

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

4 novembre 2020

NOTE DE POLITIQUE GÉNÉRALE (*)

Mer du Nord

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

4 november 2020

ALGEMENE BELEIDSNOTA (*)

Noordzee

Voir:

Doc 54 1580/ (2020/2021):

001: Liste des notes de politique générale.
002 à 016: Notes de politique générale.

(*) Conformément à l'article 111 du Règlement.

Zie:

Doc 54 1580/ (2020/2021):

001: Lijst van Beleidsnota's.
002 tot 016: Beleidsnota's.

(*) Overeenkomstig artikel 111 van het Reglement.

03392

N-VA	: Nieuw-Vlaamse Alliantie
Ecolo-Groen	: Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen
PS	: Parti Socialiste
VB	: Vlaams Belang
MR	: Mouvement Réformateur
CD&V	: Christen-Democratisch en Vlaams
PVDA-PTB	: Partij van de Arbeid van België – Parti du Travail de Belgique
Open Vld	: Open Vlaamse liberalen en democraten
sp.a	: socialistische partij anders
cdH	: centre démocrate Humaniste
DéFI	: Démocrate Fédéraliste Indépendant
INDEP-ONAFH	: Indépendant – Onafhankelijk

<i>Abréviations dans la numérotation des publications:</i>		<i>Afkorting bij de numerering van de publicaties:</i>	
DOC 55 0000/000	Document de la 55 ^e législature, suivi du numéro de base et numéro de suivi	DOC 55 0000/000	Parlementair document van de 55 ^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer
QRVA	Questions et Réponses écrites	QRVA	Schriftelijke Vragen en Antwoorden
CRIV	Version provisoire du Compte Rendu Intégral	CRIV	Voorlopige versie van het Integraal Verslag
CRABV	Compte Rendu Analytique	CRABV	Beknopt Verslag
CRIV	Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes)	CRIV	Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toezpraken (met de bijlagen)
PLEN	Séance plénière	PLEN	Plenum
COM	Réunion de commission	COM	Commissievergadering
MOT	Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)	MOT	Moties tot besluit van interpellaties (beigegekleurd papier)

Avec une superficie de 3 454 km², notre portion de la mer du Nord constitue la onzième province de Belgique. Une province essentielle pour l'avenir et la poursuite du développement de notre pays. En effet, nous voulons continuer à faire la différence dans des domaines comme la navigation, l'extraction de sable, la pêche, les loisirs, la recherche scientifique et les énergies renouvelables.

Une politique énergétique forte pour la mer du Nord a donc été menée ces dernières années. Une vision à long terme jusqu'en 2050 a été élaborée. Le plan d'aménagement des espaces marins a été revu. Le Code belge de la navigation a été finalisé après 12 ans. La législation sur les bateaux de plaisance et les sports de vague a été réformée en profondeur. L'énergie renouvelable en mer a été développée plus avant.

Une politique énergétique forte pour la mer du Nord est essentielle. Ce n'est pas pour rien que l'on dit que nous vivons sur une planète bleue. Pour l'homme, la mer a toujours été une source de plaisir, de prospérité et d'énergie. La mer du Nord constitue la plus grande zone naturelle de notre pays mais aussi l'une des voies de navigation les plus fréquentées au monde. Notre politique entend protéger l'environnement et prêter attention à tous ceux qui y habitent, y travaillent ou qui profitent de ses bienfaits. Ce n'est qu'ainsi que nous pourrions continuer à miser sur la force bleue de notre mer du Nord et la préserver pour les générations futures. À cette fin, nous collaborons avec les ministres de l'Énergie, du Climat et de l'Économie.

La politique de la mer du Nord s'articule autour de 5 axes thématiques:

1. Plus d'énergie bleue
2. Stimuler l'économie bleue
3. Protection de la nature bleue
4. Renforcer la navigation bleue
5. Plus de bleu en mer

Cette politique sera mise en œuvre de manière harmonieuse, en simplifiant les procédures et en rendant la législation plus transparente. Pour ce faire, nous jouons résolument la carte de la numérisation.

1. **Plus d'énergie bleue**

Le changement climatique est l'un des plus grands défis du 21^e siècle. La mer du Nord est un élément important de la solution. Non seulement en raison de son

Met een oppervlakte van 3 454 km² is ons deel van de Noordzee de elfde provincie van België. Een provincie die essentieel is voor de toekomst en verdere ontwikkeling van ons land. Op domeinen als scheepvaart, zandwinning, visserij, recreatie, wetenschappelijk onderzoek en hernieuwbare energie willen we verder het verschil maken.

De afgelopen jaren werd dan ook een sterk Noordzeebeleid gevoerd. Er werd een langetermijnvisie voor de Noordzee tot 2050 ontwikkeld. Het Marien Ruimtelijk Plan werd herzien. Het Belgisch scheepvaartwetboek werd na 12 jaar gefinaliseerd. De wetgeving rond pleziervaart en brandingssporten werd grondig hervormd. De hernieuwbare energie op zee werd volop verder ontwikkeld.

Een sterk Noordzeebeleid is cruciaal. Men zegt niet voor niets dat we leven op een blauwe planeet. De zee is voor de mens steeds een bron van plezier, welvaart en energie geweest. De Noordzee is het grootste natuurgebied van ons land, maar ook een van de drukste scheepvaartroutes ter wereld. Ons beleid zal erop gericht zijn het leefmilieu te beschermen en oog te hebben voor iedereen die aan de zee woont, erop werkt of er graag van geniet. Zo kunnen we die blauwe kracht van onze Noordzee blijven inzetten en behouden voor toekomstige generaties. We werken hiervoor samen met de ministers van Energie, Klimaat en Economie.

Het Noordzeebeleid bouwen we uit rond 5 thematische pijlers:

1. Meer blauwe energie
2. Stimuleren van de blauwe economie
3. Bescherming van de blauwe natuur
4. Versterken van de blauwe scheepvaart
5. Meer blauw op zee

Dit zal gebeuren op een vlotte manier, waarbij we procedures vereenvoudigen en wetgeving transparanter maken. Daarbij trekken we volop de kaart van de digitalisering.

1. **Meer blauwe energie**

De klimaatverandering vormt één van de grootste uitdagingen van de 21^e eeuw. De Noordzee is een belangrijk element van de oplossing. Niet alleen door het

potentiel en matière d'énergies renouvelables durables mais également en raison de sa capacité à absorber les gaz à effet de serre.

La Belgique est pionnière dans le développement de l'énergie éolienne offshore.

Dans le premier Plan d'aménagement des espaces marins, une zone de 225 km² a été déterminée. D'ici la fin de 2020, pas moins de 8 parcs éoliens et 399 éoliennes auront été installés dans cette zone qui généreront une puissance installée totale de l'ordre de 2 262 MW. Ceci correspond à 10 % de la demande totale d'électricité en Belgique et permettra de fournir de l'électricité verte à plus de 2,2 millions de ménages.

La Belgique occupe la troisième place au niveau européen et seule la Chine devance notre pays dans le reste du monde.

D'ici 2030, cette industrie pourrait générer jusqu'à 16 000 nouveaux emplois dans la recherche, le développement, la construction de fondations maritimes et de plateformes de transformateurs, l'installation d'éoliennes et la gestion et l'entretien de parcs éoliens. Les entreprises belges actives dans le domaine de l'énergie éolienne offshore exportent leur expérience et leur expertise acquises en mer du Nord vers d'autres projets européens et internationaux.

Dans le nouveau Plan d'aménagement des espaces marins 2020-2026, 281 km² d'espace supplémentaire ont été réservés à la production et au stockage des énergies renouvelables. Grâce à cette nouvelle zone, appelée "zone Princesse Elisabeth", la Belgique pourra atteindre au moins l'objectif de 4 GW repris dans le Plan National Energie et Climat d'ici 2030.

Pour atteindre cet objectif, une législation conforme au marché sera élaborée au sein de la Taskforce Offshore Tendering en concertation avec le ministre de l'Énergie afin de mettre les nouvelles zones sur le marché. Sous la précédente législature, une économie significative a été réalisée sur le régime de subventions pour la construction des parcs éoliens offshore. En Allemagne, les premiers parcs éoliens seront construits sans subvention dans les années à venir. Les Pays-Bas et le Danemark suivent cette tendance. Nous devons préférablement oser poursuivre dans cette voie.

La législation applicable laisse toutes les options ouvertes afin que le mécanisme de financement le plus approprié puisse être choisi au moment opportun. Nous tenons compte du fait que moins chère est la construction des parcs éoliens, mieux c'est pour le consommateur.

potentieel van duurzame hernieuwbare energie, maar ook door de opname van broeikasgassen.

België is pionier in de ontwikkeling van offshore windenergie.

In het eerste marien ruimtelijk plan werd een zone van 225 km² aangeduid. Tegen eind 2020 zullen hierop niet minder dan 8 parken en 399 windmolens geïnstalleerd zijn die samen een geïnstalleerd vermogen van 2 262 MW bereiken. Dit stemt overeen met 10 % van de totale elektriciteitsvraag in België en zal meer dan 2,2 miljoen gezinnen van groene stroom voorzien.

Daarmee staat België op de derde plaats in Europa en moeten we in rest van de wereld enkel nog China voor laten.

Tegen 2030 zal deze industrie tot 16 000 nieuwe banen leiden in onderzoek, ontwikkeling, bouw van maritieme funderingen en transformatorplatformen, installatie van windturbines en beheer en onderhoud van de windparken. Belgische bedrijven actief in offshore windenergie exporteren hun ervaring en expertise opgedaan in de Noordzee naar andere Europese en internationale projecten.

In het nieuwe Marien Ruimtelijk Plan 2020-2026 werd bijkomend 281 km² extra ruimte ingekleurd voor de productie en opslag van hernieuwbare energie. Met deze nieuwe zone, de Prinses Elisabethzone genaamd, zal België tegen 2030 minstens de doelstelling van 4 GW opgenomen in het Nationaal Energie- en Klimaatplan kunnen verwezenlijken.

Om die target te halen zal samen met de minister van Energie binnen de Taskforce Offshore Tendering een marktconforme regeling worden uitgewerkt om de nieuwe zones in de markt te zetten. Onder de vorige legislatuur werd fors bespaard op de subsidieregeling voor de bouw van de offshore windparken. In Duitsland zullen de komende jaren de eerste parken zonder subsidie gebouwd worden. Nederland en Denemarken volgen deze trend. Wij moeten deze lijn bij voorkeur durven verderzetten.

De toepasselijke wetgeving laat alle opties open zodat op het gepaste moment het meest geschikte financieringsmechanisme kan gekozen worden. We houden er rekening mee dat hoe goedkoper de windturbineparken gebouwd worden, hoe beter dit is voor de consument.

Nous devons également examiner dans quelle mesure nous pouvons faire appel aux mécanismes de soutien européens afin de réduire encore davantage le coût pour la société.

En concertation avec cette taskforce, composée de représentants d'Elia, de la CREG et des administrations compétentes, un coordinateur externe déterminera les études préliminaires nécessaires. Il s'agira tout d'abord de vérifier quelles sont les informations déjà disponibles au sein des services et sous quelle forme elles peuvent être mises à disposition. Parallèlement sera examinée la manière dont les études peuvent être réalisées de manière coordonnée afin de réduire les coûts. Les informations manquantes seront complétées par l'attribution de marchés publics pour lesquels le coordinateur apportera le soutien nécessaire.

Nous allons en outre simplifier et harmoniser les différentes procédures. En effet, lorsque les nouvelles zones seront mises sur le marché à partir de 2023, les lauréats des marchés publics auront également besoin d'un permis environnemental et, le cas échéant, d'un permis Natura 2000. Nous rationaliserons ce processus.

Environ 3/4 de la zone Princesse Elisabeth est située dans des zones Natura 2000 ou à proximité. La législation applicable prévoit que les activités menées dans des zones situées dans des aires marines protégées ou à proximité de celles-ci doivent faire l'objet d'une évaluation approuvée.

Dans ce cadre, il s'agit d'examiner si l'activité a un impact négatif sur l'habitat ou sur les espèces protégées. Sous la précédente législature, pas moins de 24 études ont été initiées pour déterminer les conditions préalables nécessaires à la construction d'éoliennes dans la zone naturelle des "Vlaamse banken". Il est important de poursuivre ces études et d'en assurer le suivi et d'intégrer leurs résultats dans la procédure d'appel d'offres.

La taille des éoliennes offre également des opportunités. En effet, là où, il y a 10 ans, on installait des éoliennes de 3 MW en mer, des travaux sont actuellement en cours pour l'installation d'éoliennes pouvant produire de 14 à 16 MW. Une plus grande capacité signifie qu'il faudra construire moins d'éoliennes et que la distance entre elles sera plus grande, ce qui offre des possibilités pour d'autres activités.

Avec la poursuite du développement de l'énergie bleue, en plus de l'énergie éolienne, nous voulons également miser sur les sources d'énergie renouvelables alternatives qui se trouvent en mer. Dans ce cadre, nous

We moeten ook nagaan in welke mate we beroep kunnen doen op Europese steunmechanismen om de maatschappelijke kost nog verder te drukken.

In samenspraak met deze taskforce, die samengesteld is uit vertegenwoordigers van Elia, de CREG en de bevoegde administraties, zal een externe coördinator vastleggen welke voorstudies nodig zijn. Hierbij zal in eerste plaats bekeken worden welke informatie binnen de diensten reeds beschikbaar is en onder welke vorm deze ter beschikking kan gesteld worden. Tegelijk wordt nagegaan op welke manier onderzoeken op zee gecoördineerd kunnen worden uitgevoerd om kosten te besparen. De ontbrekende informatie zal ingevuld worden door het uitschrijven van overheidsopdrachten waarvoor de coördinator de nodige ondersteuning zal bieden.

Verder zullen we de verschillende procedures vereenvoudigen en op elkaar afstemmen. Het is immers steeds zo dat wanneer de nieuwe zones vanaf 2023 in de markt gezet worden, de laureaat van de tender ook een milieuvergunning en naargelang het geval, een Natura 2000 toelating nodig heeft. Dit zullen we stroomlijnen.

Ongeveer 3/4 van de Prinses Elisabethzone is gelegen in of tegen Natura 2000 gebied. De toepasselijke regelgeving bepaalt dat activiteiten in zones gelegen in of grenzend aan marien beschermd gebied aan een passende beoordeling moeten worden onderworpen.

Daarbij wordt onderzocht of de activiteit een negatieve invloed heeft op het beschermde habitat of de beschermde soorten. Onder de vorige legislatuur werden niet minder dan 24 studies uitgeschreven om de nodige randvoorwaarden te bepalen waaronder windmolens kunnen gebouwd worden in het natuurgebied de "Vlaamse banken". Het is belangrijk dat deze studies verdergezet en opgevolgd worden en dat de resultaten ervan deel uitmaken van de tenderprocedure.

Ook de grootte van de windmolens biedt opportuniteiten. Waar 10 jaar geleden windmolens van 3 MW op zee geïnstalleerd werden, wordt nu gewerkt aan windmolens die 14 tot 16 MW kunnen produceren. Grotere capaciteit houdt in dat er minder windmolens moeten gebouwd worden en dat de afstand ertussen groter wordt, wat ruimte biedt aan andere activiteiten.

Met de verdere ontwikkeling van blauwe energie willen we, naast windenergie, ook inzetten op alternatieve hernieuwbare energiebronnen die te vinden zijn op zee. We denken hierbij aan golfslag- of getijdenenergie en het

pensons aux énergies des vagues ou marémotrice et à l'installation de panneaux solaires en mer. Il peut être étudié si la culture des algues peut être utilisée pour le développement de biocarburants alternatifs.

Plus d'espace signifie également qu'il peut y avoir de la place pour d'autres utilisateurs de la mer. Nous nous appuyerons donc sur les informations existantes et examinerons quelles autres activités pourraient encore être compatibles avec les parcs éoliens offshore. Outre l'aquaculture, nous allons étudier si, et dans quelles conditions, la pêche, la pêche passive, les activités récréatives ou la navigation de plaisance sont possibles.

Enfin, pour le développement de l'énergie bleue, nous mettrons également l'accent sur la coopération au niveau international avec d'autres pays de la mer du Nord afin d'encourager la production d'énergie durable. Une attention particulière sera accordée à la France et au projet de parc éolien prévu au large de Dunkerque.

Concrètement, en 2021, nous allons:

- Déterminer l'emplacement, la taille et le nombre de parcelles qui seront mises sur le marché;
- Préparer une législation sur les marchés publics conforme au marché;
- Simplifier et mieux coordonner les procédures existantes;
- Faire appel au marché pour les études préliminaires nécessaires;
- Continuer le suivi des études Natura 2000 en cours;
- Soutenir la recherche dans le domaine de la production d'énergie alternative en mer;
- Explorer les possibilités d'utilisation multiple de l'espace;
- Nous engager dans la coopération internationale pour la production d'énergie durable en mer.

2. Stimuler l'économie bleue

En 2014, la Belgique a été l'un des premiers pays à se doter d'un Plan d'aménagement des espaces marins contraignant. Au cours de la précédente législature, nous avons poursuivi ce rôle de chef de file par la révision de ce plan. Depuis le 20 mars 2020, le Plan d'aménagement des espaces marins pour la période 2020-2026 est entré en vigueur.

plaatsen van zonnepanelen op zee. Er kan onderzocht worden of de kweek van zeewier kan gebruikt worden voor de ontwikkeling van alternatieve biobrandstoffen.

Meer ruimte betekent ook dat er plaats kan zijn voor andere gebruikers van de zee. We zullen dus verder bouwen op de bestaande informatie en nagaan welke activiteiten nog verzoenbaar zijn met windmolenparken op zee. Naast aquacultuur zullen we onderzoeken of en onder welke voorwaarden visserij of passieve visserij, recreatie of pleziervaart mogelijk is.

Tot slot zullen we ons voor de ontwikkeling van blauwe energie ook focussen op samenwerking op internationaal niveau met andere Noordzeelanden om zo duurzame energieopwekking te stimuleren. Bijzondere aandacht zal hierbij gaan naar Frankrijk en naar het geplande windmolenpark voor de kust van Duinkerke.

Concreet zullen we in 2021:

- De locatie, de omvang en het aantal kavels bepalen dat in de markt zal gezet worden;
- Een marktconforme tenderregelgeving voorbereiden;
- Bestaande procedures vereenvoudigen en beter op elkaar afstemmen;
- De nodige voorstudies in de markt zetten;
- De lopende Natura 2000 studies verder opvolgen;
- Onderzoek naar alternatieve energieopwekking op zee ondersteunen;
- De mogelijkheden tot meervoudig ruimtegebruik exploreren;
- Inzetten op internationale samenwerking voor duurzame energieopwekking op zee.

2. Stimuleren van de blauwe economie

In 2014 was België één van de eerste landen met een bindend marien ruimtelijk plan. Deze voortrekkersrol hebben we vorige legislatuur verder gezet met de herziening van dit plan. Sinds 20 maart 2020 is het Marien Ruimtelijk Plan voor de periode 2020-2026 van kracht geworden.

Le Plan d'Aménagement des Espaces Marins prévoit quelles activités peuvent être développées, à quel endroit et dans quelles conditions. Cependant, ce n'est pas parce qu'il y a de l'espace en mer que des activités doivent y être développées. En effet, seuls sont pris en considération les projets dont il a été scientifiquement prouvé qu'ils n'ont pas d'incidence négative sur les écosystèmes et qui peuvent être réalisés en toute sécurité à côté d'autres activités.

Outre les utilisations traditionnelles de la mer comme la pêche, les activités militaires, le transport maritime et l'extraction de sable, nous assistons également à l'apparition de nouvelles activités en mer du Nord. Ces activités commerciales innovantes et axées sur la connaissance dépassent souvent le niveau belge. En effet, l'expertise acquise dans le domaine est souvent exportée à l'étranger. Nous pensons, par exemple, à l'aquaculture en mer ou à la biotechnologie marine. Mais l'économie bleue, c'est aussi le tourisme, les sports nautiques et les loisirs. Autant d'activités qui sont un moteur économique pour nos communes côtières.

En termes d'emploi, l'économie bleue fournirait quelques 76 689 équivalents temps plein. Chaque euro de chiffre d'affaires produit par les entreprises de l'économie bleue génère 0,60 euro supplémentaire dans le reste de l'économie. De même, chaque emploi à temps plein dans l'économie bleue assure un emploi supplémentaire dans le reste de l'économie. Dans ce contexte, il est donc important que la Belgique continue à jouer son rôle de chef de file. Nous voulons continuer à stimuler pleinement ce processus. En effet, la croissance bleue compte double.

C'est pourquoi nous soutiendrons des projets commerciaux durables et veillerons à ce qu'ils puissent coexister avec les autres utilisateurs de la mer du Nord. La mer est et doit rester un domaine public. L'utilisation privée d'une partie de la mer du Nord à des fins commerciales n'est possible que si les autorisations nécessaires ont été obtenues. Ces projets génèrent à leur tour une activité économique, des revenus et des emplois supplémentaires à la côte et contribuent ainsi à la prospérité de la région côtière.

L'économie bleue ne peut être envisagée indépendamment de la recherche et de l'innovation. Grâce à des instituts de recherche spécialisés, notre pays dispose d'une concentration unique de connaissances scientifiques marines. Nous devons donc conserver ce rôle de chef de file tant au niveau national qu'international.

Nous stimulerons en premier lieu la recherche scientifique consacrée à la mer du Nord. Le Plan d'Aménagement des Espaces Marins n'impose aucune restriction

In het Marien Ruimtelijk Plan wordt bepaald welke activiteiten op welke plaats kunnen ontwikkeld worden en onder welke voorwaarden. Maar, het is niet omdat er ruimte is op zee dat activiteiten erop ontwikkeld moeten worden. Enkel deze projecten, waarvan wetenschappelijk bewezen is dat zij geen nadelige effecten hebben op de ecosystemen en veilig naast andere activiteiten kunnen uitgevoerd worden, komen in aanmerking.

Naast traditionele gebruikers van de zee zoals de visserij, militaire activiteiten, scheepvaart en de zandwinning zien we op de Noordzee ook nieuwe activiteiten ontstaan. Deze kennisgedreven en innovatieve commerciële activiteiten overstijgen vaak de Belgische schaal. De expertise die hier opgedaan wordt, wordt vaak geëxporteerd naar het buitenland. We denken hierbij bijvoorbeeld aan offshore aquacultuur of mariene biotechnologie. Maar blauwe economie gaat ook over toerisme, watersport en recreatie. Zaken die een economische motor zijn voor onze kustgemeenten.

Op het vlak van tewerkstelling zorgt de blauwe economie naar schatting voor 76 689 voltijdse equivalenten. Elke euro omzet die de blauwe economie bedrijven genereren, zorgt voor 0,60 euro bijkomende omzet in rest van de economie. Elke voltijdse job binnen de blauwe economie, zorgt voor 1 extra job in de rest van de economie. Het is dan ook belangrijk dat de voortrekkersrol die België in dit kader opneemt, verdergezet wordt. We willen dit dan ook volop verder stimuleren. Want blauwe groei telt dubbel.

Zo zullen we duurzame commerciële projecten ondersteunen en erop toezien dat deze naast de andere gebruikers van de Noordzee kunnen bestaan. De zee is en blijft immers publiek domein. Het privaat gebruik van een stukje Noordzee voor commerciële doeleinden is enkel mogelijk voor zover de nodige vergunningen werden bekomen. Dergelijke projecten zorgen op hun beurt voor extra economische activiteit, inkomsten en tewerkstelling aan de kust en dragen zo bij aan de welvaart in de kustregio.

Blauwe economie kan niet los worden gezien van onderzoek en innovatie. Ons land beschikt dankzij gespecialiseerde onderzoeksinstellingen over een unieke concentratie aan mariene wetenschappelijke kennis. We moeten deze voortrekkersrol dan ook blijven behouden en dit zowel op nationaal als internationaal niveau.

In de eerste plaats zullen we wetenschappelijk onderzoek op, in en rond de Noordzee stimuleren. Het Marien Ruimtelijk Plan legt hiervoor alvast geen beperkingen op.

dans ce domaine. Les résultats de cette recherche nous aideront à élaborer la politique ultérieure de la mer du Nord.

Une attention particulière sera accordée à la recherche sur la gestion et l'élimination des munitions sur le site du Paardenmarkt. Il s'agit d'un dépôt de munitions situé au large de la côte de Knokke où sont stockées environ 35 000 tonnes de munitions de la Première Guerre mondiale. Une partie de ces munitions contient des gaz de guerre tels que le gaz moutarde, Clark I et II. A l'occasion de la surveillance annuelle de 2018, des traces de restes d'explosifs et de gaz de guerre ont été mesurées pour la première fois, ce qui a été confirmé par une deuxième campagne menée par le navire de recherche Belgica en 2019. Les concentrations mesurées ne présentent aucun danger immédiat pour l'homme ni le milieu marin. Cependant, il est à présent essentiel de mener des recherches plus approfondies afin de déterminer une stratégie à plus long terme. En définitive, il conviendra de décider si nous devons opter pour une surveillance plus poussée, une encapsulation ou un enlèvement des munitions. Dans ce contexte, des tests devront également être envisagés. Il est donc important d'élaborer un cadre permettant de soumettre à une analyse de risques toutes les activités sur le site du Paardenmarkt et dans ses environs.

Pour les recherches sur l'eau, nous voulons également travailler avec des navires sans équipage et/ou autopilotés. Au niveau international, des travaux sont en cours sur un cadre réglementaire pour les navires autonomes. La Belgique apportera une contribution importante à ces discussions en lançant une étude sur les compétences requises pour un opérateur de contrôle à distance en collaboration avec un ou plusieurs instituts de formation. Les navires qui naviguent de manière autonome sont – souvent à tort – considérés comme une menace pour l'emploi. En effet, ce n'est pas parce qu'il n'y a pas d'équipage à bord ou qu'il n'est présent qu'en nombre limité, qu'il ne faut pas de personnes supplémentaires à terre. Dès lors, il est important d'envisager les nouveaux profils dès à présent.

Nous entendons également promouvoir le transport maritime autonome au niveau national en préparant un cadre juridique pour permettre le lancement de projets pilotes avec des navires autonomes. Plusieurs entreprises belges investissent dans cette technologie et un cadre juridique clair peut dynamiser notre rôle de pionnier dans ce domaine.

L'économie bleue s'intéresse également aux citoyens qui aiment le sport et les loisirs en mer. Pour nos communes côtières, les touristes et les plaisanciers sont une source importante de revenus. En 2018 et 2019, la

De resultaten van het onderzoek zullen we gebruiken in de verdere uitwerking van het Noordzeebeleid.

Bijzondere aandacht zal gaan naar het onderzoek van het beheer en de opruiming van munitie op de site van de Paardenmarkt. Dit is een munitiestortplaats voor de kust van Knokke waar naar schatting 35 000 ton munitie uit de Eerste Wereldoorlog geborgen werd. Een deel van deze munitie bevat strijdgassen zoals mosterdgas, Clark I en II. Tijdens de jaarlijks monitoring in 2018 werden voor het eerst sporen van springstofresten en strijdgassen gemeten, wat werd bevestigd door een tweede campagne die werd uitgevoerd door het onderzoeksschip Belgica in 2019. De gemeten concentraties leveren geen onmiddellijk gevaar op voor de mens of voor het marien milieu. Het is nu wel belangrijk dat we verder onderzoek voeren op basis waarvan we een strategie op langere termijn kunnen bepalen. Uiteindelijk zal moeten beslist worden of we moeten kiezen voor verdere monitoring, inkapseling of opruiming van de munitie. Ook het uitvoeren van testen moet hierbij in overweging genomen worden. Het is dus belangrijk dat een kader wordt uitgewerkt om alle activiteiten in en rond de Paardenmarkt aan een risicoanalyse te onderwerpen.

Voor onderzoek op het water willen we ook werken met onbemande en/of zelfsturende schepen. Op internationaal niveau wordt werk gemaakt van een regelgevend kader voor autonome vaartuigen. België zal aan deze besprekingen een belangrijke bijdrage leveren door in samenwerking met een of meerdere opleidingsinstellingen een studie naar de vaardigheden van een Remote Control Operator op te zetten. Vaartuigen die autonoom varen, worden – vaak onterecht – aanzien als een bedreiging voor de tewerkstelling. Het is echter niet omdat er geen of minder mensen aan boord verblijven, dat er geen extra mensen aan wal nodig zijn. Het is dan ook belangrijk om nu reeds onderzoek te doen naar de nieuwe profielen.

Ook op nationaal niveau zullen we de autonome vaart promoten door te starten met de opmaak van een wettelijk kader om proefprojecten met autonome vaartuigen mogelijk te maken. Verschillende Belgische bedrijven investeren in deze technologie en een duidelijk wettelijk kader kan die pioniersrol een boost geven.

Blauwe economie heeft ook oog voor de burgers die sport en ontspanning zoeken op de zee. Voor onze kustgemeenten zijn de toeristen en pleziervaarders een belangrijke bron van inkomsten. In 2018 en 2019 werd

législation sur la navigation de plaisance a fait l'objet d'une révision approfondie. Dans les mois à venir, les dernières questions en suspens seront résolues. Environ 6 500 bateaux de plaisance sont enregistrés chaque année. Une étude de 2006 sur l'économie des sports nautiques en Belgique montre qu'un habitant sur 324 possède un bateau ou un autre type d'engin nautique de plaisance. Par rapport à nos pays voisins, le potentiel de croissance reste important, avec 1 sur 184 en Allemagne, 1 sur 66,5 en France et 1 sur 41 aux Pays-Bas.

Pourtant, 2020 est également une annus horribilis pour la navigation de plaisance: les cours ont été annulés en raison du coronavirus, la navigation de plaisance en mer a été interdite pendant longtemps et les grands événements ont été annulés. Avec le ministre de la Mobilité, nous examinerons dans les prochains mois les mesures à prendre pour apporter un soutien supplémentaire au secteur. À cette fin, nous consulterons une nouvelle fois les fédérations, les clubs, les écoles de voile et les plaisanciers individuels. Ils seront invités à participer à des tables rondes et/ou des workshops devant permettre de formuler des avis susceptibles d'améliorer la politique menée.

En outre, nous allons également travailler à une application pour la navigation de plaisance, qui permettra au plaisancier de communiquer avec les autorités de manière aisée et moderne. L'application pourra notamment être utilisée pour s'inscrire aux examens théoriques ou pour demander des brevets de conduite ou des lettres d'enregistrement. Les dernières actualités et les communications pourront également être échangées facilement grâce au smartphone.

Nous numérisons et simplifions l'administration pour la navigation de plaisance. C'est pourquoi nous investissons massivement dans les applications TIC. Les procédures de demande doivent être organisées de manière plus rapide, plus simple, plus transparente, plus flexible. En outre, ces applications doivent permettre d'échanger rapidement et facilement des informations entre les parties prenantes, tant au niveau national qu'eupéen.

Concrètement, nous allons en 2021:

- Examiner dans le détail les demandes de projets commerciaux et les soumettre aux procédures d'auto-risation nécessaires;
- Travailler sur un cadre juridique permettant de réaliser une analyse des risques pour les activités sur le site "Paardenmarkt" et ses alentours;
- Élaborer un cadre réglementaire pour promouvoir une navigation autonome;

de wetgeving op de pleziervaart aan een grondige her-ziening onderworpen. In de maanden die komen, zullen de laatste openstaande punten weggewerkt worden. Jaarlijks worden ongeveer 6 500 pleziervaartuigen geregistreerd. Uit een studie uit 2006 betreffende de watersporeconomie in België blijkt dat 1 op 324 inwoners een boot of een ander pleziervaartuig bezat. In vergelijking met de buurlanden: in Duitsland 1 op 184, in Frankrijk met 1 op 66,5 of in Nederland met 1 op 41 is er dus nog een ruim groeipotentieel.

2020 is voor de pleziervaart echter een annus horribilis: door het coronavirus werden lessen geannuleerd, werd pleziervaart op zee geruime tijd verboden en grote evenementen afgelast. Samen met de minister van Mobiliteit zullen we de komende maanden dan ook onderzoeken welke stappen we moeten ondernemen om de sector bijkomend te ondersteunen. We zullen hiervoor opnieuw overleg plegen met de federaties, clubs, vaarscholen en individuele pleziervaarders. Zij zullen uitgenodigd worden om deel te nemen aan ronde tafels en/of workshops van waaruit adviezen naar het beleid kunnen worden opgesteld.

Daarnaast zullen we ook werk maken van een app voor de pleziervaart, waarbij de pleziervaarder op een vlotte en moderne manier kan communiceren met de overheid. De app zal onder andere gebruikt kunnen worden voor het inschrijven voor theoretische examens of het aanvragen van stuurbrevetten of registratiebrieven. Ook nieuwsberichten of mededelingen zullen via de smartphone vlot uitgewisseld kunnen worden.

We digitaliseren en vereenvoudigen de administratie voor pleziervaart. Daarom investeren we sterk in ICT-toepassingen. Aanvraagprocedures moeten sneller, eenvoudiger, transparanter en flexibeler verlopen. Daarnaast moeten deze applicaties het mogelijk maken snel en eenvoudig informatie uit te wisselen tussen belanghebbenden zowel op nationaal als Europees niveau.

Concreet zullen we in 2021:

- Aanvragen voor commerciële projecten grondig bestuderen en aan de nodige vergunningsprocedures onderwerpen;
- Werk maken van een wettelijk kader voor het uitvoeren van een risicoanalyse voor activiteiten in en rond de Paardenmarkt;
- Een reglementair kader uitwerken ter promotie van de autonome vaart;

— Étudier les incitants en faveur de la navigation de plaisance;

— Développer une application pour la navigation de plaisance qui facilite la communication avec les autorités;

— Investir dans la modernisation du Guichet unique, de la base de données de la navigation et du registre des bateaux intégrés qui servent de source authentique pour toutes les informations sur les navires;

— Investir dans la poursuite de la numérisation des documents relatifs aux navires et aux personnes;

— Investir, de concert avec les autres services compétents, dans le développement du Guichet unique maritime européen qui devrait être opérationnel d'ici le 15 août 2025.

3. *Protection de la nature bleue*

Plus de 70 % de la surface de la terre est recouverte d'eau. Les mers et les océans revêtent une importance énorme pour notre société qui a besoin d'un écosystème marin sain et dynamique.

Notre mer du Nord belge constitue la plus grande zone naturelle de Belgique. En effet, elle fait office de nurserie pour de nombreuses espèces de poissons, notamment la limande, la plie, le merlan et la sole. Elle abrite également une biodiversité riche et vivante d'anémones de mer, d'hippocampes, de cabillauds, de marsouins, de phoques ainsi que de nombreuses espèces d'algues. Au total, plus de 2 000 espèces animales et végétales différentes vivent dans la partie belge de la mer du Nord. La gestion durable et la protection de la nature maritime sont donc essentielles pour la prospérité et le bien-être des générations actuelles et à venir. Sur ce plan, là aussi, nous mettrons tout en œuvre, au niveau national, européen et international.

Avec l'organisation de la Conférence de Bruxelles sur le Changement climatique et la préservation des océans en 2019, la Belgique s'est illustrée au niveau international. En effet, à cette occasion, la Belgique a organisé pour la première fois des discussions portant à la fois sur le changement climatique et la protection de nos océans. Depuis lors, la Déclaration de Bruxelles elle-même a été signée par plus de 40 pays et organisations. Ensemble, ces derniers soulignent l'importance des informations scientifiques et d'une politique fondée sur la science. La déclaration appelle au développement de visions sur l'énergie bleue renouvelable et l'aménagement de l'espace marin. Enfin, la déclaration souligne également la nécessité de réduire de manière urgente et massive les émissions dans le secteur du transport maritime.

— Onderzoek doen naar stimulansen voor de pleziervaart;

— Een app voor de pleziervaart ontwikkelen die de communicatie met de overheid faciliteert;

— Investeren in de vernieuwing van het Uniek loket, de geïntegreerde scheepvaartdatabank en scheepsregister dat dienst doet als authentieke bron van alle data van schepen;

— Inzetten op de verdere digitalisering van scheeps- en persoonsgebonden documenten;

— Samen met de andere bevoegde diensten investeren in de ontwikkeling van het European Maritime Single Window dat tegen 15 augustus 2025 operationeel moet zijn.

3. *Bescherming van de blauwe natuur*

Meer dan 70 % van de aarde is bedekt met water. De zeeën en oceanen zijn van enorm belang voor de maatschappij die nood heeft aan een gezond en veerkrachtig marien ecosysteem.

Onze Belgische Noordzee is het grootste natuurgebied van België. Ze doet dienst als kraamkamer voor heel wat verschillende vissoorten waaronder schar, schol, wijting en tong. Ze herbergt ook een levendige en rijke biodiversiteit aan zeeanemonen, zeepaardjes, kabeljauw, bruinvissen, zeehonden en vele soorten wieren en algen. In totaal leven in het Belgisch deel van de Noordzee meer dan 2 000 verschillende dier- en plantensoorten. Het duurzaam beheer en de bescherming van de blauwe natuur in zee is dan ook essentieel voor de welvaart en het welzijn van zowel de huidige als de toekomstige generaties. Ook hier zullen we ons ten volle voor inzetten en dit zowel op nationaal, Europees als internationaal vlak.

Met de organisatie van de Brussels Conference on Climate Change and Oceans Preservation in 2019 heeft België zich internationaal in de kijker gewerkt. Op deze conferentie werden voor het eerst de gesprekken rond klimaatverandering en de bescherming van onze oceanen samen gevoerd. De Brussels Declaration zelf werd ondertussen door meer dan 40 landen en organisaties ondertekend. Samen onderstrepen zij het belang van wetenschappelijke informatie en wetenschappelijk gefundeerd beleid. De verklaring roept op om visies te ontwikkelen rond hernieuwbare blauwe energie en rond mariene ruimtelijke planning. Tot slot wordt in de verklaring ook de nadruk gelegd op de noodzaak van urgente en ambitieuze emissiereducties binnen de maritieme transportsector.

La Conférence de Bruxelles a fait en sorte que la Belgique fasse partie des Blue Leaders au niveau international, une alliance réunissant entretemps plus de 20 États qui se sont engagés à protéger 30 % des océans d'ici 2030. Deux objectifs doivent être atteints pour y parvenir. Pour créer des zones marines protégées en haute mer, un nouvel accord sur la Biodiversité des zones Hors de la Juridiction Nationale (accord BBNJ) doit être conclu. Afin de pouvoir protéger réellement 30 % des océans d'ici 2030 (#30x30), cet objectif doit en outre être inclus dans la nouvelle stratégie de la Convention sur la biodiversité pour 2021-2030. Dès lors, nous nous engagerons activement dans l'élargissement de l'alliance à de nouveaux membres dans les prochains mois.

La Belgique est bien placée pour jouer un rôle de pionnier dans ce domaine. Nous avons d'ailleurs déjà atteint cet objectif dans nos propres eaux nationales. En effet, pas moins de 37 % de la mer du Nord est déclarée zone marine protégée.

Outre la protection de la haute mer, l'exploitation des fonds marins se profile de plus en plus à l'horizon. Lors de la précédente législature, une évaluation de la législation existante relative à l'exploitation minière en haute mer était déjà en cours. Avec le ministre de l'Économie, nous soumettrons cette législation à une révision. Notre objectif est d'élaborer un cadre réglementaire clair et contraignant pour l'exploitation minière en haute mer. En plus de normes environnementales strictes, ce cadre inclura également le principe de précaution et le principe du pollueur-payeur. Notre législation belge doit compléter le cadre international. En tant qu'État sponsor et membre de l'Autorité internationale des fonds marins, la Belgique a un rôle important à jouer dans la protection des grands fonds marins. Dans ce cadre, il est essentiel que nous continuions à miser sur la collecte de données et la recherche scientifique.

Nous prendrons également les mesures nécessaires au niveau international pour protéger l'intégrité des fonds marins. Le Plan d'aménagement des espaces marin prévoit trois zones dans lesquelles des mesures de protection des fonds marins en matière de pêche peuvent être prises. La procédure à suivre est définie dans la politique commune de la pêche et nécessite une coopération étroite avec la Flandre, les pays voisins et la Commission européenne. Sur la base des résultats des études scientifiques actuellement en cours, nous visons à conclure pour 2021 un accord avec la Flandre sur un projet de mesures en matière de pêche en mer du Nord belge. Ensuite, des négociations seront entamées avec les pays voisins et le résultat de ces négociations devra être ratifié par l'Europe.

De Brussels Conference heeft ertoe geleid dat België op internationaal niveau deel uitmaakt van de Blue Leaders, een alliantie van intussen meer dan 20 staten die zich inspannen om tegen 2030 30 % van de oceanen te kunnen beschermen. Twee doelen moeten hiervoor gerealiseerd worden. Om mariene beschermde gebieden op hoge zee te kunnen realiseren moet een nieuw akkoord voor Biodiversiteit Buiten Nationale Jurisdicctie (BBNJ-akkoord) gesloten worden. Om 30 % van de oceanen ook daadwerkelijk te kunnen beschermen tegen 2030 (#30x30) moet deze doelstelling bijkomend opgenomen worden in de nieuwe strategie van het Biodiversiteitsverdrag voor 2021-2030. We zullen de komende maanden dan ook actief inzetten op het uitbreiden van de alliantie met nieuwe leden.

België is goed geplaatst om hier een voortrekkersrol in op te nemen. In onze eigen nationale wateren hebben we deze doelstelling al bereikt: niet minder dan 37 % van de Noordzee is aangeduid als marien beschermd gebied.

Naast de bescherming van de volle zee komt ook de exploitatie van de diepzee steeds dichterbij. In de vorige legislatuur werd reeds werk gemaakt van een evaluatie van de bestaande wetgeving rond diepzeemijnbouw. Samen met de minister van Economie zullen we deze wetgeving aan een herziening onderwerpen. We streven hierbij naar de opmaak van een duidelijk en bindend regelgevend kader voor diepzeemijnbouw. In dit kader zullen naast strenge milieustandaarden, ook het voorzorgsprincipe en het principe dat de vervuiler betaalt, opgenomen worden. Onze Belgische wetgeving moet aanvullend zijn aan het internationale kader. Als sponsorstaat en lidstaat van de International Seabed Authority heeft België een belangrijke rol te spelen in de bescherming van de diepzee. Cruciaal hierbij is dat we volop blijven inzetten op wetenschappelijke dataverzameling en onderzoek.

Ook op nationaal niveau zullen we de nodige stappen nemen om de integriteit van de zeebodem te beschermen. Het marien ruimtelijk plan voorziet drie zones waarin bodembeschermende visserijmaatregelen kunnen genomen worden. De procedure hiertoe is vastgelegd in het Gemeenschappelijk Visserijbeleid en vereist nauwe samenwerking met Vlaanderen, de buurlanden en de Europese Commissie. Voor 2021 streven we op basis van de resultaten van de wetenschappelijke studies die momenteel lopen naar een akkoord met Vlaanderen over een ontwerp van visserijmaatregelen in de Belgische Noordzee. Vervolgens zullen onderhandelingen met de buurlanden opgestart worden en het resultaat van deze onderhandelingen dient bekrachtigd te worden door Europa.

Notre pays doit aussi respecter plusieurs obligations environnementales au niveau européen, notamment les directives “Habitat” et “Oiseaux”, la directive-cadre “Stratégie pour le milieu marin” et la directive-cadre sur l’eau. Dans le cadre de ces directives européennes, nous prévoyons en 2021:

— D’élaborer un nouveau programme de mesures (2022-2028) dans le cadre de la stratégie pour le milieu marin.

— D’élaborer un plan de gestion pour Natura 2000;

— De finaliser le troisième plan de gestion des bassins hydrographiques pour la directive-cadre sur l’eau.

Ces trois plans seront autant que possible harmonisés entre eux et feront l’objet d’une consultation publique. La participation citoyenne est indispensable à une politique environnementale soutenue par la population.

Une politique environnementale solide ne peut être menée sans cadre législatif moderne. En tant qu’instrument législatif national majeur pour la conservation, la protection et la restauration des écosystèmes marins, la loi sur le milieu marin du 20 janvier 1999 sera également révisée. Ce faisant, nous veillerons à la conformité avec les cadres international et européen actuels.

Le Plan d’aménagement des espaces marins sera également évalué en 2021. Une attention particulière sera accordée aux procédures d’élaboration et de révision du plan. Nous veillerons à mettre en place un cadre législatif transparent et clair qui prévoit tant la protection indispensable du milieu marin que la sécurité juridique pour les investisseurs. L’interaction entre l’économie bleue et la nature bleue peut créer des opportunités pour ces deux éléments si les règles sont claires et bien respectées.

En 2021, nous prévoyons également la protection nécessaire de notre patrimoine culturel subaquatique. Le nombre d’épaves dans le monde est estimé à quelques 3 millions, dont plus de 280 dans la partie belge de la mer du Nord. Le statut de patrimoine subaquatique a été attribué à onze de ces épaves et pour neuf d’entre elles, des mesures de protection supplémentaires ont été édictées. Les premières mesures avaient déjà été prises au cours de la précédente législature pour mettre la loi en conformité avec la Convention de l’UNESCO et les recommandations de l’étude SeArch réalisée par l’université de Gand.

Toutefois, en raison de la situation politique, cette législation n’a pas pu voir le jour. La priorité y sera

Ook op Europees niveau moet ons land voldoen aan verschillende milieuverplichtingen waaronder de Habitatrichtlijn, de Vogelrichtlijn, de kaderrichtlijn Mariene Strategie en de kaderrichtlijn Water. In 2021 zullen we in het kader van deze Europese richtlijnen de volgende aspecten voorzien:

— Het opstellen van een nieuw maatregelenprogramma (2022-2028) in het kader van de Mariene Strategie.

— Het ontwikkelen van een beheersplan voor Natura 2000.

— Het finaliseren van het derde stroomgebiedsbeheerplan voor de kaderrichtlijn Water.

Deze drie plannen worden maximaal op elkaar afgestemd en zullen het onderwerp zijn van een publieksraadpleging. Burgerparticipatie is onontbeerlijk voor een gedragen milieubeleid.

Een stevig milieubeleid kan niet gevoerd worden zonder modern wetgevend kader. Het belangrijkste nationale wetgevende instrument voor het behoud, de bescherming en het herstel van de mariene ecosystemen, de Wet Marien Milieu van 20 januari 1999, zal ook herzien worden. Hierbij wordt overeenstemming gezocht met het huidige internationale en Europese kader.

Ook het Marien Ruimtelijk Plan zal aan een evaluatie worden onderworpen in 2021. Bijzondere aandacht zal gaan naar de procedures tot opstelling en herziening van het plan. We streven naar een transparant en duidelijk wetgevend kader dat zowel de nodige bescherming voorziet voor het mariene milieu als rechtszekerheid voor de investeerders. De samenwerking tussen blauwe economie en blauwe natuur kan voor beiden opportuniteiten scheppen als de regels duidelijk zijn en goed nageleefd worden.

In 2021 voorzien we ook de nodige bescherming voor ons cultureel erfgoed onder water. Wereldwijd liggen naar schatting 3 miljoen scheepswrakken onder water, waarvan meer dan 280 in het Belgische deel van de Noordzee. Elf van deze wrakken kregen het statuut van erfgoed onder water en voor negen ervan werden bijkomende beschermingsmaatregelen voorgeschreven. Tijdens de vorige legislatuur werden reeds de eerste stappen gezet om de wet in overeenstemming te brengen met het UNESCO-verdrag en de aanbevelingen uit de SeArch studie uitgevoerd door de Universiteit van Gent.

Door de politieke situatie kon deze wetgeving niet gerealiseerd worden. Hier zal nu prioritair werk van

désormais accordée. De plus, nous disposons depuis peu d'un inventaire des épaves de valeur. Nous élaborerons les mesures de protection nécessaires sur la base de cet inventaire. De cette manière, ces structures sous-marines pourront continuer à jouer leur rôle historique, écologique et récréatif, et apporter une contribution positive à la nature bleue.

Nous protégeons également notre nature bleue contre la pollution. Plus de 20 000 tonnes de déchets aboutissent chaque année dans la mer du Nord. Des recherches ont montré que 60 à 80 % des déchets marins sont constitués de plastique. Afin de réduire ces flux de déchets ou soupe plastique, des actions coordonnées sont nécessaires sur différents fronts et à différents niveaux. Les déchets ne s'arrêtent pas aux frontières belges. Dès lors, nous plaiderons, dans les années à venir, pour une approche au niveau européen.

Un Plan d'action pour les déchets marins a déjà été élaboré au niveau national. Ce plan d'action est axé tant sur la prévention que sur la lutte contre les déchets d'origine terrestre et maritime. Dans le cadre de ce plan d'action, un groupe de travail national a également été créé, dans lequel sont représentés non seulement le gouvernement fédéral, mais aussi les régions. Ce groupe de travail sera convoqué prochainement en vue de procéder à une évaluation approfondie de l'ensemble des mesures incluses dans ce plan. L'objectif est simple: trouver ensemble des solutions pour réduire efficacement et structurellement la soupe plastique en mer du Nord.

Dans ce cadre, il est essentiel de traiter le problème à la source. On pourra s'inspirer utilement de la révision du plan d'action contre les déchets marins adopté dans le cadre de la Convention OSPAR (pour la protection du milieu marin de l'Atlantique du Nord-Est).

Les moyens disponibles doivent être dépensés à des actions de nettoyage concrètes, mais aussi à la sensibilisation. Seuls, nous ne pouvons pas combattre les déchets. Tout le monde doit y mettre du sien et prendre conscience des dangers du single use et des avantages de l'économie circulaire.

Nous faisons référence à la campagne récente que nos services ont lancée pour sensibiliser les citoyens sur le fait que les masques et les gants, utilisés dans la lutte contre le coronavirus, arrivent en masse dans la mer. Des actions existantes comme le Fishing For Litter et le ramassage des filets et les déchets autour des épaves continueront également à bénéficier d'un soutien.

Outre la lutte contre les déchets, en 2021 et les années à venir, une attention particulière sera également

gemaakt worden. Daarnaast beschikken we sinds kort ook over een inventaris van waardevolle wrakken. Op basis van deze inventaris zullen we de nodige beschermingsmaatregelen uitwerken. Zo kunnen deze structuren onder water verder hun historische, ecologische en recreatieve rol blijven spelen en een positieve bijdrage leveren aan de blauwe natuur.

We beschermen onze blauwe natuur ook tegen vervuiling. Jaarlijks komt ruim 20 000 ton afval terecht in de Noordzee. Onderzoek heeft uitgewezen dat 60 tot 80 % van het mariene afval bestaat uit plastic. Om deze afvalstromen of plasticsoep te verminderen zijn gecoördineerde acties nodig en dit op verschillende terreinen en niveaus. Afval stopt niet aan onze Belgische grenzen. We zullen de komende jaren dan ook een aanpak op Europees niveau bepleiten.

Op nationaal niveau werd reeds een Actieplan Marien Zwerfvuil opgesteld. Dit actieplan richt zich op zowel het voorkomen als het bestrijden van zwerfvuil afkomstig van bronnen op land en op zee. Binnen dit actieplan werd ook een nationale werkgroep opgericht waarin naast de federale overheid ook de gewesten zetelen. We roepen binnenkort deze werkgroep samen om werk te maken van een grondige evaluatie van het maatregelenpakket opgenomen in dit plan. Het doel hierbij is eenvoudig: oplossingen vinden om samen de plasticsoep in de Noordzee efficiënt en structureel te verminderen.

Het zal hierbij belangrijk zijn om het probleem aan te pakken bij de bron. De nodige inspiratie kan gehaald worden bij de herziening van het actieplan tegen marien zwerfvuil dat aangenomen werd binnen het OSPAR-verdrag (bescherming van het mariene milieu van de Noordoost-Atlantische Oceaan).

De beschikbare middelen moeten besteed worden aan concrete opruimacties, maar ook aan bewustwording. Afval bestrijden, kunnen we niet alleen. Iedereen moet een steentje bijdragen en bewust worden van de gevaren van single use en de voordelen van circulaire economie.

We verwijzen hier ook graag naar de recente campagne die onze diensten opgestart hebben om de burgers bewust te maken dat ook de mondkmaskers en handschoenen, gebruikt in de strijd tegen corona, massaal in de zee terecht komen. Ook bestaande acties zoals Fishing For Litter en het opkuisen van netten en afval rond scheepswrakken zullen verder ondersteund worden.

Naast afvalbestrijding zal er in 2021 en de komende jaren ook aandacht worden besteed aan het opruimen

accordée au ramassage de la pollution par les hydrocarbures, cadavres, etc. On travaillera sur un inventaire du matériel existant de la lutte contre la pollution. Des formations seront organisées afin de pouvoir travailler en toute sécurité avec ce matériel. Ensemble avec les services compétents, les feuilles de route existantes et les plans d'urgence seront évalués et actualisés pour pouvoir garantir la capacité de réaction dans le cas d'une calamité en mer.

Concrètement, en 2021 on investit dans:

- La réalisation de l'objectif #30x30;
- L'élaboration d'un cadre légal sur les travaux d'extraction en haute mer;
- Un accord avec la Région flamande sur les mesures concernant la pêche;
- La réalisation de nos obligations européennes;
- La modernisation de la Loi Milieu Marin;
- L'évaluation du plan d'aménagement des espaces marins;
- La protection du patrimoine culturel sous-marin;
- La lutte contre les déchets marins par des actions de ramassage et de sensibilisation;
- La préparation du matériel de la lutte contre la pollution et l'actualisation des feuilles de route et des plans d'urgence;

4. **Renforcer la navigation bleue**

La navigation écologique est souvent décrite comme "Green Shipping". Nous avons déjà fait référence aux engagements repris dans la Déclaration de Bruxelles du 19 février 2019 et le rôle que nous y avons joué.

Bien que la navigation est souvent vue comme étant une branche polluante du transport, il ressort des enquêtes récentes que la navigation est souvent moins polluante que les transports routiers ou par train diesel. Bien entendu, cela ne veut pas dire que le secteur ne doit pas livrer des efforts supplémentaires. Au contraire. En 2018, l'Organisation Maritime Internationale (OMI) a adopté la stratégie initiale de réduction des émissions de 40 % à l'horizon 2030 par rapport à 2008 et de 70 % à l'horizon 2050. Dans les mois à venir, les mesures à court terme seront négociées. Durant les années à venir, l'OMI travaillera également sur l'élaboration des

van pollutie afkomstig van olie, kadavers, etc. Er zal werk gemaakt worden van een inventaris van het bestaande pollutiebestrijdingsmateriaal. Om veilig met dit materiaal te kunnen werken, zullen opleidingen georganiseerd worden. Samen met de bevoegde diensten zullen ook de bestaande draaiboeken en noodplannen geëvalueerd en geactualiseerd worden zodat de paraatheid gegarandeerd is als een calamiteit zich voordoet op zee.

Concreet wordt in 2021 ingezet op:

- De verwezenlijking van de #30x30 doelstelling;
- Het uitwerken van een wettelijk kader rond diepzeemijnbouw;
- Een akkoord met het Vlaams Gewest rond de visserijmaatregelen;
- Het realiseren van onze Europese verplichtingen;
- De modernisering van de Wet Marien Milieu;
- De evaluatie van het marien ruimtelijk plan;
- De bescherming van cultureel erfgoed onder water;
- Het bestrijden van marien zwerfvuil door opruimen en sensibiliseringsacties;
- De paraatheid van het pollutiebestrijdingsmateriaal en actualiseren van draaiboeken en noodplannen.

4. **Versterken van de blauwe scheepvaart**

Milieuvriendelijke scheepvaart wordt vaak omschreven als "Green Shipping". We verwezen reeds naar de verbintenissen opgenomen in de Brussels Declaration van 19 februari 2019 en de rol die we hierin gespeeld hebben.

Hoewel scheepvaart vaak aanzien wordt als een vervuilende vervoerstak blijkt uit recent onderzoek dat scheepvaart minder vervuilend is dan transport over de weg of met een dieseltrein. Dit wil uiteraard niet zeggen dat de sector geen bijkomende inspanningen moet leveren. Integendeel. Binnen de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) werd in 2018 de initiële strategie aangenomen om tegen 2030 de uitstoot met 40 % te verminderen ten opzichte van 2008 en met 70 % tegen 2050. In de maanden die komen, zal onderhandeld worden over de maatregelen op korte termijn. Verder zal in de komende jaren binnen IMO gewerkt worden

mesures à moyen terme et à long terme. Une révision de la stratégie initiale sera préparée en parallèle. Il n'est pas toujours évident d'aboutir à un accord avec 174 pays. Toutefois, la position de la Belgique sera à nouveau ambitieuse: nous œuvrons pour la réduction des émissions des gaz à effet de serre des navires avec minimum 55 % à l'horizon 2030 et nous cherchons à atteindre la neutralité climatique à l'horizon 2050.

Cette ambition sera également soutenue par les membres du Shipping High Ambition Coalition avec qui nous investissons aussi dans la participation au Small Island Developing States et Least Developed Countries à des discussions climatiques au sein de l'OMI. En effet, ce sont les premiers pays qui subiront physiquement les conséquences des changements climatiques.

Au niveau européen, nous participerons à la discussion sur la mise en place des ETS (Emission Trading Scheme) pour la navigation. Nous plaçons pour une mise en place d'un ETS uniquement lorsqu'elle apporte une réelle contribution à la réduction des émissions. Payer uniquement pour une bonne qualité de l'air ne luttera pas contre le réchauffement climatique.

Au niveau national, nous nous concentrons sur le contrôle de la zone à basses émissions dans la mer du Nord. Depuis 2015, la Belgique fait partie de la zone SECA où des normes plus strictes que dans le reste du monde sont d'application pour les émissions de soufre des navires. A partir du 1^{er} janvier 2021, nous ferons également partie de la zone NECA, dans laquelle il faut également réduire les émissions des oxydes d'azote. La Belgique est le seul pays au monde à faire usage d'un avion renifleur pour effectuer les contrôles sur cette réglementation. Il vole à travers des panaches de fumée des navires pour détecter les hautes émissions de soufre et des oxydes d'azote. Notre pays veut poursuivre son rôle de précurseur en lançant en 2021 également des contrôles sur les émissions de suie (black carbon). Les résultats des tests que la Belgique effectue seront utilisés pour l'élaboration de la nouvelle législation au niveau international.

Durant l'année à venir, nous libérerons des moyens pour développer un détecteur que l'on pourra placer sur des éoliennes afin de contrôler les émissions des navires. Pour le développement de ce détecteur, nous travaillerons en étroite coopération avec l'Institut royal d'Aéronomie Spatiale de Belgique.

La navigation bleue signifie plus qu'uniquement réduire les émissions. Il est également nécessaire de mettre en œuvre la gestion des déchets à bord des navires. Des règles ont été fixées au niveau international, mais elles n'ont pas encore été transposées dans notre législation.

aan maatregelen op middellange en lange termijn. Tegelijk wordt een herziening van de initiële strategie voorbereid. Met 174 landen is het niet altijd eenvoudig om tot een akkoord te komen. De positie van België zal echter opnieuw ambitieus zijn: we ijveren voor het verminderen van de uitstoot van broeikasgassen van schepen met minstens 55 % tegen 2030 en het behalen van klimaatneutraliteit tegen 2050.

Deze ambitie zal mee ondersteund worden door de leden van de Shipping High Ambition Coalition met wie we ook inzetten op de deelname van Small Island Developing States en Least Developed Countries aan de klimaatbesprekingen binnen de IMO. Zij zijn immers de eerste landen die de gevolgen van de klimaatverandering fysiek zullen ervaren.

Op Europees niveau zullen we deelnemen aan de discussie omtrent de invoering van het Emission Trading Scheme (ETS) voor de scheepvaart. We pleiten ervoor dat een ETS enkel kan worden ingevoerd indien ze ook een effectieve bijdrage levert aan de vermindering van uitstoot. Enkel betalen voor propere lucht zal de klimaatopwarming niet tegen gaan.

Op nationaal niveau zetten we verder in op de controle van de lage emissiezone op de Noordzee. Sinds 2015 maakt België deel uit van de SECA zone waarbinnen strengere normen gelden voor de zwaveluitstoot van schepen dan in de rest van de wereld. Vanaf 1 januari 2021 zullen we ook deel uitmaken van de NECA zone waarbinnen ook de uitstoot van stikstof beperkt moet worden. Voor de controles op deze regelgeving maakt België, als enige land ter wereld, hiervoor gebruik van een sniffervliegtuig. Die vliegt door rookpluimen van schepen om te hoge zwavel- en stikstofuitstoot te detecteren. Ons land wil zijn voortrekkersrol blijven spelen door in 2021 ook te starten met controles op de uitstoot van roet (black carbon). De resultaten van de testen die België uitvoert, zullen gebruikt worden om op internationaal niveau nieuwe regelgeving uit te werken.

Het komende jaar maken we middelen vrij om een sensor te ontwikkelen die op windmolens kan geplaatst worden om zo de uitstoot van schepen te controleren. Voor de ontwikkeling van de sensor zullen we nauw samenwerken met het Koninklijk Belgisch Instituut voor Ruimteëronomie.

Blauwe scheepvaart staat voor meer dan het beperken van de uitstoot. Zo is het is ook nodig om werk te maken van het afvalbeheer aan boord van schepen. Internationaal werden hierrond regels vastgelegd, maar deze werden nog niet omgezet in onze wetgeving. Bij de

Pour la transposition de Marpol Annex IV et V (respectivement pour les déchets sanitaires et les ordures et les restes de substances solides en vrac), le point de départ est qu'elle doit être conforme aux conventions internationales prévues, sans exigences nationales supplémentaires.

La gestion des flux de déchets aura également un impact direct sur les conditions de vie à bord des navires. Cela mérite également notre attention. Dans cette crise du coronavirus, nous devons constater bien trop souvent qu'à cause des mesures strictes, les navires ne sont pas admis dans les ports, l'équipage ne peut pas être changé à temps, les salaires ne sont pas payés ou on économise sur l'entretien. Les derniers mois, pas moins de 42 navires ont été immobilisés dans les ports belges à cause d'infractions graves sur les conditions salariales et de travail et de nombreux autres manquements.

Nos inspecteurs font également remarquer le manque de matériel médical élémentaire à bord des navires. En 2021, nous prévoyons un cadre réglementaire claire dans lequel le contenu de l'armoire à pharmacie et l'équipement médical à bord des navires est fixé et contrôlé.

Afin de faciliter les changements d'équipages, nous lancerons en 2021, en étroite concertation avec les ministres compétents pour les Affaires Etrangères et l'Intérieur ainsi que le Secrétaire d'État à l'Asile et la Migration, le processus de ratification de la Convention n° 185 de l'Organisation Internationale du Travail. Cette ratification simplifie les échanges d'équipages grâce au fait qu'il ne faut plus demander de visa dans les pays qui ont ratifié la Convention.

Finalement, la navigation bleue comporte aussi la sécurité à bord des navires et la prévention des accidents de navires.

L'Organisme fédéral d'enquête sur les accidents de navigation (OFEAN) est déjà actif depuis quelques années. Dans la législature précédente, les initiatives législatives nécessaires ont également été prises au niveau régional pour permettre une enquête indépendante sur les accidents de navires de mer dans des eaux intérieures ou dans des ports. A l'heure actuelle, nous travaillons sur un accord de coopération entre l'Autorité fédérale et les trois régions sur l'exécution des enquêtes de sécurité.

Si nous parlons de la prévention des accidents, nous pensons bien entendu aussi au secteur de la pêche. La pêche belge, qui comporte 62 bateaux et environ 500 membres d'équipage, est un secteur à haut risque. Les dernières années, nous avons déploré la perte de sept pêcheurs et trois bateaux. Augmenter la sécurité pour

omzetting van Marpol Annex IV en V (respectievelijk voor sanitair afval en vuilnis en restanten van vaste bulkstoffen) is het uitgangspunt dat dit moet overeenstemmen met de internationaal vastgelegde afspraken, zonder bijkomende nationale vereisten.

Het beheer van de afvalstromen zal eveneens een rechtstreekse impact hebben op de leefomstandigheden aan boord van schepen. Ook dit verdient onze aandacht. In de coronacrisis stellen we al te vaak vast dat omwille van de strenge maatregelen, schepen niet toegelaten worden in havens, bemanning niet tijdig kan gewisseld worden, lonen niet uitbetaald worden of dat er bespaard wordt op onderhoud. De laatste maanden werden in de Belgische havens niet minder dan 42 schepen aan de ketting gelegd wegens ernstige inbreuken op loon- en arbeidsvoorwaarden en talrijke technische tekortkomingen.

Onze inspecteurs merken ook op dat elementair medisch materiaal aan boord van schepen ontbreekt. We voorzien in 2021 een helder regelgevend kader waarbij de inhoud van de medicijnkast en medische uitrusting aan boord van schepen wordt vastgelegd en gecontroleerd.

Om bemanningswissels te faciliteren, zullen we in nauw overleg met de ministers bevoegd voor Buitenlandse Zaken en Binnenlandse Zaken alsook de staatssecretaris voor Asiel en Migratie in 2021 starten met het ratificatieproces van het Internationale Arbeidsorganisatie Verdrag nr. 185. Deze ratificatie vereenvoudigt bemanningswissels doordat geen visa meer moet aangevraagd worden in de landen die het verdrag geratificeerd hebben.

Tot slot omvat blauwe scheepvaart ook de veiligheid aan boord van schepen en het voorkomen van ongevallen met schepen.

De federale instantie voor het Onderzoek van Scheepvaartongevallen (FOSO) is reeds enkele jaren actief. In de vorige legislatuur werden nu ook op regionaal niveau de nodige wetgevende initiatieven genomen om een onafhankelijk onderzoek naar ongevallen met zeeschepen op binnenwateren of in de havens mogelijk te maken. Nu werken we aan samenwerkingsakkoord tussen de federale overheid en de drie gewesten over het uitvoeren van veiligheidsonderzoeken.

Als we spreken over het voorkomen van ongevallen denken we uiteraard ook aan de visserijsector. De Belgische visserij, goed voor 62 vaartuigen en een 500-tal bemanningsleden, is een risicovolle sector. We betreunden de voorbije jaren het verlies van zeven vissers en drie vaartuigen. Het verhogen van de veiligheid

nos pêcheurs reste donc une priorité. Ensemble avec les organismes professionnels, les associations et d'autres parties intéressées, nous revoyons les règles fédérales d'application sur la pêche maritime. A cet effet, nous collaborons avec la Région flamande. Une attention particulière est accordée aux conditions de logement et de travail à bord des navires et aux aspects techniques qui doivent prévenir les accidents. Le résultat de cette révision, lancée en 2021, sera intégrée dans le Code belge de la navigation.

Concrètement, en 2021 nous:

- Plaiderons au niveau international pour une réduction des émissions des navires de 55 % à l'horizon 2030 et œuvrerons pour une neutralité climatique à l'horizon 2050;

- Participerons aux concertations au niveau européen sur la mise en place d'un ETS;

- Lancerons les tests sur les émissions du black carbon;

- Développerons un détecteur et le placerons sur une éolienne pour contrôler les émissions des navires;

- Implémenterons Marpol annex IV et V dans la législation belge;

- Fixerons des règles minimales pour le matériel médical qui doit être à bord des navires;

- Faciliterons les changements d'équipages par la ratification de la Convention n° 185 de l'Organisation Internationale du Travail;

- Conclurons un accord de coopération avec les régions sur l'enquête des accidents de navires;

- Procèderons à une révision approfondie des règles fédérales d'application sur la pêche professionnelle et récréative.

5. *Plus de bleu en mer*

En phase avec la vision à long terme mer du Nord 2050, notre politique apportera une attention particulière pour la sensibilisation, le contrôle et le sanctionnement.

Depuis 2016, nous disposons d'un système d'amendes administratives pour sanctionner les infractions aux lois sur la navigation. Chaque année, environ 250 procès-verbaux sont établis. Le total des amendes infligées a augmenté depuis 2017 de 250 000 euros à 700 000 euros

pour onze visseris blijft een prioriteit. Samen met de beroepsorganisaties, verenigingen en andere belanghebbenden herzien we de federale regels van toepassing op de zeevisserij. We werken hiervoor samen met het Vlaams Gewest. Bijzondere aandacht zal hierbij gaan naar de woon- en werkomstandigheden aan boord van de schepen en naar de technische aspecten die ongevallen moeten voorkomen. Het resultaat van deze herziening, die in 2021 wordt opgestart, zal geïntegreerd worden in het Belgisch Scheepvaartwetboek.

Concreet zullen we in 2021:

- Op internationaal niveau pleiten voor de vermindering van de uitstoot van schepen met 55 % tegen 2030 en streven naar klimaatneutraliteit in 2050;

- Deelnemen aan het overleg op Europees niveau over de invoering van een ETS;

- Starten met testen rond de uitstoot van black carbon;

- Een sensor ontwikkelen en op een windmolen plaatsen om de uitstoot van schepen te controleren;

- Marpol annex IV en V implementeren in Belgische wetgeving;

- Minimumregels vastleggen voor medisch materiaal dat aan boord moet zijn van schepen;

- Bemanningswissels faciliteren door de ratificatie van het Internationale Arbeidsorganisatie Verdrag nr. 185;

- Een samenwerkingsakkoord sluiten met de gewesten over het onderzoek van scheepvaartongevallen;

- Een grondige herziening doorvoeren van de federale regels van toepassing op de professionele en recreatieve visserij.

5. *Meer blauw op zee*

In lijn met de langetermijnvisie Noordzee 2050 zal ons beleid aandacht hebben voor sensibilisering, controle en sanctionering.

Sinds 2016 beschikken we over een systeem van administratieve geldboetes om inbreuken op scheepvaartwetten te sanctioneren. Jaarlijks worden er zo'n 250 processen-verbaal opgesteld. Het totaal aan opgelegde geldboetes is sinds 2017 gestegen van 250 000 euro

en 2019. En 2020, des amendes ont été infligées pour un montant de 11 850 000 euros.

C'est principalement imputable aux infractions sur un navire qui est immobilisé ici (Basel Express).

Veiller à ce que les sanctions soient non seulement infligées, mais aussi réellement perçues est un des piliers de l'accord du gouvernement et a déjà été appliqué dans la politique mer du Nord. En effet, éviter l'impunité est la meilleure façon de garantir une concurrence loyale en mer.

Des discussions sont en cours au parlement concernant une proposition de loi qui vise à étendre le système des amendes administratives. En 2021, nous ferons également respecter les infractions sur la législation environnementale via ce système.

Nous examinons le fait de savoir si une partie des recettes de ces amendes peuvent être utilisées pour soutenir les services policiers et de cette manière augmenter le risque d'être pris.

Nos ports en Flandre sont importants pour notre économie. En 2018, ils représentaient une valeur ajoutée directe de plus de 17,2 milliards d'euros. Cela représente 220 000 d'emplois directs et indirects. Environ 90 % des objets dans notre maison sont arrivés ici par bateau. Notre propre flotte belge compte 215 navires, qui représentent un tonnage brut d'environ 6 200 000. Notre secteur maritime était et est encore toujours indiqué comme service essentiel pour garantir l'approvisionnement de divers marchandises lors de la crise du coronavirus.

Il est donc d'une grande importance économique que les infrastructures maritimes belges dans le sens large, allant des navires, ports aux installations portuaires, soient bien sécurisées, y compris contre la cybercriminalité.

L'Autorité nationale pour la sécurité maritime développe les normes et standards nécessaires auxquels la sécurité en général et le plan de sécurité en particulier doivent satisfaire. Les plans de sécurité ont pour objectif d'éviter que les ports, navires ou installations portuaires deviennent la victime d'attaques terroristes ou d'espionnage avec des dommages humains ou économiques importants comme conséquence. Nous examinerons le fait de savoir si les sites peuvent être représentés en 3D. Ces images 3D seront sauvegardées sur une plateforme strictement sécurisée et seront divulguées aux services de sécurité et d'urgence dans des cas dûment justifiés. Dans un prochain stade, nous examinerons le fait de

naar 700 000 euro in 2019. In 2020 werden er al voor 11 850 000 euro aan geldboetes opgelegd.

Dit is hoofdzakelijk toe te schrijven aan de inbreuken op een schip dat hier aan de ketting werd gelegd (Basel Express).

Erop toezien dat sancties niet alleen opgelegd, maar ook effectief uitgevoerd worden, is één van de pijlers van het regeerakkoord en werd reeds toegepast in het Noordzeebeleid. Straffeloosheid voorkomen, is immers de beste garantie dat de concurrentie op zee eerlijk verloopt.

Momenteel bespreekt het parlement een wetsvoorstel dat het systeem van de administratieve geldboetes uitbreidt. In 2021 zullen we ook de inbreuken op de milieuwetgeving via dit systeem handhaven.

We onderzoeken of een deel van de opbrengst van deze boetes kan gebruikt worden om de handhavingdiensten te ondersteunen en zo de pakkans te vergroten.

Onze Vlaamse havens zijn van groot belang voor onze economie. In 2018 waren ze goed voor een directe toegevoegde waarde van meer dan 17,2 miljard euro. Goed voor 220 000 directe en indirecte jobs. Ongeveer 90 % van de voorwerpen in ons huis is met een zeeschip naar hier gekomen. Onze eigen Belgische vloot telt 215 schepen goed voor een bruto tonnage van ongeveer 6 200 000. Onze maritieme sector was en is nog steeds aangeduid als essentiële dienst opdat de bevoorrading van diverse goederen tijdens corona niet in het gedrang zou komen.

Het is dan ook van groot economisch belang dat de Belgische maritieme infrastructuur in de brede zin, gaande van de schepen havens en havenfaciliteiten, goed beveiligd zijn, ook tegen cybercriminaliteit.

De Nationale autoriteit voor maritieme beveiliging ontwikkelt de nodige normen en standaarden waaraan de beveiliging in het algemeen en het beveiligingsplan in het bijzonder moet voldoen. Beveiligingsplannen hebben tot doel te vermijden dat havens, schepen of havenfaciliteiten het voorwerp worden van een terroristische aanslag of spionage met grote menselijke of economische schade tot gevolg. We zullen onderzoeken of de sites in 3D kunnen vastgelegd worden. Deze 3D-beelden zullen op een streng beveiligd platform bewaard worden en vrijgegeven aan de veiligheids- en hulpdiensten wanneer hiertoe gegronde redenen bestaan. In een volgend stadium zullen we onderzoeken of de genomen voorschriften en

savoir si les prescriptions et mesures prises peuvent également être utilisées pour lutter contre l'importation de la drogue.

La sécurisation des navires sous pavillon belge sera également rendue plus stricte. En 2019, 162 cas de piraterie ou d'attaques armées ont eu lieu partout dans le monde. Selon les messages les plus récents, au moins un incident par jour est signalé dans le Golfe de Guinée. Un cadre légal sera créé pour la Cellule Sécurité Maritime qui a été créée en 2018 et elle recevra des compétences bien définies.

En 2021, elle lancera également les scans 3D pour les navires sous pavillon belge, qui seront sauvegardés ensemble avec les plans de construction sur une plateforme sécurisée.

Dans le cas d'une menace ou d'un incident, ces plans pourront être mis à disposition des services de sécurité. Les actions nécessaires pourront être prises sur base des images claires et précises. Cela permet de mieux garantir encore la sécurité d'un navire et son équipage.

Concrètement, en 2021 nous investissons dans:

- L'élargissement du système des amendes administratives.
- La sécurisation des infrastructures maritimes.
- L'élaboration des scans 3D des navires et des infrastructures portuaires.
- Le développement d'une plateforme sécurisée.

Finalement, nous devons mener une politique qui est au service de l'énergie bleue, d'une navigation bleue, d'une économie bleue, d'une nature bleue et investir dans plus de bleu en mer. Ceci ne peut se dérouler de manière efficace que lorsque tous les services fédéraux concernés échangent les informations et connaissances nécessaires et coopèrent étroitement à travers les différents domaines politiques.

En 2021, nous évaluerons les structures de concertation existantes et les renforcerons le cas échéant. C'est uniquement via une coopération que nous serons en mesure de garantir un avenir bleu prospère pour les prochaines générations.

Le ministre chargé de la Mer du Nord

Vincent VAN QUICKENBORNE

maatregelen ook kunnen ingezet worden om de invoer van drugs tegen te gaan.

Ook de beveiliging van schepen onder Belgische vlag zal versterkt worden. In 2019 werden wereldwijd 162 gevallen van piraterij of gewapende aanvallen genoteerd. Volgens de meest recente berichten wordt er per dag minstens één incident gemeld in de Golf van Guinee. De Cel Maritieme Beveiliging die in 2018 werd opgericht, zal wettelijk omkaderd worden en afgebakende bevoegdheden krijgen.

In 2021 zal ze ook de eerste stappen zetten om van de schepen onder Belgische vlag 3D-scans te maken die samen met de bouwplannen eveneens op een beveiligd platform opgeslagen worden.

In geval van bedreiging of incident kunnen deze plannen beschikbaar gesteld worden aan de veiligheidsdiensten. Zo kunnen op basis van duidelijke en nauwkeurige beelden de nodige acties ondernomen worden. Op deze manier wordt de veiligheid van schip en bemanning nog beter gegarandeerd.

Concreet zetten we in 2021 in op:

- Uitbreiden van het systeem van administratieve geldboetes;
- Beveiliging van de maritieme infrastructuur;
- De opmaak van 3D scans van schepen en havenfaciliteiten;
- De ontwikkeling van een beveiligd platform.

Tot slot zullen we een beleid moeten voeren dat ten dienste staat van blauwe energie, blauwe scheepvaart, blauwe economie, blauwe natuur en meer blauw op zee. Dit kan alleen efficiënt gebeuren wanneer alle betrokken federale diensten de nodige informatie en kennis uitwisselen en nauw samenwerken over de verschillende beleidsdomeinen heen.

In 2021 evalueren we de bestaande overlegstructuren en maken deze sterker waar nodig. Het is enkel door samenwerking dat we de toekomstige generaties van een welvarende blauwe toekomst kunnen verzekeren.

De minister belast met de Noordzee

Vincent VAN QUICKENBORNE