Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2025–2026

22 112 Nieuwe Commissievoorstellen en initiatieven van de lidstaten van de Europese Unie

Nr. 4307 **BRIEF VAN DE MINISTER VAN BUITENLANDSE ZAKEN**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 10 april 2026

Overeenkomstig de bestaande afspraken ontvangt u hierbij 5 fiches die werden opgesteld door de werkgroep Beoordeling Nieuwe Commissie voorstellen (BNC).

Fiche – Verordening *Industrial Accelerator Act (Kamerstuk 22 112, nr. 4306).*
Fiche – Mededeling Europese Industriële Maritieme Strategie (EIMS).
Fiche – Mededeling Terrorismebestrijdingsagenda EU (Kamerstuk 22 112, nr. 4308).
Fiche – Richtlijn vuurwapensmokkel (Kamerstuk 22 112, nr. 4309).
Fiche – Roaming Westelijke Balkan (Kamerstuk 22 112, nr. 4310).

De Minister van Buitenlandse Zaken,
T.B.W. Berendsen

kst-22112-4307
ISSN 0921 - 7371
's-Gravenhage 2026

Fiche: Mededeling Europese Industriële Maritieme Strategie (EIMS)

1. Algemene gegevens

a) *Titel voorstel*
Mededeling van de Commissie aan het Europees Parlement, de Raad, het Europees Economisch en Sociaal Comité en het Comité van de Regio's over de Europese Industriële Maritieme Strategie
b) *Datum ontvangst Commissiedocument*
maart 2026
c) *Nr. Commissiedocument*
COM(2026) 111
d) *EUR-Lex*
https://eur-lex.Europa.eu/legal-content/NL/TXT/?uri=CELEX%3A52026DC0111&qid=1774021342484
e) *Nr. impact assessment Commissie en Opinie*
N.v.t.
f) *Behandelingstraject Raad*
Transport, Energie en Telecomraad (Transportraad)
g) *Eerstverantwoordelijk ministerie*
Ministerie van Economische Zaken en Klimaat in nauwe samenwerking met het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

2. Essentie voorstel

Op 4 maart 2026 presenteerde de Europese Commissie (hierna: de Commissie) haar Europese Industriële Maritieme Strategie (EIMS, hierna: de strategie). Aanleiding van de strategie zijn de analyses in de Draghi[1]- en Niinistö[2]-rapporten, waarin wordt gewezen op de sterke (en soms oneerlijke) mondiale concurrentie, de toenemende afhankelijkheid van bepaalde scheepsproductie en -financiering uit derde landen, het strategisch inzetten van de maritieme sector door derde landen voor geopolitieke doeleinden, de uitdagingen rond decarbonisatie en een (vergrijzende) beroepsbevolking die bij- en omscholing vereist. De strategie beoogt de concurrentiekracht van de sector te consolideren en te versterken, met name in hoogwaardige marktsegmenten waar Europa momenteel een technologische voorsprong heeft. Ook focust de strategie op groeimarkten, zoals onderwaterdrones en robotisering. Daarnaast richt zij zich op het behouden en versterken van een strategische capaciteit in Europa, gezien het strategische belang van de sector voor de Europese (economische) veiligheid, bescherming van kritieke energie- en digitale infrastructuur op zee, autonomie, weerbaarheid, verdienvermogen en decarbonisatie. De strategie is opgebouwd rond zes pijlers: drie thematische pijlers (industrie, transport en veiligheid) en drie horizontale pijlers (innovatie, financiering en vaardigheden). Naast de EIMS heeft de Commissie ook een EU-Havenstrategie gepubliceerd, waarvoor een separaat BNC-fiche is opgesteld, en richt zij een overlegorgaan voor maritieme industrie en havens op om de uitvoering van beide strategieën te bespreken en marktontwikkelingen te monitoren.

Pijler één, *Build, Equip & Repair*, ziet toe op het versterken van de Europese scheepsbouw- en maritieme technologiesector. De Commissie benadrukt het belang van het behoud van een kritische industriële capaciteit in Europa voor scheepsbouw, maritieme technologie en onderhoud, mede vanwege de verwevenheid tussen civiele en militaire

[1] *The future of European competitiveness.* Mario Draghi (2024)
[2] *Strengthening Europe's civil and military preparedness and readiness.* Special Adviser Niinistö (2024)

toepassingen en de rol in de bescherming van kritieke infrastructuur. Daartoe stelt de Commissie onder meer voor een *EU Industrial Maritime Value Chains Alliance* op te richten om samenwerking van belanghebbenden in de waardeketen te versterken via prioritaire markten, *businesscases* te identificeren, informatie te delen, prioriteiten voor investeringen voor te stellen en innovatie te stimuleren. Publieke aanbestedingen en EU-financiering zullen strategisch ingezet worden om de vraag naar Europese maritieme producten te stimuleren, onder meer via een gecoördineerde pijplijn van publieke aanbestedingen. Ook kondigt de Commissie aan de EU-aanbestedingsrichtlijn te zullen aanpassen en hierin niet-prijsgerelateerde criteria op te nemen voor strategische projecten, hoewel niet expliciet wordt vermeld of dit ook voor de maritieme maakindustrie zal gebeuren. Wel stelt de Commissie bij het ontwerp van veilingvoorwaarden voor strategische maritieme, hernieuwbare-energie- of onderwaterprojecten te willen beoordelen welke externe afhankelijkheden bestaan en in hoeverre er behoefte is aan niet-prijscriteria voor de aanbesteding van gespecialiseerde vaartuigen. De Commissie kondigt ook aan opties te onderzoeken voor een nieuw sectorspecifiek handelsinstrument, dan wel gerichte aanpassingen van het bestaande handelsinstrumentarium, ter bescherming van strategisch relevante scheepsbouwsegmenten waar EU-werven te maken hebben met oneerlijke concurrentie van buiten de EU. Tot slot wil de Commissie het *Hong Kong Convention on Ship Recycling* beter afstemmen op de *EU Ship Recycling Regulation.*

Pijler twee, *transport & connect,* ziet toe op het versterken van de Europese maritieme transportsector als ruggengraat van handel, energievoorziening en logistieke verbindingen. De Commissie wil EU-vlaggen aantrekkelijker maken door voortzetting van *state aid guidelines*. Ook zal de Commissie bezien hoe het bestaande kader van monitoring, rapportage en verificatie van het Europese emissiehandelssysteem (hierna: EU ETS) en *Fuel EU Maritime* kunnen worden gestroomlijnd en versimpeld. Eveneens wil de Commissie de invloed van de EU als geheel in de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) intensiveren en maximaliseren door bredere allianties met internationale partners aan te gaan. Hierbij stelt de Commissie nieuwe wetgeving voor omtrent bilaterale maritieme handelsovereenkomsten. Tot slot wil de Commissie binnenvaart verder ontwikkelen door een vervolg op het NAIADES III-actieplan voor te stellen.

Pijler drie, *Secure & Protect*, ziet toe op het versterken van de Europese maritieme maakindustrie door in te zetten op dual-use schepen, platformen en technologieën, gelet op de groeiende Europese defensie- en veiligheidsbehoeftes in het maritieme domein. De Commissie roept op de verschillende mogelijkheden onder het *ReArm Europe Plan* te verkennen ten behoeve van het opschalen van de marinebouw en technologische *capabilities*. De Commissie benoemt de bescherming van maritieme infrastructuur als aandachtspunt en roept op om gebruik te maken van *European Defence Industry Programme* (EDIP) mogelijkheden rondom *maritime domain awareness*. De Commissie benadrukt het belang van militaire mobiliteit, inclusief de rol van dual-use transportmogelijkheden. Hierbij wordt een *dual-use ferry construction support mechanism* voorgesteld om financiële middelen in te zetten voor investeringen die gekoppeld zijn aan militaire specificaties voor dual-use veerboten die ingezet kunnen worden op strategisch belangrijke routes. De Commissie zal daarbij samenwerken met het Europees Defensieagentschap en de EU militaire staf om standaarden te ontwikkelen voor maritieme dual-use transportmiddelen.

Pijler vier, *access to innovation*, richt zich op het versterken van het innovatievermogen van de Europese maritieme sector. Concreet zet de Commissie in op het verfijnen van de methodologie voor het berekenen van windenergie voor voortstuwing en het aanpakken van lacunes in de regelgeving op EU- en IMO-niveau en werkt de Commissie aan een robuust beleidskader dat het gebruik van nucleaire energie als voortstuwing in de commerciële scheepvaart mogelijk moet maken. De Commissie zal waar nodig het EU-kader voor de interne markt actualiseren om innovatie en de toepassing van schone technologie in specifieke segmenten van de maritieme industrie te ondersteunen. Daartoe zal de Commissie een gerichte wijziging van de verordening inzake emissies van niet voor de weg bestemde mobiele machines (NRMM) voorstellen, zodat waterstof als referentiebrandstof voor motoren van deze machines in binnenschepen kan worden gebruikt.

Om de veilige inzet van autonome schepen te bevorderen, zal de Commissie zowel op IMO- als op EU-niveau streven naar een regelgevend en technisch kader voor onbemande scheepvaartoplossingen. Vooruitlopend op de grootschalige inzet van autonome schepen zal de Commissie, ondersteund door EMSA, EU-richtlijnen en *best practices* voor aangewezen tests en proefvaarten op zee uitvaardigen, evenals risicobeoordelingen om de implementatie in de lidstaten te ondersteunen en bij te dragen aan de technologische leiderschapspositie van de EU. Tevens streeft de Commissie naar het versterken van publiek-private samenwerking in het kader van het Horizon Europe kaderprogramma 2028–2034, waarbij voor vervoer over water wordt voortgebouwd op de resultaten van *Zero Emission Waterborne Transport Partnership (ZEWTP)*. De Commissie gaat voor vervoer over water de onderzoeks- en technologie-infrastructuur in kaart brengen en beoordelen. Tot slot is de Commissie voornemens het Europese initiatief voor oceaanobservatie *OceanEye* te lanceren.

Pijler vijf, *access to finance & investment*, ziet toe op het versterken van de steun voor watergebonden projecten. In dit verband zal de Commissie de vernieuwing en decarbonisatie ondersteunen, met bijzondere aandacht voor veerboten en kustvaartuigen, in het kader van de *Connecting Europe Facility* (CEF). De Commissie kondigt aan in 2027 een specifieke maritieme subsidieronde te openen onder het *Innovation Fund*; het budget en de reikwijdte daarvan worden nog bepaald door de Commissie op basis van het resterende fondsbudget en de ETS-prijs. Tevens overweegt de Commissie in het kader van de komende herziening van het ETS een specifiek EU-mechanisme om scheepvaartmaatschappijen rechtstreeks te ondersteunen met ETS-emissierechten voor het gebruik van duurzame brandstoffen en schone voortstuwingstechnologieën. Tot slot wil de Commissie de criteria van de EU-taxonomie voor duurzame financiering herzien om beter aan te sluiten bij de specifieke behoeften, technologische realiteit en klimaattransitie van de sector.

Pijler zes, a*ccess to skills and quality jobs*, ziet toe op het versterken van het menselijk kapitaal in de Europese maritieme sector. De Commissie zal onderwijsinstellingen en sociale partners ondersteunen bij het in kaart brengen van maritieme opleidingen, huidige en toekomstige vaardigheidstekorten en bij het ontwikkelen van omscholings- en bijscholingsprogramma's.

3. Nederlandse positie ten aanzien van het voorstel

a) Essentie Nederlands beleid op dit terrein
Ongeveer 90% van de goederen en grondstoffen die Nederland nodig heeft, bereikt ons land via zee. Daarnaast spelen onze waterwegen ook

een cruciale rol in de export van Nederland als handelsland. De maritieme sector is daarmee ook een strategische sector voor Nederland die een belangrijke bijdrage levert aan de zes nationale vitale veiligheidsbelangen.[3] Nederland onderscheidt zich in Europa door een compact en hightech maritiem ecosysteem, dat zich kenmerkt door sterke systeemintegratie en hoogwaardige kennis. Deze wordt toegepast in segmenten zoals veerponten, onderzoeksvaartuigen, offshore, binnenvaart, jachtbouw, marine en SMRC-activiteiten (onderhoud, reparatie, retrofit en conversie), waarbij de volledige maritieme waardeketen is vertegenwoordigd.[4] Het kabinetsbeleid is gericht op het versterken van een concurrerende, innovatieve en duurzame maritieme maakindustrie, waarbij de gehele maritieme waardeketen wordt betrokken. Het kabinet zet daarbij in op strategische autonomie en de verdere ontwikkeling van een technologisch hoogwaardige maritieme industrie in Europa, vanwege het belang voor (economische) weerbaarheid, de energie- en klimaattransitie en maritieme veiligheid. Dit nationaal integraal maritiem industriebeleid is vastgelegd in de Sectoragenda Maritieme Maakindustrie: *No guts, no Hollands glorie!*. [5] De sectoragenda loopt in het najaar van 2026 af, terwijl de EIMS opnieuw het strategische belang van de maritieme sector benadrukt en laat zien dat voortzetting van de nationale inzet nodig is om de Nederlandse maakindustrie en daarmee Europa te versterken.

In EU-verband heeft Nederland samen met Duitsland gepleit voor de totstandkoming van een Europese maritieme industriestrategie waarin het strategisch belang van de deze sector wordt onderbouwd, die innovatie, digitalisering en verduurzaming van de maritieme sector ondersteunt, en die bijdraagt aan een gelijk speelveld voor Europese bedrijven en daarmee onze strategische autonomie vergroot. Nederland benadrukt daarbij het belang van samenwerking binnen de Europese maritieme waardeketen, toegang tot financiering voor innovatie en vergroening van de sector, en voldoende gekwalificeerd personeel voor de digitale en groene transitie in de sector. Deze inzet komt onder meer tot uitdrukking in het non-paper[6] dat Nederland samen met Duitsland heeft opgesteld met het oog op de ontwikkeling van de strategie en welke gesteund werd door zeven andere lidstaten.

b) Beoordeling + inzet ten aanzien van dit voorstel

Het kabinet is positief over het voorstel, dat in het algemeen goed aansluit bij de kabinetsinzet. De borging van strategische maritieme waardeketens, het behoud van het ecosysteem én van kritische technologieën en knowhow zijn essentieel voor de Europese strategische autonomie, (economische) veiligheid en geopolitieke slagkracht en worden goed ondergebracht in het voorstel. In den brede constateert het kabinet dat de strategie een sterke analyse geeft van het strategische belang van de Europese maritieme sector voor het waarborgen van vitale Europese belangen, waarbij de maritieme sector tevens wordt beschouwd als een belangrijke pilaar binnen het veiligheids- en defensiebeleid. Tevens heeft het kabinet nog enkele vragen en punten waarop het meer ambitie wenst te zien.

---

[3] *De Strategische Belangen van de Nederlandse Maritieme Maakindustrie*. The Hague Center for Strategic Studies (HCSS) (2023).

[4] Nederlandse werven leverden in 2024 gemiddeld 683 dagen na kiellegging, wat ruim 12% sneller is dan het Europese gemiddelde van 778 dagen.

[5] N*o guts, no Hollands Glorie! Sectoragenda maritieme maakindustrie*. Rijksregiebureau Maritieme Maakindustrie (2023).

[6] *Non-paper Towards a Resilient and Competitive European Maritime Industry.*

Met betrekking tot de eerste pijler, *Build, Equip & Repair,* verwelkomt het kabinet de oprichting van de *EU Industrial Maritime Value Chains Alliance*. Met de nationale Sectoragenda in de hand heeft het kabinet de mogelijkheid en uitgelezen positie om hier een voortrekkersrol te pakken. Bovendien sluit dit goed aan bij de Nederlandse oproep in haar non-paper om de gehele waardeketen te betrekken bij de (uitvoering van) de strategie. Het kabinet denkt graag actief mee met de uitwerking van de alliantie en heeft nog enkele vragen over de verhouding tussen deze alliantie en andere initiatieven, de rol van lidstaten in de alliantie en de bevoegdheden van de alliantie. Door de strategie heen worden veerboten vaak genoemd als strategische schepen, het kabinet vraagt zich daarbij af waarom veerboten wel genoemd worden maar bijvoorbeeld baggerschepen niet.

Het kabinet staat in het algemeen positief tegenover het voornemen van de Commissie om ook niet-prijsgerelateerde criteria op te nemen in de aanbestedingsrichtlijn. Dit sluit aan bij de in de eigen sectoragenda opgenomen actielijn ten aanzien van het nadrukkelijker meenemen van het strategisch belang van de maritieme sector binnen het inkoopbeleid van de overheid. Ook verwelkomt het kabinet het werken aan een gecoördineerde pijplijn van publieke aanbestedingen, zodat efficiënter kan worden opgetrokken in de creatie van vraag (mits het voldoende ruimte laat voor nationale strategische keuzes in lijn met de aanbestedingsrichtlijn).

Het kabinet onderkent het strategisch belang van een sterke en technologisch leidende Europese scheepsbouwsector, mede in het licht van de huidige geopolitieke ontwikkelingen. Tegen deze achtergrond kijkt het kabinet in beginsel positief naar het voornemen van de Commissie om de noodzaak en mogelijke opties voor een sectorspecifiek handelsinstrument te onderzoeken. Daarbij is een zorgvuldig onderzoek en onderbouwing noodzakelijk en dienen de opties in lijn te zijn met internationale verplichtingen, waaronder die onder WTO en bestaande EU-handelsakkoorden. Daarbij dient in het bijzonder aandacht te worden besteed aan de effecten op de gehele maritieme waardeketen en op Europese bedrijven die opereren in mondiale toeleveringsketens. Gezien de specifieke kenmerken van de scheepsbouwmarkt – waaronder lange doorlooptijden, maatwerkprojecten en complexe internationale ketens – is het van belang dat eventuele maatregelen proportioneel en doelgericht zijn, en van tijdelijke aard. Deze maatregelen zouden ook vooral een stimulerend karakter moeten hebben in plaats van een gebiedend karakter. Parallel hieraan acht het kabinet het versterken van het Europese vestigingsklimaat en interne markt, de innovatiekracht van de sector en de ontwikkeling van de werf van de toekomst essentieel voor het sneller, goedkoper, slimmer, duurzamer met minder mensen en minder afhankelijkheden bouwen van strategische schepen in Europa. Daarom omarmt het kabinet het aangekondigde koploperproject *Shipyard of the future* waar het kabinet haar nationale koploperproject op wil laten aansluiten.

Verder vraagt het kabinet zich af wat de Commissie gaat doen om het speelveld binnen Europa te versterken, waarbij nadrukkelijk rekening wordt gehouden met de belangen van de kleinere lidstaten. Het kabinet zal ook vragen of de Commissie een rol kan spelen om lidstaten te faciliteren in het benutten van de ruimte binnen de Europese regelgeving.

Het kabinet verwelkomt daarnaast de ambitie van de Commissie om het Verdrag van Hong Kong beter te harmoniseren met de Scheepsrecyclingverordening. Daarbij is de verwachting dat de Commissie vasthoudt aan de pragmatische invulling zoals die in de EU is vastgelegd in de Scheepsrecyclingverordening in samenhang met de Verordening Overbrenging

van Afvalstoffen. Tot slot is het kabinet benieuwd op welke wijze de Commissie zich gaat inzetten voor het behoud van strategische dokcapaciteit in Europa. Hieraan wordt weinig aandacht besteed in de strategie, maar dit is wel essentieel voor verduurzaming en de gegarandeerde inzet van strategische schepen.

Het kabinet is positief over het voortzetten van de *state aid guidelines* om EU-vlaggen aantrekkelijker te maken. Daarnaast steunt het kabinet dat de Commissie zal bezien hoe de monitoring, rapportage en verificatie onder het EU ETS en *FuelEU Maritime* waar mogelijk kunnen worden vereenvoudigd. Het kabinet ondersteunt het doel van effectieve mondiale klimaatmaatregelen via IMO en de expliciete steun voor het aannemen van het IMO Net Zero Framework. Het kabinet onderschrijft dat de invloed van de EU als geheel geïntensiveerd moet worden binnen de IMO. Hoe wetgeving over bilaterale maritieme handelsovereenkomsten hierbij tot uitdrukking zal komen, zal het kabinet aan de Commissie vragen.
Tot slot verwelkomt het kabinet een nieuw actieplan voor de binnenvaart als vervolg op het NAIADES III-actieplan, mits gebaseerd op een grondige evaluatie van de resultaten van het huidige actieplan.

Met betrekking tot pijler drie, *Secure and Protect*, staat het kabinet positief tegenover de oproep tot het versterken van Europese marinebouwcapaciteiten. Nederland heeft een sterke maritieme maakindustrie, inclusief marinebouw en onbemenste systemen, en zal zich inzetten om deze goed te positioneren binnen de genoemde EU-initiatieven. Het kabinet onderschrijft de inzet op de bescherming van kritieke infrastructuur op zee, ook gelet op initiatieven als Programma Bescherming Noordzee Infrastructuur. Het kabinet kijkt met interesse naar de oproep om gebruik te maken van EDIP-mechanismes en is geïnteresseerd in het onderzoeken van opties om een EDPCI op te zetten gericht op *Maritime Domain Awareness.* Het kabinet steunt de link naar het militaire mobiliteitspakket en onderstreept de noodzaak om *capabilities*, waaronder (maritiem) dual-use transport, te stimuleren. Het kabinet verwelkomt het voorstel voor een *dual-use ferry construction support mechanism.* Nederland kan met een sterke maritieme maakindustrie profiteren van het aanjagen van investeringen in de ontwikkeling van dual-use veerboten.

Met betrekking tot pijler vier, *Access to Innovation*, onderschrijft het kabinet de doelstelling van de Commissie om het innovatievermogen van de Europese maritieme sector te vergroten. Het verfijnen van de methodologie van het benutten van windenergie voor voortstuwing en het aanpakken van lacunes in de regelgeving op EU- en IMO-niveau krijgen steun van het kabinet, evenals de inzet voor een robuust beleidskader ten aanzien van maritieme nucleaire toepassingen (nucleaire schepen en het gebruik van nucleaire energie op schepen zonder voortstuwing), mits er geen lacunes ontstaan tussen de EU-regelgeving en de IMO- en IAEA-regelgeving die momenteel in ontwikkeling is. De EU-regelgeving moet ingaan op de wederzijdse acceptatie van in de EU vergunde reactoren door de EU, nucleaire corridors binnen de EU en de mogelijkheid om op basis daarvan afspraken te maken met derde landen, zodat EU-gevlagde nucleaire schepen hun havens mogen aandoen en, tot slot, drijvende kerncentrales (zonder voortstuwing) (FNPP) die eventueel binnen de Unie gesleept kunnen worden, naar analogie met drijvende productie- en opslag- en overslaginstallatie voor olie (FPSO's). Hierbij moet worden ingezet op mondiale regelgeving in de IMO en de IAEA. Dit sluit naadloos aan bij de koploperprojecten Nucleaire voortstuwing en robotisering wind op zee uit de nationale sectoragenda.

Het kabinet is het eens met de gerichte wijziging van de NRMM-verordening inzake emissiegrenswaarden voor onder meer

binnenvaartschepen, om waterstof toe te staan als referentiebrandstof voor motoren. Het kabinet ziet hierbij ook graag een wijziging om tevens methanol als referentiebrandstof toe te staan. Het voorstel van de Commissie om op EU-niveau te streven naar een regelgevend en technisch kader voor onbemande scheepvaartoplossingen krijgt geen steun van het kabinet. Wel is er steun voor EU-richtsnoeren en beste praktijken voor aangewezen tests en proeven op zee zolang er geen dwingende regelgeving komt. Het regelgevende en technische kader voor *Maritime Autonomous Surface Ships* (MASS) zoals deze is ontwikkeld door IMO wordt als afdoende gezien. Hiermee wordt het gelijke speelveld geborgd.
Het kabinet spreekt steun uit voor de voorziene inzet onder het Horizon Europe programma waarin wordt voortgebouwd op het ZEWT-partnerschap. Het kabinet verwelkomt de *EU Ocean R&I Strategy* en *European Strategy on Research and Technology Infrastructures*. Een aandachtspunt hierbij is of er ook financiële middelen voor worden vrijgemaakt. Tot slot verwelkomt het kabinet het Europese initiatief voor oceaanobservatie *OceanEye*, maar het definitieve oordeel hangt af van de invulling van dit initiatief, die op dit moment nog onbekend is.

Met betrekking tot pijler vijf, *access to finance and investment*, verwelkomt het kabinet de door de Commissie aangekondigde steun voor vernieuwing en decarbonisatie in de maritieme sector via het EU-financieringsinstrument CEF. De inzet van het kabinet is gericht op internationale afspraken over maatregelen voor normeren en beprijzen. Aanvullend zijn en worden er nationaal instrumenten ontwikkeld om de zeevaart- en binnenvaartsector te ondersteunen bij de energietransitie. Zo heeft Nederland vanuit het Klimaatfonds en het Nationaal Groeifonds middelen beschikbaar gesteld voor de ontwikkeling, demonstratie en opschaling van duurzame, alternatieve aandrijflijnen aan boord van schepen. Deze ondersteuning heeft een aanjagende werking voor de opschaling van duurzame energiedragers.

Het kabinet zal het voorstel voor een EU-mechanisme om reders te ondersteunen middels ETS-rechten beoordelen in het kader van de herziening van de ETS-richtlijn die later dit jaar volgt. Het kabinet steunt de herziening van de criteria van de EU-taxonomie voor duurzame financiering om beter aan te sluiten bij de specifieke behoeften, technologische realiteit en klimaattransitie van de sector. Tot slot is nog onduidelijk welke rol de Commissie wil spelen bij het toegankelijker maken van financiering voor reders en scheepsbouwers, met name ten aanzien van werkkapitaal en garantielijnen.

Tot slot, met betrekking tot pijler zes, *Access to skills and quality jobs*, verwelkomt het kabinet de steun van de Commissie voor het in kaart brengen van vaardigheidstekorten en totstandkoming van omscholings- en bijscholingsprogramma's. Het kabinet zet zich actief in om de ontwikkeling van zeevarenden aan te laten sluiten bij de technologische veranderingen in de sector, zoals digitalisering, automatisering en gebruik van alternatieve brandstoffen. Om maritieme loopbanen aantrekkelijk te maken en mobiliteit in de sector te vergroten, verwelkomt het kabinet dat de Commissie maritieme opleidingen in de EU in kaart zal brengen.

Ten aanzien van de governance steunt het kabinet de oprichting van een *High-Level Maritime Industry & Ports Board* en ziet het daarbij ook een rol voor Nederland. Het kabinet denkt graag mee over de nadere uitwerking en acht het van belang dat lidstaten hierbij nauw worden betrokken.

c) Eerste inschatting van krachtenveld

Op het moment van schrijven hebben lidstaten formeel nog geen posities ingenomen. Wel is de meerderheid van lidstaten vooralsnog overwegend positief over de strategie. Zij geven aan de inspanningen van de Commissie te verwelkomen om de concurrentiekracht en veerkracht in de maritieme sector te versterken, onder meer via vereenvoudiging en harmonisering van administratieve lasten, het aantrekkelijker maken van EU-vlaggen, het verbeteren van het veiligheidsniveau van scheepvaart, het versnellen van decarbonisatie, het bevorderen van scheepsrecycling en het laten aansluiten van vaardigheden op technologische ontwikkelingen. Tegelijkertijd vragen meerdere lidstaten aandacht voor de verdere uitwerking van een aantal zaken, waaronder dual-use ferry's, herziening en oormerken van ETS-middelen, benoeming van het IMO *Net-Zero Framework* (NZF), afstemming tussen EU ETS en *FuelEU Maritime*, het complexe financieringslandschap en het uitstellen van een regelgevend kader voor autonome schepen. Over de algemene positie van het Europees Parlement is nog niets bekend. De fractie van Renew Europe in het Europees Parlement heeft op 3 maart 2026 een *position paper* uitgebracht over de positie van havens en de maritieme industrie.[7] Deze positie sluit aan op het standpunt van het kabinet zoals neergelegd in dit BNC-fiche.

4. Grondhouding ten aanzien van bevoegdheid, subsidiariteit, proportionaliteit, financiële gevolgen en gevolgen voor regeldruk, concurrentiekracht en geopolitieke aspecten

a) Bevoegdheid
De grondhouding van het kabinet over de bevoegdheid is positief. De mededeling heeft betrekking op vervoer, interne markt, milieu, veiligheid, energie en industrie. Op het terrein van de interne markt, veiligheid, milieu, vervoer en energie is sprake van een gedeelde bevoegdheid tussen de EU en de lidstaten (artikel 4, lid 2, sub a, sub e, sub g, sub i en sub j van het VWEU). Op het terrein van industrie is sprake van een ondersteunende, coördinerende of aanvullende bevoegdheid (artikel 6, sub b, VWEU).

b) Subsidiariteit

De grondhouding van het kabinet over de subsidiariteit is positief, met een kanttekening. De mededeling heeft tot doel de concurrentiekracht van de sector te consolideren en te versterken, met name in hoogwaardige marktsegmenten waar Europa momenteel een technologische voorsprong heeft. Daarnaast richt zij zich op het behouden en versterken van een strategische capaciteit in Europa, gezien het strategische belang van de sector voor de Europese (economische) veiligheid, bescherming van kritieke energie- en digitale infrastructuur op zee, autonomie, weerbaarheid, verdienvermogen en decarbonisatie. Gezien de geopolitieke uitdagingen en het grensoverschrijdende karakter van de maritieme sector kan dit onvoldoende door de lidstaten op centraal, regionaal of lokaal niveau worden verwezenlijkt. Daarom is een EU-aanpak nodig. Door de maatregelen op de genoemde onderwerpen op Europees niveau in te richten wordt het gelijk speelveld op het gebied van de maritieme maakindustrie en scheepvaart gewaarborgd. Om die reden is optreden op het niveau van de EU gerechtvaardigd. De kanttekening betreft het voorstel van de Commissie om op EU niveau te streven naar een regelgevend en technisch kader voor onbemande scheepvaartoplossingen. Het voorstel van de Commissie om op EU-niveau te streven naar

[7] RE Position Paper European Ports.pdf | Ontwikkeld door Box

een regelgevend en technisch kader voor onbemande scheepvaartoplossingen krijgt geen steun van het kabinet. Het regelgevende en technische kader voor *Maritime Autonomous Surface Ships* (MASS) zoals deze is ontwikkeld door IMO wordt als afdoende gezien. Daarom is EU optreden t.a.v. dit deel van de mededeling niet gerechtvaardigd. Bij de onderhandelingen over het voorstel en de beoordeling van voortvloeiende handelingen van de Commissie zal het kabinet erop toezien dat de subsidiariteit voldoende gewaarborgd wordt.

c) Proportionaliteit

De grondhouding van het kabinet is positief. De mededeling heeft tot doel de concurrentiekracht van de sector te consolideren en te versterken, met name in hoogwaardige marktsegmenten waar Europa momenteel een technologische voorsprong heeft. Daarnaast richt zij zich op het behouden en versterken van een strategische capaciteit in Europa, gezien het strategische belang van de sector voor de Europese (economische) veiligheid, bescherming van kritieke energie- en digitale infrastructuur op zee, autonomie, weerbaarheid, verdienvermogen en decarbonisatie. Het voorgestelde optreden is geschikt om deze doelstelling te bereiken, omdat de strategie met voorstellen komt om zowel het concurrentievermogen van de Unie als een strategische capaciteit te versterken bijvoorbeeld door samenwerking in de unie te verbeteren in een alliantie, pijplijn van aanbestedingen, te onderzoeken of niet-prijscriteria meegenomen dienen te worden in aanbestedingen en te onderzoeken of er sprake is van marktverstoring vanuit derde landen. Bovendien gaat het voorgestelde optreden niet verder dan noodzakelijk, omdat de mededeling voornamelijk richtinggevend van aard is en de concrete uitwerking van maatregelen in latere voorstellen plaatsvindt, waarbij voldoende ruimte blijft voor nationale afwegingen.

d) Financiële gevolgen

Via InvestEU, een investeringsprogramma om publieke middelen te gebruiken als garantie voor risicovollere investeringen, verwacht de Commissie tegen 2027 circa € 1 tot € 1,5 miljard aan investeringen in de maritieme sector te mobiliseren. Daarvan zal ongeveer een derde in de periode 2026–2027 tot stand komen, onder meer voor vlootvernieuwing en het retrofitten van schepen in verschillende ontwikkelingsfasen. Onder *Horizon Europe* zal de Commissie tot en met 2027 nog € 184,5 miljoen toewijzen voor de financiering van onderzoeks- en innovatieactiviteiten op het gebied van maritiem transport. Voor maritiem defensieonderzoek en -innovatie zal € 130 miljoen beschikbaar zijn via oproepen binnen het *European Defence Fund*, onder meer voor geavanceerde semi-autonome oppervlaktevaartuigen en de bescherming van infrastructuur op de zeebodem. Om bij te dragen aan decarbonisatie van de maritieme sector, moedigt de Commissie de lidstaten aan om een deel van de ETS-opbrengsten toe te wijzen aan investeringen in klimaatregelingen. De Commissie heeft via het *Innovation Fund* tot 2030 circa 20 miljoen ETS-emissierechten (ongeveer € 1,5 miljard) toegezegd voor innovatie en emissiereductie in de maritieme sector, waaronder havens en scheepsbouw. Het kabinet is van mening dat de benodigde EU-middelen gevonden dienen te worden binnen de in de Raad afgesproken financiële kaders van de EU-begroting 2021–2027 en dat deze moeten passen bij een prudente ontwikkeling van de jaarbegroting. Het kabinet wil niet vooruitlopen op de integrale afweging van middelen na 2027. Het kabinet zal de Commissie vragen om verduidelijking over de financiële gevolgen van de toekomstige voorstellen.

e) Gevolgen voor regeldruk, concurrentiekracht en geopolitieke aspecten

Het voorstel zelf legt geen bindende verplichtingen op aan bedrijven en leidt daarom niet onmiddellijk tot additionele administratieve verplichtingen. Tegelijk bevat de strategie duidelijke elementen die juist op vermindering van regeldruk zijn gericht. Dat geldt met name voor het voornemen om het monitoring-, rapportage- en verificatiekader (MRV) van EU ETS en *FuelEU Maritime* te stroomlijnen, en voor het volledig implementeren van de *European Maritime Single Window environment* (EMSWe). Als dit goed wordt vormgegeven, kan dit dubbelingen in rapportageverplichtingen verminderen, de gegevensaanlevering uniformeren en administratieve handelingen bij havenaanlopen beperken. Ook de aangekondigde inzet op vereenvoudiging van procedures en betere toegang tot EU-financiering kan lasten verlagen, met name voor bedrijven die nu veel uitvoeringslasten ervaren bij subsidie- en financieringsaanvragen. Daar staat tegenover dat meerdere aangekondigde maatregelen mogelijk juist tot extra administratieve lasten voor bedrijven kunnen gaan leiden (bijv. de herziening van de aanbestedingsrichtlijn of een mogelijk sectorspecifiek handelsinstrument of aanpassingen van het handelsinstrumentarium). Dit zal moeten blijken uit de uiteindelijke voorstellen.

Het voorstel zet in op het versterken van het Europese concurrentievermogen door in te zetten op strategische waardeketens, innovatie, digitalisering, verduurzaming en betere toegang tot financiering. Dit biedt marktkansen voor Europese bedrijven, met name in hoogwaardige maritieme segmenten waarin Europa sterk is, zoals gespecialiseerde scheepsbouw, offshore, onderhoud, dual-use toepassingen en schone voortstuwingstechnologie. Ook kunnen een sterkere publiek-private samenwerking, gerichte EU-financiering en een gecoördineerde aanbestedingspijplijn bijdragen aan meer schaal, investeringszekerheid en een sterker Europees maritiem ecosysteem. Tegelijk hangt het uiteindelijke effect af van de concrete uitwerking van aangekondigde maatregelen, zoals niet-prijscriteria in aanbestedingen en een mogelijk sectorspecifiek handelsinstrument. Het kabinet acht het van belang dat deze maatregelen bijdragen aan een eerlijker internationaal speelveld en het Europese verdienvermogen versterken, zonder onnodige lasten voor bedrijven te veroorzaken.

De mededeling heeft duidelijke geopolitieke relevantie en draagt bij aan het versterken van de open strategische autonomie en weerbaarheid van de Europese Unie en Nederland, onder meer door het verminderen van ongewenste afhankelijkheden van derde landen op het gebied van scheepsbouw, militaire mobiliteit, maritieme technologie en financiering, en door het borgen van kritieke maritieme capaciteit en kennis. Het is nog moeilijk in te schatten of de aangekondigde maatregelen gevolgen kunnen hebben voor spelers in derde landen. Hierbij zal het kabinet altijd aangeven dat het van belang is dat maatregelen proportioneel blijven en in lijn zijn met internationale verplichtingen. Tegelijk versterkt de strategie het mondiale optreden onder meer door een grotere rol in de IMO en het mede vormgeven van mondiale normen op het gebied van veiligheid, verduurzaming en technologie. De strategie raakt daarmee bredere geopolitieke belangen, waaronder duurzaamheid en economische veiligheid en draagt bij aan het vermogen van de EU om als geopolitieke speler haar publieke belangen te borgen in een sterk concurrerende internationale context.