

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

2 juni 2025

BELEIDSVERKLARING (*)

van de minister van Justitie,
belast met de Noordzee

Verslag
namens de commissie
voor Energie, Leefmilieu en
Klimaat
uitgebracht door
de heren **Luc Frank** en **Kurt Ravyts**

Inhoud Blz.

I. Inleidende uiteenzetting	3
II. Algemene bespreking.....	3
III. Bespreking van de voorstellen van aanbeveling.....	52
IV. Stemmingen	54
Bijlage: Aangenomen aanbeveling.....	56

Zie:

Doc 56 0767/ (2024/2025):
001 tot 043: Beleidsverklaringen.
044 tot 078: Verslagen.

(*) Overeenkomstig artikel 121bis van het Reglement.

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

2 juin 2025

EXPOSÉ D'ORIENTATION
POLITIQUE (*)

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

Rapport
fait au nom de la commission
de l'Énergie, de l'Environnement et
du Climat
par
MM. **Luc Frank** et **Kurt Ravyts**

Sommaire Pages

I. Exposé introductif.....	3
II. Discussion générale.....	3
III. Discussion des propositions de recommandations	52
IV. Votes.....	54
Annexe: Recommandation adoptée	56

Voir:

Doc 56 0767/ (2024/2025):
001 à 043: Exposés d'orientation politique.
044 à 078: Rapports.

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

**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, Julien Ribaud
Les Engagés	Luc Frank, Marc Lejeune
Vooruit	Jeroen Soete
cd&v	Phaedra Van Keymolen
Ecolo-Groen	Tinne Van der Straeten
Open Vld	Steven Coenegrachts

B. — Plaatsvervangers / Suppléants:

Dorien Cuylaerts, Wouter Raskin, Lieve Truymen, Kristien Van Vaerenbergh
Dieter Keuten, Alexander Van Hoecke, Reccino Van Lommel
Michel De Maegd, Anthony Dufrane, Gilles Foret
N., Caroline Désir, Ludivine Dedonder
Greet Daems, Natalie Eggermont, Farah Jacquet
Xavier Dubois, Jean-François Gatelier, Isabelle Hansez
Oskar Seuntjens, Niels Tas
Tine Gielis, Koen Van den Heuvel
Petra De Sutter, 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
Open Vld	: Open Vlaamse liberalen en democraten
DéFI	: Démocrate Fédéraliste Indépendant

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

DAMES EN HEREN,

Uw commissie heeft de beleidsverklaring (*partim*: Noordzee) van de minister van Justitie, belast met de Noordzee, besproken tijdens haar vergadering van 19 maart 2025.

I. — INLEIDENDE UITEENZETTING

Mevrouw Annelies Verlinden, minister van Justitie, belast met de Noordzee, licht de inhoud toe van haar beleidsverklaring (DOC 56 0767/018).

II. — ALGEMENE BESPREKING

A. Vragen en opmerkingen van de leden

Mevrouw Maaïke De Vreese (N-VA) wijst op het feit dat de provincie West-Vlaanderen in dit debat goed vertegenwoordigd is, en dat zij zich goed bewust is van de strategische en economische waarde van de Noordzee, al was het maar omdat ze er dagelijks mee wordt geconfronteerd.

De minister stelt de drie strategische prioriteiten zeer duidelijk in haar beleidsverklaring, en zet voor elke pijler de uitdagingen en geplande acties helder uiteen. De tekst erkent de economische waarde van de Noordzee (voor wat betreft de scheepvaart, de havens, de energieproductie) en combineert dat met de nodige aandacht voor het milieu en voor duurzaamheid. Dit voorkomt een eenzijdige focus en maakt het beleid toekomstgericht.

Er is eveneens aandacht voor nieuwe technologieën, zoals de autonome scheepvaart en cybersecurity, wat belangrijk is voor de toekomstbestendigheid van het beleid. Er zijn heel wat innovatieve bedrijven aan onze kust, en die moeten ruimte krijgen om te experimenteren en koplopers te blijven. De uitbouw van offshore windenergie en de rol van België als knooppunt voor waterstoftransport positioneren ons land tegelijk ook als een pionier in de energietransitie.

Wat de eerste prioriteit betreft – een veilige Noordzee – kan het beleid niet actueler zijn. Met name voor wat betreft de bescherming tegen hybride bedreigingen, criminaliteit en buitenlandse inmenging, waarover de Staatsveiligheid onlangs een interessant rapport schreef, is samenwerking met alle partners van het Maritiem

MESDAMES, MESSIEURS,

Votre commission a examiné l'exposé d'orientation politique de la ministre de la Justice, chargée de la Mer du Nord (*partim*: Mer du Nord), au cours de sa réunion du 19 mars 2025.

I. — EXPOSÉ INTRODUCTIF

Mme Annelies Verlinden, ministre de la Justice, chargée de la Mer du Nord, a présenté le contenu de son exposé d'orientation politique (DOC 56 0767/018).

II. — DISCUSSION GÉNÉRALE

A. Questions et observations des membres

Mme Maaïke De Vreese (N-VA) souligne que la province de Flandre occidentale est bien représentée dans ce débat et qu'elle est pleinement consciente de la valeur stratégique et économique de la mer du Nord, ne serait-ce que parce qu'elle y est confrontée quotidiennement.

La ministre énonce très clairement les trois priorités stratégiques dans son exposé d'orientation politique et expose distinctement les défis et les actions prévues pour chaque pilier. Le texte reconnaît la valeur économique de la mer du Nord (pour ce qui est de la navigation, des ports, de la production d'énergie) tout en accordant de l'attention à l'environnement et à la durabilité. Cela évite une approche unilatérale et donne lieu à une politique tournée vers l'avenir.

L'exposé accorde également de l'attention aux nouvelles technologies, telles que la navigation autonome et la cybersécurité, qui sont importantes pour la pérennité de la politique. Notre littoral compte de nombreuses entreprises innovantes, qui doivent avoir la possibilité d'expérimenter et de rester à la pointe. Le développement de l'énergie éolienne offshore et le rôle de la Belgique en tant que plaque tournante du transport de l'hydrogène font également de notre pays un pionnier de la transition énergétique.

En ce qui concerne la première priorité, à savoir la sécurité en mer du Nord, la politique ne pourrait pas être plus actuelle. La coopération avec tous les partenaires du carrefour d'information maritime (CIM) est cruciale, en particulier pour ce qui est de la protection contre les menaces hybrides, de la criminalité et des ingérences

Informatiekruispunt (MIK) cruciaal. Als minister van justitie is mevrouw Verlinden hier dan ook goed geplaatst.

De minister wil ook de *International Ship and Port Facility Security-code* (ISPS) verder uitbreiden in de strijd tegen de internationale georganiseerde misdaad, met het oog op wereldwijde implementatie. Maar hoe zal zij dit concreet aanpakken? Kan ze iets meer toelichting verschaffen over het verder opvoeren van de strijd tegen de drugscriminaliteit en de mensenhandel, met name via de *European Ports Alliance*? Haar bevoegdheid sluit in dit verband nauw aan bij die van de minister van Binnenlandse Zaken en van Defensie. Hoe ziet zij die samenwerking?

Er worden ook strengere inspecties en maatregelen met betrekking tot cybersecurity ingevoerd, waaronder de bescherming van kritieke infrastructuur zoals pijpleidingen en onderzeese kabels. Zal men hiervoor ook samenwerken met private bedrijven? Hoe zal dit gebeuren?

Als tweede prioriteit ziet de minister terecht de Noordzee als belangrijke motor voor onze welvaart. Offshore windenergie blijft een prioriteit, met name door de verdere ontwikkeling van de Prinses Elisabethzone en de plannen voor een energie-eiland.

In de commissie voor Energie, Leefmilieu en Klimaat van 27 november 2024 werd aan Elia gevraagd of er varianten van de elektrische aansluitingen van het Prinses Elisabeth-eiland naar de kust mogelijk zijn. Dit kan gaan over het aantal kabels, het vermogen, de spanning (gelijkstroom/wisselstroom), de technologie of nog andere varianten. Daarbij werd opgemerkt dat de vergunning een beperkende factor kan zijn voor bepaalde varianten van de elektrische aansluiting.

Over welke federale vergunningen beschikt Elia voor het bouwen en uitbaten van de elektrische aansluitingen van het Prinses Elisabeth-eiland naar de kust? Zijn al deze documenten gepubliceerd? Hoe strikt zijn de vergunningen wat betreft de mogelijke varianten van de elektrische aansluitingen van het Prinses Elisabeth-eiland naar de kust? Is het bijvoorbeeld mogelijk om de spanning, het vermogen, het aantal kabels, of de technologie te wijzigen?

étrangères, sur lesquelles la Sûreté de l'État a récemment rédigé un rapport intéressant. En tant que ministre de la Justice, Mme Verlinden est donc bien placée pour se charger de cette question.

La ministre souhaite également étendre davantage le Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (ISPS) dans le cadre de la lutte contre la criminalité organisée internationale, en vue de sa mise en œuvre à l'échelle mondiale. Mais comment compte-t-elle s'y prendre concrètement? Peut-elle donner quelques explications supplémentaires sur le renforcement de la lutte contre la criminalité liée à la drogue et la traite des êtres humains via l'Alliance des ports européens? Dans ce domaine, ses compétences sont étroitement liées à celles du ministre de l'Intérieur et du ministre de la Défense. Comment envisage-t-elle cette collaboration?

Des inspections et des mesures plus strictes en matière de cybersécurité seront également mises en place, notamment pour protéger les infrastructures critiques telles que les pipelines et les câbles sous-marins. Une collaboration avec des entreprises privées est-elle également prévue à cet effet? Si oui, comment cela se passera-t-il?

En tant que seconde priorité, la ministre considère à juste titre la mer du Nord comme un moteur important de notre prospérité. L'énergie éolienne offshore reste une priorité, particulièrement grâce à la poursuite du développement de la zone Princesse Elisabeth et au projet d'île énergétique.

Lors de la réunion de la Commission de l'énergie, de l'environnement et du climat du 27 novembre 2024, il a été demandé à Elia s'il était possible ou non de prévoir des variantes pour le raccordement électrique entre l'île Princesse Elisabeth et le littoral. Il peut s'agir du nombre de câbles, de la capacité, de la tension (courant continu/courant alternatif), de la technologie ou d'autres variantes. Il a été fait observer à cet égard que le permis pouvait compliquer la mise en œuvre de certaines variantes de raccordement électrique.

De quels permis fédéraux Elia dispose-t-il pour construire et exploiter les raccordements électriques entre l'île Princesse Elisabeth et le littoral? Tous ces documents ont-ils été publiés? Quel est le degré d'exigence des permis en ce qui concerne les possibles variantes du raccordement électrique qui reliera l'île Princesse Elisabeth au littoral? Est-il par exemple possible de modifier la tension, la capacité, le nombre de câbles ou la technologie?

Zijn er varianten mogelijk waarvoor de bestaande vergunning behouden blijft, en dat voor de variant zelf een nieuwe vergunning nodig is? Hoelang duurt het desgevallend om een vergunning te krijgen? Wanneer zal de regering tenslotte een beslissing nemen over de toekomst van het energie-eiland?

Het Prinses Elisabeth-eiland ligt op ongeveer 45 kilometer van de Belgische kust. Een groot aantal kabels zal het energie-eiland met onze kust verbinden. Dat maakt allemaal onderdeel uit van de vergunning die aan Elia werd toegekend.

Elia zou momenteel onderzoeken welke baggerwerken nodig zijn voor de aanleg van een *nearshore access channel* voor de exportkabels van het energie-eiland. Hierdoor kan het kabellegschip dicht bij de kust komen, en is het minder weersafhankelijk voor de aanleg van de kabels.

Om dit te realiseren moet een vrij grote hoeveelheid materiaal weggebaggerd worden in de kustzone. Deze methodiek is echter niet opgenomen in het offshore MER en de milieuvergunning voor het project. Daarom zou Elia een wijzigingsaanvraag opmaken, vergezeld van een wijzigings-MER.

Is de minister op de hoogte van de plannen van Elia om de aanlanding van de kabels te wijzigen en hiervoor een aanvraag voor een vergunning in te dienen? Is hiervoor een MER vereist en, in hoeverre zijn hiervoor consultaties nodig? Hoe wordt omgegaan met de mogelijke impact op de kustveiligheid? Wat is de verwachte doorlooptijd van een dergelijke aanvraag tot het verkrijgen van de vergunning? Is er reeds een aanvraag ingediend? Kan de minister toelichting geven over de laatste stand van zaken omtrent het energie-eiland?

De derde pijler van het beleid is het duurzaam beheer van de Noordzee. Er wordt met name werk gemaakt van het versterken van beschermde mariene gebieden en het herstel van 20 % van aangetaste mariene habitats tegen 2030. Deze verschillende beleidsmaatregelen moeten worden uitgevoerd in samenwerking met federale en Vlaamse overheden, Europese partners en de private sector. Dit is een grote uitdaging.

De tekst bevat veel algemene ambities, maar er moet vooral worden uitgekeken naar de concrete acties, tijdslijnen en meetbare doelstellingen. Voor sommige initiatieven, zoals de vergroening van de scheepvaart en cybersecurity, is niet duidelijk hoe de voortgang zal worden gemeten of welke benchmarks worden gehanteerd. Kan de minister daar meer toelichting over geven?

Est-il possible de prévoir des variantes pour lesquelles le permis existant peut être conservé, mais qui nécessitent l'élaboration d'un nouveau permis pour les variantes elles-mêmes? Dans ce cas, combien de temps faut-il compter pour obtenir un permis? Enfin, quand le gouvernement prendra-t-il une décision quant à l'avenir de l'île énergétique?

L'île Princesse Elisabeth est située à environ 45 kilomètres de la côte belge. Un grand nombre de câbles relieront cette île énergétique à notre littoral. Tout cela fait partie du permis accordé à Elia.

Elia étudierait actuellement les travaux de dragage nécessaires à l'installation d'un *nearshore access channel* pour les câbles d'exportation de l'île énergétique. Cela permettrait au navire câblé de se rapprocher de la côte et de réduire ainsi son dépendance aux conditions météorologiques pour la pose des câbles.

Pour ce faire, il faut draguer une quantité assez importante de matériaux dans la zone côtière. Cette méthode n'est toutefois pas reprise dans le RIE concernant l'offshore ni dans le permis d'environnement relatif au projet. Elia introduirait dès lors une demande de modification, accompagnée d'un RIE modifié.

La ministre est-elle au courant des projets d'Elia visant à modifier l'atterrage des câbles et à introduire une demande de permis à cet effet? Un RIE est-il requis à cet effet et, dans quelle mesure des consultations sont-elles nécessaires? Comment l'impact éventuel sur la sécurité côtière sera-t-il pris en compte? Quel est le délai prévu pour l'obtention d'un tel permis? Une demande a-t-elle déjà été introduite? La ministre peut-elle fournir des explications sur l'état d'avancement du dossier de l'île énergétique?

Le troisième pilier de la politique est la gestion durable de la mer du Nord. L'accent est notamment mis sur le renforcement des zones marines protégées et la restauration de 20 % des habitats marins dégradés d'ici 2030. Ces différentes mesures politiques doivent être mises en œuvre en collaboration avec les autorités fédérales et flamandes, les partenaires européens et le secteur privé. Il s'agit là d'un défi de taille.

Le texte contient de nombreuses ambitions générales, mais il convient surtout d'attendre les actions concrètes, les calendriers et les objectifs mesurables. Pour certaines initiatives, telles que le verdissement de la navigation et la cybersécurité, on ne voit pas clairement comment les progrès seront mesurés ni quels seront les critères de référence utilisés. La ministre pourrait-elle fournir des explications à ce sujet?

Het is niet duidelijk hoe de voorgestelde maatregelen gefinancierd zullen worden, net zoals bij de andere beleidsverklaringen. Het wordt dan ook uitkijken naar het budgettaire plaatje.

Projecten zoals de verdere uitbouw van offshore windenergie en de implementatie van maatregelen met betrekking tot cybersecurity vereisen aanzienlijke investeringen. En dan gaat het nog niet eens over de mogelijke implementaties van nieuwe innovatieve ontwikkelingen en AI.

De beleidsverklaring richt zich vooral op economische en ecologische aspecten, maar gaat nauwelijks in op de impact op lokale gemeenschappen, vissers, havenarbeiders en andere belanghebbenden. Hoe worden traditionele vissers ondersteund bij de transitie naar duurzamere praktijken? Hoewel de tekst internationale samenwerking aanhaalt (bijvoorbeeld de *European Ports Alliance* en het BBNJ-verdrag), blijft het onduidelijk hoe België effectief wil gaan onderhandelen binnen de Internationale Maritieme Organisatie (IMO)?

De minister heeft terecht gewezen op het belang van innovatie in de maritieme sector, maar er wordt niet ingegaan op mogelijke knelpunten, zoals technologische beperkingen of de noodzaak voor nieuwe regelgeving. Kan zij hier meer over zeggen? Hoe wordt de infrastructuur specifiek voorbereid op de ontwikkeling van de autonome scheepvaart? Welke aanpassingen zijn hiervoor nodig in de havens?

Het regeerakkoord verwijst ten slotte naar subsidies, investeringsplannen en Europese fondsen om douane-apparatuur en havenbeveiliging te verbeteren. Kan de minister de status van deze aanvragen nader toelichten?

Mevrouw Charlotte Verkeyn (N-VA) verwijst naar het feit dat de Noordzee soms onze elfde provincie wordt genoemd. Die bijnaam is misschien nog niet overal ingeburgerd, maar onderstreept wel het enorme belang van de Noordzee, zowel op economisch, militair, strategisch als op ecologisch vlak. Om al die belangen te verzoenen, werd een Marien Ruimtelijk Plan ontwikkeld. België beschikt dan wel over een uiterst kleine territoriale zee, maar het is toch het eerste land dat een dergelijke ruimtelijke ordening op zee heeft ingevoerd.

Hoewel er inmiddels geografische indelingen zijn voor wat waar kan in de Noordzee, ontbreekt er echter nog een gecodeerd regelgevend kader, zoals dat op het land bestaat. Buiten enkele verplichte adviezen en vergunningen is er weinig vastgelegd. Dat leidt tot wat

Comme dans les autres exposés d'orientation politique, on n'aperçoit pas clairement comment les mesures seront financées. Il faudra donc attendre le tableau budgétaire.

Des projets tels que la poursuite du développement de l'énergie éolienne offshore et la mise en œuvre de mesures relatives à la cybersécurité nécessitent des investissements considérables, sans parler des éventuelles applications de nouvelles innovations et de l'IA.

L'exposé d'orientation politique se concentre principalement sur les aspects économiques et écologiques, mais n'aborde guère l'impact sur les communautés locales, les pêcheurs, les travailleurs portuaires et les autres parties prenantes. Comment les pêcheurs traditionnels seront-ils soutenus dans la transition vers des pratiques plus durables? Bien que le texte mentionne la coopération internationale (par exemple, l'Alliance des ports européens et le traité BBNJ), il reste flou sur la manière dont la Belgique entend négocier efficacement au sein de l'Organisation maritime internationale (OMI).

La ministre a souligné à juste titre l'importance de l'innovation dans le secteur maritime, mais elle n'a pas abordé les obstacles potentiels, tels que les limites technologiques ou la nécessité d'une nouvelle réglementation. Peut-elle nous en dire plus à ce sujet? Comment l'infrastructure est-elle spécifiquement préparée au développement de la navigation autonome? Quelles adaptations sont nécessaires dans les ports à cet effet?

Enfin, l'accord de gouvernement fait référence à des subventions, des plans d'investissement et des fonds européens destinés à améliorer les équipements douaniers et la sécurité portuaire. La ministre peut-elle donner des précisions sur l'état d'avancement de ces demandes?

Mme Charlotte Verkeyn (N-VA) renvoie au fait que la mer du Nord est parfois appelée notre onzième province. Ce surnom n'est peut-être pas encore très répandu, mais il souligne l'importance considérable de la mer du Nord, tant sur le plan économique, militaire et stratégique qu'écologique. Afin de concilier tous ces intérêts, un plan d'aménagement des espaces marins a été élaboré. Si la Belgique dispose d'un territoire maritime extrêmement réduit, elle est néanmoins le premier pays à avoir instauré ce type d'aménagement du territoire en mer.

Bien qu'il existe désormais des découpages géographiques indiquant ce qui est autorisé et où en mer du Nord, il n'y a toujours pas de cadre réglementaire codifié, comme c'est le cas sur la terre ferme. À l'exception de quelques avis et permis obligatoires, peu de choses

men aan de kust “zooi in de zee” noemt, met andere woorden de verrommeling van de Noordzee.

De beleidsverklaring geeft tussen de lijnen door de indruk dat de minister zich hiervan bewust is. Haar vivaldivoorganger, die bezeten was van grootschalige aquacultuur en drijvende zonnepanelen, kon niet snel genoeg beginnen met de voorbereidingen van het Marien Ruimtelijk Plan 2026-2034. Gelukkig is er echter nog tijd voor enige bijsturing, want als dusdanig geeft het plan aanleiding tot tal van problemen, bezwaren en bezorgdheden.

Een van de meest opvallende wijzigingen is dat, behoudens één uitzondering, de zones voor industriële toepassingen worden afgeschaft. Voortaan zou gelden dat “alles is toegelaten wat niet expliciet verboden wordt”. Dit roept echter fundamentele vragen op, zeker met het oog op de ontrafeling van bestaande concessiezones en de mogelijke nieuwe vormen van verrommeling in de Noordzee.

Wegen de voordelen effectief op tegen de nadelen? Of gaat dit vooral om het realiseren van politiek succes, waarbij men wil uitpakken met wierlijnen tussen windmolenparken, passieve visserij en allerhande experimenten, zonder een langetermijnvisie en zonder enige bepaling over wat ermee zal gebeuren wanneer ze afgerond zijn.

Hoewel er verder op sommige punten rekening werd gehouden met de visserijsector, blijft de toekomst voor die sector onzeker. De bescherming van de belangen van onze vissers is allesbehalve verzekerd. Op de koop toe dreigen door testzones, zoals die met betrekking tot de onderwaterdrones, de belangen voor bedrijven verder in het gedrang te komen. Dit terwijl ook kustbewoners zelf niet altijd even opgezet zijn met allerhande drijvende en staande zaken die wel mogen blijven staan.

Hoe garandeert de minister dat proefprojecten niet leiden tot een verdere verrommeling van de Noordzee en overlast voor vissers? Testprojecten worden vaak opgezet zonder langetermijnvisie en kunnen leiden tot (semi-)permanente structuren in zee. Bovendien heeft de industrie een disproportioneel grote invloed. Zo bestaat de raadgevende commissie die meewerkte aan het MRP voornamelijk uit vertegenwoordigers van de overheid en de industrie. Zijn er garanties dat testzones niet stiekem permanente zones voor infrastructuur worden?

sont réglementées. Cela conduit à ce que l'on appelle au littoral “la pagaille en mer”, autrement dit l'anarchie en mer du Nord.

Entre les lignes, l'exposé d'orientation politique donne l'impression que la ministre en est consciente. Son prédécesseur de la Vivaldi, féru d'aquaculture à grande échelle et de panneaux solaires flottants, était impatient de se lancer dans la préparation du plan d'aménagement des espaces marins 2026-2034. Heureusement, il est encore temps d'apporter quelques ajustements, car tel quel, le plan soulève de nombreux problèmes, objections et préoccupations.

L'un des changements les plus marquants est la suppression, à une exception près, des zones réservées à des applications industrielles. Dorénavant, l'adage suivant s'appliquerait: “tout ce qui n'est pas explicitement interdit est autorisé”. Cela soulève toutefois des questions fondamentales, notamment en ce qui concerne le démantèlement de zones de concession existantes et les nouvelles formes possibles d'anarchie en mer du Nord.

Les avantages l'emportent-ils réellement sur les inconvénients? Ou bien s'agit-il surtout d'une question de réussite politique, où l'on souhaite faire étalage de projets de cultures d'algues entre les parcs éoliens, de pêche passive et de toutes sortes d'expérimentations, sans vision à long terme et sans aucune décision sur ce qu'il adviendra de ces projets une fois qu'ils auront été réalisés?

Bien que l'on ait tenu compte à certains égards du secteur de la pêche, son avenir reste incertain. La protection des intérêts de nos pêcheurs est loin d'être garantie. De plus, les zones de test, telles que celles prévues pour les drones sous-marins, risquent de compromettre davantage les intérêts des entreprises, et ce, alors que les habitants des zones côtières eux-mêmes ne sont pas toujours favorables à la présence de toutes sortes d'objets flottants ou fixes qui sont autorisés à rester en place.

Comment la ministre veillera-t-elle à ce que les projets pilotes n'entraînent pas un encombrement accru de la mer du Nord et des nuisances pour les pêcheurs? Les projets pilotes sont souvent mis en place sans vision à long terme et peuvent déboucher sur la création de structures (semi-)permanentes en mer. L'industrie exerce en outre une influence disproportionnée. La commission consultative qui a collaboré au plan d'aménagement des espaces marins est ainsi principalement composée de représentants des autorités publiques et de l'industrie. La ministre peut-elle garantir que les zones de test ne deviendront pas secrètement des zones permanentes destinées à accueillir des infrastructures?

Wat betreft de discussie omtrent de zesmijlszone zouden verankerde structuren verboden worden, maar vallen sommige van de net genoemde constructies daar niet onder? De Belgische kustvisserij is sterk afhankelijk van deze zesmijlszone. In het nieuwe MRP wordt deze zone deels voorbehouden voor kabels, pijpleidingen en wetenschappelijke installaties. Er staat te lezen dat vaste constructies in die zone verboden zijn, maar het is algemeen geweten dat men binnen bovenstaande deeldomeinen ook evolueert naar drijvende constructies. Op welke manier kan gegarandeerd worden dat er effectief géén bijkomende infrastructuur komt die de visserij in dit gebied verder beperkt? Kan het ontwerp van het MRP nog bijgestuurd worden? Is het niet aangewezen een *single use-zone* in te voeren? Is het idee van gedeeld gebruik de moeite waard?

Verder zijn de Franse windmolenparken pal op de aanvaartroute van een van onze havens gepland, en vormen ze een directe bedreiging voor onze maritieme belangen. Men moet in dit verband niet alleen aandacht hebben voor de gezamenlijke taskforce, maar ook kijken naar de juridische procedures die nog niet zijn aangewend, samen met de Vlaamse overheid, de havens en de kustgemeenten, en wel degelijk tot de mogelijkheden behoren.

Het windmolenpark bij Duinkerke blijft een belangrijk dossier waarin Belgische belangen op het vlak van scheepvaartveiligheid, visserij, economie en natuurbehoud ernstig bedreigd worden. In weerwil van de vorige vraagstelling werd intussen de vergunning voor het aanlanden van de elektrische kabels al toegekend. Wat is de stand van zaken met betrekking tot eventuele acties van de federale overheid hiertegen?

Op 3 december 2024 werd aangekondigd dat een nieuw overleg was aangevraagd tussen de Belgische minister van de Noordzee en diens Franse collega. Wat zijn de resultaten van dit overleg? Welke acties is de federale overheid bereid te ondernemen? Zijn hier gewijzigde inzichten?

Mevrouw Kristien Verbelen (VB) dankt de minister voor de toelichting bij haar beleidsverklaring. Zij mag dan wel “een aangespoelde” onder de West-Vlamingen zijn, maar misschien net daarom ziet zij in wat voor een grote troef de Noordzee is.

De beleidsverklaring van de minister schetst een ambitieus beeld van de Noordzee als strategisch economisch knooppunt en cruciale veiligheidszone. Toch zijn de voorgestelde maatregelen te vaag en missen ze concrete actiepunten om deze ambities daadwerkelijk te

En ce qui concerne la discussion relative à la zone des six milles, toute structure fixe serait interdite, mais certaines des infrastructures précitées n'en feront-elles pas partie? La pêche côtière belge est fortement tributaire de cette zone des six milles. Dans le nouveau plan d'aménagement des espaces marins, cette zone sera en partie réservée aux câbles, aux pipelines et aux installations scientifiques. Il y est indiqué que toute construction fixe est interdite dans cette zone. Or, tout le monde sait que les sous-domaines précités optent aussi de plus en plus pour des constructions flottantes. Comment la ministre peut-elle garantir qu'aucune infrastructure supplémentaire ne viendra limiter davantage la pêche dans cette zone? Le projet de plan d'aménagement des espaces marins peut-il encore être modifié? Ne serait-il pas opportun d'instaurer une zone à usage unique? Le projet d'utilisation partagée en vaut-il vraiment la peine?

Par ailleurs, les parcs éoliens français sont prévus pile sur la voie d'accès à l'un de nos ports, représentant ainsi une menace directe pour nos intérêts maritimes. Dans ce cadre, il conviendra non seulement de prêter attention à la *task force* commune, mais aussi d'examiner, en concertation avec l'autorité flamande, les ports et les communes côtières, les procédures juridiques auxquelles on n'a pas encore eu recours, mais qui sont tout à fait envisageables.

Le parc éolien au large de Dunkerque reste un dossier important qui menace sérieusement les intérêts belges sur le plan de la sécurité de la navigation, de la pêche, de l'économie et de la préservation de la nature. En dépit de ces points d'interrogation, l'autorisation pour la pose des câbles électriques a déjà été accordée. Où en sont les éventuelles actions de l'autorité fédérale dans ce dossier?

Le 3 décembre 2024, il a été annoncé qu'une nouvelle concertation avait été demandée entre le ministre belge chargé de la mer du Nord et son homologue français. Quels sont les résultats de cette concertation? Quelles actions l'autorité fédérale est-elle disposée à prendre? Les positions ont-elles changé?

Mme Kristien Verbelen (VB) remercie la ministre pour la présentation de son exposé d'orientation politique. Elle n'est certes pas originaire de la Côte en Flandre occidentale, mais c'est peut-être précisément pour cette raison qu'elle comprend l'atout considérable que représente la mer du Nord.

L'exposé d'orientation politique de la ministre dresse un portrait ambitieux de la mer du Nord en tant que plaque tournante économique et zone de sécurité stratégiques. Les mesures proposées manquent toutefois de clarté et ne contiennent pas d'actions concrètes pour atteindre ces

realiseren. De focus ligt terecht op veiligheid, economische kansen en duurzaamheid, maar zonder een duidelijke operationalisering blijft dit beleid weinig meer dan een verzameling intenties. Een succesvolle implementatie vereist een gedetailleerde uitwerking van concrete maatregelen, een effectieve samenwerking met alle belanghebbenden en een zorgvuldige afweging van de verschillende perspectieven.

Wat de veiligheid betreft toont de recente beschadiging van kabels, vermoedelijk onder invloed van Russische inlichtingendiensten, de kwetsbaarheid van onze kritieke infrastructuur aan. Ook voor onze kust opereren steeds vaker Russische schepen en worden militaire installaties met drones bespied. Dit zijn geen hypothetische scenario's, maar reële dreigingen waartegen ons land onvoldoende gewapend is. De beleidsverklaring vermeldt weliswaar het belang van monitoring en samenwerking binnen het Maritiem Informatiekruispunt (MIK), maar wat zijn de concrete stappen die gezet worden om sabotage en spionage actief te bestrijden? Worden er gezamenlijke detectiesystemen ontwikkeld? Worden verdachte schepen effectief geïdentificeerd en gecontroleerd?

Gewezen minister van Noordzee, de heer Van Quickenborne, liet weten dat het NorthSeal-platform in januari live zou gaan. Kan de minister ons laten weten wat de stand van zaken is? Er werd ook vermeld dat het veiligheidspact zou uitgebreid worden. Zouden daar nog andere landen bij komen?

Met betrekking tot de economische kracht van de Noordzee erkent de beleidsverklaring de Noordzee als motor van onze welvaart, maar het beheer en de exploitatie ervan blijven in federale handen, terwijl de Vlaamse overheid een ondergeschikte rol speelt. Vlaanderen heeft echter niet alleen de expertise, maar ook de economische belangen om een veel grotere rol op te nemen in het maritieme beleid. Het is dan ook hoog tijd om op dit vlak een overheveling van bevoegdheden naar het Vlaamse niveau te overwegen, zodat men beter kan inspelen op regionale noden en economische opportuniteiten. Welke concrete stappen wil de minister zetten om Vlaanderen een sterkere rol toe te kennen in het beheer van de Noordzee?

Ten slotte is er de kwestie van de Kustwacht. Een audit van 2021 bracht hier een aantal ernstige tekortkomingen aan het licht: een gebrek aan langetermijnvisie, een onduidelijke missie en vage doelstellingen, en een gebrek aan financiële afspraken. Vier jaar later blijft de hervorming nog steeds hangen door een gebrek aan

ambitions. L'accent est mis à juste titre sur la sécurité, les opportunités économiques et la durabilité, mais en l'absence de plan d'action clair, cette politique ne sera rien de plus qu'un ensemble de bonnes intentions. Pour que cette politique porte ses fruits, il faut une liste détaillée de mesures concrètes, une collaboration efficace entre toutes les parties prenantes et une évaluation minutieuse des différentes perspectives.

Pour ce qui est de la sécurité, les récents dommages subis par les câbles et causés probablement par les services de renseignement russes témoignent de la vulnérabilité de nos infrastructures critiques. Des navires russes opèrent de plus en plus souvent au large de notre côte et des installations militaires sont espionnées à l'aide de drones. Ces scénarios ne sont guère hypothétiques, mais constituent des menaces réelles contre lesquelles notre pays n'est pas suffisamment armé. L'exposé d'orientation politique mentionne certes l'importance de la surveillance et de la coopération au sein du carrefour d'information maritime (CIM), mais quelles mesures concrètes la ministre prendra-t-elle pour lutter activement contre le sabotage et l'espionnage? Des systèmes de détection communs seront-ils mis en place? Les navires suspects seront-ils effectivement identifiés et contrôlés?

M. Van Quickenborne, ancien ministre chargé de la mer du Nord, avait annoncé que la plateforme NorthSeal serait mise en service en janvier. La ministre pourrait-elle nous informer de l'état d'avancement de ce projet? Il a également été annoncé que le pacte de sécurité serait élargi. D'autres pays adhéreront-ils à ce pacte?

En ce qui concerne la puissance économique de la mer du Nord, l'exposé d'orientation politique reconnaît que celle-ci constitue un pilier essentiel de notre prospérité. Sa gestion et son exploitation restent toutefois entre les mains de l'autorité fédérale, l'autorité flamande jouant quant à elle un rôle de second plan. Or, la Flandre dispose non seulement de l'expertise, mais ses intérêts économiques justifient également qu'elle assume un rôle bien plus important dans la politique maritime. Il est dès lors grand temps d'envisager un transfert de compétences vers la Flandre dans ce domaine, afin de mieux répondre aux besoins régionaux et aux opportunités économiques. Quelles mesures concrètes la ministre entend-elle prendre pour conférer un rôle plus important à la Flandre dans la gestion de la mer du Nord?

Enfin, la membre évoque la question de la garde côtière. Un audit réalisé en 2021 a mis en évidence une série de manquements importants: absence de vision à long terme, mission et objectifs imprécis, et absence d'accords financiers. Quatre ans plus tard, la réforme se fait toujours attendre en l'absence de décision politique.

politieke besluitvorming. De beleidsverklaring vermeldt een samenwerking tussen federale en Vlaamse instanties, maar hoe zal dit concreet ingevuld worden? Zullen er eindelijk concrete stappen ondernomen worden om deze hervorming te realiseren? Welke waarborgen zijn er om te garanderen dat voldoende middelen worden vrijgemaakt?

De Noordzee is te belangrijk om te worden ondergebracht in een versnipperd beleid, zonder duidelijke bevoegdheidsverdeling. Vlaanderen moet een grotere rol krijgen in het beheer en de exploitatie ervan, zodat we niet alleen veiliger en economisch sterker komen te staan, maar ook beter kunnen inspelen op de uitdagingen van de toekomst. Het is dan ook noodzakelijk om een fundamentele hervorming door te voeren, die Vlaanderen de plaats geeft die het verdient in het Noordzeebeleid.

De heer Kurt Ravyts (VB) komt in de eerste plaats terug op de stand van zaken rond het project *Floating solar at sea*. Op 15 juli 2022 keurde de Ministerraad een budget van 2 miljoen euro goed om een grootschalig demonstratieproject te realiseren rond zonnepanelen op zee. Zonnepanelen op zee hebben volgens de regering het potentieel om 1GW extra op te wekken in de eerste offshore zone.

Met dit project *Floating solar at sea* wilde de regering werken aan de opschaling van de technologie van offshore drijvende zonnepanelen richting commercialisatie. In een eerste fase werd 500.000 euro toegekend aan Belpo tot subsidiëring van de *proof of concept*-installatie en de opvolging ervan. Daarnaast zou 1,5 miljoen euro worden toegekend aan het Koninklijke Belgisch Instituut voor Natuurwetenschappen (KBIN) met het oog op het realiseren van een *full scale*-prototype van drijvende zonnepanelen op zee (grootschalig demonstratieproject) en het realiseren van het nodige studiewerk. Ook de private sector moest financieel bijdragen tot het project.

Indien het proefproject succesvol zou blijken, zou het budget worden verhoogd tot 10,5 miljoen euro, om zo een versnelde ontwikkeling van deze innovatieve technologie te kunnen ondersteunen. Dit zou gebeuren via een openbare aanbesteding. Pas in augustus 2023 werd de testinstallatie in de vorm van een drijvend platform voor de kust van Oostende geïnstalleerd via het consortium Seavolt. Men stelde toen dat de eerste platformen met zonnepanelen (commercialisering) op zee zouden worden geïnstalleerd in 2025-2026.

Aangezien deze test slechts enkele zonnepanelen omvatte, voor een vrij grote drijvende constructie, mocht hij niet worden beschouwd als een volwaardig eerste prototype. Het ging eerder om een laboratorium om

L'exposé d'orientation politique évoque une collaboration entre les autorités fédérales et flamandes, mais comment cette collaboration s'organisera-t-elle concrètement? Des mesures concrètes seront-elles enfin prises pour mener à bien cette réforme? La ministre peut-elle garantir que des moyens suffisants seront débloqués?

La mer du Nord étant un enjeu trop important, elle ne peut faire l'objet d'une politique morcelée, sans répartition claire des compétences. La Flandre doit jouer un rôle plus important dans la gestion et l'exploitation de la mer du Nord, afin non seulement d'améliorer notre sécurité et notre puissance économique, mais aussi de mieux relever les défis de demain. Une réforme fondamentale s'impose donc, laquelle confèrera à la Flandre la place qu'elle mérite dans la politique relative à la mer du Nord.

M. Kurt Ravyts (VB) commence par évoquer l'état d'avancement du projet "*Floating solar at sea*". Le 15 juillet 2022, le Conseil des ministres a approuvé un budget de 2 millions d'euros pour la réalisation d'un projet de démonstration à grande échelle de panneaux solaires flottants en mer. Selon le gouvernement, ces panneaux solaires ont le potentiel de générer 1 GW supplémentaire dans la première zone *offshore*.

Au travers du projet "*Floating solar at sea*", le gouvernement entendait développer la technologie des panneaux solaires flottants en mer et l'amener au stade de la commercialisation. Dans un premier temps, un budget de 500.000 euros a été octroyé à Belpo pour subventionner l'installation et le suivi du *Proof of Concept*. Un budget de 1,5 million d'euros devrait ensuite être octroyé à l'Institut royal des Sciences naturelles de Belgique (IRSNB) en vue de la réalisation d'un prototype à grande échelle de panneaux solaires flottants en mer (projet de démonstration à grande échelle) et de la réalisation du travail d'étude associé. Le secteur privé devait également contribuer financièrement au projet.

Si le projet pilote s'avérait concluant, le budget serait porté à 10,5 millions d'euros dans le but de soutenir le développement accéléré de cette technologie innovante. Un marché public serait organisé à cet effet. Ce n'est qu'en août 2023 que l'installation de test sous la forme d'une plateforme flottante a été mise en place au large d'Ostende par le consortium Seavolt. Il avait alors été annoncé que les premières plateformes équipées de panneaux solaires (commercialisation) seraient installées en mer en 2025-2026.

Étant donné que ce test ne portait que sur quelques panneaux solaires, pour une structure flottante relativement grande, il ne pouvait être considéré comme un premier prototype à part entière. Il s'agissait plutôt d'un

kennis in te zamelen en om de technologische ontwikkeling verder te bevorderen.

Wat is de stand van zaken rond dit project? Kan de minister een actualisering geven? Is er al een groot-schalig demonstratieproject opgestart (KBIN)? Zo nee, waarom niet?

Met betrekking tot de Paardenmarkt, een gevoelig dossier dat al heel lang aansleept, werd vorig jaar een nieuw plan van aanpak 2024-2028 voorgesteld, met daarbij ook een actieplan. De belangrijkste conclusie was dat men het *in situ* laten van de munitie, dus de huidige nulstrategie, zou aanhouden. Die keuze lijkt evident wanneer men het plan van aanpak in zijn integraliteit leest.

Maar het zou wel nuttig zijn om in de loop van deze legislatuur een aparte sessie aan dit dossier te wijden, omdat deze keuze natuurlijk enorme gevaren inhoudt voor het milieu en zelfs voor de bevolking. Wat is de stand van zaken met betrekking tot het bijzondere nood- en interventieplan voor de Paardenmarkt, dat eigenlijk een aanvulling is op het algemeen nood- en interventieplan voor de Noordzee?

Met betrekking tot het Franse windmolenpark langs de Belgisch-Franse grens heeft de Franse bevoegde commissie in het najaar van 2024 een gunstig advies verleend aan het ontwerp en de komst voor en van het grote Franse windmolenpark langs de Belgisch-Franse grens, waarin zij in haar verslag een "groot algemeen belang" onderschrijft en rechtvaardigt. Begin januari 2025 werd gesteld dat de beslissing van de prefect van Duinkerke over het project "de komende weken" werd verwacht. Blijkbaar werd de vergunning voor het aanlanden van de elektrische kabels al toegekend.

Klopt de berichtgeving over de uitgereikte vergunning? Is er reeds een beslissing van de bevoegde prefectuur? Is er de voorbije twee maanden nog overleg gepleegd met de bevoegde Franse minister en/of instanties? Welke initiatieven kan en wil de minister en de federale regering nog ondernemen in dit dossier?

Aangaande de Prinses Elisabethzone en het geplande Franse windmolenpark bij de Belgisch-Franse grens werd op 14 februari 2025 een *arrêté préfectoral d'autorisation environnementale* voor de bouw en exploitatie van het grote Franse windmolenpark voor de Franse kustlijn tussen Duinkerke en de Frans-Belgische grens uitgevaardigd. In het huidige Marien Ruimtelijk Plan 2020-2026 werd de Prinses Elisabethzone bestemd voor nieuwe offshoreproductie met drie kavels, waarbij vooral kavel 2 en 3 tot aan de Frans-Belgische grens

laboratoire destiné à acquérir des connaissances et à promouvoir le développement technologique.

Où en est ce projet? La ministre pourrait-elle faire le point sur son avancement? Un projet de démonstration à grande échelle a-t-il déjà été lancé (IRSNB)? Dans le cas contraire, pourquoi?

Pour ce qui est du *Paardenmarkt*, un dossier sensible qui traîne depuis bien longtemps, un nouveau plan d'approche (2024-2028), assorti d'un plan d'action, a été présenté l'année dernière. La principale conclusion qu'il convient d'en tirer est que la stratégie actuelle consistant à laisser les munitions sur place serait maintenue. Ce choix semble évident après avoir parcouru le plan d'approche dans son ensemble.

Il serait toutefois utile de consacrer une réunion à part entière à ce dossier sous cette législature, car ce choix comporte évidemment des risques énormes pour l'environnement, voire pour la population. Où en est le plan d'urgence et d'intervention spécifique pour le *Paardenmarkt*, qui vient en réalité compléter le plan d'urgence et d'intervention général pour la mer du Nord?

En ce qui concerne le parc éolien français au large de la frontière franco-belge, la commission compétente française a rendu un avis favorable à l'automne 2024 pour le projet de grand parc éolien français et son implantation au large de la frontière franco-belge. Dans son rapport, elle reconnaît et justifie l'intérêt général majeur de ce projet. Au début de janvier 2025, il a été annoncé que la décision du préfet de Dunkerque concernant le projet serait rendue dans les prochaines semaines. Apparemment, l'autorisation pour la pose des câbles électriques aurait déjà été accordée.

Ces informations sont-elles exactes? La préfecture compétente a-t-elle déjà pris une décision? Une concertation a-t-elle encore été menée ces deux derniers mois avec le ministre français compétent et/ou les instances concernées? Quelles initiatives la ministre et le gouvernement fédéral peuvent-ils et entendent-ils encore prendre dans ce dossier?

Pour ce qui est de la zone Princesse Élisabeth et du projet de parc éolien français au large de la frontière franco-belge, un arrêté préfectoral d'autorisation environnementale a été rendu le 14 février 2025 pour la création et l'exploitation du grand parc éolien français au large des côtes françaises entre Dunkerque et la frontière franco-belge. Dans l'actuel plan d'aménagement des espaces marins (2020-2026), la zone Princesse Élisabeth est destinée à une production *offshore* supplémentaire et est composée de trois parcelles, les parcelles 2 et 3

reiken en dus in de nabijheid van bepaalde zones van het Franse offshorepark zullen komen.

De vraag is nu of in de voorstudies (voor het verzamelen van vereiste informatie over de omgevingscondities in de Prinses Elisabethzone) die de voorbije jaren voorafgaand aan de lopende tender werden uitgevoerd, rekening werd gehouden met het zogenaamde zog-effect dat vanuit het Franse park meer dan waarschijnlijk zal worden gecreëerd, en dat veranderingen in de windsnelheid doet ontstaan doordat de turbines op elkaar inwerken. Dit fenomeen situeert zich vooral in de neerwaartse richting van de windstroom.

Werd dit zog-effect, dat door het Franse windmolenpark onvermijdelijk zal worden gecreëerd, reeds bestudeerd? Meent de minister van Energie dat ook de federale regering juridische stappen moet nemen tegen de Franse omgevings(milieu)vergunning, in navolging van het besluit van de Vlaamse regering (procedure bij de Franse Raad van State)?

Wat betreft de Belgische kandidatuur voor het secretariaat van het BBNJ-akkoord stelde België zich op donderdag 23 januari 2025 kandidaat om het secretariaat te huisvesten van het VN-akkoord over het behoud en duurzaam gebruik van de biodiversiteit buiten nationale jurisdictie (BBNJ).

In 2023 keurde de VN dit historisch akkoord goed om de oceaan te beschermen en het verlies aan biodiversiteit op volle zee tegen te gaan. Het BBNJ-akkoord richt zich op de bescherming van zeegebieden buiten de nationale jurisdictie: een gebied dat bijna de helft van het aardoppervlak beslaat en cruciaal is voor ecosystemen en klimaatregulering.

Daarnaast is België ook stichtend lid van de Blue Leaders-coalitie, een groep landen die oproept tot de bescherming van minstens dertig procent van de oceaan tegen 2030. De wetenschappelijke bijdrage van België aan het BBNJ-Verdrag is van cruciaal belang (bijvoorbeeld het VLIZ).

Als *blue leader* zou België haar gewicht in de schaal werpen om snel het eerste beschermde gebied te kunnen vastleggen. Het BBNJ-secretariaat zou een apart secretariaat zijn met een aparte staf en budget en dus niet onder de VN-koepel ressorteren. Het Verdrag werd door België ondertekend in september 2023, maar voorsnog niet geratificeerd.

De federale memorie van toelichting van het wetsontwerp werd in het kader van de ratificatie aan de gewesten en gemeenschappen bezorgd (de overeenkomst werd

s'étendant jusqu'à la frontière franco-belge et se trouvant donc à proximité de certaines zones du futur parc *offshore* français.

Il reste à savoir si les études préliminaires (destinées à collecter les informations nécessaires sur les conditions environnementales de la zone Princesse Élisabeth), qui ont été réalisées ces dernières années avant l'appel d'offres en cours, ont tenu compte de l'effet de sillage qui sera plus que probablement créé par le parc éolien français et qui modifiera la vitesse du vent en raison de l'interférence des turbines. Ce phénomène se produit principalement en aval des éoliennes.

Cet effet de sillage, qui sera inévitablement créé par le parc éolien français, a-t-il déjà été étudié? Le ministre de l'Énergie estime-t-il que le gouvernement fédéral doit lui aussi entamer des démarches juridiques contre l'autorisation environnementale française, et suivre ainsi l'exemple du gouvernement flamand (procédure devant le Conseil d'État français)?

En ce qui concerne la candidature de la Belgique pour le secrétariat de l'accord BBNJ, la Belgique s'est portée candidate le jeudi 23 janvier 2025 pour accueillir le secrétariat de l'accord des Nations Unies sur la conservation et l'utilisation durable de la biodiversité au-delà de la juridiction nationale (BBNJ).

Les Nations Unies ont approuvé en 2023 cet accord historique visant à protéger les océans et à mettre un terme à la diminution de la biodiversité en haute mer. L'accord BBNJ est axé sur la protection des zones marines situées au-delà de la juridiction nationale. Cette zone couvre près de la moitié de la surface de la Terre et est cruciale pour les écosystèmes et la régulation du climat.

En outre, la Belgique est également un membre fondateur de la coalition Blue Leaders, un groupe de pays appelant à la protection d'au moins 30 % des océans d'ici à 2030. La contribution scientifique de la Belgique (par exemple du VLIZ) à l'accord BBNJ est cruciale.

En tant que membre de la coalition Blue Leader, la Belgique pèsera de tout son poids pour que la première zone protégée soit rapidement mise en place. Il est prévu que le secrétariat du BBNJ soit un secrétariat distinct, doté de ses propres personnel et budget, et qu'il ne relève donc pas de l'ONU. L'accord a été signé par la Belgique en septembre 2023, mais n'a pas encore été ratifié.

L'exposé des motifs du projet de loi déposé au niveau fédéral a été remis aux Régions et Communautés dans le cadre du processus de ratification (l'accord a

officieel “gemengd” verklaard), met als doel de instemmingsprocedures in de parlementen te versnellen. In het kader van de werkgroep gemengde verdragen werd de aandacht van de gewesten en gemeenschappen gevestigd op het dringend karakter van dit dossier. Hoeveel staan de werkzaamheden wat dat betreft?

Wanneer wordt definitief vastgelegd waar het secretariaat zou worden gebracht (met name ook gezien de Chileense kandidatuur). Voorziet de regering een financiële ondersteuning van dit secretariaat?

De heer Ravyts heeft eveneens een aantal bedenkingen rond het Marien Ruimtelijk Plan 2026-2034. Het huidige MRP geldt voor de periode 2020-2026. Op basis van de Wet ter Bescherming van het Marien Milieu zal het volgende MRP een achtjarige cyclus dekken, van 2026 tot 2034. Na de opmaak van een voorontwerp waren er de voorbije twee jaar verschillende werkvergaderingen binnen een “Raadgevende Commissie” om een formeel advies op te stellen. Dit advies werd vervolgens gebruikt om het voorontwerp aan te passen en zo tot een finaal ontwerp te komen. Van 28 mei tot 27 augustus 2024 kon het brede publiek opmerkingen bij dit ontwerp formuleren door middel van een openbare raadpleging.

Er ging in het ontwerp heel wat aandacht naar de creatie van drie mariene reservaten, het instellen van een vrijwaringszone van zes nautische mijl vanaf de kust waar geen nieuwe vaste constructies mogen geplaatst worden, de vrijwaringszone voor toekomstige *repowering* en het afschaffen van vier zones voor commerciële en industriële activiteiten. Het nieuw ontwerp roept blijkbaar vragen op over de mogelijkheden voor innovatieve activiteiten op de Belgische Noordzee.

Uit de bevraging kwamen enkele voorstellen naar voor: een herevaluatie die onderzoekt op welke manier ruimte kan worden gecreëerd voor economische ontwikkelingen die bijdragen aan duurzaamheid, de inperking van infrastructuurvrije zones naar drie nautische mijl, met uitzondering voor economische activiteiten binnen deze zone en een gelijk speelveld voor alle economische actoren.

Wat is de stand van zaken met betrekking tot het nieuw marien ruimtelijk plan 2026-2034? Wat is het tijdspad voor de komende maanden? Welke aanpassingen werden reeds aangebracht aan het ontwerp n.a.v. de uitgebreide openbare raadpleging van vorig jaar? Hoe evalueert de minister tenslotte de kritische adviezen, o.a. over de mogelijkheden voor innovatieve activiteiten op de Belgische Noordzee?

officiellement été déclaré “mixte”), dans le but d’accélérer les procédures d’assentiment au sein des parlements. Le groupe de travail Traités mixtes a attiré l’attention des Régions et des Communautés sur le caractère urgent de ce dossier. Quel est l’état d’avancement de celui-ci?

Quand une décision définitive sera-t-elle prise sur le lieu d’installation du secrétariat (compte tenu notamment de la candidature chilienne)? Le gouvernement prévoit-il d’octroyer un soutien financier à ce secrétariat?

M. Ravyts formule également certaines observations concernant le Plan d’aménagement des espaces marins 2026-2034. Le PAEM actuel porte sur la période 2020-2026. Conformément à la loi sur la protection du milieu marin, le prochain PAEM couvrira un cycle de huit ans, de 2026 à 2034. Après l’élaboration d’un avant-projet, plusieurs réunions de travail ont eu lieu, ces deux dernières années, au sein d’une “Commission consultative”, afin de préparer un avis formel. Cet avis a permis de modifier l’avant-projet et d’établir un projet final. Du 28 mai au 27 août 2024, le grand public a pu formuler des commentaires sur ce projet dans le cadre d’une consultation publique.

Le projet accorde une grande attention à la création de trois réserves marines, à l’établissement d’une zone de protection de six milles nautiques à partir de la côte dans laquelle aucune nouvelle infrastructure fixe ne pourra être installée, à la zone de protection destinée au futur *repowering* et à la suppression de quatre zones pour les activités commerciales et industrielles. Le nouveau projet soulève visiblement des questions en ce qui concerne les possibilités d’activité innovante en mer du Nord belge.

Quelques propositions ont émergé de la consultation: une réévaluation qui examine les moyens de prévoir un espace pour les développements économiques qui contribuent à la durabilité, la réduction des zones sans infrastructures à trois milles nautiques avec des exceptions pour les activités économiques à l’intérieur de cette zone, et des conditions de concurrence équitables pour tous les acteurs économiques.

Quel est l’état d’avancement du nouveau Plan d’aménagement des espaces marins 2026-2034? Quel est le calendrier pour les mois à venir? Quelles modifications ont-elles déjà été apportées au projet à la suite de la consultation publique à grande échelle de l’année dernière? Enfin, comment la ministre évalue-t-elle les critiques que les avis ont notamment formulées au sujet des possibilités d’activité innovante en mer du Nord belge?

Daarnaast blijft ook de verontreiniging van de zee door menselijke activiteiten een groot probleem voor de maritieme wateren van de Europese Unie (EU). De Europese Rekenkamer bracht begin maart een nieuw rapport uit over de mariene verontreiniging vanaf schepen in de EU. De Rekenkamer is van mening dat de EU-regels om verontreiniging van schepen aan te pakken algemeen zijn verbeterd, maar dat de uitvoering en handhaving tekortkomingen vertonen, en dat er onvoldoende gegevens waren om de resultaten te meten.

Het Europees Agentschap voor Maritieme Veiligheid voorziet in instrumenten waarmee de lidstaten de verontreiniging vanaf schepen kunnen aanpakken, maar die benutten deze middelen onvoldoende. Een concreet voorbeeld hiervan is de Europese dienst voor satelliettoezicht op olie lekkages (*CleanSeaNet*), die verantwoordelijk is voor het toezicht op en de vroegtijdige opsporing van mogelijke gevallen van verontreiniging.

Ook België zou op minder dan de helft van de waarschuwingen reageren en maar zeer beperkt de gevallen bevestigen. Dit is onder meer te wijten aan het tijdsverloop tussen de opname van het satellietbeeld en de daadwerkelijke controle van de verontreiniging. Tevens blijkt dat de uitvoering en handhaving van de EU-wetgeving ter bestrijding en voorkoming van verontreiniging vanaf schepen nog steeds tekortschiet.

De lidstaten halen de verplichte streefcijfers voor scheepsinspecties veelal niet. Tegelijk brengt het rapport aan het licht dat de EU-Kaderrichtlijn Mariene Strategie beperkingen heeft op het gebied van de monitoring van verontreiniging vanaf schepen, vooral wat betreft het koppelen van mariene verontreiniging en het zwerfvuil aan de oorsprong ervan. Wat is de reactie van de minister van de Noordzee op dit rapport? Wat zijn de Belgische cijfers rond het gebruik van het EU-instrument *CleanSeaNet* (opsporing via satellieten)?

Klopt het dat voor de door de Rekenkamer onderzochte tijdspanne slechts 21 % van de waarschuwingen door België werd gecontroleerd? Hoeveel sancties werden in ons land tegen inbreuken (lozing van verontreinigende stoffen, weggegooid vistuig enzovoort) tijdens de periode 2019-2025 opgelegd, en hoeveel keer werd er effectief overgegaan tot strafrechtelijke vervolging?

Wat betreft de Mijncode werd vorig jaar binnen de ISA een eerste lezing van de geconsolideerde tekst afgewerkt. Deze besprekingen hadden onder meer betrekking op de milieueffectbeoordelingsprocedure, het cultureel erfgoed onder water en het inspectiemechanisme. Ook

En outre, la pollution marine due aux activités humaines reste un problème majeur pour les eaux maritimes de l'Union européenne (UE). La Cour des comptes européenne a publié début mars un nouveau rapport sur la pollution marine causée par les navires dans l'UE. Elle estime que la réglementation de l'UE en matière de lutte contre la pollution causée par les navires s'est généralement améliorée, mais qu'il existe des insuffisances concernant la mise en œuvre et le respect de cette réglementation, ainsi qu'un manque de données permettant de mesurer les résultats.

L'Agence européenne pour la sécurité maritime met à la disposition des États membres des outils pour lutter contre la pollution causée par les navires, mais ces États n'y ont pas suffisamment recours. Un exemple concret à cet égard est le Système européen de surveillance par satellite pour la détection des rejets d'hydrocarbures (*CleanSeaNet*), qui est chargé de la surveillance et de la détection précoce des incidents de pollution potentiels.

La Belgique, notamment, donnerait suite à moins de la moitié des alertes et ne confirmerait que des cas très limités. Cela s'explique en partie par le temps qui s'écoule entre la prise d'images satellite et le contrôle effectif de la pollution. Il apparaît également que la mise en œuvre et le respect de la législation européenne visant à combattre et à prévenir la pollution causée par les navires restent insuffisants.

La plupart des États membres ne parviennent pas à atteindre les objectifs fixés en matière d'inspection des navires. Dans le même temps, le rapport met en évidence que la directive-cadre Stratégie pour le milieu marin de l'UE présente des limites en termes de surveillance de la pollution causée par les navires, en particulier pour ce qui est de retracer l'origine de la pollution marine et des déchets. Comment la ministre de la mer du Nord réagit-elle face à ce rapport? Quels sont les chiffres belges en matière d'utilisation de l'outil européen *CleanSeaNet* (détection par satellite)?

Est-il exact que, pour la période examinée par la Cour des comptes européenne, seuls 21 % des signalements ont donné lieu à un contrôle par la Belgique? Combien d'infractions (rejet de polluants, matériel de pêche jeté à la mer, etc.) ont-elles été suivies d'une sanction par notre pays au cours de la période 2019-2025, et combien de poursuites pénales ont-elles été effectivement engagées?

En ce qui concerne le Code minier, une première lecture du texte consolidé a été réalisée par l'AIFM l'année dernière. Ces discussions ont notamment porté sur la procédure d'évaluation des incidences sur l'environnement, le patrimoine culturel subaquatique et le

het verslag van de Juridische en Technische Commissie werd besproken, waarbij onder meer de vooruitgang op het vlak van milieudrempelwaarden en de ontwikkeling van een gestandaardiseerde aanpak voor regionale milieubeheerplannen (REMP) werd geprezen. België is in 2025 opnieuw lid van de Council van de ISA.

Het regeerakkoord stelt dat ons land inspanningen zal leveren om de structuur en werking van de ISA te hervormen door middel van een transparant, verantwoordelijk, inclusief en milieuvriendelijk regelgevend kader. Vorig jaar werd een nieuw Belgisch kader rond diepzeemijnbouw goedgekeurd. België erkent het potentiële belang van diepzeemijnbouw voor de economie, maar wil er evenzeer voor zorgen dat deze activiteiten op een verantwoorde manier worden uitgevoerd, met respect voor het mariene milieu.

Dit initiatief houdt geen beslissing in over het al dan niet exploiteren van de diepzee, maar legt wel een duidelijk kader vast waarbinnen de exploitatie kan gebeuren. Het is belangrijk dat België beschikt over een sterk regelgevend kader waaraan in de toekomst eventuele aanvragen kunnen worden getoetst.

De Belgische houding tegenover diepzeemijnbouw was tot nog toe driedig. Ons land wil dat er een sterk wetgevend kader komt met betrekking tot de diepzee-mijnbouw (met milieuverantwoorde regels, voorschriften en procedures), dat er meer onderzoek gebeurt naar de milieueffecten ervan, en dat 30 % van de oceanen beschermd wordt.

Kan de minister enige toelichting verstrekken over de huidige stand van zaken rond de Mijncode? Wat zijn de inhoudelijke positiebepalingen van België rond het aspect diepzeemijnbouw binnen de Council van de ISA tussen 17 en 28 maart 2025? Blijft ook deze regering achter het driedigste standpunt van de vorige regering staan?

De heer Hervé Cornillie (MR) is ervan overtuigd dat de Noordzee van strategisch belang is, en niet alleen voor West-Vlaanderen of voor de Vlamingen. Het gaat om een belangrijk dossier voor heel België. Als burgemeester van een stad in Henegouwen, waar zich veel datacenters bevinden, is hij zich bewust van het belang van een gewaarborgde energiebevoorrading en betaalbare energie, niet alleen voor de bedrijven maar ook voor de burgers.

De prioritaire pijlers van de beleidsverklaring omvatten de civiele en militaire veiligheid, de economie,

mécanisme d'inspection. Le rapport de la Commission juridique et technique a également été examiné, ce qui fut notamment l'occasion de saluer les progrès réalisés en matière de seuils environnementaux et le développement d'une approche standardisée pour les plans régionaux de gestion de l'environnement (REMP). La Belgique est de nouveau membre du Conseil de l'AIFM en 2025.

L'accord de gouvernement précise que notre pays s'efforcera de réformer la structure et le fonctionnement de l'AIFM au moyen d'un cadre réglementaire transparent, responsable, inclusif et respectueux de l'environnement. Un nouveau cadre belge relatif à l'exploitation minière des fonds marins a été approuvé l'année dernière. La Belgique reconnaît l'intérêt potentiel de l'exploitation minière des fonds marins pour l'économie, mais elle tient tout autant à s'assurer que ces activités soient menées de manière responsable, dans le respect de l'environnement marin.

Cette initiative n'implique encore aucune décision sur l'exploitation ou non des fonds marins, mais vise à instaurer un cadre clair dans lequel l'exploitation pourra avoir lieu. Il importe que la Belgique dispose d'un cadre réglementaire solide permettant d'évaluer toute demande formulée à l'avenir.

Jusqu'à présent, la position de la Belgique à l'égard de l'exploitation minière des fonds marins comportait trois volets. Notre pays souhaite un cadre législatif solide concernant l'exploitation minière des fonds marins (assorti de règles, prescriptions et procédures visant au respect de l'environnement), davantage de recherches consacrées aux incidences de cette exploitation sur l'environnement et la protection de 30 % des océans.

La ministre pourrait-elle faire le point sur les développements concernant le Code minier? Quelles sont les positions qui ont été défendues la Belgique au sein du Conseil l'AIFM, entre le 17 et le 28 mars 2025, concernant l'exploitation minière des fonds marins? Ce gouvernement fait-il sienne la position comportant trois volets du gouvernement précédent?

Monsieur Hervé Cornillie (MR) est convaincu du fait que la Mer du Nord a une importance stratégique, et pas seulement pour la Flandre occidentale ou les Flamands. C'est un dossier important pour toute la Belgique. En tant que bourgmestre d'une ville du Hainaut, où il y a beaucoup de centres de données, il est conscient que la garantie d'approvisionnement en énergie et l'accessibilité d'énergie, non seulement pour les entreprises mais aussi pour les citoyens, est primordiale.

Les axes prioritaires concernent la sécurité civile et militaire, l'économie, ainsi que la gestion durable de

alsook het duurzaam beheer van het zeemilieu. Inzake de veiligheid van de zeeroutes stelt de spreker vast dat de nieuwe bedreigingen met name goederen, de communicatie-infrastructuur en de cyberveiligheid betreffen. Welke concrete maatregelen beoogt de minister ter zake te treffen?

De spreker vestigt ook de aandacht op de havens, de toegangspoorten tot het nationaal en zelfs Europees grondgebied voor heel wat perfect legale waren, maar ook voor illegale producten, drugs en namaakgoederen. Hij wijst erop dat, naast de grote zeehavens, steeds vaker ook kleine havens te maken krijgen met onveiligheid ingevolge bepaalde activiteiten. Er rijzen vragen over de bewaking. In dat verband worden nieuwe akkoorden aangekondigd. Zou de minister kunnen toelichten om welke akkoorden het gaat?

Een tweede strategische pijler, naast de veiligheid, betreft het milieu of beter gezegd de economie in een context van ecologische transitie. De minister heeft het over de ontwikkeling van nieuwe zones voor industriële en commerciële activiteiten. Dat doet toch enige vragen rijzen, want hoe kan men nieuwe economische en industriële zones op zee ontwikkelen?

Nog steeds inzake economie zij erop gewezen dat een verzekerde, gewaarborgde energiebevoorrading en betaalbare energie enorm belangrijk zijn voor de bedrijven en de burgers. De spreker brengt in herinnering dat de dossiers met betrekking tot de Noordzee een essentieel onderdeel vormen van de beoogde energiemix.

Met bijzondere aandacht wordt de voortgang van de offshore projecten gevolgd, met name wat de Prinses Elisabethzone betreft. Men mag echter niet over het hoofd zien dat elke ontwikkeling zal worden doorgerekend in de energiefactuur van onze medeburgers en onze bedrijven.

Eveneens op het stuk van economie is het de bedoeling de scheepvaartsector in België slagkrachtiger te maken. De meeste schepen varen thans onder buitenlandse vlag, voornamelijk om belastingredenen. Welke fiscale maatregelen stelt de minister in uitzicht om de scheepvaartsector meer slagkracht te verlenen en welke projecten met betrekking tot innovatie heeft ze daartoe voor ogen?

Zou de minister inzake de milieupijler kunnen toelichten wat ze beoogt te ondernemen om tegen 2030 het herstel van de natuur in 20 % van de mariene gebieden te garanderen? Hoe zal worden samengewerkt met de deelstaten in het raam van Natura 2000?

l'environnement maritime. Pour ce qui est de la sécurité, la sécurité des routes maritimes, les nouvelles menaces concernent notamment les marchandises, les infrastructures de communication et la cybersécurité. Quelles sont les mesures concrètes que la ministre veut prendre à cet égard?

Il y a également la question des ports, qui constituent des portes d'entrée sur le territoire national et même européen d'une série de marchandises tout à fait régulières, mais aussi de produits illégaux, de stupéfiants ou de contrefaçons. Et à côté des grands ports, il y a aussi de plus en plus de petits ports qui sont confrontés à l'insécurité de certains types d'activités. Des questions de surveillance se posent également. À ce titre, de nouveaux accords sont annoncés. La ministre peut-elle dire de quels accords il s'agit?

Ensuite, au-delà de la sécurité, il y a un deuxième axe stratégique, à savoir celui de l'environnement, ou plutôt l'économie dans un contexte de transition environnementale. La ministre a évoqué le développement de nouvelles zones industrielles et commerciales. C'est une question qui interpelle parce qu'il s'agit de savoir comment on peut développer de nouvelles zones économiques et industrielles en mer.

Toujours en matière d'économie, il faut souligner l'importance d'un approvisionnement assuré et garanti d'énergie aux entreprises et aux citoyens, mais également aussi d'une énergie à un tarif abordable. Il convient de rappeler que les dossiers de la mer du Nord sont fondamentaux dans le cadre du mix énergétique qu'on va instaurer.

Dans ce sens, les nouveaux projet offshore semblent tout à fait intéressant à suivre, notamment les développements dans la zone Princesse Élisabeth. Mais il ne faut pas oublier que tout développement se répercute sur la facture de nos concitoyens et de nos entreprises.

Toujours en matière économique, on veut renforcer le secteur maritime en Belgique. On sait que la plupart des bateaux battent pavillon étranger, essentiellement pour des raisons fiscales. Quelles sont les mesures fiscales que la ministre envisage pour renforcer le secteur maritime, et en termes d'innovation, quelles sont les pistes de projets qu'elle a en tête pour rencontrer cet objectif?

Sur le plan environnemental, la ministre peut-elle préciser quelles actions seront entreprises pour les 20 % de zones maritimes dédiées à la nature? Quelle coopération sera mise en place avec les entités fédérées en ce qui concerne Natura 2000?

De minister heeft het in haar beleidsverklaring ook over aquacultuur. Wat voor weerslag zouden de aquacultuurprojecten kunnen hebben op het marien ecosysteem en, omgekeerd, wat voor weerslag zou de huidige waterkwaliteit kunnen hebben op de productie van die aquacultuur?

In de beleidsverklaring komen ook de “noodzakelijke toegang tot voldoende kritische mineralen” en de diepzeemijnbouw aan bod. Valt zulks te rijmen met respect voor het marien milieu en de doelstellingen op het stuk van bescherming van natuur en biodiversiteit?

Hoe beoogt België tot slot een voorstrekkeursrol te blijven spelen in het *Greater North Sea Basin Initiative*?

Mevrouw Marie Meunier (PS) wil het in de eerste plaats hebben over de veiligheidsaspecten. In de beleidsverklaring staat het volgende: “De federale overheid zal haar verantwoordelijkheid nemen omtrent de ondersteuning en opvolging van de veiligheidstaken die aan de Havenkapiteindiensten werden toegewezen. (...) In de toekomst zou ook Defensie hierbij kunnen worden betrokken. Op basis van deze analyse werken we samen met het Nationaal Crisiscentrum de nodige uitvoeringsbesluiten uit.”

Waarin zal de rol van de federale overheid precies bestaan en wat wordt de taakverdeling tussen de politie en Defensie binnen het MIK? Is er voorzien in bijkomende middelen? De beleidsverklaring heeft het ook over cyberdreigingen en hybride dreigingen. Zijn er plannen om onze inlichtingendiensten in dat verband extra middelen te geven?

Defensie speelde een belangrijke rol in de monitoring van onze kusten, met name bij de bescherming van het milieu (de lozingen). De arizonameerderheid is echter van plan de toekomstige drones van Defensie, die vooral werden aangeschaft voor monitoringopdrachten, van wapens te voorzien. Wordt er nagedacht over bijkomende informatiedrones? Wat is de rol van de Belgica II in de bescherming van het milieu, aangezien het schip al meerdere maanden vastligt in de haven?

Wat het milieu betreft, vond er op 10 maart laatstleden, op 20 kilometer ten oosten van Engeland, een aanvaring plaats tussen een containerschip (Solong) en een door het Amerikaanse leger bevrachte olietanker (Stena Immaculate). Een bemanningslid van de Solong is vermoedelijk overleden. De Stena Immaculate vervoerde ongeveer 220.000 vaten vliegtuigbrandstof en een van de tanks scheurde bij de aanvaring. Hoe staat het met het onderzoek naar de oorzaken van die aanvaring? Hoe werkt België samen met de Britse autoriteiten? Welke maatregelen worden er genomen om vervuiling tegen

L'aquaculture est un point évoqué dans la note de politique générale. Quel pourrait être l'impact sur l'écosystème marin des projets en matière d'aquaculture, et à l'inverse, quel pourrait être l'impact de la qualité des eaux aujourd'hui sur la production que l'aquaculture pourrait mener?

Aussi, la note de politique générale évoque clairement l'extraction minérale. Est-ce que cet objectif est compatible avec le respect du cadre marin et les objectifs environnementaux de protection de la nature?

Pour terminer, comment la Belgique veut-elle jouer un rôle majeur dans la *Greater North Sea Basin Initiative*?

Madame Marie Meunier (PS) revient tout d'abord sur les aspects liés à la sécurité. L'exposé d'orientation indique que “l'autorité fédérale prendra ses responsabilités en ce qui concerne le soutien et le suivi des tâches de sécurité confiées aux services de capitainerie. [...] À l'avenir, la Défense pourrait également être impliquée dans cet exercice. Sur la base de cette analyse, nous élaborerons, en collaboration avec le Centre de crise national, les arrêtés d'exécution nécessaires.”

Quel sera précisément le rôle du fédéral et quelle sera la répartition des tâches entre la police et la Défense au sein de la CIM? Des moyens additionnels sont-ils prévus? La note évoque aussi les cybermenaces et les menaces hybrides. Des moyens additionnels en ce sens pour nos services de renseignements sont-ils prévus?

La Défense jouait un rôle important dans la surveillance de nos côtes, notamment dans la protection de l'environnement (les dégazages). La majorité Arizona a cependant prévu d'armer les futurs drones de la Défense qui avaient surtout été acquis pour des missions de surveillance. Une réflexion est-elle lancée pour des drones d'information supplémentaires? Quel est le rôle du Belgica II dans la protection de l'environnement, alors qu'il est cloué au port depuis plusieurs mois?

Pour ce qui concerne les aspects liés à l'environnement, une collision s'est produite le 10 mars dernier, à 20 kilomètres à l'est de l'Angleterre, entre un porte-conteneurs (le Solong) et un pétrolier affrété par l'armée américaine (le Stena Immaculate). Un membre de l'équipage du Solong est présumé mort. Le Stena Immaculate transportait environ 220.000 barils de carburant d'aviation et un des réservoirs a été brisé dans la collision. Où en est l'enquête sur les raisons de cette collision? De quelle manière la Belgique collabore-t-elle avec les autorités britanniques? Quelles mesures sont

te gaan en de impact op het milieu te beperken? Hoe schat men het risico op gevolgen van de olieramp voor het zeeleven en de biodiversiteit in?

Wat de energiekwesties betreft, vormt offshore energie een belangrijk onderdeel van de huidige energiemix en die van de toekomst. In dat opzicht stelt de beleidsverklaring dat de regering wil inzetten “op de verdere en toekomstgerichte ontwikkeling van offshore windenergie op de Noordzee”. Net als in de beleidsverklaring van de minister van Energie ontbreken echter acties en details over hoe de regering van plan is de offshore energie-opwekking uit te breiden, zowel binnen als buiten onze territoriale wateren. Kan de minister dan ook verduidelijken welke acties er gepland zijn?

Over het belangrijke dossier van het energie-eiland moet tegen eind maart een beslissing zijn genomen. Heeft de regering een beslissing genomen over de configuratie van dat eiland? Hoe is ze van plan de interconnectie tussen ons land en onze verschillende partners te verbeteren?

Volgens de heer Julien Ribaud (PVDA-PTB) wordt de Noordzee vooral gezien vanuit een economisch en veiligheidsperspectief. Die kwesties zijn zeker cruciaal, maar de Noordzee is veel meer dan alleen een economische motor. Het is een kwetsbaar ecosysteem dat steeds meer onder druk komt te staan door menselijke activiteiten.

Zoals de minister aanhaalde, is de Noordzee ook “een ecologische mariene schatkamer”. De minister vermeldt terloops de cruciale kwestie van het natuurbehoud en -herstel, maar dat thema verdient een veel centralere plaats. Waarom wordt die kapitale kwestie niet met dezelfde ambitie en vooral met een even concrete visie benaderd als economie en veiligheid?

De bereidheid van de minister om samen te werken met de andere ministers en met de gewesten moet worden toegejuicht. Enkel via een doeltreffende samenwerking zal men er immers in slagen om te zorgen voor een kustlijn die bestand is tegen de klimaatverandering en die rijk is aan biodiversiteit, alsook om de energietransitie tot een succes te maken zonder dat zulks ten koste gaat van de natuur. Ook om een evenwicht te vinden tussen economische ontwikkeling en het behoud van ecosystemen, is dergelijke aanpak onontbeerlijk.

De regering werkt momenteel aan het derde Marien Ruimtelijk Plan. Het is absoluut noodzakelijk dat dat plan een netwerk van mariene reservaten omvat dat minstens 10 % van de Belgische Noordzee beslaat, waarbij in het kustgebied polders, duinen, stranden en zandbanken

prises pour lutter contre la pollution et limiter les incidences sur l'environnement? Quelle évaluation fait-on du risque de marée noire d'incidence pour la vie maritime et la biodiversité?

Concernant les questions énergétiques, l'énergie offshore est un élément important du mix énergétique actuel et futur. Dans ce sens, l'exposé d'orientation veut “s'engager en faveur du développement futur de l'énergie éolienne offshore en mer du Nord”. Comme dans la note d'orientation du ministre de l'Énergie, on ne retrouve toutefois pas d'actions et de précisions sur la manière dont on compte renforcer l'énergie offshore, tant au sein de nos eaux territoriales qu'en dehors de celles-ci. La ministre peut-elle dès lors expliquer les actions prévues?

L'important dossier de l'île énergétique doit être tranché pour la fin du mois de mars. Le gouvernement a-t-il pris une décision concernant la configuration de cette île? Comment compte-t-il renforcer les interconnexions entre notre pays et nos différents partenaires?

Pour monsieur Julien Ribaud (PVDA-PTB) la Mer du Nord est avant tout envisagée sous un prisme économique et sécuritaire. Ces enjeux sont certes cruciaux, mais elle est bien plus qu'un moteur économique. C'est un écosystème fragile, soumis à une pression croissante des activités humaines.

Comme le rappelle la ministre, “c'est un trésor écologique”. Elle effleure la question cruciale de la conservation et de la restauration de la nature, qui mériterait une place bien plus centrale. Pourquoi cet enjeu essentiel n'est-il pas traité avec la même ambition et surtout avec une vision aussi concrète que l'économie et la sécurité?

Il faut saluer la volonté de la ministre de collaborer avec les autres ministres ainsi qu'avec les Régions, car seule une coopération efficace permettra d'assurer un littoral résilient face au changement climatique et riche en biodiversité, de réussir la transition énergétique sans sacrifier la nature, et de trouver un équilibre entre développement économique et préservation des écosystèmes.

Le gouvernement élabore actuellement le troisième plan d'aménagement maritime. Il est impératif que ce plan intègre un réseau de réserves marines couvrant au moins 10 % de la Mer du Nord belge, avec une connectivité côtière maximale reliant les polders, dunes, plages

maximaal met elkaar verbonden moeten zijn. Zullen die elementen worden opgenomen in het volgende Marien Ruimtelijk Plan?

België laat zich erop voorstaan *blue leader* te zijn. Dat leiderschap moet worden omgezet in concrete acties, niet alleen in toezeggingen op papier. Om de beschermde mariene gebieden daadwerkelijk te beschermen, is een duidelijk beheersplan nodig, met concrete doelstellingen en een specifiek budget, dat tegen 2025 moet worden geïmplementeerd. Daarnaast moet ook de reële ambitie worden nagestreefd om tegen 2030 20 % van de mariene gebieden te herstellen.

Dat houdt in dat binnen de Natura 2000-gebieden een marien reservaat moet worden gecreëerd waar bescherming van de natuur de enige doelstelling vormt. Voorts moet daartoe alle offshore infrastructuur verplicht een natuurvriendelijk ontwerp krijgen, berustend op de beginselen inzake kringlooeconomie. De doelstelling vereist bovendien dat ten minste 1 % van de offshore investeringen wordt toegewezen aan infrastructuur die de biodiversiteit bevordert.

De zones voor commerciële en industriële activiteiten (CIA) op zee worden noch door de sector, noch door alle belanghebbenden gesteund. Slechts één project werd ingediend in een CIA-zone van het vorige marien plan. Tijdens het overleg over de aquacultuur kwam geen enkel nieuw verzoek naar voren.

Mariene aquacultuur heeft, met name wanneer ze op grote schaal wordt bedreven, een aanzienlijke impact op het milieu. Zulke activiteiten zouden kunnen plaatsvinden buiten de Natura 2000-gebieden, in andere bestaande multifunctionele ruimten. Waarom gaat men dan toch voort met de voormelde zones, ondanks het gebrek aan vraag en ondanks de impact ervan op de biodiversiteit?

De energietransitie is een prioriteit, maar in dat verband moet de capaciteit van mariene ecosystemen worden gerespecteerd. België is een pionier in offshore windenergie en moet een voorbeeld stellen door te bewijzen dat energieontwikkeling en bescherming van de biodiversiteit hand in hand kunnen gaan.

Dat betekent dat de ontwikkeling van offshore windenergie gepaard moet gaan met ecologische herstelinspanningen. Hoe denkt de minister dat evenwicht te waarborgen?

Lange tijd was de diepzee een *terra incognita*, een mysterieuze, bijna onaangetaste wereld. Vandaag vraagt die grens echter, onder druk van de groeiende behoefte aan kritieke metalen voor de groene transitie, voor artificiële intelligentie en voor defensie. De

et bancs de sable. Est-ce que ces éléments feront partie du prochain plan maritime?

Notre pays se revendique Blue Leader. Ce leadership doit se traduire par des actions concrètes, pas seulement par des engagements sur le papier. Une protection efficace des zones marines protégées exige un plan de gestion clair avec des objectifs concrets et un budget dédié, à mettre en œuvre d'ici 2025, ainsi qu'une ambition réelle pour restaurer 20 % des zones marines d'ici 2030.

Cela implique la création d'une réserve marine au sein des zones Natura 2000, dédiée exclusivement à la protection de la nature, l'obligation pour toute infrastructure offshore d'intégrer un design respectueux de la nature et les principes de l'économie circulaire, ainsi que l'allocation d'au moins 1 % des investissements offshore à des infrastructures favorisant la biodiversité.

Les zones dédiées aux activités commerciales et industrielles en mer ne sont soutenues ni par le secteur ni par l'ensemble des parties prenantes. Un seul projet a été soumis dans une zone AIC du précédent plan maritime. Aucune nouvelle demande n'a émergé lors des consultations sur l'aquaculture.

L'aquaculture marine, notamment celle menée à grande échelle, a un impact environnemental considérable. Son développement pourrait se faire en dehors des zones Natura 2000, dans d'autres zones multifonctionnelles existantes. Pourquoi poursuit-on ces zones malgré l'absence de demande et leur impact sur la biodiversité?

La transition énergétique est une priorité, mais elle doit respecter la capacité des écosystèmes marins. La Belgique est pionnière dans l'éolien offshore et doit montrer l'exemple en prouvant que développement énergétique et protection de la biodiversité peuvent aller de pair.

Cela signifie que le développement de l'éolien offshore doit s'accompagner d'un effort de restauration écologique. Comment la ministre compte-elle garantir cet équilibre?

Pendant longtemps, les grands fonds marins étaient une *terra incognita*, un monde mystérieux, presque intact. Mais aujourd'hui, sous la pression des besoins croissants en métaux critiques pour la transition verte, l'intelligence artificielle et la défense, cette frontière recule.

mangaan-, nikkel- en kobaltreserves die zich tussen 4000 en 6000 meter diepte bevinden, zijn zeer gewild.

De Internationale Zeebodemautoriteit vergadert momenteel in Jamaica om een wetgevingskader voor de ontginning daarvan op te stellen. Wie zal er voordeel halen uit die ontgonnen grondstoffen? Hoe zal de milieu-impact worden ingeschat en opgevolgd? Onder welke voorwaarden kan een vergunning worden ingetrokken?

Over die complexe kwesties wordt al jarenlang gediscussieerd en het zal nog wel even duren voordat de Mining Code klaar is. Intussen roepen wetenschappers, ngo's en maar liefst 32 landen op tot een moratorium, omdat uit wetenschappelijk onderzoek blijkt dat diepzeemijnbouw ongeziene schade kan toebrengen aan ecosystemen.

Er is onvoldoende kennis over de diepzeebodem. Het staat daarentegen buiten kijf dat diepzeemijnbouw permanente en onomkeerbare schade zou veroorzaken en het ecosysteem zou aantasten. Een moratorium is dus hoognodig.

Er is te weinig geweten om het risico te nemen die ecosystemen te verstoren, en wat wel bekend is, noopt tot de grootste voorzichtigheid. Desondanks blijft de beleidsverklaring ter zake zeer vaag. Er is sprake van impliciete steun van België voor diepzeemijnbouw, maar de door de vorige regering opgelegde voorwaarden worden niet overgenomen. Het belang van voorafgaand wetenschappelijk onderzoek is dus uit het officiële discours verdwenen.

Dat is een zorgwekkende evolutie. Wat zal het officiële standpunt van België zijn tijdens de komende onderhandelingen over de Mining Code? Waarom wordt het voorbeeld niet gevolgd van landen als Frankrijk, die oproepen tot een moratorium op diepzeemijnbouw? Dat standpunt wordt gedeeld door industriereuzen zoals BMW, Renault, Volvo, Google en Samsung, maar ook door de Europese visserijsector, die zich bewust is van de gevolgen voor mariene ecosystemen.

Als men de bescherming van de oceanen ernstig neemt, moeten er consequente maatregelen worden genomen. Oceanen spelen immers een essentiële rol bij de productie van zuurstof, de opslag van koolstof en de visvangst. Het herstel van de beschermde gebieden op zee, zoals de in kritieke toestand verkerende zones in de Noordzee, is levensbelangrijk en moet worden gewaarborgd. De minister heeft het over een herstel van 20 %, maar welke concrete middelen zullen daartoe worden ingezet?

Entre 4.000 et 6.000 mètres sous l'eau, les réserves de manganèse, nickel et cobalt attirent les convoitises.

Actuellement, l'Autorité Internationale des Fonds Marins se réunit en Jamaïque pour définir un cadre législatif à cette exploitation. Qui bénéficiera des richesses extraites? Comment sera évalué et contrôlé l'impact environnemental? Dans quelles conditions pourra-t-on révoquer une licence?

Ces discussions complexes durent depuis des années, et il faudra encore quelque temps avant que le Mining Code ne soit finalisé. Entre-temps des scientifiques, des ONG et pas moins de 32 pays appellent à un moratoire, puisque les recherches scientifiques indiquent que l'exploitation minière en haute mer pourrait causer des dommages sans précédent aux écosystèmes.

Nos connaissances sur les grands fonds marins sont insuffisantes. En revanche, il est certain que l'exploitation minière causerait des dommages permanents et irréversibles, détruisant l'écosystème. Nous avons donc un besoin urgent d'un moratoire.

Nous en savons donc trop peu pour prendre le risque de toucher à ces écosystèmes, et ce que nous savons nous oblige à la plus grande prudence. Malgré cela, la déclaration politique actuelle reste très vague. Elle suggère un soutien implicite de la Belgique à l'exploitation minière en haute mer, sans reprendre les conditions imposées par le gouvernement précédent. Ainsi, la nécessité de mener des recherches scientifiques préalables a disparu du discours officiel.

Il s'agit d'une évolution inquiétante. Quelle sera la position officielle de la Belgique lors des prochaines négociations sur le Mining Code? Pourquoi ne pas suivre l'exemple de pays comme la France, qui plaident pour un moratoire sur l'exploitation des grands fonds marins? Cette position est soutenue par des géants industriels comme BMW, Renault, Volvo, Google et Samsung, ainsi que le secteur européen de la pêche, conscient des conséquences pour les écosystèmes marins.

Si on veut être sérieux avec la préservation des océans, qui jouent un rôle essentiel dans la production d'oxygène, le stockage du carbone et la pêche, il est temps d'agir avec cohérence. Il faut garantir la restauration des zones marines protégées essentielle pour les zones marines protégées de la mer du Nord, étant donné leur état critique actuel. La ministre parle d'une restauration de 20 %, mais quels moyens concrets seront mobilisés pour y parvenir?

Het stilliggen van het schip Belgica II belemmert cruciale wetenschappelijke projecten. De situatie zou zo snel mogelijk worden opgelost, klinkt het. Wat is de minister van plan om die situatie te verhelpen?

Is de minister van plan om de Belgische ratificatie van het BBNJ-verdrag mee te delen tijdens de VN-conferentie over de oceanen in 2025? De deelstaten hebben dat verdrag echter nog steeds niet bekrachtigd. Hoever staat het daarmee? Hoe zullen ze daartoe tijdig worden aangezet?

We hebben een plicht tegenover de toekomstige generaties. We moeten namelijk duidelijk communiceren over de bedreigingen voor de oceanen, consequent zijn in onze beleidskeuzes en de energietransitie op krachtdadige wijze verzoenen met de bescherming van de biodiversiteit.

Ons land heeft de kans om op dat vlak een voorloper te zijn. We hebben de verantwoordelijkheid om maatregelen te nemen voordat multinationals ons een door winstbejag ingegeven koers opleggen die in strijd is met het collectief belang.

Volgens de heer Luc Frank (*Les Engagés*) vormt de Noordzee een fundamentele uitdaging voor heel België en voor de Belgische handel. Een aanzienlijk deel van de Belgische export verloopt via de haven van Antwerpen en de Noordzee is een strategische in- en uitgangspoort voor onze economie. Bovendien is de Noordzee een belangrijk handelsknooppunt voor de hele wereld, want ze wordt door veel schepen doorkruist.

De minister heeft in het begin van haar beleidsverklaring het veiligheidsaspect besproken. Ter zake is coördinatie tussen de lidstaten van de Europese Unie en onze NAVO-bondgenoten onontbeerlijk. De NAVO is een belangrijk discussieplatform, in het bijzonder omdat onze partner Groot-Brittannië er deel van uitmaakt. "Tot slot onderhouden we het NorthSeal data-uitwisselingsplatform", stelt de beleidsverklaring, en dat stemt de spreker tevreden.

De Noordzee is in zekere zin onze zwakke plek. In het oosten en in het noorden vormen Nederland, Duitsland en de andere landen die België omringen als het ware een schild, maar bedreigingen kunnen altijd via de zee komen en het zou van naïviteit getuigen dat risico te onderschatten. De recente internationale gebeurtenissen herinneren ons eraan dat de maritieme en onderzeese infrastructuur kwetsbare aanvalsdoelwitten omvat.

Het belang van bijvoorbeeld onderzeese kabels en pijpleidingen wordt vaak onderschat, maar dergelijke

L'immobilisation du navire Belgica II bloque des projets scientifiques cruciaux. On parle de régler la situation "dans les meilleurs délais", mais que compte faire la ministre pour débloquer cette situation?

Pour ce qui concerne la ratification du traité BBNJ, la ministre envisage de déposer la ratification belge lors de la Conférence des Nations Unies sur les océans en 2025. Mais les entités fédérées n'ont toujours pas validé ce traité. Où en est-on? Comment veut-on les mobiliser à temps?

Nous avons un devoir envers les futures générations. Un devoir de lucidité sur les menaces qui pèsent sur nos océans, un devoir de cohérence dans nos choix politiques, et un devoir de courage pour concilier la transition énergétique et la protection de la biodiversité.

Nous avons l'opportunité d'être un leader exemplaire dans le domaine. Nous avons la responsabilité d'agir avant que des multinationales ne nous imposent un cap dicté par leurs profits, mais contraire à l'intérêt collectif.

Monsieur Luc Frank (*Les Engagés*) estime que la mer du Nord constitue un enjeu fondamental pour l'ensemble de la Belgique et son commerce. Nos exportations transitent largement par le port d'Anvers, et la mer du Nord est une porte d'entrée et de sortie stratégique pour notre économie. C'est aussi un nœud commercial important pour l'ensemble du monde avec un passage de navires considérable.

La ministre a commencé son exposé d'orientation politique par l'aspect sécuritaire. À ce sujet, la coordination entre les États membres de l'Union européenne et nos alliés de l'OTAN est indispensable. L'OTAN est une plateforme de discussion importante, notamment parce que notre partenaire, la Grande-Bretagne s'y trouve. À ce titre il faut saluer la volonté d'assurer la maintenance de la plateforme Northseal.

La mer du Nord est en quelque sorte notre fenêtre de vulnérabilité. À l'est et au nord, nous bénéficions du bouclier que représentent les Pays-Bas, l'Allemagne et les pays qui nous entourent géographiquement. Mais depuis la mer, une menace peut toujours surgir, et il serait naïf de sous-estimer ce risque. Les récents événements internationaux nous rappellent combien les infrastructures maritimes et sous-marines peuvent être exposées à des attaques.

On peut penser dans ce contexte aux câbles sous-marins et aux pipelines, dont l'importance est souvent

infrastructuur vormt de basis van onze communicatie en onze digitale economie. Een gecoördineerde aanval op die infrastructuur zou onmiddellijk chaos veroorzaken in heel Europa. Daarom is een betere bescherming ervan uitermate dringend.

Het gewicht van de middelen die we onszelf geven is een substantieel aspect. Binnenkort krijgt ons land een derde patrouillevaartuig. Dat is een aanzienlijke stap vooruit. Is dat evenwel toereikend? Hoe staat het met de ontwikkeling van bewakingsdrones met meer mogelijkheden voor doeltreffende en reactieve controle van onze maritieme gebieden?

Welke bijkomende middelen worden binnen de Belgische herbewapeningsinspanning vrijgemaakt om de maritieme toegangswegen, de havens, de kabels en de pijpleidingen te beschermen? Hoe staan de zaken op het stuk van de ontwikkeling en aanschaf van bewakingsdrones? Hoe zit het met de tenuitvoerlegging van de (gewijzigde) EU-richtlijn inzake kritieke infrastructuur?

Het veiligheidsbeheer op de Noordzee zal afhangen van het succes van de samenwerking tussen verschillende diensten. Bepalend daartoe zijn het mandaat van de minister, evenals dat van de ministers van respectievelijk Binnenlandse Zaken, Defensie en Buitenlandse Zaken. Daarnaast is een rol weggelegd voor de overheidsdiensten van het Vlaamse en het federale niveau, alsook voor de buurlanden. Welke samenwerkingsstructuren bestaan er momenteel en hoe wil de minister de werking ervan verbeteren?

De heer Marc Lejeune (Les Engagés) is het eens met de minister wanneer ze de Noordzee een uiterst dringend te beschermen extra provincie noemt, maar ook een mariene schatkamer en een motor van onze welvaart. De Noordzee is inderdaad belangrijk voor de handel van het hele land en van de Europese Unie. De minister heeft het in die context over “de vergroening van de Belgische vloot”, maar welke middelen zullen daartoe worden ingezet?

De regering wil de vloot ook aantrekkelijker maken door voor rompbevrachting een vrijstelling van roerende voorheffing te hanteren. Welke impact zou die vrijstelling hebben op de federale financiën en wat zouden de verwachte ontvangsten voor de Federale Staat zijn?

In de beleidsverklaring van de minister is ook sprake van offshore windenergie. Dat is een energiebron van de toekomst die ten volle moet worden ontwikkeld. Hoe zal die ontwikkeling evenwel verlopen? Zijn er in onze territoriale wateren nog andere zones voor de opwekking van windenergie mogelijk?

sous-estimée. Ils sont le socle de nos communications et de notre économie numérique. Une attaque coordonnée contre ces infrastructures plongerait l'Europe dans un chaos immédiat, rendant d'autant plus urgent le renforcement de leur protection.

Il faut souligner l'importance des moyens dont nous nous dotons. Nous allons bientôt accueillir un troisième patrouilleur, ce qui est une avancée significative. Mais cela suffira-t-il? Qu'en est-il du développement des drones de surveillance, qui offrent des capacités accrues pour assurer un contrôle efficace et réactif de notre espace maritime?

Quels sont les moyens supplémentaires prévus pour la protection des approches maritimes, des ports, des câbles et pipelines dans le cadre du réarmement belge? Qu'en est-il du développement et des achats de drones de surveillance? Qu'en est-il de la mise en œuvre de la directive UE (modifiée) sur les infrastructures critiques?

La gestion de la sécurité en mer du Nord dépendra de la réussite de la coopération entre plusieurs services. Cela implique le mandat de la ministre, mais aussi des ministres de l'intérieur, de la défense, des affaires étrangères, ainsi que de l'administration flamande et fédérale, ou encore des pays voisins. Quelles sont les structures de coopération qui existent actuellement, et comment la ministre veut-elle améliorer leur fonctionnement?

Monsieur Marc Lejeune (Les Engagés) approuve les mots de la ministre, lorsqu'elle parle de la mer du Nord comme d'une province supplémentaire dont la protection est on ne peut plus urgente, mais aussi d'un trésor marin et un moteur de notre prospérité. C'est en effet un lieu de commerce important pour l'ensemble du pays et de l'Union européenne. Dans ce sens, la ministre parle du verdissement de la flotte maritime belge, mais quels seront les moyens mis en œuvre pour y parvenir?

Le gouvernement veut également améliorer l'attractivité de la flotte en supprimant le précompte mobilier pour les affrètements “coque nue”. Quel serait l'impact pour les finances fédérales de cette levée, et quelles seraient aussi les rentrées espérées pour l'état fédéral?

L'exposé de la ministre mentionne également l'énergie éolienne offshore. Il s'agit d'une énergie d'avenir que nous devons développer au mieux. Mais comment ce développement va-t-il avoir lieu? Est-ce que d'autres zones de production éolienne sont encore possible dans nos eaux territoriales?

Wat is de visie van de minister op het energie-eiland Prinses Elisabeth? Waar besteedt zij aandacht aan en wat is haar precieze rol in de besluitvorming aangaande de toekomst van het eiland?

In haar beleidsverklaring komt ook een sterke ambitie tot uiting voor het duurzaam beheer van de Noordzee. De oceaan werkt immers als een koolstofopslagput en is als dusdanig onmisbaar in de strijd tegen de klimaatopwarming. Bovenal vormen de oceanen een opmerkelijke biodiversiteitsreserve.

De regering is van plan om tegen 2030 20 % van de mariene gebieden te beschermen, en wil voorts, voorafgaand aan de diepzeemijnbouw, een mijncode uitwerken, alsook de samenwerking met de buurlanden opdrijven. Door de habitat- en vogelrichtlijnen werden Natura 2000-gebieden gecreëerd die 37 % van het Belgische deel van de Noordzee beslaan. De internationale doelstellingen beogen de bescherming van 30 % van de oceanen tegen 2030.

Het regeerakkoord verwijst daarnaar, met als opzet het behoud van die gebieden door middel van duurzaam beheer. Dat is een uitstekende beslissing, die in een eerste fase gericht is op het herstel van 20 % van de mariene gebieden. Welke weerslag zou de ratificatie van het *High Seas* Verdrag (of “BBNJ-verdrag”) evenwel op België en de Noordzee hebben? Wat zijn de huidige kansen om het secretariaat ervan in België te huisvesten?

De regering wil ook de Internationale Zeebodemautoriteit hervormen, met het oog op meer transparantie en een betere bescherming van het milieu. Heeft de minister al een idee van de mogelijke partners om zulks mogelijk te maken en van de wijzigingen die zij zou willen zien?

De minister wijst ook op de noodzaak van diepgaand wetenschappelijk onderzoek om diepzeemijnbouw te begrijpen en die activiteit te reguleren door een code voor goed beheer uit te werken. Het is duidelijk dat zulks moet gebeuren vóór de exploitatie van de diepzee.

Met betrekking tot de mijncode en de milieuvorwaarden voor exploitatie mag het belang van een gezonde oceaan voor het milieu, de wetenschap en de visserij niet worden vergeten. Wat zal het Belgisch standpunt op het internationale toneel zijn? Hoe zal België het broodnodige fundamenteel onderzoek over de diepzeebodem aanmoedigen?

De minister wil zich bovendien inzetten om de natuur in 20 % van de Belgische mariene gebieden te herstellen.

Pour ce qui concerne de l'île énergétique Princesse Elisabeth, quelle est la vision de la ministre sur ce dossier? Quel est son point d'attention, ainsi que son rôle précis dans la prise de décision quant au choix sur le futur de l'île?

Son exposé marque aussi une forte ambition pour la gestion durable de la mer du Nord. L'océan est en effet un puits de carbone essentiel dans la lutte contre le réchauffement climatique et surtout une réserve de biodiversité remarquable.

Le gouvernement prévoit la protection de 20 % de ses aires maritimes d'ici à 2030, mais aussi le développement d'un code minier préalable à l'exploitation des fonds marins, ou encore le renforcement de la collaboration avec les pays voisins. Des zones Natura 2000 ont été créées par les directives habitats et oiseaux, qui représentent 37 % de la partie belge de la mer du Nord. Quant aux objectifs internationaux, ils visent la protection de 30 % des Océans d'ici 2030.

L'accord de gouvernement y fait référence, avec la volonté de préserver ces zones, par une gestion durable. C'est une excellente décision, qui vise dans un premier temps à assurer la restauration de 20 % des zones marines. Cependant, quel serait l'impact de la ratification du traité de la Haute mer (BBNJ) pour la Belgique et pour la mer du Nord? Quelles sont les chances actuelles d'accueillir son secrétariat en Belgique?

Le gouvernement souhaite aussi réformer l'autorité internationale des fonds marins pour avoir plus de transparence et une meilleure défense de l'environnement. Est-ce que la ministre a déjà une idée des partenaires potentiels pour œuvrer en ce sens et des modifications qu'elle voudrait voir?

Elle fait également mention de la nécessité d'une recherche scientifique poussée pour comprendre et encadrer l'exploitation minière en eaux profonde en créant pour cela un code de bonne gestion. Il est clair qu'il s'agit d'une nécessité préalable à l'exploitation des fonds marins.

Concernant le code minier et les conditions environnementales d'exploitation, il convient de rappeler l'importance d'un océan sain pour l'environnement, la science et la pêche. Quelle sera la position de la Belgique sur le plan international? Comment la Belgique encouragera-t-elle la recherche fondamentale nécessaire sur les grands fonds marins?

La ministre veut aussi s'engager pour la restauration de la nature de 20 % des zones marines belges. C'est

Dat is een prima voornemen, maar men moet duidelijk omschrijven wat als beschermd gebied wordt beschouwd. Welke activiteiten zijn in dergelijke gebieden mogelijk? Hoe kan de algehele kwaliteit van de Noordzee in en buiten die gebieden worden verbeterd?

De aquacultuur is een sector die ook langs onze kusten zou kunnen worden ontwikkeld als een andere manier om onze natuurlijke zeevisbestanden in stand te houden. Heeft de minister contacten met de visserijsector? Worden er projecten onderzocht om aquacultuurexploitatieregels op te stellen en aldus een kwaliteitsvolle en milieuvriendelijke productie tot stand te brengen?

Wat waren de milieugevolgen voor België van de recente aanvaring tussen twee schepen op de Noordzee? Welke lessen werden getrokken uit het beheer van die crisis? Hoe verloopt de samenwerking met Groot-Brittannië?

Tot slot wil de spreker het hebben over de mogelijkheid van het bouwen van dijken. Is daarover al nagedacht? Volgens de recentste onderzoeken die in de pers zijn vermeld, zouden de oceanen met meer dan een halve meter per jaar kunnen stijgen, dus meer dan wat de wetenschappers hadden voorspeld. Werkt de federale regering ter zake samen met het Vlaams Gewest?

Mevrouw Phaedra Van Keymolen (cd&v) is overtuigd van het feit dat de Noordzee een van onze grootste troeven is. De Noordzee is een economisch knooppunt, een bron van hernieuwbare energie en een ecologisch waardevol gebied met een rijke biodiversiteit. Het Belgisch gedeelte, een Exclusieve Economische Zone (EEZ) van 3454 km², vergelijkbaar met de oppervlakte van West-Vlaanderen, maakt de Noordzee niet alleen strategisch van belang, maar ook van vitaal belang voor onze energiebevoorrading, maritieme handel en voedselvoorziening. Daarnaast speelt ze ook een sleutelrol in de ontwikkeling van innovatieve technologieën op het vlak van duurzame energie.

Een sterk, doortastend beleid is dan ook essentieel om de balans tussen economische groei en ecologische duurzaamheid te waarborgen. Dit vereist een geïntegreerde aanpak waarin energievoorziening, veiligheid, klimaatadaptatie en natuurbehoud hand in hand gaan. Deze beleidsverklaring stelt een ambitieuze en evenwichtige visie voorop, waarbij de toekomstbestendigheid van onze Noordzee centraal staat.

De veiligheid van de Noordzee mag geen blinde vlek zijn. De geopolitieke realiteit en de toenemende hybride

un très bon objectif, mais encore faut-il savoir ce qu'on définit clairement par zone protégée. Quelles sont les activités possibles dans de telles zones? Comment améliorer la qualité globale de la mer du nord dans et en dehors de ces zones?

L'aquaculture est un secteur qui pourrait aussi se développer le long de nos côtes, comme une autre manière de préserver nos stocks naturel de poisson de mer. Est-ce que la ministre a des contacts avec le monde de la pêche? Y a-t-il des projets à l'étude pour fixer des règles d'exploitation aquacoles soucieuse d'une production de qualité dans un environnement préservé?

Quelles ont été les conséquences environnementales pour la Belgique de la récente collision entre deux navires qui a eu lieu en mer du Nord? Quels enseignements avons-nous retenus depuis la gestion de cette crise? Comment se déroule la collaboration avec la Grande-Bretagne?

Pour terminer, il convient d'évoquer la possibilité de la construction de digues. Y a-t-il eu des réflexions sur le sujet? Selon les dernières études évoquées dans la presse, l'élévation des océans pourrait augmenter de plus d'un demi mètre par an, donc plus que ce que les scientifiques prévoyaient. Est-ce que le gouvernement fédéral collabore avec la Région flamande sur ce point?

Mme Phaedra Van Keymolen (cd&v) en est convaincue: la mer du Nord est l'un de nos plus grands atouts. La mer du Nord est un pôle économique, une source d'énergie renouvelable et une zone de grand intérêt écologique, riche en biodiversité. La partie belge, une zone économique exclusive (ZEE) de 3.454 km², une superficie comparable à celle de la Flandre occidentale, confère à la mer du Nord non seulement une importance stratégique, mais aussi une importance vitale pour notre approvisionnement en énergie, notre commerce maritime et notre approvisionnement en denrées alimentaires. Elle joue également un rôle clé dans le développement de technologies innovantes en matière d'énergies renouvelables.

Il est donc essentiel de mener une politique forte et ambitieuse pour assurer l'équilibre entre la croissance économique et la durabilité écologique. Il est nécessaire à cette fin d'adopter une approche globale dans laquelle l'approvisionnement en énergie, la sécurité, l'adaptation au climat et la conservation de la nature vont de pair. L'exposé d'orientation politique actuellement à l'examen expose une vision ambitieuse et équilibrée, centrée sur la protection de la mer du Nord à l'avenir.

La sécurité en mer du Nord ne doit pas être négligée. Les réalités géopolitiques et les menaces hybrides de plus

dreigingen dwingen ons land tot verhoogde waakzaamheid en proactieve maatregelen. Offshore windparken, onderzeese kabels en pijpleidingen vormen kritieke schakels in de energie-infrastructuur en zijn kwetsbaar voor sabotage, cyberaanvallen en geopolitieke spanningen. Een aantal recente incidenten, zoals de beschadiging van communicatiekabels in de Baltische Zee, maar ook buitenlandse schepen die zonder ingeschakelde AIS-systemen opereren, onderstrepen de noodzaak van een versterkte beveiliging en een betere maritieme bewaking.

De minister geeft terecht aan verder in te willen zetten op versterkte monitoring, realtime data-uitwisseling en nauwe samenwerking met Defensie en andere maritieme actoren. De oprichting van NorthSeal, een internationaal platform voor de beveiliging van de Noordzee, was daarin alvast een belangrijke stap. Een goede samenwerking met Defensie, de NAVO, de EU en onze buurlanden is noodzakelijk om een robuust bewakingssysteem op te zetten en de gezamenlijke monitoring en interventiecapaciteit te versterken.

Daarnaast kunnen innovatieve detectiemethoden, zoals het gebruik van *dark fibers* om onderzeese infrastructuur te monitoren, en autonome onderwaterdrones, bijdragen aan een betere bescherming. Welke stappen wenst de minister te nemen om deze technologieën in te zetten en de beveiliging van onze infrastructuur structureel te versterken?

De beleidsverklaring stelt verder dat de strijd tegen drugssmokkel en mensensmokkel een prioriteit blijft. Onze havens, met Antwerpen-Brugge als tweede grootste haven van Europa, blijven jammer genoeg een aantrekkingspool voor criminele netwerken. De European Ports Alliance, gelanceerd onder het Belgisch EU-voorzitterschap, kan wellicht de grensoverschrijdende samenwerking in de strijd tegen criminaliteit versterken.

Offshore windenergie is een essentiële pijler in de Belgische energietransitie, en zal in de toekomst enkel aan belang winnen. Men moet niet alleen inzetten op meer capaciteit in de Prinses Elisabethzone, maar ook op *repowering* en de maximale benutting van bestaande zones. Het is belangrijk dat België een voortrekkersrol blijft spelen in de ontwikkeling van geïntegreerde offshore energienetwerken, en het zou goed zijn meer te vernemen over de mogelijkheden van complementaire technologieën zoals drijvende zonneparken, waterstofproductie op zee en energieopslag.

en plus fortes obligent notre pays à faire preuve d'une vigilance accrue et à prendre des mesures proactives. Les parcs éoliens en mer, les câbles sous-marins et les pipelines sont des maillons essentiels de l'infrastructure énergétique et sont vulnérables au sabotage, aux cyberattaques et aux tensions géopolitiques. Un certain nombre d'incidents récents, notamment les dommages causés à des câbles de communication en mer Baltique ainsi que la présence de navires étrangers n'activant pas leur système AIS, mettent en exergue la nécessité de renforcer la sécurité et la surveillance maritime.

La ministre indique à juste titre qu'elle souhaite mettre davantage l'accent sur le renforcement de la surveillance, l'échange de données en temps réel et la coopération étroite avec la Défense et les autres acteurs maritimes. La création de NorthSeal, une plateforme internationale pour la sécurisation de la mer du Nord, constituait déjà une étape importante à cet égard. Il est nécessaire d'entretenir une coopération étroite avec la Défense, l'OTAN, l'UE et les pays voisins pour mettre en place un système de surveillance solide et renforcer les capacités conjointes de contrôle et d'intervention.

En outre, certaines méthodes de détection innovantes, telles que l'utilisation de fibres noires pour surveiller les infrastructures sous-marines, ainsi que les drones sous-marins autonomes, sont susceptibles de contribuer à une meilleure protection. Quelles sont les démarches que la ministre souhaite entreprendre pour déployer ces technologies et renforcer structurellement la sécurité de nos infrastructures?

L'exposé d'orientation politique précise en outre que la lutte contre le trafic de stupéfiants et la traite des êtres humains reste une priorité. Nos ports, dont celui d'Anvers-Bruges, deuxième port d'Europe, continuent malheureusement d'attirer les réseaux criminels. L'Alliance portuaire européenne, qui a entamé ses activités sous la présidence belge de l'UE, pourrait permettre de renforcer la coopération transfrontalière en matière de lutte contre la criminalité.

L'éolien offshore est un des vecteurs essentiels de la transition énergétique pour la Belgique et il ne fera que gagner en importance au fil du temps. Nous devons non seulement miser sur l'augmentation des capacités dans la Zone Princesse Elisabeth, mais aussi sur le *repowering* et sur l'utilisation optimale des zones existantes. Il est important que la Belgique conserve son rôle moteur dans le développement des réseaux offshore intégrés. L'intervenante souhaiterait dès lors obtenir de plus amples informations quant aux possibilités qu'offrent des technologies complémentaires telles que les parcs solaires flottants, la production d'hydrogène en mer et le stockage d'énergie.

Daarnaast moet men energieproductie combineren met natuurbehoud. Door slim ontwerp en beheer van offshore windparken kunnen synergiën ontstaan, zoals de ontwikkeling van kunstmatige riffen rond funderingen die de biodiversiteit bevorderen. Men moet daarbij steeds op zoek gaan naar een evenwicht tussen offshore energieproductie, natuurbehoud en de belangen van de visserij en scheepvaart.

Onze territoriale wateren zijn eerder beperkt, en we moeten durven toegeven dat we internationaal soms boven ons gewicht boksen. Dat lukt via actieve deelname aan de *North Sea Energy Cooperation* (NSEC) en het *Greater North Sea Basin Initiative*. Hiervoor wil men een geïntegreerd offshore windnetwerk ontwikkelen, om zo onze invloed op het Europese energiebeleid versterken. Maar hoe wordt de Belgische vertegenwoordiging in deze organen georganiseerd, en welke prioriteiten zal de minister naar voren schuiven om de Belgische belangen maximaal te verdedigen?

De maritieme sector draagt eveneens aanzienlijk bij aan broeikasgasemissies, maar kan ook een sleutelrol spelen in de strijd tegen klimaatverandering. Hernieuwbare energiebronnen zoals waterstof en groene scheepvaarttechnologieën bieden grote kansen om de uitstoot drastisch te verminderen. We moeten onze concurrentiepositie in de scheepvaartsector versterken door middel van investeringen in onder meer walstroomvoorziening, infrastructuur voor alternatieve brandstoffen en de vergroening van onze havens. Men moet ervoor zorgen dat deze transitie vlot verloopt en dat de Belgische havens concurrerend blijven onder de striktere Europese emissieregels, zeker ten opzichte van internationale concurrenten.

De Noordzee is tenslotte als een schip: ze heeft een kapitein nodig die de koers bepaalt en niet terugdeinst voor aankomende stormen. De spreekster heeft dan ook alle vertrouwen in de minister om de koers te zetten naar een veilige, welvarende en duurzame toekomst voor de Noordzee.

De heer Matti Vandemaele (Ecolo-Groen) heeft met zeer veel belangstelling de beleidsverklaring met betrekking tot de Noordzee gelezen. Daarbij heeft hij een drietal centrale assen genoteerd: een veilige Noordzee, een Noordzee als motor voor onze welvaart en een duurzame Noordzee. Dit zijn drie belangrijke uitdagingen.

Het lid heeft rond elk van deze ambities een aantal vragen. Ten eerste wat een veilige Noordzee

Ensuite, il convient d'associer la production d'énergie et la préservation de la nature. Une conception et une gestion intelligentes des parcs éoliens offshore peut générer des synergies, comme la création de récifs artificiels favorisant la biodiversité sur les fondations. L'intervenante est d'avis qu'il faut toujours rechercher le juste équilibre entre la production d'énergie offshore, la préservation de la nature et la protection des intérêts des secteurs de la pêche et de la navigation.

Nos eaux territoriales ne sont pas très étendues et nous devons oser admettre que, sur la scène internationale, nous jouons parfois un rôle qui dépasse notre poids réel. Nous parvenons à nous faire une place grâce à notre participation active à la Coopération énergétique de la mer du Nord (NSEC) et à L'Initiative pour le Grand Bassin de la mer du Nord. Dans ce cadre, nous souhaitons développer un réseau éolien offshore intégré afin de renforcer notre influence sur la politique énergétique européenne. Mais comment la représentation belge au sein de ces organes est-elle organisée et quelles priorités la ministre mettra-t-elle en avant pour défendre au mieux les intérêts de la Belgique?

Le secteur maritime pèse lourdement dans les émissions de gaz à effet de serre, mais il pourrait également jouer un rôle clef dans la lutte contre le changement climatique. Les sources d'énergie renouvelable telles que l'hydrogène et les technologies vertes pour la navigation ont un potentiel non négligeable dans une perspective de réduction considérable des émissions. Nous devons renforcer notre compétitivité dans le secteur maritime en investissant notamment dans l'alimentation électrique à quai, dans les infrastructures dédiées aux carburants alternatifs et dans l'écologisation de nos ports. Cette transition doit être fluide et les ports belges doivent – malgré les règles européennes plus strictes imposées en matière d'émissions – rester compétitifs, en particulier vis-à-vis de leurs concurrents internationaux.

L'intervenante souligne en conclusion que la mer du Nord est telle un navire: elle a besoin d'un capitaine qui détermine son cap et qui n'ait pas peur d'affronter les tempêtes. La membre est convaincue que la ministre saura tenir la barre et voguer vers un avenir sûr, prospère et durable pour la mer du Nord.

M. Matti Vandemaele (Ecolo-Groen) a lu avec beaucoup d'intérêt l'exposé d'orientation politique relatif à la mer du Nord. Il y a constaté trois axes centraux: une mer du Nord sûre, une mer du Nord moteur de notre prospérité et une mer du Nord durable. Ce sont trois défis importants.

Le membre tient à poser plusieurs questions pour chacune de ces ambitions. Il commence par ce qui a

betreft. Op 10 maart jongstleden werd de tanker Stena Immaculate, die door het Amerikaanse leger wordt gebruikt, aangevaren door het vrachtschip Solong voor de kust van het Verenigd Koninkrijk. Deze situatie roept een aantal vragen op over hoe we als land een dergelijke ramp zouden aanpakken.

Heeft België effectief de nodige materiële capaciteit om een dergelijke ramp op een kwaliteitsvolle manier aan te pakken (blusschepen, een kustwachtsleper, helikopters)? Indien niet, welke elementen ontbreken er? Zijn de brandweermensen die dergelijke bluswerkzaamheden zouden moeten uitvoeren voldoende getraind en voorbereid op het bestrijden van een dergelijke ramp? Zijn onze procedures up-to-date zodat alle actoren hun rol ten volle kunnen spelen?

Daarnaast is er ook het samenwerkingsakkoord Kustwacht. Klopt het dat dit akkoord zo goed als klaar is? Wanneer verwacht de minister het akkoord te kunnen afsluiten en in werking laten treden? Worden er structurele middelen gekoppeld aan dat akkoord of zal de Kustwacht ook in de toekomst voor elke uitgave op zoek moeten naar middelen?

In dit verband is de aankoop van een nieuw kustwachtvliegtuig bijzonder relevant. Op de Ministerraad van 26 januari 2024 werd er door de regering een principiële beslissing genomen om een nieuw kustwachtvliegtuig aan te kopen. Het huidige toestel dateert van 1976 en doet patrouilles sinds 1991. In mei 2023 kondigden ministers Dermine en Van Quickenborne aan dat ze het inzetten van drones boven de Noordzee zouden onderzoeken.

Wat is de huidige stand van zaken met betrekking tot de aankoop van dit nieuwe kustwachtvliegtuig? Is er een budget voorzien? Wanneer zal de finale beslissing worden genomen, en wanneer zal het vliegtuig dan operationeel zijn? Welke functies heeft het huidige toestel? En welke extra functies zal het nieuwe toestel hebben? Zal het toestel ook worden ingezet om de derde ambitie (een duurzame Noordzee) te helpen realiseren? Speelt het huidige/nieuwe toestel een rol in het beschermen van onze kritieke infrastructuur op de Noordzee?

Bestaat de ambitie om drones in te zetten boven de Noordzee, om de taken van de Kustwacht te helpen realiseren? Is er een budget voorzien? Wat is de timing om de drones operationeel uit te rollen?

trait à une mer du Nord sûre. Le 10 mars dernier, le pétrolier Stena Immaculate, utilisé par l'armée américaine, est entré en collision avec le navire de charge Solong au large des côtes britanniques. Cette situation éveille certaines questions sur la façon dont notre pays pourrait réagir face à une telle catastrophe.

La Belgique dispose-t-elle des ressources matérielles nécessaires pour générer une réaction qualitative dans ce genre de situation (bateaux-pompes, remorqueur côtier, hélicoptères)? Dans la négative, quels éléments font défaut? Les pompiers qui seraient amenés à exécuter les manœuvres d'extinction sont-ils suffisamment formés et préparés pour réagir à ce genre de catastrophe? Nos procédures sont-elles à jour et conçues de façon à ce que chacun puisse jouer pleinement le rôle qui lui est assigné?

Ensuite, il y a aussi l'Accord de coopération Garde côtière. Est-il vrai que cet accord est pour ainsi dire prêt? Quand la ministre s'attend-elle à pouvoir le conclure et à le faire entrer en vigueur? Des moyens structurels seront-ils alloués à l'exécution de cet accord ou la Garde côtière devra-t-elle continuer à chercher constamment des financements pour chaque dépense?

L'achat d'un nouvel avion garde-côtes est particulièrement pertinent à cet égard. Lors du Conseil des ministres du 26 janvier 2024, le gouvernement a pris une décision de principe en vue de faire l'acquisition d'un nouvel avion garde-côtes. L'appareil actuel date de 1976 et patrouille depuis 1991. En mai 2023, les ministres Dermine et Van Quickenborne ont annoncé qu'ils examineraient la possibilité d'utiliser des drones au-dessus de la mer du Nord.

Où en est-on dans l'achat de ce nouvel avion garde-côtes? Un budget a-t-il été prévu à cet effet? Quand la décision finale sera-t-elle prise et quand l'avion concerné sera-t-il opérationnel? De quelles fonctions l'appareil actuel dispose-t-il? Et de quelles nouvelles fonctions le prochain disposera-t-il? Se servira-t-on également de cet avion pour concrétiser la troisième ambition (une mer du Nord durable)? L'appareil actuel/le nouvel appareil joue-t-il un rôle dans la protection de notre infrastructure critique en mer du Nord?

La ministre a-t-elle l'intention d'utiliser des drones au-dessus de la mer du Nord afin de contribuer à l'accomplissement des missions de la Garde côtière? Un budget a-t-il été prévu à cet effet? Quel est le calendrier de déploiement des drones?

Is er tenslotte 5G op zee, zoals in Nederland? Zijn daar afspraken over gemaakt met de minister die bevoegd is voor telecommunicatie?

Wat betreft de Noordzee als motor van onze welvaart geeft de minister in het nieuw Marien Ruimtelijk plan heel nadrukkelijk aan dat de verschillende sectoren (transport, energie, zeevisserij en ecologie) niet tegen elkaar zullen worden uitgespeeld. Hoe wil zij dat bewerkstelligen?

De vrijstelling van de onroerende voorheffing in het kader van de rompbefrachtiging wil men koppelen aan het vergroenen van de Belgische vloot. Daarnaast wil men tevens het stelsel van sociale zekerheid van de zeevarenden rationaliseren. Kan daar wat toelichting bij gegeven worden?

Met betrekking tot de autonome vaartuigen wil de minister verder werk maken van een kader voor verkeer op zee, in onze waterlopen en op de weg. Hoe zal zij daar de wetenschappelijke inzichten bij betrekken, en de ethische vraagstukken die zich stellen?

Omtrent het aspect wind op zee wil de regering de verdere ontwikkeling van windparken op zee temporiseren, terwijl die toch wel essentieel is voor onze voorradingszekerheid. Men wil met name de resultaten van de eerste veiling afwachten en evalueren, alvorens eventueel nieuwe offshore concessieveilingen voor de twee andere windparken op te starten. Ontwikkelaars krijgen daarnaast vijf in plaats van vier jaar de tijd om hun windparken te bouwen, terwijl net vaart moet worden gemaakt.

Wat zijn de voordelen van deze temporisering? Welke criteria wil men dan herbekijken? Wat met de verplichte burgerparticipatie, die ervoor zorgt dat burgers maximaal kunnen genieten van de opbrengsten van hernieuwbare energie?

Hoe zit het verder met de voorwaarden voor natuurinclusiviteit? Met betrekking tot het duurzaam beheer van de Noordzee wil de beleidsverklaring de beschermde mariene gebieden versterken en een ambitieus natuurbeleid voeren. Maar hoe gaat de minister dat doen? Welke concrete acties heeft zij in gedachten? Men wil een duurzame balans garanderen tussen transport, energie, zeevisserij en ecologie, maar misschien zullen toch ook keuzes moeten worden gemaakt.

Wat voorts diepzeemijnbouw betreft, zijn meer fundamenteel wetenschappelijk onderzoek en dataverzameling met betrekking tot de diepzee en mariene ecosystemen

Enfin, y a-t-il une couverture 5G en mer, comme dans les eaux néerlandaises? Des accords ont-ils été conclus en la matière avec la ministre qui a les télécommunications dans ses attributions?

En ce qui concerne la mer du Nord en tant que moteur de notre prospérité, la ministre indique très clairement, dans le nouveau plan d'aménagement des espaces marins, qu'un équilibre sera garanti entre les différents secteurs (le transport, l'énergie, la pêche maritime et l'écologie). Comment entend-elle réaliser cette ambition?

La ministre souhaite conditionner l'exonération du précompte mobilier dans le cadre de l'affrètement coque nue à des objectifs de verdissement de la flotte belge. Elle a également l'intention de rationaliser le régime de sécurité sociale des marins. Pourrait-elle fournir des explications sur ces points?

En ce qui concerne les navires autonomes, la ministre entend poursuivre l'élaboration d'un cadre pour la circulation en mer, sur nos cours d'eau et sur les routes. Comment compte-t-elle intégrer les aspects scientifiques, ainsi que les questions éthiques, à cette réflexion?

Concernant l'éolien en mer, le gouvernement souhaite différer les travaux de développement des parcs éoliens, alors qu'il s'agit d'un vecteur essentiel de notre sécurité d'approvisionnement. La ministre a l'intention d'attendre et d'évaluer les résultats de la première enchère avant de lancer éventuellement de nouveaux appels d'offres pour la concession des deux autres parcs éoliens offshore. Le délai de réalisation des parcs éoliens passe par ailleurs de quatre à cinq ans, alors que nous avons justement besoin de doubler la voilure.

À quoi cela sert-il de temporiser de la sorte? Quels sont les critères qui requièrent une réévaluation? *Quid* de la participation citoyenne obligatoire, qui permet aux citoyens de profiter au maximum des revenus de l'énergie renouvelable?

La ministre continuera-t-elle de prendre en compte l'incidence des projets sur la biodiversité? En matière de gestion durable de la mer du Nord, l'exposé d'orientation politique prévoit le renforcement des zones marines protégées et une politique ambitieuse en faveur de la nature. Mais comment la ministre va-t-elle s'y prendre? À quelles actions concrètes pense-t-elle? La ministre souhaite garantir un équilibre durable entre le transport, l'énergie, la pêche maritime et l'écologie, mais des choix seront peut-être nécessaires.

L'intervenant souligne ensuite qu'en ce qui concerne l'exploitation minière des fonds marins, nous avons besoin de plus d'études scientifiques fondamentales et

noodzakelijk. Wil de minister inzetten op dergelijk bijkomend onderzoek?

Daarnaast moet ook het voorzorgsprincipe in acht worden genomen om de biodiversiteit van de unieke mariene ecosystemen te vrijwaren bij het opstellen van exploitatieregels inzake diepzeemijnbouw. Deelt de minister deze bezorgdheid?

De beleidsverklaring stelt ten slotte dat men een aantal maatregelen uit het nationaal energie- en klimaatplan wil implementeren, rekening houdend met de geopolitieke context en de nood aan een gelijk speelveld, zowel binnen de EU als wereldwijd. Welke maatregelen maakt de minister hiermee voorwaardelijk?

De heer Vincent Van Quickenborne (Open Vld) stelt vast dat de minister zorgt voor continuïteit, maar dat ze ook een aantal nieuwe accenten legt. Zo is de aandacht voor de veiligheid evident. In geopolitieke woelige tijden, maar ook voor wat betreft de strijd tegen het narcoterrorisme, is de Noordzee van een ongezien belang.

Wat betreft het luik veiligheid verwijst de minister terecht naar de wet maritieme beveiliging die in juni 2024 in werking is getreden. Dat is een wet die heel wat instrumenten aanreikt om onze havens en terminals te beveiligen. Intussen is er een digitaal platform opgestart – AIGIS – waarin men het instrument van de havenverboden controleert. Havenverboden zijn verboden die worden opgelegd door rechters om mensen de toegang te weigeren tot het havengebied en desgevallend ook een beroepsverbod op te leggen.

Op dit ogenblik zijn er al 235 havenverboden uitgesproken. Dat is belangrijk in de strijd tegen de drugscriminaliteit en het is ook het platform AIGIS die dat effectief controleert. Het platform AIGIS werkt in drie fasen.

In de eerste fase is het de controle aan het onthaal van de havenfaciliteiten vergelijkbaar met het systeem voor de casinoverboden. In de tweede fase is het dagelijkse controle van personeel en badgehouders, zoals truckers met een Alfapass. Deze fase zou gestart zijn in februari 2025.

De derde fase omvat de controle van alle andere personen die niet onder fase 1 of 2 vallen. Deze fase zou gestart zijn in maart 2025. De vraag is of de minister deze fasen en ook de timing ervan bevestigt?

de collectes de données relatives aux écosystèmes et aux fonds marins. La ministre a-t-elle l'intention d'investir dans ce type d'études complémentaires?

Il est par ailleurs important de respecter le principe de précaution pour protéger la biodiversité des écosystèmes marins uniques lorsqu'on fixe des règles d'exploitation minière des fonds marins. La ministre en a-t-elle conscience?

Enfin, la note de politique générale prévoit la mise en œuvre d'une série de mesures du Plan national énergie et climat, mais en tenant compte du contexte géopolitique et de la nécessité de créer des règles du jeu équitables au niveau européen et mondial. Quelles sont les mesures qui, d'après la ministre, pourraient être remises en cause?

M. Vincent Van Quickenborne (Open Vld) constate que la ministre cherche à assurer une certaine continuité tout en ajoutant quelques accents nouveaux. Ainsi, l'attention qu'elle accorde à la sécurité est évidente. En ces temps de turbulences géopolitiques, mais également dans la bataille qui fait actuellement rage contre le narcoterrorisme, la mer du Nord est d'une importance stratégique sans précédent.

En ce qui concerne le volet sécurité, la ministre renvoie, à juste titre, à la loi relative à la sûreté maritime, qui est entrée en vigueur en juin 2024. Cette loi propose de nombreux instruments de sécurisation de nos ports et terminaux. Entre-temps, la plateforme numérique AIGIS, qui permet de contrôler les interdictions portuaires, a vu le jour. Ces interdictions sont prononcées par le juge pour empêcher certaines personnes d'entrer dans la zone portuaire. Le cas échéant, elles peuvent également être assorties d'une interdiction professionnelle.

À ce stade, on dénombre déjà 235 interdictions portuaires. Il s'agit d'un outil important dans la lutte contre la criminalité liée aux drogues et c'est la plateforme AIGIS qui permet le contrôle effectif du respect de ces interdictions. La mise en œuvre de cette plateforme s'articule autour de trois phases.

Première phase: contrôle à la réception des installations portuaires, selon un système comparable à celui des interdictions de casino. Deuxième phase: contrôle quotidien du personnel et des détenteurs de badges, tels que les camionneurs détenant un Alfapass. Cette phase aurait été lancée en février 2025.

Troisième phase: contrôle de toutes les personnes non concernées par les phases 1 ou 2. Cette phase aurait été lancée en mars 2025. La ministre peut-elle confirmer ces phases et le calendrier qui y est associé?

De minister verwijst verder naar de wet Maritieme Beveiliging, en de handhaving van havenverboden op terminals. Dat is een goede zaak. De haventerminals in ons land bevatten ongeveer een 200-tal bedrijven. Het gaat daarbij niet alleen over de handhaving van havenverboden in terminals, maar ook over de handhaving op andere plaatsen. Het gaat onder meer om de scheepsagenturen, expediteuren, om de binnenvaart, maar ook om werkgeversorganisaties zoals CEPA, waarbij men zich er ook moet van vergewissen dat mensen die een havenverbod hebben opgelegd gekregen niet actief kunnen blijven in die organisaties.

Kan de minister verduidelijken dat die handhaving zich niet alleen beperkt tot terminals, maar ook tot de andere instellingen die werden opgesomd?

Wat betreft de veiligheidsverificaties is het zo dat de Nationale Autoriteit voor de Maritieme Beveiliging veiligheidsverificaties oplegt. Men heeft een aantal data afgesproken. Uiterlijk tegen 2027 zouden alle personen die te werk gesteld zijn in kritieke functies onderworpen moeten zijn aan veiligheidsverificaties. Kan de minister zeggen hoeveel personen vandaag reeds die verificaties hebben ontvangen en hoeveel een positief en een negatief veiligheidsadvies kregen? Kan ze eveneens bevestigen dat die timing, met name 2027, nog steeds het streefdoel is?

Men zal er verder op internationaal niveau ook op aandringen dat alle schepen verplicht worden uitgerust met het AIS-systeem, het automatisch identificatiesysteem. Maar geldt dit principe ook voor alle pleziervaartuigen? Het AIS-systeem is trouwens niet zaligmakend, want het systeem kan ook makkelijk worden uitgeschakeld, hetgeen Russische schepen ook vaak doen als ze zich in onze nabijheid bevinden.

Wat betreft het tweede luik, de welvaart op zee, verwijst de minister naar de ontwikkeling van de zones CIA, dus de zogenaamde commerciële en industriële activiteiten. Die CIA-zones bestaan al een tijdje, met name in het huidige Maritiem Ruimtelijk Plan. De zeeboerderij is daarvan een voorbeeld. Maar aangezien de andere zones die werden vastgelegd in het huidige maritiem plan niet gebruikt worden, is er nu een voorstel om die specifieke zones te schrappen. Met dien verstande dat als iemand plannen heeft om een commerciële of industriële activiteit te ontwikkelen, men dan zelf zou kunnen kiezen waar die zone zich best situeert. Maar is dat advies eensluidend voor het nieuwe maritiem plan? Kan de minister zich daarin vinden of kiest zij toch voor vastgelegde zones?

La ministre renvoie à nouveau à la loi relative à la sûreté maritime et à l'application des interdictions portuaires dans les terminaux, ce qui est positif. Dans notre pays, les terminaux portuaires abritent quelque deux cents entreprises. Le respect des interdictions portuaires doit être contrôlé non seulement dans les terminaux, mais aussi au niveau des agences maritimes, des sociétés d'expédition et de la navigation intérieure, ainsi qu'au sein d'organisations patronales comme la CEPA. Il faut s'assurer que les personnes sous le coup d'une interdiction portuaire ne puissent pas continuer à travailler pour ces organisations.

La ministre pourrait-elle préciser que cette application ne se limite pas aux terminaux, mais qu'elle concerne également les autres organisations énumérées?

En ce qui concerne les vérifications de sécurité, l'Autorité nationale de sûreté maritime impose de telles vérifications. Plusieurs dates-butoirs ont été fixées. Il était question de soumettre, pour 2027 au plus tard, toutes les personnes employées dans des fonctions critiques à des vérifications de sécurité. La ministre peut-elle indiquer combien de personnes ont déjà été soumises à ces vérifications à ce jour et combien d'entre elles ont reçu un avis de sécurité positif ou négatif? Pourrait-elle également confirmer que l'échéance de 2027 reste toujours d'actualité?

Il est également prévu de faire pression pour que le système d'identification automatique AIS soit rendu obligatoire pour tous les navires au niveau international. Mais ce principe s'appliquera-t-il aussi à tous les bateaux de plaisance? Le système AIS n'est d'ailleurs pas la panacée, car il peut facilement être désactivé, comme le font souvent les navires russes lorsqu'ils s'approchent de nos côtes.

En ce qui concerne le deuxième volet, la prospérité maritime, la ministre fait référence au développement des zones AIC, qui sont des zones d'activités industrielles et commerciales. Ces zones AIC existent depuis un certain temps déjà et sont plus précisément prévues par le plan d'aménagement des espaces marins actuel. La ferme marine en est un exemple. Mais comme les autres zones prévues par le plan actuel ne sont pas utilisées, il est maintenant proposé de supprimer ces zones spécifiques. En conséquence, celui qui a l'intention de développer une activité commerciale ou industrielle pourrait choisir l'emplacement le plus approprié pour cette zone. Mais l'avis rendu en ce sens est-il conforme au nouveau plan? La ministre est-elle d'accord avec cette manière de voir les choses ou préfère-t-elle que les zones soient bien définies?

Die zones zouden zich ook best buiten de zesmijszone bevinden, om zoveel mogelijk vrije ruimte te laten voor visserij, pleziervaart, watersporten en kustbewoners. Daarom heeft de fameuze zeeboerderij trouwens voor enige ophef gezorgd, omdat ze dicht tegen de kust gelegen was. Misschien is daarom beter om de CIA-zones op enige afstand te ontwikkelen.

In verband met de duurzaamheidsmaatregelen voor de scheepvaart zegt de minister in haar beleidsverklaring dat ze niet zal toestaan dat nieuwe initiatieven van de Internationale Maritieme Organisatie de bestaande Europese wetgeving zouden afzwakken. Aangezien onze reders voortrekkers zijn op het vlak van vergroening, is het van belang dat die bepaling uit de beleidsverklaring met hen wordt overlegd.

Indien de regels in de EU te streng worden, dan dreigen sommige schepen hier verder uit te vlaggen en zullen ze uiteindelijk geen standaarden meer respecteren. Wat is de mening van de minister hieromtrent?

Men wil eveneens een wettelijk kader ontwikkelen voor autonome vaar- en voertuigen. Welk kader wil de minister precies maken, aangezien er reeds een kader werd ontwikkeld voor autonome proefvaarten op de Noordzee. Onlangs is er trouwens ook een intentieverklaring getekend met het Verenigd Koninkrijk en Denemarken om samen te werken op dit vlak.

In het luik welvaart staat verder ook dat men streeft naar het herstel van 20 % van de mariene gebieden tegen 2030. Dat is zeer veelbelovend en aan te moedigen, maar de vraag is hoeveel budget daarvoor wordt uitgetrokken.

Wat betreft het windmolenpark Duinkerke, waarover de vorige regering een aantal twijfels had, zijn er intussen zijn er twee milieuvergunningen afgeleverd, één voor het park en één voor de elektrische aansluiting. Er zal wellicht beroep worden aangetekend tegen die milieuvergunningen, en zijn er ook andere stappen gepland door de federale overheid.

Met betrekking tot de strijd tegen drugs werd door de vorige regering 250.000 euro voorzien voor de samenwerking met de UNODC. Intussen zijn ook delegaties van Colombia, Costa Rica en Panama in ons land geweest. Welke contacten of acties werden concreet ondernomen met het oog op de uitwisseling van informatie met die landen. En is dat budget van 250.000 euro nog steeds voorzien?

Il serait par ailleurs souhaitable que ces zones se situent en dehors de la zone des six milles afin de laisser le plus d'espace libre possible à la pêche, à la navigation de plaisance, aux sports nautiques et aux habitants du littoral. C'est d'ailleurs pour cette raison que la fameuse ferme marine a fait parler d'elle, car elle était située à proximité de la côte. Dès lors, il serait peut-être préférable de mettre en place les zones AIC à une certaine distance du littoral.

En ce qui concerne les mesures en matière de durabilité du transport maritime, la ministre indique dans son exposé d'orientation politique qu'elle ne permettra pas que de nouvelles initiatives de l'Organisation maritime internationale affaiblissent la législation européenne existante. Étant donné que nos armateurs sont des pionniers en matière d'écologisation, il importe de les consulter sur ce passage de l'exposé d'orientation politique.

Si les règles de l'UE deviennent trop strictes, certains navires risquent de ne plus avoir de pavillon dans l'UE et finiront par ne plus respecter les normes. Quel est le point de vue de la ministre à ce sujet?

L'intention est également de développer un cadre légal pour les navires et véhicules autonomes. Quel est exactement le cadre que la ministre souhaite élaborer, alors qu'un cadre a déjà été développé pour les essais de navigation autonome en mer du Nord? D'ailleurs, une déclaration d'intention a récemment été signée avec le Royaume-Uni et le Danemark pour coopérer dans ce domaine.

La section relative à la prospérité mentionne également un objectif de restauration de 20 % des zones marines d'ici à 2030. Cette initiative est très prometteuse et doit être encouragée, mais la question est de savoir quel budget sera alloué à cette fin.

Concernant le parc éolien de Dunkerque, à propos duquel le gouvernement précédent avait exprimé certains doutes, deux permis d'environnement ont été délivrés depuis lors, l'un pour le parc et l'autre pour le raccordement électrique. Des recours seront probablement introduits contre ces permis d'environnement, et l'autorité fédérale a également prévu d'entreprendre d'autres démarches.

En ce qui concerne la lutte contre les stupéfiants, 250.000 euros ont été alloués par le gouvernement précédent à la coopération avec l'ONUDC. Entre-temps, des délégations de Colombie, du Costa Rica et du Panama se sont également rendues dans notre pays. Quels contacts ou actions ont-ils été spécifiquement menés dans le but d'échanger des informations avec ces pays? Ce budget de 250.000 euros est-il toujours d'actualité?

Tot slot dient men ook aandacht te besteden aan het welzijn van zeevarenden, die zich veelal in moeilijke omstandigheden bevinden. Welke initiatieven zal de minister nemen om ook hen verder te ondersteunen, in het verlengde van het evenement in het Egmontpaleis in maart vorig jaar?

De heer Jeroen Soete (Vooruit) is er rotsvast van overtuigd dat de minister met evenveel passie en vuur de belangen aan de Noordzee zal verdedigen, net zoals de West-Vlamingen of de Oostendenaars.

Het belang van onze Noordzee kan inderdaad niet onderschat worden. Niet alleen omdat er vijf natuurgebieden zijn in de Noordzee, maar het is ook een van de drukst bevaren scheepsroutes ter wereld.

Tien procent van de elektriciteitsbehoeften van de Belgische gezinnen wordt geleverd via de offshore wind-energie. Er wordt verder ook aan zandwinning gedaan, om grondstoffen voor de bouwsector te garanderen. Daarnaast zijn er uiteraard de traditionele sectoren als visserij, maar ook de innovatieve aquacultuur en andere innovatieve projecten.

Door die variatie in activiteiten is het uiteraard niet evident om dat allemaal te combineren. Een doordacht ruimtegebruik is dan ook effectief een must. De ontwikkeling van een Marien Ruimtelijk Plan is dus ook essentieel om al die activiteiten en de biodiversiteit te verzoenen.

Er zijn dan ook zeer veel agentschappen actief rond de Noordzee, zowel op Vlaams als op federaal niveau. Het zal zeker enige diplomatie vergen om al die belangen verzoend te krijgen.

De grootste uitdaging is uiteraard de bescherming van de natuur en de biodiversiteit die zich in de zee en op de zeebodem bevindt. De zee herbergt niet alleen een enorme biodiversiteit, maar levert ook bijvoorbeeld gigantisch veel moleculen voor innovatieve kankerbestrijding. Farmaceutische producten worden ook via organismen in onze oceanen en zeeën gehaald. Daarbij komt ook het onderzoek dat momenteel wordt gevoerd naar de heilzame werking van de zeelucht.

Er zijn in totaal vijf natuurgebieden. De ambitie is om 20 % van onze marine gebieden tegen 2030 te herstellen. Op welke manier wil de minister effectief die doelstelling te bereiken?

Pour conclure, il convient également de prêter attention à la situation financière des marins, dont beaucoup sont confrontés à des difficultés. Quelles initiatives la ministre prendra-t-elle pour les soutenir davantage, dans le prolongement de l'événement organisé au palais d'Egmont en mars de l'année dernière?

M. Jeroen Soete (Vooruit) est tout à fait convaincu que la ministre défendra les intérêts de la mer du Nord avec autant de passion et de ferveur que les Flamands de l'Ouest ou les Danois de l'Est.

En effet, l'importance de notre mer du Nord ne peut être sous-estimée, non seulement parce que la mer du Nord compte cinq réserves naturelles, mais aussi parce que c'est l'une des voies maritimes les plus fréquentées au monde.

Dix pour cent des besoins en électricité des ménages belges sont couverts par l'énergie éolienne offshore. L'extraction de sable se poursuit par ailleurs, afin de fournir des matières premières au secteur de la construction. De plus, outre les secteurs traditionnels comme la pêche, il existe également l'aquaculture innovante et d'autres projets novateurs.

Bien sûr, cette variété d'activités rend leur combinaison plus difficile. Une utilisation réfléchie de l'espace est donc indispensable. L'élaboration d'un plan d'aménagement des espaces marins est donc également essentiel pour permettre que toutes ces activités ne portent pas atteinte à la biodiversité.

Par conséquent, de très nombreuses agences déploient leurs activités en rapport avec la mer du Nord, tant au niveau flamand qu'au niveau fédéral. Il faudra certainement faire preuve de diplomatie pour concilier tous ces intérêts.

Le plus grand défi est bien sûr la protection de la nature et de la biodiversité présentes dans la mer et les fonds marins. La mer n'abrite pas seulement une biodiversité énorme, elle fournit aussi, par exemple, d'immenses quantités de molécules pour des traitements innovants contre le cancer. Certains produits pharmaceutiques sont également extraits d'organismes présents dans nos océans et nos mers. À cela s'ajoutent les recherches actuellement en cours sur les effets bénéfiques de l'air marin.

Il existe cinq réserves naturelles au total. L'ambition est de restaurer 20 % de nos zones marines d'ici 2030. De quelle manière la ministre entend-elle atteindre cet objectif?

De veelbesproken Prinses Elisabethzone, waaraan ook een significante investering is gekoppeld, biedt eveneens de opportuniteit om werk te maken van natuurherstel. Het zou in elk geval een stap in de goede richting zijn om de offshore ontwikkeling ook te koppelen aan natuurherstel.

In de beleidsverklaring worden tevens expliciet een aantal zones voor commerciële en industriële activiteiten benoemd. Dit zorgt voor onzekerheid en onduidelijkheid bij de actoren die reeds actief zijn in het gebied. Het gaat hierbij met name om bedrijven die nu boven de kust van Oostende actief zijn, en die vrezen dat ze hun zone zullen verliezen of dat ze in de toekomst geen nieuwe vergunning zullen krijgen om daar actief te zijn.

En dan blijft er uiteraard de traditionele sector van de visserij. Die vreest dat het feit dat er overal een vergunning kan worden aangevraagd voor obstakels zal zorgen. Misschien kan de minister hieromtrent enige duidelijkheid verschaffen rond de manier waarop een en ander zal worden geïmplementeerd.

Tot slot is er het dossier van het windmolenpark Duinkerke. De voorganger van de minister werd hierover reeds ondervraagd, met name over de stappen die de Belgische overheid kon en ging zetten om onze belangen te vrijwaren. Het gaat effectief over die historische aanvoerrote, de Van Dijkroute naar Engeland, maar ook over de veiligheid aan onze kust.

Heeft de minister zicht op het concrete verdere verloop van dit dossier? Er zijn al een aantal milieuvergunningen toegekend in Frankrijk. Zijn er hiertegen nog beroepsmogelijkheden? Zal de minister hier ook de nodige stappen toe ondernemen?

B. Antwoorden van de minister

Mevrouw Annelies Verlinden, minister van Justitie, belast met de Noordzee, komt eerst en vooral terug op de vragen met betrekking tot het energie-eiland, de vergunningsprocedure, en de wijziging van het MER.

Ze bevestigt dat offshore windenergie een vitaal onderdeel van de energiemix blijft en dat de federale regering ter zake steun zal blijven bieden. Zij zal dat in elk geval doen als minister belast met de Noordzee. Met betrekking tot het energie-eiland en de opties die op tafel liggen, verwijst de minister door naar haar collega bevoegd voor Energie, minister Bihet, die meer details kan geven.

La zone Princess Elisabeth, qui a fait l'objet de nombreuses discussions et pour laquelle un investissement important a été consenti, offre également l'opportunité d'œuvrer à la restauration de la nature. En tout état de cause, ce serait un pas dans la bonne direction de lier également le développement offshore à la restauration de la nature.

L'exposé d'orientation politique identifie aussi explicitement plusieurs zones destinées aux activités commerciales et industrielles. Cela crée de l'incertitude et de l'ambiguïté dans le chef des acteurs qui opèrent déjà dans la région, en particulier les entreprises qui déploient actuellement leurs activités au-delà du littoral à Ostende. Celles-ci craignent de perdre leur zone ou de se voir refuser une nouvelle autorisation d'y opérer à l'avenir.

Le secteur traditionnel de la pêche n'est pas en reste. Il craint que certains obstacles découlent de la possibilité de demander une autorisation à n'importe quel endroit. La ministre pourrait peut-être apporter certains éclaircissements sur la manière dont cette mesure sera mise en œuvre.

Pour terminer, l'intervenant aborde le dossier du parc éolien de Dunkerque. Le prédécesseur du ministre a déjà été interrogé à ce sujet, notamment sur les mesures que le gouvernement belge pouvait et voulait prendre pour préserver nos intérêts. Ce dossier met en jeu la ligne d'approvisionnement historique qu'est la route Van Dijk vers l'Angleterre, mais aussi la sécurité sur notre littoral.

La ministre dispose-t-elle d'un aperçu des développements ultérieurs dans ce dossier? Plusieurs permis d'environnement ont déjà été délivrés en France. Y a-t-il des possibilités de recours contre ceux-ci? La ministre entreprendra-t-elle également les démarches nécessaires à cet effet?

B. Réponses de la ministre

Mme Annelies Verlinden, ministre de la Justice, chargée de la Mer du Nord, souhaite avant tout revenir sur les questions concernant l'îlot énergétique, la procédure d'autorisation et la modification du RIE.

Elle confirme que l'offshore reste un élément clé dans le mix énergétique et que le gouvernement fédéral continuera à le soutenir. Elle le fera en tout cas en tant que ministre chargée de la mer du Nord. Sur l'île énergétique et les options sur la table, elle doit s'en référer à son collègue qui est compétent pour l'énergie, ministre Bihet, qui pourrait donner plus de détails.

Minister Verlinden is zelf mee bevoegd voor de vergunningen in het kader van het energie-eiland. Op dat vlak kan zij bevestigen dat op federaal vlak een domeinconcessie, maar ook een kabelvergunning en een milieuvergunning werd toegekend.

De kabelvergunning beperkt inderdaad strikt de verschillende varianten van de aansluiting. Dat gaat over het aantal kabels voor wisselstroom en hun spanning, maar ook over het aantal kabels voor gelijkstroom en de spanning op die kabels. Het betreft ook het tracé van alle betrokken kabels.

Een wijziging van het aantal kabels maar ook van de spanning of de technologie die wordt ingezet, vereisen effectief een wijziging van de kabelvergunning. Hetzelfde geldt overigens voor de milieuvergunning die werd toegekend. Er wordt geschat dat een procedure voor een wijziging van de kabelvergunning ongeveer vijf maanden duurt.

Opnieuw moet de minister voor de precieze timing en de keuzes die gemaakt moeten worden, zoals opgenomen in het regeerakkoord, verwijzen naar minister van Energie, de heer Bihet. In principe, dat was het voornemen, zal voor eind maart een beslissing worden genomen. De minister blijft alleszins ter beschikking om te ondersteunen en mee te helpen.

De heer Lejeune vroeg of er plannen zijn om andere zones voor offshore windmolenparken te ontwikkelen. De minister benadrukt dat er, naast het bestaande park en de Prinses Elisabethzone, op dit moment geen plannen zijn voor een derde zone.

De heer Ravyts stelde een vraag over de realisatietermijn van de windmolenparken. Op dit moment voorziet het koninklijk besluit in een tender binnen een termijn van vier jaar, en die termijn is mogelijk te kort. Het is inderdaad de intentie om de termijn tot vijf jaar te verlengen. Die periode start na de toekenning van de domeinconstructie, die in principe is voorzien voor december 2025.

Volgens die planning zou een eerste park gebouwd worden tegen eind 2030. De tweede en de derde kavel, en de tender daarvoor, is onder meer afhankelijk van de afwerking van de zogenaamde Boucle du Hainaut, die het hoogspanningsnet zal doortrekken van Avelgem tot Courcelles.

Rekening houdend met een looptijd van de tender van minstens één jaar en opnieuw die realisatietermijn van vijf jaar, is een afgewerkte kavel twee en drie ten vroegste mogelijk op 2032. Dit moet echter met de

La ministre Verlinden est elle-même également compétente pour l'octroi des permis concernant l'îlot énergétique. À cet égard, elle est en mesure de confirmer qu'au niveau fédéral, une concession domaniale, ainsi qu'un permis de raccordement par câble et un permis d'environnement ont été accordés.

Le permis de raccordement par câble délimite en effet strictement les différentes variantes de connexion, à savoir le nombre de câbles CA, le nombre de câbles CC et leur tension. Il précise également le tracé de tous les câbles concernés.

Une modification du nombre de câbles, mais aussi de leur tension ou de la technologie déployée nécessite effectivement une modification du permis de raccordement par câble. Il en va d'ailleurs de même du permis d'environnement accordé. On estime la durée d'une procédure de modification d'un permis de raccordement par câble à cinq mois environ.

Là encore, pour connaître le calendrier exact et les choix à opérer, dont il est question dans l'accord de gouvernement, la ministre doit s'en référer au ministre de l'Énergie, M. Bihet. En principe, l'intention était de prendre une décision avant la fin du mois de mars. La ministre reste entièrement disponible pour apporter son soutien et son aide.

Monsieur Lejeune a demandé si le développement d'autres zones pour l'éolien offshore est envisagé. La ministre souligne qu'à part le parc existant et la zone Princesse Elisabeth, une troisième zone n'est pas envisagée à ce stade.

M. Ravyts a posé une question sur le délai de réalisation des parcs éoliens. Actuellement, le délai que l'AR prévoit pour l'appel d'offres est de quatre ans, ce qui pourrait être trop court. L'intention est en effet de porter ce délai à cinq ans. Il prendra cours dès que la construction du domaine aura été attribuée, en principe d'ici décembre 2025.

Selon ce planning, un premier parc devrait être construit d'ici fin 2030. Les deuxième et troisième parcelles, ainsi que l'appel d'offres correspondant, dépendent notamment de l'achèvement de la Boucle du Hainaut, qui prolongera le réseau à haute tension d'Avelgem à Courcelles.

Compte tenu d'une durée minimale d'un an pour l'appel d'offres et d'un délai de réalisation de cinq ans, les parcelles deux et trois ne pourront être achevées au plus tôt qu'en 2032. Ce moment doit toutefois être

nodige omzichtigheid worden beschouwd, want ook daar is men afhankelijk van een aantal externe parameters.

Mevrouw Meunier stelde een vraag over de uitbreiding van de interconnectie op Europees niveau. Op dit moment is het enige project in een gevorderd stadium Nautilus, een netkoppeling van 1,4 gigawatt met het Verenigd Koninkrijk. Een bijkomende interconnectie met Duitsland, Allegro 2, wordt momenteel bestudeerd.

Mevrouw De Vreese stelde een vraag rond de ondersteuning van de visserijsector en de impact op de lokale bevolking. De minister is het uiteraard eens met het principe dat de visserijsector zo goed mogelijk moet worden ondersteund. Wat ook betekent dat zij heel nauw zal samenwerken met de ter zake bevoegde Vlaamse minister.

Een deel van de bedrijfsvoorheffing in de visserijsector vloeit via het Zeevisserijfonds terug naar de sector. Een deel van dat budget gaat ook naar het ondersteuningsfonds voor de transitie in de visserij. Dat budget ondersteunt collectieve projecten die de duurzaamheid en innovatie, maar ook de veiligheid van de visserijsector bevorderen.

Met betrekking tot de autonome scheepvaart wordt binnen de IMO momenteel gewerkt aan een code waaraan autonome vaartuigen op zee moeten voldoen. Het is de bedoeling om die code, na de aanname ervan in de IMO, ook in Belgische wetgeving te verwerken, zodat Belgische vaartuigen en ook vaartuigen in Belgische wateren – men moet telkens die twee bekijken – onder hetzelfde internationale kader varen. Hier is het de ambitie om ook op dit vlak een gelijk speelveld te garanderen.

Op basis van die internationale afspraken zullen de nodige aanpassingen worden doorgevoerd in de nationale regelgeving maar ook in de processen. En ook in de havens zullen mogelijk aanpassingen moeten gebeuren, al was het maar omdat er geen fysiek aanspreekpunt meer zal zijn voor de autonome vaartuigen. En dus zullen de contacten en de aansturing op een andere manier moeten gebeuren. Het is de bedoeling dat dit ook wordt meegenomen binnen de IMO, zodat uniforme toepassing in een internationale context wordt gegarandeerd. Niet enkel het aansturen, maar ook het bouwen van de schepen en het aanbrengen van de nodige apparatuur en applicaties moet internationaal gelijklopend gebeuren.

Tegelijkertijd werkt België ook samen met een aantal buurlanden om, in het kader van een *Memorandum of Understanding over maritime autonomous surface ships*, een reeks initiatieven te faciliteren. En uiteraard

considéré avec prudence, car il dépend également d'un certain nombre de paramètres externes.

Mme Meunier a posé une question concernant le renforcement des interconnexions au niveau européen. À l'heure actuelle, le seul projet à un stade avancé est Nautilus, une interconnexion de 1,4 gigawatts avec le Royaume-Uni. Une interconnexion supplémentaire avec l'Allemagne, Allegro 2, est actuellement à l'étude.

Mme De Vreese a posé une question concernant le soutien au secteur de la pêche et son impact sur la population locale. La ministre partage bien sûr le principe selon lequel le secteur de la pêche doit bénéficier du meilleur soutien possible. Cela signifie également qu'elle collaborera très étroitement avec le ministre flamand compétent en la matière.

Une partie du précompte professionnel dans le secteur de la pêche revient au secteur via le "Zeevisserijfonds". Une partie de ce budget est également affectée au fonds de soutien à la transition dans le secteur de la pêche. Ce budget soutient des projets collectifs qui favorisent la durabilité et l'innovation, mais aussi la sécurité dans le secteur de la pêche.

En ce qui concerne la navigation autonome, l'OMI travaille actuellement à l'élaboration d'un code auquel devront se conformer les navires autonomes en mer. L'objectif est d'intégrer ce code dans la législation belge après son adoption par l'OMI, afin que les navires belges et les navires navigant dans les eaux belges – il faut toujours considérer ces deux cas – soient soumis au même cadre international. L'ambition est, en l'occurrence également, de garantir des conditions de concurrence équitables.

Sur la base de ces accords internationaux, les adaptations nécessaires seront apportées à la réglementation nationale, mais aussi aux processus. Il est possible que des adaptations soient également nécessaires dans les ports, ne serait-ce que parce qu'il n'y aura plus de point de contact physique pour les navires autonomes. Les contacts et la gestion devront donc être organisés différemment. L'objectif est que cela soit également pris en compte au sein de l'OMI, afin de garantir une application uniforme dans un contexte international. Non seulement la gestion, mais aussi la construction des navires et l'installation des équipements et applications nécessaires doivent être harmonisées au niveau international.

Parallèlement, la Belgique collabore également avec plusieurs pays voisins afin de faciliter une série d'initiatives dans le cadre d'un *Memorandum of Understanding on maritime autonomous surface ships* (protocole d'accord

wil België ook in de toekomst met de buurlanden een gelijke aanpak garanderen.

De Europese natuurherstelrichtlijn eist een herstel van 20 % tegen 2030. De minister denkt die doelstelling te zullen halen, maar stipt aan dat ze niet mag worden verward met de in de habitatrichtlijn Natura 2000 vervatte beschermingsdoelstelling van 30 %. Op dit moment beschermt België al 37 %.

In de zomer van 2025 zal de regering de eerste fase van het natuurherstelproject voor herstel van oesterbanken in de Noordzee voorleggen. De locatie daarvoor is gekozen op basis van een wetenschappelijke studie, en in functie van de mogelijkheden in het kader van het Marien Ruimtelijk Plan. Het project zal tevens worden gemonitord. De bedoeling is dat de natuur zich op termijn zelf in stand kan houden.

Het is de ambitie van de minister om op het desbetreffende proefproject te blijven inzetten, teneinde de nodige vooruitgang te boeken in de richting van de vereiste 20 %.

Wat betreft het Marien Ruimtelijk Plan bevindt het volgende plan zich momenteel in een consultatiefase. Daarbij worden alle stakeholders bevraagd over de ideeën die vandaag op tafel liggen. Ook voor traditionele sectoren zal er ruimte zijn in dit nieuwe Marien Ruimtelijk Plan. Ook zij worden betrokken in alle fases bij de opmaak ervan. Wat de consultatie van de stakeholders vandaag trouwens ook aangeeft.

Ook de drijvende activiteiten, zoals drijvende zonnepanelen en aquacultuur, zijn verankerd en moeten dus aan de vereisten voldoen. De drijvende zonnepanelen bevinden zich vandaag in een testfase, en vinden daarom plaats in zones die voor wetenschappelijk onderzoek zijn aangewezen.

Aquacultuur is een industriële activiteit die in de CIA-zones kan plaatsvinden. Alle stakeholders werden hierover geconsulteerd en zullen ook betrokken worden in de verdere fases. Op basis van de opmerkingen van die stakeholders, zal er een gewijzigd plan kunnen worden voorgelegd aan de Ministerraad.

Verder blijft de eerste zesmijlszone beschermd tegen vaste constructies om visserij, recreatie en natuur te vrijwaren. Uiteraard zullen er enkele uitzonderingen zijn, bijvoorbeeld voor pijpleidingen en kabels die noodzakelijk de zone zullen moeten doorkruisen.

sur les navires autonomes de surface). Bien sûr, la Belgique souhaite garantir à l'avenir une approche similaire à celle de ses pays voisins.

La directive européenne concernant la restauration de la nature exige la restauration de 20 % d'ici 2030. La ministre compte atteindre cet objectif, à ne pas confondre d'ailleurs avec l'objectif de protection de 30 % de la directive Habitat Natura 2000. La Belgique à ce stade protège déjà 37 %.

Au cours de l'été 2025, le gouvernement présentera la première phase du projet de restauration de la nature visant à reconstituer les bancs d'huîtres en mer du Nord. Le site a été choisi sur la base d'une étude scientifique et en fonction des possibilités offertes par le plan d'aménagement des espaces marins. Le projet fera également l'objet d'un suivi. L'objectif est que la nature puisse à terme se maintenir d'elle-même.

Notre ambition est de continuer à renforcer ce projet pilote afin de réaliser les progrès nécessaires vers ces 20 % demandés.

En ce qui concerne le plan d'aménagement des espaces marins, le plan suivant est actuellement en phase de consultation. Toutes les parties prenantes sont interrogées sur les idées qui sont actuellement sur la table. Les secteurs traditionnels auront également leur place dans ce nouveau plan d'aménagement des espaces marins. Ils seront également impliqués dans toutes les phases de son élaboration, comme le montre d'ailleurs la consultation des parties prenantes qui a lieu aujourd'hui.

Les activités flottantes, telles que les panneaux solaires flottants et l'aquaculture, ont également été consacrées et doivent donc satisfaire aux exigences. Les panneaux solaires flottants sont actuellement en phase de test et sont donc installés dans des zones réservées à la recherche scientifique.

L'aquaculture est une activité industrielle qui peut être exercée dans les zones AIC. Toutes les parties prenantes ont été consultées à ce sujet et seront également impliquées dans les phases suivantes. Sur la base des observations formulées par ces parties prenantes, un plan modifié pourra être soumis au Conseil des ministres.

En outre, la première zone des six milles nautiques restera protégée contre les constructions fixes afin de préserver la pêche, les loisirs et la nature. Il y aura bien sûr quelques exceptions, par exemple pour les pipelines et les câbles qui devront nécessairement traverser la zone.

België is een pionier in de marine-ruimtelijke planning. Het is dan ook de bedoeling dat de “zooi” van de zee, waarover mevrouw Verkeyn het had, wordt omgezet naar een orde op zee. De situatie is natuurlijk niet dezelfde als op het land, maar dat is wel het uitgangspunt van het Marien Ruimtelijke Plan. De blauwe economie groeit, en dat is goed. Maar men moet dat natuurlijk doen met respect voor de diversiteit aan activiteiten. En er is een duidelijk kader nodig, ook voor specifieke projecten in de toekomst, voor vergunningen, concessies en de uitbouw van offshore energie.

De raadgevende commissie bestaat uit overheidsdiensten met bevoegdheid op zee. In de commissie zetelen geen industrievertegenwoordigers of lobbygroepen. Er moet wel een verduidelijking gemaakt worden in het Marien Ruimtelijke Plan met betrekking tot het wetenschappelijk onderzoek. En er zal een nieuw KB komen om verdere richtlijnen te geven.

In antwoord op de vragen van de heren Ribaud en Cornillie bevestigt de minister dat het marien ruimtelijk plan voor de Noordzee inderdaad ook de beschermde mariene gebieden zal betreffen. 37 % van het Belgische deel van de Noordzee is momenteel beschermd en 10 % zal inderdaad grondig moeten worden beschermd als marien reservaat.

Met betrekking tot de vraag van de heer Ravyts over de Paardenmarkt verwijst de minister naar het feit dat het directoraat-generaal Leefmilieu sedert 1995 bevoegd is voor het beheer van die site. Op basis van verschillende studies in het verleden werd geconcludeerd dat de munitie die zich daar bevindt intussen volledig bedekt is door sediment. De munitie ligt er sinds 1919, en wordt uiteraard gemonitord. Jaarlijkse staalnames hebben geen sporen van pollutanten gedetecteerd die uit die munitie zouden lekken. Zowel de kans op een incident door bijvoorbeeld een gestrand schip, als de mogelijke gevolgen zijn zeer beperkt gebleven. Daarom is er in het verleden besloten om die munitie te laten liggen, want de munitie opruimen of inkapselen zou geen goede oplossing zijn volgens de wetenschappelijke experts.

Na het vinden van sporen van springstofresten in 2018 – wat overigens aantoont dat de monitoring werkt – werd een plan van aanpak 2024 opgesteld door het directoraat-generaal, een plan dat ook werd vernieuwd voor 2024-2028, met een verhoogde monitoring en een verdurende evaluatie.

La Belgique est pionnière en matière d'aménagement du territoire maritime. L'objectif est donc de transformer la “pagaille” en mer, dont parlait Mme Verkeyn, en un espace maritime ordonné. La situation n'est bien sûr pas la même que sur terre, mais c'est le point de départ du plan d'aménagement des espaces marins. L'économie bleue se développe, et c'est une bonne chose. Mais cela doit bien sûr se faire dans le respect de la diversité des activités. En outre, un cadre clair est nécessaire, y compris pour les projets spécifiques à venir, pour les permis, les concessions et le développement de l'énergie offshore.

La commission consultative est composée des services publics chargés de la mer du Nord. Aucun représentant de l'industrie ou de lobbys ne siège en revanche au sein de cette commission. Des précisions doivent effectivement être apportées dans le plan d'aménagement des espaces marins concernant la recherche scientifique. Un nouvel arrêté royal sera pris pour fournir des directives supplémentaires.

Pour répondre aux questions de MM. Ribaud et Cornillie, la ministre confirme que le plan d'aménagement susvisé portera en effet également sur les zones marines protégées. 37 % de la partie belge de la mer du Nord est protégée pour l'instant, et 10 % devront en effet être fortement protégées comme réserve marine.

En réponse à la question de M. Ravyts concernant le *Paardenmarkt*, la ministre indique que la direction générale Environnement est responsable de la gestion de ce site depuis 1995. Diverses études réalisées par le passé ont permis de conclure que les munitions qui s'y trouvent sont désormais complètement recouvertes de sédiments. Ces munitions s'y trouvent depuis 1919 et font bien entendu l'objet d'une surveillance. Aucune trace de polluants s'échappant de ces munitions n'a été découverte dans les échantillons prélevés annuellement. Tant le risque de fuite dû, par exemple, à un incident avec un navire échoué que les conséquences éventuelles d'un tel incident demeurent très limitées. C'est la raison pour laquelle il a été décidé par le passé de laisser les munitions sur place, car leur enlèvement ou leur encapsulation ne serait pas une bonne solution selon les experts scientifiques.

Après la découverte de traces de résidus d'explosifs en 2018 – ce qui prouve d'ailleurs que la surveillance porte ses fruits –, le plan d'approche 2024 a été élaboré par la direction générale, suivi depuis lors par un nouveau plan pour la période 2024-2028. Ces plans prévoient un renforcement de la surveillance et une évaluation en continu.

De stand van zaken over het *floating solar project*. Een budget van 2 miljoen euro is besteed aan de eerste fase van de technologische ontwikkeling van drijvende zonnepanelen, met inbegrip van een BELSPO-subsidie voor een *proof of concept*. De Seavolt-technologie werd in augustus 2023 geïnstalleerd bij de Blue Accelerator en doorstond vijf maanden zwaar weer, op een succesvolle manier. In januari 2024 werd de test onderbroken door een probleem met de verankering.

De voorlopige testresultaten zijn positief op het vlak van de drijfconstructie, maar ook met betrekking tot de paneelvervuiling en de energie-efficiëntie. Uiteraard is het zo dat de technologie nog verder moet worden ontwikkeld. Momenteel loopt verder onderzoek via verschillende projecten, zoals het reeds vermelde SWIM, dat trouwens ook kan genieten van een subsidie.

In het algemeen merkt men dat *floating solar* belangrijke stappen heeft gezet naar een commercieel model, maar wellicht is men nog niet helemaal klaar om dit te doen zonder subsidies. Er zijn een aantal uitdagingen die moeten worden overwonnen. De federale overheid neemt in de mate van het mogelijke het initiatief en de verantwoordelijkheid om het proces te ondersteunen, uiteraard in overleg met alle partners.

Er waren eveneens een aantal vragen over het geplande Franse windmolenpark, de veiligheid, de vaarroute, maar zeker ook de zorgen vanuit de westelijke kustgemeenten. De regering volgt dat dossier van nabij bij op. De minister zal eerstdaags ook een bezoek brengen aan Oostende om samen met onder meer de burgemeester en de havenautoriteiten dit dossier te bespreken.

Er werden ook stappen gezet om dit dossier samen met de Vlaamse bevoegde autoriteiten en diensten op te nemen. Mevrouw Verkeyn is van mening dat er in de vorige legislatuur onvoldoende coördinatie was. Het is de bedoeling om dit te verbeteren, ook al hebben alle ministers uiteraard hun eigen bevoegdheid en verantwoordelijkheid. Er zijn ondertussen ook een aantal procedures gelanceerd, en er wordt gepoogd om de neuzen in dezelfde richting te krijgen.

Het is zo dat er in Frankrijk niet alleen een milieuvergunning is uitgereikt voor de elektrische aansluiting van het windmolenpark, maar ook voor het windmolenpark zelf, wat de omvang en reikwijdte van het project nog groter maakt. Dit maakt ook dat de mogelijkheden om tot een minnelijke schikking of tot een oplossing te komen, worden bemoeilijkt.

Pour ce qui est de l'état d'avancement du projet "*Floating solar at sea*", un budget de 2 millions d'euros, englobant la subvention accordée à Belspo pour le *Proof of Concept*, a été consacré à la première phase destinée au développement technologique des panneaux solaires flottants. La technologie Seavolt a été installée en août 2023 dans la zone du *Blue Accelerator* et a résisté aux conditions météorologiques difficiles pendant cinq mois. En janvier 2024, le test a toutefois été interrompu en raison d'un problème d'ancrage de la structure.

Les résultats provisoires du projet sont positifs en ce qui concerne la structure flottante, mais aussi au niveau de la pollution des panneaux et de l'efficacité énergétique. Il est évident que cette technologie doit encore être perfectionnée. Des recherches sont d'ailleurs menées actuellement dans le cadre de plusieurs projets, dont le projet SWIM, qui a été précédemment évoqué et qui bénéficie lui aussi d'une subvention.

Force est de constater de manière générale que le solaire flottant a bien progressé en vue d'un modèle commercial, même s'il n'est probablement pas encore tout à fait prêt à être commercialisé sans subvention. Il reste encore une série de défis à relever. Dans la mesure du possible, l'autorité fédérale prendra l'initiative et la responsabilité de soutenir cette technologie, en concertation bien entendu avec tous les partenaires.

Plusieurs questions ont également été posées concernant le projet de parc éolien français, la sécurité, la route maritime, mais aussi les préoccupations des communes côtières de Flandre occidentale. Le gouvernement suit ce dossier de près. La ministre se rendra prochainement à Ostende afin d'en discuter avec, entre autres, le bourgmestre et les autorités portuaires.

Des démarches ont également été entreprises pour examiner ce dossier en collaboration avec les autorités et services flamands compétents. Mme Verkeyn estime que la coordination a été insuffisante lors de la législature précédente. L'objectif est d'améliorer cette situation, même si tous les ministres ont bien sûr leurs propres compétences et responsabilités. Entre-temps, plusieurs procédures ont été lancées et des efforts sont déployés pour mettre tout le monde sur la même longueur d'onde.

En France, une autorisation environnementale a non seulement été délivrée pour le raccordement électrique du parc éolien, mais également pour le parc éolien lui-même, ce qui augmente encore l'ampleur et la portée du projet. Cela complique également les possibilités de parvenir à un règlement à l'amiable ou à une solution.

Er zijn twee proceduremogelijkheden tegen de vergunningen die zijn afgeleverd. Enerzijds een soort van willig beroep bij de prefectuur die de initiële beslissing inzake de milieuvergunning heeft genomen, en anderzijds een beroep bij de Franse Raad van State. De minister bevestigt dat op 27 februari 2025 een willig beroep bij de *préfet du Nord* werd ingediend, met betrekking tot de milieuvergunning voor de elektrische aansluiting van het windmolenpark.

De kansen van een willig beroep zijn klein, zeker in dit soort omstandigheden. Maar men moet eerst en vooral afwachten, en nadien evalueren of er ook in functie van de uitspraak een beroep moet worden ingediend bij de Franse Raad van State. De beroepstermijn tegen de milieuvergunning voor het turbinepark zelf, die op 14 februari 2025 werd uitgereikt, loopt nog en wordt momenteel nog onderzocht.

Het spreekt voor zich dat de regering dit dossier met de nodige aandacht bekijkt, en de positie van België, maar ook van de haven van Oostende en de andere overheden nauwgezet opvolgt. Men probeert een bevredigende oplossing te vinden, ook al kan de minister hier geen garanties geven.

Men moet dit dossier ook zien in het kader van de recente regeringswissels in Frankrijk en in België. Maar er zal uiteraard worden gekeken hoe via diplomatieke weg stappen vooruit kunnen worden gezet. Er zijn vandaag nog een aantal procedures die lopende zijn.

Over het zogenaamde zog-effect en het feit dat de offshore studies geen rekening zouden houden met de wake-effecten van het windmolenpark in Duinkerke, moet men wel beseffen dat er toch een zekere afstand blijft bestaan ten aanzien van onze parken.

Over het verdrag over de *high seas*, waarover de heren Ravyts, Lejeune en Ribaudon vragen hebben gesteld, zal het secretariaat zich binnen het kader van de VN bevinden, en niet onder het reeds bestaande Zeerechtdepartement van de *Office of Legal Affairs* van de VN. Het budget zal worden gefinancierd door een bijdrage van alle lidstaten volgens de VN-schaal. België heeft zich inderdaad kandidaat gesteld, met de bedoeling om een strategisch zetelbeleid te voeren. Het concrete pakket dat we als zeteland zouden aanbieden, moet nog worden afgesproken en bepaald.

België is niet alleen een diplomatiek centrum – Brussel telt meer dan 100 ambassades en permanente vertegenwoordigingen – maar zal via dat secretariaat ook kunnen

Il existe deux voies de recours contre les autorisations délivrées: d'une part, une sorte de recours gracieux auprès de la préfecture qui a pris la décision initiale concernant l'autorisation environnementale, et d'autre part, un recours devant le Conseil d'État français. La ministre confirme qu'un recours gracieux a été introduit le 27 février 2025 auprès du préfet du Nord concernant l'autorisation environnementale pour le raccordement électrique du parc éolien.

Les chances d'aboutir d'un recours gracieux sont minces, surtout dans ce genre de circonstances. Mais il faut avant tout attendre et évaluer ensuite si, en fonction de la décision, un recours doit être introduit auprès du Conseil d'État français. Le délai de recours contre l'autorisation environnementale pour le parc à turbines éoliennes lui-même, qui a été délivré le 14 février 2025, court toujours et fait actuellement l'objet d'un examen.

Il va sans dire que le gouvernement examine ce dossier avec toute l'attention requise et suit de près la position de la Belgique, mais aussi celle du port d'Ostende et des autres pouvoirs publics. On s'efforce de trouver une solution satisfaisante, même si la ministre ne peut donner aucune garantie à cet égard.

Il faut également replacer ce dossier dans le contexte des récents changements gouvernementaux en France et en Belgique. Mais il va de soi que nous examinerons comment faire avancer les choses par la voie diplomatique. Plusieurs procédures sont encore en cours à l'heure actuelle.

En ce qui concerne l'effet de sillage du parc éolien de Dunkerque et le fait que les études offshore n'en tiendraient pas compte, il faut toutefois garder à l'esprit qu'une certaine distance subsiste par rapport à nos parcs.

En ce qui concerne le Traité pour la protection de la haute mer, à propos duquel MM. Ravyts, Lejeune et Ribaudon ont posé des questions, le secrétariat sera placé sous l'égide des Nations Unies, et non sous l'autorité de la Division des affaires maritimes et du droit de la mer du Bureau des affaires juridiques déjà existante. Son budget sera financé par les contributions de l'ensemble des États membres selon le barème des Nations Unies. La Belgique a effectivement posé sa candidature afin de mener une politique stratégique en ce qui concerne l'accueil du siège. Les conditions concrètes que la Belgique offrirait en tant que pays hôte doivent encore être convenues et définies.

La Belgique est non seulement un centre diplomatique – Bruxelles a plus de 100 ambassades et représentations permanentes – mais pourra également, à travers ce

bijdragen aan de opbouw van mariene wetenschappelijke expertise en aan het beheer van wetenschappelijke gegevens.

Het Federaal Parlement heeft de bekrachtiging van het verdrag eind 2024 goedgekeurd. Het bekrachtigingstraject is ook gaande in de andere parlementen. Zoals vermeld vindt er constructief overleg plaats binnen de werkgroep inzake gemengde verdragen. De minister heeft er alle vertrouwen in dat ze in juni 2025 de Belgische ratificatieakte zal kunnen aankondigen op de VN-conferentie over de oceanen. De inwerkingtreding van het verdrag leidt ertoe dat België prioriteit moet verlenen aan het creëren van beschermde mariene gebieden om de gemeenschappelijke doelstelling van 30 % waar te maken.

De leden Ravyts, Vandemaele, Lejeune en Ribaud ont hadden eveneens vragen over de Mijncode en de International Seabed Authority. Het is inderdaad zo dat er zich op dit moment een Belgische delegatie bevindt op de sessie van de Zeebodemautoriteit in Kingston, waar verder wordt gewerkt aan, onder meer, de teksten voor de Mijncode voor diepzeemijnbouw. De Belgische positie is eerder vastgelegd. De regering blijft in dit verband pleiten voor het finaliseren van de Mijncode, maar ook voor voldoende en adequate wetenschappelijke informatie om de onderbouwing, het respecteren van het voorzorgsprincipe en de doelstelling van de bescherming van 30 % van de oceanen te garanderen.

De heer Ravyts vroeg naar cijfers rond het gebruik van *CleanSeaNet*. De regering heeft effectief kennisgenomen van het verslag van de Europese Rekenkamer in dit verband, dat vooral gericht is op de instrumenten die vanuit de Europese Unie ter beschikking worden gesteld aan de lidstaten. In de Belgische wateren vormen de satellietbeelden van *CleanSeaNet* een ondersteuning op het luchttoezichtprogramma dat al 30 jaar bestaat, waarbij toezicht vanuit het vliegtuig van BMM centraal staat.

Maandelijks zijn 12 vliegdagen ingepland, waarvan de helft wordt gelinkt aan de passage van de *CleanSeaNet*-satellieten. Dat maakt het mogelijk om snel in te grijpen en in te spelen op waarnemingen, om na verificatie vanuit de lucht de waarnemingen te bevestigen, en te trachten deze te linken aan een bepaald vaartuig.

Wanneer geen verificatie vanuit de lucht gebeurt en satellietbeelden binnenkomen met de melding van een mogelijke verontreiniging, worden de beelden steeds door de diensten geanalyseerd, en in de meeste gevallen gaat het om waarnemingen die zich situeren op het satellietbeeld, maar die zich bevinden buiten de Belgische territoriale wateren, of om waarnemingen gekoppeld aan natuurlijke fenomenen zoals bijvoorbeeld algengroei.

secrétariat, contribuer à l'expertise scientifique marine ainsi qu'à la gestion de données scientifiques.

Le Parlement fédéral a approuvé la ratification du traité fin 2024. La ratification est également en cours au sein des autres parlements. Comme mentionné, la concertation se déroule de manière constructive au sein du groupe de travail sur les traités mixtes, et la ministre est convaincue qu'elle sera en mesure d'annoncer l'instrument de ratification belge lors de la conférence des Nations Unies sur les océans, en juin de cette année. La priorité de la Belgique, une fois que le traité entrera en vigueur, sera de créer des zones marines protégées afin d'atteindre l'objectif commun des 30 %.

MM. Ravyts, Vandemaele, Lejeune et Ribaud ont également posé des questions sur le Code minier et l'Autorité internationale des fonds marins. Il est vrai qu'une délégation belge participe actuellement à la session de l'Autorité à Kingston, où se poursuit notamment l'élaboration des textes relatifs au Code minier pour l'exploitation minière en haute mer. La Belgique a déjà pris position à cet égard et le gouvernement continue de plaider en faveur de la finalisation du Code minier, mais aussi de la mise à disposition d'informations scientifiques suffisantes et adéquates pour en assurer le fondement, et garantir le respect du principe de précaution et l'objectif de protection de 30 % des océans.

M. Ravyts a également demandé des chiffres à propos de l'utilisation de *CleanSeaNet*. Le gouvernement a effectivement pris connaissance du rapport de la Cour des comptes européenne à ce sujet, qui porte principalement sur les outils mis à la disposition des États membres par l'Union européenne. En Belgique, les images satellites de *CleanSeaNet* complètent le programme de surveillance aérienne, en place depuis 30 ans, dans le cadre duquel la surveillance par avion de l'UGMM joue un rôle central.

Chaque mois, douze jours de vol sont planifiés, dont la moitié en coordination avec les passages des satellites de *CleanSeaNet*. Ce dispositif permet d'intervenir rapidement et de réagir aux observations pour confirmer les observations, grâce à une vérification aérienne, et afin d'essayer de les relier à un navire en particulier.

En l'absence de vérification aérienne, lorsque des images satellites signalent une pollution éventuelle, celles-ci sont systématiquement analysées par les services compétents. Dans la plupart des cas, il s'agit d'observations visibles sur les images des satellites mais qui concernent des zones situées en dehors des eaux territoriales belges, ou d'observations liées à des phénomènes naturels, par exemple à la prolifération

Wanneer zich toch contouren van een lozing zouden aftekenen, zorgt de natuurlijke werking van de zee er vaak voor dat het materiaal snel wordt afgebroken, zodat staalname niet onmiddellijk mogelijk is.

Vanuit de vaststelling dat de meeste mogelijke verontreinigingen zich situeren in het verste deel van de Belgische wateren, duurt het nog een zekere tijd voordat de verificatie van de beelden kan plaatsvinden, wat betekent dat in de meeste gevallen de gedetecteerde sporen al verdwenen, waardoor de mogelijke lozing moeilijk kan worden vastgesteld. Als er bovendien geen bevestiging komt van de satellietwaarneming vanaf schepen in de buurt, en als de vlek door zijn omvang geen bedreiging vormt voor ecologische waardevolle gebieden of voor de kust, wordt het kustwachtvliegtuig niet de lucht in gestuurd, omdat de sporen op dat moment al niet meer zichtbaar zijn. Dus dat zijn analyses die ter plaatse op basis van de kennis van het terrein worden gemaakt.

Dat we de voorbije jaren enkel nog te maken hebben met vooral kleine lozingen, bewijst dat de Belgische aanpak werkt. Op dit moment is er overigens in Lissabon een bijeenkomst met alle gebruikers van het *CleanSeaNet*-platform. Daar pleit ons land voor een beter begrip inzake rapportage. Nu is het vaak zo dat er niet wordt gerapporteerd bij valse positieve meldingen in de Belgische wateren, die het overgrote deel van de meldingen uitmaken. Dat kan mogelijk een vertekend beeld geven, waardoor de cijfers van de Europese rekenkamer niet volledig overeenkomen met de realiteit op het terrein. Dat is precies waar die werkgroep zich momenteel in Lissabon over buigt.

Er waren ook vragen van de heren Cornillie, Ribaud en Lejeune over de impact van het mariene ecosysteem en over aquacultuur. Het klopt dat de toestemming voor dergelijke activiteiten met impact op het ecosysteem afhangt van de voltooiing van een milieueffectenstudie, waarin onder meer een monitoring is vervat met analyses van de impact op gezette tijdstippen. Het hangt af van de concrete projecten welke milieueffectenstudie moet worden uitgevoerd en met welke conclusies rekening wordt gehouden om in aanmerking te komen voor eventuele vergunningen.

Mevrouw Meunier en de heer Lejeune stelden een vraag over het milieuaspect van het incident op 10 maart voor de Britse kust. Hoewel de Britse autoriteiten de oorzaak van het ongeval nog aan het onderzoeken zijn en bijgevolg slechts voorlopige conclusies naar voren kunnen worden geschoven, lijkt het incident te zijn veroorzaakt door een zware nalatigheid van de bemanning van het containerschip dat in aanvaring kwam met de olietanker.

d'algues. Toutefois, lorsque des traces de rejet apparaissent néanmoins, le mouvement naturel de la mer entraîne souvent une dégradation rapide des polluants, rendant impossible tout prélèvement immédiat.

Étant donné que la majorité des pollutions potentielles se concentrent dans les zones les plus éloignées des eaux belges, il faut un certain temps avant que la vérification des images ait lieu. Cela signifie que, dans la plupart des cas, les traces détectées ont déjà disparu, ce qui complique le constat du rejet potentiel. Par ailleurs, si l'observation venant du satellite n'est pas confirmée par les navires à proximité, et si, compte tenu de sa taille, la nappe ne représente pas une menace pour les zones à intérêt écologique ou pour le littoral, l'avion de la garde côtière n'est pas déployé, parce que les traces ne sont déjà plus visibles à ce moment-là. Les analyses sont donc effectuées sur place, sur la base des connaissances du terrain.

Le fait que seuls des rejets mineurs aient encore été observés ces dernières années démontre l'efficacité de la méthode belge. Une réunion rassemblant tous les utilisateurs de la plateforme *CleanSeaNet* se tient d'ailleurs actuellement à Lisbonne. La Belgique y plaide en faveur d'une meilleure compréhension en matière de signalement. À l'heure actuelle, les faux positifs, qui constituent la majorité des signalements dans les eaux belges, ne sont généralement pas mentionnés dans les rapports. Cela peut fausser la représentation de la situation, après quoi les chiffres de la Cour des comptes européenne ne correspondent pas tout à fait à la réalité sur le terrain. Tel est précisément l'objet des discussions à Lisbonne.

Il y avait également des questions de MM. Cornillie, Ribaud et Lejeune sur l'impact de l'écosystème marin et l'aquaculture. Il est vrai que l'autorisation pour ce genre d'activités qui ont un impact sur l'écosystème est soumise à la finalisation d'une étude d'impact environnemental qui contient un monitoring régulier, lequel analysera l'impact à intervalles réguliers. Le type d'analyse d'impact environnemental à réaliser dépendra des projets concrets et les conclusions de l'analyse permettront de déterminer si une autorisation peut être délivrée.

Mme Meunier et M. Lejeune ont posé une question sur l'aspect environnemental de l'incident du 10 mars dernier devant la côte britannique. Comme les autorités britanniques sont encore en train d'enquêter sur la cause de l'accident et dès lors que les conclusions ne sont donc que provisoires, l'incident semble être dû à une négligence grave de l'équipage du porte-conteneurs qui a percuté le pétrolier.

Dat relatief kleine containerschip bevaart een vaste route tussen Rotterdam en het noordoosten van het Verenigd Koninkrijk en het schip dat voor anker was gegaan lag iets buiten de gebruikelijke ankerzones. Geen van beide schepen behoorde tot de *dark fleet*. Die *dark fleet* wordt nauwlettend in het oog gehouden door de cel maritieme beveiliging van het DG Scheepvaart.

Volgende week zullen de *dark fleet* en de bijbehorende risico's ook worden besproken op een vergadering van de juridische commissie van de Internationale Maritieme Organisatie, waaraan het DG Scheepvaart zal deelnemen, samen met andere EU-landen. Wegens de gevaren die de *dark fleet* met zich brengt, zal die kwestie een prioriteit blijven.

De heer Vandemaele had een vraag over de duurzame balans tussen transport, energie, zeevisserij en ecologie, en over de keuzes die gemaakt moeten worden. Zandwinning is in België toegestaan op de vastgelegde concessiezones, maar uiteraard gelden binnen de beschermde mariene gebieden zeer strikte regels en voorwaarden hieromtrent. In Natura 2000-gebieden en in andere beschermde zones wordt zandwinning meestal verboden of enkel toegestaan onder zeer strenge voorwaarden. Soms moeten milieueffectenstudies worden uitgevoerd en moeten er vergunningen worden goedgekeurd alvorens die kunnen plaatsvinden. En in sommige gevallen kan zandwinning dus niet. Als er geen significant negatieve impact is op het ecosysteem, kan zandwinning wel plaatsvinden.

Een aantal vragen betroffen het opvoeren van de strijd tegen de drugscriminaliteit. Hierover kan de minister uiteraard ook vanuit haar rol als minister van Justitie, maar ook als oud-minister van Binnenlandse Zaken, bevestigen dat de regering deze strijd zal blijven opvoeren, en dus ook de veiligheid van onze havens, zeehavens, maar ook de binnenhavens, zal bevorderen.

Er werd inderdaad een European Ports Alliance opgericht, specifiek om de private en de publieke partners samen te brengen, met de bedoeling de havens beter te beschermen tegen illegale drugshandel, maar ook om het waterbedeffect op Europees vlak te voorkomen. Verschillende werkgroepen bundelen hun krachten in dit verband, om beste praktijken uit te wisselen, en om innovatieve oplossingen uit te werken. Zo wordt er bijvoorbeeld nagedacht over een Europees kader inzake de screening van personeel in de kritieke functies, om ervoor te zorgen dat een gelijk speelveld kan worden gewaarborgd.

België zal ook een nota indienen bij de IMO om de internationale bewustwording rond de ISPS-code te versterken. Daarmee wil de regering ook aangeven dat de

Ce porte-conteneurs de taille relativement modeste suit un itinéraire fixe entre Rotterdam et le nord-est du Royaume-Uni, et le navire qui avait jeté l'ancre se trouvait un peu en dehors des lieux d'ancrage habituels. Aucun des deux navires n'appartenait à la *Dark Fleet*. Cette dernière est étroitement surveillée par la cellule de sûreté maritime de la DG Navigation.

La semaine prochaine, la *Dark Fleet* et les risques associés seront également discutés par le comité juridique de l'Organisation maritime internationale auquel participera la DG Navigation avec d'autres pays de l'Union européenne. Cette question restera prioritaire compte tenu des dangers posés par cette *Dark Fleet*.

M. Vandemaele a également soulevé la question de l'équilibre durable entre le transport, l'énergie, la pêche maritime et l'écologie, et posé une question sur les choix qui en découlent. En Belgique, l'extraction de sable est autorisée dans les zones de concession délimitées, mais elle est encadrée par des règles strictes, notamment dans les zones marines protégées. Dans les zones Natura 2000 et dans d'autres zones protégées, cette activité est généralement interdite ou soumise à des conditions très strictes. Dans certains cas, l'extraction nécessite la réalisation d'études d'incidences environnementales et l'obtention de permis. Il arrive donc que l'extraction de sable ne soit pas possible. Si elle ne présente aucun effet négatif significatif sur l'écosystème, elle peut toutefois avoir lieu.

Plusieurs questions ont porté sur l'intensification de la lutte contre la criminalité liée à la drogue. À cet égard, la ministre peut évidemment confirmer, en tant que ministre de la Justice et en sa qualité d'ancienne ministre de l'Intérieur, que le gouvernement poursuivra le renforcement de cette lutte, et favorisera par conséquent la sécurité de nos ports, tant maritimes qu'intérieurs.

Une alliance des ports européens a effectivement été créée, précisément pour rassembler les partenaires publics et privés dans le but de mieux protéger les ports contre le trafic illicite de drogues, mais aussi pour éviter de déplacer le problème à l'échelle européenne. Plusieurs groupes de travail conjuguent leurs efforts à cet égard, afin d'échanger les meilleures pratiques et de développer des solutions innovantes. Ils envisagent notamment la mise en place d'un cadre européen pour le screening du personnel occupant des postes critiques afin de garantir des conditions de concurrence équitables.

La Belgique soumettra également une note à l'OMI afin de renforcer la sensibilisation internationale au Code ISPS. Le gouvernement souhaite ainsi également

huidige interpretatie van die regelgeving te veel ruimte laat voor interpretatie, en dat het noodzakelijk is om een en ander beter af te stemmen om die beveiliging van de havens te verbeteren. Er zal overigens in navolging van deze nota een *correspondence group* worden opgericht binnen de IMO om dit verder op te volgen.

België zal zich ook actief inzetten binnen de Europese commissie om de bewustwording rond deze problematiek te verhogen. Daarbij wordt de nadruk gelegd op de uitdagingen die er zijn binnen de Europese havens, en hoe een versterkte ISPS-code kan bijdragen tot de beveiliging van de havens en uiteraard ook van het hele hinterland. Daarbij wordt gebruik gemaakt van de hefboomwerking die de *European Ports Alliance* heeft mogelijk gemaakt, en die men in de toekomst verder moeten verdiepen en verbreden.

Met betrekking tot de vraag van de heer Van Quickenborne over het UNODC-project bevestigt de minister dat er inderdaad in 2024 delegaties naar België zijn gekomen vanuit Panama, Costa Rica en Colombia. In mei van dit jaar zal er een delegatie vanuit België naar die drie landen reizen. Deze delegatie zal bestaan uit vertegenwoordigers van de douane, de politie, de haven van Antwerpen, Zeebrugge, het drugscommissariaat en het directoraat-generaal voor de scheepvaart. Het is daarbij de bedoeling om de reeds gemaakte afspraken inzake gegevensuitwisseling te verfijnen, en men zal ook proberen om een nieuw project op te starten met Ecuador.

Mevrouw De Vreese had net als de heren Meunier en Ribauda ook nog een aantal vragen over defensie en de Belgica II. Samenwerking met defensie rond maritieme veiligheid is cruciaal, en daar moet effectief op worden ingezet. Defensie is een partner binnen het MIC maar ook binnen de Nationale Autoriteit voor Maritieme Beveiliging. Zo werkt de Cel Maritieme Beveiliging van het DG Scheepvaart dagelijks samen met Defensie, niet alleen bij het monitoren van de Belgische scheepvaart wereldwijd, maar ook voor alle mogelijke voorvallen in de Belgische territoriale wateren.

Defensie beschikt tevens over de nodige middelen om interventies te doen. Er worden regelmatig oefeningen uitgevoerd waaraan de DG Scheepvaart, maar ook de andere partners binnen het MIC deelnemen, en waarbij onder meer aan boord wordt gegaan van schepen die verdachte gedragingen vertonen, en waarbij de schepen gecontroleerd worden op het naleven van alle internationale verdragen.

De huidige geopolitieke context, internationale spanningen en onzekerheid dwingen ons land ook om de Belgische wateren te vrijwaren van internationale ogen

signaler que la réglementation actuelle laisse une marge d'interprétation trop large, et qu'il convient de mieux harmoniser les dispositions pour améliorer la sécurité portuaire. Dans le prolongement de cette note, un groupe de correspondance sera créé au sein de l'OMI afin d'assurer le suivi de cette question.

La Belgique s'engagera également activement au sein de la Commission européenne afin d'accroître la sensibilisation à cette problématique. L'accent sera mis sur les défis rencontrés dans les ports européens et sur la manière dont un renforcement du Code ISPS pourrait contribuer à la sécurité des ports et, bien entendu, aussi à celle de l'arrière-pays dans son ensemble. À cette fin, il sera fait usage de l'effet de levier créé par l'alliance des ports européens, qui devra être renforcé et élargi.

En réponse à la question posée par M. Van Quickenborne au sujet du projet ONUDC, la ministre confirme qu'en 2024, des délégations du Panama, du Costa Rica et de la Colombie se sont effectivement rendues en Belgique. En mai de cette année, une délégation belge se rendra dans ces trois pays. Elle sera composée de représentants des douanes, de la police, des ports d'Anvers et de Zeebrugge, du commissariat aux drogues et de la direction générale Navigation. L'objectif de cette mission est de préciser les accords déjà conclus en matière d'échange de données, et de tenter de mettre en place un nouveau projet avec l'Équateur.

Tout comme MM. Meunier et Ribauda, Mme De Vreese a également posé plusieurs questions à propos de la défense et du Belgica II. La coopération avec la Défense dans le domaine de la sécurité maritime est essentielle et doit faire l'objet d'un engagement concret. La Défense est un partenaire du CIM et de l'Autorité nationale de sûreté maritime. En effet, la cellule Sûreté maritime de la DG Navigation coopère quotidiennement avec la Défense, tant pour la surveillance de la navigation belge à l'échelle mondiale que pour la gestion de tout incident éventuel dans les eaux territoriales belges.

La Défense dispose également des moyens nécessaires pour intervenir. Des exercices opérationnels sont régulièrement menés avec la participation de la DG Navigation et des autres partenaires du CIM. Ces exercices consistent notamment à arraisonner des navires présentant des comportements suspects et à vérifier que ceux-ci respectent toutes les conventions internationales.

Le contexte géopolitique actuel, les tensions internationales et l'incertitude imposent également à notre pays de préserver la mer du Nord de toute forme de

en oren die onze Noordzee aandoen. Het monitoren van de zeebodem van de Noordzee wordt hierdoor onderworpen aan een verhoogd veiligheidsrisico, waarvoor de noodzakelijke beschermingsinstrumenten moeten worden voorzien. Daarvoor is uiteraard een samenwerking met de operationele eenheden binnen Defensie noodzakelijk.

De havenkapiteindiensten en de crisiscentra maken deel uit van de Nationale Autoriteit voor Maritieme Beveiliging. De havenkapiteindiensten zijn bevoegd om een schip de toegang tot de haven te weigeren. Dat doen ze voornamelijk op grond van hun bevoegdheden inzake veiligheid en organisatie van de havenactiviteiten. Ook de voorzitter van de Nationale Autoriteit voor Maritieme Beveiliging kan de toegang tot een Belgische haven weigeren, maar enkel wegens veiligheidsredenen of om economische sancties toe te passen.

In antwoord op de opmerkingen van de heer Ribaud en mevrouw Meunier legt de minister uit dat de Belgica II juridisch gezien niet aan de ketting ligt, maar gewoonweg geen geldig certificaat heeft en dus niet kan varen. De Belgica II zal weer kunnen varen zodra het schip het op grond van het Verdrag betreffende maritieme arbeid vereiste certificaat heeft verkregen of zodra het schip uitsluitend is geclassificeerd als een dienstvaartuig van de overheid zonder andere (commerciële) opdrachten. De maritieme wetgeving staat uitzonderingen toe voor dergelijke vaartuigen, maar teneinde eerlijke mededinging te garanderen, mogen die dan uiteraard niet concurreren met private operatoren.

Het Verdrag betreffende maritieme arbeid regelt het welzijn van de zeelieden. Het is de logica zelf dat de overheid de zeelieden op haar eigen schepen op dezelfde manier behandelt als de zeelieden op schepen van private operatoren. Ten slotte vereist de Belgische wetgeving ook dat het Verdrag betreffende maritieme arbeid zoveel mogelijk wordt toegepast op schepen die niet onder dat verdrag vallen, zoals dienstvaartuigen van de overheid.

Het is uiteraard belangrijk dat de Belgica II zo snel mogelijk weer operationeel is en onderzoeksactiviteiten kan uitvoeren. De minister zal overleg plegen met haar collega's belast met Wetenschapsbeleid en met haar collega van Defensie, teneinde de mogelijkheden te onderzoeken.

De leden de Vreese, Cornillie, Frank en Meunier hadden verder nog een paar vragen over de bescherming van de kritieke infrastructuur. In 2024 werden binnen de Nationale Autoriteit voor Maritieme Beveiliging risicoanalyses goedgekeurd voor de pijpleidingen en voor de kabels in de Belgische maritieme zones. Die werden bezorgd aan de exploitanten van die infrastructuur, die

surveillance étrangère. Par conséquent, le contrôle du fond marin de la mer du Nord présente un risque accru en matière de sécurité, qui nécessite la mise en place des instruments de protection requis. À cette fin, il est bien entendu indispensable de coopérer avec les unités opérationnelles de la Défense.

Les services de la capitainerie et les centres de crise sont également membres de l'autorité nationale de sûreté maritime. Les services de la capitainerie sont habilités à refuser l'accès à leur port à un navire. Ils le font principalement en vertu de leurs compétences en matière de sécurité et d'organisation des activités portuaires. Le président de l'autorité nationale de sûreté maritime peut également refuser l'accès aux ports belges, mais uniquement pour des raisons de sécurité ou pour appliquer des sanctions économiques.

Pour répondre aux remarques de M. Ribaud et de Mme Meunier, il est indiqué que, d'un point de vue juridique, le Belgica II n'est pas immobilisé, mais qu'il ne dispose tout simplement pas de certificat valide et ne peut donc pas prendre la mer. Le Belgica II pourra naviguer à nouveau dès qu'il aura obtenu son certificat de la Convention du travail maritime ou lorsqu'il sera classé uniquement comme bateau de service de l'administration sans être utilisé pour d'autres tâches commerciales. La législation maritime autorise des exceptions pour ces bateaux, mais ceux-ci ne peuvent évidemment pas entrer en concurrence avec des opérateurs privés, et ce, afin de garantir une concurrence loyale.

La Convention du travail maritime régit le bien-être des marins. Il semble logique que des pouvoirs publics traitent les marins sur leur propre navire de la même manière que ceux des opérateurs privés. Enfin, la législation belge exige également que la Convention du travail maritime soit appliquée autant que possible aux navires qui n'y sont pas soumis, tels que les bateaux de service de l'administration.

Il est bien sûr important que le Belgica II soit à nouveau opérationnel le plus rapidement possible, et puisse mener des activités de recherche. La ministre va donc se concerter avec ses collègues chargés de la politique scientifique et avec son collègue de la défense afin d'examiner les possibilités.

Mmes Vreese et Meunier, ainsi que MM. Cornillie et Frank, ont également posé plusieurs questions à propos de la protection des infrastructures critiques. En 2024, l'Autorité nationale de sûreté maritime a approuvé des analyses de risques concernant les pipelines et les câbles situés dans les zones maritimes belges. Ces analyses ont été transmises aux exploitants concernés,

hun beveiligingsplannen moeten meedelen aan de Nationale Autoriteit voor Goedkeuring. Dat is een interne beveiliging opgesteld door de exploitant.

Daarnaast zal Defensie waken over de externe beveiliging van de infrastructuur. Daarbij zal onder meer militaire en civiele capaciteit kunnen worden ingezet, waarbij voornamelijk incidentgedreven zal worden opgetreden. De eerste zorg voor de beveiliging berust echter bij de exploitant van de kabels en de leidingen. Maar er is dus een zeer nauwe samenwerking tussen de partners in het MK, en ook met de privépartners om de infrastructuur te beveiligen.

De voornaamste problemen op het stuk van cyberveiligheid in de maritieme sector zijn jamming (het verstoren van signalen) en spoofing. In het eerste geval wordt de scheepscommunicatie ernstig verstoord. In het tweede geval wordt een andere positie aangegeven dan waar het schip zich werkelijk bevindt. In samenwerking met de privésector wordt thans een 5G-project uitgerold om die twee methoden tegen te gaan. De eerste tests van dat project waren heel overtuigend en het is de bedoeling de aanpak uit te breiden en aldus een beter overzicht te krijgen van wat er allemaal gebeurt in de Belgische maritieme zones.

Voor de vraag inzake het patrouillevaartuig verwijst de minister naar de minister van Defensie.

Aangaande de tenuitvoerlegging van de richtlijn betreffende het beheer van de kritieke infrastructuur antwoordt de minister dat zij het DG Scheepvaart heeft opgedragen voor 26 januari 2026 een sectoranalyse uit te voeren, zoals bepaald in de Europese richtlijn.

Mevrouw De Vreese en de heren Lejeune en Van Quickenborne hebben ook vragen gesteld over de vergroening van de scheepvaart en de cyberveiligheid. De minister zorgt uiteraard voor de naleving van de verplichtingen uit de EU-wetgeving. Zij zal ervoor zorgen dat de emissierapporten tijdig worden ingediend en geverifieerd, en ook dat inbreuken worden beboet aan de hand van een systeem van administratieve boetes. Zij zal uiteraard ook de implementatie en de handhaving afstemmen met andere Europese landen.

Op internationaal niveau voorziet de minister in een tijdige en volledige implementatie van de maatregelen die zullen worden afgesproken binnen de IMO. Zij zal dat altijd doen in nauw overleg met de sector en de andere betrokken overheidsdiensten, om op die manier een groot draagvlak te creëren.

qui doivent soumettre leurs plans de sûreté à l'Autorité nationale en vue de leur approbation. Il s'agit de dispositifs de sécurité internes élaborés par les exploitants.

Pour sa part, la Défense assurera la protection physique de ces infrastructures. Des capacités militaires et civiles, notamment, pourront être mobilisées à cette fin, mais les interventions seront principalement motivées par les incidents. Cependant, la responsabilité de la sécurité incombe en priorité aux exploitants des câbles et des pipelines. En d'autres termes, une collaboration étroite existe entre les partenaires au sein du CIM et avec les acteurs privés pour protéger l'infrastructure.

Les principaux problèmes de cybersécurité dans le secteur maritime sont le *jamming*, ou le brouillage, et le *spoofing*. Dans le premier cas, les communications des navires sont fortement perturbées. Dans le second, leur position est indiquée à un endroit différent de celui où ils se trouvent réellement. Un projet de 5G est actuellement déployé en collaboration avec le secteur privé pour contrer ces 2 méthodes. Les premiers tests de ce projet se sont avérés très concluants et l'objectif est de l'étendre davantage pour obtenir une meilleure vue d'ensemble de la situation dans les zones maritimes belges.

Pour la question concernant le patrouilleur, la ministre renvoie au ministre de la Défense.

En ce qui concerne la mise en œuvre de la directive sur la gestion des infrastructures critiques, elle a donné l'instruction à la DG Navigation d'effectuer une analyse sectorielle avant le 26 janvier 2026, comme prévu dans la directive européenne.

Mme De Vreese et MM. Lejeune et Van Quickenborne ont également interrogé le gouvernement sur le verdissement de la navigation et la cybersécurité. La ministre veillera au respect des obligations découlant de la législation européenne. Elle veillera à ce que les rapports d'émissions soient transmis et vérifiés dans les délais impartis, et à ce que toute infraction soit sanctionnée en appliquant un système d'amendes administratives. Elle coordonnera évidemment la mise en œuvre et le contrôle du respect de ces mesures avec d'autres États membres.

Au niveau international, la ministre s'engage à assurer une mise en œuvre ponctuelle et complète des mesures qui seront adoptées au sein de l'OMI. Elle agira toujours en étroite concertation avec le secteur maritime et les autres services publics concernés, afin de garantir un large soutien.

De emissies van broeikassen van de scheepvaart worden gemonitord door de IMO aan de hand van de zogenoemde *greenhouse gas*-rapporten.

Betreffende de cyberveiligheid wordt momenteel een NIS-2-richtlijn uitgerold binnen de maritieme sector. De DG Scheepvaart als sectorale overheid werkt hier zeer nauw samen met het Centrum voor Cyberveiligheid. De recente aanval op de haven van Oostende toont aan dat onze maritieme infrastructuur kwetsbaar is, en dat men die dus zo goed mogelijk moet beschermen. Daarom is de samenwerking met het Centrum voor Cyberveiligheid noodzakelijk om dreigingen te kunnen tegengaan.

Daarnaast zal voor de kritieke infrastructuren door de DG Scheepvaart een sectorale analyse worden gemaakt om de weerbaarheid van de infrastructuur te vergroten. En uiteraard zal cyberveiligheid daar deel van uitmaken. Die analyse moet binnen de afgesproken termijn worden uitgevoerd op basis van de Europese regelgeving, meer bepaald tegen 26 januari 2026.

Ook de Belgische schepen moeten voldoen aan de Europese en internationale vereisten inzake vergroening van de vloot. Bovendien blijken de Belgische reders echte voortrekkers te zijn op het gebied van investeringen in nieuwe technologieën en groene brandstoffen. In 2026 en de daaropvolgende jaren zullen de eerste gastankers en bulkschepen die ammoniak als brandstof gebruiken in de vaart komen.

Voorts werd een koninklijk besluit houdende investeringsaftrek ingediend, teneinde de transitie naar groene scheepvaart te bevorderen.

En uiteraard moet men het level playing field voor onze schepen, onze maritieme bedrijven, maar ook de havens bewaken, omdat we ons in een internationale context bevinden.

Mevrouw Verbelen had een vraag over de kwetsbaarheid van de kabels en het NorthSeal-platform, waarbij zowel civiele als militaire diensten uit België, maar ook uit Duitsland, Nederland, Denemarken, Noorwegen en het Verenigd Koninkrijk zijn aangesloten. Gesprekken lopen overigens vandaag met Zweden om ook dat land te laten toetreden.

Er zullen eerstdaags ook gesprekken worden gevoerd met landen rond de Baltische Zee om ook hen NorthSeal te laten gebruiken. De bedoeling is om op een beveiligde manier informatie in real time te kunnen uitwisselen van verdachte situaties op zee. Dat kan gaan om vreemd vaargedrag, zoals het stil liggen boven kabels, het traag varen, of het uitschakelen van het automatisch

De plus, les émissions de gaz à effet de serre du transport maritime sont contrôlées par l'OMI au travers des rapports relatifs aux gaz à effet de serre.

En ce qui concerne la cybersécurité, une directive SRI 2 est en cours de déploiement dans le secteur maritime. En sa qualité d'autorité sectorielle, la DG Navigation collabore étroitement avec le Centre de cybersécurité. La récente attaque subie par le port d'Ostende démontre la vulnérabilité de notre infrastructure maritime et la nécessité de protéger celle-ci au mieux. C'est pourquoi la collaboration avec le Centre de cybersécurité est nécessaire pour faire face aux menaces.

Ensuite, la DG Navigation procédera à une analyse sectorielle des infrastructures critiques en vue de renforcer leur résilience. Bien entendu, l'aspect de la cybersécurité sera abordé. Cette analyse devra être effectuée dans les délais prévus par la réglementation européenne, soit d'ici au 26 janvier 2026.

Les navires belges doivent également respecter les exigences européennes et internationales pour le verdissement de la flotte. En outre, les armateurs belges se positionnent comme de véritables pionniers lorsqu'il s'agit d'investissements dans de nouvelles technologies et les carburants verts. En 2026 et lors des années suivantes, les premiers gaziers et cargos de transport en vrac utilisant l'ammoniac comme carburant entreront en service.

Par ailleurs, un AR a été introduit sur les déductions pour investissements afin d'encourager la transition vers des navires plus écologiques.

Et, bien évidemment, il convient d'assurer des conditions de concurrence équitables pour nos navires, pour nos entreprises maritimes, mais également pour les ports, car nous évoluons dans un contexte international.

Mme Verbelen avait une question portant sur la vulnérabilité des câbles et de la plateforme NorthSeal, à laquelle des services civils et militaires belges, mais aussi allemands, néerlandais, danois, norvégiens et britanniques sont raccordés. D'ailleurs, des discussions sont justement en cours aujourd'hui pour y accueillir également la Suède.

Des discussions sont également attendues prochainement avec les pays bordant la mer Baltique en vue de leur permettre de rejoindre NorthSeal à leur tour. L'objectif est d'assurer une communication sécurisée en temps réel en cas de situation suspecte en mer, comme dans le cas où un navire adopterait un comportement inhabituel, par exemple en s'immobilisant au-dessus

identificatiesysteem. Die informatie kan dan ook door andere landen gebruikt worden om de monitoring te verbeteren en gericht uit te voeren wanneer dergelijke schepen in hun wateren terechtkomen. Via dit systeem werden al een aantal schepen gesignaleerd die verdacht gedrag vertoonden, waardoor andere landen die schepen ook in de gaten hebben kunnen houden.

Binnen het MIC worden verder ook schepen met verdacht vaargedrag geïdentificeerd en opgevolgd. Zo worden bepaalde verdachte schepen geïnterpelleerd en begeleid door Defensie, wanneer ze zich in onze wateren bevinden.

Verder was er de vraag van mevrouw Verbelen omtrent de overdracht van bevoegdheden. Het ontwerp van een nieuw samenwerkingsakkoord ten gevolge van de audit van de Federale Interne Audit en de audit Vlaanderen werd in samenwerking met alle kustwachtpartners opgesteld. Er is de laatste jaren hard gewerkt om met alle partners binnen de kustwacht een antwoord te geven op de opmerkingen van die audit. In hoofdzaak gaat het hier om een verbeterde governancestructuur.

Er wordt tevens voorzien in een verdeling van de middelen in het ontwerp van het samenwerkingsakkoord. Maar aangezien dat akkoord nog niet gefinaliseerd is en met de partners moet worden besproken, kan de minister de definitieve details daarvan vooralsnog niet meegeven.

Er was ook een vraag van de heren Cornillie, Lejeune en Vandemaele over de tonnagebelasting. De minister beoogt maximaal gebruik te maken van die op Europees niveau ingevoerde tonnagebelastingregeling, teneinde het concurrentievermogen van de Belgische scheepvaartsector aan te scherpen. Ze zal voortdurend doen onderzoeken hoe de andere EU-lidstaten die regeling toepassen en wat de beste praktijken zijn die in de Belgische belastingwetgeving zouden kunnen worden opgenomen.

Aldus wordt beoogd het gebruik van die regeling te optimaliseren en tegelijkertijd een eerlijk concurrentieniveau binnen de Europese en internationale markt te waarborgen. Met het oog daarop zal de regering de vrijstelling van de roerende voorheffing in het raam van de rompbevrachting verwezenlijken, waarbij die vrijstelling wordt gekoppeld aan doelstellingen betreffende de vergroening van de Belgische vloot en aan de uitbreiding van de tonnagebelastingregeling voor multipurpose-schepen.

des câbles, en naviguant lentement ou en désactivant le système d'identification automatique. D'autres pays peuvent également avoir recours à ces informations afin de mettre en place un contrôle accru et plus ciblé lorsque des navires présentant ce type de comportement entrent dans leurs eaux territoriales. Ce système a déjà permis le signalement de plusieurs navires suspects, dont le suivi a ensuite pu être assuré par d'autres pays également.

Le MIC permet, lui aussi, d'identifier et de surveiller les navires présentant un comportement suspect. La Défense peut ainsi interpellier et escorter certains de ces navires lorsqu'ils se trouvent dans nos eaux territoriales.

Ensuite, Mme Verbelen a posé une question concernant le transfert des compétences. À la suite de l'audit de l'Audit fédéral interne et d'Audit Vlaanderen, tous les partenaires de la Garde côtière ont travaillé à la rédaction de l'ébauche d'un nouvel accord de coopération. Ces dernières années, ces partenaires ont ainsi consenti un effort de taille afin d'apporter une réponse pertinente aux observations formulées dans l'audit, ce qui s'est essentiellement traduit par l'amélioration de la structure de gouvernance.

Le projet d'accord de coopération prévoit également une répartition adéquate des ressources. Mais, l'accord n'étant pas encore finalisé et devant encore faire l'objet de discussion entre les partenaires, la ministre n'est pas encore en mesure d'en communiquer les détails définitifs.

Il y avait aussi une question de MM. Cornillie, Lejeune et Vandemaele concernant le régime de taxation au tonnage. La ministre s'engage à cet égard à exploiter au maximum ce régime de taxation au tonnage mis en place au niveau européen afin de renforcer la compétitivité de notre secteur maritime. Dans ce cadre, elle fera réaliser une analyse continue sur la manière dont les autres États membres de l'Union européenne appliquent ce régime et sur les meilleures pratiques qui pourraient être intégrées dans notre propre cadre fiscal.

Cette démarche permettra d'optimiser l'utilisation de ce système, tout en veillant à garantir un niveau de concurrence équitable au sein du marché européen et international. Dans cette optique, le gouvernement mettra en œuvre l'exonération du précompte mobilier dans le cadre de l'affrètement, en la conditionnant à des objectifs de verdissage de la flotte belge ainsi qu'à l'extension du régime de taxation au tonnage pour les navires polyvalents.

Voorts zal het sociaaleveerheidsstelsel voor zeevarenden worden bijgewerkt en gestroomlijnd, zonder de verworven rechten van de huidige aangeslotenen in te perken.

Er zullen een aantal voorwaarden worden gekoppeld aan het verkrijgen van de vrijstelling van de roerende voorheffing, om ervoor te zorgen dat de Belgische vloot niet alleen een vergroenende maar ook een innovatieve factor heeft, wat vanzelfsprekend ook positieve secundaire effecten met zich kan meebrengen.

De heer Vandemaele vroeg verder naar de capaciteit die ons land in staat stelt om te gaan met grote incidenten. Bij een aanvaring met grote gevolgen zoals *search and rescue*, gevaar voor verlies van het schip of de lading, of bij grote milieuschade, wordt het ANIP Noordzee afgekondigd. Daardoor wordt de gouverneur van West-Vlaanderen de coördinator en kan hij hulpverleningen van zowel de federale diensten als van de Vlaamse diensten coördineren.

Vanaf bepaalde kantelmomenten in het ANIP krijgt de gouverneur ook de bevoegdheid om te beslissen voor al deze diensten. Voorbeelden van dergelijke kantelmomenten zijn een ongeval met meer dan 50 opvarenden, dreigende grensoverschrijdende milieuschade of indien enkele partners van mening zijn dat het belangrijk kan zijn voor het verhelpen of coördineren van het incident dat één persoon de beslissingen kan nemen. Van zodra het kantelmoment is bereikt is op basis van het Belgisch scheepvaartwetboek de gouverneur de enige persoon die de beslissingen kan nemen.

De Vlaamse regelgeving heeft voorzien in spiegelbepalingen, zodat de gouverneur ook over die bevoegdheden beschikt. De rol van de minister van Noordzee bij het afwikkelen of coördineren van de incidenten is dan ook eerder beperkt. Het ANIP wordt momenteel geactualiseerd en zal op het volgende beleidsorgaan van de kustwacht ter goedkeuring worden voorgelegd.

Ongevallen met een dergelijke impact kunnen echter niet louter worden opgelost met overheidsmiddelen, maar men moet ook een beroep doen op de privésector. De inzet van dergelijke private bergingsfirma's wordt juridisch geregeld in het Belgische scheepvaartwetboek, waarbij de eigenaar van het schip contracten moet afsluiten met de bergingsfirma's in kwestie. Indien hij dit nalaat, kan de overheid ook contracten afsluiten, waarbij de kosten nadien worden verhaald op de eigenaar, de verzekeraar, maar ook op het internationaal oliecompensatiefonds, indien de bijdrage van de eerste twee niet toereikend zouden zijn.

Par ailleurs, on procédera à l'actualisation et à la rationalisation du régime de sécurité sociale des marins tout en veillant à préserver les droits acquis des personnes actuellement affiliées.

Certains critères viendront conditionner l'octroi de l'exonération du précompte mobilier en vue, certes, de rendre la flotte belge plus respectueuse de l'environnement, mais également de lui conférer une dynamique d'innovation, ce qui, à l'évidence, pourra générer des effets secondaires bénéfiques.

M. Vandemaele s'interrogeait en outre sur la capacité de notre pays à répondre à des incidents majeurs. En cas de collision entraînant des opérations de recherche et sauvetage ou présentant un risque de perte du navire ou de son chargement, ou, encore en cas de catastrophe environnementale, le PGUI Mer du Nord est activé. Le gouverneur de Flandre occidentale assure alors la coordination des services de secours fédéraux et flamands.

Une fois certains moments clefs atteints dans le déploiement du PGUI, le gouverneur obtient en outre la compétence de décision pour tous ces services. Ce moment sera atteint, par exemple, si un accident implique cinquante passagers, en cas de risque de dommages environnementaux transfrontaliers ou si plusieurs intervenants estiment que la présence d'un coordinateur unique peut être utile pour la bonne conduite des opérations. Le Code belge de la navigation prévoit que, si ce moment est atteint, le gouverneur est alors la seule personne habilitée à prendre des décisions.

Le législateur flamand a adopté des dispositions miroir de façon à ce que le gouverneur dispose également des compétences nécessaires. Par conséquent, le rôle du ministre de la mer du Nord en matière d'activation du plan ou de coordination est plutôt restreint. Le PGUI fait actuellement l'objet d'une mise à jour et sa nouvelle version sera présentée pour approbation lors de la prochaine réunion de l'organe stratégique de la garde côtière.

Néanmoins, des accidents d'une telle ampleur ne peuvent pas être pris en charge uniquement par les pouvoirs publics, il faut également faire appel au secteur privé. Le Code belge de la navigation règle les aspects juridiques de l'intervention de ces sociétés de renflouage privées, le propriétaire du navire devant conclure des contrats avec elles. S'il ne le fait pas, les pouvoirs publics peuvent également conclure ces contrats et réclamer ensuite les frais engagés au propriétaire, à l'assureur, mais aussi, si cela se révèle insuffisant, auprès des Fonds internationaux d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures.

Wat betreft de vragen over autonome vaartuigen lijkt een regelgevend kader voor autonome voer- en vaartuigen inderdaad minder geschikt voor autonome vaartuigen, en meer bepaald bij wie welke verantwoordelijkheid terechtkomt, is de discussie lopende binnen de IMO. De regering is, gelet op de regelgevende ingrepen die nog nodig zijn, van mening dat de autonome vaartuigen gradueel in vaart zullen komen, wat mogelijk kan betekenen dat bij aanvang nog bemanningsleden aan boord zullen zijn, die een kleinere rol gaan spelen, waarbij dan mogelijk op termijn de controle van het schip meer en meer wordt overgenomen van op de wal, ofwel volledig autonoom, iets wat de toekomst zal moeten uitwijzen.

Wat de vraag van de heer Vandemaele over het kustwachtvliegtuig betreft, zal de minister de verschillende opties evalueren, in nauw overleg met haar collega bevoegd voor wetenschapsbeleid. Men zal alle elementen mee in overweging nemen.

Over de vraag omtrent de 5G op zee en de ambitie om drones te kunnen inzetten, is de minister van mening dat 5G uiteraard belangrijk is voor de beveiliging en voor de communicatie, maar ook voor de veiligheid van iedereen die zich op zee bevindt. Ook autonome vaartuigen zullen gebruik moeten kunnen maken van 5G. Er loopt een proefproject om 5G te kunnen gebruiken als detectiemiddel voor vaartuigen, ook voor hen die bewust communicatie willen uitschakelen, en hun locatie willen verbergen.

Wat betreft het sociaal zekerheidssysteem voor zeevarenden is de minister de mening toegedaan dat dit zekerheidssysteem niet meer in lijn is met de hedendaagse praktijk. De werknemers en de werkgevers zijn daarover momenteel in overleg en zullen een voorstel voorleggen aan de regering wat we daarna zullen evalueren en bespreken.

Wat betreft het AIGIS-platform, waarnaar de heer Van Quickenborne verwees, is het effectief zo dat begin vorig jaar Alfapass het *certified pick-up*-systeem heeft uitgerold, waarbij containers in de haven worden afgehaald op basis van identiteit in plaats van met een pincode die vrij eenvoudig te delen was binnen de criminele netwerken. Door de mogelijkheid om biometrie te gebruiken krijgt Alfapass extra beveiliging om fraude en drugscriminaliteit te bestrijden.

Maar men kan biometrie ook integreren in het *certified pick-up*-systeem. De scheepvaart is bezig met het uitrollen van het AIGIS-platform, waarin ook de havenverboden zijn geïntegreerd. De eerste fase, waarbij bezoekers zich aan de balie melden, is al volledig geïmplementeerd,

En ce qui concerne les questions portant sur les navires autonomes, il semble en effet qu'un cadre réglementaire pour les véhicules autonomes terrestres et maritimes soit moins adapté pour les navires autonomes. Plus spécifiquement, la question de la responsabilité est en cours de discussion à l'OMI. Vu les interventions réglementaires devant encore avoir lieu, le gouvernement est d'avis que les navires autonomes ne seront introduits que progressivement dans la navigation, ce qui pourrait signifier que, dans un premier temps, un équipage soit encore à bord pour effectuer certaines tâches résiduelles. Ensuite, l'avenir nous dira si le navire sera, de plus en plus, pris en charge depuis le quai, voire deviendra entièrement autonome.

En ce qui concerne la question de M. Vandemaele au sujet de l'avion garde-côtes, la ministre analysera les différentes options en concertation avec sa collègue qui a la Politique scientifique dans ses attributions. Tous les aspects de la question seront pris en compte.

Concernant la 5G en mer et l'ambition d'utiliser des drones, la ministre estime qu'il est effectivement important de disposer de la 5G pour la sûreté et la communication, mais également pour la sécurité de toute personne se trouvant en mer. Les navires autonomes devront, eux aussi, pouvoir avoir recours à la 5G. Un projet pilote en cours vise l'utilisation de la 5G comme outil de détection de navires, même lorsque ces derniers veulent expressément désactiver les canaux de communication et dissimuler leur position.

En ce qui concerne le système de sécurité sociale des marins, la ministre considère qu'il n'est plus adapté aux pratiques d'aujourd'hui. Une concertation est en cours entre travailleurs et employeurs. Les parties soumettront une proposition au gouvernement, qui ne manquera pas de l'évaluer et de la discuter.

En ce qui concerne la plateforme AIGIS, évoquée par M. Van Quickenborne, Alfapass a effectivement déployé le système *certified pick-up* au début de l'année passée. Dans ce système, les conteneurs sont retirés au port sur la base de l'identité de la personne plutôt qu'à l'aide d'un code pin, qui était relativement facile à communiquer dans les réseaux criminels. Grâce à la possibilité de recourir à la biométrie, Alfapass augmente son arsenal pour combattre la fraude et la criminalité liée à la drogue.

Mais il est également envisageable d'intégrer les paramètres biométriques au système *certified pick-up*. Le secteur maritime déploie actuellement la plateforme AIGIS, qui intègre également les interdictions portuaires. La première phase, pour laquelle les visiteurs se présentent

en nu wordt gewerkt aan de volgende stappen, zoals de automatische controle van alle medewerkers van ondernemingen tijdens de nacht, en de integratie van een automatische check met badge providers, zoals Alfapass. De planning van de veiligheidsverificaties blijft ongewijzigd. Tot op heden zijn 3794 aanvragen ingediend, waarvan 2 % met een negatief resultaat.

Met betrekking tot het automatische identificatiesysteem dat ook wordt geïntegreerd en uitgerold voor pleziervaartuigen, zal elke maatregel proportioneel en doelmatig zijn. DG Scheepvaart zal onderzoeken of de uitbreiding van de IS-plicht naar deze vaartuigen noodzakelijk is om de doelstelling van een veilige en beveiligde Noordzee te bereiken, dan wel of dit mogelijk disproportioneel is voor kleinere pleziervaartuigen die enkel een paar honderd meter uit de kust gaan. Het kan zijn dat dit niet alleen disproportioneel is, maar ook praktisch niet haalbaar.

Over de vraag over het welzijn van de zeevarenden en het evenement dat op 8 maart vorig jaar werd georganiseerd, dat veel bijval heeft gekend, kan de minister bevestigen dat ook in deze legislatuur dit thema een belangrijk aandachtspunt blijft. Er zal in lijn met het regeerakkoord verder gewerkt worden aan inclusie en diversiteit in de maritieme sector. Binnen de IMO en de Internationale Arbeidsorganisatie zullen ook initiatieven worden genomen om de rol van vrouwen te ondersteunen, en om in te zetten op opleidingen, zoals onder meer inzake alternatieve brandstoffen.

Tevens zullen initiatieven worden genomen om zeevarenden te leren omgaan met de druk vanuit de georganiseerde criminaliteit, om deze te kunnen weerstaan en hun weerbaarheid te verhogen. Er zal nauw worden samengewerkt met de sector, en men zal binnen de ILO en de IMO de rechten van zeevarenden onder het Maritiem Arbeidsverdrag op de agenda blijven houden, en het belang hiervan blijven benadrukken. Per slot van rekening is het welzijn van alle werknemers belangrijk voor de minister.

De minister hoopt dat de leden met haar inleidende uiteenzetting, maar ook met haar antwoorden, een goed inzicht hebben gekregen in haar beleidsplannen. Zij neemt alvast de zorgen, de opmerkingen en suggesties mee om dat beleid verder vorm te geven.

De in de beleidsverklaringen uiteengezette beginselen zullen in daden worden omgezet. Sommigen hebben geopperd dat bepaalde beginselen nog vaag zijn, maar een en ander zal de komende jaren worden omgezet in specifieke acties.

au guichet, est déjà entièrement exécutée. Désormais, les étapes suivantes sont en préparation, telles que le contrôle automatique de tous les collaborateurs des entreprises pendant la nuit ou l'intégration d'une vérification automatique avec l'appui de fournisseurs de badge, comme Alfapass. Le calendrier des vérifications de sécurité reste inchangé. À ce jour, 3.794 demandes ont été soumises, 2 % d'entre elles ayant débouché sur une réponse négative.

En ce qui concerne le système d'identification automatique, également intégré et déployé pour les bateaux de plaisance, toutes les mesures se voudront proportionnelles et efficaces. La DG Navigation cherchera à déterminer si l'élargissement de l'obligation d'identification à ces embarcations est réellement nécessaire dans une perspective de sécurité et de sécurisation de la mer du Nord ou si elle est disproportionnée pour de petits bateaux de plaisance qui ne s'éloignent que de quelques centaines de mètres de la côte. Cette procédure pourrait de surcroît se révéler irréalisable sur le plan pratique.

Concernant la question relative au bien-être des marins et à l'événement organisé le 8 mars de l'année passée, qui a rencontré un franc succès, la ministre confirme que cette thématique bénéficiera encore de l'attention du gouvernement sous cette législature. Conformément à l'accord de gouvernement, les pouvoirs publics continueront à promouvoir l'inclusivité et la diversité au sein du secteur maritime. L'OMI et l'Organisation internationale du travail prendront elles aussi des initiatives afin de soutenir le rôle des femmes et d'investir dans les formations, par exemple sur les carburants alternatifs.

D'autres projets verront le jour en vue d'apprendre aux marins à gérer la pression à laquelle la criminalité organisée les soumet, à y résister et à augmenter leur résilience. Une collaboration étroite sera mise en place avec le secteur, et l'OIT et l'OMI continueront d'accorder toute leur attention aux droits des marins, conformément à la Convention du travail maritime, et à mettre en avant l'importance de ces droits. En fin de compte, c'est le bien-être de tous les travailleurs qui importe aux yeux de la ministre.

La ministre espère que son exposé introductif mais également ses réponses ont permis aux membres de bien comprendre ses ambitions. Elle s'appuiera en tout cas sur les questions, les observations et les suggestions reçues pour façonner sa politique.

Les principes énoncés dans les exposés d'orientation politique seront traduits en actions. D'aucuns ont dit que certains principes étaient encore vagues, mais ils seront traduits en des actions spécifiques dans les années à venir.

De minister drukt tenslotte haar dank uit aan iedereen om het schip van de Noordzee mee op koers te houden. Hoe woelig de wateren soms ook zijn, toch beseft zij dat de Noordzee een baken van rust zal zijn ten opzichte van Justitie, een baken die geldt voor de hele samenleving.

C. Replieken

Mevrouw Katrijn van Riet (N-VA) wenst de minister namens de N-VA-fractie een goede vaart en zij hoopt dat dit aan het einde van deze legislatuur ook nog steeds langs de dijkroute zal zijn.

De heer Kurt Ravyts (VB) dankt de minister voor de uitgebreide antwoorden, die het lid inspiratie hebben gegeven voor volgende, interessante inhoudelijke debatten.

De heer Hervé Cornillie (MR) sluit zich aan bij de vorige spreker.

Mevrouw Marie Meunier (PS) dankt de minister voor de uitgebreide antwoorden en hoopt binnen enkele weken ook meer duidelijkheid te hebben over het budgettaire kader.

De heer Julien Ribaud (PVDA-PTB) dankt de minister en beveelt haar aan zeker de nieuwe documentaire *The Wild Northsea* te gaan bekijken. Aan deze documentaire hebben heel wat gerenommeerde wetenschappelijke onderzoekers meegewerkt. Een van de onderzoekers benadrukte de mogelijkheid van de CO₂-opslag in zee, maar dan onder de voorwaarde dat er niet in de zeebodem zou worden gegraven. Het lid verklaart aangenaam verrast te zijn door de verklaring van de minister dat de regering de vaste wil heeft om de Mijncode voor diepzeemijnbouw te realiseren en dat er hiervoor voorafgaandelijk wetenschappelijk onderzoek nodig is, en dat het voorzorgsprincipe en de objectieve bescherming van de 30 % hierbij moet worden gerespecteerd. In dit verband verwijst het lid naar de door zijn fractie vroeger ingediende aanbeveling.

De heer Marc Lejeune (Les Engagés) dankt de minister voor de uitgebreide antwoorden. Wat het energie-eiland betreft, is het lid van oordeel dat voorzichtigheid is geboden en dat het belangrijk is dat alles goed wordt becijferd vooraleer tot definitieve beslissingen wordt overgegaan. Het is zijns inziens belangrijk dat de minister volledig op de hoogte wordt gehouden van elke nieuwe ontwikkeling in dit dossier. De minister is tenslotte bevoegd voor de veiligheid en de bescherming van de natuur van de Noordzee. Het is belangrijk dat de minister mee betrokken wordt bij de verschillende alternatieven die door de minister van Energie worden voorgesteld. Ook de door de minister aangekondigde initiatieven met betrekking

La ministre remercie enfin toutes les personnes qui contribuent à maintenir le cap du navire de la Mer du Nord. Aussi agitées que puissent être parfois les eaux, elle sait que la Mer du Nord restera un havre de paix comparé à la Justice — un havre qui, selon elle, profite à l'ensemble de la société.

C. Répliques

Mme Katrijn van Riet (N-VA) souhaite, au nom du groupe N-VA, bon vent à la ministre et espère qu'elle parviendra à maintenir le cap jusqu'à la fin de cette législature.

M. Kurt Ravyts (VB) remercie la ministre pour ses réponses complètes, qui lui ont donné matière à réflexion pour de futurs débats de fond intéressants.

M. Hervé Cornillie (MR) rejoint l'intervenant précédent.

Mme Marie Meunier (PS) remercie la ministre pour ses réponses approfondies et espère obtenir de plus amples informations sur le cadre budgétaire dans les semaines à venir.

M. Julien Ribaud (PVDA-PTB) remercie la ministre et lui recommande de visionner le nouveau documentaire "*The Wild Northsea*", auquel ont contribué de nombreux scientifiques de renom. Un de ceux-ci a souligné la possibilité de stocker le CO₂ en mer, mais à condition de ne pas mener de travaux d'excavation dans les fonds marins. Le membre déclare avoir été agréablement surpris que la ministre annonce la volonté ferme du gouvernement de travailler sur le Code minier pour l'exploitation minière des fonds marins et reconnaisse la nécessité de disposer d'études scientifiques préalables et de respecter le principe de précaution et de protection objective de 30 %. À ce sujet, le membre renvoie à la recommandation que son groupe a présentée.

M. Marc Lejeune (Les Engagés) remercie la ministre pour ses réponses détaillées. En ce qui concerne l'île énergétique, le membre estime qu'il faut être prudent et qu'il importe que tous les éléments soient dûment quantifiés avant de prendre des décisions définitives. Selon lui, il importe que la ministre soit tenue pleinement informée de tout nouveau développement dans ce dossier. La ministre est la responsable finale de la sécurité et de la protection de la nature en mer du Nord. Il est essentiel que la ministre soit associée aux différentes alternatives proposées par le ministre de l'Énergie. Il soutient également sans réserve les initiatives annoncées par la ministre en ce qui concerne l'exploitation des fonds

tot de diepzee en de ontginning van de zeebodem krijgen zijn volle steun. De verklaringen van de minister met betrekking tot de Belgische standpunten inzake de Mijncode voor diepzeemijnbouw, uitgaande van het voorzorgsprincipe en de bescherming van de 30 %, oordeelt het lid als zeer belangrijk. De heer Lejeune maant de besluitmakers dan ook aan tot bekwame spoed om deze kwetsbare gebieden te beschermen. Ook vraagt het lid aandacht voor voldoende begeleidingsmaatregelen ter bescherming van het mariene milieu bij exploitatie, zoals bijvoorbeeld de aquacultuur.

Mevrouw Phaedra Van Keymolen (cd&v) dankt de minister voor de toelichting en de uitgebreide antwoorden, en verklaart zich als Oost-Vlaamse graag aan te sluiten bij de West-Vlaamse alliantie om het schip van de Noordzee in goede en veilige wateren te houden.

De heer Matti Vandemaele (Ecolo-Groen) stelt vast dat er in de voorstellen van de minister een aantal belangrijke kernen liggen voor verdere, diepgaandere besprekingen in de toekomst en het lid verklaart hiernaar uit te kijken.

III. — BESPREKING VAN DE VOORSTELLEN VAN AANBEVELING

1. Voorstel van aanbeveling nr. 1 wordt ingediend door *mevrouw Phaedra Van Keymolen (cd&v)*, *de heer Bert Wollants (N-VA)*, *de heer Christophe Bombled (MR)*, *de heer Luc Frank (Les Engagés)* en *de heer Jeroen Soete (Vooruit)*.

Dit voorstel luidt als volgt:

“De commissie,

gehoord de minister van Justitie, belast met de Noordzee,

gaat akkoord met de beleidsvisie zoals voorgesteld in de beleidsverklaring en vraagt deze beleidsverklaring uit te voeren.”

2. Voorstel van aanbeveling nr. 2 wordt ingediend door *de heer Julien Ribaud (PVDA-PTB)*.

marins. Les déclarations de la ministre concernant les positions défendues par la Belgique au sujet du Code minier et de l'exploitation minière des fonds marins, basées sur le principe de précaution et la protection des 30 %, sont jugées très importantes par le membre. M. Lejeune appelle donc les décideurs à faire preuve de diligence pour protéger ces zones sensibles. Le membre attire également l'attention sur la nécessité d'adopter des mesures d'accompagnement suffisantes pour protéger l'environnement marin en cas d'exploitation, par exemple dans le domaine de l'aquaculture.

Mme Phaedra Van Keymolen (cd&v) remercie la ministre pour ses explications et ses réponses détaillées, et déclare qu'en tant qu'habitante de la Flandre orientale, elle est heureuse de se joindre à l'alliance qui s'est constituée en Flandre occidentale pour permettre aux eaux de la mer du Nord de rester saines et sûres.

M. Matti Vandemaele (Ecolo-Groen) constate que les propositions de la ministre contiennent des éléments importants pour permettre des discussions plus approfondies à l'avenir, et déclare qu'il attend celles-ci avec impatience.

III. — DISCUSSION DES PROPOSITIONS DE RECOMMANDATIONS

1. La proposition de recommandation n° 1 est déposée par *Mme Phaedra Van Keymolen (cd&v)*, *M. Bert Wollants (N-VA)*, *M. Christophe Bombled (MR)*, *M. Luc Frank (Les Engagés)* et *M. Jeroen Soete (Vooruit)*.

Cette proposition est rédigée comme suit:

“La commission,

à entendu la ministre de la Justice en charge de la mer du Nord,

marque son accord sur la vision politique présentée dans l'exposé d'orientation politique et demande d'exécuter cette vision politique.”

2. La proposition de recommandation n° 2 est déposée par *M. Julien Ribaud (PVDA-PTB)*.

Dit voorstel luidt als volgt:

“De commissie,

gehoord de minister van Justitie, belast met de Noordzee, tijdens de vergadering van de commissie voor Energie, Leefmilieu, en Klimaat van 19 maart 2025,

beveelt aan

een moratorium op diepzeemijnbouw in te stellen.”

3. Voorstel van aanbeveling nr. 3 wordt ingediend door mevrouw Marie Meunier (PS), de heer Patrick Prévot (PS) en de heer Éric Thiébaut (PS).

Dit voorstel luidt als volgt:

“De commissie,

gehoord de minister van Justitie, belast met de Noordzee, tijdens de vergadering van de commissie voor Energie, Leefmilieu, en Klimaat van 19 maart 2025,

beveelt aan

de Kamer van volksvertegenwoordigers onverwijld het onderbouwde budgettaire kader en het tijdspad voor de uitvoering van het regeerakkoord te bezorgen voor de hele legislatuur.”

4. Voorstel van aanbeveling nr. 4 wordt ingediend door mevrouw Marie Meunier (PS), de heer Patrick Prévot (PS) en de heer Éric Thiébaut (PS).

Dit voorstel luidt als volgt:

“De commissie,

gehoord de minister van Justitie, belast met de Noordzee, tijdens de vergadering van de commissie voor Energie, Leefmilieu, en Klimaat van 19 maart 2025,

beveelt aan

garant te staan voor de nodige investeringen in de FOD's, met inbegrip van het ministerie van Defensie, die actief zijn binnen het MIK, alsook in het federaal Wetenschapsbeleid, teneinde de bewaking en de beveiliging van de Belgische kust en van de Noordzee te verzekeren, met name tegen de risico's voor onze kritieke infrastructuur.”

Elle est rédigée comme suit:

“La Commission,

ayant entendu l'exposé d'orientation politique de la ministre de la Justice, chargée de la Mer du Nord en cours de la commission de l'Énergie, de l'Environnement et du Climat du 19 mars 2025

recommande

d'instaurer un moratoire sur l'exploitation minière des fonds marins.”

3. La proposition de recommandation n° 3 est déposée par Mme Marie Meunier (PS), M. Patrick Prévot (PS) et M. Eric Thiébaut (PS).

Elle est rédigée comme suit:

“La Commission,

ayant entendu l'exposé d'orientation politique de la ministre de la Justice, chargée de la Mer du Nord au cours de la commission de l'Énergie, de l'Environnement et du Climat du 19 mars 2025

recommande

de fournir à la Chambre des représentants, sans tarder, le cadre budgétaire étayé et le calendrier d'exécution de l'accord de gouvernement pour l'ensemble de la législature.”

4. La proposition de recommandation n° 4 est déposée par Mme Marie Meunier (PS), M. Patrick Prévot (PS) et M. Eric Thiébaut (PS).

Elle est rédigée comme suit:

“La Commission,

ayant entendu l'exposé d'orientation politique de la ministre de la Justice, chargée de la Mer du Nord au cours de la commission de l'Énergie, de l'Environnement et du Climat du 19 mars 2025

recommande

que les investissements nécessaires dans les différents SPF et la Défense actifs au sein de la CIM soient garantis ainsi que dans la Politique scientifique fédérale, afin d'assurer la surveillance et la sécurité de la côte belge et de la Mer du Nord notamment face aux risques pour nos infrastructures critiques.”

5. Voorstel van aanbeveling nr. 5 wordt ingediend door mevrouw Marie Meunier (PS), de heer Patrick Prévot (PS) en de heer Éric Thiébaut (PS).

Dit voorstel luidt als volgt:

“De commissie,

gehoord de minister van Justitie, belast met de Noordzee, tijdens de vergadering van de commissie voor Energie, Leefmilieu, en Klimaat van 19 maart 2025,

beveelt aan

de nodige investeringen te doen voor de toekomstige ontwikkeling van offshore windenergie in de Noordzee.”

IV. — STEMMINGEN

Voorstel van aanbeveling nr. 1 wordt aangenomen met 9 tegen 2 stemmen en 1 onthouding.

Resultaat van de naamstemming:

Hebben voorgestemd:

N-VA: Bert Wollants, Katrijn van Riet, Charlotte Verkeyn;

MR: Christophe Bombled, Hervé Cornillie;

Les Engagés: Luc Frank, Marc Lejeune;

Vooruit: Jeroen Soete;

cd&v: Phaedra Van Keymolen.

Hebben tegengestemd:

PS: Marie Meunier;

PVDA-PTB: Julien Ribaud.

Heeft zich onthouden:

VB: Kurt Ravyts.

Voorstel van aanbeveling nr. 2 wordt verworpen met 10 tegen 2 stemmen.

5. La proposition de recommandation n° 5 est déposée par Mme Marie Meunier (PS), M. Patrick Prévot (PS) et M. Eric Thiébaut (PS).

Elle est rédigée comme suit:

“La Commission,

ayant entendu l'exposé d'orientation politique de la ministre de la Justice, chargée de la Mer du Nord au cours de la commission de l'Énergie, de l'Environnement et du Climat du 19 mars 2025

recommande

de mettre en place les investissements nécessaires pour le développement futur de l'énergie éolienne offshore en mer du Nord.”

IV. — VOTES

La proposition de recommandation n° 1 est adoptée par 9 voix contre 2 et 3 abstentions.

Le résultat du vote nominatif est le suivant:

Ont voté pour:

N-VA: Bert Wollants, Katrijn van Riet, Charlotte Verkeyn;

MR: MR: Christophe Bombled, Hervé Cornillie;

Les Engagés: Luc Frank, Marc Lejeune;

Vooruit: Jeroen Soete;

cd&v: Phaedra Van Keymolen.

Ont voté contre:

PS: PS: Marie Meunier;

PVDA-PTB: Julien Ribaud.

S'est abstenu:

VB: Kurt Ravyts.

La proposition de recommandation n° 2 est rejetée par 10 voix contre 2.

Resultaat van de naamstemming:

Hebben voorgestemd:

PS: Marie Meunier;

PVDA-PTB: Julie Ribaud.

Hebben tegengestemd:

N-VA: Bert Wollants, Katrijn van Riet, Charlotte Verkeyn;

VB: Kurt Ravyts;

MR: Christophe Bombled, Hervé Cornillie;

Les Engagés: Luc Frank, Marc Lejeune;

Vooruit: Jeroen Soete;

cd&v: Phaedra Van Keymolen.

Hebben zich onthouden:

nihil.

De voorstellen van aanbeveling nrs. 3 en 4 worden achtereenvolgens verworpen met 9 tegen 3 stemmen.

Hebben voorgestemd:

VB: Kurt Ravyts;

PS: Marie Meunier;

PVDA-PTB: Julie Ribaud.

Hebben tegengestemd:

N-VA: Bert Wollants, Katrijn van Riet, Charlotte Verkeyn;

MR: Christophe Bombled, Hervé Cornillie;

Les Engagés: Luc Frank, Marc Lejeune;

Vooruit: Jeroen Soete;

cd&v: Phaedra Van Keymolen.

Hebben zich onthouden:

nihil.

Voorstel van aanbeveling nr. 5 wordt verworpen met 9 tegen 2 stemmen en 1 onthouding.

Le résultat du vote nominatif est le suivant:

Ont voté pour:

PS: PS: Marie Meunier;

PVDA-PTB: Julie Ribaud.

Ont voté contre:

N-VA: Bert Wollants, Katrijn van Riet, Charlotte Verkeyn;

VB: Kurt Ravyts;

MR: MR: Christophe Bombled, Hervé Cornillie;

Les Engagés: Luc Frank, Marc Lejeune;

Vooruit: Jeroen Soete;

cd&v: Phaedra Van Keymolen.

Se sont abstenus:

nihil.

Les propositions de recommandation n^{os} 3 et 4 ont été successivement rejetées par 9 voix contre 3.

Ont voté pour:

VB: Kurt Ravyts

PS: PS: Marie Meunier;

PVDA-PTB: Julie Ribaud.

Ont voté contre:

N-VA: Bert Wollants, Katrijn van Riet, Charlotte Verkeyn;

MR: MR: Christophe Bombled, Hervé Cornillie;

Les Engagés: Luc Frank, Marc Lejeune;

Vooruit: Jeroen Soete;

cd&v: Phaedra Van Keymolen.

Se sont abstenus:

nihil.

La proposition de recommandation n^o 5 est rejetée par 9 voix contre 2 et une abstention.

Hebben voorgestemd:

PS: Marie Meunier;

PVDA-PTB: Julie Ribaud.

Hebben tegengestemd:

N-VA: Bert Wollants, Katrijn van Riet, Charlotte Verkeyn;

MR: Christophe Bombled, Hervé Cornillie;

Les Engagés: Luc Frank, Marc Lejeune;

Vooruit: Jeroen Soete;

cd&v: Phaedra Van Keymolen.

Heeft zich onthouden:

VB: Kurt Ravyts.

De rapporteurs,

Luc Frank
Kurt Ravyts

De voorzitter,

Jeroen Soete

BIJLAGE: AANGENOMEN AANBEVELING

“De commissie,

gehoord de minister van Justitie, belast met de Noordzee, gaat akkoord met de beleidsvisie zoals voorgesteld in de beleidsverklaring en vraagt deze beleidsverklaring uit te voeren.”

Ont voté pour:

PS: PS: Marie Meunier;

PVDA-PTB: Julie Ribaud.

Ont voté contre:

N-VA: Bert Wollants, Katrijn van Riet, Charlotte Verkeyn;

MR: MR: Christophe Bombled, Hervé Cornillie;

Les Engagés: Luc Frank, Marc Lejeune;

Vooruit: Jeroen Soete;

cd&v: Phaedra Van Keymolen.

S'est abstenu:

VB: Kurt Ravyts.

Les rapporteurs,

Luc Frank
Kurt Ravyts

Le président,

Jeroen Soete

ANNEXE: RECOMMANDATION ADOPTÉE

“La commission,

de la ministre de la Justice, chargée de la Mer du Nord marque son accord sur la vision politique présentée dans l'exposé d'orientation politique et demande d'exécuter cette vision politique.”