

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS  
DE BELGIQUE

4 novembre 2020

**EXPOSÉ D'ORIENTATION  
POLITIQUE**

**du ministre chargé de la Mer du Nord (\*)**

BELGISCHE KAMER VAN  
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

4 november 2020

**BELEIDSVERKLARING**

**van de minister belast met Noordzee (\*)**

---

*Voir:*

**Doc 55 1610/ (2020/2021):**

001: Liste des exposés d'orientation politique.  
002 à 004: Exposés d'orientation politique.

---

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

---

*Zie:*

**Doc 55 1610/ (2020/2021):**

001: Lijst van beleidsverklaringen.  
002 tot 004: Beleidsverklaringen

---

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

03371

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

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

## MER DU NORD

Avec une superficie de 3 454 km<sup>2</sup>, notre portion de la mer du nord constitue la onzième province de Belgique. Une province essentielle pour l'avenir et la poursuite du développement de notre pays. En effet, nous voulons continuer à faire la différence dans des domaines comme la navigation, l'extraction de sable, la pêche, les loisirs, la recherche scientifique et les énergies renouvelables.

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

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

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

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

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

## NOORDZEE

Met een oppervlakte van 3 454 km<sup>2</sup> is ons deel van de Noordzee de elfde provincie van België. Een provincie die essentieel is voor de toekomst en verdere ontwikkeling van ons land. Op domeinen als scheepvaart, zandwinning, visserij, recreatie, wetenschappelijk onderzoek en hernieuwbare energie willen we verder het verschil maken.

De afgelopen jaren werd een sterk Noordzeebeleid gevoerd. Er werd een langetermijnvisie voor de Noordzee tot 2050 ontwikkeld. Het marien ruimtelijk plan werd herzien. Het Belgisch scheepvaartwetboek werd na 12 jaar gefinaliseerd. De wetgeving rond pleziervaart en brandingsporten werd grondig hervormd. De hernieuwbare energie op zee boomde.

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

Het Noordzeebeleid bouwen we uit rond 5 thematische pijlers:

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

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

### 1. Plus d'énergie bleue

Le changement climatique est l'un des plus grands défis du 21<sup>e</sup> siècle. La mer du Nord est un élément important de la solution. Non seulement en raison de son potentiel en matière d'énergies renouvelables durables mais également en raison de sa capacité à absorber les gaz à effet de serre. L'énergie bleue est puisée dans les ressources naturelles renouvelables que nous trouvons sur et dans la mer: le vent, les vagues, les marées, etc.

L'énergie renouvelable et une consommation énergétique plus efficace doivent remplacer les sources énergétiques polluantes.

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

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

Dans le nouveau Plan d'aménagement des espaces marins 2020-2026, 281 km<sup>2</sup> d'espace supplémentaire ont été réservés à la production et au stockage des énergies renouvelables. Grâce à cette nouvelle zone, la "zone Princesse Elisabeth", la Belgique pourra atteindre au moins l'objectif de 4 GW repris dans le Plan National Energie et Climat d'ici 2030.

Pour atteindre cet objectif, une législation conforme au marché sera élaborée au sein de la Taskforce Offshore Tendering en concertation avec le ministre de l'Énergie afin de mettre les nouvelles zones sur le marché.

Pour atteindre cet objectif, il est important de renforcer le raccordement au réseau onshore et offshore. A cet effet, il faut développer le réseau d'électricité à haute tension sur terre. A l'horizon 2025-2026, il faudra réaliser le projet Ventilus en Flandre occidentale. Dans une prochaine phase, il faudra également développer la Boucle du Hainaut en Wallonie. L'octroi des licences nécessaires pour ces trajectoires ressort des compétences des régions.

Cette législature apportera une attention particulière aux développements technologiques pour le stockage d'énergie, sur terre ou en mer, par exemple par le stockage dans des batteries ou la transposition d'énergie en hydrogène.

### 1. Meer blauwe energie

De klimaatverandering vormt één van de grootste uitdagingen van de 21<sup>e</sup> eeuw. De Noordzee is een belangrijk element van de oplossing. Niet alleen door het potentieel van duurzame hernieuwbare energie, maar ook door de opname van broeikasgassen. Blauwe energie halen we uit de natuurlijke hernieuwbare bronnen die we vinden op en in de zee: de wind, de golfslag, de getijden, etc.

Hernieuwbare energie en efficiënter energiegebruik moeten geleidelijk aan vervuilende energiebronnen vervangen.

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

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

In het nieuwe marien ruimtelijk plan 2020-2026 werd bijkomend 281 km<sup>2</sup> extra ruimte ingekleurd voor de productie en opslag van hernieuwbare energie. Met deze nieuwe zone, de Prinses Elisabethzone, zal België tegen 2030 minstens de doelstelling van 4 GW opgenomen in het Nationaal Energie- en Klimaatplan kunnen verwezenlijken.

Om die target te halen, zal samen met de minister van Energie binnen de Taskforce Offshore Tendering een marktconforme regeling worden uitgewerkt om de nieuwe zones in de markt te zetten.

Om deze target te bereiken, is het belangrijk de on- en offshore netwerkaansluiting te versterken. Hiertoe dient het hoogspanningsnetwerk aan land verder uitgebouwd te worden. Tegen 2025-2026 zal het Ventilus-project in West-Vlaanderen gerealiseerd moeten worden. In een volgende fase dient ook Boucle du Hainaut in Wallonië ontwikkeld te worden. Het aanleveren van de nodige vergunningen voor deze trajecten behoort tot de bevoegdheid van de gewesten.

Deze legislatuur zal verder ook voldoende aandacht gaan naar de technologische ontwikkelingen voor de opslag van energie, aan land of op zee door opslag in batterijen of de omzetting van energie in waterstof.

Ensemble avec la ministre de l'Énergie, il sera examiné de savoir s'il est possible de réaliser une capacité supplémentaire d'éolien offshore dans la partie belge de la mer du Nord. Tout d'abord il y a la combinaison de l'énergie éolienne et d'autres sources alternatives d'énergie, comme l'énergie des vagues, l'énergie marémotrice, mais aussi les panneaux solaires en mer. Il sera étudié si la culture des algues peut être utilisée pour le développement de biocarburants alternatifs.

Mais nous prenons aussi exemple de l'étranger. Nous analyserons les possibilités de conclure une coopération internationale avec d'autres pays situés au bord de la mer du Nord. Une attention particulière est apportée à la France et au parc éolien prévu devant la côte de Dunkerque.

## 2. Stimuler l'économie bleue

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

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

Nos entreprises belges actives dans l'économie bleue sont des acteurs mondiaux qui investissent dans l'innovation, la recherche et le développement. La connaissance et l'expertise qu'elles développent ici sont exportés à l'étranger. Cela permet de générer des ressources supplémentaires qui sont réinvesties ici. L'économie bleue jouera également un rôle important dans la relance économique de notre pays.

Le développement de projets commerciaux durables en mer du Nord offre de nouvelles opportunités pour la région côtière et l'arrière-pays. Ils engendrent une activité économique supplémentaire, des recettes et de l'emploi. Mais les activités existantes professionnelles et récréatives doivent également être soutenues. Ensemble avec les associations, organisations, entreprises et

Samen met de minister van Energie zal worden onderzocht of er nog bijkomende capaciteit aan offshore wind kan gerealiseerd worden in de Belgische Noordzee. We denken dan in eerste instantie aan de combinatie van windenergie met andere alternatieve energiebronnen, zoals golfslag- en getijdenenergie, maar ook aan zonnepanelen op zee. Er zal onderzocht worden of de kweek van zeewier kan gebruikt worden voor de ontwikkeling van alternatieve biobrandstoffen.

Maar we kijken ook naar het buitenland. We zullen onderzoeken of een internationale samenwerking mogelijk is met andere landen gelegen aan de Noordzee. Bijzondere aandacht zal gaan naar Frankrijk en naar het geplande windmolenpark voor de kust van Duinkerke.

## 2. Stimuleren van de blauwe economie

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

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

Onze Belgische bedrijven actief in de blauwe economie zijn wereldspelers die inzetten op innovatie, onderzoek en ontwikkeling. De kennis en expertise die ze hier ontwikkelen, wordt geëxporteerd naar het buitenland. Op die manier worden extra middelen gegenereerd die hier opnieuw geïnvesteerd worden. De blauwe economie zal ook een belangrijke rol spelen in de economische relance van ons land.

De ontwikkeling van duurzame commerciële projecten op de Noordzee biedt nieuwe opportuniteiten voor de kustregio én het hinterland. Zij zorgen voor extra economische activiteit, inkomsten en tewerkstelling. Maar ook de bestaande professionele en recreatieve activiteiten moeten ondersteund worden. Samen met de belanghebbende verenigingen, organisaties, ondernemingen en

citoyens intéressés, nous œuvrerons pour promouvoir la navigation de plaisance et la pêche.

Notre pays dispose également d'une concentration unique de connaissance marine scientifique, grâce aux instituts de recherche spécialisés. Nous devons donc conserver ce rôle de chef de file tant au niveau national qu'international. Le principe-politique scientifique doit être respecté et résultera en une politique plus efficace et plus performante.

Les projets de recherche scientifique en, sur et autour de la mer du Nord sont légion et Le Plan d'aménagement des espaces marins offre de larges possibilités.

Les années à venir, nous continuerons à investir dans la recherche pour soutenir la gestion du dépôt de munitions du Paardenmarkt, la culture des algues, des crustacés et la promotion de la navigation autonome.

Finalement, une économie bleue nécessite également les investissements nécessaires dans des applications TIC et les processus de numérisation pour que les processus puissent se dérouler de manière plus rapide, simple, transparente et flexible. Il s'agit du développement du Guichet unique, la numérisation des certificats et le développement d'une application pour la navigation de plaisance. Ensemble avec les autres services compétents, nous investissons pendant cette législature dans le développement du European Maritime Single Window qui devra être opérationnel pour le 15 août 2025.

### 3. *Protection de la nature bleue*

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

Notre mer du Nord belge constitue la plus grande zone naturelle de Belgique. La gestion durable et la protection de la nature bleue en mer est essentielle pour la prospérité et le bien-être aussi bien des générations actuelles que futures. Ici aussi nous investirons pleinement et ceci sur le plan national, européen et international.

Avec l'organisation de la Conférence de Bruxelles sur le Changement Climatique et la préservation des Océans en 2019, la Belgique s'est illustrée au niveau international. En effet, à cette occasion, la Belgique a organisé pour la première fois des discussions portant à la fois sur le changement climatique et la protection de nos océans. Depuis lors, la Déclaration de Bruxelles elle-même a été signée par plus de 40 pays et organisations. Ensemble,

burgers zullen we werk maken van de promotie van de pleziervaart en de visserij.

Ons land beschikt ook over een unieke concentratie aan mariene wetenschappelijke kennis dankzij gespecialiseerde onderzoeksinstituten. We moeten deze voortrekkersrol blijven behouden en dit zowel op nationaal als internationaal niveau. Het science-based-policy-principe moet gehandhaafd worden en zal ons leiden naar een efficiënter en performanter beleid.

De wetenschappelijke onderzoeksprojecten in, op en rond de zee zijn legio en het marien ruimtelijk plan biedt ruime mogelijkheden.

De komende jaren zullen we verder inzetten op onderzoek ter ondersteuning van het beheer van de munitiestortplaats de Paardenmarkt, de kweek van wieren, schaal- en schelpdieren en op de promotie van autonome vaart.

Tot slot vereist blauwe economie ook de nodige investeringen in ICT-applicaties en digitaliseringsprocessen om processen sneller, eenvoudiger, transparanter en flexibeler te laten verlopen. Het gaat om de verdere uitbouw van het uniek loket, de digitalisering van certificaten en de ontwikkeling van een app voor de pleziervaart. Samen met de andere bevoegde diensten investeren we deze legislatuur in de ontwikkeling van het European Maritime Single Window dat tegen 15 augustus 2025 operationeel moet zijn.

### 3. *Bescherming van de blauwe natuur*

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

Onze Belgische Noordzee is het grootste natuurgebied van België. Het duurzaam beheer en de bescherming van de blauwe natuur in zee is essentieel voor de welvaart en het welzijn van zowel de huidige als de toekomstige generaties. Ook hier zullen we ons ten volle voor inzetten en dit zowel op nationaal, Europees als internationaal vlak.

Met de organisatie van de Brussels Conference on Climate Change and Oceans Preservation in 2019 heeft België zich internationaal in de kijker gewerkt. Op deze conferentie werden voor het eerst de gesprekken rond klimaatverandering en de bescherming van onze oceanen samen gevoerd. De Brussels Declaration zelf werd ondertussen door meer dan 40 landen en organisaties ondertekend. Samen onderstrepen zij het belang

ces derniers soulignent l'importance des informations scientifiques et d'une politique fondée sur la science. La déclaration appelle au développement de visions sur l'énergie bleue renouvelable et l'aménagement de l'espace marin. Enfin, la déclaration souligne également la nécessité de réduire de manière urgente et massive les émissions dans le secteur du transport maritime.

La Conférence de Bruxelles a fait en sorte que la Belgique fasse partie des Blue Leaders au niveau international, une alliance réunissant entretemps plus de 20 États qui se sont engagés à protéger 30 % des océans d'ici 2030. Deux objectifs doivent être atteints pour y parvenir.

Pour créer des zones marines protégées en haute mer, un nouvel accord sur la Biodiversité des zones Hors de la Jurisdiction Nationale (accord BBNJ) doit être conclu.

Afin de pouvoir protéger réellement 30 % des océans d'ici 2030 (#30x30), cet objectif doit en outre être inclus dans la nouvelle stratégie de la Convention sur la biodiversité pour 2021-2030.

Dès lors, nous nous engageons activement dans l'élargissement de l'alliance à de nouveaux membres dans les prochains mois.

Outre la protection de la haute mer, l'exploitation des fonds marins se profile de plus en plus à l'horizon. Lors de la précédente législature, une évaluation de la législation existante relative à l'exploitation minière en haute mer était déjà en cours. En tant qu'État sponsor et État membre de l'Autorité internationale des fonds marins, la Belgique a un rôle important à jouer dans la protection de la haute mer. Nous avons un certain poids car nous plaidons pour le développement de la recherche scientifique et la collecte des données concernant l'exploitation minière en haute mer. C'est cette recherche qui doit être à la base d'un cadre réglementaire contraignant sur l'exploitation de la haute mer.

La Belgique veillera au respect des normes et standards environnementaux stricts ainsi que le principe de précaution. En complément de ce cadre international, une coopération sera établie avec le ministre de l'Économie pour la révision de la législation belge concernant l'exploitation minière en haute mer.

Au niveau européen, nous investirons dans le respect des différentes obligations environnementales imposées par la directive Habitat, la directive Oiseaux, la directive-cadre Stratégie Marine et la directive-cadre Eaux.

van wetenschappelijke informatie en wetenschappelijk gefundeerd beleid. De verklaring roept op om visies te ontwikkelen rond hernieuwbare blauwe energie en rond mariene ruimtelijke planning. Tot slot wordt in de verklaring ook de nadruk gelegd op de noodzaak van urgente en ambitieuze emissiereducties binnen de maritieme transportsector.

De Brussels Conference heeft ertoe geleid dat België op internationaal niveau deel uitmaakt van de Blue Leaders, een alliantie van intussen meer dan 20 staten die zich inspannen om tegen 2030 30 % van de oceanen te kunnen beschermen. Twee doelen moeten hiervoor gerealiseerd worden.

Om mariene beschermde gebieden op hoge zee te kunnen realiseren, moet een nieuw akkoord voor Biodiversiteit Buiten Nationale Jurisdictie (BBNJ-akkoord) gesloten worden.

Om 30 % van de oceanen ook daadwerkelijk te kunnen beschermen tegen 2030 (#30x30) moet deze doelstelling bijkomend opgenomen worden in de nieuwe strategie van het Biodiversiteitsverdrag voor 2021-2030.

We zullen de komende maanden dan ook actief inzetten op het uitbreiden van de alliantie met nieuwe leden.

Naast de bescherming van de volle zee komt ook de exploitatie van de diepzee steeds dichterbij. In de vorige legislatuur werd reeds werk gemaakt van een evaluatie van de bestaande wetgeving rond diepzeemijnbouw. Als sponsorstaat en lidstaat van de International Seabed Authority heeft België een belangrijke rol te spelen in de bescherming van de diepzee. Onze stem aan de tafel wordt gehoord omdat we pleiten voor verder wetenschappelijk onderzoek en dataverzameling met betrekking tot diepzeemijnbouw. Het is dit onderzoek dat mee aan de basis moet liggen van een bindend regelgevend kader rond exploitatie van de diepzee.

België zal er hierbij op toezien dat strenge milieunormen en standaarden evenals het voorzorgsprincipe in rekening worden gebracht. Aanvullend op dit internationale kader zal samen met de minister van Economie werk worden gemaakt van de herziening van de Belgische wetgeving op diepzeemijnbouw.

Op Europees niveau zullen we verder inzetten op de naleving van de verschillende milieuplichtingen opgelegd door de Habitatrichtlijn, de Vogelrichtlijn, de kaderrichtlijn Mariene Strategie en de kaderrichtlijn Water.

Mais la nature bleue signifie plus que la protection de la mer et de l'océan. La protection de la nature bleue nécessite également des réactions concrètes sur de véritables problèmes. Chaque année, pas moins de 20 000 tonnes de déchets aboutissent dans la mer du Nord. Une recherche a démontré que 60 à 80 % des déchets marins consiste en du plastique.

Des actions coordonnées sont nécessaires afin de mieux savoir maîtriser ces flux de déchets ou cette soupe de plastique et ceci sur différents terrains et à différents niveaux.

Au niveau national, nous travaillerons sur l'évaluation des mesures qui ont été reprises dans le Plan d'action pour les déchets marins.

Cette évaluation se fera au sein du groupe de travail national existant dans lequel siègent les régions ainsi que le gouvernement fédéral. L'objectif est simple: vérifier comment réduire efficacement et structurellement la soupe plastique en mer du Nord. Par ailleurs, nous consacrerons aussi les moyens disponibles aux actions concrètes de ramassage et de sensibilisation. Des projets comme Fishing For Litter et le ramassage des filets et des déchets autour des épaves bénéficieront d'un soutien ces prochaines années.

Finalement, les déchets ne s'arrêtent pas aux frontières belges. Il est donc nécessaire de plaider pour une approche européenne dans les années à venir.

Aussi sur le plan législatif, nous prendrons les mesures nécessaires pour préserver, protéger et réparer l'écosystème marin. Une révision de la Loi Milieu Marin du 20 janvier 1999 aura lieu dans les prochaines années. Ensuite, nous évaluerons le plan d'aménagement des espaces marins et en particulier les procédures qui mènent à l'élaboration et/ou la révision du plan.

Finalement, nous apporterons les modifications à la loi relative au patrimoine culturel subaquatique annoncées précédemment. Sur base des rapports d'enquête, nous déterminerons quelles épaves nécessitent des mesures de protection supplémentaires.

#### 4. **Renforcer la navigation bleue**

En 2018, l'Organisation Maritime Internationale (OMI) a adopté la stratégie initiale de réduire les émissions de 40 % à l'horizon 2030 par rapport à 2008 et de 70 % à l'horizon 2050. Dans les mois à venir, les mesures à prendre à court terme seront négociées. Les années à venir, l'OMI travaillera également sur l'élaboration des

Maar blauwe natuur is meer dan het beschermen van de zee en de oceaan. Bescherming van de blauwe natuur vereist ook concrete reacties op daadwerkelijke problemen. Jaarlijks komt ruim 20 000 ton afval terecht in de Noordzee. Onderzoek heeft uitgewezen dat 60 tot 80 % van het mariene afval bestaat uit plastic.

Om deze afvalstromen of plasticsoep beter te kunnen beheersen zijn gecoördineerde acties nodig en dit op verschillende terreinen en niveaus.

Op nationaal niveau zullen we werk maken van de evaluatie van de maatregelen opgenomen in het Actieplan Marien Zwerfvuil.

Deze evaluatie zal gebeuren binnen de bestaande nationale werkgroep waarin naast de federale overheid ook de gewesten zetelen. Het doel ervan is eenvoudig: nagaan hoe we samen de plasticsoep in de Noordzee efficiënt en structureel kunnen verminderen. Verder zullen we de beschikbare middelen ook besteden aan concrete opruim- en sensibiliseringsacties. Projecten zoals Fishing For Litter en het opkuisen van netten en afval rond scheepswrakken zullen ook in de komende jaren verder ondersteund worden.

Tot slot, afval stopt niet aan onze Belgische grenzen. Het is dan ook nodig dat we de komende jaren een aanpak op Europees niveau bepleiten.

Ook op wetgevend vlak zullen we de nodige stappen nemen om het behoud, de bescherming en het herstel van de mariene ecosystemen te bevorderen. In komende jaren zal de Wet Marien Milieu van 20 januari 1999 worden herzien. Aansluitend zullen we een evaluatie maken van het marien ruimtelijk plan en in het bijzonder van de procedures die leiden tot de opmaak en/of herziening ervan.

Tot slot zal werk gemaakt worden van de reeds vroeger aangekondigde wijziging van de wet betreffende het cultureel erfgoed onder water. Op basis van onderzoeksrapporten zullen we bepalen voor welke wrakken bijkomende beschermingsmaatregelen genomen moeten worden.

#### 4. **Versterken van de blauwe scheepvaart**

Binnen de Internationale Maritieme Organisatie werd in 2018 de initiële strategie aangenomen om tegen 2030 de uitstoot met 40 % te verminderen ten opzichte van 2008 en met 70 % tegen 2050. In de maanden die komen, zal onderhandeld worden over de maatregelen die moeten genomen worden op korte termijn. Verder

mesures à moyen terme et à long terme. Une révision de la stratégie initiale sera préparée en parallèle. Il n'est pas toujours évident d'aboutir à un accord avec 174 pays. Toutefois, la position de la Belgique sera à nouveau ambitieuse: nous œuvrons pour la réduction des émissions des gaz à effet de serre des navires avec minimum 55 % à l'horizon 2030 et atteindre la neutralité climatique à l'horizon 2050. Cette ambition est également soutenue par nos armateurs belges qui sont membres d'un groupe de réflexion international. Ce groupe de réflexion effectue des recherches sur les développements technologiques qui devraient permettre une navigation écologique.

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

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

La navigation écologique est souvent décrite comme "Green Shipping". Avec la navigation bleue, nous voulons aller encore plus loin. Nous apporterons une attention particulière à la gestion des déchets à bord des navires par la ratification de Marpol IV et V.

Par ailleurs, avec la navigation bleue, nous voulons aussi investir dans une amélioration des conditions de vie et de logement à bord des navires. Ces derniers mois, nous avons pu constater bien trop souvent qu'à cause des mesures strictes liées au coronavirus, les navires ne sont pas admis dans les ports, l'équipage ne peut pas être changé à temps, les salaires ne sont pas payés ou on économise sur l'entretien. Nous prendrons donc les initiatives nécessaires pour améliorer le bien-être à bord des navires et faciliter les échanges d'équipages.

zal in de komende jaren binnen IMO gewerkt worden aan maatregelen op middellange en lange termijn. Tegelijk wordt een herziening van de initiële strategie voorbereid. Met 174 landen is het niet altijd eenvoudig om tot een akkoord te komen. De positie van België zal echter opnieuw ambitieus zijn: we ijveren voor het verminderen van de uitstoot van broeikasgassen van schepen met minstens 55 % tegen 2030 en het behalen van klimaatneutraliteit tegen 2050. Deze ambitie wordt ook ondersteund door onze Belgische reders die lid zijn van een internationale denktank. Deze denktank doet onderzoek naar technologische ontwikkelingen die milieuvriendelijke scheepvaart moeten bewerkstelligen.

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

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

Milieuvriendelijke scheepvaart wordt vaak omschreven als "Green Shipping". Met blauwe scheepvaart willen we nog een stap verder gaan. We zullen aandacht hebben voor het afvalbeheer aan boord van schepen door de ratificatie van Marpol IV en V.

Daarnaast willen we met blauwe scheepvaart ook inzetten op de verbetering van de leef- en werkomstandigheden aan boord van schepen. De laatste maanden hebben we al te vaak moeten vaststellen dat omwille van de strenge coronamaatregelen, schepen niet toegelaten worden in havens, bemanning niet tijdig kan gewisseld worden, lonen niet uitbetaald worden of dat bespaard wordt op onderhoud. We zullen daarom de nodige initiatieven nemen om het welzijn aan boord van schepen te bevorderen en bemanningswissels te faciliteren. Dit

Ce dernier, nous le ferons par l'implémentation de la Convention n° 185 de l'Organisation Internationale du Travail et ceci en coopération avec les ministres compétents pour les Affaires Etrangères et l'Intérieur ainsi que le Secrétaire d'État à l'Asile et la Migration.

Finalement, avec la navigation bleue, nous apporterons l'attention nécessaire à la sécurité à bord des navires et à la prévention des accidents. Nous investirons dans l'organisation d'une enquête indépendante sur les accidents de navires de mer en concluant un accord de coopération avec les régions. En particulier pour le secteur de la pêche, ensemble avec tous les interlocuteurs, nous œuvrerons pour une révision approfondie des règles fédérales pour la pêche. Cette dernière est nécessaire pour augmenter la sécurité à bord des bateaux de pêche.

### 5. *Plus de bleu en mer*

Avec le développement d'une politique bleue, nous voulons investir dans une politique transparente, adaptative et participative.

Transparente pour que les règles soient claires pour les entreprises, les associations d'intérêts ou les citoyens qui doivent travailler avec ces règles. Participative et donc établie en concertation avec tous les intéressés. Adaptative pour pouvoir réagir de manière flexible et rapide sur les nouvelles évolutions et circonstances. Cette politique doit se focaliser sur la mer, ses utilisateurs et les ports. Elle doit apporter une attention particulière à la sensibilisation, au contrôle et au sanctionnement.

Veiller à ce que les sanctions soient non seulement infligées, mais aussi réellement perçues est un des piliers de l'accord du gouvernement et a déjà été appliqué dans la politique mer du Nord. En effet, éviter l'impunité est la meilleure façon de garantir une concurrence loyale en mer. Des discussions sont en cours au parlement concernant une proposition de loi qui doit étendre les amendes administratives.

En 2021, nous ferons également respecter les infractions sur la législation environnementale via ce système. Les années à venir, nous examinerons les possibilités de faire respecter d'autres infractions en imposant des amendes administratives.

Le développement de plus de bleu en mer signifie aussi que nous devons également être attentifs à nos infrastructures maritimes dans le sens large du terme. Nos ports et navires sont le moteur de notre économie. Le secteur maritime a été désigné comme étant un service essentiel pour garantir l'approvisionnement du pays en ces temps de corona.

laatste zullen we doen door de implementatie van de Internationale Arbeidsorganisatie Verdrag nr. 185 en dit in samenwerking met de ministers bevoegd voor Buitenlandse Zaken en Binnenlandse Zaken alsook de staatssecretaris voor Asiel en Migratie.

Tot slot zullen we met blauwe scheepvaart ook de gepaste aandacht besteden aan de veiligheid aan boord van schepen en het voorkomen van ongevallen. We zullen verder inzetten op het onafhankelijk onderzoek naar ongevallen met zeeschepen door hierover een samenwerkingsakkoord te sluiten met de gewesten. Specifiek voor de visserijsector zullen we met alle gesprekspartners werk maken van een grondige herziening van de federale regels voor de visserij. Dit laatste is zeker nodig willen we de veiligheid aan boord van visserij schepen verhogen.

### 5. *Meer blauw op zee*

Met de ontwikkeling van een blauw beleid willen we inzetten op een beleid dat transparant, adaptief en participatief moet zijn.

Transparant zodat de regels duidelijk zijn voor de ondernemingen, belangenverenigingen of burgers die ermee aan de slag moeten gaan. Participatief en dus opgesteld in overleg met alle belanghebbenden. Adaptief zodat flexibel en vlot kan ingespeeld worden op nieuwe evoluties of omstandigheden. Dit beleid moet zich toelagen op de zee, haar gebruikers en de havens. Het moet aandacht hebben voor sensibilisering, controle en sanctionering.

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

In 2021 zullen we ook de inbreuken op de milieuwetgeving via dit systeem handhaven. In de komende jaren zullen we verder bekijken of nog andere inbreuken kunnen gehandhaafd worden via het opleggen van de administratieve geldboetes.

Het ontwikkelen van meer blauw op zee houdt ook in dat we oog moeten hebben voor onze maritieme infrastructuur in brede zin van het woord. Onze havens en schepen zijn de motor van onze economie. De maritieme sector werd omwille van corona aangeduid als essentiële dienst om de bevoorrading van het land niet in gevaar te brengen.

Mais le danger vient aussi d'ailleurs. Il faut également élaborer des plans efficaces de sécurité.

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

Dans un prochain stade, nous examinerons le fait de savoir si les prescriptions et mesures prises peuvent également être utilisées pour lutter contre l'importation de la drogue. L'idée est simple, si nous arrivons à éviter le trafic des explosifs ou des armes, nous sommes aussi en mesure d'éviter la drogue dans nos ports.

Finalement, nous devons mener une politique qui est au service de l'énergie bleue, d'une navigation bleue, d'une économie bleue, d'une nature bleue et investir dans davantage de bleu en mer.

Ceci ne peut se dérouler de manière efficace que lorsque tous les services fédéraux concernés échangent les informations et connaissances nécessaires et coopèrent étroitement à travers les différents domaines politiques. En 2021, nous évaluerons les structures de concertation existantes et les renforcerons le cas échéant. C'est uniquement via une coopération que nous serons en mesure de garantir un avenir bleu prospère pour les prochaines générations.

*Le ministre chargé de la Mer du Nord,*

Vincent VAN QUICKENBORNE

Maar gevaar dreigt ook uit andere hoek. Het is nodig dat we werk maken van efficiënte beveiligingsplannen.

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

In een volgend stadium zullen we onderzoeken of de genomen voorschriften en maatregelen ook kunnen ingezet worden om de invoer van drugs tegen te gaan. De idee is eenvoudig: wanneer we kunnen vermijden dat springstoffen of wapens kunnen binnengesmokkeld worden dan kunnen ook drugs geweerd worden uit onze havens.

Tot slot zullen we een beleid moeten voeren dat ten dienste staat van blauwe energie, blauwe scheepvaart, blauwe economie, blauwe natuur en meer blauw op zee.

Dit kan alleen efficiënt gebeuren wanneer alle betrokken federale diensten de nodige informatie en kennis uitwisselen en nauw samenwerken over de verschillende beleidsdomeinen heen. In 2021 evalueren we de bestaande overlegstructuren en maken deze sterker waar nodig. Het is enkel door samenwerking dat we de toekomstige generaties van een welvarende blauwe toekomst kunnen verzekeren.

*De minister belast met Noordzee,*

Vincent VAN QUICKENBORNE