

Vervoer 2050: een ambitieus plan van de Commissie om de mobiliteit te vergroten en de emissies terug te dringen

De Europese Commissie heeft vandaag een brede strategie vastgesteld (Vervoer 2050) voor een concurrerend vervoerssysteem dat de mobiliteit zal vergroten, hinderpalen op belangrijke domeinen uit de weg zal ruimen en een stimulans zal vormen voor groei en werkgelegenheid. Tegelijk zullen de voorstellen leiden tot een spectaculaire afname van Europa's afhankelijkheid van ingevoerde olie en zullen ze de koolstofemissies van het vervoer tegen 2050 met 60% terugdringen.

Dit alles vergt een grondige hervorming van het huidige vervoerssysteem in Europa. Tegen 2050 worden de volgende belangrijke doelstellingen nagestreefd:

- Geen auto's op conventionele brandstoffen meer in steden.
- **40%** duurzame koolstofarme brandstoffen in de luchtvaart; een vermindering van de emissies van de scheepvaart met minstens 40%.
- Een verschuiving van **50%** van het middellange passagiers- en goederenvervoer van de weg naar het spoor en het water.
- Dit alles moet leiden tot een vermindering van de vervoersemissies met **60%** tegen het midden van de eeuw.

In verband hiermee verklaarde vicevoorzitter en commissaris voor vervoer Siim Kallas: "Vervoer 2050 is een stappenplan voor een concurrerende vervoerssector dat de mobiliteit doet toenemen en de emissies doet afnemen. We kunnen en moeten beide doen. De wijdverspreide overtuiging dat klimaatverandering alleen kan worden bestreden door de mobiliteit te beperken, klopt niet. Concurrerende vervoerssystemen zijn van vitaal belang voor de concurrentiepositie van Europa in de wereld, voor economische groei, voor werkgelegenheid en voor de dagelijkse levenskwaliteit van de burgers. De mobiliteit beperken is geen optie, evenmin als alles gewoon bij het oude laten. We kunnen de olieafhankelijkheid van het vervoerssysteem doorbreken zonder de efficiëntie ervan op te offeren of de mobiliteit in het gedrang te brengen. Dit kan een win-win-situatie worden."

[Het 'Vervoer 2050'-stappenplan naar een eengemaakte Europese vervoersruimte](#) heeft als doel belangrijke hinderpalen en knelpunten uit de weg te ruimen op tal van cruciale domeinen, zoals vervoersinfrastructuur en -investeringen, innovatie en de interne markt. Het doel is de totstandbrenging van een eengemaakte Europese vervoersruimte, waarin de concurrentie vrij kan spelen, en van een volledig geïntegreerd vervoersnetwerk dat de verschillende vervoerswijzen met elkaar verbindt en een verregaande verschuiving in de vervoerspatronen voor passagiers en goederen mogelijk maakt. Om dit doel te verwezenlijken, zijn in het stappenplan 40 concrete initiatieven voor het volgende decennium opgenomen.

In het 'Vervoer 2050'-stappenplan zijn verschillende doelstellingen vastgesteld voor verschillende types verplaatsingen: in steden, tussen steden en over lange afstanden.

1. Vervoer tussen steden: 50% van alle passagiers- en goederenvervoer over middellange afstanden moet verschuiven van de weg naar het spoor en het water.

- Tegen 2050 moet het grootste gedeelte van het passagiersvervoer over middellange afstanden, d.w.z. vanaf ongeveer 300 km, via het spoor gebeuren.
- Tegen 2030 moet 30% van het goederenvervoer over de weg over afstanden van meer dan 300 km verschuiven naar andere vervoerswijzen, zoals het spoor of het water; tegen 2050 moet dit meer dan 50% zijn.
- Tegen 2030 moet een volledig functioneel kernnetwerk van vervoerscorridors in de hele EU tot stand worden gebracht, met voorzieningen voor een efficiënte overstap tussen vervoerswijzen (TEN-V-kernnetwerk); tegen 2050 moet dit worden uitgebreid tot een hogecapaciteitsnetwerk, met de bijbehorende informatiediensten.
- Tegen 2050 moeten alle luchthavens in het kernnetwerk worden verbonden met het spoornet, bij voorkeur het hogesnelheidsspoornet; alle zeehavens moeten worden aangesloten op het spoornet en, waar mogelijk, op de binnenwateren.
- Tegen 2020 moet het kader voor een Europees informatie-, beheers- en betalingssysteem voor multimodaal vervoer worden vastgesteld, zowel voor passagiers als voor goederen.
- Een verschuiving naar de volledige toepassing van de beginselen "de gebruiker betaalt" en "de vervuiler betaalt", en naar de betrokkenheid van de privésector om verstoringen te verhelpen, inkomsten te genereren en te zorgen voor financiering voor de toekomstige vervoersinvesteringen.

2. Vliegtuigen en schepen zullen de verplaatsingen over lange afstanden en het intercontinentaal goederenvervoer blijven domineren. Nieuwe motoren, brandstoffen en systemen voor verkeersbeheer zullen de efficiëntie vergroten en de emissies doen afnemen.

- Tegen 2050 moet 40% van de brandstoffen in de luchtvaart koolstofarm zijn en moeten de CO₂-emissies van maritieme bunkerbrandstoffen met 40% worden teruggedrongen.
- Tegen 2020 moet het luchtverkeersleidingssysteem in Europa volledig worden gemoderniseerd, hetgeen zal uitmonden in het gemeenschappelijk Europees luchtruim: kortere en veiligere reizen en een toename van de capaciteit. De Europese gemeenschappelijke luchtvaartruimte, die 58 landen en 1 miljard inwoners omvat, moet eveneens tegen 2020 worden voltooid.
- Intelligente systemen voor het beheer van het vervoer over land en op het water (bijv. ERTMS, ITS, RIS, SafeSeaNet en LRIT¹) moeten worden uitgerold.
- De EU moet samenwerken met internationale partners en in internationale organisaties (zoals de ICAO en het IMO) om de Europese concurrentiekracht en klimaatdoelstellingen op mondiaal niveau te bevorderen.

¹ 'European Rail Traffic Management System' (Europees beheersysteem voor het spoorverkeer), 'Intelligent Transport Systems' (intelligente vervoerssystemen voor het wegvervoer), 'River Information Services' (rivierinformatiediensten), de maritieme informatiesystemen van de EU 'SafeSeaNet' en 'Long Range Identification and Tracking of vessels' (identificeren en volgen van schepen over lange afstanden).

3. Stadsvervoer: een grote verschuiving naar schonere auto's en brandstoffen. 50% minder auto's op conventionele brandstoffen tegen 2030 en de geleidelijke invoering van een totaalverbod tegen 2050.

- Tegen 2030 moet het gebruik van auto's op conventionele brandstoffen in het stadsvervoer met de helft worden teruggedrongen en tegen 2050 zelfs volledig worden verboden; tegen 2030 moet het goederenvervoer in belangrijke stadscentra voor het grootste gedeelte CO₂-vrij zijn.
- Tegen 2050 moet het aantal verkeersslachtoffers bijna tot nul worden teruggebracht. De EU mikt reeds op een halvering tegen 2020. Bovendien moet ervoor worden gezorgd dat de EU wereldwijd een voortrekkersrol speelt op het gebied van veiligheid en beveiliging van de luchtvaart, het spoorvervoer en het maritiem vervoer.