

Brussel, 5 maart 2026
(OR. en)

6987/26

MAR 28
TRANS 116
IND 163

BEGELEIDENDE NOTA

van:	de secretaris-generaal van de Europese Commissie, ondertekend door mevrouw Martine DEPREZ, directeur
ingekomen:	5 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 over de industriële maritieme strategie van de EU
----------	---

De delegaties vinden hierbij document COM(2026) 111 final.

Bijlage: COM(2026) 111 final



Brussel, 4.3.2026
COM(2026) 111 final

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

over de industriële maritieme strategie van de EU

1. INLEIDING

Europa is nauw verbonden met water. De Europese Unie en haar lidstaten beheren 's werelds grootste collectieve maritieme gebied, met 25 miljoen km² aan exclusieve economische zones (EEZ's)¹. De Unie heeft een van de langste kustlijnen ter wereld, die zich uitstrekt over 70 000 km langs 22 lidstaten. Haar netwerk van binnenwateren bestrijkt 42 000 km, met duizenden havens, jachthavens, scheepswerven en leveranciers. Het is dan ook zaak om het potentieel van de Europese eengemaakte markt voor vervoer over water verder aan te boren.

De Europese maritieme productie² en scheepvaart³ zijn strategische sectoren voor de autonomie, veerkracht, defensie, economische veiligheid, welvaart, decarbonisatie en het duurzame gebruik en de bescherming van de activa en middelen van de Europese EEZ's. De Europese maritieme productiesector is wereldleider op het gebied van complexe, hoogwaardige scheepsbouw en geavanceerde technologieën. De sector stimuleert innovatie rond duurzaam vervoer over water en activiteiten van de blauwe economie en vormt een hoeksteen van regionale industriële groei. De Europese scheepvaartsector zet wereldwijd de toon op het gebied van maritieme diensten, verzekert de aanvoer van essentiële goederen, biedt handelsmogelijkheden en draagt bij tot de energieonafhankelijkheid van de EU. Samen met andere scheepvaartsegmenten bepaalt de sector ook de vraag naar producten en diensten rond maritieme productie en geeft vorm aan technologische keuzes.

Beide sectoren zijn cruciaal voor de versterking van de militaire capaciteit van de Unie en de lidstaten aangezien ze verplaatsingen van troepen vergemakkelijken en marineschepen en schepen voor tweeërlei — zowel civiel als militair — gebruik aanleveren. Zij zijn ook essentieel voor de uitrol en bescherming van de digitale en offshore-energie-infrastructuur van de EU, zoals pijpleidingen, elektriciteits- en datakabels en windmolenparken. Andere subsegmenten, zoals cruise- en nautisch toerisme, hebben een groot innovatiepotentieel om hun duurzaamheid te verbeteren.

Dit ecosysteem van de scheepvaart staat voor uitdagingen. De verslagen van Draghi⁴ en Niinistö⁵ onderstrepen de blootstelling van het ecosysteem aan hevige wereldwijde concurrentie en spanningen, de toenemende afhankelijkheid van scheepsproductie in en financiering door derde landen, de decarbonisatie en de vergrijzende arbeidspopulatie die behoefte heeft aan om- en bijscholing.

Europa heeft een beleidskader nodig dat zijn maritieme productie- en scheepvaartindustrieën **beschermt en stimuleert**, de innovatiecapaciteit ervan versterkt, industriële opportuniteiten aanboort via een doorgedreven digitalisering, duurzaamheid en decarbonisatie, technologisch leiderschap aanstuurt en het concurrentievermogen versterkt. Samen met de havens zijn die industrieën van essentieel belang voor de positie van de EU in de volatiele geopolitieke arena en voor de strategische autonomie,

¹ De ultraperifere regio's van de EU meegerekend.

² Het begrip “maritieme productie” omvat een breed scala aan industriële activiteiten en diensten, waaronder: 1) de bouw, de reparatie, het onderhoud, de ombouw, de retrofit, de ontmanteling en de recycling van zee- en binnenschepen, boten, drijvende platforms en andere gespecialiseerde oppervlakte- en onderwaterinstallaties 2) de productie van uitrusting en technologieën voor activiteiten op het gebied van de maritieme, haven- en blauwe economie.

³ De term “scheepvaart” omvat alle segmenten van zowel goederen- als personenvervoer over zee, met inbegrip van kust-, korte en lange vaart, gespecialiseerde scheepvaartdiensten evenals wildevaart en lijnvaart.

⁴ “The future of European competitiveness”, verslag van Mario Draghi (2024).

⁵ “Strengthening Europe’s civil and military preparedness and readiness”, verslag van speciaal adviseur Niinistö (2024).

economische veiligheid en paraatheid van de EU. Daarom stelt de Commissie — in samenhang met deze industriële maritieme strategie — ook een EU-havenstrategie voor.

Het is nu tijd voor actie. Voortbouwend op de Clean Industrial Deal en verschillende aanverwante EU-initiatieven⁶, bevat deze industriële maritieme strategie van de EU een visie en een routekaart op basis van zes pijlers:

Visie voor de maritieme productie-industrie van de EU tegen 2030



2. BOUWEN, UITRUSTEN EN REPAREREN

Een sterke maritieme productiesector⁷ is van strategisch belang voor de soevereiniteit van Europa. De sector biedt Europa armslag om vaartuigen, apparatuur, platforms en technologieën te bouwen en te onderhouden die het nodig heeft om zijn vitale belangen te behartigen en te beschermen: van energieonafhankelijkheid, klimaatbestendigheid en voedselvoorziening⁸ tot grensbescherming, defensie, bescherming van kritieke infrastructuur, militaire mobiliteit, oceaanobservatie en scheepvaart in het noordpoolgebied⁹.

Het behoud van een kritische massa aan commerciële scheepsbouw in de EU is cruciaal voor de instandhouding van de marinescheepsbouw, gezien de sterke onderlinge verbanden en kruisbestuiving op het gebied van tweërlei gebruik¹⁰. Het is ook belangrijk voor de handhaving van levensvatbare toeleveringsketens in Europa en de autonomie inzake sleuteltechnologieën en knowhow. Dat is van essentieel belang om banen, investeringen

⁶ Waaronder het EU-kompas voor concurrentievermogen (COM(2025) 30 final), het Europees oceaanpact (COM(2025) 281 final), de EU-strategie voor maritieme veiligheid (14280/23), de strategie voor waterweerbaarheid (COM(2025) 280 final) en het actieplan voor nulverontreiniging (COM(2021) 400 final).

⁷ De Europese maritieme industrie omvat 300 scheepswerven en 28 000 fabrikanten van maritieme uitrusting. In het kader van het mobiliteitstransitietraject (2024) werd een bottom-upanalyse van de kenmerken, behoeften, uitdagingen en kansen van de sector uitgevoerd. De aanbevelingen van die oefening schemeren door in deze strategie.

⁸ Bijvoorbeeld via gespecialiseerde vaartuigen, converter- en drijvende platforms, funderingsstructuren en elektrische infrastructuur voor hernieuwbare offshore-energie in het algemeen en met name offshore-windenergie, geavanceerde baggerschepen die bescherming bieden tegen de stijgende zeespiegel en overstromingen van rivieren, en vaartuigen voor duurzame visserij- en aquacultuuractiviteiten. Specifiek met betrekking tot vissersvaartuigen zal de Commissie uiterlijk in het derde kwartaal van 2026 een routekaart voor de energietransitie van de visserij en aquacultuur in de EU uitbrengen, die de sector door de energietransitie zal loods en inzichten en aanbevelingen vanuit het energietransitiepartnerschap voor de visserij en aquacultuur in de EU zal bevatten.

⁹ Via patrouillevaartuigen en marineschepen, kabelinstallatieschepen, schepen voor tweërlei gebruik, onderzoekingsvaartuigen, technologieën voor oceaanelxploratie, -observatie, -monitoring en -toezicht, ijsbrekers en ijswaardige schepen.

¹⁰ De nieuwe gezamenlijke mededeling over de versterking van de economische veiligheid van de EU (JOIN (2025) 977), die inzoomt op het belang om te investeren in een levendige industriële basis, erkent de scheepsbouw uitdrukkelijk als een strategische sector op het gebied van tweërlei gebruik.

en innovatie te bevorderen op regionaal niveau, ook in de (ultra)perifere regio's en op de eilanden. De capaciteiten op het gebied van reparatie, onderhoud, ombouw, retrofit en recycling van schepen zijn onmisbaar om de veiligheid, decarbonisatie en circulariteit van de scheepvaart op te voeren.

2.1 De Europese maritieme productiesector: bevordering van groei en concurrentievermogen op leidende markten

Vandaag de dag is Europa nog steeds wereldleider op het gebied van een aantal van de technologisch meest geavanceerde scheepstypen (bv. cruiseschepen, marineschepen, ijsbrekers, onderzoekingsvaartuigen, kabelinstallatieschepen, ondersteuningsvaartuigen voor offshore-windenergie, drijvende en converterplatforms, jachten en pleziervaartuigen), schone voortstuwingssystemen en geavanceerde uitrusting. Aangezien 97 % van de mondiale vloot van cruiseschepen in Europa wordt gebouwd, speelt de productie van die schepen een sleutelrol voor Europa bij het behoud en de versterking van zijn capaciteiten op het gebied van complexe scheepsbouw in andere segmenten die essentieel zijn met het oog op strategische autonomie.

In andere marktsegmenten, met name in de koopvaardij scheepsbouw, hebben de Europese scheepswerven de afgelopen decennia wereldwijd marktaandeel verloren als gevolg van een verstoorde internationale markt, onder invloed van massale overheidsinvesteringen in derde landen, niet-marktconforme praktijken en verschillen in arbeids- en energiekosten. Terwijl de Europese scheepswerven zich hebben toegespitst op hoogwaardige, kleine markten, betreden nu ook buitenlandse concurrenten die segmenten. De EU-industrie heeft onlangs terrein verloren aan landen als China in strategische segmenten van de scheepsbouw, zoals veerboten¹¹ en installatievaartuigen voor offshore-windenergie. Het leiderschap op het gebied van onderwatervaartuigen, haven- en maritieme uitrusting wordt ook steeds meer op de proef gesteld.

Om de maritieme productiebasis van Europa in stand te houden en zijn innovatiepotentieel te ontsluiten, moeten de EU en haar lidstaten hun inspanningen op het gebied van het industriebeleid toespitsen op gebieden waar realistisch gezien de beste resultaten te behalen vallen, d.w.z. **hoogwaardige segmenten met een sterk industrieel productiepotentieel in de EU**¹².

¹¹ Het marktaandeel van de Europese scheepsbouw wat betreft het aantal grote veerboten (d.w.z. met een brutotonnage van meer dan 5 000 ton) dat aan de binnenlandse (EU-)markt werd geleverd, bedroeg 38 % in 2020-2024, met een gemiddelde van drie geleverde schepen per jaar. Terwijl Europa tot 2010 wereldwijd koploper was, daalde zijn mondiale marktaandeel tot circa 15 % in 2020-2024 (van 60 % in 2010).

¹² Decarbonisatie, digitalisering, de verwachte uitbreiding van de uitrol van hernieuwbare offshore-energie en de opkomst van nieuwe groeimarkten in de blauwe economie, zoals technologieën voor onderwater- en oceanobservatie, militaire mobiliteit en de toename van defensie-investeringen bieden kansen om de Europese maritieme productiebasis aan te boren en te versterken. Zo zal het aantal elektrificeerbare veerboten tegen 2030 naar schatting oplopen tot 364, afhankelijk van factoren zoals de verbetering van de energiedichtheid van batterijen en de uitrol van walstroom. Tussen 2020 en 2050 zal naar schatting twee derde van de huidige vloot van 12 000 binnenschepen die op Europese waterwegen varen, worden geretrofit en zal een derde ervan bestaan uit nieuwe constructies (ongeveer 140 nieuwe schepen per jaar).

Industriële maritieme strategie van de EU



* Manifest van Sea Europe "Setting sail to build in Europe 10,000 sustainable and digitalised vessels by 2035" (2024)

Om die ambitie te verwezenlijken, zijn zowel vraag- als aanbodgestuurde maatregelen en de juiste randvoorwaarden nodig, waaronder nauwe publiek-private samenwerking. Daartoe zal de Commissie een **EU-alliantie voor industriële maritieme waardeketens** oprichten om de industriële soevereiniteit en het technologische leiderschap van Europa op geselecteerde leidende markten voor maritieme productie en opkomende technologieën te versterken. De alliantie zal belanghebbenden uit het ecosysteem van de scheepvaart en nationale en regionale autoriteiten samenbrengen. Zij zal de bakens uitzetten om businesscases voor industriële activiteiten in Europa te identificeren en bijdragen aan de ontwikkeling van gezamenlijke routekaarten en projectpijplijnen in bepaalde gebieden. De alliantie zal zich ook inspannen om de EU en de lidstaten te ondersteunen bij de afstemming van investeringsprioriteiten, aanvullende stimulansen te identificeren met het oog op een grotere vraag en meer synergieën in de hele waardeketen in Europa, en EU-steunmechanismen te coördineren met nationale projecten.

2.2 Modernisering van de maritieme productiebasis van de EU

Tegen 2030 moet de Europese industrie verder evolueren naar een **slimme en schone maritieme productie**, waarbij digitalisering, geavanceerde robotica, artificiële intelligentie, modulariteit, energie-efficiëntie en circulariteit in industriële processen als hefboomen worden gebruikt. Dat is van essentieel belang om de maritieme productie in Europa veerkrachtiger en kostenefficiënter te maken, de dreigende tekorten aan arbeidskrachten tegen te gaan, de productiviteit op te drijven en de operationele capaciteit van industriële faciliteiten uit te breiden.

Op **kleine en middelgrote scheepswerven** moet meer gebruik worden gemaakt van innovatieve productietechnologieën op het gebied van materialen, processen, AI en vaardigheden. De Commissie lanceert daarom een **oproep voor O&I-**

vlaggenschipprojecten met als thema “**scheepswerven van de toekomst**”¹³ ter ondersteuning van tests en demonstraties van dergelijke technologieën in reële scheepswerfecosystemen, met het oog op een verdere herhaling en opschaling van de resultaten.

Knelpunten met betrekking tot administratieve vergunningen kunnen scheepswerven belemmeren bij de uitbreiding of modernisering van faciliteiten of de installatie van decarbonisatietechnologieën, zoals infrastructuur voor het bunkeren van schone brandstoffen of elektrificatie in havens. De onlangs voorgestelde verordening betreffende de versnelling van milieubeoordelingen¹⁴ en het pakket Europese netten kunnen de elektrificatie van industriële locaties, ook in havengebieden, zoals reparatie- en onderhoudsfaciliteiten voor schepen, in een stroomversnelling brengen en moeten zo spoedig mogelijk door de medewetgevers worden vastgesteld. **De voorgestelde wetgeving voor een industrieaccelerator** zal leiden tot vereenvoudigde en versnelde vergunningsprocedures, ook voor maritieme productiefaciliteiten.

Tot slot zal de Commissie samen met belanghebbenden in de EU-alliantie voor industriële maritieme waardeketens pistes verkennen om grensoverschrijdende productie en synergieën in de toeleveringsketen te optimaliseren, met inzet op normalisatie waar schaalvoordelen mogelijk zijn, bijvoorbeeld met het oog op lagere kosten en minder uitroltijd van bepaalde onderdelen voor vaartuigen van de volgende generatie.

2.3 Gebruik van overheidsopdrachten en financiering ter ondersteuning van het industriële leiderschap van de EU

Een strategisch gebruik van overheidsopdrachten kan bijdragen aan de toename van de vraag naar schone, innovatieve “*Made in EU*”-goederen en -diensten, waaronder belangrijke strategische vaartuigen op leidende markten¹⁵ die cruciaal zijn voor de veerkracht en economische veiligheid van de EU.

De Commissie zal met de lidstaten van de EU/EER samenwerken om een **meerjarige, geaggregeerde pijplijn van overheidsorders bij overheidsinkopers in de EU/EER** in kaart te brengen en op te zetten om een geaggregeerd langetermijnsignaal met betrekking tot de overheidsvraag te creëren in relevante segmenten (bv. veerboten, onderzoeksvaartuigen, ijsbrekers, sleepboten, drones¹⁶) en bij te dragen aan de gereedheid van de Europese maritieme productiesector om aan die vraag te voldoen.

In het kader van de komende herziening van het EU-kader voor overheidsopdrachten zal de Commissie **gerichte niet-prijsgerelateerde vereisten** voorstellen, in overeenstemming met internationale verplichtingen, in geselecteerde strategische segmenten van overheidsopdrachten, ter ondersteuning van de EU-doelstellingen op het gebied van industriële veerkracht en economische veiligheid.

¹³ Werkprogramma van Horizon Europa voor 2026-2027 — CL5-2026-05-D5-12). Indicatief budget: 21,00 miljoen EUR.

¹⁴ Voorstel voor een herziene richtlijn om de vergunningsprocedure voor infrastructuurprojecten te versnellen (COM(2025) 1007 final).

¹⁵ Mogelijke voorbeelden hiervan zijn onder meer de rechtstreekse aankoop van veerboten voor lokaal, stedelijk en eilandvervoer, oceanografische en onderzoekingsvaartuigen, ijsbrekers, werkboten, schepen voor de bestrijding van verontreiniging, opsporings- en reddingsvaartuigen, opleidings- en bergingsvaartuigen, de aankoop van onderdelen, reparatie en gespecialiseerde diensten zoals marine-, patrouille- en kustwachtgerelateerde activa en technologieën.

¹⁶ Rekening houdend met en in synergie met de oprichting van de multifunctionele EU-reservevloot voor kabelvaartuigen in overeenstemming met het EU-actieplan inzake kabelbeveiliging (JOIN/2025/9 final) en met relevante acties in het kader van het actieplan inzake beveiliging van en tegen drones (COM(2026) 81 final).

Daarnaast zal de Commissie de externe afhankelijkheden en de behoeften aan niet-prijsgerelateerde criteria voor de aankoop van gespecialiseerde vaartuigen beoordelen bij het ontwerpen van veilingvoorwaarden voor strategische maritieme projecten, projecten op het gebied van hernieuwbare energie of onderwaterprojecten.

Overheidsfinanciering kan ook de particuliere vraag naar slimme en schone producten versterken, wat innovatie en waardecreatie in de EU bevordert. Daartoe zijn in de voorstellen voor het meerjarig financieel kader (2028-2034), en met name in het voorstel voor het Europees Fonds voor concurrentievermogen (EFC), **gerichte voorwaarden rond EU-preferentie** opgenomen om strategische technologieën en capaciteiten te beschermen in overeenstemming met internationale verbintenissen.

In de nieuwe **gezamenlijke mededeling over de versterking van de economische veiligheid van de EU**¹⁷ worden de lidstaten, de EIB-groep en andere internationale financiële instellingen, evenals nationale stimuleringsbanken die nationale of EU-begrotingen uitvoeren, sterk aangemoedigd om economische veiligheidsoverwegingen in financieringsbesluiten te integreren¹⁸.

2.4 Zorgen voor eerlijke concurrentie met derde landen

De Commissie wil wereldwijd eerlijke concurrentie waarborgen en de Europese maritieme productie-industrie beschermen tegen schadelijke handelspraktijken, zoals afbraakprijzen, niet-marktgerichte subsidiëring, schending van intellectuele-eigendomsrechten en gedwongen technologieoverdrachten in derde landen.

De Commissie zal, mogelijk in het kader van de alliantie voor industriële maritieme waardeketens, **een gestructureerde dialoog aangaan met de maritieme productie-industrie van de EU** met het oog op de verdere versterking van haar inlichtingencapaciteit om toezicht te houden op het mondiale scheepsbouwbeleid en de marktontwikkelingen, strategische risico's, bedreigingen en kansen voor de veerkracht van de toeleveringsketen, evenals belemmeringen voor de markttoegang in derde landen. Daartoe zal de Commissie onder meer een beroep doen op de nieuwe EU-alliantie voor industriële maritieme waardeketens, haar netwerk van EU-delegaties en de nieuwe informatiehub voor economische veiligheid, zoals aangekondigd in de nieuwe gezamenlijke mededeling over de versterking van de economische veiligheid van de EU¹⁹. Dit zal helpen bij het opsporen en in kaart brengen van gebieden waarin oneerlijke handelspraktijken in derde landen schade kunnen berokkenen aan scheepswerven en fabrikanten van uitrusting in de EU, en een basis vormen voor mogelijke handelsmaatregelen of acties om eerlijke concurrentie te waarborgen.

Om de industrie beter te beschermen tegen schadelijke handelspraktijken zal de Commissie:

- **De opties beoordelen en waar nodig en haalbaar voorstellen indienen voor een nieuw sectorspecifiek instrument**²⁰ of gerichte wijzigingen van haar instrumentarium voor het handelsbeleid, in overeenstemming met internationale verplichtingen. De opties zullen gericht zijn op specifieke segmenten die cruciaal zijn voor de strategische

¹⁷ (JOIN(2025) 977).

¹⁸ Dit omvat: prioriteit geven aan de ondersteuning van EU-bedrijven die de buitenlandse afhankelijkheid in kritieke sectoren afbouwen en voorkomen dat leveranciers met een hoog risico uit derde landen toegang krijgen tot EU- en nationale financiering.

¹⁹ (JOIN(2025) 977).

²⁰ Overwegende dat Verordening (EU) 2016/1035 inzake bescherming tegen schade veroorzakende prijzen van vaartuigen niet kan worden toegepast omdat de OESO-Scheepsbouwovereenkomst van 1994 niet is geratificeerd.

autonomie en economische veiligheid van Europa en waarin de EU-scheepswerven nog actief zijn maar kampen met oneerlijke overzeese concurrentie²¹.

- **Bestaande en toekomstige handels- en investeringsovereenkomsten benutten** om de belangen van de maritieme productiebasis van de EU te beschermen en te bevorderen, onder meer door middel van bepalingen inzake markttoegang, antisubsidie, transparantieverplichtingen en bescherming van intellectuele-eigendomsrechten.
- **De inspanningen rond een toekomstige internationale overeenkomst op het gebied van scheepsbouw nieuw leven inblazen** om de niet-marktconforme praktijken in de sector een halt toe te roepen.

De Commissie zal blijven inzetten op een gelijk speelveld op het gebied van exportkredieten voor schepen door de **sectorovereenkomst inzake schepen (SSU)²² in de OESO-regeling inzake door de overheid gesteunde exportkredieten** verder te ontwikkelen, onder meer door middel van specifieke bepalingen voor emissievrije en emissiearme schepen. De Commissie zal zich ook inzetten voor de ondersteuning van scheepswerven, fabrikanten van uitrusting en dienstverleners van de EU op de markten van derde landen door de **invoering van een nieuw financieringsinstrument op EU-niveau voor exportkredieten²³**.

2.5 Het mondiale kader voor scheepsrecycling versterken en de maritieme circulariteit aanjagen

Dankzij scheepsrecycling kunnen waardevolle materialen zoals staal, koper en aluminium worden teruggewonnen en hergebruikt. Dat doet de behoefte aan het winnen van nieuwe hulpbronnen dalen en sluit aan bij de beginselen van de circulaire economie. Naar verwachting zullen de komende tien jaar meer dan 16 000 schepen worden gerecycled. De Commissie zal ernaar streven het **Verdrag van Hongkong inzake scheepsrecycling²⁴ te versterken** om een geactualiseerd, robuuster mondiaal kader te bieden. Het uiteindelijke doel is de internationale regels en de EU-verordening inzake scheepsrecycling volledig op elkaar af te stemmen en op internationaal niveau veilige, duurzame en verantwoorde recyclingpraktijken te waarborgen.

Daarnaast zal de Commissie pistes verkennen om de **uitbreiding van de binnenlandse EU-recyclingcapaciteit voor schepen** te ondersteunen door te zorgen voor meer kostenefficiëntie, en samenwerken met handelspartners met scheepsrecyclingcapaciteit, te beginnen met India, om hoge milieu- en sociale normen te bevorderen, voortbouwend op de EU-verordening inzake scheepsrecycling. Aangezien gerecyclede materialen steeds waardevoller zullen worden met het oog op een groene EU-productie, wil de Commissie belanghebbenden bijstaan bij de ontwikkeling van “van-wieg-tot-wieg”-benaderingen in de maritieme industrie binnen alle staalproductie-, scheepsbouw- en scheeps- en

²¹ Bv. scheepstypen die essentieel zijn voor de militaire mobiliteit en de veiligheid van de bevoorrading in crisistijden, zoals veerboten en binnenschepen, evenals gespecialiseerde schepen die van cruciaal belang zijn voor de bescherming van de Europese offshore-energie- en digitale infrastructuur.

²² Dit betekent dat wordt gezorgd voor een gelijk speelveld (zodat de mededinging wordt gebaseerd op de prijs en de kwaliteit van de schepen in plaats van op de geboden financiële voorwaarden), en dat wordt ingezet op het wegwerken van marktverstoringen met betrekking tot door de overheid gesteunde exportkredieten.

²³ Dit nieuwe instrument zou financiële EU-steun verlenen aan nationale exportkredietinstellingen in de EU om het concurrentievermogen van hun financiële aanbod, ook aan internationale afnemers van schepen, te vergroten.

²⁴ Hong Kong International Convention for the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships (Verdrag van Hongkong voor het veilig en milieuverantwoord recyclen van schepen) (2009).

schrootrecyclingclusters in Europa²⁵, met bijzondere aandacht voor industriële synergieën, kansen en beste milieupraktijken.

De Commissie zal maritieme circulariteitsstrategieën blijven ondersteunen, van het ontwerp tot het einde van de levensduur en de terugwinning van materialen, door middel van O&I-steun²⁶. De routekaart voor de uitvoering van de circulaire economie voor pleziervaartuigen aan het einde van hun levensduur²⁷, waarin doelstellingen voor 2030 zijn vastgesteld, zal als leidraad dienen voor verdere inspanningen op dit gebied.

Vlaggenschipacties

- *Een EU-alliantie voor industriële maritieme waardeketens lanceren om leiderschap op leidende markten te bevorderen*
- *De digitale, schone en circulaire transformatie van de Europese scheepswerven ondersteunen (“scheepswerven van de toekomst”)*
- *Overheidsopdrachten en EU-financiering als hefboom gebruiken, zoals voorgesteld in het MFK, ter ondersteuning van het industriële leiderschap van de EU, onder meer door middel van pijplijnen van overheidsorders en gerichte niet-prijsgerelateerde en economische veiligheidscriteria*
- *Acties om te zorgen voor eerlijke internationale concurrentie voor scheepswerven en fabrikanten van uitrusting in de EU, met inbegrip van exportkredieten voor schepen en, waar nodig en haalbaar, sectorspecifieke handelsmaatregelen*

3. VERVOEREN EN VERBINDEN

Het zeevervoer is als strategische sector goed voor circa 75 % van de buitenlandse handel van de EU en 30 % van het goederenvervoer binnen de EU. De door de EU gecontroleerde vloot is de grootste ter wereld en is goed voor meer dan een derde van de mondiale scheepstonnage in alle segmenten. Europese exploitanten behouden een stevige marktpositie op het gebied van container- en bulkvervoer, energievervoer en hooggespecialiseerde maritieme diensten. Maritieme passagiers- en vrachtverbindingen zijn van vitaal belang voor de eilanden en ultraperifere gebieden van de EU, omdat ze de territoriale cohesie waarborgen en lokale gemeenschappen en het toerisme ondersteunen. Vloten die onder EU-vlag varen en door de EU worden gecontroleerd, worden internationaal erkend vanwege hun voorbeeldige normen op het gebied van veiligheid en beveiliging, innovatie en milieuprestaties²⁸.

Tegelijkertijd opereert de zeevervoersector van de EU in een almaar complexere omgeving van verstoringen en politieke volatiliteit, energietransitiekosten, een vergrijzend arbeidspotentieel en hevige wereldwijde concurrentie, met name uit Oost- en Zuidoost-Azië. Recente geopolitieke ontwikkelingen hebben eens te meer het strategische belang voor de wereldhandel in energie en goederen onderstreept. Tegelijkertijd hebben zij de aandacht gevestigd op de toenemende blootstelling van de sector aan internationale

²⁵ Mogelijk als onderdeel van de nieuwe EU-alliantie voor industriële maritieme waardeketens.

²⁶ Ook voortbouwend op instrumenten zoals paspoorten die de traceerbaarheid van de volledige levenscyclus en de materialen van schepen mogelijk maken, en milieuprestatie-indices voor scheepswerven, zoals ontwikkeld in het kader van de door de EU gefinancierde projecten *Circle of Life* en *EcoShipYards*.

²⁷ Roadmap on the implementation of the circular economy for end-of-life recreational boats (Routekaart voor de uitvoering van de circulaire economie voor pleziervaartuigen aan het einde van de levensduur), in 2023 ontwikkeld door EBI (European Boating Industry) in samenwerking met de Commissie.

²⁸ De IMO-verdragen inzake maritieme veiligheid en milieubescherming zijn omgezet in het EU-acquis. De lidstaten zijn wettelijk verplicht die verdragen samen met de specifieke EU-regels toe te passen, vaak onder strengere voorwaarden dan in andere regio's van de wereld.

veiligheidsuitdagingen, die aanzienlijke risico's inhouden voor de vrijheid van scheepvaart en, belangrijker nog, voor de veiligheid van schepen en hun bemanningen, en die de vervoers- en verzekeringskosten de hoogte injagen.

Tegen die achtergrond beoogt deze strategie de sector veilig te stellen als een belangrijke leverancier van hoogwaardige, efficiënte, veilige en duurzame scheepvaartdiensten, en tegelijkertijd betere voorwaarden te scheppen voor de productiebasis van de EU.

De verwezenlijking van de doelstellingen van deze strategie vereist een samenhangend beleids- en regelgevingskader en samenwerking op Unie- en nationaal niveau. **Het Europees Agentschap voor maritieme veiligheid (EMSA) vormt de technische en operationele ruggengraat van het zeevervoersbeleid van de Unie.** Het speelt een sleutelrol wat betreft een geharmoniseerde uitvoering en reikt innovatieve en efficiënte oplossingen aan, onder meer via zijn uitgebreide kennisbasis. Ook zal het een belangrijke ondersteunende rol vervullen bij de uitvoering van de in deze strategie uiteengezette regelgevingsmaatregelen. Daarnaast verleent het EMSA de maritieme autoriteiten in het Middellandse Zeegebied technische bijstand en ondersteuning bij capaciteitsopbouw²⁹. **3.1 Eigendom en vlaggen**

Het behoud van een fors aandeel van de maritieme activa en een grotere aantrekkelijkheid van de EU-vlaggen zullen de positie van de EU in de wereldhandel ondersteunen en de communicatielijnen veiligstellen. Het vermogen van de EU om mondiale normen en beleidsmaatregelen op het gebied van veiligheid, beveiliging, arbeid, klimaat en milieubescherming vorm te geven, zal erdoor ook worden versterkt.

In dit verband zal de Commissie **blijven vertrouwen op de communautaire richtsnoeren** betreffende **staatssteun voor het zeevervoer**³⁰ bij de beoordeling van de steunregelingen van de lidstaten (bv. tonnagebelasting), die een belangrijk instrument zijn om het marktaandeel en het concurrentievermogen van de binnenlandse scheepvaartsector te behouden en de aantrekkelijkheid van de vlaggen van de lidstaten te vergroten in het licht van de hevige wereldwijde concurrentie. De Commissie **dringt er bij de lidstaten op aan verdere pragmatische maatregelen te nemen**, zoals zorgen voor efficiëntere nationale administratieve processen³¹, inzetten op digitale certificaten, de volledige digitalisering van registers en het gebruik van AI-gestuurde instrumenten om procedures te optimaliseren. Van haar kant zal de Commissie een **gestructureerde samenwerkingsdialoog aangaan** met de lidstaten en belanghebbenden uit de sector om het concurrentievermogen en de kwaliteit van de scheepvaart te stimuleren, onder meer in het kader van de uitvoering van internationale en EU-wetgeving inzake de **naleving van vlaggenstaatvereisten**. De Commissie zal samen met de lidstaten haar inspanningen in het kader van de IMO voortzetten om het regelgevend toezicht op de vlaggenstaten te versterken om zo na te gaan of zij hun verantwoordelijkheden doeltreffend nakomen.

3.2 Energietransitie en decarbonisatie

Om vaart te zetten achter de decarbonisatie en de vermindering van verontreiniging in de maritieme sector en tegelijkertijd het concurrentievoordeel van de sector te handhaven, zijn duidelijke en voorspelbare regels nodig, ook op mondiaal niveau. Dat kan innovatie

²⁹ Via het Safemed V-programma, dat wordt gefinancierd door NDICI — Europa in de wereld.

³⁰ C(2004) 43, PB C 13 van 17.1.2004.

³¹ Zoals kwaliteit en soepel beheer, een risicogebaseerde aanpak, kortere wachttijden, gestroomlijnde inspecties.

en leiderschap in een snel evoluerende scheepvaartmarkt bevorderen en de vraag naar schone brandstoffen en technologieën in Europa stimuleren.

De schone transitie zal een combinatie van verbeterde energie-efficiëntie en de ingebruikname van nieuwe voortstuwingstechnologieën en alternatieve brandstoffen vergen. Om de voorwaarden te scheppen voor een grootschalige productie en toepassing van dergelijke brandstoffen in moeilijk te decarboniseren sectoren, heeft de Commissie het **investeringsplan voor duurzaam vervoer (STIP)**³² bekendgemaakt. Voor het zeevervoer wordt in dat verband waar mogelijk ingezet op een groter gebruik van hernieuwbare en koolstofarme brandstoffen en directe elektrificatie³³. In die context zal de Commissie ook streven naar een geïntegreerde markt voor biomethaan en de lidstaten oproepen ervoor te zorgen dat nationale maatregelen geen indirecte belemmeringen voor de grensoverschrijdende handel in biomethaan opwerpen of de beschikbaarheid ervan op de eengemaakte markt beperken. De alliantie voor hernieuwbare en koolstofarme brandstoffen zal overleg tussen scheepseigenaren, de duurzame brandstoffensector en financiële instellingen aanmoedigen om de productie en levering van hernieuwbare en koolstofarme brandstoffen in de scheepvaartsector op te drijven.

Het initiatief FuelEU Zeevaart en de opname van de scheepvaartsector in het EU-ETS wijzen op de inzet van de EU om de schone transitie van de scheepvaart vorm te geven, met een duidelijk traject voor de sector om de decarbonisatiedoelstellingen van de EU te halen. Om de uitvoering van die handelingen verder in goede banen te leiden en de regelgevings- en administratieve complexiteit als gevolg van de huidige inconsistenties en overlappingsen te verminderen, zal de Commissie **nagaan hoe het bestaande kader voor monitoring, rapportage en verificatie (MRV)**, dat zowel voor het EU-ETS maritiem vervoer als voor FuelEU Zeevaart geldt, **kan worden vereenvoudigd en gestroomlijnd**, met het oog op verdere synergieën in het MRV-nalevingsproces³⁴.

De doeltreffendste manier om de klimaateffecten van zeevervoer aan te pakken en te zorgen voor een gelijk speelveld is door middel van ambitieuze mondiale actie, waarmee uitvoering zou worden gegeven aan de doelstelling van de IMO-strategie van 2023 die voor de internationale scheepvaart tegen 2050 een nettonuluitstoot van broeikasgassen beoogt. De EU zal **de werkzaamheden binnen de IMO voortzetten en bruggen bouwen met internationale partners om te werken aan mondiale oplossingen**, ter ondersteuning van de toezegging van de EU-scheepvaartsector om koolstofvrij te worden en de investeringen die reeds zijn gedaan om dat doel te bereiken. In overeenstemming met de bestaande juridische verbintenissen zal de Commissie de desbetreffende EU-wetgeving herzien, rekening houdend met mondiale maatregelen van de IMO zodat dubbele betaling wordt voorkomen.

De Commissie zal ook **de samenwerking tussen belanghebbenden vergemakkelijken door een Europees netwerk van groene scheepvaartroutes en -hubs op te zetten**. Daarbij zal worden voortgebouwd op bestaande initiatieven, waaronder de strategieën voor verschillende zeebekkens en de Europese maritieme ruimte³⁵. Het doel is de voorspelbaarheid van investeringsbeslissingen te vergroten en duurzaamheidsprojecten inzake de exploitatie van vaartuigen, de uitrol van technologie, brandstofvoorziening en

³² COM(2025) 664 final.

³³ Walstroomvoorziening, elektrische veerboten en korte vaart.

³⁴ Bijvoorbeeld met betrekking tot de afstemming van toepasselijke definities en ontwerpelementen en -processen.

³⁵ De Europese maritieme ruimte is een maritieme dimensie van het trans-Europees vervoersnetwerk.

haveninfrastructuur te coördineren³⁶. In voorkomend geval kunnen kandidaat-lidstaten van de EU bij een dergelijke actie worden betrokken, op basis van de bestaande rechtskaders, zoals het trans-Europees vervoersnetwerk³⁷.

3.3 Veiligheid — een pijler van hoogwaardige scheepvaart en veerkracht

Veiligheid is een strategische factor voor hoogwaardige scheepvaartdiensten en een hoeksteen van het concurrentievermogen en het technologische leiderschap van de EU-productiesector. Nu de scheepvaart in sneltempo omschakelt naar het gebruik van alternatieve brandstoffen, digitalisering en automatisering, moeten de veiligheidsprotocollen evolueren zodat ze nieuwe operationele, technologische en cyberbeveiligingsrisico's kunnen beheeren. De veroudering van de onder EU-vlag varende passagiersvloot onderstreept nog verder de noodzaak om de modernisering van de vloot op te drijven³⁸.

Op mondiaal niveau moeten de veiligheidsnormen van de IMO gelijke tred houden met de technologische vooruitgang, onder meer op het gebied van alternatieve brandstoffen en voortstuwingssystemen, technologieën voor energie-efficiëntie, opleiding van zeevarenden en geautomatiseerd zeevervoer. De EU zal haar **betrokkenheid bij de IMO versterken om die normen vorm te geven, wat ook zal bijdragen tot een wereldwijd gelijk speelveld**.

In de EU wordt een hoog niveau van maritieme veiligheid gewaarborgd door de opname van IMO-voorschriften in het EU-recht. In 2026 zal de Commissie verslag uitbrengen over de EU-richtlijn inzake de veiligheid van passagiersschepen³⁹ en de richtlijn inzake scheepsuitrusting⁴⁰, ter voorbereiding van de herziening ervan en met als doel **de huidige vereisten af te stemmen op de uitdagingen op het gebied van decarbonisatie en digitalisering**. Gezien het cruciale belang van de veiligheid van passagiersschepen en veilige regionale connectiviteit zal de Commissie overwegen **de EU-voorschriften inzake de veiligheid van passagiersschepen uit te breiden tot alle routes binnen de EU**. Wat offshorediensten betreft, zal de Commissie de haalbaarheid onderzoeken van **een EU-kader voor de wederzijdse erkenning van offshoredienst- en industriële vaartuigen**, onder meer voor het vervoer van industrieel personeel of bemanningen en voor het leggen en onderhouden van onderzeese kabels. De Commissie zal ook **beoordelen of het toepassingsgebied van de richtlijn inzake scheepsuitrusting of bestaande regelingen voor wederzijdse erkenning tussen erkende organisaties** moet worden uitgebreid met aanvullende uitrusting. Het doel daarvan zou zijn de goedkeuringsprocedures te vereenvoudigen, de toegang tot internationale markten te verbeteren en tegelijkertijd het hoogste veiligheidsniveau te waarborgen.

³⁶ De ontwikkeling van haveninfrastructuur is cruciaal voor de energietransitie en decarbonisatie en maakt deel uit van de EU-havenstrategie.

³⁷ Verordening (EU) 2024/1679 van het Europees Parlement en de Raad van 13 juni 2024 betreffende richtsnoeren van de Unie voor de ontwikkeling van het trans-Europees vervoersnetwerk, tot wijziging van Verordening (EU) 2021/1153 en Verordening (EU) nr. 913/2010 en tot intrekking van Verordening (EU) nr. 1315/2013.

³⁸ Zoals benadrukt in het door het EMSA in december 2025 gepubliceerde EMSAFE-verslag.

³⁹ Richtlijn 2009/45/EG van het Europees Parlement en de Raad van 6 mei 2009 inzake veiligheidsvoorschriften en -normen voor passagiersschepen.

⁴⁰ Richtlijn 2014/90/EU van het Europees Parlement en de Raad van 23 juli 2014 inzake uitrusting van zeeschepen en tot intrekking van Richtlijn 96/98/EG van de Raad.

Aanzienlijke uitdagingen op het gebied van maritieme veiligheid en milieukwesties houden verband met de zogenaamde “schaduwvloot”⁴¹, die grotendeels bestaat uit verouderde vaartuigen onder onduidelijke jurisdictie en controle, en waarvoor de gangbare vlaggenpraktijken inzake transparantie en naleving vaak niet worden gehanteerd. Dit brengt onder meer verhoogde risico’s met zich mee voor het mariene milieu, waaronder gebieden die als bijzonder kwetsbaar zijn aangemerkt, zoals de Oostzee. De Commissie zal, in nauwe samenwerking met de EDEO en met de steun van het EMSA, **het toezicht op en de monitoring van de schaduwvloot versterken⁴² en de handhaving van de bestaande regels verbeteren**. Voorts zal zij de internationale samenwerking intensiveren om de resterende mazen te dichten en de mondiale maritieme veiligheids- en milieunormen te bewaken, met inbegrip van de handhaving van beperkende maatregelen.

3.4 Vereenvoudigen van administratieve formaliteiten om het potentieel van de Europese eengemaakte markt voor de scheepvaart aan te boren

De complexiteit van de administratieve procedures als gevolg van mondiale, EU- en nationale wetgeving vormt een aanzienlijke uitdaging voor de scheepvaart van de EU, aangezien ze vertragingen veroorzaakt, de kosten opdrijft en het totale rendement vermindert⁴³. Deze situatie treft voornamelijk de korte vaart, met name de kleinere spelers, in de modale concurrentie met het wegvervoer.

De procedures zullen naar verwachting beduidend gemakkelijker worden wanneer de geharmoniseerde melding via het Europees maritiem éénloketsysteem (EMSWe)⁴⁴ volledig wordt ingevoerd. **De Commissie verzoekt de lidstaten de uitvoering van de EMSWe-verordening te voltooien.**

Op bredere schaal heeft de Commissie **een ambitieuze douanehervorming** voorgesteld die efficiënte publiek-private samenwerking moet bevorderen voor de uitvoering van douaneformaliteiten in alle economische sectoren, met inbegrip van de maritieme sector. Het voorstel voorziet in de beschikbaarheid van een douanedatahub⁴⁵ voor maritieme exploitanten vanaf 2032. Om de handel te vergemakkelijken, zal de Commissie inzetten op **een snelle interconnectiviteit tussen de nationale maritieme éénloketsystemen en de toekomstige douanedatahub**.

Hoewel de bovengenoemde maatregelen de naleving ten goede komen, blijft het evenzo belangrijk om de bij het aandoen van EU-havens door schepen te rapporteren gegevens te verminderen. Momenteel kunnen schepen worden verplicht tot 1 200 gegevenselementen in te dienen, waarvan twee derde berust op nationale wetgeving⁴⁶. Om het volledige potentieel van de Europese eengemaakte markt voor de scheepvaart te benutten, **roept de Commissie de lidstaten op om samen te werken aan de vereenvoudiging en stroomlijning van de nationale en EU-rapportagevereisten**.

⁴¹ Gedefinieerd door de IMO in resolutie A.1192(33), aangenomen op 6 december 2023.

⁴² In december 2025 hechtte de Raad zijn goedkeuring aan een verklaring over de versterking van het internationale zeerecht in verband met dreigingen van de schaduwvloot en het voornemen om instrumenten te ontwikkelen als antwoord op die dreigingen.

⁴³ Volgens de recente studie van de Europese Commissie over de korte vaart kunnen administratieve formaliteiten tot 5 % van de totale operationele kosten van een vaartuig uitmaken.

⁴⁴ Verordening (EU) 2019/1239 van het Europees Parlement en de Raad van 20 juni 2019 tot instelling van een Europees maritiem éénloketsysteem en tot intrekking van Richtlijn 2010/65/EU.

⁴⁵ De douanedatahub zou bestaan uit een reeks elektronische diensten en systemen om gegevens te gebruiken voor douanedoelinden en de elektronische uitvoering van de douanewetgeving mogelijk te maken.

⁴⁶ Eigen analyse.

De Commissie zal **de maritieme sector raadplegen** over de verdere vereenvoudiging van de administratieve procedures en gegevensvereisten.

3.5 Behartiging van de EU-belangen op internationaal niveau

Als economische grootmacht speelt de EU een essentiële rol in de internationale scheepvaart, niet alleen met het oog op haar eigen economische groei, maar ook om het mondiale maritieme beleid te sturen in de richting van een gelijk speelveld, duurzaamheid, veiligheid en technologische innovatie.

De Commissie zal daarom samen met de EU-lidstaten **haar inspanningen in de IMO opvoeren** en ernaar streven **de impact van de EU te maximaliseren door middel van bredere allianties met internationale partners**.

Met het oog op de veerkracht van de toeleveringsketen verdienen maritieme knelpunten (d.w.z. kritieke knooppunten voor de wereldhandel en militaire mobiliteit) en opkomende routes, bijvoorbeeld in het noordpoolgebied⁴⁷, bijzondere aandacht. De **Commissie dringt er bij de lidstaten op aan de samenwerking te intensiveren en voldoende middelen toe te wijzen om de strategische aanwezigheid van de EU, ook militair gezien, in die kritieke gebieden te versterken**, teneinde de continuïteit van de toegang tot internationale zeevervoersroutes te waarborgen en zo de veiligheid van de Unie te beschermen. Voorts moeten de betrokken lidstaten andere lidstaten of de EDEO kunnen benaderen met een verzoek tot diplomatieke bijstand aan onder hun vlag varende schepen die zijn aangehouden of het risico lopen te worden aangehouden, naargelang de omstandigheden.

De Commissie blijft zich sterk inzetten voor **de opname van alomvattende verbintenissen inzake internationale zeevervoersdiensten in vrijhandelsovereenkomsten**. Die inspanningen moeten voor EU-exploitanten in derde landen leiden tot betere markttoegangsvoorwaarden en een niet-discriminerende behandeling, met inbegrip van de toegang tot havens en het gebruik van ondersteunende diensten⁴⁸. In het algemeen **zou de EU in haar maritieme handelsbeleid meer evenwichtige en wederkerige verbintenissen kunnen nastreven**, met name van partners die beperkingen, zoals regelingen voor ladingreservering en discriminerende havenkosten, opleggen.

De lidstaten hebben een voorspelbaar rechtskader nodig om ervoor te zorgen dat het EU-recht wordt nageleefd bij het beheer van hun **bilaterale maritieme partnerschappen**⁴⁹. De **Commissie zal wetgeving voorstellen** tot vaststelling van de voorwaarden voor de lidstaten om bestaande bilaterale overeenkomsten verenigbaar met het EU-recht te verklaren, te onderhandelen over nieuwe overeenkomsten die de belangen van de EU bevorderen en dergelijke overeenkomsten te sluiten.

EU-scheepvaartmaatschappijen hebben behoefte aan betrouwbare en concurrerend geprijsde toegang tot alternatieve brandstoffen en infrastructuur langs mondiale routes en hubs. Het Global Gateway-initiatief voor groene scheepvaartcorridors en hubs⁵⁰ bevordert

⁴⁷ Via de komende herziening van het Noordpoolbeleid van de Unie.

⁴⁸ Zoals ladingsbehandeling (met inbegrip van containerterminals), opslag, agentschapsactiviteiten en expediteursdiensten.

⁴⁹ In het licht van het Singapore-advies van het HvJ-EU van 2017, waarin werd bevestigd dat de EU exclusief bevoegd is om te onderhandelen over internationale overeenkomsten inzake zeevervoerdiensten en deze te sluiten wanneer dergelijke overeenkomsten bestaande EU-regels kunnen beïnvloeden of wijzigen.

⁵⁰ [Global Gateway — Internationale partnerschappen — Europese Commissie](#).

het gebruik van schone en alternatieve brandstoffen door middel van win-winpartnerschappen met derde landen. Om investeringen te waarborgen en de belangen van de EU in internationale toeleveringsketens te beschermen, zal de Commissie **veiligheids- en beveiligingsvereisten integreren in de ontwikkeling van Global Gateway-partnerschappen rond havens en waardeketens** met ontwikkelingslanden. Zij zal die aanpak verder versterken door de partnerschappen met ontwikkelde derde landen die belangrijke mondiale scheepvaarthubs huisvesten te intensiveren.

In het kader van het pact voor het Middellandse Zeegebied⁵¹ zal de Commissie de ontwikkeling van efficiënte en duurzame vervoersverbindingen en een grotere veiligheid van de Unie bevorderen.

3.6 Steun voor de binnenvaart-, cruise- en pleziervaartsector

Om het onbenutte potentieel van de binnenvaart in het Europese vervoerssysteem ten volle te benutten, zal de Europese Commissie een **follow-up van het Naiades III-programma** voorstellen. Dat initiatief zal zich toespitsen op de aanpak van kritieke uitdagingen voor het concurrentievermogen van de binnenvaart, waaronder de modernisering van binnenhavens, de verbetering van de veerkracht van de infrastructuur en de invoering van innovatieve technologieën, zoals geautomatiseerde systemen en emissievrije of emissiearme vaartuigen.

De komende **EU-strategie voor duurzaam toerisme** zal blijven **inzetten op de duurzame groei van het toeristische ecosysteem**, met inbegrip van de cruise- en pleziervaartsector.

Vlaggenschipacties

- *Binnen de IMO verder werken aan mondiale oplossingen en de relevante EU-wetgeving herzien, rekening houdend met mondiale maatregelen van de IMO om dubbele betaling te voorkomen*
- *Nagaan hoe het monitoring-, rapportage- en verificatiekader voor het EU-ETS en FuelEU Zeevaart kan worden vereenvoudigd en hoe de administratieve formaliteiten voor scheepvaartactiviteiten kunnen worden gestroomlijnd*
- *Inzetten op een mondiale ambitie, onder meer via een grotere betrokkenheid bij de werkzaamheden van de IMO, bevorderen van strategische partnerschappen met derde landen en zorgen voor een soepele werking van de mondiale maritieme markten*

4. BEVEILIGEN EN BESCHERMEN

Het maritieme domein kampt met toenemende bedreigingen, zowel aan het wateroppervlak als op de zeebodem. De bedreigingen onderstrepen de behoefte aan robuuste **marine-, ijsbreker- en onderwatercapaciteit en capaciteit inzake tweërlei gebruik** ter ondersteuning van de EU-defensie, de veiligheid in het noordpoolgebied, de bescherming van kritieke infrastructuur en de behoeften op het gebied van militaire mobiliteit. Het aanpakken van die uitdagingen kan groeikansen creëren voor de maritieme industrie van de EU, onder meer door de productie van vaartuigen, platforms en technologieën voor tweërlei gebruik te benutten en te bevorderen.

⁵¹ [JOIN\(2025\) 26 final](#).

4.1 Versterking van de industriële en technologische basis van de Europese marine

Het veranderende geopolitieke landschap vereist de ontwikkeling van geavanceerde marinesystemen, -schepen en -platforms die in staat zijn geïntegreerd te opereren in uitdagende, domeinoverschrijdende dreigingsomgevingen, waaronder, zo nodig, extreme klimatologische en geografische omgevingen (bv. het noordpoolgebied).

Om de doelstellingen inzake defensiegereedheid voor 2030 te verwezenlijken, speelt op EU- en nationaal niveau een groot belang bij het opschalen van de marinegerelateerde productiecapaciteit⁵². **De lidstaten kunnen gebruikmaken van de verschillende mogelijkheden in het kader van het ReArm Europe-plan⁵³, dat tot doel heeft 800 miljard EUR aan defensie-uitgaven te mobiliseren tegen 2030** om de industriële en technologische marinecapaciteiten te versterken. Dit omvat de ondersteuning van gestandaardiseerde interface- en protocolontwikkeling, de bewerkstelling van interoperabiliteit tussen Europese marines, de integratie van systemen van verschillende fabrikanten en de bevordering van strategische capaciteitsgebieden⁵⁴.

Het Europees Defensiefonds (EDF) zal de capaciteit van systeemintegratoren en leveranciers van uitrusting van de EU-marine blijven versterken door gezamenlijke O&O-thema's te ondersteunen in overeenstemming met de prioriteiten van het vermogensontwikkelingsplan⁵⁵.

Voorts zal het **programma voor de Europese defensie-industrie (EDIP)** de opschaling van de industriële productiecapaciteit ondersteunen, waardoor de samenwerkingskosten bij gezamenlijke aanbestedingen worden gecompenseerd. Het zal ook de overgang van prototype naar productie op grote schaal ondersteunen door een brug te slaan tussen door het Europees Defensiefonds (EDF) ondersteunde O&O-activiteiten.

4.2 Zorgen voor technologisch leiderschap in maritiem omgevingsbewustzijn

De bescherming van kritieke onderwater-, haven- en offshore-infrastructuur vereist een domeinoverschrijdende benadering die technologieën omvat zoals onderwater- en oppervlakedrones, sensoren, systemen voor vroegtijdige waarschuwing, onderwatercommunicatiesystemen, lanceer- en bergingssystemen, en droneschepen. Er is nauwere samenwerking tussen overheden en de industrie nodig om complexe architectuur voor omgevingsbewustzijn op te zetten waarin geavanceerde technologieën worden geïntegreerd door middel van een uniek commandovoeringssysteem. Dit creëert tegelijkertijd kansen om het leiderschap van de maritieme industrie van de EU te verankeren in een nieuw, strategisch segment.

⁵² De Commissie zal de behoeften van de EU-marinesector, zijn toeleveringsketen, de mate van afhankelijkheid van de EU en de noodzaak om strategische inventarissen bij te houden, beoordelen. In het derde kwartaal van 2026 zal een studie worden gestart in het kader van het werkprogramma van Horizon Europa voor 2026-2027 (wetenschappelijke en technische diensten van het Gemeenschappelijk Centrum voor onderzoek (veerkracht van de toeleveringsketen van de scheepvaart)).

⁵³ JOIN(2025) 27 final.

⁵⁴ Met inbegrip van vaartuigen en technologieën voor tweërlei gebruik, gespecialiseerde vaartuigen voor het onderhoud van offshore- en onderwaterinfrastructuur (bv. kabelleggers, onderhouds- en reparatieschepen) en zeetransportvermogens (bv. veerboten, ijsbrekers, hospitaalschepen, ondersteuningsschepen voor bemanningsleden, offshoredienstvaartuigen, baggerschepen, sleepboten).

⁵⁵ Oorlogvoering op zee en maritieme interdictie met betrekking tot de drie kerngebieden, namelijk de modernisering van de huidige oppervlakesystemen van de marine, de volgende generatie oppervlaktegevechtssystemen van de marine en gewapende bemande en onbemande maritieme systemen voor de lange afstand. Nadere informatie: EDA — The 2023 EU Capability Development Priorities.

Het **EU-actieplan inzake kabelbeveiliging**⁵⁶, waarin de ontwikkeling van een geïntegreerd surveillancemechanisme voor onderzeese kabels per zeebekkenhub wordt uiteengezet, en het **actieplan inzake beveiliging van en tegen drones**⁵⁷, met industriële maatregelen voor drones zoals een initiatief voor gezamenlijke aankopen, zullen capaciteiten op het gebied van tijdige bedreigingsdetectie en -respons helpen waarborgen.

Om het maritieme omgevingsbewustzijn van de ruimte tot de zeebodem op EU-niveau te versterken en ontbrekende capaciteitstekorten aan te pakken, zal het zaak zijn de Europese maritieme industriële basis te benutten, voortbouwend op het oceaanpact en andere bestaande EU-initiatieven⁵⁸ op dit gebied, met het oog op de verdere ondersteuning van:

- meer O&O op het gebied van technologieën en militaire systemen/systemen voor tweërlei gebruik voor commandovoering, communicatie, inlichtingen, surveillance en verkenning;
- gemeenschappelijke aanbesteding van onbemande zeedrones en communicatiesystemen voor marineschepen, de kustwacht en havenautoriteiten, met het oog op coördinatie;
- investeringen in en de ontwikkeling van cyberbeveiligingsoplossingen en geïntegreerde systemen die surveillancecapaciteiten bundelen met het oog op een alomvattende en gecoördineerde aanpak van maritieme veiligheid en havenbescherming.

In dit verband moedigt de Commissie de lidstaten aan gebruik te maken van de mogelijkheden die het EDIP biedt, met name de mogelijkheid om **Europese defensieprojecten van gemeenschappelijk belang** op te zetten, onder meer op het gebied van **maritiem omgevingsbewustzijn**.

4.3 Ondersteuning van militaire mobiliteit en paraatheid bij noodsituaties

In de gezamenlijke mededeling over militaire mobiliteit⁵⁹ wordt gewezen op de rol van vervoer voor tweërlei gebruik, met inbegrip van maritiem vervoer, bij het mogelijk maken van militaire mobiliteit en paraatheid bij noodsituaties. Ook wordt erin benadrukt dat de EU haar industriële capaciteit moet uitbreiden om capaciteit op het gebied van militaire mobiliteit te leveren. In dat verband is het potentieel voor tweërlei gebruik van Europese veerboten belangrijk. Het kan een sleutelrol spelen bij het snelle en efficiënte vervoer van troepen, voertuigen en uitrusting over korte en middellange zeeroutes, evenals bij evacuatie en noodhulp. Dit zal kansen bieden om de binnenlandse industriële capaciteit in dit strategische segment weer op te bouwen en een sneeuwbal effect te creëren voor de maritieme productiebasis.

Hiertoe zal de Commissie voorstellen **een ondersteuningsmechanisme voor de bouw van veerboten voor tweërlei gebruik op te zetten**⁶⁰ om financiële middelen vrij te

⁵⁶ JOIN/2025/9 final.

⁵⁷ COM(2026) 81 final.

⁵⁸ Bijvoorbeeld de maritieme veiligheidsstrategie van de Europese Unie (14280/23), de gemeenschappelijke gegevensuitwisselingsstructuur voor het maritieme domein, het EU-actieplan inzake kabelbeveiliging, het actieplan inzake dronebeveiliging en droneafweer, door het EMSA gehoste hubs en het EU-ruimtevaartprogramma (Verordening (EU) 2021/696), dat voorziet in de oprichting van Copernicus, Galileo, Egnos, GOVSATCOM en diensten voor ruimteveiligheid ter ondersteuning van maritieme navigatie, surveillance, communicatie en omgevingsbewustzijn.

⁵⁹ JOIN(2025) 846 final.

⁶⁰ In overeenstemming met de toepasselijke staatssteunregels, indien van toepassing.

maken voor investeringen in verband met aanvullende militaire specificaties voor in Europa gebouwde veerboten voor tweërlei gebruik die op strategisch belangrijke routes kunnen worden ingezet. In het kader van dat programma zal de Commissie samenwerken met het Europees Defensieagentschap, en mogelijk met het EMSA, evenals met de Militaire Staf van de EU, om normen te ontwikkelen voor maritieme vervoersmiddelen voor tweërlei gebruik, als aanvulling op de voorgestelde verordening militaire mobiliteit⁶¹ en waarbij wordt gezorgd voor samenhang met de NAVO-normen.

De Commissie zal bovendien **solide en bindende IMO-cyberbeveiligingsregels uitwerken om de algemene maritieme cyberrisico's voor civiele vaartuigen te verminderen** in overeenstemming met de respectieve EU-maatregelen, zoals de NIS-richtlijn⁶², de verordening cyberweerbaarheid⁶³ en het recente voorstel voor een herziene cyberbeveiligingsverordening⁶⁴, die tot doel hebben de veerkracht en capaciteiten van de EU op het gebied van cyberbeveiliging verder te versterken in het licht van die toenemende bedreigingen.

Vlaggenschipacties

- *De opschaling van de industriële productiecapaciteit van de marine ondersteunen, onder meer via het nieuwe programma voor de Europese defensie-industrie en het ReArm Europe-plan*
- *Voorstellen om een steunprogramma voor de bouw van veerboten voor tweërlei gebruik op te zetten*

5. TOEGANG TOT INNOVATIE

Innovatie en investeringen in geavanceerde technologieën zoals schone technologie, circulariteit, digitalisering, automatisering, AI en slim scheepsontwerp zijn van essentieel belang om het concurrentievermogen, de duurzaamheid en de veerkracht van zowel de maritieme productie- als de scheepvaartsector in de EU te stimuleren. Daarom is het van cruciaal belang om belemmeringen zoals onzekerheid omtrent regelgeving, versnippering van publieke en particuliere investeringen in O&I en beperkte testcapaciteit aan te pakken.

5.1 Het beleidskader versterken om het leiderschap van de EU op het gebied van innovatieve technologieën te bevorderen

De toekomst van het EU-ecosysteem van de scheepvaart zal afhangen van het vermogen om nieuwe technologische oplossingen op het gebied van schone technologie en digitale en geautomatiseerde systemen te identificeren en op te schalen en gerichte beleidsondersteuning te bieden om de industriële basis van de EU te versterken.

Technologieën zoals brandstofcellen, elektrische en windvoortstuwing, inperking van diffuse emissies, CO₂-vervoer, koolstofafvang en -opslag, walstroomvoorziening en

⁶¹ SWD(2025) 847 final.

⁶² Richtlijn (EU) 2022/2555.

⁶³ Verordening (EU) 2024/2847; op grond van de verordening moeten producten met digitale elementen voldoen aan de cyberbeveiligingsvereisten. Hoewel uitrusting van zeeschepen is uitgesloten van het toepassingsgebied ervan, kan de verordening wel nog van toepassing zijn op de maritieme sector voor producten die niet als uitrusting van zeeschepen zijn ingedeeld, zoals software.

⁶⁴ COM(2026) 11 final.

hernieuwbare offshore-energie⁶⁵ zijn slechts enkele van de technologieën die heel wat emissiereductiepotentieel en marktkansen bieden. De meeste daarvan zijn erkend in de verordening voor een nettonulindustrie, die tot doel heeft de EU-productiecapaciteit voor nettonultechnologieën tegen 2030 te vergroten. Daarnaast wordt in recente studies van het EMSA gewezen op de voordelen van luchtsmering, en is er vooruitgang geboekt met de werkzaamheden van de IMO rond de richtsnoeren voor batterijen, geavanceerde terugwinning van restwarmte, brandstofcellen en systemen voor koolstofafvang en -opslag.

Ondersteunende windvoortstuwing is een voorbeeld van een technologie die op een sterke Europese productiedeskundigheid berust⁶⁶. Om het gebruik ervan te ondersteunen, zal de Commissie werk maken van de verfijning van de methode voor de berekening van windvoortstuwingsenergie en lacunes in de regelgeving op EU- en IMO-niveau aanpakken.

Daarnaast noopt **nucleaire voortstuwing**, met inbegrip van kleine modulaire reactoren (SMR's) en geavanceerde modulaire reactoren (AMR's), tot gecoördineerd strategisch toezicht in het licht van de hernieuwde mondiale belangstelling en vroege industriële ontwikkelingen. De Commissie zal blijven werken aan een robuust beleidskader dat het gebruik van voortstuwing op basis van kernenergie in de commerciële scheepvaart mogelijk maakt⁶⁷ en bijdraagt tot het bereiken van een mondiale leiderspositie op technologisch en industrieel gebied.

De Commissie zal, met de steun van het EMSA, de werkzaamheden coördineren met betrekking tot de beoordeling van technologische ontwikkelingen, met inbegrip van technologische gereedheid en veiligheid. Om de investeringsrisico's te helpen verminderen en bij te dragen tot opschalingsoplossingen, zullen veelbelovende technologische ontwikkelingen verder worden beoordeeld en tot uiting komen in het EU-recht, zoals de FuelEU Zeevaart-verordening en de EU-taxonomie⁶⁸, alsook op IMO-niveau, naargelang het geval.

De Commissie zal waar nodig het EU-kader voor de eengemaakte markt actualiseren om innovatie en de uitrol van schone technologie in specifieke segmenten van de maritieme productie te ondersteunen. Daartoe zal zij een **gerichte wijziging van de verordening inzake emissies van niet voor de weg bestemde mobiele machines**⁶⁹ voorstellen om waterstof als referentiebrandstof toe te staan voor niet voor de weg bestemde mobiele machinemotoren in binnenschepen. Daarnaast is de **lopende evaluatie van de richtlijn pleziervaartuigen**⁷⁰ gericht op de beoordeling van de regels inzake nieuwe vaartuigen en nieuwe voortstuwingssystemen in dit segment.

⁶⁵ Zoals funderingen en drijvers voor offshore-windenergie, getijdenstroomenergie, golfslagenenergie, offshoreonderstations en converters.

⁶⁶ De afgelopen vijf jaar heeft dit gebied meer dan 36 miljoen EUR aan Horizon Europa-financiering ontvangen.

⁶⁷ Onder andere aan de hand van een specifiek onderwerp in de oproep van 2027 voor het werkprogramma van cluster 5 van Horizon Europa.

⁶⁸ Gedelegeerde Verordening (EU) 2021/2139 van de Commissie van 4 juni 2021 tot aanvulling van Verordening (EU) 2020/852.

⁶⁹ Verordening inzake voorschriften met betrekking tot emissiegrenswaarden voor verontreinigende gasen en deeltjes en typegoedkeuring voor in niet voor de weg bestemde mobiele machines gemonteerde interne verbrandingsmotoren (Verordening (EU) 2016/1628).

⁷⁰ Richtlijn 2013/53/EU van het Europees Parlement en de Raad van 20 november 2013 betreffende pleziervaartuigen en waterscooters en tot intrekking van Richtlijn 94/25/EG (Voor de EER relevante tekst).

Om de veilige invoering van autonome vaartuigen te bevorderen, zal de Commissie werken aan een **regelgevend en technisch kader voor oplossingen voor onbemande scheepvaart**, zowel op het niveau van de IMO als op EU-niveau. Sinds 2016 hebben de EU-werkzaamheden op het gebied van autonome zeeschepen (Maritime Autonomous Surface Ships — MASS) bijgedragen tot de MASS-code van de IMO, die in 2026 moet worden aangenomen en uiterlijk in 2032 verplicht moet worden. Voorafgaand aan de grootschalige invoering van autonome schepen zal de Commissie, met de steun van het EMSA, **EU-richtsnoeren en beste praktijken meedelen voor specifieke tests en proeven op zee evenals risicobeoordelingen**⁷¹ om de uitvoering in de lidstaten te ondersteunen en bij te dragen tot het leiderschap van de EU op technologisch gebied.

5.2 Bevordering van synergieën, coördinatie en de aanpak van belemmeringen voor de industriële opschaling van innovatie

Om het **technologisch leiderschap van de EU te versterken**, streeft de Commissie naar sterkere publiek-private samenwerking in het kader van het Horizon Europa-kaderprogramma 2028-2034 op prioritaire gebieden en op basis van een portefeuillebenadering. Wat de scheepvaart betreft, zal worden voortgebouwd op de resultaten van het huidige gezamenlijk geprogrammeerde **partnerschap voor emissievrije scheepvaart (Zero Emission Waterborne Transport Partnership — ZEWT)**, 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 ecosysteem van de scheepvaart.

De Commissie moedigt de **lidstaten aan verdere ondersteuning te bieden voor de snelle invoering van innovaties, waaronder testomgevingen en regelgevingsexperimenten**, die bijdragen tot het maritieme technologische leiderschap, de industriële soevereiniteit en de doelstellingen van de dubbele transitie van Europa. De komende **EU-strategie voor oceaanonderzoek en -innovatie** zal de testprocessen voor oceaantechnologieën, zoals onderwaterrobottechnologie, voor verschillende toepassingen verbeteren om EU-fabrikanten te helpen deze sneller en goedkoper in te voeren.

Bij de uitvoering van de **Europese strategie voor onderzoeks- en technologie-infrastructuren**⁷² zal de Commissie onderzoeks- en technologie-infrastructuren, ook voor de scheepvaart, in kaart brengen en beoordelen. Dat zal ook de toegang tot dergelijke infrastructuren voor maritieme startups, scale-ups, kmo's en midcaps in de EU bevorderen.

Om te helpen **voorkomen dat door de EU gefinancierde technologie uitlekt**, zal de Commissie de veiligheid van onderzoek en innovatie aanpakken, waarbij een systematische en strikte handhaving van de bestaande hulpmiddelen wordt gewaarborgd⁷³ en eventuele resterende lacunes worden geïdentificeerd;

De Commissie zal **het Europees oceaanobservatie-initiatief OceanEye lanceren**, een van de hoekstenen van het Europees oceaanpact. Het verbeteren van oceaanobservatie en

⁷¹ Bv. het door het EMSA ontwikkelde risicogebaseerde beoordelingsinstrument (Risk Based Assessment Tool — RBAT).

⁷² COM(2025) 497 final/2.

⁷³ De Commissie kan in naar behoren gerechtvaardigde gevallen bijvoorbeeld bepaalde entiteiten uit derde landen of door bepaalde derde landen gecontroleerde entiteiten in de EU uitsluiten van deelname aan onderzoek en innovatie en projecten voor de uitrol van digitale capaciteit om de strategische activa, belangen, autonomie of veiligheid van de EU te beschermen. De Commissie kan ook de gevolgen beoordelen van de overdracht van resultaten in het kader van Horizon Europa (inclusief intellectuele eigendom) die met behulp van door de EU gefinancierd onderzoek zijn gegenereerd aan niet-geassocieerde derde landen en bezwaar maken tegen die overdracht.

de ontwikkeling van aanverwante technologieën zal nieuwe kansen creëren voor maritieme fabrikanten in de EU.

Vlaggenschipacties

- *Het regelgevingskader actualiseren om het leiderschap van de EU op het gebied van innovatieve technologieën, waaronder windvoortstuwing, nucleaire voortstuwing en autonome schepen, te bevorderen*
- *Het toepassingsgebied van O&I-steun voor de scheepvaartsector versterken en uitbreiden, voortbouwend op de resultaten van het huidige gezamenlijk geprogrammeerde partnerschap voor emissievrije scheepvaart*
- *Het oceanobservatie-initiatief (OceanEye) lanceren*

6. TOEGANG TOT FINANCIERING EN INVESTERINGEN

In recente studies worden de jaarlijkse financieringsbehoeften voor de decarbonisatie van de EU-vloot geraamd op 2,4 miljard EUR tot 8,5 miljard EUR. Er zijn aanzienlijke investeringsbehoeften vastgesteld voor binnenschepen en gespecialiseerde segmenten, zoals vaartuigen voor offshore-windenergie, onderzeese kabelvaartuigen of opkomende oceaantechnologieën⁷⁴. Bovendien zal voor de digitale transformatie van de EU-scheepswerven naar schatting minstens 3 miljard EUR en tot 7,5 miljard EUR aan investeringen nodig zijn. Om aan die investeringsbehoeften te voldoen, moet op gecoördineerde wijze gebruik worden gemaakt van de huidige en toekomstige EU-financiering, nationale maatregelen en acties om gedurende het gehele investeringstraject particulier kapitaal aan te trekken. Specifieke instrumenten voor advies, matchmaking en projectpijplijnen, zoals het EU-portaal voor scheepsfinanciering, BlueInvest, Europe Enterprise Network (EEN), EIB-adviesverlening via de InvestEU-advieshub en projectontwikkelingssteun uit het Innovatiefonds (Innovation Fund Project Development Assistance — IF PDA), zullen de toegang tot middelen vergemakkelijken en gunstige voorwaarden scheppen voor de financiering van projecten.

De Commissie roept de lidstaten, financiële instellingen en nationale stimuleringsbanken op om meer steun te verlenen aan scheepvaartprojecten, onder meer door middel van garanties voor financiering van zowel de bouw als de aankoop van schepen, in voorkomend geval in overeenstemming met de desbetreffende staatssteunregels.

6.1 Financiering van investeringen via EU-instrumenten

In 2026 en 2027 zal de Commissie een breed scala aan beschikbare middelen en bestaande instrumenten mobiliseren ter ondersteuning van de EU-scheepvaartcluster, met inbegrip van maritieme productie en zeescheepvaart, gedurende de hele investeringscyclus.

Gerichte subsidies, doeltreffende risicodelingsmechanismen en innovatieve financiële regelingen zijn van cruciaal belang om particuliere investeringen in de sector aan te trekken. In dit verband zal de Commissie **de vernieuwing en decarbonisatie van de scheepvaartvloot ondersteunen**, met bijzondere aandacht voor veerboten en kustvaarders, in het kader van de Connecting Europe Facility (CEF) via een oproep in 2026. Die actie is bedoeld om de transitie van de EU-scheepvaartsector voort te zetten en tegelijkertijd de ontwikkeling van de Europese maritieme ruimte, evenals de binnenlandse productiecapaciteit en “Made in EU”-technologieën te bevorderen. Sinds 2014 heeft de

⁷⁴ [Europese Investeringsbank, *European Blue Champions — Charting the course for innovation finance*, 2025.](#)

CEF al steun verleend voor verschillende soorten vaartuigen en interventies, voor een bedrag van 220 miljoen EUR. Bovendien heeft de Commissie in februari 2026 **het werkprogramma CEF Digital aangepast om 347 miljoen EUR toe te wijzen aan strategische onderzeese kabelprojecten**, waarbij zij een oproep van 20 miljoen EUR heeft gelanceerd om de reparatiecapaciteit van Europa te versterken.

De Commissie verwacht via **InvestEU ongeveer 1 tot 1,5 miljard EUR vrij te maken**⁷⁵ voor **investeringsin de scheepvaartsector tegen 2027**, waarvan een derde in 2026-2027 zal worden gerealiseerd, onder meer voor vlootvernieuwing en retrofitactiviteiten in alle ontwikkelingsfasen⁷⁶. Een veelbelovend initiatief is het onlangs opgerichte op aandelen gebaseerde Atlante Marine-fonds⁷⁷. Daarnaast voorziet het **product ten behoeve van de blauwe economie**⁷⁸, dat wordt ondersteund door InvestEU en het EFMZVA⁷⁹ en wordt uitgevoerd door de EIB-groep, in durfkapitaal en private-equityinvesteringen voor startups en kmo's, onder meer in scheepsbouw en retrofitactiviteiten, scheepvaart en blauwe technologie. Het **doel is circa 800 miljoen EUR aan investeringen te mobiliseren**.

Voor demonstratie en pre-uitrol heeft de Commissie via het Innovatiefonds **20 miljoen emissierechten uit het EU-ETS (1,5 miljard EUR**⁸⁰) **vastgelegd** tot 2030, ter ondersteuning van emissiereducties en bevordering van innovatie in de hele maritieme sector, van havens tot scheepswerven. Sinds 2020 heeft het fonds ongeveer 600 miljoen EUR aan steun verleend aan 13 maritieme projecten⁸¹. Voortbouwend op die resultaten en in het kader van de toezegging om 20 miljoen emissierechten uit het EU-ETS aan de sector toe te wijzen, zal de Commissie in 2027 **een specifieke maritieme oproep** lanceren. Het budget en de reikwijdte van die oproep zullen door de Commissie naargelang passend worden vastgesteld, met name op basis van het resterende budget uit het Innovatiefonds en de ETS-beprijzing. Daarnaast zal de Commissie voor toekomstige algemene oproepen de uitvoering van het Innovatiefonds en de specifieke preferentiebepalingen ervan voor maritieme projecten beoordelen om de decarbonisatie van de scheepvaart verder te verbeteren. De lidstaten worden aangemoedigd om middelen uit het Innovatiefonds aan te wenden via de mechanismen “veiling als dienst” en “subsidies als dienst” van het fonds, waardoor aanvullende nationale middelen kunnen worden toegewezen om maritieme projecten te ondersteunen.

In het kader van Horizon Europa heeft de Commissie in de periode 2021-2024 reeds 345 miljoen EUR uitgetrokken. Voorts zal zij tot 2027 **184,5 miljoen EUR uittrekken voor de financiering van acties rond onderzoek en innovatie (O&I) voor de scheepvaart**⁸², waaronder 159,5 miljoen EUR voor de financiering van het ZEWT en 8 miljoen EUR voor

⁷⁵ Investeringsgebieden die reeds door InvestEU worden ondersteund, omvatten emissiearme en emissievrije veerboten, offshorewindmolenparken, onbemande oppervlakteschepen voor de offshorewindenergiesector, ondersteunende windvoortstuwing en onderwatertechnologieën.

⁷⁶ Onder meer door het opschalen van sectoroverschrijdende InvestEU-producten die kunnen worden gebruikt om kmo's en kleine midcaps in de scheepvaart- en scheepsbouwsectoren te ondersteunen, met inbegrip van de door het Europees Innovatiefonds (EIF) beheerde duurzaamheidsgarantie en digitaliserings- en innovatiegarantie.

⁷⁷ Ondersteund door het Europees Investeringsfonds (EIF) door middel van het InvestEU-programma en erop gericht de energietransitie van vloten, met name voor kleine en middelgrote rederijen, in goede banen te leiden.

⁷⁸ Uitgevoerd door het Europees Investeringsfonds.

⁷⁹ Europees Fonds voor maritieme zaken, visserij en aquacultuur.

⁸⁰ Aan een prijs van 75 EUR per EU-emissierecht.

⁸¹ Daarnaast profiteert de sector ook van het nog grotere budget voor vervoersgerelateerde projecten in verband met e-brandstoffen.

⁸² Via het werkprogramma van Horizon Europa voor 2025 en voor 2026-2027.

een onderwerp in verband met vasteoxidebrandstofcellen⁸³. Voor O&O met betrekking tot de marine⁸⁴ zal 130 miljoen EUR beschikbaar worden gesteld in het kader van lopende EDF-oproepen (2026) over onderwerpen zoals verbeterde semiautonome zeeschepen en bescherming van de zeebodeminfrastructuur.

In het **volgende meerjarig financieel kader** kan het voorgestelde **Europees Fonds voor concurrentievermogen (EFC)** de sector helpen om EU-innovaties op de markt te brengen. In het kader van het EFC zou de Commissie steun kunnen verlenen aan investeringen in schone, gedigitaliseerde vaartuigen, evenals innovatie en modernisering van scheepsbouw, offshore-energie en blauwe technologie. Het EFC zou ook gezamenlijke O&I-activiteiten op defensiegebied en industriële opschaling kunnen ondersteunen, alsook tweërlei gebruik van civiel-militaire middelen⁸⁵. Voorgesteld wordt de financiële steun van het EFC nauw te coördineren met de financiering in het kader van het toekomstige **Horizon Europa-programma**⁸⁶.

De EIB-groep, die gemiddeld 600 miljoen EUR per jaar uitleent⁸⁷ voor projecten in de bredere scheepvaart, blijft zich inzetten om de financieringsbehoeften van de sector te ondersteunen en de toegang tot financiering voor bedrijven van elke omvang te vergemakkelijken⁸⁸. De groep staat paraat om te zorgen voor een geloofwaardig traject van innovatie en proefprojecten tot een volledige uitrol, onder meer via haar TechEU-programma⁸⁹ dat wordt ondersteund door InvestEU.

6.2 Begeleidende maatregelen benutten op Europees, nationaal en regionaal niveau

Door de lidstaten of regio's uitgevoerde fondsen onder gedeeld beheer kunnen investeringen in het kader van het nieuwe MFK-voorstel ondersteunen via plannen voor nationaal en regionaal partnerschap, in overeenstemming met de doelstellingen van deze strategie⁹⁰.

Er kunnen aanzienlijke en gerichte middelen voor de financiering van decarbonisatie worden ingezet via de door de lidstaten door middel van veilingen gegenereerde inkomsten uit het EU-emissiehandelssysteem (ETS) na de uitbreiding van het systeem tot de maritieme sector. 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 eerste aan om een deel van de ETS-inkomsten toe te wijzen aan**

⁸³ HORIZON-JU-CLEANH2-2026-03-04: "Multi-fuel SOFC powertrain for maritime transport".

⁸⁴ Sinds 2019 is op EU-niveau in totaal 1,1 miljard EUR ter beschikking gesteld en vastgelegd voor de versterking van de capaciteit van de marine. De EDIDP/PADR/EDF-projecten die zijn gelanceerd, in uitvoering zijn of zijn voltooid (tussen 2019 en 2024), omvatten 35 samenwerkingsprojecten met een vastgelegd bedrag van 834,9 miljoen EUR, die hebben geleid tot 6 prototypen en nog 10 in de pijplijn tegen 2030. 142 miljoen EUR is ter beschikking gesteld in het kader van EDF-oproepen met projecten die momenteel worden geselecteerd (2025).

⁸⁵ Bv. om de aankoop van vervoersmaterieel voor tweërlei gebruik te stimuleren, steun te verlenen voor de versterking, modernisering, uitbreiding en herbestemming van industriële capaciteit voor de productie en het onderhoud van producten die bijdragen tot de militaire mobiliteit en deze verbeteren, alsook voor de opleiding, omscholing en bijscholing van personeel.

⁸⁶ De gezamenlijke onderzoeks- en innovatieactiviteiten voor het onderdeel concurrentievermogen van pijler II van Horizon Europa zullen worden opgenomen in een specifiek onderdeel van de werkprogramma's in het kader van het Europees Fonds voor concurrentievermogen.

⁸⁷ Voor de periode 2015-2024.

⁸⁸ Onder meer op gebieden als scheepvaart, innovatie, geavanceerde productie en defensie.

⁸⁹ [TechEU — onestopshop voor Europese innovators](#).

⁹⁰ In overeenstemming met de toepasselijke staatssteunregels, indien van toepassing.

investerings in de decarbonisatie van de maritieme cluster in heel Europa⁹¹. Om het effect te maximaliseren en synergie-effecten op EU-niveau te bereiken, onder meer tussen rederijen, 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.

Om de maritieme decarbonisatie verder te vergemakkelijken en de industriële veerkracht en het leiderschap van de EU te ondersteunen, zal de Commissie in het kader van de komende herziening van het ETS **een specifiek EU-mechanisme** overwegen **om rechtstreeks steun te verlenen aan scheepvaartmaatschappijen met ETS-emissierechten** voor het gebruik van duurzame brandstoffen en schone voortstuwingstechnologieën in verband met gerichte EU-preferentiecriteria.

De Commissie roept de lidstaten op gebruik te maken van het nieuwe **staatssteunkader voor de Clean Industrial Deal (Cisaf)** om investeringen in industriële decarbonisatie en energie-efficiëntie te ondersteunen, onder meer in maritieme productiefaciliteiten, en om de productiecapaciteit voor nettonultechnologieën die geschikt zijn voor de maritieme sector uit te breiden⁹².

De komende **richtsnoeren inzake vervoer over land en multimodaal vervoer** en de nieuwe **groepsvrijstellingsverordening vervoer** zullen investeringssteunmaatregelen mogelijk maken die gericht zijn op de vernieuwing van de binnenvaartvloot⁹³ en de installatie van kranen aan boord van binnenschepen. Zij zullen ook maatregelen voor exploitatiesteun mogelijk maken om de externe kosten te verlagen wanneer wordt overgeschakeld op multimodale opties, waaronder de korte vaart of de binnenvaart, ten opzichte van vervoer dat alleen over de weg plaatsvindt.

6.3 Aanpak van regelgevingskwesties op het gebied van scheepsfinanciering

Het aandeel van mondiale scheepvaartportefeuilles van de Europese banken is de afgelopen jaren voortdurend gedaald, van 72 % in 2013 tot 49,7 % in 2023⁹⁴. De trends verschillen van lidstaat tot lidstaat, met sterke dalingen in sommige lidstaten en een stabiele of zelfs toenemende blootstelling van banken aan scheepvaart in andere lidstaten. In het algemeen zijn EU-scheepvaartmaatschappijen echter steeds vaker op zoek naar financieringsmogelijkheden bij banken en leasinginstellingen uit derde landen die aantrekkelijke financieringsproducten aanbieden. Die situatie kan leiden tot een strategisch risico voor de EU en haar economische veiligheid en industriële belangen ondermijnen, aangezien buitenlandse instellingen eigenaar kunnen blijven van de geleasede vaartuigen en vereisten inzake lokale inhoud kunnen opleggen. Een samenhangend en voorspelbaar regelgevingskader moet scheepsfinanciering in de EU helpen stimuleren en investeerders aanmoedigen om kapitaal in te zetten voor groene maritieme projecten in Europa.

⁹¹ Zoals de productie en het gebruik van duurzame brandstoffen, verbetering van de energie-efficiëntie van schepen, vlootvernieuwing, investeringen in innovatieve schone maritieme technologieën, en duurzame infrastructuur en walstroomvoorzieningen in havens.

⁹² Het gaat onder meer om brandstofcellen, elektrische voortstuwingstechnologieën de scheepvaart, windvoortstuwingstechnologieën, technologieën voor CO₂-vervoer, technologieën voor koolstofafvang en -opslag, walstroomvoorzieningen, technologieën voor hernieuwbare offshore-energie, zoals funderingen en drijvers voor offshore-windenergie, technologieën voor getijdenstroomenergie, golfenergietechnologieën, offshoreonderstations en converters.

⁹³ Met name voor kmo's en kleine midcaps, in de vorm van garanties.

⁹⁴ Onderzoek [Petrofin-Global-Bank-Research-and-Petrofin-Index-of-Global-Ship-Finance-end-2022.pdf](#).

De Commissie zal de criteria van de EU-taxonomie voor duurzame financiering⁹⁵ met betrekking tot de scheepvaartsector herzien om beter rekening te houden met de unieke behoeften, de technologische realiteit en de klimaattransitietrajecten van de sector. Nieuwe criteria, die naar verwachting in het tweede kwartaal van 2026 zullen worden gepubliceerd, kunnen worden overwogen in relevante staatssteuninstrumenten voor investeringen in vlootvernieuwing en retrofitactiviteiten⁹⁶.

Op het niveau van de kapitaalmarkten zal de EU-strategie voor de spaar- en investeringsunie helpen om meer investeringen naar de economie te kanaliseren door belemmeringen op te heffen, securitisatie te vergemakkelijken, institutionele investeringen te stimuleren en grensoverschrijdend kapitaal aan te trekken.

Vlaggenschipacties

- *De vernieuwing en decarbonisatie van de scheepvaartvloot ondersteunen in het kader van de huidige Connecting Europe Facility en tegelijkertijd de binnenlandse industriële capaciteit bevorderen*
- *In het kader van de komende herziening van het ETS een EU-mechanisme overwegen om het gebruik van duurzame brandstoffen en schone voortstuwingstechnologieën te ondersteunen*
- *De lidstaten aanmoedigen om een deel van de ETS-inkomsten toe te wijzen aan investeringen in de maritieme decarbonisatie in Europa*
- *De criteria van de EU-taxonomie herzien om de toegang tot duurzame financiering te verbeteren en duurzame investeringen te stimuleren*

7. TOEGANG TOT VAARDIGHEDEN EN HOOGWAARDIGE BANEN

Het is van essentieel belang om banen in de maritieme cluster van de EU aantrekkelijker te maken. Gekwalificeerd en gemotiveerd personeel bevordert de efficiëntie en productiviteit, maakt aanpassing aan technologische veranderingen mogelijk, waarborgt het behoud en de overdracht van kennis, ondersteunt duurzaamheidsdoelstellingen en draagt tegelijkertijd bij tot een concurrerend, veerkrachtig en innovatief maritiem ecosysteem in de EU.

7.1 Bij- en omscholing van werknemers in de scheepsbouw en zeevarenden in de EU

De technologische ontwikkeling, het gebruik van alternatieve brandstoffen, de toenemende automatisering en de digitalisering stimuleren de vraag naar hooggekwalficeerde zeevarenden, professionals aan wal en werknemers in de scheepsbouw en maritieme industrie. Strategische investeringen in onderwijs en opleiding zijn noodzakelijk om tekorten aan arbeidskrachten te voorkomen, intellectuele eigendom veilig te stellen, de afhankelijkheid van werknemers van buiten de EU te verminderen en de knowhow binnen de Unie te beschermen.

⁹⁵ Gedelegeerde Verordening (EU) 2021/2139 van de Commissie van 4 juni 2021 tot aanvulling van Verordening (EU) 2020/852.

⁹⁶ De algemene groepsvrijstellingsverordening ("AGVV"), die in 2026 zal worden herzien, bevat specifieke onderdelen over steun voor de aankoop van schone en emissievrije vaartuigen of het retrofitten van bestaande vaartuigen. Evenzo zijn desbetreffende onderdelen opgenomen in de richtsnoeren inzake staatssteun ten behoeve van klimaat, milieubescherming en energie ("CEEAG"), die in januari 2022 zijn vastgesteld.

In het mobiliteitstransitietraject⁹⁷ wordt gewezen op grote bij- en omscholingsbehoeften aangezien tot 40 % van de werknemers in de scheepsbouw tegen 2030 naar verwachting met pensioen zal gaan. In het pact voor vaardigheden⁹⁸ op het gebied van scheepsbouw hebben de partners uit de sector zich ertoe verbonden jaarlijks 7 % van de werknemers bij en om te scholen en tegen 2030 234 000 nieuwe werknemers aan te trekken. In de scheepvaartsector zullen tot 250 000 zeevarenden om- en bijscholing nodig hebben om in te spelen op opkomende technologische en brandstofgerelateerde behoeften.

In overeenstemming met de behoeften van de sector zal de Commissie de onderwijsinstellingen en sociale partners ondersteunen bij het **in kaart brengen van de huidige en toekomstige tekorten aan vaardigheden** en bij het **ontwikkelen van omscholings- en bijscholingsprogramma's**⁹⁹.

7.2 Mobiliteit, aantrekkelijkheid en hoogwaardige banen

Gekwalificeerd personeel aantrekken en behouden blijft een uitdaging. De Commissie is bereid de lidstaten te helpen om de maritieme loopbanen aantrekkelijker te maken en de mobiliteit tussen functies op zee en aan wal te bevorderen, en tegelijkertijd levenslange loopbanen in de maritieme cluster en banencreatie, ook in kust- en eilandgemeenschappen, te ondersteunen. Om de mobiliteit binnen de cluster te verbeteren, **zal de Commissie de sociale partners en instellingen voor maritiem onderwijs ondersteunen bij het in kaart brengen van maritieme beroepen**. Dat zal ook helpen om de ervaring te behouden en de Europese industriële basis te versterken.

Vrouwen zijn ondervertegenwoordigd in maritieme loopbanen, met name in de zeevaart, maar ook in beroepen aan wal. De Commissie zal ondersteuning bieden aan de sociale partners en andere organisaties om de participatie van vrouwen in de maritieme sector te vergroten.

De Europese ruimte voor maritiem onderwijs moet grenzeloos worden. Zorgen voor wederzijdse erkenning van diploma's, kwalificaties en certificaten binnen de maritieme cluster in de hele EU, en waar mogelijk met derde landen, is een prioriteit. De Commissie zal de **oprichting van een netwerk van instellingen voor maritiem hoger onderwijs en beroepsopleidingscentra** in de hele EU ondersteunen en coördineren. Belangrijk is dat de Commissie de lidstaten zal bijstaan bij het wegnemen van belemmeringen voor de mobiliteit van studenten en academisch personeel, onder meer door de **verdere deelname van instellingen voor maritiem hoger onderwijs aan Erasmus+ te bevorderen**.

Recente crises hebben aangetoond dat zeevarenden en ander maritiem personeel, met inbegrip van productiemedewerkers, essentiële werknemers zijn¹⁰⁰. Hun werk is van vitaal

⁹⁷ Transition pathway for the EU mobility industrial ecosystem (Transitietraject voor het industriële ecosysteem voor mobiliteit van de EU) (2024) <https://ec.europa.eu/docsroom/documents/57674>.

⁹⁸ In het kader van het pact voor vaardigheden zijn ook op het gebied van lucht- en ruimtevaart, defensie en hernieuwbare offshore-energie andere grootschalige partnerschappen voor vaardigheden opgezet die relevant zijn voor de maritieme productie.

⁹⁹ Onder meer via de komende strategie voor blauwe generatievernieuwing, die naar verwachting in 2027 zal worden bekendgemaakt. Verdere actie zal ook voortbouwen op de werkzaamheden die reeds zijn gestart door het MED-NET-platform, dat is opgericht als follow-up van het SkillSea-project, en het pact voor vaardigheden op het gebied van scheepsbouw. Er zal ook rekening worden gehouden met de studie ter ondersteuning en ontwikkeling van vaardigheidsopbouw in de blauwe economie (2025) en het [BlueComp-competentiekader](#). Ook zal in het kader van het pact voor het Middellandse Zeegebied een vaardighedenagenda worden ontwikkeld om de werknemersvaardigheden aan te pakken en de opleiding af te stemmen op de behoeften van de sector.

¹⁰⁰ <https://docs.un.org/en/A/RES/75/17>.

belang om de wereld in beweging te houden en de veerkracht van de industriële basis en toeleveringsketens van de EU te waarborgen.

De maritieme arbeidssector kampt met hardnekkige uitdagingen die niet alleen verband houden met een tekort aan vakmensen, maar ook met de arbeidsomstandigheden aan boord en aan wal. Inzetten op hoogwaardige banen vereist een sterke **sociale dialoog**, eerlijke arbeidsomstandigheden en veilige werkplekken. De uitvoering en handhaving van de arbeidswetgeving van de EU, met inbegrip van de **detacheringsrichtlijn**¹⁰¹ en het acquis inzake gezondheid en veiligheid op het werk, zijn cruciaal om een gelijk speelveld en aantrekkelijke werkgelegenheid te waarborgen¹⁰².

De Commissie zal **met de lidstaten samenwerken om te zorgen voor betere IAO-arbeidsnormen** en samenwerking met de IMO en de IAO met het oog op een uniforme handhaving van de regelgeving en eenvormige **bescherming voor zeevarenden**, wat bijdraagt tot een wereldwijd gelijk speelveld. Een gebied dat vooruitgang behoeft, betreft de aanpak van de uiteenlopende socialezekerheidsstelsels voor zeevarenden. De Commissie zal inzetten op een betere coördinatie van dergelijke stelsels, onder meer door de rol van de **Europese Arbeidsautoriteit** te versterken, met name om gecoördineerde acties en gezamenlijke inspecties te verbeteren, waarbij wordt gewaarborgd dat de EU-wetgeving en de internationale normen op elkaar zijn afgestemd.

Vlaggenschipacties

- *Een netwerk opzetten van instellingen voor maritiem hoger onderwijs en beroepsopleidingscentra in de EU die onderwijs en opleiding aanbieden voor banen in de maritieme cluster, met inbegrip van om- en bijscholingsprogramma's.*
- *De lidstaten aanmoedigen en ondersteunen om de deelname van maritiem hoger onderwijs aan Erasmus+ en aanverwante initiatieven te vergroten door procedures te vergemakkelijken en belemmeringen voor leermobiliteit weg te nemen*

8. CONCLUSIE

Deze strategie vormt een gestructureerd actieplan dat een gezamenlijke inspanning vereist van alle relevante belanghebbenden, waaronder de EU-instellingen, de lidstaten, het bedrijfsleven, de regio's, de sociale partners en het maatschappelijk middenveld. De Commissie is vastbesloten 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 een voortdurende uitwisseling 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.

¹⁰¹ De richtlijn is niet van toepassing op het zeevarend personeel van koopvaardijondernemingen.

¹⁰² De routekaart voor hoogwaardige banen voorziet in een hernieuwd engagement en een nieuwe grondslag om de rechten van werknemers te waarborgen en gelijke tred te houden met technologische, economische en maatschappelijke veranderingen.

BIJLAGE: SAMENVATTING VAN DE MAATREGELEN (bij te werken op basis van de definitieve hoofdtekst)

Pijler I — Bouwen, uitrusten en repareren

De Commissie zal:

- een EU-alliantie voor industriële maritieme waardeketens oprichten om de industriële soevereiniteit en het technologische leiderschap van Europa op geselecteerde leidende markten voor maritieme productie en opkomende technologieën te versterken (2026);
- een oproep voor O&I-vlaggenschipprojecten met als thema “scheepswerven van de toekomst” lanceren in het kader van het werkprogramma van Horizon Europa voor 2026-2027 (*lopend*);
- de vergunningsprocedures vereenvoudigen en versnellen door middel van de voorgestelde wetgeving voor een industrieaccelerator, ook in maritieme productiefaciliteiten (2026);
- met de lidstaten van de EU/EER samenwerken om een meerjarige, geaggregeerde pijplijn van overheidsorders bij overheidsinkopers in de EU/EER in kaart te brengen en op te zetten teneinde een geaggregeerd langetermijnsignaal met betrekking tot de vraag te creëren (2026-2027);
- gerichte niet-prijsgerelateerde vereisten voorstellen, in overeenstemming met internationale verplichtingen, in geselecteerde strategische segmenten van overheidsopdrachten in het kader van de komende herziening van het EU-kader voor overheidsopdrachten (2026);
- een gestructureerde dialoog aangaan met de maritieme productie-industrie van de EU met het oog op de verdere versterking van haar inlichtingencapaciteit om toezicht te houden op het mondiale scheepsbouwbeleid en de marktontwikkelingen, strategische risico's, bedreigingen en kansen voor de veerkracht van de toeleveringsketen, evenals belemmeringen voor de markttoegang in derde landen (2026);
- de opties beoordelen en waar nodig en haalbaar voorstellen indienen voor een nieuw sectorspecifiek instrument of gerichte wijzigingen van haar instrumentarium voor het handelsbeleid, in overeenstemming met internationale verplichtingen, met bijzondere aandacht voor specifieke segmenten die van cruciaal belang zijn voor de strategische autonomie en veiligheid van Europa en waarin de EU-scheepswerven nog actief zijn, maar kampen met oneerlijke overzeese concurrentie;
- bestaande en toekomstige handels- en investeringsovereenkomsten benutten om de belangen van de maritieme productiebasis van de EU te beschermen en te bevorderen, onder meer door middel van bepalingen inzake markttoegang, antisubsidie, transparantieplichtingen en bescherming van intellectuele-eigendomsrechten (*voortdurend*);
- de inspanningen rond een toekomstige internationale overeenkomst op het gebied van scheepsbouw nieuw leven inblazen om de niet-marktconforme praktijken in de sector een halt toe te roepen (*voortdurend / langetermijnactie*);
- blijven inzetten op een gelijk speelveld op het gebied van exportkredieten voor schepen door de sectorovereenkomst inzake schepen (SSU) in de OESO-regeling inzake door de overheid gesteunde exportkredieten verder te ontwikkelen, onder meer door middel van nieuwe bepalingen inzake emissievrije en emissiearme schepen (2026-2027);
- een nieuw financieringsinstrument voor exportkredieten creëren om te zorgen voor een gelijk speelveld op de markten van derde landen voor exportgerichte industrieën zoals de maritieme productie (*lopend*);
- het Verdrag van Hongkong inzake scheepsrecycling versterken om uiteindelijk te komen tot volledige afstemming tussen internationale en EU-regels (*voortdurend*);
- pistes verkennen om de uitbreiding van de binnenlandse EU-recyclingcapaciteit voor schepen te ondersteunen en samenwerken met handelspartners met scheepsrecyclingcapaciteit, te beginnen met India, om hoge milieu- en sociale normen

te bevorderen, voortbouwend op de EU-verordening inzake scheepsrecycling (*voortdurend*);

- maritieme circulariteitsstrategieën ondersteunen, van het ontwerp tot het einde van de levensduur en de terugwinning van materialen, door middel van O&I-steun (*voortdurend*).

De lidstaten worden verzocht om:

- prioriteit te geven aan financieringssteun voor projecten ter ondersteuning van de economische veiligheid en ter vermindering van de buitenlandse afhankelijkheid in de sector, voortbouwend op de nieuwe gezamenlijke mededeling over de versterking van de economische veiligheid van de EU (*voortdurend*);
- bij te dragen tot de verwezenlijking van de in de strategie uiteengezette visie voor de maritieme industrie van de EU voor 2030.

Belanghebbenden uit de sector worden aangemoedigd om:

- de vooruitgang op het gebied van digitalisering, modulariteit en circulariteit in industriële processen te benutten om de efficiëntie van ontwerp en productie en duurzame praktijken te verbeteren (*voortdurend*);
- synergieën tussen de industrie en de waardeketen te bevorderen door gebruik te maken van de nieuwe EU-alliantie voor industriële maritieme waardeketens en andere nationale en regionale clusterplatforms en -initiatieven van de EU (*voortdurend*).

Pijler II — Vervoeren en verbinden

De Commissie zal:

- blijven vertrouwen op de communautaire richtsnoeren betreffende staatssteun voor het zeevervoer (*voortdurend*);
- een gestructureerde samenwerkingsdialoog aangaan met de lidstaten en belanghebbenden uit de sector om de aantrekkelijkheid van de vlaggen van de lidstaten te vergroten (*vanaf 2026*);
- nagaan hoe het bestaande kader voor monitoring, rapportage en verificatie (MRV) voor het EU-ETS maritiem vervoer en voor FuelEU Zeevaart kan worden vereenvoudigd en gestroomlijnd (*2026*);
- binnen de IMO verder werken aan mondiale oplossingen en de relevante EU-wetgeving herzien, rekening houdend met mondiale maatregelen van de IMO om dubbele betaling te voorkomen (*vanaf 2026*);
- de samenwerking tussen marktdeelnemers vergemakkelijken door een Europees netwerk van groene scheepvaartroutes en -hubs op te zetten (*vanaf 2027*);
- de betrokkenheid bij de IMO versterken om de maritieme veiligheidsnormen vorm te geven en te zorgen voor een wereldwijd gelijk speelveld (*voortdurend*);
- verslag uitbrengen over de EU-richtlijn inzake de veiligheid van passagiersschepen en de richtlijn inzake scheepsuitrusting, ter voorbereiding van de herziening ervan (*2026-2027*);
- overwegen de EU-voorschriften inzake de veiligheid van passagiersschepen uit te breiden tot alle routes binnen de EU (*2027-2028*);
- de haalbaarheid onderzoeken van een EU-kader voor de wederzijdse erkenning van offshoredienst- en industriële vaartuigen (*2027-2028*);
- overwegen het toepassingsgebied van de richtlijn inzake scheepsuitrusting of bestaande regelingen voor wederzijdse erkenning tussen erkende organisaties uit te breiden om de goedkeuringsprocedures te vereenvoudigen en de toegang tot internationale markten te verbeteren (*2027*);

- het toezicht op en de monitoring van de activiteiten van de schaduwvloot versterken, de handhaving van de bestaande regels verbeteren en de internationale samenwerking intensiveren om de mondiale maritieme veiligheids- en milieunormen te bewaken (*voortdurend*);
- inzetten op een snelle interconnectiviteit tussen de nationale maritieme éénloketsystemen en de toekomstige douanedatahub (*vanaf 2027*);
- de maritieme sector raadplegen over de verdere vereenvoudiging van de administratieve procedures en gegevensvereisten (*vanaf 2026*);
- samen met de EU-lidstaten de inspanningen van de EU in de IMO opvoeren en ernaar streven de impact van de EU te maximaliseren door middel van bredere allianties met internationale partners (*voortdurend*);
- verder werken aan de opname van alomvattende verbintenissen inzake internationale zeevervoersdiensten in vrijhandelsovereenkomsten (*voortdurend*);
- wetgeving voorstellen tot vaststelling van de voorwaarden voor de lidstaten om bestaande bilaterale overeenkomsten verenigbaar met het EU-recht te verklaren, te onderhandelen over nieuwe overeenkomsten die de belangen van de EU bevorderen en dergelijke overeenkomsten te sluiten (*2026*);
- een follow-up van het Naiades III-programma voor de binnenvaartsector voorstellen (*2028*).

De lidstaten worden verzocht om:

- verdere pragmatische maatregelen te nemen om de aantrekkelijkheid van de vlaggen van de EU-lidstaten te vergroten;
- de uitvoering van de EMSWe-verordening te voltooien;
- samen met de Commissie te werken aan de vereenvoudiging en stroomlijning van de nationale en EU-rapportagevereisten;
- de samenwerking te intensiveren en voldoende middelen toe te wijzen om de strategische aanwezigheid van de EU in internationale maritieme gebieden die onder druk staan, te versterken.

Pijler III — Beveiligen en beschermen

De Commissie zal:

- de opschaling van de industriële productiecapaciteit van de marine ondersteunen, onder meer via het nieuwe programma voor de Europese defensie-industrie (“EDIP”) en het ReArm Europe-plan (*2026-2027*);
- voorstellen een ondersteuningsmechanisme voor de bouw van veerboten voor tweërlei gebruik op te zetten om financiële middelen vrij te maken voor investeringen in verband met aanvullende militaire specificaties voor in Europa gebouwde veerboten voor tweërlei gebruik (*2027*);
- solide en bindende IMO-cyberbeveiligingsregels uitwerken om de algemene maritieme cyberb risico’s voor civiele vaartuigen te verminderen (*vanaf 2026*);

De lidstaten worden verzocht om:

- gebruik te maken van de verschillende mogelijkheden in het kader van Readiness 2030 om de industriële en technologische marinecapaciteiten te versterken in overeenstemming met de doelstellingen van deze strategie.

Pijler IV — Toegang tot innovatie

De Commissie zal:

- de methode voor de berekening van windvoortstuwingsenergie verfijnen en lacunes in de regelgeving op EU- en IMO-niveau aanpakken (*vanaf 2027*);
- verder werken aan een robuust beleidskader voor voortstuwing op basis van kernenergie in de commerciële scheepvaart (*vanaf 2026*);
- een wijziging van de verordening inzake niet voor de weg bestemde mobiele machines voorstellen om waterstof als referentiebrandstof toe te staan voor niet voor de weg bestemde mobiele machinemotoren in binnenschepen (*2026*);
- werken aan een regelgevend en technisch kader voor oplossingen voor onbemande scheepvaart, met inbegrip van EU-richtsnoeren en beste praktijken voor specifieke tests en proeven op zee (*vanaf 2026*);
- het toepassingsgebied van O&I-steun voor de scheepvaartsector versterken en uitbreiden, voortbouwend op de resultaten van het huidige gezamenlijk geprogrammeerde partnerschap voor emissievrije scheepvaart (*vanaf 2028*);
- de testprocessen voor oceaantechnologieën voor verschillende toepassingen verbeteren via de komende EU-strategie voor oceaanonderzoek en -innovatie (*2026*);
- onderzoeks- en technologie-infrastructuren, ook voor de scheepvaart, in kaart brengen en beoordelen en de toegang tot dergelijke infrastructuren bevorderen voor maritieme startups, scale-ups, kmo's en midcaps in de EU die technologieën en oplossingen ontwikkelen, via de uitvoering van de EU-strategie voor onderzoeks- en technologie-infrastructuren (*vanaf 2026*);
- zorgen voor een systematische en strikte handhaving van bestaande O&I-beveiligingsinstrumenten en resterende lacunes identificeren om te helpen voorkomen dat door de EU gefinancierde technologie uitlekt (*voortdurend*);
- het oceaanobservatie-initiatief (*OceanEye*) lanceren (*2026*).

De lidstaten worden verzocht om:

- verdere ondersteuning te bieden voor de snelle invoering van innovaties, waaronder testomgevingen en regelgevingsexperimenten.

Pijler V — Toegang tot financiering en investeringen**De Commissie zal:**

- een oproep tot het indienen van voorstellen lanceren in het kader van de Connecting Europe Facility ter ondersteuning van de vernieuwing en decarbonisatie van de scheepvaartvloot, met bijzondere aandacht voor veerboten en kustvaarders (*2026*);
- in het kader van *CEF Digital* 347 miljoen EUR uittrekken voor strategische onderzeese kabelprojecten, onder meer voor het versterken van de reparatiecapaciteit van Europa (*2026-2027*);
- via InvestEU ongeveer 1 tot 1,5 miljard EUR aan investeringen mobiliseren in de scheepvaartsector tegen 2027 (*tegen 2027*);
- ongeveer 800 miljoen EUR aan investeringen mobiliseren in sectoren van de blauwe economie zoals scheepsbouw, retrofitactiviteiten, scheepvaart en blauwe technologie via het product ten behoeve van de blauwe economie, dat wordt ondersteund door InvestEU en het EFMZVA en wordt uitgevoerd door de EIB-groep (*lopend*);
- een specifieke oproep voor maritieme projecten in het kader van het Innovatiefonds voorstellen (*2027*);
- de uitvoering van het Innovatiefonds en de specifieke preferentiebepalingen ervan voor maritieme projecten verder beoordelen om in toekomstige oproepen de decarbonisatie van de scheepvaart verder te verbeteren (*vanaf 2026*);
- 184,5 miljoen EUR uittrekken voor de financiering van O&I-acties voor de scheepvaart tot 2027 (*via het werkprogramma van Horizon Europa voor 2025 en voor 2026-2027*);

- 130 miljoen EUR beschikbaar stellen in het kader van oproepen voor het Europees Defensiefonds over onderwerpen zoals verbeterde semiautonome zeeschepen en bescherming van de zeebodeminfrastructuur (2026);
- overwegen om steun te verlenen aan investeringen in schone, gedigitaliseerde vaartuigen, evenals innovatie en modernisering van scheepsbouw, offshore-energie en blauwe technologie in het kader van het voorgestelde toekomstige Europees Fonds voor concurrentievermogen (*vanaf 2028*), onder voorbehoud van de vaststelling van dat fonds;
- in het kader van de komende herziening van het ETS een specifiek mechanisme overwegen om rechtstreeks steun te verlenen aan scheepvaartmaatschappijen met ETS-emissierechten voor het gebruik van duurzame brandstoffen en schone voortstuwingstechnologieën (2026);
- investeringssteunmaatregelen mogelijk maken die gericht zijn op de vernieuwing van de binnenvaartvloot en de installatie van kranen aan boord van binnenschepen in het kader van de richtsnoeren inzake vervoer over land en multimodaal vervoer en de nieuwe groepsvrijstellingsverordening vervoer (2026);
- de criteria van de EU-taxonomie voor duurzame financiering met betrekking tot de scheepvaartsector herzien (2026-2027).

De lidstaten, internationale financiële instellingen en nationale stimuleringsbanken worden verzocht om:

- meer steun te verlenen aan scheepvaartprojecten.

De lidstaten worden verzocht om:

- een deel van de EU-ETS-inkomsten toe te wijzen aan investeringen in de decarbonisatie van de maritieme sector in heel Europa;
- gebruik te maken van het nieuwe staatssteunkader voor de Clean Industrial Deal (Cisaf) om investeringen in industriële decarbonisatie en energie-efficiëntie te ondersteunen, onder meer in maritieme productiefaciliteiten, en om de productiecapaciteit voor nettonultechnologieën die geschikt zijn voor de maritieme sector uit te breiden.

Pijler VI — Toegang tot vaardigheden en hoogwaardige banen

De Commissie zal:

- de onderwijsinstellingen en sociale partners ondersteunen bij het in kaart brengen van de huidige en toekomstige tekorten aan vakmensen en bij het ontwikkelen van omscholings- en bijscholingsprogramma's (*vanaf 2027*);
- de sociale partners en instellingen voor maritiem onderwijs ondersteunen bij het in kaart brengen van maritieme beroepen en het vergroten van de participatie van vrouwen in de maritieme sector (*vanaf 2026*);
- de oprichting van een netwerk van instellingen voor maritiem hoger onderwijs en beroepsopleidingscentra in de hele EU ondersteunen en coördineren (*vanaf 2027*);
- de lidstaten bijstaan bij het wegnemen van belemmeringen voor de mobiliteit van studenten en academisch personeel, onder meer door de verdere deelname van instellingen voor maritiem hoger onderwijs aan Erasmus+ te bevorderen;
- met de lidstaten samenwerken om te zorgen voor betere IAO-arbeidsnormen en samenwerking met de IMO en de IAO met het oog op een uniforme handhaving van de regelgeving en eenvormige bescherming voor zeevarenden (*voortdurend*);
- inzetten op een betere coördinatie van de socialezekerheidsstelsels, onder meer door de rol van de Europese Arbeidsautoriteit te versterken, met name om gecoördineerde acties

en gezamenlijke inspecties te verbeteren, waarbij wordt gewaarborgd dat de EU-wetgeving en de internationale normen op elkaar zijn afgestemd (*vanaf 2026*).