Publicatieblad
van de Europese Unie

NL
C-serie

C/2025/2009

30.4.2025

Advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité

De fysieke voltooiing van de interne markt van de EU in de nieuwe geopolitieke situatie

(initiatiefadvies)

(C/2025/2009)

Rapporteur: **Päivi Elina WOOD**

Adviseur	Tellervo KYLÄ-HARAKKA-RUONALA (voor de rapporteur)
Besluit van de voltallige vergadering	24.10.2024
Rechtsgrond	Artikel 52, lid 2, van het reglement van orde
Bevoegde afdeling	Vervoer, Energie, Infrastructuur en Informatiemaatschappij
Goedkeuring door de afdeling	5.2.2025
Goedkeuring door de voltallige vergadering	26.2.2025
Zitting nr.	594
Stemuitslag (voor/tegen/onthoudingen)	208/0/2

1. Conclusies en aanbevelingen

1.1. Vervoersverbindingen zijn van cruciaal belang voor de voltooiing en goede werking van de eengemaakte markt, en het beleid inzake trans-Europese netwerken (TEN-T) moet worden beschouwd als een essentiële factor voor de verbetering van het mondiale concurrentievermogen, de veiligheid en de territoriale samenhang van de EU. De huidige geopolitieke situatie maakt des te meer duidelijk hoe belangrijk vervoer en logistiek zijn. Het doel van dit initiatiefadvies is na te gaan op welke manier de vervoersinfrastructuur en vervoersverbindingen moeten worden verbeterd in het licht van de nieuwe en steeds veranderende omstandigheden.

1.2. Vervoersnetwerken moeten altijd als een geheel van de verschillende vervoerswijzen worden bekeken, met speciale aandacht voor knooppunten zoals havens en luchthavens, die multimodaliteit mogelijk maken. Het is niet alleen zaak om het vervoer in de centrale en meest intensief gebruikte onderdelen van het vervoersnetwerk gemakkelijker te laten verlopen, maar ook om ervoor te zorgen dat perifere gebieden goed op het netwerk zijn aangesloten en een adequate toegang hebben tot de eengemaakte markt. De gevolgen van recente crises voor de connectiviteit binnen de EU moeten onder ogen worden gezien en op adequate wijze worden aangepakt.

1.3. De EU moet niet alleen snel de tekortkomingen in het vervoersnetwerk wegwerken, maar er ook voor zorgen dat dit netwerk berekend is op de nieuwe economische en geopolitieke veiligheidsbehoeften. Dat betekent onder meer dat sterker moet worden ingezet op productie binnen de EU en op de eengemaakte markt, teneinde de voorzieningszekerheid van grondstoffen, onderdelen en producten te verbeteren. Bovendien zou er sterker moeten worden ingezet op het tweeërlei gebruik van infrastructuur, waarbij ook met de NAVO moet worden samengewerkt.

1.4. Verder moet werk worden gemaakt van de samenwerking en connectiviteit met derde landen, zowel voor de export als om diversificatie van toeleveringsketens en invoer mogelijk te maken. Ook is bescherming tegen veiligheidsrisico's geboden en dienen sociale en milieunormen te worden geëerbiedigd. Vervoer is van groot belang om partnerschappen met gelijkgestemde landen mogelijk te maken en uit te bouwen, zowel op andere continenten als in de buurlanden van de EU, met speciale aandacht voor de uitbreiding van de EU.

1.5. Er dient meer te worden gedaan om vervoerssystemen veerkrachtiger en betrouwbaarder te maken. Om goed voorbereid te zijn op allerlei soorten hybride risico's, waaronder cyberdreigingen en fysieke aanvallen op vervoersinfrastructuur, is een betere noodplanning noodzakelijk. Aangezien vervoers-, energie- en digitale systemen steeds meer met elkaar vervlochten raken, moeten zij op een onderling compatibele manier worden ontwikkeld. Bovendien moet de veiligheid van kritieke infrastructuur worden gewaarborgd. Ook moet gezorgd worden voor een goed werkende brandstofinfrastructuur.

1.6. Het EESC wijst erop dat de geopolitieke situatie ook haar weerslag heeft op de groene transitie en dringt aan op passende investeringen in de zoektocht naar concurrerende oplossingen voor een zekere toegang tot de belangrijkste technologieën, energiebronnen en grondstoffen die nodig zijn voor de groene transitie van de vervoerssector. Ook zijn er dringend maatregelen nodig om voorbereid te zijn op de gevolgen van de klimaatcrisis voor vervoerssystemen en deze te kunnen aanpakken.

1.7. In het volgende MFK dient te worden voorzien in passende financiering voor gerichte investeringen in ontwikkeling en onderhoud van de vervoersinfrastructuur, waarbij de nagestreefde voltooiing van het TEN-T-kernnetwerk in 2030 als eerste ter hand moet worden genomen. De volgende Connecting Europe Facility moet gericht zijn op grensoverschrijdende projecten en op projecten voor het wegwerken van knelpunten en het aanleggen van de nog ontbrekende schakels in het kernnetwerk en het uitgebreide netwerk. Uit het oogpunt van veiligheid is het zaak om de grensregio's van de EU vitaler te maken en hun verbindingen met de eengemaakte markt te verbeteren. Bij de toewijzing van middelen moet rekening worden gehouden met zowel de korte- als de langetermijnvoordelen van vervoersinfrastructuur, waaronder het genereren van groei en werkgelegenheid.

1.8. Voor een toekomstbestendig Europees vervoerssysteem is intensieve samenwerking geboden tussen de verschillende actoren en moet er een uitgebreide strategische analyse worden gemaakt van de belemmeringen op de vervoersmarkt en van de langetermijngevolgen die eerdere crises voor de toeleveringsketens hebben gehad. Ook moet in dit verband gekeken worden welke nieuwe technologische oplossingen en administratieve verbeteringen er gezien de uitdagingen en de ontwikkelingsbehoeften nodig zijn.

1.9. Er moet ook voldoende aandacht worden besteed aan de personele middelen die nodig zijn in de vervoerssector. Dit vereist maatregelen om de arbeidsmobiliteit te vergemakkelijken, competenties en vaardigheden te verbeteren en de vervoerssector aantrekkelijker te maken.

2. **Achtergrond**

2.1. Van de voltooiing van de eengemaakte markt, die hoog op de agenda van de EU moet staan, dient snel werk te worden gemaakt om het concurrentievermogen en de welvaart van Europa te vergroten. Het beleid inzake het trans-Europees netwerk (TEN-T) is essentieel om de lidstaten, het bedrijfsleven en de burgers van de EU met elkaar te verbinden en zo een eengemaakte markt tot stand te brengen. Een goede vervoersinfrastructuur en de bijbehorende vervoersdiensten zijn een voorwaarde voor het vrije verkeer van personen en goederen en maken aanschouwelijk hoe belangrijk de EU-vrijheden voor de burgers zijn. Digitale infrastructuur is integraal verbonden met vervoersinfrastructuur en moet daarom dienovereenkomstig worden ontwikkeld. Een hechtere eengemaakte markt zou een verdere toename van de handel mogelijk maken en het mondiale concurrentievermogen van de EU helpen vergroten.

2.2. Ook voor de veiligheid in de brede zin van het woord, van de economische tot de militaire veiligheid, spelen vervoersnetwerken een cruciale rol. Logistiek is van doorslaggevend belang voor een betrouwbare levering van industriële producten en alledaagse grondstoffen binnen de eengemaakte markt. Vervoersverbindingen maken ook internationale handel mogelijk, die — samen met de eengemaakte markt — noodzakelijk is voor de economische veiligheid van de EU. Bovendien garandeert de vervoersinfrastructuur de mobiliteit van mensen en materiaal voor defensiedoeleinden. De vervoersinfrastructuur zelf is echter gevoelig voor veiligheidsrisico's, waaronder zowel fysieke gevaren als cyberdreigingen.

2.3. Een goed functionerende, coherente en zekere vervoersinfrastructuur is dus niet alleen noodzakelijk voor de eengemaakte markt als zodanig, maar voor de EU ook een cruciale voorwaarde om haar mondiale positie te versterken en beter in staat te zijn internationale uitdagingen het hoofd te bieden. Gezien de toekomstige behoeften van een grotere interne markt zijn vervoersverbindingen eveneens belangrijk voor de uitbreiding van de EU.

2.4. Om het onontgonnen potentieel van de eengemaakte markt volledig te kunnen benutten moeten echter nog tal van vervoersgerelateerde belemmeringen uit de weg worden geruimd. Bovendien zijn er door de grote veranderingen in de wereldwijde politieke en economische situatie nieuwe uitdagingen en behoeften. Hierbij gaat het onder meer om de Russische aanvalsoorlog tegen Oekraïne en de toename van verschillende soorten hybride operaties, de versnippering van de wereldeconomie en de wereldhandel, toenemend protectionisme en meer concurrentie om kritieke hulpbronnen, en de gevolgen van de pandemie voor toeleveringsketens en vervoersverbindingen.

2.5. Het is van het grootste belang dat maatregelen worden genomen om de bestaande leemten in het vervoersnetwerk van de EU te dichten en de nieuwe — en toenemende — uitdagingen als gevolg van de geopolitieke situatie het hoofd te bieden. Dit geldt ook voor internationale vervoersverbindingen, die vanuit zowel economisch als veiligheidsoogpunt moeten worden overwogen om de economische en geopolitieke veiligheidsrisico's te beheren en tegelijkertijd nieuwe economische partnerschappen te ondersteunen.

2.6. Wat de verschillende vervoerswijzen betreft hebben de lidstaten op diverse manieren te maken gekregen met de nieuwe geopolitieke situatie. Hierbij gaat het met name om de connectiviteit en de toegang tot de eengemaakte markt, maar ook om internationale verbindingen.

2.7. Doel van dit initiatiefadvies is na te gaan welke gevolgen de huidige geopolitieke situatie heeft voor de behoeften op het gebied van fysieke vervoersconnectiviteit op de eengemaakte markt en hoe de vervoersinfrastructuur van de EU moet worden ontwikkeld in reactie op de nieuwe en steeds veranderende situatie. Verder worden in het advies beleidsmaatregelen voorgesteld die in de praktijk tot verbeteringen kunnen leiden. Dat is nu, aan het begin van de nieuwe mandaatsperiode voor de EU-instellingen, bijzonder relevant en actueel.

3. **Ontwikkelingsbehoeften met betrekking tot de vervoersverbindingen en -infrastructuur van de EU**

3.1. ***Een op de behoeften toegesneden vervoersnetwerk***

3.1.1. Het is dringend noodzakelijk om, zoals overeengekomen door de medewetgevers, het TEN-T-netwerk te voltooien. Dat draagt bij tot de goede werking van de eengemaakte markt en de verwezenlijking van de EU-doelstellingen inzake duurzame mobiliteit, en versterkt de territoriale cohesie tussen de lidstaten.

3.1.2. Gezien de toegenomen mondiale risico's is het des te belangrijker dat de EU de voorzieningszekerheid van energie, grondstoffen, onderdelen en producten waarborgt, met speciale aandacht voor kritieke grondstoffen. Dit betekent dat een diversificatie van externe partnerschappen nodig is en dat de eigen productiecapaciteit van de EU moet worden vergroot. Daarnaast moet worden gezorgd voor een gemakkelijkere toegang tot binnenlandse energie en tot grondstoffen, ook in het noordpoolgebied en andere streken die rijk zijn aan natuurlijke hulpbronnen. Dit geldt voor een breed scala aan sectoren, van primaire productie tot verschillende industriesectoren. De vervoersnetwerken van de EU moeten tegen deze ontwikkelingen opgewassen zijn en betere voorwaarden scheppen voor comodaliteit en het gebruik van verschillende vervoerswijzen, waaronder goederenvervoer per spoor.

3.1.3. Hetzelfde geldt voor de distributie van producten. Als de EU meer aangewezen is op de interne markt, is het zaak dat zij de goederenlogistiek en de levering van consumentenproducten stroomlijnt en zich aanpast aan nieuwe ontwikkelingen in de productie- en toeleveringsketens. Het is niet alleen belangrijk om het vervoer in de centrale en meest gebruikte onderdelen van het vervoersnetwerk gemakkelijker te maken, maar ook om ervoor te zorgen dat perifere gebieden goed op het netwerk zijn aangesloten en een adequate toegang hebben tot de eengemaakte markt.

3.1.4. In het TEN-T-beleid en de Connecting Europe Facility moet ook veel meer nadruk worden gelegd op de veiligheidsaspecten, waaronder defensiebehoeften. Het actieplan voor militaire mobiliteit voor 2022-2026 ([1]) moet dus naar behoren worden uitgevoerd, met speciale aandacht voor de huidige ontwikkelingen op geopolitiek gebied en voor de voorbereiding op toekomstige behoeften.

3.1.5. Vervoersnetwerken moeten altijd als een samenstel van de verschillende vervoerswijzen worden bekeken, met speciale aandacht voor de knooppunten die multimodaliteit mogelijk maken. Van noord naar zuid en van oost naar west zijn Europese havens, en hun verbindingen met het achterland, essentieel voor veilige, beveiligde en functionerende samenlevingen. Daarom moet worden bekeken — ook wat het defensiebeleid betreft — welke havens van cruciaal belang zijn, ook al maken ze geen deel uit van het kernnetwerk of het uitgebreide netwerk van de TEN-T-verordening. Hetzelfde geldt voor de luchtvaart en luchthavens.

([1]) https://defence-industry-space.ec.europa.eu/document/download/c3d3067c-6d9a-4f95-9a69-4dd99c340188_en?filename=Action%20plan%20on%20military%20mobility%202.0.pdf.

3.2. ***Betere veerkracht van vervoerssystemen***

3.2.1. Uit de huidige geopolitieke situatie blijkt hoe belangrijk het is dat de EU over veerkrachtige en betrouwbare vervoerssystemen beschikt. Dat betekent ook dat een betere noodplanning nodig is om goed voorbereid te zijn op verschillende soorten risico's en het beheer daarvan.

3.2.2. Cyberdreigingen en fysieke aanvallen op het vervoerssysteem kunnen leiden tot de ontwrichting van alle vervoerswijzen, en dus ook van de samenleving als geheel. De toegenomen gps-interferentie, met name in het zeevervoer en de luchtvaart, moet worden aangepakt om te voorkomen dat er gebieden in de EU ontstaan waar niet aan de veiligheidseisen wordt voldaan of waar bedrijven niet langer actief kunnen of willen zijn. Mochten er in de EU de facto "no-go"-gebieden voor vervoersondernemingen ontstaan, dan zou dat ook enorme economische gevolgen hebben voor de lidstaten en de marktdeelnemers.

3.2.3. Aangezien vervoers-, energie- en digitale systemen steeds meer met elkaar vervlochten raken, moeten zij op een onderling compatibele manier worden ontwikkeld. De veiligheid van het vervoerssysteem moet in de algemene context van de kritieke infrastructuur onder de loep worden genomen. Zo wordt het met de elektrificatie en digitalisering van het vervoer steeds belangrijker om goed voorbereid te zijn wanneer de elektriciteitsvoorziening verstoord raakt of zich cyberaanvallen voordoen. Met name in crisissituaties is ook een goed functionerende brandstofinfrastructuur, met voldoende reserves, van groot belang.

3.2.4. Tijdens de COVID-19-pandemie kwamen toeleveringsketens onder druk te staan door verstoringen van het internationale vervoer, maar ook door de sluiting van de binnengrenzen in de EU. Zelfs na de pandemie hebben sommige lidstaten te kampen gehad met slechte verbindingen, zowel binnen de eengemaakte markt als internationaal. Een betere paraatheid voor allerlei verschillende crises is dus noodzakelijk, waarbij geput moet worden uit de ervaring die met eerdere crises is opgedaan, zoals het gebruik van de sociale dialoog voor het vinden van oplossingen.

3.2.5. Geopolitieke omstandigheden hebben ook gevolgen voor de groene transitie, onder meer in de vervoerssector. Om af te stappen van het gebruik van fossiele brandstoffen, alternatieve brandstoffen te ontwikkelen en de afhankelijkheid van overmatige en risicovolle invoer te verminderen, moet intensief worden gezocht naar nieuwe manieren om te zorgen voor een veilige aanvoer van en toegang tot de belangrijkste technologieën en grondstoffen die nodig zijn voor de groene transitie van de vervoerssector. Daarvoor moeten de binnenlandse productiecapaciteit en de bijbehorende vervoersinfrastructuur in sectoren zoals de winning en verwerking van kritieke mineralen, maar ook de productie van waterstof en biobrandstoffen, worden uitgebreid. Dat mag het concurrentievermogen van de vervoerssector niet aantasten en moet het juist versterken. Ook moet ervoor gezorgd worden dat er voor defensiedoeleinden brandstoffen voorhanden zijn.

3.2.6. De klimaatcrisis brengt ook risico's met zich mee voor vervoerssystemen, met steeds meer overstromingen, zware stormen en andere extreme weersomstandigheden die hun weerslag hebben op de infrastructuur. Daarom moeten in reactie op de gevolgen van de klimaatcrisis adequate paraatheids- en aanpassingsmaatregelen worden genomen, zoals ook wordt gesteld in het rapport-Niinistö over civiele en militaire paraatheid en gereedheid ([2]).

3.3. ***Buiten de eengemaakte markt***

3.3.1. Naast goed functionerende verbindingen binnen de EU moeten ook de verbindingen met derde landen worden versterkt, en wel zo dat de EU tegen veiligheidsrisico's beschermd is en sociale en milieunormen worden geëerbiedigd. In reactie op de gevolgen van de Russische aanvalsoorlog tegen Oekraïne zijn maatregelen opgevoerd om de verbindingen met de buurlanden Oekraïne en Moldavië te verbeteren. In de nieuwe geopolitieke situatie moet ook worden gezorgd voor degelijke verbindingen tussen de EU-lidstaten en de andere kandidaat-lidstaten, alsook tussen de EER-landen en het VK.

3.3.2. De geopolitieke ontwikkelingen hebben ook veranderingen teweeggebracht in economische partnerschappen met landen op andere continenten, waarbij nu vooral wordt ingezet op samenwerking met gelijkgestemde landen. Hiervoor moeten goede internationale vervoersverbindingen worden ontwikkeld. Terwijl de voorzieningszekerheid wordt versterkt door diversificatie van de toeleveringsketens, is het ook belangrijk om goede verbindingen voor exportdoeleinden te waarborgen. Er moeten ook nieuwe oplossingen worden gevonden voor de verminderde connectiviteit als gevolg van de sancties tegen Rusland, zoals het verbod op het gebruik van het luchtruim voor overvluchten.

([2]) https://commission.europa.eu/document/5bb2881f-9e29-42f2-8b77-8739b19d047c_en.

3.3.3. Zich beijveren voor een sterkere positie van Europese spelers in het wereldwijde vervoer is één manier om de algehele economische veiligheid van de EU te verbeteren. Daartoe moet een gelijk speelveld tot stand worden gebracht voor ondernemingen die vervoer over lange afstanden verzorgen en daardoor met meer risico's en hogere kosten te maken hebben, met name in het lucht- en zeevervoer. Als er gunstiger voorwaarden komen voor de Europese maakindustrie, waaronder de scheepsbouw en de vliegtuigindustrie, zou de EU internationaal sterker komen te staan in de vervoerssector.

3.3.4. Ook door in het kader van de Global Gateway partnerschappen voor vervoersinfrastructuur aan te gaan kan de EU haar internationale rol versterken en met het TEN-T-netwerk de connectiviteit vergroten.

4. **Beleidsmaatregelen mogelijk maken**

4.1. ***Doelgerichte toewijzing van financiering***

4.1.1. De financiële middelen die in het volgende meerjarig financieel kader voor de ontwikkeling van vervoersinfrastructuur worden uitgetrokken zijn van groot belang om ervoor te zorgen dat het vervoerssysteem als geheel de connectiviteit op de eengemaakte markt verbetert en het concurrentievermogen, de veiligheid en de duurzaamheid ondersteunt. Bij investeringen in infrastructuur moet niet alleen naar de korte termijn worden gekeken. Ook de multiplicatoreffecten op de langere termijn dienen in aanmerking te worden genomen.

4.1.2. Beter moet worden onderkend dat vervoer van cruciaal belang is voor de verwezenlijking van de strategische doelstellingen van de EU. In het volgende MFK dient daarom te worden voorzien in passende financiering voor de noodzakelijke investeringen in ontwikkeling en onderhoud van de vervoersinfrastructuur, waarbij de nagestreefde voltooiing van het TEN-T-kernnetwerk in 2030 als eerste ter hand moet worden genomen.

4.1.3. Ter ondersteuning van programma's ter uitvoering van de strategische prioriteiten van de EU moet de volgende Connecting Europe Facility gericht zijn op grensoverschrijdende projecten en op projecten voor het wegwerken van knelpunten en het aanleggen van de nog ontbrekende schakels in het kernnetwerk en het uitgebreide netwerk.

4.1.4. Gezien de wereldwijde politieke situatie moet meer aandacht worden besteed aan veiligheidsaspecten, zoals de vereisten met betrekking tot militaire mobiliteit en het tweeërlei gebruik van infrastructuur. Om veiligheidsredenen moet de situatie in regio's aan de oostgrens van de EU in het volgende MFK worden onderkend, ook wat de vervoersinfrastructuur betreft, zodat deze regio's veerkrachtiger en vitaler worden en betere verbindingen krijgen met de eengemaakte markt.

4.1.5. Er is veel financiering nodig om het TEN-T-netwerk te voltooien en de vervoersinfrastructuur van de EU te ontwikkelen. Investeringen in infrastructuur zullen op de korte en lange termijn echter groei en banen opleveren. Naast overheidsfinanciering moet meer aandacht worden besteed aan het dichten van de financiële lacunes. Daartoe moet worden ingezet op publiek-private partnerschappen om in het belang van iedereen nieuwe infrastructuur op te bouwen en bestaande infrastructuur te onderhouden en te beheren. In dat verband kunnen nieuwe instrumenten zoals projectobligaties worden overwogen.

4.2. ***Samenwerking en strategische analyse***

4.2.1. Om een lappendeken van verschillende systemen te voorkomen moet bij de ontwikkeling van vervoerssystemen op een aantal niveaus worden samengewerkt: tussen de Europese Commissie en de lidstaten, tussen de lidstaten onderling en tussen nationale, regionale en lokale besluitvormers. Ook internationale samenwerking voor buitenlandse vervoersverbindingen is geboden. Wat de veiligheid betreft, waaronder de bescherming van kritieke infrastructuur, moet intensief gebruik worden gemaakt van het strategisch partnerschap en de gestructureerde samenwerking met de NAVO.

4.2.2. Nauwe samenwerking is eveneens nodig tussen de publieke sector en de relevante belanghebbenden, waaronder bedrijven, vakbonden en andere maatschappelijke organisaties. Er moet voldoende aandacht worden besteed aan de personele middelen die nodig zijn in de vervoerssector. Dit vereist maatregelen om de arbeidsmobiliteit te vergemakkelijken, competenties en vaardigheden te verbeteren en de vervoerssector aantrekkelijker te maken.

4.2.3. Om de vervoerssector toekomstbestendig te maken moet grootscheeps geïnvesteerd worden in innovatie en nieuwe technologieën. De belangrijke rol van vervoerscorridors als proeftuinen voor toekomstige oplossingen moet worden gehandhaafd.

4.2.4. Ook in de vervoerssector moet de administratieve rompslomp worden aangepakt, conform de prioriteiten van de Commissie. De administratieve processen voor de ontwikkeling van vervoersinfrastructuur, waaronder procedures voor ruimtelijke ordening en vergunningen, moeten worden gestroomlijnd, waarbij de duurzaamheid van de projecten wel moet worden gewaarborgd. Er moet meer onderzoek worden gedaan naar een beter gecoördineerde vervoersplanning, gemeenschappelijke beginselen, het aanpakken van versnippering en een planningskader voor elke periode van zes jaar.

4.2.5. Bij het opstellen van een nieuwe strategie voor de eengemaakte markt moet de Commissie nagaan hoe de vervoerssystemen in de hele EU zo kunnen worden verbeterd dat toeleveringsketens in kritieke en kwetsbare sectoren gegarandeerd blijven functioneren, zowel in normale als in uitzonderlijke omstandigheden. Daarbij moet gekeken worden naar alle geografische gebieden van de EU, inclusief eilanden en afgelegen gebieden.

4.2.6. Een brede analyse van de grootste belemmeringen op de vervoersmarkt in elke lidstaat is nodig om de huidige versnippering de baas te worden. De langetermijngevolgen van COVID-19 voor het vervoer en toeleveringsketens moeten terdege worden geanalyseerd. Om mogelijke nieuwe obstakels in de connectiviteit van verschillende EU-gebieden in beeld te krijgen en op adequate wijze aan te pakken moet eveneens worden gekeken naar de impact van de Russische aanvalsoorlog op alle verschillende vervoerswijzen. Deze analyse moet betrekking hebben op lucht-, spoorweg-, binnenvaart- en kortevaartroutes, alsook op wegen die stedelijke knooppunten, zee- en binnenhavens, luchthavens en terminals en verschillende EU-regio's met elkaar verbinden. Daarbij moet ook worden gekeken naar de gevolgen voor de interne cohesie en de connectiviteit tussen de lidstaten.

Brussel, 26 februari 2025.

De voorzitter
van het Europees Economisch en Sociaal Comité
Oliver RÖPKE