

Brussel, 22 mei 2025
(OR. en)

9304/25
ADD 1

TRANS 198
ENV 390
SOC 308

BEGELEIDENDE NOTA

van: de secretaris-generaal van de Europese Commissie, ondertekend door mevrouw Martine DEPREZ, directeur

ingekomen: 22 mei 2025

aan: mevrouw Thérèse BLANCHET, secretaris-generaal van de Raad van de Europese Unie

nr. Comdoc.: C(2025) 3068 annex

Betreft: BIJLAGEN
bij
AANBEVELING VAN DE COMMISSIE
over vervoersarmoede: zorgen voor betaalbare, toegankelijke en eerlijke mobiliteit

De delegaties vinden hierbij document C(2025) 3068 annex.

Bijlage: C(2025) 3068 annex



Brussel, 22.5.2025
C(2025) 3068 final

ANNEXES 1 to 2

BIJLAGEN

bij

AANBEVELING VAN DE COMMISSIE

over vervoersarmoede: zorgen voor betaalbare, toegankelijke en eerlijke mobiliteit

BIJLAGE I

VOORBEELDEN VAN INDICATOREN VOOR VERVOERSARMOEDE

1. **EUROPESE COMMISSIE, DIRECTORAAT-GENERAAL WERKGELEGENHEID, SOCIALE ZAKEN EN INCLUSIE, CLUDIUS, J., NOKA, V., UNGER, N., DELFOSSE, L. ET AL., “TRANSPORT POVERTY: DEFINITIONS, INDICATORS, DETERMINANTS, AND MITIGATION STRATEGIES: FINAL REPORT”, OKTOBER 2024¹.**
 - (1) Indicatoren gericht op de betaalbaarheid van het vervoer
 - (a) Aandeel van de bevolking dat zich geen auto kan veroorloven per inkomensgroep en soort huishouden per verschillende bevolkingsgroep.
 - (b) Aandeel van de bevolking waarvoor het openbaar vervoer “te duur” is (ook beschikbaar op basis van de urbanisatiegraad: steden, dorpen en voorsteden, plattelandsgebieden, en per verschillende bevolkingsgroep).
 - (c) Aandeel van de huishoudens dat in kaart is gebracht aan de hand van de 6 %- en de 2M-indicatoren² voor de betaalbaarheid van vervoer (ook beschikbaar op basis van de urbanisatiegraad: steden, dorpen en voorsteden, plattelandsgebieden, en per bevolkingsgroep).
 - (d) Percentage van het besteedbaar inkomen dat wordt gebruikt voor vervoer (exploitatie van vervoermaterieel en vervoersdiensten) (ook beschikbaar per uitgavendeciel).
 - (2) Indicatoren gericht op de beschikbaarheid van het vervoer
 - (a) Aandeel van de bevolking dat materieel en sociaal achtergesteld is en een auto bezit.
 - (b) Aandeel van de bevolking waarvoor de dichtstbijzijnde halte van het openbaar vervoer “te ver weg” is (ook beschikbaar op basis van de urbanisatiegraad: steden, dorpen en voorsteden, plattelandsgebieden).
 - (c) Aandeel van de bevolking met “zeer moeilijke” toegang tot openbaar vervoer naar totale bevolking en plattelandsbevolking.

¹ Europese Commissie, Directoraat-generaal Werkgelegenheid, Sociale Zaken en Inclusie, [Cludius, J., Noka, V., Unger, N., Delfosse, L. et al.](#), “*Transport poverty: definitions, indicators, determinants, and mitigation strategies: final report*”, oktober 2024., https://employment-social-affairs.ec.europa.eu/transport-poverty-definitions-indicators-determinants-and-mitigation-strategies-final-report_en. Bronnen: 1) a): Eurostat [[ilc_mddu05](#)], 1) b) : Bron: Eurostat [[ilc_mdcs13a](#)], 1) d) : Eurostat [[icw_aff_05](#)], 2) c) : Eurofound 2016 European Quality of Life Survey microdata; 3): Eurostat [[lfso_19plwk28](#)].

² Drempelwaarde van 6 %: aandeel van de bevolking dat meer dan 6 % of meer dan het dubbele van de nationale mediaan aan vervoer besteedt en waarvan de totale uitgaven onder de nationale mediaan liggen. 2M verwijst naar de onevenredige uitgavenindex (2M betekent tweemaal de nationale mediaan). Een huishouden wordt als kwetsbaar voor vervoersarmoede beschouwd als het aandeel van de totale uitgaven voor vervoer meer dan het dubbele van de nationale mediaan bedraagt. Met andere woorden, dit zijn huishoudens waarvan de sociaal-economische situatie hen ertoe brengt onevenredig veel uit te geven om een mobiliteitsniveau te handhaven dat is afgestemd op hun behoeften.

- (3) Indicatoren gericht op de toegankelijkheid van het vervoer
- Aandeel van de actieve bevolking dat meer dan 30 minuten besteedt aan woon-werkverkeer (enkele reis), naar urbanisatiegraad.
- (4) Indicatoren gericht op de adequaatheid van het vervoer
- Aandeel van de bevolking dat de toegang tot het openbaar vervoer te moeilijk vindt (voor personen met beperkte mobiliteit).

2. NIET-LIMITATIEVE LIJST VAN VOORBEELDEN VAN AANVULLENDE NUTTIGE INDICATOREN DIE KUNNEN WORDEN ONTWIKKELD OF REEDS BESTAAN

Dimensie van betaalbaarheid

- (a) Laag inkomen, hoge kosten: indicator voor het meten van het aandeel huishoudens met vervoerskosten boven de nationale mediaan en met armoederisico³.
- (b) 10 %-indicator (het percentage huishoudens waar de vervoerskosten meer dan 10 % van het netto-inkomen uitmaken).
- (c) Personen die zich het regelmatige gebruik van openbaar vervoer niet kunnen veroorloven, naar leeftijd, geslacht, arbeidssituatie en inkomensgroep⁴.
- (d) Structuur van de consumptieve bestedingen naar urbanisatiegraad en classificatie van individuele consumptie naar doel (gegevens voor 2020 ook beschikbaar)⁵.

Dimensie van de beschikbaarheid van vervoer en toegankelijkheid van essentiële diensten

- (a) Aantal passagiers vervoerd met het openbaar vervoer in de stad en functioneel stedelijk gebied per jaar.
- (b) Passagierskilometers openbaar vervoer in de stad en functioneel stedelijk gebied per jaar.
- (c) Aantal fietsparkeerplaatsen bij haltes en stations van het openbaar vervoer in de stad en functioneel stedelijk gebied.
- (d) Gemiddelde tijd om 3 km te reizen met het openbaar vervoer door de stad en functioneel stedelijk gebied tijdens piek- en daluren.

³ Een combinatie van de vorige indicator en personen die met armoede of sociale uitsluiting worden bedreigd, per groep van geboorteland (bevolking van 18 jaar en ouder) (ilc_peps06n).

⁴ https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/ilc_mdcs13a/default/table?lang=en&category=livcon.ilc.ilc_md.ilc_mdcs.

⁵ https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/hbs_str_t226/default/table?lang=en&category=degurb.degurb_livcon.

- (e) Bevolking met een halte van het openbaar vervoer op loopafstand (bus- en tramhalte binnen 500 m en/of trein- of metrohalte binnen 1 km) — bestaat al voor stedelijke gebieden⁶.
- (f) Werkende bevolking naar woon-werkverkeer, opleidingsniveau en urbanisatiegraad⁷.
- (g) Bevolking bereikbaar per spoor binnen 1,5 uur / bevolking in een straal van 120 km x 100⁸.

Voor wandelen, fietsen, openbaar vervoer, vlotte doorstroming van het verkeer, rijden in realistische verkeersomstandigheden / rijden in files

- (h) Aantal personen/dienstvoorzieningen bereikt binnen een specifieke reistijd (op rasterniveau, of geaggregeerd op LBE/NUTS 3).
- (i) Aandeel van de bevolking met toegang tot ten minste N dienstvoorzieningen binnen een bepaalde reistijd (op basis van LBE/NUTS 3) (“N” is het aantal dienstvoorzieningen dat volgens de dienst in aanmerking moet worden genomen).
- (j) Reistijd om de dichtstbijzijnde N dienstvoorzieningen/personen te bereiken (op rasterniveau, of geaggregeerd op LBE/NUTS 3).
- (k) Toegankelijkheidsindicator Foster-Greer-Thorbecke (FGT2) voor het tellen van personen onder een vooraf vastgestelde toereikendheidsdrempel⁹, gewogen naar de omvang van hun tekort aan toegang binnen een bepaalde reistijd (40-50 minuten) (op rasterniveau of geaggregeerd op LBE/NUTS 3).

Voor de beschikbaarheids- en toegankelijkheidsdimensies kan het volgende nuttig zijn:

- Europese Commissie, “*Passenger Rail Performance in Europe: regional and territorial Accessibility Indicators for Passenger Rail*, 2021¹⁰.”
- Voor wegvervoer, zie Europese Commissie, *Road Transport Performance in Europe*, 2018¹¹.

⁶ Zie achtste cohesieverlag van de Europese Commissie, Naar cohesie in Europa in 2050 — Achtste verslag inzake economische, sociale en territoriale cohesie, 2021, zie kaart 4.7; https://ec.europa.eu/regional_policy/sources/reports/cohesion8/8cr_nl.pdf.

⁷ https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/lfsa_19plwk28/default/table?lang=en&category=degurb.degurb_labour.du_lfso.du_lfso_19.

⁸ Zie Europese Commissie, Directoraat-generaal Regionaal Beleid en Stadsontwikkeling, Brons, M., Poelman, H., Ackermans, L., Ibáñez, J. N., et al., *Passenger rail performance in Europe: regional and territorial accessibility indicators for passenger rail*, Bureau voor publicaties van de Europese Unie, 2021.

⁹ Zie Science Direct, “*Defining and implementing a sufficient level of accessibility: What’s stopping us?*”, Jean Ryan en Karel Martens, september 2023, <https://doi.org/10.1016/j.tra.2023.103792>.

¹⁰ Europese Commissie, Directoraat-generaal Regionaal Beleid en Stadsontwikkeling, Brons, M., Poelman, H., Ackermans, L., Ibáñez, J. N., et al., *Passenger rail performance in Europe: regional and territorial accessibility indicators for passenger rail*, Bureau voor publicaties van de Europese Unie, 2021, https://ec.europa.eu/regional_policy/en/information/publications/working-papers/2022/passenger-rail-performance-in-europe-regional-and-territorial-accessibility-indicators-for-passenger-rail.

¹¹ https://ec.europa.eu/regional_policy/en/information/publications/working-papers/2019/road-transport-performance-in-europe.

- Europese Commissie, Naar cohesie in Europa in 2050 — Achtste verslag inzake economische, sociale en territoriale cohesie, 2021, zie kaart 4.7¹²;
- Europese Commissie, Negende verslag inzake economische, sociale en territoriale cohesie, 2024¹³.
- OECD Rural Studies, “*Getting to Services in Towns and Villages, Preparing Regions for Demographic Change*”, 2024, blz. 13¹⁴.

Om de **kwaliteit en de toereikendheid van het openbaarvervoersnetwerk te beoordelen**, kunnen de verschillende vormen van openbaar vervoer worden onderverdeeld in “kwaliteitscategorieën” op basis van het frequentieniveau van de vervoerswijze (bv. minder dan 5 minuten, 5 tot 10 minuten, 10 tot 20 minuten enz.) en de afstand tot de volgende halte voor elke vervoerswijze¹⁵.

Dimensie van de adequaatheid van vervoer

- (a) Aandeel van de metrohalten met voorzieningen voor personen met een handicap en personen met beperkte mobiliteit.
- (b) Aantal halten en stations van het openbaar vervoer in de stad en het functioneel stedelijk gebied die toegankelijk zijn voor personen met een handicap en personen met beperkte mobiliteit.
- (c) Aantal voertuigen voor openbaar vervoer in de stad en het functioneel stedelijk gebied die toegankelijk zijn voor personen met een handicap en personen met beperkte mobiliteit.

¹² https://ec.europa.eu/regional_policy/sources/reports/cohesion8/8cr_nl.pdf.

¹³ https://ec.europa.eu/regional_policy/sources/reports/cohesion9/NL_9CR_Report.pdf.

¹⁴ https://www.oecd.org/en/publications/getting-to-services-in-towns-and-villages_df1e9b88-en.html.

¹⁵ Zie het voorbeeld van Oostenrijk, <https://www.oerok-atlas.at/oerok/files/summaries/87.pdf>; <https://www.oerok-atlas.at/#indicator/87>

BIJLAGE II¹⁶

ONDERSTEUNING VAN DUURZAME MOBILITEIT: VOORBEELDEN VAN GERICHTE KOSTENEFFECTIEVE MAATREGELEN EN INVESTERINGEN¹⁷

- (1) Focus op het ondersteunen van huishoudens met een laag inkomen of een lager middeninkomen in slecht ontsloten geografische gebieden
 - Verbetering van het openbaar vervoer en de aanleg van bus-, touringcar- en spoorlijnen in voorstedelijke, peri-urbane en plattelandsgebieden met een overwegend laag inkomensniveau.
 - Aanleg van infrastructuur voor openbaar vervoer in gebieden met een overwegend laag inkomensniveau; mobiliteitsknooppunten voor het faciliteren van uitwisselingen en verbindingen tussen openbaar vervoer, deelmobiliteit, fietsen en lopen in overwegend voorstedelijke, peri-urbane en plattelandsgebieden, die deze verbinden met de stadscentra.

- (2) Focus op het ondersteunen van kwetsbare groepen
 - Gesubsidieerd specifiek deur-tot-deurvervoer op aanvraag of vraagafhankelijk emissievrij openbaar vervoer voor kwetsbare groepen.
 - Voucherprogramma's voor lokaal openbaar vervoer en abonnementen voor deelmobiliteit (inclusief fietsen, e-bikes en scooters) voor kwetsbare groepen.
 - Verbeterde toegankelijkheid van het openbaar vervoer voor personen met een handicap door het installeren van hellingbanen, liften en audio-aankondigingen.
 - Aanleggen van beveiligde fietspaden, beveiligde fietsparkeerplaatsen en fietsdeelstations en beveiligde afsluitfaciliteiten in de buurt van scholen, jeugdcentra en universiteiten.
 - Sociale leaseregelingen voor emissievrije voertuigen voor huishoudens, micro-ondernemingen en andere kwetsbare vervoergebruikers, samen met de bijbehorende laadinfrastructuur.

- (3) Verbeteringen van het openbaar vervoer (voor iedereen beschikbaar) combineren met financiële steunregelingen voor kwetsbare groepen

¹⁶ Als aanvulling op de bekendmaking van de Europese Commissie, directoraat-generaal Klimaat, Ramboll Management Consulting, Wuppertal Institute for Climate Environment and Energy, Ludden, V., Laine, A.-M., et al., Support for the implementation of the Social Climate Fund – Note on good practices for cost-effective measures and investments, Publicatiebureau van de Europese Unie, 2024, <https://data.europa.eu/doi/10.2834/602067>; en de Medeling van de Commissie – Richtsnoeren voor de sociale klimaatplannen, C(2025) 881 final, 5.3.2025, https://eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/TXT/PDF/?uri=OJ:C_202501597. De maatregelen en investeringen komen allemaal in aanmerking in het kader van het Sociaal Klimaatfonds.

¹⁷ Afhankelijk van de situatie in elke lidstaat.

- Aankoop van emissievrije bussen of spoorvoertuigen¹⁸ in slecht ontsloten stedelijke, voorstedelijke en peri-urbane gebieden in combinatie met vouchers/digitale mobiliteitsportemonnees voor kwetsbare vervoergebruikers.
- Opzetten van emissievrije vervoersdiensten op aanvraag in gebieden zonder adequate openbaarvervoersdiensten of voor de “laatste kilometer”-verbinding, eventueel in combinatie met vouchers/digitale mobiliteitsportemonnees voor kwetsbare vervoergebruikers.
- Investerings in wandel- en fietsinfrastructuur, gecombineerd met fietsdeelsystemen en/of subsidies voor de aankoop, langetermijnverhuur en/of leasing van fietsen, e-bikes en bakfietsen voor kwetsbare groepen.
- Gesubsidieerde regelingen voor het delen of huren van emissievrije voertuigen voor huishoudens met een laag inkomen in combinatie met investeringen in openbare laadinfrastructuur.

¹⁸ Emissievrije sneltrams die het gebruik van bestaande infrastructuur zonder of met minimale aanpassingen mogelijk maken en de frequentie van de verleende diensten verhogen.