment selon les pays. Souvent, en raison de la nouvelle loi sur la sécurité maritime, les entreprises belges doivent répondre à des exigences plus strictes que les entreprises néerlandaises. C'est un défi pour l'harmonisation des politiques internes. Les pouvoirs et les responsabilités varient également d'un pays à l'autre. Ainsi, un capitaine de port belge dispose de pouvoirs de police, à l'inverse d'un capitaine de port néerlandais. Nous misons sur la coopération entre les services. Mme Delissen conclut en appelant à l'estompement des frontières et à une meilleure harmonisation des différentes lois et réglementations. (*Applaudissements*)

M. *Rik Janssen* (N), président, remercie l'oratrice pour cet appel. Avant le débat, il sera encore procédé à un bref échange de bonnes pratiques avec M. *Kupčinskis*.

M. *Andrius Kupčinskis*, président de l'Assemblée balte, se dit heureux de pouvoir présenter certaines expériences des ports baltes en matière de sécurisation de leurs infrastructures physiques et numériques. Ce sujet

komt steeds prominenter op de agenda te staan nu er steeds meer dreigingen opdagen, denk aan cyberaanvallen, hybride aanvallen en dergelijke meer. Havens spelen een vooraanstaande rol in een geconnecteerde en mobiele wereld, maar dat gaat niet zonder risico's. Sinds Rusland een oorlog startte in Oekraïne, zijn de Baltische havens voor de hand liggende doelwitten voor zulke aanvallen op datasystemen. Gelukkig staat het Baltische gebied bekend voor zijn sterke digitale ecosysteem, dat de laatste jaren nog aanzienlijk werd verstevigd. De Baltic Assembly maant de drie regeringen ook geregeld aan om nog meer inspanningen te doen op dat vlak.

Als goede praktijk verwijst de heer Kupčinskaskas naar het Maritieme Centrum voor Cyberveiligheid in Estland. Het centrum doet erg nuttige research om innovatieve oplossingen te vinden voor digitale dreigingen bij maritieme activiteiten en beveiligingssystemen te ontwerpen. Met dit soort initiatieven kunnen hybride incidenten zoals dat bij North Stream in de toekomst hopelijk worden vermeden.

Het komt erop aan waakzaam en voorbereid te zijn en het beveiligingssysteem goed te coördineren. Samenwerking is het codewoord zodat een geharmoniseerd verdedigingsschild kan worden opgetrokken. Daarnaast moet de beveiligingstechnologie voortdurend op peil worden gehouden, moeten beveiligingsmensen voortdurend worden bijgeschoold en moet het havenpersoneel grondig worden doorgelicht.

De Baltische Zee is altijd een strategisch belangrijke zee geweest. Met de huidige geopolitieke ontwikkelingen is dat belang alleen maar toegenomen: Rusland viel Oekraïne binnen, Finland en Zweden werden lid van de NAVO. We mogen dus verwachten dat cyberaanvallen op de Baltische havens alleen maar zullen toenemen, die vorm van oorlogsvoering kent immers geen landsgrenzen. Onze nationale veiligheid, stabiliteit en welvaart staan op het spel. Internationale samenwerking – zoals we die vandaag weer etaleren – is daarbij essentieel.

De heer Kupčinskaskas besluit: de oorlog is vlakbij, dit is dus niet het moment om te verslappen. We moeten aan de Russen tonen dat we nog lang niet moe zijn en dat we onze Oekraïense vrienden zullen blijven steunen. *(Applaus)*

occupe une place toujours plus importante à l'ordre du jour car les menaces sont de plus en plus nombreuses, songeons aux cyberattaques, aux attaques hybrides, etc. Les ports jouent un rôle de premier plan dans un monde connecté et mobile, mais cela n'est pas sans risque. Depuis que la Russie a déclenché une guerre en Ukraine, les ports de la Baltique ont été des cibles évidentes pour de telles attaques contre les systèmes de données. Heureusement, la région de la Baltique est connue pour son solide écosystème numérique, qui s'est encore considérablement renforcé ces dernières années. L'Assemblée balte exhorte d'ailleurs régulièrement les trois gouvernements à redoubler d'efforts dans ce domaine.

En matière de bonnes pratiques, M. Kupčinskaskas se réfère au Centre maritime pour la cybersécurité en Estonie. Ce centre effectue des recherches très utiles pour trouver des solutions innovantes aux menaces numériques dans le cadre des opérations maritimes et concevoir des systèmes de sécurité. Grâce à ces initiatives, des incidents hybrides comme celui de North Stream pourront, espérons-le, être évités à l'avenir.

Il s'agit de faire preuve de vigilance, se préparer et coordonner correctement le système de sécurité. La coopération est essentielle en vue de la mise en place d'un bouclier de défense harmonisé. Les technologies de sécurité doivent en outre être constamment mises à jour, le personnel de sécurité doit être formé en permanence et le personnel portuaire doit faire l'objet d'un screening minutieux.

La mer Baltique a toujours été stratégiquement importante. Avec les développements géopolitiques actuels, cette importance n'a fait que croître: La Russie a envahi l'Ukraine, la Finlande et la Suède ont rejoint l'OTAN. Nous devons donc nous attendre à une multiplication des cyberattaques contre les ports de la Baltique car cette forme de guerre ne connaît pas de frontières. Notre sécurité nationale, notre stabilité et notre prospérité sont en jeu. La coopération internationale – que nous affichons une fois encore aujourd'hui – est essentielle à cet égard.

M. Kupčinskaskas conclut en indiquant qu'une guerre se mène près de chez nous et que ce n'est donc pas le moment de relâcher l'effort. Nous devons montrer aux Russes que nous sommes loin d'être lassés et que nous continuerons à soutenir nos amis ukrainiens. *(Applaudissements)*

III – Paneldebat

De heer *Rik Janssen* (N), voorzitter, acht het moment gekomen – na al deze leerzame uiteenzettingen – om een discussieronde aan te vatten.

De heer *Ton van Kesteren* (N) hoorde van verschillende sprekers dat elk land de Europese regelgeving op eigen wijze vertaalt. Daardoor hebben havenautoriteiten in Antwerpen en Rotterdam bijvoorbeeld verschillende bevoegdheden en verschillende sanctiemogelijkheden. Hoe kan dat snel en pragmatisch worden gestroomlijnd?

De heer *René de Vries* is ervan overtuigd dat wanneer Nederland zijn Havenbeveiligingswet uit 2004 zal aanpassen, een voorbeeld zal worden genomen aan de uitstekende Belgische wet Maritieme Beveiliging.

Mevrouw *Jolijn Delissen* sluit zich volledig aan bij dit antwoord.

Mevrouw *Artie Ramsodit* (N) stelde vast dat het duidelijk een hele uitdaging is om van vrij verkeer van goederen ook veilig verkeer van goederen te maken. De geopolitieke realiteit, spionage, ondermijnende criminaliteit drukken op dat vrije verkeer. Dit vergt een grote fysieke en digitale weerbaarheid. Daarom vraagt ze aan de havenmeester en de havenkapitein wat het Benelux Parlement kan doen voor de harmonisering en vereenvoudiging van de verschillende richtlijnen.

Van de heer *Van der Steenhoven* wenst vraagstelster te vernemen of we ons in Benelux-verband voldoende bewust zijn van de risico's rond gas- en andere leidingen en wat we op dat vlak ondernemen.

Mevrouw *Ramsodit* schrikt van de omvang en de impact van de corruptie in onze havens. Ligt daar een gezamenlijke taak voor onze landen op het vlak van scholing? Kan dat beter worden geüniformeerd? Is daar een rol voor de vakbonden weggelegd? Deze vraag is gericht aan de heer Kohl én anderen.

De heer *René de Vries* bevestigt dat een harmonisatie van de wetgeving inderdaad de beste optie is. Hij denkt dan niet alleen aan een harmonisatie in Benelux-verband, maar ook in breder EU-verband. Rotterdam en Antwerpen liggen op amper honderd kilometer van elkaar en Nederlandse criminelen opereren ook in Antwerpen. Ook Le Havre, Hamburg en de Baltische havens moeten mij die operatie worden betrokken.

De heer *Niels Vanlaer* stelt vast dat er al voorbeeldig wordt samengewerkt via een zogenaamde *letter of*

III – Table ronde

M. *Rik Janssen* (N), président, estime que le moment est venu – après ces exposés instructifs – de passer à la discussion.

M. *Ton van Kesteren* (N) a entendu plusieurs intervenants dire que chaque pays traduit la réglementation européenne à sa manière. Les autorités portuaires d'Anvers et de Rotterdam, par exemple, disposent dès lors de pouvoirs et des possibilités de sanction différents. Comment harmoniser rapidement et pragmatiquement tout cela?

M. *René de Vries* se dit convaincu que lorsque les Pays-Bas en seront à modifier leur loi sur la sécurité portuaire de 2004, ils s'inspireront de l'excellente loi belge sur la sécurité maritime.

Mme *Jolijn Delissen* est entièrement d'accord avec cette réponse.

Mme *Artie Ramsodit* (N) indique que rendre la libre circulation des marchandises sûre constitue assurément un défi de taille. Les réalités géopolitiques, l'espionnage, la criminalité subversive pèsent sur la libre circulation. Cela requiert une grande résilience physique et numérique. Elle demande donc aux capitaines de port ce que le Parlement Benelux peut faire pour harmoniser et simplifier les différentes directives.

M. *Van der Steenhoven* demande à l'oratrice si nous sommes suffisamment conscients dans le Benelux des risques qui pèsent sur les conduites de gaz et autres et ce que nous faisons à cet égard.

Mme *Ramsodit* est frappée par l'ampleur et l'impact de la corruption dans nos ports. Nos pays ont-ils une tâche commune à accomplir en matière d'éducation? Peut-on mieux unifier cela? Les syndicats ont-ils un rôle à jouer dans ce domaine? Cette question s'adresse à M. Kohl et à d'autres.

M. *René de Vries* confirme que l'harmonisation législative est effectivement la meilleure option. Il ne songe pas seulement à l'harmonisation dans le Benelux, mais aussi à une harmonisation plus large au niveau de l'UE. Rotterdam et Anvers ne sont distants que d'une centaine de kilomètres et des criminels néerlandais opèrent également à Anvers. Le Havre, Hambourg et les ports de la Baltique devraient également être associés à l'opération.

M. *Niels Vanlaer* note qu'une coopération exemplaire a déjà été mise en place par la voie d'une déclaration

intent tussen Antwerpen, North Sea Port, Rotterdam, Amsterdam, Bremerhaven en Hamburg. Binnen die groep werden een aantal ISPS-standaarden vastgelegd, bijvoorbeeld rond afsluitingen. Havens mogen op dit vlak geen concurrentie creëren, ze moeten een gelijk speelveld hebben.

De heer *Rien van der Steenoven* spitst het toe op de beveiliging van de enorme gasrotonde op de Tweede Maasvlakte. Daar gaat het vooral over beveiliging tegen brandgevaar, explosie, fysieke aanvallen en corrupte medewerkers. Die verantwoordelijkheid ligt vooral bij de havenmeester en de directeur van de veiligheidsregio en dat lijkt goed geregeld.

De heer *Daniel Kohl* had gisteren een gesprek met de Luxemburgse minister van Onderwijs over waterstof, want jongeren moeten worden voorbereid op het werken met die nieuwe energievorm. Hetzelfde geldt voor de douanediens: ook zij moeten worden opgeleid om met nieuwe realiteiten om te gaan en dat kan het best in geharmoniseerd verband gebeuren. In 2022 keurde de Luxemburgse Kamer van Volksvertegenwoordigers een wet goed over het jaarlijks vernieuwen van toegangsbadges op de luchthaven, waar zeer veel Franse en Belgische werknemers werken. Dat vergt heel wat administratief werk van de vervoersmaatschappijen. Door een betere uitwisseling van gegevens tussen die landen zou op die rompslomp kunnen worden bespaard, want dan kunnen badges van verdachte personen tijdig worden ingetrokken. De heer Kohl is dus voor meer veiligheid, maar dat mag de werklast niet eindeloos verhogen.

De heer *Hendrik-Jan Talsma* (N), rapporteur, heeft drie vragen. De heer Vandervelden vraagt hij of het beeld dat in Nederland ontstaat dat uithalen stilaan een soort noodoplossing wordt als het elders niet lukt, correct is. Van de heer Kohl wil hij weten hoe het zichtbaar maken van transport en goederenstromen concreet kan gebeuren, van de heer Van Schoote welke concrete verbeteringen hij verwacht op het vlak van screening in het kader van samenwerking tussen de veiligheidsdiensten.

De heer *Geert Vandervelden* antwoordt dat uithalen een van de manieren is om aan de drugs te komen. Het aantal uithalingen in de Antwerpse haven vermindert, wat te maken heeft met het veiligheidskorps, maar nu dagen de uithalers in Gent op. Het gaat om een heel kwetsbare groep die gemakkelijk kan worden benaderd. Het is afwachten wat er zal gebeuren in Limburg en Luik.

d'intention entre Anvers, le North Sea Port, Rotterdam, Amsterdam, Bremerhaven et Hambourg. Au sein de ce groupe, un certain nombre de normes ISPS ont été définies, par exemple en ce qui concerne les fermetures. Les ports ne doivent pas créer de concurrence dans ce domaine et les règles de concurrence doivent être équitables.

M. *Rien van der Steenoven* met l'accent sur la sécurisation de l'énorme plaque tournante du gaz de la Maasvlakte 2. Il s'agit principalement de la sécurisation contre les risques d'incendie, d'explosion, d'agression physique et de corruption des travailleurs. Cette responsabilité incombe principalement au capitaine du port et au directeur de la région de sécurité, et cela semble dûment réglé.

M. *Daniel Kohl* s'est entretenu hier avec le ministre luxembourgeois de l'Enseignement au sujet de l'hydrogène, car les jeunes doivent être préparés à travailler avec cette nouvelle forme d'énergie. Il en va de même pour les services douaniers qui doivent, eux aussi, être formés pour faire face aux nouvelles réalités, et le mieux est de procéder dans un contexte harmonisé. En 2022, la Chambre des députés luxembourgeoise a approuvé une loi sur le renouvellement annuel des badges d'accès à l'aéroport, où travaillent de très nombreux Français et Belges. Cela nécessite un important travail administratif de la part des entreprises de transport. Un meilleur échange de données entre ces pays permettrait d'éviter ces tracasseries car les badges des personnes suspectes pourraient alors être retirés en temps opportun. M. Kohl est donc favorable à plus de sécurité, sans pour autant que la charge de travail n'augmente indéfiniment.

M. *Hendrik-Jan Talsma* (N), rapporteur, souhaite formuler trois questions. Il demande à M. Vandervelden s'il est exact, comme on en a le sentiment aux Pays-Bas, que la récupération de drogue est en train de devenir une sorte de solution d'urgence en cas d'échec ailleurs. Il souhaite apprendre de la bouche de M. Kohl comment assurer concrètement la visibilité des flux de transport et de marchandises. Il demande enfin à M. Van Schoote à quelles améliorations concrètes il s'attend concernant le screening dans le cadre de la coopération entre les services de sécurité.

M. *Geert Vandervelden* répond que la récupération est l'un des moyens d'obtenir de la drogue. Le nombre de récupérations dans le port d'Anvers est en baisse, ce qui est à mettre à l'actif des forces de sécurité, mais on observe à présent la présence de récupérateurs à Gand. Il s'agit d'un groupe très vulnérable de personnes que l'on peut approcher aisément. Il reste à voir ce qu'il va se passer dans le Limbourg et à Liège.

De heer *Daniel Kohl* wijst er, met betrekking tot zichtbaarheid en tracing, op dat het bij vrachtvervoer om een uitgebreid netwerk gaat. Een postbedrijf is een geïntegreerd netwerk waarop een volledig zicht is, maar bij vrachtvervoer worden heel wat zaken uitbesteed. Men is er dus afhankelijk van de data die men ontvangt. Vroeger konden die niet gedeeld worden, omdat men die uit handen van de concurrentie wilde houden. We moeten dus bekijken hoe de data kunnen worden beveiligd, gedeeld en gestandaardiseerd op verschillende platformen. De vraag is of iedereen bereid is de digitalisering te implementeren. In ieder geval moet dit gestandaardiseerd gebeuren.

De heer *Marijn van Schoote* legt uit dat op Schiphol iedere medewerker gescreend wordt, maar dat dat niet gebeurt in de haven van Rotterdam. Vertrouwensfuncties aanwijzen in de bedrijven en die screenen, zou de samenwerking met inlichtingendiensten en Defensie verbeteren.

De heer *René de Vries* voegt daaraan toe dat er op Schiphol 6.000 vertrouwensfuncties zijn, in Rotterdam nog geen tien.

De heer *Niels Vanlaer* komt terug op de zichtbaarheid van de trafieken. Tijdens de reizen met de burgemeesters in Zuid-Amerika werd gemerkt dat de containers wel kunnen getraceerd worden, maar dat men geen zicht op heeft wat er gebeurt voor de vracht in de havens aankomt en nadat ze uit de havens vertrekt. De keten moet volledig worden getraceerd, niet alleen het traject tussen twee havens.

De heer *Rik Janssen* (N), voorzitter, stelt vast dat er verder geen vragen meer zijn en geeft het woord aan de rapporteur voor zijn conclusies.

Conclusies

De heer *Hendrik-Jan Talsma* (N), rapporteur, formuleert conclusies, mede namens de heer Deckmyn, zonder op alle aspecten in te gaan. Hij zal er enkele punten uitpikken. De discussie vandaag is geen eindpunt. Hij dankt de inleiders en de buitenlandse delegaties voor het delen van best practices en hun vragen.

De overheden die aan het woord kwamen, benadrukten de grensoverschrijdende aanpak van de ondermijning, in het bijzonder de misdaadbestrijding in de havens. De *upstream disruption* moet in de aanbevelingen worden meegenomen. Ook vanuit Luxemburg werden, al heeft het geen zeehavens, interessante en concrete onderwerpen aangereikt.

M. *Daniel Kohl* souligne, en ce qui concerne la visibilité et le suivi, que le transport de marchandises constitue un réseau étendu. Si la visibilité est par exemple totale en ce qui concerne une entreprise postale, l'externalisation est en revanche importante dans le domaine du transport de marchandises. L'on y dépend donc des données que l'on reçoit. Auparavant, ces données ne pouvaient pas être partagées parce qu'on ne voulait pas les divulguer à la concurrence. Il faut voir dès lors comment les données peuvent être sécurisées, partagées et normalisées sur différentes plateformes. La question est de savoir si chacun est disposé à mettre en œuvre la numérisation. En tout état de cause, le processus devra être normalisé.

M. *Marijn van Schoote* indique qu'à l'aéroport de Schiphol, chaque travailleur est contrôlé, ce qui n'est pas le cas au port de Rotterdam. Les désignations aux postes de confiance dans les entreprises et le contrôle en la matière améliorerait la coopération avec les services de renseignement et la Défense.

M. *René de Vries* ajoute qu'il y a 6.000 postes de confiance à l'aéroport de Schiphol, pour moins de 10 à Rotterdam.

M. *Niels Vanlaer* revient sur la visibilité des trafics. Lors des voyages avec les bourgmestres en Amérique du Sud, il a été constaté que les conteneurs peuvent être tracés mais que ce qui se passe avant l'arrivée de la cargaison dans les ports et après son départ des ports n'est pas visible. La chaîne doit être entièrement tracée, et pas seulement le trajet entre deux ports.

M. *Rik Janssen* (N), président, constate qu'il n'y a pas d'autres questions et donne la parole au rapporteur pour ses conclusions.

Conclusions

M. *Hendrik-Jan Talsma* (N), rapporteur, formulera ses conclusions, en son nom et en celui de M. Deckmyn, sans revenir sur tous les aspects. Il se limitera à quelques points. La discussion d'aujourd'hui n'est pas un point final. Il remercie les intervenants et les délégations étrangères d'avoir partagé leurs bonnes pratiques et d'avoir formulé des questions.

Les représentants des autorités qui se sont exprimés ont mis l'accent sur l'approche transfrontalière de la subversion, en particulier à propos de la lutte contre la criminalité dans les ports. Les recommandations devraient s'étendre à la *upstream disruption*. Le Luxembourg, bien qu'il n'ait pas de ports maritimes, a également proposé des sujets intéressants et concrets.

Als we willen proberen de misdaadssyndicaten te verstoren, dan vergt dat samenwerking.

De rapporteur dankt de vertegenwoordigers van de havens voor hun bijdrage. Daaruit kwam de behoefte om de wetgeving te herijken naar voren. Hij daagt de inleiders uit om het contact met de leden te zoeken en te onderhouden. Die kunnen daar daadwerkelijk wat mee doen.

Op het vlak van de verschillen in implementatie kunnen we stappen zetten: we kunnen dit opnemen in onze aanbevelingen.

De cybercriminaliteit kwam aan bod, ook daar zullen we aandacht besteden in de aanbevelingen. (*Applaus*)

De heer *Rik Janssen* (N), voorzitter, dankt de rapporteur voor zijn samenvatting en de inleiders voor hun bijdrage. Dit is het begin op weg naar een aanbeveling in december.

De heer *Pim van Ballekom* (N), voorzitter van het Benelux Parlement, sluit zich aan bij die dankwoorden. Hij heeft alle vertrouwen in de rapporteurs met het oog op een goede aanbeveling.

De vergadering wordt geschorst van 16.05 uur tot 16.35 uur.

De *voorzitter* kondigt agendapunt 3, het fietsbeleid, aan. Het onderwerp werd al een hele tijd besproken, nu is het rijp om hier te behandelen en een aanbeveling aan te nemen.

Het Fietsbeleid

Mevrouw *Saskia Kluit* (N), rapporteur, stelt, samen met haar co-rapporteur Jef Van den Bergh, vast dat fietsen steeds populairder wordt in de drie Benelux-landen. De commissie heeft het thema vanuit verschillende perspectieven bekeken: economisch, technisch en vanuit de regelgeving. Heel de commissie, van helemaal rechts tot helemaal links, werkte enthousiast mee. De liefde voor de fiets is duidelijk groot.

Dat heeft geresulteerd in een pakket aanbevelingen, waar mevrouw Kluit snel doorheen fietst. De commissie stelt vast dat het een maatschappelijk belangrijk onderwerp is en dat fietsen verschillende positieve effecten heeft voor leefmilieu, gezondheid, mobiliteit en economie. De technologie laat de elektrische fiets steeds groter, steviger en sneller worden.

La lutte contre les syndicats du crime passe par la coopération.

Le rapporteur remercie les représentants des ports pour leur contribution au débat qui a mis en évidence la nécessité de revoir la législation. Il invite les auteurs des exposés introductifs à établir un contact avec les membres et à le maintenir. Ceux-ci pourront à n'en pas douter en faire leur profit.

En ce qui concerne les différences au niveau de la mise en œuvre, nous pouvons entreprendre des démarches et les inclure dans nos recommandations.

Il a également été question de la cybercriminalité et nous en tiendrons également compte dans les recommandations. (*Applaudissements*)

M. *Rik Janssen* (N), président, remercie le rapporteur pour sa synthèse et les intervenants pour leurs interventions. Nous avons jeté les bases d'une recommandation qui sera présentée en décembre.

M. *Pim van Ballekom* (N), président du Parlement du Benelux, s'associe à ces remerciements. Il a toute confiance dans les rapporteurs dans la perspective d'une bonne recommandation.

La séance est suspendue de 16h05 à 16h35.

Le *président* annonce le point 3 de l'ordre du jour, la politique cycliste. Le sujet a été longuement discuté et est désormais mûr pour être examiné ici et donner lieu à l'adoption d'une recommandation.

Politique cycliste

Mme *Saskia Kluit* (N), rapportrice, et son corapporteur, M. Jef Van den Bergh, constatent que la pratique du vélo devient de plus en plus populaire dans les trois pays du Benelux. La commission a examiné le sujet sous différents angles: économique, technique et réglementaire. L'ensemble de la commission, de la droite à la gauche, a coopéré avec enthousiasme. L'amour du vélo est manifestement très fort.

Il en est résulté un ensemble de recommandations que Mme Kluit parcourt rapidement. La commission constate qu'il s'agit d'un sujet socialement important et que le vélo a des effets positifs pour l'environnement, la santé, la mobilité et l'économie. Grâce à la technologie, le vélo électrique devient à la fois plus grand, plus robuste et plus rapide.

De commissie verzoekt de regeringen van de drie Benelux-lidstaten daarom om nog meer aandacht te besteden aan het fietsbeleid en om binnen onze regio na te gaan wat er beter op elkaar kan worden afgestemd. Bijvoorbeeld inzake speedpedelecs gelden in Nederland heel andere regels dan in België. Ook technische voorschriften kunnen meer worden gestroomlijnd.

Dezelfde infrastructuur wordt ook gebruikt door bakfietsen, e-steps, vouwfietsen en dergelijke en de verkeersveiligheid moet dus een belangrijke zorg zijn in het beleid. Daarom vraagt de aanbeveling om daar meer onderzoek naar te doen, om routes beter op elkaar aan te laten sluiten en om fietsen beter te beveiligen, ook tegen diefstal, want dat laatste is een echte plaag. Het Belgische voorbeeld 'MyBike' kan daarbij tot voorbeeld strekken.

Wat het grensoverschrijdend fietsen betreft, vraagt de commissie om contact op te nemen met de regio Noordrijn-Westfalen, maar ook met de Baltische regio. Van de Europese middelen wordt vooralsnog te weinig gebruik gemaakt door onze drie overheden. De Europese Unie zou zich strategisch moeten inzetten voor onze fietsindustrie. Ook op het gemeentelijke niveau kan er heel wat gebeuren: de lokale overheid heeft veel autonomie bij het aanleggen van infrastructuur, maar voor de veiligheid is het van belang dat de snelheid van het verkeer wordt verlaagd.

Tot slot wenst mevrouw Kluit alle organisaties te danken die hard hebben meegedacht over wat er in de Benelux verbeterd kan worden inzake fietsbeleid. (*Applaus*)

Mevrouw *Eva Wildöer*, namens het Benelux Jongerenparlement (Nederland), zegt dat ze namens het Europees Jeugdparlement Nederland verantwoordelijk is voor de zogenaamde *external partnerships*. Ze dankt mevrouw Creutz die als beschermvrouw voor de organisatie optreedt. In het najaar van 2023 werd een Benelux Youth Forum georganiseerd en ook daar kwam het fietsbeleid ruim ter sprake. De jongeren zijn blij met de voorstellen waarvoor vandaag de goedkeuring wordt gevraagd. Hun stem weerklinkt duidelijk in de aanbevelingen. De technologische ontwikkelingen gaan snel en bijkomende investering in onderzoek en ontwikkeling zijn dus nodig. Studenten en scholieren kunnen daar een rol in spelen via een educatief programma.

De fiets is niet alleen belangrijk voor klimaat en gemak, zeker voor jongeren is hij ook essentieel voor hun mobiliteit en integratie. Met de fiets kom je ook bij de burens en de voorstellen tot nauwe samenwerking met

La commission demande dès lors aux gouvernements des trois Etats membres du Benelux d'accorder plus d'attention encore à la politique cycliste et d'examiner au sein de notre région ce qui peut être mieux coordonné. Ainsi, les règles relatives aux vélos électriques rapides sont très différentes aux Pays-Bas et en Belgique. Les réglementations techniques pourraient également être harmonisées.

Dès lors que les vélos-cargos, les e-steps, les vélos pliants, etc., utilisent la même infrastructure, la sécurité routière devrait être une préoccupation politique majeure. C'est pourquoi la recommandation préconise d'approfondir la recherche dans ce domaine, de mieux relier les itinéraires et de mieux sécuriser les vélos, notamment contre le vol qui est un véritable fléau. L'exemple belge de «MyBike» peut servir d'exemple à cet égard.

En ce qui concerne le cyclisme transfrontalier, la commission demande de prendre contact avec la région de Rhénanie du Nord-Westphalie, ainsi qu'avec la région de la Baltique. Les fonds européens sont encore sous-utilisés par nos trois gouvernements. L'Union européenne devrait s'engager stratégiquement en faveur de notre industrie du cyclisme. Beaucoup de choses peuvent également être faites au niveau communal: les pouvoirs locaux disposent d'une large autonomie dans la construction d'infrastructures mais il est important pour la sécurité de réduire les vitesses du trafic.

Enfin, Mme Kluit souhaite remercier toutes les organisations qui ont réfléchi à ce qui pourrait être amélioré dans le Benelux en matière de politique cycliste. (*Applaudissements*)

Mme *Eva Wildöer*, au nom du Parlement Benelux des Jeunes (Pays-Bas), précise qu'elle est responsable des partenariats externes au nom du Parlement des Jeunes des Pays-Bas. Elle remercie Mme Creutz qui officie en tant que marraine de l'organisation. Un forum Benelux des Jeunes a été organisé à l'automne 2023 et la politique cycliste y a également été largement débattue. Les jeunes se félicitent des propositions qui sont soumises aujourd'hui. Leurs voix sont clairement traduites dans le texte des recommandations. Les développements technologiques évoluent rapidement et il est donc nécessaire d'investir davantage dans la recherche et le développement. Les étudiants et les écoliers peuvent jouer un rôle à cet égard par le biais d'un programme éducatif.

Si la bicyclette est importante pour le climat et la commodité de déplacement, elle est certainement essentielle aussi pour la mobilité et l'intégration des jeunes. Puisque le vélo permet également de rencontrer ses voisins, les

Duitsland en de Baltische staten kunnen de jongeren dan ook toejuichen.

Het Jongerenparlement hoopt nog lange goede banden te onderhouden met de Benelux Assemblee. (*Applaus*)

De *voorzitter* is ervan overtuigd dat er naast het fietsbeleid nog heel wat onderwerpen zijn waar de jongeren een belangrijke input kunnen leveren. Als niemand nog vragen of opmerkingen heeft voor de rapporteur, stelt hij voor over te gaan tot de stemming.

Het voorstel van aanbeveling wordt eenparig aangenomen. (Applaus)

De spoorwegagenda van de Benelux

De heer *Jef Van den Bergh* (B), rapporteur, voegt aan het vorige onderwerp toe dat de Benelux Unie dinsdag op het Europees fietscongres in Gent, Velo-city, het Benelux-fietsbeleid zal presenteren.

Hij is blij dat tijdens zijn laatste vergadering het voorstel van aanbeveling met betrekking tot de Benelux-railagenda nog kan worden voorgelegd. Sinds hij deel uitmaakt van het Benelux Parlement, in december 2007, was het onderwerp spoor een rode draad. Er werden in het verleden al aanbevelingen aangenomen en in de commissie werd ook gekeken naar de besluiten die destijds werden getrokken uit het Fyra-debacle. Daarna werd wel geprobeerd om lessen te trekken, maar er is nog een hele weg af te leggen.

De aanbeveling gaat specifiek in op het grensoverschrijdend personenvervoer. Over goederenvervoer werd eerder een aanbeveling geformuleerd. Er werd ook al een aanbeveling aangenomen met betrekking tot nachttreinen, daar stond ook al wat in over personenvervoer over lange afstand. De aanbeveling met betrekking tot EurekaRail uit 2017 was ook een belangrijke basis. Die gaat over het grensoverschrijdend regionaal spoorvervoer in de omgeving van Maastricht. Toen werd vooropgesteld dat er binnen een jaar een drielandentrein zou rijden. Die zou nu uiteindelijk rijden vanaf begin juli.

Er is veel goede wil bij de beleidsmakers, maar op spoorwegvlak werd twintig jaar lang te weinig vooruitgang geboekt in de Benelux. Als er iets gebeurt, gaat het om de grote verbindingen en daarbij dreigen dan toch fouten te gebeuren, zoals de reservatieplichten en

jeunes peuvent applaudir aux propositions de coopération étroite avec l'Allemagne et les États baltes.

Le Parlement des Jeunes espère entretenir longtemps encore de bonnes relations avec l'Assemblée Benelux (*Applaudissements*).

Le *président* se dit convaincu qu'en dehors de la politique cycliste, les jeunes peuvent apporter une contribution importante sur de nombreux sujets. S'il n'y a pas d'autres questions ou commentaires à adresser au rapporteur, il propose de passer au scrutin.

La proposition de recommandation est adoptée à l'unanimité. (Applaudissements)

L'agenda ferroviaire du Benelux

M. *Jef Van den Bergh* (B), rapporteur, ajoute à propos du sujet précédent que l'Union Benelux présentera la politique cycliste du Benelux mardi au Congrès européen du cyclisme, Velo-city, qui se tiendra à Gand.

Il se félicite que la proposition de recommandation relative à l'agenda ferroviaire du Benelux puisse encore être présentée lors de la dernière séance à laquelle il assistera. Depuis qu'il est devenu membre du Parlement Benelux, en décembre 2007, le sujet du rail a été un fil conducteur. Des recommandations ont été adoptées par le passé et la commission s'est également penchée sur les enseignements tirés de la débâcle du Fyra à l'époque. Elle en a tiré les leçons mais le chemin à parcourir est encore long.

La recommandation porte spécifiquement sur le transport transfrontalier de passagers. Une recommandation a été formulée précédemment en ce qui concerne le transport de marchandises. Une recommandation adoptée précédemment à propos des trains de nuit comprenait déjà un volet sur le transport de passagers à longue distance. La recommandation de 2017 sur EurekaRail a également constitué une base importante. Elle portait sur le transport ferroviaire régional transfrontalier dans la région de Maastricht. À l'époque, on pensait qu'un train desservant les trois pays circulerait dans un délai d'un an. Il sera finalement mis en service au début du mois de juillet.

Les décideurs politiques font preuve d'une évidente bonne volonté mais les progrès réalisés dans la région du Benelux depuis 20 ans sur le front ferroviaire sont insuffisants. Lorsque quelque chose est réalisé, c'est au niveau des grandes liaisons et des erreurs risquent malgré tout

de onmogelijkheid om de lijn te gebruiken op kortere binnenlandse trajecten.

Op 30 juni zou de drielandentrein er komen. Verschillende andere dossiers wachten nog. Hamont-Weert moet enkel maar geëlektrificeerd worden en zou Antwerpen verbinden met Eindhoven, de lijn Terneuzen-Gent is er ook nog niet, een IC-verbinding Antwerpen-Roosendaal blijkt er niet vóór 2028 te komen. De spoorverbindingen Brussel-Luxemburg en Luik-Luxemburg vormen geen aantrekkelijk alternatief omdat ze veel te veel tijd in beslag nemen. Verschillende projecten met andere buurlanden verlopen moeizaam omdat bij de spoorwegmaatschappijen de focus te veel op het eigen land ligt. Herman Welter gaf in maart vorig jaar een overzicht van de grensoverschrijdende spoorwegverbindingen die ooit hebben bestaan en die wachten om terug geactiveerd of verbeterd te worden.

Voor de grensoverschrijdende ticketing is er nog een hele weg te gaan. Hoopvol is het proefproject vanuit *Mobility as a Service* van de Benelux met Noordrijn-Westfalen.

Deze gebreken worden vastgesteld, terwijl er een toenemende behoefte aan goede grensoverschrijdende verbindingen is. Vanuit een andere commissie werd aandacht in deze aanbeveling gevraagd voor de verplaatsingsmogelijkheden van personen met een beperkte mobiliteit.

In de verzoeken wordt gevraagd om de spoornetten van de drie landen met elkaar te verbinden. De intercityverbindingen moeten eigenlijk één groot spoornet worden. Zo kunnen ook toeslagen worden vermeden. Op langere termijn moeten de technische verschillen worden weggewerkt om zo tot een geïntegreerd spoornet te komen.

Voor specifieke verbindingen wordt gevraagd: van de verbinding Amsterdam/Den Haag-Brussel een vrij toegankelijke grensoverschrijdende IC-verbinding te maken met cabotage-mogelijkheid; de lijnen Brussel-Luxemburg en Luik-Luxemburg op te waarderen; opnieuw een IC-verbinding Antwerpen-Roosendaal tot stand te brengen – waarvoor nu 2028 vooropgesteld is; geëlektrificeerd reizigersverkeer tussen Weert en Hamont mogelijk te maken, waardoor Antwerpen en Eindhoven aan elkaar worden gekoppeld; de verbinding Maastricht-Luik op een hoger niveau te brengen; de inzet van reizigerstreinen tussen Gent en Terneuzen te onderzoeken.

d'être commises, comme les exigences en matière de réservation et l'impossibilité d'utiliser la ligne pour des trajets intérieurs plus courts.

Le train des trois pays devait être une réalité le 30 juin. Plusieurs autres dossiers sont encore en attente. La ligne Hamont-Weert, qui n'attend plus que d'être électrifiée, relierait Anvers à Eindhoven, la ligne Terneuzen-Gand n'existe toujours pas non plus et il semble qu'une liaison IC Anvers-Roosendaal ne verra pas le jour avant 2028. Les liaisons ferroviaires Bruxelles-Luxembourg et Liège-Luxembourg ne constituent pas une alternative attrayante car elles sont beaucoup trop longues. Divers projets avec d'autres pays voisins progressent difficilement car les compagnies ferroviaires se concentrent trop sur leur propre territoire. En mars dernier, M. Herman Welter a fourni un aperçu des liaisons ferroviaires transfrontalières qui ont existé et qui attendent d'être réactivées ou améliorées.

Il reste beaucoup à faire pour mettre en place la billetterie transfrontalière. Le projet pilote de *Mobility as a Service* entre le Benelux et la Rhénanie-du-Nord-Westphalie est encourageant.

On s'efforce d'identifier les lacunes mais le besoin de bonnes liaisons transfrontalières se fait de plus en plus sentir. Une autre commission a demandé dans cette recommandation de se pencher sur la question des déplacements des personnes à mobilité réduite.

Il est demandé de relier les réseaux ferroviaires des trois pays. Les liaisons interurbaines devraient en fait devenir un vaste réseau ferroviaire. Cela permettrait d'éviter les suppléments. À plus long terme, il conviendrait d'éliminer les différences techniques afin d'en arriver à un réseau ferroviaire intégré.

Concernant des liaisons spécifiques, il est demandé de faire de la liaison Amsterdam-La Haye-Bruxelles une liaison IC transfrontalière en libre accès avec possibilité de cabotage, d'améliorer les lignes Bruxelles-Luxembourg et Liège-Luxembourg, de rétablir une liaison IC Anvers-Roosendaal (pour laquelle la date de 2028 est désormais avancée), de permettre le transport de passagers électrifié entre Weert et Hamont en reliant Anvers et Eindhoven, d'améliorer la liaison Maastricht-Liège et d'envisager la mise en service de trains de passagers entre Gand et Terneuzen.

Naar aanleiding van de bespreking in Zwolle werd een punt 5 toegevoegd. De capaciteit van sommige spoorgedeelten heeft het moeilijk met de toename van internationale treinen. Vandaar de opmerking dat het binnenlands spoorvervoer niet mag gekannibaliseerd worden door nieuwe internationale verbindingen. Grenzeloos sporen moet gemakkelijker worden gemaakt door geïntegreerde ticketing. Hindernissen voor mensen met een beperking die grensoverschrijdende treinreizen maken, moeten weggewerkt worden, bijvoorbeeld door de erkenningskaarten voor het gereduceerde tarief in elk land op dezelfde manier te behandelen.

De werkzaamheden zijn begonnen in 2017. Nu willen we graag het voorstel van aanbeveling voorleggen, in de hoop dit niet los te laten. Het antwoord van de regeringen moet goed worden opgevolgd. (*Applaus*)

De *voorzitter* is het ermee eens dat alles staat of valt met de *follow-up*. De assemblee moet met de Benelux Unie opvolgen waar aanbevelingen wel of niet worden gevolgd. Dit punt zal aandacht blijven krijgen. De nieuwe Nederlandse en Belgische ministers kunnen hier uitgenodigd worden.

Het voorstel van aanbeveling wordt eenparig aangenomen.

De toekomst van de landbouw

De *voorzitter* herinnert aan het boeiende en erg informatieve panelgesprek in maart in Zwolle over de toekomst van de landbouw en aan de levendige discussies in commissie. Het is een onderwerp dat velen beroert en dat vaak niet alleen rationeel, maar ook emotioneel wordt benaderd. Hij is benieuwd wat hiervan te merken is in de aanbeveling. Mevrouw Rombouts zal nu verslag uitbrengen.

Mevrouw *Tinne Rombouts* (B), rapporteur, vond het prettig samenwerken met haar co-rapporteur Thom van Campen. Samen met de zeer constructieve commissieleden kwamen ze tot de tekst die ze vandaag aan de plenaire vergadering voorleggen.

De toekomst van de landbouw is een gevoelig thema, want het gaat over de productie van ons voedsel. Land- en tuinbouw staan vandaag erg onder druk. Als landbouwers in onze drie landen – maar ook ruim daarbuiten – op straat komen, als ze tijdens onze vergadering in Zwolle aangrijpende getuigenissen lieten horen, is het onze taak als vertegenwoordigers van het volk om hier aandacht aan te schenken. Mevrouw Rombouts houdt vandaag haar laatste interventie en die wil ze benutten

Un point 5 a été ajouté à la suite de la discussion qui s'est tenue à Zwolle. La capacité de certains tronçons de voie ferrée est mise à mal par l'augmentation du nombre de trains internationaux. D'où l'observation selon laquelle le transport ferroviaire national ne doit pas être cannibalisé par de nouvelles liaisons internationales. Le transport ferroviaire sans frontières devrait être facilité par une billetterie intégrée. Les entraves pour les personnes handicapées effectuant des voyages transfrontaliers en train devraient être supprimées, par exemple en réservant dans chaque pays un traitement identique aux cartes d'éligibilité pour le tarif réduit.

Les travaux ont débuté en 2017. Nous souhaitons à présent soumettre la proposition de recommandation, en espérant que le dossier sera pris à bras-le-corps. La réponse des gouvernements devrait faire l'objet d'un suivi approprié. (*Applaudissements*)

Le *président* convient que tout dépend du suivi. L'assemblée doit voir avec l'Union Benelux où des recommandations sont ou non suivies. Cet aspect restera un point d'attention particulier. Nous pouvons inviter ici les nouveaux ministres néerlandais et belges.

La proposition de recommandation est adoptée à l'unanimité.

L'avenir de l'agriculture

Le *président* rappelle le débat passionnant et très instructif qui s'est tenu en mars, à Zwolle, sur l'avenir de l'agriculture et les discussions animées qui ont eu lieu au sein de la commission. C'est un sujet qui touche beaucoup de monde et qui est souvent abordé de manière rationnelle mais aussi émotionnelle. Il a hâte de voir ce qu'il en est résulté au niveau de la recommandation. Mme Rombouts va présenter son rapport.

Mme *Tinne Rombouts* (B), rapportrice, a apprécié de travailler avec son co-rapporteur, M. Thom van Campen. Ils ont rédigé, avec la contribution très constructive des membres de la commission, le texte qu'ils soumettent aujourd'hui à l'assemblée.

L'avenir de l'agriculture est un sujet sensible, car il y va de la production de notre alimentation. L'agriculture et l'horticulture subissent aujourd'hui de fortes pressions. Les agriculteurs de nos trois pays – mais aussi bien au-delà – sont descendus dans la rue, ont délivré des témoignages émouvants lors de notre réunion à Zwolle, et nous avons le devoir, en tant que représentants du peuple, d'y être attentifs. Mme Rombouts prononce aujourd'hui sa dernière intervention et elle veut la mettre

om, samen met deze Benelux-assemblée, het verschil te maken in Europa.

Zoals gezegd, tijdens de hoorzittingen en themabebatten kwamen ook en vooral de landbouwers zelf aan het woord. Verder boden we een podium aan de andere partners in de voedselketen, aan wetenschappers en aan onderzoeks- en overheidsinstellingen, zodat we ons een gefundeerde en geschakeerde mening konden vormen. De boeren staan elke dag met hun laarzen in de praktijk en zij waren dus het best geplaatst om ons op de knelpunten te wijzen. Als de agrarische sector van alle kanten onder druk staat, wil dat zeggen dat we niet op één element kunnen werken, maar dat we een gamma aan oplossingen moeten uitwerken. Dat geldt ten overvloede in grensregio's, want daar is de problematiek nog wat complexer. Bedrijven voeren handel over de grens of hun bedrijf strekt zich zelfs uit tot over de grens. Dan wordt het ingewikkeld als er verschillende regelgeving bestaat aan de ene en aan de andere kant van de grens.

Het uitgangspunt van de resolutie was dat de overheid garant moet staan voor voldoende en kwalitatief hoogstaand – veilig en gezond – voedsel tegen betaalbare prijzen. De landbouw moet daarbij dankzij een goed verdienmodel op een eerlijk inkomen kunnen rekenen. De organisatie van land- en tuinbouw is voor een zeer groot stuk een Europese bevoegdheid, denk aan het Gemeenschappelijk Landbouwbeleid. Maar ook andere regelgevingen, van andere beleidsdomeinen, hebben een grote impact op de sector. En die diverse regelgevende kaders zijn niet altijd op elkaar afgestemd. Tel daarbij nog de nieuwe realiteit van energiecrisissen en geopolitieke instabiliteit en men beseft dat de landbouw met veel onzekere factoren wordt geconfronteerd.

De landbouwers hebben dus veel kopzorgen. Daarbij komt dat de landbouwbevolking sterk veroudert. Het aantal bedrijven neemt af, maar hun omvang neemt toe, wat een niet te verwaarlozen economische impact heeft. Hoe kan de sector verjongen? Hoe kunnen overnames goed worden begeleid? De landbouw is de eerste en meest essentiële schakel in de keten van de voedselvoorziening, maar is het een zwakke schakel. Hoe kan dat worden verholpen?

Elke landbouwer die we hoorden, klaagde over het voortdurend wijzigende regelgevende kader. Dat zorgt voor onzekerheid, psychische druk, onevenredige druk op het verdienmodel, administratieve overlast. Is het dan abnormaal dat mensen ervoor kiezen om hun familiale bedrijf stop te zetten?

à profit, avec cette assemblée Benelux, pour faire la différence en Europe.

Comme nous l'avons dit, les agriculteurs eux-mêmes se sont aussi et surtout exprimés lors des auditions et des débats thématiques. Nous avons par ailleurs aussi donné la parole aux autres acteurs de la chaîne alimentaire, aux scientifiques, aux institutions de recherche et aux organes gouvernementaux afin de pouvoir nous forger une opinion éclairée et nuancée. Les agriculteurs arpentent quotidiennement leurs champs, ils sont donc les mieux placés pour nous signaler les problèmes. Lorsque le secteur agricole est soumis à des pressions de toutes parts, cela signifie que nous ne pouvons pas travailler sur un seul élément mais que nous devons élaborer une série de solutions. C'est particulièrement vrai dans les régions frontalières, où les problèmes sont encore plus complexes. Les entreprises font du commerce de part et d'autre de la frontière et leurs activités s'étendent même au-delà de la frontière. La situation se complique encore lorsque des réglementations différentes sont en vigueur de part et d'autre de la frontière.

Le point de départ de la résolution est que le gouvernement doit garantir une alimentation suffisante et de qualité – sûre et saine – à des prix abordables. L'agriculture doit pouvoir tabler sur des revenus équitables grâce à un bon modèle de rémunération. L'organisation de l'agriculture et de l'horticulture est en grande partie une compétence européenne, songeons à la politique agricole commune. Mais d'autres réglementations, dans d'autres domaines politiques, ont également un impact important sur le secteur. Et ces différents cadres réglementaires ne sont pas toujours harmonisés. Si l'on ajoute à cela la nouvelle réalité des crises énergétiques et de l'instabilité géopolitique, on se rend compte que l'agriculture est confrontée à de nombreux facteurs d'incertitude.

Les agriculteurs sont donc confrontés à de nombreux soucis. En outre, la population agricole vieillit rapidement. Le nombre d'exploitations diminue mais leur taille augmente, ce qui a une incidence économique non négligeable. Comment rajeunir le secteur? Comment bien accompagner les reprises? L'agriculture est le premier et le plus important maillon de la chaîne d'approvisionnement alimentaire, mais c'est un maillon faible. Comment y remédier?

Tous les agriculteurs que nous avons entendus se sont plaints de l'évolution constante du cadre réglementaire. Cela génère de l'incertitude, une pression psychologique, une pression disproportionnée sur le modèle de revenu, des inconvénients administratifs. Est-il dès lors anormal que des personnes choisissent d'abandonner leur exploitation familiale?

Landbouwers werken in de natuur en met de natuur. Ze werken met levend materiaal en zijn onderhevig aan biologische processen en aan klimatologische omstandigheden. Zulke processen verlopen traag en zijn dikwijls niet of moeilijk te sturen. Ook dat is dus een onzekere factor voor hun inkomen en ook dat moet in onze aanbevelingen aandacht krijgen. Tot slot is er de bevolkingsdichtheid hier aan de Noordzee, wat landbouwgrond tot een kostbaar goed maakt. Verdient dat dan geen aparte behandeling door Europa?

Na deze vaststellingen, komt mevrouw Rombouts tot wat er gevraagd wordt in het pakket aanbevelingen. Die werden in zes hoofdstukken gebundeld, waarbij het eerste gaat over het erkennen van de landbouw als strategische sector voor voedselproductie. Gelet op de klimaatverandering en de geopolitieke instabiliteit is de eigen Europese voedselproductie van levensbelang. Op de politieke agenda van de EU moet deze autonome voedselproductie bovenaan staan. Europa hanteert hoge standaarden qua duurzaamheid, veiligheid en kwaliteit van ons voedsel. Die standaarden moet men dan ook hanteren als we voedsel van elders invoeren, want anders is het speelveld niet gelijk. De boeren in de lidstaten willen graag meewerken aan het halen van Europese doelstellingen, maar de lidstaten moet de nodige ruimte krijgen om de weg naar die doelstellingen zelf uit te stippen. Bij nieuwe regelgeving moeten overigens vroeg tijdens het proces impactstudies worden gemaakt.

Het tweede hoofdstuk gaat over de economische veerkracht van de agrarische sector. Als we de landbouw willen laten overleven, moeten we de broodnodige generatiewissel zorgvuldig begeleiden en ervoor zorgen dat de inkomenspositie van de landbouwers binnen de keten wordt versterkt.

Op de derde plaats gaat het over nieuwe verdienmodellen binnen nieuwe ecosysteemmodellen. Nu moeten landbouwers ecologische normen halen, maar ze krijgen amper iets in de plaats. Maar landbouw is ook een economische sector. Boeren moeten de ruimte krijgen om te ondernemen. Er is goed doordachte regelgeving nodig om hen maatschappelijk relevant te laten ondernemen in tijden waarin milieu en klimaat zoveel aandacht krijgen. De commissie denkt daarbij aan haalbare kalenderregels, die veel soepeler moeten zijn om rekening te houden met bijvoorbeeld weersomstandigheden. Tegelijk moet de regelgeving stabiel worden, want de snel opeenvolgende wijzigingen leggen een onhoudbare psychische druk op de boer. Bij noodzakelijke wijzigingen moet er

Les agriculteurs travaillent dans la nature et avec la nature. Ils travaillent avec du matériel vivant et sont soumis à des processus biologiques et aux conditions climatiques. Ces processus sont lents et sont souvent impossibles ou difficiles à contrôler. Il s'agit donc là aussi, au regard de leur revenu, d'un facteur d'incertitude qui doit être pris en compte dans nos recommandations. Enfin, la densité de la population de la région en bordure de la mer du Nord fait des terres agricoles un bien précieux. Cela ne mérite-t-il pas un traitement particulier de la part de l'Europe?

Après ces observations, Mme Rombouts en arrive à ce qui est demandé dans l'ensemble de recommandations. Celles-ci ont été compilées en six chapitres, dont le premier porte sur la reconnaissance de l'agriculture en tant que secteur stratégique pour la production alimentaire. Compte tenu du changement climatique et de l'instabilité géopolitique, la production alimentaire de l'Europe est vitale. L'agenda politique de l'UE doit placer cette production alimentaire autonome en tête des priorités. L'Europe a des normes élevées en termes de durabilité, de sécurité et de qualité de nos aliments. Ces normes doivent donc également être respectées lorsque nous importons des denrées alimentaires d'ailleurs, faute de quoi les règles du jeu ne sont pas équitables. Les agriculteurs des États membres sont désireux de coopérer pour atteindre les objectifs européens mais les États membres doivent disposer de la marge de manœuvre nécessaire pour tracer eux-mêmes la voie vers ces objectifs. Dans le cas de nouvelles réglementations, des études d'impact devraient en outre être réalisées à un stade précoce du processus.

Le deuxième chapitre concerne la résilience économique chez les agriculteurs. Si nous voulons assurer la survie de l'agriculture, nous devons préparer minutieusement le nécessaire changement de génération et veiller à renforcer la position des agriculteurs en matière de revenu dans la chaîne.

En troisième lieu, il est question des nouveaux modèles de revenus dans le cadre de nouveaux modèles d'écosystèmes. Aujourd'hui, les agriculteurs doivent respecter des normes écologiques, mais ne reçoivent pratiquement rien en retour. Or, l'agriculture est aussi un secteur économique. Il faut laisser aux agriculteurs une marge pour entreprendre. Des réglementations bien pensées sont nécessaires pour qu'elles soient socialement pertinentes à une époque où l'environnement et le climat font l'objet d'une large attention. La commission réfléchit en matière de calendrier à des règles réalisables qui devraient être beaucoup plus flexibles pour tenir compte des conditions météorologiques, par exemple. Dans le même temps, les règlements doivent être ren-

ook telkens in een redelijke overgangstermijn worden voorzien, processen op het landbouwbedrijf verlopen immers traag, zoals reeds gezegd. Landbouwers hebben nood aan rechtszekerheid. We vragen ook om een verlaging van de administratieve lasten. Samengevat komt het erop neer dat we vragen dat men de landbouwers meer vertrouwen zou schenken. Het stikstofdebat komt hier ook om de hoek kijken natuurlijk. Dat is volledig op modellen gebaseerd, terwijl je door het op emissies te baseren meer juridische robuustheid en meer draagvlak zou kunnen creëren.

In het vierde hoofdstuk staan aanbevelingen die over innovatie en kennisoverdracht gaan. Inzetten op landbouwonderzoek is vanzelfsprekend nodig om op de maatschappelijke uitdagingen te kunnen antwoorden. We moeten ook nadenken hoe we de door ons opgebouwde kennis beschermen. We willen innovatieve oplossingen stimuleren en snelle, juridisch onderbouwde erkenningsprocedures invoeren. Daarbij wijzen we ook op het belang van permanente opleiding.

Hoofdstuk vijf gaat over de relatie tussen maatschappij en landbouw. Consumenten moeten beter worden geïnformeerd over de uitdagingen waar de landbouw voor staat en over het belang van voedselzekerheid. De korte keten heeft natuurlijk voordelen: consumenten waarderen meer wat er op hun bord komt en de producent krijgt een betere prijs. Maar met de korte keten alleen voedt men geen hele bevolking. Om het consumptiegedrag positief te beïnvloeden, moet je via een studie aan de mensen duidelijk maken wat de correcte ecologische impact is van hun gedrag. Vooral moet er een einde komen aan de kwalijke polarisatie tussen landbouw en natuur, een fenomeen dat de voorbije vijf jaar sterk toenam. Dat zijn geen vijanden van elkaar, ze hebben elkaar nodig. Mevrouw Rombouts neemt de term «*agribashing*» in de mond als ze het heeft over gerichte negatieve berichtgeving en foutieve informatieverspreiding over de landbouwsector en over instanties, bedrijven en personen in die sector. Dat moet actief worden bestreden, zo staat in een van de aanbevelingen. Alles moet bespreekbaar zijn, maar dat moet gebeuren in een correcte dialoog en niet door een sector bewust en systematisch in een negatief daglicht te stellen. Die campagnes zorgen voor een grote psychische druk bij (kandidaat-) land- en tuinbouwers en voor een negatieve beeldvorming bij het publiek. Er moeten dringend wat positieve berichten komen over deze basissector!

plus stables car les changements qui se succèdent rapidement font peser sur les agriculteurs une pression psychologique insoutenable. Dans le cas de changements nécessaires, une période de transition raisonnable doit également être prévue à chaque fois; ainsi qu'il a déjà été dit, les processus dans les exploitations agricoles sont lents. Les agriculteurs ont besoin de sécurité juridique. Nous demandons également une réduction de la charge administrative. En résumé, nous demandons que l'on fasse davantage confiance aux agriculteurs. Le débat sur l'azote joue évidemment un rôle aussi. Il repose entièrement sur des modèles alors qu'en le fondant sur les émissions, on pourrait créer plus de robustesse juridique et davantage d'adhésion.

Le quatrième chapitre comporte des recommandations relatives à l'innovation et au transfert de connaissances. Il est évidemment nécessaire d'investir dans la recherche agricole pour répondre aux défis sociétaux. Nous devons également réfléchir à la manière de protéger les connaissances que nous avons accumulées. Nous voulons encourager les solutions innovantes et instaurer des procédures de reconnaissance rapides et juridiquement solides. Nous soulignons également l'importance de la formation continue.

Le cinquième chapitre traite de la relation entre la société et l'agriculture. Les consommateurs doivent être mieux informés des défis auxquels l'agriculture est confrontée et de l'importance de la sécurité alimentaire. La chaîne courte présente évidemment des avantages: les consommateurs apprécient davantage ce qui se retrouve dans leur assiette et le producteur obtient un meilleur prix. Mais la chaîne courte ne permet pas à elle seule de nourrir toute une population. Pour influencer positivement le comportement de consommation, il faut faire comprendre aux gens, par le biais d'une étude, quel est exactement l'impact écologique de leur comportement. Il faut surtout mettre fin à la polarisation néfaste entre l'agriculture et la nature, un phénomène qui s'est accentué au cours des cinq dernières années. Agriculture et nature ne sont pas antagonistes mais ont besoin l'un de l'autre. Mme Rombouts utilise le terme d'«*agribashing*» pour désigner les informations négatives et la désinformation ciblées sur le secteur agricole et sur les organismes, les entreprises et les personnes qui en font partie. L'une des recommandations préconise de lutter activement contre ce phénomène. Tout doit pouvoir être discuté, mais cela doit se faire dans le cadre d'un dialogue approprié et non en présentant délibérément et systématiquement un secteur sous un jour négatif. Ces campagnes exercent une forte pression psychologique sur les agriculteurs et horticulteurs (potentiels) et créent une image négative auprès du public. Nous avons besoin de toute urgence de messages positifs sur ce secteur de base !

In het zesde hoofdstuk pleit de commissie in haar aanbevelingen voor een inclusieve benadering, een constructieve dialoog tussen de landbouwers en hun organisaties enerzijds en de beleidsmakers, onderzoekers en maatschappelijke organisaties anderzijds.

Tot slot nog iets over de mogelijke toetreding van Oekraïne tot de EU. Dat moet omzichtig worden benaderd met het oog op voedselvoorziening, zekerheid en stabiliteit. In dat geval zal het Gemeenschappelijk Landbouwbeleid zeker extra financiering nodig hebben.

Dit is bij uitstek het forum om de Benelux als een samenhangende regio te bekijken, als drie landen die gelijkaardige troeven en uitdagingen hebben: gunstige klimatologische omstandigheden, goede maar dure landbouwgrond, een hoge bevolkingsdichtheid. Hoe kan die regio zich versterken als belangrijke en duurzame voedselproducent, daar moeten we over nadenken. (*Applaus*)

De heer *Wouter De Vriendt* (B) dankt de rapporteurs en het secretariaat. Een aantal leden van zijn fractie heeft ook actief meegewerkt aan deze aanbeveling en is voorvechter van een gemeenschappelijke aanbeveling over landbouw. Dat er werd gediscussieerd tot vlak voor deze zitting bewijst dat dit een delicate materie is.

Er staan heel wat goede zaken in het voorstel van aanbeveling, de toekomst van de landbouw is belangrijk, het leeft in de media en de politieke debatten, en de fractie van Socialisten, Groenen en Democraten steunt de vraag naar een veerkrachtige en aantrekkelijke landbouwsector, die instaat voor onze voedselvoorziening, rekening houdend met de duurzaamheidsvereisten en een zekere transitie, omdat de druk op het milieu eigenlijk te groot is. De tekst is aangepast en er werd ook rekening gehouden met een aantal opmerkingen vanuit de fractie van de heer De Vriendt. Voor zijn fractie is het besef belangrijk dat de sector onder druk staat, dat een kader moet worden gecreëerd waarbij het milieu en dierenwelzijn worden versterkt en de klimaatverandering wordt bestreden.

Er wordt gewezen op de hoge gemiddelde leeftijd van de landbouwers, de psychische druk die veel landbouwers ervaren, de erkenning dat het intensief gebruik van de leefomgeving zorgt voor een grote ecologische druk. Er wordt een aantal vragen gesteld aan de regeringen. Het is heel belangrijk dat voor ingevoerde producten dezelfde standaarden moeten gelden als voor de eigen productie.

Dans le sixième chapitre, les recommandations de la commission appellent à une approche inclusive, à un dialogue constructif entre d'une part les agriculteurs et leurs organisations et d'autre part les décideurs politiques, les chercheurs et les organisations de la société civile.

Un mot enfin sur l'éventuelle adhésion de l'Ukraine à l'UE. Il convient d'aborder cette question avec prudence en ce qui concerne l'approvisionnement, la sécurité et la stabilité alimentaires. En l'occurrence, la politique agricole commune aura certainement besoin d'un financement supplémentaire.

En l'espèce, il s'agit avant tout d'un forum permettant de considérer le Benelux comme une région cohérente, un ensemble de trois pays présentant des atouts et des défis similaires: des conditions climatiques favorables, des terres agricoles de bonne qualité mais chères, et une forte densité de population. Nous devons mener une réflexion sur la manière de renforcer cette région en tant que producteur alimentaire important et durable. (*Applaudissements*)

M. *Wouter De Vriendt* (B) remercie les rapporteurs et le secrétariat. Certains membres de son groupe ont également participé activement à la rédaction de cette recommandation et sont favorables à une recommandation commune sur l'agriculture. Le fait que des discussions ont été menées jusqu'à la veille de cette session prouve qu'il s'agit d'une question délicate.

Il y a beaucoup de bonnes choses dans la proposition de recommandation, l'avenir de l'agriculture est important, la question est vivace dans les médias et les débats politiques, et le groupe des socialistes, verts et démocrates soutient la demande d'un secteur agricole résilient et attractif qui assure notre approvisionnement alimentaire, prenne en compte les exigences de durabilité et d'une certaine transition, parce que la pression sur l'environnement est en fait excessive. Le texte a été adapté et certaines observations du groupe de M. De Vriendt ont également été prises en compte. Pour ce groupe, il est important de réaliser que le secteur est sous pression, qu'il faut créer un cadre permettant de renforcer l'environnement et le bien-être animal et de lutter contre le changement climatique.

Il est fait référence à l'âge moyen élevé des agriculteurs, à la pression psychologique qu'ils subissent et à la forte pression écologique générée par l'utilisation intensive de l'habitat. Un certain nombre de questions sont adressées aux gouvernements. Il est très important que les produits importés soient soumis aux mêmes normes que la production nationale.

Dit is een uitgebreide, doorwrochte resolutie. Het zou goed zijn als ze unaniem zou kunnen worden aangenomen. Eén passage stelt de fractie van de heer De Vriendt echter voor een probleem: de passage over de relatie tussen maatschappij en landbouw. Hierin staat de belangrijke doelstelling om de polarisatie rond landbouw te overstijgen. Drie lijnen verder staat dan echter een voorstel om «*agribashing*», het negatief belichten van de landbouwsector, bepaalde bedrijven, personen, instanties, door eenieder, «actief te bestrijden». Kan dat in een vrij land waarin men kritiek mag geven? Dit staat haaks op de positieve sfeer van deze tekst. Een journalist die een aspect van de landbouw kritisch wil behandelen, moet dan actief worden bestreden. Die passage kan de heer De Vriendt echt niet steunen. Willen de liberalen daar hun steun aan geven?

Daarom stelt hij een amendement voor dat de positieve sfeer van deze tekst voortzet en waarbij de volgende passages behouden blijven.

De heer De Vriendt leest zijn amendement voor: «Foutieve informatie over de agrarische sector zorgt voor maatschappelijk onbegrip en economische schade, alsook voor grote aarzelingen bij jonge mensen om in de sector in te stappen en voor psychische druk bij land- en tuinbouwers. Gezien het strategisch belang van de sector vragen we om een breed opgezette communicatiecampagne in te stellen ter bevordering van een positieve en evenwichtige beeldvorming over transitie en de landbouw. Dit zal het zelfbeeld en de veerkracht van onze potentiële landbouwers ten goede komen, dit zal bovendien eveneens de waardering voor ons voedsel vergroten.»

Op die manier wordt de negatieve verbeterheid geschrapt. (*Applaus*)

De voorzitter vraagt een reactie van mevrouw Rombouts.

Mevrouw Tinne Rombouts (B), rapporteur, wijst erop dat over die passage gedebatteerd werd. Ze hoopt met haar motivering het negatieve gevoel dat de heer De Vriendt erbij heeft, weg te kunnen nemen.

De hele resolutie kijkt op een positieve manier naar de sector en naar de manier waarop men het debat kan aangaan met eenieder die daarin een rol kan spelen. Eén ding werd door elke landbouwer die gehoord werd aangestipt, dat de negatieve beeldvorming een ongelooflijke druk legt op die mensen. Men moet erkennen dat dat fenomeen aanwezig is. Er mag over elk thema gedebatteerd worden, maar op een constructieve manier, niet op *agribashingsmanier*. Alles mag benoemd worden,

Il s'agit d'une résolution complète et bien réfléchie. Il serait bon qu'elle soit adoptée à l'unanimité. Toutefois, le passage sur les relations entre la société et l'agriculture pose problème au groupe de M. De Vriendt. Il y est fait mention de l'objectif important de surmonter la polarisation autour de l'agriculture. Trois lignes plus loin toutefois, il est proposé de lutter activement contre l'*agribashing*, c'est-à-dire l'image négative donnée du secteur agricole, de certaines entreprises, de certaines personnes, de certains organismes. Est-ce concevable dans un pays libre où la critique est permise? Cela tranche avec l'esprit positif du texte. Un journaliste qui veut critiquer un aspect de l'agriculture devrait donc être activement combattu. M. De Vriendt ne peut vraiment pas soutenir ce passage. Les libéraux le soutiendront-ils?

Il propose donc un amendement qui s'inscrive dans le prolongement de l'esprit positif du texte, en conservant les passages suivants.

M. De Vriendt donne lecture de son amendement: «La désinformation à propos du secteur agricole génère des incompréhensions sociales et des dommages économiques, fait hésiter des jeunes à entrer dans le secteur et peser une pression psychologique sur les agriculteurs et les horticulteurs. Compte tenu de l'importance stratégique du secteur, nous appelons à une large campagne de communication pour promouvoir une image positive et équilibrée de la transition et de l'agriculture. L'image de soi et la résilience de nos agriculteurs potentiels s'en trouvera renforcée et la manière dont nous percevons notre alimentation améliorée.»

L'idée d'acharnement négatif est ainsi gommée. (*Applaudissements*)

Le président invite Mme Rombouts à répondre.

Mme Tinne Rombouts (B), rapportrice, rappelle que ce passage a été débattu. Elle espère, par sa justification, pouvoir dissiper le sentiment négatif qu'il inspire à M. De Vriendt.

L'ensemble de la résolution porte un regard positif sur le secteur et sur la manière d'engager le débat avec tous ceux qui peuvent y jouer un rôle. La perception négative qui fait peser sur eux une pression énorme est un aspect qui a été abordé par tous les agriculteurs qui ont été entendus. Il faut reconnaître que ce phénomène existe. Tous les sujets peuvent être débattus, mais de manière constructive et non pas sous forme d'*agribashing*. Tout peut être nommé, les activités illégales peuvent l'être

illegale activiteit mag benoemd worden, maar daarmee mag men niet de hele sector aanvallen. Inzake «actief bestrijden» kunnen regels worden afgesproken, zoals er voor heel wat zaken regels werden afgesproken binnen de media, bijvoorbeeld over de omgang met diversiteit, met kinderen en jongeren. Negatieve framing om schade aan te richten, is ongewenst. Dat staat hier en dat is een cruciaal element dat beantwoordt aan de signalen uit de landbouwsector.

Daarover is gediscussieerd, er was zelfs een compromis opgesteld. «*Agribashing*» was op een bepaald moment vervangen door «De land- en tuinbouwsector ervaart steeds meer en meer aanvallen door gericht negatief belichten van personen, bedrijven, instanties of sectoren, het bewust negatief framen, anticampagnes, foutieve informatie. Dit is onaanvaardbaar door eender wie en moet actief bestreden worden. Deze aanvallen zorgen immers voor onterecht maatschappelijk onbegrip ten opzichte van de agrarische sector, voor economische schade en voor ongehoorde psychische druk bij land- en tuinbouwers, alsook een aarzeling bij heel wat jonge mensen om in de sector te stappen.» Op dat moment was het woord «aanvallen» misschien nog zwaar en er werd zelfs overwogen om het door «aantijgingen» te vervangen. Dan is echter «actief bestrijden» een probleem.

Het is de bedoeling om de sector positief te benaderen. «*Agribashing*» heeft een duidelijke negatieve connotatie. Dat willen we actief bestrijden en we kiezen voor constructieve dialoog. Mevrouw Rombouts hoopt dat de tekst behouden blijft. (*Applaus*)

De voorzitter vraagt waarom de alternatieve tekst die mevrouw Rombouts daarnet voorlas, niet de tekst is geworden die in de resolutie staat. Kunnen we dat 'actief bestrijden' niet net iets anders verwoorden?

De heer Wouter De Vriendt (B) wil waarschuwen voor een hellend vlak. Dat de beeldvorming positiever moet, staat letterlijk in het amendement dat we voorleggen aan de vergadering. We hebben het over «een breed opgezette communicatiecampagne ten voordele van de landbouw». Maar de media aan banden leggen, wil hij alleszins niet doen! Zo een resolutie zal de heer De Vriendt niet goedkeuren. Hij kan zich met 99,5 procent van de tekst akkoord verklaren, het is zo jammer dat 0,5 procent hem verpest. Wie is de scheidsrechter om te bepalen wat de grens van het constructieve debat overschrijdt? Een journalist moet te allen tijde kritisch kunnen denken en schrijven. Een toekomst geven aan

aussi, mais il ne faut pas s'en servir pour attaquer l'ensemble du secteur. En ce qui concerne la «lutte active», des règles peuvent être convenues, tout comme l'ont été bien des choses dans le cadre des médias, par exemple l'approche de la diversité, des enfants et des jeunes. Il n'est pas souhaitable de recourir à un framing négatif pour causer du tort. C'est ce qui figure ici et c'est un élément déterminant qui répond aux signaux émis par le secteur agricole.

Ce point a été discuté et un compromis a même été trouvé. Le terme «*agribashing*» avait été remplacé par un passage indiquant que le secteur de l'agriculture et de l'horticulture subit de plus en plus d'attaques par la voie d'une présentation négative ciblée de personnes, d'entreprises, d'organismes ou de secteurs, d'une mise en contexte délibérément négative, d'une campagne négative, de désinformation. Cette situation est inacceptable pour quiconque et doit être activement combattue. Ces attaques sont en effet à l'origine d'une incompréhension sociale injustifiée à l'égard du secteur agricole, de dommages économiques et d'une pression psychologique inacceptable chez les agriculteurs et les horticulteurs et induisent chez de nombreux jeunes une réticence à entrer dans le secteur. Le terme «attaque» était peut-être alors encore excessif et il a même été envisagé de le remplacer par «allégations». Mais dans ce cas, les termes «combattre activement» posaient problème.

L'intention est de tendre vers une approche positive du secteur. Le terme «*agribashing*» a une connotation négative évidente. Nous voulons lutter activement contre cela et nous optons pour un dialogue constructif. Mme Rombouts espère que le texte sera maintenu. (*Applaudissements*)

Le président se demande pourquoi le texte alternatif dont Mme Rombouts vient de donner lecture n'a pas été retenu dans la recommandation. Ne pourrions-nous pas rendre quelque peu différemment l'expression «combattre activement»?

M. Wouter De Vriendt (B) a voulu mettre en garde contre le risque de s'engager sur une pente glissante. La nécessité d'une approche plus positive figure telle quelle dans l'amendement que nous soumettons à l'assemblée. Nous parlons d'une «vaste campagne de communication en faveur de l'agriculture». Mais il ne s'agit en aucun cas de brider les médias ! M. De Vriendt n'approuvera pas une telle recommandation. Il peut adhérer à 99,5 % au texte et il est regrettable que 0,5 % vienne gâcher cela. Qui est l'arbitre pour décider ce qui dépasse les limites d'un débat constructif? Un journaliste doit à tout moment être capable de penser et d'écrire de manière critique. Donner un avenir à l'agriculture passe par

de landbouw doet men met al de andere aanbevelingen uit deze resolutie, niet met een heksenjacht op de pers. Mevrouw Rombouts heeft met veel enthousiasme en doorzettingsvermogen getrokken aan deze waardevolle tekst, laten we hem nu niet verknoeien met één al te verbeterd passage.

De *voorzitter* stelt vast dat men het eens is over de grond van de zaak. Als mevrouw Rombouts «foutieve informatie» wil bestrijden, rijst de vraag wat foutieve informatie is. Dan moet de overheid die duidelijk omschrijven. Laten we eerder de nadruk leggen op «positieve beeldvorming». De voorzitter vraagt of zulke tekstuele aanpassingen volstaan om de angst en de emotie uit het debat te halen?

Mevrouw *Tinne Rombouts* (B), rapporteur, vindt een positieve sensibiliseringscampagne natuurlijk iets om toe te juichen. Dat staat al in de tekst. Het dispuut gaat nu over de term «*agribashing*» en over de manier om dat te bestrijden. Dat gaat niet over een op feiten gebaseerd negatief bericht in een krant, dat gaat over bewuste negatieve stemmingmakerij tegen de landbouwsector. We hebben dat in de tekst gedefinieerd. Moeilijker was het om het begrip «actief bestrijden» te definiëren. Misschien kunnen we dat geladen begrip vervangen door «stoppen»? Dan geven we een maatschappelijk signaal en kan de regering zelf nagaan hoe ze dat «stoppen» invullen.

De *voorzitter* vindt dit een goed voorstel. Hij apprecieert het ook sterk dat er een levendig parlementair debat wordt gevoerd over een resolutie. Misschien moeten de twee rapporteurs samen met de heer De Vriendt gedurende een tiental minuten overleggen hoe ze de uiteindelijke tekst zullen formuleren, zodat we straks over dat compromis kunnen stemmen. (*Instemming*)

Deelname van personen met een handicap aan het maatschappelijk leven

De *voorzitter* herinnert eraan dat in Zwolle aandacht werd besteed aan dit onderwerp. Het komt erop aan hoe hier follow-up aan wordt gegeven. Er zou een gehandicaptenkaart moeten komen die in de hele Benelux geldig is.

De rapporteur, de heer Daan De Kort, kan niet aanwezig zijn. Om ervoor te zorgen dat opvolging wordt gegeven aan de aanbeveling die in Zwolle werd aangenomen, vraagt de voorzitter de hulp van de Benelux Unie.

toutes les autres recommandations de cette résolution, pas par une chasse aux sorcières contre la presse. Mme Rombouts a rédigé cet excellent et précieux texte avec beaucoup d'enthousiasme et de ténacité, ne le gâchons pas par un passage excessif.

Le *président* observe qu'il y a un accord sur le fond. Si Mme Rombouts entend lutter contre les informations erronées, il faut se demander ce qui constitue une information erronée. Les autorités devraient alors proposer une définition précise. Mettons plutôt l'accent sur la «perception positive». Le président demande si de tels ajustements textuels suffiraient à gommer le côté piquant et émotionnel du débat.

Mme *Tinne Rombouts* (B), rapportrice, considère qu'une campagne de sensibilisation positive est évidemment une bonne chose. Cela figure déjà dans le texte. Le différend porte à présent sur le terme «*agribashing*» et sur la manière de le combattre. Il ne s'agit pas d'un rapport journalistique négatif fondé sur des faits mais d'une atmosphère négative créée délibérément au détriment du secteur agricole. Nous avons défini cela dans le texte. Il a été plus difficile de définir l'expression «combattre activement». Peut-être pourrions-nous dire «mettre fin»? Nous enverrions ainsi un signal social et le gouvernement pourrait déterminer lui-même comment il définit cet «fin».

Le *président* estime qu'il s'agit d'une bonne proposition. Il apprécie également beaucoup qu'une recommandation donne lieu à un débat parlementaire animé. Peut-être les deux rapporteurs et M. De Vriendt devraient-ils se réunir pendant une dizaine de minutes pour discuter de la manière dont ils formuleront le texte final, afin que nous puissions voter ultérieurement sur ce compromis. (*Assentiment*)

Participation des personnes handicapées à la vie sociale

Le *président* rappelle que cette question a fait l'objet d'une attention particulière à Zwolle. Il s'agit à présent de déterminer quelle suite y réserver. Il conviendrait d'instaurer une carte de handicap valable dans tout le Benelux.

Le rapporteur, M. Daan De Kort, ne peut être présent. Pour assurer le suivi de la recommandation adoptée à Zwolle, le président s'est adressé à l'Union Benelux.

Joint meeting of the Education and Health Committees of the Baltic Assembly regarding automatic recognition of higher education degrees in the region, Vilnius, 8 March 2024

Mevrouw *Patricia Creutz* (B) vertegenwoordigde op 8 maart het Benelux Parlement op een gezamenlijke vergadering van het *Education, Science and Culture Committee* en het *Health, Welfare and Family Committee* van de Baltische Assemblée in Vilnius. Er waren ook vertegenwoordigers van de Noordse Raad aanwezig. Er werd van gedachten gewisseld over de wederzijdse automatische erkenning van diploma's.

De Benelux-landen en de Baltische staten sloten eerder al een multilateraal verdrag over de automatische wederzijdse erkenning van diploma's in het hoger onderwijs. Tegen 2025 wil de Europese Unie tot een geïntegreerde Europese Onderwijsruimte komen. De Europese Commissie heeft dit samenwerkingsverband dan ook sterk aangemoedigd en beschouwt het als een voorbeeld voor de andere lidstaten. Ook in de Noordse Raad staat dit thema hoog op de agenda, maar er is nog steeds geen concreet resultaat.

In Vilnius werd tussen de vertegenwoordigers van de betrokken assemblees een debat gevoerd over de uitbreiding van de wederzijdse, automatische erkenning van diploma's, niet enkel naar andere landen toe, maar ook naar beroepskwalificaties in het hoger secundair onderwijs. Daarbij rijzen heel wat concrete vragen, bijvoorbeeld op het vlak van de kwaliteit. De onderwijsstelsels van de Noordse, Baltische en Benelux-landen zijn erg vergelijkbaar en de onderwijsprogramma's worden steeds meer op mekaar afgesteld om de kwaliteit te kunnen garanderen. Dit geldt niet noodzakelijk voor andere landen en ook de arbeidsmarkt kan erg verschillend zijn van land tot land. Bovendien is de vraag of dit alles wel haalbaar is tegen 2025, en of een meer stapsgewijze aanpak niet wenselijk is.

In september 2020 heeft de Europese Commissie een belangrijke Mededeling gedaan, die enkele prioriteiten bepaalt met het oog op het tot stand brengen van de Europese Onderwijsruimte. De bevordering van automatische wederzijdse erkenning van kwalificaties van hoger en hoger secundair onderwijs en opleiding en de resultaten van leerperioden in het buitenland, is een hoeksteen van dit beleid. De Europese Raad nam reeds in 2018 een aanbeveling aan met een duidelijke definitie en de noodzakelijke stappen om de uitvoering van de automatische erkenning te versnellen, zowel voor wie kwalificaties heeft behaald als voor wie ervaringen met leermobiliteit in de EU heeft opgedaan. Een uitgebreide analyse van de Europese Commissie in februari 2023

Joint meeting of Education and Health Committees of the Baltic Assembly regarding automatic recognition of higher education degrees in the region, Vilnius, 8 march 2024

Mme *Patricia Creutz* (B) a représenté le Parlement Benelux lors d'une réunion jointe de la Commission de l'Enseignement, de la Science et de la Culture et de la Commission de la Santé, du Bien-être et de la Famille de l'Assemblée balte à Vilnius, le 8 mars. Des représentants du Conseil nordique étaient également présents. Il a été procédé à un échange de vues sur la reconnaissance mutuelle automatique des diplômes.

Les pays du Benelux et les États baltes ont précédemment conclu un traité multilatéral sur la reconnaissance mutuelle automatique des diplômes de l'enseignement supérieur. D'ici 2025, l'Union européenne souhaite réaliser un espace européen intégré de l'Enseignement. La Commission européenne a donc fortement encouragé ce partenariat et le considère comme un exemple pour les autres États membres. Ce thème figure également parmi les priorités du Conseil nordique, mais aucun résultat concret n'a encore été engrangé jusqu'ici.

À Vilnius, les représentants des assemblées concernées ont débattu de l'extension de la reconnaissance mutuelle et automatique des diplômes, non seulement à d'autres pays, mais aussi aux qualifications professionnelles dans l'enseignement secondaire supérieur. De nombreuses questions concrètes ont été soulevées, notamment en ce qui concerne la qualité. Les systèmes éducatifs des pays nordiques, baltes et du Benelux sont très similaires et les programmes éducatifs sont de plus en plus harmonisés pour garantir la qualité. Ce n'est pas nécessairement le cas dans d'autres pays et le marché du travail peut également être très différent d'un pays à l'autre. Par ailleurs, il est permis de se demander si tout cela est réalisable d'ici 2025 et si une approche plus progressive n'est pas souhaitable.

En septembre 2020, la Commission européenne a fait une importante communication pour définir certaines priorités en vue de la création de l'Espace européen de l'Enseignement. La promotion de la reconnaissance mutuelle automatique des qualifications de l'enseignement supérieur et du deuxième cycle de l'enseignement secondaire ainsi que des résultats des périodes d'apprentissage à l'étranger est une pierre angulaire de cette politique. Le Conseil européen avait déjà adopté en 2018 une recommandation comportant une définition claire et les mesures nécessaires pour accélérer la mise en œuvre de la reconnaissance automatique, tant pour les personnes qui ont obtenu des qualifications que pour celles qui ont vécu des expériences de mobilité d'apprentissage dans

leert dat er weliswaar hier en daar vooruitgang is geboekt, maar dat er nog heel wat werk aan de winkel is.

Het kernwoord is *vertrouwen*. Ook de wederzijdse, automatische erkenning van diploma's in de Benelux kon pas worden gerealiseerd na langdurig en herhaald aandringen. Een eerste aanbeveling van het Benelux Parlement dateert al van 2007! Pas in 2015 kwam er een Benelux Beschikking van het Comité van Ministers betreffende de automatische, wederzijdse en generieke niveau-erkenning van diploma's hoger onderwijs.

Met dit initiatief, dat in 2018 werd uitgebreid tot de doctoraten en de «*associate degrees*», namen de drie landen het voortouw in de Europese Unie. De Benelux-beschikking was immers een primeur. Deze samenwerking werd enkel mogelijk gemaakt omdat er voldoende vertrouwen was, gebaseerd op gemeenschappelijke kwaliteitsstandaarden en afspraken over kwaliteitscontrole.

Vanzelfsprekend moet worden geluisterd naar onderwijsspecialisten en hun eventuele bezwaren, onder meer op het vlak van de talenkennis. Uiteindelijk is het echter belangrijk dat op het politieke niveau een pad wordt uitgetekend. De arbeidsmarkt vraagt immers een steeds grotere mobiliteit en ook studenten zijn veel mobieler. Bij een uitbreiding van de wederzijdse, automatische erkenning van diploma's is het belangrijk om te leren uit de ervaringen op het terrein en te luisteren naar werkgevers, onderwijsspecialisten en de studenten.

Het Benelux Parlement zal tijdens zijn plenaire zitting in december 2024 een themadebat wijden aan deze aangelegenheid. De komende maanden wordt bekeken in welke mate er concrete stappen kunnen worden gezet met de ons omringende regio's, zoals bijvoorbeeld de Grande Région en de Eurometropool Lille-Kortrijk-Tournai en welke volgende stappen mogelijk zijn. Mevrouw Creutz hoopt dat het themadebat in december zal leiden tot concrete resultaten op het terrein. (*Applaus*)

Conference «Energy future of the Baltic States: addressing regional challenges together», Vilnius, 16-17 May 2024

Mevrouw *Patricia Creutz* (B) nam samen met de dames Closener en Agostino deel aan de energieconferentie van Vilnius in mei van dit jaar. Dit thema staat ook bij de Benelux hoog op de agenda en het bezoek van deze delegatie aan de conferentie had dus zeker een

l'UE. Une analyse complète réalisée par la Commission européenne en février 2023 montre que si des progrès ont été réalisés ci et là, il reste encore beaucoup à faire.

Confiance, tel est le mot clé. Même la reconnaissance mutuelle et automatique des diplômes dans le Benelux n'a pu être réalisée qu'après des efforts longs et répétés. Une première recommandation du Parlement Benelux a été adoptée dès 2007! Ce n'est qu'en 2015 que le Comité de ministres a adopté une décision Benelux sur la reconnaissance automatique, mutuelle et générique des diplômes de l'enseignement supérieur.

Avec cette initiative, qui a été étendue aux doctorats et aux «*associate degrees*» en 2018, les trois pays sont devenus des précurseurs au sein de l'Union européenne. La décision du Benelux était en effet une première. La coopération n'a été rendue possible que grâce à l'existence d'une confiance suffisante, fondée sur des normes de qualité communes et des accords en matière de contrôle de la qualité.

Il faut bien évidemment être à l'écoute des spécialistes de l'Enseignement et de leurs objections éventuelles, entre autres concernant les compétences linguistiques. Mais il est important, en définitive, qu'une voie soit tracée au niveau politique. Le marché du travail exige une mobilité toujours plus grande et les étudiants aussi sont beaucoup plus mobiles. Pour étendre la reconnaissance mutuelle et automatique des diplômes, il est important de tirer les leçons de l'expérience sur le terrain et d'entendre ce qu'ont à dire les employeurs, les spécialistes de l'éducation et les étudiants.

Le Parlement Benelux consacrera un débat thématique à cette matière lors de sa session plénière de décembre 2024. Nous verrons dans les prochains mois si des mesures concrètes peuvent être prises avec les régions qui nous entourent, comme la Grande Région et l'Eurométropole Lille-Courtrai-Tournai, et quelles étapes prochaines sont envisageables. Mme Creutz espère que le débat thématique de décembre débouchera sur des résultats concrets sur le terrain. (*Applaudissements*)

Conférence «Energy future of the Baltic States: addressing regional challenges together», Vilnius, 16-17 May 2024

Mme *Patricia Creutz* (B) a participé, avec Mmes Closener et Agostino, à la conférence sur l'énergie qui s'est tenue à Vilnius en mai de cette année. Ce thème figurant également en bonne place à l'ordre du jour du Benelux, la visite de cette délégation à la conférence a

meerwaarde, mede ter voorbereiding van de conferentie die we hierover zelf zullen organiseren in Oostende in oktober 2025.

De voorzitter van de *Baltic Assembly*, *Andrius Kupčinskis*, benadrukte dat de conferentie zou focussen op de energietoekomst van de Baltische staten. Hij wees op de aanzienlijke vooruitgang die is geboekt sinds de inval van Rusland in Oekraïne, waarbij de Baltische staten ijverig werken en samenwerken aan een onafhankelijker en zekerder energiebeleid.

Er waren twee sessies. De eerste sessie ging over die noodzakelijke samenwerking om de energieonafhankelijkheid in de regio te vergroten. Een interessante tussenkomst werd aangeleverd door de heer Thierry Segard, adjunct-directeur van het *NATO Energy Security Centre of Excellence*, die erop wees dat tegenstanders energie als wapen gebruiken, wat een gecoördineerde en alomvattende aanpak vereist om kritieke energie-infrastructuur te beschermen, betrouwbare energievoorziening te verzekeren, en de samenwerking tussen de militaire, private en publieke sectoren te verbeteren. Segard benadrukte de rol van de NAVO in het ondersteunen van landen en partners bij het aangaan van uitdagingen op het gebied van energiezekerheid.

Bij het belichten van het Benelux-perspectief, ging mevrouw Creutz zelf vooral in op de bredere Europese context. Ook zij wees op de grote impact van de Russische inval in Oekraïne op de economie en energiezekerheid van de regio. Ze benadrukte dat de Baltische staten en de Benelux-landen moeten samenwerken om een veerkrachtige energiemarkt te creëren. Ze had het over de EU-sancties tegen Rusland en de heroriëntatie van de Europese energieleveringen, en over het gebruik van bevroren Russische tegoeden voor de wederopbouw van Oekraïne. Ze onderstreepte de noodzaak van grensoverschrijdende samenwerking voor de groene transitie en verwoordde het gedeelde publieke sentiment in de Benelux-landen voor versnelde klimaatactie.

De tweede sessie ging over het harmoniseren van de benaderingen van hernieuwbare energie en het aanmoedigen van gezamenlijke projecten. Er werd verwezen naar de vooruitgang die is geboekt op het gebied van windenergie en zonne-energie. Als belangrijkste prioriteiten voor energietransformatie werden opgesomd: veilingen van hernieuwbare energiebronnen, elektrificatie van het wegvervoer, regionale waterstof- en elektriciteitsinfrastructuur, koolstofvrije productenindustrie en versterking van elektriciteitsnetten.

assurément apporté une plus-value, en vue notamment de la préparation de la conférence que nous organiserons nous-mêmes sur ce sujet à Ostende, en octobre 2025.

Le président de l'Assemblée balte, M. *Andrius Kupčinskis*, a souligné que la conférence entendait mettre l'accent sur l'avenir énergétique des États baltes. Il a souligné les progrès significatifs réalisés depuis l'invasion de l'Ukraine par la Russie, indiquant que les États baltes travaillent et coopèrent assidument pour mettre en place une politique énergétique plus indépendante et plus sûre.

Il y a eu deux sessions. La première a été axée sur la coopération nécessaire pour renforcer l'indépendance énergétique de la région. Une intervention intéressante a été faite par M. Thierry Segard, directeur adjoint du Centre d'excellence de l'OTAN pour la sécurité énergétique, qui a souligné que l'adversaire utilise l'énergie comme une arme, ce qui nécessite une approche coordonnée et globale pour protéger les infrastructures énergétiques critiques, assurer un approvisionnement énergétique fiable et améliorer la coopération entre le secteur militaire, le secteur privé et le secteur public. M. Segard a souligné le rôle de l'OTAN dans le soutien apporté aux pays et aux partenaires pour relever les défis de la sécurité énergétique.

Mme Creutz a présenté la perspective du Benelux et a principalement mis l'accent sur le contexte européen plus large. Elle a également souligné l'impact majeur de l'invasion russe en Ukraine sur l'économie et la sécurité énergétique de la région. Elle a souligné la nécessité pour les États baltes et les pays du Benelux de travailler de concert pour mettre en place un marché de l'énergie résilient. Elle a évoqué les sanctions de l'UE contre la Russie et la réorientation des approvisionnements énergétiques européens, ainsi que l'utilisation des avoirs russes gelés pour la reconstruction de l'Ukraine. Elle a enfin souligné la nécessité d'une coopération transfrontalière pour la transition verte et a exprimé le sentiment partagé dans les pays du Benelux en faveur d'une action climatique accélérée.

La deuxième session s'est concentrée sur l'harmonisation des approches en matière d'énergies renouvelables et sur l'encouragement de projets communs. Il a été question des progrès réalisés dans le domaine de l'énergie éolienne et solaire. Les principales priorités en matière de transformation énergétique ont été énumérées comme suit: mise aux enchères des énergies renouvelables, électrification du transport routier, création d'une infrastructure régionale pour l'hydrogène et l'électricité, décarbonation des industries des produits et renforcement des réseaux électriques.

Mevrouw Annette Holmberg-Jansson, lid van de Noordse Raad, deelde het Noordse perspectief op energiesamenwerking. Ook zij besprak de impact van de recente geopolitieke gebeurtenissen op de energieprijzen en de toename van energiearmoede en benadrukte het belang van stabiele prijssystemen en publieke betrokkenheid bij projecten voor hernieuwbare energie.

Net zoals het Benelux Parlement een belangrijke rol kan spelen op het vlak van energietoekomst en -veiligheid, wil de Baltische Assemblée samen met de Baltische Raad van Ministers een belangrijke rol blijven spelen bij het bevorderen van dialoog, samenwerking en gezamenlijke actie om een veerkrachtige, veilige en duurzame energietoekomst voor het Oostzeegebied te realiseren. (*Applaus*)

Nordic Council Theme Session, Tórshavn, Faeröer Islands, 8-9 April 2024

De heer *Jef Van den Bergh* (B) was samen met de heer Karl Vanlouwe en de secretaris-generaal van het Benelux Parlement aanwezig bij het themadebat over veiligheid, vrede en paraatheid in de Noord-Atlantische Oceaan van de Noordse Raad.

De voorzitter van de Noordse Raad, Bryndis Haraldsdóttir, merkte op dat nieuwe mondiale spanningen steeds meer voelbaar zijn in de Noord-Atlantische Oceaan en het Noordpoolgebied en verwelkomde het Finse en Zweedse lidmaatschap van de NAVO.

De belangrijkste spreker was viceadmiraal Louise Dedichen, de Noorse militaire vertegenwoordiger bij de NAVO. Zij begon met te zeggen dat de veranderingen in het veiligheidsbeleid in de Noordse regio in de afgelopen jaren groter zijn geweest dan in de afgelopen decennia. De uitbreiding van de NAVO is een direct gevolg van de Russische agressie in Oekraïne. Een paar jaar geleden had niemand gedacht dat Zweden en Finland de 75^e verjaardag van de NAVO als leden zouden vieren.

De viceadmiraal merkte op dat de Scandinavische landen de afgelopen decennia misschien meer hebben ontwapend dan ze hadden moeten – dat geldt, denkt de heer Van den Bergh, niet alleen voor de Scandinavische landen.

Een van de gebieden waarop de viceadmiraal mogelijkheden ziet voor nauwere Noordse samenwerking, is infrastructuur om het vervoer tussen de landen te vergemakkelijken. Ze pleitte ook voor standaardisatie van defensiematerieel en training en zei dat het essentieel is

Mme Annette Holmberg-Jansson, membre du Conseil nordique, a présenté la perspective nordique en matière de coopération énergétique. Elle a également évoqué l'impact des récents événements géopolitiques sur les prix de l'énergie et l'augmentation de la pauvreté énergétique, et a souligné l'importance de disposer de systèmes de tarification stables et de l'implication du public dans les projets d'énergie renouvelable.

Tout comme le Parlement Benelux peut jouer un rôle majeur dans l'avenir et la sécurité énergétiques, l'Assemblée balte, en collaboration avec le Conseil de ministres balte, souhaite continuer à jouer un rôle important dans la promotion du dialogue, de la coopération et de l'action commune afin de parvenir à un avenir énergétique résilient, sûr et durable pour la région de la mer Baltique. (*Applaudissements*)

Nordic Council Theme Session, Tórshavn, Faeröer Islands, 8-9 april 2024

M. *Jef Van den Bergh* (B) a assisté, avec M. Karl Vanlouwe et la secrétaire générale du Parlement Benelux, au débat thématique du Conseil nordique sur la sécurité, la paix et la préparation dans l'Atlantique Nord.

La présidente du Conseil nordique, Mme Bryndis Haraldsdóttir, a indiqué que les nouvelles tensions mondiales se font de plus en plus sentir dans l'Atlantique Nord et l'Arctique et s'est félicitée de l'adhésion de la Finlande et de la Suède à l'OTAN.

L'oratrice principale était la vice-amirale Louise Dedichen, représentante militaire de la Norvège auprès de l'OTAN. Elle a tout d'abord indiqué que les changements en matière de politique de sécurité de la région nordique ont été plus importants au cours des dernières années qu'au cours des décennies précédentes. L'expansion de l'OTAN est une conséquence directe de l'agression russe en Ukraine. Il y a quelques années, nul n'aurait imaginé que la Suède et la Finlande célébreraient le 75^e anniversaire de l'OTAN en tant que membres de l'alliance.

La vice-amirale a relevé que les pays nordiques se sont peut-être désarmés plus qu'il n'aurait fallu au cours des dernières décennies – ce qui, selon M. Van den Bergh, ne vaut pas que pour les pays nordiques.

L'un des domaines où la vice-amirale entrevoit des possibilités de coopération nordique plus étroite est l'amélioration de l'infrastructure dans le but de faciliter le transport entre les pays. Elle a également appelé de ses vœux la standardisation des équipements de défense

dat de Noordse landen jonge mensen werven voor hun strijdkrachten.

Namens het Benelux Parlement nam Karl Vanlouwe het woord en richtte zich op de Noordzee en het belang van de beveiliging van de infrastructuur en legde zo de link met het debat dat hier vandaag werd gevoerd. Hij wees in dit verband ook de conferentie van Oostende in het najaar.

Tijdens de Noordzeetop van april 2023 maakten verschillende ministers afspraken over de beveiliging van windparken, met behulp van de inzet van drones.

Als de Noordzeelanden meer willen inzetten op energiebeveiliging, zijn middelen nodig zoals software die verdachte activiteiten opspoorde en volgt, cameratoezicht op zee, drones met mobiele camera's en strengere beveiligingsplannen van de private beheerders van de energie-infrastructuur. De viceadmiraal bevestigde het belang van de beveiliging van de infrastructuur en de noodzaak tot samenwerking.

De voorzitter van de Noordse Raad concludeerde dat meer leren over veiligheidskwesties echt belangrijk is

Nog een aantal andere punten kwamen aan bod. Tot slot werd een werkbezoek gebracht aan een telecombedrijf en aan een energiecentrale.

Op deze conferentie bleek nogmaals dat versterking van de samenwerking in deze onzekere tijden en uitwisseling van best practices absoluut noodzakelijk zijn. Democratie en vrede worden versterkt door middel van strategische partnerschappen en interparlementaire samenwerking. (*Applaus*)

Joint Meeting of the Security and Health Committees of the Baltic Assembly, Vilnius, 25-26 April 2024 – Visit at the Mechanized Infantry Brigade «Iron Wolf»

De voorzitter stelt voor dat de bevindingen van de heer De Vriendt, die aanwezig was op deze *Joint Meeting*, schriftelijk worden neergelegd.

et l'harmonisation de la formation, déclarant qu'il est essentiel pour les pays nordiques de recruter des jeunes pour leurs forces armées.

S'exprimant au nom du Parlement Benelux, M. Karl Vanlouwe a traité de la mer du Nord et de l'importance de la sécurité des infrastructures, établissant ainsi d'ores et déjà un lien avec notre débat de ce jour. Dans ce contexte, il a également évoqué la conférence d'Ostende qui se tiendra à l'automne.

Lors du sommet de la mer du Nord d'avril 2023, plusieurs ministres ont conclu des accords sur la sécurité des parcs éoliens par le recours à des drones.

Si les pays de la mer du Nord entendent renforcer la sécurité énergétique, ils devront pouvoir tabler sur des moyens tels que des logiciels de détection et de suivi d'activités suspectes, des caméras de surveillance en mer, des drones munis de caméras mobiles et des plans de sécurité plus stricts arrêtés par les opérateurs privés d'infrastructures énergétiques. La vice-amirale a confirmé l'importance de la protection des infrastructures et la nécessité d'une coopération.

Le président du Conseil nordique a conclu qu'il est très important d'en apprendre davantage au sujet des questions de sécurité.

Un certain nombre d'autres points ont encore été soulevés. Enfin, une visite de travail a été effectuée dans une entreprise de télécommunications et une centrale électrique.

La conférence a démontré une fois encore qu'en cette période d'incertitudes, le renforcement de la coopération et l'échange de bonnes pratiques sont absolument nécessaires. Les partenariats stratégiques et la coopération interparlementaire renforcent la démocratie et la paix. (*Applaudissements*)

Joint Meeting of the Security and Health Committees of the Baltic Assembly, Vilnius, 25-26 April 2024 – Visit at the Mechanized Infantry Brigade «Iron Wolf»

Le président propose que les conclusions de M. De Vriendt, qui a assisté à cette réunion jointe, soient déposées par écrit.

Neerlegging van antwoorden van de regeringen op vroeger aangenomen aanbevelingen en schriftelijke vragen

De *voorzitter* zegt dat de aanbevelingen werden bezorgd aan de regeringen. De heer Weekers laat weten hier momenteel geen toelichting bij te kunnen geven. Het gaat met name over aanbeveling nr. 938/02 over het waterbeheer, mede naar aanleiding van de zware overstromingen in Limburg en Wallonië in juli 2021. Die reactie wordt opgenomen in de notulen en verspreid onder de leden.

Hiermee is de voorzitter aan het einde van de agenda gekomen, maar het punt 'De toekomst van de landbouw' moet nog afgerond worden, waarvoor hij het woord geeft aan de heer De Vriendt.

De toekomst van de landbouw (voortzetting)

De heer *Wouter De Vriendt* (B) kan meedelen dat er een gezamenlijk voorstel is. Dat houdt in dat de paragraaf die begint met «*agribashing*» wordt vervangen door «Foutieve informatie over de agrarische sector en aantijgingen met het bewuste doel om de landbouw en de landbouwer in een negatief daglicht te zetten, zorgen voor maatschappelijk onbegrip en economische schade, alsook voor grote aarzelingen bij jonge mensen om in de sector te stappen en voor psychische druk bij land- en tuinbouwers, en dat is onaanvaardbaar». In de paragraaf die start met «Gezien het strategisch belang» is het voorstel om de woorden «performante sensibiliserende» te schrappen om taalkundige redenen en het woord «communicatiecampagnes» te vervangen door «bewustwordingscampagnes». De rapporteurs gaan daarmee akkoord. Als dit amendement wordt goedgekeurd, dan garandeert de fractie van de heer De Vriendt om de hele tekst goed te keuren.

De *voorzitter* stelt voor, vermits er geen opmerkingen zijn, deze paragraaf over te nemen.

Het voorstel van aanbeveling wordt eenparig aangenomen. (Applaus)

De vergadering wordt gesloten om 18.25 uur.

Zaterdag 15 juni 2024: werkbezoek aan de haven van Rotterdam

Op zaterdag 15 juni 2024 brachten de leden van het Beneluxparlement een bezoek aan de Tweede Maasvlakte en de haven van Rotterdam. Tijdens een rondvaart

Dépôt des réponses des gouvernements à des recommandations et questions écrites antérieures

Le *président* indique que les recommandations ont été remises aux gouvernements. M. Weekers signale qu'il ne peut pas les expliciter pour l'instant. Il s'agit plus particulièrement de la recommandation 938/02 sur la gestion de l'eau, à la suite notamment graves inondations survenues dans le Limbourg et en Wallonie en juillet 2021. Cette réponse figurera dans le procès-verbal et sera distribuée aux membres.

Le président en est ainsi arrivé à la fin de l'ordre du jour. Il reste toutefois à clôturer le point relatif à l'Avenir de l'agriculture, pour lequel il donne la parole à M. De Vriendt.

L'avenir de l'agriculture (continuation)

M. *Wouter De Vriendt* (B) annonce qu'une proposition commune a pu être définie. Il s'agit de remplacer le paragraphe commençant par «*agribashing*» par «la diffusion d'informations erronées sur le secteur agricole et des allégations dans le but délibéré de présenter l'agriculteur et l'agriculture sous un jour négatif engendrent une incompréhension sociétale, entraînent des dommages économiques, suscitent chez les jeunes une grande crainte à entamer une activité dans le secteur et font peser sur les agriculteurs et les horticulteurs une forte pression psychologique, ce qui est inacceptable;». Dans le paragraphe commençant par «Compte tenu de l'importance stratégique», il est proposé de supprimer les mots «sensibilisation performante» pour des raisons linguistiques et de remplacer le mot «campagnes de communication» par «campagnes de sensibilisation». Les rapporteurs sont d'accord. Si cet amendement est approuvé, le groupe de M. De Vriendt garantit l'approbation de l'ensemble du texte.

Le *président* propose, puisqu'il n'y a pas d'observations, d'adopter ce paragraphe.

La proposition de recommandation est adoptée à l'unanimité. (Applaudissements)

La séance est levée à 18 h 25.

Samedi 15 juin 2024: visite de travail au port de Rotterdam

Le samedi 15 juin 2024, des membres du Parlement du Benelux ont visité la Deuxième Maasvlakte et le port de Rotterdam. Au cours d'une visite en bateau, ils

kregen de leden een presentatie van Mark Dijk over de uitdagingen waar het Havenbedrijf voor staat.

Digitalisering en de energietransitie zijn uitdagingen waar de haven op dit moment voor staat. Het Havenbedrijf werkt samen met veel bedrijven in het havengebied en met andere havens aan een sterke CO₂-neutrale toekomst voor de haven. Daarvoor is duidelijke richting en heldere regelgeving nodig was de boodschap van het Havenbedrijf. Er wordt door hen sterk ingezet op de energie- en grondstoffentransitie en de daarvoor benodigde infrastructuur. Een uitdaging in de energietransitie is het gebruik van ruimte, veel ontwikkelingen voor nieuwe energie nemen meer ruimte in beslag.

De leden van het Benelux Parlement kregen de gelegenheid vragen te stellen en gingen in gesprek met het Havenbedrijf over de geopolitieke uitdagingen waar de haven voor staat, over de energietransitie, over Porthos en de samenwerking met andere havens. Zo werkt de haven van Rotterdam ook samen met de havens in het cluster ARRA (Antwerp, Rotterdam, Rijn, Ruhr Area). Deze haven zijn nauw verbonden en vormen een groot industrieel cluster, waarin men ook werkt aan de energietransitie.

ont assisté à une présentation de Mark Dijk sur les défis auxquels l'autorité portuaire est confrontée.

La numérisation et la transition énergétique figurent parmi les défis auxquels le port est actuellement confronté. En collaboration avec de nombreuses entreprises de la zone portuaire et d'autres ports, l'autorité portuaire travaille à un avenir solide et neutre en CO₂ pour le port. L'autorité portuaire souligne la nécessité d'une orientation et de réglementations claires pour y parvenir. L'autorité portuaire s'est fortement engagée dans la transition énergétique et la transition des matières premières, ainsi que dans l'infrastructure nécessaire à cette fin. L'un des défis de la transition énergétique est l'utilisation de l'espace; de nombreux projets liés aux nouvelles énergies nécessitent davantage d'espace.

Les membres du Parlement du Benelux ont pu poser des questions et engager une discussion avec l'autorité portuaire sur les défis géopolitiques auxquels le port est confronté, la transition énergétique, Porthos et la coopération avec d'autres ports. Par exemple, le port de Rotterdam coopère également avec les ports du cluster ARRA (Antwerp, Rotterdam, Rhine, Ruhr Area). Ces ports sont étroitement liés et forment un grand cluster industriel qui travaille également sur la transition énergétique.