

BELGISCHE KAMER VAN  
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

11 maart 2026

**WETSONTWERP**

houdende de  
**Algemene uitgavenbegroting  
voor het begrotingsjaar 2026**

**Advies**

over sectie 25 – FOD Volksgezondheid,  
Veiligheid van de Voedselketen en  
Leefmilieu  
(*partim*: Noordzee)

**Verslag**

namens de commissie  
voor Energie, Leefmilieu en  
Klimaat  
uitgebracht door  
mevrouw **Katrijn van Riet** en  
de heer **Kurt Ravyts**

**Inhoud**

Blz.

I. Inleidende uiteenzetting .....	3
II. Bespreking.....	3
III. Advies.....	39

Zie:

Doc 56 **1280/ (2025/2026)**:

001: Wetsontwerp.  
002 en 003: Amendementen.  
004 en 005: Verslagen.  
006: Amendement.  
007 en 008: Verslagen.  
009: Amendementen.  
0010 tot 022: Verslagen.

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS  
DE BELGIQUE

11 mars 2026

**PROJET DE LOI**

contenant  
**le Budget général des dépenses  
pour l'année budgétaire 2026**

**Avis**

sur la section 25 – SPF Santé publique,  
Sécurité de la chaîne alimentaire et  
Environnement  
(*partim*: Mer du Nord)

**Rapport**

fait au nom de la commission  
de l'Énergie, de l'Environnement et  
du Climat  
par  
Mme **Katrijn van Riet** et  
M. **Kurt Ravyts**

**Sommaire**

Pages

I. Exposé introductif.....	3
II. Discussion .....	3
III. Avis .....	39

Voir:

Doc 56 **1280/ (2025/2026)**:

001: Projet de loi.  
002 et 003: Amendements.  
004 et 005: Rapports.  
006: Amendement.  
007 et 008: Rapports.  
009: Amendements.  
0010 à 022: Rapports.

03281

**Samenstelling van de commissie op de datum van indiening van het verslag/  
Composition de la commission à la date de dépôt du rapport**

Voorzitter/Président: Jeroen Soete

**A. — Vaste leden / Titulaires:**

N-VA	Katrijn van Riet, Lotte Peeters, Bert Wollants
VB	Kurt Ravyts, Sam Van Rooy
MR	Christophe Bombled, Hervé Cornillie
PS	Marie Meunier, Éric Thiébaud
PVDA-PTB	Roberto D'Amico, Annik Van den Bosch
Les Engagés	Luc Frank, Marc Lejeune
Vooruit	Jeroen Soete
cd&v	Phaedra Van Keymolen
Ecolo-Groen	Jeroen Van Lysebettens
Anders.	Steven Coenegrachts

**B. — Plaatsvervangers / Suppléants:**

Dorien Cuylaerts, Wouter Raskin, Lieve Truymans, Kristien Van Vaerenbergh
Dieter Keuten, Alexander Van Hoecke, Reccino Van Lommel
Anthony Dufrane, Gilles Foret, Youssef Handichi
N., Caroline Désir, Ludivine Dedonder
Greet Daems, Natalie Eggermont, Farah Jacquet
Jean-François Gatelier, Isabelle Hansez, Serge Hilgsmann
Oskar Seuntjens, Niels Tas
Tine Gielis, Koen Van den Heuvel
N., Rajae Maouane
Vincent Van Quickenborne, Kjell Vander Elst

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
Anders.	: Anders.
DéFI	: Démocrate Fédéraliste Indépendant
ONAFH/INDÉP	: Onafhankelijk-Indépendant

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

DAMES EN HEREN,

Uw commissie heeft sectie 25 – FOD Volksgezondheid, Veiligheid van de Voedselketen en Leefmilieu (*partim*: Noordzee) van het wetsontwerp houdende de algemene uitgavenbegroting voor het begrotingsjaar 2026 (DOC 56 1280/001), evenals de daarop betrekking hebbende verantwoording (DOC 56 1281/014) en beleidsnota (DOC 56 1282/018) van de minister van Noordzee, besproken tijdens haar vergaderingen van 10 februari en 3 maart 2026.

## I. — INLEIDENDE UITEENZETTING

*Mevrouw Annelies Verlinden, minister van Justitie en Noordzee*, licht haar beleidsnota voor het begrotingsjaar 2026 toe. Voor die toelichting wordt verwezen naar de tekst van de beleidsnota zelf (DOC 56 1282/018).

## II. — BESPREKING

### A. Vragen en opmerkingen van de leden

*Mevrouw Maaïke De Vreese (N-VA)* dankt de minister voor haar toelichting en benadrukt het multifunctionele karakter van de Noordzee. Zij wijst op het belang van de kust als plaats van ontspanning en natuurbeleving, maar tegelijk ook als economische motor, onder meer via de haven van Zeebrugge. De Noordzee is volgens haar dan ook veel meer dan een grens; zij verwijst in dat verband naar de omschrijving van haar fractiegenote Charlotte Verkeyn als “de elfde provincie”.

Voorts onderstreept de spreekster het strategische en geopolitieke belang van de Noordzee. Tegen de achtergrond van de internationale spanningen en de aanwezigheid van de schaduwvloot van Russische schepen acht zij de focus in de beleidsnota op verhoogde veiligheid, strengere toegangscontroles en een betere controle van scheepspersoneel in het kader van de wet Maritieme Beveiliging terecht.

Vervolgens vraagt mevrouw De Vreese namens haar fractie bijzondere aandacht voor de visserijsector. Zij merkt op dat de vissers slechts beperkt aan bod komen in de beleidsnota, terwijl zij geconfronteerd worden met grote uitdagingen inzake ruimtegebruik op zee en toegang tot visgronden, ook binnen het Belgische deel van de Noordzee.

MESDAMES, MESSIEURS,

Votre commission a examiné la section 25 – SPF Santé publique, Sécurité de la Chaîne alimentaire et Environnement (*partim*: Mer du Nord) du projet de loi contenant le budget général des dépenses pour l’année budgétaire 2026 (DOC 56 1280/001), ainsi que la justification (DOC 56 1281/014) et la note de politique générale y afférentes (DOC 56 1282/018) de la ministre de la Mer du Nord, au cours de ses réunions des 10 février et 3 mars 2026.

## I. — EXPOSÉ INTRODUCTIF

*Mme Annelies Verlinden, ministre de la Justice, chargée de la Mer du Nord*, commente sa note de politique générale pour l’année budgétaire 2026. Il est renvoyé, dans ce cadre, au texte de la note de politique générale (DOC 56 1282/018).

## II. — DISCUSSION

### A. Questions et observations des membres

*Mme Maaïke De Vreese (N-VA)* remercie la ministre pour ses explications et souligne le caractère multifonctionnel de la mer du Nord. Elle insiste sur l’importance de la côte en tant que lieu de détente et de découverte de la nature, mais aussi en tant que moteur économique, notamment via le port de Zeebrugge. Selon elle, la mer du Nord est donc bien plus qu’une frontière; elle renvoie à cet égard à la description de sa collègue Charlotte Verkeyn qui la qualifie de “onzième province”.

L’intervenante souligne ensuite l’importance stratégique et géopolitique de la mer du Nord. Dans un contexte marqué par des tensions internationales et la présence d’une flotte fantôme de navires russes, elle estime que l’accent mis dans la note de politique générale sur le renforcement de la sécurité, le durcissement des contrôles d’accès et l’amélioration du contrôle du personnel navigant dans le cadre de la loi sur la sûreté maritime est justifié.

Mme De Vreese demande ensuite, au nom de son groupe, qu’une attention particulière soit accordée au secteur de la pêche. Elle fait observer que ce secteur est à peine abordé dans la note de politique générale, alors qu’il est confronté à des défis majeurs en matière d’utilisation de l’espace maritime et d’accès aux zones de pêche, y compris dans la partie belge de la mer du Nord.

Daarnaast wijst zij op de zware administratieve lasten, onder meer de dubbele DIMONA-aangifte en de onduidelijkheid over toepasselijke regels per zone. Zij vraagt hoe de minister de sector beter kan ondersteunen, onder meer via vereenvoudiging en duidelijke communicatie, en of bijkomende initiatieven worden overwogen.

Met betrekking tot het munitiestort op de zandbank Paardenmarkt voor de kust van Knokke-Heist wijst mevrouw De Vreese op de aanhoudende bezorgdheid over het vrijkomen van toxische stoffen. Zij verwijst naar de aangekondigde finalisering van het nood- en interventieplan en vraagt de minister tegen wanneer dit plan afgerond zal zijn.

Voorts informeert het commissielid naar de voorgestelde invoering van "kantelpunten": wie zal de kritische drempels bepalen en welke criteria zullen daarbij gehanteerd worden? Zij vraagt tevens of andere activiteiten, zoals het leggen van leidingen in de betrokken zone, nog mogelijk zijn en of uiteindelijk een politieke beslissing zal worden genomen over het al dan niet bergen van de munitie.

Wat de maritieme veiligheid betreft, benadrukt mevrouw De Vreese dat een nauwe samenwerking met Defensie en de NAVO noodzakelijk is. Zij stelt vast dat deze samenwerking slechts beperkt aan bod komt in de beleidsnota en vraagt of dit te maken heeft met een bevoegdheidsverdeling. Zij informeert naar eventuele gemeenschappelijke bewakingsmissies en naar een mogelijke NAVO-doorlichting van de zeehavens. In het bijzonder vraagt zij verduidelijking over de rol van Defensie binnen het Maritiem Informatie-Kruispunt (MIK) en over de uitdagingen inzake toezicht onder het wateroppervlak.

Inzake de aangekondigde uitbreiding van handhavingstaken naar milieuzaken wenst de spreker te vernemen of hierover afstemming is gebeurd met het eveneens bevoegde Vlaams Gewest. Hoe zal die uitbreiding concreet worden ingevuld en worden er bijkomende milieu-inspecties voorzien?

Met betrekking tot het aangekondigde samenwerkingsproject met Ecuador vraagt zij naar de timing, de concrete doelstellingen en of dit project verband houdt met informatie-uitwisseling in het kader van de strijd tegen drugshandel.

Zij merkt voorts op dat de beveiliging van specifieke maritieme en haveninfrastructuur, zoals Ing-terminals, beperkt wordt toegelicht in de beleidsnota. Naast de

Elle souligne également l'existence de lourdes charges administratives, notamment la double déclaration Dimona et le manque de clarté quant aux règles applicables par zone. Elle demande comment la ministre peut mieux soutenir le secteur, notamment par une simplification et une communication claire, et si des initiatives supplémentaires sont envisagées.

En ce qui concerne le dépôt de munitions sur le banc de sable *Paardenmarkt* au large de Knokke-Heist, Mme De Vreese souligne les inquiétudes persistantes concernant le rejet de substances toxiques. Elle fait référence à la finalisation annoncée du plan d'urgence et d'intervention et demande à la ministre quand ce plan sera prêt.

La membre s'informe également sur la proposition d'introduire des "points de basculement": qui déterminera les seuils critiques et quels critères seront utilisés à cet effet? Elle demande également si d'autres activités, telles que la pose de conduites dans la zone concernée, sont encore possibles et si une décision politique sera finalement prise quant à savoir si les munitions seront éliminées ou non.

En ce qui concerne la sécurité maritime, Mme De Vreese souligne la nécessité d'une coopération étroite avec la Défense et l'OTAN. Elle constate que cette coopération n'est abordée que de manière restreinte dans la note de politique générale et demande si c'est lié à la répartition des compétences. Elle s'informe sur d'éventuelles missions de surveillance communes et sur un éventuel contrôle des ports maritimes par l'OTAN. Elle demande en particulier des précisions sur le rôle de la Défense au sein du Centre d'Information Maritime (CIM) et sur les défis liés à la surveillance sous-marine.

En ce qui concerne l'extension annoncée des missions de contrôle aux questions environnementales, l'intervenante souhaite savoir si cette mesure a fait l'objet d'une concertation avec la Région flamande, également compétente en la matière. Comment cette extension sera-t-elle concrètement mise en œuvre et des inspections environnementales supplémentaires sont-elles prévues?

À l'égard du projet de coopération annoncé avec l'Équateur, elle demande quel est le calendrier, quels sont les objectifs concrets et si ce projet est lié à l'échange d'informations dans le cadre de la lutte contre le trafic de drogue.

Elle fait observer que la note de politique générale n'aborde que brièvement la sécurisation des infrastructures maritimes et portuaires spécifiques, telles que

inzet van camera's en drones vraagt zij welke bijkomende maatregelen worden genomen.

Wat de toepassing van de ISPS-maatregelen betreft, vraagt mevrouw De Vreese of het klopt dat ISPS-plichtige schepen enkel op ISPS-conforme kades kunnen laden en lossen, en of dit voordien niet steeds het geval was. Zij informeert eveneens naar de controle op het overladen van zeeschepen naar binnenschepen. Werd daar voorheen niet op gecontroleerd?

Met betrekking tot de versterking van de Belgische vlag vraagt zij verduidelijking over de concrete maatregelen die worden overwogen, onder meer inzake het juridisch statuut van de vlaggenstaat en de fiscale aantrekkelijkheid (bijvoorbeeld via tonnageregimes).

Aansluitend verwijst de spreekster naar haar vooraf ingediende mondelinge vraag over het Belgische mandaat in de Raad van de International Maritime Organization (IMO). In dat kader vraagt zij:

— welke opportuniteiten de minister ziet binnen haar bevoegdheden om het IMO-mandaat te benutten als hefboom in de strijd tegen georganiseerde misdaad;

— of zij contact heeft met collega-ministers, zowel nationaal als binnen de Europese Unie, om gelijkgezinde partners te vinden inzake betere beveiliging van havens;

— hoe zij de beveiliging van de Belgische havens evalueert en welke bijkomende initiatieven worden gepland.

Verder informeert zij naar de ambitie om het internationaal secretariaat van het Vollezeeverdrag naar Brussel te halen. Zij verwijst naar de door Frankrijk gesteunde kandidatuur van Valparaíso (Chili) en vraagt of het nog realistisch is dat Brussel het secretariaat zal binnenhalen, welke diplomatieke contacten werden gelegd, wie deze inspanningen tot dusver heeft getrokken, wat de slaagkansen zijn en of reeds kosten werden gemaakt.

Met betrekking tot het geschil tussen de Franse rederij Genavir en de Belgische overheid over het onderzoeksschip Belgica II vraagt mevrouw De Vreese of de vooropgestelde hervatting van de vaart in maart kan worden gehaald.

Tot slot uit de spreekster haar bezorgdheid over het geplande Franse windmolenpark voor de kust van Duinkerke, ondanks recente berichten in de media over uitstel. Zij wijst op de mogelijke impact voor de Belgische

les terminaux GNL. Outre l'utilisation de caméras et de drones, elle demande quelles mesures supplémentaires sont prises.

En ce qui concerne l'application des mesures liées à l'ISPS, Mme De Vreese demande s'il est exact que les navires soumis à l'ISPS ne peuvent charger et décharger que sur des quais conformes à l'ISPS, et si ce n'était pas déjà le cas auparavant. Elle s'informe également du contrôle du transbordement de navires de mer vers des bateaux de navigation intérieure. N'était-ce pas déjà contrôlé auparavant?

À l'égard du renforcement du pavillon belge, elle demande des précisions sur les mesures concrètes envisagées, notamment en ce qui concerne le statut juridique de l'État du pavillon et l'attractivité fiscale (par exemple via des régimes de tonnage).

L'intervenante renvoie ensuite à sa question orale préalablement déposée concernant le mandat belge au sein du Conseil de l'Organisation maritime internationale (OMI). Dans ce cadre, elle demande:

— quelles sont les opportunités que voit la ministre, dans le cadre de ses compétences, pour utiliser le mandat au sein de l'OMI comme levier dans la lutte contre le crime organisé;

— si elle est en contact avec ses homologues, tant au niveau national qu'au sein de l'Union européenne, afin de trouver des partenaires partageant les mêmes idées en matière d'amélioration de la sécurité des ports;

— comment elle évalue la sécurité des ports belges et quelles initiatives supplémentaires sont prévues.

Elle s'informe également concernant l'ambition d'attirer à Bruxelles le secrétariat international de la Traité sur la haute mer. Elle fait référence à la candidature de Valparaíso (Chili), soutenue par la France, et demande s'il est encore réaliste que Bruxelles obtienne le secrétariat, quels contacts diplomatiques ont été établis, qui a mené ces efforts jusqu'à présent, quelles sont les chances de réussite et si des frais ont déjà été engagés.

À l'égard du litige entre la compagnie maritime française Genavir et les pouvoirs publics belges au sujet du navire de recherche Belgica II, Mme De Vreese demande si la navigation pourra reprendre en mars, comme prévu.

Enfin, l'intervenante exprime son inquiétude quant au projet français de parc éolien au large de Dunkerque, malgré les récentes informations dans les médias faisant état d'un report. Elle souligne l'impact potentiel pour les

kustgemeenten, onder meer inzake landschap, vaarroutes, vliegroutes en reddingsoperaties vanuit Koksijde. Mevrouw De Vreese vraagt naar de stand van zaken, het diplomatiek overleg met Frankrijk, de juridische procedures en op welke wijze de federale regering dit dossier opvolgt.

*Mevrouw Katrijn van Riet (N-VA)* wenst te benadrukken dat de Noordzee voor haar fractie een strategisch en economisch kerngebied is. In dat verband betreurt zij dat de begrippen competitiviteit en concurrentiekracht volgens haar onvoldoende nadrukkelijk aan bod komen in de beleidsnota, terwijl deze expliciet in het regeerakkoord worden vermeld. Daarin wordt de Noordzee omschreven als een strategische economische ruimte. Volgens haar benadert de minister het domein voornamelijk vanuit een juridisch en regulerend perspectief, terwijl haar fractie net wil waken over het vermijden van overregulering. In het licht van de informele Europese industrietop die deze week in België plaatsvindt, mist de spreker bijkomende aandacht voor de verdere ontwikkeling van commerciële en industriële activiteiten op de Noordzee, met respect voor een gelijk speelveld tussen de economische sectoren. Zij hoopt dat deze dimensie nog sterker kan worden verankerd in de beleidsdoelstellingen voor 2026.

Voorts pleit de N-VA-fractie voor duidelijke beleidskeuzes en daadkracht. De spreker verwijst naar de passage in de beleidsnota waarin wordt gesteld dat “de koers wordt verdergezet”, maar merkt op dat volgens haar soms meer richting en concrete invulling nodig is. In dat verband gaat zij in op de diepzeemijnbouw. In de beleidsnota wordt volgens haar vooral gewezen op beperkingen, terwijl zij vraagt om ook te bekijken welke stappen in de komende vijf jaar wél kunnen worden gezet om de exploratie van de zeebodem te faciliteren, met respect voor de bescherming van fauna en flora. Zij wijst daarbij op het belang van kritische grondstoffen voor de strategische autonomie en op de expertise van Belgische baggerbedrijven.

Mevrouw van Riet vraagt naar de stand van zaken van de onderhandelingen over een internationale Mijncode voor diepzeemijnbouw, waarnaar wordt verwezen in de beleidsnota. Wat is de huidige status van die onderhandelingen, welke doelstellingen verdedigt België daarbij en kan een voorlopige versie van die mijncode worden bezorgd?

communes côtières belges, notamment au niveau du paysage, des voies navigables, des couloirs aériens et des opérations de sauvetage au départ de Coxyde. Mme De Vreese demande un état des lieux de la situation, notamment au niveau de la concertation diplomatique avec la France et des procédures juridiques, et comment le gouvernement fédéral suit ce dossier.

*Mme Katrijn van Riet (N-VA)* souhaite souligner que la mer du Nord est une zone stratégique et économique essentielle pour son groupe. À cet égard, elle regrette que la notion de compétitivité ne soit pas suffisamment mise en avant dans la note de politique générale, alors qu'elle est explicitement mentionnée dans l'accord de gouvernement. Celui-ci décrit la mer du Nord comme un espace économique stratégique. Selon elle, la ministre aborde principalement ce domaine d'un point de vue juridique et réglementaire, alors que son groupe souhaite justement veiller à éviter toute surréglementation. À la lumière du sommet industriel européen informel qui se tient cette semaine en Belgique, l'intervenante regrette que la note n'accorde pas davantage d'attention à la poursuite du développement des activités commerciales et industrielles en mer du Nord, dans le respect de conditions de concurrence équitables entre les différents secteurs économiques. Elle espère que cette dimension pourra être mieux ancrée dans les objectifs politiques pour 2026.

En outre, le groupe N-VA plaide en faveur de choix politiques clairs et d'une action énergique. L'intervenante renvoie au passage de la note de politique générale indiquant que le cap sera maintenu, mais fait observer que, selon elle, il est parfois nécessaire de donner davantage d'orientation et de mieux concrétiser les choses. Dans ce contexte, elle aborde la question de l'exploitation minière des fonds marins. Selon elle, la note de politique générale met principalement l'accent sur les restrictions. L'intervenante demande, pour sa part, que l'on examine également les mesures qui pourraient être prises au cours des cinq prochaines années pour faciliter l'exploration des fonds marins, dans le respect de la protection de la faune et de la flore. Elle souligne à cet égard l'importance des matières premières critiques pour l'autonomie stratégique, ainsi que l'expertise des entreprises belges de dragage.

Mme van Riet demande où en sont les négociations sur un Code minier international pour l'exploitation minière des fonds marins, auquel il est renvoyé dans la note de politique générale. Quel est l'état d'avancement actuel de ces négociations, quels sont les objectifs défendus par la Belgique et une version provisoire de ce Code minier peut-elle être fournie?

Daarnaast merkt zij op dat de beleidsnota verwijst naar de *Green Deal*, maar geen melding maakt van de *Clean Industrial Deal*, die in het kader van de actuele Europese debatten over competitiviteit relevant is.

Met betrekking tot de opeenvolgende Russische sanctiepakketten verwijst de spreker naar eerdere hoorzittingen in de Kamer. In de beleidsnota wordt gewag gemaakt van een grote impact van die sancties op het maritiem transport. Zij vraagt wat hiermee concreet wordt bedoeld en wie instaat voor de opvolging en handhaving van die sancties. Heeft dit betrekking op het al dan niet toelaten van bepaalde schepen in havens, of gaat het om andere effecten op het maritiem transport?

Wat het offshore energie-eiland betreft, vraagt zij verduidelijking over de timing. In haar beleidsnota heeft de minister het over een herlancering van de tender voor kabel 1 tegen het einde van het eerste kwartaal van 2026, terwijl de minister van Energie recent sprak over eind juni 2026. Welke timing is correct?

Met betrekking tot kavel 2 en 3 informeert het commissielid naar de toekomstperspectieven. Zij verwijst naar de regeringsbeslissing van juni 2025 om het wisselstroomgedeelte van het energie-eiland te realiseren, inclusief de civiele infrastructuur, en het gelijkstroomgedeelte op te schorten. Welke timing wordt vooropgesteld voor de realisatie van het wisselstroomgedeelte? Wat is de impact van de opschorting van het gelijkstroomgedeelte op de geplande Nautilus-interconnector met het Verenigd Koninkrijk, en welke oplossing wordt daarvoor overwogen?

Verder wijst mevrouw van Riet op de herhaalde verwijzingen in de beleidsnota naar de Duurzame Ontwikkelingsdoelstellingen van de Verenigde Naties. Zij vraagt hoe deze internationale doelstellingen worden verzoend met passages waarin wordt gesteld dat in de eerste plaats moet worden ingezet op betaalbaarheid en energieonafhankelijkheid, wat zij als binnenlandse prioriteiten beschouwt.

Tot slot gaat zij in op de doelstelling om tegen 2050 een nuluitstoot van CO<sub>2</sub> in de scheepvaart te realiseren. Zij erkent dat 2050 een breed gedragen horizon is, maar noemt de ambitie voor de scheepvaart bijzonder groot. Welke concrete maatregelen worden overwogen om deze doelstelling te behalen? Impliceert dit dat alle schepen tegen dan moeten overschakelen op alternatieve energiebronnen? En hoe wordt omgegaan met goedkope vlaggenstaten die mogelijk minder verre gaande inspanningen leveren?

Elle fait également observer que la note de politique générale fait référence au *Green Deal*, mais ne mentionne pas le *Clean Industrial Deal*, qui est pertinent dans le cadre des débats européens actuels sur la compétitivité.

En ce qui concerne les trains de sanctions successifs à l'encontre de la Russie, l'intervenante renvoie aux auditions organisées précédemment à la Chambre. La note de politique générale fait état d'un impact important de ces sanctions sur le transport maritime. Elle demande ce que cela signifie concrètement et qui est chargé du suivi et de l'application de ces sanctions. S'agit-il d'autoriser ou non certains navires à entrer dans les ports, ou y a-t-il d'autres effets sur le transport maritime?

En ce qui concerne l'île énergétique offshore, elle demande des précisions sur le calendrier. Dans sa note de politique générale, la ministre évoque une relance de l'appel d'offres pour la parcelle 1 à la fin du premier trimestre 2026, tandis que le ministre de l'Énergie a récemment parlé de fin juin 2026. Quel calendrier est le bon?

À l'égard des parcelles 2 et 3, la membre s'informe des perspectives d'avenir. Elle fait référence à la décision du gouvernement de juin 2025 de réaliser la partie en courant alternatif de l'île énergétique, y compris l'infrastructure civile, et de suspendre la partie en courant continu. Quel est le calendrier prévu pour la réalisation de la partie en courant alternatif? Quel est l'impact de la suspension de la partie en courant continu sur la connexion Nautilus prévue avec le Royaume-Uni, et quelle solution est envisagée à cet égard?

Mme van Riet souligne également que la note de politique générale fait souvent référence aux objectifs de développement durable des Nations Unies. Elle demande comment ces objectifs internationaux peuvent être conciliés avec les passages indiquant que la priorité doit être donnée à l'accessibilité financière et à l'indépendance énergétique, qu'elle considère comme des priorités nationales.

Enfin, elle aborde l'objectif visant à réduire à zéro les émissions nettes de gaz à effet de serre dans le transport maritime d'ici 2050. Si elle reconnaît que 2050 constitue un horizon largement partagé, elle souligne que l'ambition pour le transport maritime est particulièrement élevée. Quelles mesures concrètes sont envisagées pour atteindre cet objectif? Cela implique-t-il que tous les navires devront passer à des sources d'énergie alternatives d'ici là? Et comment traiter les pavillons de complaisance qui pourraient fournir des efforts moins importants?

*Mevrouw Kristien Verbelen (VB)* erkent net als de minister het strategische belang van de Noordzee voor België, die zij omschrijft als een cruciale veiligheidsruimte, economische slagader en kwetsbaar ecosysteem. Net omdat deze functies met elkaar moeten worden verzoend, acht zij het essentieel dat het beleid niet enkel bij een correcte analyse blijft, maar ook leidt tot tastbare vooruitgang.

Wat de veiligheid betreft, kan de spreekster zich grotendeels vinden in de geschetste analyse. De verscherpte geopolitieke context, de kwetsbaarheid van kritieke infrastructuur op zee en het toenemend gebruik van maritieme routes door georganiseerde criminaliteit zijn volgens haar structurele uitdagingen. Zij merkt echter op dat veel van de aangekondigde maatregelen – monitoring, samenwerking en overlegstructuren – reeds aan bod kwamen in de beleidsnota voor 2025. Zij vraagt daarom wat concreet is veranderd en waar daadwerkelijk vooruitgang wordt geboekt. Met betrekking tot het Maritiem Informatie-Kruispunt (MIK) en de internationale samenwerking wenst zij te vernemen op welke manier deze initiatieven vandaag hebben geleid tot snellere of betere opvolging, dan wel tot een verhoogde interventiecapaciteit. Waar is er concreet verschil merkbaar op het terrein en waar blijven lacunes bestaan?

Voorts gaat zij in op de kustwacht, die volgens haar een essentiële schakel vormt in de dagelijkse veiligheid en handhaving op zee. Reeds meerdere jaren wordt gewezen op de noodzaak – die haar fractie onderschrijft – om de verantwoordelijkheidsstructuur en de samenwerking tussen de betrokken partners te versterken. In de beleidsnota wordt melding gemaakt van de finalisering van een nieuw samenwerkingsakkoord. Zij vraagt waar dit dossier zich momenteel bevindt en welke knelpunten eventueel nog spelen: gaat het om bevoegdheidsafbakening, financiering of politieke verantwoordelijkheid?

Mevrouw Verbelen vraagt tevens wanneer meer duidelijkheid kan worden verwacht over de precieze taakverdeling en verantwoordelijkheden op zee. Zolang die duidelijkheid ontbreekt, dreigt samenwerking volgens haar een vaag begrip te blijven, terwijl snelheid, helderheid en verantwoordelijkheid op zee net cruciaal zijn.

Tot slot wijst zij op de Noordzee als motor van welvaart. Zij benadrukt de grote rol van Vlaanderen, met zijn havens, logistieke ketens en maritieme expertise. Volgens haar vervult Vlaanderen in de praktijk voornamelijk een uitvoerende rol, terwijl de regie federaal wordt gevoerd. Zij stelt de vraag of deze verhouding nog strookt met

*Mme Kristien Verbelen (VB)* reconnaît, tout comme la ministre, l'importance stratégique de la mer du Nord pour la Belgique. Elle la décrit comme une zone cruciale sur le plan de la sécurité, une artère économique et un écosystème vulnérable. C'est précisément parce que ces fonctions doivent être conciliées que l'intervenante estime qu'il est essentiel que la politique ne se contente pas seulement de réaliser une analyse correcte, mais qu'elle débouche également sur des avancées tangibles.

En ce qui concerne la sécurité, l'intervenante partage en grande partie l'analyse présentée. Elle estime que le contexte géopolitique tendu, la vulnérabilité des infrastructures critiques en mer et l'utilisation croissante des routes maritimes par la criminalité organisée constituent des défis structurels. Elle fait toutefois observer que nombre des mesures annoncées, telles que la surveillance, la coopération et les structures de concertation, figuraient déjà dans la note de politique générale relative à 2025. L'intervenante demande dès lors ce qui a changé concrètement et sur quels points des avancées sont effectivement enregistrées. Concernant le Carrefour d'information maritime (CIM) et la coopération internationale, elle souhaite savoir de quelle manière ces initiatives ont permis d'accélérer ou d'améliorer le suivi, ou encore de renforcer la capacité d'intervention. Sur quels points une différence concrète est-elle perceptible sur le terrain et où subsiste-t-il des lacunes?

L'intervenante aborde ensuite la Garde côtière. Elle estime que celle-ci constitue un maillon essentiel de la sécurité et de l'application de la loi en mer au quotidien. Depuis plusieurs années déjà, la nécessité – à laquelle souscrit le groupe de l'intervenante – est soulignée de renforcer la chaîne des responsabilités et la coopération entre les partenaires concernés. La note de politique générale mentionne la finalisation d'un nouvel accord de coopération. L'intervenante demande où en est ce dossier actuellement et quels éventuelles pierres d'achoppement subsistent: s'agit-il de la délimitation des compétences, du financement ou de la responsabilité politique?

Mme Verbelen demande également dans quel délai on peut espérer obtenir davantage de précisions sur la répartition des tâches et les responsabilités exactes en mer. Elle considère que, tant que ces précisions feront défaut, la coopération risque de rester un concept vague, alors que précisément la rapidité, la clarté et la responsabilité en mer sont cruciales.

Enfin, l'intervenante souligne le rôle que joue la mer du Nord en tant que moteur de la prospérité. Elle met l'accent sur le rôle majeur joué par la Flandre, grâce à ses ports, à ses chaînes logistiques et à son expertise maritime. Elle estime que la Flandre joue principalement un rôle d'exécutant dans la pratique, tandis que

de realiteit op het terrein en of de verantwoordelijkheid, betrokkenheid en impact van Vlaanderen beter op elkaar kunnen worden afgestemd.

Mevrouw Verbelen kondigt aan het dossier kritisch te blijven opvolgen met het oog op meer duidelijkheid, verantwoordelijkheid en slagkracht.

*De heer Kurt Ravyts (VB)* reageert eerst op de bezorgdheid die mevrouw De Vreese uitte omtrent de munitiestortplaats op de Paardenmarkt. Hij verwijst naar het bestaande actieplan 2024-2028, waarin wordt gesteld dat de munitie ter plaatse blijft, systematisch wordt gemonitord en dat het risico op externe impact zeer laag wordt ingeschat, evenals de mogelijke gevolgen daarvan. Nog volgens het actieplan bestaat de ideale aanpak voor de munitiestortplaats niet, aangezien een exacte kwalitatieve en kwantitatieve bepaling van het probleem onhaalbaar is. Volgens hem is er in dat plan geen sprake van opruiming of overkapping van de site, maar van monitoring en risicoduiding. Hij ziet niet onmiddellijk aanwijzingen dat de regering van dat uitgangspunt wil afwijken, maar stelt dat zijn fractie eventuele nieuwe beslissingen op hun merites zal beoordelen.

Vervolgens behandelt de spreker het Maritiem Ruimtelijk Plan 2026-2034, dat op 16 januari 2026 door de Minister-raad werd aangenomen. Hij wijst erop dat dit plan expliciet ruimte voorziet voor wetenschappelijk onderzoek, onder meer via een bijkomende zoekzone op zee naast de bestaande onderzoekszone nabij Oostende. Ook windmolenparken worden aangeduid als zones waar onderzoek mogelijk is, met de bedoeling nieuwe kansen voor innovatie te creëren en aan te sluiten bij de Europese ambitie om ruimte op zee efficiënter en slimmer te benutten. Zijn fractie is voorstander van meervoudig ruimtegebruik op zee, waarbij de combinatie van activiteiten kan leiden tot bijkomende kennis en exporteerbare expertise.

Hij verwijst naar signalen vanuit onder meer POM West-Vlaanderen en de Blauwe Cluster, die bij de totstandkoming van het plan aandrongen op meer ruimte voor innovatie en economische activiteiten. Volgens hem heeft de minister aan die bezorgdheden gehoor gegeven. Tegelijk erkent de heer Ravyts dat er spanningen blijven bestaan, onder meer in de zesmijlszone waar nieuwe vaste constructies worden uitgesloten, en verwijst hij naar lokale discussies over kustvisserij en initiatieven zoals zeeboerderijen. Hij stelt dat het plan

la direction est assurée au niveau fédéral. Elle pose la question de savoir si ce rapport correspond encore à la réalité sur le terrain et si la responsabilité, l'implication et l'impact de la Flandre pourraient être mieux alignés.

Mme Verbelen annonce qu'elle continuera à suivre le dossier avec un regard critique, dans l'optique d'un renforcement de la clarté, de la responsabilité et de l'efficacité.

*M. Kurt Ravyts (VB)* réagit premièrement aux préoccupations qu'a exprimées Mme De Vreese concernant le dépôt de munitions du Paardenmarkt. Il renvoie au plan d'action 2024-2028, dans lequel il est indiqué que les munitions resteront sur place, qu'elles feront l'objet d'une surveillance systématique et que le risque d'impact externe est jugé très faible, tout comme les conséquences éventuelles. Toujours selon le plan d'action, il n'existe pas d'approche idéale du dépôt de munitions, car une détermination qualitative et quantitative exacte du problème est irréalisable. L'intervenant considère qu'il n'est pas question dans ce plan de l'élimination des munitions ni du recouvrement du site, mais de la surveillance et de l'indication des risques. Il ne perçoit pas d'éléments indiquant directement que le gouvernement souhaite déroger à ce principe, mais il indique que son groupe évaluera d'éventuelles nouvelles décisions en fonction de leurs mérites.

L'intervenant évoque ensuite le Plan d'aménagement des espaces marins 2026-2034, qui a été adopté le 16 janvier 2026 par le Conseil des ministres. Il signale que ce plan prévoit explicitement une marge pour la recherche scientifique, notamment grâce à une zone supplémentaire destinée à l'étude en mer en plus de celle qui existe près d'Oostende. Les parcs éoliens sont également désignés comme des zones où l'étude est possible, dans le but de créer de nouvelles opportunités d'innovations et de s'aligner sur l'ambition européenne d'utiliser l'espace en mer de manière plus efficace et intelligente. Le groupe de l'intervenant est favorable à une utilisation multifonctionnelle de l'espace en mer, dans le cadre de laquelle la combinaison d'activités pourra générer des connaissances supplémentaires et une expertise exportable.

L'intervenant évoque les signaux provenant notamment de POM West-Vlaanderen et de la plateforme *Blauwe Cluster*, qui ont insisté pour que l'on prévoie une marge accrue pour l'innovation et les activités économiques lors de l'élaboration du plan. Il estime que la ministre a prêté attention à ces préoccupations. Dans le même temps, M. Ravyts reconnaît que des tensions persistent, notamment dans la zone des six milles, où de nouvelles constructions fixes sont interdites, et il renvoie à des discussions locales sur la pêche côtière et des initiatives,

tracht een ruimtelijk evenwicht te bewaren en dat belangengroepen langs de kust vragen om een verfijnde en contextgerichte benadering om duurzame en innovatieve economische initiatieven mogelijk te maken waar dat ecologisch en maatschappelijk verantwoord is. In dat licht wijst hij erop dat in het plan drie mariene reservaten en bodemintegriteitszones worden aangeduid, waar visserij en andere activiteiten worden beperkt om het herstel van zeebodem en biodiversiteit te ondersteunen.

Wat de offshore energie betreft, verwijst de spreker naar de Noordzeetop in Hamburg, waar volgens hem de eerder in Oostende geformuleerde ambities werden herbevestigd en versterkt. Hij waarschuwt echter voor het formuleren van doelstellingen zonder realistische uitvoering, in analogie met internationale klimaatdoelstellingen die volgens hem moeilijk haalbaar blijken. Hij herinnert eraan dat tijdens de vorige legislatuur de ambitie werd geformuleerd om tegen 2030 een totale offshore capaciteit van 8 gigawatt te realiseren, inclusief bestaande windparken, de eerste kavel van de Prinses Elisabethzone en een uitbreiding en *repowering* van de bestaande zone. Volgens hem is het duidelijk dat deze doelstelling niet zal worden gehaald vóór 2030. Hij vraagt in welke mate dit realiteitsbesef ook aan bod kwam tijdens de Noordzeetop in Hamburg, waar België volgens hem een voortrekkersrol werd toegedicht.

Met betrekking tot de tender voor de eerste kavel benadrukt hij dat toekomstige ondersteuningsmechanismen zorgvuldig moeten worden vormgegeven. Hij verwijst naar de historische steun via groenestroomcertificaten, waarvan de gecumuleerde kost volgens hem oploopt tot ongeveer 15 miljard euro over een periode van twintig jaar. Zijn fractie pleit voor een tender, vermoedelijk onder de vorm van een *contract for difference* (CfD), die een zo beperkt mogelijke impact heeft op de elektriciteitsprijs voor zowel gezinnen als ondernemingen.

Hij verwijst daarbij naar een passage in de beleidsnota waarin wordt gesteld dat wordt onderzocht of bepaalde parameters hebben bijgedragen aan hogere kosten in vergelijking met buurlanden. Hij vraagt wanneer deze studie zal worden opgeleverd en of zij bedoeld is met het oog op de invulling van kavels 2 en 3, aangezien zij voor de huidige tender van kavel 1 mogelijk te laat komt.

Verder gaat hij in op het energie-eiland en stelt dat het wisselstroomgedeelte (AC) uiterlijk tegen 31 augustus 2026 voltooid moet zijn, gelet op de Europese subsidiëring. In samenhang daarmee verwijst hij naar

telles que les fermes marines. Il indique que le plan tend à préserver l'équilibre en termes d'espace et que les groupes d'intérêt le long de la côte demandent une approche affinée et contextuelle afin de permettre des initiatives économiques durables et innovantes là où elles sont responsables d'un point de vue écologique et social. Dans cette optique, l'intervenant indique que le plan désigne trois réserves marines et trois zones pour l'intégrité du fond marin, où la pêche et d'autres activités sont limitées afin de soutenir la restauration des fonds marins et de la biodiversité.

En ce qui concerne l'énergie offshore, l'intervenant évoque le Sommet de la mer du Nord de Hamburg qui, selon lui, a une nouvelle fois confirmé et renforcé les ambitions formulées précédemment à Ostende. L'intervenant met toutefois en garde contre la formulation d'objectifs sans mise en œuvre réaliste, par analogie avec les objectifs climatiques internationaux qui, à ses yeux, s'avèrent difficiles à atteindre. Il rappelle que, sous la législature précédente, l'ambition a été formulée de réaliser, à l'horizon 2030, une capacité offshore totale de 8 gigawatts, comprenant les parcs éoliens existants, la première parcelle de la zone Princesse Élisabeth ainsi qu'une extension et un renouvellement (*repowering*) de la zone existante. Selon l'intervenant, il est clair que cet objectif ne sera pas atteint avant 2030. Il demande dans quelle mesure ce réalisme a également été évoqué lors du Sommet de la mer du Nord à Hamburg, où la Belgique s'est vu attribuer, selon lui, un rôle de pionnier.

En ce qui concerne l'appel d'offres pour la première parcelle, l'intervenant souligne que les futurs mécanismes de soutien devront être élaborés avec soin. Il évoque le soutien historique apporté au travers des certificats d'électricité verte, dont il estime le coût cumulé à environ 15 milliards d'euros sur une période de vingt ans. Le groupe de l'intervenant préconise un appel d'offres, probablement sous la forme d'un contrat sur différence (CfD), dont l'impact serait aussi limité que possible sur le prix de l'électricité tant pour les ménages que pour les entreprises.

L'intervenant renvoie à cet égard à un passage de la note de politique générale dans lequel il est indiqué qu'il sera examiné si certains paramètres ont contribué à des coûts plus élevés en comparaison avec les pays voisins. L'intervenant demande quand cette étude sera remise et si elle vise à concrétiser les lots 2 et 3, car elle pourrait ne pas être disponible en temps utile pour l'appel d'offres actuel du lot 1.

L'intervenant se penche ensuite sur l'île énergétique et indique que la partie concernant le courant alternatif (AC) devra être achevée au plus tard le 31 août 2026, compte tenu des subventions européennes. Dans le

de geplande Nautilus-interconnector met het Verenigd Koninkrijk en naar eerdere verklaringen van de huidige minister van Energie dat hierover binnenkort beslissingen zouden worden genomen. Volgens hem zal bijkomende offshore energie en interconnectie met het Verenigd Koninkrijk noodzakelijk zijn voor de energiebevoorrading, mede in het licht van de sluiting van vijf van de oorspronkelijk zeven kernreactoren.

Tot slot behandelt het commissielid de ontmanteling van offshore windmolenparken. Hij verwijst naar het rapport van het Rekenhof van 21 februari 2024 over offshore windmolenparken, waarin volgens hem wordt gewezen op een beperkte focus op ontmantelingskosten in vergelijking met nucleaire installaties. Hij vraagt of exploitanten voldoende financiële middelen hebben gereserveerd en of het risico bestaat dat kosten worden doorgeschoven naar de federale overheid. Hij verwijst eveneens naar het eerdere stakeholdertraject over de ontmanteling van offshore infrastructuur (2022-2023), waarin verschillende opties werden besproken, gaande van volledige tot gedeeltelijke verwijdering van funderingen of het ter plaatse laten ervan. Volgens hem sprak een meerderheid van de deelnemers zich uit voor volledige verwijdering van alle door de mens aangebrachte structuren. De heer Ravyts dringt aan op de totstandkoming van een duidelijk juridisch en financieel kader binnen deze legislatuur, gezien de ontmanteling van de oudste windparken nadert.

In dat verband vraagt hij ook naar de stand van zaken inzake *repowering* van bestaande windmolenparken en naar de uitwerking van een beleidskader met duidelijke doelstellingen en timing.

Aansluitend behandelt de heer Ravyts het geplande Franse windmolenpark voor de kust van Duinkerke. Hij verwijst naar recente berichtgeving waaruit zou blijken dat het project mogelijk maanden vertraging oploopt. Hij herinnert eraan dat beroepsprocedures lopen, onder meer ingesteld door de Belgische Staat bij de Franse Raad van State, in samenwerking met de Vlaamse overheid. Ook andere actoren, zoals de stad Oostende, zouden juridische stappen hebben ondernomen wegens bezorgdheden omtrent vaarroutes, luchtcorridors richting Koksijde, reddingsoperaties op zee en de visuele impact op de kustgemeenten.

Volgens het commissielid waren de Franse investeerders tot dusver niet geneigd hun plannen wezenlijk aan te passen, bijvoorbeeld door het park verder uit de kust te situeren. Hij vraagt de minister te bevestigen of de berichten dat investeerders terughoudender zouden

même ordre d'idées, il évoque l'interconnexion Nautilus prévue avec le Royaume-Uni et les déclarations précédentes du ministre actuel de l'Énergie selon lesquelles des décisions à ce sujet seraient prises prochainement. L'intervenant considère qu'une capacité énergétique offshore supplémentaire ainsi qu'une interconnexion avec le Royaume-Uni seront nécessaires pour assurer l'approvisionnement énergétique, notamment au regard de la fermeture de cinq des sept réacteurs nucléaires présents initialement dans notre pays.

Enfin, le membre aborde le démantèlement des parcs éoliens offshore. Il renvoie au rapport de la Cour des comptes du 21 février 2024 sur les parcs éoliens offshore, qui, selon lui, pointe une attention limitée accordée aux coûts de démantèlement par rapport aux installations nucléaires. L'intervenant demande si les exploitants ont réservé des moyens financiers suffisants et si les coûts risquent d'être répercutés sur l'autorité fédérale. Il renvoie également au précédent trajet de concertation des parties prenantes sur le démantèlement des infrastructures offshore (2022-2023), au cours duquel plusieurs options ont été examinées, allant de l'enlèvement complet ou partiel des fondations à leur maintien sur place. L'intervenant indique qu'une majorité des participants s'est prononcée en faveur de l'enlèvement complet de toutes les structures installées par l'homme. M. Ravyts insiste sur la nécessité de mettre en place un cadre juridique et financier clair au cours de la présente législature, étant donné que le démantèlement des parcs éoliens les plus anciens approche.

Il s'enquiert également à cet égard de l'état d'avancement du renouvellement (*repowering*) des parcs éoliens existants et de la mise en œuvre du cadre politique, assorti d'objectifs et d'un calendrier clairs.

M. Ravyts aborde ensuite la question du parc éolien français prévu au large de Dunkerque. Il renvoie à des informations récentes qui révéleraient que le projet pourrait prendre plusieurs mois de retard. Il rappelle que des procédures de recours sont en cours. Elles ont notamment été engagées par l'État belge auprès du Conseil d'État français, en collaboration avec l'Autorité flamande. D'autres acteurs, tels que la ville d'Ostende, auraient également entrepris des actions en justice en raison de préoccupations concernant les routes maritimes, les couloirs aériens vers Coxyde, les opérations de sauvetage en mer et l'impact visuel sur les communes côtières.

Le membre indique que les investisseurs français n'étaient jusqu'à présent pas enclins à modifier fondamentalement leurs projets, par exemple en éloignant le parc éolien de la côte. Il demande à la ministre de confirmer si les informations selon lesquelles les investisseurs

zijn geworden om verdere budgettaire middelen vrij te maken zolang de beroepsprocedures lopen, kloppen, en of dit effectief tot vertraging leidt. Daarnaast wenst hij te vernemen welke diplomatieke initiatieven de minister na haar toelichting van haar eerste beleidsnota in mei 2025 nog heeft genomen in dit dossier.

Wat de bescherming van de oceanen betreft, verwijst de heer Ravyts naar de Belgische kandidatuur om het internationaal secretariaat van het BBNJ-akkoord in Brussel te huisvesten. Hij vraagt wanneer hierover een beslissing mag worden verwacht en verzoekt om nadere toelichting over de stand van zaken.

In dat kader komt hij bij het multilaterale optreden van België binnen de Internationale Zeebodemautoriteit (International Seabed Authority, ISA) en het dossier van de diepzeemijnbouw. Hij geeft aan verrast te zijn door het voorstel van resolutie DOC 56 1195/001 dat in de Kamer werd ingediend door de Les Engagésfractie over de bescherming van de internationale zeebodem. Hij wijst erop dat het Belgische standpunt tijdens eerdere ISA-sessies interfederaal werd afgestemd en dat België pleit voor de totstandkoming van een internationale Mijnbouwcode. Zonder dergelijke code dreigt volgens hem een regelgevend vacuüm, waarbij staten of private actoren unilateraal zouden kunnen optreden, buiten de ISA om. Hij kondigt alvast aan dat zijn fractie hoorzittingen zal vragen tijdens de behandeling in commissie van DOC 56 1195/001.

Hij merkt verder op dat België zich bereid heeft getoond een faciliterende rol op te nemen binnen de ISA en bruggen te bouwen rond specifieke thema's, zoals testmining. Tevens wijst hij erop dat België zich heeft verzet tegen pogingen van het bedrijf *The Metals Company* om buiten het toezicht van de ISA om mijnbouwactiviteiten in de Stille Oceaan te ontplooiën. Volgens hem moet een toekomstige mijnbouwcode robuust zijn, in overeenstemming met strikte milieunormen en gebaseerd op bijkomende wetenschappelijke studies over de milieueffecten.

De heer Ravyts stelt evenwel vragen bij de samenhang tussen de onderhandelingen over de Mijnbouwcode en bredere internationale biodiversiteitsdoelstellingen, waaronder de doelstelling om 30 % van de oceanen te beschermen, vastgelegd in het BBNJ-akkoord. Hoe wordt verzekerd dat diepzeemijnbouw niet vooruitloopt op of indruist tegen die internationale milieuverplichtingen?

Voorts wijst de spreker erop dat binnen de ISA discussie bestaat over een verplichte institutionele evaluatie, die volgens hem werd geblokkeerd door een beperkte

seraient devenus plus réticents à libérer des moyens budgétaires supplémentaires tant que les procédures de recours sont en cours sont exactes et si cela engendre effectivement du retard. Le membre souhaite également savoir quelles initiatives diplomatiques la ministre a encore prises dans ce dossier après avoir commenté sa première note de politique générale en mai 2025.

En ce qui concerne la protection des océans, M. Ravyts renvoie à la candidature belge pour accueillir le secrétariat international de l'accord BBNJ à Bruxelles. Il demande quand une décision à ce sujet peut être attendue et demande des informations complémentaires sur l'état d'avancement du dossier.

Dans ce contexte, il aborde l'action multilatérale de la Belgique au sein de l'Autorité internationale des fonds marins (AIFM) et le dossier de l'exploitation minière des fonds marins. Il se dit surpris par la proposition de résolution DOC 56 1195/001 déposée à la Chambre par le groupe des Engagés sur la protection des fonds marins internationaux. Il souligne que la position défendue par la Belgique lors des précédentes sessions de l'AIFM a fait l'objet d'une concertation interfédérale et que la Belgique plaide en faveur de la création d'un code minier international. En l'absence d'un tel code, il estime qu'il existe un risque de vide réglementaire qui permettrait aux États ou aux acteurs privés d'agir unilatéralement, en contournant l'AIFM. Il annonce déjà que son groupe demandera des auditions lors de l'examen en commission de la proposition de résolution précitée.

Il fait ensuite observer que la Belgique s'est montrée disposée à jouer un rôle de facilitateur au sein de l'AIFM et à jeter des ponts autour de thèmes spécifiques, tels que l'exploitation minière expérimentale. Il souligne également que la Belgique s'est opposée aux tentatives de la société *The Metals Company* de développer des activités minières dans l'océan Pacifique en dehors du contrôle de l'AIFM. Selon lui, le futur code minier doit être solide, respecter des normes environnementales strictes et se fonder sur des études scientifiques complémentaires concernant les incidences sur l'environnement.

M. Ravyts s'interroge toutefois sur la cohérence entre les négociations sur le code minier et les objectifs internationaux plus larges en matière de biodiversité, notamment l'objectif de protéger 30 % des océans, fixé dans l'accord BBNJ. Comment garantir que l'exploitation minière des fonds marins n'anticipe pas ces obligations environnementales internationales ou ne va pas à leur rencontre?

L'intervenant indique également que des discussions ont lieu au sein de l'AIFM concernant l'instauration d'une évaluation institutionnelle obligatoire, qui, selon lui, a

groep staten, die voorrang willen geven aan het finaliseren van de Mijnbouwcode. Hij vraagt welk standpunt België zal innemen tijdens de komende 31<sup>e</sup> sessie van de ISA.

Het laatste thema van de beleidsnota dat de heer Ravyts behandelt, is de verduurzaming van de scheepvaart. Hij merkt op dat de scheepvaart, net als de luchtvaart, formeel niet onder het Klimaatakkoord van Parijs valt, maar dat binnen de International Maritime Organization (IMO) wel bindende reductiedoelstellingen worden besproken. Volgens hem liep een akkoord vorig jaar vast op discussie over een koolstoftaks.

De spreker acht een uitstootreductie van 43 % tegen 2035 bijzonder ambitieus en verwacht dat de sector uiteenlopend zal reageren: sommige bedrijven zouden vergroening stopzetten, andere investeringen pauzeren, terwijl een derde groep – waaronder volgens hem Belgische rederijen zoals CMB – verder inzet op alternatieve brandstoffen, zoals groene ammoniak. Hij vraagt of hiervoor een haalbare businesscase bestaat, onder meer in vergelijking met traditionele brandstoffen, en benadrukt dat België weliswaar een voortrekkersrol kan spelen, maar binnen een mondiale context opereert. De Vlaams belangfractie zal de ontwikkeling van groene ammoniak als brandstof voor de scheepvaart verder opvolgen.

*De heer Hervé Cornillie (MR)* herinnert er vooreerst aan dat de Noordzee altijd een belangrijke inspiratiebron is geweest door de Belgische cultuurgeschiedenis heen en dat ze naast die artistieke dimensie ook de nationale beleidsmakers zou moeten inspireren. De voorliggende beleidsnota is geënt op drie pijlers, met name veiligheid, welvaart en duurzaam beheer, die volgens de spreker onlosmakelijke bestanddelen zijn van een samenhangend maritiem beleid. De maritieme uitdagingen moeten op drie vlakken worden aangepakt: op lokale, Europese en internationale schaal. Noordzeekwesties overstijgen immers het strikt nationale kader.

Aangaande de eerste pijler, de havenveiligheid, brengt de spreker de *European Ports Alliance* ter sprake, die werd gelanceerd tijdens het Belgische EU-Raadsvoorzitterschap in het eerste semester van 2024. Dat publiek-private project streeft naar een nauwere coördinatie in de strijd tegen de georganiseerde criminaliteit in de Europese havens en tot een betere informatie-uitwisseling tussen overheden en economische spelers. De spreker vraagt de minister naar een stand van zaken over de concrete vooruitgang sinds de start het project,

été bloquée par un groupe restreint d'États souhaitant donner la priorité à la finalisation du code minier. Il demande quelle position la Belgique défendra lors de la 31<sup>e</sup> session de l'AIFM.

Le dernier thème de la note de politique générale abordé par M. Ravyts est la durabilité du transport maritime. Il fait observer qu'à l'instar du transport aérien, le transport maritime n'est pas formellement soumis à l'accord de Paris sur le climat, mais que des objectifs de réduction contraignants sont discutés au sein de l'Organisation maritime internationale (OMI). Selon lui, un accord n'a pu être trouvé l'année dernière en raison d'un désaccord concernant l'introduction d'une taxe carbone.

L'intervenant estime qu'une réduction des émissions de 43 % à l'horizon 2035 est particulièrement ambitieuse et il s'attend à des réactions divergentes du secteur: certaines entreprises cesseraient leurs efforts en matière de durabilité, d'autres suspendraient leurs investissements, tandis qu'un troisième groupe – comprenant, selon lui, des compagnies maritimes belges telles que CMB – continuerait de miser sur des carburants alternatifs, tels que l'ammoniac vert. Il se demande s'il existe un *business case* viable à cet égard, notamment par rapport aux carburants traditionnels, et souligne que si la Belgique peut jouer un rôle de pionnier, elle opère toutefois dans un contexte mondial. Le groupe Vlaams Belang continuera à suivre de près le développement de l'ammoniac vert comme carburant pour la navigation.

*M. Hervé Cornillie (MR)* rappelle tout d'abord que la mer du Nord constitue une source d'inspiration majeure dans l'histoire culturelle belge et qu'elle doit, au-delà de cette dimension artistique, inspirer également l'action publique au niveau national. L'intervenant souligne que la note de politique générale s'articule autour de trois piliers – sécurité, prospérité et gestion durable – qu'il considère comme les volets indissociables d'une politique maritime cohérente. Il insiste sur la nécessité d'appréhender les enjeux maritimes selon une triple dimension locale, européenne et internationale, tant les problématiques liées à la mer du Nord dépassent le strict cadre national.

Abordant le premier axe relatif à la sécurité portuaire, l'intervenant se penche sur l'*European Ports Alliance*, lancée sous présidence belge du Conseil de l'Union européenne au premier semestre 2024. Il relève que cette initiative publique-privée vise à renforcer la coordination dans la lutte contre la criminalité organisée dans les ports européens et à améliorer le partage d'informations entre autorités et acteurs économiques. Il demande à la ministre de dresser un bilan des avancées concrètes enregistrées depuis son lancement, notamment en

met name op het stuk van het opdoeken van criminele netwerken, de inbeslagname van drugs en het opdrijven van de transnationale samenwerking. De heer Cornillie wil ook weten welke strategie België voor ogen heeft om de procedures voor screening van het havenpersoneel in de lidstaten uit te breiden en te harmoniseren, in overeenstemming met de strengere ISPS-standaarden, alsook wat het beoogde tijdpad is voor een eenmaking van de Europese veiligheidscontroles.

Op internationaal vlak vervolgens verwijst de spreker naar het Belgische voorzitterschap van de Correspondence Group over de ISPS-code binnen de Internationale Maritieme Organisatie en de komst van een informeel document waarin wordt gepleit voor een uniformere en strengere wereldwijde toepassing van die code. Hij vraagt de minister te verduidelijken welke diplomatieke strategie hij in gedachten heeft om bij voldoende landen bijval te vinden voor dat initiatief, de prioritaire partners te bepalen en te anticiperen op eventuele tegenkanting van landen die de standaarden te restrictief vinden. Hij wil ook graag weten hoe een uitbreiding van het ISPS-raamwerk zal tegengaan dat criminelen hun activiteiten naar minder strenge rechtsgebieden verleggen en aldus zal helpen om de georganiseerde criminaliteit doeltreffender te bestrijden.

Vervolgens staat de spreker stil bij de maritieme cyberveiligheid, nu de geopolitieke zenuwen gespannen staan en er almaar meer incidenten zijn waarbij kritieke infrastructuur in de Noordzee en de Baltische Zee wordt geviseerd. Hij verwijst naar de nieuwe verplichtingen die voortvloeien uit de Europese richtlijnen betreffende de veerkracht van kritieke entiteiten en de veiligheid van informatienetwerken en -systemen. Hoe staat het met de opmaak van het koninklijk besluit tot omzetting van de *Critical Entities Resilience*-richtlijn (CER-richtlijn) voor de maritieme sector? Tegen wanneer zal dat worden aangenomen? De spreker vraagt ook over welke menselijke en technische middelen de DG Scheepvaart van de FOD Mobiliteit beschikt om volwaardig te kunnen fungeren als aanspreekpunt bij cyberincidenten, alsook welke investeringen in de begroting voor 2026 staan ingeschreven op het vlak van expertise, tools om binnendringing op te merken en responscapaciteit.

Aangaande de welvaartspijler wijst de heer Cornillie op de resultaten van de in 2025 aangenomen fiscale maatregelen, met name de vrijstelling van de roerende voorheffing voor rompbevrachting, waardoor de Belgische vloot aanzienlijk is gegroeid. Hij neemt er nota van dat het tonnagetaksstelsel zal worden uitgebreid naar *multi-purpose*-schepen en dat er een benchmarking komt van de geldende fiscale regelingen in andere, concurrerende maritieme rechtsgebieden, zoals Luxemburg, Malta, Cyprus of Nederland. Tegen wanneer wil de

matière de démantèlement de réseaux criminels, de saisies de stupéfiants et d'intensification des échanges transfrontaliers. M. Cornillie interroge également la stratégie belge en vue d'étendre et d'harmoniser les procédures de screening du personnel portuaire dans les États membres, conformément aux standards renforcés du code ISPS, ainsi que le calendrier envisagé pour parvenir à une harmonisation européenne des contrôles de sûreté.

Poursuivant sur le plan international, l'intervenant évoque la présidence belge du groupe de travail par correspondance sur le code ISPS au sein de l'Organisation maritime internationale et l'annonce d'un *informal paper* visant une application plus uniforme et plus exigeante de ce code à l'échelle mondiale. Il demande à la ministre de préciser la stratégie diplomatique mise en œuvre pour rallier un nombre suffisant d'États à cette démarche, d'identifier les partenaires prioritaires et d'anticiper les éventuelles résistances de certains pays qui pourraient juger ces standards trop contraignants. Il souhaite en outre comprendre comment une telle extension du cadre ISPS permet de limiter les phénomènes de déplacement des activités criminelles vers des juridictions moins strictes et de renforcer ainsi l'efficacité de la lutte contre la criminalité organisée.

L'intervenant consacre ensuite une partie de son intervention à la cybersécurité maritime, dans un contexte qu'il qualifie de géopolitiquement tendu et marqué par la multiplication d'incidents visant des infrastructures critiques en mer du Nord et en mer Baltique. Il se réfère aux nouvelles obligations découlant des directives européennes relatives à la résilience des entités critiques et à la sécurité des réseaux et systèmes d'information. Il demande où en est l'élaboration de l'arrêté royal transposant la directive CER (*Critical Entities Resilience*) pour le secteur maritime et quel est le calendrier prévu pour son adoption. Il interroge également les moyens humains et techniques dont dispose la Direction générale Navigation du SPF Mobiliteit pour assumer son rôle de point de contact en cas de cyberincident, ainsi que les investissements prévus au budget 2026 en matière d'expertise, d'outils de détection d'intrusion et de capacités de réponse.

S'agissant du pilier de la prospérité, M. Cornillie met en évidence les effets des mesures fiscales adoptées en 2025, notamment l'exonération du précompte mobilier sur l'affrètement coque nue, qui auraient contribué à une croissance significative de la flotte belge. Il prend acte de l'annonce d'une extension du régime de *tonnage tax* aux navires polyvalents et d'une analyse comparative des dispositifs fiscaux appliqués dans d'autres juridictions maritimes concurrentes comme le Luxembourg, Malte, Chypres ou les Pays-Bas. Il interroge la ministre

minister rond zijn met het wetgevend werk voor die hervormingen? Naar welke criteria zal worden gekeken bij de benchmarking (eigenlijke belastingtarief, juridische stabiliteit, administratieve eenvoud enzovoort)? Naast de fiscale aspecten vraagt de spreker ook naar de maatregelen om de Belgische vlag aantrekkelijker te maken, meer bepaald op het vlak van opleiding, administratieve vereenvoudiging en internationale promotie.

In dezelfde geest verwijst de heer Cornillie naar de voor 2026 aangekondigde modernisering van het socialezekerheidsstelsel voor zeevarenden en benadrukt hij dat niet mag worden getornd aan verworven rechten. Hij vraagt om klaarheid te scheppen over de krachtlijnen van de hervorming, zowel op het vlak van vereenvoudiging, internationale harmonisering als prestatieverbetering. Het beroep moet absoluut aantrekkelijker worden gemaakt, vooral bij jongeren en vrouwen, weliswaar met oog voor de financiële houdbaarheid van het systeem op lange termijn. Heeft de minister flankerende maatregelen voor ogen op het vlak van opleiding, erkenning van kwalificaties of arbeidsomstandigheden aan boord? Tot slot vraagt hij aan de minister hoe het staat met het overleg met de sociale partners en of er al een sectorakkoord op til is.

Inzake de technologische ontwikkelingen gaat de heer Cornillie in op de autonome vaart. Hij vindt dat een belangrijke transformatie van de scheepvaart, met een enorm potentieel op het stuk van verbeterde veiligheid, energieoptimalisatie en lagere operationele kosten. Hij vraagt naar de voorgenomen proefprojecten in de Belgische wateren en naar die in samenwerking met de aan de Noordzee grenzende landen, alsook of er tests gepland staan met vrachtschepen, offshore werkvaartuigen of veerboten. Hij vraagt ook naar de veiligheidsnormen waartoe België oproept binnen de Internationale Maritieme Organisatie, alsook naar hoe wordt beoogd een balans te bereiken tussen innovatie en veiligheid in een bijzonder drukbevaren zeegebied. Tot slot vraagt hij hoe het standpunt van België luidt ten opzichte van de initiatieven in met name Nederland en Noorwegen, alsook met betrekking tot het risico op een technologische achterstand die nadelig zou kunnen zijn voor het concurrentievermogen van de Belgische havens en reders.

De heer Cornillie gaat tevens in op de Belgische kandidatuur om het secretariaat van het verdrag inzake de mariene biodiversiteit van gebieden voorbij de grenzen van de nationale rechtsmacht (BBNJ-verdrag) in Brussel te vestigen. Hij benadrukt dat dit initiatief van strategisch belang is voor de internationale uitstraling van het land en voor de positie van België in het mondiale maritieme bestuur. De spreker herinnert eraan dat in het kandidatuurdossier wordt gewezen op

sur le calendrier législatif envisagé pour ces réformes et sur les critères retenus dans le cadre du benchmarking, tels que le taux d'imposition effectif, la stabilité juridique et la simplicité administrative. Au-delà de la fiscalité, il s'enquiert des autres mesures susceptibles de renforcer l'attractivité du pavillon belge, notamment en matière de formation, de simplification administrative et de promotion internationale.

Dans le même esprit, l'intervenant aborde la modernisation annoncée du régime de sécurité sociale des marins, prévue pour 2026, en soulignant l'engagement de ne pas réduire les droits acquis. Il demande que soient précisés les axes de la réforme, qu'il s'agisse de simplification, d'harmonisation internationale ou d'amélioration des prestations. Il insiste sur la nécessité de renforcer l'attractivité du métier, en particulier auprès des jeunes et des femmes, tout en garantissant la viabilité financière du système à long terme. Des mesures d'accompagnement en termes de formation, de reconnaissance des qualifications ou de conditions de travail à bord sont-elles envisagées en parallèle? Il interroge enfin la ministre sur l'état de la concertation avec les partenaires sociaux et sur la perspective éventuelle d'un accord sectoriel.

Abordant les évolutions technologiques, M. Cornillie examine la question de la navigation autonome, qu'il présente comme une transformation majeure du transport maritime, avec des promesses d'amélioration de la sécurité, d'optimisation énergétique et de réduction des coûts opérationnels. Il demande quels projets pilotes sont envisagés dans les eaux belges ou en coopération avec des États riverains de la mer du Nord, et si des tests portant sur des navires de transport de marchandises, des navires de servitude offshore ou des ferries sont programmés. Il s'enquiert des normes de sécurité que la Belgique défend au sein de l'Organisation maritime internationale et de la manière dont l'équilibre est recherché entre innovation et sûreté dans une zone maritime particulièrement dense. Il interroge enfin le positionnement de la Belgique par rapport aux initiatives menées notamment aux Pays-Bas et en Norvège, et sur le risque d'un éventuel retard technologique qui pourrait être préjudiciable pour la compétitivité des ports et des armateurs belges.

M. Cornillie aborde aussi la candidature belge visant à accueillir à Bruxelles le secrétariat du traité relatif à la biodiversité marine au-delà des juridictions nationales. Il souligne que cette initiative revêt une portée stratégique pour le rayonnement international du pays et pour son positionnement dans la gouvernance maritime mondiale. L'intervenant rappelle que le dossier de candidature met en avant la situation géographique centrale de la Belgique, la proximité des institutions européennes

de centrale geografische ligging van België, de nabijheid van de Europese en internationale instellingen, de erkende wetenschappelijke en maritieme expertise van het land en een meertalige omgeving die bevorderlijk is voor de dialoog. Hij vraagt de minister welke landen zich eveneens kandidaat stellen en of andere Europese kustlidstaten tot de concurrenten behoren. Voorts vraagt hij naar de concrete toezeggingen van België op zowel financieel als logistiek vlak, met name inzake de bijdrage aan het werkingsbudget, de terbeschikkingstelling van infrastructuur en de aan het internationaal personeel verleende administratieve faciliteiten. De spreker vraagt tevens wanneer een beslissing wordt verwacht en wat de economische en diplomatieke gevolgen zouden zijn van een toewijzing aan Brussel op het stuk van werkgelegenheid, aantrekkelijkheid voor gespecialiseerde organisaties en toename van de Belgische invloed.

Nog in verband met het milieu bespreekt het lid de implementatie van de Europese verordening inzake natuurherstel, die de opstelling van een wetenschappelijk onderbouwd plan voor de Belgische mariene wateren voorschrijft. Hij neemt akte van de aangekondigde aanpak waarbij wordt ingezet op een financieringsstrategie met gemengd publiek-private investeringen, alsook op de grondige analyse van de sociaal-economische impact van de voorgestelde maatregelen. Hij verzoekt de minister om het voorgenomen tijdspad voor de opstelling en de indiening van het plan bij de Europese Commissie toe te lichten, alsook om aan te geven of België in staat is de vastgestelde termijnen na te leven. Hij vraagt welke prioriteiten werden gesteld, zoals het herstel van riffen, zeegrasvelden, zandbodems of voortplantingsgebieden, en wil weten op welke wetenschappelijke gronden die keuzes berusten. Voorts verzoekt de spreker om nadere toelichting over de totale begrotingsenveloppe, alsook over de verdeelsleutel tussen overheidsfinanciering en particuliere bijdragen. Hij vraagt welke mechanismen worden overwogen om economische actoren te betrekken, met name in de offshore windenergie, de havenactiviteiten en de visserij, alsook of er compensatie-instrumenten of betalingen voor ecosysteemdiensten zullen worden ingevoerd.

Tot slot gaat de heer Cornillie in op de integriteitszones op de zeebodem, die dienen om bentische ecosystemen tegen verstoring te beschermen. Hij erkent dat dit een belangrijke doelstelling is voor het behoud van de biodiversiteit, maar wijst tegelijkertijd op de vragen die rijzen met betrekking tot de ontwikkeling van offshore energie en kabelinfrastructuur. Hij vraagt de minister naar de stand van zaken inzake de aanwijzing van die gebieden, hun precieze afbakening en het aandeel van de Belgische wateren dat onder die beschermde status valt. De spreker vraagt of in die zones elke economische activiteit verboden is dan wel bepaalde vormen

et internationales, l'expertise scientifique et maritime reconnue du pays ainsi qu'un environnement multilingue propice au dialogue. Il demande à la ministre d'indiquer quels États se portent également candidats et si des pays côtiers européens figurent parmi les concurrents. Il l'interroge en outre sur les engagements concrets pris par la Belgique, tant sur le plan financier que logistique, notamment en ce qui concerne la contribution au budget de fonctionnement, la mise à disposition d'infrastructures et les facilités administratives accordées au personnel international. L'intervenant souhaite également connaître le calendrier de décision et s'enquiert des retombées économiques et diplomatiques qu'entraînerait une éventuelle désignation de Bruxelles, en termes d'emplois, d'attractivité pour les organisations spécialisées et de renforcement de l'influence belge.

Poursuivant sur le volet environnemental, le député examine la mise en œuvre du règlement européen relatif à la restauration de la nature, qui impose l'élaboration d'un plan scientifiquement étayé pour les eaux marines belges. Il prend acte de l'approche annoncée, fondée sur un financement mixte public-privé et sur une analyse rigoureuse de l'impact socio-économique des mesures envisagées. Il demande à la ministre de préciser le calendrier d'élaboration et de transmission du plan à la Commission européenne, ainsi que la capacité de la Belgique à respecter les échéances fixées. Il s'interroge sur les priorités retenues, telles que la restauration de récifs, d'herbiers marins, de fonds sableux ou de zones de reproduction, et souhaite connaître les bases scientifiques ayant guidé ces choix. L'intervenant sollicite par ailleurs des précisions sur l'enveloppe budgétaire globale et sur la clé de répartition entre financements publics et contributions privées. Il questionne les mécanismes envisagés pour associer les opérateurs économiques, notamment dans l'éolien offshore, les activités portuaires et la pêche, ainsi que l'éventuelle mise en place d'instruments de compensation ou de paiements pour services écosystémiques.

Enfin, M. Cornillie aborde la question des zones d'intégrité des sols marins destinées à protéger les écosystèmes benthiques contre les perturbations. Il reconnaît l'importance de cet objectif pour la préservation de la biodiversité, tout en soulignant les interrogations qu'il suscite au regard du développement énergétique offshore et des infrastructures de câblage. Il demande à la ministre de faire le point sur l'état d'avancement de la désignation de ces zones, sur leur délimitation précise et sur la proportion des eaux belges concernées par ce statut renforcé. L'intervenant souhaite savoir si ces zones excluent toute activité économique ou si certains

van gebruik kunnen worden toegestaan op basis van strenge wetenschappelijke criteria en technieken met een beperkte impact. Tot slot vraagt hij naar het overleg met de windenergieproducenten, de beheerder van het elektriciteitsnet en de visserijsector, alsook naar de opname van die nieuwe beperkingen in het Marien Ruimtelijk Plan 2026-2034, teneinde een balans te waarborgen tussen milieubescherming en energie- en economische doelstellingen.

*De heer Éric Thiébaud (PS)* spitst zich toe op de drie kernambities in de beleidsnota. Met betrekking tot de eerste ambitie, een veilige Noordzee, vraagt hij de minister naar de bescherming van kritieke infrastructuur op zee tegen hybride dreigingen, met name via drones. Hij stelt vast dat er aanzienlijke middelen zijn uitgetrokken voor de bescherming van militaire infrastructuur op het grondgebied, maar vraagt zich af welke maatregelen er specifiek zijn genomen voor installaties op de Noordzee. Hij herinnert eraan dat de door Defensie aangeschafte MALE-drones oorspronkelijk bedoeld waren voor bewakingsopdrachten langs de Belgische kust, maar dat ze uiteindelijk zijn bewapend en voor andere opdrachten worden ingezet. De spreker wil dan ook weten of er een alternatief plan wordt overwogen om de bewaking en beveiliging van de territoriale wateren en kritieke offshore infrastructuur te waarborgen.

Aansluitend op die bezorgdheid stelt de spreker vragen bij de rol van de minister binnen het Maritiem Informatiekruispunt, met name in een context waarin bepaalde bedreigingen, zoals zogenaemde spookschepen, steeds urgenter worden. Hij wil weten of er een overkoepelend plan bestaat waarbij Defensie, de federale politie en de douane samenwerken in de strijd tegen illegale handel, milieuovertredingen en smokkel. Aangezien er vele actoren bevoegd zijn voor maritieme veiligheid, vraagt hij ook om een uitsplitsing van de federale budgetten die voor die opdrachten worden uitgetrokken. Hij is voorts verheugd over het feit dat de situatie van het onderzoeksschip Belgica II dankzij de tussenkomst van het federale Wetenschapsbeleid en Defensie is opgelost. Hij vraagt om nadere informatie over de aangekondigde uitbreiding van de missies van het schip en de wetenschappelijke doelstellingen die ermee worden nagestreefd.

Met betrekking tot de tweede ambitie, namelijk van de Noordzee een motor van welvaart maken, gaat de heer Thiébaud in op de ontwikkeling van offshore-windenergie. Hij verwijst naar de bezorgdheid van verschillende actoren in de sector, zoals coöperaties die willen investeren, industriëlen en experts, die vrezen dat een coherente strategie ontbreekt en dat belemmeringen zullen ontstaan voor de ontwikkeling van nieuwe projecten. Hij verwijst naar het uitstel van de

usages pourront être autorisés sur la base de critères scientifiques stricts et de techniques à impact réduit. Il s'enquiert enfin de la concertation menée avec les opérateurs éoliens, le gestionnaire du réseau électrique et le secteur de la pêche, ainsi que de l'intégration de ces nouvelles contraintes dans le Plan d'aménagement des espaces marins 2026-2034, afin d'assurer un équilibre entre protection environnementale et objectifs énergétiques et économiques.

*M. Éric Thiébaud (PS)* concentre son intervention sur les trois ambitions structurantes de la note de politique générale. S'agissant de la première ambition relative à une mer du Nord sûre, il interroge la ministre sur la protection des infrastructures critiques en mer face aux menaces hybrides, en particulier l'usage de drones. Il observe que des moyens substantiels ont été dégagés pour la protection d'infrastructures militaires sur le territoire, mais il s'interroge sur les dispositifs spécifiquement prévus pour les installations situées en mer du Nord. Il rappelle que les drones MALE acquis par la Défense devaient initialement contribuer à des missions de surveillance le long des côtes belges et constate qu'ils sont finalement armés et affectés à d'autres missions. L'intervenant demande dès lors si un plan alternatif est envisagé afin d'assurer la surveillance et la sécurité des eaux territoriales et des infrastructures critiques offshore.

Dans le prolongement de cette préoccupation, l'intervenant questionne le rôle de la ministre au sein du Carrefour d'information maritime, notamment dans un contexte où certaines menaces, telles que les navires dits "fantômes", se font plus pressantes. Il souhaite savoir si un plan transversal existe associant la Défense, la police fédérale et les douanes dans la lutte contre le commerce illégal, les infractions environnementales et la contrebande. Compte tenu de la multiplicité des acteurs compétents en matière de sécurité maritime, il demande également une ventilation des budgets fédéraux consacrés à ces missions. Il salue par ailleurs le déblocage de la situation du navire scientifique Belgica II grâce à l'intervention de la Politique scientifique fédérale et de la Défense et demande des précisions quant à l'augmentation annoncée de ses missions et aux objectifs scientifiques poursuivis.

Abordant la deuxième ambition, qui vise à faire de la mer du Nord un moteur de prospérité, M. Thiébaud se penche sur le développement de l'énergie éolienne offshore. Il fait état des inquiétudes exprimées par différents acteurs du secteur, qu'il s'agisse des coopératives souhaitant investir, des industriels ou des experts, lesquels redoutent l'absence de stratégie cohérente et l'émergence de freins au développement de nouveaux projets. Il évoque le report de l'appel d'offres relatif à



houdende de voorwaarden, de procedure en het beheer van een Belgisch sponsorcertificaat voor exploratie of exploitatie aan het Parlement zal worden bezorgd.

*De heer Marc Lejeune (Les Engagés)* benadrukt het belang van de Noordzee als economische, natuurlijke en strategische ruimte. In de beleidsnota worden drie structurele prioriteiten naar voren geschoven: maritieme veiligheid, welvaart en duurzaam beheer. Op het gebied van veiligheid benadrukt de spreker het verband tussen geopolitieke spanningen, georganiseerde criminaliteit en de bescherming van havens en maritieme gebieden. Met betrekking tot de nationale samenwerking via het Maritiem Informatiekruispunt vraagt hij wanneer de procedures en protocollen voor inspecties op zee precies zullen worden uitgerold en wil hij meer details vernemen over de concrete toepassing ervan in het veld. Hij toont tevens belangstelling voor de *European Ports Alliance* en vraagt welke particuliere partners daarbij betrokken zijn, alsook hoe hun rol wordt geregeld. Wat de havenveiligheid en de ISPS-code betreft, steunt hij de doelstelling van wereldwijde harmonisering en vraagt hij meer details over de betrokken actoren en de wijzigingen die België beoogt in de richtlijnen die momenteel worden herzien. De spreker toont ook belangstelling voor de strijd tegen de Russische spookvloot en voor cyberveiligheid, en vraagt de minister wanneer het koninklijk besluit tot omzetting van de CER-richtlijn bekend zal worden gemaakt. Tot slot benadrukt hij het belang van concrete maatregelen om te voorkomen dat de opvolging van de stikstofoxide-emissies de maritieme vervuiling simpelweg verplaatst.

Wat de pijler “welvaart” betreft, herinnert de heer Lejeune eraan dat het toekomstige Marien Ruimtelijk Plan 2026-2034 een cruciaal instrument is om innovatie, veiligheid en bescherming van de diepe wateren met elkaar te verzoenen. Hij verwijst naar de initiatieven om de maritieme sector aantrekkelijker te maken via de aanpassing van het fiscaal en sociaal stelsel, met onder meer de afschaffing van de roerende voorheffing op rompbevrachting. Wat is de geschatte impact daarvan op de federale financiën? Met betrekking tot offshore energie wil hij de resultaten vernemen van de studie over de afbakening van de zones en de minimale afstand tussen kavels 1 en 2, met het oog op de duurzame uitbouw van die sector.

Wat het duurzaam beheer van de Noordzee betreft, spreekt de spreker tot slot zijn waardering uit voor het engagement inzake biodiversiteit en natuurherstel en vraagt hij wanneer het door de Europese verordening vereiste herstelplan zal worden ingediend. Hij benadrukt tevens het belang van oceaandiplomatie en prijst de ratificatie van het BBNJ-verdrag evenals de kandidatuur van België om het secretariaat ervan te huisvesten, in de overtuiging dat die initiatieven de zichtbaarheid en

au Parlement du projet d'arrêté d'exécution relatif aux conditions, à la procédure et à la gestion d'un certificat belge de parrainage pour l'exploration ou l'exploitation.

*M. Marc Lejeune (Les Engagés)* souligne l'importance de la mer du Nord comme espace à la fois économique, naturel et stratégique. Il rappelle que la note de politique générale met en avant trois priorités structurantes: la sécurité maritime, la prospérité et la gestion durable. S'agissant de la sécurité, il insiste sur le lien entre tensions géopolitiques, criminalité organisée et protection des ports et espaces maritimes. Il évoque la coopération nationale via le Carrefour d'information maritime et souhaite des précisions sur la date de mise en œuvre des procédures et protocoles d'inspection en mer, ainsi que sur leur application concrète sur le terrain. Il s'intéresse également à l'Alliance des ports européens, demandant quels partenaires privés y sont impliqués et comment leur rôle est encadré. Concernant la sûreté portuaire et le code ISPS, il appuie l'objectif d'une harmonisation mondiale et sollicite des précisions sur les acteurs concernés et sur les modifications que la Belgique souhaite introduire dans les directives en cours de révision. L'intervenant exprime par ailleurs son intérêt pour la lutte contre la flotte fantôme russe et pour la cybersécurité, interrogeant la ministre sur le calendrier de publication de l'arrêté royal transposant la directive CER. Il souligne enfin l'importance de mesures concrètes pour éviter le simple déplacement de la pollution maritime lors du suivi des émissions d'oxyde d'azote.

Sur le pilier de la prospérité, M. Lejeune rappelle le rôle central du futur plan d'aménagement des espaces marins 2026-2034 comme outil de conciliation entre innovation, sécurité et protection des fonds marins. Il met en avant les initiatives visant à renforcer l'attractivité du secteur maritime, notamment par l'adaptation du régime fiscal et social, et demande quel est l'impact estimé sur les finances fédérales de la suppression du précompte mobilier pour les affrètements coque nue. S'agissant de l'énergie offshore, il souhaite connaître les résultats de l'étude sur la délimitation des zones et sur la distance minimale entre les parcelles 1 et 2, en lien avec le développement durable de cette filière.

Enfin, concernant la gestion durable de la mer du Nord, l'intervenant se félicite de l'engagement en faveur de la biodiversité et de la restauration de la nature, et demande l'horizon de présentation du plan de restauration prévu par le règlement européen. Il souligne également la diplomatie des océans, saluant la ratification du traité BBNJ et la candidature de la Belgique pour accueillir son secrétariat, estimant que ces initiatives renforcent la visibilité et le rôle du pays sur la scène internationale.

de rol van België op het internationale toneel vergroten. Tot besluit van zijn betoog roept hij de minister op om de strategische richtsnoeren van de beleidsnota om te vormen tot concrete resultaten die de veiligheid, de economie, het milieu en de toekomstige generaties ten goede komen.

*Mevrouw Phaedra Van Keymolen (cd&v)* stelt dat de beleidsnota duidelijk maakt dat de regering de Noordzee beschouwt als een strategische hefboom voor energiezekerheid, economische ontwikkeling en veiligheid. Waar in 2025 volgens haar vooral de grote lijnen werden uitgezet, ligt in 2026 de nadruk op uitvoering, operationalisering en samenwerking. Zij wijst erop dat de beleidsnota voortbouwt op de drie centrale pijlers – veiligheid, economische ontwikkeling en duurzaam beheer – en aldus zorgt voor continuïteit en houvast voor de betrokken actoren.

Wat het veiligheidsluik betreft, verwelkomt het commissielid de verdere versterking van samenwerking en informatie-uitwisseling via het Maritiem Informatiekruispunt (MIK), het *NorthSeal*-platform en de *European Ports Alliance*. In een context van toenemende geopolitieke spanningen acht zij maritieme weerbaarheid noodzakelijk. Zij verwijst naar de uitbreiding van het MIK sinds 2025 met de Cel Milieuhandhaving op Zee van de FOD Volksgezondheid en het Koninklijk Belgisch Instituut voor Natuurwetenschappen, wat volgens haar onderstreept dat veiligheid ook milieu- en klimaatrisico's omvat.

Zij vraagt hoe de gesprekken met de Baltische landen via het *NorthSeal*-platform verlopen, gelet op recente sabotagegevallen in die regio.

Met betrekking tot cyberveiligheid benadrukt mevrouw Van Keymolen het belang van de implementatie van de Europese CER-richtlijn en de aansluiting bij de NIS2-verplichtingen. Zij verwijst naar de opdracht aan de DG Scheepvaart om in 2025 een sectorale risicoanalyse uit te voeren en naar de voorbereiding van een koninklijk besluit voor de implementatie van de CER-richtlijn in 2026. Hoe zal dit besluit concreet vorm krijgen en wanneer het wordt verwacht? Tevens wil de spreekster vernemen hoe de DG Scheepvaart de risicoanalyse zal operationaliseren, onder meer voor offshore windparken en datakabels, of het Centrum voor Cybersecurity België wordt betrokken bij de incidentrespons voor kritieke maritieme infrastructuur en hoe havenbedrijven, terminals en scheepvaartmaatschappijen worden ondersteund bij het naleven van hun cyberverplichtingen.

Il conclut son intervention en encourageant la ministre à transformer les orientations stratégiques de la note en résultats concrets, au bénéfice de la sécurité, de l'économie, de l'environnement et des générations futures.

Selon *Mme Phaedra Van Keymolen (cd&v)*, la note de politique générale indique clairement que le gouvernement considère la mer du Nord comme un levier stratégique pour la sécurité énergétique, le développement économique et la sécurité. Alors que l'année 2025 a principalement été consacrée, selon elle, à la définition des grandes lignes, l'accent sera mis en 2026 sur la mise en œuvre, l'opérationnalisation et la coopération. Elle souligne que la note de politique générale s'appuie sur les trois piliers centraux – sécurité, développement économique et gestion durable – et offre ainsi de la continuité et des repères aux acteurs concernés.

En ce qui concerne la sécurité, la membre se félicite du renforcement de la coopération et de l'échange d'informations au travers du Carrefour d'information maritime (CIM), de la plateforme *NorthSeal* et de l'Alliance des ports européens. Dans un contexte de tensions géopolitiques croissantes, elle estime que la résilience maritime est nécessaire. Elle renvoie à l'extension du CIM depuis 2025 avec la cellule de contrôle du respect des règles environnementales en mer du SPF Santé publique et l'Institut royal des sciences naturelles belges, ce qui, selon elle, souligne que la sécurité englobe également les risques environnementaux et climatiques.

Elle s'enquiert du déroulement des discussions avec les pays baltes via la plateforme *NorthSeal*, compte tenu des récents actes de sabotage dans cette région.

En ce qui concerne la cybersécurité, *Mme Van Keymolen* souligne l'importance de la mise en œuvre de la directive européenne CER et de l'alignement sur les obligations NIS2. Elle renvoie à la mission confiée à la DG Navigation consistant à réaliser une analyse des risques sectoriels en 2025 et indique qu'un arrêté royal relatif à la mise en œuvre de la directive CER en 2026 sera préparé en 2026. Comment cet arrêté prendra-t-il forme concrètement et quand est-il prévu? L'intervenante demande également comment la DG Navigation mettra en œuvre l'analyse des risques, notamment pour les parcs éoliens offshore et les câbles de données, si le Centre pour la cybersécurité Belgique sera associé à la réponse aux incidents touchant les infrastructures maritimes critiques et quel soutien sera apporté aux entreprises portuaires, aux terminaux et aux compagnies maritimes pour les aider à respecter leurs obligations en matière de cybersécurité.

In dezelfde context vraagt zij naar de concrete invulling van de uitbreiding van de toolbox voor incidenten op zee en of bijkomende investeringen worden voorzien om de responscapaciteit bij milieu- en natuurrampen te versterken.

Mevrouw Van Keymolen steunt de uitbreiding van screeningsprocedures voor havenpersoneel in kritieke functies en de uitrol van het Portwatch-meldplatform. De aanpassing van de Wet Maritieme Beveiliging voorziet volgens haar in strengere toegangscontroles tot ISPS-terminals en betere verificatie van personeel. Zij ondersteunt de ambitie om ISPS-plichtige schepen uitsluitend te laten aanmeren aan ISPS-conforme kades, maar vraagt hoe de procedure zal worden uitgewerkt voor binnenvaartterminals die in contact komen met zeescheepvaart aan ISPS-terminals.

Daarnaast vraagt zij nadere toelichting over de aangekondigde bewustmakingscampagne rond georganiseerde criminaliteit in samenwerking met de private maritieme sector en over de doelstellingen daarvan.

Naar aanleiding van het Belgische voorzitterschap van de Correspondence Group over ISPS binnen de International Maritime Organization (IMO) vraagt de spreker welke prioriteiten België daar naar voren zal schuiven en of er een rol is weggelegd voor de European Ports Alliance om eerst op Europees niveau tot een gedragen positie te komen.

Met betrekking tot de activiteiten van de Russische schaduwvloot acht zij het positief dat België, met respect voor het internationaal recht, actief optreedt om deze schepen te weren. Zij gaat ervan uit dat de DG Scheepvaart over voldoende capaciteit beschikt om de naleving van sancties op te volgen.

Wat het luik over het toekomstgerichte beheer van de Noordzee betreft, wijst mevrouw Van Keymolen op de inwerkingtreding in de eerste helft van 2026 van het nieuwe Marien Ruimtelijk Plan 2026-2034. Zij vraagt de minister om de krachtlijnen van dit plan toe te lichten en verduidelijking te geven over de toekomstige governance. Komt er een structureel overleg met kustgemeenten of eventueel een Noordzee-adviesraad met vertegenwoordiging van kustgemeenten, sector en natuurorganisaties? Hoe wordt de evaluatieverplichting uit de MSP-richtlijn ingevuld en is er ruimte voor tussentijdse bijsturing bij nieuwe technologische of wetenschappelijke inzichten?

Dans le même ordre d'idées, elle s'enquiert de la mise en œuvre concrète de l'extension de la boîte à outils pour les incidents en mer, et demande si des investissements complémentaires sont prévus pour renforcer la capacité de réaction en cas de catastrophes environnementales et naturelles.

Mme Van Keymolen soutient l'extension des procédures de contrôle concernant le personnel portuaire occupant des fonctions critiques et le déploiement de la plateforme de signalement Portwatch. Selon elle, la modification de la loi relative à la sûreté maritime prévoit des contrôles d'accès plus stricts aux terminaux ISPS et un screening renforcé du personnel. Elle soutient l'ambition de n'autoriser les navires soumis à l'ISPS à amarrer qu'à des quais conformes à l'ISPS, mais demande comment la procédure sera élaborée pour les terminaux de navigation intérieure qui entrent en contact avec la navigation maritime aux terminaux ISPS.

Elle demande également des précisions sur la campagne de sensibilisation annoncée concernant la criminalité organisée, menée en coopération avec le secteur maritime privé, ainsi que sur les objectifs de cette campagne.

À l'occasion de la présidence belge du groupe de travail par correspondance sur l'ISPS au sein de l'Organisation maritime internationale (OMI), l'intervenante demande quelles seront les priorités défendues par la Belgique et si l'Alliance des ports européens a un rôle à jouer pour dégager une position commune au niveau européen.

En ce qui concerne les activités de la flotte fantôme russe, elle se félicite que la Belgique intervienne activement, dans le respect du droit international, pour empêcher l'entrée de ces navires. Elle part du principe que la DG Navigation dispose de capacités suffisantes pour contrôler le respect des sanctions.

En ce qui concerne la gestion de la mer du Nord à long terme, Mme Van Keymolen renvoie à l'entrée en vigueur, au cours du premier semestre 2026, du nouveau plan d'aménagement des espaces marins 2026-2034. Elle demande à la ministre de commenter les lignes de force de ce plan et de fournir des précisions sur la future gouvernance. Une concertation structurelle sera-t-elle organisée avec les communes côtières ou un conseil consultatif de la mer du Nord associant les communes côtières, le secteur et les organisations environnementales sera-t-il éventuellement mis en place? Comment l'obligation d'évaluation prévue par la

Tevens vraagt zij of binnen het plan ruimte blijft voor een eventuele derde offshore zone op langere termijn.

Vervolgens wijst de spreekster op het belang van digitalisering en autonome vaart, die kunnen bijdragen aan efficiëntie, veiligheid en emissiereductie. Zij steunt de inzet op duidelijke regels en standaarden binnen de IMO en vraagt of in België pilootprojecten rond autonome vaart kunnen worden gefaciliteerd in samenwerking met havens en onderzoeksinstellingen.

Wat de economische pijler betreft, benadrukt zij het potentieel van offshore energie. De bestaande offshore windparken leveren volgens haar reeds ongeveer tien procent van het elektriciteitsverbruik van Belgische gezinnen. De Prinses Elisabethzone vormt een belangrijke volgende stap. Zij vraagt bevestiging van de geplande herlancering van de tender tegen het einde van het eerste kwartaal van 2026, gelet op berichten over mogelijk uitstel tot eind juni. Tevens informeert zij naar de uitwerking van een beleidskader voor *repowering* van bestaande offshore zones.

Mevrouw van Keymolen suggereert te onderzoeken hoe offshore infrastructuur, zoals windparken en het energie-eiland, tevens kan bijdragen aan golfdemping en kustbescherming, in het licht van toenemende erosie en zeespiegelstijging.

Met betrekking tot de geplande offshore CO<sub>2</sub>-pijpleiding tussen Zeebrugge en Noorwegen vraagt zij of de ondertekening van het bilaterale verdrag in de eerste helft van 2026 haalbaar is, of er nog knelpunten bestaan en of het om een intentieverklaring dan wel om concrete investeringsengagementen gaat.

Verder verzoekt zij de minister om de stand van zaken van het dossier van het Franse windmolenpark voor de kust van Duinkerke en de lopende juridische procedures te geven.

Op internationaal vlak vraagt ook mevrouw Van Keymolen naar de slaagkansen van de Belgische kandidatuur om het secretariaat van het BBNJ-verdrag in Brussel te huisvesten en naar de steun die inmiddels van andere landen werd verkregen.

directive MSP sera-t-elle remplie et y aura-t-il une marge de manœuvre pour des ajustements intermédiaires en fonction des nouvelles connaissances technologiques ou scientifiques? Elle demande également si le plan prévoit la possibilité de créer une éventuelle troisième zone offshore à plus long terme.

L'intervenante souligne ensuite l'importance de la numérisation et de la navigation autonome, qui peuvent contribuer à l'efficacité, à la sécurité et à la réduction des émissions. Elle soutient l'engagement en faveur de règles et de normes claires au sein de l'OMI et demande si des projets pilotes sur la navigation autonome peuvent être facilités en Belgique, en coopération avec les ports et les institutions de recherche.

En ce qui concerne le pilier économique, elle souligne le potentiel de l'énergie offshore. Selon elle, les parcs éoliens offshore existants fournissent déjà près de 10 % de la consommation électrique des ménages belges. La zone Princesse Élisabeth constitue une nouvelle étape importante. Elle demande à la ministre de confirmer qu'il est prévu de relancer l'appel d'offres d'ici la fin du premier trimestre 2026, compte tenu des informations faisant état d'un éventuel report à la fin juin. Elle s'enquiert également de l'élaboration d'un cadre politique pour le renouvellement (*repowering*) des zones offshore existantes.

Mme Van Keymolen suggère d'examiner comment les infrastructures *offshore* telles que les parcs éoliens et l'île énergétique pourraient également contribuer à atténuer les vagues et à protéger les côtes, compte tenu de l'érosion croissante et de l'élévation du niveau de la mer.

S'agissant du projet de canalisation de CO<sub>2</sub> *offshore* entre Zeebruges et la Norvège, l'intervenante demande si l'accord bilatéral pourra être signé au cours du premier semestre 2026, si des points font encore obstacle à la signature et s'il s'agira d'une déclaration d'intention ou d'engagements d'investissement concrets.

Elle demande également à la ministre de faire le point sur le dossier du parc éolien français au large de la côte de Dunkerque et sur les procédures juridiques en cours.

En ce qui concerne le volet international, Mme Van Keymolen se demande également dans quelle mesure la Belgique a des chances de voir sa candidature aboutir pour accueillir le secrétariat de l'Accord BBNJ à Bruxelles et s'enquiert du soutien apporté entre-temps par d'autres pays.

Tot slot informeert zij naar de heropstart van het onderzoeksschip Belgica II en naar de timing waarbinnen het schip opnieuw operationeel kan zijn.

De spreekster besluit dat de Noordzee moet bijdragen aan de energietransitie en economische welvaart, terwijl tegelijk de natuur en ecosystemen worden beschermd, en ze is ervan overtuigd dat de minister die doelstellingen samen met de betrokken actoren zal kunnen bewerkstelligen.

*De heer Jeroen Soete (Vooruit)* begint zijn tussenkomst met de algemene beschouwing dat een beleidsnota niet alleen vooruitblijkt, maar ook gelegenheid biedt om terug te kijken op gerealiseerde stappen. In dat verband benadrukt hij als positieve evolutie de opname van de Cel Milieuhandhaving van de FOD Volksgezondheid in het Maritiem Informatie-Kruispunt (MIK). Volgens hem is informatie-uitwisseling cruciaal voor een doeltreffende milieuhandhaving op zee. Hij onderstreept het belang van een propere Noordzee en het voorkomen van illegale lozingen en andere vormen van vervuiling.

Met betrekking tot de verkeersveiligheid op zee wijst hij erop dat de Noordzee tot de drukst bevaren zee-routes behoort en dat incidenten nooit volledig kunnen worden uitgesloten. De spreker verwijst naar een studie uit 2024 over mogelijke maatregelen bij extreme weersomstandigheden om te vermijden dat incidenten uitmonden in catastrofes. Hij stelt vast dat de beleidsnota aangeeft dat de resultaten in 2026 verder zullen worden “besproken”, maar vindt dat te vrijblijvend en vraagt om een concretere timing. Zal 2026 het jaar zijn waarin de mitigerende maatregelen worden vastgelegd, waarna tot effectieve implementatie kan worden overgegaan?

Wat offshore energie betreft, erkent de heer Soete dat dit in eerste instantie onder de bevoegdheid van de minister van Energie valt. Hij wijst op de ongerustheid binnen de sector over de vertraging van het energie-eiland, maar stelt vast dat er opnieuw vooruitgang lijkt te worden geboekt. Hij spreekt de hoop uit dat de herlancering van de tender in het voorjaar van 2026 kan plaatsvinden, gelet op de nood aan bijkomende offshorewindenergie.

Vervolgens gaat de spreker in op het Franse windmolenpark voor de kust van Duinkerke. Als inwoner van Oostende wijst hij op het belang van dit dossier voor de regio en voor de haven van Oostende. Hij verwijst naar berichtgeving over mogelijke terughoudendheid van investeerders en vertragingen in het project, maar waarschuwt voor voorbarige conclusies. Hij vraagt naar

Enfin, elle s'enquiert de la remise en service du navire de recherche Belgica II et du délai dans lequel celui-ci pourra de nouveau être opérationnel.

L'intervenante conclut en indiquant que la mer du Nord doit contribuer à la transition énergétique et à la prospérité économique, tout en contribuant à protéger la nature et les écosystèmes. Elle est par ailleurs convaincue que la ministre réussira à atteindre ces objectifs en collaboration avec les acteurs concernés.

*M. Jeroen Soete (Vooruit)* commence son intervention en faisant observer qu'une note de politique générale ne sert pas uniquement à se projeter dans le futur, mais qu'elle offre également l'occasion de revenir sur les réalisations du passé. À cet égard, il voit d'un bon œil l'intégration de la cellule Application des dispositions environnementales en mer du SPF Santé publique dans le Carrefour d'information maritime (CIM). Il estime que l'échange d'informations est crucial pour garantir une application efficace des dispositions environnementales en mer. Il souligne l'importance d'une mer du Nord propre et de la prévention des rejets illégaux et de toute autre forme de pollution.

En ce qui concerne la sécurité du trafic maritime, l'intervenant souligne que la mer du Nord est l'une des routes maritimes les plus fréquentées et que des incidents ne peuvent jamais être totalement exclus. Il renvoie à une étude de 2024 sur les mesures possibles en cas de conditions météorologiques extrêmes afin d'éviter que des incidents ne virent à la catastrophe. Il constate dans la note de politique générale que les résultats de cette étude seront “discutés” plus en détail en 2026, mais estime que ce calendrier manque de précision. Il demande donc des échéances plus concrètes. Les mesures d'atténuation seront-elles définies en 2026 pour ensuite s'attaquer à leur mise en œuvre effective?

S'agissant de l'énergie *offshore*, M. Soete reconnaît que cette source d'énergie relève en premier lieu de la compétence du ministre de l'Énergie. Il souligne l'inquiétude du secteur face au retard pris par le projet d'île énergétique, mais constate que ce projet semble de nouveau aller de l'avant. Il espère que le nouvel appel d'offres pourra avoir lieu au printemps 2026, compte tenu des besoins supplémentaires en énergie éolienne *offshore*.

L'intervenant aborde ensuite le parc éolien français au large de la côte de Dunkerque. En tant qu'habitant d'Ostende, il souligne l'importance de ce dossier pour la région et pour le port d'Ostende. Il évoque des informations faisant état d'une possible réticence des investisseurs et de potentiels retards dans le projet, mais met en garde contre toute conclusion hâtive. Il

de stand van zaken van de lopende procedures en of, naast diplomatieke inspanningen, nog verdere juridische stappen mogelijk zijn tegen het project.

Wat de kandidatuur van België betreft om het secretariaat van het BBNJ-akkoord te huisvesten, wijst hij erop dat naast Chili ook China zich kandidaat heeft gesteld, meer bepaald met de stad Xiamen. Hij benadrukt dat de concurrentie om het secretariaat hiermee aanzienlijk is geworden. Beschikt de minister over bijkomende informatie over de deadline voor het indienen van kandidaturen, het aantal effectieve kandidaten en de timing van de beslissing over de vestigingsplaats van het secretariaat?

Ten slotte verwijst de heer Soete naar het Marien Ruimtelijk Plan 2026-2034, dat volgens hem essentieel is voor het meervoudig ruimtegebruik op de Noordzee. Hij nodigt de minister uit om, na de tweede lezing van het plan, waarvan het ontwerp van koninklijk besluit voor advies werd voorgelegd aan de Raad van State, de krachtlijnen ervan toe te lichten aan de commissie, gelet op de brede belangstelling bij de leden.

*Mevrouw Claire Hugon Lecharlier (Ecolo-Groen)* formuleert vooreerst enkele algemene opmerkingen, waarbij ze onder andere haar tevredenheid uit over het feit dat de Duurzame Ontwikkelingsdoelstellingen in de beleidsnota werden opgenomen. Dat getuigt volgens haar van een wil om de mondiale uitdagingen inzake duurzaamheid in het maritieme beleid te integreren.

Vervolgens staat ze stil bij de eerste ambitie, namelijk een veilige Noordzee. Ze vindt het positief dat werk wordt gemaakt van weerbaarheid tegen extreme weersomstandigheden en natuurrampen, en in het bijzonder dat de resultaten van de in 2024 uitgevoerde studie over mitigerende maatregelen ter voorkoming van scheepsincidenten ten uitvoer zullen worden gelegd. Ze benadrukt dat het noodzakelijk is de infrastructuur aan te passen aan de groeiende impact van de klimaatontregeling. Toch hekelt ze dat er tot nog toe weinig concreets is gebeurd. In de beleidsnota vindt ze geen precies tijdspad of een vermelding van verwachte opleveringen ter zake terug. Ze vraagt de minister dan ook welke concrete elementen in de loop van het jaar ten uitvoer zullen worden gelegd.

Wat de tweede ambitie betreft, die op de Noordzee als motor van onze welvaart focust, heeft mevrouw Hugon Lecharlier het vooreerst over de herlancering van de tender voor kavel 1 van de Prinses Elisabethzone. Ze wijst op het feit dat de vorige toewijzingsprocedure werd stopgezet en benadrukt dat er nog veel stappen in de procedure moeten worden gezet, waardoor het onwaarschijnlijk is dat de aangekondigde deadline

s'enquiert de l'état d'avancement des procédures en cours et demande si, outre les efforts diplomatiques, d'autres actions juridiques sont encore possibles pour s'opposer à ce projet.

En ce qui concerne la candidature de la Belgique pour accueillir le secrétariat de l'accord BBNJ, le membre souligne qu'outre le Chili, la ville chinoise de Xiamen s'est également portée candidate. Il souligne que la concurrence s'est donc considérablement accrue pour accueillir le secrétariat. La ministre dispose-t-elle d'informations complémentaires concernant la date limite de dépôt des candidatures, le nombre de candidats effectifs et la date de la décision relative au siège du secrétariat?

M. Soete conclut en évoquant le plan d'aménagement des espaces marins 2026-2034, qu'il estime essentiel pour encourager l'utilisation multiple de l'espace en mer du Nord. Il invite la ministre, après la deuxième lecture du plan, dont le projet d'arrêté royal a été soumis pour avis au Conseil d'État, à en exposer les lignes directrices à la commission, compte tenu du vif intérêt manifesté par les membres.

*Mme Claire Hugon Lecharlier (Ecolo-Groen)* formule d'abord des remarques générales, saluant l'inclusion des objectifs de développement durable dans la note de politique générale, ce qui traduit, selon elle, une volonté d'intégrer les enjeux globaux de durabilité dans la politique maritime.

Elle se penche ensuite sur la première ambition, visant une mer du Nord sûre. Elle relève positivement la prise en compte de la résilience face aux conditions météorologiques extrêmes et aux catastrophes naturelles, notamment la poursuite des résultats de l'étude de 2024 sur les mesures d'atténuation pour prévenir les incidents maritimes. Elle insiste sur la nécessité d'adapter les infrastructures aux impacts croissants du dérèglement climatique. Cependant, elle critique le manque de concrétisation à ce stade, notant l'absence de calendrier précis ou de livrables attendus, et demande à la ministre quels éléments concrets seront mis en œuvre au cours de l'année.

S'agissant de la deuxième ambition, centrée sur la mer du Nord comme moteur de prospérité, l'intervenante aborde en premier lieu la relance de l'appel d'offres pour la première zone Princesse Elisabeth. Elle rappelle l'annulation précédente et souligne que de nombreuses étapes de la procédure n'ont pas encore été accomplies, ce qui rend improbable le respect de l'échéance annoncée pour la fin mars 2026. Elle sollicite un calendrier

van eind maart 2026 zal kunnen worden gehaald. Ze had graag een duidelijk en transparant tijdpad van de voorziene verdere stappen gekregen. Ze vraagt zich tevens af welke impact de verbreding van de zone tussen kavels 1 en 2 op de totale geïnstalleerde capaciteit van de zone zal hebben en wil meer informatie over de evolutie van het Prinses Elisabethenergie-eiland, dat een cruciale rol speelt in onze energiesoevereiniteit en in de internationale samenwerking met inzonderheid het Verenigd Koninkrijk wat de interconnecties betreft.

Vervolgens kaart ze de maatschappelijke voorwaarden aan die zullen gelden bij het verlenen van de concessies en de *repowering* van de bestaande offshore zones. Ze vraagt of bij het toekennen van de maritieme concessies rekening zal worden gehouden met criteria inzake lokale verankering of waardecreatie in België. Is de continuïteit van de bevoorrading tijdens de ontmanteling en vervanging van de turbines verzekerd? Kan worden gewaarborgd dat de waardeketen van de toekomstige windenergieprojecten daadwerkelijk de Belgische economie ten goede komt? Tot slot heeft de spreekster het over de instrumenten die tijdens de aanleg van het energie-eiland zullen worden ingezet ter monitoring van de milieu-impact en ter controle. Wat is de strategie voor het beheer van de infrastructuur in kwestie? Voor bepaalde soorten kunnen offshore funderingen een gunstige habitat zijn. Wordt een gedifferentieerde aanpak op basis van een milieu-evaluatie per site overwogen in plaats van een uniforme, zoveel mogelijk teruggetrokken aanpak?

Vervolgens kaart de spreekster de derde ambitie uit de beleidsnota aan, namelijk een duurzaam beheer van de Noordzee. Ze wil vooreerst kwijt dat ze voorbehoud maakt bij het gebruik van de formulering “waar mogelijk” wanneer het om het behoud van de biodiversiteit gaat. Die formulering geeft volgens haar blijk van een te grote voorzichtigheid, aangezien het technisch altijd mogelijk is de natuur te beschermen en te herstellen. Dat is dus een beleidskeuze. In hoeverre gaat de minister ter zake echt verbintenissen aan en welke concrete maatregelen zal ze nemen?

Inzake de bescherming van natuur en biodiversiteit gaat de spreekster in op het Europees oceaanpact. Ze vraagt welke specifieke richtlijnen België in zijn geïntegreerd maritiem beleid wil opnemen en hoe. Ze wijst op het gebrek aan nauwkeurige informatie in de beleidsnota inzake de methodes en het tijdpad voor de uitvoering. Ook wijst zij op het belang van het opstellen van een natuurherstelplan, overeenkomstig de Europese verordening, en vraagt zij naar een tijdschema en een beschrijving van de belangrijkste fasen die voor de uitvoering ervan zijn gepland.

clair et transparent des étapes prévues. Elle s'interroge également sur l'impact de l'élargissement de la zone entre les parcelles 1 et 2 sur la capacité installée totale de la zone et souhaite davantage d'informations sur l'évolution de l'île énergétique Princesse Elisabeth, qui joue un rôle crucial dans la souveraineté énergétique et la coopération internationale, notamment avec le Royaume-Uni pour les interconnexions.

L'intervenante se penche ensuite sur les conditions sociétales des concessions et sur le *repowering* des zones *offshore* existantes. Elle demande si des critères liés à la participation citoyenne, à l'ancrage local ou à la création de valeur belge seront intégrés dans le cadre des concessions maritimes. Elle interroge également la ministre sur la continuité d'approvisionnement pendant les phases de démantèlement et de remplacement des turbines et sur les garanties assurant que la chaîne de valeur des futurs projets éoliens bénéficiera effectivement à l'économie belge. Enfin, elle aborde les mécanismes de suivi environnemental et de contrôle durant la construction de l'île énergétique, en interrogeant la ministre sur la stratégie envisagée pour la gestion des structures artificielles. Elle souligne que les fondations *offshore* peuvent constituer des habitats favorables pour certaines espèces et demande si une approche différenciée, basée sur une évaluation écologique site par site, est envisagée plutôt qu'une politique uniforme de retrait maximal.

L'intervenante aborde ensuite la troisième ambition de la note de politique générale, portant sur une gestion durable de la mer du Nord. Elle exprime d'emblée ses réserves concernant l'introduction de la formule “lorsque cela est possible” pour la restauration de la biodiversité, estimant que cette formulation traduit une prudence excessive alors que la protection et la restauration de la nature sont, selon elle, toujours techniquement possibles et relèvent d'un choix politique. Elle interroge la ministre sur la portée réelle de cet engagement et sur les mesures concrètes prévues.

S'agissant de la protection de la nature et de la biodiversité, l'intervenante se penche sur le Pacte européen pour l'océan. Elle demande quelles directives précises la Belgique souhaite intégrer dans la politique maritime intégrée et de quelle manière, soulignant l'absence de précisions sur les méthodes et la temporalité de mise en œuvre dans la note. Elle rappelle également l'importance de l'élaboration d'un plan de restauration de la nature, conforme au règlement européen, et sollicite un calendrier et la description des grandes étapes prévues pour sa mise en œuvre.

Vervolgens gaat mevrouw Hugon Lecharlier in op de oceaandiplomatie en het BBNJ-verdrag. Ze hekelt het in haar ogen dubbelzinnige standpunt van België, dat weigert het moratorium op diepzeemijnbouw te ondertekenen, maar tegelijk kandidaat is om het secretariaat van het verdrag te huisvesten. Ze vraagt de minister naar de strategie om de Belgische kandidatuur te verdedigen tegenover de concurrentie van Chili en China, en naar de inspanningen die worden geleverd om de effectieve uitvoering van het verdrag te waarborgen, met name tijdens de voorbereidende vergadering in New York in april 2026 en de eerste Ocean COP in augustus 2026. Ze vraagt ook welke beschermde mariene gebieden België van plan is te steunen tijdens die conferentie.

De spreekster heeft kritiek op het huidige standpunt van de regering inzake diepzeemijnbouw, en is van oordeel dat het verdedigen van die industrie de geloofwaardigheid van België op het gebied van oceaandiplomatie ondermijnt. Ze wijst op de enorme milieurisico's van die activiteit, met name de vernietiging van kwetsbare ecosystemen en de onomkeerbare verstoringen van oceaancycli. Ze is veeleer voorstander van een versnelde transitie naar een zuinige economie, gebaseerd op recycling en innovatie, teneinde de druk op de mariene hulpbronnen te verminderen. Ze vraagt tot slot naar het geplande tijdspad voor het uitvoeringsbesluit tot vaststelling van de voorwaarden en de procedure voor het Belgische sponsorcertificaat voor exploratie of exploitatie van de diepzee.

Mevrouw Hugon Lecharlier wijst er ook op dat er in de beleidsnota niets wordt gezegd over bepaalde uitdagingen die specifiek zijn voor de Noordzee. Ze betreurt dat met geen woord wordt gerept over zandwinning, die weliswaar van groot belang is voor de bouw, maar leidt tot de vernietiging van de zeebodem. Ze plaatst vraagtekens bij het gebrek aan strategische visie ter zake. Ze stelt bovendien de kwestie aan de orde van de bodemtrawlvisserij, een destructieve visserijtechniek die in de Noordzee wordt toegepast en door bepaalde gewestelijke autoriteiten wordt gesteund. Ze vraagt naar het standpunt van de federale minister over die praktijk, alsook over de bescherming van mariene ecosystemen tegen dergelijke methoden.

## B. Antwoorden van de minister

*Mevrouw Annelies Verlinden, minister van Justitie en Noordzee*, dankt de commissieleden voor hun talrijke vragen, en antwoordt eerst op de vragen over de offshore windmolenparken en de energieontwikkeling in de Prinses Elisabethzone. Zij benadrukt dat België op de *North Sea Summit* in Hamburg het engagement van het land heeft bevestigd om de Noordzee verder uit te bouwen als energiehubs. De verdere ontwikkeling van

Mme Hugon Lecharlier poursuit en abordant la diplomatie des océans et le traité BBNJ. Elle dénonce ce qu'elle considère comme une position ambiguë de la Belgique, qui refuse de signer le moratoire sur l'exploitation minière des grands fonds marins tout en postulant pour accueillir le secrétariat du traité. Elle questionne la ministre sur la stratégie de défense de la candidature belge face à la concurrence du Chili et de la Chine et sur les efforts déployés pour assurer la mise en œuvre effective du traité, notamment lors de la réunion préparatoire à New York en avril 2026 et de la première COP Océan en août 2026. Elle demande également quelles aires marines protégées la Belgique entend soutenir lors de cette première conférence.

L'intervenante critique la position actuelle du gouvernement vis-à-vis de l'exploitation minière des grands fonds marins, estimant que défendre cette industrie nuit à la crédibilité de la Belgique en matière de diplomatie océanique. Elle souligne les risques environnementaux majeurs associés à cette activité, notamment la destruction d'écosystèmes fragiles et les perturbations irréversibles des cycles océaniques. Elle préconise plutôt une accélération de la transition vers une économie sobre, fondée sur le recyclage et l'innovation, afin de réduire la pression sur les ressources marines. Elle s'enquiert enfin du calendrier envisagé pour l'arrêt d'exécution définissant les conditions et la procédure du certificat belge de parrainage pour l'exploration ou l'exploitation des fonds marins.

Mme Hugon Lecharlier note également des omissions dans la note de politique générale concernant des enjeux spécifiques à la mer du Nord. Elle déplore l'absence de toute mention de l'extraction du sable, qui constitue selon elle un enjeu majeur pour la construction mais qui entraîne la destruction des fonds marins. Elle s'interroge sur l'absence de vision stratégique à ce sujet. Elle soulève en outre la question du chalutage de fond, technique de pêche destructrice pratiquée en mer du Nord et soutenue par certaines autorités régionales, et demande quelle est la position de la ministre fédérale sur cette pratique et sur la protection des écosystèmes marins face à de telles méthodes.

## B. Réponses de la ministre

*Mme Annelies Verlinden, ministre de la Justice, chargée de la Mer du Nord*, remercie les membres pour leurs nombreuses questions et commence par répondre aux questions relatives aux parcs éoliens *offshore* et à la production d'énergie dans la zone Princesse Elisabeth. Elle souligne que la Belgique a confirmé, lors du *North Sea Summit* organisé à Hamburg, son engagement à poursuivre le développement de la mer du Nord en

offshore windenergie is volgens haar cruciaal voor de energiemix, de bevoorradingszekerheid en de nationale veiligheid, zeker in een onstabiel geopolitiek klimaat.

Wat de herlancering van de tender voor kavel 1 betreft, geeft zij aan dat de minister van Energie streeft naar een afronding nog voor de zomer, en dat er intensief wordt samengewerkt met de verschillende regeringspartners om een evenwichtige procedure snel op te starten.

De minister licht ook de voortgang van het *repowering*-project toe. De ontmanteling van offshore windparken wordt omschreven als pionierswerk; sommige technieken zijn beschikbaar, andere worden nog ontwikkeld. Er is verder onderzoek nodig naar technische haalbaarheid, kostprijs en milieu-impact, en binnenkort start een pilootproject om inzichten te verzamelen. Binnen de OSPAR-regio wordt gewerkt aan een gezamenlijke aanpak voor ontmanteling, geleid door België en Zweden, met resultaten verwacht eind 2027. Voor de *repowering* van de oostelijke zone is een eerste studie in 2024 uitgevoerd, en DG Energie werkt aan een update met aanvullende scenario's.

Met betrekking tot het Prinses Elisabethenergie-eiland benadrukt de minister dat het HVDC-gedeelte (*High Voltage Direct Current*) geen impact heeft op het wisselstroomgedeelte. De bouw van de caissons op land in Vlissingen en op zee verloopt zoals gepland, inclusief nivellering en installatie, en de aanleg van de elektrische infrastructuur op het eiland start binnenkort en loopt door tot 2030.

Wat de veiligheid van de scheepvaart betreft, meldt de minister dat DG Navigatie studies heeft afgerond over de diepte en kabelverdeling voor de Prinses Elisabeth Zone, alsook over de breedte van de corridors tussen de kavels 1, 2 en 3, inclusief scenario's voor beperkte navigatie. De resultaten worden op 3 maart 2026 gepresenteerd.

Op het gebied van crisis- en interventieplanning licht de minister toe dat het Bijzonder Nood- en Interventieplan voor de Paardenmarkt eind maart 2026 wordt afgerond, waarna het voor goedkeuring aan het overlegorgaan en het beleidsorgaan van de Kustwacht wordt voorgelegd, en daarna aan de Provinciale Veiligheidscol en de gouverneur van West-Vlaanderen. Jaarlijks wordt de situatie geëvalueerd en blijven bijkomende onderzoeken en monitoring plaatsvinden. Voor elke activiteit die invloed kan hebben op de Paardenmarkt wordt een risicoanalyse

tant que pôle énergétique. Il est crucial, selon elle, de poursuivre le développement de l'énergie éolienne *offshore* pour le mix énergétique, la sécurité d'approvisionnement et la sécurité nationale, surtout dans un climat géopolitique instable.

En ce qui concerne la relance de l'appel d'offres pour la parcelle 1, elle indique que le ministre de l'Énergie souhaite que cet appel d'offres soit finalisé avant l'été et qu'une intense collaboration est mise en place avec les différents partenaires du gouvernement afin de lancer rapidement une procédure équilibrée.

La ministre commente également l'avancement du projet de *repowering*. Le démantèlement des parcs éoliens *offshore* est décrit comme un travail de pionnier; certaines techniques sont déjà disponibles, d'autres sont encore en cours de développement. Des études complémentaires sont nécessaires pour évaluer la faisabilité technique, le coût ainsi que l'impact environnemental, et un projet pilote sera prochainement lancé afin de rassembler des connaissances. Au sein de la zone OSPAR, une approche commune de démantèlement est en cours d'élaboration, sous la houlette de la Belgique et de la Suède, et les résultats sont attendus pour fin 2027. Une première étude sur le *repowering* de la zone Est a été réalisée en 2024, et la DG Énergie travaille à sa mise à jour et à des scénarios complémentaires.

S'agissant de l'île énergétique Princesse Elisabeth, la ministre souligne que la partie HVDC (*High Voltage Direct Current*) n'a aucun impact sur la partie courant alternatif. La construction des caissons dans le port de Flessingue et leur acheminement en mer se déroulent comme prévu, y compris le nivellement et l'installation, et la pose de l'infrastructure électrique sur l'île débutera prochainement et se poursuivra jusqu'en 2030.

En ce qui concerne la sécurité du transport maritime, la ministre indique que la DG Navigation a terminé des études sur la profondeur et la répartition du câblage pour la zone Princesse Elisabeth, ainsi que sur la largeur des couloirs entre les parcelles 1, 2 et 3, en prévoyant des scénarios de navigation limitée. Les résultats seront présentés le 3 mars 2026.

En matière de planification de crise et d'intervention, la ministre précise que le Plan d'urgence et d'intervention spécifique pour le *Paardenmarkt* sera finalisé fin mars 2026. Il sera ensuite soumis pour approbation à l'organe de concertation et à l'organe stratégique de la Garde côtière, puis à la Cellule provinciale de sécurité et au gouverneur de Flandre-Occidentale. Une évaluation annuelle est prévue, tandis que des études complémentaires et un suivi continu auront toujours lieu. Pour toute activité susceptible d'avoir un impact sur le *Paardenmarkt*,

uitgevoerd, en de nulstrategie, gecombineerd met continue monitoring, blijft de meest aangewezen aanpak. Naast de potentieel negatieve effecten op het milieu, zou een ruimingsactie met de huidige beschikbare technieken en capaciteit vele decennia duren en gepaard gaan met een enorme kost. Een natuurlijk opgebouwde overkapping is er op dit moment eigenlijk al, gezien de munitie bedekt is met een metersdikke laag sediment.

Wat de samenwerking en informatie-uitwisseling betreft, wordt benadrukt dat de transitie van het Maritiem Informatiekruispunt naar MIK PLUS prioriteit geeft aan geoptimaliseerde coördinatie met het Vlaams Gewest en andere stakeholders, teneinde een sluitende handhavingketen te waarborgen.

Vervolgens gaat de minister in op de BBNJ-kandidatuur. België zet volledig in op de kandidatuur, samen met Buitenlandse Zaken, en benadrukt de aantrekkelijkheid van het land als diplomatieke hub en de internationale kwaliteit van Belgische wetenschappers en kennisinstellingen. Zij verwijst naar de concurrentie van Chili en China, waarbij België zich onderscheidt door zijn visie op multilateralisme en internationale wetgeving. De diplomatieke outreach verloopt op alle niveaus, met positieve feedback op basis van wetenschappelijke kennis, bereikbaarheid, diplomatieke aanwezigheid en multilaterale visie. Tot op heden zijn er geen grote investeringen in gebouwen gedaan, enkel beperkte kosten voor de ondersteuning van de campagne. De beslissing over de locatie van het secretariaat wordt genomen tijdens de eerste COP, die uiterlijk januari 2027 moet plaatsvinden. Tijdens deze conferentie worden ook de eerste voorstellen voor mariene beschermde gebieden besproken, waarvoor België als lid van de “First Movers” actief voorbereidingen treft, met een volgende bijeenkomst in maart 2026.

De minister benadrukt vervolgens dat het nieuwe Marien Ruimtelijk Plan vertrekt van een meer flexibele benadering: in plaats van vaste zones voor commerciële en industriële activiteiten kan deze nu in principe overal plaatsvinden, tenzij uitdrukkelijk verboden. Deze “omgekeerde” of bottom-upbenadering maakt een aanpak op maat van elke activiteit mogelijk en houdt rekening met het vermijden van onnodige regelgeving. Het koninklijk besluit Commerciële en Industriële Activiteiten wordt aangepast om deze filosofie te weerspiegelen.

Over diepzeemijnbouw licht de minister de Belgische positie toe in het kader van de Internationale Zeebodemautoriteit: vóór enige exploitatie moeten het internationaal kader, voldoende wetenschappelijke kennis over de milieueffecten en vooruitgang in de “thirty-by-thirty”-doelstelling

une analyse de risque sera réalisée, et la stratégie consistant à laisser les munitions en place, combinée à une surveillance permanente, demeure l’approche la plus appropriée. Outre les effets potentiellement négatifs sur l’environnement, une opération d’évacuation, avec les techniques et capacités actuellement disponibles, durerait plusieurs décennies et entraînerait un coût considérable. Une couverture naturelle s’est d’ailleurs déjà formée et les munitions sont recouvertes d’une couche de sédiments de plusieurs mètres.

En ce qui concerne la coopération et l’échange d’informations, il est souligné que la transition du Carrefour d’Information Maritime (MIK), appelé à devenir un MIK PLUS, donnera la priorité à une coordination optimisée avec la Région flamande et les autres parties prenantes, afin de garantir une chaîne de contrôle complète.

La ministre aborde ensuite la candidature à l’accueil du secrétariat du BBNJ. La Belgique soutient pleinement cette candidature, en collaboration avec les Affaires étrangères, et met en avant l’attractivité du pays en tant que pôle diplomatique ainsi que la qualité reconnue internationalement des scientifiques et institutions belges. Elle évoque la concurrence du Chili et de la Chine, la Belgique se distinguant par sa vision du multilatéralisme et du droit international. L’action diplomatique se déploie à tous les niveaux, avec des retours positifs fondés sur l’expertise scientifique, l’accessibilité, la présence diplomatique et la vision multilatérale. À ce stade, aucun investissement majeur dans des bâtiments n’a été réalisé: seuls des coûts limités liés au soutien de la campagne ont été consentis. La décision sur l’emplacement du secrétariat sera prise lors de la première COP, qui doit se tenir au plus tard en janvier 2027. Cette conférence examinera également les premières propositions relatives aux zones marines protégées, que la Belgique, membre des *First Movers*, est activement en train de préparer, avec une prochaine réunion en mars 2026.

La ministre souligne par ailleurs que le nouveau Plan d’aménagement des espaces marins repose sur une approche plus flexible: au lieu de zones fixes pour les activités commerciales et industrielles, celles-ci pourront désormais, en principe, se dérouler partout, sauf interdiction explicite. Cette approche “inversée” ou ascendante (*bottom-up*) peut être adaptée à chaque activité et permet d’éviter des réglementations inutiles. L’arrêté royal relatif aux activités commerciales et industrielles sera modifié pour refléter cette philosophie.

Concernant l’exploitation minière des fonds marins, la ministre expose la position belge au sein de l’Autorité internationale des fonds marins: aucune exploitation ne peut avoir lieu tant que le cadre international n’est pas établi, que les connaissances scientifiques sur les

(dertig procent van de oceaan beschermd tegen 2030) worden verzekerd, evenals respect voor het voorzorgsbeginsel. België koppelt hieraan de verplichting van een voorafgaande milieueffectstudie. De minister kondigt aan dat het koninklijk besluit tot uitvoering van de Belgische wet op diepzeemijnbouw vóór het einde van 2026 wordt verwacht. Belgische vertegenwoordigers nemen actief deel aan de onderhandelingen, leiden werkgroepen over experimentele mijnbouw en overwegen institutionele hervormingen binnen de Autoriteit. Binnen de Internationale Zeebodemautoriteit streeft België er ook naar om deze voorwaarden op te nemen in het werkprogramma van de autoriteit. De Belgische vertegenwoordigers nemen proactief deel aan de onderhandelingsrondes en zitten zelfs verschillende werkgroepen voor, met name op het gebied van experimentele mijnbouw. België wil nu al nadenken over een institutionele hervorming binnen de Internationale Zeebodemautoriteit.

Wat betreft de samenwerking met de regio's, en met Vlaanderen in het bijzonder, benadrukt de minister dat overleg en afstemming met de Vlaamse ministers Crevits en De Ridder plaatsvindt. Er is toelichting gegeven in het Vlaams Parlement over het ontwerp van Marien Ruimtelijk Plan en overleg met de Vlaamse diensten, zoals Maritieme Dienstverlening en Kust, heeft plaatsgevonden.

Over het herstel van het mariene milieu meldt de minister dat het plan in samenwerking met wetenschappelijke instituten (IRSNB, ILVO) wordt opgesteld en dat maatregelen in ontwikkeling zijn. Een eerste versie wordt in september 2026 aan de Europese Commissie voorgelegd, gevolgd door een publieke consultatie. Uiteindelijk worden de vier deelplannen geïntegreerd in een nationaal plan dat in september 2027 wordt ingediend. Prioriteiten zijn de herstelmaatregelen voor belangrijke soorten en habitats, zoals oesterbanken en zones voor bodemintegriteit, en er wordt ook onderzocht hoe private financiering kan worden aangetrokken.

De minister licht ten slotte de krachtlijnen van het Marien Ruimtelijk Plan toe in relatie tot de beleidsverklaring: aandacht voor het mariene milieu (mariene reservaten en zones voor bodemintegriteit), veiligheid (ankergebieden en maritieme veiligheidszones), innovatie en meervoudig ruimtegebruik (zones voor hernieuwbare energie als plek voor innovatie en wetenschappelijk onderzoek). Er wordt gestreefd naar een evenwichtige governance, rekening houdend met de bevoegdheidsverdeling en de betrokkenheid van kustgemeenten en -besturen. Het plan biedt stabiliteit voor de verschillende gebruikers van de Noordzee, met tussentijdse wijzigingen als uitzondering.

Een derde offshore zone blijft een uitdaging gezien de beperkte mariene ruimte van België, maar er wordt geen

impacts environnementaux ne sont pas suffisantes, que des progrès ne sont pas réalisés dans l'objectif "30 x 30" (protéger 30 % de l'océan d'ici 2030) et que le principe de précaution n'est pas respecté. La Belgique y associe l'obligation de réaliser une étude préalable concernant les incidences sur l'environnement. La ministre annonce que l'arrêté royal d'exécution de la loi belge sur l'exploitation minière des fonds marins est attendu avant la fin 2026. La Belgique œuvre également pour que ces conditions soient intégrées dans le programme de travail de l'Autorité internationale des fonds marins. Au sein de cette Autorité, les représentants belges participent proactivement aux négociations et président des groupes de travail, notamment sur l'exploitation expérimentale. La Belgique souhaite par ailleurs d'ores et déjà lancer une réflexion sur les réformes institutionnelles à mener au sein de l'Autorité.

S'agissant de la coopération avec les Régions, et avec la Flandre en particulier, la ministre souligne que des concertations ont lieu avec les ministres flamands Crevits et De Ridder. Une présentation a été faite au Parlement flamand sur le projet de Plan d'aménagement des espaces marins, et des échanges ont eu lieu avec les services flamands, tels que *Maritieme Dienstverlening en Kust*.

Concernant la restauration du milieu marin, la ministre indique que le plan sera élaboré en collaboration avec des instituts scientifiques (IRSNB, ILVO) et que des mesures sont en cours de développement. Une première version sera soumise à la Commission européenne en septembre 2026, suivie d'une consultation publique. Les quatre sous-plans seront ensuite intégrés dans un plan national à remettre en septembre 2027. Les priorités portent sur les mesures de restauration pour des espèces et habitats clés, tels que les bancs d'huîtres et les zones d'intégrité des sols, et des pistes seront explorées pour attirer des financements privés.

Enfin, la ministre présente les lignes directrices du Plan d'aménagement des espaces marins en lien avec la déclaration de politique générale: attention portée au milieu marin (réserves marines et zones d'intégrité des sols), sécurité (zones d'ancrage et zones de sécurité maritime), innovation et usage multiple de l'espace (zones d'énergie renouvelable comme lieux d'innovation et de recherche scientifique). L'objectif est d'atteindre une gouvernance équilibrée, tenant compte de la répartition des compétences et de l'implication des communes et autorités côtières. Le plan offre une stabilité aux différents utilisateurs de la mer du Nord, les modifications intermédiaires restant exceptionnelles.

La création d'une troisième zone offshore demeure un défi compte tenu de l'espace marin limité de la Belgique,

enkel scenario uitgesloten. België behoort wereldwijd tot de top tien van offshore energieproducenten. Wat zandwinning betreft, deze is opgenomen binnen de zones van het Marien Ruimtelijk Plan met een duurzaam referentieniveau dat bepaalt waar en hoeveel zand ontgonnen mag worden om de impact op het mariene milieu te beperken.

Er is momenteel geen interferentie tussen de zones voor bodemintegriteit en de kabelaan sluitingen voor offshore energie. Deze zones worden in de toekomst zo veel mogelijk gevrijwaard van kabels. De voorstellen voor zones van bodemintegriteit worden momenteel besproken binnen het kader van het gemeenschappelijk visserijbeleid en zijn goedgekeurd door alle lidstaten, op Denemarken na. Het PAEM legt definitief vast dat activiteiten die de bodem verstoren verboden zijn in deze zones, zodat herstel van de mariene bodem mogelijk wordt, en de noodzakelijke uitvoeringsmaatregelen worden uitgewerkt. De minister stelt zich, samen met haar diensten, beschikbaar voor een aparte toelichting over het nieuwe Marien Ruimtelijk Plan in de commissie, indien gewenst.

De minister licht eveneens de investeringen toe in middelen voor milieurampen. Zo wordt een bijkomende *Current Buster* aangeschaft en komen er vanaf 2027 extra olieskimmers, waardoor de operationele capaciteit bij grootschalige olievervuiling versterkt wordt.

Wat de pijpleiding met Noorwegen betreft, voorziet de minister geen knelpunten. Alle betrokken federale en regionale entiteiten stemmen het akkoord intern goed, met een geplande ondertekening van het verdrag eind maart tijdens het staatsbezoek aan Noorwegen.

Op het vlak van visserij benadrukt de minister dat de FOD Mobiliteit in overleg met de sector de voorschriften voor vissersvaartuigen en -bemanning volledig herzien, gemoderniseerd en geconsolideerd heeft. Dit koninklijk besluit is bijna afgewerkt en zal vervolgens voorgelegd worden. Omdat visserij voornamelijk een Vlaamse bevoegdheid is, blijft er nauwe samenwerking met de bevoegde Vlaamse minister Crevits.

Het *Carga Segura*-project, dat een veilige scheepvaartcorridor tussen Antwerpen en Guayaquil wil realiseren, loopt volgens plan en het eerste deel wordt eind juli 2026 afgerond.

Over de ISPS-veiligheidsnormen meldt de minister dat voor elke terminal een grondige risicoanalyse wordt uitgevoerd, waarop gerichte maatregelen volgen zoals toegangscontroles, omheiningen en opleiding van

mais aucun scénario n'est exclu. La Belgique figure parmi les dix premiers producteurs mondiaux d'énergie offshore. En ce qui concerne l'extraction de sable, celle-ci est intégrée dans les zones du Plan d'aménagement des espaces marins, avec un niveau de référence durable déterminant où et combien de sable peut être extrait afin de limiter l'impact sur le milieu marin.

Il n'existe actuellement aucune interférence entre les zones d'intégrité des sols et les raccordements de câbles pour l'énergie offshore. Ces zones seront autant que possible exemptes de câbles à l'avenir. Les propositions de zones d'intégrité des sols sont actuellement discutées dans le cadre de la politique commune de la pêche et ont été approuvées par tous les États membres, à l'exception du Danemark. Le PAEM établit définitivement que les activités perturbant les fonds marins sont interdites dans ces zones, afin de permettre la restauration du fond marin. Les mesures d'exécution nécessaires sont en cours d'élaboration. La ministre et ses services se tiennent à disposition pour une présentation spécifique du nouveau Plan d'aménagement des espaces marins à la commission, si celle-ci le souhaite.

La ministre détaille également les investissements dans les moyens de lutte contre les catastrophes environnementales. Un *Current Buster* supplémentaire sera acquis et, à partir de 2027, des skimmers supplémentaires seront disponibles, renforçant ainsi la capacité opérationnelle en cas de pollution pétrolière de grande ampleur.

Concernant le pipeline avec la Norvège, la ministre ne prévoit aucun obstacle. Toutes les entités fédérales et régionales concernées approuvent l'accord en interne, avec une signature prévue fin mars lors de la visite d'État en Norvège.

En matière de pêche, la ministre souligne que le SPF Mobilité, en concertation avec le secteur, a entièrement révisé, modernisé et consolidé les prescriptions pour les navires et équipages de pêche. Cet arrêté royal est presque finalisé et sera ensuite soumis pour approbation. La pêche étant principalement une compétence flamande, une coopération étroite se poursuit avec la ministre flamande compétente, Crevits.

Le projet *Carga Segura*, visant à établir un corridor maritime sécurisé entre Anvers et Guayaquil, progresse comme prévu et sa première phase sera achevée fin juillet 2026.

Concernant les normes de sécurité ISPS, la ministre indique que chaque terminal fait l'objet d'une analyse de risque approfondie, suivie de mesures ciblées telles que contrôles d'accès, clôtures et formation du personnel.

personeel. In samenwerking met de Europese Maritieme Veiligheidsagentschap (EMSA) en Frankrijk worden in 2026 diverse tests en oefeningen georganiseerd, inclusief uitgebreide tests met drones. Alle schepen die onder de ISPS-wetgeving vallen, dienen aan te meren aan een ISPS-conforme kade, en dit wordt actief opgevolgd.

Voor de binnenvaart is een werkgroep opgericht, inclusief de privésector, die in maart 2026 een bevraging lanceert om de noden van terminals en binnenvaart in kaart te brengen, waarna een procedure wordt uitgewerkt.

De minister benadrukt dat België als vlaggenstaat dezelfde voorwaarden wil bieden voor Belgische reders als andere belangrijke vlaggenstaten, zowel fiscaal als op het vlak van kwaliteitsbewaking via een risico-gebaseerd inspectiebeleid. Dit beleid heeft bijgedragen aan de sterke groei van de Belgische vloot.

Wat betreft de Belgische zetel in de Raad van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) stelt de minister dat dit de internationale slagkracht van het land aanzienlijk versterkt. België zet actief in op een sterk internationaal beveiligingsbeleid, de implementatie van het Net Zero Framework, autonome scheepvaart, alternatieve brandstoffen en het welzijn van zeevarenden. De permanente vertegenwoordiger van België bij de IMO is de ambassadeur van België in Londen. Gezien de sterk technische aard van de besprekingen wordt hij ondersteund door het Directoraat-Generaal Scheepvaart van de FOD Mobiliteit, onder meer met een maritiem attaché ter plaatse. De Belgische vertegenwoordigers handelen primair binnen het EU-kader en stemmen gevoelige geopolitieke thema's af met Buitenlandse Zaken. De Belgische standpunten worden verder voorbereid in nauwe afstemming met de Belgische stakeholders. Er is een structurele samenwerking met de sector en met de betrokken overheidsdiensten.

Europese standpunten en IMO-documenten worden vooraf grondig besproken binnen de *Shipping Working Party*. Hetzelfde geldt voor Raadsbesluiten over goed te keuren IMO-amendementen. Er is een voortdurende afstemming met de bredere Europese strategie, wat ervoor zorgt dat we ons op de meest waardevolle en strategische manier positioneren binnen de mondiale scheepvaart.

En collaboration avec l'Agence européenne pour la sécurité maritime (AESM) et la France, plusieurs tests et exercices seront organisés en 2026, y compris des essais étendus avec drones. Tous les navires soumis à la législation ISPS doivent accoster à un quai conforme à l'ISPS, et les procédures en la matière font l'objet d'un suivi actif.

Pour la navigation intérieure, un groupe de travail a été créé dans lequel le secteur privé est représenté. Ce groupe de travail lancera une enquête en mars 2026 afin d'identifier les besoins des terminaux et de la navigation intérieure. Une procédure sera ensuite élaborée dans ce contexte.

La ministre souligne qu'en tant qu'État du pavillon, la Belgique souhaite offrir aux armateurs belges les mêmes conditions que d'autres États du pavillon importants, aussi bien sur le plan fiscal qu'en matière de contrôle de la qualité, en s'appuyant sur une politique d'inspection basée sur les risques. La politique menée a contribué à la forte croissance de la flotte belge.

En ce qui concerne le siège belge au Conseil de l'Organisation maritime internationale (OMI), la ministre met en avant que cette présence renforce considérablement le poids de notre pays sur le plan international. La Belgique s'engage activement en faveur d'une politique de sécurité internationale forte, de la mise en œuvre de la réglementation zéro émission nette, de la navigation autonome, des carburants alternatifs et du bien-être des marins. Le représentant permanent de la Belgique auprès de l'OMI est l'ambassadeur de Belgique à Londres. Vu la nature hautement technique des discussions, il est assisté par la Direction générale Navigation du SPF Mobilité, avec notamment la présence sur place d'un attaché maritime. Les représentants belges agissent principalement dans le cadre de l'UE et assurent la coordination des questions géopolitiques sensibles avec le SPF Affaires étrangères. Les positions belges sont également préparées en étroite concertation avec les parties prenantes belges. Une coopération structurelle est organisée avec le secteur et les services publics concernés.

Les positions européennes et les documents de l'OMI font l'objet d'une discussion préalable approfondie au sein du groupe "Transports maritimes". Il en va de même pour les décisions du Conseil concernant les amendements de l'OMI à adopter. Une coordination continue est assurée avec la stratégie européenne plus large, ce qui nous permet de nous positionner de la manière la plus pertinente et stratégique dans le domaine de la navigation maritime mondiale.

De Belgica II wordt opnieuw te water gelaten; de certificeringsvernieuwingen starten midden februari 2026 en als alles volgens plan verloopt, blijft eind maart een realistisch doel voor terugkeer in de vaart.

Het geplande windmolenpark voor de kust van Duinkerke wordt nauwgezet opgevolgd via juridische en administratieve procedures. België zet alles op alles om zijn rechtmatige belangen te vrijwaren, in overleg met Buitenlandse Zaken en Vlaamse stakeholders.

Over de monitoring van de Russische sancties meldt de minister dat dit gebeurt vanuit het MIK onder coördinatie van de cel maritieme beveiliging van het DG Scheepvaart, samen met FOD Economie en Douane. Hoewel de impact op het maritiem transport richting en vanuit de EU beperkt blijft, veroorzaakt dit een schaduwvloot die een gevaar vormt voor de veiligheid en het mariene milieu.

De minister licht nog het Net Zero Framework van de IMO toe. België steunt dit kader, dat beoogt de netto-uitstoot tegen 2050 te reduceren volgens de IMO-strategie van 2023. Op Europees niveau worden het emissiehandelssysteem (ETS Maritiem) en de *Fuel EU Maritime Regulation* geïmplementeerd. Zowel Europese als IMO-regelgeving waarborgen technische neutraliteit, waardoor de brandstofkeuze bij de industrie blijft. Verschillende brandstoffen en technologieën worden verwacht, afhankelijk van scheepstype en vaarroute, waarbij de minister vertrouwen uitsprekt in de innovatieve capaciteit van de Belgische scheepvaartindustrie.

Binnen het Maritiem Informatie-Kruispunt (MIK) bundelen de partners alle middelen om het Belgische deel van de Noordzee gedetailleerd te monitoren. Digitale toepassingen en data-uitwisseling worden voortdurend verbeterd, net als de procedures bij incidenten.

Wat het samenwerkingsakkoord Kustwacht betreft, zijn de laatste knelpunten weggerukt. Het dossier wordt administratief gefinaliseerd binnen een werkgroep van de Kustwacht, met betrokkenheid van meerdere federale departementen (Mobiliteit, Financiën, Economie, Binnenlandse Zaken, Defensie, Buitenlandse Zaken). Tegen het derde kwartaal van 2026 moet een volledig dossier worden voorgelegd aan de verschillende regeringen.

Le Belgica II sera remis en service; les renouvellements de certification débiteront mi-février 2026 et, si tout se déroule comme prévu, fin mars reste un objectif réaliste pour une remise en service.

Le projet de parc éolien au large de Dunkerque fait l'objet d'un suivi minutieux au travers des procédures juridiques et administratives. La Belgique met tout en œuvre pour préserver ses intérêts légitimes, en concertation avec le SPF Affaires étrangères et les parties prenantes flamandes.

En ce qui concerne le suivi des sanctions russes, la ministre indique que celui-ci est assuré par le Carrefour d'information maritime, sous la coordination de la Cellule de la Sûreté maritime de la DG Transport et en collaboration avec le SPF Économie et les Douanes. Bien que l'impact sur le transport maritime à destination et en provenance de l'UE reste limité, cette situation entraîne le développement d'une flotte fantôme qui constitue un danger pour la sécurité et le milieu marin.

La ministre explique également la réglementation zéro émission nette de l'OMI. La Belgique soutient ce cadre, qui vise à réduire les émissions nettes d'ici 2050, conformément à la stratégie définie par l'OMI en 2023. Au niveau européen, le système d'échange de quotas d'émission (ETS maritime) et la réglementation *Fuel EU Maritime* seront mis en œuvre. Les réglementations européennes et celles de l'OMI garantissent la neutralité technique et laissent dès lors à l'industrie la liberté de choisir le carburant qui sera utilisé. Plusieurs carburants et technologies devraient donc coexister, en fonction du type de navire et des routes maritimes suivies. À cet égard, la ministre exprime sa confiance dans la capacité d'innovation de l'industrie maritime belge.

Au sein du Carrefour d'information maritime (CIM), les partenaires mettent en commun l'ensemble des ressources disponibles afin d'assurer une surveillance renforcée de la partie belge de la mer du Nord. Les applications numériques et l'échange de données sont constamment améliorés, tout comme les procédures en cas d'incidents.

En ce qui concerne l'accord de coopération Garde côtière, il a été remédié aux derniers problèmes. Le dossier est finalisé sur le plan administratif au sein d'un groupe de travail de la Garde côtière, auquel plusieurs départements fédéraux participent (Mobilité, Finances, Économie, Intérieur, Défense, Affaires étrangères). Un dossier complet devrait être présenté aux différents gouvernements d'ici le troisième trimestre 2026.

Over de energietransitie in de scheepvaart benadrukt de minister opnieuw dat zowel internationale als Europese regelgeving technologieneutraal is. Ammoniak wordt gezien als een veelbelovende alternatieve brandstof. Om het prijsverschil tussen fossiele en alternatieve brandstoffen te verkleinen, werd een financieringsaanvraag ingediend om te onderzoeken hoe het *H2Global*-mechanisme in België kan worden toegepast, gefinancierd met ETS-inkomsten uit de maritieme sector.

Binnen de Alliantie van Europese Havens pleit België actief voor de invoering van veiligheidscontroles voor maritiem personeel in kritieke functies en voor een efficiënte informatie-uitwisseling tussen EU-lidstaten. Dit thema werd opgenomen in de Europese havenstrategie, wat structurele ondersteuning op EU-niveau garandeert.

Wat betreft de uitbreiding van de ISPS-code naar georganiseerde criminaliteit: omdat dit onder EU-bevoegdheid valt, kan België niet autonoom optreden bij de IMO. Daarom werkt België binnen het EU-kader aan gemeenschappelijke richtlijnen in het Maritiem Veiligheidscomité, met als doel deze later aan de IMO voor te leggen. De voorgestelde wijziging beoogt georganiseerde criminaliteit en illegale handel expliciet onder het toepassingsgebied van de ISPS-code te brengen en een uniforme wereldwijde toepassing te bevorderen.

In het kader van de CER-richtlijn (*Critical Entities Resilience*) werkt DG Scheepvaart aan een koninklijk besluit voor de maritieme sector. De sectoranalyse werd afgerond en overgemaakt aan het Nationaal Crisiscentrum. De identificatie van kritieke entiteiten en infrastructuur wordt momenteel gefinaliseerd. België werkt ook mee aan het PRISM-project (*Port Resilience & Integrated Shock Management*) van de haven Antwerpen-Zeebrugge, dat het havenecosysteem en zijn kwetsbare schakels in kaart brengt.

Wat de concurrentiekracht van de Belgische vlag betreft, blijft fiscaliteit een belangrijk instrument, binnen de Europese staatssteunregels. Door deze maatregelen en recente fusies zou het Belgisch scheepsregister op één jaar tijd meer dan verdubbelen.

Voor het welzijn en de aantrekkelijkheid van het zee-mansberoep wordt bijzondere aandacht besteed aan veiligheid aan boord, bescherming tegen criminele beïnvloeding en agressie, en aan het bevorderen van diversiteit in de maritieme sector.

En ce qui concerne la transition énergétique dans le secteur de la navigation, la ministre souligne à nouveau que les réglementations internationales et européennes sont neutres sur le plan technologique. L'ammoniac est considéré comme un carburant alternatif prometteur. Une demande de financement a été introduite afin de réduire la différence de prix entre les carburants fossiles et alternatifs. Le but est d'examiner comment le mécanisme *H2Global* pourrait être appliqué en Belgique, en s'appuyant sur un financement basé sur les recettes du SEQE du secteur maritime.

Au sein de l'Alliance des ports européens, la Belgique plaide activement en faveur de l'introduction de contrôles de sécurité pour le personnel maritime occupé dans des fonctions critiques et pour un échange d'informations efficace entre les États membres de l'UE. Ce thème a été intégré dans la stratégie portuaire européenne, ce qui garantit un soutien structurel au niveau de l'Union européenne.

En ce qui concerne l'extension du code ISPS à la criminalité organisée, comme il s'agit d'une compétence de l'Union européenne, la Belgique ne peut agir de manière autonome auprès de l'OMI. C'est pourquoi, notre pays s'attèle, dans le contexte européen, à l'élaboration de lignes directrices communes au sein du Comité de la sécurité maritime, en vue de les soumettre ultérieurement à l'OMI. La modification proposée vise à faire relever explicitement la criminalité organisée et le commerce illégal du champ d'application du code ISPS et à promouvoir une application uniforme à l'échelle mondiale.

Dans le cadre de la directive CER (*Critical Entities Resilience*), la Direction générale Navigation travaille à l'élaboration d'un arrêté royal pour le secteur maritime. L'analyse du secteur a été finalisée et transmise au Centre de crise national. L'identification des entités et infrastructures critiques est en cours de finalisation. La Belgique participe également au projet PRISM (*Port Resilience & Integrated Shock Management*) du port d'Anvers-Zeebrugge, qui cartographie l'écosystème portuaire et ses maillons faibles.

En ce qui concerne la compétitivité du pavillon belge, la fiscalité reste un instrument important dans le cadre des règles européennes en matière d'aides d'État. Grâce à ces mesures et aux récentes fusions, le Registre naval belge devrait plus que doubler en un an.

Pour le bien-être et l'attractivité de la profession de marin, une attention particulière sera accordée à la sécurité à bord des navires, à la protection contre l'influence criminelle et les agressions, ainsi qu'à la promotion de la diversité dans le secteur maritime.

België ziet een toename van kleinschalige projecten met autonome schepen en levert hiervoor de nodige vergunningen af. Tegelijk wordt samengewerkt met onder meer het Verenigd Koninkrijk, Nederland en Noorwegen om tot een geharmoniseerde aanpak te komen. De internationale, voorlopig niet-bindende MASS-code (*Maritime Autonomous Surface Ships*) wordt in 2026 bij de IMO verwacht.

Wat scheepsemisies betreft, vallen deze onder de bevoegdheid van de IMO. België heeft de resultaten van eigen metingen overgemaakt om de internationale discussies te ondersteunen.

Met betrekking tot georganiseerde criminaliteit in havens merkt de minister op dat criminelen zich steeds vaker richten op interne medewerkers naarmate fysieke beveiliging toeneemt. Een bewustmakingscampagne moet havenmedewerkers wijzen op de ernstige gevolgen van betrokkenheid bij georganiseerde criminaliteit.

Tot slot verwijst de minister naar de opvolging van de studie rond extreme weersomstandigheden. Binnen de Kustwacht werd een werkgroep opgericht die de voorgestelde mitigerende maatregelen verder onderzoekt; ook binnen het Leefmilieufonds werd een vervolgstudie goedgekeurd. Een van de voorgestelde maatregelen is de inzet van een noodsleepboot (*Emergency Response Towing Vessel*, ERTV) in Belgische wateren. Samen met haar Vlaamse collega's onderzoekt de minister hoe zo'n schip gefinancierd en beheerd kan worden, waarna een financieringsvoorstel aan de regering zal worden voorgelegd.

De minister besluit dat zij zich bewust is van het grote aantal en de relevantie van de gestelde vragen. Hoewel mogelijk niet alle kwesties volledig zijn uitgeklaard, blijft zij bereid het overleg verder te zetten. Zij hoopt met haar toelichting en antwoorden inzicht te hebben gegeven in haar beleidsplan voor 2026 en neemt de bezorgdheden en suggesties van de commissieleden mee in de verdere uitwerking van haar beleid.

### C. Replieken

*Mevrouw Maaike De Vreese (N-VA)* dankt de minister voor de punctuele en uitgebreide beantwoording van de vragen.

Zij wijst erop dat de debatten over de onderwerpen waar de beleidsnota duidelijk de koersrichting aangeeft, nog lang niet zijn afgerond en dat er belangrijke discussies

La Belgique constate une augmentation du nombre de projets de petite envergure avec des navires autonomes et fournit les autorisations nécessaires à cet effet. Parallèlement, notre pays collabore avec le Royaume Uni, les Pays-Bas et la Norvège, entre autres, afin de développer une approche harmonisée. Le code MASS international (*Maritime Autonomous Surface Ships*), qui n'est pour l'instant pas contraignant, devrait être finalisé par l'OMI en 2026.

La question des émissions des navires relève de la compétence de l'OMI. La Belgique a transmis les résultats des mesures qu'elle a réalisées dans ce contexte afin de soutenir les discussions internationales.

À l'égard de la criminalité organisée dans les ports, la ministre fait observer que, à mesure que la sécurité physique se renforce, les criminels s'attaquent de plus en plus souvent aux collaborateurs internes. Une campagne de sensibilisation devrait attirer l'attention des travailleurs portuaires sur les conséquences graves d'une implication dans la criminalité organisée.

Enfin, la ministre fait référence au suivi de l'étude sur les conditions météorologiques extrêmes. Un groupe de travail a été créé au sein de la Garde côtière afin d'examiner plus en détail les mesures d'atténuation proposées; une étude de suivi a également été approuvée par le Fonds environnement. L'une des mesures proposées consiste à déployer un remorqueur d'urgence (*Emergency Response Towing Vessel*, ERTV) dans les eaux belges. En collaboration avec ses collègues flamands, la ministre examine la question du financement et de la gestion d'un tel navire. Une proposition de financement sera ensuite soumise au gouvernement.

La ministre conclut en soulignant qu'elle est consciente du nombre important de questions posées et de leur pertinence. Bien que toutes les questions n'aient peut-être pas été entièrement clarifiées, elle reste disposée à poursuivre la concertation. Elle espère que ses explications et ses réponses auront permis d'avoir une idée de son plan politique 2026. La ministre ajoute qu'elle tiendra compte des préoccupations et des suggestions des membres de la commission dans l'élaboration ultérieure de sa politique.

### C. Répliques

*Mme Maaike De Vreese (N-VA)* remercie la ministre pour ses réponses précises et détaillées.

Elle souligne que les débats sur les sujets pour lesquels la note de politique générale indique clairement le cap à suivre sont loin d'être terminés, et que d'importantes

op til zijn, onder meer over de economische ontwikkeling van de Noordzee en de veiligheid van de havens. Wat dat laatste betreft, benadrukt zij het belang van het Belgische IMO-mandaat als hefboom in de strijd tegen georganiseerde criminaliteit. Volgens haar moet België dat mandaat benutten om, samen met internationale en Europese partners, onder meer binnen het ISPS-kader, versterkende maatregelen te nemen.

Met betrekking tot het onderzoeksschip Belgica II spreekt de spreekster de hoop uit dat het schip in maart opnieuw kan uitvaren. Zij suggereert daarnaast om de samenwerking tussen wetenschappelijk onderzoek en private actoren met goed uitgeruste vaartuigen verder te verkennen.

Voor wat betreft het dossier van de Paardenmarkt is mevrouw De Vreese zich bewust van het lopende actieplan met monitoring tot 2028. Zij benadrukt evenwel het belang van blijvende waakzaamheid en tijdig ingrijpen indien nodig, gelet op de bezorgdheid die aan de kust leeft over een mogelijke langdurige sanering.

Wat het Maritiem Informatie-Kruispunt (MIK) betreft, ondersteunt zij de uitbreiding naar bijkomende partners en beschouwt zij het als een voorbeeld van efficiënte samenwerking. Tegelijk wijst zij op het belang van respect voor de bevoegdheden van de deelstaten. De spreekster pleit verder ook voor voldoende overleg met de douane, onder meer in het kader van ISPS.

Tot slot vraagt mevrouw De Vreese om in het dossier van het Franse windmolenpark voor de kust van Duinkerke de belangen van de Belgische kust en havens ten volle te blijven verdedigen.

*Mevrouw Katrijn van Riet (N-VA)* dankt de minister voor de uitgebreide beantwoording van haar vragen, maar merkt op dat zij nog geen duidelijk antwoord kreeg over de impact van de opschorting van het gelijkstroomgedeelte van het energie-eiland op de geplande Nautilus-interconnector.

Wat de Mijnbouwcode betreft, vraagt zij verduidelijking over het internationale kader waarnaar de minister verwijst, en in welke mate dit werd afgestemd met de economische actoren.

Met betrekking tot de doelstelling van nuluitstoot van CO<sub>2</sub> in de scheepvaart tegen 2050 vraagt de spreekster welke concrete stappen de minister voor ogen heeft. Zij informeert naar een mogelijk traject voor graduele afbouw, de verantwoordelijkheid die de minister bij de

discussies sont annoncées, notamment sur le développement économique de la mer du Nord et la sécurité des ports. À cet égard, l'intervenante souligne l'importance du mandat belge auprès de l'OMI comme levier dans la lutte contre la criminalité organisée. Selon elle, la Belgique doit utiliser ce mandat pour prendre des mesures de renforcement, en collaboration avec ses partenaires internationaux et européens, notamment dans le cadre ISPS.

Concernant le navire de recherche Belgica II, l'intervenante indique qu'elle espère qu'il pourra reprendre la mer en mars. Elle suggère également de continuer à explorer la coopération entre la recherche scientifique et les acteurs privés avec des navires bien équipés.

En ce qui concerne le dossier du Paardenmarkt, Mme De Vreese est consciente du plan d'action en cours, qui prévoit un monitoring jusqu'en 2028. Elle souligne toutefois l'importance d'une vigilance constante et d'une intervention rapide si nécessaire, compte tenu des inquiétudes qui existent à la côte quant à un éventuel assainissement de longue durée.

En ce qui concerne le Centre d'information maritime (CIM), l'intervenante soutient l'extension à des partenaires complémentaires, et elle le considère comme un exemple de coopération efficace. Elle souligne par ailleurs l'importance du respect des compétences des entités fédérées. L'intervenante plaide également en faveur d'une concertation suffisante avec les douanes, notamment dans le cadre ISPS.

Enfin, Mme De Vreese demande que les intérêts de la côte et des ports belges continuent d'être pleinement défendus dans le dossier du parc éolien français au large de Dunkerque.

*Mme Katrijn van Riet (N-VA)* remercie la ministre pour ses réponses détaillées à ses questions, mais fait observer qu'elle n'a pas encore reçu de réponse claire à la question concernant l'impact de la suspension de la partie en courant continu de l'île énergétique sur l'interconnexion Nautilus prévue.

En ce qui concerne le code minier, elle demande des précisions sur le cadre international auquel la ministre a fait référence et dans quelle mesure celui-ci a été coordonné avec les acteurs économiques.

À propos de l'objectif de zéro émission de CO<sub>2</sub> dans le secteur maritime à l'horizon 2050, l'intervenante demande quelles mesures concrètes la ministre envisage. Elle demande si un éventuel trajectoire de réduction progressive a été prévu, quelle responsabilité la ministre

sector legt en naar een eventuele lastenverdeling tussen de gewesten, zoals die geldt voor andere klimaatdossiers.

Wat de inkomsten uit het ETS-systeem betreft, merkt zij op dat er meerdere aanspraken bestaan op deze middelen. De suggestie van de minister dat ook het scheepverkeer hierop een beroep zou kunnen doen, is voor haar nieuw. Zij vraagt of hierover overleg is gepleegd met de bevoegde collega-ministers van Financiën en Klimaat.

*Mevrouw Kristien Verbelen (VB)* dankt de minister voor de antwoorden, maar merkt op dat zij veel verwijzingen naar overleg en samenwerking hoorde. Zij benadrukt het belang van concrete timing en duidelijke verantwoordelijkheden.

Met betrekking tot het nieuwe samenwerkingsakkoord voor de kustwacht verwijst zij naar de vooropgestelde timing in het derde kwartaal van 2026 en vraagt zij of het dossier momenteel op administratief niveau stopt dan wel nog inhoudelijk wordt gefinaliseerd.

De spreekster onderstreept het belang van overleg met Vlaanderen, gelet op de bevoegdheidsoverlappingen, maar betreurt dat er geen verschuiving wordt voorzien naar een grotere regierol voor het Vlaams Gewest.

*De heer Kurt Ravyts (VB)* gaat nader in op het dossier van de diepzeemijnbouw. Hij verwijst naar de voorwaarden die België tijdens de 31ste sessie van de Internationale Zeebodemautoriteit (ISA) in 2026 naar voren wil brengen, waaronder vooruitgang richting 30 % bescherming van de oceanen. Hij benadrukt dat "vooruitgang" niet gelijkstaat aan het effectief bereiken van die doelstelling en stelt vast dat de minister niet expliciet pleit voor een moratorium.

Volgens de spreker sluit deze benadering aan bij de beleidslijn van de vorige regering: geen formeel moratorium, maar wel het streven naar een internationale Mijnbouwcode, verdere wetenschappelijke onderbouwing en vooruitgang inzake oceaانبescherming. In dat verband wijst hij op wat hij als een tegenstrijdigheid beschouwt tussen enerzijds het voorstel van resolutie (DOC 56 1195/001) van Les Engagés, waarin wordt opgeroepen tot een moratorium op diepzeemijnbouw, en anderzijds het standpunt van de regering. Volgens hem impliceert de door de regering geformuleerde voorwaarden in de praktijk reeds een feitelijke terughoudendheid, zonder evenwel een formeel moratorium af te kondigen. Dat zou volgens de heer Ravyts onverstandig zijn in het licht van de zoektocht naar grondstoffen voor de energietransitie. Hij acht het daarom belangrijk om

attribue au secteur et si une éventuelle répartition des charges a été prévue entre les régions, comme pour d'autres dossiers climatiques.

En ce qui concerne les recettes du système ETS, l'intervenante fait observer qu'il existe plusieurs revendications à cet égard. La suggestion de la ministre selon laquelle le transport maritime pourrait également y avoir recours est nouvelle selon l'intervenante. Elle demande si une concertation a eu lieu à ce sujet avec les ministres compétents en matière de Finances et de Climat.

*Mme Kristien Verbelen (VB)* remercie la ministre pour ses réponses, mais fait observer qu'elle a entendu de nombreuses références à la concertation et à la coopération. Elle souligne l'importance d'un calendrier concret et de responsabilités claires.

Concernant le nouvel accord de coopération pour la garde côtière, l'intervenante fait référence au calendrier prévu pour le troisième trimestre 2026 et demande si ce dossier est actuellement bloqué au niveau administratif ou s'il est toujours en cours de finalisation sur le fond.

L'intervenante souligne l'importance de la concertation avec la Flandre, compte tenu des chevauchements de compétences, mais regrette qu'aucun changement ne soit prévu en vue de l'octroi d'un rôle plus important à la Région flamande.

*M. Kurt Ravyts (VB)* aborde plus en détail le dossier de l'exploitation minière en eaux profondes. Il évoque les conditions que la Belgique souhaite présenter lors de la 31<sup>e</sup> session de l'Autorité internationale des fonds marins (AIFM) en 2026, notamment la progression vers une protection de 30 % des océans. Il souligne que cette notion ne signifie pas que cet objectif sera effectivement atteint et constate que la ministre ne plaide pas explicitement en faveur d'un moratoire.

Selon l'intervenant, cette approche s'inscrit dans la continuité de la politique du gouvernement précédent: pas de moratoire officiel, mais la recherche d'un code minier international, la poursuite des recherches scientifiques et la réalisation de progrès en matière de protection des océans. À cet égard, il souligne ce qu'il considère comme une contradiction entre, d'une part, la proposition de résolution (DOC 56 1195/001) des Engagés, qui appelle à un moratoire sur l'exploitation minière en eaux profondes, et, d'autre part, la position du gouvernement. Selon l'intervenant, les conditions formulées par le gouvernement impliquent déjà, en pratique, une retenue de fait, sans toutefois proclamer un moratoire formel pour autant. Ce serait imprudent, selon M. Ravyts, compte tenu de la recherche de matières premières pour la transition énergétique. Il estime donc

snel tot een regelgevend kader te komen – in dit geval de Mijnbouwcode – dat een gelijk speelveld garandeert, zeker in het licht van initiatieven van bepaalde lidstaten van ISA om in hun territoriale wateren ontginning voor te bereiden.

De heer Ravyts verwijst tevens naar recente berichtgeving over het SMR-project bij SCK CEN en merkt op dat de commerciële uitrol daarvan pas tegen 2039 wordt verwacht. In dat licht acht hij een versnelling van de offshore ontwikkelingen noodzakelijk, zij het onder de voorwaarden die zijn fractie daaraan koppelt.

*De heer Hervé Cornillie (MR)* dankt de minister voor alle transversale antwoorden op de vele vragen die zijn gesteld. Hij benadrukt dat bepaalde onderwerpen later in de commissie diepgaander kunnen worden besproken naar aanleiding van de follow-up van de aangekondigde wetsontwerpen.

Wat natuurherstel betreft, neemt hij nota van het dubbele tijdspad dat voor september is gepland en geeft hij aan dat hij dan op deze kwestie (en met name de beoogde compensaties) zal terugkomen.

De veiligheidsscreenings voor het personeel van de maritieme sector zijn volgens hem een belangrijke stap voorwaarts. Het is volgens hem onontbeerlijk om naar convergentie op Europees niveau te streven, met name op het gebied van informatie-uitwisseling. Ter illustratie van de omvang van criminele praktijken in bepaalde havens verwijst hij naar een reportage over de situatie in de haven van Le Havre, die hij als onthutsend beschrijft. Om dergelijke verschijnselen doeltreffend te bestrijden, oppert hij om op Europees niveau een denkoefening te houden over maatregelen die inspiratie putten uit de stadionverboden in het voetbal.

Hij verduidelijkt ook dat hij doelt op de koopvaardij wanneer hij het heeft over scheepvaart onder de Belgische vlag. Hij vraagt zich af of er specifieke maatregelen bestaan voor andere vormen van scheepvaart, zoals scheepvaart voor privédoeleinden, maar op dat onderwerp zal hij bij een volgende gelegenheid terugkomen.

Tot slot geeft hij aan dat autonome scheepvaart hem boeit en dat hij wil begrijpen wat dit in de praktijk zal betekenen voor de maritieme sector. Hij trekt een parallel met de zelfrijdende bussen die in Leuven worden getest en zegt dat hij later op dit onderwerp zal terugkomen.

*De heer Marc Lejeune (Les Engagés)* dankt de minister voor de kwaliteit en de volledigheid van haar antwoorden en is van mening dat zij alle vragen heeft beantwoord.

qu'il est important de mettre rapidement en place un cadre réglementaire – en l'occurrence le Code minier – qui permette de garantir des conditions de concurrence équitables, surtout au vu des initiatives prises par certains États membres de l'AIFM pour préparer l'exploitation dans leurs eaux territoriales.

M. Ravyts évoque également les informations récentes concernant le projet SMR du SCK CEN, et ajoute que son déploiement commercial n'est pas attendu avant 2039. Il juge dès lors nécessaire d'accélérer les travaux offshore, fût-ce sous réserve des conditions fixées par son groupe parlementaire.

*M. Hervé Cornillie (MR)* remercie la ministre pour l'ensemble des réponses apportées, de manière transversale, aux nombreuses questions posées. Il souligne que certains sujets pourront être approfondis ultérieurement en commission, dans le cadre du suivi des projets annoncés.

Concernant la restauration de la nature, il prend acte du double calendrier prévu en septembre et indique qu'il reviendra sur cette question à ce moment-là, notamment en ce qui concerne les compensations envisagées.

Au sujet des screenings de sécurité pour le personnel actif dans le secteur maritime, il estime qu'il s'agit d'une avancée importante. Selon lui, il est indispensable de progresser vers une convergence à l'échelle européenne, notamment en matière d'échange d'informations. Il évoque un reportage consacré à la situation au port du Havre, qu'il qualifie de sidérant, pour illustrer l'ampleur des pratiques criminelles dans certains ports. Il suggère qu'une réflexion pourrait être menée au niveau européen, à l'image de ce qui se fait pour les interdictions de stade dans le football, afin de lutter plus efficacement contre ces phénomènes.

Il précise également que, lorsqu'il évoque le pavillon belge, il fait référence à la navigation maritime à vocation économique. Il s'interroge sur l'existence éventuelle de mesures spécifiques pour d'autres types de navigation, comme la navigation privée, mais indique qu'il y reviendra à une autre occasion.

Enfin, il se dit curieux d'en apprendre davantage sur la navigation autonome, souhaitant comprendre concrètement ce que cela recouvre dans le secteur maritime. Il fait le parallèle avec les bus autonomes expérimentés à Louvain et indique qu'il reviendra sur cette question ultérieurement.

*M. Marc Lejeune (Les Engagés)* remercie la ministre pour la qualité et l'exhaustivité de ses réponses, estimant qu'elle a répondu à l'ensemble des questions posées.

Hij merkt echter op dat de exploitatie van de zeebodem en de diepzeemijnbouwwetboeken tijdens de besprekingen uitvoerig aan bod zijn gekomen. Hij benadrukt de noodzaak om dienaangaande zowel de opportuniteiten als de vereisten inzake milieubescherming te onderzoeken. Hij is ervan overtuigd dat dit onderwerp aanleiding zal geven tot interessante debatten in de commissie.

*Mevrouw Claire Hugon Lecharlier (Ecolo-Groen)* dankt de minister voor al haar antwoorden en toelichtingen. Ze stelt dat bepaalde punten op een later tijdstip in de commissie nader zullen moeten worden besproken.

Wat offshore energie betreft, neemt zij nota van het feit dat de deadline voor het opnieuw lanceren van de tender nu moet worden begrepen als “vóór de zomer” veeleer dan “aan het einde van het eerste kwartaal van 2026”. Ze wijst er echter op dat er nog veel grijze zones zijn, vooral met betrekking tot de volgende fases van de procedure en de garanties inzake return voor de Belgische economie, burgerparticipatie en lokale verankering.

Met betrekking tot de kandidatuur van België om het secretariaat van het BBNJ-verdrag te huisvesten, werd volgens de spreekster meer duidelijkheid geschapen over de diplomatieke strategie. Ze begrijpt daarentegen nog steeds niet hoe die kandidatuur te rijmen valt met het standpunt van de federale regering over het niet ondertekenen van het moratorium op diepzeemijnbouw, een aspect waarover ze kritisch blijft.

Wat zandwinning betreft, betreurt ze dat het antwoord heel summier was. Ze wijst erop dat België een belangrijke speler is op dit gebied en benadrukt dat ook zand een beperkt voorradige grondstof is. Als de vraag niet onder controle wordt gehouden, zal België volgens haar uiteindelijk zand moeten importeren, wat problemen kan opleveren op het vlak van kosten en duurzaamheid.

Ze heeft ook geen duidelijk antwoord gekregen op haar vraag over visserij met bodemtrawls.

Tot slot geeft de spreekster aan dat ze meer in het algemeen sceptisch staat tegenover de oriëntatie van de beleidsnota. Ondanks enkele positieve intenties en de nadruk op de Noordzee als het “kloppende hart” van de ecosystemen en de biodiversiteit, heeft ze de indruk dat de voorgestelde aanpak vooral gericht is op economische exploitatie, terwijl milieubescherming en biodiversiteit naar de achtergrond worden verwezen. Tot slot kondigt mevrouw Hugon Lecharlier aan dat ze een aantal specifieke aspecten opnieuw aan de orde zal stellen tijdens de komende besprekingen in de commissie.

Il relève toutefois que la question de l'exploitation des fonds marins et des codes miniers a été largement évoquée au cours des échanges. Il souligne la nécessité d'en examiner à la fois les opportunités éventuelles et les exigences en matière de protection de l'environnement. Il se dit convaincu que ce sujet donnera encore lieu à des discussions intéressantes au sein de la commission.

*Mme Claire Hugon Lecharlier (Ecolo-Groen)* remercie la ministre pour l'ensemble des réponses et des précisions apportées, tout en indiquant que certains points devront encore être approfondis ultérieurement en commission.

Sur le dossier de l'énergie offshore, elle prend acte du fait que l'échéance pour la relance de l'appel d'offres doit désormais être comprise comme “avant l'été” plutôt que “fin du premier trimestre 2026”. Elle souligne toutefois que de nombreuses zones d'ombre subsistent, notamment quant aux prochaines étapes de la procédure et aux garanties en matière de retombées pour l'économie belge, de participation citoyenne et d'ancrage local.

Concernant la candidature de la Belgique pour accueillir le secrétariat du traité BBNJ, elle estime que des précisions ont été apportées sur la stratégie diplomatique. En revanche, elle ne voit toujours pas comment cette candidature peut être conciliée avec la position du gouvernement fédéral sur l'absence de signature du moratoire relatif à l'exploitation minière des fonds marins, point sur lequel elle maintient ses critiques.

À propos de l'extraction du sable, elle regrette que la réponse soit restée très brève. Elle rappelle que la Belgique est un acteur majeur en la matière et insiste sur le caractère limité de cette ressource. Selon elle, sans maîtrise de la demande, la Belgique devra à terme importer du sable, ce qui poserait des problèmes de coût et de durabilité.

Elle indique également ne pas avoir entendu de réponse claire à sa question sur le chalutage de fond.

Enfin, elle exprime un scepticisme plus global quant à l'orientation de la note politique. Malgré certaines intentions positives et la mise en avant de la mer du Nord comme “cœur battant” des écosystèmes et de la biodiversité, elle estime que l'approche présentée semble avant tout centrée sur l'exploitation économique, tandis que la protection de l'environnement et de la biodiversité lui paraît reléguée au second plan. Elle conclut en annonçant qu'elle reviendra sur plusieurs aspects spécifiques lors de prochaines discussions en commission.

## III. — ADVIES

Na naamstemming brengt de commissie, met 9 tegen 4 stemmen en 1 onthouding, een gunstig advies uit over het wetsontwerp houdende de algemene uitgavenbegroting voor het begrotingsjaar 2025 (met inbegrip van de verantwoording en de beleidsnota) – Sectie 25 – FOD Volksgezondheid, Veiligheid van de Voedselketen en Leefmilieu (*partim*: Marien Milieu), nrs. 1280/001, 1281/014 en 1282/018.

De naamstemming is als volgt:

*Hebben voorgestemd:*

N-VA: Lotte Peeters, Katrijn van Riet, Bert Wollants;

MR: Christophe Bombled, Hervé Cornillie;

Les Engagés: Luc Frank, Marc Lejeune;

Vooruit: Jeroen Soete;

cd&v: Phaedra Van Keymolen.

*Hebben tegengestemd:*

PS: Patrick Prévot, Eric Thiébaud;

PVDA-PTB: Roberto D'Amico;

Ecolo-Groen: Jeroen Van Lysebettens.

*Heeft zich onthouden:*

VB: Kurt Ravyts.

<i>De rapporteurs,</i>	<i>De voorzitter,</i>
Katrijn Van Riet Kurt Ravyts	Jeroen Soete

## III. — AVIS

La commission émet, par vote nominatif, par 9 voix contre 4 et 1 abstention, un avis positif sur le projet de loi contenant le budget général des dépenses pour l'année budgétaire 2026 (y compris la justification et la note de politique générale) – Section 25 – SPF Santé publique, Sécurité de la Chaîne alimentaire et Environnement (*partim*: Milieu marin), n<sup>os</sup> 1280/001, 1281/014 et 1282/018.

Résultat du vote nominatif:

*Ont voté pour:*

N-VA: Lotte Peeters, Katrijn van Riet, Bert Wollants;

MR: Christophe Bombled, Hervé Cornillie;

Les Engagés: Luc Frank, Marc Lejeune;

Vooruit: Jeroen Soete;

cd&v: Phaedra Van Keymolen.

*On voté contre:*

PS: Patrick Prévot, Eric Thiébaud;

PVDA-PTB: Roberto D'Amico;

Ecolo-Groen: Jeroen Van Lysebettens.

*S'est abstenu:*

VB: Kurt Ravyts.

<i>Les rapporteurs,</i>	<i>Le président,</i>
Katrijn Van Riet Kurt Ravyts	Jeroen Soete