



Zittingsdocument

A10-0262/2026

8.10.2026

VERSLAG

over het verbinden van Europa via hogesnelheidslijnen
(2026/2003(INI))

Commissie vervoer en toerisme

Rapporteur: Vicent Marzà Ibáñez

INHOUD

	Blz.
ONTWERPRESOLUTIE VAN HET EUROPEES PARLEMENT	3
TOELICHTING	19
BIJLAGE: BEKENDMAKING VAN INPUT	23
INFORMATIE OVER DE GOEDKEURING IN DE BEVOEGDE COMMISSIE	24
HOOFDELIJKE EINDSTEMMING IN DE BEVOEGDE COMMISSIE	25

ONTWERPRESOLUTIE VAN HET EUROPEES PARLEMENT

over het verbinden van Europa via hogesnelheidslijnen

(2026/2003(INI))

Het Europees Parlement,

- gezien de mededeling van de Commissie van 9 december 2020 getiteld “Strategie voor duurzame en slimme mobiliteit – Het Europees vervoer op het juiste spoor naar de toekomst” ([COM\(2020\)0789](#)),
- gezien Verordening (EU) 2021/1119 van het Europees Parlement en de Raad van 30 juni 2021 tot vaststelling van een kader voor de verwezenlijking van klimaatneutraliteit, en tot wijziging van Verordening (EG) nr. 401/2009 en Verordening (EU) 2018/1999 (“Europese klimaatwet”)¹,
- gezien de mededeling van de Commissie van 5 november 2025 getiteld “Europa verbinden via hogesnelheidslijnen” ([COM\(2025\)0903](#)),
- gezien Speciaal verslag nr. 19/2018 van de Europese Rekenkamer van 26 juni 2018 getiteld “Een Europees hogesnelheidsnet: geen realiteit, maar een ondoeltreffende lappendeken”,
- gezien het verslag van het Spoorwegbureau van de Europese Unie (ERA) van 30 maart 2026 getiteld “Rail Resilience to Climate Change” (De weerbaarheid van het spoor tegen klimaatverandering),
- gezien de mededeling van de Commissie van 22 april 2026 getiteld “AccelerateEU – Energie-unie” ([COM\(2026\)0370](#)),
- gezien Uitvoeringsbesluit (EU) 2023/856 van de Commissie van 18 april 2023 inzake het verzoek tot registratie van het Europees burgerinitiatief “Alle Europese hoofdsteden en burgers verbinden door middel van een Hogesnelheidstrein-netwerk” op grond van Verordening (EU) 2019/788 van het Europees Parlement en de Raad²,
- gezien het rapport van Enrico Letta van 17 april 2024 getiteld “Much more than a market – Speed, security, solidarity: empowering the Single Market to deliver a sustainable future and prosperity for all EU Citizens” (Veel meer dan een markt – Snelheid, veiligheid, solidariteit: versterking van de eengemaakte markt om een duurzame toekomst en welvaart voor alle EU-burgers tot stand te brengen),
- gezien het rapport van Mario Draghi van 9 september 2024 getiteld “The Future of European Competitiveness – A Competitiveness Strategy for Europe” (De toekomst van het Europese concurrentievermogen – Een strategie voor het concurrentievermogen van Europa),

¹ PB L 243 van 9.7.2021, blz. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1119/oj>.

² PB L 110 van 25.4.2023, blz. 37, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2023/856/oj.

- gezien 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. 1315/2013³ (TEN-T-verordening),
 - gezien Speciaal verslag 02/2026 van de Europese Rekenkamer van 19 januari 2026 getiteld “Vervoersinfrastructuur in de EU – Verdere vertragingen en enkele kostenstijgingen, maar er is een versterkt governancekader voor de toekomst (een actualisering van Speciaal verslag 10/2020 van de ERK)”,
 - gezien de mededeling van de Commissie van 16 maart 2026 getiteld “Richtsnoeren betreffende staatssteun voor vervoer over land en multimodaal vervoer”⁴,
 - gezien Uitvoeringsverordening (EU) 2017/2177 van de Commissie van 22 november 2017 betreffende de toegang tot dienstvoorzieningen en spoorgebonden diensten⁵,
 - gezien artikel 55 van zijn Reglement,
 - gezien het verslag van de Commissie vervoer en toerisme (A10-0262/2026),
- A. overwegende dat hogesnelheidslijnen een van de meest energie-efficiënte onderdelen van het spoornet zijn en ondanks de afhankelijkheid van de elektriciteitsopwekkingsmix tot de vervoerswijzen met de laagste emissies voor massamobiliteit over middellange en lange afstand behoort; overwegende dat hogesnelheidslijnen een strategische troef vormen voor de doelstellingen van de EU op het gebied van concurrentievermogen, territoriale cohesie, de modal shift, klimaatneutraliteit en strategische autonomie; overwegende dat de ontwikkeling van deze lijnen moet bijdragen aan het verminderen van territoriale ongelijkheden en het versterken van de connectiviteit van perifere en minder ontwikkelde regio's;
- B. overwegende dat de emissies van het spoor tussen 1990 en 2019 met 68,1 % zijn gedaald, ondanks de toenemende activiteit van het spoorvervoer en de hogere totale emissies van vervoer; overwegende dat hogesnelheidslijnen een verschuiving van de vraag weg van koolstofintensievere vervoerswijzen teweeg kunnen brengen, op voorwaarde dat deze vervoerswijze betrouwbaar, beschikbaar en concurrerend geprijsd blijft;
- C. overwegende dat Europa een wereldleider in de spoorwegsector is en dat de hele toeleveringssector voor de spoorwegen en technologieën voor hogesnelheidslijnen jaarlijks meer dan 45 miljard EUR aan inkomsten genereren, waarmee wordt bijgedragen aan het concurrentievermogen en het industriële leiderschap van de EU en de beschikbaarheid van hooggekwalificeerde banen; overwegende dat het behoud en de versterking van dit leiderschap en de ondersteuning van hoogwaardige banen belangrijk zijn om het Europese spoornet verder uit te breiden, te moderniseren en te integreren, aangezien hierdoor wordt bijgedragen aan de versterking van de industriële soevereiniteit van de Unie en hoogwaardige banen;

³ PB L, 2024/1679, 28.6.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj>.

⁴ PB C, C/2026/1656, 30.3.2026, ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2026/1656/oj>.

⁵ PB L 307 van 23.11.2017, blz. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2017/2177/oj.

- D. overwegende dat de versnippering van het Europese spoornet de kosten verhoogt en de efficiëntie vermindert, investeringen in innovatie, vaardigheden en deskundigheid ontmoedigt en de sector beperkt in zijn vermogen om zeer concurrerende oplossingen te ontwikkelen, schaalvoordelen te realiseren en zijn wereldwijd technologisch en industrieel leiderschap te behouden; overwegende dat een concurrerende en duurzame Europese productiebasis en aanhoudende investeringen in vaardigheden, technologisch leiderschap en strategische veerkracht van essentieel belang zijn om de industriële soevereiniteit van de EU te versterken en hoogwaardige werkgelegenheid te behouden, hetgeen zou helpen om strategische afhankelijkheid van leveranciers uit derde landen te voorkomen;
- E. overwegende dat de politieke legitimiteit van grootschalige Europese investeringen afhangt van de vraag of zij in de hele EU tastbare voordelen opleveren en leiden tot een werkelijk verbonden en geïntegreerd Europees spoornet waarmee de connectiviteit wordt verbeterd en hiaten in de infrastructuur worden weggewerkt tussen het westen, midden en oosten van Europa, waarbij wordt verzekerd dat alle lidstaten de vruchten kunnen plukken van de economische, sociale en milieuvoordelen van hogesnelheidslijnen; overwegende dat hogesnelheidslijnen een sleutelrol moeten spelen bij het verbeteren van de connectiviteit over lange afstanden en op die manier de modal shift, arbeidsmobiliteit en duurzaam toerisme ondersteunen;
- F. overwegende dat het conventionele spoorvervoer nog steeds een van de meest gebruikte vervoerswijzen voor burgers en goederen is en daardoor een van de belangrijkste instrumenten voor territoriale cohesie vormt; overwegende dat investeringen in hogesnelheidslijnen geen middelen mogen onttrekken aan conventionele, regionale en voorstedelijke spoordiensten maar deze juist moeten aanvullen en versterken, zodat de toegankelijkheid en algehele veerkracht van het Europese spoornet worden verbeterd;
- G. overwegende dat de ontwikkeling van een spoornet voor hogesnelheidslijnen ongelijk blijft in de EU, waarbij er in sommige lidstaten geen lijnen zijn waarop met een hogere snelheid kan worden gereden en er nog steeds grensoverschrijdende verbindingen ontbreken; overwegende dat het wegwerken van deze hiaten in de infrastructuur en het waarborgen van een evenwichtigere geografische spreiding van investeringen, met name in regio's waar de ontwikkeling van hogesnelheidslijnen ondermaats blijft, een prioriteit moeten zijn, zodat alle regio's kunnen delen in de tastbare voordelen van een Europees spoornet voor hogesnelheidslijnen;
- H. overwegende dat het spoor nog steeds te kampen heeft met een structureel nadeel ten opzichte van andere vervoerswijzen; overwegende dat de verstoring van de eerlijke concurrentie tussen vervoerswijzen zou kunnen worden beperkt door asymmetrieën op btw-gebied aan te pakken en dat dit ook de doelstellingen van de EU op het gebied van duurzaamheid, connectiviteit en de modal shift voor zowel het passagiers- als het goederenvervoer zou bevorderen;
- I. overwegende dat voor het dichten van de geraamde investeringskloof van 345 miljard EUR uiterlijk in 2040 publieke en particuliere investeringen nodig zijn en dat rekening moet worden gehouden met voorspelbaarheid van de regelgeving, stabiele projectpijplijnen en passende risicoverdeling; overwegende dat regeringen die investeren in de ontwikkeling van infrastructuur voor hogesnelheidslijnen te maken kunnen krijgen met aanhoudende budgettaire beperkingen en dat het dus nodig is op

zoek te gaan naar aanvullende financieringsmechanismen op lange termijn waarmee extra bronnen van langetermijncapitaal kunnen worden gemobiliseerd, op voorwaarde dat het algemeen belang wordt gewaarborgd en het spoor op lange termijn betaalbaar blijft voor de gebruikers; overwegende dat dergelijke beslissingen over financiering gebaseerd moeten zijn op objectieve sociaal-economische kosten-batenanalyses, waarbij rekening wordt gehouden met uitvoeringsschema's, de bijdrage van het spoornet aan de voltooiing van het trans-Europees vervoersnetwerk (TEN-T) en onderhoudskosten, en op het efficiënte gebruik van overheidsmiddelen;

- J. overwegende dat de prestaties van spoornetten op lange termijn stabiele, voorspelbare en geormerkte financiering voor onderhoud, vernieuwing, modernisering en digitalisering vereisen om de interoperabiliteit, veiligheid en betrouwbaarheid te vergroten; overwegende dat dit moet worden bereikt door middel van verschillende maatregelen, waaronder redelijke en passende spoortoegangsheffingen en het efficiënte gebruik van EU- en nationale overheidsmiddelen, waarbij voor ogen moet worden gehouden dat betaalbare en aantrekkelijke diensten op de spoorwegmarkt meer passagiers aantrekken en meer inkomsten genereren; overwegende dat het versterken van eerlijke concurrentie in de Europese spoorwegsector moet worden beschouwd als onderdeel van de oplossing om de vraag naar spoorvervoer te vergroten en het volledige potentieel van de gemeenschappelijke Europese spoorwegruimte aan te boren;
- K. overwegende dat toegankelijke en betaalbare spoordiensten van essentieel belang zijn om in de hele EU vervoersarmoede terug te dringen en gelijke mobiliteit te waarborgen; overwegende dat de spoorwegsector in de EU, die werk biedt aan meer dan 1,3 miljoen werknemers verspreid over productie, constructie, onderhoud en exploitatie, te kampen heeft met tekorten aan arbeidskrachten en vaardigheden en een genderkloof, en dat de sector daarom investeringen in lonen, arbeidsomstandigheden en de ontwikkeling van vaardigheden nodig heeft om de diverse arbeidskrachten die nodig zijn om het industriële leiderschap van Europa in stand te houden en toekomstige hogesnelheidsspoordiensten te realiseren, aan te trekken en te behouden;
- L. overwegende dat het ERA, dat is opgericht bij Verordening (EU) 2016/796⁶, de centrale autoriteit van de EU is op het gebied van interoperabiliteit, veiligheidscertificering en voertuigvergunningen in de gemeenschappelijke Europese spoorwegruimte; overwegende dat de versterking van het mandaat, de middelen en de coördinatiecapaciteit van het ERA onontbeerlijk is voor de tijdige realisatie van het netwerk;
- M. overwegende dat de realisatie van een werkelijk verbonden en geïntegreerd Europees spoornet een interoperabel systeem vereist, dat tot stand wordt gebracht door de invoering van het Europees beheersysteem voor het spoorverkeer (ERTMS) en de voltooiing van ontbrekende grensoverschrijdende verbindingen; overwegende dat het concurrentievermogen van het spoorvervoer nog steeds wordt ondermijnd door versnipperde regelgeving en onvoldoende interoperabiliteit, maar dat de EU tegelijkertijd open moet blijven staan voor ondersteunende flexibiliteits- of overgangsregelingen voor lidstaten die met bijzonder hoge aanpassingskosten worden geconfronteerd, voor zover dergelijke maatregelen vooruitgang in de richting van

⁶ Verordening (EU) 2016/796 van het Europees Parlement en de Raad van 11 mei 2016 betreffende het Spoorwegbureau van de Europese Unie en tot intrekking van Verordening (EG) nr. 881/2004 (PB L 138 van 26.5.2016, blz. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2016/796/oj>).

interoperabiliteit in de hand kunnen werken zonder afbreuk te doen aan de langetermijndoelstelling van een volledig geïntegreerde Europese spoorwegruimte;

- N. overwegende dat de hyperlooptechnologie — een geleid vervoerssysteem voor hogesnelheidslijnen van de volgende generatie — wordt genoemd in de TEN-T-verordening en wordt onderzocht in het kader van een verkennende studie van de Commissie en het Hyper4Rail-project van de Gemeenschappelijke Onderneming “Europese spoorwegen”, maar dat er momenteel nog geen EU-regelgevingskader bestaat voor het testen en de grensoverschrijdende interoperabiliteit van het systeem; overwegende dat de Commissie, in overeenstemming met de opdrachtbrief aan de commissaris voor Duurzaam Vervoer en Toerisme, vóór het einde van deze ambtstermijn een strategie voor hyperlooptechnologie als mogelijke aanvulling op het Europees spoornet voor hogesnelheidslijnen moet presenteren, die een routekaart voor regelgeving moet bevatten, steun voor grensoverschrijdende proefprojecten mogelijk moet maken en verenigbaarheid met en volledige afstemming op de TEN-T-planningsdoelstellingen moet waarborgen;
- O. overwegende dat de doeltreffendheid van het Europese spoornet voor hogesnelheidslijnen afhangt van de integratie ervan met andere vervoerswijzen; overwegende dat treinstations moeten fungeren als volledig verbonden intermodale knooppunten die hogesnelheidslijnen en conventionele spoorlijnen verbinden met stedelijk en regionaal openbaar vervoer, havens, luchthavens, fietsinfrastructuur en andere oplossingen voor de eerste en laatste kilometer, om zo het regionale concurrentievermogen te versterken en de ervaring van pendelaars en zakenreizigers te verbeteren, en tegelijk een duurzamer toeristisch model te bevorderen;
- P. overwegende dat de vereenvoudiging van ticketsystemen en de integratie van spoordiensten essentiële voorwaarden zijn voor het realiseren van een modal shift; overwegende dat een dergelijke integratie een goed functionerende en concurrerende spoorwegmarkt moet bevorderen die het algemeen belang dient en leidt tot meer investeringen in het spoornet;

I. Europa verbinden: mensen, regio's en hoofdsteden

- 1. is ingenomen met de mededeling van de Commissie van 2025 getiteld “Europa verbinden via hogesnelheidslijnen” (COM(2025)0903); dringt aan op een echt Europees spoornet voor hogesnelheidslijnen dat interoperabel, innovatief, toegankelijk en intermodaal is, echte waarde oplevert voor zowel burgers als overheidsinvesteringen, en Europese hoofdsteden en regio's met elkaar verbindt overeenkomstig de doelstellingen van de EU op het gebied van klimaat, concurrentievermogen, territoriale cohesie, connectiviteit, veiligheid en veerkracht; benadrukt dat dit net ook moet worden ontwikkeld om het spoorwegsysteem in ruimere zin te versterken, onder meer door middel van tijdsafhankelijke exploitatie voor gemengd gebruik;
- 2. benadrukt dat dit spoornet alle grote stedelijke knooppunten moet bedienen, hetzij via directe hogesnelheidsspoordiensten, hetzij via doeltreffende aansluitingen op het spoornet voor hogesnelheidslijnen, en dat moet worden gewaarborgd dat territoriale gelijkheid meer dan alleen grote metropolen omvat en ook middelgrote steden en perifere gebieden bereikt; verzoekt de Commissie dit als planningscriterium te verankeren, waarbij zij in nauwe samenwerking met de lidstaten gebieden in kaart

brengt waar momenteel geen spoornetten voor hogesnelheidslijnen zijn, ontbrekende grensoverschrijdende verbindingen inventariseert en prioriteiten en een tijdschema voor de geleidelijke integratie daarvan in het spoornet voorstelt;

3. benadrukt het belang van een planningsmethode waarin connectiviteit met het Europese kernnetwerk wordt beschouwd als een structureel recht van elke regio — met inbegrip van perifere en ultraperifere regio's en regio's waar de connectiviteit momenteel te laag is — als instrument voor territoriale cohesie, integratie en convergentie van mobiliteitskansen in de hele EU;
4. benadrukt dat de uitbreiding van hogesnelheidslijnen een aanvulling moet vormen op diensten voor conventioneel, regionaal, voorstedelijk en goederenvervoer per spoor en hier in geen geval ten koste van mag gaan; dringt aan op een “netwerk eerst”-benadering, waarbij de planning van infrastructuur voor hogesnelheidslijnen moet worden geïntegreerd met regionale en stedelijke mobiliteitsnetwerken, lokaal openbaar vervoer, actieve mobiliteit en grote multimodale vervoersknooppunten; beklemtoont dat het hiervoor nodig is bestaande lijnen te verbeteren, te moderniseren en interoperabel te maken, aangezien deze op zich nog steeds van essentieel belang zijn voor het Europese spoorwegsysteem, ondersteund door toereikende, voorspelbare langetermijnfinanciering;
5. benadrukt dat nieuwe infrastructuur voor hogesnelheidslijnen de capaciteit van het conventionele spoornet voor regionale passagiersdiensten en goederenvervoer aanzienlijk kan vergroten, en zo ook een grotere modal shift van goederenvervoer over de weg naar het spoor mogelijk maakt; beklemtoont dat dit het concurrentievermogen van het goederenvervoer per spoor en de algehele veerkracht van het Europese spoorwegsysteem versterkt;
6. roept de lidstaten op om te beoordelen welke impact een uitbreiding van de infrastructuur voor hogesnelheidslijnen heeft op conventionele passagiersdiensten en goederenvervoer, rekening houdend met infrastructuurverbeteringen die gemengd gebruik mogelijk maken en de mate waarin deze uitbreiding plaats vrijmaakt in de capaciteit van conventionele spoordiensten en de kwaliteit en operationele prestaties daarvan verbetert;
7. verzoekt de Europese coördinatoren voor het TEN-T ontbrekende schakels, buiten gebruik gestelde of onvoldoende bediende tracés of grensoverschrijdende verbindingen met een hoge sociale, economische, territoriale en Europese meerwaarde in kaart te brengen, met bijzondere aandacht voor perifere en semiperifere lidstaten waar de dekking van hogesnelheidslijnen beperkt blijft, om ervoor te zorgen dat de uitbreiding van het netwerk bijdraagt tot territoriale cohesie in plaats van de bestaande connectiviteitskloven nog groter te maken;
8. dringt erop aan de Connecting Europe Facility (CEF), Interreg en andere relevante fondsen onder gedeeld beheer in te zetten, op basis van het beginsel van volledig interoperabele en gestandaardiseerde oplossingen, voor projecten die met weinig middelen een grote impact teweegbrengen en waarmee deze kloven kunnen worden gedicht, en zo knelpunten weg te werken, infrastructuur te moderniseren en de capaciteit te vergroten, waarbij prioriteit wordt gegeven aan de kortste en snelste routes tussen grote stedelijke gebieden;

9. verzoekt de Commissie voorrang te geven aan projecten die bijdragen aan de voltooiing van strategische grensoverschrijdende corridors, de voltooiing van het TEN-T-kernnetwerk en het wegwerken van aanhoudende infrastructuurverschillen in de hele EU; benadrukt dat de lidstaten erop moeten toezien dat hun nationale vervoers- en investeringsplannen in samenhang zijn met de prioriteiten die zijn vastgesteld in het kader van de TEN-T-verordening, met inbegrip van de werkplannen van de Europese coördinatoren voor het TEN-T, en is van mening dat bij de toewijzing van EU-financiering terdege rekening moet worden gehouden met deze samenhang tussen nationale planning en gezamenlijk overeengekomen Europese doelstellingen;
10. is ingenomen met het voornemen van de Commissie om een financieringsstrategie — de “High-Speed Rail Deal” — te coördineren voor de uitrol van het spoornet voor hogesnelheidslijnen; verzoekt de Commissie en de Raad het meerjarig financieel kader (MFK) 2028-2034 zodanig te structureren dat wordt gezorgd voor adequate en specifieke financiering voor de ontwikkeling van het spoornet voor hogesnelheidslijnen, en ten volle gebruik te maken van bestaande en toekomstige EU-fondsen, financieringsinstrumenten en garanties van de Europese Investeringsbank om inclusieve en billijke toegang tot spoorvervoer, met inbegrip van hogesnelheidsdiensten, voor alle regio's en burgers te waarborgen; benadrukt dat elke financieringsstrategie ervoor moet zorgen dat infrastructuur voor hogesnelheidslijnen optimaal wordt benut ten behoeve van een breed scala aan diensten en passagiersprofielen, onder meer door eerlijke prijzen te garanderen, zodat de publieke waarde van investeringen wordt gemaximaliseerd en ervoor wordt gezorgd dat de voordelen van hogesnelheidslijnen zo breed mogelijk worden gedeeld;
11. dringt erop aan om nationale, regionale en lokale autoriteiten en relevante gebruikers van het spoornet in een vroeg stadium te raadplegen, zowel bij de planning als bij de uitrol, met bijzondere aandacht voor grensoverschrijdende regio's; benadrukt dat stations voor hogesnelheidslijnen moeten fungeren als volledig geïntegreerde intermodale knooppunten die zorgen voor efficiënte aansluitingen op het conventionele spoor, regionaal openbaar vervoer en, in voorkomend geval, luchthavens en goederenterminals, om een modal shift en naadloos op elkaar aansluitende reizen van deur tot deur mogelijk te maken in heel Europa;
12. wijst erop dat het belangrijk is om op hogesnelheidsspoordiensten te voorzien in voldoende capaciteit voor het vervoer van fietsen, aangezien dit de keuzevrijheid van de consument en de intermodale connectiviteit vergroot en het potentieel van langeafstands- en grensoverschrijdend fietstoerisme als duurzame vorm van reizen ontsluit; is van mening dat multifunctionele laadruimten binnen rijtuigen, in combinatie met innovatieve diensten om voorwerpen van grote afmetingen naar de plaats van bestemming te vervoeren, het gebruik van het spoor als vervoermiddel kunnen bevorderen;
13. benadrukt dat een Europees spoornet voor hogesnelheidslijnen niet mag stoppen aan de buitengrenzen van de EU; dringt aan op nauwere samenwerking met buurlanden, waaronder Noorwegen, Zwitserland en het Verenigd Koninkrijk, om belangrijke bestemmingen te integreren in een breder Europees spoornet voor hogesnelheidslijnen, om zo de mobiliteit, de economische banden en de keuzevrijheid voor reizigers te vergroten;

II. De modal shift realiseren: hogesnelheidslijnen voor een veerkrachtig en geïntegreerd Europa

14. benadrukt dat een modal shift naar hogesnelheidslijnen zal bijdragen aan de decarbonisatie- en connectiviteitsdoelstellingen van de EU en een hefboom zal zijn voor strategische autonomie, evenals een economische kans om het concurrentievermogen te vergroten en de afhankelijkheid van ingevoerde fossiele brandstoffen te verminderen, en dat hierdoor capaciteit zal vrijkomen op conventionele lijnen en het mobiliteitssysteem van de EU zal worden versterkt;
15. is ingenomen met de ambitie om een modal shift teweeg te brengen, zoals uiteengezet in de mededeling van 2025; is van mening dat de Commissie uiterlijk in 2027 en op basis van een uitgebreide effectbeoordeling EU-doelstellingen voor de uitrol van hogesnelheidslijnen moet vaststellen, samen met een doelstelling om in 2040 een modal shift naar het spoor te realiseren, met als doel de koolstofintensiteit van de vervoerssector te verminderen; benadrukt dat bij de vaststelling van een dergelijk streefdoel rekening moet worden gehouden met de specifieke geografische kenmerken van de lidstaten;
16. is van mening dat de modal shift moet worden geschraagd door van het spoor een echt concurrerend en aantrekkelijk alternatief voor andere vervoerswijzen te maken — in termen van reistijd, kosten en de kwaliteit en betrouwbaarheid van de dienstverlening — in combinatie met een doeltreffende handhaving van passagiersrechten; is voorts van mening dat het hiervoor noodzakelijk is te zorgen voor markttoegang, ook voor nieuwkomers, en de grensoverschrijdende integratie van ticketsystemen, met bijzondere aandacht voor de connectiviteitsbehoeften in perifere en insulaire regio's, die vaak pas volledig kunnen worden geïntegreerd in het spoornet voor hogesnelheidslijnen als er effectieve verbindingen met conventionele spoordiensten en, in voorkomend geval, intermodale verbindingen beschikbaar zijn;
17. is voorstander van concurrerende hogesnelheids corridors met topsnelheden van ten minste 250 km/u, met de ambitie om verbindingen met snelheden van 350 km/u te realiseren, op voorwaarde dat er onafhankelijke kosten-batenanalyses worden uitgevoerd waarin criteria in verband met geografie, klimaat, vraag, territoriale cohesie, levenscycli en de specifieke operationele kenmerken van afzonderlijke corridors worden meegenomen; is van mening dat het potentieel van gedifferentieerde snelheden voor passagiers- en goederenvervoer moet worden onderzocht, evenals de mogelijkheid van expresdiensten voor goederenvervoer met behulp van elektrische treinstellen;
18. herinnert eraan dat alle spoorweginfrastructuur en al het rollend materieel voor hogesnelheidslijnen in de EU, met inbegrip van het materieel dat wordt geëxploiteerd door bedrijven uit derde landen, moeten voldoen aan de relevante technische specificaties inzake interoperabiliteit, respectievelijk door het ERA moeten worden gecertificeerd;
19. dringt aan op eerlijke en efficiënte concurrentie tussen vervoerswijzen in overeenstemming met het beginsel dat de vervuiler betaalt, waarbij terdege rekening wordt gehouden met de specifieke kenmerken van elke vervoerswijze, met inbegrip van btw en andere aspecten, om zo de veerkracht op energiegebied, de strategische autonomie en de klimaatdoelstellingen van de EU te ondersteunen;

20. is ingenomen met de lopende wetgevingswerkzaamheden met betrekking tot het passagierspakket, dat moet bijdragen tot de ontwikkeling van een transparant en interoperabel Europees ticketecosysteem dat het algemeen belang dient; verwacht dat het pakket zal zorgen voor interoperabele, zichtbare, toegankelijke en eenvoudig vergelijkbare aanbiedingen voor treintickets, alsook in een wettelijk afdwingbare garantie om een reis te kunnen voortzetten in geval van gemiste aansluitingen waarbij meerdere spoorwegexploitanten betrokken zijn, waarbij wordt gewaarborgd dat de markt voor ticketdistributie correcte prijzen hanteert voor reizigers, spoorwegexploitanten en het Europese spoorwegsysteem in ruimere zin;
21. is ingenomen met initiatieven voor treinabonnementen waaraan alle exploitanten kunnen deelnemen als doeltreffende instrumenten om de toegang tot spoordiensten te vereenvoudigen; moedigt de lidstaten en spoorwegondernemingen aan tickets voor hogesnelheidslijnen betaalbaarder te maken, onder meer door middel van toegankelijke tarieven en passende regelingen voor verlaagde tarieven of abonnementen; dringt aan op meer transparantie bij de vaststelling van ticketprijzen, en benadrukt met name dat het belangrijk is ervoor te zorgen dat praktijken waarbij gepersonaliseerde prijzen worden gehanteerd de eerlijke toegang tot spoordiensten niet ondermijnen, aangezien lagere, meer voorspelbare tarieven het aantal reizigers kunnen stimuleren en de modal shift kunnen ondersteunen;
22. moedigt spoorwegexploitanten aan om, in overeenstemming met het onlangs aangenomen CountEmissionsEU-kader, emissiegegevens te berekenen, openbaar te maken en te delen met relevante derden, waaronder ticketverkopers en mobiliteitsplatforms, zodat consumenten toegang hebben tot transparante informatie en met kennis van zaken een keuze tussen vervoerswijzen kunnen maken; is van mening dat het spoor hierdoor zijn voordelen op het gebied van milieu en energie-efficiëntie ten opzichte van andere vervoerswijzen ten volle zal kunnen benutten;
23. verzoekt de Commissie en de lidstaten om in het kader van de stroomlijningsrichtlijn⁷ maatregelen voor te stellen om de vergunnings- en investeringsprocedures voor hogesnelheidsprojecten te vereenvoudigen en de administratieve complexiteit te verminderen — rekening houdend met milieubeoordelingen en normen voor publieke participatie — onder meer door middel van één-loketbenaderingen en, indien passend, kortere goedkeuringstermijnen, met als doel investeringen en de uitvoering van projecten te versnellen;

III. Investeren in infrastructuur voor hogesnelheidslijnen: geïntegreerd, efficiënt, veilig en veerkrachtig

24. is ingenomen met de toezegging van de Commissie om een Europese “High-Speed Rail Deal” tot stand te brengen als een belangrijke stap om de investeringskloof voor hogesnelheidslijnen van naar schatting 345 miljard EUR te dichten, in overeenstemming met de ontwikkeling van een EU-financieringsstrategie voor het spoor zoals aangekondigd in haar mededeling “Europa verbinden via hogesnelheidslijnen”; dringt aan op een Europese strategie voor de spoorwegsector om de wijze waarop de EU haar spoornet aanlegt, voorziet van seinsystemen en exploiteert te coördineren en

⁷ Richtlijn (EU) 2021/1187 van het Europees Parlement en de Raad van 7 juli 2021 inzake het stroomlijnen van maatregelen met het oog op een snellere voltooiing van het trans-Europees vervoersnetwerk (TEN-T) (PB L 258 van 20.7.2021, blz. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1187/oj>).

versnippering te voorkomen; is van mening dat de verwezenlijking hiervan een versnelde invoering van gestandaardiseerde en interoperabele technologieën en een gecoördineerde uitrol in de hele EU vereist om uitvoering op industriële schaal te stimuleren; is van mening dat een gecoördineerde strategie voor de spoorwegsector onder meer de ondersteuning van EU-fabrikanten en de versterking van de technologische soevereiniteit en van veerkrachtige toeleveringsketens moet omvatten;

25. benadrukt dat de CEF moet worden behouden en versterkt als het specifieke instrument voor de financiering van vervoersinfrastructuur, aangevuld met het Europees Fonds voor concurrentievermogen ter ondersteuning van investeringen in strategische spoorweginfrastructuur, innovatie, industriële capaciteit en de aankoop van rollend materieel, waarbij rekening wordt gehouden met alle actoren; dringt aan op een ambitieuze CEF voor de periode 2028-2034, geschraagd door adequate, stabiele en voorspelbare langetermijnfinanciering om de succesvolle uitrol van het netwerk te waarborgen; dringt erop aan synergieën met andere financieringsinstrumenten maximaal te benutten en de impact op zowel grensoverschrijdend als nationaal niveau te vergroten door middel van investeringen in tracés voor de laatste kilometer en connectiviteit met stedelijke knooppunten en multimodale passagiersknooppunten, waarbij wordt gewaarborgd dat investeringen in hogesnelheidslijnen het vervoersnetwerk in ruimere zin ten goede komen en de territoriale cohesie versterken, met de nodige aandacht voor de lidstaten en regio's met de grootste hiaten in hun infrastructuur, en waarbij zowel de aanleg van nieuwe lijnen als de modernisering van bestaande lijnen wordt ondersteund;
26. verzoekt de Commissie en de Raad het MFK 2028-2034 zodanig vorm te geven dat er adequate en specifieke financiering beschikbaar is voor de ontwikkeling van het spoornet voor hogesnelheidslijnen; herinnert eraan dat het cohesiebeleid en de opvolger daarvan — de plannen voor nationaal en regionaal partnerschap — moeten blijven voorzien in steun voor investeringen in het spoor die de economische, sociale en territoriale cohesie bevorderen, met inbegrip van verbeteringen aan de infrastructuur voor hogesnelheidslijnen, terwijl het cohesiebeleid bijdraagt aan de voltooiing van het TEN-T-netwerk, de grensoverschrijdende connectiviteit versterkt, de toegankelijkheid voor perifere en minder goed verbonden regio's verbetert en bredere voordelen voor het Europese spoorwegsysteem realiseert;
27. is er voorstander van op zoek te gaan naar innovatieve financieringsmechanismen om de kosten van een modern en uitgebreid Europees spoornet voor hogesnelheidslijnen te dekken; beklemtoont dat het aantrekken van publieke en particuliere investeringen in hogesnelheidslijnen afhankelijk is van het vermogen van projecten om een hoge maatschappelijke waarde te creëren en tegelijkertijd duurzame economische resultaten te genereren, binnen een aantrekkelijk klimaat voor langetermijninvesteringen dat gebaseerd is op een robuuste sociaal-economische beoordeling; dringt aan op vereenvoudiging en stroomlijning van procedures die de kosten en onzekerheid voor spoorweginfrastructuurprojecten vergroten; dringt aan op risicobeperkende maatregelen om investeringen te mobiliseren en er tegelijkertijd voor te zorgen dat deze in overeenstemming blijven met het algemeen belang;
28. dringt erop aan het wegwerken van grensoverschrijdende knelpunten en de volledige uitvoering van de TEN-T-verbintenissen te beschouwen als belangrijke prioriteiten van de EU-financiering voor hogesnelheidslijnen, onder meer door spoorweginfrastructuur te verbeteren en waar nodig te zorgen voor interoperabiliteit, de efficiënte integratie van

multimodale goederenterminals en de voltooiing van het Europese spoornet in gebieden die van essentieel belang zijn voor EU-brede connectiviteit; benadrukt dat de financiering van de CEF Vervoer voor het spoor in het kader van het MFK 2028-2034 prioritair gericht moet zijn op grensoverschrijdende tracés en de uitrol van het ERTMS, waarbij ervoor wordt gezorgd dat de TEN-T-doelstellingen voor 2030 worden gehaald, aangevuld met plannen voor nationaal en regionaal partnerschap, en waarbij het huidige oormerkingssysteem in de volgende CEF wordt gehandhaafd; benadrukt dat de doeltreffendheid van de kernnetwerkcorridors van het TEN-T afhangt van de tijdige en gecoördineerde uitvoering van alle nationale tracés, aangezien vertragingen of een versnipperde uitvoering het risico inhouden de prestaties en het concurrentievermogen van het netwerk als geheel te ondermijnen; dringt erop aan het mandaat van de Europese coördinatoren van de TEN-T-kernnetwerkcorridors te versterken en verzoekt de Commissie een verslag in te dienen, vergezeld van een routekaart en een duidelijk tijdschema, met een overzicht van de maatregelen die nodig zijn om de resterende belemmeringen weg te nemen en de reistijden te verkorten;

29. is van mening dat inkomsten uit het emissiehandelssysteem (ETS) moeten worden gemobiliseerd om hogesnelheidslijnen te financieren in overeenstemming met nationale prioriteiten, en om innovatieve financieringsmechanismen te bevorderen, zoals groene spoorobligaties, garanties, gemengde financiering, publiek-private partnerschappen en, in voorkomend geval, het model voor gereguleerde activawaarde, de tegeldemaking van vermeden emissies en een mechanisme voor het toekennen van elektriciteitskredieten dat gelijkwaardig is aan het mechanisme dat voor andere vervoerswijzen bestaat;
30. verzoekt de Commissie te onderzoeken hoe investeringen in infrastructuur voor hogesnelheidslijnen kunnen zorgen voor de ontwikkeling van een Europees netwerk voor nachttreinen en de integratie van grensoverschrijdend goederenvervoer per spoor als complementaire alternatieven voor andere vervoerswijzen;
31. benadrukt dat het onderhoud en de modernisering van bestaande spoorweginfrastructuur even belangrijk zijn als de aanleg van nieuwe lijnen, en moedigt de lidstaten aan te zorgen voor stabiele langetermijnfinanciering voor onderhoud om investeringszekerheid en betrouwbare spoordiensten te bieden; erkent in dit verband het belang van spoortoegangsheffingen om een bijdrage te leveren aan de duurzame financiering van spoorweginfrastructuur, en merkt hierbij op dat hogesnelheidsspoordiensten vaak te maken hebben met de hoogste heffingen in de sector en dat Richtlijn 2012/34/EU⁸ infrastructuurbeheerders toestaat hogere heffingen op te leggen ten behoeve van grote infrastructuurprojecten die anders financieel niet haalbaar zouden zijn; benadrukt echter dat zorgvuldig moet worden nagedacht over dergelijke financieringsregelingen om te voorkomen dat de betaalbaarheid en toegankelijkheid van spoordiensten worden ondermijnd, en benadrukt dat spoortoegangsheffingen het concurrentievermogen van het spoor ten opzichte van andere vervoerswijzen niet mogen ondermijnen; dringt aan op een evenwichtige, transparante en voorspelbare aanpak om op lange termijn zichtbaarheid te geven aan heffingskaders en toegangsvoorwaarden, met als doel investeringen aan te moedigen, grensoverschrijdende connectiviteit te versterken, concurrentie en innovatieve diensten mogelijk te maken en het gebruik van

⁸ Richtlijn 2012/34/EU van het Europees Parlement en de Raad van 21 november 2012 tot instelling van één Europese spoorwegruimte (PB L 343 van 14.12.2012, blz. 32, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2012/34/oj>).

infrastructuur te verbeteren, en tegelijkertijd het netwerk toegankelijk en betaalbaar te houden voor alle passagiers;

32. herinnert eraan dat in de herziene TEN-T-verordening bindende ERTMS-doelstellingen zijn vastgesteld voor het kernnetwerk (2030), het uitgebreide kernnetwerk (2040) en het uitgebreide netwerk (2050), en is voorzien in de buitengebruikstelling van verouderde seinsystemen; benadrukt dat het huidige tempo van uitvoering en financiering ontoereikend is om die doelstellingen te halen; dringt aan op een versnelde realisatie in het kader van het derde ERTMS-werkplan, met stimulansen voor de uitvoering ervan, met inbegrip van realistische bindende mijlpalen — met sancties als deze niet worden gehaald — voor de buitengebruikstelling van verouderde seinsystemen van klasse B en financieringsvoorwaarden in het kader van de CEF Vervoer vanaf 2028, om bij het spoor een hogere mate van standaardisatie te stimuleren;
33. vertrouwt het ERA het technisch toezicht toe, evenals de mogelijkheid om uiterlijk in 2027 voertuigvergunningen voor de hele EU te verlenen, de geharmoniseerde en gecoördineerde uitrol van het ERTMS en de geleidelijke afschaffing van nationale technische en operationele vereisten die een belemmering vormen voor de ontwikkeling van een geïntegreerd en interoperabel Europees spoornet; dringt aan op een versterkte en van voldoende middelen voorziene rol voor het ERA, zodat de technische harmonisatie wordt versneld, de interoperabiliteit wordt verbeterd, de versnippering wordt verminderd en capaciteit in alle lidstaten en voor alle belanghebbenden wordt opgebouwd;
34. dringt erop aan dat alle door de EU gefinancierde infrastructuurprojecten voor hogesnelheidslijnen die zich op de vier prioritaire militaire mobiliteitscorridors bevinden het tweërlei gebruik van de spoorlijn mogelijk maken en bevorderen, en verzoekt de Commissie ervoor te zorgen dat de toegewezen middelen voor militaire mobiliteit in het kader van de CEF worden afgestemd op de TEN-T-planning voor hogesnelheidslijnen; is van mening dat deze aanpak om te voorzien in tweërlei gebruik ook moet gelden voor het versterken van de connectiviteit en capaciteit van spoorwegknooppunten, onder meer in grensregio's van de EU, zodat zowel de mobiliteit als de paraatheid langs strategische TEN-T-corridors worden versterkt;
35. benadrukt het potentieel van innovatie en digitalisering — waaronder digitale tweelingen en op AI gebaseerde instrumenten — om de prestaties, betrouwbaarheid en veerkracht van spoorweginfrastructuur te verbeteren; wijst in dit verband op het potentieel van het toekomstig mobiel spoorwegcommunicatiesysteem om de kosten van seinsystemen te verlagen; is ingenomen met de inzet van de Commissie om de kloof tussen onderzoek en marktintroductie te overbruggen door de invoering van geharmoniseerde Europese spoorwegtechnologieën te versnellen, met inbegrip van geautomatiseerd treinverkeer, het ERTMS van de volgende generatie, digitale communicatie en verkeersbeheersystemen die zijn ontwikkeld via de Gemeenschappelijke Onderneming “Europese spoorwegen”; dringt aan op voortgezette gezamenlijke investeringen in spoorwegonderzoek, -innovatie en -uitrol in het kader van Horizon Europa voor de periode 2028-2034 en het voorgestelde Europees Fonds voor concurrentievermogen, in samenwerking met de toeleveringssector voor de spoorwegen, infrastructuurbeheerders en spoorwegexploitanten, met als doel de interoperabiliteit, de productiviteit en het mondiale concurrentievermogen van de Europese spoorwegsector te versterken;

36. dringt erop aan klimaatbestendigheid als een centraal ontwerp- en operationeel criterium te hanteren, onder meer door klimaatstresstests uit te voeren en door vereisten inzake klimaatadaptatie vast te stellen voor door de EU gefinancierde spoorwegprojecten vanaf 2027; dringt erop aan al het rollend materieel dat in gebruik is uiterlijk in 2040 uit te rusten met efficiënte systemen voor verwarming, ventilatie en airconditioning (HVAC);
37. is van mening dat het concurrentievermogen van Europese hogesnelheidslijnen gefundeerd moet zijn op de hoogste veiligheidsnormen; wijst erop dat de aanstaande herziening van de ERA-verordening moet zorgen voor een sterkere rol van het ERA bij het bevorderen van een veilig, interoperabel en betrouwbaar Europees spoorwegsysteem; merkt op dat er, in tegenstelling tot de luchtvaart en het zeevervoer, op dit moment voor het spoorvervoer geen systematisch EU-breed kader bestaat voor het melden van veiligheidsvoorvallen op basis waarvan lessen kunnen worden getrokken uit incidenten en bijna-ongevallen; is van mening dat een dergelijk systeem van essentieel belang is om opkomende risico's in een vroeg stadium op te sporen, empirisch onderbouwde beleidsvorming te ondersteunen en tijdig corrigerende maatregelen te kunnen nemen, zodat het vertrouwen van het publiek in het spoor als veilige vervoerswijze behouden blijft;

IV. De Europese sector voor hogesnelheidslijnen: bouwen aan een concurrerend Europa

38. dringt aan op een groene industriële strategie voor hogesnelheidslijnen die wordt verankerd in de Clean Industrial Deal om innovatie, concurrentievermogen, strategische autonomie en de veerkracht van de Europese toeleveringssector voor de spoorwegen te ondersteunen en gefragmenteerde markten om te vormen tot een wereldwijd concurrerende industriële basis, en verzoekt om hierin criteria op te nemen die verband houden met duurzaamheid, sociale overwegingen, het klimaat, fatsoenlijk werk, het uitvoerpotentieel van de EU en de circulaire economie; wijst erop dat de aanleg van het Europese spoornet voor hogesnelheidslijnen moet dienen als een belangrijke aanjager van de vraag voor Europese infrastructuurbedrijven, ingenieursbureaus, leveranciers van sein- en cyberbeveiligingssystemen, fabrikanten van kritieke onderdelen en producenten van rollend materieel; dringt erop aan dat in de criteria voor EU-begrotingsmaatregelen met betrekking tot hogesnelheidslijnen prioriteit wordt gegeven aan alternatieven met een grotere Europese meerwaarde en economische veerkracht; dringt aan op de volledige toepassing van de verordening buitenlandse subsidies⁹, met inbegrip van de sociale waarborgen ervan, en andere relevante EU-instrumenten om een gelijk speelveld te waarborgen, gezien de toenemende druk van door de staat gesubsidieerde concurrenten uit derde landen; dringt in dit verband aan op maatregelen om de veerkracht en innovatiecapaciteit van de sector te versterken, onder meer door middel van transparante aanbestedingsprocedures voor spoorweginfrastructuur, rollend materieel en digitale systemen;
39. wijst erop dat de laagste beginprijs niet de enige doorslaggevende factor mag zijn bij de gunning van opdrachten voor strategische infrastructuur voor hogesnelheidslijnen; beveelt aan om bij het nemen aanbestedingsbeslissingen rekening te houden met de totale levenscycluskosten, interoperabiliteit, operationele veerkracht, veiligheid, cyberveiligheid en de economische en zekerheidswaarde van het behoud van Europese

⁹ Verordening (EU) 2022/2560 van het Europees Parlement en de Raad van 14 december 2022 betreffende buitenlandse subsidies die de interne markt verstoren (PB L 330 van 23.12.2022, blz. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2022/2560/oj>).

industriële vermogens, strategische kennis en gekwalificeerde banen; dringt aan op aanbestedings- en financieringskaders waarin Europese meerwaarde, industriële veerkracht, technologische soevereiniteit en voorzieningszekerheid worden erkend;

40. verzoekt de Commissie een specifieke risicobeoordeling van het spoorwegecosysteem uit te voeren, in kaart te brengen welke leveranciers van kritieke infrastructuurcomponenten een hoog risico inhouden, met name wat sein- en besturingssystemen betreft, onder meer voor rollend materieel voor tweërlei gebruik en strategische spoorweginfrastructuur voor tweërlei gebruik, en een kader te ontwikkelen om de veerkracht en strategische autonomie van de Europese spoorwegsector te versterken, met behoud van eerlijke en open concurrentie; dringt aan op een grondige beoordeling van de cyberweerbaarheid van het ERTMS;
41. merkt op dat de succesvolle uitbreiding van hogesnelheidslijnen afhankelijk zal zijn van de beschikbaarheid van voldoende geschoolde arbeidskrachten en van het verbeteren van de arbeidsmobiliteit van zowel machinisten als boordpersoneel, waarbij grensoverschrijdende spoordiensten moeten worden vergemakkelijkt en de hoogste veiligheidsnormen moeten worden gehandhaafd; is ingenomen met het werk van het ERA op het gebied van de ontwikkeling van technische specificaties voor een fraudebestendig, EU-breed systeem voor het monitoren van rij-, werk- en rusttijden, met het oog op het waarborgen van de spoorwegveiligheid en naleving van de sociale wetgeving, ook voor werknemers die in meerdere lidstaten of bij meerdere spoorwegondernemingen werkzaam zijn;
42. steunt het cocreatieproces in het kader van de Gemeenschappelijke Onderneming “Europese spoorwegen”, die in het MFK 2028-2034 moet worden verlengd, voor de ontwikkeling van geharmoniseerde treinstellen die op meerdere netwerken kunnen rijden en minimale nationale aanpassing vereisen, en steunt de vooruitgang op het gebied van onderzoek en ontwikkeling waarmee de resterende hiaten in de interoperabiliteit van infrastructuur worden aangepakt en schaalbare oplossingen worden geboden ter ondersteuning van een Europese spoorwegmarkt op grote schaal, met als doel de normalisatie te versnellen en de kosten te verlagen; dringt erop aan dat het ERA versterkte bevoegdheden krijgt op het gebied van EU-brede gestroomlijnde voertuigvergunningen en veiligheidscertificeringsprocedures en de geleidelijke afschaffing van nationale technische voorschriften, en dat de begroting van het Bureau in evenredige mate wordt verhoogd zodat het zijn taken kan vervullen, waarbij wordt gewaarborgd dat zijn procedures transparant, doeltreffend en kostenefficiënt blijven;
43. verzoekt de Commissie om in samenwerking met het ERA na te gaan welke mechanismen geschikt zijn om de invoering van gemeenschappelijke Europese spoorwegnormen te vergemakkelijken voor lidstaten die met bijzonder hoge kosten voor de aanpassing van hun infrastructuur worden geconfronteerd, onder meer door middel van overgangsregelingen, routekaarten voor de uitvoering en maatregelen voor technische ondersteuning, waarbij de doelstelling van een volledig interoperabel Europees spoornet gewaarborgd blijft; beklemtoont dat het ERA moet samenwerken met de relevante autoriteiten van de lidstaten en terdege rekening moet houden met technische en veiligheidsvoorschriften die voor specifieke nationale netwerken gerechtvaardigd zijn;

44. benadrukt dat versneld werk moet worden gemaakt van een geharmoniseerde reeks operationele voorschriften en technische normen, zodat de verschuiving naar een gemeenschappelijke Europese spoorwegruimte kan worden ingezet; dringt aan op gerichte maatregelen om belemmeringen voor de toegang tot de markt voor rollend materieel weg te nemen, onder meer door middel van aankoopgaranties en risicodelingsmechanismen, en op de totstandbrenging uiterlijk in 2027 van een EU-kader voor een transparante en concurrerende markt voor tweedehands rollend materieel, ondersteund door interoperabele registers, geharmoniseerde normen en specifieke financieringsinstrumenten die voor alle publieke en particuliere spoorwegexploitanten in alle lidstaten gelijke, eerlijke marktvoorwaarden en -toegang garanderen;
45. benadrukt dat een echte Europese markt voor hogesnelheidslijnen afhankelijk is van eerlijke, transparante en niet-discriminerende toegang tot essentiële spoorwegfaciliteiten — zoals onderhoudsdepots, treinopslagfaciliteiten, loketten voor ticketverkoop en passagiersinformatieborden — en tot tweedehands rollend materieel, aangezien het huidige ontbreken daarvan een belangrijke belemmering voor markttoegang blijft, de exploitatiekosten verhoogt en de betaalbaarheid voor passagiers vermindert; is ingenomen met de toezegging van de Commissie om de uitvoeringsverordening betreffende de toegang tot dienstvoorzieningen en spoorgebonden diensten te herzien en wetgeving voor te stellen over het doorverkopen en buiten gebruik stellen van rollend materieel, met als doel het concurrentievermogen van het spoor en het efficiënte gebruik van spoorweginfrastructuur te versterken en tegelijkertijd de hoogste normen op het gebied van veiligheid, compatibiliteit en interoperabiliteit te waarborgen;
46. verzoekt de Commissie om voltooide hogesnelheidsprojecten regelmatig te evalueren, onder meer op het vlak van de vraag bij passagiers, de financiële resultaten, de milieueffecten en de regionale economische effecten, om de toekomstige investeringsbeslissingen te verbeteren;
47. verzoekt de Commissie Richtlijn 2007/59/EG¹⁰ inzake de certificering van machinisten te herzien om onnodige belemmeringen voor grensoverschrijdende spoordiensten weg te nemen door opleidings-, certificerings- en taalvereisten te harmoniseren; dringt aan op de invoering van innovatieve technologieën, waaronder op AI gebaseerde communicatie- en vertaaloplossingen, om naadloze en uniforme communicatie over de grenzen heen te vergemakkelijken, op voorwaarde dat dergelijke maatregelen het huidige niveau van spoorwegveiligheid handhaven; verzoekt de Commissie om hiertoe wetgevingsvoorstellen in te dienen;
48. is ingenomen met de vaststelling van Verordening (EU) 2026/1184¹¹ inzake het gebruik van spoorweginfrastructuurcapaciteit in de gemeenschappelijke Europese spoorwegruimte, die op EU-niveau geharmoniseerde coördinatie van capaciteitsplanning en -toewijzing versterkt, het efficiënte gebruik van

¹⁰ Richtlijn 2007/59/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 oktober 2007 inzake de certificering van machinisten die locomotieven en treinen op het spoorwegsysteem van de Gemeenschap besturen (PB L 315 van 3.12.2007, blz. 51, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2007/59/oj>).

¹¹ Verordening (EU) 2026/1184 van het Europees Parlement en de Raad van 20 mei 2026 inzake het gebruik van spoorweginfrastructuurcapaciteit in de gemeenschappelijke Europese spoorwegruimte, tot wijziging van Richtlijn 2012/34/EU en tot intrekking van Verordening (EU) nr. 913/2010 (PB L, 2026/1184, 10.6.2026, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2026/1184/oj>).

spoorweginfrastructuur verbetert, congestie en knelpunten vermindert en de basis legt voor meer naadloze, punctuele en betrouwbare internationale diensten voor passagiers- en goederenvervoer per spoor, om zo een verschuiving naar het spoor te ondersteunen; verzoekt de Commissie en de lidstaten om te zorgen voor de snelle en doeltreffende uitvoering ervan;

◦

◦ ◦

49. verzoekt zijn Voorzitter deze resolutie te doen toekomen aan de Raad en de Commissie, alsook aan de regeringen en parlementen van de lidstaten.

TOELICHTING

Achtergrond

De ontwikkeling van een Europees netwerk voor hogesnelheidslijnen draagt in één klap bij aan diverse centrale doelstellingen van de Unie: de territoriale samenhang, het concurrentievermogen van de industrie, het verwezenlijken van klimaatneutraliteit en het versterken van de strategische autonomie. Het spoor is bovendien de enige vervoerswijze die deze doelstellingen tegelijkertijd kan nastreven, en de enige waarop miljoenen Europeanen nu al dagelijks vertrouwen om naar hun werk te gaan, onderwijs te volgen of zorg te krijgen. Een van de doelstellingen van de strategie voor duurzame en slimme mobiliteit is het hogesnelheidsspoorverkeer tegen 2030 te verdubbelen en tegen 2050 te verdriedubbelen, en de Europese klimaatwet schrijft voor dat de vervoersemisssies tegen het midden van deze eeuw aanzienlijk moeten worden verminderd.

De voortgang houdt geen gelijke tred met deze toezeggingen. Tussen 2015 en 2023 is het vervoer via hogesnelheidslijnen slechts met 17 % toegenomen, en het gebruikte netwerk blijft geconcentreerd in een klein aantal lidstaten. Zoals de Europese Rekenkamer heeft opgemerkt, functioneert het huidige systeem minder als een geïntegreerd Europees geheel dan als een aaneenschakeling van nationale trajecten die vaak bij de grenzen ophouden, waarbij de grensoverschrijdende trajecten en de ontbrekende schakels nog steeds de belangrijkste zwakke punten vormen.

Tegen deze achtergrond heeft de Commissie op 5 november 2025 haar mededeling “Europa verbinden via hogesnelheidslijnen” aangenomen. De rapporteur is ingenomen met deze mededeling als een inhoudelijk en tijdig stappenplan voor de voltooiing van het netwerk tegen 2040, en sluit zich aan bij de centrale doelstelling ervan. Dit verslag is bedoeld als een constructieve bijdrage aan die agenda waarmee de door de Commissie uitgestippelde koers wordt onderschreven, maar tegelijkertijd wordt gewezen op vier domeinen waarop het optreden van de Unie zou kunnen worden versterkt: het ontbreken van een bindende benchmark voor de modal shift; de beperkte aandacht voor sociale en territoriale waarborgen; een financieringspakket dat nog niet in verhouding staat tot de 345 miljard EUR die volgens de Commissie nodig is om het netwerk te voltooien; en de aanhoudende versnippering van de interne spoorwegmarkt, wat een strategische Europese sector in de weg staat.

Regio's met elkaar verbinden, en niet alleen hoofdsteden

Het doel van een dergelijke omvangrijke investering is bepalend voor de legitimiteit ervan. Een netwerk dat louter wordt opgezet als een reeks snelle verbindingen tussen de grootste steden dreigt de concentratie van activiteit in de reeds dominante centra te versterken, waardoor die centra investeringen en kansen aantrekken en de gebieden die door deze spoorlijnen worden doorkruist, worden overgeslagen. Een dergelijk resultaat zou de ongelijkheden die het cohesiebeleid van de Unie beoogt te verkleinen juist vergroten. De rapporteur is van mening dat Europese hogesnelheidslijnen het tegenovergestelde doel moeten nastreven: zorgen voor de ondersteuning van de dagelijkse mobiliteit van werknemers, studenten en zorgverleners, die de overgrote meerderheid van de treinreizigers vertegenwoordigen, en de versterking van de woon-werk- en regionale netwerken waarop het leeuwendeel van het reisverkeer plaatsvindt.

Daarom komt in het verslag het netwerk voor dagelijkse trajecten op de eerste plaats.

Hogesnelheidsverbindingen moeten worden gezien als een aanvulling op en versterking van het conventionele, regionale en voorstedelijke spoorwegvervoer en nooit als vervanging daarvan, en mag nooit een concurrent worden voor de financiering waarvan dit vervoer afhankelijk is. Het netwerk voor dagelijks woon-werkverkeer is het belangrijkste aandachtspunt van het Europese spoorwegbeleid en dat moet zo blijven. Hogesnelheidslijnen verdienen een plaats door dat netwerk te ondersteunen, niet door het te overschaduwen. Om dit beginsel in de praktijk te brengen, wordt de Commissie in het verslag verzocht een planningscriterium vast te stellen om te waarborgen dat het netwerk alle grote stedelijke gebieden met ten minste 250 000 inwoners omvat — een drempel die ook in sectorale evaluaties wordt beschouwd als het punt waarop een hogesnelheidsverbinding economisch rendabel wordt. Dit criterium wordt eerst en vooral voorgesteld als een instrument voor territoriale cohesie: het in de mededeling geschetste planningskader wordt erdoor verruimd, zodat toegang tot het Europese kernnetwerk wordt beschouwd als een recht van elke regio, ook van perifere en ultraperifere gebieden en regio's waar de connectiviteit momenteel te laag is. In dezelfde geest bevat het verslag een oproep aan de Europese coördinatoren om voorrang te geven aan het herstellen van grensoverschrijdende verbindingen van grote waarde en ervoor te zorgen dat stations voor hogesnelheidslijnen echte intermodale knooppunten vormen die naadloos op elkaar aansluitende reizen van deur tot deur mogelijk maken.

Een netwerk dat alle gebieden bestrijkt, moet ook voor elke reiziger toegankelijk blijven: een transitie die gewone burgers zich niet kunnen veroorloven, is een voorrecht en geen transitie. In het verslag worden betaalbaarheid, toegankelijkheid en de strijd tegen vervoersarmoede dan ook beschouwd als voorwaarden voor de maatschappelijke legitimiteit van het netwerk.

Een echte modal shift realiseren

De modal shift is zowel een noodzaak voor het klimaat als een hefboom voor strategische autonomie en een economische kans. De rapporteur is ingenomen met de ambitie die in de mededeling wordt uitgesproken, maar is van mening dat er behoefte is aan bindende doelstellingen om die ambitie te verwezenlijken, aangezien uit de ervaringen van het afgelopen decennium blijkt dat louter indicatieve streefcijfers hun beperkingen hebben. Het verslag wijst tevens op de structurele fiscale asymmetrie tussen de verschillende vervoerswijzen — waarbij het spoorvervoer volledig onderworpen wordt aan energiebelasting en btw, terwijl de luchtvaart blijft profiteren van al lang bestaande vrijstellingen — hetgeen de concurrentie verstoort ten nadele van de schonere vervoerswijze en moeilijk te rijmen is met het beginsel dat de vervuiler betaalt. In het verslag wordt dan ook gepleit voor een progressieve afstemming, terwijl de rapporteur zich er ten volle van bewust is dat voor maatregelen op belastinggebied eenparigheid van stemmen in de Raad vereist is. Ten slotte wordt er in het verslag op gewezen dat een modal shift alleen tot stand kan komen als het spoorvervoer gebruiksvriendelijk is en wordt er gepleit voor een snelle invoering van de maatregelen over doorgaande-ticketsystemen, passagiersrechten en multimodale boekingen, waarover momenteel wordt onderhandeld.

Infrastructuur financieren als een publieke verantwoordelijkheid

De rapporteur juicht de voor 2026 aangekondigde Europese High-Speed Rail Deal toe als een mogelijkheid om een financieringsstructuur op te zetten die is opgewassen tegen de investeringskloof. Het verslag heeft een duidelijk uitgangspunt: infrastructuur voor hogesnelheidslijnen is een strategisch publiek goed, en de aanleg, de eigendom en het onderhoud ervan vormen een blijvende publieke verantwoordelijkheid. Deze infrastructuur

moet daarom voornamelijk worden gefinancierd via Europese en nationale overheidsinvesteringen en vooraf toegewezen inkomsten uit het emissiehandelssysteem, in plaats van via regelingen die de kosten alleen maar vooruitschuiven in plaats van ze te verlagen. Dergelijke investeringen moeten bovendien op een territoriaal evenwichtige manier worden verdeeld, waarbij prioriteit wordt gegeven aan het dichten van de uitvoeringsachterstanden die ertoe hebben geleid dat delen van het netwerk — en volledige regio's — nog niet zijn aangelegd of al geruime tijd vertraging hebben opgelopen.

Op dit punt is het verslag bewust terughoudend. Publiek-private partnerschappen, modellen voor gereguleerde activawaarde of vergelijkbare op regelingen gebaseerde mechanismen worden in het verslag niet als een solide basis voor de financiering van kerninfrastructuur beschouwd. In onafhankelijke evaluaties is herhaaldelijk de vraag gesteld of overheden met dergelijke regelingen voor grote vervoersprojecten waar voor hun geld krijgen. Kenmerkend voor dergelijke regelingen is dat zij de kosten en risico's op lange termijn weer afwentelen op de overheidsbegroting, of deze terugverdienen via hogere spoortoegangsheffingen die uiteindelijk ten laste komen van de reizigers en van de conventionele en regionale treindiensten die gebruikmaken van hetzelfde netwerk. De rol van particulier kapitaal moet zich dan ook beperken tot de aanschaf van rollend materieel, waarbij het geen belemmering vormt voor de publieke eigendom van de infrastructuur zelf. In het verslag wordt klimaatbestendigheid bovendien als bindend criterium gesteld voor door de EU gefinancierde projecten, als reactie op de terugkerende en prijzige schade aan de spoorweginfrastructuur als gevolg van extreme weersomstandigheden in de afgelopen jaren.

Een concurrerende Europese industrie

De aanhoudende versnippering van nationale voorschriften voor seingeving, spoorwijdte en certificering drijft de kosten op en leidt tot de verzwakking van een strategische Europese sector. In het verslag wordt dan ook gepleit voor een groene industriële strategie die verankerd is in de Clean Industrial Deal, voor de consequente toepassing van de verordening betreffende buitenlandse subsidies om een gelijk speelveld te waarborgen, voor een versterkte rol voor het Europees Spoorwegbureau op het gebied van interoperabiliteit en voertuigvergunningen, en voor de totstandbrenging van een Europese markt voor tweedehands rollend materieel waardoor de belemmeringen voor de toegang tot de markt voor regionale exploitanten en nieuwkomers zouden worden beperkt. De problemen op dit gebied zijn minder te wijten aan een bepaalde externe concurrent dan aan de interne versnippering binnen de Unie zelf. Anderen hebben reeds aangetoond wat kan worden bereikt met een gecoördineerd overheidsbeleid en industriebeleid, en het is de taak van Europa om dezelfde vastberadenheid aan de dag te leggen in plaats van haar toevlucht te nemen tot afzonderlijke nationale markten.

Betrekkingen met de Commissie en de Raad

Het verslag sluit aan bij en bouwt voort op het bestaande kader van het vervoers- en klimaatbeleid van de Unie: de herziene TEN-T-verordening, de strategie voor duurzame en slimme mobiliteit en de Europese klimaatwet. Wat de Raad betreft is de rapporteur zich bewust van de gevoeligheden die gepaard gaan met belastingheffing, de respectieve bevoegdheden van de Unie en de lidstaten, en begrotingsvastleggingen, en heeft hij de verzoeken in het verslag zo geformuleerd dat ze geleidelijk worden doorgevoerd, op feiten worden gebaseerd en deze bevoegdheden eerbiedigen. De rapporteur wijst er niettemin op dat een netwerk dat in essentie Europees is — aangezien elk traject daarvan minstens één grens

overschrijdt — een dienovereenkomstig Europees kader vereist voor de planning, financiering en vergunning ervan.

Conclusie

De Unie berust op gedeelde regels, een gemeenschappelijke munt en open grenzen. De voltooiing van het spoornet van de Unie is de logische volgende stap, mits het netwerk zich uitstrekt over alle gebieden, in dienst staat van de dagelijkse reizigers en betaalbaar blijft voor degenen die ervan afhankelijk zijn. De benodigde investering is aanzienlijk, maar valt in het niet bij de terugkerende kosten van het uitblijven van maatregelen: de aanhoudende afhankelijkheid van ingevoerde fossiele brandstoffen en de stijgende kosten van klimaatgerelateerde schade. In het verslag wordt uiteengezet hoe de Unie de overgang kan maken van het stappenplan van de Commissie naar de bindende toezeggingen die nodig zijn voor de verwezenlijking van een netwerk van hogesnelheidslijnen dat echt Europees, sociaal rechtvaardig en industrieel robuust is.

BIJLAGE: BEKENDMAKING VAN INPUT

Overeenkomstig artikel 8 van bijlage I bij het Reglement verklaart de rapporteur in het verslag input te hebben opgenomen over aangelegenheden in verband met het onderwerp van het dossier die in het kader van de opstelling van het ontwerpverslag door hem is ontvangen van de volgende belangenvertegenwoordigers die binnen het toepassingsgebied van het Interinstitutioneel Akkoord over een verplicht transparantieregister¹ vallen, of van de volgende vertegenwoordigers van overheidsinstanties van derde landen, met inbegrip van hun diplomatieke vertegenwoordigingen en ambassades:

1. Belangenvertegenwoordigers die binnen het toepassingsgebied van het Interinstitutioneel Akkoord over een verplicht transparantieregister vallen
ALLRAIL Alliance of Rail New Entrants
Bentley Systems, Incorporated
CER - Community of European Railway and Infrastructure Companies
Deutsche Bahn AG
ECF - European Cyclists' Federation
EESC - European Economic and Social Committee
ETF - European Transport Workers' Federation
Eurocities
Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A
SNCF
Transport and Environment
UITP - International Association of Public Transport
UNIFE - The European Rail Supply Industry Association
2. Vertegenwoordigers van overheidsinstanties van derde landen, met inbegrip van hun diplomatieke vertegenwoordigingen en ambassades
Geen

De bovenstaande lijst is opgesteld onder de exclusieve verantwoordelijkheid van de rapporteur.

De rapporteur verklaart dat aan natuurlijke personen die met hun naam en/of functie in de lijst worden vermeld privacyverklaring nr. 484 van het Europees Parlement (<https://www.europarl.europa.eu/data-protect/index.do>) is verstrekt, waarin de voorwaarden voor de verwerking van hun persoonsgegevens en de rechten in verband met die verwerking worden toegelicht.

¹ Interinstitutioneel Akkoord van 20 mei 2021 tussen het Europees Parlement, de Raad van de Europese Unie en de Europese Commissie over een verplicht transparantieregister (PB L 207 van 11.6.2021, blz. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/agree_interinst/2021/611/oj).

INFORMATIE OVER DE GOEDKEURING IN DE BEVOEGDE COMMISSIE

Datum goedkeuring	5.10.2026		
Uitslag eindstemming	+	:	34
	-	:	0
	0	:	7

HOOFDELIJKE EINDSTEMMINGIN DE BEVOEGDE COMMISSIE

34	+
ECR	Teodorescu Georgiana, Wąsik Maciej, Złotowski Kosma
NI	Lazarus Luis-Vicențiu
PPE	Bugalho Sebastião, Carberry Nina, Falcă Gheorghe, Gieseke Jens, Joński Dariusz, Koning Willemien, López-Istúriz White Antonio, Mehnert Alexandra, Niedermayer Luděk, Vozemberg-Vrionidi Elissavet, Winzig Angelika
PfE	Haider Roman, Leonardelli Julien, Olivier Philippe
Renew	Cassart Benoit, Christensen Asger, Devaux Valérie, Oetjen Jan-Christoph, Šarec Marjan
S&D	Costanzo Vivien, Danielsson Johan, Gonçalves Sérgio, Kalfon François, Mușoiu Ștefan, Ricci Matteo, Schieder Andreas, Serrano Sierra Rosa
Verts/ALE	Marzà Ibáñez Vicent, Sinkevičius Virginijus, Tegethoff Kai

0	-
----------	----------

7	0
ESN	Mazurek Milan, Schnurrbusch Volker, Stoyanov Stanislav
PfE	Blom Rachel
The Left	Kennes Rudi, Kyllönen Merja, Saeidi Arash

Verklaring van de gebruikte tekens:

+ : voor

- : tegen

0 : onthouding(en)