

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

11 maart 2025

BELEIDSVERKLARING (*)

Noordzee

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

11 mars 2025

**EXPOSÉ D'ORIENTATION
POLITIQUE (*)**

Mer du Nord

Zie:

Doc 56 **0767/ (2024/2025)**:
001 tot 017: Beleidsverklaringen.

(*) Overeenkomstig artikel 121*bis* van het Reglement.

Voir:

Doc 56 **0767/ (2024/2025)**:
001 tot 017: Exposés d'orientation politique.

(*) Conformément à l'article 121*bis* du Règlement.

01189

N-VA	: Nieuw-Vlaamse Alliantie
VB	: Vlaams Belang
MR	: Mouvement Réformateur
PS	: Parti Socialiste
PVDA-PTB	: Partij van de Arbeid van België – Parti du Travail de Belgique
Les Engagés	: Les Engagés
Vooruit	: Vooruit
cd&v	: Christen-Democratisch en Vlaams
Ecolo-Groen	: Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen
Open Vld	: Open Vlaamse liberalen en democraten
DéFI	: Démocrate Fédéraliste Indépendant

Afkorting bij de nummering van de publicaties:		Abréviations dans la numérotation des publications:	
DOC 56 0000/000	Parlementair document van de 56 ^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer	DOC 56 0000/000	Document de la 56 ^e législature, suivi du numéro de base et numéro de suivi
QRVA	Schriftelijke Vragen en Antwoorden	QRVA	Questions et Réponses écrites
CRIV	Voorlopige versie van het Integraal Verslag	CRIV	Version provisoire du Compte Rendu Intégral
CRABV	Beknopt Verslag	CRABV	Compte Rendu Analytique
CRIV	Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaalde beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen)	CRIV	Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes)
PLEN	Plenum	PLEN	Séance plénière
COM	Commissievergadering	COM	Réunion de commission
MOT	Moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)	MOT	Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)

Een veilige en duurzame Noordzee, motor van onze welvaart

Inleiding

De Noordzee is een van de meest dynamische en veelzijdige zeeën ter wereld. Ze is een economische draaischijf, een bron van duurzame energie en een cruciale ecologische habitat. Dagelijks varen er schepen doorheen, onderweg naar wereldhavens, leveren windmolenparken stroom aan honderdduizenden gezinnen en transporteren onderzeese kabels en pijpleidingen energie en data. Bovendien herbergt de Noordzee een grote mariene rijkdom. Onze Noordzee leeft en haar toekomst vraagt om een evenwichtige en doortastende aanpak.

Met een exclusieve economische zone van 3.454 km² is onze Noordzee een strategisch gebied. Ze speelt een sleutelrol als ecosysteem, en in onze economie, energiebevoorrading en dataverkeer, maar is ook kwetsbaar voor hybride dreigingen en criminele infiltratie. Daarom zetten we vol in op **veiligheid**.

Die aandacht voor veiligheid omvat niet alleen de veiligheid van en op de Noordzee, onze zeehavens en de daar aanwezige kritieke infrastructuur, maar ook de strijd tegen de georganiseerde (drugs)criminaliteit. Niet alleen vormen onze havens, met Antwerpen als tweede grootste haven in Europa, belangrijke knooppunten voor criminele activiteiten, ook infiltreren criminelen in de maritieme vaarroutes en organiseren ze criminele activiteiten op zee. Drugs worden bijvoorbeeld overgeladen tussen schepen of in zee gedropt waarna andere vaartuigen ze recupereren. We voorzien dan ook in acties in en rond de zeehavens om te strijden tegen de verschillende criminele fenomenen, zo ook tegen mensensmokkel.

Tegelijkertijd blijft de Noordzee een belangrijke **economische motor**. Van scheepvaart en visserij over innovatieve aquacultuur tot de verdere uitbouw van de offshore windenergie: de mogelijkheden en opportuniteiten van de Noordzee, ook in een Europees en internationaal verband, zijn enorm.

De uitdaging? Dit alles in balans houden met een **duurzaam beheer** van de Noordzee, zodat de rijke mariene biodiversiteit van de Noordzee niet alleen behouden blijft, maar wordt versterkt voor toekomstige generaties.

Une mer du Nord sûre et durable, moteur de notre prospérité

Introduction

La mer du Nord est l'une des mers les plus dynamiques et les plus variées au monde. Elle constitue un pôle économique, une source d'énergie durable et un habitat écologique essentiel. Tous les jours, des navires la sillonnent pour rejoindre les ports du monde entier, des parcs éoliens y produisent de l'électricité pour des centaines de milliers de familles et des câbles et pipelines sous-marins y transportent de l'énergie et des données. La mer du Nord abrite également une grande richesse marine. Notre mer du Nord est vivante, et son avenir exige une approche équilibrée et audacieuse.

Avec une zone économique exclusive de 3454 km², notre mer du Nord est une zone stratégique. En tant qu'écosystème, elle joue un rôle clé dans notre économie, notre approvisionnement en énergie et le trafic de données. Elle est toutefois vulnérable aux menaces hybrides et aux infiltrations criminelles. C'est pourquoi nous nous engageons pleinement dans la **sécurité**.

Cette attention portée à la sécurité ne concerne pas uniquement la sécurité de la mer du Nord, de nos ports maritimes et des infrastructures critiques qui s'y trouvent, mais aussi la lutte contre la criminalité organisée (liée à la drogue). Nos ports, dont Anvers est le deuxième plus grand d'Europe, sont non seulement des plaques tournantes importantes pour les activités criminelles, mais les criminels infiltrent également les routes maritimes et organisent leurs activités criminelles en mer. Les drogues, par exemple, passent d'un navire à l'autre ou sont jetées à la mer, avant d'être récupérées par d'autres embarcations. Nous prévoyons donc des actions dans et autour des ports maritimes pour lutter contre les différents phénomènes criminels, y compris le trafic de migrants.

Dans le même temps, la mer du Nord reste un important **moteur économique**. De la navigation et de la pêche au développement de l'énergie éolienne en mer en passant par l'aquaculture innovante, les possibilités et les opportunités offertes par la mer du Nord, également dans un contexte européen et international, sont énormes.

Le défi qui se présente à nous consiste à équilibrer ces multiples facettes grâce à une **gestion durable** de la mer du Nord, afin de préserver la richesse de sa biodiversité marine, mais aussi de la renforcer pour les générations futures.

Ons beleid steunt, samengevat, op de volgende **drie ambities**:

1. *Een veilige Noordzee;*
2. *De Noordzee als motor van onze welvaart;*
3. *Duurzaam beheer van de Noordzee.*

Om alle belangen met elkaar te verzoenen, zullen we nauw samenwerken met onze federale collega's die bevoegdheden hebben die gerelateerd zijn aan de Noordzee, alsook met de Vlaamse regering en overheid.

Ambitie 1 – Een veilige Noordzee

De geopolitieke realiteit dwingt ons om de veiligheid van onze Noordzee, de kritieke infrastructuur in de Noordzee, onze schepen en onze zeehavens beter dan ooit te bewaken. Van Russische activiteiten in de Baltische Zee en Noordzee tot criminele netwerken die onze havens en vaarroutes infiltreren: we nemen geen risico's en doen het nodige om de veiligheid waar mogelijk te versterken.

Internationale dreigingen en georganiseerde misdaad aanpakken

We versterken vooreerst onze maritieme veiligheid. Daarbij zijn monitoring en het delen van real-time data essentieel voor een goede maritieme beeldvorming. Samenwerking met de andere partners van het **Maritiem Informatiekruispunt** (MIK) zoals de Scheepvaartpolitie, en douane is daarbij van groot belang omdat dit toelaat om snel en gecoördineerd te reageren op verdachte activiteiten, veiligheidsdreigingen en milieuproblemen. **Defensie** is binnen het MIK een bijzondere partner, gelet op de operationele middelen en capaciteit waarover Defensie beschikt en die kunnen worden ingezet in het kader van de beveiliging van de Noordzee. Door real-time informatie te delen en risicoanalyses uit te voeren, kunnen incidenten – zoals sabotage, smokkel of ongevallen – sneller worden opgespoord en aangepakt, wat cruciaal is voor de bescherming van onze zeehavens als kritieke infrastructuur en het waarborgen van de maritieme veiligheid. We werken hiervoor ook samen met de Vlaamse overheid en private partners.

De strijd tegen drugscriminaliteit en mensenhandel intensifiëren we via de **European Ports Alliance**, een publiek-private samenwerking die werd gestart onder het Belgische voorzitterschap van de Raad van de Europese Unie in de eerste helft van 2024. We zullen

En résumé, notre politique repose sur les **trois ambitions** suivantes:

1. *Une mer du Nord sûre;*
2. *La mer du Nord, moteur de notre prospérité;*
3. *Une gestion durable de la mer du Nord.*

Pour concilier tous les intérêts, nous travaillerons en étroite collaboration avec nos collègues fédéraux qui assument des compétences liées à la mer du Nord, ainsi qu'avec le gouvernement et les pouvoirs publics flamands.

Ambition 1 – Une mer du Nord sûre

La réalité géopolitique nous oblige plus que jamais à assurer la sécurité de notre mer du Nord, de ses infrastructures critiques, de nos navires et de nos ports maritimes. Qu'il s'agisse des activités russes en mer Baltique et en mer du Nord ou des réseaux criminels qui infiltrent nos ports et nos routes maritimes, nous ne prenons aucun risque et faisons le nécessaire pour renforcer la sécurité lorsque cela est possible.

Lutte contre les menaces internationales et la criminalité organisée

Nous renforçons avant tout notre sécurité maritime. Le monitoring et le partage des données en temps réel sont à cet égard essentiels pour une bonne cartographie maritime. La coopération avec les autres partenaires du **carrefour d'information maritime** (CIM), tels que la police de la navigation et les douanes, est capitale car elle permet de réagir rapidement et de manière coordonnée aux activités suspectes, aux menaces pour la sécurité et aux problèmes environnementaux. La **Défense** est un partenaire privilégié au sein du CIM, compte tenu des moyens opérationnels et des capacités dont elle dispose et qu'elle est en mesure de déployer dans le cadre de la sûreté en mer du Nord. Le partage d'informations en temps réel et l'analyse des risques permettent de détecter et de traiter plus rapidement les incidents tels que le sabotage, la contrebande ou les accidents, ce qui s'avère essentiel pour protéger les infrastructures critiques que sont nos ports maritimes, et garantir la sécurité maritime. Nous travaillons également à cette fin avec les pouvoirs publics flamands et des partenaires privés.

Nous intensifions la lutte contre la criminalité liée à la drogue et la traite des êtres humains via l'**alliance des ports européens**, un partenariat public-privé qui a été lancé sous la présidence belge du Conseil de l'Union européenne au premier semestre de 2024. Nous

verder inzetten op deze Alliance om zo op gestructureerde wijze de veiligheid in de Europese havens te vergroten.

Daarnaast is samenwerking met onze (Noordzee-) buurlanden, stakeholders en de verschillende betrokken en bevoegde overheidsinstanties essentieel om de maritieme beveiliging te versterken en een veilige omgeving te creëren voor het geheel van onze activiteiten op zee. Op internationaal niveau dringen we er daarom op aan dat alle schepen verplicht beschikken over AIS (Automatisch Identificatiesysteem). We bepleiten een aanpassing van de **Europese regelgeving** om data-uitwisseling in het kader van beveiliging te versoepelen. Tot slot onderhouden we het *NorthSeal* data-uitwisselingsplatform met de Noordzeelanden en de NAVO en zullen dit verder laten ontwikkelen.

Havenbeveiliging: geen zwakke schakels

Onze zeehavens zijn wereldspelers en vormen zo ook cruciale toegangspoorten tot de Belgische en Europese economie. Deze strategische rol maakt hen evenwel ook kwetsbaar voor criminele infiltratie. Op 1 juni 2024 is de aangepaste en uitgebreide **Wet Maritieme Beveiliging** in werking getreden. Naast versterking van de toegangscontroles tot de havens werd in 2025 gestart met de verificatie van havenpersoneel in kritieke functies en de handhaving van havenverboden op terminals. We blijven inzetten op het voortzetten van deze en andere maatregelen die werden genomen onder het herziene wettelijke kader, waaronder een uniform handhavingsbeleid en het gebruik van biometrie.

We erkennen de rol van de parketten in havendossiers als cruciale schakel tussen gerechtelijke autoriteiten, politiediensten en havenbesturen. Dankzij deze coördinatie wordt de handhaving ter plaatse versterkt en neemt de slagkracht toe om criminele activiteiten, zoals drugssmokkel en sabotagepogingen, sneller en doeltreffender aan te pakken.

Op Europees niveau blijven we ijveren om de screeningsprocedures voor havenpersoneel in kritieke functies ook in te voeren in de andere lidstaten, alsook voor een **effectieve uitwisseling** van de noodzakelijke informatie voor deze screening met andere EU-lidstaten. De European Ports Alliance is daarvoor het aangewezen platform. Van daaruit kan ook worden ingezet op monitoringstechnieken om verschuivingen in de illegale logistieke drugstrafiek te identificeren en om zo doelgerichtere maatregelen te nemen. De inzet van bredere

continuerons à œuvrer en faveur de cette alliance afin de renforcer la sécurité dans les ports européens de manière structurée.

En outre, la coopération avec nos voisins (de la mer du Nord), les parties prenantes et les différentes instances publiques concernées et compétentes est essentielle pour renforcer la sûreté maritime et créer un environnement sûr pour toutes nos activités en mer. Au niveau international, nous insistons donc pour que tous les navires soient obligatoirement équipés d'un système d'identification automatique (SIA). Nous préconisons une modification de la **réglementation européenne** pour faciliter l'échange de données dans le contexte de la sûreté. Enfin, nous assurons la maintenance de la plateforme d'échange de données *NorthSeal* avec les pays de la mer du Nord et l'OTAN, et nous la ferons évoluer.

Sûreté portuaire: pas de maillons faibles

Nos ports maritimes sont des acteurs internationaux et représentent dès lors des portes d'accès cruciales aux économies belge et européenne. Cependant, ce rôle stratégique les rend également vulnérables aux infiltrations criminelles. La **loi relative à la sûreté maritime**, modifiée et élargie, est entrée en vigueur le 1^{er} juin 2024. Outre le renforcement des contrôles d'accès aux ports, l'année 2025 a vu débuter la vérification du personnel portuaire occupant des postes critiques ainsi que l'application d'interdictions portuaires dans les terminaux. Nous restons déterminés à poursuivre ces mesures et d'autres démarches prises dans le cadre légal révisé, dont une politique d'application uniforme et l'utilisation de la biométrie.

Nous reconnaissons le rôle des parquets dans les dossiers portuaires en tant que lien essentiel entre les autorités judiciaires, les services de police et les autorités portuaires. Cette coordination renforcera l'application de la loi sur place et permettra de lutter plus rapidement et plus efficacement contre les activités criminelles telles que le trafic de drogue et les tentatives de sabotage.

Au niveau européen, nous continuons à œuvrer pour l'introduction de procédures de screening pour le personnel portuaire occupant des postes critiques dans les autres États membres également, ainsi que pour un **échange efficace** des informations nécessaires à ce screening avec les autres États membres de l'UE. L'alliance des ports européens constitue la plateforme indiquée à cet effet. Depuis cette plateforme, des techniques de monitoring peuvent également être déployées pour identifier les glissements dans la logistique du trafic

infrastructuur zoals camera's en drones zorgt voor een nog betere beveiliging.

Ook binnen onze landsgrenzen blijven we monitoren of drugstrafieken zich niet logistiek verleggen naar onze binnenhavens en willen we de toegang tot havenfaciliteiten beter controleren.

Op internationaal niveau zullen we het voortouw nemen om de *International Ship and Port Facility Security-code* wereldwijd uit te breiden in functie van de strijd tegen de internationale georganiseerde misdaad met het ook op wereldwijde implementatie. Dit moet de georganiseerde criminaliteit, het waterbedeffect en de infiltratie in havens tegengaan door strengere en geüniformeerde beveiligingsnormen op te leggen en risicoanalyses te verfijnen. We streven dus naar een geharmoniseerde aanpak waarbij havens wereldwijd **dezelfde veiligheidsstandaarden** hanteren, zodat criminele netwerken geen misbruik kunnen maken van verschillen of lacunes in regelgeving over verschillende landen heen.

Strikte inspecties en cyberveiligheid

Een sterk handhavingsbeleid is essentieel op één van de drukst bevaren scheepvaartroutes ter wereld. We houden scherp **toezicht** op Belgische en buitenlandse schepen om zowel milieuverontreiniging als veiligheidsrisico's tegen te gaan.

We hechten veel belang aan nauwe samenwerking binnen de Kustwacht en actualiseren het samenwerkingsakkoord tussen de Kustwachtpartners samen met de betrokken entiteiten van het Vlaamse Gewest met als doel een versterkte governancestructuur te verwezenlijken. We zetten eveneens in op een optimalisatie van de informatiedeling tussen de Havenkapiteindienst en de andere overheidsdiensten zoals o.a. de politiediensten, douane, FOD Mobiliteit, de gewestelijke instanties, etc. De federale overheid zal haar verantwoordelijkheid nemen omtrent de ondersteuning en opvolging van de veiligheidstaken die aan de Havenkapiteindiensten werden toegewezen.

Daarnaast pakken we **cyberdreigingen** aan. Ook ons deel van de Noordzee, met zijn cruciale kritieke infrastructuur en economische activiteiten is een potentieel doelwit voor cyberaanvallen. Daarom heeft DG Scheepvaart van de FOD Mobiliteit de opdracht gekregen om een sectorale risicoanalyse uit te voeren, in lijn met de regelgeving rond de weerbaarheid van kritieke entiteiten (CER-Richtlijn). In de toekomst zou ook Defensie hierbij

de drugre et, partant, pour prendre des mesures plus ciblées. Le déploiement d'une infrastructure plus large, comprenant des caméras et des drones par exemple, permettra d'améliorer encore la sûreté.

Même à l'intérieur de nos frontières nationales, nous continuons à surveiller si les trafics de drogue ne font pas l'objet d'un détournement logistique vers nos ports intérieurs. En outre, nous voulons mieux contrôler l'accès aux installations portuaires.

Au niveau international, nous prendrons l'initiative d'étendre à l'échelle planétaire le Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires dans le cadre de la lutte contre la criminalité organisée internationale, en vue d'une mise en œuvre mondiale. L'objectif est de lutter contre la criminalité organisée, l'effet "waterbed" et l'infiltration dans les ports en imposant des normes de sûreté plus strictes et uniformes et en affinant les analyses de risques. Nous visons donc une approche harmonisée dans laquelle les ports du monde entier appliquent **les mêmes normes de sécurité** afin que les réseaux criminels ne puissent pas profiter des différences ou lacunes réglementaires entre différents pays.

Inspections strictes et cybersécurité

Une politique d'application rigoureuse est essentielle sur l'une des routes maritimes les plus fréquentées au monde. Nous **surveillons** de près les navires belges et étrangers afin de prévenir tant la pollution de l'environnement que les risques pour la sécurité.

Nous attachons une grande importance à une étroite collaboration au sein de la garde côtière et nous actualisons l'accord de coopération entre les partenaires de la garde côtière avec les entités concernées de la Région flamande, dans le but de renforcer la structure de gouvernance. Nous nous engageons également à optimiser l'échange d'informations entre la capitainerie et les autres services publics comme les services de police, les douanes, le SPF Mobilité, les instances régionales, etc. L'autorité fédérale prendra ses responsabilités en ce qui concerne le soutien et le suivi des tâches de sécurité confiées aux services de capitainerie.

Nous nous attaquons également aux **cybermenaces**. Notre partie de la mer du Nord, avec ses infrastructures critiques et ses activités économiques cruciales, est également une cible potentielle de cyberattaques. C'est la raison pour laquelle la DG Navigation du SPF Mobilité a été chargée d'effectuer une analyse des risques sectorielle, conformément à la réglementation relative à la résilience des entités

kunnen worden betrokken. Op basis van deze analyse werken we samen met het Nationaal Crisiscentrum de nodige uitvoeringsbesluiten uit.

Bescherming van pijpleidingen en kabels

Onze Noordzee is een uniek platform en cruciale schakel in het **energietransport**. Daarom monitoren we de regelgeving voor het vervoer van gas en vloeistoffen via pijpleidingen in zee en passen we ze aan waar nodig om de veiligheid te waarborgen, rekening houdend met nieuwe producten, technologische vooruitgang en de groei van het grondgebruik.

De risico-analyses en beveiligingsplannen die voor deze infrastructuur worden opgesteld, worden uiteraard ook meegenomen in de monitoring van de Noordzee door andere partners, waaronder Defensie.

Weerbaarheid tegen extreme weersomstandigheden

Om de veiligheid op de Noordzee te vergroten, bouwen we aan meer weerbaarheid tegen extreme weersomstandigheden. We hanteren een geïntegreerde aanpak met verbeterde monitoring, slim verkeersbeheer, preventieve maatregelen en gerichte infrastructurele aanpassingen. Daarbij overwegen we onder andere de uitbreiding van het sensornetwerk en de implementatie van een *Vessel Traffic Service* buiten de territoriale wateren. Tevens zullen we de internationale samenwerking intensiveren om grensoverschrijdende risico's gezamenlijk aan te pakken.

Ambitie 2 – De Noordzee als motor van onze welvaart

Onze Noordzee en zeehavens vormen een essentiële pijler voor onze welvaart. Om alle aanwezige belangen in evenwicht te brengen, stellen we een nieuw **Marien Ruimtelijk Plan** (2026-2034) op dat een duurzame balans garandeert tussen transport, energie, zeevisserij en ecologie. Het wordt gecoördineerd door de dienst Marien Milieu (FOD Volksgezondheid), in overleg met alle betrokken partners en diensten.

Hierbij zullen we erover waken dat sectoren niet tegen elkaar worden uitgespeeld. Bij de afbakening van zones zullen we kijken naar het goed zoneren van economische activiteiten en de cumulatieve impact ervan aanpakken. Om de ontwikkeling van aquacultuur en visserij-mogelijkheden te blijven faciliteren, bekijken we de ontwikkeling van **zones voor commerciële en**

critiques (directive CER). À l'avenir, la Défense pourrait également être impliquée dans cet exercice. Sur la base de cette analyse, nous élaborerons, en collaboration avec le Centre de crise national, les arrêtés d'exécution nécessaires.

Protection des pipelines et des câbles

Notre mer du Nord est une plateforme unique et un maillon essentiel du **transport d'énergie**. C'est pourquoi nous suivons la réglementation régissant le transport de gaz et de liquides par pipelines en mer et l'adaptions si nécessaire pour garantir la sécurité, en tenant compte des nouveaux produits, des progrès technologiques et de l'évolution dans l'utilisation des sols.

Les analyses de risques et les plans de sûreté établis pour cette infrastructure seront bien sûr également intégrés dans la surveillance de la mer du Nord par d'autres partenaires, dont la Défense.

Résilience face aux conditions météorologiques extrêmes

Afin d'accroître la sécurité en mer du Nord, nous renforçons notre résilience face aux conditions météorologiques extrêmes. Nous utilisons une approche intégrée avec une surveillance améliorée, une gestion intelligente du trafic, des mesures préventives et des adaptations ciblées des infrastructures. Dans ce contexte, nous envisagerons, entre autres, d'étendre le réseau de capteurs et d'implémenter un service de trafic maritime (*Vessel Traffic Service*) en dehors des eaux territoriales. Nous intensifierons également la coopération internationale afin de faire face ensemble aux risques transfrontaliers.

Ambition 2 – La mer du Nord, moteur de notre prospérité

Notre mer du Nord et nos ports maritimes constituent un pilier essentiel de notre prospérité. Pour équilibrer tous les intérêts en présence, nous élaborerons un nouveau **plan d'aménagement des espaces marins** (2026-2034) qui garantit un équilibre durable entre le transport, l'énergie, la pêche maritime et l'écologie. Il est coordonné par le service Milieu marin (SPF Santé publique), en concertation avec tous les partenaires et services concernés.

Ce faisant, nous veillerons à ne pas opposer les secteurs les uns aux autres. En ce qui concerne la délimitation des zones, nous veillerons à délimiter correctement les activités économiques et à prendre en considération leur impact cumulatif. Afin de faciliter le développement de l'aquaculture et des possibilités de pêche, nous étudions la possibilité de créer des **zones**

industriële activiteiten (zogenaamde CIA-zones). We clusteren meerdere functies (energie, monitoring, veiligheid, aquacultuur) en streven naar het meest rechtvaardige gebruik van de mariene ruimte, waarbij conflicten met andere vormen van gebruik tot een minimum worden beperkt en de integriteit van het marien milieu behouden blijft.

Sterke maritieme sector, duurzame groei

Een sterke maritieme sector is de ruggengraat van onze economie. We versterken de Belgische en Europese maritieme cluster door in te zetten op innovatie, digitalisering en duurzaamheid.

We blijven ons, samen met de minister van Financiën, inzetten voor een competitief en **rechtszeker fiscaal kader voor de maritieme sector**. We verwezenlijken in dat verband de vrijstelling van de roerende voorheffing in het kader van rompbevrachting, waarbij we deze vrijstelling koppelen aan doelstellingen voor de vergroening van de Belgische vloot, de uitbreiding van het tonnagetaksstelsel voor multipurpose schepen en het actualiseren en rationaliseren van het stelsel van sociale zekerheid van de zeevarenden, zonder de verworven rechten van de huidige aangeslotenen in te perken. Door deze maatregelen te realiseren, zorgen we ervoor dat België aantrekkelijk blijft als maritieme hub, de private offshore en mariene sector versterkt, en internationaal competitief blijft door sterk in te zetten op de nationale en Europese expertise.

We zetten ons actief in om de rol van ons land in de Europese en internationale maritieme besluitvorming te versterken en bij te dragen aan een duurzaam en competitief maritiem beleid. We nemen het voortouw in het sluiten van internationale akkoorden om de mondiale maritieme scheepvaart onder **een gelijk speelveld** te brengen, zowel op fiscaal vlak als wat uitstoot betreft. Om deze doelstellingen te realiseren, willen we een prominente rol spelen in de **Internationale maritieme organisatie (IMO)** en streven we ernaar om deel uit te maken van de Raad van deze organisatie. Dit biedt België de mogelijkheid om invloed uit te oefenen op beleidsbeslissingen en internationale normen actief vorm te geven. Op het vlak van duurzaamheidsmaatregelen staan we niet toe dat nieuwe IMO initiatieven reeds bestaande Europese wetgeving afzwakken, of dat toekomstig IMO-beleid nieuwe Europese initiatieven rond vergroening van de scheepvaart in de weg staat.

Onze inspanningen zijn erop gericht om België niet alleen een stem te geven in de maritieme wereld, maar om een leidende rol op te nemen in onderwerpen die belangrijk zijn voor de Belgische maritieme sector en om

d'activités industrielles et commerciales (zones AIC). Nous regroupons ensuite plusieurs fonctions (énergie, surveillance, sécurité, aquaculture) et visons l'utilisation la plus équitable de l'espace marin, en limitant au maximum les conflits avec d'autres utilisations et en préservant l'intégrité du milieu marin.

Un secteur maritime fort, une croissance durable

Un secteur maritime fort est l'épine dorsale de notre économie. Nous renforçons le cluster maritime belge et européen en nous concentrant sur l'innovation, la numérisation et la durabilité.

Avec le ministre des Finances, nous poursuivons notre engagement pour un **cadre fiscal compétitif et juridiquement sûr pour le secteur maritime**. À cet égard, nous réaliserons l'exonération du précompte mobilier dans le cadre de l'affrètement coque nue, tout en conditionnant cette exonération à des objectifs de verdissement de la flotte belge, l'extension du régime de taxation au tonnage pour les navires polyvalents et l'actualisation ainsi que la rationalisation du régime de sécurité sociale des marins, sans réduire les droits acquis des personnes actuellement affiliées. En mettant en œuvre ces mesures, nous veillons à ce que la Belgique reste une plateforme maritime attractive, à renforcer le secteur privé offshore et maritime et à rester compétitifs au niveau international en nous appuyant fortement sur l'expertise nationale et européenne.

Nous nous engageons activement à renforcer le rôle de notre pays dans le processus décisionnel maritime européen et international et à contribuer à une politique maritime durable et compétitive. Nous prenons l'initiative de conclure des accords internationaux afin de mettre le transport maritime mondial sur **un pied d'égalité** tant sur le plan fiscal qu'en matière d'émissions. Pour réaliser ces objectifs, nous entendons jouer un rôle de premier plan dans l'**Organisation maritime internationale (OMI)** et nous avons pour ambition de faire partie du Conseil de cette organisation. Cela permettra à la Belgique d'influer sur les décisions politiques et de façonner activement les normes internationales. En ce qui concerne les mesures de durabilité, nous ne permettrons pas que de nouvelles initiatives de l'OMI viennent affaiblir la législation européenne en vigueur, ni que la future politique de l'OMI entrave de nouvelles initiatives européennes de verdissement de la navigation.

Nos efforts visent non seulement à faire entendre la voix de la Belgique dans le monde maritime, mais aussi à jouer un rôle moteur dans des questions importantes pour le secteur maritime belge et à apporter structurellement

structureel bij te dragen aan een eerlijke en duurzame internationale scheepvaartsector.

Digitale ontwikkelingen brengen heel wat opportuniteiten met zich, ook in een snel veranderende transportwereld, waar de innovatieve ontwikkeling van de mogelijkheden van **autonome vaart** meer en meer onder de aandacht komt. Dit kan efficiënte, veiligere en kostenbesparende oplossingen bieden die congestie en emissies verminderen. We ontwikkelen een wettelijk kader voor autonome vaar- en voertuigen in samenspraak met de deelstaten, waarmee we deze technologie alle kansen geven. We zetten in op de ontwikkeling van duidelijke regels en standaarden als fundament voor een toekomstgericht regelgevend kader.

Energie op zee

Offshore energie vormt een belangrijk onderdeel van de huidige energiemix en die van de toekomst. Bovendien hebben we in België een sterk uitgebouwde private offshoresector die bijdraagt aan onze welvaart. Onze offshorewindturbineparken zijn goed voor 10 % van de elektriciteitsconsumptie van onze gezinnen. We zetten dan ook in op de **verdere en toekomstgerichte ontwikkeling van offshore windenergie** op de Noordzee. Samen met de deelstaten voeren we een ambitieus beleid om het aandeel offshore windenergie nog te verhogen, waarbij we ook de mogelijkheden buiten onze territoriale wateren verkennen.

Daarnaast zullen we, samen de minister van Energie, de gemaakte afspraken voor de Prinses Elisabeth-zone uitvoeren en de resultaten van de tender voor kavel 1 evalueren. We onderzoeken of de voorwaarden voor kavels 2 en 3 zouden moeten worden bijgestuurd, rekening houdend met de opmerkingen en terugkoppeling van de marktpelers, en rekening houdend met de geopolitieke situatie inclusief mogelijke (cyber)dreigingen. De realisatietermijn voor windparken wordt verlengd naar vijf jaar. We onderzoeken of bepaalde gehanteerde parameters hebben geleid tot een stijging van de kosten in vergelijking met onze buurlanden. Op korte termijn zal een beslissing genomen worden over de configuratie van het energie-eiland.

We werken samen met de minister van Energie een beleidskader uit met het oog op de repowering van de bestaande offshore zones, met het oog op het maximaliseren van de capaciteit. Gelet op het belang van interconnectie en voldoende stroomaanbod zullen we verder inzetten op de samenwerking met de Noordzeelanden met het oog op de verdere uitrol van een netwerk op de Noordzee.

notre contribution à un secteur maritime international équitable et durable.

Les développements numériques donnent lieu à de nombreuses opportunités, y compris dans un monde des transports en évolution rapide, où le développement innovant des possibilités de **navigation autonome** fait l'objet d'une attention croissante. Cela peut permettre de trouver des solutions efficaces, plus sûres et économiques qui réduisent la congestion et les émissions. Nous élaborons un cadre légal pour la navigation et les véhicules autonomes en concertation avec les entités fédérées, afin de donner à cette technologie toutes ses chances. Nous sommes déterminés à élaborer des règles et des normes claires qui constitueront les fondements d'un cadre réglementaire tourné vers l'avenir.

L'énergie en mer

L'énergie offshore est un élément important du mix énergétique actuel et futur. En outre, nous disposons en Belgique d'un secteur privé offshore très développé qui contribue à notre prospérité. Nos parcs éoliens offshore couvrent 10 % de la consommation d'électricité de nos ménages. Nous nous engageons donc en faveur du **développement futur de l'énergie éolienne offshore** en mer du Nord. Avec les entités fédérées, nous menons une politique ambitieuse afin d'accroître encore davantage la part de l'énergie éolienne offshore, en explorant également les possibilités en dehors de nos eaux territoriales.

Par ailleurs, en collaboration avec le ministre de l'Énergie, nous mettrons en œuvre les accords conclus pour la zone Princesse Elisabeth et évaluerons les résultats de l'appel d'offres pour le lot 1. Nous examinons si les conditions pour les lots 2 et 3 devraient être adaptées, en tenant compte des observations et du retour d'information des acteurs du marché, ainsi que de la situation géopolitique, y compris les éventuelles menaces (cybercriminelles). Le délai de réalisation des parcs éoliens sera porté à cinq ans. Nous examinons si certains paramètres utilisés ont entraîné une augmentation des coûts par rapport aux pays voisins. Une décision sera prise à court terme concernant la configuration de l'île énergétique.

Nous travaillons avec le ministre de l'Énergie à l'élaboration d'un cadre stratégique pour le renforcement des zones offshore existantes, en vue de maximiser leur capacité. Compte tenu de l'importance de l'interconnexion et d'une offre électrique suffisante, nous poursuivrons la coopération avec les pays de la mer du Nord en vue de poursuivre le déploiement d'un réseau en mer du Nord.

Ambitie 3 – Duurzaam beheer van de Noordzee

De Noordzee is niet alleen een economische troef, maar ook een ecologische mariene schatkamer. We nemen onze verantwoordelijkheid om haar rijke biodiversiteit te beschermen en zelfs te versterken.

Bescherming van natuur en biodiversiteit

We versterken de beschermde mariene gebieden en voeren een ambitieus natuurbeleid.

Vanuit Europa werden verschillende milieuplichtingen opgelegd, zoals de Kaderrichtlijn Mariene Strategie, de Habitat- en Vogelrichtlijn, de kaderrichtlijn Mariene Strategie en Water, en recent ook de Natuurherstelverordening. Om de doelstellingen onder deze regelgevende kaders te behalen en om de stabiliteit en productiviteit van ons mariene ecosysteem in de toekomst te blijven verzekeren, richten we ons zowel op een effectieve bescherming van de meest biodiverse en kwetsbare gebieden, als op het passief en actief herstel van de gedegradeerde habitats. Op deze manier streven we ernaar **om tegen 2030 het herstel van 20 % van de mariene gebieden te garanderen.**

De Europese Vogelrichtlijn en Habitatrichtlijn definiëren de te beschermen habitattypes en soorten waarvoor de lidstaten maatregelen moeten voorzien om ze in een gunstige staat te behouden of te herstellen. **Natura 2000** is het Europees netwerk van gebieden dat door de lidstaten werd aangewezen om deze richtlijnen uit te voeren. In het Belgische deel van de Noordzee zijn twee habitatrichtlijngebieden ingesteld (“Vlaamse Banken” en “Vlakte van de Raan”) en drie vogelrichtlijngebieden (SBZ1, SBZ2 en SBZ3); samen goed voor 37 % van het Belgische deel van de Noordzee. We behalen hiermee dus de doelstelling van 30 % tegen 2030 van de Biodiversiteitsconventie. Voor de Natura 2000-gebieden in de Noordzee en in de omgeving van de Noordzee onderzoeken we hoe federale en deelstatelijke doelstellingen elkaar kunnen versterken en of we in dat verband een samenwerkingsakkoord kunnen sluiten.

Oceaandiplomatie

Duurzaamheid stopt niet aan de grenzen van onze exclusieve economische zone. We bouwen onze oceaandiplomatie verder uit. We doen dat in het bijzonder door bij te dragen aan de inwerkingtreding en implementatie van het **BBNJ High Seas Verdrag**, dat cruciaal is voor het beschermen van biodiversiteit buiten nationale jurisdictie

Ambition 3 – Une gestion durable de la mer du Nord

La mer du Nord est un atout économique, mais aussi un trésor marin sur le plan écologique. Nous prenons nos responsabilités pour protéger, et même renforcer, la richesse de sa biodiversité.

Protection de la nature et de la biodiversité

Nous renforçons les zones marines protégées et menons une politique ambitieuse en faveur de la nature.

Diverses obligations environnementales ont été imposées par l’Europe, telles que la directive-cadre “Stratégie pour le milieu marin”, les directives “Habitats” et “Oiseaux”, la directive-cadre “Stratégie pour le milieu marin et l’eau” et, plus récemment, le règlement sur la restauration de la nature. Pour atteindre les objectifs définis dans ces cadres réglementaires et continuer à garantir la stabilité et la productivité de notre écosystème marin à l’avenir, nous nous concentrons à la fois sur une protection efficace des zones les plus vulnérables et les plus riches en termes de biodiversité ainsi que sur la restauration passive et active des habitats dégradés. Ainsi, notre ambition est **d’assurer la restauration de 20 % des zones marines d’ici 2030.**

Les directives européennes “Oiseaux” et “Habitats” définissent les types d’habitats et les espèces à protéger, pour lesquels les États membres doivent prévoir des mesures visant à les maintenir ou à les rétablir dans un état favorable. **Natura 2000** est le réseau européen de zones désigné par les États membres pour appliquer ces directives. Dans la partie belge de la mer du Nord, deux zones relevant de la directive “Habitats” ont été créées (“Vlaamse Banken” et “Vlakte van de Raan”) ainsi que trois zones relevant de la directive “Oiseaux” (SBZ1, SBZ2 et SBZ3). Ensemble, ces zones représentent 37 % de la partie belge de la mer du Nord. Nous atteignons ainsi l’objectif de 30 % à l’horizon 2030 fixé par la Convention sur la diversité biologique. En ce qui concerne les zones Natura 2000 en mer du Nord et aux alentours de la mer du Nord, nous examinons comment renforcer mutuellement les objectifs fédéraux et ceux des entités fédérées et nous étudions la possibilité de conclure un accord de coopération en la matière.

Diplomatie des océans

La durabilité ne s’arrête pas aux frontières de notre zone économique exclusive. Nous continuons à développer notre diplomatie des océans. Nous le faisons notamment en participant à l’entrée en vigueur et à la mise en œuvre du **Traité BBNJ pour la protection de la haute mer**, essentiel pour protéger la biodiversité

en het realiseren van de internationale doelstelling om 30 % van de oceaan te beschermen tegen 2030.

We streven ernaar om het Belgische ratificatie-instrument van dit Verdrag tijdens de VN-Oceaanconferentie in juni 2025 neer te leggen en werken hiervoor nauw samen met de deelstaten. Daarnaast blijven we onze kandidatuur voor het huisvesten van de Zetel in Brussel van dit Verdrag actief promoten, in samenwerking met de minister van Buitenlandse Zaken en de bevoegde ministers van de deelstaten.

We blijven ons actief inspannen voor het optimaliseren van de samenwerking met landen uit de Noordzeeregio, onder andere via het **Greater North Sea Basin Initiative**. Dit initiatief heeft tot doel de samenwerking tussen de Noordzeelanden te versterken, over de verschillende bevoegdheden heen, met een focus op energietransitie, natuurbehoud, duurzame voedselproductie en transport. We zullen binnen dit verband een voortrekkersrol blijven spelen en actief samen optrekken met de Vlaamse minister bevoegd voor Zeevisserij en aquacultuur.

Aangezien een noodzakelijke toegang tot voldoende kritische mineralen hoog op de Europese agenda staat, blijven we daarenboven inzetten op de onderhandeling van de **Mijncode voor diepzeemijnbouw**. Rekening houdend met de bezorgdheden over het beheer en de samenwerking die binnen de Internationale Zeebodemautoriteit naar voren zijn gebracht, steunen we de inspanningen om haar structuur en werking te hervormen richting een transparant, verantwoordelijk, inclusief en milieuvriendelijk regelgevend kader. Vanuit onze positie als (effectief) lid van de Raad van de Zeebodemautoriteit in 2025 zijn we daartoe uitstekend geplaatst en zullen we actief meewerken aan een multilateraal kader, aangezien duidelijke regelgeving in de ruime zin de beste manier is om de oceaan te beschermen.

Vergroening van de scheepvaart

In 2023 werd een internationaal akkoord bereikt binnen de Internationale Maritieme Organisatie **om tegen 2050 naar netto nuluitstoot van broeikasgasen voor de scheepvaart te gaan**. Ook op EU niveau werden initiatieven genomen, als onderdeel van de *Green Deal*, om de scheepvaartsector te decarboniseren. In 2024 werd het EU emissiehandelssysteem (ETS) van toepassing op de scheepvaart en in 2025 zullen specifieke EU-vereisten van toepassing worden die ervoor moeten zorgen dat het aandeel hernieuwbare en koolstofarme brandstoffen in de brandstofmix van het internationale maritieme vervoer vergroot (FuelEU Mar). In lijn met het

au-delà de la juridiction nationale et atteindre l'objectif international de protection de 30 % des océans d'ici 2030.

Nous aspirons à déposer l'instrument de ratification belge de ce Traité, lors de la conférence des Nations Unies sur les océans de juin 2025, et nous collaborons étroitement avec les entités fédérées à cet effet. Nous continuons en outre à mettre activement en avant notre candidature pour accueillir le siège de ce Traité à Bruxelles, en coopération avec le ministre des Affaires étrangères et les ministres des entités fédérées compétents.

Nous poursuivons nos efforts pour optimiser la coopération avec des pays de la région de la mer du Nord, notamment dans le cadre de la **Greater North Sea Basin Initiative**. Cette initiative a pour but de renforcer la coopération entre les pays de la mer du Nord, dans différentes compétences, en mettant l'accent sur la transition énergétique, la préservation de la nature, la production alimentaire durable et le transport. Nous continuerons à jouer un rôle de pionnier dans ce contexte et à collaborer activement avec la ministre flamande chargée la Pêche en mer et de l'Aquaculture.

Étant donné que l'accès à des quantités suffisantes de minéraux critiques est une priorité de l'agenda européen, nous restons déterminés à négocier sur le **Code minier pour l'exploitation minière des fonds marins**. Compte tenu des préoccupations relatives à la gestion et à la coopération soulevées au sein de l'Autorité internationale des fonds marins, nous soutenons les efforts destinés à réformer sa structure et son fonctionnement en mettant en place un cadre réglementaire transparent, responsable, inclusif et respectueux de l'environnement. En tant que membre (effectif) du Conseil de l'Autorité des fonds marins en 2025, nous sommes particulièrement bien placés pour le faire et nous participerons activement à un cadre multilatéral, dans la mesure où une réglementation claire au sens large est le meilleur moyen de protéger l'océan.

Un transport maritime plus vert

En 2023, un accord international a été conclu au sein de l'Organisation maritime internationale **pour réduire à zéro les émissions nettes de gaz à effet de serre dans le transport maritime d'ici 2050**. Des initiatives ont également été prises au niveau de l'UE, dans le cadre du *Green Deal*, pour décarboner le secteur du transport maritime. En 2024, le système d'échange de quotas d'émission (ETS) de l'UE a été appliqué au transport maritime et en 2025, des exigences spécifiques de l'UE s'appliqueront afin de garantir l'augmentation de la part des carburants renouvelables et à faible teneur en carbone dans le mix de carburants du transport

Nationaal Energie- en Klimaatplan, zetten we ons de komende jaren in voor een effectieve implementatie van de reeds besliste maatregelen. We houden daarbij wel rekening met de geopolitieke context en de nood aan een gelijk mondiaal en Europees speelveld.

België profileert zich resoluut als knooppunt voor het transport van nieuwe energievectoren zoals waterstof en zijn derivaten. De maritieme mobiliteit, met inbegrip van onze havens en de scheepvaart, spelen daarbij een centrale rol. De regering zal een proactieve rol opnemen bij het sluiten van internationale akkoorden om de mondiale maritieme scheepvaart onder een gelijk speelveld te brengen, zowel wat betreft de fiscaliteit als inzake koolstof, afgestemd op de externe kosten

Alleen met een geïntegreerde aanpak kunnen we de transitie naar groenere brandstoffen realiseren en het gelijk speelveld voor onze havens en reders bewaren. Dit omvat ook het stimuleren van de opname van alternatieve brandstoffen door schepen in onze havens en het verzekeren van voldoende beschikbaarheid van alternatieve brandstoffen binnen het kader van de FuelEU Mar Richtlijn.

De minister van Justitie, belast met de Noordzee,

Annelies Verlinden

maritime international (FuelEU Mar). Conformément au Plan national énergie et climat, nous nous engageons à mettre en œuvre efficacement dans les années à venir les mesures qui ont déjà été décidées. Ce faisant, nous tenons compte du contexte géopolitique et de la nécessité de créer des règles du jeu équitables au niveau européen et mondial.

La Belgique se positionne résolument comme une plaque tournante dans le domaine du transport de nouveaux vecteurs énergétiques tels que l'hydrogène et ses dérivés. La mobilité maritime, y compris de nos ports et de notre transport maritime, joue un rôle central à cet égard. Le gouvernement assumera un rôle proactif en vue de trouver des accords internationaux pour soumettre la navigation maritime mondiale à un level playing field tant en matière de fiscalité que de carbone, en tenant compte des coûts externes.

Seule une approche intégrée nous permettra de réaliser la transition vers des carburants plus écologiques et de préserver des conditions de concurrence équitables pour nos ports et nos armateurs. Cela implique notamment d'encourager l'adoption de carburants alternatifs par les navires dans nos ports et de garantir une disponibilité suffisante de ces carburants, dans le cadre de la directive FuelEU Mar.

La ministre de la Justice, chargée de la Mer du Nord,

Annelies Verlinden