

# Beleidsverklaring 2017 Noordzee

---

## 1) Blue Growth

Maar liefst 71% van onze aardoppervlakte bestaat uit water. Zeeën en oceanen worden internationaal daarom steeds meer een belangrijke economische ruimte. 75% van de externe handel van de Europese Unie en 37% van de interne handel verloopt via de zee. Maar zeeën en oceanen zijn ook rijk aan schatten zoals minerale stoffen en belangrijke ecosystemen. In het Belgische deel van de Noordzee alleen al leven meer dan 2.100 soorten.

Onze Noordzee is zo'n 3.454 km<sup>2</sup> groot, vergelijkbaar met de oppervlakte van een Belgische provincie. De zogenaamde 'blauwe economie' zorgt vandaag al voor bijna 40.000 jobs in ons land.

In het Noordzeebeleid zet ik daarom in 2017 opnieuw sterk in op 'Blue Growth'. Hierbij wens ik economische ontwikkelingen op de Belgische Noordzee te stimuleren en verder uit te breiden, dit steeds binnen een duurzaam kader. De economische en ecologische uitdagingen voor het Noordzeebeleid zijn de komende jaren bijzonder groot en zullen evenwaardig worden behandeld.

Binnen dit beleid zal het volledige spectrum van zowel bestaande als nieuwe sectoren aan bod komen: scheepvaart, energie-ontwikkelingen, visserij, aquacultuur, toerisme en recreatie, wetenschappelijk onderzoek, enz. De Noordzeekust vormt hierbij een economisch centrum met de havens als uitvalsbasis naar de rest van het land.

## 2) Marien ruimtelijke planning

Het Marien Ruimtelijk Plan uit 2014 en het overlegproces dat daaraan vasthangt, vormt de leidraad binnen deze 'Blue Growth'-strategie. De pioniersrol waarover België beschikt op het vlak van mariene planning zal in 2017 worden versterkt en zelfs worden uitgebreid. Dit op basis van drie pijlers:

- de opstart van het herzienings- en evaluatieproces van het huidige plan : het huidige marien ruimtelijk plan eindigt in maart 2020. Daarom zal ik in het eerste kwartaal van 2017 het herzieningsproces opstarten. Zowel de stakeholders als het ruime publiek zullen nauw betrokken worden in dit proces.
- de gezamenlijke deelname met de Noordzeelanden aan de uitbouw van een plan voor de ganse Noordzeeregio: binnen dit Interreg-project neemt ons land een leidende rol op binnen de scheepvaartwerkgroep. Deze werkzaamheden worden in 2017 verdergezet.
- de ontwikkeling van een langetermijnvisie voor de Noordzee tot 2050: Ik zal hiertoe een Noordzeeforum opstarten met het oog op het opstellen van een visietekst tot 2050. Finaliteit van dit document is een opname als bijlage bij het nieuwe marien ruimtelijk plan. In deze tekst, die verder zal gaan dan enkel ruimtelijke planning, zal een kader geschapen worden

voor sociale, economische en ecologische ontwikkelingen. Het eindrapport zal eind 2017 aan het brede publiek bekend gemaakt worden.

### 3) Maritiem vervoer

De Noordzee geldt als één van de drukst bevaren zeeën ter wereld. Ze is een belangrijk knooppunt, want ze vormt de toegang naar alle Belgische zeehavens en de doorgang voor alle schepen tussen het noordelijke en het zuidelijke deel van de Noordzee. De scheepvaartcluster onder Belgische vlag zorgt voor een aanzienlijke toegevoegde waarde in de Belgische economie. De koopvaardijvloot is met 5 miljoen ton draagvermogen de 25<sup>ste</sup> vloot in de wereld. De koopvaardij wordt internationaal gezien als de enige echte vrije markt, want op zee zijn de regels omzeggens voor iedereen gelijk.

Met het beleid voor het maritiem vervoer en de scheepvaart richt ik mij op vier prioriteiten:

- De voorwaarden nodig voor het behoud van een kwaliteitsvolle en competitieve vloot onder Belgische vlag, die wereldwijd en veilig kan varen in een Belgisch hedendaags juridisch kader;
- Een loyale samenwerking met de drie Gewesten in dit beleidsdomein en in het bijzonder met het Vlaams Gewest rond het gebeuren op de territoriale zee en de Exclusief Economische Zone (EEZ);
- Een geïntegreerd maritiem beleid dat aansluit bij dat van de Europese Unie (EU) en dat het Belgisch beleid in de International Maritime Organisation (IMO) coherent maakt;
- De ontwikkeling van de pleziervaart als sector die aan recreatief en economisch belang toeneemt.

Ik zal daartoe volgende acties ondernemen:

- De finalisering van de herziening van het Belgische maritiem recht: zowel het privaat- als het publiekrechtelijk luik werd afgelopen jaren aan een ambitieus herzieningsproces onderworpen. Dit project, dat een volledige rechtstak actualiseert en belangrijke gevolgen heeft voor de zeehandel, de scheepvaart, het havenbedrijf en de rechtspraktijk, zal in 2017 afgerond worden.

In het kader van de veiligheid in de Belgische wateren is de Federale Onderzoekraad voor Scheepvaartongevallen (FOSO) met zijn werkzaamheden gestart zodat België aan zijn internationale en Europese verplichtingen kan voldoen. Samen met de minister van Mobiliteit en de minister van Middenstand, Zelfstandigen, KMO's, Landbouw en Maatschappelijke Integratie belast met het beleid inzake het spoorwegsysteem en met de regulering van het spoor- en luchtverkeer, bekijken we hoe we de onafhankelijke onderzoeksorganen voor spoor, lucht- en scheepvaart kunnen groeperen teneinde efficiëntiewinsten te realiseren. Dit zonder afbreuk te doen aan de autonomie van elk ervan.

- Het dossier van de estuaire vaart is van belang voor de verdere ontsluiting van de haven van Zeebrugge. Bij dit dossier zal ik erop toezien dat de veiligheid van het schip – zowel opvarenden als lading – en van onze Noordzee niet in het gedrang komt. De wetenschappelijke studie loopt en ik neem me voor om dit dossier in de loop van 2017 verder te zetten en waar vereist de nodige wetgevende initiatieven te nemen om de estuaire vaart een maximale kans op ontplooiing te geven.
- De federale scheepsadministratie zal met het overgaan van de scheepsregistratie van de FOD Financiën naar de FOD Mobiliteit & Vervoer een eenduidig aanspreekpunt worden voor de dienstverlening aan de reder. Begin 2017 zal dit dossier afgerond worden.
- In 2017 zal ik samen met de Minister van Mobiliteit werk maken van een gecoördineerde wetgeving op de pleziervaart waarbij de wetgeving rond immatriculatie, brevettering en uitrusting in de pleziervaart centraal zal staan. Net als bij de hervorming van de brandingsporten, zal ook bij de pleziervaart een publieksconsultatie voorzien worden.
- In het kader van de vergroening van de scheepvaart zal in 2017 bijzondere aandacht gaan naar het dossier rond de ontwikkeling van de alternatieve scheepsbrandstoffen zoals LNG, en naar de controle op het gebruik van zwavelarme scheepsbrandstof in onze wateren. De regelgeving voor LNG staat nu op punt, de aandacht verschuift naar brandstofcellen en daarnaast ook methanol en ethanol. Voor dit laatste zal internationaal samengewerkt worden om zoveel mogelijk te harmoniseren op het vlak van de handhaving en gegevensuitwisseling en zo een equal level-playing field te creëren voor zowel de reders als de havens.
- Vanaf 2017 zal het ook mogelijk zijn om administratieve boetes bij overtredingen op scheepvaartwetten op te leggen. Verschillende overtredingen, zowel grote als kleine, kunnen plaatsvinden in de binnenvaart, zeevaart, visserij en pleziervaart. De vervolging van deze inbreuken leidt tot een overbelasting van de rechtbanken en betreffen een zeer gespecialiseerde materie. Met deze nieuwe regelgeving die ik samen met de minister van Mobiliteit en in overleg met de parketten opgemaakt heb, wordt een alternatief geboden voor strafrechtelijke vervolging wat een efficiënt handhavingsbeleid mogelijk maakt. Binnen DG Scheepvaart zal ik dan ook een nieuwe dienst oprichten die belast zal worden met het opleggen en innen van de administratieve geldboetes. Verder zal ik de wenselijkheid en noodzakelijkheid onderzoeken om een protocol hierover af te sluiten met de bevoegde procureurs des Konings en de scheepvaartpolitie.
- Samen met de minister van Werk en de minister van Volksgezondheid en Sociale Zaken zal verder worden gewerkt aan het verbeteren van de levens- en werkomstandigheden aan boord van schepen, onder andere door de implementatie van de laatste amendementen van het Verdrag betreffende maritieme arbeid (MLC) begin 2017.
- Op internationaal niveau ontstaan er steeds meer initiatieven om efficiënter en meer gebruik te maken van beschikbare scheepsdata. Ook de reders hebben interesse om hierrond te werken, waarbij de overheid een rol kan spelen enerzijds in het opstellen van protocollen

omtrent beveiliging en correct gebruik van data, anderzijds in het voorzien van mogelijke koppelingen en uitwisseling tussen nationale en commerciële systemen. Met BELRIT was België hierin een voorloper. Ook voor verdere initiatieven kan het Directoraat-generaal Scheepvaart een schakelfunctie vervullen tussen data-gedreven innovatie enerzijds en de sector, de havens en de Europese instellingen anderzijds.

#### 4) Hernieuwbare energie

Het Belgische deel van de Noordzee biedt heel wat mogelijkheden om duurzame energie op te wekken. Aan de oostelijke zijde van onze Belgische Noordzee werd daarom in het Marien Ruimtelijk Plan een zone gereserveerd voor hernieuwbare energie. Op vandaag zijn er drie windmolenparken met samen zo'n 182 windmolens operationeel. Het gaat om de capaciteit van 712 megawatt ofwel het energieverbruik van bijna 800.000 gezinnen. De bouw van het vierde windmolenpark werd in 2016 opgestart en de financial close van het vijfde park is rond waardoor de bouw vervolgens in 2017 van start zal gaan.

De hele windmolenzone, waarvoor alle 9 concessies reeds werden uitgereikt, is goed voor een totale capaciteit van 2.200MW. Dit betekent dus een verdrievoudiging van de huidige operationele capaciteit. Op die manier draagt de Noordzee significant bij aan het halen van de Europese energie- en klimaatdoelstellingen en het deel dat België daaraan moet bijdragen.

Voor wat betreft de offshore-ondersteuning zal ik samen met de minister van Energie een nieuw ondersteuningskader uitwerken voor de parken die financial close realiseren na 1 januari 2017. Hoofddoel van dit nieuwe ondersteuningskader is marktconformiteit.

Ik zal ook onderzoeken welke alternatieve energiebronnen, behalve wind, nog kunnen worden aangeboord op de Noordzee. Ik denk hierbij aan energie die opgewekt wordt door de golfslagen en/of de getijden.

Samen met de minister van Energie werd aan ELIA en de sector gevraagd om op kostenefficiënte wijze de mogelijkheden van een "stopcontact op zee" voor de offshore windmolenparken te onderzoeken. De individuele exploitanten worden hierbij betrokken.

De bedoeling is om de windmolenparken via dit stopcontact, bestaande uit een netwerk en een gezamenlijk platform op zee, te kunnen aansluiten op het on-shore elektriciteitsnet. Een dergelijke gezamenlijke aansluiting kan op langere termijn verder worden uitgebreid tot één centraal punt op zee voor de aansluiting op een groot offshore gelijkstroomnet (op zee) in Europa, om de geproduceerde energie te kunnen afvoeren naar de verbruikscentra via de toekomstige gelijkstroominfrastructuren. Deze visie sluit aan bij het energiebeleid van de Europese Commissie en bij het project North Sea Countries Offshore Grid Initiative (NSCOGI) van de lidstaten rond de Noordzee.

Dergelijke projecten garanderen weliswaar de diversifiëring van de energiebevoorrading en dragen bij tot de ontwikkeling van hernieuwbare energiebronnen maar de financiële en economische aspecten van het project moeten grondig onderzocht en overwogen worden. Samen met de minister

van Energie worden momenteel de technische, juridische en financieel-economische modaliteiten onderzocht die de ontwikkeling van een Modular Offshore Grid mogelijk maken en desgevallend zullen de nodige wettelijke wijzigingen voorgesteld en ten uitvoer gebracht worden.

## 5) Natuurontwikkeling

Het mariene milieu is een kostbaar goed dat afdoende moet worden beschermd, ondersteund en waar mogelijk hersteld. Het uiteindelijke doel is de instandhouding van de biodiversiteit: met andere woorden een duurzaam marien milieu niet alleen voor de huidige maar ook voor de toekomstige generaties.

Voor het beleid rond marien milieu dient ons land te voldoen aan een aantal internationale en Europese verplichtingen:

- In 2008 werd de Europese Kaderrichtlijn Mariene Strategie aangenomen. Deze kaderrichtlijn vormt de groene pijler van het Europese maritiem beleid en verplicht de lidstaten om tegen 2020 een 'goede milieutoestand' te bereiken. In 2016 werd een aanvullend maatregelenpakket voor de Belgische mariene wateren aan de Europese Commissie gerapporteerd. Dit maatregelenprogramma is een verzameling van onder andere communicatie- en sensibiliseringsacties, bijkomende controle en handhaving en milieuhervormende maatregelen. Deze acties zullen stapsgewijs concreet verder uitgewerkt en uitgevoerd worden in de eerste beheerperiode 2016-2021. Daarnaast worden ook de herzieningen van de rapporten met initiële beoordeling, de definitie van goede milieutoestand en de milieudoelstellingen voorbereid met de relevante experts en stakeholders. Dit werk wordt opgestart in 2017.

Bij het uitvoeren van de verschillende bijkomende maatregelen onder de eerste beheerperiode 2016-2021 wordt in 2017 gestart met de acties omtrent het behoud en herstel van grindbedden. Dit heeft tot doel om de specifieke habitat, gekenmerkt door een hoge soortenrijkdom meer te laten voorkomen in het Belgische deel van de Noordzee. Tot slot zal in 2017 specifieke aandacht besteed worden aan de bijkomende maatregelen met betrekking tot onder meer het terugdringen van onderwatergeluidseffecten en de bestrijding van marien afval.

- De Europese Habitat- en Vogelrichtlijn hebben als doel het bereiken of behouden van een goede staat van instandhouding van soorten en habitats. In 2016 werd een nieuw Koninklijk Besluit aangenomen betreffende het beheer van mariene beschermde gebieden en werden instandhoudingsdoelstellingen aangenomen.

In 2017 zullen, zoals het nieuwe KB vereist, beheerplannen aangenomen worden na een publieksconsultatie. De voorbije jaren werden reeds een aantal maatregelen vastgesteld in het kader van het marien ruimtelijk plan en de mariene strategie die van groot belang zijn voor het beheer van de mariene beschermde gebieden. Wanneer dit het geval is zal dit

duidelijk aangegeven en ondersteund worden binnen de beheerplannen. Indien bijkomende actie nodig blijkt zal nagegaan worden hoe dit best binnen het beleid kan opgenomen worden.

Er zal in 2017 ook verder gezocht worden naar een oplossing voor het gebied van de Vlakte van de Raan. Deze vlakte werd in 2008 door de Raad van State geschorst als natura-2000 - gebied maar bleef sindsdien wel op de Europese lijst van te beschermen gebieden staan. Verschillende mogelijke scenario's worden besproken met de Europese Commissie en zullen eveneens opgenomen worden binnen het overleg over het volgende marien ruimtelijk plan zodat er op termijn een oplossing kan gevonden worden.

- Op internationaal niveau werd het Verdrag voor de controle en het beheer van ballastwater en sedimenten van schepen aangenomen. Dit verdrag heeft als doel invasieve soorten die via schepen onze wateren binnenkomen te weren en zal in de loop van 2017 in Belgische wetgeving worden omgezet.
- De onderhandeling van de visserijmaatregelen wordt in 2017 verdergezet in nauw overleg met onze buurlanden en de Europese Commissie. Dit proces zal in 2017 gefinaliseerd worden.
- Kaderrichtlijn Water: het ontwerp van het tweede stroomgebiedsbeheersplan voor de Belgische kustwateren werd gefinaliseerd eind 2016. De rapportering alsook de uitvoering van het maatregelenprogramma staan gepland vanaf 2017. Een bijzonder aandachtspunt is de coherentie en compatibiliteit met de doelstellingen van de Europese mariene strategie MSFD voor het behalen van een goede milieutoestand tegen 2020 alsook Natura 2000. Het tweede stroomgebiedsbeheersplan doelt op een verdere verbetering van de chemische en ecologische toestand van de Belgische kustwateren.
- Ocean Governance:. Binnen het kader van de Verenigde Naties is in 2016 een formeel proces opgestart om een nieuw internationaal bindend verdrag te onderhandelen voor de bescherming en het duurzaam gebruik van biodiversiteit op Hoge Zee. Het jaar 2017 wordt een beslissend jaar in dit proces en ik blijf me inzetten voor het creëren van een bindend, efficiënt en ambitieus mechanisme voor de mariene beschermd gebieden wereldwijd.

Tevens zijn er een aantal nationale processen in het belang van de bescherming van het marien milieu waaraan ik de nodige aandacht wens te besteden:

- Onderhoud en instandhouding van onze mariene pollutiebestrijdingscapaciteit, inclusief oefeningen.
- De compensatie in milieuvoordelen van de windmolensector op zee werd uitgewerkt in overleg met de sector, om de paraatheid van de overheid in functie van het verhoogde risico te garanderen en om flankerende milieumaatregelen te voorzien. Twee schepen werden in dit beleid reeds uitgerust om eventuele milieu-incidenten binnen de windmolenparken efficiënt te kunnen bestrijden. In 2017 zal een deel van de middelen, die beheerd worden door het fonds milieucompensaties, gaan naar de aankoop van extra opslagtanks voor olie.

Een stuurgroep waarin alle stakeholders vertegenwoordigd zijn, zal de resterende middelen besteden aan maatregelen die het mariene milieu ten goede komen.

- De verdere uitwerking van het toezicht- en handhavingsbeleid: dit beleid zorgt ervoor dat de milieureglementering op zee nageleefd wordt. In 2017 wordt speciaal aandacht besteed aan milieuhandhaving op zee in de bijzondere context van de Europese Mariene Strategie, de habitatrichtlijn en het Marien Ruimtelijk Plan.

## **6) Aquacultuur**

Voor voedselproductie op zee wordt de nodige aandacht besteed om duurzame aquacultuur als economische activiteit op zee te ontplooiën. De Europese aquacultuursector is tot op heden namelijk zeer beperkt. Alhoewel de aquacultuurproductie op jaarbasis in de periode 2000-2010 wereldwijd steeg van 32,4 miljoen ton tot 59,9 miljoen ton, daalde ze in de Europese Unie van 1,4 tot 1,3 miljoen ton.

In het marien ruimtelijk plan werden nu reeds zones voor commerciële en duurzame aquacultuur aangeduid in het gebied voor hernieuwbaar energie. Zo werd een poging ondernomen om bepaalde gebieden multifunctioneel te gaan ontwikkelen.

Als staatssecretaris voor Noordzee zal ik in 2017 elk innovatief duurzaam aquacultuurproject met bijzondere aandacht onderzoeken. Tevens zal ik bij de herziening van het marien ruimtelijk plan onderzoeken of bijkomende aquacultuurzones wenselijk zijn. Ook in het licht van de ontwikkeling van de Noordzeevisie 2050 zal speciale aandacht aan aquacultuur en de ontwikkeling ervan worden besteed.

## **7) Maritiem Erfgoed**

UNESCO berekende dat wereldwijd meer dan 3 miljoen scheepswrakken op de oceaانبodem liggen. In onze Belgische Noordzee alleen tellen we meer dan 200 geregistreerde scheepswrakken. Op vandaag zijn acht wrakken erkend als historisch erfgoed en werden bijkomende beschermingsmaatregelen voor dit erfgoed onder water vastgelegd. De gouverneur van West-Vlaanderen werd, als ontvanger van het maritiem erfgoed, nauw betrokken in dit proces.

Samen zullen de nodige sensibiliseringscampagnes uitgewerkt worden. Tevens zal nagegaan worden welke wrakken bijkomend voor erkenning in aanmerking komen. Met het oog op de herdenking van het einde van WO II in 2018 zullen reeds de nodige internationale contacten gelegd worden opdat de oorlog op zee in dit herdenkingsjaar, bijzondere aandacht te beurt zal vallen.

## **8) Maritieme veiligheid en handhaving**

Op 6 oktober 2015 vond in de Belgische territoriale zee een aanvaring plaats tussen 2 schepen: LNG tanker Al Oraiq en vrachtschip Flinterstar. In een kortgeding procedure is de eigenaar belast geworden door de rechtbank om de berging onmiddellijk uit te voeren. Dit is reeds gebeurd en binnenkort wordt de zeebodem op de site terug voor alle activiteiten vrijgegeven. De zaak moet in de komende jaren juridisch nog ten gronde worden afgehandeld. Hierbij zal ook de aansprakelijkheid voor het incident worden vastgesteld. Ik blijf nu en in de komende jaren – het dossier ten gronde kan omwille van zijn internationaal karakter tot 2020 duren - alles in het werk stellen voor een correcte opvolging van het incident en de nodige actie ondernemen om de gemaakte kosten maximaal te recupereren.

Uit dit voorval blijkt de noodzaak van een blijvende en geïntegreerde samenwerking in het kader van de Structuur Kustwacht. De Kustwachtstructuur bestaat nu reeds 10 jaar en hoewel in totaal 17 administraties over verschillende bevoegdheidsniveaus betrokken zijn, werkt dit orgaan succesvol. Het kan ook voor andere beleidsdomeinen een inspiratie zijn om tot een pragmatische transversale operationele samenwerking te komen. Omwille van de aanwezigheid van talrijke andere activiteiten naast scheepvaart in de nabijheid van druk bevaren scheepvaartroutes neemt het belang van een correcte naleving van de verkeersregels in de Noordzee immers sterk toe. De organisatie van het toezicht op de naleving van de verkeersregels en de beteugeling van overtredingen moet daarom beter worden gestructureerd, dit steunend op de mogelijkheden die het samenwerkingsakkoord Structuur Kustwacht te bieden heeft.

De uitbouw van de kustwachtcentrale zal ik dus verder ondersteunen. Een betere samenwerking en omkadering binnen het Maritiem Informatie Kruispunt (MIK) enerzijds en tussen het MIK en het Maritiem Redding en Coördinatie Centrum (MRCC) anderzijds in de toekomstige kustwachtcentrale, zal de veiligheid en de beveiliging van de scheepvaart, in onze zeewateren en op de toegangswegen tot onze havens, tot op een hoger niveau tillen.

In het kader van de invulling van de Europese maritieme beveiligingsstrategie met een “European border & coastguard agency”, die nu zeer recent door de Europese Commissie wordt voorgestaan, wordt een nieuwe dimensie en uitdaging voor de Belgische Kustwacht geschapen. Het zal voor mijn beleid een aandachtspunt zijn om België in dit initiatief op een gepaste wijze in te schrijven naargelang de evoluties die zich ontwikkelen.

## **9) De bestrijding van marien afval**

Marien afval is elk persistent materiaal dat door de mens werd vervaardigd en rechtstreeks of onrechtstreeks, opzettelijk of onopzettelijk, werd achtergelaten of weggegooid in het mariene



milieu. Maar liefst 10 % van de 270 miljoen ton wereldwijd geproduceerde plastic komt in het water terecht.

Bij de bestrijding van marien afval moet een onderscheid gemaakt worden tussen afval dat met het blote oog waarneembaar is en kleine micro-plastics die onze zee en stranden vervuilen. Marien afval stopt niet aan de grenzen van onze zeeën en daarom dient in de eerste plaats een internationale aanpak tot stand te komen. De United Nations Environmental Assembly nam op haar 2de zitting in mei 2016 een resolutie aan waarin het gevaar van marien afval benadrukt werd en opgeroepen werd tot dringende actie.

De bestrijding van marien afval zal dan ook een belangrijke prioriteit zijn in 2017. Een nationaal actieplan ter bestrijding van marien afval wordt uitgewerkt en engagementen worden hierbij aangegaan met verschillende gebruikers van de Noordzee en actoren op land. Sensibilisering en informatie van het publiek staan tevens hoog op de agenda.

Preventie in samenwerking met vissers en andere gebruikers van de Noordzee is belangrijk, maar ook het opruimen van het reeds in de zee aanwezige afval is noodzakelijk. Het internationaal gelauwerde Fishing For Litter initiatief, dat in 2016 opnieuw werd opgestart, zal verder worden ondersteund en uitgebreid naar andere sectoren dan de visserij.

Het plan zal ook een inventaris maken van verschillende actoren op land (federaal, gewesten, riviercommissies) die ingeschakeld kunnen worden om gezamenlijke doelen te bereiken.

In juni 2014 hebben de OSPAR-landen een actieplan aangenomen dat bestaat uit dertig maatregelen dat marien afval moet voorkomen en het bestaande marien zwerfvuil aanpakken. De deelname van België binnen OSPAR zal ook in 2017 worden verdergezet.

## **10) Promotie**

De Noordzee kan gezien haar grote oppervlakte als een 11<sup>de</sup> Belgische provincie gezien worden en kent heel wat uitdagingen en potentieel. Hoe meer zorg we hierbij dragen voor onze zee, hoe langer we met zijn allen kunnen genieten van de vele voordelen die de zee ons kan bieden.

Daarom wil ik de Noordzee in de kijker blijven zetten voor het brede publiek. Dat is in de zomer van 2016 al gebeurd met de Federale truck die tijdens de schoolvakantie in de verschillende kustgemeenten als infostand heeft gediend. Het is van belang om het brede publiek en vooral de jeugd te informeren over de zee en onze Noordzee in het bijzonder en de interesse te wekken om eventueel in de maritieme sector een toekomst op te bouwen. Het is een gebied in volle ontwikkeling, met vele uitdagingen en evenveel mogelijkheden.

Ik zal dan ook in het najaar van 2016 en in 2017 een **conferentie** in het kader van de langetermijnvisie richting 2050 organiseren waarbij de verschillende aspecten van het Noordzeebeleid belicht zullen worden.

\* \* \* \* \*