

Vergaderjaar 2025–2026

21 501-33

Raad voor Vervoer, Telecommunicatie en Energie

Nr. 1191

**BRIEF VAN DE MINISTER EN STAATSSECRETARIS VAN INFRA-
STRUCTUUR EN WATERSTAAT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 3 april 2026

Hierbij ontvangt u de geannoteerde agenda van de informele bijeenkomst van EU-transportministers d.d. 28–29 april in Nicosia, Cyprus.

De Minister kan niet deelnemen aan deze bijeenkomst en wordt vervangen op hoogambtelijk niveau. Mocht de agenda op belangrijke punten veranderen, dan wordt u hierover geïnformeerd in de beantwoording van het schriftelijk overleg dat gepland staat op 16 april 2026.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
V.P.G. Karremans

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,
A.W.H. Bertram

Geannoteerde agenda

Het Cypriotische voorzitterschap organiseert op 28–29 april de informele bijeenkomst van EU-transportministers in Nicosia (ook wel Lefkosia genoemd) in Cyprus. Tijdens de informele bijeenkomst vindt er geen besluitvorming plaats. De bijeenkomst zal draaien om de uitdagingen en strategische prioriteiten in de transportsector. Hierbij zal het gaan over het versterken van de weerbaarheid van de transportinfrastructuur in Europa, waaronder havens en spoorwegen. De EU havenstrategie zal hierbij ook worden besproken. Het voorzitterschap heeft nog geen achtergrondstukken gedeeld.

Aansluitend op de informele bijeenkomst van transportministers vindt de informele bijeenkomst van Ministers op maritieme zaken plaats. Dit zal (ook) gaan over de uitdagingen en strategische prioriteiten in de maritieme sector. Twee uitdagingen die het voorzitterschap benoemt zijn: (1) het bevorderen van onderwijs en vaardigheden van zeevarenden en (2) het bevorderen van genderinclusiviteit in de scheepvaartsector. Naar verwachting zal het Cypriotische voorzitterschap inzetten op een ondertekening van een verklaring hierover door lidstaten.

Uitdagingen en strategische prioriteiten voor de toekomst van de maritieme sector

De Nederlandse inzet op dit onderwerp zal gericht zijn op de Europese Industriële Maritieme Strategie en de Europese havenstrategie.

Europese Industriële Maritieme Strategie

Inhoud

Op 4 maart 2026 presenteerde de Europese Commissie (hierna: Commissie) haar Europese Industriële Maritieme Strategie (EIMS). De analyses uit de Draghi¹- en Niinistö²-rapporten vormen de aanleiding voor deze strategie. In deze rapporten wordt gewezen op de sterke (en oneerlijke) mondiale concurrentie, de toenemende afhankelijkheid van bepaalde scheepsproductie en -financiering uit derde landen, het strategisch inzetten van de maritieme sector door derde landen voor geopolitieke doeleinden, de uitdagingen rond decarbonisatie en een (vergrijzende) beroepsbevolking die bij- en omscholing vereist. De strategie beoogt de concurrentiekracht van de sector te consolideren en te versterken, met name in hoogwaardige marktsegmenten waar Europa momenteel een technologische voorsprong heeft. Ook focust het op groeiemarkten, zoals onderwater drones en robotisering. Daarnaast richt de strategie zich op het behouden en versterken van een strategische capaciteit in Europa, gezien het strategische belang van de sector voor de Europese (economische) veiligheid, bescherming van kritieke energie- en digitale infrastructuur op zee, autonomie, weerbaarheid, verdienvermogen en decarbonisatie.

Inzet Nederland

U wordt geïnformeerd over de Nederlandse inzet op EMIS middels het gebruikelijke BNC fiche welke op dit moment in voorbereiding is. Het nationaal integraal maritiem industriebeleid is vastgelegd in de

¹ *The future of European competitiveness*. Mario Draghi (2024)

² *Strengthening Europe's civil and military preparedness and readiness*. Special Adviser Niinistö (2024)

Sectoragenda Maritieme Maakindustrie: *No guts, no Hollands glorie!*³. In EU-verband heeft Nederland samen met Duitsland gepleit voor de totstandkoming van een Europese maritieme industrie strategie waarin het strategisch belang van de deze sector wordt onderbouwd, dat innovatie, digitalisering en verduurzaming van de maritieme sector ondersteunt, en dat bijdraagt aan een gelijk speelveld voor Europese bedrijven om daarmee onze strategische autonomie te vergroten. De borging van strategische maritieme waardeketens, het behoud van het ecosysteem én van kritische technologieën en knowhow zijn essentieel voor Europese strategische autonomie, economische veiligheid en geopolitieke slagkracht.

Krachtenveld

Naar verwachting zal de meerderheid van de lidstaten overwegend positief zijn over de strategie. Tegelijkertijd vragen meerdere lidstaten aandacht voor de verdere uitwerking van een aantal zaken, waaronder dual-use ferry's, herziening en oormerken van ETS-middelen, het complexe financieringslandschap en het uitstellen van een regelgevend kader voor autonome schepen. Over de algemene positie van het Europees Parlement (EP) is nog niets bekend. De fractie van Renew Europe in het EP heeft op 3 maart 2026 een position paper uitgebracht over de positie van havens en de maritieme industrie⁴.

Europese havenstrategie

Inhoud

Op 4 maart 2026 heeft de Commissie de mededeling voor de Europese Havenstrategie gepubliceerd. De strategie geeft weer hoe de Commissie aankijkt tegen de positie van de Europese zee- en binnenhavens. De Commissie benadrukt dat Europese havens cruciale pijlers zijn onder 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.

Inzet Nederland

U wordt geïnformeerd over de Nederlandse inzet op de Europese havenstrategie middels het gebruikelijke BNC fiche welke nu in voorbereiding is. Het kabinet heeft zich de afgelopen jaren, in lijn met de Motie Koerhuis/Van der Molen⁵, actief ingezet voor de totstandkoming van een Europese Havenstrategie. Tevens heeft het kabinet, in nauwe afstemming met betrokken departementen en de maritieme sector, een non-paper ingediend waarin de kerninzet voor deze strategie uiteen is gezet.⁶ Het kabinet benadrukt hierin dat Europese havens adequaat moeten worden

³ *No guts, no Hollands Glorie! Sectoragenda maritieme maakindustrie*. Rijksregiebureau Maritieme Maakindustrie (2023).

⁴ Renew Europe position paper. Europe starts at sea: future-proofing Europe's ports, industry and waterborne economy. Brussels, march 2026. RE Position Paper European Ports.pdf | Ontwikkeld door Box

⁵ Kamerstukken II, 2022/23, 36 200 XII, nr. 62.

⁶ Idem

ondersteund bij de omvangrijke uitdagingen en transitieën waarmee zij momenteel worden geconfronteerd. Veel van de Nederlandse inzet is in de voorgestelde strategie terug te vinden.

Krachtenveld

Nederland heeft in aanloop naar de totstandkoming van de strategie met meerdere lidstatenoverleg gevoerd over de strategie. Daaruit kan (op hoofdlijnen) 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, 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. Gezien deze posities is de inschatting dat het merendeel van de EU-lidstaten tevreden is met de strategie. Het EP had in 2023 al een oproep gedaan aan de Commissie om tot een Europese Havenstrategie te komen.⁷ De fractie van Renew Europe in het EP heeft op 3 maart 2026 een *position paper* uitgebracht over de positie van havens en de maritieme industrie. De Fractie van de Europese Volkspartij (EVP) heeft gereageerd en aangegeven de strategie een goed begin te vinden, maar dat meer concrete actie nodig is om de Europese kritieke infrastructuur te beschermen.

Uitdagingen en strategische prioriteiten voor de toekomst van de Europese spoorwegen

De Nederlandse inzet op dit onderwerp zal gericht zijn op (1) het Europese plan voor hogesnelheidslijnen; en (2) een EU breed ticketing systeem.

Europa verbinden met hogesnelheidslijnen

Inhoud

De Commissie heeft in 2025 een plan voor het verbinden van Europa middels hogesnelheidslijnen uitgebracht (zie BNC fiche⁸ van 19 december 2025). Als vervolg hierop brengt de Commissie financieringsopties (ook private) voor de aanleg van hogesnelheidsinfrastructuur in kaart. Een dialoog met de lidstaten wordt hierover midden 2026 verwacht. De externe financieringsopties zullen mede afhangen van de (terug)verdiencapaciteit van de aanleg van nieuwe infrastructuur. Naast externe financiering is de inzet van de Europese meerjarenbegroting van belang en daarbij met name de vormgeving van de Connecting Europe Facility waar nog over wordt onderhandeld.

Inzet Nederland

De Nederlandse inzet is om bij het vervolg van het Europese plan voor hogesnelheidslijnen in Europees verband ook te werken aan versnelling van de ontwikkeling van het netwerk van internationale treindiensten op de bestaande infrastructuur en daarbij de infrastructurele en andere knelpunten op te lossen. Immers het netwerk van grensoverschrijdende verbindingen van treindiensten in de EU is substantieel minder ontwikkeld dan binnenlandse netwerken van treindiensten over vergelijkbare afstanden. Naast de maximale snelheid van infrastructuur zijn daarbij

⁷ Building a comprehensive European port strategy, 2023/2059(INI).

⁸ Fiche: Europa verbinden via hogesnelheidslijnen. Kamerstukken II, 2024–2025, 22 112, nr. 4228.

frequenties en aansluitingen tussen treindiensten essentieel voor de reiziger. Daarbij is gezamenlijke inspanning van lidstaten, infrastructuurbeheerders en vervoerders van belang. Op deze wijze zal ook het verdienmodel van de aanleg van nieuwe (hogesnelheid)infrastructuur in de EU bevorderd worden.

Krachtenveld

De verwachting is dat de meerderheid van de EU-lidstaten het plan van de Commissie zal verwelkomen. Het plan biedt een kans om de bereikbaarheid binnen Europa te vergroten en dan met name in Centraal- en Oost-Europa waar de ontwikkeling van hogesnelheid vervoer per spoor nog beperkt is ontwikkeld. Een aantal lidstaten hebben reeds aangegeven aanzienlijke ambities te hebben met de aanleg van hogesnelheidsinfrastructuur.

EU breed ticketing systeem

Inhoud

De Europese Commissie bereidt voorstellen voor ten behoeve van multi-modale mobiliteitsdiensten, *rail ticketing* en reizigersrechten. Deze voorstellen beogen de beschikbaarheid en transparantie van het aanbod van internationale *rail tickets* en rechten van de internationale treinreiziger te bevorderen en daarmee het internationaal personenvervoer te bevorderen.

Inzet Nederland

In lijn met moties⁹ van de Tweede Kamer blijft Nederland aandacht vragen voor het onderwerp van een EU breed raamwerk voor *rail ticketing* ter bevordering van internationale treindiensten actief in Europees verband, waaronder in de informele bijeenkomst van EU-transportministers.

Krachtenveld

De te verwachten voorstellen van de Europese Commissie zullen door reizigersorganisaties veelal worden verwelkomd met de verwachting dat het aanbod van internationale *rail ticketing* zal verbeteren. Mogelijk zal deel van de Europese spoorsector bezwaren hebben tegenover de te verwachte verplichtingen op het gebied rail ticketing voor ook andere vervoerders. Positie van meeste lidstaten is nog onbekend, ook omdat niet helder is hoe ingrijpend de voorstellen zullen zijn.

Lefkosa (Nicosia) verklaring over het bevorderen van educatie van zeevarenden en het bevorderen van inclusiviteit van vrouwen in de scheepvaartindustrie.

Het voorzitterschap zal naar verwachting inzetten op ondertekening van de *Lefkosa (Nicosia) Declaration on Enhancing Seafarers' Education and Promoting Women's Inclusivity in the Shipping Industry* door de lidstaten. De Lefkosa verklaring heeft als doel om een veerkrachtige, duurzame en inclusieve scheepvaartsector te bevorderen. In de verklaring zal nadruk liggen op het versterken van strategische initiatieven voor investeringen in de opleiding en training (bijscholing en omscholing) van zeevarenden, zodat zij zich succesvol kunnen aanpassen aan de groene en digitale transitie, evenals op maatregelen ter bevordering van een inclusief

⁹ De Hoop, Vedder Kamerstuk 23 645, nr. 826 (2024) en De Hoop c.s. Kamerstuk 29 984, nr. 1167 (2023).

personeelsbestand, waardoor de participatie van vrouwen in de maritieme sector verder wordt vergroot.

De *Lefkosia verklaring* is opgebouwd aan de hand van de volgende pijlers: (1) Het promoten van maritieme beroepen en het vergroten van de bekendheid. (2) Het waarborgen van een veilig en toekomstbestendig personeelsbestand. (3) Opleiding, digitalisering en cyberbeveiliging. (4) Het moderniseren van maritieme opleidingen en certificering. (5) Het bevorderen van gelijke participatie van vrouwen. (6) Het versterken van de sociale dialoog.

Het kabinet verwelkomt de *Lefkosia verklaring* en blijft zich hiermee inzetten om deze uitdagingen aan te pakken en zo een veerkrachtige, duurzame en inclusieve scheepvaartsector tot stand te brengen.