

Vervoer is essentieel voor onze economie en maatschappij. Mobiliteit is vitaal voor de interne markt en voor de levenskwaliteit van de burger, die de vrijheid geniet om te reizen. Vervoer is een randvoorwaarde voor groei en het scheppen van jobs: het moet duurzaam zijn in het licht van de

uitdagingen waar we voor staan. Vervoer heeft een mondiale dimensie en vergt derhalve een sterke internationale samenwerking. De toekomstige welvaart van ons continent hangt af van de mate waarin alle Europese regio's hun concurrentiepositie binnen de wereldeconomie in stand kunnen

houden. Dat vergt een efficiënt vervoerssysteem. Het Europees vervoer bevindt zich op een kruispunt. Naast de traditionele knelpunten kampt de Europese Unie met een aantal nieuwe uitdagingen. Er moet nog een lange weg worden afgelegd voor de voltooiing van de interne vervoersmarkt, die nog steeds

met een aantal belangrijke knelpunten en belemmeringen kampt. Een aantal problemen moeten worden herbekeken: hoe kan in het licht van de te verwachten schaarste aan hulpbronnen worden ingespeeld op het verlangen van de burger om te reizen en op de economische behoefte aan goederenvervoer? De

vervoerssystemen van Oost- en West-Europa moeten worden verenigd om tegemoet te komen aan de vervoersbehoeften van nagenoeg het hele continent. Olie zal de volgende decennia schaarser worden en de onzekerheid over de bevoorrading zal toenemen. Zoals het internationaal energieagentschap onlangs

heeft gesteld, zullen de olieprijsen sterker stijgen indien we er niet in slagen de koolstofuitstoot te beperken. Onze sterke olieafhankelijkheid kan onze mogelijkheden om te reizen en de veiligheid van onze economie ernstig in het gedrang brengen en zware gevolgen hebben voor de inflatie, de

handelsbalans en het algemene concurrentievermogen van de economie in de Europese Unie. Sinds de eerste grote oliecrisis veertig jaar geleden is het vervoerssysteem ondanks de technische vooruitgang, het potentieel voor kosteneffectieve verbetering van de efficiëntie van de

energie en de geleverde beleidsinspanningen, fundamenteel niet veranderd. Het vervoer is schoner, maar door zijn groei blijft het nog steeds een grote bron van geluidshinder en luchtverontreiniging. Nieuwe voertuigtechnologieën en verkeersbeheer zijn essentieel om de uitstoot in de Europese

Unie en de rest van de wereld terug te dringen. De race naar duurzame mobiliteit wordt op wereldschaal gelopen. Uitstel en een te voorzichtige invoering van nieuwe technologieën kan een onomkeerbare terugval van de Europese vervoersindustrie teweegbrengen. De vervoerssector van de Unie wordt

geconfronteerd met toenemende concurrentie op de snel ontwikkelende mondiale vervoersmarkten. Talrijke Europese bedrijven zijn wereldleider op het gebied van infrastructuur, logistiek, verkeersbeheersystemen en de bouw van vervoersuitrusting, maar nu andere regio's in de wereld

enorme programma's opzetten om hun vervoer te moderniseren en te investeren in infrastructuur, is het essentieel dat het Europees vervoer zich blijft ontwikkelen en investeert om zijn concurrentiepositie te handhaven. Infrastructuur creëert mobiliteit. Een grondige bijsturing van het vervoerssysteem

is niet haalbaar zonder een aangepast netwerk en een intelligenter gebruik daarvan. Investerings in vervoersinfrastructuur hebben in het algemeen een positief effect op de economische groei, zorgen voor welvaart en banen en bevorderen de handel, de geografische bereikbaarheid en de

mobiliteit van mensen. Bij de planning moet getracht worden de economische groei maximaal te stimuleren en de negatieve effecten op het milieu zoveel mogelijk te beperken. Congestie vormt een groot probleem, met name op de wegen en in de lucht, en brengt de bereikbaarheid in het gedrang. Bovendien

is de vervoersinfrastructuur in het oosten van de Unie minder sterk ontwikkeld dan in het westen, terwijl beide dichterbij elkaar moeten worden gebracht. De overheidsmiddelen voor de financiering van infrastructuur staan onder toenemende druk en er is behoefte aan een nieuw financierings- en

tarifieringsbeleid. Sinds de publicatie van het witboek over vervoer is heel wat bereikt. De luchtvaart- en wegvervoermarkten zijn verder vrijgemaakt, die voor het spoorvervoer gedeeltelijk. Het gemeenschappelijk Europees luchtruim werd met succes ingevoerd. Alle vervoerswijzen zijn

veiliger geworden. Er werden nieuwe regels vastgesteld op het gebied van arbeidsvoorwaarden en passagiersrechten. De trans-Europese netwerken gefinancierd via de Structuurfondsen en het Cohesiefonds hebben bijgedragen tot de geografische cohesie en de aanleg van hogesnelheidslijnen. De

internationale banden en samenwerking werden versterkt. Er werden grote inspanningen geleverd om de milieuprestaties van het vervoer te verbeteren. Ons vervoerssysteem is echter nog steeds niet duurzaam. Wanneer we veertig jaar vooruit kijken, is het duidelijk dat we van koers moeten veranderen.

Voortbouwend op de lessen uit het verleden, biedt dit stappenplan een algemene kijk op de ontwikkelingen op het gebied van vervoer, op de toekomstige uitdagingen en op de beleidsinitiatieven die moeten worden onderzocht. Ingrijpende maatregelen leveren talrijke voordelen op. De

vervoersindustrie is een belangrijke economische sector: de sector zelf telt in de Europese Unie 10 miljoen werknemers en vertegenwoordigt ongeveer vijf procent van het bruto binnenlands product. De Europese Unie en de regeringen moeten producenten en bedrijven in de mate van het mogelijke

duidelijkheid verschaffen over de toekomstige beleidskaders zodat zij een investeringsbeleid kunnen uitstippelen. Een samenhangend beleid in de hele Unie is essentieel. Een situatie waarin bijvoorbeeld één lidstaat uitsluitend voor elektrische auto's zou opteren en een andere zich volledig op

biobrandstoffen richt, zou het vrij verkeer in Europa tenietdoen. De uitdaging bestaat erin de olieafhankelijkheid van het vervoerssysteem te doorbreken zonder in te boeten aan efficiëntie en mobiliteit. Overeenkomstig het vlaggenschipinitiatief voor een efficiënt gebruik van

hulpbronnen en het nieuwe energie-efficiëntieplan bestaat de belangrijkste doelstelling van het Europees vervoersbeleid erin bij te dragen tot de ontwikkeling van een systeem dat de Europese groei ondersteunt, het concurrentievermogen versterkt en hoogwaardige mobiliteitsdiensten biedt met een

efficiënter gebruik van hulpbronnen. In de praktijk moeten we werk maken van vervoer dat minder en schonere energie gebruikt, optimaler gebruik maakt van een moderne infrastructuur en minder schade toebrengt aan het milieu en belangrijke natuurlijke hulpbronnen, zoals water, land en

ecosystemen. De mobiliteit beperken is geen optie. Er moeten nieuwe vervoerspatronen worden ontwikkeld waarbij grotere hoeveelheden goederen en grotere aantallen passagiers samen naar hun bestemming worden gebracht via de efficiëntste (combinatie van) vervoerswijzen. Individueel vervoer wordt

bij voorkeur gebruikt voor de laatste kilometers van een traject en wordt met schone voertuigen verricht.

Informatietechnologie zorgt voor eenvoudigere en betrouwbaardere overstappen. Gebruikers betalen de volledige kosten van het vervoer in ruil voor minder congestie, meer

informatie, een betere dienstverlening en meer veiligheid. Toekomstige ontwikkelingen moeten aan een aantal principes beantwoorden. Bij alle vervoerswijzen moet de energie-efficiëntie van voertuigen worden verbeterd. Er is geen tijd voor uitstel. Het duurt vele jaren om infrastructuur te

plannen, te bouwen en uit te rusten. Treinen, vliegtuigen en schepen gaan bovendien decennia mee. De keuzes die we nu maken, zijn bepalend voor het vervoer in 2050. We moeten op Europees niveau actie ondernemen om ervoor te zorgen dat we samen met onze partners het vervoer van de toekomst

ontwikkelen in plaats van dat elders in de wereld te laten gebeuren. De mate waarin het vervoerssysteem kan worden bijgestuurd, is voor elk vervoerssegment verschillend omdat voor elk segment andere technologische opties in aanmerking komen. Hierna gaat de Commissie dan ook uit van drie

belangrijke vervoerssegmenten: middellange afstand, lange afstand en stedelijk vervoer. De uitkomst wordt bepaald door talrijke actoren: de Europese Unie, de lidstaten, regio's, steden, maar ook de bedrijven, de sociale partners en burgers zullen hun steentje moeten bijdragen. Voor middellange

afstanden zijn de nieuwe technologieën minder ver gevorderd en zijn er minder modale keuzes voorhanden dan in de stad. Dit is echter het segment waarop het beleid in de Europese Unie het grootste effect kan hebben. Voertuigen die zuiniger omspringen met hulpbronnen en schonere brandstoffen zullen

wellicht niet volstaan om de vereiste daling van de uitstoot te bereiken. Ze bieden geen antwoord op het congestieprobleem. Ze moeten gepaard gaan met een overschakeling naar grote volumes voor vervoer over lange afstanden. Dit betekent voor passagiers meer gebruik maken

van autobus en touringcar, de trein en het vliegtuig en, voor goederen, multimodale oplossingen waarbij vervoer over lange afstand via het spoor en over het water verloopt. Een betere keuze van de vervoerswijze vergt een sterkere integratie van de modale netwerken: luchthavens, havens, trein-, metro- en

busstations, moeten beter met elkaar worden verbonden en worden omgevormd tot multimodale passagiersknooppunten. Online informatie-, boekings- en betalingssystemen waarin alle vervoerswijzen zijn geïntegreerd, moeten multimodale verplaatsingen vergemakkelijken. Een groter gebruik van

collectieve vervoerswijzen moet gepaard gaan met een aangepast passagiersrechtenkader. Goederenvervoer over korte en middellange afstand zal in grote mate met vrachtwagens blijven gebeuren. Het is derhalve belangrijk, naast het aanmoedigen van alternatieve vervoersoplossingen, om

vrachtwagens efficiënter te maken door de ontwikkeling en invoering van nieuwe motoren en schonere brandstoffen, het gebruik van intelligente vervoerssystemen en andere maatregelen om de marktmechanismen te versterken. Op langere afstand zijn de mogelijkheden om het wegvervoer koolstofvrij

te maken beperkter en moet multimodaal goederenvervoer voor verladers economisch aantrekkelijk worden gemaakt. De Europese Unie dient werk te maken van specifieke goederentrajecten met een optimaal energieverbruik, een sterk gereduceerde uitstoot en een minimale impact op het milieu en

die aantrekkelijk zijn door hun betrouwbaarheid, beperkte congestie en lage exploitatie- en administratiekosten. Het spoor heeft, in het bijzonder voor het vervoer van goederen, soms een onaantrekkelijk imago. Voorbeelden in een aantal lidstaten bewijzen nochtans dat het een aantrekkelijk

alternatief kan zijn. Er moet een structurele omwenteling op gang worden gebracht waardoor het spoor effectief kan concurreren en op middellange en lange afstand een groter aandeel van het goederenvervoer voor zijn rekening kan nemen. Er zijn aanzienlijke investeringen nodig om de capaciteit van

het spoornet uit te breiden en te moderniseren. Geleidelijk moet nieuw rollend materieel worden ingevoerd met stille remmen en automatische koppelingen. Aan de kusten moeten meer en efficiëntere toegangspunten tot de Europese markten worden voorzien zodat overbodig verkeer dwars door Europa wordt

vermeden. Zeehavens vervullen een cruciale rol als logistieke centra en hebben behoefte aan efficiënte hinterlandverbindingen. Hun ontwikkeling is essentieel om de grotere goederenvolumes te verwerken, zowel via kustvaart binnen de Europese Unie als via scheepvaart naar de rest van

de wereld. De binnenvaart, met name waar nog onaangeroerd potentieel bestaat, moet een grotere rol spelen voor het vervoer van goederen naar het hinterland en als verbinding tussen de Europese zeeën. De sloop- en luchtvaart bezitten een inherente globale dimensie. In de luchtvaart moet werk

worden gemaakt van efficiëntere toestellen en een beter luchtverkeersbeheer. Dit zorgt niet alleen voor een daling van de uitstoot, maar garandeert ook een concurrentievoordeel. Er moet evenwel op gelet worden in de Europese Unie geen buitensporige exploitatiebelemmeringen op

te leggen die de rol van de Europese Unie als wereldwijd luchtvaartknooppunt in het gedrang kunnen brengen. De vervoerscapaciteit moet worden geoptimaliseerd en, waar nodig, uitgebreid om tegemoet te komen aan de toenemende vraag naar reizen van en naar derde landen en gebieden in

Europa die anders moeilijk bereikbaar zijn, waardoor de Europese luchtvaart tegen 2050 zou kunnen verdubbelen. In andere gevallen moet het spoor een groot deel van het verkeer over middellange afstand voor zijn rekening nemen. Om de 2050-doelstelling te halen moet de Europese luchtvaartsector

een pioniersrol vervullen in het gebruik van koolstofarme brandstoffen. Ook in de scheepvaart moeten de concurrentievoorwaarden op wereldschaal gelijk worden geschakeld. De Europese Unie moet, in samenwerking met de internationale maritieme organisatie en andere internationale

organisaties, streven naar de universele toepassing en handhaving van strenge normen inzake veiligheid, beveiliging, milieubescherming, arbeidsvoorwaarden en de bestrijding van piraterij. De milieuprestaties van de scheepvaart kunnen en moeten worden verbeterd door zowel betere technologie en

brandstoffen als een bijsturing van de exploitatie. Door de hogere bevolkingsdichtheid en omdat de autonomie van een voertuig in de stad minder belangrijk is, is het in steden gemakkelijk om over te schakelen op schonere voertuigen. Er is meer openbaar vervoer beschikbaar en men kan zich ook te

voet en met de fiets verplaatsen. Steden leiden het meest onder congestie, slechte luchtkwaliteit en lawaaihinder. De geleidelijke verdwijning van voertuigen op klassieke brandstoffen uit onze steden zal sterk bijdragen tot de vermindering van onze olieafhankelijkheid, van de uitstoot

van broeikasgassen en van de plaatselijke luchtverontreiniging en lawaaihinder. Om hierop in te spelen moet voor deze nieuwe voertuigen een aangepaste oplaad- en tankinfrastructuur worden ontwikkeld. Een toename van het gebruik van het openbaar vervoer in combinatie met minimum

dienstverplichtingen zal het mogelijk maken de densiteit en frequentie te verhogen en een nieuwe dynamiek op gang brengen in het openbaar vervoer. Dankzij het beheer van de vervoersvraag en ruimtelijke ordening kunnen de verkeersvolumes worden gereduceerd. Verplaatsingen te voet en

met de fiets faciliteren, moet een integrerend onderdeel worden van stedelijke mobiliteit en infrastructuurontwerp. Het gebruik van compactere, lichtere en gespecialiseerde wegvoertuigen voor passagiers moet worden aangemoedigd. Grote wagenparken van stadsbussen, taxi's en bestelwagens zijn

bijzonder geschikt voor de invoering van alternatieve aandrijfsystemen en brandstoffen. Zij kunnen een aanzienlijke bijdrage leveren tot de vermindering van de koolstofuitstoot door het stedelijk vervoer en vormen tegelijk een testomgeving voor nieuwe technologieën en een gelegenheid

voor de eerste introductie daarvan op de markt. Ook rekeningrijden en het wegwerken van fiscale anomalieën kunnen het gebruik van het openbaar vervoer en de geleidelijke invoering van alternatieve aandrijfsystemen stimuleren. De interface tussen goederenvervoer over lange afstand en de

laatste kilometers tot de eindbestemming moet efficiënter worden georganiseerd. Doel is individuele leveringen, het minst efficiënte deel van het traject, te beperken tot een zo kort mogelijk traject. Het gebruik van intelligente vervoerssystemen draagt bij tot verkeersbeheer in realtime en

vermindert de levertijd en congestie tijdens de laatste kilometers. Dit vervoer kan worden uitgevoerd door stedelijke vrachtwagens met een lage uitstoot. Het gebruik van elektrische, hybride en waterstofvoertuigen zal niet alleen de uitstoot, maar ook het geluid verminderen, waardoor een

groter deel van het goederenvervoer in de stad tijdens de nacht kan gebeuren. Dit zou de congestie tijdens de ochtend- en avondspits verlichten. De realisatie van de hierboven geschetste visie vergt een efficiënt kader voor de gebruikers en exploitanten, een snelle invoering van nieuwe





technologieën en een aangepaste infrastructuur. De goede werking en een reële concurrentie op de interne markt wordt nog steeds gehinderd door een aantal belemmeringen. De doelstelling voor het volgende decennium is een echte interne Europese vervoersruimte te creëren door alle resterende

drempels tussen vervoerswijzen en nationale systemen op te heffen, het integratieproces te stimuleren en het ontstaan van multinationale en multimodale vervoerders te faciliteren. Het beleid van de Commissie zal gepaard gaan met een waakzame handhaving van de concurrentieregels voor alle

vervoerswijzen. Om spanningen en nadelige effecten te vermijden, moet een sterkere convergentie en handhaving van sociale regels, veiligheids- en milieuvoorschriften, normen inzake minimumdienstverlening en passagiersrechten een integrerend onderdeel vormen van die strategie. Innovatie is

essentieel voor deze strategie. Onderzoek binnen de Europese Unie moet de volledige cyclus bestrijken van onderzoek en innovatie tot de geïntegreerde invoering door zich toe te spitsen op de meest kansrijke technologieën en alle betrokken actoren samen te brengen. Innovatie kan ook een rol spelen

bij de aanmoediging van duurzamer gedrag. Bij de inspanningen om een concurrerender en duurzamer vervoerssysteem tot stand te brengen moet worden nagedacht over de vereisten waaraan het netwerk moet voldoen en moeten de juiste investeringen worden voorzien: het beleid van de Europese Unie inzake

vervoersinfrastructuur moet ondersteund worden door een gemeenschappelijke visie en voldoende middelen. De vervoerskosten moeten volledig worden doorberekend in de prijs. Een interne Europese vervoersruimte moet het vervoer van personen en goederen vergemakkelijken, de kosten drukken

en het Europees vervoer duurzamer maken. Het gemeenschappelijk Europese luchtruim dient volgens planning te worden ingevoerd en de Commissie moet maatregelen nemen om de capaciteit en kwaliteit van de Europese luchthavens te verbeteren. De grootste belemmeringen situeren zich op dit

moment nog op de interne spoorvervoersmarkt, waarvan de voltooiing prioriteit geniet om tot een gemeenschappelijke Europese spoorwegruimte te komen. Dit betekent dat de technische, administratieve en juridische belemmeringen voor de toegang tot de nationale spoorwegmarkten moeten worden

weggewerkt. Een verdere integratie van de markt voor het goederenvervoer via de weg zal het wegvervoer nog efficiënter en competitiever maken. Voor de scheepvaart zal de invoering van een blauwe gordel in de zeeën rond Europa de formaliteiten voor schepen die tussen havens in de Europese

Unie varen vereenvoudigen en er moet een passend netwerk worden opgezet voor de uitvoering van de Europese taken inzake de binnenvaart. De markttoegang tot havens moet verder worden verbeterd. De openstelling van de markt moet gepaard gaan met degelijke banen en arbeidsvoorwaarden aangezien

personeel een essentieel element is van een hoogwaardig vervoerssysteem. Het is algemeen bekend dat de vervoerssector in de toekomst met een groot gebrek aan arbeidskrachten en vaardigheden zal kampen. Het is belangrijk om het concurrentievermogen en de sociale aspecten met elkaar te

verzoenen. Sociaal overleg moet ervoor zorgen dat sociale conflicten, die in een aantal sectoren, met name de luchtvaart, reeds aanzienlijke economische verliezen hebben veroorzaakt, vermeden worden. Beveiliging van het vervoer staat hoog op de Europese agenda. De brede benadering van de

Europese Unie van beleid, regelgeving en monitoring van de beveiliging in de lucht- en scheepvaart moet verder worden versterkt en verankerd door samenwerking met belangrijke internationale partners. Voor de beveiliging van passagiers moeten de screeningmethodes worden verbeterd om een hoog

beveiligingsniveau te combineren met minimale hinder. Voor goederen die van buiten de Europese Unie afkomstig zijn kan worden gedacht aan een op risico gebaseerde aanpak. Voorts moet een passende Europese aanpak worden gezocht voor die aspecten van de beveiliging van het vervoer over land waar

maatregelen van de Europese Unie een toegevoegde waarde bieden. Een kader creëren voor een veilig vervoer is essentieel voor de Europese burger. Er wordt een Europese strategie ontwikkeld voor de veiligheid van de burgerluchtvaart, die voorziet in aanpassing aan nieuwe

technologieën en, uiteraard, internationale samenwerking met onze belangrijkste partners. In de scheepvaart vergt de veiligheid van passagiersschepen een proactieve aanpak. Het monitoring- en informatiesysteem voor de zeescheepvaart wordt de hoeksteen van alle maritieme informatietools voor de

veiligheid en beveiliging van de scheepvaart en voor de bescherming van het milieu tegen verontreiniging door schepen. Het netwerk voor een veilige scheepvaart zal daardoor een cruciale bijdrage leveren tot de invoering van een gemeenschappelijke omgeving voor de uitwisseling van

informatie voor het toezicht op het maritieme gebied van de Europese Unie en de invoering van een gemeenschappelijke scheepvaartruimte ondersteunen. Voor het spoor zijn de harmonisering en het toezicht op de veiligheidscertificering essentiële elementen van een gemeenschappelijke Europese

spoorwegruimte. In deze drie vervoerssectoren vervullen het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart, het Agentschap voor de Maritieme Veiligheid en het Europees Spoorwegbureau een essentiële functie. Maatregelen op het gebied van technologie, handhaving, opleiding en bijzondere

aandacht voor kwetsbare weggebruikers zijn belangrijk om het aantal doden nog drastisch te verminderen.