

Fiche 3: Europa verbinden via hogesnelheidslijnen

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 Europa verbinden via hogesnelheidslijnen

b) *Datum ontvangst Commissiedocument*

5 november 2025

c) *Nr. Commissiedocument*

COM (2025) 903

d) *EUR-Lex*

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A52025DC0903&qid=1764677279661>

e) *Nr. impact assessment Commissie en Opinie*

SWD (2025) 960 final en SWD (2025) 961 final

f) *Behandelingstraject Raad*

Raad voor Transport, Telecom en Energie (Transportraad)

g) *Eerstverantwoordelijk ministerie*

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

2. Essentie voorstel

Op 5 november 2025 heeft de Europese Commissie (hierna: Commissie) het hogesnelheidsspoortnet plan (*Connecting Europe by Rail*) gepubliceerd. De mededeling bestaat uit een stappenplan van de Commissie om de verdere ontwikkeling van een hogesnelheidstreinnetwerk te ondersteunen en te versnellen en bevat concrete maatregelen om het toekomstbeeld van een goed functionerend en sneller hogesnelheidstreinnetwerk in 2040 te kunnen realiseren.

Het plan van de Commissie neemt de eerder gestelde doelen van de Strategie voor Duurzame en Slimme Mobiliteit (SSMS)¹ en het Trans-Europees Vervoersnetwerk (TEN-T) beleid van 2024² voor de realisatie van een hogesnelheidstreinnetwerk in Europa als basis en bevat daarnaast concrete initiatieven en

¹ *Sustainable and Smart Mobility Strategy – putting European transport on track for the future* (COM (2020) 789).

² Regulation (EU) 2024/1679

maatregelen om de realisatie van het hogesnelheidstreinnetwerk te versnellen en te harmoniseren; een aantrekkelijk en concurrerend raamwerk voor spoordiensten te realiseren; een concurrerend, geharmoniseerde en innovatieve toelevering voor de spoorsector te realiseren en een effectieve Europese structuur neer te zetten voor hogesnelheidslijnen.

De voorgestelde initiatieven en maatregelen vormen een stappenplan voor de periode 2026–2028 en zijn grotendeels gebaseerd op bestaande, lopende en aankomende Europese initiatieven, fondsen, plannen en verordeningen op gebied van spoor, waaronder het Meerjarig Financieel Kader (MFK)³ 2028-2034, de wijziging van de Verordening capaciteit spoorweginfrastructuur⁴ en een Europees *ticketing* initiatief⁵ dat gepland staat voor 2026.

Om de realisatie van het hogesnelheidstreinnetwerk te versnellen en het hogesnelheidstreinnetwerk te harmoniseren stelt de Commissie voor om maatregelen en aanbevelingen op te nemen in de werkplannen van de Europese TEN-T coördinatoren in juni 2026. Doel hiervan is om een tijdige en gecoördineerde aanpak mogelijk te maken op het wegnemen van grensoverschrijdende en nationale infrastructuur knelpunten en ontbrekende verbindingen op het TEN-T spoornetwerk. Daarnaast kondigt de Commissie aan om voor elke Europese Transport Corridor binnen het TEN-T netwerk in 2027 met implementatiebesluiten te komen om in 2040 een Europees hogesnelheidstreinnetwerk gerealiseerd te hebben. De inhoud van deze besluiten is nog onbekend.

De Commissie wil een meer strategisch en gecoördineerd gebruik van Europese fondsen, nationale financieringsmogelijkheden en private investeringen realiseren. Hierbij moeten projecten ter bevordering van hogesnelheidstreinen prioriteit krijgen in een *Connecting Europe Facility* (CEF) reflow call in 2026 en zal de Commissie een EU-financieringsstrategie ontwikkelen aan het eind van 2025 (deze financieringsstrategie staat los van het financieringsplan zoals voorgesteld in het STIP). De Commissie zal hiervoor een strategische dialoog opstarten met lidstaten, infrabeheerders, financiële instellingen, investeerders, de toeleveranciers van de spoorsector en de spoorvervoerders. Het doel is om tot een 'High Speed Rail Deal' te komen in 2026. Onder versnelling en harmonisatie van het hogesnelheidstreinnetwerk worden ook maatregelen voorgesteld op het gebied van geluidsreductie, gebruik van schone energie en innovatie.

³ *Dynamic EU budget for the priorities of the future – The Multiannual Financial Framework 2028-2034* (COM(2025) 570).

⁴ *The use of railway infrastructure capacity in the single European railway area*, (COM(2023) 443).

⁵ Het ticketinitiatief zal naar verwachting bestaan uit drie wetsvoorstellen: (i) een voorstel voor een verordening voor multimodale digitale mobiliteitsdiensten; (ii) een voorstel voor een uniforme verordening voor digitale boekingen en kaartverkoop; en (iii) een gerichte herziening van de verordening voor de rechten van treinreizigers. De gerichte herziening moet ervoor zorgen dat reizigers die hun ticket in één transactie via één platform kopen, gedurende de gehele reis beschermd zijn, ongeacht het aantal betrokken spoorwegmaatschappijen.

Om een aantrekkelijk en concurrerend raamwerk voor spoordiensten te realiseren zal de Commissie in 2026 wetgeving op het gebied van *ticketing* en passagiersrechten publiceren, en innovatieve financiële instrumenten voorstellen om de aankoop en het leasen van rollend materieel te faciliteren. De Commissie zal met een prioritering komen voor investeringen in lucht-spoor connecties voor 40 grote luchthavens, waaronder waarschijnlijk Amsterdam Schiphol, en voor multimodale passagiershubs voor een verbeterde integratie van openbaar vervoer, fietsen en deelmobiliteit.

Om een concurrerend, geharmoniseerde en innovatieve toeleveringsindustrie voor de spoorsector te realiseren wil de Commissie een ambitieus nieuw *European Rail Traffic Management System* (ERTMS)⁶ uitrolplan aannemen. De Commissie wil gezamenlijk onderzoek stimuleren naar verdere ontwikkeling van geharmoniseerde digitale en automatische systemen zoals automatische treinen, ERTMS en communicatie- en verkeersmanagementsystemen om capaciteit op het spoor te vergroten.

Daarnaast wil de Commissie een enkele set vereisten voor hogesnelheidstreinen vaststellen, evenals een voorstel tot wijziging van de training- en certificatievereisten voor machinisten van Europese hogesnelheidstreinen en wetgevingsvoorstellen om treinen en treinstellen door te kunnen verkopen.

Om Europees bestuur van hogesnelheidsvervoer per spoor te verbeteren stelt de Commissie voor om middels wetgeving de rol van *European Union Agency for Railways* (ERA) te versterken bij het autoriseren van voertuigen onder andere door het wegnemen van nationale regels en om middels rondetafeldiscussies belanghebbenden van steden en stedelijke knooppunten te betrekken bij de plannen. Verder zal de Commissie een scoreboard opzetten om voortgang te monitoren op het gebied van de ontwikkeling van het hogesnelheidstreinnetwerk.

3. Nederlandse positie ten aanzien van het voorstel

a) Essentie Nederlands beleid op dit terrein

Het verbeteren van de connectiviteit binnen Europa is een doelstelling die het kabinet onderschrijft.⁷ Daarbij zijn de internationale verbindingen en de aansluitingen op -hogesnelheidslijnstations in Nederland en daarbuiten van bijzonder belang. Het kabinet kijkt hiervoor nadrukkelijk naar de toegevoegde waarde van nieuwe investeringen in het spoornetwerk. Reistijd tussen grote steden en vooral ook de frequentie en betaalbaarheid van treindiensten en aansluitingen met nationaal en regionaal vervoer zijn hierbij van cruciaal belang voor de reiziger. Zonder goede aansluitingen naar de rest van het land en de rest van de EU zijn hogesnelheidsverbindingen voor veel reizigers niet aantrekkelijk.

⁶ The current ERTMS European Deployment Plan was adopted in 2017, based on the previous TEN-T Regulation. Commission Implementing Regulation (EU) 2017/6 of 5 January 2017 on the European Rail Traffic Management System European deployment plan.

⁷ Zie [reactie op initiatiefnota](#) 'Alle seinen op groen' van 29 november 2024 en zie brief aan de Tweede Kamer van 4 november 2025, [Kamerstuk 2024-2025 29 984 nr. 1266](#)

Het kabinet wil zich dan ook blijven inzetten op het versterken van het netwerk van (internationale) treindiensten en parallel daaraan ook werken aan het verbeteren van de spoorweginfrastructuur.

Voor wat betreft verbetering van de spoorweginfrastructuur voor (grensoverschrijdende) hogesnelheidsdiensten zijn voor het kabinet onder meer de volgende projecten relevant: het verbeteren van spoor- en terminalcapaciteit op Amsterdam-Zuid, de studie Utrecht-Arnhem-Duitse grens, robuuste inpassing van de IC Berlijn en het masterplan dat voor de Lelylijn in voorbereiding is.

b) Beoordeling + inzet ten aanzien van dit voorstel

Het kabinet is positief over de inzet van de Commissie op het terrein van hogesnelheidsspoorvervoer. De bereikbaarheid van Europese hoofdsteden en grootstedelijke gebieden dient nationaal en grensoverschrijdend te worden vormgegeven. Een Europese overkoepelende benadering van het netwerk is van belang voor het creëren van meerwaarde voor de reizigers. Daarbij is betaalbaarheid een van de factoren voor de aantrekkelijkheid van hogesnelheidsspoorvervoer.

Connectiviteit middels spoorvervoer binnen Europa heeft de potentie om positieve effecten te hebben op de Europese concurrentiekracht, een goed verbonden en veilig Europa, de energietransitie en militaire mobiliteit en kan bijdragen aan een sterke Europese maakindustrie met de potentie van een wereldspeler. Het kabinet is van mening dat de mededeling relatief zwaar rust op de ontwikkeling van nieuwe infrastructuur terwijl het verder ontwikkelen van het bestaande netwerk van internationale treindiensten relatief onderbelicht is. Daarnaast is het kabinet van mening dat deze mededeling onvoldoende rekening houdt met de instandhoudingsopgave van het huidige netwerk en de instandhoudingsopgave die gemoeid is met de aanleg van nieuwe hogesnelheidsverbindingen. Voor die instandhoudingsopgave dient ook inzet gepleegd te worden op de veerkracht van infrastructuur bij bijvoorbeeld extreme weeromstandigheden. Het kabinet oordeelt dat het bestaande netwerk van internationale treindiensten tevens maatregelen rechtvaardigt, zoals een vervolg op de pilots van de Commissie voor nieuwe internationale treindiensten van 2022⁸ en het Eurolink innovatieproject in de sector om te komen tot meer stabiele frequente internationale verbindingen.⁹

Het kabinet is bovendien van mening dat ook investeringen in regionale passagiersverbindingen van belang zijn om passagiers zo snel en zo efficiënt mogelijk te kunnen verbinden met het hogesnelheidsnetwerk en vervolgens de eindbestemming. De mededeling legt veel nadruk op het verbinden van de onderlinge hoofdsteden. Het kabinet vraagt ook aandacht voor belangrijke

⁸ https://transport.ec.europa.eu/news-events/news/connecting-europe-train-10-eu-pilot-services-boost-cross-border-rail-2023-01-31_en?prefLang=nl

⁹ Zie Eurolink als initiatief van Europese infrastructuurbeheerders: <https://rne.eu/capacity-management/eurolink/>

hogesnelheidsverbindingen tussen niet-hoofdstedelijke regio's (bijvoorbeeld van/naar Utrecht, Frankfurt of Ruhrgebied).

Het kabinet is positief over het opnemen van maatregelen en aanbevelingen rondom hogesnelheidsspoorvervoer in de werkplannen voor de Europese Transport Corridors. Het is echter onwenselijk om de rol van de lidstaten in het opstellen van de uitwerking van de TEN-T corridorwerkprogramma's af te schalen, omdat hierdoor discrepanties tussen de nationale plannen en de TEN-T corridorwerkprogramma's kunnen ontstaan.

Het kabinet zal een betere afstemming van de afzonderlijke nationale planningen tussen buurlanden stimuleren. Het kabinet zal zich inzetten om voldoende inspraak van de lidstaten te garanderen in de TEN-T corridorwerkprogramma's, onder meer door in onderhandelingen ook in te zetten op het aanpassen van de raadplegingsprocedure naar de onderzoeksprocedure. Met deze inzet poogt het kabinet voldoende inspraak van de lidstaten te garanderen bij de verdere besluitvorming.

Het kabinet is terughoudend met het aangaan van nieuwe (financiële) verplichtingen, in aanvulling op de afspraken over het TEN-T-netwerk zoals die in 2024 zijn vastgelegd.¹⁰ Het kabinet merkt op dat het in de Nederlandse context zeer uitdagend is om per 2040 te voldoen aan de eis van 160km/u op het TEN-T-kernnetwerk, zoals eerder is aangegeven in aanloop naar de TEN-T besluitvorming.¹¹ De spoorinfrastructuur en knooppunten (stations) zijn overbelast en het ontwikkelen van meer hoogwaardige internationale treindiensten vraagt in Nederland ook om nieuwe infrastructuur en dus investeringen. Daarbij mist het kabinet aandacht voor procedures voor vervoer met niet-Schengen landen.

Het kabinet verwelkomt het Commissievoorstel om middels een dialoog met lidstaten te komen tot een deal over hogesnelheidsvervoer in Europa en om daarbij een financieringsstrategie te ontwikkelen. Het kabinet plaatst wel vraagtekens bij de aangekondigde prioritering van hogesnelheidsspoorvervoerprojecten in de 2026 CEF call. Het kabinet heeft begrepen dat er nog beperkte middelen beschikbaar zijn in het CEF-budget, terwijl ook andere projecten voor CEF-financiering in aanmerking kunnen komen.

Het opstellen van een financieringsstrategie acht het kabinet waardevol, want deze aanpak kan ook relevant zijn voor projecten zoals de Lelylijn inclusief internationale connecties. Het kabinet is positief ten aanzien van de mogelijke Europese financiering van hogesnelheidsinfrastructuur. Het kabinet vindt daarbij wel dat de toegevoegde waarde aan het netwerk van (internationale) treindiensten een belangrijk criterium moet zijn en niet alleen de technologie van hogesnelheidsvervoer.

¹⁰ Regulation (EU) 2024/1679 of the European Parliament and of the Council of 13 June 2024 on Union guidelines for the development of the trans-European transport network.

¹¹ Zie brief aan de Tweede Kamer van 17 oktober 2023 [Kamerstuk 29 984 nr. 1164](#)

Het kabinet mist in de mededeling een meer actieve strategie om het netwerk van internationale treindiensten te bevorderen en onder meer de raamwerken voor verdeling van spoorwegcapaciteit proactief en corridorgewijs te ontwikkelen.

Het kabinet staat in algemene zin positief tegenover de aanvullende maatregelen die worden voorgesteld ter verbetering van het regelgevend kader voor spoorvervoer. Het kabinet steunt het Commissie initiatief om innovatieve financieringsinstrumenten voor rollend materieel te bevorderen, waarbij ook staatssteunaspecten moeten worden meegewogen. Het kabinet steunt het bevorderen van een gelijk speelveld tussen spoorvervoerders voor de bijkomende diensten voor spoorvervoer zoals toegang tot terminals en parkeerplaatsen voor treinen. Dit voorstel is van belang voor zowel personen- als goederenvervoer per spoor.

Als belangrijke ondersteunende maatregel voor het ontwikkelen van de markt van internationale treindiensten steunt het kabinet dat de Europese Commissie ten aanzien van *ticketing* en het faciliteren van kaartverkoop door derde partijen met voorstellen zal komen.

Een mogelijke vervolgstap is dan om tarieven beter op elkaar te laten aansluiten. Het identificeren van meer dan 40 grotere vliegvelden in Europa als investeringsprioriteit voor multi-modale hubs, inclusief de mogelijkheden van lucht en spoor intermodaliteit is voor het kabinet herkenbaar;¹² Daarnaast ziet het kabinet het bevorderen van stabiele en effectieve financiering van infrastructuurbeheerders voor het instandhouden van de infrastructuur als van groot belang voor zowel de marktontwikkeling van de personen- en goederenvervoer per spoor.

Daarnaast stelt de Commissie maatregelen voor om de Europese maakindustrie van hogesnelheidsspoorvervoer concurrerend te maken. In dat kader verwelkomt het kabinet de ontwikkeling van het nieuwe Europese uitrolplan voor ERTMS. De Commissie nodigt daarvoor de lidstaten uit om de ERTMS uitrol te bevorderen. Coördinatie op Europees niveau is van belang voor uitrol van ERTMS grensoverschrijdende infrastructuur en voor de gemeenschappelijke uitdagingen van de uitrol van het ERTMS-systeem (zoals transitie naar het toekomstige radiocommunicatiesysteem). Van belang is ook dat ERTMS betaalbaar is en dat er zo min mogelijk wijzigingen aan het systeem worden doorgevoerd. Het kabinet is wel van mening dat dit uitrolplan realistisch dient te zijn, gericht op internationale samenwerking en een lerende organisatie die verder bouwt op de ervaringen van de uitrol tot dusver. Het kabinet heeft de Commissie geïnformeerd over de recente strategie ontwikkeling voor ERTMS.¹³

¹² Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, [De potentie van Airrail in Nederland](#), 04-11-2025.

¹³ [Kamerstuk 2025-2026, 33 652 nr. 108](#)

Het kabinet verwelkomt daarnaast de aankondiging van een voorstel voor herziening van het rijbewijs van machinisten waarbij additionele maatregelen nodig zijn voor een vereenvoudigde inzet van grensoverschrijdende machinisten voor zowel personen- als goederenvervoer per spoor.

De aankondiging om met wetgeving te komen voor het bevorderen van een tweedehandsmarkt voor rollend materieel is welkom; hiermee kunnen nieuwe marktinitiatieven worden ondersteund. Hergebruik van materialen draagt daarnaast bij aan een duurzaam spoorbeleid.

Daarnaast nodigt de Commissie de lidstaten uit om bij de uitrol van het hogesnelheidsnetwerk ook de mogelijkheden van het Europese Concurrentievermogenfonds te betrekken. Het kabinet neemt kennis van deze mogelijkheid maar wijst op de besluitvorming die nog niet is afgerond over dit nieuwe Europese fonds dat onderdeel uitmaakt van het Meerjarig Financieel Kader 2028-2034. Voor de kabinetsinzet op dit fonds verwijst het kabinet naar het relevante BNC-fiche¹⁴.

De voorstellen van de Commissie voor versterking van de (Europese) *governance* in de spoorwegsector zijn positief. Versterking van het Europese spoorwegagentschap bij het opstellen van veilige en stabiele standaarden voor rollend materieel en bijvoorbeeld ERTMS en de toelating van nieuw materieel kunnen een hefboomeffect hebben op de concurrentiekracht van de spoorwegsector. Daarnaast zal het monitoren van de ontwikkeling van hogesnelheidsvervoer bijdragen aan consistente uitrolstrategieën. Deze maatregelen zijn nodig omdat tot op heden de ontwikkeling van hogesnelheidsspoorvervoer binnen de lidstaten veel verder gevorderd is dan het realiseren van grensoverschrijdende verbindingen.

c) Eerste inschatting van krachtenveld

Naar verwachting zal de meerderheid van de EU-lidstaten het plan van de Commissie 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 hogesnelheidsvervoer per spoor nog beperkt is ontwikkeld. Een aantal lidstaten heeft reeds aangegeven aanzienlijke ambities te hebben ten aanzien van de aanleg van hogesnelheidsinfrastructuur.

Verwachting is dat het Europees Parlement het plan zal verwelkomen en vragen om concrete vervolgstappen van de Europese Commissie en de lidstaten.

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 is positief. De mededeling heeft betrekking op de interne markt, economische, sociale en territoriale samenhang, vervoer, trans-Europese netwerken en milieu.

¹⁴ Kamerstuk 22-112, nr. 4153

Op het terrein van interne markt, economische, sociale en territoriale samenhang, milieu, vervoer en trans-Europese netwerken is sprake van een gedeelde bevoegdheid tussen de EU en de lidstaten (artikel 4, lid 2, sub a, sub c, sub e, sub g en sub h, VWEU).

b) Subsidiariteit

De grondhouding van het kabinet is positief. De mededeling heeft tot doel om de verdere ontwikkeling van hogesnelheidsvervoer per spoor te ondersteunen en te versnellen middels een stappenplan en concrete maatregelen om het toekomstbeeld van een goed functionerend en sneller hogesnelheidsspoornetwerk in 2040 te realiseren.

Gezien het belang van internationale bereikbaarheid van Europese hoofdsteden en grootstedelijke gebieden een grensoverschrijdend probleem is en onvoldoende door de lidstaten op centraal, regionaal of lokaal niveau kan worden verwezenlijk is een Europese aanpak gewenst. Het bevorderen van een internationaal netwerk van hogesnelheidsvervoer per trein dient in samenwerking met de andere lidstaten in de EU te worden opgepakt. Om die reden is optreden op het niveau van de EU gerechtvaardigd.

c) Proportionaliteit

De grondhouding van het kabinet is positief met aandachtspunt. De mededeling heeft tot doel om de verdere ontwikkeling van hogesnelheidsvervoer per spoor te ondersteunen en te versnellen middels een stappenplan en concrete maatregelen om het toekomstbeeld van een goed functionerend en sneller hogesnelheidsspoornetwerk in 2040 te realiseren. Het voorgestelde optreden is geschikt om deze doelstelling te bereiken, omdat de Commissie met dit voorstel uiteenzet dat een Europese overkoepelende benadering van het netwerk de bereikbaarheid van Europese hoofdsteden en grootstedelijke gebieden dient. Bovendien gaat het voorstel van de Commissie niet verder dan noodzakelijk omdat besluitvorming over het hogesnelheidsnetwerk in de Europese context tracht te bevorderen zonder deze over te nemen van de lidstaten. Lidstaten blijven bevoegd bij besluitvorming over concrete infrastructuurprojecten en de financiering. Een aandachtspunt is de beperkte aandacht voor het bevorderen van verbeterde dienstverlening voor internationaal spoorvervoer op de bestaande infrastructuur. Zonder goed functionerende spoormarkt voor internationale treindiensten zal een hogesnelheidsnetwerk op Europese schaal economisch minder aantrekkelijk zijn en zich daarmee naar verwachting trager ontwikkelen. Het kabinet vindt dat het voorstel op dit punt niet ver genoeg gaat en had graag meer aandacht hiervoor gezien. Het kabinet ziet graag het bestaand samenwerkingsplatform internationaal personenvervoer verder versterkt op Europese samenwerking tezamen met de relevante EU instellingen, met name de Europese Commissie.¹⁵

¹⁵ 5e voortgangsrapportage International Railpassenger Platform IRP

d) Financiële gevolgen

Nederland is van mening dat de benodigde EU-middelen gevonden dienen te worden binnen de in de Raad afgesproken financiële kaders van de EU-begroting 2021-2027 en dat deze moeten passen bij een prudente ontwikkeling van de jaarbegroting. Daarnaast wil het kabinet niet vooruit lopen op de integrale afweging van middelen na 2027.

Lidstaten blijven bevoegd zelfstandig te besluiten over de aanleg en financiering van hogesnelheidsspoorvervoer en zullen daarbij een maatschappelijke kosten-batenanalyse maken voor hun investeringen.

Eventuele budgettaire gevolgen voor de Rijksbegroting worden ingepast op de begroting van het beleidsverantwoordelijke departement, conform de regels van de budgetdiscipline.

De Commissie schat de kosten van de uitrol van het Europese hogesnelheidsnetwerk op €345 miljard tot 2040 voor het reeds geplande TEN T hogesnelheidsnetwerk en €546 miljard tot 2050 voor de verdere gewenste uitrol tot 250kmph. De netto maatschappelijke kosten-batenanalyse bedraagt volgens de studie van de Commissie circa €750 miljard. Uit de mededeling blijkt niet duidelijk welke projecten in Nederland zijn inbegrepen in dit bedrag.

e) Gevolgen voor regeldruk, concurrentiekracht en geopolitieke aspecten

Voor het bedrijfsleven, maar ook voor landen, regio's en steden waar de ontwikkeling van een hogesnelheidsnetwerk concreet wordt, worden positieve effecten verwacht van de voorgestelde maatregelen in het regelgevend kader en de Europese *governance* in de spoorsector. Toegang voor internationale treindiensten tot de spoorweginfrastructuur en bijkomende diensten en de inzet van materieel kan worden bevorderd. Dit kan echter pas worden beoordeeld nadat de aangekondigde wetgevende voorstellen beschikbaar komen. Om dit goed te kunnen beoordelen en de mogelijke gevolgen voor de regeldruk in kaart te brengen, verzoekt het kabinet de Commissie daarom om een *impact assessment* uit te voeren voor de aangekondigde wetgevende voorstellen.

Het plan heeft de potentie de concurrentiekracht van Europa te bevorderen door toegenomen connectiviteit tussen grootstedelijke gebieden en lidstaten. Bovendien zullen de investeringen en de verdere maatregelen gericht op standaardisatie in hogesnelheidsvervoer een impuls zijn voor de spoorweg(maak)industrie.

Verhoogde investeringen in de EU op het gebied van hogesnelheidsvervoer kunnen de mondiale concurrentiekracht van de spoorweg(maak)industrie bevorderen. Dat kan bijdragen aan exportkansen voor het bedrijfsleven. Een beter verbonden Europa is ook een sterker en daarmee veiliger Europa.