

ingediend op **506** (2025-2026) – Nr. 2
3 maart 2026 (2025-2026)

Verslag van de hoorzitting

namens de Commissie voor Buitenlands Beleid,
Europese Aangelegenheden en Internationale Samenwerking
uitgebracht door Gijs Degrande en Nadia Naji

over het voorstel van resolutie

van Jasper Pillen, Marianne Verhaert en Tom Ongena

**over de Vlaamse betrokkenheid bij de geopolitieke,
economische en wetenschappelijke ontwikkelingen
in het Arctisch gebied**

Samenstelling van de Commissie voor Buitenlands Beleid, Europese Aangelegenheden en Internationale Samenwerking:

Voorzitter: Bogdan Vanden Berghe.

Vaste leden:

Inge Brocken, Karolien Grosemans, Sofie Joosen, Karl Vanlouwe;
Johan Deckmyn, Frédéric Erens, Kristof Slagmulder, Wim Verheyden;
Nawal Maghroud, Kelly Van Tendeloo;
Gilles Bultinck, Nicole de Moor;
Ilona Vandenberghe;
Bogdan Vanden Berghe;
Jasper Pillen.

Plaatsvervangers:

Gijs Degrande, Katrien Houtmeyers, Sander Loones, Philippe Muyters;
Filip Brusselmans, Leo Pieters, Freija Van den Driessche, Tom Van Grieken;
Conner Rousseau, Frederik Sioen;
Katrien Partyka, Peter Van Rompuy;
Lise Vandecasteele;
Nadia Naji;
Eva De Bleeker.

Toegevoegde leden:

M'Hamed Kasmi.

INHOUD

1.	Toelichting	4
1.1.	Karen van Loon	4
1.2.	Christa Sys	6
1.3.	Klaas Willaert	7
1.4.	Ann-Katrien Lescrauwaet	9
2.	Bespreking	11
2.1.	Tussenkoms van Jasper Pillen	11
2.2.	Tussenkoms van Kelly Van Tendeloo	11
2.3.	Tussenkoms van Stijn De Roo	12
2.4.	Tussenkoms van Nadia Naji	13
2.5.	Tussenkoms van Gijs Degrande	13
2.6.	Tussenkoms van Johan Deckmyn	14
2.7.	Tussenkoms van Karl Vanlouwe	15
3.	Antwoorden van de sprekers	15
3.1.	Karen van Loon	15
3.2.	Christa Sys	18
3.3.	Klaas Willaert	19
3.4.	Wieter Boone	20
3.5.	Ann-Katrien Lescrauwaet	21
3.6.	Repliek van Jasper Pillen	23
	Gebruikte afkortingen	24

Bijlagen: zie de [documentenfiche](#) op www.vlaamsparlement.be.

Op 20 januari 2026 vond in de Commissie voor Buitenlands Beleid, Europese Aangelegenheden en Internationale Samenwerking een hoorzitting plaats naar aanleiding van het voorstel van resolutie over de Vlaamse betrokkenheid bij de geopolitieke, economische en wetenschappelijke ontwikkelingen in het Arctisch gebied (*Parl.St.* VI.Parl. 2025-26, nr. 506/1), dat Jasper Pillen op 25 november 2025 in de commissie had toegelicht. Op 2 december 2025 besliste de commissie om op 20 januari 2026 een hoorzitting te organiseren.

De sprekers in de hoorzitting waren:

- Karen van Loon, onderzoeker Egmont-Koninklijk Instituut voor Internationale Betrekkingen en Clingendael Instituut;
- Prof. dr. Christa Sys, Transporteconomie, Universiteit Antwerpen;
- Prof. dr. Klaas Willaert, Internationaal Zeerecht, Universiteit Gent;
- Dr. Ann-Katrien Lescrauwaet, directeur Internationale Relaties, Vlaams Instituut voor de Zee (VLIZ);
- Dr. Wieter Boone, directeur Marine Robotics Centre, VLIZ.

De presentaties van de sprekers zijn beschikbaar op de [documentenfiche](https://www.vlaamsparlament.be) op www.vlaamsparlament.be. Na afloop van de vergadering heeft het VLIZ nog extra informatie aangeleverd die als voetnoot verwerkt is in het verslag.

1. Toelichting

1.1. Karen van Loon

Karen van Loon start met een stand van zaken over de situatie in het noordpoolgebied. Acht landen behoren tot die regio: Groenland, Rusland, Canada, de Verenigde Staten, Noorwegen, Zweden, Finland en IJsland.

Klimaatverandering is de allerbelangrijkste dreiging en drijfveer voor verandering waarmee de regio geconfronteerd wordt. Daarnaast speelt het noordpoolgebied een geopolitieke rol in de machtsstrijd tussen de VS, China en Rusland en beschikt het gebied over een grote rijkdom aan grondstoffen die ontgonnen zouden kunnen worden. De hoeveelheid grondstoffen is gebaseerd op theorieën. Bovendien is het niet zeker of het kostenefficiënt zou zijn om die grondstoffen aan te boren, omdat ze zich in onherbergzaam gebied bevinden waar het zeer duur is om te ontginnen.

Ook voor Vlaanderen is er een impact: er zijn de stijging van de zeespiegel en het bevaarbaar maken en commercialiseren van nieuwe zeeroutes. Vlaanderen heeft vooral aan belang te winnen in het noordpoolgebied op het vlak van economie en wetenschap. Belgische en Vlaamse wetenschappers behoren namelijk tot de wereldtop in de klimaatwetenschap.

Europa speelt een rol in het Arctisch gebied: de EU heeft een Arctisch beleid dat in 2026 wordt geüpdatet. Een van de slogans van de EU luidt: 'The EU is in the Arctic, the Arctic is in the EU'. Het gaat voornamelijk over Finland en Zweden, die zowel lid zijn van de EU als deel uitmaken van het noordpoolgebied. Hoewel Denemarken lid is van de EU, heeft Groenland als autonome regio de EU verlaten in 1985.

Multilateraal en interfederaal is samenwerking noodzakelijk voor een Arctisch kader.

Het noordpoolgebied wordt steeds meer een machtsruimte. Vanaf de periode 2014-2022 is er een verschuiving merkbaar van internationale samenwerking tussen de grootmachten in een soort gedeelde ruimte naar de verovering van steeds meer controle over het gebied. Dat is te wijten aan de klimaatverandering, waardoor de vaarroutes in de regio toegankelijker worden, maar tegelijkertijd zorgt het veranderende klimaat ook voor heviger stormen.

Rusland is dominant in de noordpoolregio en beschikt over het grootste aantal militaire basissen in het gebied. Die sterke militaire aanwezigheid plaatst Rusland in een modernisering van zijn defensie en infrastructuur, maar het is ook belangrijk om te weten dat alle andere landen in de Arctische regio NAVO-lidstaten zijn. Voor Rusland is de Arctische regio een strategisch en economisch kerngebied dat rijk is aan olie en lng, en dat het ook stevig bewaakt omdat energie-export een belangrijke pijler van de Russische staatsinkomsten is. Hoewel Rusland de militarisering als bescherming van de zeeroutes en infrastructuur voorstelt, is het militaire optreden in de praktijk veel ambitieuzer.

De VS zijn decennialang een relatief kleine speler geweest in het Arctisch gebied. De laatste jaren waren er weinig militaire investeringen in Alaska, maar dat wordt nu opgeschaald. President Donald Trump focust zich op Groenland en niet op Alaska, nochtans is er ook een duidelijke militaire aanwezigheid van China en Rusland in de omgeving van Alaska. Dat bewijst dat de belangstelling van Donald Trump voor Groenland om andere motieven draait dan het belang van de staatsveiligheid. De VS hebben een sterkere strategische focus op het gebied met een focus op Groenland: militair en economisch.

Hoewel China geen Arctisch land is, noemt het zichzelf wel een nabij-Arctische staat. China publiceerde een Arctisch beleidsdocument in 2018 waarin die term frequent werd gebruikt. Dat viel niet in goede aarde bij de landen die deel uitmaken van het noordpoolgebied. Vanwege de grote tegendruk gebruikt China die term niet meer, maar toch probeert het zijn aanwezigheid in de regio te vergroten door economische investeringen. Die al blijven tot dusver beperkt, zeker in het Noord-Europees en Noord-Amerikaans deel van het arctisch gebied, al is er wel samenwerking met Rusland. Op dat partnerschap zitten wel grenzen. China heeft de ambitie om een polaire handelsroute op te richten, maar die is gefnuikt, eerst door de covidpandemie en daarna door de westerse sancties tegen Rusland. De ambitie blijft wel overeind. Ook via wetenschappelijk onderzoek, vooral op het gebied van dual-use, probeert China aan invloed te winnen in het noordpoolgebied.

Het EU-beleid focust in zijn Arctisch beleid vooral op het klimaat, de wetenschap en de sociale dimensie van het Arctisch gebied. Er is een toenemende aandacht voor veiligheid, defensie en weerbaarheid in de EU, maar dat heeft zich nog niet vertaald in het beleidsdocument over het noordpoolgebied. Er zijn de sancties tegen Rusland. Met Noorwegen, IJsland, Canada en Groenland werkt de EU actief samen.

Met uitzondering van Rusland zijn de Arctische landen NAVO-bondgenoten. Het Arctisch gebied wordt pas sinds een paar jaar binnen de NAVO behandeld. Daarvoor werd het door Canada en Noorwegen beschouwd als een nationale aangelegenheid en niet NAVO-breed.

Het Arctisch beleid wordt gekoppeld aan handel, wetenschap en veiligheid, wat tot uiting komt in de verschillende strategieën. Bovendien is er de Arctische Raad, een intergouvernementeel forum voor de landen in de Noordpoolregio. Dat forum staat politiek en diplomatiek op non-actief, maar de werkgroepen over klimaat en andere sociale aangelegenheden leveren nog altijd zinvol werk.

De Arctische landen hebben een eigen toegewijd Arctisch beleid. Daarnaast is er voor niet-Arctische landen een economische, wetenschappelijke en sociale dimensie die interessant kan zijn voor nationaal beleid. Frankrijk en Nederland, maar ook deelstaten zoals Québec en Schotland, hebben hun eigen Arctisch beleidskader; België en Vlaanderen bevinden zich nog in een oriënterende beleidsfase: een expliciet Arctisch beleidskader ontbreekt. In Vlaanderen is er nochtans expertise op het vlak van logistiek, in het maritieme domein, wetenschappelijk, en er zijn economische en strategische belangen.

Karen van Loon concludeert dat het Arctisch gebied internationaal al sterk gepolitiseerd is. Veel landen en regio's beschikken over duidelijke beleidskaders. België en Vlaanderen bevinden zich nog in een oriënterende fase. Ze hoopt daarom dat het debat over het voorstel van resolutie kan bijdragen aan de totstandkoming van een Belgische en Vlaamse Arctische strategie.¹

1.2. Christa Sys

Christa Sys beaamt dat door de klimaatverandering het noordpoolgebied steeds makkelijker bevaarbaar wordt, wat grote gevolgen heeft voor de mondiale toeleveringsketen. Ook de aanwezigheid van grondstoffen en energiebronnen spelen een cruciale rol voor het strategische belang van de regio. Ten slotte is ook het 'safety and security'-aspect aanwezig.

Haar overzicht van landen met een Arctische strategie wijkt enigszins af van het overzicht van Karen van Loon. In de gebruikte bron (Arctic Business Index, Nordområdesenteret, Nord Universitet) werd Nederland niet opgenomen. Naast de landen die Karen van Loon al noemde, is volgens Christa Sys Ierland ook het vermelden waard. Ierland zet namelijk hard in om een eigen Arctisch beleid uit te stippelen, omdat het ervan overtuigd is dat het de toegangspoort is tot het noordpoolgebied: dat uit zich in het grote aantal wetenschappelijke publicaties over het noordpoolgebied die in Ierland worden gepubliceerd.

De beleidsvoering van de acht landen over het noordpoolgebied is enorm versnipperd, wat risico's inhoudt voor de scheepvaart. De International Maritime Organisation is een belangrijke actor.

Christa Sys plaatst eerst het belang van het noordpoolgebied voor de internationale scheepvaart in perspectief. Van alle goederen die wereldwijd worden geconsumeerd, passeert 88 procent via de maritieme routes. 60 procent van de zeegebonden handel wordt geconsumeerd in het gebied Londen-Frankfurt-Parijs. 0,2 tot 0,3 procent van de globale zeegebonden handel wordt verscheept via het Arctisch gebied en 0,01 procent van de globale handel is alleen de transit van goederen door dat gebied. Dat betekent dat de impact op de Vlaamse havens van de groei van de zeevaart in het Arctisch gebied heel beperkt is op korte en middellange termijn.

Ze stelt vast dat de volumes en de afstanden die de volumes in de globale zeehandel afleggen, enorm zijn toegenomen. Die volumes varen niet via het noorden. Daarnaast zijn er meer schepen en worden de schepen steeds groter, en kunnen ze niet door het Arctisch zeegebied passeren: de diepgang in de Arctic is 13 meter. Toch vestigen recente trends in de verstoringen van de traditionele scheepvaartroutes zoals in het Suezkanaal steeds meer de aandacht op het potentieel van het Arctisch gebied voor de zeevaart.

In het Arctisch gebied zijn drie scheepvaartroutes: de Noordwestelijke Doorvaart via Alaska, Canada en Groenland; de Noordelijke Zeeroute via Rusland en Noorwegen; en de Transpolaire Zeeroute die recht door het noordpoolgebied gaat. Vooral die laatste route spreekt tot de verbeelding, vanwege de kortere vaarroute en de potentiële winning van grondstoffen, maar die route dreigt een immense klimaatimpact te veroorzaken.

¹ Het Egmont-Koninklijk Instituut voor Internationale Betrekkingen heeft in kaart gebracht wat België doet op het vlak van de Noordpool: <https://www.egmontinstituut.be/core/arctic/>. Het Nederlandse Clingendael Instituut heeft in juni 2025 ook een rapport gepubliceerd over veiligheid en defensie in het noordpoolgebied.

In 2025 zijn er nog nooit zo veel transits, zulke grote volumes en zoveel afstanden gevaren door de Noordelijke Zeeroute. Dat gaat voornamelijk over tankers met ruwe gassen en aardolie, vervolgens bulkschepen en ten slotte containerschepen die de route bevaren. Bovendien heeft China voor het eerst een route opgezet in het Arctisch gebied in 2025. Opvallend is dat oude en kleine schepen ingezet worden. Ook Zuid-Korea en Japan tonen veel interesse in de noordelijke zeeroutes.

De spreker wijst op de zogenaamde 'Arctic shipping paradox': een kortere route betekent een lagere CO₂-uitstoot, maar tegelijkertijd is de impact van die scheepvaart op het Arctische klimaat zeer groot. Hoewel de Internationale Maritieme Organisatie een verbod heeft ingevoerd op de zware stookolie waarmee zeeschepen in het noordpoolgebied varen, zijn er uitzonderingen op dat verbod van kracht zodat dat tot 2029 toegestaan blijft. Bovendien zorgen de weersomstandigheden in het noordpoolgebied ervoor dat de alternatieve brandstoffen voor zware stookolie moeilijker te verwijderen zijn als ze in de omgeving terechtkomen.

Christa Sys werkte drie potentiële scenario's uit over de impact op de Belgische havens van een toegenomen scheepvaart in het noordpoolgebied als gevolg van het teruggetrokken Arctische ijs. Ze beklemtoont dat die nog niet wetenschappelijk onderbouwd zijn. Een eerste scenario gaat uit van een gebruikelijke gang van zaken, wat betekent dat er geen directe trafiekshift plaatsvindt. Het tweede scenario, op middellange termijn, is een 'conditional shift', waarbij er sprake is van meer afsmelten van de ijskappen op langere termijn wat gecombineerd gaat met een geopolitieke volatiliteit. Daardoor zijn alternatieve scheeproutes extra aantrekkelijk. In dat scenario zou er nog altijd geen massale omleiding van het Suezkanaal zijn. Een derde scenario, de lange termijn, gaat uit van een snel afsmelten van de ijskappen en de opening van de transpolaire zeeroute. In dat geval kan de haven van Antwerpen-Brugge een klein volume aan cargo verliezen.

Het noordpoolgebied opent een deur voor de globale scheepvaart en biedt een strategisch voordeel, maar het gaat om een niche. De reële groei is slechts seizoensgebonden. Verladers willen betrouwbaarheid en regelmaat op de scheepsroutes, maar daar is nog geen sprake van in het noordpoolgebied. De constante is de onzekerheid over de regelgeving, de risico's en de beschikbaarheid van alternatieve brandstoffen. Er is meer wetenschappelijk onderzoek nodig naar de economische haalbaarheid en de potentiële kosten en baten, de geopolitieke risico's, en de strategische wendbaarheid voor de havens van Vlaanderen.

1.3. Klaas Willaert

Klaas Willaert gaat vanuit het internationaal zeerecht in op enkele prominente juridische kwesties binnen het Arctisch gebied. Voor hij focust op de discussies over de Arctische scheepvaartroutes geeft hij een zeer beknopt overzicht van enkele van de meest relevante vraagstukken.

Een eerste juridische kwestie met aanzienlijke geopolitieke implicaties zijn de aanspraken van verschillende Arctische staten op een uitgebreid continentaal plat. Dat heeft voornamelijk te maken met het claimen van bepaalde grondstoffen. De Commission on the Limits of the Continental Shelf oordeelt of dergelijke aanspraken in overeenstemming zijn met het VN-Zeerechtverdrag, maar spreekt zich niet uit over mogelijke overlappingen tussen de aanspraken van verschillende staten. Dat zorgt voor onopgeloste problemen.

Ten tweede zijn er de discussies over het statuut van de Arctische zeevaartroutes die door het smelten van het poolijs toegankelijker worden en efficiënter kunnen blijken dan de huidige zeevaartroutes.

Andere zeerechtelijke discussies die relevant zijn voor het Arctisch gebied, gaan over de toepassing van de regels over mariene milieubescherming, het garanderen van een doeltreffend visserijbeheer en de operationalisering van de regelgeving over reddingsoperaties bij verhoogde scheepvaartactiviteiten. Ten slotte moet er ook steeds meer aandacht besteed worden aan de belangen, rechten en traditionele kennis van inheemse volkeren.

Na dit korte overzicht wordt verder gefocust op de discussies over het juridisch statuut (en de daaraan gerelateerde scheepvaartrechten) van de Arctische vaarroutes. Zowel de Noordwestelijke Doorvaart als de Noordelijke Zeeroute biedt een korter alternatief ten aanzien van de traditionele routes. De specifieke condities in de Noordelijke IJszee brengen weliswaar risico's en beperkingen met zich mee, en ook op juridisch vlak enkele pijnpunten.

De Noordwestelijke Doorvaart biedt een alternatief voor de gebruikelijke route via het Panamakanaal. Hier rijst de vraag of Canada controle kan uitoefenen op die route. Canada beargumenteert dat een groot deel van die route zich in Canadese interne wateren bevindt. Dat argument is gebaseerd op het concept van rechte basislijnen, waardoor de basislijn kan afwijken van de normale laagwaterlijn om interne wateren af te bakenen. Daarnaast doet Canada ook een beroep op een historische titel, steunend op de controle die het al lange tijd over de wateren heeft uitgeoefend en het gebrek aan protest daartegen. Dat standpunt heeft als gevolg dat Canada de volledige soevereiniteit kan uitoefenen over de delen van de Noordwestelijke Doorvaart die binnen de Canadese interne wateren vallen waardoor de toegang kan worden onttrokken en maatregelen kunnen worden opgelegd.

Andere staten beschouwen de Noordwestelijke Doorvaart als een internationale zeestraat, omdat ze twee delen van de volle zee verbindt en gebruikt wordt – of gebruikt kan worden – voor de internationale scheepvaart. Volgens die interpretatie geldt er een recht van doortocht, waardoor buitenlandse schepen geen toelating hoeven te vragen en de toegang niet kan worden geschorst of opgezegd. In die discussie speelt de functionele component van een internationale zeestraat een bepalende rol: kan er gesteund worden op het potentieel gebruik van de route in kwestie, los van het beperkte historische en huidige gebruik?

De Noordelijke Zeeroute biedt op zijn beurt een alternatief voor de route naar het verre oosten via het Suezkanaal en de Straat van Malakka. De hamvraag is of de jurisdictie en controle die Rusland uitoefent, wel legaal is.

Rusland voert hoofdzakelijk twee argumenten aan om zijn controle over de route te legitimeren. Enerzijds baseert het zich, net als Canada, op rechte basislijnen om grote zeegebieden langs de Siberische kust als interne wateren te kwalificeren. Anderzijds past Rusland artikel 234 van het VN-Zeerechtverdrag toe, dat kuststaten de mogelijkheid biedt om in met ijs bedekte wateren maatregelen te nemen ter bescherming van het mariene milieu. Rusland gaat echter zeer ver in het nemen van dergelijke maatregelen, en de Noordelijke Zeeroute te beschouwen als een nationale transportcorridor waarover het exclusieve controle kan uitoefenen.

Andere staten betwisten de toepassing van de rechte basislijnen en stellen ook het gebruik van artikel 234 van het VN-Zeerechtverdrag in vraag gezien de beknotheden van de vrijheid van scheepvaart en de bedenking dat de bepaling mogelijk niet meer relevant en geldig is als de gebieden in kwestie niet meer door ijs bedekt zijn.

Klaas Willaert concludeert dat het dooiproces niet alleen opportuniteiten zal bieden voor de scheepvaart, maar ook een aantal (tot dusver bevroren) juridische discussies zal doen oplaaien. Er vallen tussen de kwesties van de Noordwestelijke Doorvaart en de Noordelijke Zeeroute een aantal parallellen te trekken, zowel naar juridische argumenten als naar algemene visie. Rusland en Canada beschouwen

de routes als een deel van hun nationale identiteit en halen ook beide mariene milieubescherming aan als verantwoording voor het uitoefenen van strikte controle. Voorts is het strategische belang van de routes duidelijk, want naast de gevolgen voor de commerciële scheepvaart heeft de juridische kwalificering van de wateren in kwestie ook belangrijke implicaties voor militaire activiteiten.

Op internationaalrechtelijk vlak zijn er weliswaar geschillenbeslechtingsopties voorzien, maar het lijkt erop dat in deze delicate kwesties van geopolitiek belang diplomatieke oplossingen uiteindelijk noodzakelijk zullen blijken.

1.4. Ann-Katrien Lescrauwaet

Ann-Katrien Lescrauwaet schetst de hoofdlijnen van het mariene Arctische onderzoek in Vlaanderen, de unieke expertise en positie die Vlaanderen in dat onderzoeksgebied bekleedt, en de opportuniteiten voor Vlaanderen in een Belgisch, Europees en globaal en multilateraal kader op het vlak van marien onderzoek.

Het VLIZ versterkt de internationale positie en uitstraling van Vlaanderen op het vlak van marien onderzoek en innovatie. Daarvoor zet het VLIZ in op multilaterale samenwerking, die vooral gestoeld is op het valoriseren van globale mariene datasystemen, onderzoeksinfrastructuur en samenwerking via onderzoek. Vlaanderen beschikt over een zeer sterke expertise in het mariene onderzoeksveld. Daarnaast investeert het VLIZ in bilaterale samenwerking met partners die leiderschap opnemen in hun regio's zoals Québec. Die samenwerkingsverbanden bevinden zich onder andere in de Noord-Atlantische Oceaan via de Atlantic Ocean Research Alliance, in de Zuidoost-Pacifische Oceaan in samenwerking met de Permanent Commission of the South Pacific ter uitvoering van de Lima-conventie en de Pacific Alliance, en in de West-Indische Oceaan. Zo versterkt het VLIZ de positie en visibiliteit van Vlaanderen in die regio's. Maar ook in de EU en in globaal VN-verband zoals de Mission Ocean en het Oceaandecennium neemt het VLIZ een zeer actieve rol op.

In het Arctisch gebied werkt het VLIZ zeer nauw samen met Europese onderzoekspartners en neemt het deel aan EU-projecten in onderzoek en innovatie. De onderzoeksprioriteiten van de EU² in het Arctisch gebied slaan vooral op het begrijpen van klimaatverandering, het in kaart brengen van de biodiversiteit en de socio-economische en -ecologische systemen, het evalueren van de antropogene impact en het versterken en ondersteunen van de inheemse bevolking. In het algemeen is Arctisch onderzoek belangrijk voor Vlaanderen omdat het een betere inschatting mogelijk maakt van de klimaatwijziging en de impact ervan op Vlaanderen, en door het onderzoek en de ontwikkeling specifiek gericht op het Arctisch gebied, kan Vlaanderen zich voegen bij de koplopers inzake innovatie, technologische ontwikkelingen en onderzoek in dat gebied.

Voor het VLIZ is complementariteit op dit onderzoekdomein troef. Op nationaal niveau verloopt die samenwerking voornamelijk via het Belgisch Nationaal Comité voor Arctisch en Antarctisch Onderzoek. BNCAR verzorgt op zijn beurt de vertegenwoordiging op internationaal niveau door deelname in het Scientific Committee on Antarctic Research en het International Arctic Science Committee.

Belgische en Vlaamse onderzoekers hebben expertise van wereldklasse en kunnen rekenen op een operationele infrastructuur en technologie van topniveau. De belangrijkste polaire infrastructuur in België is het Belgische onderzoeksschip Belgica dat ingezet kan worden voor polaire onderzoekscampagnes. Met de ondersteuning en expertise van het VLIZ, worden in complementariteit ook mariene robotica (gliders, USV, floats, AUV, enzovoort) en andere geavanceerde meetsystemen ter beschikking gesteld in onderzoek en innovatiesamenwerkingsverbanden.

² <https://eu-polarnet.eu/>

Het VLIZ levert ook unieke expertise in internationale datasystemen die ter beschikking gesteld worden van de internationale mariene innovatie- en onderzoeksgemeenschap. In Oostende huisvest het VLIZ het projectbureau van de International Oceanographic Data and Information Exchange, dat onderdeel is van de IOC-UNESCO en zich wereldwijd toespitst op het uitwisselen van oceanografische data en informatie. Daarnaast is er ook het secretariaat van het European Marine Observation and Data Network. Samen met EMODnet en het Mercator Ocean Initiative ontwikkelt het VLIZ de digitale kopie van de oceaan, een vlaggenschipproject voor Europees Commissievoorzitter Ursula von der Leyen. Daarnaast is het VLIZ ook pionier in mariene biodiversiteit, mariene koolstofhuishouding en marien-geografische standaarden en referenties. Het VLIZ ontwikkelt en beheert het wereldwijde platform van getijmeters, een hoeksteen in het monitoren van tsunamialarmsystemen wereldwijd. Deze projecten benadrukken de internationale autoriteit die het VLIZ heeft op het gebied van maritiem onderzoek en mariene data- en informatiesystemen.

Het VLIZ is met zijn campagnes aanwezig in het Arctisch gebied. Eerdere inzet had een focus op fysische oceanografie in fjorden, planktononderzoek, het nemen van waterstalen, het meten van broeikasgassen, en de realtime monitoring van met ijs bedekte fjorden. Wat leverden die campagnes op? Sinds 2019 heeft het VLIZ bijgedragen aan wetenschappelijk onderzoek dat leidde tot 21 toppublicaties over Arctisch onderzoek, sommige daarvan haalden het wereldnieuws.

Omdat de RV Belgica de voorbije jaren niet beschikbaar was, proberen de Vlaamse/Belgische onderzoekers zo veel mogelijk toegang te krijgen tot internationale schepen (via Europees georganiseerd 'transnational access'). Zo proberen ze hun werk voort te zetten. In 2026 en 2027 zijn zeven polaire onderzoekscampagnes gepland aan boord van internationale schepen. Twee onder leiding van het VLIZ, een door UGent, de andere onder leiding van internationale partners.

In december 2025 keurde DKBZA subsidies aan het VLIZ goed in het kader van het versterkte leiderschap van Vlaanderen in Arctische observatietechnologie en innovatie. Die subsidies maken het mogelijk om de deelname van jonge Vlaamse poolonderzoekers te ondersteunen en hen zo te betrekken in de internationale onderzoekscampagnes. Tegelijkertijd maken die subsidies een uitbreiding van de investeringen in slimme sensoren en innovatietechnologie mogelijk.

De VLIZ-campagnes sinds 2019 vinden voornamelijk plaats rond Groenland, Spitsbergen en Noorwegen. Ook in 2026 zet het VLIZ verder in om kritische observatiecapaciteiten te verhogen en versterken. Het VLIZ en UGent dienden bijvoorbeeld een voorstel in bij het FWO om de Vlaamse participatie bij Euro-Argo te ondersteunen. Polar-Argo, de component voor polair onderzoek, maakt daar ook deel van uit.

Voor het nieuwe beheersconvenant van het VLIZ voor 2027-2032, dat wordt vastgelegd met de Vlaamse overheid, heeft het VLIZ duidelijke internationale ambities. Het Arctisch gebied en de samenwerking met de Noordse landen staan daarbij op de radar. Verder plant het VLIZ het versterken van onderzoeksgroepen en operationele teams met focus op polair onderzoek. Het uitvoeren van ambitieus multidisciplinair polair onderzoek blijft cruciaal, evenals de ontwikkeling van nieuwe technologieën voor robot-robotinteracties, meetsystemen voor broeikasgassen en datasystemen. Voor dualusetechnologie heeft het VLIZ een MoU met de Belgische Marine.

Voor het VLIZ bieden de investeringen in marien onderzoek en innovatie een duidelijke return on investment voor Vlaanderen, het kan zich zo in dit domein als kennisregio op de kaart te zetten. De strategische kennis en inzichten over de oceaan zijn ook cruciaal om een onderbouwd beleid te kunnen voeren voor kustveiligheid, klimaatadaptatie en het visserijbeleid evenals om accurate voorspellingen te

kunnen doen voor de economische sectoren zoals de productiecapaciteit van de Belgische offshorewindenergiesector.

Het VLIZ staat klaar om de Vlaamse overheid bij te staan in het uitwerken van een langetermijnvisie voor het Vlaamse mariene Arctische onderzoek. Die visie moet weliswaar onderbouwd worden met de nodige budgetten voor infrastructuur, onderzoek en operationele capaciteit. Daarnaast moet er een regelmaat zijn in de Arctische campagnes, omdat ze veel voorbereidingstijd vragen en gebaat zijn bij voorspelbaarheid. Alleen zo kan men beschikbare middelen optimaal inzetten en impact creëren voor onderzoek, innovatie en economie. Het VLIZ stelt daarom voor om minstens één Arctische campagne per twee jaar te organiseren en stelt ook voor om een Vlaams polair onderzoeksprogramma op te zetten. De beschikbaarheid en inzet van de RV Belgica is cruciaal voor de ontwikkeling van een Arctische strategie. Het VLIZ wil ook proactief inzetten op de maatschappelijke en economische meerwaarde van het Arctische onderzoek voor Vlaanderen.

2. Bespreking

2.1. Tussenkoms van Jasper Pillen

Jasper Pillen wijst erop dat zijn fractie het voorstel van resolutie (*Parl.St.* VI.Parl. 2025-26, nr. 506/1) heeft ingediend op het moment dat Vlaanderen vraagt om de blik noordwaarts te richten en een strategie te ontwikkelen voor het hoge noorden. Het soortgelijke voorstel dat hij in 2022 in de Kamer van volksvertegenwoordigers heeft ingediend, is daar nagenoeg unaniem goedgekeurd (*Parl.St.* Kamer, 2021-2022, 2027/7), maar vier jaar later is daar nog niets mee gebeurd. Hij gaat ervan uit dat Vlaanderen het beter zal aanpakken. Hij betreurt het dat er in het Witte Huis een mentaal gestoorde figuur moest aantreden om het besef te doen groeien dat Vlaanderen die stap moet zetten en ook moet inzetten op zijn defensie-industrie. Wat moet er gebeuren om een Vlaamse papieren strategie te vermijden?

Het voorstel van resolutie stelt expliciet dat er niet moet worden gedupliceerd. Jasper Pillen stelt vast dat het Vlaams Parlement dat te vaak doet. Hij is federalist en vindt dat er meer moet worden samengewerkt. Men moet focussen op de Vlaamse meerwaarde. Welke niches zijn echt Vlaams en internationaal uitvoerbaar: de mariene data, het offshore baggeren?

Nederland, Schotland en Québec zijn entiteiten waarmee Vlaanderen zeer goede banden heeft. Wat kan men uit de strategieën van die landen leren? Kunnen er elementen uit worden gekopieerd?

De Belgica is een varende lab van wereldklasse, en zo zijn ook onze wetenschap-pers. Maar het schip is veel te lang aan de kade blijven liggen. Het VLIZ is een partner van de federale entiteit, die de Belgica aanstuurt. Er is nu een oplossing op initiatief van de minister van Defensie en de minister van de Modernisering van de Overheid. Kan Vlaanderen ervoor zorgen dat dat schip blijft varen?

2.2. Tussenkoms van Kelly Van Tendeloo

Kelly Van Tendeloo vond het vooral boeiend en verrassend te vernemen dat de opening van de nieuwe zeevaartroutes zeer weinig effect zal hebben op de Vlaamse havens, en dat het in een verre toekomst mogelijk zelfs een negatief effect zou hebben.

Zij stelde ook vast dat in de presentaties zo weinig mogelijk werd ingegaan op de volatiele geopolitieke situatie.

De Europese Commissie heeft in november 2025 een verslag gemaakt met aanbevelingen om de diplomatieke strategie voor de geopolitieke samenwerking met het noordpoolgebied te versterken. Die strategie zou moeten worden gevestigd op robuuste waarden zoals veiligheid, de versterking van partnerschappen, natuurlijke hulpbronnen en energie, wetenschap en geopolitieke samenwerking. Het verslag moedigt een toekomstige uitbreiding van de EU naar het Europese noordpoolgebied aan: IJsland, Noorwegen en Groenland. Daarom zou het EU-budget voor het noordpoolgebied moeten worden verhoogd, en er zou een speciale gezant moeten worden aangesteld. Kelly Van Tendeloo vraagt aan Karen van Loon of zo'n gezant realistisch is en zoden aan de dijk kan zetten. Hoe moet de toekomstige EU-actiestrategie eruitzien? Welke updates zijn er nodig in de bestaande strategie? Wat moet de focus zijn in een Arctische strategie van Vlaanderen of van België?

Christa Sys zei dat de EU de noordpoolstrategie aanhaalde om de huidige Green Deal te kunnen versterken. Maar de uitbreiding van de commerciële zeevaartroutes leidt tot het gebruik van oude schepen, en het is niet bekend hoe alternatieve energie functioneert in een omgeving met koud water. Kelly Van Tendeloo vraagt zich af in hoeverre dat nog een positief effect kan hebben op de Europese Green Deal. Hoe kunnen de negatieve effecten worden gecounterd?

Klaas Willaert kaartte het probleem aan van veiligheid en defensie voor routes waarvan niet duidelijk is of ze territoriale dan wel internationale wateren doorkruisen. Wat is in de huidige geopolitieke situatie het beste: dat Canada en Rusland blijven beweren dat de zeevaartroute een onderdeel vormt van hun soevereine staat, dan wel dat de route onder het internationale zeerecht valt? Hoe kan dat op een correcte manier afdwingbaar worden gemaakt, zodat de strategie niet beperkt blijft tot een niet-afdwingbaar vodge papier?

2.3. Tussenkoms van Stijn De Roo

Stijn De Roo vraagt zich af of Vlaanderen wel nood heeft aan een noordpoolstrategie. Wat moet die strategie omvatten? Nederland heeft een Arctische ambassadeur. Is het nuttig dat Vlaanderen die ook heeft, of moet daarover worden nagedacht vanuit een federale context? Wat zou de taak van die ambassadeur kunnen inhouden?

Aan Karen van Loon vraagt Stijn De Roo om wat dieper in te gaan op de machtsbalans tussen de verschillende entiteiten: Rusland, de Verenigde Staten, China en de Arctische NAVO-landen. Verschillende landen spreken over een verhoging van de militaire aanwezigheid in het Arctisch gebied. Er wordt ook gesproken over infrastructuur en over spionage. Welke risico's zijn er voor incidenten of conflicten?

In de Arctische Raad is ook Rusland vertegenwoordigd. Neemt Rusland daar nog aan deel? Zo niet, wat is dan nog het statuut van die Arctische Raad?

Aan Christa Sys en Klaas Willaert vraagt Stijn De Roo of de Europese landen zich inderdaad onvoldoende hebben voorbereid op het vrijkomen van de vaarroutes.

Dan zijn er nog enkele vragen voor Ann-Katrien Lescrauwaet. Hoe staat het VLIZ tegenover de internationale onderzoeksbasis op Spitsbergen? Vlaanderen heeft zich daarin niet geëngageerd. Moet dat niet worden herzien?

Welke kantelpunten vreest het VLIZ het meest als het gaat om de gevolgen van de klimaatverandering in het Arctisch gebied? Hoe kan Vlaanderen zijn strategie daarop enten?

Blijven de aangehaalde prioriteiten in het wetenschappelijk onderzoek ook de komende jaren dezelfde, gezien de huidige spanningen en de aandacht die er is voor

het noordpoolgebied? Zo zijn meer economische belangen niet prioritair aanwezig binnen dat onderzoek, stelt Stijn De Roo vast.

Welke invloed oefenen de geopolitieke spanningen uit op de samenwerking tussen wetenschappers?

Stijn De Roo hoopt ook dat de Belgica snel opnieuw kan worden ingezet. Maar er is nog een ander onderzoeksschip, de Simon Stevin. Is die ook in een noordelijk gebied inzetbaar?

De poolregio wordt inderdaad belangrijk voor de scheepvaart. Zijn er buiten het Europese samenwerkingsverband nog andere samenwerkingsverbanden? Stijn De Roo denkt aan de Benelux. Daar liggen ook kansen voor de scheepvaart en de uitbouw van een strategische vloot, onder andere met Nederland.

Het VLIZ pleit voor een langetermijnvisie vanuit Vlaanderen om het Arctische mariene onderzoek structureel te ondersteunen. Hoe staat het VLIZ tegenover de oprichting van een kenniscentrum dat die expertise in het Arctisch gebied zou kunnen bundelen, al dan niet samen met andere landen? Dat zou volgens Stijn De Roo een schaalvoordeel kunnen creëren.

2.4. Tussenkoms van Nadia Naji

Nadia Naji waardeert dat er in de uiteenzetting veel aandacht was voor de klimaat-impact, die voor de Groenfractie een grote zorg is. De sprekers hebben de bijkomende mogelijkheden voor vaarroutes die deze crisis creëert, meteen genuanceerd: het zal niet ineens makkelijk worden om die routes te bevaren. Over welk tijdspectief gaat het dan? Het Arctisch gebied warmt sneller op dan de rest van de wereld. Kan men wat meer uitleg geven over de impact daarvan?

De vraagsteller beseft dat het niet realistisch is dat men van het Arctisch gebied zal afblijven, maar wat zijn de implicaties voor het klimaat van een te grote interesse in het gebied? Ze pleit voor het meenemen van de klimaatimpact in een Vlaamse of Belgische strategie. Vinden de sprekers dat zinvol? Gebeurt dat ook in buitenlandse strategieën?

Kan men dieper ingaan op de EU-missie in Groenland? Wat is de vraag van inheemse volkeren met betrekking tot hun rechten? Hoe zijn ze georganiseerd? Hoeveel mensen wonen daar? Ook de bescherming van het mariene milieu, ook voor de visserij, is heel belangrijk voor de Groenfractie. Wie zou verantwoordelijk moeten zijn voor het toezicht op die bescherming?

Groen heeft in de legislatuur 2019-2024 de federale resolutie over dit onderwerp mee gesteund (*Parl.St. Kamer, 2021-2022, 2027/7*), en ook geamendeerd om ze te versterken voor het klimaat. Voor België is het vrij logisch wat er essentieel moet zijn in een Arctische strategie, maar hoe zit dat voor Vlaanderen? Is het ook niet logischer om op EU-niveau te werken? De spreker is niet tegen een Vlaamse strategie, maar vraagt zich af wat het beste is. Wat is er uiteindelijk beleidsmatig gebeurd met die Kamerresolutie? Waar vinden de sprekers dat het beter kan? Zijn er inspirerende beleidsvoorbeelden uit andere landen?

2.5. Tussenkoms van Gijs Degrande

Gijs Degrande bedankt de sprekers voor de zeer boeiende uiteenzetting. Ten correctie van Jasper Pillen merkt hij op dat de commissie met de kwestie al langer bezig is: in 2025 is er met de minister-president van gedachten gewisseld naar aanleiding van drie vragen om uitleg over de ontsluiting van de Arctische regio

(*Vragen om uitleg* VI.Parl. 2024-25, nr. 916, 1008 en 1274). Toch is deze hoorzitting goed om een aantal zaken scherp te stellen.

Deze kwestie is zeer complex met veel belangen die samenkomen en een aparte voorgeschiedenis. Het gebied is ook allesbehalve homogeen. Zo is Groenland autonoom binnen het koninkrijk Denemarken, maar valt Spitsbergen door het verdrag van 1920 onder Noorse soevereiniteit. Daar beweegt ook het een en ander. De regio staat open voor heel wat internationale economische en onderzoeksactiviteiten, maar die twee voorbeelden geven aan dat het gebied ook juridisch zeer complex is. Nationale soevereiniteit en internationale afspraken botsen er op elkaar. Dat stelt de EU en Vlaanderen voor heel veel vraagstukken. Binnen welk kader worden die het best behandeld: de NAVO, de VN of de Arctische Raad, waarvan België geen lid is en waarvan de werking stilligt sinds de Russische inval? Er werd verwezen naar geschillenbeslechting. Zijn er mogelijkheden die vandaag nog niet bestaan?

Vandaag heeft Rusland in de regio geografisch en qua materiaal een overwicht. Het land heeft ook heel wat expertise. In welke mate moet er een inhaalbeweging komen, en op welke vlakken eerst?

Artikel 42, lid 7, van het Verdrag van de Europese Unie gaat over de wederzijdse verdediging. Groenland maakt geen deel uit van de EU. In welke mate is dat artikel van toepassing als het aangevallen zou worden? Wat is de impact daarvan?

Op korte termijn zouden de scheepvaartroutes een beperkte impact hebben op de Vlaamse havens en bedrijven, maar op middellange termijn moet daar toch aandacht voor zijn. Christa Sys pleitte voor bijkomend onderzoek. Welke aspecten moet men prioritair bekijken? Wie is het best geplaatst om dat te doen?

Vlaanderen is geografisch niet meteen betrokken, maar heeft onder meer met het VLIZ veel maritieme, klimaat- en logistieke kennis. Een collega pleitte voor een Europees kenniscentrum, maar eigenlijk is er al zo'n centrum met het VLIZ. Wat staat er op korte termijn op de onderzoeksagenda? Er werd verwezen naar de uitzonderlijke positie van Vlaanderen in Arctische observatietechnologie. Ook zijn veel Vlaamse bedrijven sterk op het vlak van sensoren, drones en autonome vaartuigen. Wat heeft men nodig om die Vlaamse koppositie te versterken? Ontbreken er nog zaken? Vlaanderen is ook heel sterk in aardobservatie om data te vergaren. In welke mate kan men al die zaken linken?

2.6. Tussenkomen van Johan Deckmyn

Johan Deckmyn beaamt dat de commissie al langer bezig is met de problematiek van het Arctisch gebied. Hij verwijst naar de vragen om uitleg in de legislatuur 2019-2024 over de Arctische route (*Vragen om uitleg* VI.Parl. 2024-25, nr. 916, 1008 en 1274). Met deze hoorzitting kan men een nog beter zicht op de problematiek krijgen.

Voorals is Rusland vandaag dominant in het Arctisch gebied, maar China en de VS willen ook een groot stuk van de taart. De vraagsteller heeft de indruk dat de EU, hoewel het een Arctisch beleid heeft, veeleer passief is op dit vlak. De Chinese ambitie is een polaire zijderoute. Die is nog niet echt van de grond gekomen, maar daartoe worden initiatieven genomen, zelfs met de steun van Rusland. Hoe moet men die samenwerking tussen China en Rusland zien? Dit gaat immers over veel meer dan Groenland. Het gaat over de geopolitieke aanwezigheid in het Arctisch gebied en over commerciële routes. Europa mag zich dus niet opzij laten duwen. Een aantal Europese landen hebben zitting in de Arctische Raad, maar daar zit geen beweging in. Zou die raad voor de EU een instrument kunnen zijn om meer greep op de situatie te krijgen?

Het verbaast Johan Deckmyn verder dat een expliciet Vlaams en Belgisch Arctisch beleidskader blijkt te ontbreken, omdat er in discussies in het Vlaams Parlement toch al is verwezen naar een federale beleidsvisie op dat gebied en de vraag werd gesteld hoe een Vlaamse visie daarop geënt zou kunnen worden. Vinden de sprekers dat een expliciete strategie nodig is, en waarop moet volgens hen dan voornamelijk de focus liggen?

Een spreker stelde dat het volume van de Suezroute niet zomaar naar de Noordelijke Zeeroute overgezet kan worden, maar de vraagsteller dacht dat dit net de bedoeling was, zeker van China. Dat zou dat land geopolitiek en economisch sterker maken. Er werd ook gesteld dat de Arctische deur nu vooral een niche is, maar wel een strategische niche, en dat Vlaanderen de geopolitieke risico's moet monitoren. Wat zijn volgens de spreker de voornaamste risico's voor Vlaanderen?

Er is een Canadese en een internationale visie op de Northwest Passage. Blijkbaar is die knoop nog niet doorgehakt. Over de Noordelijke Zeeroute is er een soortgelijke discussie. Wat is de stand van zaken? Hoe moet men tot een beslissing komen? Er werd verwezen naar geschillenbeslechting in het kader van zeerecht en diplomatie, maar in het huidige geopolitieke kader lijkt dat Johan Deckmyn ijdele hoop. Wat is de meest realistische optie om vooruitgang te boeken?

Het Arctisch maritiem onderzoek is belangrijk voor een kennisregio als Vlaanderen. De vraagsteller is blij dat Vlaanderen met het VLIZ een centrum heeft dat daar expliciet onderzoek naar verricht. Voor de maatschappelijke meerwaarde verwees het VLIZ naar 'science diplomacy' en de Vlaamse positionering in geopolitiek complexe uitdagingen. Kan men daar voorbeelden van geven? Komen er in dat kader concrete adviezen aan de Vlaamse overheid? Hoe gaat dat in zijn werk?

2.7. Tussenkomen van Karl Vanlouwe

Als overtuigd regionalist is *Karl Vanlouwe* voorstander van een eigen Vlaams beleid, naast een federaal beleid. Tegelijkertijd moet er op basis van subsidiariteit ook een duidelijke Europese visie zijn. De laatste Arctische visie van de Europese Unie dateert van 2021 en focuste vooral op klimaat, wetenschap en duurzaamheid. De wereld is ondertussen geopolitiek sterk veranderd. Er is nood aan een Arctische visie met focus op veiligheid, defensie en kritische infrastructuur.

Bij een vergadering van de Nordic Council waarop Karl Vanlouwe aanwezig was, lag de nadruk enorm op de bescherming van de kritische infrastructuur, de verdediging en veiligheid, naast wetenschap en klimaat.

Is de Arctische Raad nog actief? Is Rusland daar geen lid van? Er zijn ook Europese landen betrokken als waarnemer. Het is een evidentie dat de EU daar volwaardig lid van is en dat de NAVO daar lid van zou kunnen zijn, stelt Karl Vanlouwe. Is dat orgaan nog slagkrachtig genoeg? Wat is hun visie? Welke beslissingen worden daar genomen?

3. Antwoorden van de sprekers

3.1. Karen van Loon

Karen van Loon stelt dat de beslissing over de nood aan een Belgisch of Vlaams Arctisch beleid een politieke beslissing is. Het lijkt haar nuttig voor de bevoegdheidsdomeinen die Vlaanderen heeft. Ook in de buurlanden en op regionaal vlak gebeurt dat.

Vanuit het Egmont-Koninklijk Instituut voor Internationale Betrekkingen wordt er bijgedragen aan het Belgisch Arctisch beleid. De opgestelde tekst is bij de minister

van Buitenlandse Zaken. De pijlers die volgens Karen Van Loon interessant zijn voor Vlaanderen, zijn in de eerste plaats klimaat en onderzoek. Dat is de grote drijver, en daar zit de meeste Belgische expertise. De tweede pijler is economisch, toegespitst op de blauwe economie, de energietransitie en andere Belgische of Vlaamse niches. De laatste pijler is multilaterale samenwerking. Vlaanderen heeft al veel partnerschappen. De spreker ziet een mooie rol voor Flanders Investment & Trade, dat in de Noordse landen en in Noord-Amerika actief is. Rusland laat ze politiek gezien buiten beschouwing.

Op het vlak van onderzoek en kennisinstellingen zijn er veel duurzame banden met de landen in de regio. Hier kan Vlaanderen winst boeken. Dat moet het uitgangspunt zijn voor het beleid op Vlaams of federaal niveau.

Het ministerie van Buitenlandse Zaken consulteerde verschillende stakeholders voor zijn beleidsdocument. Op basis daarvan werd een ontwerpтекст opgesteld. Die is officieel nog niet goedgekeurd, maar dat zou in de nabije toekomst gebeuren.

Om te zorgen dat de strategie geen papieren versie blijft, heeft Karen van Loon een aantal voorbeelden van concrete beleidsdomeinen en werkingpunten gegeven. Het Schotse Arctische beleid is een schoolvoorbeeld van hoe men er laagdrempelig maar diepgaand op kan ingaan en verschillende beleidsdomeinen kan linken met wat in het Arctisch gebied gebeurt. Het toont aan hoe het complementair kan zijn met het nationale beleid. Ook wat Québec doet qua inkadering van het Arctisch beleid in zijn buitenlandbeleid is interessant.

De functie van speciaal gezant binnen de Europese Unie bestaat al. Marie-Anne Coninx, collega van Karen van Loon bij het Egmont-Koninklijk Instituut voor Internationale Betrekkingen, was de eerste EU-ambassadrice voor het Arctisch gebied. België heeft dus een rol gespeeld. Het is interessant om te zien dat er van de gezant van de External Action Service geen statement komt over de huidige ontplooiingen in Groenland.

Eind december 2025 heeft de EU een consultatie geopend voor voorstellen voor een update van het beleid voor het Arctisch gebied. Wat er zeker naar voren zal komen, is de verhoogde aandacht voor veiligheid en defensie. Dat ligt wel delicaat. Het noordpoolgebied bestaat voornamelijk uit het grondgebied van acht landen. Als de EU of de NAVO daar iets wil doen, wordt dat al snel als inmenging gezien. Het Arctisch gebied zit bij het regionale plan Noordwest van de NAVO. Qua beleid is men intern aan het kantelen, maar het ligt nog altijd gevoelig.

Het gesprek tussen Denemarken, Groenland en de Verenigde Staten waarop een verkenningsmissie als diplomatiek voorstel werd geopperd door Denemarken, kwam er om tegemoet te komen aan de Amerikaanse vragen over de veiligheid van het Arctisch gebied. Vanuit Deens perspectief was het een logisch diplomatiek manoeuvre. De verkenningsmissie zou kunnen uitgroeien tot een militaire oefening op NAVO-niveau. Washington heeft categoriek geweigerd. Karen van Loon merkt dat de gangbare diplomatieke processen daarvoor niet meer gerespecteerd worden. Er is sprake van een nieuwe fase in de trans-Atlantische relatie.

Nederland heeft een Arctisch ambassadeur, die vertegenwoordiger is bij de Arctische Raad. Zij is ook de directeur voor duurzame groei binnen het ministerie van Buitenlandse Zaken. Zo is er een koppeling van klimaat en duurzame groei. Haar portfolio is heel breed. Alles wat met het noordpoolgebied te maken heeft, is de facto multidisciplinair.

Sinds eind 2024 is er op het Belgische ministerie van Buitenlandse Zaken een diplomaat aangesteld als gezant voor Polaire Aangelegenheden. Die voert ook de

onderhandeling voor het Antarctisch Verdragssysteem. De functie bestaat dus al binnen België.

Karen van Loon stelt dat Rusland binnen het Arctisch gebied de grootste speler is. In België is er veel expertise op economisch en juridisch gebied, maar het militaire aspect mag niet onderschat worden. De VS ziet China vooral als tegenstander in de Stille Oceaan, maar als de vaarroutes toegankelijker zouden worden, zit China ook relatief snel in de Atlantische Oceaan. Objectief gezien heeft de VS Groenland op dit moment niet nodig, maar het is een legitieme kwestie op militair gebied, hoewel de Europese bondgenoten dat niet graag horen.

Rusland en China noemen hun samenwerking 'het grenzeloze partnerschap', maar dat is het absoluut niet. Op dit moment heeft Rusland China harder nodig dan omgekeerd, vooral op economisch gebied, vanwege de sancties tegen Rusland naar aanleiding van de oorlog in Oekraïne. Er zit frictie op de samenwerking. Voor Rusland zou het niet interessant zijn als China complete toegang krijgt tot die vaarroute, vandaar dat dat nog beperkt wordt. Er is een overeenkomst tussen de Russische en de Chinese kustwacht. Ze patrouilleren soms samen, ook in het Arctisch gebied. Karen van Loon stelt dat de bewering van Donald Trump dat er oorlogsschepen voor de kust van Groenland liggen niet klopt, maar dat er wel andere incidenten zijn die daarnaar neigen.

Volgens Karen van Loon zit de militaire dreiging in het noordpoolgebied vooral in het hybride domein. Rusland en China voeren daar dagelijks acties tegen NAVO-bondgenoten uit: cyberaanvallen, het blokkeren van gps-signalen, het platleggen van informaticasystemen. Daar moet dus rekening mee worden gehouden. De Noord-Europese landen willen ook geen economische inmenging van China in hun kritieke infrastructuur.

Deze problemen inzake Arctische veiligheid zijn volgens Karen van Loon prangender dan het innemen van Groenland door Rusland of China. Zij vindt de Arctische Raad een interessant orgaan. Deze raad verenigt de acht Arctische landen en vijftien landen met een waarnemersstatuut. De EU is geen waarnemer omdat er daarover unanimititeit moet zijn en verschillende partijen het waarnemerschap tegenhouden. Maar de EU is de facto wel als waarnemer op de Arctische Raad aanwezig. België kan zich kandidaat stellen om waarnemer te worden maar omdat die procedure volgens unanimititeit verloopt en ook Rusland daar een zeg in heeft, is dat niet vanzelfsprekend in het huidige geopolitieke klimaat.

Sinds 2022 is er geen topeverleg meer tussen de Arctische ministers van Defensie of Buitenlandse Zaken. Er zijn wel nog werkgroepen over klimaatwetenschap, sociale zaken of de rechten van inheemse bevolkingsgroepen. Dat werk gaat in alle luwte door, in zekere mate ook met de Russen. De Arctische Raad is ook interessant voor Belgische wetenschappers omdat zij kunnen bijdragen aan de werkgroepen, ook als ze niet tot een waarnemend land behoren.

De inheemse bevolkingsgroepen hebben een permanente vertegenwoordiging in de Arctische Raad. Voor hen is het jammer dat de diplomatieke en politieke rol van de Arctische Raad op dit moment niet wordt ingevuld. Dat verkleint hun zeggenschap in de regio. Het Arctisch gebied telt ongeveer 4 miljoen inwoners, waarvan 10 procent inheems is. Binnen de EU hebben de Saami in Noorwegen, Zweden en Finland, maar ook in Rusland, een Saami Council. De Saami zijn ook vertegenwoordigd in hun nationale parlementen. Er is ook de Inuit Circumpolar Council. Deze raden zijn sterk op elkaar afgestemd.

In het oprichtingsverdrag van de Arctische Raad staat expliciet dat er geen militaire en defensiekwesties kunnen worden behandeld, benadrukt Karen van Loon. Er zijn kleinere militaire samenwerkingsverbanden met onder meer de Joint Expeditionary Force, met de noordelijke landen, de Baltische staten en ook het VK en Nederland.

Door de aanwezige expertise bij ons lijkt het Karen van Loon echt een meerwaarde om een kenniscentrum op te richten. Zij roept op om dat absoluut multidisciplinair te doen.

Op de vraag naar de klimaatimpact kan Karen van Loon als niet-klimaatexperte niet veel antwoorden. Zij weet wel dat er betrouwbaar onderzoek is dat zegt dat het noordpoolgebied drie tot vier keer sneller opwarmt dan de rest van de aarde. Er zijn ook grote verschillen per regio. De Arctische klimaatstrategie staat in de Arctische landen centraal. Zij voelen nu al de impact.

De update van het Arctisch beleid van de EU zal steviger zijn voor veiligheid en defensie. Maar het blijft de vraag in hoeverre de EU als realistische veiligheidsactor kan optreden. Er is geen Europees leger. Er zal wellicht vooral worden ingezet op weerbaarheid en klimaatveiligheid.

Ze bevestigt dat er plannen voor een polaire zijderoute zijn. Er is een samenwerking tussen Rusland en China, al zijn het geen gelijkwaardige partners.

3.2. Christa Sys

Christa Sys beaamt dat de mariene expertise in België en Vlaanderen gigantisch is. Ze benadrukt dat samenwerking tussen Vlaanderen, België en Europa binnen het onderzoeksgebied en de sector centraal staat.

De commissieleden hadden terecht veel aandacht voor defensie, maar toch worden een aantal kritieke veiligheidsrisico's over het hoofd gezien, zoals de kans op spionage of sabotage bij de haveninfrastructuur en wat te doen bij een grootschalige cyberaanval.

België is vertegenwoordigd bij de IMO en de haven van Antwerpen-Brugge is de tweede grootste haven van Europa. Door overnames behoren de Belgische rederijen tot de grootste ter wereld. Daarom is het zeker nuttig en raadzaam om als Vlaamse overheid een maritieme strategie uit te werken. Naast het mariene ecosysteem is er ook aandacht nodig voor de impact op het maritieme ecosysteem.

Vlaanderen is onvoldoende voorbereid op de nieuwe vaarroutes in het noordpoolgebied, maar dat is vooral omdat het tot voor kort zeer onwaarschijnlijk was dat het noordpoolgebied zo toegankelijk zou worden. Bepaalde rederijen hebben expliciet uitgesproken dat ze niet geïnteresseerd zijn om hun goederen via de noordelijke zeeroutes te vervoeren omdat de opening van de routes nog altijd heel onzeker is en omdat de koude temperatuur een invloed kan hebben op de goederen die getransporteerd worden. Bij de onzekerheid komen er extra kosten voor de verzekeringen, het salaris voor de bemanning en veiligheidsmaatregelen.

Het is ook belangrijk om rekening te houden met de reactie van de uitbaters van het Panamakanaal en het Suezkanaal om te voorkomen dat rederijen voortaan massaal via het noordpoolgebied zullen varen. Het is mogelijk dat zij hun doorvoertarieven zullen aanpassen.

Het smelten van de ijskappen is voor een groot stuk te wijten aan de lokale densiteit van scheepvaart. Doordat bepaalde gebieden makkelijker bereikbaar zijn door het smeltende poolijs, is er meer trafiek voor handel, maar ook voor toerisme. Maar er is een keerzijde aan de economische groei en handel die gepaard gaan

met dat toerisme. De cruiseschepen, die erg vervuilend zijn, houden namelijk geen rekening met de inheemse bevolking en varen soms dwars door hun leefgebied, wat levensbedreigende situaties veroorzaakt.

Er zijn nog te veel risico's verbonden aan varen door het noordpoolgebied, waardoor rederijen voorzichtig zijn met welke schepen ze inzetten voor een vaart via een van de Arctische routes. Er is nog absoluut geen sprake van om met de huidige handelsvloot (88 procent van de goederen) massaal door het noordpoolgebied te varen omdat de kans te groot is dat een schip vast komt te zitten in het ijs. De meeste schepen die door het gebied varen, zijn daarom meestal oud en dus ook zeer vervuilend.

Ook de indirecte effecten zijn belangrijk.

China bouwt veel ervaring op met ijsnavigatie en heeft makkelijker toegang tot de Russische wateren, omdat de twee landen bondgenoten zijn. Dat is een belangrijk element om in de gaten te houden.

3.3. Klaas Willaert

Klaas Willaert gelooft dat het de taak van de parlementsleden is om de speerpunten uit een Vlaamse Arctische strategische visie te bepalen. Die visie moet vooral holistisch, pragmatisch en haalbaar zijn.

Vlaanderen beschikt over veel expertise op het vlak van mariene en maritieme wetenschappen. UGent beschikt over een professor die zich volledig kan toeleggen op het internationaal zeerecht, dat is een voorrecht dat niet alle universiteiten gegund is. Expertise in het internationaal zeerecht wordt iets unieks, maar het blijft relevant. Daar moeten beleidsmakers ook rekening mee houden, vooral in verband met het onderwijs. Het zou volgens de spreker een zonde zijn mocht een dergelijke richting verdwijnen vanwege besparingen op basis van het geringe aantal inschrijvingen.

Het is moeilijk om uit te spreken of het labelen van de Arctische routes als zeestraten dan wel als internationale zeeroutes de beste uitkomst zou zijn. Het is vooral belangrijk dat het internationaal zeerecht correct wordt toegepast, en dat is bijvoorbeeld niet het geval bij de claims die Rusland legt op de Noordelijke Zee-route. In strategisch opzicht is het minder voordelig voor België of andere EU-lidstaten mocht de Noordelijke Zeeroute als zeestraat onder de strikte controle van Rusland blijven.

Wat de voorbereiding van de EU op het vrijkomen van de nieuwe vaarroutes in het Arctisch gebied betreft, zijn er ook op juridisch vlak ernstige vraagstukken die opgelost moeten worden en waarvoor diplomatieke inzet nodig is. Het ontbreken van die voorbereiding is te verklaren door een gepercipieerd gebrek aan hoogdringendheid tot voor kort.

In het VN-zeerechtverdrag van 1982 is er geen melding van inheemse volkeren, maar dat is aan het veranderen. In het Biodiversity Beyond National Jurisdiction-verdrag is aandacht voor de inbreng, de kennis en de belangen van inheemse volkeren wel verwerkt. Ook in het diepzeemijnbouwregime, dat in ontwikkeling is, sijpelt dat door. Die belangen zullen sowieso vervat moeten zitten in een eventuele Vlaamse Arctische strategie. In de Arctic Council zijn de inheemse volkeren vertegenwoordigd. Er zijn voldoende voorbeelden uit het internationaal zeerecht om die trend voort te zetten.

Ook voor de mariene milieubescherming in het Arctisch gebied zijn al verschillende beschermingsmaatregelen genomen voor de scheepvaart. Zo verzamelt de Polar Code van de IMO technische amendementen bij het SOLAS-verdrag en het MARPOL-verdrag. Met die verdragen kan men rekening houden bij het opstellen van een Arctische strategie.

Voor de visserij zorgt het Central Arctic Ocean Fisheries Agreement sinds 2021 voor een moratorium op ongereguleerde visserij in het Arctisch gebied. Een lange-termijnvisie voor visserij op grotere schaal in het noordpoolgebied blijft voorlopig uit en dat is belangrijk.

Een goede coördinatie met andere overheden is cruciaal om tot een Arctisch beleid te komen dat is afgestemd met hogere niveaus dan louter het regionale of nationale beleidsniveau.

Om de meningsverschillen over de juridische interpretatie van de Noordwestelijke Doorgang en de Noordelijke Zeeroute te beslechten, zijn er geen makkelijke opties. Internationale geschillenbeslechting komt neer op langdurige procedures en de vraag of de beslissingen en arresten uiteindelijk wel worden nageleefd. Als niet duidelijk is of het tot resultaten zal leiden en voor een tijdige oplossing zal zorgen voor de problemen, kan men het nut van internationale geschillenbeslechting in vraag stellen. Hoewel diplomatie minder voor de hand ligt, geniet het wel de voorkeur boven internationale geschillenbeslechting.

Klaas Willaert schaart zich tot slot achter de oproep van Christa Sys om meer aandacht te besteden aan de bescherming van kritische infrastructuur.

3.4. Wieter Boone

Wieter Boone beantwoordt een deel van de vragen gericht aan VLIZ-spreker Ann-Katrien Lescauwae. Hij wijst erop dat samenwerking binnen Vlaanderen, België, de EU en ook wereldwijd heel belangrijk is voor het Arctische onderzoek.

Het VLIZ zet in het polaire werk vooral in op observaties, technologie en data. Die worden steeds belangrijker. De observaties worden gegroepeerd in het Global Ocean Observation System. Heel wat landen dragen bij aan de observaties om kennis te vergaren door langdurig polaire onderzoekscampagnes op te zetten. Internationale samenwerking en coördinatie is hierbij van cruciaal belang, zowel voor de efficiënte inzet van middelen als voor de multidisciplinaire aanpak.

Wat zijn de prioriteiten voor het onderzoek en de belangen voor Vlaanderen? Deze lopen erg gelijk met die van de EU (zie slides als bijlage). Er zijn veel onderzoeksgroepen actief met verschillende prioriteiten. Expertise in remote sensing, geologie, ijskapmodellering, mariene biologie en fysische oceanografie is aanwezig bij verschillende universiteiten en instituten zoals KU Leuven, UGent, VUB enzovoort. Het VLIZ zet in op multidisciplinariteit en gebruikt wetenschap, technologie en infrastructuur om zijn kennis te verbreden.

Arctisch onderzoek is belangrijk omdat de ontwikkelingen in het Arctisch gebied ook effect hebben op het klimaat en het weer in de EU en in Vlaanderen, zoals zeespiegelstijging, biodiversiteit en extreem weer, extreme events.

In het Arctisch gebied zijn er specifieke uitdagingen om onderzoek uit te voeren zoals de logistiek en de technologische uitdagingen: hoe kun je bijvoorbeeld een drone die onder water duikt onder een ijskap brengen? Hoe kun je meetinstrumenten beveiligen om interactie tussen gletsjers en de oceaan te kunnen opmeten? Oplossingen voor deze uitdagingen bieden een kennissprong, die daarna beschikbaar is in Vlaanderen.

Verschillende landen hebben hun eigen onderzoekscentrum geopend in Spitsbergen, maar volgens Wieter Boone is het belangrijker om in te zetten op de beschikbare infrastructuur (RV Belgica, robots) en de eigen sterktes. Via samenwerking is toegang tot Spitsbergen al mogelijk. Het VLIZ heeft een unieke infrastructuur ter beschikking. De lange termijnbeschikbaarheid van RV Belgica voor polair onderzoek is evenwel noodzakelijk om ambitieuze plannen mogelijk te maken.

De wetenschappelijke gemeenschap publiceerde in november 2023 een open brief aan de Federale Regering waarin duidelijk werd gemaakt wat nodig is om België op internationaal niveau een verschil te kunnen laten maken en bijdragen aan polaire campagnes en programma's zoals die van Nederland mogelijk te maken. Vandaag is er echter nog te veel onduidelijkheid over de lange termijn en er worden té korte tijdslijnen gehanteerd om een ambitieus en multidisciplinair onderzoeksteam te kunnen samenstellen voor polair onderzoek. Een Vlaamse Arctische visie kan aan een verbetering van die situatie bijdragen. De Vlaamse Regering zou hiervoor middelen kunnen vrijmaken, (conform de 'Open Brief') door 1 miljoen euro per jaar te voorzien om een polaire campagne met RV Belgica te financieren. Dat budget kan ervoor zorgen dat de Belgica een maand per jaar naar het polair gebied kan uitvaren. Daarnaast is 1,5 miljoen euro per jaar nodig voor een ambitieus onderzoeksprogramma en instrumentatie. Zo kan Vlaanderen de resultaten, wetenschappelijke en maatschappelijke impact en valorisatie van de opgebouwde kennis verzekeren.

Wieter Boone vindt de oprichting van een Vlaams kenniscentrum voor Arctisch onderzoek een goed idee. Een dergelijk centrum kan ook bijdragen aan die zichtbaarheid van de expertise. Er is voldoende kennis in Vlaanderen beschikbaar om zo'n kenniscentrum op te richten en impact te genereren.

Met het oog op belang voor kennisopbouw voor defensie en veiligheid wil het VLIZ inzetten op technologie en wetenschapssamenwerking. Het VLIZ heeft campagnes gepland waarbij onbemande onderzeedrones (gliders en AUV) ingezet zullen worden in het Arctisch gebied. Dat staat toe om Vlaamse technologie en expertise in te zetten en op te bouwen op plaatsen waar voordien nog geen data werden verzameld. Vlaanderen kan zo met zijn technologie als kennisregio bijdragen aan kennisuitbreiding en technologische ontwikkelingen.

Omdat de Vlaamse Regering bevoegd is voor wetenschappelijk onderzoek, ontwikkeling en innovatie, is het zeker zinvol om een voorstel van resolutie vanuit het Vlaams Parlement in te dienen om tot een Vlaamse Arctische strategie te komen.

3.5. Ann-Katrien Lescrauwaet

Ann-Katrien Lescrauwaet laat weten dat de Simon Stevin een volwaardig, zee-gaand schip is, maar is ontworpen als een kustonderzoeksschip. De Belgica is ontworpen als een schip dat gedurende weken op de oceaan op campagne kan gaan. De Simon Stevin is niet uitgerust om lange campagnes in het Arctisch gebied te ondersteunen.

De manier waarop het Vlaamse mariene onderzoek wordt georganiseerd is uniek.³ Wetenschappers en beleidsmakers uit andere landen hebben veel interesse in de manier waarop het VLIZ en het mariene onderzoek en innovatielandschap in Vlaanderen zijn georganiseerd en hoe marien onderzoek en innovatie worden gekoppeld aan economische opportuniteiten. Zo zit het VLIZ de wetenschappelijke adviesraad

³ Na de hoorzitting heeft Ann-Katrien Lescrauwaet de volgende informatie toegevoegd: voor het Arctisch onderzoek is nationale, regionale, internationale samenwerking en coördinatie cruciaal. Het VLIZ heeft ervaring en expertise in wetenschapscoördinerende taken. Het VLIZ als model kan hiertoe bijdragen.

voor van De Blauwe Cluster, een associatie van Vlaamse maritieme bedrijven, en zorgt het ervoor dat de maritieme kenniseconomie geoptimaliseerd wordt. Daarnaast is er ook samenwerking met bijvoorbeeld VLAIO en VITO.⁴

België heeft het Biodiversity Beyond National Jurisdiction-verdrag geratificeerd dat op 17 januari 2026 in werking is getreden, ook de EU ratificeerde het verdrag. 20 procent van het Arctisch gebied is 'hoge zeegebied' en valt onder dat verdrag, dat creëert opportuniteiten voor internationale samenwerking in het Arctisch gebied. België ambieert het secretariaat van het Biodiversity Beyond National Jurisdiction-verdrag in Brussel te hosten. De Belgische diplomaten gingen daarom op bezoek bij het VLIZ en internationale partners in Oostende, om de wetenschappelijke component van dat dossier hard te maken. Ook buitenlandse diplomatieke delegaties bezochten het VLIZ en partners, om kennis te nemen van de expertise in Oostende.

Om te bepalen welke de kantelpunten van de impact door klimaatwijziging zijn, moet men de vraagstelling eerst verder specifiek definiëren voor wie (welk land, regio, sectoren), op welk vlak (milieu, economische sectoren, maatschappelijke groepen ...) en op welke termijn.⁵

Over de rol van 'science diplomacy' haalt Ann-Katrien Lescrauwaet een concreet voorbeeld aan: er zijn concrete situaties van staten die dreigen om zich uit internationale samenwerkingsovereenkomsten over infrastructuur en datastromen (bijvoorbeeld klimatologisch) terug te trekken. Dankzij wetenschapsdiplomatie worden bepaalde cruciale datastromen – en de toegang tot die datastromen – die daardoor verloren dreigen te gaan, toch veiliggesteld. Het is dikwijls dankzij wetenschapsdiplomatie en via wetenschappelijk onderzoek dat de deuren voor voortgezette, bredere samenwerking toch blijven openstaan.⁶

Hoewel in de Arctische Raad geen militaire thema's worden besproken, kan er wel een uitzondering van toepassing zijn als het gaat over tweëerlei gebruik (dual-use), daarom gelooft Ann-Katrien Lescrauwaet dat er mogelijkheden zijn om de gesprekken over bijvoorbeeld onderzoek naar kritische infrastructuur, observatie-technologie, maritieme veiligheid in die raad gaande te houden. Ook het VLIZ zet gericht in op onderzoek naar de bescherming van kritieke infrastructuur, dat gebeurt in samenwerking met Defensie.⁷

⁴ Na de hoorzitting heeft Ann-Katrien Lescrauwaet de volgende informatie bezorgd: het VLIZ werkt nauw samen met economische partners voor het (maatschappelijk en economisch) valoriseren van de onderzoeksresultaten. Het is ook via deze kanalen, dat Vlaamse actoren sturing kunnen geven aan onderzoeksnoden en -prioriteiten, bijvoorbeeld door zeer gerichte O&I-projectvoorstellen in te dienen, via VLAIO-financieringskanalen. Dat zorgt voor vraag/noodgestuurd en toegepast onderzoek.

⁵ Na de hoorzitting heeft Ann-Katrien Lescrauwaet laten weten dat het VLIZ en de onderzoekspartners klaar staan om deze vragen meer specifiek te beantwoorden vanuit beschikbare wetenschappelijke kennis.

⁶ Na de hoorzitting heeft Ann-Katrien Lescrauwaet de volgende aanvulling bezorgd: omdat de Vlaamse Regering bevoegd is voor Wetenschappelijk Onderzoek, Ontwikkeling en Innovatie, voor Digitalisering en voor Buitenlands Beleid, is het zeker zinvol om een voorstel van resolutie vanuit het Vlaams Parlement in te dienen om tot een Vlaamse Arctische strategie te komen.

⁷ Na de hoorzitting heeft Ann-Katrien Lescrauwaet de volgende aanvulling bezorgd: belangrijk is te benadrukken dat het VLIZ niet betrokken is in militaire activiteiten of campagnes, geen taken voor defensie (zoals mijnendetectie) waarneemt, en een duidelijk beleid ontwikkelt voor dual-use dat volledig in lijn ligt met het EU-onderzoeksbeleid.

3.6. Repliek van Jasper Pillen

Jasper Pillen gelooft dat de noodzaak om het voorstel van resolutie over de Vlaamse betrokkenheid in het Arctisch gebied aan te nemen meer dan duidelijk is.

Bogdan VANDEN BERGHE,
voorzitter

Gijs DEGRANDE
Nadia NAJI,
verslaggevers

Gebruikte afkortingen

AUV	autonomous underwater vehicle
BBNJAgreement	Agreement under the United Nations Convention on the Law of the Sea on the Conservation and Sustainable Use of Marine Biological Diversity of Areas beyond National Jurisdiction
BNCAR	Belgisch Nationaal Comité voor Arctisch en Antarctisch Onderzoek
DKBUZA	Departement Kanselarij en Buitenlandse Zaken
EMODnet	European Marine Observation and Data Network
FIT	Flanders Investment & Trade
FWO	Fonds Wetenschappelijk Onderzoek – Vlaanderen
GOOS	Global Ocean Observing System
IASC	International Arctic Science Committee
IMO	International Maritime Organization
IODE	International Ocean Data and Information Exchange
IOC	Intergovernmental Oceanographic Commission
Ing	liquid natural gas
MARPOL	International Convention for the Prevention of Pollution from Ships
MoU	memorandum of understanding
NAVO	Noord-Atlantische Verdragsorganisatie
O&I	Onderzoek & Innovatie
SCAR	Scientific Committee on Antarctic Research
SOLAS	Safety of Life at Sea
UNESCO	United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization
USV	Unmanned Surface Vehicle
VITO	Vlaamse Instelling voor Technologisch Onderzoek
VLAIO	Agentschap Innoveren en Ondernemen
VLIZ	Vlaams Instituut voor de Zee
VN	Verenigde Naties