

Fiche 4: Europese Havenstrategie

1. Algemene gegevens

a) Titel voorstel

Mededeling van de Commissie aan het Europees Parlement, de Raad, het Europees Economisch en Sociaal Comité en het Comité van de Regio's: Europese Havenstrategie

b) Datum ontvangst Commissiedocument

4 maart 2026

c) Nr. Commissiedocument

COM(2026) 112

d) EUR-Lex

[EUR-Lex - 52026DC0112 - EN - EUR-Lex](#)

e) Nr. impact assessment Commissie en Opinie

Niet opgesteld

f) Behandelingstraject Raad

Raad van Vervoer, Telecommunicatie en Energie

g) Eerstverantwoordelijk ministerie

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

2. Essentie voorstel

Op 4 maart 2026 heeft de Europese Commissie (hierna: de Commissie) de mededeling voor de Europese Havenstrategie (hierna: de strategie) gepubliceerd. In de strategie benadrukt de Commissie dat Europese havens cruciale pijlers zijn binnen onze economie, samenleving, veiligheid en strategische autonomie. Daarbij worden ook de achterlandverbindingen (vaarwegen en spoor) en specifiek een versterkte positionering van de binnenhavens meegenomen als focuspunten. Tegen deze achtergrond beoogt de strategie samenhang te brengen in lopende en nieuwe initiatieven en deze te versterken. De strategie stelt geen nieuwe Europese regelgeving voor, maar verwijst naar lopende en voorgenomen initiatieven die de Commissie op korte of middellange termijn zal ontplooiën met raakvlakken voor havens in de EU-lidstaten.

De strategie moet in samenhang worden gelezen met de Europese Strategie voor de Maritieme Industrie (EMIS) die eveneens op 4 maart 2026 is gepubliceerd en waarvoor apart een BNC-fiche naar de Tweede Kamer wordt gestuurd.

De Havenstrategie richt zich onder meer op het vereenvoudigen van regelgeving, het verduidelijken van bestaande Europese wet- en regelgeving en het bevorderen van samenhang tussen beleidsdoelstellingen in voor havens relevante sectoren. Daarbij wordt ingezet op nauwe betrokkenheid van EU-lidstaten en versterkte samenwerking met publieke en private stakeholders. Het overkoepelende doel is om havens beter toe te rusten voor de diverse opgaven en transitie waar zij op dit moment voor staan, waaronder op het terrein van concurrentiekracht, veiligheid en verduurzaming. De strategie zet hierbij in op vijf pijlers, namelijk 1) versterken van de concurrentiekracht, innovatie en digitalisering; 2) bevorderen energietransitie, duurzaamheid en schone industrie; 3) havens beschermen en beveiligen; 4) toegang tot financiering en investeringen, en 5) sociale cohesie, vaardigheden en hoogwaardige banen.

Ten aanzien van het versterken van de concurrentiekracht benadrukt de Commissie dat havens en achterliggende logistieke ketens wereldwijd onder druk staan door toenemende internationale concurrentie, geopolitieke ontwikkelingen, technologische veranderingen en groeiende verwachtingen rondom onder meer verduurzaming en efficiënte overslag van goederen. Het verbeteren van digitale processen en innovatiecapaciteit is daarbij wat de Commissie betreft essentieel om havens veerkrachtig, efficiënt en concurrerend te houden. Dit geldt zowel voor de operationele processen binnen de haven als voor de connectiviteit, capaciteit en beschikbaarheid van logistieke ketens met het achterland per spoor en via het water. De Commissie geeft aan gebruik te willen maken van richtsnoeren voor EU-financiering en investeringen in havens van derde landen en richtsnoeren voor de lidstaten te willen ontwikkelen met criteria voor de beoordeling van buitenlandse investeringen in havens (*Foreign Direct Investment*). Daarnaast wil de Commissie de digitale en groene transformatie van Europese havens ondersteunen door middel van innovatie, het bevorderen van opschaling en toepassing van innovatieve havenapparatuur en -technologieën.

De Commissie benadrukt dat havens een sleutelrol spelen in het bevorderen van de energietransitie en de ontwikkeling van schone industrieën. Havens functioneren in toenemende mate als industriële en energiehub, waarin elektriciteit, waterstof en andere duurzame brandstoffen worden verwerkt en gedistribueerd. De Commissie wil belemmeringen voor de ontwikkeling van duurzame infrastructuur wegnemen en de samenwerking met netbeheerders en andere stakeholders versterken. Het doel is dat havens bijdragen aan de EU-klimaatdoelen, circulair en emissiearm opereren en tegelijkertijd economisch aantrekkelijk blijven. Tegelijkertijd verwijst de Commissie naar de Europese TEN-T verordening¹ voor de eisen aan haveninfrastructuur voor zee- en binnenhavens.

¹ Verordening (EU) 2024/1679 van het Europees Parlement en de Raad van 13 juni 2024 betreffende de richtsnoeren van de Unie voor de ontwikkeling van het trans-Europees vervoersnetwerk.

De Commissie wil de procedures voor vergunningverlening en beoordeling van strategische energie-, recycling- en decarbonisatieprojecten in havens versnellen, onder meer via *het European Grids Package* en de *Environmental Omnibus*. Daarnaast wil de Commissie de elektrificatie van havens versnellen en zorgen voor tijdige en niet-discriminerende toegang tot de elektriciteitsnetwerken.

Tot slot zet de Commissie in op het bevorderen van partnerschappen voor energiesamenwerking in en rond havengebieden met het oog op duurzaam energiegebruik, met inbegrip van waterstof.

Ten aanzien van het beschermen en beveiligen van havens benadrukt de Commissie dat Europese havens opereren in een steeds complexer dreigingslandschap. Havens zijn hierbij kwetsbaar voor onder meer cyberaanvallen, georganiseerde misdaad, ongeautoriseerde drones en andere hybride dreigingen. Door de fysieke en digitale beveiliging van havens te versterken en risico's systematisch in kaart te brengen, streeft de Commissie ernaar de veiligheid, weerbaarheid en strategische autonomie van havens te vergroten.

De Commissie stelt daarom onder meer voor om richtsnoeren voor havenbeveiliging te actualiseren op basis van het huidige dreigingslandschap, ook voor binnenhavens die niet onder het toepassingsbereik van de *International Ship and Port Facility Security -Code (ISPS Code)* vallen. In samenwerking met de Europese Dienst voor Extern Optreden (EDEO) wordt ingezet op het ontwikkelen van kaders om derde landen te ondersteunen bij het verbeteren van havenbeveiliging. Daarnaast wil de Commissie een EU-kader voor antecedentenonderzoeken van havenarbeiders ontwikkelen en een forum oprichten voor het uitwisselen van informatie en *best practices* tussen lidstaten en maritieme autoriteiten op het gebied van cybersecurity. Tot slot voert de Commissie een EU-brede veiligheidsrisicobeoordeling uit om cyberdreigingen te analyseren en passende maatregelen aan te bevelen.

Ten aanzien van het verbeteren van de toegang tot financiering zet de Commissie erop in dat havens strategische investeringen kunnen doen en hun transformatie naar duurzame, digitale en efficiënte knooppunten kunnen versnellen. De EU streeft naar duidelijke investeringsprioriteiten, betere coördinatie met lidstaten en grotere transparantie bij investeringen, ook in kandidaat-lidstaten en derde landen. Door een stabiele en voorspelbare investeringsomgeving te creëren, kunnen havens hun rol in de Europese en mondiale handel versterken. De Commissie benadrukt hiervoor de samenhang met de lopende onderhandelingen over het Meerjarig Financieel Kader en aanverwante fondsen, zoals het *European Competitiveness Fund*, de *Connecting Europe Facility (CEF)* en *Horizon Europe*.

De Commissie onderstreept dat havens tevens kunnen bijdragen aan sociale cohesie, veilige en gezonde werkplekken en hoogwaardige banen en zegt toe de komende periode kleine en middelgrote havens in de EU te ondersteunen met een specifiek stappenplan. De Commissie wil daarom investeringen in opleiding en bijscholing stimuleren, gelijke toegang tot kansen bevorderen en de kwaliteit van werk verbeteren.

Door werknemers te ondersteunen en inclusieve, veilige werkomgevingen te creëren, kunnen havens een duurzame en toekomstbestendige arbeidsmarkt garanderen. Daarnaast wil de Commissie de ontwikkeling van geschoolde arbeidskrachten van de volgende generatie in alle sectoren van de blauwe economie, met inbegrip van havens, ondersteunen door middel van maatregelen in het kader van de *Blue Generational Renewal Strategy*. Sociale partners en relevante belanghebbenden wil de Commissie ondersteunen bij het opstellen van een *Pact for Skills* voor de havensector, gericht op bijscholing, omscholing en inclusie.

Tot slot kondigt de Commissie aan richtlijnen op te stellen met betrekking tot de toepassing van wetgeving inzake maritieme veiligheid op havenarbeiders aan boord van schepen en voor het veilig omgaan met alternatieve brandstoffen in havens.

3. Nederlandse positie ten aanzien van het voorstel

a) Essentie Nederlands beleid op dit terrein

Havens zijn, zeker in tijden van toenemende geopolitieke spanningen, cruciaal voor het waarborgen van de Europese veiligheid en strategische autonomie. Het kabinet heeft zich de afgelopen jaren, in lijn met de Motie Koerhuis/Van der Molen² actief ingezet voor de totstandkoming van een Europese Havenstrategie. In opdracht van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat heeft het Clingendael Instituut in samenwerking met de Erasmus Universiteit in 2024 onderzoek verricht naar de mogelijkheden om een strategisch beleidskader op Europees niveau in te zetten om ongewenste invloeden van buitenlandse mogendheden tegen te gaan. Dit rapport is ter input op de strategie met de Commissie en met de Tweede Kamer gedeeld.³

Het kabinet zet momenteel al actief in op digitalisering van havens via de implementatie van de *European Maritime Single Window environment* en de *Electronic Freight Transport Information*. Daarnaast is Nederland deel van het in oktober 2025 gevormde *European Data Infrastructure Consortium*.

Het kabinet heeft, in nauwe afstemming met betrokken departementen en de maritieme sector, een non-paper ingediend waarin de kerninzet voor deze strategie uiteen is gezet.⁴ Het kabinet benadrukt hierin dat Europese havens adequaat moeten worden ondersteund bij de omvangrijke uitdagingen en transities waarmee zij momenteel worden geconfronteerd. Het gaat daarbij onder meer om het versterken en behouden van de concurrentiekracht, het vergroten van de weerbaarheid en strategische autonomie, en het faciliteren van de energie- en duurzaamheidstransities.

² Kamerstukken II, 2022/23, 36200 XII, nr. 62.

³ Kamerstukken II, 2024/25, 31409, nr. 464.

⁴ Idem

Aanvullend heeft het kabinet binnen de coalitie van zeven Europese landen⁵ tegen georganiseerde criminaliteit (C7) een non-paper ingediend met aanbevelingen voor de toekomstige inzet van de Europese Havenalliantie en de totstandkoming van een Europese Havenstrategie.⁶ Middels dit non-paper riep de C7 de Commissie onder andere op om een gelijkwaardig en adequaat veiligheidsniveau te bevorderen voor EU-havens, uniforme screeningprocedures voor havenpersoneel in te voeren, en de samenwerking met derde landen te versterken.

b) Beoordeling + inzet ten aanzien van dit voorstel

Het kabinet is grotendeels positief over de strategie. De eerdergenoemde non papers worden naar het oordeel van het kabinet goed gereflecteerd. De Nederlandse beoordeling wordt hieronder per pijler nader toegelicht.

Over het onderdeel m.b.t. het versterken van de concurrentiekracht, innovatie en digitalisering kan worden opgemerkt dat het kabinet de steun waardeert die de Commissie via deze strategie wil geven aan de Europese havens in het behouden en versterken van hun concurrentiekracht. Het kabinet ondersteunt de door de Commissie benoemde prioriteiten. De Commissie spreekt in de strategie expliciet steun uit voor naleving van ambitieuze bindende internationale overeenkomsten in de *International Maritime Organization*. Het kabinet is het daarmee van harte eens en benadrukt het grote belang daarvan.

Ten aanzien van economische veiligheid ondersteunt het kabinet het streven van de Commissie om, naast nationale beleidsinitiatieven, de komende jaren te werken aan een versterkte Europese aanpak om de risico's in havens die voortkomen uit economische betrokkenheid, zowel wat betreft eigenaarschap van bedrijven als inzet van bedrijfsmiddelen, in te perken. Het kabinet kan zich vinden in het voornemen om het bestaande EU-instrumentarium tegen ongewenste buitenlandse invloed te verduidelijken met sectorspecifieke duiding voor de havensector. Dit bevordert een gelijk speelveld tussen havens. Ook onderschrijft het kabinet het belang van een EU-breed raamwerk om buitenlandse investeringen in EU-havens beter in kaart te brengen en te monitoren, zodat de kennispositie van de Unie wordt versterkt. Zoals in het non-paper met Nederlandse input voor de Europese Veiligheidsstrategie aangegeven, zal Nederland de Europese Commissie blijven aansporen haar inzet te vergroten voor wat betreft het tegengaan van buitenlandse invloed op kritieke infrastructuur.⁷ Het kabinet verwelkomt bovendien de EU gezamenlijke mededeling "versterking van de economische veiligheid van de EU", waarin het beschermen van de kritieke infrastructuur van de EU een van de zes prioritaire hoog-risicodomeinen is van de Commissie.⁸ In dit kader implementeert het kabinet dan ook de *Critical Entities Resilience* (CER) en de

⁵ België, Duitsland, Frankrijk, Italië, Spanje en Zweden.

⁶ Kamerstukken II, 2024/25, 22112, nr. 4042.

⁷ [Non paper NL input EU Security Strategy | Publicatie | Rijksoverheid.nl](#)

⁸ [Fiche 1 - Mededeling Versterking van de economische veiligheid van de EU \(002\) | Publicatie | Rijksoverheid.nl](#)

Network and Information Security (NIS2) richtlijnen ter versterking van de bescherming van vitale infrastructuur en de (digitale) weerbaarheid.

Mede in het licht van de aanbevelingen uit het rapport Port Politics van Clingendael en de Erasmus Universiteit had het kabinet graag gezien dat er een nationaal aanspreekpunt voor buitenlandse investeringen in havens wordt ingericht, evenals een EU-brede werkgroep op dit terrein. Het kabinet zal hierover het gesprek aangaan met de Commissie.

Het kabinet onderschrijft het belang van het voorgestelde Europese militaire mobiliteitspakket om militaire transporten zo snel en efficiënt mogelijk te kunnen verplaatsen. De Kamer is onlangs over de inzet van het kabinet geïnformeerd.⁹ De Commissie benadrukt in haar voorstel dat lidstaten in tijden van nood zeggenschap moeten kunnen uitoefenen over strategische *dual-use* infrastructuur (SDI), inclusief de mogelijkheid tot tijdelijke overname van controle. Het Commissievoorstel is toepasbaar op alle SDI, ook wanneer die niet in beheer van de staat is. Nederland beschikt over de noodzakelijke wettelijke instrumenten en zet de komende jaren in op verdere modernisering van het staatsnoodrecht voor de havens en de maritieme sector.

Het kabinet verwelkomt het voorstel van de Commissie om de toepassing van innovatie te ondersteunen niet alleen tijdens de pilotfase van die innovatie, maar ook daarna.

Hoe de Commissie het technologisch leiderschap van de Unie op het gebied van het gebruik van alternatieve brandstoffen, elektrificatie, ontwerp, aanpassing van apparatuur, energie-efficiëntie en digitalisering wenst te versterken, wordt in de voorgestelde strategie niet geheel duidelijk gemaakt. Het kabinet zal de Commissie om verduidelijking vragen.

De Commissie benadrukt voor wat betreft digitalisering en logistieke ketens het belang van een veilige digitale uitwisseling van gegevens tussen overheid en bedrijfsleven en bedrijven onderling. Nederland heeft hierin al stappen gezet met het Groeifonds-programma Digitale Infrastructuur Logistiek, het mede in dat kader ontwikkelde afsprakenstelsel voor veilige data-uitwisseling, de Basis Data Infrastructuur, en initiatieven om het midden- en kleinbedrijf meer digitaal te laten werken. De strategie sluit voorts goed aan bij de prioriteiten benoemd in de recent aan de Kamer gezonden Beleidsagenda Goederenvervoer.¹⁰ In dit perspectief staat het kabinet daarom overwegend positief tegenover het voorstel. De Commissie zal worden gevraagd om verduidelijking over de mogelijke doorwerking van de strategie voor de binnenhavens.

Naast zeehavens zijn ook binnenhavens en verbindingen per weg en spoor essentiële schakels voor de logistieke keten en de achterlandverbindingen. Het kabinet kijkt met interesse uit naar het voorgestelde

⁹ Kamerstukken II, 2025/26, 22112, nr. 4266.

¹⁰ Kamerstukken II, 2025/26, 34244, nr.13.

Actieplan *Inland Waterway Transport* en de aangekondigde acties op het gebied van toegang tot *rail service facilities* en zal waar nodig een bijdrage leveren. Het kabinet verwelkomt een nieuw actieplan voor de binnenvaart als vervolg op het NAIADES III-actieplan,¹¹ mits gebaseerd op een grondige evaluatie van de resultaten van het huidige actieplan. Dit vervolg dient voort te bouwen op lopende trajecten, zoals de implementatie van de CESNI-standaard inzake de emissieprestatie van binnenvaartschepen en de opvolging van de aangekondigde decarbonisatiestudie in het *Sustainable Transport Investment Plan*, waarbij de inzet op een Europees gelijk speelveld tussen lidstaten cruciaal blijft.

Het kabinet onderschrijft het standpunt van de Commissie dat een goed functionerende interne markt havens ten goede komt. Het kabinet zet in op het wegnemen en voorkomen van ongerechtvaardigde interne-marktbelemmeringen en voor betere toepassing van huidige interne-marktregels. Dit doet het kabinet onder meer middels de kabinetsbrede interne-marktactieagenda, waarvan dit voorjaar een actualisering naar de Kamer wordt gestuurd.¹²

Op veel plaatsen in de strategie roept de Commissie de lidstaten op om op nationaal niveau actie te ondernemen.¹³ Nederland zal er bij de Commissie en andere lidstaten op aandringen hierbij zoveel mogelijk een gecoördineerde aanpak te volgen om belemmeringen voor de interne markt te voorkomen en een gelijk speelveld te bevorderen. Ook zal Nederland aangeven dat bij nieuwe initiatieven van de Commissie steeds aandacht moet zijn voor beperking van regeldruk.

De strategie benoemt een herziening van de Algemene Groepsvrijstellingsverordening voor staatssteun aan zeehavens als belangrijk instrument voor een goed functionerende interne markt, en het kabinet zal dit proces nauwlettend volgen. De Kamer wordt hierover separaat geïnformeerd. Het kabinet ondersteunt de aandacht die wordt gegeven aan havens als energiehubbs en de cruciale schakel die zij vormen in de brede opgave op het gebied van energietransitie, duurzaamheid en schone industrie. Het kabinet onderschrijft het belang van vergunningverlening voor projecten in de haven en ziet net als de Commissie netcongestie daarbij als belemmerende factor. Nederland steunt de door de Commissie voorgestelde ondersteuning voor samenwerking tussen havens en industriële clusters bij de coördinatie van duurzame energieprojecten. De aanmoediging om prioriteit te geven aan elektrificatieprojecten in havens is van groot belang voor de bredere energietransitie en de verduurzaming van de scheepvaart. De genoemde initiatieven, zoals het *European Grids Package* en de herziening van de richtlijn ter versnelling van vergunningverlening voor strategische energieprojecten, worden daarom verwelkomd.

De Commissie gaat beperkt in op wetgeving voor alternatieve brandstoffen zoals de *Alternative Fuels Infrastructure Regulation* en *FuelEU Maritime*. De strategie zou naar het oordeel van het kabinet ook een

¹¹ [EUR-Lex - 52021DC0324 - EN - EUR-Lex](#)

¹² Kamerstukken II, 2021-22, 22112, 21501-31, nr. 3437.

¹³ Zie bijlage 3 bij de strategie.

visie van de Commissie moeten bevatten op de aanstaande herziening van deze wetten om de positie van Europese havens te versterken en te verduurzamen. De strategie gaat ook slechts beperkt in op de synergie tussen TEN-T en TEN-E.¹⁴ Beide raamwerken zijn relevant voor havengebieden. Voor een integrale aanpak is het belangrijk dat alle rollen van havens worden meegewogen. Het kabinet zal de Commissie om verduidelijking vragen.

Het kabinet onderschrijft de delicate balans die gevonden moet worden tussen het verder beperken van milieuschade door activiteiten in havengebieden, en het tegelijkertijd vergroten van de concurrentiekracht van havens. Daarbij zijn bepaalde (onderhouds)werkzaamheden zoals bijvoorbeeld baggeren noodzakelijk. De ondersteuning die de Commissie daarbij aanbiedt voor het uitvoeren van milieुरichtlijnen en wetgeving is zeer waardevol. Dit mede gezien tegen de achtergrond van de implementatie van de TEN-T-verordening, waarin gesteld wordt dat de toestand van vaarwegen niet mag verslechteren ten opzichte van de huidige situatie.

Het kabinet ondersteunt met het oog op de aanzienlijke positie van Nederland in de internationale afzetmarkt voor brandstoffen het idee om havens te benutten bij het uitrollen en opschalen van de toepassing van hernieuwbare brandstoffen. Uniformiteit in Europese regelgeving is daarbij noodzakelijk. Het is daarnaast belangrijk dat toekomstige regelgeving voldoende mogelijkheden biedt voor het stimuleren van de aanbodzijde. Het kabinet steunt de rol van de *Renewable and Low-Carbon Fuels Value Chain Industrial Alliance* in het toetsen van de beschikbaarheid van infrastructuur en aanbod van hernieuwbare brandstoffen. Het is goed dat marktpartijen vanuit de hele keten hierbij betrokken zijn.

De Commissie roept de lidstaten op om inkomsten uit ETS deels in te zetten voor verduurzaming van de maritieme sector. De inzet van het kabinet is gericht op internationale afspraken over maatregelen voor normeren en beprijzen. Aanvullend zijn en worden er nationaal instrumenten ontwikkeld om de zeevaart- en binnenvaartsector te ondersteunen bij de energietransitie. Zo heeft Nederland vanuit het Klimaatfonds en het Nationaal Groeifonds middelen beschikbaar gesteld voor de ontwikkeling, demonstratie en opschaling van duurzame, alternatieve aandrijflijnen aan boord van schepen. Deze ondersteuning heeft een aanjagende werking voor de opschaling van duurzame energiedragers.

De rol die groene scheepvaartcorridors kunnen spelen voor havens als multifuel hubs voor het samenbrengen van vraag en aanbod ontbreekt in de strategie. Ook wordt in de strategie de rol van de havens in de circulaire transitie slechts beperkt genoemd. Het kabinet zal daarvoor aandacht vragen.

De Commissie spoort lidstaten aan om broeikasgasemissies in havens mee te nemen in de uitvoering van hun nationale energie- en klimaatplannen, waaronder het meten van en rapporteren over emissies in

¹⁴ Voor TEN-T zie noot 1. TEN-E: Verordening (EU) 2022/869 van het Europees Parlement en de Raad van 30 mei 2022 betreffende richtsnoeren voor de trans-Europese energie-infrastructuur.

havens. Het kabinet heeft in de update van het Integraal Nationaal Energie en Klimaatplan (INEK) 2021-2030 (d.d. juni 2024) reeds haar beleidsinzet en maatregelen opgenomen voor o.a. de in havens opererende sectoren scheepvaart en industrie. De update van het INEK maakt daarbij een koppeling naar de Nationale Klimaat- en Energieverkenning. Deze initiatieven sluiten goed aan bij de strategie.

Ook steunt het kabinet een herziening van de *Taxonomy Climate Delegated Act*. Een herziening is zeer wenselijk, aangezien de huidige criteria voor scheepvaart niet altijd goed toepasbaar zijn.

Onder de pijler over havens beschermen en beveiligen onderschrijft het kabinet de analyse van de Commissie dat het complexe dreigingslandschap waarbinnen havens opereren vraagt om een versterkte inzet op de bescherming en beveiliging van havens. Daarbij dienen havenbeveiliging, het vergroten van weerbaarheid, digitale autonomie, cybersecurity en de aanpak van ondermijnende criminaliteit centraal te staan. De nadruk die de strategie legt op publiek-private samenwerking, informatie-uitwisseling, samenwerking met derde landen en een effectieve en gelijkwaardige implementatie van de ISPS-code sluit goed aan bij de Nederlandse inzet, zowel binnen de EU als internationaal.

Zoals in het non-paper met Nederlandse input voor de Europese Veiligheidsstrategie aangegeven, roept Nederland de Europese Commissie op haar inzet te vergroten voor wat betreft het tegengaan van buitenlandse invloed op kritieke infrastructuur.¹⁵

Publiek-private samenwerking met havenautoriteiten en industrie en een sterke multidisciplinaire samenwerking en informatie-uitwisseling tussen bevoegde autoriteiten, zoals douane en politie, zijn een belangrijk onderdeel van de probleemgerichte aanpak van ondermijnende criminaliteit in de havens in Nederland. Het kabinet verwelkomt daarom dat deze elementen terugkomen in de strategie.

Het kabinet steunt het voornemen om bestaande richtsnoeren op het gebied van maritieme veiligheid te actualiseren aan de hand van actuele (hybride) dreigingen. Daarnaast zal het kabinet de Commissie stimuleren om meer te doen aan uniforme en effectieve implementatie van de bestaande regelgeving. Het kabinet is van plan actief deel te nemen aan de initiatieven van de Commissie, gezien het belang hiervan voor Nederland en de Nederlandse havens. Het is hierbij aan te moedigen dat ook de samenwerking met derde landen wordt geïntensiveerd.

Het kabinet ondersteunt hierbij het voornemen om nadrukkelijker te kijken naar achtergrondchecks voor havenmedewerkers. Dit gelet op hun toegang tot sensitieve informatie en hun belangrijke rol binnen vitale havenprocessen. Wel is het belangrijk om deze achtergrondchecks te zien als onderdeel van een breder pakket gecoördineerde maatregelen op het gebied van havenbeveiliging. Het is de laatste stap in het proces, wat betekent dat andere waarborgen al aanwezig moeten zijn in havens.

¹⁵ [Non paper NL input EU Security Strategy | Publicatie | Rijksoverheid.nl](#)

Het kabinet verwelkomt het feit dat zowel de *European Ports Alliance* als de aanpak van georganiseerde criminaliteit en drugssmokkel expliciet worden genoemd in de strategie. Het verkennen van mogelijkheden op het gebied van screening, evenals de uitbreiding van veiligheidsmaatregelen naar binnenhavens, zijn veelbelovende stappen. Daarbij is het van belang te onderkennen dat maatregelen die effectief zijn voor grote havens niet één op één toegepast kunnen worden op binnenhavens.

Het kabinet steunt de aangekondigde inspanningen om de veerkracht van havens en de achterlandverbindingen te versterken, met name op het gebied van klimaatadaptatie. Het vergroten van de klimaatbestendigheid van haveninfrastructuur, inclusief toegangswateren van en naar havens alsook van de vaarwegen als achterlandverbindingen naar de rest van Europa, is essentieel voor de continuïteit van logistieke ketens en de economische weerbaarheid van de Unie.

Ook verwelkomt het kabinet de extra aandacht voor noodplannen bij verstoringen van transportroutes. Het kabinet heeft hier in het Nederlandse non-paper actief voor gepleit.

De opname hiervan in de strategie sluit aan bij de bredere Europese inzet op leveringszekerheid en het versterken van de strategische autonomie van de Unie.

Tot slot is het kabinet het met de Commissie eens dat de lidstaten havens dienen mee te nemen in de implementatie van de CER-richtlijn,¹⁶ om te zorgen voor een verhoogde weerbaarheid en een gelijk speelveld in Europa. Het kabinet zet in op een nauwe aansluiting van de bepalingen in de EU militaire mobiliteitsverordening, die betrekking hebben op SDI op de CER-richtlijn.

Het kabinet onderschrijft het belang van het versterken van de digitale autonomie van havens in de komende jaren. Dit is van belang gezien de snelle ontwikkelingen in de havens op het gebied van nieuwe technologieën, zoals artificiële intelligentie en autonoom vervoer. Veilige en betrouwbare data-uitwisseling tussen partijen in havens is daarbij cruciaal. Het kabinet steunt daarom de voorstellen van de Commissie voor additioneel onderzoek en de initiatieven gericht op veilige informatie-uitwisseling en opslag tussen havens en stakeholders. Een goede samenwerking tussen binnenhavens is hiervoor een essentiële randvoorwaarde. Binnen Nederland zijn in meerdere provincies samenwerkingsverbanden van binnenhavens opgericht die hieraan invulling geven. Daarbij zijn er ook goede kansen voor grensoverschrijdende samenwerking.

Het kabinet verwelkomt de in de strategie genoemde initiatieven om de EU-brede aanpak van cybersecurity in havens te versterken, onder meer door verdere harmonisatie van cybersecuritystandaarden voor de maritieme sector. Dit draagt bij aan een gestroomlijnde aanpak en een gelijk speelveld binnen de Europese Unie. Het kabinet zal er bij de Commissie op aandringen dat nieuwe

¹⁶ Richtlijn (EU) 2022/2557 van het Europees Parlement en de Raad van 14 december 2022 betreffende de weerbaarheid van kritieke entiteiten

initiatieven niet leiden tot onnodige aanvullende administratieve en juridische lasten voor bedrijven. Daarnaast ondersteunt het kabinet het voornemen om een EU-brede risicobeoordeling van cybersecurityrisico's uit te voeren en een EU-platform op te zetten voor het delen van informatie en *best practices* tussen havens en relevante stakeholders. Hierbij is het van belang dat op Europees en nationaal niveau ingezet wordt op een goede aansluiting van cybersecurity-initiatieven bij de NIS2-richtlijn.¹⁷

Ten aanzien van de pijler over toegang tot financiering en investeringen onderschrijft het kabinet de gedachte dat een combinatie van publieke en private financiering nodig is om de havens te ondersteunen bij de uitdagingen en veranderende rollen waarmee zij op dit moment worden geconfronteerd. Eenvoudige regelgevende kaders zijn daarbij essentieel. De strategie introduceert geen nieuwe financieringsinstrumenten, maar verwijst vooral naar lopende initiatieven onder het volgende Meerjarig Financieel Kader, zoals het *European Competitiveness Fund*, de *Connecting Europe Facility (CEF)* en *Horizon Europe*. Over de inzet van het kabinet op die voorstellen is de Kamer eerder geïnformeerd.¹⁸

Het kabinet ondersteunt het uitgangspunt van de Commissie dat havens voldoende aanspraak moeten kunnen maken op financiering vanuit deze instrumenten. Met het oog op de verschillende rollen die havenclusters moeten vervullen, zou de Commissie een duidelijkere richtsnoer kunnen bieden over de inzet van CEF-Energy, CEF-Transport en de militaire mobiliteitscomponent van het toekomstige CEF. Het kabinet zal de Commissie om verduidelijking vragen.

Het kabinet is positief over de aandacht die de Commissie heeft voor scholing van arbeidskrachten en veilige arbeidsomstandigheden in EU-havens. De strategie zelf brengt geen nieuwe initiatieven met zich mee op het gebied van scholing maar verwijst naar lopende trajecten, zoals de *Pact for Skills*, de *Cybersecurity Skills Academy* en de *European Cybersecurity Skills Framework*.

Ook de aanvullende maatregelen in het kader van de EMIS om carrières in de maritieme transportsector aantrekkelijker te maken en de mobiliteit tussen functies op zee en aan wal te bevorderen, zijn zeer relevant voor de Nederlandse havensector. Het kabinet steunt de gedachte achter de aangekondigde initiatieven om veiligheid onder havenpersoneel te bevorderen en kijkt hier met belangstelling naar uit.

c) *Eerste inschatting van krachtenveld*

Nederland heeft in aanloop naar de totstandkoming van de strategie met meerdere lidstaten overleg gevoerd over de strategie, waaruit (op hoofdlijnen) kon worden geconcludeerd dat Europese lidstaten behoefte hebben aan een strategie die een koppeling maakt tussen bestaande en toekomstige initiatieven, zonder dat daar nieuwe wet- en regelgeving uit voortkomt. Lidstaten, waaronder Nederland, stelden hierbij een brede thematische scope voor, waaronder concurrentiekracht, veiligheid,

¹⁷ Richtlijn (EU) 2022/2555 van het Europees Parlement en de Raad van 14 december 2022 betreffende maatregelen voor een hoog gezamenlijk niveau van cyberbeveiliging in de Unie.

¹⁸ Kamerstukken II, 2024/25, 22112, nr. 4151.

energietransitie, digitalisering en samenwerking met havens in derde landen. Op het gebied van (economische) veiligheid werd aangegeven dat de EU reeds over een uitgebreide *toolbox* beschikt en dat dit primair een nationale competentie betreft. Het is de inschatting van het kabinet dat de in de Havenstrategie genoemde stappen voor nu het maximaal haalbare zijn, omdat diverse lidstaten dit domein als een nationale competentie beschouwen. Wel heeft Nederland, met meerdere lidstaten, de Commissie opgeroepen om de inzet te vergroten bij het beschermen van kritieke infrastructuur.

Het Europees Parlement heeft in 2023 al een oproep gedaan aan de Commissie om tot een Europese Havenstrategie te komen.¹⁹ De fractie van Renew Europe in het Europees Parlement heeft op 3 maart 2026 een position paper uitgebracht over de positie van havens en de maritieme industrie. Deze positie sluit goed aan op het standpunt van het kabinet zoals neergelegd in dit BNC-fiche. De EVP-fractie heeft aangegeven de strategie een goed begin te vinden, maar dat meer concrete actie nodig is om de Europese kritieke infrastructuur te beschermen.

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

a) Bevoegdheid

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

b) Subsidiariteit

De grondhouding van het kabinet ten aanzien van de subsidiariteit is positief. De mededeling heeft tot doel de concurrentiekracht van de Europese havens te versterken en daarmee de concurrentiekracht van de Unie als geheel. Gezien het grensoverschrijdende karakter van Europese havensamenwerking kan dit onvoldoende door de lidstaten op centraal, regionaal of lokaal niveau worden verwezenlijkt, daarom is een EU-aanpak nodig. Door de maatregelen op de genoemde onderwerpen op Europees niveau in te richten wordt het gelijk speelveld op het gebied van havenactiviteiten gewaarborgd. Om die reden is optreden op het niveau van de EU gerechtvaardigd.

c) Proportionaliteit

De grondhouding van het kabinet ten aanzien van de proportionaliteit is positief. De mededeling heeft tot doel de concurrentiekracht van de Europese havens te versterken en daarmee de concurrentiekracht van de Unie als geheel. Het voorgestelde optreden is geschikt om deze doelstelling te bereiken, omdat de aangekondigde acties aansluiten bij beleid van de EU zoals dat eerder werd vastgesteld in het *European*

¹⁹ Building a comprehensive European port strategy, 2023/2059(INI).

Competitiveness Compass. Bovendien gaat het voorgestelde optreden niet verder dan noodzakelijk, omdat de Commissie met name inzet op niet-bindende instrumenten zoals richtsnoeren en *best practices*, en op meerdere onderdelen ruimte aan lidstaten laat om rekening te houden met nationale omstandigheden en bestaande institutionele kaders.

d) Financiële gevolgen

De mededeling heeft zelf geen directie financiële gevolgen. Dit kan wel het geval zijn bij de verschillende initiatieven die in de strategie worden aangekondigd. Dit zal te zijner tijd aan de orde komen in de bijbehorende BNC-fiches. Eventuele budgettaire gevolgen worden ingepast op de begroting van het beleidsverantwoordelijk departement, conform de regels van de budgetdiscipline.

e) Gevolgen voor regeldruk, concurrentiekracht en geopolitieke aspecten

De Europese havenstrategie introduceert geen nieuwe Europese regelgeving en brengt daarom niet direct gevolgen voor regeldruk met zich mee. Wel verwijst de strategie naar lopende en voorgenomen initiatieven die de Commissie op korte of middellange termijn zal ontplooien. Het kabinet verzoekt de Commissie bij deze initiatieven een effectbeoordeling uit te voeren, zodat de mogelijke regeldrukgevolgen inzichtelijk worden gemaakt. Het voornemen van de Commissie om regelgeving voor havens en partijen in de bredere sector te verduidelijken en te vereenvoudigen, wordt omarmd door het kabinet. Evenals het eerder aangehaalde *European Competitiveness Compass* heeft de mededeling mogelijk invloed op de verhouding van de EU tot derde landen omdat deze nadrukkelijk ziet op versterking van de weerbaarheid van de EU als geopolitieke en economische speler. De mededeling geeft onder andere richtsnoeren voor samenwerking met derde landen. Nederland staat hier positief tegenover, omdat dit bijdraagt aan het versterken van de weerbaarheid van de EU en van Nederland als handelsnatie.