Europees Parlement
2019-2024

Commissie vrouwenrechten en gendergelijkheid

2022/2140(INI)

3.3.2023

ONTWERPVERSLAG

over Europees vervoer dat voldoet aan de behoeften van vrouwen
(2022/2140(INI))

Commissie vrouwenrechten en gendergelijkheid

Rapporteur: Elżbieta Katarzyna Łukacijewska

Rapporteur voor advies van de medeverantwoordelijke commissie overeenkomstig artikel 57 van het Reglement:
Caroline Nagtegaal, Commissie vervoer en toerisme

INHOUD

Blz.

ONTWERPRESOLUTIE VAN HET EUROPEES PARLEMENT 3

TOELICHTING 9

ONTWERPRESOLUTIE VAN HET EUROPEES PARLEMENT

over Europees vervoer dat voldoet aan de behoeften van vrouwen
(2022/2140(INI))

Het Europees Parlement,

– gezien de artikelen 2 en 3 van het Verdrag betreffende de Europese Unie,

– gezien de artikelen 8, 10, 19 en 157 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie,

– gezien de artikelen 21 en 23 van het Handvest van de grondrechten van de Europese Unie,

– gezien de Agenda 2030 voor duurzame ontwikkeling van de VN en de bijbehorende doelstellingen inzake duurzame ontwikkeling (SDG's), met name SDG 5 en de bijbehorende streefcijfers en indicatoren,

– gezien het VN-Verdrag inzake de uitbanning van alle vormen van discriminatie van vrouwen van 18 december 1979,

– gezien de EU-richtlijnen over diverse aspecten van gelijke behandeling van vrouwen en mannen die vanaf 1975 zijn vastgesteld, waaronder Richtlijn 79/7/EEG van de Raad van 19 december 1978 betreffende de geleidelijke tenuitvoerlegging van het beginsel van gelijke behandeling van mannen en vrouwen op het gebied van de sociale zekerheid[1], Richtlijn 92/85/EEG van de Raad van 19 oktober 1992 inzake de tenuitvoerlegging van maatregelen ter bevordering van de verbetering van de veiligheid en de gezondheid op het werk van werkneemsters tijdens de zwangerschap, na de bevalling en tijdens de lactatie[2], Richtlijn 2004/113/EG van de Raad van 13 december 2004 houdende toepassing van het beginsel van gelijke behandeling van mannen en vrouwen bij de toegang tot en het aanbod van goederen en diensten[3], Richtlijn 2006/54/EG van het Europees Parlement en de Raad van 5 juli 2006 betreffende de toepassing van het beginsel van gelijke kansen en gelijke behandeling van mannen en vrouwen in arbeid en beroep[4], Richtlijn (EU) 2019/1158 van het Europees Parlement en de Raad van 20 juni 2019 betreffende het evenwicht tussen werk en privéleven voor ouders en mantelzorgers en tot intrekking van Richtlijn 2010/18/EU van de Raad[5] en Richtlijn 2010/41/EU van het Europees Parlement en de Raad van 7 juli 2010 betreffende de toepassing van het beginsel van gelijke behandeling van zelfstandig werkzame mannen en vrouwen en tot intrekking van Richtlijn 86/613/EEG van de Raad[6],

[1] PB L 6 van 10.1.1979, blz. 24.
[2] PB L 348 van 28.11.1992, blz. 1.
[3] PB L 373 van 21.12.2004, blz. 37.
[4] PB L 204 van 26.7.2006, blz. 23.
[5] PB L 188 van 12.7.2019, blz. 79.
[6] PB L 180 van 15.7.2010, blz. 1.

– gezien de mededeling van de Commissie van 17 juni 2009 getiteld “Een duurzame toekomst voor het vervoer: naar een geïntegreerd, technologiegeleid en gebruikersvriendelijk systeem” (COM(2009)0279),

– gezien de mededeling van de Commissie van 5 maart 2020 getiteld “Een Unie van gelijkheid: strategie voor gendergelijkheid 2020-2025” (COM(2020)0152),

– gezien de mededeling van de Commissie van 9 december 2020 getiteld “Strategie voor duurzame en slimme mobiliteit – Het Europees vervoer op het juiste spoor naar de toekomst” (COM(2020)0789),

– gezien de mededeling van de Commissie van 14 juli 2021 getiteld “‘Fit for 55’: het EU-klimaatstreefdoel voor 2030 bereiken op weg naar klimaatneutraliteit” (COM(2021)0550),

– gezien de mededeling van de Commissie van 14 december 2021 getiteld “Het nieuwe EU-kader voor stedelijke mobiliteit” (COM(2021)0811),

– gezien Verordening (EU) 2020/1054 van het Europees Parlement en de Raad van 15 juli 2020 tot wijziging van Verordening (EG) nr. 561/2006 wat betreft de minimumeisen voor maximale dagelijkse en wekelijkse rijtijden, minimumonderbrekingen en dagelijkse en wekelijkse rusttijden, en Verordening (EU) nr. 165/2014 wat betreft positionering door middel van tachografen[7],

– gezien zijn resolutie van 21 januari 2021 over het genderperspectief in de COVID-19-crisis en de periode na de crisis[8],

– gezien zijn resolutie van 21 januari 2021 over de EU-strategie inzake gendergelijkheid[9],

– gezien zijn resolutie van 6 oktober 2021 over het EU-beleidskader voor verkeersveiligheid 2021-2030 – Volgende stappen op weg naar “Vision Zero”[10],

– gezien de gendergelijkheidsindex 2022 van het Europees Instituut voor gendergelijkheid (EIGE),

– gezien de studie van de beleidsondersteunende afdeling Rechten van de burger en Constitutionele Zaken van zijn directoraat-generaal Intern Beleid van de Unie van 16 december 2021 getiteld “Women and transport” (Vrouwen en vervoer),

– gezien het verslag van de Commissie van 14 september 2022 getiteld “Study on the social dimension of the future EU transport system regarding users and passengers – Final report” (Studie over de sociale dimensie van het toekomstige vervoerssysteem van de EU wat gebruikers en passagiers betreft – Eindverslag),

– gezien artikel 54 van zijn Reglement,

[7] PB L 249 van 31.7.2020, blz. 1.
[8] PB C 456 van 10.11.2021, blz. 191.
[9] PB C 456 van 10.11.2021, blz. 208.
[10] PB C 132 van 24.3.2022, blz. 45.

– gezien het advies van de Commissie vervoer en toerisme,

– gezien het verslag van de Commissie vrouwenrechten en gendergelijkheid,

A. overwegende dat gendergelijkheid een kernwaarde van de EU is en moet worden geïntegreerd in al het beleid van de EU; overwegende dat het recht op gelijke behandeling en non-discriminatie een grondrecht is dat verankerd is in de Verdragen en in het Handvest van de grondrechten van de Europese Unie;

B. overwegende dat onderzoek in tal van lidstaten heeft uitgewezen dat gendergerelateerd geweld in de openbare ruimte en het openbaar vervoer een steeds groter probleem wordt;

C. overwegende dat slecht ontworpen vervoersbeleid de huidige situatie in verband met armoede en sociale uitsluiting nog kan verergeren; overwegende dat er met betrekking tot vervoer nog steeds een gebrek is aan naar geslacht uitgesplitste gegevens en genderanalyses en dat dit een belemmering vormt voor de toepassing van doelgericht vervoersbeleid ten behoeve van personen en gezinnen in al hun diversiteit;

D. overwegende dat een genderresponsieve aanpak ten aanzien van stadsplanning van groot belang is om de levenskwaliteit van vrouwen te verbeteren;

E. overwegende dat het gebruik van vervoer verschilt op basis van gender en andere factoren, in termen van complexiteit, frequentie, wijze, duur, doel, kosten, beveiliging en veiligheid;

F. overwegende dat inzicht in vervoerspatronen en mobiliteit van fundamenteel belang is voor de ontwikkeling van genderbewust vervoersbeleid, zodat vrouwelijke vervoersgebruikers veilige, toegankelijke, betrouwbare, duurzame en niet-discriminerende vervoerswijzen kunnen delen;

G. overwegende dat meer vrouwen dan mannen gebruikmaken van duurzamere vervoerswijzen en dat vrouwen zich vaak verplaatsen in een keten van reizen;

H. overwegende dat bij de welkome invoering van nieuwe voertuig- en automatiseringstechnologieën rekening moet worden gehouden met de specifieke behoeften van vrouwen;

I. overwegende dat duurzaam vervoer gelijke toegang tot infrastructuur vereist, door middel van maatregelen die grotere mobiliteit voor iedereen waarborgen en een dienstverlening van dezelfde kwaliteit garanderen in de stad en op het platteland;

J. overwegende dat het ontwerp van voertuigen, met inbegrip van veiligheidskenmerken, vaak is afgestemd op een grotere, stereotiep mannelijke lichaamsbouw, en minder doeltreffend is voor kleinere mensen;

K. overwegende dat vervoersinfrastructuur in een goed ontworpen, gecontroleerde en veilige omgeving een positief effect heeft op zowel de feitelijke veiligheid als de

gepercipieerde veiligheid[11];

L. overwegende dat mobiliteitsbelemmeringen de toegang van vrouwen tot banen en essentiële diensten zoals gezondheidszorg en onderwijs in de weg staan, hetgeen gevolgen heeft voor hun accumulatie van menselijk kapitaal, zowel voor zichzelf als voor hun kinderen;

M. overwegende dat vrouwen qua werkgelegenheid op alle niveaus ondervertegenwoordigd zijn in de vervoerssector; overwegende dat ondervertegenwoordiging in besluitvorming, planning en onderzoek het gebrek aan gendermainstreaming op het gebied van vervoer versterkt;

N. overwegende dat de werkomgeving in de vervoerssector niet is afgestemd op de specifieke behoeften van vrouwen, hetgeen bredere implicaties heeft voor de veiligheid van vrouwen;

O. overwegende dat vervoersbedrijven te kampen hebben met aanzienlijke aanwervingsproblemen; overwegende dat de indienstneming van vrouwen een oplossing kan zijn voor personeelstekorten in de vervoerssector[12];

P. overwegende dat het belangrijk is efficiënte en betaalbare mobiliteit in plattelandsgebieden te bevorderen en in stand te houden; overwegende dat de connectiviteit in plattelandsgebieden onvoldoende ontwikkeld is;

Q. overwegende dat vrouwen in plattelandsgebieden belemmeringen ondervinden om steun te krijgen wanneer zij het slachtoffer zijn van gendergerelateerd geweld;

1. bevestigt nogmaals dat de EU vastbesloten is zich in te zetten voor de verwezenlijking van gendergelijkheid op het gebied van vervoer, en wijst op de vooruitgang die tot nu toe is geboekt; beklemtoont dat er concrete maatregelen nodig zijn om de veiligheid, de toegang tot mobiliteit en de werkgelegenheidskansen te verbeteren;

2. benadrukt dat gendermainstreaming op het gebied van vervoer over de hele linie positieve effecten heeft, met inbegrip van sociale inclusie en werkgelegenheid; beklemtoont het belang van gendermainstreaming op het gebied van vervoer voor de verwezenlijking van de groene en de digitale transitie;

3. herinnert eraan dat genderstereotypering en -vooroordelen vrouwen uitsluiten van economische en sociale activiteiten, met een gebrek aan efficiëntie en een grotere verspilling van menselijke hulpbronnen tot gevolg; stelt vast dat er middelen nodig zijn om ervoor te zorgen dat vrouwen vertegenwoordigd zijn in onderzoek en besluitvorming op vervoersgebied;

4. betreurt het gebrek aan gestandaardiseerde, naar geslacht uitgesplitste vervoersgegevens en genderanalyses voor alle vervoerswijzen; stelt in dit verband tevreden vast dat de editie 2023 van de gendergelijkheidsindex van EIGE “energie en vervoer” als

[11] International Transport Forum, “Women’s Safety and Security: A Public Transport Priority”, OECD Publishing, Parijs, 2018.
[12] Europese Commissie, directoraat-generaal Mobiliteit en Vervoer, “Good staff scheduling and rostering practices in transport – Final report”, Publicatiebureau van de EU, Luxemburg, 2021.

thematische focus heeft;

5. wijst op het vermogen van artificiële intelligentie (AI) om geanonimiseerde datasets over het gebruik van openbaar vervoer samen te stellen;

6. is ingenomen met de lancering van het nieuwe initiatief van de Commissie voor een netwerk van diversiteitsambassadeurs voor de vervoerssector, dat tot doel heeft diversiteit, gelijkheid en inclusie in de vervoerssector van de EU te bevorderen;

7. dringt erop aan dat bij veiligheidsprestatietests en crashtests ook biologisch realistische vrouwelijke testpoppen worden gebruikt; onderstreept dat AI ons meer inzicht moet verschaffen in de manier waarop diverse vormen van menselijke lichaamsbouw anders reageren in een noodsituatie;

Inzicht in de mobiliteit en de billijke behandeling van vrouwen op het gebied van vervoer

8. benadrukt de verschillende verwachtingen, reispatronen, behoeften en ervaringen van vrouwen als vervoersgebruikers; dringt erop aan dat de behoeften van vrouwen volledig worden geïntegreerd in de relevante wetgeving op het gebied van vervoer;

Inclusieve mobiliteitsdiensten en adequate infrastructuur

9. dringt aan op de integratie van duurzame vervoersmogelijkheden in het dagelijks leven van vrouwen, zodat comfortabele, veilige en stressvrije multimodale verplaatsingen werkelijkheid kunnen worden;

10. verzoekt de lidstaten ervoor te zorgen dat in de wegeninfrastructuur, met name bij modernisering daarvan, ten volle rekening wordt gehouden met de continuïteit en toegankelijkheid van duurzame voetgangersverbindingen;

De veiligheid en beveiliging van vrouwen in vervoersomgevingen waarborgen

11. dringt aan op een grotere nadruk op veiligheid in stedelijke mobiliteit, zoals adequate, duurzame straatverlichting, om situaties te voorkomen waarin vrouwen voor hun woon-werkverkeer worden geconfronteerd met donkere, akelige plekken; dringt er daarnaast op aan dat in ontwerpen voor geïntegreerde vervoerssystemen rekening wordt gehouden met “de laatste kilometer”, met name tijdens de daluren;

12. benadrukt het belang van de AI-verordening[13] om rechtshandhavingsinstanties bij te staan bij de bestrijding van criminaliteit in openbaarvervoerssystemen en het tegengaan van intimidatie van vrouwelijke en lhbtqi+-vervoersgebruikers;

13. merkt op dat vrouwen binnen het gezin een grote rol spelen bij het bepalen van mobiliteitskeuzes en dat hun negatieve ervaringen met het gebruik van duurzame vervoerswijzen ontmoedigend kunnen werken;

14. wijst op de uitdagingen waarmee vrouwen in plattelandsgebieden met relatief

[13] Voorstel van de Commissie voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad tot vaststelling van geharmoniseerde regels betreffende artificiële intelligentie (wet op de artificiële intelligentie) en tot wijziging van bepaalde wetgevingshandelingen van de Unie (COM(2021)0206).

onderontwikkeld openbaar vervoer worden geconfronteerd, waardoor zij vaak in de rol van verzorger belanden; benadrukt dat beleidsmaatregelen ter bevordering van duurzaam vervoer kwetsbare groepen, vrouwen of mensen die in plattelandsgebieden wonen niet mogen uitsluiten;

Werkgelegenheid voor vrouwen

15. beklemtoont dat vrouwelijke werknemers in de vervoerssector op alle niveaus te maken hebben met belemmeringen zoals gendervooroordelen, een gebrek aan voorzieningen of de ongeschiktheid van voorzieningen, met intimidatie en geweld tot gevolg; merkt op dat het in de vervoerssector bijgevolg moeilijk is om vrouwen aan te trekken en te behouden;

Empowerment van vrouwen in de vervoerssector

16. benadrukt dat het gebrek aan vrouwen in de vervoerssector ook als een kans moet worden beschouwd; verzoekt de Commissie, de lidstaten en belanghebbenden proactieve maatregelen te nemen om de inzetbaarheid en het concurrentievermogen van vrouwen in deze sector te vergroten;

Bewustmaking en aanzetten tot gedragsverandering

17. verzoekt de lidstaten om met betrekking tot een loopbaan in de vervoerssector of de sector wetenschap, technologie, engineering en wiskunde marktsegmentatie tegen te gaan; merkt op dat de bevordering van ondernemerschap onder meisjes vanaf jonge leeftijd de bestaande onderwijsstereotypen kan verminderen en ervoor kan zorgen dat meer vrouwen de sectoren van logistiek, engeneering en vervoer betreden;

18. merkt op dat er campagnes en acties op sociale media nodig zijn om een cultuur van nultolerantie ten aanzien van intimidatie en onveilige werkomgevingen te waarborgen;

19. merkt op dat digitalisering en nieuwe vervoersmodellen kunnen zorgen voor betere, veiligere en toegankelijkere werkomgevingen voor vrouwen;

°

° °

20. verzoekt zijn Voorzitter deze resolutie te doen toekomen aan de Raad en de Commissie.

TOELICHTING

Mobiliteit en vervoer zijn belangrijk voor alle burgers van onze Unie en evolueren en moderniseren voortdurend met de tijd. De grootste uitdaging bij uitstek voor de vervoerssector is de noodzaak om de uitstoot aanzienlijk te verminderen en steeds duurzamer te worden. Het traject naar een koolstofneutraal vervoerssysteem zal aanzienlijke gevolgen hebben voor zowel de gebruikers als de passagiers, alsook voor de werknemers in de sector. Dit zal burgers zonder twijfel grote kansen bieden voor een betere levenskwaliteit en nieuwe en boeiende vooruitzichten op banen, en zal nieuwe producten en diensten dichter dan ooit tevoren bij de Europeanen brengen. Tegelijkertijd is het aan ons allen om oog te hebben voor de uitdagingen die ons te wachten staan: de samenleving zal inderdaad een nieuwe impuls krijgen om te kiezen voor duurzamere vervoermiddelen, hetgeen ertoe kan leiden dat meer mensen met vervoersarmoede te maken krijgen en bepaalde groepen worden uitgesloten.

De rapporteur is echter van mening dat dit niet het geval hoeft te zijn. Het spreekt vanzelf dat bij deze boeiende ontwikkeling waarbij wij onze vervoerssystemen omvormen tot groene, betaalbare en duurzame mobiliteit, niemand aan zijn lot mag worden overgelaten. Toch zijn er zelfs nu al veel te veel voorbeelden van ongelijkheid en tekortkomingen in het vervoer voor respectievelijk vervoersgebruikers en de werknemers in de sector.

Dit verslag heeft tot doel de nadruk te leggen op de moeilijke situatie waar vrouwen vaak mee te maken krijgen bij hun verplaatsingen, met bijzondere aandacht voor vrouwen die de zorgtaken grotendeels voor hun rekening nemen en andere reispatronen hebben dan mannen. Het behoort tot de plagen van onze tijd dat vrouwen op hun werk meer worden gediscrimineerd en dat de vervoerssector niet altijd een voorbeeldige werkplek is. In het verslag wordt ook een analyse gemaakt van de situatie van andere kwetsbare groepen die veel te lang genegeerd zijn waardoor hun behoeften over het hoofd werden gezien. Er wordt gezocht naar manieren om de bestaande situatie in de sector te verbeteren en er tegelijkertijd voor te zorgen dat de voordelen van de groene transitie iedereen ten goede komen.

Ten eerste moeten we beter begrijpen en analyseren wat er nodig is om ervoor te zorgen dat het vervoer in de EU voldoet aan de behoeften van vrouwen, en daarom zijn naar geslacht uitgesplitste gegevens en genderanalyses op het gebied van vervoer noodzakelijk. Dit zal bijdragen tot een beter ontwerp van het beleid, de relevante wetgeving, programma's en acties zodat die aansluiten bij de behoeften en zorgen van vrouwen in al hun diversiteit, en zal zorgen voor de ontwikkeling van open data ter ondersteuning van innovatie op het gebied van vervoer.

Daarnaast moet meer aandacht worden besteed aan de veiligheid van passagiers in het collectieve vervoer, hetgeen in verband met gender en mobiliteit verschillende vergaande gevolgen heeft. Als gebruikers van collectief vervoer krijgen vrouwen te maken met het zorgwekkende verschijnsel van seksuele intimidatie en verschillende vormen van geweld. Het is voor vrouwen uiterst moeilijk om van en naar het werk te pendelen, winkeltassen en kinderwagens mee te sleuren en tegelijkertijd voor hun kinderen te zorgen.

Voorts wordt bij het ontwerpen van auto's en andere vervoerswijzen gewoonlijk geen rekening gehouden met de fysiologie van vrouwen, wat betekent dat zij minder beschermd zijn dan mannen wanneer zij betrokken zijn bij een voertuigbotsing.

Een ander groot probleem is vervoersarmoede en uitsluiting op vervoersgebied, met name op het platteland en in de ultraperifere gebieden. Vrouwen hebben minder alternatieven dan mannen bij de keuze van een vervoerswijze. Bij het koolstofvrij maken van het vervoer moet er ook voor worden gezorgd dat auto's niet volledig uit het leven van mensen verdwijnen, met name wanneer er geen duurzame, betaalbare, veilige en frequente vervoersverbindingen voorhanden zijn.

Wat de werkgelegenheid betreft, is de vervoerssector nog niet voldoende aantrekkelijk voor vrouwen, aangezien onvoldoende aandacht wordt besteed aan de veiligheid van vrouwen en de toegankelijkheid van geschikte infrastructuurvoorzieningen. De onaanvaardbare gevallen van ongewenst seksueel gedrag, pesterijen, intimidatie en geweld zijn een probleem dat in de sector veel te vaak voorkomt en alomtegenwoordig is. Bovendien zijn vrouwen nog steeds ondervertegenwoordigd in vervoersberoepen omdat zij zich niet bewust zijn van de loopbaanmogelijkheden en hier niet van op de hoogte worden gebracht. In dit verband worden meer stimulansen en vroegtijdig onderwijs voor meisjes aanbevolen om vrouwen aan te moedigen een loopbaan in de STEM-sector te ambiëren. In het verslag wordt ook gezocht naar oplossingen en manieren om de betrokkenheid en belangstelling van vrouwen ten aanzien van vervoer en logistiek te vergroten.

Ervoor zorgen dat ons vervoerssysteem echt bestand is tegen toekomstige crises en dat het is afgestemd op de behoeften van vrouwen en kwetsbare groepen, moet dan ook een cruciale doelstelling voor de verdere ontwikkeling van het vervoersbeleid van de EU zijn en is van essentieel belang voor de groei en de duurzaamheid van de sector op lange termijn. Als het voor vrouwen werkt, zal het voor iedereen werken. We hebben geen tijd te verliezen wanneer het gaat om het benutten van de voordelen van alle boeiende ontwikkelingen die vervoer te bieden heeft op het gebied van technologie en concurrerende, veilige en veerkrachtige werkgelegenheid.