



DIRECTORAAT-GENERAAL INTERN BELEID
BELEIDSONDERSTEUNENDE AFDELING B: STRUCTUUR- EN
COHESIEBELEID

VERVOER EN TOERISME

SOCIALE INSLUITING IN HET EUROPEES OPENBAAR VERVOER

SAMENVATTING

Inhoud

In dit verslag worden de verbanden tussen vervoer en sociale insluiting volgens de recente literatuur beschreven. Het verslag biedt bewijs ten aanzien van welke bevolkingsgroepen een groter risico op uitsluiting op sociaal en vervoersgebied lopen. Ook bevat het voorbeelden van goede praktijken voor het verbeteren van de toegankelijkheid van het openbaar vervoer voor de meest kwetsbare gebruikers. De bedoeling daarvan is enkele aanwijzingen te verkrijgen ter verbetering van de rol van de EU in het vergemakkelijken van de integratie van kwesties van sociale insluiting in het openbaarvervoersbeleid.

Dit document is aangevraagd door de Commissie vervoer en toerisme van het Europees Parlement.

AUTEURS

IRS - Istituto per la Ricerca Sociale: Manuela Samek Lodovici, Nicoletta Torchio

VERANTWOORDELIJKE ADMINISTRATEUR

Piero Soave
Beleidsondersteunende afdeling structuurbeleid en cohesie
Europees Parlement
B-1047 Brussel
E-mail: poldep-cohesion@europarl.europa.eu

REDACTIONELE ONDERSTEUNING

Adrienn Borka

TAALVERSIES

Origineel: EN.

OVER DE UITGEVER

Om contact op te nemen met de beleidsondersteunende afdeling B of om u aan te melden voor de maandelijkse nieuwsbrief gelieve te schrijven naar: poldep-cohesion@europarl.europa.eu

Manuscript voltooid in maart 2015.
© Europese Unie, 2015.

Dit document is op internet beschikbaar op:
<http://www.europarl.europa.eu/studies>

DISCLAIMER

De meningen die in dit document worden geuit, vallen uitsluitend onder de verantwoordelijkheid van de auteur en geven niet noodzakelijkerwijs het officiële standpunt van het Europees Parlement weer.

Nadruk en vertaling met bronvermelding voor niet-commerciële doeleinden toegestaan, mits de uitgever daarvan vooraf op de hoogte wordt gesteld en een exemplaar krijgt toegestuurd.

SAMENVATTING

Het sociale aspect van het openbaar vervoer heeft lange tijd relatief weinig aandacht gekregen in de academische literatuur en in de beleidsvorming. In de nabije toekomst zullen de uitdagingen op sociaal en vervoersgebied vanwege vergrijzing, armoede, migratie en geografische achterstand toenemen. De sociale rol van het vervoer moet in het vervoerbeleid worden opgenomen, waarbij meer aandacht moet worden besteed aan de specifieke mobiliteitsbehoeften van de meest kwetsbare gebruikersgroepen. Een betere toegankelijkheid voor ouderen en personen met beperkte mobiliteit, evenals kwalitatief hoogwaardigere diensten en lagere tarieven voor iedereen, moeten in overweging worden genomen, in combinatie met een betere efficiëntie om het openbaar vervoer financieel levensvatbaar te houden. Daarnaast zijn nieuwe milieu- en energie-efficiënte openbaarvervoersdiensten en de bevordering van het gebruik ervan essentieel om de negatieve effecten van het gebruik van de auto te verminderen.

Dit verslag biedt een overzicht van de literatuur en empirisch bewijs van de verbanden tussen openbaar vervoer en sociale insluiting. De belangrijkste resultaten zijn:

- Het openbaar vervoer speelt een cruciale rol in het vergroten dan wel verkleinen van de sociale uitsluiting van kwetsbare en achtergestelde groepen, met gevolgen voor hun toegang tot basisdiensten, werkgelegenheid en sociale relaties. De negatieve effecten van het vervoerssysteem op het milieu, de veiligheid en de volksgezondheid hebben waarschijnlijk ook een onevenredige weerslag op achtergestelde groepen.
- Achtergestelde/kwetsbare groepen hebben verschillende behoeften (toegang tot onderwijs, werk, gezondheidszorg enzovoort) en worden op verschillende manieren getroffen door de bestaande belemmeringen op vervoersgebied. Beleidslijnen en maatregelen met betrekking tot het openbaar vervoer moeten daarom specifiek worden toegespitst op de behoeften en kritieke kenmerken van de gebruikers. Er is echter nog steeds te weinig onderzoek naar en aandacht voor de mobiliteitsbehoeften van achtergestelde bevolkingsgroepen.
- Openbaar vervoer vormt niet de enige oplossing om de mobiliteitsproblemen van achtergestelde groepen te verminderen. De aanpak van mobiliteitsproblemen gerelateerd aan sociale insluiting vraagt om een wisselwerking tussen vervoers- en sociaal beleid; dit zou complexe en langdurige besluitvormingsprocessen met zich kunnen brengen.
- Nieuwe vervoerstechnologieën kunnen het openbaarvervoerbeleid wellicht ondersteunen bij het verminderen van sociale uitsluiting en kunnen tot flexibele, kosteneffectieve diensten leiden. Een grotere betrokkenheid van particuliere actoren en ngo's bij vrijwilligerswerk kan mogelijk ook leiden tot goedkope oplossingen voor specifieke behoeften.
- Door de toenemende vraag naar meer aandacht voor de mobiliteits- en toegankelijkheidsbehoeften van achtergestelde bevolkingsgroepen en territoriale gebieden, is er op EU- en nationaal/lokaal niveau meer oog voor het belang van vervoer voor sociale insluiting. De afgelopen jaren zijn een aantal maatregelen ten uitvoer gelegd om tegemoet te komen aan de specifieke behoeften van deze groepen, meestal met steun van EU-fondsen en -programma's.

Om een inclusief openbaarvervoerssysteem te ontwikkelen, is het nodig dat de toegankelijkheid, de veiligheid en het comfort van de verschillende vervoerswijzen prioriteit krijgen in het vervoersbeleid. Dit houdt een verbetering in van:

- alle fasen van de reis, inclusief de gedeelten te voet, zodat personen met mobiliteitsbeperkingen openbaarvervoersdiensten kunnen bereiken en er gebruik van kunnen maken;
- het ontwerp van vervoersvoorzieningen, waarbij wordt tegemoet gekomen aan de specifieke behoeften van kwetsbare groepen;
- de veiligheid en beveiliging van het openbaar vervoer, als cruciale vraagstukken die onevenredige gevolgen hebben voor vrouwen en ouderen. Het veiligheidsaspect moet ook in overweging worden genomen bij het ontwerp van parkeerterreinen en openbaarvervoersstations;
- de dienstverlening en prijsstructuren;
- het vermogen van de overheid om innovatieve oplossingen voor vervoersdiensten te vinden door verschillende vervoersondernemers op verschillende niveaus in te schakelen en te coördineren, teneinde geïntegreerde en flexibele vervoersdiensten te verlenen die verschillende bestemmingen bereiken en de meest kwetsbare gebruikersgroepen in staat stellen zowel korte- als langeafstands- en grensoverschrijdende reizen af te leggen;
- technologische apparatuur ter ondersteuning van netwerk- en coördinatieactiviteiten en ter verbetering van de efficiëntie en flexibiliteit van vervoer wat betreft het inspelen op verschillende mobiliteitsbehoeften en -patronen tegen relatief lage kosten.

De EU-instellingen kunnen een zeer belangrijke rol spelen in de aanpak van al deze kwesties:

- De EU-instellingen zouden een prominentere coördinerende rol op het gebied van sociaal en vervoersbeleid kunnen spelen op grond van artikel 9 van het Verdrag van Lissabon (VWEU), bijvoorbeeld volgens de horizontale sociale clausule van het Verdrag van Lissabon die oproept tot meer aandacht voor de sociale dimensie van het EU-beleid.
- Ze kunnen een inclusieve aanpak in het openbaar vervoer integreren door capaciteitsopbouw te ondersteunen met specifieke richtsnoeren en gemeenschappelijke EU-normen en door een systeem voor toegankelijkheids-certificering voor voertuigen, vervoersinfrastructuur, informatie en vervoerstarieven te ontwikkelen.
- Ze kunnen bewustmakingsmaatregelen en de uitwisseling van goede praktijken bevorderen en financieel ondersteunen.
- Ze kunnen het Europese statistische systeem verbeteren met naar soort vervoersgebruiker uitgesplitste gegevens om de evolutie van openbaarvervoerssystemen te volgen en technisch en beleidsevaluatieonderzoek ondersteunen om de economische en sociale voordelen (of kosten) van het openbaar vervoer in Europese landen te beoordelen.
- Tot slot zouden ze de deelname van burgers aan besluitvormingsprocessen moeten bevorderen, teneinde rekening te houden met de behoeften van groepen en gebieden die het risico lopen op marginalisering en sociale uitsluiting. Het is van essentieel belang dat zijn bij raadplegings-, projectplannings- en besluitvormingsprocessen worden betrokken, op zijn minst in de procedures die van toepassing zijn op met Europese fondsen medegefinancierde projecten/programma's.

Er zijn diverse instrumenten voorhanden die deze beleidsmaatregelen kunnen ondersteunen, bijvoorbeeld:

- De wetgeving kan voorschrijven dat in regelgeving inzake vervoer aandacht wordt geschonken aan toegankelijkheid, en EU-normen zouden verplicht kunnen worden indien Europese fondsen worden gebruikt, zoals in het geval van de structuurfondsen, waarbij wettelijke vereisten voorzien in toegankelijkheid als een niet-onderhandelbare voorwaarde voor financiering.
- Europese structuurfondsen kunnen worden gebruikt om de geïntegreerde planning van beleid inzake vervoer en sociale insluiting te bevorderen en proefprogramma's/-projecten waarin de toegankelijkheidsbehoeften van achtergestelde groepen en gebieden worden aangepakt te ondersteunen. In EU-programma's voor innovatie in het vervoerssysteem (zoals Horizon 2020) zou prioriteit kunnen worden verleend aan EU-financiering voor aan vervoer gerelateerde onderzoeksprojecten om vervoer toegankelijker te maken voor kwetsbare groepen en de verspreiding van resultaten van toegepast onderzoek naar vervoersplanning te bevorderen.