Publicatieblad
van de Europese Unie

NL
L-serie

2025/1021

26.5.2025

AANBEVELING (EU) 2025/1021 VAN DE COMMISSIE

van 22 mei 2025

over vervoersarmoede: zorgen voor betaalbare, toegankelijke en eerlijke mobiliteit

DE EUROPESE COMMISSIE,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, en met name artikel 292,

Overwegende hetgeen volgt:

(1) In beginsel 20 van de Europese pijler van sociale rechten ([1]) is vastgelegd dat iedereen recht heeft op toegang tot essentiële diensten, waaronder vervoer, en dat wie er behoefte aan heeft, steun krijgt voor toegang tot deze diensten. Vervoer biedt ook toegang tot andere activiteiten die cruciaal zijn voor actieve deelname aan het maatschappelijke leven en de arbeidsmarkt, zoals diensten voor arbeidsvoorziening, gezondheidszorg en onderwijs. In dit verband is vervoersarmoede in toenemende mate een punt van zorg, met name voor kwetsbare groepen, aangezien zij de toegang tot deze diensten in gevaar brengt en zo bijdraagt tot sociale uitsluiting.

(2) In het kompas voor concurrentievermogen ([2]) is uiteengezet dat adequate vervoersinfrastructuur een voorwaarde is voor het concurrentievermogen van de EU, met name ter ondersteuning van logistiek, de tijdige productie en mobiliteit van mensen, goederen en diensten. Uit onderzoek blijkt ook dat vervoer een cruciale rol speelt bij het bevorderen van economische ontwikkeling, welzijn en sociale rechtvaardigheid door de toegang tot hoogwaardige banen te ondersteunen, onder meer voor mensen die het risico lopen op armoede en sociale uitsluiting en bepaalde kwetsbare groepen in de samenleving ([3]). Het kan bijdragen tot meer rechtvaardigheid en solidariteit tussen de generaties.

(3) Het Sociaal Klimaatfonds is opgericht om de mogelijke negatieve verdelingseffecten van de uitbreiding van het toepassingsgebied van de EU-koolstofmarkten tot gebouwen en wegvervoer met een nieuw emissiehandelssysteem (ETS2) overeenkomstig Richtlijn 2003/87/EG van het Europees Parlement en de Raad ([4]) aan te pakken en te beperken. Het Sociaal Klimaatfonds zal naar verwachting tussen 2026 en 2032 86,7 miljard EUR opbrengen voor steun aan kwetsbare huishoudens, vervoergebruikers en micro-ondernemingen die bijzonder getroffen zijn door energie- en vervoersarmoede. Om toegang te krijgen tot deze financiering moeten de lidstaten uiterlijk op 30 juni 2025 hun nationale sociale klimaatplannen indienen en de desbetreffende mijlpalen en streefdoelen op bevredigende wijze bereiken. Deze aanbeveling is bedoeld om de lidstaten bij hun werkzaamheden te ondersteunen.

(4) De lidstaten kunnen het Sociaal Klimaatfonds gebruiken om structurele maatregelen en investeringen ter verbetering van de energie-efficiëntie en het koolstofvrij maken van gebouwen te verbeteren en schone mobiliteitsoplossingen te bevorderen, op voorwaarde dat deze initiatieven voornamelijk gericht zijn op kwetsbare huishoudens, micro-ondernemingen of vervoergebruikers. Tot de in aanmerking komende vervoersgerelateerde maatregelen en investeringen behoren het stimuleren van het gebruik van betaalbaar en toegankelijk openbaar vervoer, het ondersteunen van particuliere en openbare entiteiten, met inbegrip van coöperaties, bij het ontwikkelen en aanbieden van duurzame mobiliteit op aanvraag, gedeelde mobiliteitsdiensten en opties voor actieve mobiliteit, het toegang verschaffen tot emissievrije voertuigen en fietsen, de ontwikkeling van infrastructuur voor opladen en bijtanken, en steun voor de ontwikkeling van een markt voor tweedehandse emissievrije voertuigen.

(5) Bij artikel 2, lid 2, van de verordening tot oprichting van een sociaal klimaatfonds ([5]) is de eerste en enige Uniebrede definitie van vervoersarmoede voor de toepassing van de verordening ingevoerd. Vervoersarmoede verwijst naar “het onvermogen of de moeilijkheden van personen en huishoudens om de kosten van particulier of openbaar vervoer te dragen, of hun gebrek aan of beperkte toegang tot vervoer dat nodig is voor hun toegang tot essentiële sociaal-economische diensten en activiteiten, rekening houdend met de nationale en ruimtelijke context”.

([1]) https://employment-social-affairs.ec.europa.eu/european-pillar-social-rights-20-principles_nl.
([2]) https://commission.europa.eu/topics/eu-competitiveness_nl?prefLang=nl.
([3]) Economic Perspectives on Transport and Equality (OECD, 2011); Study on the social dimension of the future EU transport system regarding users and passengers (EU 2022).
([4]) Richtlijn 2003/87/EG van het Europees Parlement en de Raad van 13 oktober 2003 tot vaststelling van een regeling voor de handel in broeikasgasemissierechten binnen de Gemeenschap en tot wijziging van Richtlijn 96/61/EG van de Raad (PB L 275 van 25.10.2003, blz. 32, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2003/87/oj).
([5]) Verordening (EU) 2023/955 van het Europees Parlement en de Raad van 10 mei 2023 tot oprichting van een sociaal klimaatfonds en tot wijziging van Verordening (EU) 2021/1060 (PB L 130 van 16.5.2023, blz. 1, http://data.europa.eu/eli/reg/2023/955/oj).

(6) Wat de definitie van vervoersarmoede in de verordening inzake het Sociaal Klimaatfonds betreft, kunnen de volgende drie dimensies worden onderscheiden:

a) betaalbaarheid: het vermogen van personen en huishoudens om particulier of openbaar vervoer te betalen;

b) beschikbaarheid van vervoer: het bestaan en de frequentie van vervoersdiensten;

c) toegankelijkheid: het vermogen van personen en huishoudens om binnen een redelijke termijn essentiële sociaal-economische diensten en activiteiten te bereiken.

Een vierde dimensie "adequaatheid van het vervoerssysteem" is nuttig om de bruikbaarheid van het systeem te beschrijven, ook al maakt deze geen deel uit van de officiële definitie. "Adequaatheid" omvat verschillende aanvullende elementen, zoals de betrouwbaarheid, geschiktheid voor personen die het gebruiken voor werk en/of zorgtaken (zoals het reizen van en naar de werkplek en het vervoer van kinderen), veiligheid en beveiliging van het vervoerssysteem, de beschikbaarheid ervan buiten de kernuren van het vervoer, of het onbelemmerd toegankelijk is en of informatie over reismogelijkheden op grote schaal beschikbaar is ([6]).

(7) De oorzaken van vervoersarmoede vloeien voort uit lage inkomens en andere systemische belemmeringen, zoals een gebrek aan toegang tot betaalbare huisvesting in de nabijheid van de werkplek, onderwijsfaciliteiten en essentiële diensten, geografisch isolement, geen of beperkte beschikbaarheid van openbaar of particulier vervoer of specifieke sociaal-economische, demografische en fysieke kenmerken waardoor personen slechts in beperkte mate kunnen profiteren van adequate vervoersdiensten.

(8) Volgens een studie van de Commissie zijn de uitgaven voor vervoer het hoogst in gebieden met een gemiddelde bevolkingsdichtheid, mogelijk als gevolg van een groter aandeel woon-werkverkeer en meer reizen vanuit deze gebieden naar steden (bv. voor werk of winkelen) ([7]). Zoals uiteengezet in de EU-strategie voor de ultraperifere regio's ([8]) speelt vervoer een cruciale rol voor de ultraperifere regio's, de meest afgelegen gebieden van de EU. Eilanden en ultraperifere gebieden worden doorgaans bijzonder getroffen door vervoersarmoede, onder meer wat betreft de toegang van inwoners tot essentiële sociaal-economische diensten, de grote afhankelijkheid van lucht- en zeevervoer en de geringere substitueerbaarheid van vervoerswijzen ([9]).

(9) Uit gegevens van Eurostat ([10]) blijkt dat het percentage mensen dat zich geen auto kan veroorloven en een armoederisico loopt (minder dan 60 % van het mediaan equivalent inkomen) in 2023 varieerde van ongeveer 6 % (5,5 % in Italië, 6 % in Cyprus en 6,2 % in Malta) tot meer dan 30 % (34,3 % in Finland, 34 % in Roemenië en 32,4 % in Slowakije en Hongarije). De situatie verschilt aanzienlijk afhankelijk van het type huishouden. In 12 lidstaten kon meer dan 30 % van de mensen met kinderen ten laste en een laag inkomen zich in 2023 geen auto veroorloven (44,4 % in Slowakije, 43,4 % in Hongarije).

(10) Meer in het algemeen kan worden gesteld dat personen of huishoudens met een laag inkomen of een laag middeninkomen die zich openbaar of particulier vervoer kunnen veroorloven het "risico lopen op vervoersarmoede" als het vervoer een aanzienlijk deel van hun particulier budget uitmaakt (bijvoorbeeld meer dan tweemaal de mediaan van de bevolking van het land).

(11) Het voorkomen en beperken van vervoersarmoede is een van de prioriteiten van het trans-Europees vervoersnetwerk (TEN-T). De TEN-T-infrastructuur moet zorgen voor naadloze mobiliteit en toegankelijkheid voor alle gebruikers, met name gebruikers in situaties van vervoersarmoede of kwetsbaarheid.

([6]) Zoals opgenomen in: 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.

([7]) Europese Commissie, technisch verslag van het JRC, "Energy Poverty, Transport Poverty and Living Conditions, an analysis of EU data and socioeconomic indicators", 2022.

([8]) Mededeling van de Commissie aan het Europees Parlement, de Raad, het Europees Economisch en Sociaal Comité en het Comité van de Regio's, Mensen vooropstellen, zorgen voor duurzame en inclusieve groei en het potentieel van de ultraperifere regio's van de EU ontsluiten (COM(2022) 198 final van 3.5.2022).

([9]) Op het Europese continent kunnen korteafstandsvluchten eenvoudiger worden vervangen door trein- of autoreizen dan in de ultraperifere gebieden, zie de studie van het Europees Parlement op verzoek van de Commissie vervoer en toerisme, "Transport and tourism in outermost regions: *assessing mobility poverty and the effects of new climate policies*", PE 759.311, maart 2025, https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2025/759311/CASP_STU(2025)759311_EN.pdf.

([10]) https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/ilc_mddu05/default/table?lang=en&category=livcon.ilc.ilc_md.ilc_mddu.

(12) In de langetermijnvisie van de Commissie voor plattelandsgebieden van de EU ([11]) worden de lidstaten en de regio's opgeroepen om strategieën voor duurzame mobiliteit op het platteland te ontwikkelen, die tot doel hebben "sterkere, verbonden, veerkrachtige en welvarende plattelandsgebieden tegen 2040 tot stand te brengen". Deze visie vereist inspanningen voor de instandhouding en verbetering van betaalbare openbaarvervoersdiensten en van infrastructuur zoals spoorwegen, binnenwateren, wegen, laad- en tankstations als ondersteuning van emissievrije mobiliteitsoplossingen, fietspaden, multimodale verbindingen met inbegrip van actieve vervoersmiddelen, alsmede de korte vaart en luchtvervoerverbindingen.

(13) Zoals vermeld in het industrieel actieplan van de Commissie voor de Europese autosector ([12]) kunnen sociale-leaseregelingen ([13]) bijdragen tot betaalbare en schone mobiliteitsoplossingen voor kwetsbare vervoergebruikers, en kunnen zij worden gefinancierd met de middelen die het Sociaal Klimaatfonds tussen 2026 en 2032 zal vrijmaken. Daarnaast kunnen gedeelde autonome voertuigen, autonome shuttles en op afstand bestuurde voertuigen bijdragen tot het oplossen van de problemen voor de eerste/laatste kilometer voor slecht ontsloten gemeenschappen ([14]).

(14) De Commissie heeft de uitwisseling tussen de lidstaten ondersteund van goede praktijken over kosteneffectieve maatregelen en investeringen die in de sociale klimaatplannen ([15]) moeten worden opgenomen en over het houden van openbare raadplegingen ([16]). Zij heeft richtsnoeren gepubliceerd voor de uitvoering van de verordening inzake het Sociaal Klimaatfonds ([17]), evenals een reeks aanbevelingen met goede praktijken voor het Sociaal Klimaatfonds, die geformuleerd zijn door de subgroep openbaar vervoer en gedeelde mobiliteit van de deskundigengroep inzake stedelijke mobiliteit ([18]).

(15) Het verzamelen van gegevens over beleidsrelevante indicatoren is cruciaal voor het vaststellen van beleidsprioriteiten, het in kaart brengen van de belangrijkste begunstigden en het monitoren van de voortgang in de richting van de beleidsdoelen. Verschillende door Eurostat ontwikkelde indicatoren kunnen dit proces ondersteunen en het mogelijk maken de resultaten in de hele EU te vergelijken, voortbouwend op bestaande scoreborden en monitoringkaders, zoals het sociaal scorebord ([19]), en op ander bewijsmateriaal dat wordt gedeeld in de regelmatige voortgangsevaluaties van de uitvoering van de aanbeveling van de Raad inzake het garanderen van een rechtvaardige transitie voor iedereen ([20]).

(16) Het Europees Waarnemingscentrum voor rechtvaardige transitie, dat in 2026 van start zal gaan, geeft gevolg aan de aanbeveling van de Raad inzake het garanderen van een rechtvaardige transitie naar klimaatneutraliteit ([21]) en heeft tot doel de empirische basis voor billijkheidsaspecten van de groene transitie te versterken. Het waarnemingscentrum zal relevante gegevens ontwikkelen en verzamelen, gestandaardiseerde indicatoren ontwikkelen, beste praktijken verzamelen en het delen van gegevens over relevante trends en beleidsmaatregelen, onder meer over vervoersarmoede en kwetsbare groepen, vergemakkelijken.

([11]) COM(2021) 345 final, https://ec.europa.eu/regional_policy/nl/newsroom/news/2021/06/30-06-2021-long-term-vision-for-rural-areas-for-stronger-connected-resilient-prosperous-eu-rural-areas.

([12]) Mededeling van de Commissie aan het Europees Parlement, de Raad, het Europees Economisch en Sociaal Comité en het Comité van de Regio's, Industrieel actieplan voor de Europese autosector (COM(2025) 95 final), https://eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/TXT/?uri=celex:52025DC0095.

([13]) Zie bijvoorbeeld de Franse sociale-leaseregeling in punt 3.6.3 van: Europese Commissie, Directoraat-generaal Klimaat, Ludden, V., Laine, A., Vondung, F., Koska, T. et al., *Support for the implementation of the Social Climate Fund: note on good practices for cost-effective measures and investments: executive summary*, Bureau voor publicaties van de Europese Unie, 2024, https://data.europa.eu/doi/10.2834/668436.

([14]) Zie het verslag van het Europees Milieuagentschap, "Transport and Environment Report 2022", https://www.eea.europa.eu/publications/transport-and-environment-report-2022.

([15]) Europese Commissie, Directoraat-generaal Klimaat, Ludden, V., Laine, A., Vondung, F., Koska, T. et al., *Support for the implementation of the Social Climate Fund: note on good practices for cost-effective measures and investments: executive summary*, Bureau voor publicaties van de Europese Unie, 2024, https://data.europa.eu/doi/10.2834/668436.

([16]) Europese Commissie, Directoraat-generaal Klimaat, K., *Support for the implementation of the Social Climate Fund: note on good practices of public consultation for the Social Climate Plans*, Bureau voor publicaties van de Europese Unie, 2024, https://data.europa.eu/doi/10.2834/49708.

([17]) Europese Commissie, Mededeling van de Commissie — Guidance on the Social Climate Plans (C(2025) 881 final van 5.3.2025), https://climate.ec.europa.eu/document/download/9fbce2e3-5052-4d61-874a-54af0c7dbf55_en?filename=c_2025_881_part_1_en.pdf.

([18]) Subgroep openbaar vervoer en gedeelde mobiliteit van de deskundigengroep inzake stedelijke mobiliteit, 10 juni 2024, https://transport.ec.europa.eu/document/download/f7e54ea5-23aa-4f8d-a24c-9d902fc9652c_en?filename=EGUM_Recommendations_Social-Climate-Fund.pdf.

([19]) Zie https://ec.europa.eu/eurostat/cache/dashboard/social-scoreboard.

([20]) Zie https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-15439-2023-INIT/nl/pdf.

([21]) Aanbeveling van de Raad van 16 juni 2022 inzake het garanderen van een rechtvaardige transitie naar klimaatneutraliteit (2022/C 243/04), https://eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/TXT/?uri=oj:JOC_2022_243_R_0004.

(17) Gezien de onderlinge verbanden met verschillende beleidsterreinen kan vervoersarmoede niet afzonderlijk worden aangepakt. Een sectoroverschrijdende aanpak is cruciaal bij het ontwikkelen van maatregelen die gericht zijn op kwetsbare groepen, bijvoorbeeld door ontwikkelingen op het gebied van sociale huisvesting te koppelen aan het aanbieden van adequate, betaalbare en duurzame vervoersinfrastructuur.

BEVEELT AAN DAT DE LIDSTATEN:

Afdeling I — *Een strategische aanpak ontwikkelen voor het bestrijden en voorkomen van vervoersarmoede*

1. Vervoersarmoede integreren in bestaande armoedebestrijdings- en sectorale (bv. energie) strategieën op nationaal en regionaal niveau met duidelijk omschreven en meetbare doelstellingen, bruikbare uitvoeringsplannen met mijlpalen, duidelijke verantwoordelijkheden en adequate middelen voor de lange termijn. Vervoersarmoede voorkomen en verminderen moet het algemene doel zijn, met inachtneming van het milieu, overeengekomen klimaatspecifieke doelstellingen en economische levensvatbaarheid. Er kan inspiratie worden ontleend aan en naar afstemming worden gestreefd op het proces dat is uiteengezet in Verordening (EU) 2023/955 voor de vaststelling van sociale klimaatplannen in het kader van het Sociaal Klimaatfonds, de aanbeveling van de Raad betreffende het garanderen van een rechtvaardige transitie naar klimaatneutraliteit en de richtsnoeren voor het opstellen van stedelijke mobiliteitsplannen ([22]). Belangrijke stappen in dit proces zijn:

   a) het in kaart brengen van kwetsbare groepen die door vervoersarmoede worden getroffen, op basis van beschikbare gegevens en de onderliggende oorza(a)k(en) van vervoersarmoede in nationale gebieden, rekening houdend met alle dimensies van vervoersarmoede;

   b) het in kaart brengen en analyseren van problemen en het uitvoeren van een interdisciplinaire planning waarbij belanghebbenden en het publiek zijn betrokken, met bijzondere aandacht voor regionale en lokale overheden en vertegenwoordigers, met behulp van een uitgebreide en transparante openbare raadpleging en de betrokkenheid van belanghebbenden, waarbij de doelgroepen in alle stadia actief worden betrokken;

   c) het vaststellen van passende maatregelen en investeringen in verband met meetbare mijlpalen, streefdoelen en tijdschema's voor de geleidelijke uitbanning van vervoersarmoede, waarbij gebruik wordt gemaakt van de beoordeling van de verdelingseffecten voor de maatregelen en hervormingen ([23]);

   d) het uitvoeren van maatregelen en investeringen en het publiekelijk toezicht houden op de uitvoering ervan. De voortgang evalueren op basis van een reeks prestatie-indicatoren en zo nodig het beleid aanpassen aan de hand van bestaande relevante governanceprocessen, scoreborden en indicatoren.

2. Zorgen voor samenhang en synergieën met de uitvoering en de regelmatige voortgangsevaluaties in het kader van de aanbeveling van de Raad inzake het garanderen van een rechtvaardige transitie naar klimaatneutraliteit. Rekening houden met vervoersbehoeften bij het opstellen van inclusieplannen voor ontvangers van een minimuminkomen ([24]).

3. Zorgen voor samenhang tussen de geplande maatregelen en investeringen en de gedane toezeggingen in het kader van verschillende gerelateerde programma's en plannen, bijvoorbeeld de herstel- en veerkrachtplannen, de programma's voor cohesiebeleid, territoriale plannen voor een rechtvaardige transitie, nationale energie- en klimaatplannen, langetermijnstrategieën voor gebouwen en nationale plannen voor de renovatie van gebouwen, en sociale klimaatplannen.

4. Lokale en regionale actoren in staat stellen en hun capaciteit versterken om passende maatregelen en investeringen vast te stellen, te ontwerpen en uit te voeren, door toegang te bieden tot opleiding, instrumenten en passende middelen. Deze actoren zijn cruciaal bij het afstemmen van oplossingen op de specifieke behoeften van hun gemeenschappen en bij het waarborgen van een doeltreffende uitvoering op lokaal niveau.

([22]) https://urban-mobility-observatory.transport.ec.europa.eu/sustainable-urban-mobility-plans/sump-guidelines-and-decision-makers-summary_en.

([23]) Mededeling van de Commissie aan het Europees Parlement, de Raad, het Europees Economisch en Sociaal Comité en het Comité van de Regio's, De verdelingseffecten van het beleid van de lidstaten beter beoordelen (COM(2022) 494 final van 28.9.2022), https://eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/TXT/?uri=COM%3A2022%3A494%3AFIN&qid=1664539714709.

([24]) Aanbeveling van de Raad van 30 januari 2023 over een toereikend minimuminkomen met het oog op actieve inclusie (2023/C 41/01).

5. Goede praktijken, geleerde lessen en effecten van maatregelen op verschillende kwetsbare groepen uitwisselen om wederzijds leren te bevorderen en de doeltreffendheid van interventies in de hele EU te verbeteren, onder meer door middel van bijdragen aan de komende Europese waarnemingspost voor een rechtvaardige transitie.

Afdeling II — *Beleidsplanning*

6. Vaststellen wat moet worden beschouwd als een toereikend niveau van toegankelijkheid van betaalbaar vervoer, per regio en ook op lokaal niveau, waarbij ervoor moet worden gezorgd dat de ruimtelijke spreiding van essentiële sociaal-economische diensten en het aanbieden van vervoersopties en -infrastructuur op elkaar worden afgestemd.

7. Inspiratie halen uit het door de Commissie en het International Transport Forum van de OESO ontwikkelde toegankelijkheidskader, dat is gebaseerd op i) toegankelijkheid, gedefinieerd als het totaal aantal bestemmingen dat binnen een bepaalde tijd kan worden bereikt; ii) nabijheid, met betrekking tot het totale aantal bestemmingen binnen een vaste afstand, en iii) vervoersprestaties, gemeten als de verhouding tussen toegankelijkheid en nabijheid, waarbij de toegankelijke bevolking wordt vergeleken met de nabije bevolking ([25]). Multimodale reizen in aanmerking nemen, zoals bus-treincombinaties, bij het bepalen van prioriteiten voor infrastructuurinvesteringen. Ook aspecten met betrekking tot de betaalbaarheid van vervoer in aanmerking nemen, beoordelen of bestaande infrastructuur moet worden verbeterd, nieuwe infrastructuur moet worden uitgebreid of gebouwd, of multimodale connectiviteit moet worden verbeterd, zoals fietspaden die naar treinstations leiden, of busverbindingen naar en van treinstations.

8. Lokale overheden in stedelijke en peri-urbane gebieden in de aanpak van vervoersarmoede ondersteunen en aanmoedigen bij het opstellen en uitvoeren van duurzame stedelijke mobiliteitsplannen. Overwegen soortgelijke benaderingen vast te stellen voor het plannen van mobiliteitsoplossingen in plattelands- en afgelegen regio's die niet onder de duurzame stedelijke mobiliteitsplannen vallen.

9. Overwegen om aanzienlijke tekortkomingen in gegevens aan te pakken door middel van regelmatige en systematische gegevensverzameling ([26]) en de resultaten openbaar toegankelijk te maken op overheidsdataplatforms op verschillende bestuursniveaus. Overwegen om uitgesplitste indicatoren en gegevens te ontwikkelen en te gebruiken, onder meer naar geslacht en inkomen, in combinatie met geospatiale indicatoren (zie voorbeelden in bijlage I), ten minste op NUTS3-niveau ([27]), met betrekking tot de beschikbaarheid van vervoersnetwerken en de toegankelijkheidsdimensie (locatie van essentiële sociaal-economische diensten).

10. De doeltreffendheid van beschikbare nationale financiering en EU-financieringsinstrumenten maximaliseren om vervoersinfrastructuur en vervoersdiensten die vervoersarmoede bestrijden te financieren en tegelijkertijd duurzame mobiliteit in de hele EU te bevorderen. In dit verband rekening houden met de beschikbare middelen, het tijdschema voor investeringen, de behoeften van de lokale bevolking en de kosten en baten van de verschillende vervoerswijzen.

11. Samenwerken met andere lidstaten om het beleid inzake gegevensverzameling op elkaar af te stemmen en grensoverschrijdende vervoersopties aan te bieden, met name voor kwetsbare vervoergebruikers, en de input van belanghebbenden over de grenzen heen aan te moedigen.

([25]) Europese Commissie, Directoraat-generaal Regionaal Beleid en Stadsontwikkeling, Brons, M., Poelman, H., Ackermans, L., Ibáñez, J. N., et al., Inforegio — Passenger rail performance in Europe: Regional and territorial accessibility indicators for passenger rail, Bureau voor publicaties van de Europese Unie, 2021. Voor wegvervoer, zie Europese Commissie, Inforegio — Road transport performance in Europe, 2018.

([26]) Belangrijke elementen in dit verband zijn bijvoorbeeld: de locatie van halten van het openbaar vervoer en dienstregelingen van het openbaar vervoer (frequentie van verbindingen), woon-werkverkeerstijden op basis van realtimegegevens (met name verkeersstromen in piekuren), de meest voorkomende ritten op lokaal niveau, gegevens over het wegennet, gegevens over autobezit, fiets- en wandelinfrastructuur en gegevens over de locatie van essentiële sociaal-economische diensten. De gegevens zouden idealiter informatie moeten verschaffen over de trends in alle vervoerswijzen, over de redenen voor de keuze van een bepaalde vervoerswijze in een geografisch gebied en over de mate van integratie van de vervoerswijzen (multimodaliteit).

([27]) Een NUTS 3-regio is een territoriale eenheid in de zin van Verordening (EG) nr. 1059/2003 van het Europees Parlement en de Raad van 26 mei 2003 betreffende de opstelling van een gemeenschappelijke nomenclatuur van territoriale eenheden voor de statistiek (NUTS).

Afdeling III — *Beleidsplanning*

12. Prioriteit geven aan maatregelen die ten goede komen aan personen en huishoudens die het zwaarst door vervoersarmoede worden getroffen, op basis van grondige beoordelingen van de verdelingseffecten van relevante maatregelen en beleidslijnen.

13. Gerichte steunmaatregelen kunnen bijvoorbeeld worden toegespitst op huishoudens met een laag inkomen of huishoudens met een lager middeninkomen in slecht ontsloten geografische gebieden, zonder kwetsbare groepen in welvarender gebieden (zoals grote steden) aan hun lot over te laten. Een andere benadering is de steun toe te spitsen op specifieke categorieën kwetsbare personen, met name zij die afhankelijk zijn van gemotoriseerd vervoer op basis van fossiele brandstoffen en die ofwel geen toegang hebben tot betaalbaar en adequaat openbaar vervoer, ofwel te maken hebben met inadequate of beperkte beschikbaarheid van dergelijke diensten in hun omgeving. Een andere optie is om verbeteringen van het openbaar vervoer (voor iedereen beschikbaar) te combineren met verlaagde prijzen of vouchers voor het openbaar vervoer voor kwetsbare groepen (zie bijlage II, waarin een aantal maatregelen en investeringen als voorbeelden worden genoemd, alsook de richtsnoeren van de Commissie voor de sociale klimaatplannen). Op deze manier kan het algemene vervoersaanbod voor iedereen worden verbeterd en kunnen gemakkelijker schaalvoordelen worden bereikt.

14. Ervoor zorgen dat de maatregelen niet beperkt blijven tot mensen met auto's of fietsen, maar ook het koolstofvrij maken van de lokale vervoerssector en de bijbehorende infrastructuur omvatten. Rekening houden met alle vormen van mobiliteit: multimodaal openbaar vervoer en nieuwe diensten op basis van ritdelen, autodelen (met inbegrip van mogelijke autonome voertuigen) en gedeelde mobiliteitsdiensten, waaronder micromobiliteit, diensten op aanvraag en actieve mobiliteit (wandelen en fietsen).

15. Voortbouwen op de goede praktijken en prioriteiten voor actie die zijn uiteengezet in de recente mededeling van de Commissie over bedrijfswagenparken koolstofvrij te maken ([28]), die de omzet van emissievrije bedrijfsvoertuigen kunnen versnellen en zodoende de opkomst van een brede tweedehandsmarkt kunnen ondersteunen.

16. Overwegen om kwetsbare vervoergebruikers en kwetsbare micro-ondernemingen toegang te bieden tot nieuwe en tweedehandse emissievrije voertuigen, door middel van maatregelen zoals sociale-leaseregelingen, in combinatie met de uitrol van oplaadinfrastructuur. Bij het ontwerpen van regelingen voor de huur of leasing van emissievrije voertuigen voor kwetsbare groepen kunnen factoren zoals inkomensniveau, de toegankelijkheid en beschikbaarheid van bestaande openbaarvervoersdiensten en gedeelde mobiliteitsdiensten, en gemiddelde reistijden en -afstanden in aanmerking worden genomen.

17. Het gebruik van de meest duurzame vervoerswijze stimuleren, en er tegelijkertijd voor zorgen dat deze aansluit bij de dagelijkse behoeften van de doelgroepen. Prioriteit geven aan openbaar vervoer boven niet-actieve individuele mobiliteit, waardoor de afhankelijkheid van particuliere auto's wordt verminderd. De verbetering van de openbaarvervoersverbindingen in stedelijke gebieden en de verbinding met plattelands-, perifere en afgelegen gebieden ondersteunen. Directe steun richten op groepen die met vervoersarmoede kampen, en een beleid ontwerpen dat rekening houdt met bredere vervoersbehoeften. Hierdoor wordt niet alleen de vervoersarmoede aangepakt, maar ook de connectiviteit van het systeem in het algemeen verbeterd, de uitstoot van CO_2 en luchtverontreinigende stoffen, files, ongevallen en lawaai verminderd en het biedt een levensvatbaar alternatief voor alle bevolkingsgroepen.

18. De aantrekkingszones van collectief vervoer vergroten door het te combineren met bussen, pendelbussen op aanvraag, deelmobiliteitsoplossingen (zoals deelvoertuigen, e-bikes, e-scooters, maar ook gedeelde autonome voertuigen, en gedeelde ritten via carpooling), mobiliteit als dienst en actieve mobiliteit.

19. Voor lokale en regionale openbaarvervoersdiensten die commercieel niet levensvatbaar zijn, de gunning van openbaredienstcontracten overwegen, met inbegrip van passende compensatie voor exploitanten van openbaar vervoer, om te zorgen voor een adequate verlening van diensten die voldoen aan een openbaredienstbehoefte ([29]). In slecht ontsloten gebieden overwegen om steun te verlenen voor diensten op aanvraag, zoals collectief wegvervoer of deeltaxi's, met name in dunbevolkte gebieden. De toegang van exploitanten van openbaar vervoer tot de markt aanmoedigen door administratieve of andere juridische belemmeringen voor de dienstverlening te verminderen, om zo de keuze en de toegankelijkheid te vergroten en de prijzen voor gebruikers, met name voor kwetsbare gebruikers, te verlagen.

([28]) COM(2025) 96 final.

([29]) Gelet op Verordening (EG) nr. 1370/2007 betreffende het openbaar personenvervoer per spoor en over de weg, waarin het beginsel van verplichte aanbesteding voor openbaredienstcontracten voor vervoer over land is vastgelegd.

20. Overwegen om de inzet van gedeelde autonome voertuigen, autonome shuttles en op afstand bestuurde voertuigen te testen om te zorgen voor betaalbaar en efficiënt vervoer in slecht ontsloten gemeenschappen en om problemen van de eerste en de laatste kilometer op te lossen, onder meer door te zorgen voor passende wettelijke voorwaarden om het verlenen van dergelijke diensten mogelijk te maken.

21. Het toegenomen gebruik van fietsen, e-bikes en soortgelijke micromobiliteitsoplossingen vergemakkelijken, evenals wandelen (met wandelinfrastructuur). Een veilig, beveiligd en gebruiksvriendelijk fietsinfrastructuurnetwerk ontwikkelen, inclusief fietsenstallingen en aanverwante diensten (zoals fietsdeelsystemen), dat gebieden met een laag inkomensniveau verbindt met belangrijke bestemmingen. Overwegen om de aankoop of leasing van fietsen, e-bikes en bakfietsen te subsidiëren om vervoergebruikers met een laag inkomen te ondersteunen.

22. Ervoor zorgen dat gendergelijkheid ([30]), inclusiviteit, betaalbaarheid en toegankelijkheid van openbaar vervoer en gedeelde mobiliteitsdiensten, ook voor passagiers met een handicap of beperkte mobiliteit, worden ingebed in het ontwerp en de uitvoering van het beleid. Rekening houden met de complexere mobiliteitspatronen (zoals het gebruik van verschillende vervoerswijzen) en de behoeften van verschillende sociale groepen, met name mensen die zich geen eigen auto kunnen veroorloven en mensen met zorgtaken. Altijd overwegen om openbaar vervoer of actieve mobiliteitsoplossingen aan te bieden voor het bereiken van belangrijke plaatsen van tewerkstelling, met name voor plaatsen die werkgelegenheid bieden aan een aanzienlijk aantal mensen met een laag inkomen.

23. Maatregelen en investeringen op het gebied van vervoer ondersteunen met adequate, op grote schaal beschikbare digitale infrastructuur, met name in afgelegen en plattelandsgebieden. Innovatieve diensten (indien relevant) introduceren, zoals mobiliteitsbudgetten die worden geleverd via "Mobility as a Service"-apps of digitale portemonnees, om gerichte steun te bieden aan kwetsbare gebruikers. Digitale oplossingen aanvullen met niet-digitale alternatieven om de informatie en diensten ook toegankelijk te maken voor gebruikers met beperkte digitale vaardigheden of met beperkte toegang tot het internet. De ontwikkeling en het bereik vergemakkelijken van vervoersdiensten die digitale technologie gebruiken om een bredere keuze aan reisopties te bieden en wachttijden, reistijd of vervoerskosten te verminderen.

24. Alle maatregelen ter bestrijding van vervoersarmoede via passende communicatiekanalen onder de aandacht brengen om ervoor te zorgen dat de beoogde begunstigden worden geïnformeerd over en aangemoedigd om te profiteren van de maatregelen ter bestrijding van vervoersarmoede. Contact opnemen met maatschappelijke organisaties, met name organisaties die groepen vertegenwoordigen die risico lopen op vervoersarmoede, om hen te betrekken bij bewustmakingscampagnes. De houding van het grote publiek ten aanzien van duurzaam vervoer proberen te veranderen, zodat dergelijke opties aanvaardbaarder en toegankelijker worden.

Gedaan te Brussel, 22 mei 2025.

Voor de Commissie
Apostolos TZITZIKOSTAS
Lid van de Commissie

([30]) Praktische instrumenten, zoals het handboek voor mainstreaming van gelijkheid in het vervoer, kunnen overheden en belanghebbenden in de vervoerssector helpen dit in praktijk te brengen. Europese Commissie, Directoraat-generaal Mobiliteit en Vervoer, Handbook for equality mainstreaming at DG MOVE: training materials for equality mainstreaming in mobility and transport, Bureau voor publicaties van de Europese Unie, 2024, https://data.europa.eu/doi/10.2832/824729.

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 2024** ([1])**.**

(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-indicatoren ([2]) 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.

(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 armoederisico ([3]).

([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_mdes13a], 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]) 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).

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 inkomensgroep ([4]).

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 halten 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.

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 gebieden ([6]).

f) Werkende bevolking naar woon-werkverkeer, opleidingsniveau en urbanisatiegraad ([7]).

g) Bevolking bereikbaar per spoor binnen 1,5 uur/bevolking in een straal van 120 km × 100 ([8]).

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 toereikendheidsdrempel ([9]), gewogen naar de omvang van hun tekort aan toegang binnen een bepaalde reistijd (40-50 minuten) (op rasterniveau of geaggregeerd op LBE/NUTS 3).

([4]) https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/ilc_mdes13a/default/table?lang=en&category=livcon.ilc.ilc_md.ilc_mdes.
([5]) https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/hbs_str_t226/default/table?lang=en&category=degurb.degurb_livcon.
([6]) Zie achtste cohesieverslag 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/lfso_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.

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*, 2021 ([10]).

— Voor wegvervoer, zie Europese Commissie, *Road Transport Performance in Europe*, 2018 ([11]).

— Europese Commissie, Naar cohesie in Europa in 2050 — Achtste verslag inzake economische, sociale en territoriale cohesie, 2021, zie kaart 4.7 ([12]);

— Europese Commissie, Negende verslag inzake economische, sociale en territoriale cohesie, 2024 ([13]).

— OECD Rural Studies, "*Getting to Services in Towns and Villages, Preparing Regions for Demographic Change*", 2024, blz. 13 ([14]).

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 vervoerswijze ([15]).

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.

([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.

([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 II ([1])

ONDERSTEUNING VAN DUURZAME MOBILITEIT: VOORBEELDEN VAN GERICHTE KOSTENEFFECTIEVE MAATREGELEN EN INVESTERINGEN ([2])

(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**

— Aankoop van emissievrije bussen of spoorvoertuigen ([3]) 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.

([1]) 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 Mededeling 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.

([2]) Afhankelijk van de situatie in elke lidstaat.

([3]) Emissievrije sneltrams die het gebruik van bestaande infrastructuur zonder of met minimale aanpassingen mogelijk maken en de frequentie van de verleende diensten verhogen.

— Investeringen 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.