

Brussel, 5 maart 2026
(OR. en)

6926/26

MAR 27
TRANS 112
JAI 300

BEGELEIDENDE NOTA

van:	de secretaris-generaal van de Europese Commissie, ondertekend door mevrouw Martine DEPREZ, directeur
ingekomen:	4 maart 2026
aan:	mevrouw Thérèse BLANCHET, secretaris-generaal van de Raad van de Europese Unie

Betreft:	MEDEDELING VAN DE COMMISSIE AAN HET EUROPEES PARLEMENT, DE RAAD, HET EUROPEES ECONOMISCH EN SOCIAAL COMITÉ EN HET COMITÉ VAN DE REGIO'S EU-havenstrategie
----------	---

De delegaties vinden hierbij document COM(2026) 112 final.

Bijlage: COM(2026) 112 final



EUROPESE
COMMISSIE

Brussel, 4.3.2026
COM(2026) 112 final

**MEDEDELING VAN DE COMMISSIE AAN HET EUROPEES PARLEMENT, DE
RAAD, HET EUROPEES ECONOMISCH EN SOCIAAL COMITÉ EN HET COMITÉ
VAN DE REGIO'S**

EU-havenstrategie

{SWD(2026) 81 final}

1. INLEIDING

Al duizenden jaren lang zijn havens een ontmoetingsplaats voor mensen, goederen en ideeën. De enorme bedrijvigheid rond havens heeft geleid tot het ontstaan van de havensteden zoals wij die vandaag kennen, en de reikwijdte van havens heeft zich verder uitgebreid, waardoor regionale en mondiale handel mogelijk werd. Tegenwoordig zijn de **industriële kracht en uitvoercapaciteit van de EU afhankelijk van haar vermogen om nauw verbonden te zijn met de mondiale handelsstromen**. Havens vormen essentiële schakels tussen de Europese economie en internationale markten. Daarnaast zijn havens **van levensbelang voor eilanden, kustgebieden en ultraperifere gebieden, en dus moeten we het bestaan ervan verzekeren**.

Geopolitiek is nauw verweven met onze toeleveringsketens, en onze havens zijn van cruciaal belang voor de **Europese autonomie op het gebied van veiligheid en strategie**. Havens moeten hun capaciteit uitbreiden, koolstofarm worden, digitaliseren en de veiligheid versterken, en dat allemaal tegelijkertijd en op grote schaal. **Ze hebben het vermogen om nieuwe industrieën, schone energie en innovatieclusters aan te trekken, en spelen nu al een cruciale rol in de energievoorziening, defensie en blauwe economie van de EU**.

De transformatie biedt kansen voor havens en de EU-economie. Tegelijkertijd krijgen havens echter te maken met nieuwe kwetsbaarheden en verantwoordelijkheden — van het bestrijden van georganiseerde criminele netwerken, cyber- en dronedreigingen tot het aanpakken van bezorgdheden over buitenlandse eigendom en toenemende concurrentie uit derde landen. Naarmate wereldmachten strijden om hun invloedssfeer uit te breiden of te beschermen, dreigen havens een strijdtoneel te worden. We moeten de rol van havens als concurrerende handelsknooppunten versterken en ze ondersteunen als kritieke infrastructuur voor de economische veiligheid van de EU en als openbaredienstverleners voor de veerkracht van onze samenleving.

De havens in de EU verwerken jaarlijks meer dan 3,4 miljard ton of 74 % van de goederen die Europa binnenkomen of verlaten, en ongeveer 395 miljoen passagiers¹. De EU is goed voor bijna 3 miljoen havenaanlopen per jaar, wat neerkomt op 23 % van alle havenaanlopen wereldwijd. In 2022 bedroeg de economische impact van havens ongeveer 90 miljard EUR aan omzet en waren ze goed voor ongeveer 423 000 directe banen². Het trans-Europees vervoersnetwerk is gebaseerd op 283 zeehavens, 223 binnenhavens en 44 gemengde havens. Kleine en middelgrote havens bieden belangrijke diensten in ultraperifere gebieden, afgelegen gebieden, eilanden en zeer gespecialiseerde markten. Tot de havenactoren behoren havenautoriteiten, terminalexploitanten, exploitanten van sleepboten, zeeloodsen, en bunker- en havenontvangstfaciliteiten, die diensten verlenen aan logistieke en scheepvaart bedrijven en andere belanghebbenden.

In een breed raadplegingsproces³ hebben het bedrijfsleven, de lidstaten en andere belanghebbenden bevestigd dat het noodzakelijk is om het concurrentievermogen te versterken, havens een grotere rol in de energietransitie te geven, de koolstofuitstoot te verminderen, de veiligheid en veerkracht te verbeteren, toegang tot financiering te krijgen en havens veiliger en beter beveiligd te maken als werkplek. De diversiteit van havens, wat

¹ https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Maritime_transport_of_goods_-_annual_data.

² <https://data.europa.eu/doi/10.2771/2333701>.

³ https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/14659-EU-Ports-Strategy_nl.

omvang, locatie, bediende marktsegmenten, bestuursmodellen en belanghebbenden betreft, vereist een brede en flexibele aanpak.

Voortbouwend op het havenbeleid van 2013 **treedt de EU nu in actie** om een kader te bieden voor de toekomst van de Europese havens. De EU-havenstrategie omvat zowel lopende als nieuwe initiatieven, vereenvoudiging en richtsnoeren voor de uitvoering van de geldende wetgeving⁴.

EU-havenstrategie: vijf pijlers



2. CONCURRENTIEVERMOGEN, INNOVATIE EN DIGITALISERING VERSTERKEN

2.1. *Concurrerend blijven op een globale markt*

Met deze strategie worden EU-havens ondersteund bij het behouden en versterken van hun concurrentievermogen. De strategie is gericht op innovatie en digitalisering, verbeterde verbindingen met het achterland, gemeenschappelijke EU-financieringsprioriteiten, vereenvoudiging van de regelgeving en de ontwikkeling van nieuwe zakelijke kansen.

De maritieme handel is per definitie mondiaal. EU-havens concurreren en werken daarom samen met havens wereldwijd, waardoor deze onderlinge relaties complex en veelzijdig zijn. EU-havens en -ondernemingen werken samen met havens in derde landen op gebieden zoals schone energie en alternatieve brandstoffen, en investeren in het buitenland als onderdeel van wereldwijde logistieke ketens. Deze activiteiten worden ondersteund door verschillende internationale en EU-initiatieven.

Het concurrentievermogen van havens wordt beïnvloed door factoren in verband met kosten (waaronder energie, arbeid en door de overheid gesteunde investeringen) en factoren die geen verband houden met kosten (met name toepasselijke normen en wetgeving). Ongelijke rechtskaders (voor ecologische, sociale en andere aspecten) en agressieve investeringsstrategieën vormen belangrijke aandachtspunten voor een gelijk speelveld. De

⁴ In de EU-havenstrategie wordt aandacht besteed aan de vervoersaspecten van zee- en binnenhavens. Andere sectoren van de blauwe economie, met name toerisme, visserij en jachthavens, vallen onder het Europees oceaanpact, de EU-strategie voor duurzaam toerisme en de Europese strategieën voor de ultraperifere gebieden, kustgebieden en eilanden.

Commissie bereidt zich voor op de actualisering van het EU-emissiehandelssysteem in het derde kwartaal van 2026, gevolgd door de geplande herziening van de FuelEU Zeevaartverordening. Deze actualisering zal onder meer betrekking hebben op mogelijke uitvoeringsproblemen die van invloed zijn op het concurrentievermogen van Europese havens, met name het risico van verkeersomleiding naar overslaghavens buiten de EU.

Naast de prijsstelling blijven de kwaliteit van de dienstverlening en efficiënte verbindingen met het achterland belangrijke factoren voor het concurrentievermogen van havens. De EU biedt de sector ook ondersteuning door financieringsprioriteiten vast te stellen (zie bijlage 1). De Unie ondersteunt via haar programma's investeringen die de duurzaamheid, het concurrentievermogen, de connectiviteit en de veerkracht versterken⁵. In de industriële maritieme strategie van de EU worden aanvullende maatregelen met betrekking tot maritieme productie en scheepvaart overwogen.

In bepaalde gevallen verstrekt de EU ook financiering voor havens in kandidaat-lidstaten en voor havenprojecten in derde landen op verschillende gebieden. Met deze strategie stelt de Commissie duidelijke beginselen vast (bijlage 1) die de basis zullen vormen voor het **prioriteren van wederzijds voordelige initiatieven in de havens van derde landen**. De Commissie, de EDEO, de financiële instellingen van de EU en de lidstaten moeten deze beginselen toepassen in hun initiatieven en de coördinatie en informatie-uitwisseling verbeteren, overeenkomstig de EU-mededingingsregels.

De toegang tot havens van derde landen moet op eerlijke en niet-discriminerende voorwaarden voor exploitanten uit de EU en partnerlanden gebaseerd zijn, waarbij de EU met name zal overwegen of zij buitenlandse markttoegang zal blijven verlenen in gevoelige sectoren, zoals havendiensten, waar EU-exploitanten geen vergelijkbare toegang krijgen in een derde land. De **Commissie zal de beginselen van deze strategie toepassen bij onderhandelingen over internationale overeenkomsten en samenwerkingskaders**. Zij zal blijven streven naar markttoegang in onderhandelingen over vrijhandelsovereenkomsten en, **samen met de Europese Dienst voor extern optreden (EDEO), met derde landen in gesprek gaan om eerlijke investeringsvoorwaarden en toegang voor EU-bedrijven tot haveninfrastructuur en -activiteiten te bevorderen**. Bieders uit landen die EU-exploitanten uitsluiten of uit landen waarmee de EU geen overeenkomsten heeft gesloten die eerlijke en niet-discriminerende toegang garanderen, mogen geen onbeperkte toegang krijgen tot havenconcessies en overheidsopdrachten in de EU.

Ten slotte **moeten de lidstaten en hun normalisatie-instellingen een leidende rol spelen bij het vaststellen van mondiale technische normen in relevante internationale fora**, waaronder de ISO. De **Commissie zal deze inspanningen ondersteunen via een nieuwe**

⁵ De Commissie biedt ondersteuning via de Global Gateway-strategie en de "Clean Energy Ministerial"-initiatieven, zoals de "Global Gateway Green Shipping Corridors and Hubs" (GGGSCH) en de economische corridor India–Midden-Oosten–Europa (IMEC), of projecten zoals "Future-Ready Shipping in Africa", alsook mogelijke nieuwe initiatieven in het kader van het pact voor het Middellandse Zeegebied. De strategische aanpak van de EU ten aanzien van het Zwarte Zeegebied zal de samenwerking met derde landen en multilaterale organisaties en financiële instellingen versterken, waarbij het concurrentievermogen van de EU behouden blijft.

werkstroom inzake innovatieve havens en terminals in het kader van het forum op hoog niveau over Europese normalisatie⁶.

2.2. De economische veiligheid van EU-havens waarborgen

Als wereldleiders op het gebied van zeevervoer en logistieke ketens trekken Europese havens investeringen aan. Investerings zijn welkom en noodzakelijk maar kunnen, afhankelijk van de bron, veiligheidsrisico's met zich meebrengen. Buitenlandse eigendom van of invloed op strategische havenactiva kan terechte vragen oproepen over de afstemming op de economische veiligheidsbelangen van de EU op de lange termijn, met name wanneer er sprake is van door een staat gesteunde actoren. De Commissie heeft door middel van verschillende horizontale instrumenten⁷ al maatregelen genomen tegen buitenlandse beïnvloeding en economische veiligheid om ervoor te zorgen dat ondernemingen die buitenlandse staatssteun ontvangen, geen oneerlijke concurrentievoordelen behalen op de interne markt van de EU.

In de gezamenlijke mededeling over versterking van de economische veiligheid van de EU⁸ wordt opgeroepen tot assertiever EU-optreden om de eigendom van, de zeggenschap over en de exploitatie van kritieke infrastructuur door risicovolle entiteiten te beperken. Dit kan het risico van technologische lock-in of afhankelijkheid van (risicovolle) leveranciers verminderen. Het kan ook voorkomen dat risicovolle entiteiten toegang tot door de EU gefinancierde initiatieven krijgen en het kan de ontwikkeling van betrouwbare leveranciers van kritieke subcomponenten ondersteunen.

Om ervoor te zorgen dat de regels consequent worden toegepast, **zal de Commissie richtsnoeren voor de lidstaten opstellen voor het beoordelen van buitenlandse investeringen overeenkomstig de internationale verbintenissen van de EU**. Deze zullen op een systematische aanpak zijn gebaseerd waarbij alle betrokken havenexploitanten worden ingeschakeld, afhankelijk van hun rol in kritieke toeleveringsketens en met name voor havens die onder de vereisten van de verordening inzake militaire mobiliteit vallen. Er zouden met name drempels en criteria worden vastgesteld voor buitenlandse invloed, zoals invloed op strategische beslissingen, controle over activiteiten en afhankelijkheid van risicovolle leveranciers van uitrusting. Daarna volgt een **kader voor het in kaart brengen en monitoren van buitenlandse investeringen in EU-havens**, overeenkomstig de verordening screening BDI en de mededeling over de economische veiligheid van de EU.

Vanuit defensieoogpunt moeten de lidstaten, overeenkomstig het voorstel voor een verordening inzake militaire mobiliteit⁹, **de risico's die zijn verbonden aan buitenlandse eigendom van en zeggenschap over strategische haveninfrastructuur voor tweërlei gebruik en de daarmee verband houdende activiteiten voorkomen, beperken en aanpakken**. De betrokken havens moeten grondig door de lidstaten worden beoordeeld om de risico's van buitenlandse eigendom, operationele controle en uitrusting van risicovolle leveranciers te beperken. Bovendien moeten de lidstaten kaders vaststellen voor tijdige toegang tot kritieke

⁶ https://single-market-economy.ec.europa.eu/single-market/goods/european-standards/standardisation-policy_en.

⁷ Met inbegrip van de verordening inzake de screening van buitenlandse directe investeringen, de verordening buitenlandse subsidies, de richtlijn betreffende de weerbaarheid van kritieke entiteiten en de NIS 2-richtlijn, die ook cyberbeveiligingsaspecten omvat.

⁸ JOIN(2025) 977.

⁹ COM(2025) 847 final.

vervoersmiddelen, waaronder havens, wanneer alternatieve maatregelen, zoals contracting, niet binnen de vereiste termijn kunnen worden genomen. **De lidstaten moeten ervoor zorgen dat het mogelijk is om op grond van het nationale recht tijdelijk publieke controle of publiek gebruiksrecht te verkrijgen over strategische infrastructuur, activa of uitrusting voor tweërlei gebruik.** De Commissie wijst op het belang van een snelle aanneming van het voorstel voor een verordening inzake militaire mobiliteit en roept de lidstaten op om ervoor te zorgen dat de nodige maatregelen volledig en snel worden uitgevoerd.

2.3. *Innovatie in de havens van de EU bevorderen*

Innovatie heeft geleid tot efficiëntieverbeteringen en een groter concurrentievermogen in de hele havensector. Een breder gebruik van opkomende technologieën zoals artificiële intelligentie, in combinatie met de vraag naar innovatieve oplossingen voor de huidige uitdagingen (duurzaamheid, energie-efficiëntie, veiligheid en beveiliging), opent de deur naar meer innovatieve Europese oplossingen in havens. Ondanks belangrijk EU-onderzoek en O&I-financiering op de lange termijn worden Europese innovatieve oplossingen echter niet op grotere schaal op de markt geïntroduceerd. Om te garanderen dat de toepassing na de proeffase wordt voortgezet, zal de **Commissie in toekomstige Horizon Europa-initiatieven meer nadruk leggen op deze doelstelling, onder meer in het kader van het vlaggenschipprogramma “Havens van de toekomst”¹⁰ ter waarde van 21 miljoen EUR en in komende oproepen in het kader van Horizon Europa.**

Ter ondersteuning van deze doelstelling zal de Commissie **het technologisch leiderschap van de Unie versterken op het gebied van het gebruik van alternatieve brandstoffen, elektrificatie, ontwerp, aanpassing van uitrusting, energie-efficiëntie en digitalisering, en zal ze ook energieomzettingssystemen, circulariteit en digitale oplossingen opnemen. De Commissie streeft naar versterking van de publiek-private samenwerking in het kader van het Horizon Europa-kaderprogramma 2028-2034 op prioritaire gebieden, op basis van een portefeuillebenadering. Op het gebied van vervoer over water zal worden voortgebouwd op de resultaten van het huidige gezamenlijk geprogrammeerde partnerschap voor emissievrije scheepvaart (Zero Emission Waterborne Transport Partnership (ZEW)), met het oog op versterking en uitbreiding van de EU-maatregelen op dit gebied, om synergieën en schaalvoordelen te bevorderen tussen decarbonisatie, digitalisering, automatisering en circulariteit in het bredere aan het water gelegen ecosysteem.**

Via speciale workshops en technische ondersteuning kan BlueInvest¹¹ helpen bij het testen van nieuwe technologieën, marktvalidatie, technische ondersteuning en het aantrekken van financiering en marktacceptatie, met name voor kleine en middelgrote havens. Daarnaast zal de nieuwe “kennis- en innovatiegemeenschap” op het gebied van water-, mariene en maritieme sectoren en ecosystemen, in het kader van het Europees Instituut voor innovatie en technologie (EIT), havens integreren in de “innovatiekennisdriehoek” tussen universiteiten, onderzoeksinstituten en bedrijven.

¹⁰ “Havens van de toekomst”, in het werkprogramma van Horizon Europa 2026-2027, bevordert replicatie in kleine en middelgrote havens. Het vlaggenschipprogramma “Strategisch plan voor energietechnologie” vermindert de risico’s van technologieën voor hernieuwbare brandstoffen. Horizon 2020 en Horizon Europa hebben in totaal 218 miljoen EUR ter beschikking gesteld ter ondersteuning van innovatie in havens.

¹¹ https://maritime-forum.ec.europa.eu/theme/investments/blueinvest_en.

Belanghebbenden uit de sector moeten **de toepassing en verspreiding van door de EU gefinancierd onderzoek ondersteunen, beste praktijken delen en partnerschappen en nieuwe bedrijfsmodellen ontwikkelen die verder gaan dan specifieke/lokale uitdagingen.** Ze moeten zich richten op de behoeften van de markt in het algemeen, met inbegrip van die van kleine en middelgrote havens. De lidstaten worden ook aangemoedigd **om plannings- en vergunningsprocedures te stroomlijnen om een snelle invoering van innovatie in havens mogelijk te maken.**

2.4. Efficiënte en digitale havenactiviteiten en logistieke ketens

Uit de stijging van de gemiddelde wachttijden in de grote EU-havens in 2024¹² bleek dat de maritieme connectiviteit in toenemende mate wordt beperkt door de productiviteit van terminals en verbindingen met het achterland, en niet alleen door de toegang tot zee¹³. Inefficiënte spoor- en binnenvaartverbindingen, in combinatie met grotere schepen en beperkte ruimte, belemmeren de activiteiten. Door deze verbindingen te versterken, kunnen de overslagtijden en -kosten worden verminderd en de toeleveringsketens worden verbeterd, en kan de handel binnen de EU en met partners, waaronder havens van de Middellandse Zee, worden ondersteund.

De Europese maritieme ruimte (EMS) vormt een essentieel onderdeel van het trans-Europees vervoersnetwerk. **In het komende EMS-werkplan zal de EMS-coördinator prioriteit geven aan de ontwikkeling van duurzame en groene hubs en verbindingen voor de korte vaart, en de samenwerking tussen havens bevorderen, met de nadruk op kleinere havens, de modernisering van maritieme infrastructuur en de integratie met het spoorvervoer en de binnenvaart.** Om de modal shift verder te ondersteunen, zal de Commissie **de regels inzake de toegang tot spoorwegfaciliteiten aanscherpen**¹⁴ en een **actieplan voor de binnenvaart voor de periode 2028-2034 voorstellen**, waarin ook aandacht zal worden besteed aan binnenhavens.

Dit moet worden aangevuld door de **lidstaten en belanghebbenden uit de sector, die meer prioriteit moeten geven aan de spoor- en binnenvaartverbindingen met het achterland**¹⁵. Het vermogen tot snelle aanpassing en reactie op de actuele uitdagingen is een essentieel onderdeel van het concurrentievermogen en daarom moeten **havenconcessies en leasecontracten voldoende flexibiliteit bieden.** De lidstaten worden aangemoedigd om **de plannings- en vergunningsprocedures te stroomlijnen, zodat extra gebieden voor havengebruik snel kunnen worden ontwikkeld**, waarbij het milieu en de volksgezondheid worden beschermd overeenkomstig de voorgestelde verordening voor het versnellen van milieueffectbeoordelingen¹⁶.

Met digitale toepassingen kunnen havenaanlopen worden geoptimaliseerd, doorlooptijden worden verbeterd en wachttijden worden verkort en kan het gebruik van middelen worden geoptimaliseerd, waarbij emissies worden verminderd en de veiligheid en beveiliging worden

¹² <https://www.beacon.com/resources/global-port-congestion-2024-year-in-review>.

¹³ Drewry, Ports & Terminals Insight, Q1 2025, 28.2.2025.

¹⁴ http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2017/2177/oj.

¹⁵ Overeenkomstig artikel 29 van Verordening (EU) 2024/1679 (verordening spoorweginfrastructuurcapaciteit), en met gebruikmaking van de raadplegingsbepalingen van de verordening inzake havendiensten.

¹⁶ COM(2025) 0391 final.

verbeterd. Digitale initiatieven van de EU¹⁷ zullen B2G-rapportage en douaneprocessen vereenvoudigen. Bovendien ondersteunt CEF Digital de invoering van 5G-technologieën in havens.

De uitwisseling van B2B-gegevens is gefragmenteerd en vaak gebonden aan eigen software. Verbetering van de integratie van systemen kan de zichtbaarheid van de toeleveringsketen vergroten zonder dat er gecentraliseerde platforms nodig zijn en zonder dat bestaande IT-investeringen in gevaar komen. De Commissie **zal EU-richtsnoeren vaststellen voor een efficiënte gegevensuitwisseling in de vervoersketen**, in combinatie met maatregelen van de lidstaten¹⁸.

2.5. Een goed functionerende interne markt en eerlijke concurrentie

Een goed functionerende interne markt biedt een concurrentievoordeel voor de Europese havens. Daarmee wordt ook de Europese strategische autonomie ondersteund en de werkgelegenheid in de havensector gewaarborgd. Het EU-havenbeleid van 2013¹⁹ was gericht op handel en de interne markt. Hoewel er vooruitgang wordt geboekt, brengen de inconsistentie in de uitvoering van de regels inzake de eengemaakte markt in de verschillende lidstaten, de veranderende structuren van de havenmarkt en de trage vergunningsprocedures de concurrentievoordelen van de EU in gevaar.

De Europese staatssteunregels bieden een kader voor de financiering van havens door de lidstaten en zorgen voor juridische duidelijkheid, transparantie en voorspelbaarheid. Dankzij de herziene regels inzake havens en maritieme verbindingen in het besluit betreffende diensten van algemeen economisch belang (DAEB) kunnen de lidstaten de kleinere havens van eilanden, kustgebieden en ultraperifere gebieden efficiënter ondersteunen²⁰. Havens moeten ook nieuwe uitdagingen aanpakken (beveiliging, cyberbeveiliging, digitalisering, militaire mobiliteit en omscholing van havenarbeiders voor nieuwe technologieën), waarbij de financiering van investeringen daartoe de concurrentie niet mag verstoren. De Commissie werkt momenteel aan een **herziening van Verordening (EU) nr. 651/2014 van de Commissie (“algemene groepsvrijstellingsverordening” – AGVV)**. In dat verband zal de Commissie, in voorkomend geval en mede in het licht van de resultaten van de openbare raadpleging, beoordelen **of een wijziging van de drempels noodzakelijk is en verdere richtsnoeren verstrekken**, met voorbeelden en interpretatieve verduidelijkingen van de AGVV-regels, onder meer voor investeringen in haveninfrastructuur. Met de nieuwe groepsvrijstellingsverordening vervoer, in combinatie met de komende richtsnoeren inzake vervoer over land en multimodaal vervoer, zal het gemakkelijker zijn om overheidssteun te verlenen aan multimodale vervoersfaciliteiten in zeehavens met spoor- of binnenvaartverbindingen, waardoor de verbindingen met het achterland worden verbeterd.

Concessie- en leaseovereenkomsten met haventerminalexploitanten spelen een cruciale rol bij het aantrekken van kapitaal en het stimuleren van het concurrentievermogen van Europese havens. Deze overeenkomsten bieden een kader voor langetermijninvesteringen, waardoor

¹⁷ Zoals het Europees maritiem éénloketsysteem (EMSWe), de elektronische informatie over goederenvervoer (eFTI) en de komende herziening van het douanewetboek van de Unie.

¹⁸ In het kader van het Europees consortium voor digitale infrastructuur, <https://digital-strategy.ec.europa.eu/en/policies/edic>.

¹⁹ COM(2013) 295 final.

²⁰ <http://data.europa.eu/eli/dec/2025/2630/oj>.

havens kunnen floreren en kunnen inspelen op dringende maatschappelijke behoeften. De lidstaten en havenautoriteiten moeten streven naar een **evenwicht tussen het rendement op investeringen voor particuliere exploitanten en passende contractuele verplichtingen** (duur, transparante en eerlijke voorwaarden voor verlenging, flexibiliteitsclausules) om veerkracht, veiligheid, beveiliging en vermindering van emissies te waarborgen. De Commissie zal ervoor zorgen dat de regels van de interne markt in alle EU-havens worden nageleefd.

Met de toenemende verticale integratie van grote logistieke en scheepvaartmaatschappijen verandert het traditionele havenlandschap. Door verticale integratie kan de voorspelbaarheid van de verkeersontwikkeling worden verbeterd, waardoor langetermijninvesteringsplannen worden ondersteund, efficiëntieverbeteringen en innovatie in logistieke ketens worden gerealiseerd, transactiekosten worden verlaagd en de kwaliteit van de diensten voor gebruikers wordt verbeterd. Tevens moet doeltreffende concurrentie tussen exploitanten worden gewaarborgd overeenkomstig de toepasselijke Europese antitrust- en concentratieregels. De Commissie zal de **EU-richtsnoeren inzake concentraties herzien** om duidelijke en geactualiseerde richtsnoeren te verstrekken over de toepassing van de EU-concentratieregels op zowel horizontale als niet-horizontale effecten van concentraties.

Vlaggenschipacties

- *Leidende beginselen hanteren voor EU-financiering en -investeringen in havens van derde landen (bijlage 1).*
- *Richtsnoeren voor de lidstaten opstellen met criteria voor het beoordelen van buitenlandse investeringen in havens overeenkomstig de internationale verbintenissen van de EU.*
- *De digitale en groene transitie van Europese havens ondersteunen door middel van innovatie, het bevorderen van opschaling, replicatie en toepassing van innovatieve havenuitrusting en haventechnologieën.*

3. ENERGIETRANSITIE, DUURZAAMHEID EN SCHONE INDUSTRIEËN BEVORDEREN

3.1. Havens als aanjagers van de energietransitie

Havens worden in toenemende mate strategische industriële en energieknooppunten, aangezien ongeveer 40 % van de verhandelde goederen energiegerelateerd is.

Elektrificatie van havens: hoeksteen van decarbonisatie

In 62 % van de ondervraagde Europese zeehavens wordt op een of meerdere ligplaatsen walstroom aangeboden²¹, maar de vooruitgang is ongelijk²² en er is nog steeds sprake van capaciteitsbeperkingen, terwijl de vraag naar verwachting zal toenemen²³. De Commissie zal de invoering van walstroomvoorzieningen blijven monitoren via het EMSA en het Europees Waarnemingscentrum voor alternatieve brandstoffen. In het komende **actieplan voor elektrificatie** zal de Commissie **nieuwe maatregelen introduceren ter ondersteuning van**

²¹ ESPO, [Environmental Report 2025 — EcoPorts inSights 2025](#).

²² Voornamelijk walstroomvoorzieningen op laagspanning, terwijl walstroomvoorzieningen op hoogspanning voor grotere schepen schaars blijven.

²³ <https://data.europa.eu/doi/10.2833/7036399>.

de elektrificatie van havens. Daarnaast zal de Commissie **zorgen voor meer transparantie bij de prijsstelling van walstroomvoorzieningen** en een betere prognose van de vraag.

Naarmate de elektriciteitsvraag in havens toeneemt, is voldoende netwerkcapaciteit van cruciaal belang. **Lidstaten moeten draadloze technologieën en slimmenetwerkoplossingen, gedigitaliseerde procedures en een beter gebruik van bestaande netactiva ondersteunen.** Bovendien moeten oplossingen voor vraagsturing worden bevorderd, met name voor kleine en middelgrote havens. Samen met de TEN-T-verordening ondersteunt het herziene TEN-E-voorstel²⁴ de ontwikkeling van haveninfrastructuur en de integratie van hernieuwbare offshore-energie. **De lidstaten moeten de synergieën tussen TEN-T en TEN-E en andere elektriciteitsnetplanning versterken,** met name voor corridors voor hernieuwbare offshore-energie. In dit verband moet in de komende ontwikkelingsplannen voor offshore-netwerken (ONDP's) rekening worden gehouden met de behoeften aan land, die ook moeten worden weerspiegeld in de nationale netontwikkelingsplannen op transmissie- en distributieniveau.

Vergunningen en versnelde netaansluitingen

Voor offshorewindparken en drijvende installaties zijn grotere en versterkte havenfaciliteiten nodig voor montage, opslag en inzet, evenals meer fysieke ruimte en een betere netaansluiting. Dankzij het **pakket Europese netten**²⁵ en de **richtsnoeren betreffende efficiënte en tijdige netaansluitingen**²⁶ zullen levensvatbare projecten sneller op het net worden aangesloten, ook in havens van elke omvang. Het transmediterrane initiatief voor samenwerking op het gebied van energie en schone technologie (T-MED) zal duurzame energieconnectiviteit tussen havens van de Middellandse Zee ondersteunen. Een nieuw platform voor de planning van het EU-distributienet en een dialoog met transmissiesysteembeheerders (TSB's), distributiesysteembeheerders (DSB's) en nationale regelgevende instanties zullen zich richten op de beste praktijken voor de gefaseerde uitbreiding van het net, met inbegrip van specifieke werkgroepen met netgebruikers, waaronder havens, die bij de planning van het elektriciteitsnet worden betrokken. De lidstaten moeten er bij hun beoordeling per geval **ook van uitgaan**²⁷ **dat infrastructuur voor elektriciteitstransmissie en -distributie, met inbegrip van walstroomvoorzieningen in havens, van hoger openbaar belang is, waardoor de aanleg van netten in havengebieden wordt vereenvoudigd.**

Havens als productie- en bevoorradingscentra voor verschillende brandstoffen

In het EU-regelgevingskader²⁸ en het investeringsplan voor duurzaam vervoer wordt de rol van havens bij de invoering van schone brandstoffen benadrukt. Een benadering met verschillende brandstoffen zorgt weliswaar voor flexibiliteit en veerkracht, maar de onzekere vraag naar brandstoffen vertraagt investeringen en daarom is het belangrijk om deze twee marktkrachten op elkaar af te stemmen. Hoewel met de FuelEU Zeevaart-verordening en met de maatregelen die worden gepromoot in de industriële maritieme strategie van de EU, aandacht wordt besteed aan de vraagzijde, **zal de Commissie in het kader van het komende Pakket energie-unie**

²⁴ COM(2025) 1006 final.

²⁵ Het "pakket Europese netten", COM(2025) 1005 final.

²⁶ Mededeling van de Commissie — Richtsnoeren betreffende efficiënte en tijdige netaansluitingen (C/2025/6703).

²⁷ COM(2025) 1007 final.

²⁸ Met inbegrip van de verordening infrastructuur voor alternatieve brandstoffen, de FuelEU Zeevaart-verordening, de opname van zeevervoer in het EU-ETS, alsmede de verordeningen inzake TEN-T en TEN-E.

nagaan hoe de beschikbaarheid van duurzame brandstoffen in havens kan worden bevorderd. Bij de komende herziening van de verordening infrastructuur voor alternatieve brandstoffen²⁹ **zullen maatregelen worden overwogen om de invoering van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen voor de scheepvaart te versnellen.** Tegelijkertijd moeten de bunkerregels voor hernieuwbare en koolstofarme brandstoffen in de hele EU worden geharmoniseerd overeenkomstig de EU-richtlijn hernieuwbare energie om discrepanties en concurrentievervalsing binnen de interne markt van de EU te voorkomen. Samen met een doeltreffende Uniedatabank zullen internationale scheepvaartmaatschappijen hernieuwbare en koolstofarme brandstoffen kunnen traceren, waardoor een robuust EU-breed certificerings- en traceerbaarheidssysteem ontstaat dat de risico's van onregelmatigheden en fraude doeltreffend beperkt.

Het pact voor het Middellandse Zeegebied zal bijdragen tot de invoering van koolstofarme en hernieuwbare brandstoffen voor het zeevervoer, met behoud van het concurrentievermogen van de EU-havens. Er kunnen aanzienlijke en gerichte middelen voor de financiering van decarbonisatie worden ingezet via de inkomsten uit het EU-emissiehandelssysteem (ETS) die na de uitbreiding van het systeem tot de maritieme sector door de EU-lidstaten worden geveild. Aangezien de lidstaten wettelijk verplicht zijn om de inkomsten uit het EU-ETS te gebruiken voor investeringen in klimaatmaatregelen, moedigt de Commissie **de lidstaten ten zeerste aan om een deel van de ETS-inkomsten toe te wijzen** aan investeringen in de decarbonisatie van de maritieme sector in heel Europa³⁰. Om het effect te maximaliseren en synergie-effecten op EU-niveau te bereiken, onder meer tussen reders, scheepswerven, technologie- en brandstofleveranciers en havenbelanghebbenden, zal de Commissie **de inspanningen van de lidstaten coördineren en de uitwisseling van beste praktijken vergemakkelijken**, mogelijk ook door middel van richtsnoeren.

Ten behoeve van de investeringsplanning zal de **alliantie voor hernieuwbare en koolstofarme brandstoffen (RLCF-alliantie)** tegen eind 2026 **de infrastructuurcapaciteit en toekomstige behoeften voor de levering van hernieuwbare en koolstofarme brandstoffen in de havens en naar de havens in kaart brengen**. Bovendien zal de RLCF het overleg tussen reders, de sector voor duurzame brandstoffen en financiële instellingen stimuleren om de productie en levering van hernieuwbare en koolstofarme brandstoffen in de watersector te bevorderen. Havens kunnen van cruciaal belang zijn voor waterstofvalleien³¹ met grensoverschrijdende terminals voor de invoer van waterstof die onder TEN-E vallen. De Commissie zal in het kader van de Gemeenschappelijke Onderneming “Schone waterstof” begin 2026 **een studie laten verrichten ter ondersteuning van haar activiteiten in de Hydrogen Global Ports Coalition** onder auspiciën van de Clean Energy Ministerial.

Industriële clusters en delen van energie in havengebieden

Havens spelen een cruciale rol in de schone-energiesector van Europa. Gefragmenteerde planning en beperkte coördinatie tussen havens en met industriële clusters, samen met onzekerheid over de toekomstige vraag naar energie-infrastructuur, kunnen echter

²⁹ <http://data.europa.eu/eli/reg/2023/1804/oj>.

³⁰ Zoals de productie en het gebruik van duurzame brandstoffen, verbetering van de energie-efficiëntie van schepen, vernieuwing van de vloot, investeringen in innovatieve schone maritieme technologieën, en duurzame infrastructuur en walstroomvoorzieningen in havens.

³¹ Sinds 2019 zijn 21 projecten ondersteund met 253 miljoen EUR. [Partnerschap voor schone waterstof, “Study on Hydrogen, Ports and Industrial Coastal Areas”](#).

investeringen vertragen en systeemefficiëntie verminderen. De **Commissie roept de lidstaten op om gestructureerde samenwerking tussen havens en lokale industriële clusters te ondersteunen**, waarbij de inzet van hernieuwbare energiebronnen, het delen van energie, het hergebruik van restwarmte, opslagoplossingen, de ontwikkeling van havengebonden energiegemeenschappen en de integratie met lokale verwarmings- en koelingsnetwerken worden bevorderd. De Commissie zal **samenwerkingsverbanden met havens, lokale overheden en industriële clusters ondersteunen**. Met het **LIFE-subprogramma Transitie naar schone energie** zullen projecten worden gefinancierd die lokale energiesamenwerking bevorderen, en havens kunnen zich aanmelden voor oproepen tot het indienen van voorstellen die gepland staan voor het voorjaar van 2026 en 2027.

De Commissie **moedigt nauwere samenwerking aan tussen havens, energiebedrijven, netbeheerders en lokale overheden**, en is beschikbaar om informele richtsnoeren te verstrekken over mededingingskwesties³², rekening houdend met de richtsnoeren van de Commissie inzake horizontale samenwerkingsovereenkomsten³³. De Commissie **zal een reeks gerichte workshops voor havens** organiseren over de praktische toepassing van belangrijke EU-wetgeving op het gebied van energie, de integratie van hernieuwbare energiebronnen, energie-efficiëntie, groene waterstof en alternatieve brandstoffen³⁴, en over de inzet van offshore- en nettonultechnologieën, waaronder CO₂-beheer en -opslag.

3.2. De ecologische duurzaamheid versterken en vergunningsprocedures vereenvoudigen

Havens zijn zowel essentiële economische activa als ecologisch kwetsbare gebieden³⁵, wat vraagt om een afstemming van het concurrentievermogen op milieubescherming en decarbonisatie. Met het EU-rechtskader³⁶ wordt dit evenwicht nagestreefd, onder meer door specifieke flexibiliteit te bieden in gevallen van hoger algemeen belang. Andere EU-beleidsmaatregelen ondersteunen het terugdringen van verontreiniging, het herstel van ecosystemen, op de natuur gebaseerde oplossingen en de duurzame blauwe economie. Met het Europees oceaanpact³⁷ en de Europese strategie voor waterweerbaarheid wordt de rol van havens bij de bescherming van mariene ecosystemen erkend, samen met de kaderrichtlijn mariene strategie en het kader van de EU-taxonomieverordening³⁸. In het kader van een bredere inspanning om het concurrentievermogen in de EU te versterken, zal de Commissie **verschillende maatregelen nemen om de regelgevingslast te verlichten** en tegelijkertijd de milieubescherming te waarborgen. De Commissie **zal de gedelegeerde taxonomieverordening klimaat herzien om de bruikbaarheid van de technische screeningcriteria te verbeteren en deze te vereenvoudigen en te actualiseren in overeenstemming met beleidsmatige, wettelijke en technologische ontwikkelingen**.

³² Zoals in zaak AT.40976 — APM Terminals, adviesbrief van 9 juli 2025 (COM(2025) 4523 final).

³³ (2023/C 259/01).

³⁴ Met inbegrip van biobrandstoffen en hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong (RFNBO's).

³⁵ <https://data.europa.eu/doi/10.2832/3479075>.

³⁶ Gebaseerd op de habitatrichtlijn en de vogelrichtlijn, de richtlijn luchtkwaliteit en de verordening natuurherstel, en aangevuld met de richtlijn maritieme ruimtelijke planning en de kaderrichtlijn mariene strategie.

³⁷ “Het Europees oceaanpact”, COM(2025) 281 final.

³⁸ http://data.europa.eu/eli/reg_del/2021/2139/oj (met name activiteit 6.16.).

Met de voorgestelde **verordening voor het versnellen van milieubeoordelingen**³⁹ zullen beoordelingen worden versneld door middel van digitalisering, kortere termijnen, gecombineerde beoordelingen en één enkel aanspreekpunt. **Decarbonisatieprojecten voor havens die van strategisch belang zijn voor de EU, kunnen in aanmerking komen voor stilzwijgende goedkeuring en procedurele en gerechtelijke prioritering.**

Met het RESourceEU-actieplan worden havens ondersteund om zich te ontwikkelen tot strategische knooppunten voor circulaire activiteiten, zoals grootschalige recycling van schroot of composietmaterialen, geavanceerde materiaalverwerking en recycling, op basis van schone energie⁴⁰. Met de overgang naar schone brandstoffen veranderen de stromen van gevaarlijk afval, waardoor er behoefte ontstaat aan speciale ontvangstfaciliteiten. De herziene kaderrichtlijn water⁴¹ biedt de lidstaten flexibiliteit bij het verlenen van vergunningen voor projecten met kortetermijngevolgen of activiteiten die de chemische toestand van waterlichamen verslechteren zonder de totale verontreiniging te vergroten⁴². De Commissie zal in 2026 verdere richtsnoeren voor vergunningen in het kader van de kaderrichtlijn water publiceren. **Lidstaten moeten, in voorkomend geval, de ontwikkelingsaspecten van havens uit de kaderrichtlijn water toepassen en zorgen voor een tijdige toepassing van nieuwe milieuvoorschriften inzake verontreiniging van de zee door scheepvaart in havens.**

Lidstaten worden aangemoedigd om bij de uitvoering van hun nationale energie- en klimaatplannen en nationale programma's ter beheersing van de luchtverontreiniging, de uitstoot van broeikasgassen en luchtverontreinigende stoffen in havens aan te pakken. Het identificeren en beoordelen van bronnen van emissies en andere verontreinigende stoffen is een uitdaging vanwege de complexiteit van havenactiviteiten⁴³. Door de EU gefinancierde projecten hebben de noodzaak van een overeengekomen aanpak, gemeenschappelijke methodologie en toepassing benadrukt. De Commissie zal **streven naar een consistentere meting en rapportage van emissies in havens**, ondersteund door verder onderzoek en innovatie.

Vlaggenschipactie

- *De vergunningsprocedures versnellen en voor snellere beoordelingsprocedures voor strategische energie-, recycling- en decarbonisatieprojecten in havens zorgen via het pakket Europese netten en de milieuomnibus.*
- *De elektrificatie van havens versnellen en tijdige en niet-discriminerende toegang tot het elektriciteitsnet bieden.*
- *Partnerschappen bevorderen voor energiesamenwerking in en rond havengebieden met het oog op duurzaam energiegebruik, waaronder waterstof.*

³⁹ COM(2025) 0391 final.

⁴⁰ RESourceEU-actieplan, COM(2025) 945 final.

⁴¹ <http://data.europa.eu/eli/dir/2000/60/oj>.

⁴² Bijvoorbeeld het verplaatsen van water of sedimenten met verontreiniging.

⁴³ Gebrek aan gegevens over de luchtkwaliteit: <https://www.eea.europa.eu/en/analysis/publications/maritime-transport-2025>.

4. HAVENS BESCHERMEN EN BEVEILIGEN

4.1. *Interne veiligheid*

De veranderende geopolitieke situatie heeft geleid tot een toename van terrorisme, sabotage, georganiseerde misdaad en corruptie, en heeft in heel Europa aanleiding gegeven tot cyberdreigingen en hybride dreigingen, waarbij drones in de lucht en op het water worden ingezet. De sabotages en hybride acties van Rusland worden steeds diverser. Vaak gaat het nog niet om een gewapende aanval, maar om acties die steeds meer kenmerken vertonen van door de staat gesteund terrorisme. Met name het Oostzeegebied en zijn havens blijven kwetsbaar voor Russische hybride oorlogsvoering. De nationale en EU-rechtskaders ter bestrijding van terrorisme en hybride oorlogsvoering moeten systematisch worden toegepast en waar nodig worden herzien⁴⁴. Samenwerking tussen de betrokken autoriteiten is nodig om de strijd tegen het omzeilen van beperkende maatregelen verder te versterken en een doeltreffende EU-respons te ondersteunen.

De Commissie zal **de bestaande richtsnoeren** over de wetgeving inzake maritieme beveiliging **actualiseren om alle relevante dreigingen**, waaronder cyberdreigingen en hybride dreigingen, illegale handel en kwaadwillig gebruik van niet-militaire drones, adequaat te dekken, daarbij bijgestaan door agentschappen zoals het Europees Agentschap voor maritieme veiligheid (EMSA) en het Agentschap van de Europese Unie voor cyberbeveiliging (Enisa). **Om de veiligheid van havens wereldwijd tegen dergelijke dreigingen te waarborgen, zal de Commissie samen met de EU-lidstaten werken aan geactualiseerde internationale richtsnoeren binnen de Internationale Maritieme Organisatie (IMO).** Er is behoefte aan betere gegevensverzameling en -analyse om de risico's van terrorisme en georganiseerde misdaad in verband met mensenhandel via passagiersterminals en commercieel zeevervoer aan te pakken. Havenarbeiders moeten beter worden opgeleid en beschermd als partners in de strijd tegen georganiseerde misdaad, cyberdreigingen en hybride dreigingen.

Met de Europese strategie voor interne veiligheid (ProtectEU)⁴⁵ wordt benadrukt dat havens een belangrijk doelwit zijn geworden voor externe dreigingen en wordt voorzien dat de maritieme veiligheid moet worden aangepakt om drones en sabotage van onderzeese kabels tegen te gaan en de veiligheid van havens en toeleveringsketens, met inbegrip van die van buurlanden, te verbeteren. De **EU-strategie voor maritieme veiligheid** heeft betrekking op de veerkracht en bescherming van havens als kritieke maritieme infrastructuur. Om criminele infiltratie aan te pakken, zal de Commissie in 2026 een **EU-strategie voor corruptiebestrijding presenteren**, voortbouwend op de richtlijn ter bestrijding van corruptie.

De Europese havenalliantie bestrijdt drugshandel en georganiseerde misdaad door rechtshandhavingsinstanties, de douane, havenautoriteiten en de industrie samen te brengen. Zij versterkt de veerkracht van havens door middel van samenwerking, het delen van beste praktijken en het identificeren van operationele hiaten. Voortbouwend op deze werkzaamheden **zal de Commissie een EU-kader voor antecedentenonderzoeken voor havenarbeiders voorstellen. De veiligheidsinspanningen zullen ook worden uitgebreid naar**

⁴⁴ Mededeling over de oostelijke regio's van de EU die grenzen aan Rusland, Belarus en Oekraïne (COM(2026) 82 final).

⁴⁵ COM(2025) 148 final.

binnenhavens, met inbegrip van havens die niet onder de ISPS-code vallen, in samenwerking met riviercommissies. De Commissie zal beste praktijken publiceren om drugshandel te voorkomen en verdere samenwerking met kandidaat-lidstaten onderzoeken.

De preventie en detectie van vrachtverontreiniging en criminele infiltratie moeten reeds worden aangepakt bij het vertrek uit havens buiten de EU. Hiervoor moeten **de Commissie en de EDEO gezamenlijk regionale kaders ontwikkelen om met derde landen samen te werken aan het verbeteren van de havenbeveiliging, op basis van gedeelde verantwoordelijkheid en waar mogelijk ondersteund door Global Gateway of andere samenwerkingsinstrumenten. In het kader hiervan zullen gerichte beoordelingen van risicovolle havens in derde landen worden uitgevoerd om tekortkomingen op het gebied van veiligheid te identificeren en te verhelpen, de uitwisseling van informatie te verbeteren en, wanneer ernstige tekortkomingen niet worden aangepakt, mogelijke maatregelen te overwegen.** Dit systeem kan bijdragen aan het opbouwen van een vertrouwensband met derde landen bij het bestrijden van veiligheidsdreigingen in havens.

Een betere afstemming van douanecontroles in alle EU-havens, in combinatie met betere veiligheidsprotocollen wereldwijd, kan EU-partijen en kritieke infrastructuur beschermen door middel van instrumenten zoals “Do Not Load”. De Commissie zal **werken aan een publiek-private uitwisseling van informatie tussen douaneautoriteiten en maritieme logistieke bedrijven over drugshandel en illegale handel. Daarnaast is de Commissie beschikbaar om te beoordelen in hoeverre antitrustinstrumenten de toepassing van de door de Europese havenalliantie ontwikkelde richtsnoeren of beste praktijken kunnen ondersteunen.** In het kader van het voorstel voor de hervorming van het Europese douanestelsel zullen de nieuwe douaneautoriteit van de Europese Unie en de douanedatahub van de Europese Unie de douane in staat stellen om op EU-niveau risicoanalyses uit te voeren en internationale toeleveringsketens, met inbegrip van e-commerce, aan te pakken door middel van doeltreffend toezicht en conformiteitscontroles door de douane en andere rechtshandavingsinstanties.

Daarnaast ondersteunt de Commissie de lidstaten bij het uitvoeren van robuuste sanitaire en fytosanitaire maatregelen in havens. De Commissie zet zich in om deze mechanismen te verbeteren en roept de lidstaten op om de controlemaatregelen voor ingevoerde goederen te versterken en te verbeteren. De lidstaten **moeten prioriteit geven aan de uitvoering van wetgeving inzake maritieme beveiliging, beste praktijken vaststellen die binnen het publiek-private partnerschap van de Europese havenalliantie worden gedeeld om georganiseerde misdaad (waaronder drugshandel) en corruptie te bestrijden, en de havenveiligheid in zijn geheel aanpakken,** waarbij zij moeten zorgen voor voldoende veiligheidspersoneel en essentiële investeringen.

4.2. De veerkracht en paraatheid van havens en logistieke netwerken versterken

Gevaren van klimaatverandering, zoals zeespiegelstijging, kuststormen en droogte, evenals aantasting van het milieu, leiden tot een verhoogd risico op overstromingen en zoutinvasie, wat van invloed is op de bevaarbaarheid, de conditie van de haveninfrastructuur en de betrouwbaarheid, efficiëntie en veiligheid van haven- en dokactiviteiten. Ter ondersteuning van

de lidstaten bij hun paraatheids- en veerkrachtplanning **zal de Commissie in 2026 een Europees geïntegreerd kader voor klimaatbestendigheid voorstellen.**

De lidstaten zijn verplicht nationale adaptatiestrategieën en -plannen vast te stellen en uit te voeren⁴⁶. Gezien de kwetsbaarheid en het strategische belang van **havens**, is het raadzaam dat zij hun eigen **klimaatbestendigheidspannen** ontwikkelen. Deze plannen moeten ook bijdragen tot het tegengaan van milieuaantasting. Bij de aanleg van nieuwe havens of de renovatie van bestaande havens, en bij de infrastructurele en operationele ontwikkeling van koppelpunten met logistieke netwerken, moeten richtlijnen voor klimaatbestendigheid van infrastructuur en beginselen van “klimaatbestendigheid door ontwerp” worden toegepast. De **uitwisseling van beste praktijken op het gebied van klimaatbestendigheid in havens** zal binnen de Europese maritieme ruimte worden gefaciliteerd.

Ongevallen en kwaadwillige gebeurtenissen vormen een aanzienlijke bedreiging voor de EU-infrastructuur. De kracht van een vervoersnetwerk wordt bepaald door de zwakste schakel; daarom zijn voldoende redundantie en alternatieve verbindingen in het TEN-T-netwerk van cruciaal belang om toeleveringsketens te beschermen, systeemshokken in de economie te voorkomen en militaire mobiliteit en defensiegereedheid te waarborgen. Ter bescherming van havens tegen natuurlijke en door de mens veroorzaakte gevaren **moeten de lidstaten havens opnemen bij de uitvoering van de richtlijn betreffende de weerbaarheid van kritieke entiteiten (CER-richtlijn)**⁴⁷. In de komende richtsnoeren voor kritieke entiteiten zal de bescherming van deze entiteiten en de veiligheid van het personeel worden gefaciliteerd. Overeenkomstig de strategie voor een paraatheidsunie moeten autoriteiten een hoog niveau van risicobewustzijn bevorderen onder gemeenschappen in de buurt van havengebieden, zodat bewoners in staat zijn om doeltreffend te reageren en te handelen in geval van een incident.

De EMS-coördinator zal de weerbaarheidsplanning voor maritieme en achterlandconnectiviteit met andere Europese coördinatoren voor vervoerscorridors faciliteren. De lidstaten moeten bovendien prioriteit geven aan de interoperabiliteit van havens binnen het EU-spoorwegsysteem en aan het bereiken van een “goede navigatiestatus” voor de binnenvaart tegen 2030. Hiermee zullen de weerbaarheid van de binnenwateren, de beperkingen van de spoorwegcapaciteit, knelpunten bij terminals en grenzen, en de gebrekkige coördinatie tussen infrastructuurbeheerders worden aangepakt.

Jamming en spoofing van wereldwijde satellietnavigatiesystemen (GNSS) worden steeds vaker waargenomen in de Oostzee, de Zwarte Zee en de Middellandse Zee en kunnen leiden tot aanvaringen op zee of in havens. Met de recente Galileo Open Service Navigation Message Authentication (authenticatie van de navigatieberichten van de open dienst van Galileo) en een dienst voor de monitoring van radiofrequentie-interferentie, zoals voorzien in het voorgestelde Europees Fonds voor concurrentievermogen (EFC), kan deze toenemende dreiging worden aangepakt⁴⁸.

De lidstaten moeten ervoor zorgen dat kritieke goederen worden afgehandeld en opgeslagen overeenkomstig de eisen voor militaire mobiliteit, de EU-strategie voor het

⁴⁶ Artikel 5, lid 4, van Verordening (EU) 2021/1119, <http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1119/oj>.

⁴⁷ <http://data.europa.eu/eli/dir/2022/2557/oj>.

⁴⁸ Ruimtegebaseerde aardobservatiesystemen zoals Copernicus kunnen bijdragen aan het monitoren van de veiligheid van havens.

aanleggen van voorraden⁴⁹ en de regeling voor voorzieningszekerheid die is ingevoerd door het programma voor de Europese defensie-industrie. Havens, en met name kleinere havens, zijn van belang voor EU-paraatheid en moeten een belangrijke rol spelen bij het **optimaliseren van inventarisatie, informatie-uitwisseling en coördinatie door de lidstaten om voorraden aan te leggen en te beschermen en verstoringen tot een minimum te beperken.** Het actieplan inzake drones en droneafweerbeveiliging⁵⁰ biedt een toolbox met stresstests voor kritieke infrastructuren, verbeterd maritiem omgevingsbewustzijn en gecoördineerde droneafweerparaatheid.

Lidstaten moeten kwetsbare infrastructuur, bovenbouw en uitrusting beschermen en versterken, knelpunten aanpakken en hun inspanningen opvoeren om kritieke infrastructuur beter te beveiligen. De lidstaten moeten zorgen voor voldoende redundantie en capaciteit om verstoringen op korte en middellange termijn in hun logistieke keten en de levering van kritieke goederen op te vangen, zodat met name de meest kwetsbare militaire mobiliteitsknooppunten een adequaat operationeel niveau kunnen bereiken.

4.3. Digitale autonomie voor economische veiligheid

Digitale havensystemen, verkeersbeheer en logistieke platforms worden steeds belangrijker als strategische infrastructuur. De beheerder van de gegevens beheert ook de stromen. Gegevensuitwisselingen kunnen commercieel vertrouwelijke informatie van havengebruikers onthullen en zijn vaak afhankelijk van buitenlandse hardware en software, waarbij een groot deel van de gegevens van de Unie buiten de EU wordt opgeslagen. Criminelen en vijandige staatsactoren maken steeds vaker gebruik van de inherente kwetsbaarheden van digitale systemen en processen voor drugshandel en cyberaanvallen.

Hoewel problemen op het gebied van cyberbeveiliging specifieke maatregelen vereisen, moet de EU haar verantwoordelijkheid nemen en de digitale soevereiniteit over de gegevens die ten grondslag liggen aan civiel en militair vervoer, waarborgen. Dit omvat veilige automatiseringsoplossingen, cloud- en computerinfrastructuur, het gebruik van AI en connectiviteit van de volgende generatie (5G/6G, GNSS) om elke vorm van dwang te voorkomen, dankzij het unieke vermogen om te voldoen aan strenge eisen op het gebied van korte vertraging en hoge doorvoersnelheid ter ondersteuning van missie-kritieke diensten.

De EU heeft ook behoefte aan goed opgeleide operators en werknemers die zich bewust zijn van hun cruciale rol bij het waarborgen van de goede werking van de kritieke infrastructuurnetwerken van de EU. Met een nieuwe focus op digitale autonomie, in combinatie met de industriële maritieme strategie, zullen EU-bedrijven en ondernemers de kans krijgen om de digitale oplossingen van de toekomst te ontwikkelen en in te zetten om criminele activiteiten op te sporen en tegen te gaan.

Ter versterking van de digitale autonomie van havens in het kader van het huidige meerjarig financieel kader **zal de Commissie onderzoeks- en ontwikkelingsinitiatieven ondersteunen om de uitwisseling en opslag van gegevens voor havens en belanghebbenden in multimodale logistieke ketens te waarborgen.** Samen met de lidstaten, de logistieke en vervoerssector en de IT-industrie zal de Commissie **oplossingen bevorderen en ondersteunen**

⁴⁹ COM(2025) 528.

⁵⁰ COM(2026) 81 final.

die zijn gericht op EU-soevereiniteit met betrekking tot gegevens die ten grondslag liggen aan haar essentiële civiele en militaire vervoer, en samenwerking zoeken met gelijkgezinde landen.

4.4. Cyberbeveiliging

De complexe infrastructuur en de toenemende digitalisering van havens brengen aanzienlijke cyberbeveiligingsrisico's⁵¹ met zich mee voor toeleveringsketens en kritieke EU-infrastructuur, waaronder ongerustheid over risicovolle leveranciers die controle hebben over belangrijke systemen. De richtsnoeren van het Agentschap van de Europese Unie voor cyberbeveiliging (Enisa) inzake cyberrisicobeheer voor havens en de⁵² richtsnoeren van het Europees Agentschap voor maritieme veiligheid (EMSA) inzake cyberbeveiliging aan boord van schepen⁵³ ondersteunen de invoering. De Commissie zal **blijven samenwerken met de IMO om geharmoniseerde mondiale cyberbeveiligingsnormen voor de maritieme sector te bevorderen door middel van een niet-verplichte cybercode. Enisa zal de richtsnoeren inzake cyberrisicobeheer voor havens actualiseren** met de meest geavanceerde maatregelen en de nieuwste ontwikkelingen in het EU-beleid, zoals de NIS 2-richtlijn.

Samen met de NIS-samenwerkingsgroep en Enisa zal de Commissie een **gecoördineerde cyberbeveiligingsrisicobeoordeling op Unieniveau uitvoeren voor havens, om cyberbeveiligingsrisico's in kaart te brengen en maatregelen ter beperking daarvan aan te bevelen**. In de herziening van de cyberbeveiligingsverordening doet de Commissie een voorstel voor een betrouwbaar beveiligingskader voor de ICT-toeleveringsketen. Op basis van de veiligheidsrisicobeoordeling op Unieniveau zou dit evenredige beperkingen mogelijk maken voor risicovolle leveranciers in onze kritieke infrastructuur. De Commissie zal gecoördineerde paraatheidstests en oefeningen in havens uitvoeren op basis van specifieke scenario's voor cyberbeveiligingsrisico's.

Met het oog op het uitwisselen van beste praktijken en informatie is de Commissie beschikbaar om samen te werken met de lidstaten in een **specifiek forum voor de cyberbeveiligings- en maritieme/havenautoriteiten van de lidstaten**, op basis van de NIS-samenwerkingsgroep die is opgericht overeenkomstig artikel 14 van Richtlijn (EU) 2022/2555. Dit kan betrekking hebben op cyberdreigingen, incidenten, kwetsbaarheden, bijna-incidenten, bewustmaking, opleidingen, oefeningen en vaardigheden, capaciteitsopbouw, normen en technische specificaties, met bijzondere aandacht voor kleine en middelgrote havens. Er zal worden gestreefd naar deelname van Enisa, EMSA en betrokken belanghebbenden, en naar coördinatie met publiek-private partnerschappen, zoals het Europees centrum voor maritieme informatie-uitwisseling en -analyse (EM-ISAC) en regionale initiatieven zoals de maritieme veiligheidshub voor de Zwarte Zee. In het digitale omnibuspakket wordt voorgesteld om een centraal toegangspunt in te stellen voor de verplichte melding van cyberbeveiligingsincidenten.

Vlaggenschipacties

- *Bestaande richtsnoeren inzake havenbeveiliging actualiseren om alle relevante dreigingen adequaat aan te pakken.*

⁵¹ Maritieme cyberbeveiliging valt onder de NIS 2-richtlijn en de verordening cybersolidariteit, en op internationaal niveau onder de ISPS-code van de IMO.

⁵² <https://www.enisa.europa.eu/publications/guidelines-cyber-risk-management-for-ports>.

⁵³ <https://www.emsa.europa.eu/publications/inventories/download/7660/5074/23.html>.

- *Samen met de EDEO regionale kaders ontwikkelen om met derde landen samen te werken aan het verbeteren van de havenbeveiliging en te werken aan een grotere harmonisatie van douanecontroles in alle EU-havens, in combinatie met betere beveiligingsprotocollen wereldwijd.*
- *Een EU-kader voor antecedentenonderzoeken van havenarbeiders voorstellen.*
- *Een forum opzetten voor de autoriteiten van de lidstaten die verantwoordelijk zijn voor cyberbeveiliging en maritieme/havenzaken, zodat zij informatie en beste praktijken kunnen uitwisselen.*
- *Een op EU-niveau gecoördineerde veiligheidsrisicobeoordeling uitvoeren om de cyberbeveiligingsrisico's in kaart te brengen en passende maatregelen aan te bevelen om deze te beperken.*

5. TOEGANG TOT FINANCIERING EN INVESTERINGEN

Alleen een combinatie van particuliere, nationale en EU-financiering, ondersteund door voorspelbare regelgevingskaders en instrumenten voor risicobeperking, zal een oplossing bieden voor de uitdagingen en veranderende rollen waarmee havens worden geconfronteerd. Belanghebbenden hebben ramingen opgesteld van de investeringsbehoeften⁵⁴, gebaseerd op toegenomen handelsstromen, inspanningen op het gebied van decarbonisatie, grotere schepen en behoeften op het gebied van duurzaamheid en veerkracht. Financieringsproblemen omvatten onder meer de toegang tot betrouwbare financiering, stijgende kosten en langdurige en kostbare vergunningsprocedures.

Overheidsfinanciering, overeenkomstig de staatssteunregels indien van toepassing, vermindert de risico's voor particuliere investeerders, zodat projecten met een aanzienlijke maatschappelijke meerwaarde kunnen worden gerealiseerd die een antwoord bieden op maatschappelijke uitdagingen. Overheidsfinanciering is echter beperkt en **moet doelgericht worden ingezet om een zo groot mogelijk effect te sorteren (zie bijlage 1 voor financieringsbeginselen).**

De EU heeft sinds 2014 havenprojecten op het gebied van energie, duurzaamheid, connectiviteit, innovatie en andere aspecten ondersteund in het kader van verschillende instrumenten, met ongeveer 10 miljard EUR voor uitvoering en meer dan 200 miljoen EUR voor O&I, waaronder CEF, programma's van het EFRO en het Cohesiefonds, Horizon 2020 en Horizon Europa⁵⁵. De Commissie zal in **een oproep tot het indienen van voorstellen in het kader van de CEF voor 2026 ook prioriteit geven aan steun voor de ontwikkeling van walstroomvoorzieningen in havens.**

In het kader van het volgend meerjarig financieel kader (2028-2034) kunnen een aantal instrumenten investeringen in havens ondersteunen: het voorgesteld **Europees Fonds voor concurrentievermogen (EFC)** kan investeringen omvatten in schone, veilige, multifunctionele, multimodale en soevereine gedigitaliseerde infrastructuur, bovenbouw en

⁵⁴ ESPO schat 80 miljard EUR: https://www.espo.be/media/ESP-3217_InvestmentStudyReport2024_LR.pdf.

⁵⁵ CEF-T (3,9 miljard EUR), CEF-E (856 miljoen EUR), programma's van het EFRO en het Cohesiefonds (3,7 miljard EUR), Innovatiefonds (870 miljoen EUR), en Horizon 2020 en Horizon Europa (218 miljoen EUR). Met InvestEU werd 200 miljoen EUR ingezet in havens, plus 730 miljoen EUR voor digitale en CCS-technologieën die relevant zijn voor havens. De herstel- en veerkrachtfaciliteit biedt in sommige lidstaten aanzienlijke steun aan projecten op het gebied van walstroomvoorziening en vergroening van havens.

uitrusting in havens, met inbegrip van laadinfrastructuur en blauwe technologie. De **Connecting Europe Facility 2028-2034 (CEF3)**, met een voorgesteld budget voor vervoer van 51,5 miljard EUR, is een belangrijk EU-instrument, waarbij havens deel uitmaken van de financieringsprioriteiten voor grensoverschrijdende connectiviteit⁵⁶. Het toekomstige **Horizon Europa 2028-2034** moet innovatie in havens ondersteunen.

In het kader van de voorgestelde verordening betreffende de **plannen voor nationaal en regionaal partnerschap** is een van de specifieke doelstellingen het nemen van maatregelen ter verbetering van de vervoersinfrastructuur van de Unie en ter bevordering van de voltooiing van het TEN-T, waarbij tegelijkertijd de koolstofuitstoot wordt verminderd en de connectiviteit, veiligheid en toegankelijkheid van afgelegen, perifere en minder goed verbonden gebieden worden verbeterd. Met de beschikbare middelen kunnen de **lidstaten en regio's, afhankelijk van de lokale behoeften en omstandigheden, de ontwikkeling van hun havens bevorderen**.

Zoals uiteengezet in de industriële maritieme strategie van de EU, zal binnen het Innovatiefonds, dat wordt gefinancierd door het EU-ETS, in 2027 een specifieke oproep voor maritieme projecten worden opengesteld, waarvan ook projecten in havens kunnen profiteren.

De Europese Investeringsbank Groep (EIB-groep) heeft in de periode 2014-2025 met ongeveer 2,8 miljard EUR uit eigen middelen steun verleend aan projecten in zee- en binnenhavens, waaronder projecten op het gebied van klimaatbestendigheid, decarbonisatie, cohesie, innovatie, digitalisering, veiligheid en defensie, hernieuwbare offshore-energie en alternatieve brandstoffen⁵⁷. **De Commissie zal EIB Advisory verzoeken om steun te verlenen voor capaciteitsopbouw, met name voor kleine en middelgrote TEN-T-havens.** Voorts zal de Commissie **in overleg treden met nationale stimuleringsbanken en -instellingen en particuliere financiële belanghebbenden om aanvullende financieringsoplossingen te vinden** die in overeenstemming zijn met de prioriteiten, criteria en voorwaarden die in deze strategie zijn vastgelegd.

De snel veranderende wereldwijde havensector ondergaat een verschuiving die verder gaat dan de kernactiviteiten en die zich uitbreidt naar nieuwe technologieën en innovaties die nieuwe kansen bieden. Veel havens zijn al bezig met een succesvolle diversificatie, maar er is nog ruimte voor verdere groei. **EU-havens moeten vooruitstrevende, vernieuwende strategieën nastreven, waarbij geavanceerde technologieën en innovatieve duurzame praktijken worden geïntegreerd.** Met name kleine en middelgrote havens moeten zakelijke kansen aangrijpen in de energietransitie en digitalisering.

6. SOCIALE COHESIE, VAARDIGHEDEN EN KWALITEITSBANEN

6.1. Havens als verbindende elementen

Havens zijn van essentieel belang voor de economische ontwikkeling, veerkracht, sociale en territoriale cohesie van noordpool- en kustgebieden, eilanden en ultraperifere gebieden en de 20 miljoen EU-burgers daarvan. Industriële ontwikkeling en innovatieve maritieme clusters in havens bevorderen de lokale economie, terwijl openbare en particuliere ruimten aan het water

⁵⁶ Voorgesteld budget voor de CEF 2028-2034 van 29,9 miljoen EUR voor specifieke doelstellingen op het gebied van energie (COM(2025) 547 final).

⁵⁷ <https://www.eib.org/en/products/index: What we offer>.

de aantrekkelijkheid van steden vergroten. Dit kan leiden tot een strijd om ruimte en negatieve gevolgen voor het milieu in dichtbevolkte gebieden.

De Commissie zal **territoriale cohesie en de connectiviteit van eilanden en ultraperifere gebieden**, met name die met demografische uitdagingen, blijven ondersteunen via financiering uit het cohesiebeleid en de Connecting Europe Facility voor vervoer (CEF-T), en **nodigt de lidstaten uit om verbeteringen op het gebied van infrastructuur, schone energie en brandstof, veiligheid en duurzaamheid voor kleine en middelgrote havens**, met name op eilanden en in afgelegen en ultraperifere gebieden, te ondersteunen. De Commissie zal **beleidsmaatregelen opnemen om de economische, ecologische en sociale bijdragen van havens aan lokale gemeenschappen te versterken** in het kader van de komende mededelingen over de strategie voor kustgemeenschappen en de strategie voor eilanden. Interacties tussen havens en steden vereisen een evenwicht tussen economische, ecologische en sociale factoren. De Commissie zal **de dialoog versterken en de ontwikkeling van beste praktijken en richtsnoeren voor het verbeteren van de betrekkingen tussen havens en steden ondersteunen**⁵⁸. Voorts doet de Commissie een voorstel voor een nieuw stappenplan voor concurrerende kleine en middelgrote havens.

6.2. Gekwalificeerde beroepsbevolking en veilige werkomstandigheden in EU-havens

Een gekwalificeerde en voortdurend opgeleide beroepsbevolking is van cruciaal belang voor het tot stand brengen van een eerlijke, schone en digitale transitie in havens en aanverwante activiteiten in de blauwe economie, ook in lokale gemeenschappen rond havens. Een nieuwe strategie voor blauwe generatievernieuwing in het kader van het Europees oceaanpact, gepland voor 2027, zal bijdragen tot de ontwikkeling van **een gekwalificeerde beroepsbevolking van de volgende generatie in alle sectoren van de blauwe economie, met inbegrip van havens**.

In het kader van het versterkte pact voor vaardigheden, dat is aangekondigd in de vaardigheidsunie, moedigt de Commissie de **sociale partners, havens en andere belanghebbenden, waaronder desbetreffende opleidingscentra, aan om een specifiek partnerschap voor vaardigheden voor de havensector tot stand te brengen** om op vaardigheidsbehoeften te anticiperen, tekorten aan te pakken, initiatieven voor bijscholing en omscholing te bevorderen⁵⁹ en inclusieve toegang tot hoogwaardige banen te stimuleren, met name voor vrouwen en jongeren. De maritieme sector, met inbegrip van havens, wordt verzocht om **samen te werken met het grootschalige partnerschap voor het digitale ecosysteem in het pact voor vaardigheden** teneinde digitale bijscholing in de havensector te ondersteunen, en om **toezeggingen te doen in het kader van de academie voor cyberbeveiligingsvaardigheden en gebruik te maken van het Europees kader voor cyberbeveiligingsvaardigheden (ECSF) voor havenpersoneel**. Aanvullende maatregelen in het kader van de industriële maritieme strategie van de EU om loopbanen in de maritieme

⁵⁸ Via de EU-missie “Klimaatneutrale en slimme steden”, de EU-missie “Onze oceanen en wateren herstellen”, het Europees oceaanpact, de strategie voor kustgemeenschappen en de “bron tot zee”-benadering van de strategie voor waterweerbaarheid. In stedelijke initiatieven van de EU, zoals het Green City Accord en het Burgemeestersconvenant, wordt het nastreven van ambitieuze milieu- en klimaatgerelateerde doelstellingen in havensteden aangemoedigd.

⁵⁹ Voortbouwend op initiatieven zoals de aanbeveling van de Raad inzake het garanderen van een rechtvaardige transitie naar klimaatneutraliteit, de verordening voor een nettonulindustrie (waaronder academies voor nettonultechnologie) en de routekaart voor hoogwaardige banen.

vervoerssector aantrekkelijker te maken en de mobiliteit tussen functies op zee en aan wal te bevorderen, zijn ook zeer relevant voor de havensector.

Het EU-acquis inzake gezondheid en veiligheid op het werk (OSH) is van toepassing op havens. Bovendien is het versterken van de samenwerking tussen nationale havenautoriteiten, arbeidsinspecties en maritieme veiligheidsinstanties, met inbegrip van grensoverschrijdende samenwerking met de steun van de Europese Arbeidsautoriteit, van cruciaal belang om werknemers te beschermen.

In recente wijzigingen⁶⁰ is bovendien de toepassing van de regels voor het onderzoek van ongevallen in het zeevervoer met betrekking tot havenarbeiders aan boord van schepen verduidelijkt. Bij de richtlijn betreffende havenstaatcontrole⁶¹ wordt een systeem vastgesteld van gerichte steekproefsgewijze controles van de naleving door schepen die EU-havens aandoen. Met het oog op een verdere verbetering van de veiligheid en in samenwerking met de sociale partners **zal de Commissie richtsnoeren opstellen voor de toepassing van de wetgeving inzake maritieme veiligheid op havenarbeiders aan boord van schepen**. De EU zal in het kader van Horizon Europa verder onderzoek en advies ondersteunen met betrekking tot de **veilige omgang met alternatieve, hernieuwbare, koolstofarme en koolstofvrije brandstoffen in het havengebied**, en de **Commissie zal richtsnoeren en opleidingsmateriaal opstellen over de veilige omgang met alternatieve brandstoffen in havens**.

De EU zal zich blijven inzetten voor hoge veiligheids- en arbeidsnormen, sociale dialoog en goede praktijken, ook in internationale fora. **Lidstaten worden aangemoedigd om verbeteringen op het gebied van veiligheid en duurzaamheid in havens te ondersteunen**⁶² en ervoor te zorgen dat de arbeidswetgeving en collectieve arbeidsovereenkomsten van de Unie en de lidstaten worden uitgevoerd en nageleefd.

Vlaggenschipacties

- *Kleine en middelgrote havens ondersteunen met een specifiek stappenplan (bijlage 2).*
- *De ontwikkeling ondersteunen van een gekwalificeerde beroepsbevolking van de volgende generatie in alle sectoren van de blauwe economie, met inbegrip van havens, door middel van maatregelen in het kader van de strategie voor blauwe generatievernieuwing.*
- *Sociale partners en betrokken belanghebbenden ondersteunen bij het opstellen van een pact voor vaardigheden voor de havensector op het gebied van bijscholing, omscholing en inclusie van werknemers.*
- *Richtsnoeren opstellen voor de toepassing van de wetgeving inzake maritieme veiligheid op havenarbeiders aan boord van schepen.*
- *Richtsnoeren opstellen over het veilig omgaan met alternatieve brandstoffen in havens.*

7. CONCLUSIE

In deze strategie wordt de cruciale rol van havens voor de EU-economie en onze samenleving benadrukt. De strategie bevat een kader om de EU-havensector toekomstbestendig te maken,

⁶⁰ <http://data.europa.eu/eli/dir/2024/3017/oj>.

⁶¹ <http://data.europa.eu/eli/dir/2024/3099/oj>.

⁶² Met inbegrip van Richtlijn 2012/18/EU (Seveso) en Richtlijn 2014/34/EU (ATEX). Richtlijn 1999/92/EG (gezondheidsbescherming en veiligheid van werknemers), Richtlijn (EU) 2024/1788 (gas- en waterstofpakket).

het concurrentievermogen ervan te verbeteren, de rol van havens voor de samenleving op een veilige en duurzame manier uit te breiden en de veerkracht, militaire mobiliteit en economische en cyberveiligheid te vergroten. De Commissie zet zich in om ervoor te zorgen dat de strategie doeltreffend wordt uitgevoerd en dat de doelstellingen ervan worden bereikt, in samenwerking met alle bovengenoemde belanghebbenden. Daartoe zal de Commissie een **raad op hoog niveau voor maritieme industrieën en havens oprichten**, voorgezeten door de verantwoordelijke commissaris en uitvoerende vicevoorzitters, met het oog op voortdurende communicatie over de uitvoering van de acties die in **zowel de industriële maritieme strategie als de havenstrategie van de EU** zijn uiteengezet, en om feedback te verzamelen over ontwikkelingen in de markt.

BIJLAGE 1: Financieringsbeginselen⁶³

A) Gemeenschappelijke beginselen voor EU-havenprojecten in alle betrokken EU-financieringsstromen:

- Overheidsfinanciering moet gericht zijn op het bereiken van een zo groot en stimulerend mogelijk effect op publieke en maatschappelijke uitdagingen, overeenkomstig de geldende staatssteunregels.
- Subsidies mogen alleen worden toegekend aan projecten van duidelijk algemeen belang, waarbij particuliere investeringen worden aangetrokken en de risico's ervan worden beperkt.
- Overheidsprioriteiten moeten onder meer betrekking hebben op de weerbaarheid van kritieke logistieke en toeleveringsketens, connectiviteit, de levering van groene brandstoffen, walstroomvoorziening en opladen aan wal, elektrificatie van havens en netaansluitingen, groene infrastructuur en duurzame havenactiviteiten, capaciteit voor tweërlei gebruik en fysieke en digitale havenbeveiliging, bestrijding van criminaliteit en drugshandel, het creëren van werkgelegenheid in kustgemeenschappen, circulaire economie, afvalvermindering en recycling.
- Bijzondere aandacht moet worden besteed aan kleine en middelgrote havens in eiland-, kust- en ultraperifere gebieden, afhankelijk van hun behoeften, met name wat betreft het verbeteren van de veiligheid, de elektrificatie en de toegang tot netten.
- De ontwikkeling van EU-oplossingen moet prioriteit krijgen en de toepassing ervan moet worden uitgebreid.
- Er moet een veerkrachtig havennetwerk worden opgezet dat kritieke logistieke en toeleveringsketens, militaire mobiliteit en connectiviteit, met inbegrip van eilanden en ultraperifere gebieden, kan waarborgen en dat de EU-zeehavens beschermt tegen internationale dreigingen.
- EU-havens die rechtstreeks worden blootgesteld aan oneerlijke concurrentie van havens in derde landen, moeten financiële steun krijgen voor groene infrastructuur en havenuitrusting.
- Overheidsfinanciering voor entiteiten binnen EU-havens die direct of indirect worden gecontroleerd door belangen van derde landen, moet nauwkeurig worden gecontroleerd in gevallen die verband houden met de veiligheid en openbare orde van de EU, met inbegrip van kritieke infrastructuur of infrastructuur voor tweërlei gebruik.
- Er moeten oplossingen worden gestimuleerd om innovatie en weerbaarheid in de EU te ondersteunen, en synergieën tussen sectoren moeten worden onderzocht.
- Er moet worden gekeken naar de mogelijke veiligheidsvoordelen van het gebruik van technologie en dienstverleners uit de EU of uit gelijkgezinde landen.
- Oplossingen die worden voorgesteld door actoren in uitbreidingslanden, moeten worden beschouwd als onderdeel van de bredere EU-toeleveringsketen.

B) Leidende beginselen voor steun aan havenprojecten in derde landen:

- Zet in op wederzijds voordelige partnerschappen waarbij prioriteiten worden gedeeld, zoals het toepassen van gemeenschappelijke normen, capaciteitsopbouw op

⁶³ Deze bijlage doet geen afbreuk aan de wetgevingsprocedures met betrekking tot de vaststelling van het meerjarig financieel kader 2028-2034.

het gebied van regelgevende maatregelen, uitbreiding van de infrastructuur voor schone brandstoffen, bescherming van het milieu, de biodiversiteit en het klimaat, uitbreidingsprioriteiten, veiligheid en beveiliging op zee en in havens, en bestrijding van drugshandel, mensenhandel en andere vormen van illegaal of ongeoorloofd gebruik van haveninfrastructuur. Zorg voor eerlijke concurrentie, eerbiediging van de mensenrechten, sociale en milieunormen, klimaatbescherming, en naleving van veiligheids- en beveiligingsvoorschriften.

- Bewaak het concurrentievermogen van de EU (waaronder een concurrentievermogenstoets om financiële steun te beoordelen voor havenprojecten die een negatieve invloed zouden hebben op activiteiten in EU-havens binnen 300 zeemijl).
- Zorg dat EU-beleidsdoelstellingen worden gerealiseerd in verband met connectiviteit en handel, de in- en uitvoer van kritieke grondstoffen of hernieuwbare brandstoffen, en andere goederen die van cruciaal belang zijn voor de EU-economie.
- Zorg ervoor dat toepasselijke internationale overeenkomsten tussen de EU en derde landen eerlijke voorwaarden voor markttoegang bevatten voor haven- en terminaldiensten en voor concessies voor het verlenen van die diensten, met duidelijke mechanismen om de toepassing ervan te controleren.
- Steun de naleving van ambitieuze bindende internationale overeenkomsten binnen de IMO.

BIJLAGE 2: Een nieuw stappenplan voor concurrerende kleine en middelgrote havens

Kleine, middelgrote en eilandhavens vormen een belangrijk onderdeel van het Europese havensysteem en bieden veel potentieel. Ze ondersteunen kustgemeenschappen, connectiviteit en territoriale cohesie, waarbij ze regionale economieën met elkaar verbinden en bijdragen tot de prioriteiten van de Unie op lokaal en regionaal niveau. Ze spelen ook een rol in de strategische autonomie van de Unie, met name op het gebied van energie en kritieke toeleveringsketens, en ondersteunen de blauwe economie, waaronder de visserij, evenals belangrijke en gespecialiseerde marktsegmenten zoals personenvervoer, energie en offshore-elektriciteit. In deze strategie wordt daarom specifieke aandacht aan kleine en middelgrote havens besteed, onder meer met betrekking tot vereenvoudiging, innovatie, de Europese maritieme ruimte, elektrificatie en veiligheid. De strategie voor kustgemeenschappen zal het concurrentievermogen en de diversificatie van kustgebieden verder ondersteunen, met bijzondere aandacht voor kleine havens. In het **stappenplan van de Commissie voor de energietransitie van de visserij- en aquacultuursector in de EU** zal ook aandacht worden besteed aan het gebruik van hernieuwbare energie in kleine havens en zal steun worden verleend aan de ontwikkeling van een geharmoniseerde EU-methodologie voor het meten van energieverbruik en emissies in havens. Daarnaast worden gerichte ondersteuning en advies geboden.

- **Specifieke financieringsprioriteit, financiering in het kader van het cohesiebeleid en financiële capaciteitsopbouw en projectvoorbereiding** door het adviescentrum van de EIB.
- **Betere ondersteuning door de lidstaten** met het besluit betreffende diensten van algemeen economisch belang.
- **Bevordering van de elektrificatie van industrieterreinen en clusters** met het komende actieplan voor elektrificatie.
- **Proefprojecten voor de integratie van alternatieve energiebronnen** (mogelijke financiering uit het Europees Fonds voor maritieme zaken, visserij en aquacultuur).
- **BlueInvest-platform** voor ondersteuning bij het testen van nieuwe technologieën, marktvalidatie, technische bijstand en fondsenwerving.
- **Advies en capaciteitsopbouw op het gebied van cyberbeveiliging.**
- **Uitbreiding van de havenalliantie om beste praktijken en advies uit te wisselen over de bestrijding van drugshandel en criminele activiteiten.**
- In het komende **werkplan van de Europese maritieme ruimte (EMS)** zal aandacht worden besteed aan de ontwikkeling van duurzame en groene hubs en verbindingen voor de korte vaart, alsook aan de samenwerking tussen havens, met de nadruk op kleinere havens.
- Het **actieplan voor de binnenvaart voor de periode 2028-2034** zal specifieke maatregelen omvatten om kennisuitwisseling te bevorderen en binnenhavens te ondersteunen.

BIJLAGE 3: Overzicht van maatregelen en richtsnoeren

Pijler I — CONCURRENTIEVERMOGEN, INNOVATIE EN DIGITALISERING **VERSTERKEN**

De Commissie zal:

- vanaf 2026 prioriteit geven aan wederzijds voordelige initiatieven in havens van derde landen, overeenkomstig duidelijke richtsnoeren;
- vanaf 2026 de beginselen van deze strategie toepassen bij onderhandelingen over internationale overeenkomsten en samenwerkingskaders;
- vanaf 2026 blijven streven naar markttoegang in onderhandelingen over vrijhandelsovereenkomsten en, samen met de Europese Dienst voor extern optreden (EDEO), met derde landen in gesprek gaan om eerlijke investeringsvoorwaarden en toegang voor EU-bedrijven te bevorderen;
- vanaf 2026 de lidstaten ondersteunen bij hun inspanningen op het gebied van internationale normalisatie door middel van een nieuwe werkstroom inzake innovatieve havens en terminals in het kader van het forum op hoog niveau over Europese normalisatie;
- tegen 2028 richtsnoeren voor de lidstaten opstellen voor de beoordeling van buitenlandse investeringen overeenkomstig de internationale verplichtingen van de EU, alsook een kader voor het in kaart brengen en monitoren van buitenlandse investeringen in EU-havens;
- vanaf 2026 meer nadruk leggen op de inzet na de proeffase in toekomstige Horizon Europa-initiatieven, waaronder het belangrijke thema “Havens van de toekomst”;
- het technologisch leiderschap van de Unie versterken op het gebied van het gebruik van alternatieve brandstoffen, elektrificatie, ontwerp, aanpassing van uitrusting, energie-efficiëntie en digitalisering, alsook energieomzettingssystemen, circulariteit en digitale oplossingen opnemen;
- vanaf 2026 streven naar versterking van de publiek-private samenwerking in het kader van het Horizon Europa-kaderprogramma 2028-2034 op prioritaire gebieden;
- in 2026 de regels inzake de toegang tot spoorwegfaciliteiten aanscherpen;
- in 2028 een actieprogramma voor de binnenvaart voor de periode 2028-2034 voorstellen, met de nadruk op binnenhavens;
- tegen 2028 EU-richtsnoeren vaststellen voor efficiënte gegevensuitwisseling in de vervoersketen;
- in 2027, in voorkomend geval en mede in het licht van de resultaten van de openbare raadpleging, beoordelen of een wijziging van de drempels noodzakelijk is en verdere richtsnoeren verstrekken, met voorbeelden en interpretatieve verduidelijkingen van de AGVV-regels, onder meer voor investeringen in haveninfrastructuur;
- in 2026 de EU-richtsnoeren inzake concentraties herzien om duidelijke en geactualiseerde richtsnoeren te verstrekken over de toepassing van de EU-concentratieregels op zowel horizontale als niet-horizontale effecten van concentraties.

De Europese coördinator voor de Europese maritieme ruimte (EMS) zal:

- in het komende EMS-werkplan prioriteit geven aan de ontwikkeling van duurzame en groene hubs en verbindingen voor de korte vaart, en de samenwerking tussen havens

bevorderen, met de nadruk op kleinere havens, de modernisering van maritieme infrastructuur en de integratie met het spoorvervoer en de binnenvaart;

- veerkrachtplanning bevorderen door middel van workshops met andere Europese coördinatoren voor vervoerscorridors om noodoplossingen te onderzoeken voor maritieme en achterlandconnectiviteit in het geval van verstoring van belangrijke havens op cruciale vervoersroutes.

De lidstaten worden verzocht om:

- een leidende rol te vervullen bij het vaststellen van mondiale technische internationale normen in relevante internationale fora, waaronder de ISO;
- de risico's in verband met buitenlandse eigendom van en zeggenschap over strategische infrastructuur voor tweërlei gebruik en de daarmee verband houdende activiteiten te voorkomen, te beperken en aan te pakken;
- ervoor te zorgen dat het mogelijk is om op grond van het nationale recht tijdelijk publieke controle of publiek gebruiksrecht te verkrijgen over strategische infrastructuur, activa of uitrusting voor tweërlei gebruik;
- ervoor te zorgen dat de nodige maatregelen van de verordening inzake militaire mobiliteit volledig en snel worden uitgevoerd zodra deze is vastgesteld;
- de plannings- en vergunningsprocedures te stroomlijnen om een snelle invoering van innovatie in havens mogelijk te maken;
- meer prioriteit te geven aan het verbeteren van de beschikbaarheid en capaciteit van de spoor- en binnenvaartverbindingen met het achterland;
- de plannings- en vergunningsprocedures te stroomlijnen, zodat extra gebieden voor havengebruik snel kunnen worden ontwikkeld.

Belanghebbenden uit de sector worden aangemoedigd om:

- de toepassing en verspreiding van door de EU gefinancierd onderzoek te ondersteunen, beste praktijken te delen en partnerschappen en nieuwe bedrijfsmodellen te ontwikkelen, waarbij verder wordt gekeken dan specifieke/lokale uitdagingen en wordt ingespeeld op de behoeften van de markt in het algemeen, met inbegrip van die van kleine en middelgrote havens.

De lidstaten en belanghebbenden worden verzocht om:

- de in deze strategie uiteengezette richtsnoeren ook toe te passen op hun eigen initiatieven en de algemene coördinatie en informatie-uitwisseling te verbeteren;
- de plannings- en vergunningsprocedures te stroomlijnen om een snelle invoering van innovatie in havens mogelijk te maken;
- meer prioriteit te geven aan de spoor- en binnenvaartverbindingen met het achterland;
- te streven naar een evenwicht tussen het rendement op investeringen voor particuliere exploitanten en passende contractuele verplichtingen (duur, transparante en eerlijke voorwaarden voor verlenging, flexibiliteitsclausules) om veerkracht, veiligheid, beveiliging en vermindering van emissies te waarborgen.

**Pijler II — ENERGIETRANSITIE, DUURZAAMHEID EN SCHONE
INDUSTRIEËN BEVORDEREN**

De Commissie zal:

- in 2026 de invoering van walstroomvoorzieningen blijven monitoren en in het komende actieplan voor elektrificatie nieuwe maatregelen invoeren om de elektrificatie van havens te ondersteunen en te zorgen voor meer transparantie bij de prijsstelling van walstroomvoorzieningen;
- gebruikmaken van de mogelijkheden van de uitvoering van T-MED om duurzame energieconnectiviteit tussen havens aan de Middellandse Zee te ondersteunen;
- in het komende Pakket energie-unie nagaan hoe de beschikbaarheid van duurzame brandstoffen in havens kan worden bevorderd;
- bij de komende herziening van de verordening infrastructuur voor alternatieve brandstoffen maatregelen overwegen om de invoering van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen voor de scheepvaart te versnellen;
- de inspanningen van de lidstaten coördineren en de uitwisseling van beste praktijken vergemakkelijken, mogelijk ook door middel van richtsnoeren;
- tegen eind 2026 via de RLCF-alliantie de infrastructuurcapaciteit en toekomstige behoeften voor de levering van hernieuwbare en koolstofarme brandstoffen in de havens en naar de havens in kaart brengen;
- in 2026 in het kader van de Gemeenschappelijke Onderneming “Schone waterstof” een studie laten verrichten ter ondersteuning van de activiteiten van de Commissie in de Hydrogen Global Ports Coalition;
- vanaf 2026 samenwerkingsverbanden met havens, lokale overheden en industriële clusters ondersteunen;
- nauwere samenwerking tussen havens, energiebedrijven, netbeheerders en lokale overheden aanmoedigen, en beschikbaar zijn om informele richtsnoeren te verstrekken over mededingingskwesties;
- tegen 2027 een reeks gerichte workshops voor havens organiseren;
- de gedelegeerde taxonomiehandeling klimaat herzien om de bruikbaarheid van de technische screeningcriteria te verbeteren en deze te vereenvoudigen en te actualiseren in overeenstemming met relevante beleidsmatige, wettelijke en technologische ontwikkelingen;
- streven naar een consistentere meting en rapportage van emissies in havengebieden.

De lidstaten worden verzocht om:

- draadloze technologieën en slimmenetwerkoplossingen, gedigitaliseerde procedures en een beter gebruik van bestaande netactiva te ondersteunen;
- oplossingen voor vraagsturing te bevorderen, met name voor kleine en middelgrote havens;
- de synergieën tussen TEN-T en TEN-E en andere elektriciteitsnetplanning te versterken en in dit verband rekening te houden met de behoeften aan land, zoals weergegeven in de nationale netontwikkelingsplannen in de komende ontwikkelingsplannen voor offshorenetwerken;
- in nationale procedures en in de beoordelingen per geval rekening te houden met het vermoeden van een hoger openbaar belang voor elektriciteitsnetinfrastructuur, met inbegrip van walstroomvoorzieningen in havens;

- een deel van de EU-ETS-inkomsten toe te wijzen aan investeringen in de decarbonisatie van de maritieme sector in heel Europa;
- gestructureerde samenwerking tussen havens en lokale industriële clusters te ondersteunen om hernieuwbare energie, het delen van energie, hergebruik van restwarmte, opslagoplossingen en de ontwikkeling van havengebonden energiegemeenschappen te bevorderen;
- in voorkomend geval, de ontwikkelingsaspecten van havens uit de kaderrichtlijn water toe te passen en te zorgen voor een tijdige toepassing van nieuwe milieuvoorschriften inzake verontreiniging van de zee door scheepvaart in havens;
- bij de uitvoering van hun nationale energie- en klimaatplannen en nationale programma's ter beheersing van de luchtverontreiniging de uitstoot van broeikasgassen en luchtverontreinigende stoffen in havens aan te pakken.

Pijler III — HAVENS BESCHERMEN EN BEVEILIGEN

De Commissie zal:

- tegen 2027 de bestaande richtsnoeren voor wetgeving inzake maritieme beveiliging actualiseren om alle relevante dreigingen adequaat aan te pakken;
- tegen eind 2026 samen met de EU-lidstaten werken aan geactualiseerde internationale richtsnoeren binnen de Internationale Maritieme Organisatie;
- tegen eind 2026 een EU-strategie voor corruptiebestrijding presenteren;
- in 2027 een EU-kader voor antecedentenonderzoeken van havenarbeiders voorstellen;
- in 2027 de veiligheidsmaatregelen uitbreiden naar binnenhavens, met inbegrip van havens die niet onder de ISPS-code vallen, in samenwerking met riviercommissies;
- in 2027 beste praktijken publiceren om drugshandel te voorkomen en verdere samenwerking met kandidaat-lidstaten te onderzoeken;
- tegen 2027 samen met de EDEO regionale kaders ontwikkelen om met derde landen samen te werken aan het verbeteren van de havenbeveiliging en te werken aan een grotere harmonisatie van douanecontroles in alle EU-havens, in combinatie met betere veiligheidsprotocollen wereldwijd;
- tegen 2027 werken aan een publiek-private uitwisseling van informatie tussen douaneautoriteiten en maritieme logistieke bedrijven;
- beschikbaar zijn om te beoordelen in hoeverre antitrustinstrumenten de toepassing van de door de Europese havenalliantie ontwikkelde richtsnoeren of beste praktijken kunnen ondersteunen;
- in 2026 een Europees geïntegreerd kader voor klimaatbestendigheid voorstellen;
- vanaf 2026 onderzoeks- en ontwikkelingsinitiatieven ondersteunen om de uitwisseling en opslag van gegevens voor havens en belanghebbenden in multimodale logistieke ketens te waarborgen;
- vanaf 2026 oplossingen bevorderen en ondersteunen die gericht zijn op EU-soevereiniteit met betrekking tot gegevens die ten grondslag liggen aan haar essentiële civiele en militaire vervoer, en samenwerking zoeken met gelijkgezinde landen;
- in 2027 blijven samenwerken met de IMO om geharmoniseerde mondiale cyberbeveiligingsnormen voor de maritieme sector te bevorderen door middel van een niet-verplichte cybercode;

- tegen 2027 de richtsnoeren van Enisa inzake cyberrisicobeheer voor havens actualiseren;
- tegen 2027 een op Unieniveau gecoördineerde veiligheidsrisicobeoordeling uitvoeren om de cyberbeveiligingsrisico's in kaart te brengen en passende risicobeperkende maatregelen aan te bevelen;
- tegen 2027 een forum opzetten voor de autoriteiten van de lidstaten die verantwoordelijk zijn voor cyberbeveiliging en maritieme/havenzaken, zodat zij informatie en beste praktijken kunnen uitwisselen.

De lidstaten worden verzocht om:

- prioriteit te geven aan de uitvoering van de wetgeving inzake maritieme beveiliging en beste praktijken vast te stellen die binnen het publiek-private partnerschap van de Europese havenalliantie worden gedeeld om georganiseerde misdaad (waaronder drugshandel) en corruptie te bestrijden en de havenveiligheid in haar geheel aan te pakken;
- prioriteit te geven aan de interoperabiliteit van havens binnen het EU-spoorwegsysteem en aan het bereiken van een “goede navigatiestatus” voor binnenwateren tegen 2030;
- havens op te nemen bij de uitvoering van de richtlijn betreffende de weerbaarheid van kritieke entiteiten (CER-richtlijn);
- ervoor te zorgen dat kritieke goederen worden afgehandeld en opgeslagen overeenkomstig de eisen voor militaire mobiliteit, de EU-strategie voor het aanleggen van voorraden en de regeling voor voorzieningszekerheid die is ingevoerd door het programma voor de Europese defensie-industrie;
- de inventarisatie, informatie-uitwisseling en coördinatie te optimaliseren om voorraden aan te leggen en te beschermen en verstoringen tot een minimum te beperken.

De lidstaten en belanghebbenden worden verzocht om:

- klimaatbestendigheidspannen te ontwikkelen en beste praktijken uit te wisselen op het gebied van klimaatbestendigheidsmaatregelen in havens;
- kwetsbare infrastructuur, bovenbouw en uitrusting te beschermen en te versterken, knelpunten aan te pakken en de inspanningen op te voeren om hun kritieke infrastructuur beter te beveiligen;
- te zorgen voor voldoende redundantie en capaciteit om verstoringen op korte en middellange termijn in hun logistieke keten en de levering van kritieke goederen op te vangen, zodat met name de meest kwetsbare militaire mobiliteitsknooppunten een adequaat operationeel niveau kunnen bereiken.

De EMS-coördinator zal:

- de weerbaarheidsplanning voor maritieme en achterlandconnectiviteit met andere Europese coördinatoren voor vervoerscorridors faciliteren.

Pijler IV — TOEGANG TOT FINANCIERING EN INVESTERINGEN

De Commissie zal:

- de in de strategie ontwikkelde financieringsbeginselen toepassen op alle financieringsinstrumenten, met inbegrip van relevante maatregelen ter ondersteuning van innovatie in havens in het kader van Horizon Europa 2028-2034;
- in een oproep tot het indienen van voorstellen in het kader van de CEF voor 2026 prioriteit geven aan steun voor de ontwikkeling van walstroomvoorzieningen in havens;
- de beschikbare middelen in het kader van het huidige MFK optimaal benutten om de prioriteiten van de strategie te ondersteunen;
- EIB Advisory, via Jaspers, verzoeken om steun te verlenen voor capaciteitsopbouw, met name voor kleine en middelgrote TEN-T-havens;
- in overleg treden met nationale stimuleringsbanken en -instellingen en particuliere financiële belanghebbenden om aanvullende financieringsoplossingen voor zee- en binnenhavens en exploitanten te vinden.

De EIB wordt verzocht om:

- financiering en advies aan de sector te blijven verstrekken en de dialoog met de Commissie, de lidstaten, medefinanciers en de industrie voort te zetten om de prioriteiten van de strategie te bevorderen en de toegang tot financiering en technische bijstand voor havens en bedrijven van elke omvang te verbeteren, met name voor kleinere exploitanten, havens en kleine en middelgrote ondernemingen in de havensector.

De lidstaten en de regio's worden verzocht om:

- afhankelijk van de lokale behoeften en omstandigheden, de ontwikkeling van hun havens te bevorderen.

Belanghebbenden uit de sector worden verzocht om:

- vooruitstrevende, vernieuwende strategieën na te streven, waarbij geavanceerde technologieën en innovatieve duurzame praktijken worden geïntegreerd.

Pijler V — SOCIALE COHESIE, VAARDIGHEDEN EN KWALITEITSBANEN

De Commissie zal:

- territoriale cohesie en de connectiviteit van eilanden en ultraperifere gebieden, met name die met demografische uitdagingen, blijven ondersteunen;
- in 2026 beleidsmaatregelen opnemen om de economische, ecologische en sociale bijdragen van havens aan lokale gemeenschappen te versterken in het kader van de komende strategie voor kustgemeenschappen en de strategie voor eilanden;
- vanaf 2026 de dialoog versterken en de ontwikkeling van beste praktijken en richtsnoeren voor het verbeteren van de betrekkingen tussen havens en steden ondersteunen;
- in 2026 kleine en middelgrote havens ondersteunen met een specifiek stappenplan (bijlage 2);
- in 2026 een stappenplan voor de energietransitie voor de visserij en aquacultuur in de EU publiceren;
- in 2027 bijdragen aan de ontwikkeling van een gekwalificeerde beroepsbevolking van de volgende generatie in alle sectoren van de blauwe economie, met inbegrip van havens,

door middel van maatregelen in het kader van de strategie voor blauwe generatievernieuwing;

- tegen 2027 richtsnoeren opstellen voor de toepassing van de wetgeving inzake maritieme veiligheid op havenarbeiders aan boord van schepen;
- vanaf 2026 in het kader van Horizon Europa verder onderzoek en advies ondersteunen met betrekking tot de veilige omgang met alternatieve, hernieuwbare, koolstofarme en koolstofvrije brandstoffen in het havengebied;
- tegen 2027 richtsnoeren en opleidingsmateriaal opstellen over de veilige omgang met alternatieve brandstoffen.

De lidstaten worden verzocht om:

- verbeteringen op het gebied van infrastructuur, schone energie en brandstof, veiligheid en duurzaamheid voor kleine en middelgrote havens, met name op eilanden, in afgelegen en ultraperifere gebieden, te ondersteunen;
- verbeteringen op het gebied van veiligheid en duurzaamheid in havens te ondersteunen en ervoor te zorgen dat de arbeidswetgeving en collectieve arbeidsovereenkomsten van de Unie en de lidstaten worden uitgevoerd en nageleefd.

Sociale partners en andere belanghebbenden uit de sector worden verzocht om:

- een specifiek partnerschap voor vaardigheden voor de havensector tot stand te brengen om de bijscholing, omscholing en inclusie van werknemers te ondersteunen.

De maritieme sector wordt verzocht om:

- samen te werken met het grootschalige partnerschap voor het digitale ecosysteem in het pact voor vaardigheden teneinde digitale bijscholing in de havensector te ondersteunen;
- toezeggingen te doen in het kader van de academie voor cyberbeveiligingsvaardigheden en gebruik te maken van het Europees kader voor cyberbeveiligingsvaardigheden (ECSF) voor havenpersoneel.