

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

10 april 2025

BELEIDSNOTA (*)
van de minister belast met de Noordzee

Zie:

Doc 56 **0856/ (2024/2025)**:
001 tot 017: Beleidsnota's.

(*) Overeenkomstig artikel 111 van het Reglement.

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

10 avril 2025

NOTE DE POLITIQUE GÉNÉRALE (*)
de la ministre de la Mer du Nord

Voir:

Doc 56 **0856/ (2024/2025)**:
001 à 017: Notes de politique générale.

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

01416

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)

EEN VEILIGE EN DUURZAME NOORDZEE, MOTOR VAN ONZE WELVAART

INLEIDING

Onze Noordzee is een op meerdere domeinen strategisch gebied voor ons land. De Noordzee is met een exclusieve economische zone van 3.454 km² een bron van economische kracht, duurzame energie en rijke ecologische diversiteit. Ze laat onze havens bloeien, voedt honderdduizenden gezinnen met stroom uit windparken en transporteert data en energie via onderzeese kabels en (pijp)leidingen.

Maar deze vitale infrastructuur is ook kwetsbaar voor hybride dreigingen en criminaliteit, waaronder georganiseerde (drugs)criminaliteit en mensensmokkel. Dat vraagt om permanente waakzaamheid en daadkrachtige bescherming. We zetten daarom van bij de start van de legislatuur in op een evenwichtige, versterkte en doortastende aanpak die rekening houdt met het veelzijdige en dynamische karakter van de Noordzee.

We investeren gericht in maritieme beveiliging, in havenbeveiliging, in de bescherming van vitale infrastructuur én in een robuuste aanpak van ondermijnende criminaliteit die optreedt in onze maritieme toegangspoorten. Veiligheid op zee en in onze zeehavens is niet zomaar een randvoorwaarde, maar een strategische pijler van ons economisch en maatschappelijk model.

Maar veiligheid is breder dan de strijd tegen georganiseerde criminaliteit: veiligheid betreft ook de weerbaarheid ten aanzien van ecologische bedreigingen, het veilig en probleemloos transport en vervoer van data, gassen en andere producten via (pijp)leidingen en kabels in zee, en weerbaarheid tegen extreme omstandigheden en natuurrampen. Ook daar zetten we in 2025 verder op in.

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

We doen dit alles zonder het toekomstgericht duurzaam beheer en herstel van de Noordzee uit het oog te verliezen, zodat de rijke mariene biodiversiteit van de Noordzee niet alleen behouden blijft, maar wordt versterkt, c.q. hersteld voor toekomstige generaties.

UNE MER DU NORD SÛRE ET DURABLE, MOTEUR DE NOTRE PROSPÉRITÉ

INTRODUCTION

Notre mer du Nord est une zone stratégique pour notre pays à plusieurs égards. Avec une zone économique exclusive de 3.454 km², la mer du Nord est une source de vitalité économique, d'énergie durable et d'une grande diversité écologique. Elle permet à nos ports de prospérer, fournit de l'électricité à des centaines de milliers de familles grâce aux parcs éoliens et transporte des données et de l'énergie via des câbles et des pipelines sous-marins.

Cette infrastructure vitale est toutefois aussi vulnérable aux menaces hybrides et à la criminalité, y compris le crime organisé (lié à la drogue) et le trafic d'êtres humains. Elle requiert donc une vigilance permanente et une protection résolue. Dès le début de la législature, nous nous concentrerons donc sur une approche équilibrée, renforcée et décisive qui tienne compte du caractère polyvalent et dynamique de la mer du Nord.

Nous investirons spécifiquement dans la sûreté maritime, la sûreté portuaire, la protection des infrastructures vitales et une approche solide de la criminalité déstabilisante qui sévit à nos portes maritimes. La sécurité en mer et dans nos ports maritimes n'est pas seulement une condition préalable, mais un pilier stratégique de notre modèle économique et social.

La sécurité ne se limite pas à la lutte contre le crime organisé: elle concerne également la résilience face aux menaces écologiques, la sécurité et la fluidité du transport de données, de gaz et d'autres produits par des pipelines et des câbles sous-marins, ainsi que la résilience face aux conditions extrêmes et aux catastrophes naturelles. Nous continuerons à nous concentrer sur ces enjeux en 2025.

Il ne fait aucun doute que la mer du Nord est et restera un moteur économique majeur. De la navigation et de la pêche au développement de l'énergie éolienne en mer en passant par l'aquaculture innovante, les possibilités et les opportunités offertes par la mer du Nord, également dans un contexte européen et international, sont énormes.

Nous mènerons toutes ces actions sans perdre de vue la gestion durable et la restauration de la mer du Nord, afin de préserver la richesse de sa biodiversité marine, mais aussi de la renforcer et de la restaurer pour les générations futures.

Bij aanvang van deze legislatuur hebben we daarom de bakens uitgezet voor een beleid gebaseerd op drie ambities:

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

Bij de uitvoering van dit beleid zetten we van bij de start in op een structurele samenwerking met onze federale collega's met bevoegdheden die gerelateerd zijn aan de Noordzee, en met de Vlaamse regering. De komende legislatuur willen we geen gefragmenteerde aanpak, maar een samenhangend en toekomstgericht beleid voor onze zeehavens en Noordzee. In het eerste jaar leggen we daarvoor de strategische basis, met duidelijke prioriteiten en concrete acties.

Ambitie 1 – Een veilige Noordzee

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

Internationale dreigingen en georganiseerde misdaad aanpakken

We versterken vooreerst onze maritieme veiligheid. We zullen daarbij inzetten op een verderzetting van de goede samenwerking met de andere partners van en in het Maritiem Informatiekruispunt (MIK) zoals de Scheepvaartpolitie en douane om snel en gecoördineerd te reageren op verdachte activiteiten, veiligheidsdreigingen en milieuproblemen. Defensie is binnen het MIK een bijzondere partner, gelet op de operationele middelen en capaciteit waarover Defensie beschikt en die kunnen worden ingezet in het kader van de beveiliging van de Noordzee. We zullen ook inzetten op het delen van real-time informatie en het uitvoeren van risicoanalyses, zodat incidenten zoals sabotage, smokkel of ongevalen sneller kunnen worden opgespoord en aangepakt. Binnen het MIK werken we overigens aan de oprichting van een milieucel, zodat de ondersteuning door het

Dès le début de cette législature, nous avons donc défini les grandes lignes d'une politique fondée sur trois ambitions:

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

Dans la mise en œuvre de cette politique, nous nous concentrerons dès le début sur une coopération structurelle avec nos collègues fédéraux chargés de compétences liées à la mer du Nord, ainsi qu'avec le gouvernement flamand. Lors de la législature à venir, nous ne voulons pas d'une approche fragmentée, mais d'une politique cohérente et tournée vers l'avenir pour nos ports maritimes et la mer du Nord. Au cours de la première année, nous jetterons les bases stratégiques de cette politique, avec des priorités claires et des actions concrètes.

Ambition 1 – Une mer du Nord sûre

L'augmentation de la criminalité organisée et les réalités géopolitiques nous obligent plus que jamais à mieux protéger et sécuriser notre mer du Nord, ses infrastructures essentielles, la navigation et nos ports maritimes. Qu'il s'agisse des activités russes en mer Baltique et en mer du Nord ou des réseaux criminels qui infiltrent nos ports et nos routes maritimes, nous ne prenons aucun risque et faisons le nécessaire pour renforcer la sécurité lorsque cela est possible.

Lutte contre les menaces internationales et la criminalité organisée

Notre première priorité est de renforcer notre sécurité maritime. Nous continuerons à travailler en étroite collaboration avec les partenaires du carrefour d'information maritime (CIM), tels que la Police de la Navigation et les douanes, afin de réagir rapidement et de manière coordonnée aux activités suspectes, aux menaces pour la sécurité et aux problèmes environnementaux. La Défense est un partenaire privilégié au sein du CIM, compte tenu des moyens opérationnels et des capacités dont elle dispose et qu'elle est en mesure de déployer dans le cadre de la sûreté en mer du Nord. Nous nous concentrerons également sur le partage d'informations en temps réel et la réalisation d'analyses de risques afin de détecter et de traiter plus rapidement les incidents tels que les sabotages, la contrebande ou les accidents. Au sein du CIM, nous travaillons également à la mise

MIK van handhavingstaken op zee wordt uitgebreid tot milieuhandhaving.

De strijd tegen drugscriminaliteit en mensenhandel intensifiëren we via de European Ports Alliance, een publiek-private samenwerking die werd gestart onder het Belgische voorzitterschap van de Raad van de Europese Unie in de eerste helft van 2024. We blijven ook in 2025 verder inzetten op deze Alliance om op gestructureerde wijze de veiligheid in de Europese havens te vergroten, in het bijzonder in de strijd tegen georganiseerde criminaliteit.

Samenwerking met onze (Noordzee-)buurlanden, stakeholders en de verschillende betrokken en bevoegde overheidsinstanties is van bij de start van deze legislatuur essentieel om de maritieme beveiliging te versterken en een veilige omgeving te creëren voor het geheel van onze activiteiten op zee. In 2025 evalueren we welke vaartuigen onder een uitgebreide AIS (Automatisch Identificatiesysteem)-plicht zouden moeten vallen om de veiligheid en beveiliging op de Noordzee te optimaliseren. We onderzoeken welke stappen we kunnen zetten richting een aanpassing van de Europese regelgeving om data-uitwisseling in het kader van beveiliging te versoepelen. En in het kader van het *NorthSeal* datauitwisselingsplatform zetten we stappen om gesprekken op te starten met onze partnerlanden rond de Baltische Zee om het platform naar die landen uit te breiden.

Havenbeveiliging: geen zwakke schakels

Onze zeehavens zijn wereldspelers en vormen zo ook cruciale toegangspoorten tot de Belgische en Europese economie. Deze strategische rol maakt hen evenwel ook kwetsbaar voor criminele infiltratie. Op 1 juni 2024 is de aangepaste en uitgebreide Wet Maritieme Beveiliging in werking getreden. Naast versterking van de toegangscontroles tot de ISPS (*International Ship and Port Facility Security Code*) terminals werd in 2025 gestart met de verificatie van havenpersoneel in kritieke functies en de handhaving van havenverboden op ISPS-terminals.

Ons beleid is erop gericht te waarborgen dat alle ISPS-plichtige schepen in België uitsluitend aanmeren aan ISPS-conforme kades. We houden bij de uitwerking van de procedures weliswaar ook rekening met de belangen van de private spelers in dit verband.

We erkennen de rol van de parketten in havendossiers als cruciale schakel tussen gerechtelijke autoriteiten, politiediensten en havenbesturen. Dankzij deze

en place d'une cellule environnementale afin que le soutien du CIM en matière d'application de la loi en mer puisse être étendu à l'application de la loi en matière d'environnement.

Nous intensifions la lutte contre la criminalité liée à la drogue et la traite des êtres humains via l'alliance des ports européens, un partenariat public-privé qui a été lancé sous la présidence belge du Conseil de l'Union européenne au premier semestre de 2024. Nous continuerons à nous concentrer sur cette alliance en 2025 afin d'accroître la sécurité dans les ports européens de manière structurée, en particulier dans la lutte contre le crime organisé.

Dès le début de cette législature, la collaboration avec nos voisins (de la mer du Nord), les parties prenantes et les différentes instances publiques concernées et compétentes est essentielle pour renforcer la sûreté maritime et créer un environnement sûr pour toutes nos activités en mer. En 2025, nous évaluerons quels navires devraient être soumis à une obligation élargie du système d'identification automatique (SIA) afin d'optimiser la sûreté et la sécurité en mer du Nord. Nous étudierons les mesures que nous pouvons prendre pour modifier la réglementation européenne afin de faciliter l'échange de données dans le contexte de la sûreté. Et dans le cadre de la plateforme d'échange de données *NorthSeal*, nous prenons des mesures pour entamer des discussions avec nos pays partenaires autour de la mer Baltique afin d'étendre la plateforme à ces pays.

Sûreté portuaire: pas de maillons faibles

Nos ports maritimes sont des acteurs internationaux et représentent dès lors des portes d'accès cruciales aux économies belge et européenne. Cependant, ce rôle stratégique les rend également vulnérables aux infiltrations criminelles. La loi relative à la sûreté maritime, modifiée et élargie, est entrée en vigueur le 1^{er} juin 2024. Outre le renforcement des contrôles d'accès aux terminaux ISPS (*International Ship and Port Facility Security Code*), l'année 2025 a vu débuter la vérification du personnel portuaire occupant des postes critiques ainsi que l'application des interdictions portuaires dans les terminaux ISPS.

Notre politique vise à garantir que tous les navires soumis à l'ISPS en Belgique ne s'amarrent qu'à des quais conformes à l'ISPS. Lors de l'élaboration des procédures, nous tiendrons également compte des intérêts des acteurs privés dans ce contexte.

Nous reconnaissons le rôle des parquets dans les dossiers portuaires en tant que lien essentiel entre les autorités judiciaires, les services de police et les autorités

coördinatie wordt de handhaving ter plaatse versterkt en neemt de slagkracht toe om criminele activiteiten, zoals drugssmokkel en sabotagepogingen, sneller en doeltreffender aan te pakken.

Op Europees niveau blijven we ervoor ijveren om de screeningsprocedures voor havenpersoneel in kritieke functies ook in te voeren in de andere lidstaten, alsook voor een effectieve uitwisseling van de noodzakelijke informatie voor deze screening met andere EU-lidstaten. De European Ports Alliance is daarvoor het aangewezen platform. Tijdens de Senior Officials Meeting die op 29 april 2025 plaatsvindt, zullen we gerichte input leveren om de uitdagingen rond de havenscreenings en de ISPS-code onder de aandacht te brengen en hierin concrete stappen vooruit te zetten. Binnen de sector zullen we verder inzetten op een uniforme en efficiënte toepassing van havenscreenings, volgens standaard procedures waarbij ook de belangen van de private spelers in rekening worden gebracht.

De inzet van bredere infrastructuur, zoals camera's en drones, zorgt voor een nog betere beveiliging. De wet van 16 mei 2024 voorziet in bijzondere bepalingen voor het installeren en gebruiken van camera's door de havenkapiteinsdiensten in de strijd tegen de georganiseerde criminaliteit. In 2025 starten we met de uitwerking van het reglementair kader voor de uitvoering van deze bepalingen.

Ook binnen onze landsgrenzen blijven we monitoren of drugstrafieken zich niet logistiek verleggen naar onze binnenvaartterminals en zullen we onderzoeken hoe we de toegang door criminele organisaties tot havenfaciliteiten beter kunnen controleren.

Op internationaal niveau zullen we het voortouw nemen om de ISPS-code uit te breiden in functie van de strijd tegen de (internationale) georganiseerde misdaad, met het oog op wereldwijde implementatie. Dit moet de georganiseerde criminaliteit, het waterbedeffect en de infiltratie in havens tegengaan door strengere en geüniformeerde beveiligingsnormen op te leggen en risicoanalyses te verfijnen. We streven dus naar een geharmoniseerde aanpak waarbij havens op termijn wereldwijd dezelfde veiligheidsstandaarden hanteren, zodat criminele netwerken geen misbruik kunnen maken van verschillen of lacunes in regelgeving over verschillende landen heen, en tegelijkertijd onze economie wordt gevrijwaard. In 2025 zullen we in dit verband een *informal paper* indienen bij de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) waarbij wordt opgeroepen om te streven naar een meer uniforme toepassing van de ISPS-code wereldwijd. Hiermee willen we erop wijzen

portuaires. Cette coordination renforcera l'application de la loi sur place et permettra de lutter plus rapidement et plus efficacement contre les activités criminelles telles que le trafic de drogue et les tentatives de sabotage.

Au niveau européen, nous continuons à œuvrer pour l'introduction de procédures de screening pour le personnel portuaire occupant des postes critiques dans les autres États membres également, ainsi que pour un échange efficace des informations nécessaires à ce screening avec les autres États membres de l'UE. L'alliance des ports européens constitue la plateforme indiquée à cet effet. Lors de la réunion des hauts fonctionnaires du 29 avril 2025, nous apporterons une contribution ciblée pour attirer l'attention sur les défis liés au screening portuaire et au Code ISPS et pour franchir des étapes concrètes à cet égard. Au sein du secteur, nous continuerons à œuvrer pour une application uniforme et efficace des screenings portuaires, selon des procédures standard qui tiennent également compte des intérêts des acteurs privés.

L'utilisation d'une infrastructure plus large, comprenant des caméras et des drones par exemple, permettra d'améliorer encore la sûreté. La loi du 16 mai 2024 prévoit des dispositions particulières pour l'installation et l'utilisation de caméras par la capitainerie dans le cadre de la lutte contre le crime organisé. En 2025, nous commencerons à élaborer le cadre réglementaire pour la mise en œuvre de ces dispositions.

À l'intérieur de nos frontières nationales également, nous continuerons à surveiller si le trafic de drogue ne migre pas d'un point de vue logistique vers nos terminaux intérieurs et nous étudierons comment mieux contrôler l'accès des organisations criminelles aux installations portuaires.

Au niveau international, nous prendrons l'initiative d'étendre le code ISPS dans la lutte contre le crime organisé (international), en vue d'une mise en œuvre mondiale. Cette démarche doit permettre de lutter contre le crime organisé, l'effet "waterbed" et l'infiltration dans les ports en imposant des normes de sûreté plus strictes et uniformes et en affinant les analyses de risques. Nous nous efforçons donc de parvenir à une approche harmonisée dans laquelle les ports du monde entier appliquent à terme les mêmes normes de sécurité, afin que les réseaux criminels ne puissent pas profiter des différences ou des lacunes réglementaires entre les différents pays, et que notre économie soit en même temps protégée. Dans ce contexte, nous soumettrons en 2025 un *informal paper* à l'Organisation maritime internationale (OMI) appelant à une application plus uniforme du code ISPS dans le monde entier. Ce faisant, nous voulons souligner que la réglementation

dat de huidige regelgeving te veel ruimte laat voor interpretatie. Daarnaast zullen we ons actief inzetten binnen de recent onder Belgisch voorzitterschap opgerichte *Correspondence Group* over ISPS binnen de IMO. Ook tijdens het *Maritime Safety Committee* (MSC) op 23 en 24 juni 2025 zullen we verder het belang van de ISPS-code benadrukken en de rol ervan bij de aanpak van de drugsproblematiek onderstrepen.

Er wordt beoogd de gegevensuitwisseling tussen België enerzijds en Panama, Colombia en Costa Rica anderzijds verder te verfijnen, met als doel beter inzicht te verkrijgen in de nieuwste evoluties binnen de drugs-handel. Een nieuwe samenwerking met Ecuador in dat verband zal eveneens verder worden onderzocht.

Tot slot is het cruciaal om het bewustzijn rond de risico's in de havens te vergroten. Daarom zetten we verder onze schouders onder het anoniem meldplatform *Portwatch*. In navolging van een sensibiliseringsweek over het meldpunt in maart 2025 zullen we het doelpubliek uitbreiden naar binnenvaartschippers, vissers en toevallige passanten om de bekendheid en effectiviteit van *Portwatch* te vergroten. Hierbij zetten we ook in op een samenwerking met de private maritieme sector.

Strikte inspecties en cyberveiligheid

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

Zo blijven we in 2025 de emissies van schepen op de Noordzee verder monitoren en bekijken we samen met onze internationale partners hoe we verdere stappen kunnen ondernemen om de NOx-wetgeving beter te handhaven en indien nodig aan te passen. We waken er eveneens over dat luchtvervuiling zich niet verplaatst naar het water.

We hechten veel belang aan nauwe samenwerking binnen de Kustwacht en zullen actief samenwerken met de betrokken federale en Vlaamse entiteiten met het oog op het finaliseren van het nieuwe samenwerkingsakkoord Kustwacht. Daarmee kan een versterkte governancestructuur worden verwezenlijkt.

Ook een optimalisatie van de informatiedeling tussen de Havenkapiteindienst en de andere overheidsdiensten zoals o.a. de politiediensten, douane, FOD Mobiliteit, de gewestelijke instanties, etc. wordt verder opgevolgd.

Daarnaast pakken we cyberdreigingen aan. Ook ons deel van de Noordzee en de zeehavens, met hun cruciale

actuelle est trop sujette à l'interprétation. En outre, nous participerons activement au *Correspondence Group* récemment établi sous la présidence belge sur le code ISPS au sein de l'OMI. Nous continuerons également à souligner l'importance du code ISPS et son rôle dans la lutte contre le problème de la drogue lors du Comité de la sécurité maritime (CSM) des 23 et 24 juin 2025.

L'objectif est d'affiner encore l'échange d'informations entre la Belgique d'une part et le Panama, la Colombie et le Costa Rica d'autre part, afin de mieux comprendre les dernières évolutions du trafic de drogue. Une nouvelle coopération avec l'Équateur à cet égard sera également explorée.

Enfin, il est essentiel d'accroître la sensibilisation aux risques dans les ports. C'est pourquoi nous continuons à soutenir la plateforme de signalement anonyme *Portwatch*. À la suite d'une semaine de sensibilisation au point de contact en mars 2025, nous élargirons le public cible pour inclure les bateliers, les pêcheurs et les passants occasionnels afin d'accroître la notoriété et l'efficacité de *Portwatch*. Nous nous concentrerons également sur la coopération avec le secteur maritime privé.

Inspections strictes et cybersécurité

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

Par exemple, en 2025, nous continuerons à surveiller les émissions des navires en mer du Nord et, en collaboration avec nos partenaires internationaux, nous étudierons comment prendre des mesures supplémentaires pour mieux faire respecter et, si nécessaire, adapter la législation sur les NOx. Nous veillons également à ce que la pollution de l'air ne se transmette pas à l'eau.

Nous attachons une grande importance à une coopération étroite au sein de la Garde côtière et nous coopérerons activement avec les entités fédérales et flamandes concernées en vue de finaliser le nouvel accord de coopération de la Garde côtière. Cela permettra de concrétiser une structure de gouvernance renforcée.

Nous poursuivrons également l'optimisation de l'échange d'informations entre la capitainerie et les autres services publics comme les services de police, les douanes, le SPF Mobilité, les instances régionales, etc.

Nous nous attaquons également aux cybermenaces. Notre partie de la mer du Nord et les ports maritimes,

kritieke infrastructuur en economische activiteiten, zijn een potentieel doelwit voor cyberaanvallen. Daarom heeft DG Scheepvaart van de FOD Mobiliteit de opdracht gekregen om in 2025 een sectorale risicoanalyse uit te voeren, in lijn met de regelgeving rond de weerbaarheid van kritieke entiteiten (CER-Richtlijn).

De opeenvolgende Russische sanctiepakketten hebben een grote impact op het maritiem transport. We zullen ook in 2025 nauwkeurig mee toezien op de correcte uitvoering en opvolging van deze sancties.

Ook in de strijd tegen de Russische schaduwvloot zal ons land een actieve rol opnemen door samen met de internationale partners de nodige maatregelen uit te werken. Schepen die niet voldoen aan de internationale standaarden betreffende de veiligheid, beveiliging en bescherming van het mariene milieu en het welzijn van zeevarenden moeten worden verhinderd om nog door onze wateren te varen. Daarbij zal steeds rekening moeten worden gehouden met het internationale recht, in het bijzonder het VN-Zeerechtverdrag.

Bescherming van pijpleidingen en kabels

Onze Noordzee is een uniek platform en cruciale schakel in het energietransport. Daarom monitoren we de regelgeving voor het vervoer van gas en vloeistoffen via (pijp)leidingen in zee en bestuderen we of en waar de regelgeving moet worden aangepast om de veiligheid te waarborgen, rekening houdend met nieuwe producten, technologische vooruitgang en de groei van het grondgebruik.

De risicoanalyses en beveiligingsplannen die voor deze infrastructuur door de MIK-partners samen met de operatoren worden opgesteld en voorgelegd aan de Nationale Autoriteit voor Maritieme Beveiliging (NAMB), worden uiteraard ook meegenomen in de monitoring van de Noordzee door andere partners, waaronder Defensie.

Weerbaarheid tegen extreme weersomstandigheden en natuurrampen

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

avec leurs infrastructures et leurs activités économiques cruciales, sont également une cible potentielle pour les cyberattaques. C'est la raison pour laquelle la DG Navigation du SPF Mobilité a été chargée d'effectuer en 2025 une analyse sectorielle des risques, conformément à la réglementation relative à la résilience des entités critiques (directive CER).

Les sanctions russes successives ont eu un impact majeur sur le transport maritime. Nous continuerons à surveiller avec attention l'application et le suivi de ces sanctions en 2025.

Notre pays jouera également un rôle actif dans la lutte contre la flotte fantôme russe en élaborant les mesures nécessaires avec les partenaires internationaux. Les navires qui ne respectent pas les normes internationales en matière de sécurité, de sûreté et de protection de l'environnement marin et du bien-être des marins doivent être empêchés de naviguer dans nos eaux. Dans ce cadre, il faudra toujours tenir compte du droit international, en particulier de la convention des Nations Unies sur le droit de la mer.

Protection des pipelines et des câbles

Notre mer du Nord est une plateforme unique et un maillon essentiel du transport d'énergie. C'est la raison pour laquelle nous suivons la réglementation régissant le transport de gaz et de liquides par pipelines en mer et que nous étudions si, et le cas échéant où, une adaptation de celle-ci est nécessaire pour garantir la sécurité, en tenant compte des nouveaux produits, des progrès technologiques et de l'évolution dans l'utilisation des sols.

Les analyses des risques et les plans de sûreté préparés pour cette infrastructure par les partenaires CIM en collaboration avec les opérateurs et soumis à l'Autorité Nationale de Sûreté Maritime (ANSM) sont bien sûr également inclus dans la surveillance de la mer du Nord par d'autres partenaires, parmi lesquels la Défense.

Résilience face aux conditions météorologiques extrêmes et aux catastrophes naturelles

Afin d'accroître la sécurité en mer du Nord, nous renforçons notre résilience face aux conditions météorologiques extrêmes et aux catastrophes naturelles. Nous adoptons une approche intégrée avec une surveillance améliorée, une gestion intelligente du trafic, des mesures préventives et des adaptations ciblées des infrastructures. Dans ce contexte, nous envisageons à terme, entre autres, d'étendre le réseau de capteurs et d'implémenter un service de trafic maritime (*Vessel Traffic Service*) en dehors des eaux territoriales. Nous examinerons également comment intensifier la coopération internationale

gezamenlijk aan te pakken. We zullen de resultaten van de in 2024 uitgevoerde studie over mogelijke mitigerende maatregelen ter voorkoming van scheepsincidenten bij extreme weersomstandigheden in de Belgische wateren voorleggen aan de Kustwachtpartners voor verdere opvolging.

Ambitie 2 – De Noordzee als motor van onze welvaart

Onze Noordzee en zeehavens vormen een essentiële pijler voor onze welvaart. Om alle aanwezige belangen in evenwicht te brengen, zetten we de werkzaamheden verder met betrekking tot het opstellen van een nieuw Marien Ruimtelijk Plan (2026-2034) dat een duurzame balans garandeert tussen alle gebruiken van de Noordzee, waaronder transport, energie, zeevisserij en ecologie. Het wordt gecoördineerd door de dienst Marien Milieu onder bevoegdheid van de minister van de Noordzee, in overleg met alle betrokken partners en diensten. We zullen dit plan verder finaliseren op basis van de opmerkingen die we ontvingen tijdens de publieksraadpleging en in nauw overleg met de verschillende belanghebbenden.

Hierbij zullen we erover waken dat sectoren niet tegen elkaar worden uitgespeeld. Bij de afbakening van zones zullen we kijken naar het goed zoneren van economische activiteiten, en de eventuele cumulatieve impact ervan aanpakken. Om de ontwikkeling van aquacultuur en visserij-mogelijkheden te blijven faciliteren, bekijken we de ontwikkeling van zones voor commerciële en industriële activiteiten (zogenaamde CIA-zones). We clusteren meerdere functies (energie, monitoring, veiligheid, aquacultuur, ecologie en herstel) en streven naar het meest rechtvaardige gebruik van de mariene ruimte, waarbij conflicten met andere vormen van gebruik tot een minimum worden beperkt en de integriteit van het marien milieu behouden blijft.

Sterke maritieme sector, duurzame groei

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

We blijven ons, samen met de minister van Financiën, inzetten voor een competitief en rechtszeker fiscaal kader voor de maritieme sector. We werken in dat verband aan de vrijstelling van de roerende voorheffing in het kader van rompbetaling, waarbij we deze vrijstelling koppelen aan doelstellingen voor de vergroening van de Belgische vloot, de uitbreiding van het tonnagetakstelsel voor multipurpose schepen en het actualiseren en rationaliseren van het stelsel van sociale zekerheid

afin de faire face ensemble aux risques transfrontaliers. Nous soumettrons aux partenaires de la Garde côtière pour un suivi ultérieur les résultats de l'étude menée en 2024 sur les mesures atténuantes possibles pour prévenir les incidents de navigation lors de conditions météorologiques extrêmes dans les eaux belges.

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

Notre mer du Nord et nos ports maritimes constituent un pilier essentiel de notre prospérité. Afin d'équilibrer tous les intérêts en présence, nous poursuivons les travaux d'élaboration d'un nouveau plan d'aménagement des espaces marins (2026-2034) qui garantit un équilibre durable entre toutes les utilisations de la mer du Nord, comprenant le transport, l'énergie, la pêche en mer et l'écologie. Ce plan est coordonné par le service Milieu marin, qui relève de la compétence de la ministre de la Mer du Nord, en concertation avec tous les partenaires et services concernés. Nous finaliserons ce plan sur la base des commentaires reçus lors de la consultation publique, en étroite concertation avec les différentes parties prenantes.

Ce faisant, nous veillerons à ne pas opposer les secteurs les uns aux autres. En ce qui concerne la délimitation des zones, nous veillerons à délimiter correctement les activités économiques et à prendre en considération leur éventuel impact cumulatif. Afin de poursuivre la facilitation du développement de l'aquaculture et des possibilités de pêche, nous étudierons la possibilité de créer des zones d'activités industrielles et commerciales (zones AIC). Nous regroupons ensuite plusieurs fonctions (énergie, surveillance, sécurité, aquaculture, écologie et restauration) et visons l'utilisation la plus équitable de l'espace marin, en limitant au maximum les conflits avec d'autres utilisations et en préservant l'intégrité de l'environnement marin.

Un secteur maritime fort, une croissance durable

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

Avec le ministre des Finances, nous poursuivons notre engagement pour un cadre fiscal compétitif et juridiquement sûr pour le secteur maritime. À cet égard, nous travaillons sur l'exonération du précompte mobilier dans le cadre de l'affrètement coque nue, tout en conditionnant cette exonération à des objectifs de verdissement de la flotte belge, l'extension du régime de taxation au tonnage pour les navires polyvalents et l'actualisation ainsi que la rationalisation du régime de sécurité sociale

van de zeevarenden, zonder de verworven rechten van de huidige aangeslotenen in te perken. We zullen in 2025 een analyse opstarten van de fiscale maatregelen van andere Europese landen binnen de maritieme sector, en starten met het opstellen van het regelgevend kader.

We zullen ons samen met de bevoegde ministers blijven inzetten om de rechtszekerheid inzake internationale gerechtelijke verkopen van schepen te bevorderen door verder te werken aan het ratificeringsproces en de uiteindelijke implementatie van het VN-Verdrag inzake de internationale gevolgen van de gerechtelijke verkoop van schepen, aangenomen door de Algemene Vergadering van de Verenigde Naties op 7 december 2022 en door België ondertekend op 14 maart 2024.

We zetten ons actief in om de rol van ons land in de Europese en internationale maritieme besluitvorming te versterken en bij te dragen aan een duurzaam en competitief maritiem beleid. We willen een prominente rol spelen in de IMO en voeren campagne met het oog op de verkiezingen in november 2025, om deel te kunnen uitmaken van de Raad van deze organisatie. Dit biedt België de mogelijkheid om invloed uit te oefenen op beleidsbeslissingen en internationale normen actief vorm te geven. Op het vlak van duurzaamheidsmaatregelen staan we niet toe dat nieuwe IMO-initiatieven reeds bestaande Europese wetgeving afzwakken, of dat toekomstig IMO-beleid nieuwe Europese initiatieven rond vergroening van de scheepvaart in de weg staat.

Onze inspanningen zijn erop gericht om België niet alleen een stem te geven in de maritieme wereld, maar om een leidende rol op te nemen in onderwerpen die belangrijk zijn voor de Belgische maritieme sector en om structureel bij te dragen aan een eerlijke en duurzame internationale scheepvaartsector.

We volgen daarom ook actief de ontwikkeling van de *EU Port Strategy*, die momenteel door de Europese Commissie wordt uitgewerkt om een alomvattend strategisch kader te bieden voor de Europese havens. We zetten daarbij in op het waarborgen van onze belangen, de concurrentiekracht van onze sector en het versterken van de Belgische vlag als een kernpijler van de Europese maritieme industrie.

Digitale ontwikkelingen brengen heel wat opportuniteiten met zich, ook in een snel veranderende transportwereld, waar de innovatieve ontwikkeling van de mogelijkheden van autonome vaart meer en meer onder de aandacht komt. Dit kan efficiënte, veiligere en kostenbesparende oplossingen bieden die congestie en emissies verminderen. We onderzoeken de ontwikkeling van een wettelijk kader voor autonome vaartuigen in

des marins, sans réduire les droits acquis des personnes actuellement affiliées. En 2025, nous lancerons une analyse des mesures fiscales d'autres pays européens dans le secteur maritime et nous commencerons à rédiger le cadre réglementaire.

Avec les ministres compétents, nous poursuivons notre engagement dans la promotion de la sécurité juridique dans le cadre des ventes judiciaires internationales de navires en poursuivant le processus de ratification et finalement par la mise en œuvre de la convention des Nations Unies sur les effets internationaux des ventes judiciaires de navires, adoptée par l'Assemblée générale des Nations Unies à New York le 7 décembre 2022 et signée par la Belgique le 14 mars 2024.

Nous nous engageons activement à renforcer le rôle de notre pays dans le processus décisionnel maritime européen et international et à contribuer à une politique maritime durable et compétitive. Nous voulons jouer un rôle prépondérant au sein de l'OMI et faisons campagne en vue des élections de novembre 2025 afin de faire partie du Conseil de cette organisation. Cela permettrait à la Belgique d'exercer une influence sur les décisions politiques et de façonner activement les normes internationales. En ce qui concerne les mesures de durabilité, nous ne permettrons pas que de nouvelles initiatives de l'OMI viennent affaiblir la législation européenne en vigueur ni que la future politique de l'OMI entrave de nouvelles initiatives européennes de verdissement de la navigation.

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

Nous suivons donc activement le développement de la stratégie portuaire de l'UE actuellement élaborée par la Commission européenne afin de fournir un cadre stratégique global pour les ports européens. Ce faisant, nous nous engageons à préserver nos intérêts, la compétitivité de notre secteur et à renforcer le pavillon belge en tant que pilier central de l'industrie maritime européenne.

Les développements numériques donnent lieu à de nombreuses opportunités, y compris dans un secteur des transports en évolution rapide, où le développement innovant des possibilités de navigation autonome fait l'objet d'une attention croissante. Cela peut permettre de trouver des solutions efficaces, plus sûres et économiques qui réduisent les encombrements et les émissions. Nous étudions la création d'un cadre légal pour les navires

samenspraak met de gefedereerde entiteiten, waarmee we deze technologie alle kansen geven. We zetten in op de ontwikkeling van duidelijke regels en standaarden als fundament voor een toekomstgericht regelgevend kader binnen de IMO. Daartoe zullen we starten met de uitwerking van een regelgevend kader voor verschillende aspecten zoals de vereisten voor training en certificatie van bepaalde autonome vaartuigen. We zullen ook verder inzetten op samenwerking met de buurlanden om autonome vaart in de Noordzee te faciliteren.

We werken verder aan de uitvoering van de Europese Verordening (EU) 2019/1239 tot instelling van een Europees maritiem éénloketsysteem (EMSWe), die de administratieve procedures voor scheepvaart binnen de EU wil vereenvoudigen en harmoniseren. De werkzaamheden rond deze Verordening verlopen in nauwe samenwerking met alle betrokken partijen, in het bijzonder de federale partners, de gefedereerde entiteiten en de havens.

Energie op zee

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

We zullen, in overleg met de minister van Energie, de gemaakte afspraken voor de Prinses Elisabeth-zone uitvoeren en de tender voor kavel 1 evalueren. In overleg met alle betrokken partijen onderzoeken we waar desgevallend moet worden bijgestuurd, rekening houdend met de opmerkingen en terugkoppeling van de markspelers, en rekening houdend met de geopolitieke situatie inclusief mogelijke (cyber)dreigingen. De realisatietermijn voor windparken wordt verlengd naar vijf jaar. We onderzoeken of bepaalde gehanteerde parameters hebben geleid tot een stijging van de kosten in vergelijking met onze buurlanden. Op korte termijn zal door de minister van Energie een beslissing genomen worden over de configuratie van het energie-eiland. Voor zover deze beslissing een impact zou kunnen hebben op de planning van de realisatie van de Prinses Elisabeth-zone zal dit uiteraard de nodige aandacht krijgen.

autonomes en concertation avec les entités fédérées, donnant ainsi toutes ses chances à cette technologie. Nous sommes déterminés à élaborer des règles et des normes claires qui constitueront les fondements d'un cadre réglementaire tourné vers l'avenir au sein de l'OMI. À cette fin, nous commençons l'élaboration d'un cadre réglementaire pour divers aspects tels que les exigences en matière de formation et de certification pour certains navires autonomes. Nous poursuivons également la coopération avec les pays voisins pour faciliter la navigation autonome en mer du Nord.

Nous continuons à travailler sur la mise en œuvre du règlement européen (UE) 2019/1239 établissant un système de guichet unique maritime européen (EMSWe), qui vise à simplifier et à harmoniser les procédures administratives pour le transport maritime au sein de l'UE. Les travaux relatifs à ce règlement sont réalisés en étroite collaboration avec toutes les parties prenantes, en particulier les partenaires fédéraux, les entités fédérées et les ports.

L'énergie en mer

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

En concertation avec le ministre de l'Énergie, nous mettrons en œuvre les accords conclus pour la zone Princesse Elisabeth et évaluerons l'appel d'offres pour la parcelle 1. En concertation avec toutes les parties concernées, nous étudions les modifications à apporter le cas échéant, en tenant compte des observations et du retour d'information des acteurs du marché, ainsi que de la situation géopolitique, y compris les éventuelles menaces (cybercriminelles). Le délai de réalisation des parcs éoliens sera porté à cinq ans. Nous examinons si certains paramètres utilisés ont entraîné une augmentation des coûts par rapport aux pays voisins. Une décision sera prise à court terme par le ministre de l'Énergie concernant la configuration de l'île énergétique. Dans la mesure où cette décision pourrait avoir un impact sur la planification de la réalisation de la zone Princesse Elisabeth, il est évident qu'elle sera dûment prise en considération.

We zetten samen met de minister van Energie stappen om een beleidskader uit te werken met het oog op de repowering van de bestaande offshore zones, met het oog op het maximaliseren van de capaciteit. We volgen de resultaten op van de studie die in 2024 werd uitgevoerd om de volgende stappen te bepalen, waaronder de juridische, financiële en technische elementen, waarbij we de energielevering door de te ontmantelen offshore parken te allen tijde maximaal willen vrijwaren.

Gelet op het belang van interconnectie en voldoende stroomaanbod voor Belgische gezinnen en bedrijven, zullen we verder inzetten op de samenwerking met de Noordzeelanden met het oog op de verdere uitrol van een netwerk op de Noordzee.

We monitoren ook in 2025 de wetgeving inzake vergunningen voor pijpleidingen, elektrische verbindingen, elektriciteitsopwekking, energieopslag en gas- en elektriciteitslevering. We volgen de ontwikkeling van de offshore CO₂-pijpleiding tussen Zeebrugge en Noorwegen verder op, waarbij we ook zullen waken over de milieu-impact van deze structuren.

Net zoals de installatie van windparken pionierswerk was, zal de afbraak van op termijn niet langer bruikbare installaties dat ook zijn. We zetten daarom de eerste stappen in het onderzoek naar de mogelijkheden en haalbaarheid van de zo maximaal mogelijke verwijdering van de door de mens aangebrachte structuren, in overleg met alle belanghebbenden. We werken samen met de andere Noordzeelanden om op termijn een standaard aanpak voor de ontmanteling van de *offshore* windenergie-installaties uit te werken.

We volgen ten slotte nauwlettend de ontwikkelingen rond de bouw van een Frans windmolenpark voor de kust van Duinkerke en zullen de Belgische bezwaren blijvend onder de aandacht brengen. We zoeken actief naar een duurzame oplossing van dit geschil die de belangen van ons land veiligstelt.

Pleziervaart

Onze Noordzee is ook een trekpleister voor toerisme en ontspanning, en draagt ook op die manier bij aan onze welvaart.

In het kader van de pleziervaart starten we de ontwikkeling van een nieuwe digitale applicatie voor de aanvraag van “registratiebrieven pleziervaart”, om op die manier de aanvraag voor de burger te vereenvoudigen. We zetten stappen om over te schakelen naar een

Nous prenons des mesures avec le ministre de l'Énergie afin d'élaborer un cadre stratégique pour le renforcement des zones offshore existantes, en vue de maximiser leur capacité. Nous suivons les résultats de l'étude réalisée en 2024 pour déterminer les prochaines étapes, y compris les éléments juridiques, financiers et techniques, avec la volonté de préserver au maximum et à tout moment l'approvisionnement en énergie à partir des parcs offshore à démanteler.

Compte tenu de l'importance de l'interconnexion et d'une offre électrique suffisante pour les ménages et les entreprises belges, nous poursuivrons la coopération avec les pays de la mer du Nord en vue de poursuivre le déploiement d'un réseau en mer du Nord.

En 2025, nous continuons à suivre la législation relative à l'octroi d'autorisations pour les pipelines, les connexions électriques, la production d'électricité, le stockage de l'énergie et la fourniture de gaz et d'électricité. Nous continuons à suivre le développement de la canalisation offshore de CO₂ entre Zeebrugge et la Norvège, tout en veillant aussi à l'impact environnemental de ces structures.

Tout comme la mise place de parcs éoliens, la démolition d'installations qui ne seront plus utilisables à terme constituera également un travail de pionnier. Nous prenons donc les premières mesures pour explorer les possibilités et la faisabilité d'une suppression maximale des structures artificielles, en consultation avec toutes les parties prenantes. Nous collaborons avec les autres pays de la mer du Nord afin d'élaborer une approche standard pour le démantèlement des installations éoliennes *offshore*.

Enfin, nous suivons de près l'évolution de la construction d'un parc éolien français au large de la côte de Dunkerque et nous continuerons à faire part des préoccupations de la Belgique. Nous recherchons activement une solution durable à ce différend qui préservera les intérêts de notre pays.

Navigation de plaisance

Notre mer du Nord constitue également un pôle d'attraction pour le tourisme et les loisirs, contribuant ainsi à notre prospérité.

Dans le cadre de la navigation de plaisance, nous entamons le développement d'une nouvelle application numérique dédiée à la demande de “lettres d'enregistrement pour la navigation de plaisance”, afin de simplifier cette procédure pour les citoyens. Nous entreprenons les

digitale versie van de registratiebrief, met een bijhorende geldigheidsverificatie.

Ook zullen we de mogelijkheden analyseren voor de verdere uitbouw van de app *pleasureboating*, waarbij we de functionaliteiten voor de gebruikers uitbreiden. Op die manier bieden we relevante informatie aan de betreffende gebruiker en ondersteunen we een veilige pleziervaart.

Ambitie 3 – Duurzaam beheer van de Noordzee

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

Bescherming van natuur en biodiversiteit

We versterken de beschermde mariene gebieden en zetten de lijnen uit voor een ambitieus natuurbeleid.

Vanuit Europa werden verschillende milieuverplichtingen opgelegd, zoals de Vogel- en Habitatrichtlijn, de kaderrichtlijn Mariene Strategie en de Kaderrichtlijn Water, en recent ook de Natuurherstelverordening.

In 2025 geven we verder uitvoering aan onze Europese verplichtingen.

Zo zullen we de individuele maatregelen van het lopende programma (2022-2027) verder uitvoeren, starten we met de voorbereiding van een nieuw monitoringsprogramma dat aan de monitoringsvereisten van de verschillende Europese richtlijnen beantwoordt, en starten we de ontwikkeling op van een derde geïntegreerd maatregelenprogramma dat tegemoet komt aan de verschillende Europese richtlijnen. We zullen onze inspanningen voortzetten om bodemintegriteitszones in te stellen, samen met alle betrokken lidstaten en de Europese Commissie.

We werken een wetenschappelijk onderbouwd natuurherstelplan voor de Belgische mariene wateren in het kader van de Natuurherstelverordening uit, waarbij we:

- inzetten op het uitwerken van een financieringsstrategie voor investeringen in marien natuurherstel;

- inzetten op het uitwerken van een strategie om het belang van natuurherstel op zee te communiceren.

démarches en vue de passer à une version numérique de la lettre d'enregistrement, à laquelle sera associée une vérification de la validité.

Nous analyserons également les possibilités de développer davantage l'application *pleasureboating*, en élargissant ses fonctionnalités pour les utilisateurs. De cette manière, nous fournissons des informations pertinentes à l'utilisateur concerné et contribuons à une navigation de plaisance sûre.

Ambition 3 – Une gestion durable de la mer du Nord

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

Protection de la nature et de la biodiversité

Nous renforçons les zones marines protégées et traçons les grandes orientations d'une politique ambitieuse en faveur de la nature.

Diverses obligations environnementales ont été imposées par l'Europe, telles que les directives "Habitats" et "Oiseaux", la directive-cadre "Stratégie pour le milieu marin et l'eau" et, plus récemment, le règlement sur la restauration de la nature.

En 2025, nous poursuivons la mise en œuvre de nos obligations européennes.

Ainsi, nous continuerons à appliquer les mesures individuelles du programme en cours (2022-2027), nous entamerons la préparation d'un nouveau programme de surveillance qui répond aux exigences de surveillance des différentes directives européennes et nous commencerons à développer un troisième programme intégré de mesures répondant aux différentes directives européennes. Nous poursuivrons nos efforts en vue de l'instauration de zones d'intégrité des sols, en collaboration avec l'ensemble des États membres concernés et la Commission européenne.

Nous élaborons un plan de restauration de la nature scientifiquement fondé pour les eaux marines belges dans le cadre du Règlement sur la restauration de la nature, en mettant l'accent sur:

- le développement d'une stratégie de financement pour les investissements en faveur de la restauration de la nature marine;

- l'élaboration d'une stratégie de communication sur l'importance de la restauration de la nature en mer.

We werken de natuurherstelprioriteiten op zee verder uit, met inbegrip van de installatie en monitoring van het pilootproject voor oesterbedherstel in 2025.

De Europese Vogelrichtlijn en Habitatrichtlijn definiëren de te beschermen habitattypes en soorten waarvoor de lidstaten in maatregelen moeten voorzien om ze in een gunstige staat te behouden of te herstellen. Natura 2000 is het Europees netwerk van gebieden dat door de lidstaten werd aangewezen om deze richtlijnen uit te voeren. In het Belgische deel van de Noordzee zijn er vijf Natura 2000-gebieden: de “Vlaamse Banken” en “Vlakte van de Raan” werden ingesteld ter uitvoering van de Habitatrichtlijn en SBZ1, SBZ2 en SBZ3 ter uitvoering van de Vogelrichtlijn; samen goed voor 37 % van het Belgische deel van de Noordzee. We behalen hiermee dus de doelstelling van 30 % tegen 2030 van de Biodiversiteitsconventie.

Voor de Natura 2000-gebieden in de Noordzee en in de omgeving van de Noordzee onderzoeken we hoe federale en deelstatelijke doelstellingen elkaar kunnen versterken en of we in dat verband een samenwerkingsakkoord kunnen sluiten.

In die context zullen we in 2025 een publieksraadpleging organiseren met het oog op het finaliseren van de herziene instandhoudingsdoelstellingen. In het kader van de zes-jaarlijkse rapporteringsverplichtingen zullen we ook rapporteren aan de Europese Commissie over de staat van instandhouding van de beschermde habitats.

We zullen het Bijzonder Nood- en Interventieplan voor de Paardenmarkt finaliseren met specifieke richtlijnen voor het beheer van een acute noodsituatie ter hoogte van of met impact op de munitiestortplaats.

Oceaandiplomatie

Duurzaamheid stopt niet aan de grenzen van onze exclusieve economische zone. We bouwen onze oceaandiplomatie verder uit. We doen dat in het bijzonder door bij te dragen aan de inwerkingtreding en implementatie van het *BBNJ High Seas Verdrag*, dat cruciaal is voor het beschermen van biodiversiteit buiten nationale jurisdictie en het realiseren van de internationale doelstelling om 30 % van de oceaan te beschermen tegen 2030.

We zetten in op een actieve deelname aan de VN-Oceaanconferentie in juni 2025, en streven ernaar om er het Belgische ratificatie-instrument van het *BBNJ High Seas Verdrag* neer te leggen. We overleggen met de gefedereerde entiteiten over het ratificatieproces. Daarnaast

Nous poursuivons le développement des priorités de restauration de la nature en mer, y compris la mise en place et le suivi du projet pilote 2025 de restauration des bancs d’huîtres.

Les directives européennes “Oiseaux” et “Habitats” définissent les types d’habitats et les espèces à protéger, pour lesquels les États membres doivent prévoir des mesures afin de les maintenir ou de les rétablir dans un état favorable. Natura 2000 est le réseau européen de zones désigné par les États membres pour appliquer ces directives. Dans la partie belge de la mer du Nord, il existe cinq zones Natura 2000: les zones “Vlaamse Banken” et “Vlakte van de Raan” ont été créées aux fins de mettre en œuvre la directive “Habitats”, ainsi que les zones SBZ1, SBZ2 et SBZ3 aux fins de mettre en œuvre la directive “Oiseaux”, lesquelles représentent ensemble 37 % de la partie belge de la mer du Nord. Nous atteignons ainsi l’objectif de 30 % à l’horizon 2030 fixé par la Convention sur la diversité biologique.

En ce qui concerne les zones Natura 2000 en mer du Nord et aux alentours de la mer du Nord, nous examinons comment renforcer mutuellement les objectifs fédéraux et ceux des entités fédérées ainsi que la possibilité de conclure un accord de coopération en la matière.

Dans ce contexte, nous organiserons une consultation publique en 2025 afin de finaliser les objectifs de conservation révisés. Dans le cadre des obligations de rapport semestriel, nous rendrons également compte à la Commission européenne de l’état de conservation des habitats protégés.

Nous finaliserons le plan particulier d’urgence et d’intervention pour le “Paardenmarkt”, qui décrira les lignes directrices spécifiques pour la gestion d’une situation d’urgence aiguë au niveau du dépôt de munitions ou ayant un impact sur celui-ci.

Diplomatie des océans

La durabilité ne s’arrête pas aux frontières de notre zone économique exclusive. Nous continuons à développer notre diplomatie des océans. Nous le faisons notamment en participant à l’entrée en vigueur et à la mise en œuvre du *Traité BBNJ* pour la protection de la haute mer, essentiel pour protéger la biodiversité au-delà de la juridiction nationale et atteindre l’objectif international de protection de 30 % des océans d’ici 2030.

Nous nous engageons à participer activement à la conférence des Nations Unies sur les océans en juin 2025 et aspirons à y déposer l’instrument de ratification belge du traité BBNJ pour la protection de la haute mer. À cette fin, nous menons des concertations avec

blijven we onze kandidatuur voor het huisvesten van de Zetel in Brussel van dit Verdrag actief promoten, in samenwerking met de minister van Buitenlandse Zaken en de bevoegde ministers van de gefedereerde entiteiten.

We blijven ons actief inspannen voor het optimaliseren van de samenwerking met landen uit de Noordzeeregio, onder andere via het *Greater North Sea Basin Initiative*, waarvan we in 2025 het co-voorzitterschap waarnemen. Dit initiatief heeft tot doel de samenwerking tussen de Noordzeelanden te versterken, over de verschillende bevoegdheden heen, met een focus op energietransitie, natuurbehoud, duurzame voedselproductie en transport. Onder meer via het co-voorzitterschap blijven we binnen dit verband een voortrekkersrol spelen en actief samen optrekken met de Vlaamse minister bevoegd voor Zeevisserij en aquacultuur.

Aangezien een noodzakelijke toegang tot voldoende kritische mineralen hoog op de Europese agenda staat, blijven we daarenboven inzetten op de onderhandeling van de Mijncode voor diepzeemijnbouw. Rekening houdend met de bezorgdheden over het beheer en de samenwerking die binnen de Internationale Zeebodemautoriteit naar voor zijn gebracht, steunen we de inspanningen om haar structuur en werking te hervormen richting een transparant, verantwoordelijk, inclusief en milieuvriendelijk regelgevend kader. Vanuit onze positie als (effectief) lid van de Raad van de Zeebodemautoriteit in 2025 zijn we daartoe uitstekend geplaatst en zullen we actief blijven pleiten voor een mijnbouwcode die de internationale engagementen van ons land, in het bijzonder het Verdrag van Montreal inzake Biodiversiteit en het BBNJ-verdrag, weerspiegelt.

Binnen de ISA-Raad zullen we bovendien verder streven naar een redelijke koppeling tussen het proces binnen de Internationale Zeebodemautoriteit en andere relevante processen tot bescherming van onze oceanen. We zullen ook de voorbereiding van een uitvoeringsbesluit opstarten met betrekking tot de voorwaarden, de procedure en het beheer van een Belgisch sponsorcertificaat voor Exploratie of Exploitatie. Daarbij zal bijzondere aandacht worden besteed aan de waarborgen voor milieubescherming.

Vergroening van de scheepvaart

In 2023 werd een internationaal akkoord bereikt binnen de IMO om tegen 2050 naar netto nuluitstoot van broeikasgassen voor de scheepvaart te gaan. Om het *level playing field* van onze Belgische maritieme sector te vrijwaren is het cruciaal dat er effectieve internationale

les entités fédérées au sujet du processus de ratification. Nous continuons en outre à mettre activement en avant notre candidature pour accueillir le siège de ce Traité à Bruxelles, en coopération avec le ministre des Affaires étrangères et les ministres des entités fédérées compétents.

Nous continuons à déployer activement des efforts afin d'optimiser la coopération avec des pays de la région de la mer du Nord, notamment dans le cadre de la *Greater North Sea Basin Initiative*, que nous coprésiderons en 2025. Cette initiative a pour but de renforcer la coopération entre les pays de la mer du Nord, dans toutes compétences, en mettant l'accent sur la transition énergétique, la préservation de la nature, la production alimentaire durable et le transport. Notamment à travers notre coprésidence, nous continuerons à jouer un rôle de pionnier dans ce contexte et à collaborer activement avec la ministre flamande chargée de la Pêche en mer et de l'Aquaculture.

Étant donné que l'accès à des quantités suffisantes de minéraux critiques est une priorité de l'agenda européen, nous restons déterminés à négocier sur le Code minier pour l'exploitation minière des fonds marins. Compte tenu des préoccupations relatives à la gestion et à la coopération soulevées au sein de l'Autorité internationale des fonds marins, nous soutenons les efforts destinés à réformer sa structure et son fonctionnement en mettant en place un cadre réglementaire transparent, responsable, inclusif et respectueux de l'environnement. En tant que membre (effectif) du Conseil de l'Autorité des fonds marins en 2025, nous sommes particulièrement bien placés pour le faire et nous continuerons de plaider activement en faveur d'un code minier qui reflète les engagements internationaux de notre pays; en particulier le Traité de Montréal sur la biodiversité ou le traité BBNJ.

Au sein du Conseil de l'ISA, nous continuerons en outre à œuvrer en faveur d'une articulation cohérente entre les travaux de l'Autorité internationale des fonds marins et les autres processus pertinents de protection des océans. Enfin, nous lancerons la préparation d'un arrêté d'exécution définissant les conditions, la procédure et la gestion d'un certificat de patronage belge pour l'exploration ou l'exploitation des ressources. Une attention particulière sera accordée aux garanties de protection de l'environnement.

Un transport maritime plus vert

En 2023, un accord international a été conclu au sein de l'OMI pour réduire à zéro les émissions nettes de gaz à effet de serre dans le transport maritime d'ici 2050. Afin de préserver le *level playing field* de notre secteur maritime belge, il est crucial de mettre en place

maatregelen komen die tot gevolg hebben dat de doelstellingen uit dit akkoord kunnen worden behaald. We zetten ons dan ook volop in om tot een akkoord te komen tijdens de 83^e zitting van de Commissie voor de bescherming van het mariene milieu (MEPC83). We houden daarbij rekening met de geopolitieke context.

Ook op Europees niveau werden initiatieven genomen, als onderdeel van de *Green Deal*, om de scheepvaartsector te decarboniseren. In 2024 werd het EU emissiehandelssysteem (ETS) van toepassing op de scheepvaart en in 2025 zullen specifieke EU-vereisten van toepassing worden die ervoor moeten zorgen dat het aandeel hernieuwbare en koolstofarme brandstoffen in de brandstofmix van het internationale maritieme vervoer vergroot (FuelEU Mar). In lijn met het Nationaal Energie- en Klimaatplan, zetten we ons de komende jaren in voor een effectieve implementatie van de reeds besliste maatregelen. We houden daarbij wel rekening met de geopolitieke context en de nood aan een gelijk mondiaal en Europees speelveld. We blijven ook in 2025 hiervoor samenwerken met de federale en regionale partners en werken in dat verband aan het opstellen van een samenwerkingsakkoord.

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

In lijn met het Nationaal Energie- en Klimaatplan zullen we verder inzetten op projecten die bijdragen tot de energietransitie en daartoe overwegen of we financieringsverzoeken indienen om aanspraak te kunnen maken op een aandeel van de inkomsten uit de veiling van emissierechten (ETS), aangezien de scheepvaartsector hier nu ook toe bijdraagt.

We erkennen dat de scheepvaart moet bijdragen aan de decarbonisatie van de wereldwijde economie, en dat de ontwikkeling en toepassing van nieuwe technologieën essentieel zijn om dit doel te bereiken. Daarom zetten wij ons als regulerende overheid in om de sector te ondersteunen door het faciliteren van de noodzakelijke technische en statutaire kaders die innovaties in de scheepvaartsector stimuleren en de weg vrijmaken voor grootschalige verduurzaming. Tegelijkertijd werken we mee aan de ontwikkeling van technische IMO-richtlijnen

des mesures internationales efficaces qui auront pour effet de permettre la réalisation des objectifs fixés dans cet accord. Nous sommes donc fermement résolus à parvenir à un accord lors de la 83^e session du Comité de la protection du milieu marin (MEPC83), en tenant compte du contexte géopolitique.

Des initiatives ont également été prises au niveau européen, dans le cadre du *Green Deal*, pour décarboner le secteur du transport maritime. En 2024, le système d'échange de quotas d'émission (ETS) de l'UE a été appliqué au transport maritime et en 2025, des exigences spécifiques de l'UE s'appliqueront afin de garantir l'augmentation de la part des carburants renouvelables et à faible teneur en carbone dans le mix de carburants du transport maritime international (FuelEU Mar). Conformément au Plan national énergie et climat, nous nous engageons à mettre en œuvre efficacement dans les années à venir les mesures qui ont déjà été décidées. Ce faisant, nous tenons compte du contexte géopolitique et de la nécessité de créer des règles du jeu équitables au niveau européen et mondial. Nous poursuivrons également en 2025 notre collaboration avec les partenaires fédéraux et régionaux et travaillerons, dans ce cadre, à la rédaction d'un accord de coopération.

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

Conformément au Plan national énergie et climat, nous continuerons à nous concentrer sur des projets qui contribuent à la transition énergétique et, à cette fin, nous examinerons s'il convient de soumettre des demandes de financement afin de pouvoir bénéficier d'une part des revenus issus de la mise aux enchères des quotas d'émissions (ETS), étant donné que le secteur du transport maritime y contribue désormais également.

Nous reconnaissons que le transport maritime doit contribuer à la décarbonisation de l'économie mondiale et que le développement et l'application de nouvelles technologies sont essentiels pour atteindre cet objectif. C'est pourquoi, en tant qu'autorité régulatrice, nous nous engageons à soutenir le secteur en facilitant les cadres techniques et statutaires nécessaires qui encouragent les innovations dans le secteur du transport maritime et ouvrent la voie à une durabilité à grande échelle. En parallèle, nous participons à l'élaboration de directives

voor het gebruik van alternatieve brandstoffen, zoals ammoniak, aan boord van schepen.

Alleen met een geïntegreerde aanpak kunnen we de transitie naar groenere brandstoffen realiseren en het gelijk speelveld voor onze havens en reders bewaren. We zetten in op het stimuleren van de opname van alternatieve brandstoffen door schepen in onze havens en op het verzekeren van voldoende beschikbaarheid van alternatieve brandstoffen binnen het kader van de FuelEU Mar Richtlijn. De maritieme energietransitie betreft dan ook een transversale aangelegenheid. We zullen daarom een werkgroep oprichten om de sector optimaal en efficiënt te ondersteunen in de energietransitie.

De minister belast met de Noordzee,

Annelies Verlinden

techniques de l'OMI pour l'utilisation de carburants alternatifs, tels que l'ammoniac, à bord des navires.

Seule une approche intégrée nous permettra de réaliser la transition vers des carburants plus écologiques et de préserver des conditions de concurrence équitables pour nos ports et nos armateurs. Nous entendons encourager l'adoption de carburants alternatifs par les navires dans nos ports et garantir une disponibilité suffisante de ces carburants, dans le cadre de la directive FuelEU Mar. La transition énergétique maritime concerne dès lors une matière transversale. C'est la raison pour laquelle nous créerons un groupe de travail afin de soutenir le secteur de manière optimale et efficace dans le domaine de la transition énergétique.

La ministre chargée de la Mer du Nord,

Annelies Verlinden