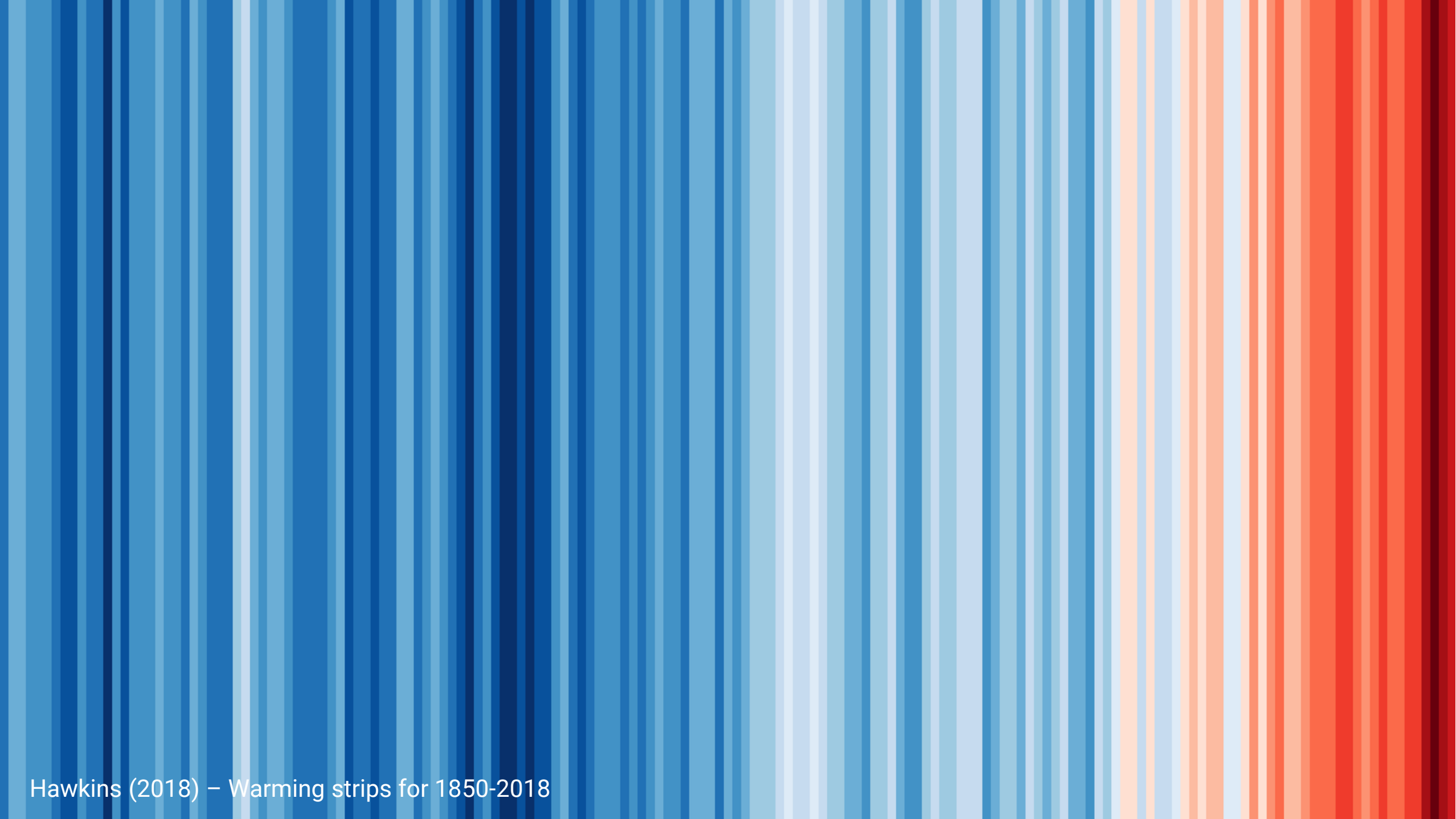


# Mobiliteit en Sociale Rechtvaardigheid

Eva Van Eenoo



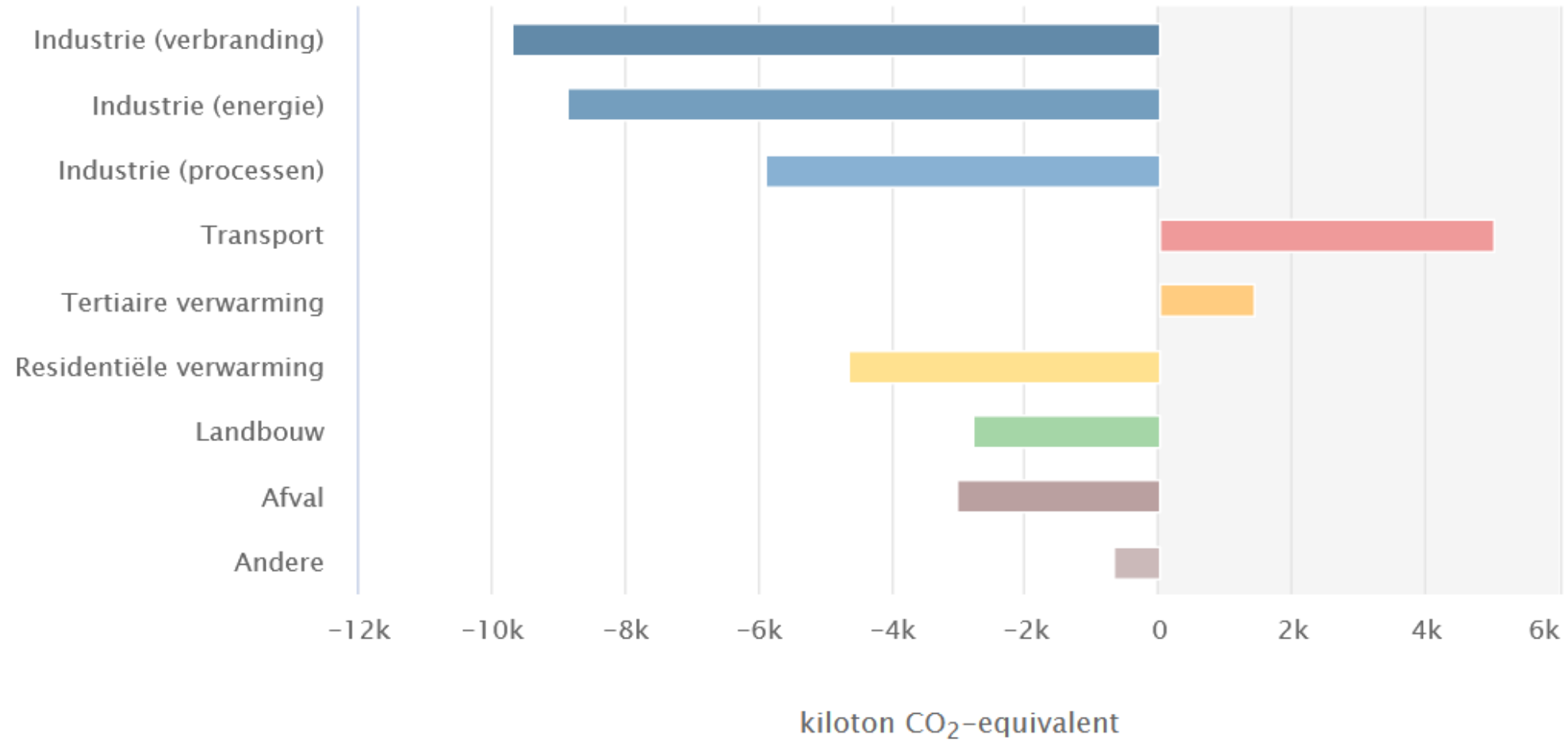
Hawkins (2018) – Warming strips for 1850-2018

**“Climate change is a threat to human well-being and planetary health (*very high confidence*). There is a rapidly closing window of opportunity to secure a liveable and sustainable future for all (*very high confidence*).”**

IPCC, 2023

Auto's: 12% van de totale CO<sub>2</sub>-uitstoot in de Europese Unie

## De evolutie van de verschillende sectoren (1990-2019)





LA PLANÈTE  
BLEUE A  
BESOIN DU  
JAUNE POUR  
RESTER VERTE



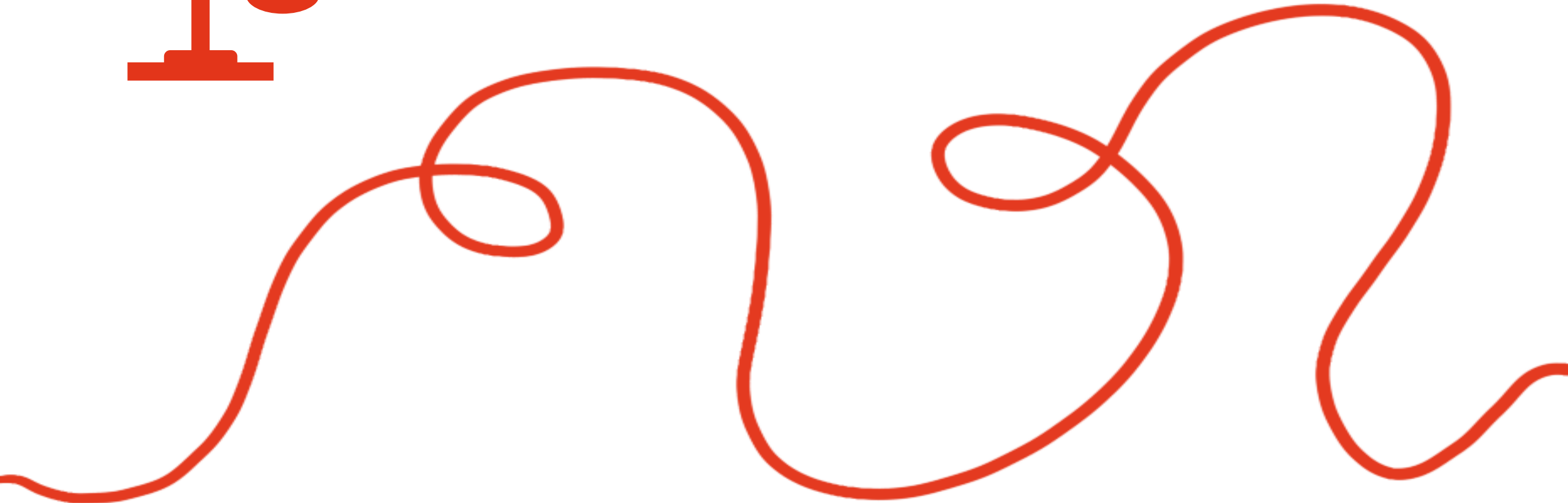
## Kritiek op nieuwe verkeerssituatie in Bottelare door geknipte straten en zone 30: “Dit plan zorgt net voor extra verkeer”

**BOTTELARE** In het centrum van Bottelare is sinds twee weken een nieuw mobiliteitsplan van kracht. Zowat het hele centrum is zone 30, er werden fietsstraten ingericht en éénrichtingsverkeer doorgevoerd. En sommige straten zijn geknipt om sluipverkeer te vermijden. Maar de huidige situatie stuit ook op kritiek. Zo'n 200 inwoners sloten zich aan bij de groep 'Leefbaar Bottelare'.

Didier Verbaere 31-08-22, 14:03 Laatste update: 31-08-22, 16:23



Het 'Masterplan Bottelare' werd afgelopen zomer door de gemeenteraad goedgekeurd en de nieuwe verkeersregeling ging op 16 augustus in voege. Maar vandaag, twee weken later, is er ook al heel wat kritiek. “Het was de bedoeling om de schoolomgeving te vrijwaren van doorgaand verkeer, maar met dit circulatieplan wordt net extra verkeer naar de school geleid en is de school bovendien niet meer bereikbaar via de Dorpstraat. Ik vrees voor extra verkeerschaos eens het schooljaar start”, zegt Wim Coens die al 31 jaar de gelijknamige bakkerij in de Merelbeekse deelgemeente uitbaat.







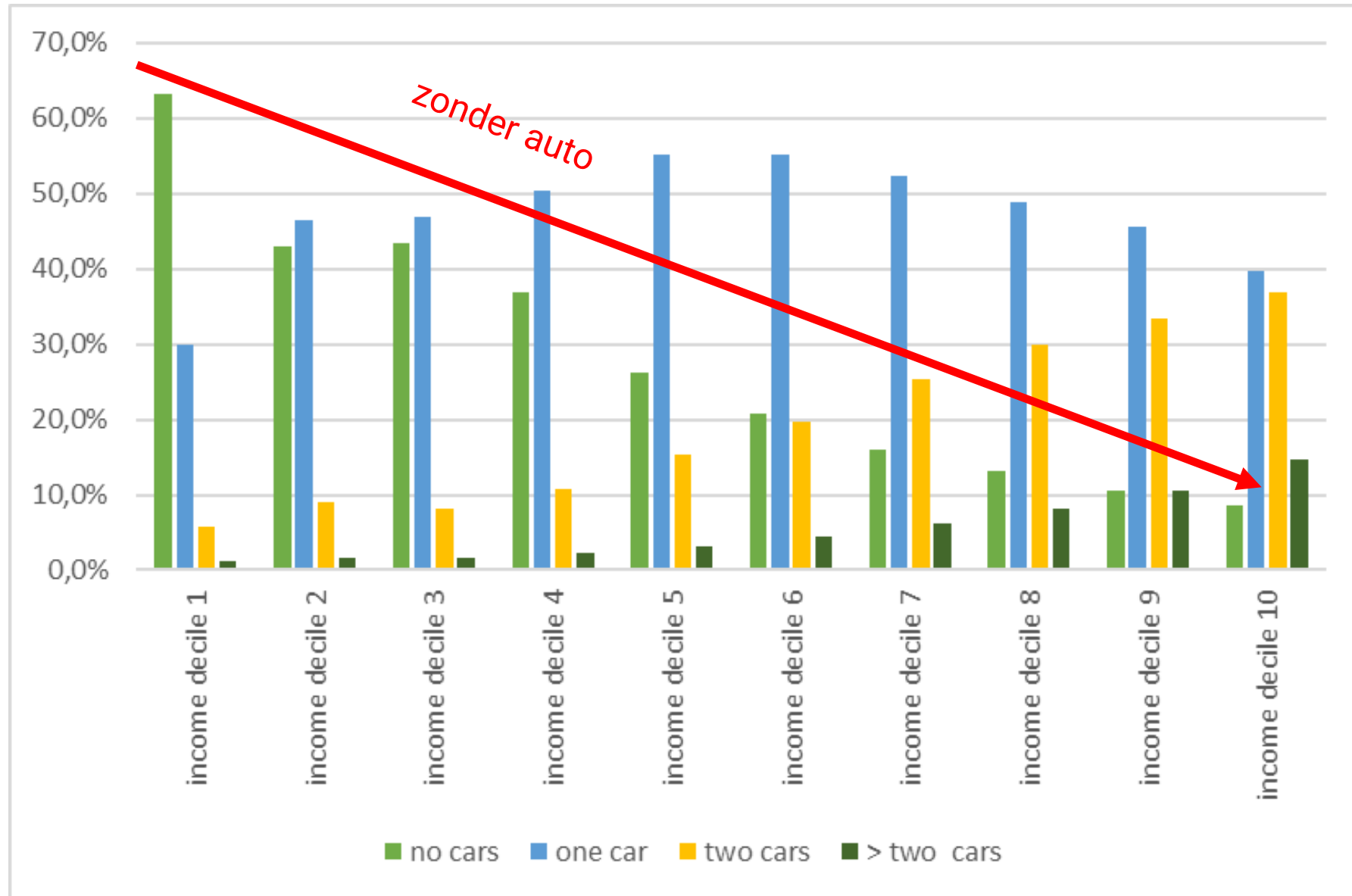
Toegang tot **vervoersmiddelen**.

Toegang tot **bestemmingen** (essentiële diensten).

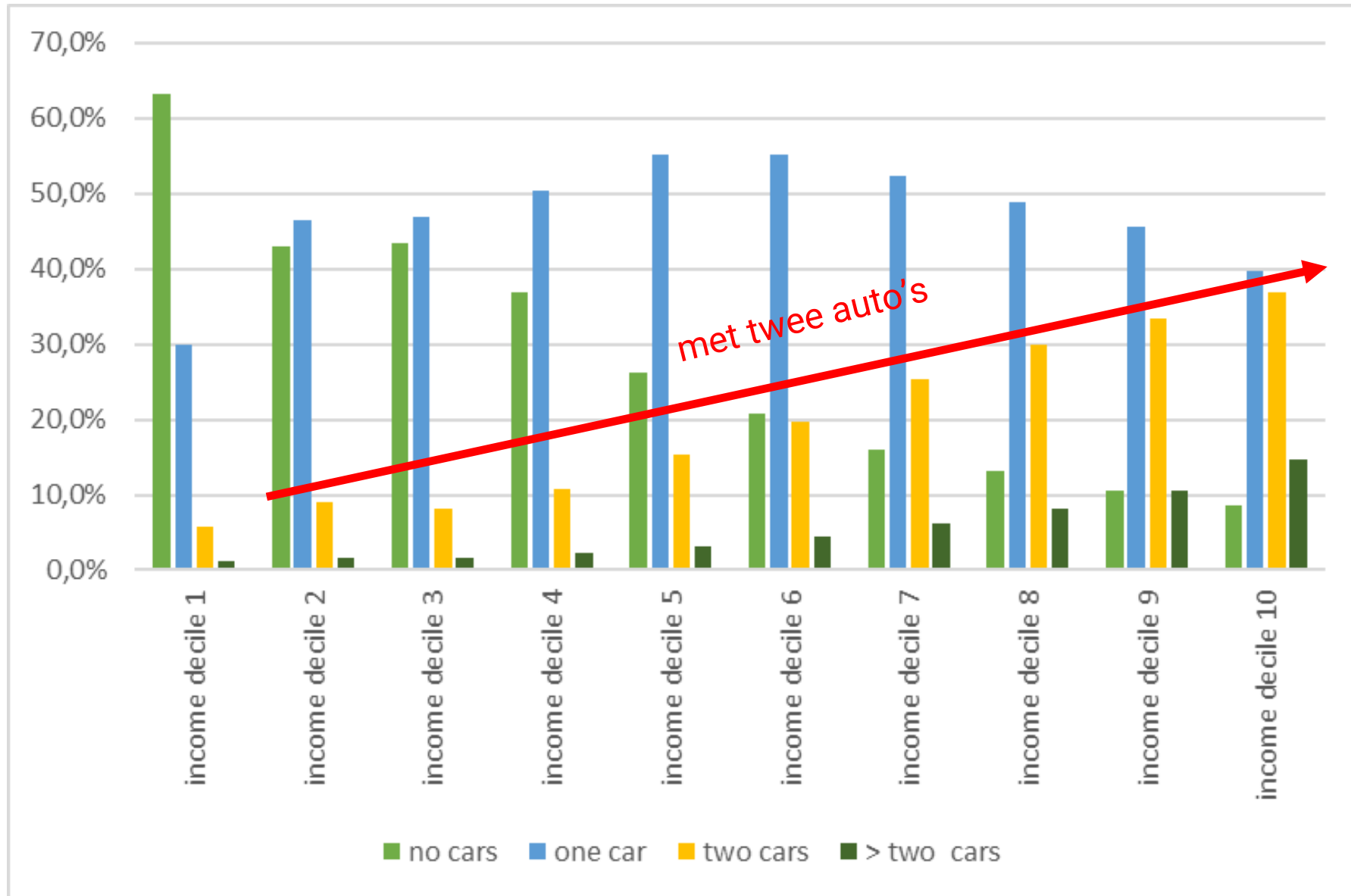
Blootstelling **schadelijke effecten** mobiliteitssysteem.

**Besluitvormingsprocessen**.

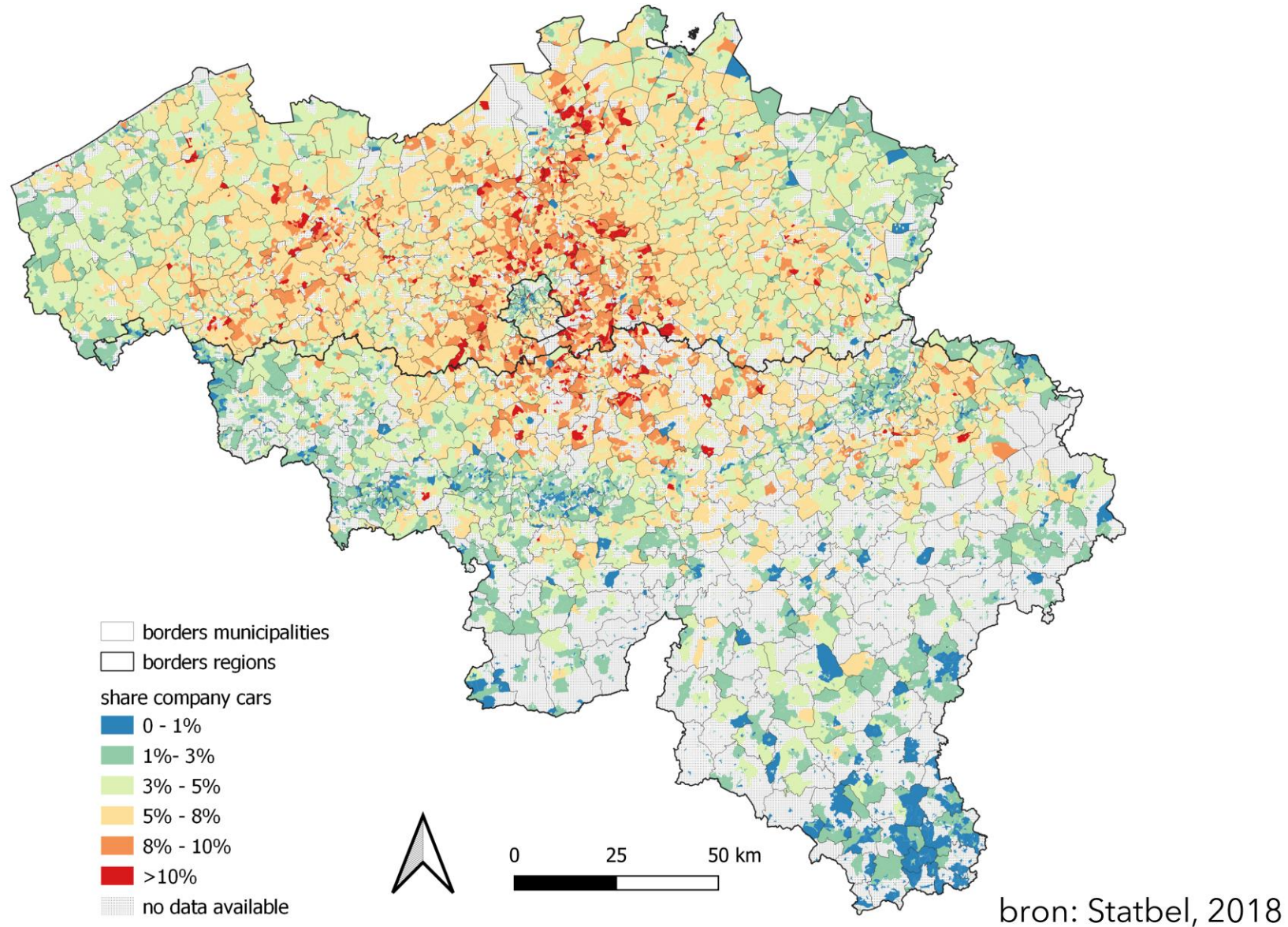
# Toegang tot mobiliteit is niet gelijk verdeeld: verdeling autobezit.



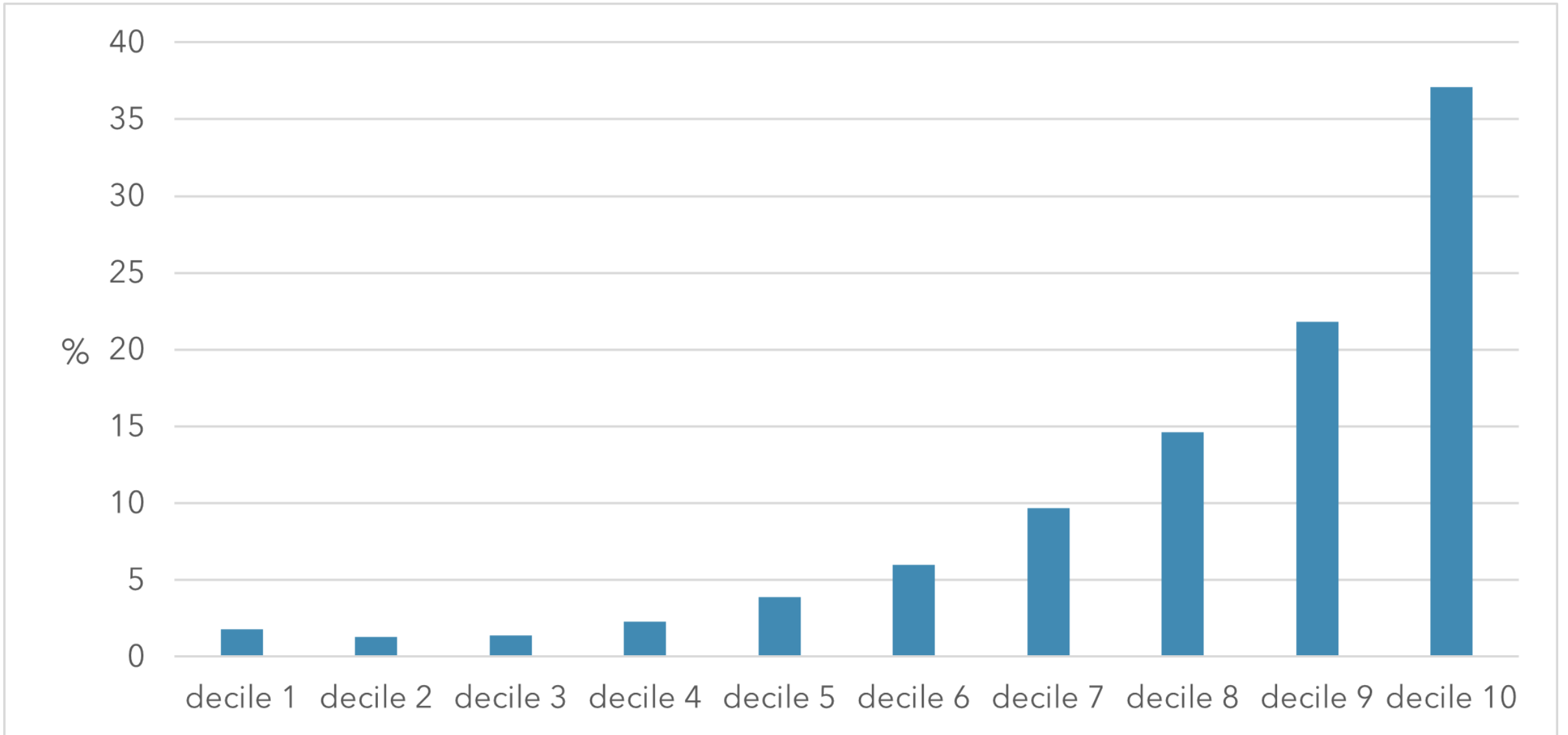
# Toegang tot mobiliteit is niet gelijk verdeeld: verdeling autobezit.



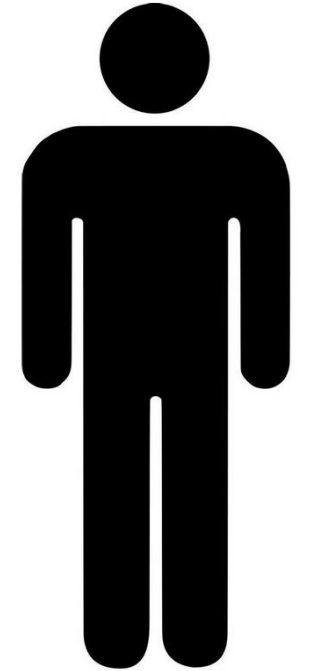
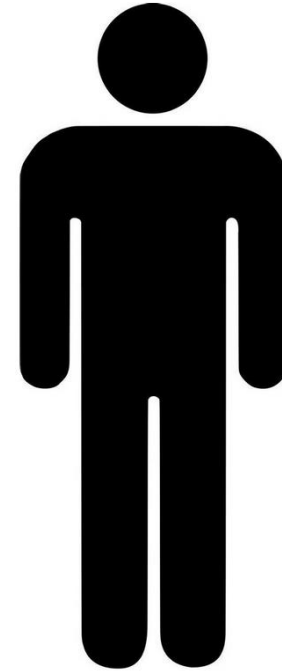
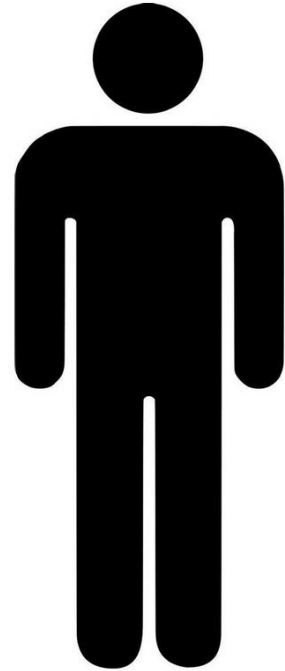
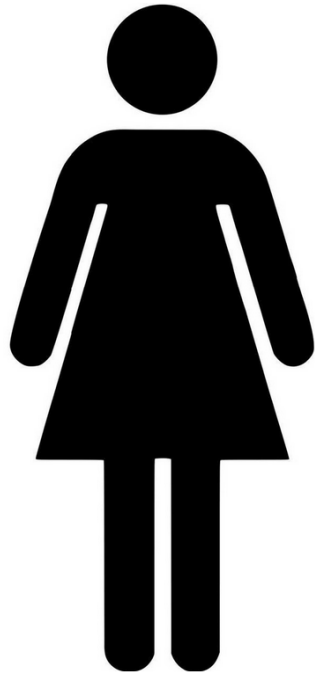
# Toegang tot mobiliteit is niet gelijk verdeeld: verspreiding bedrijfswagens.



## Toegang tot mobiliteit is niet gelijk verdeeld: verspreiding bedrijfswagens.



**Toegang tot mobiliteit is niet gelijk verdeeld: bedrijfswagens.**





Afgelegde kilometers



Afgelegde kilometers



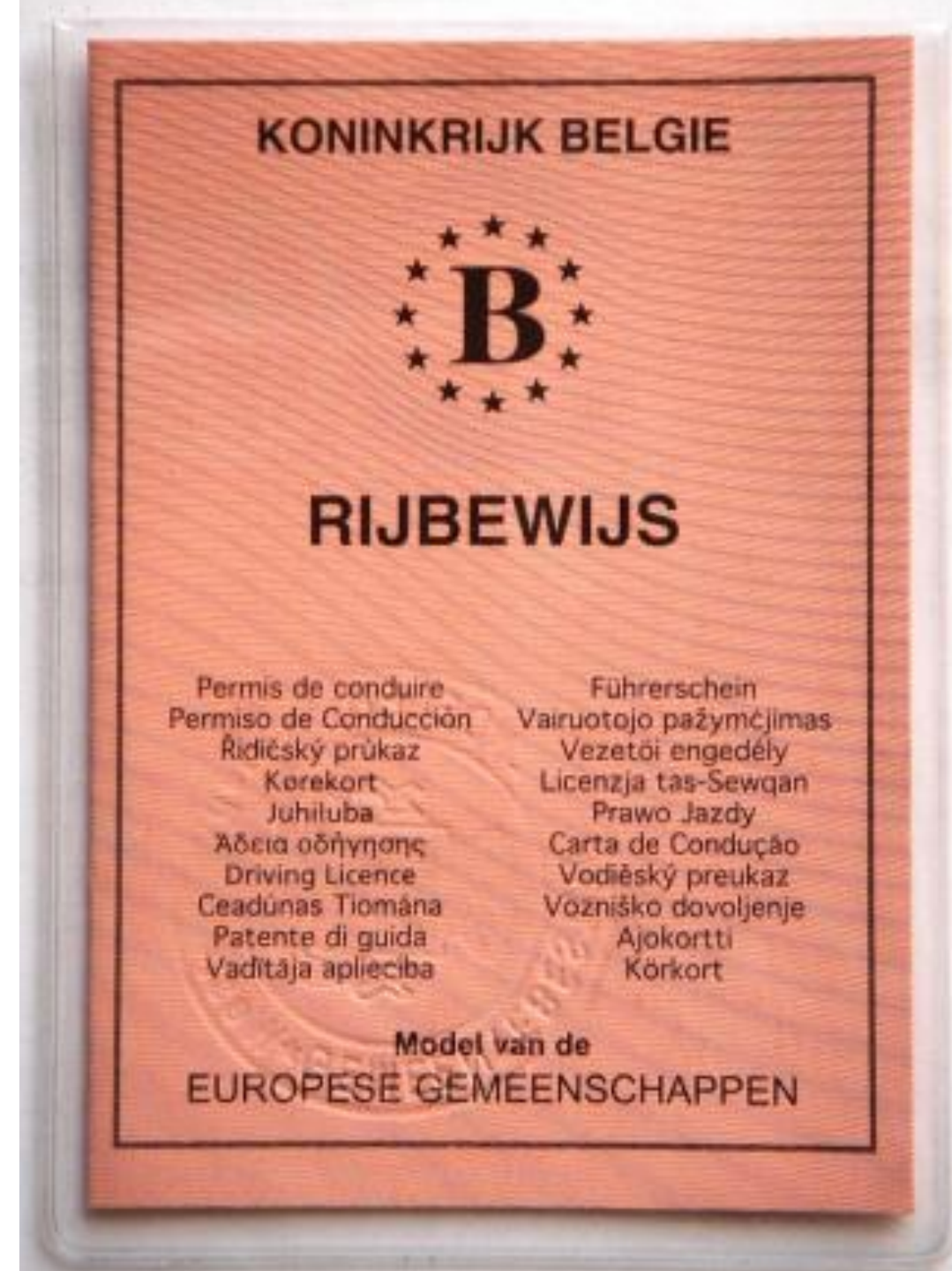
Afgelegde kilometers



Autobezit en rijbewijs bezit verhoogt de kans op een **job** (Bastiaanssen et al., 2020; Fransen et al., 2018).

Geen auto: “**activity penalty**”, voornamelijk in landelijke gebieden, maar toch ook vastgesteld in stedelijk gebied (Morris et al., 2020).

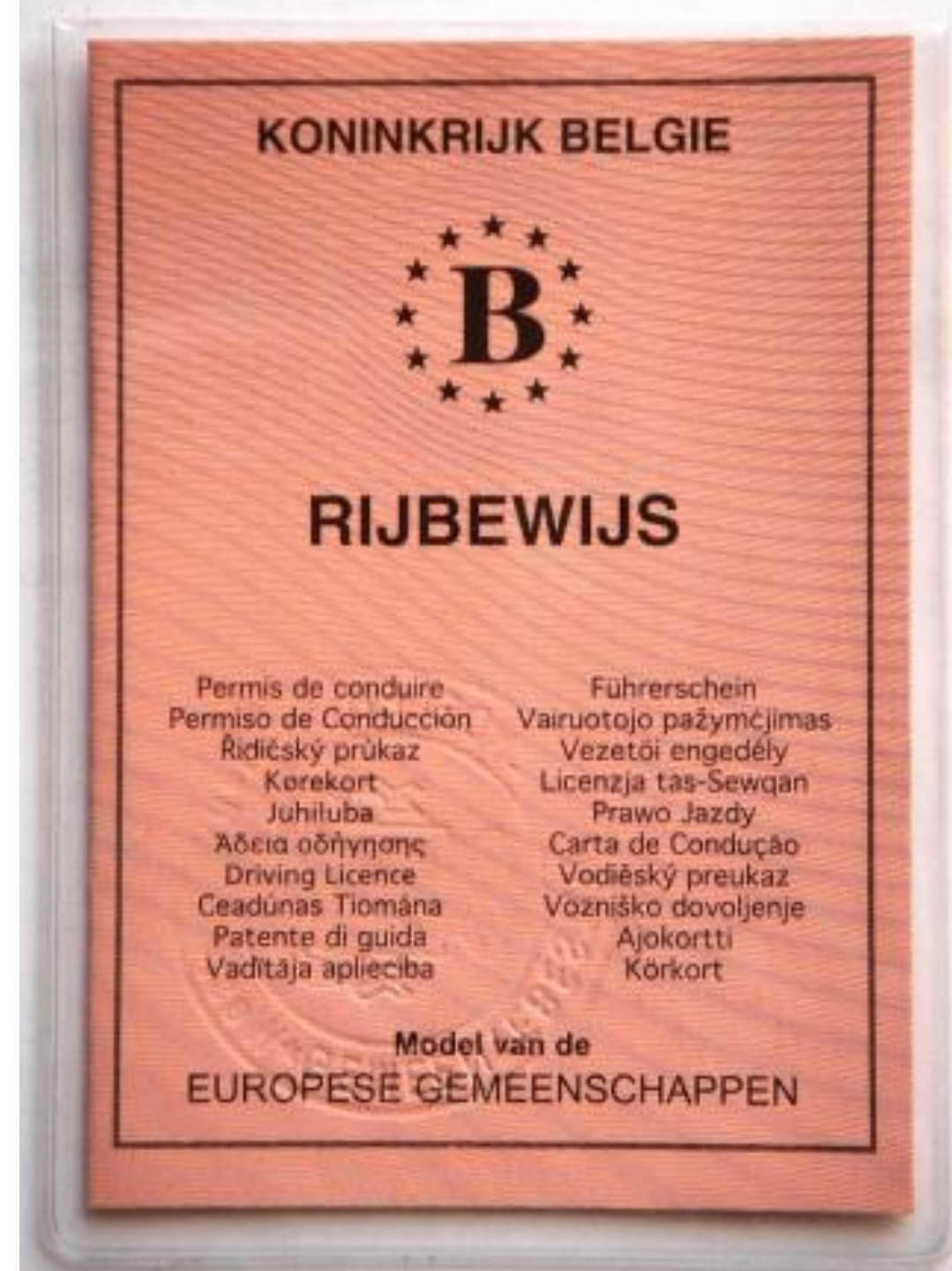
Voornamelijk activiteiten in **vrije tijd** en bezoek aan **vrienden en familie** zijn moeilijker te organiseren (Baumgartner et al., 2022; Lagrell et al., 2018).



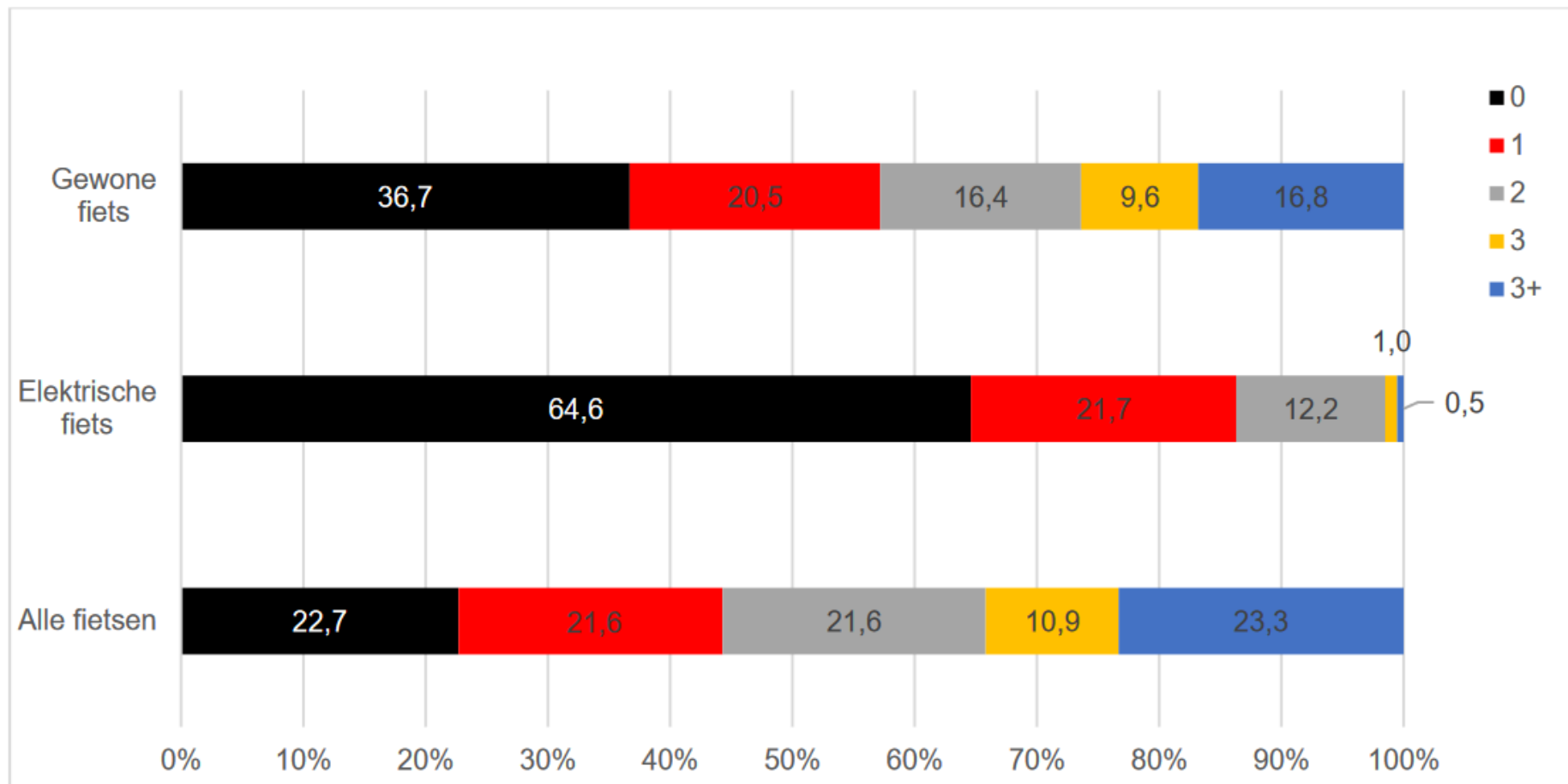


Percentage mensen uit het laagste  
inkomensquintiel dat geen rijbewijs heeft?

= **25%**



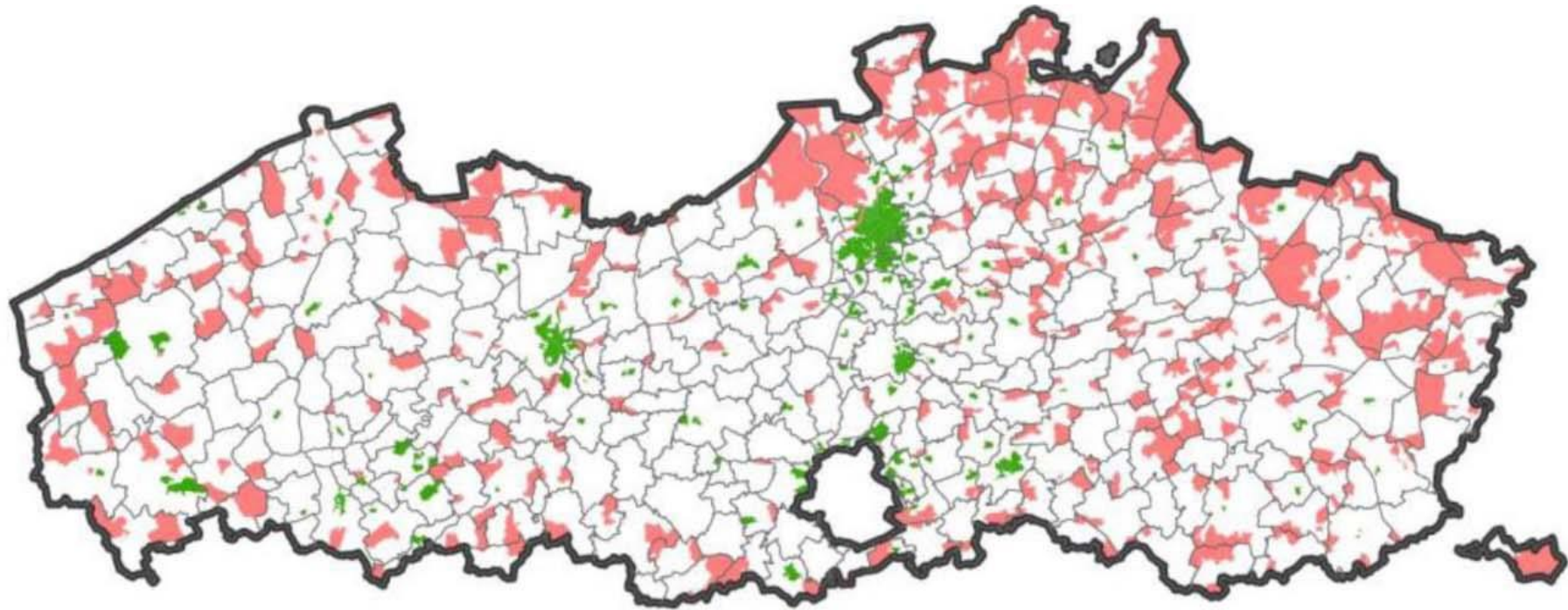
# Fietsbezit



*Figuur 46 Verdeling van gezinnen volgens fietsbezit (N=4183; vraagstelling: "Hoeveel voertuigen heeft uw huishouden ter beschikking?")*



- Fietsbezit ligt hoog, maar toch niet voor alle huishoudens vanzelfsprekend.
- Elektrische fiets is duur.
- Belang van veilige stallingsmogelijkheden in/rond de woning (vandalisme, fietsdiefstal).
- Kunnen fietsen is niet altijd evident.



Mismatch tussen nood aan en aanbod aan openbaar vervoer in Vlaanderen (Fransen, 2017)





Hoppin

h

Hoppin

Waarheen? **Waar kan je?**


© Hoppin

P  
AUTODELEN

## Enquête naar gebruik digitale middelen mbt mobiliteit (Dignity, 2023):

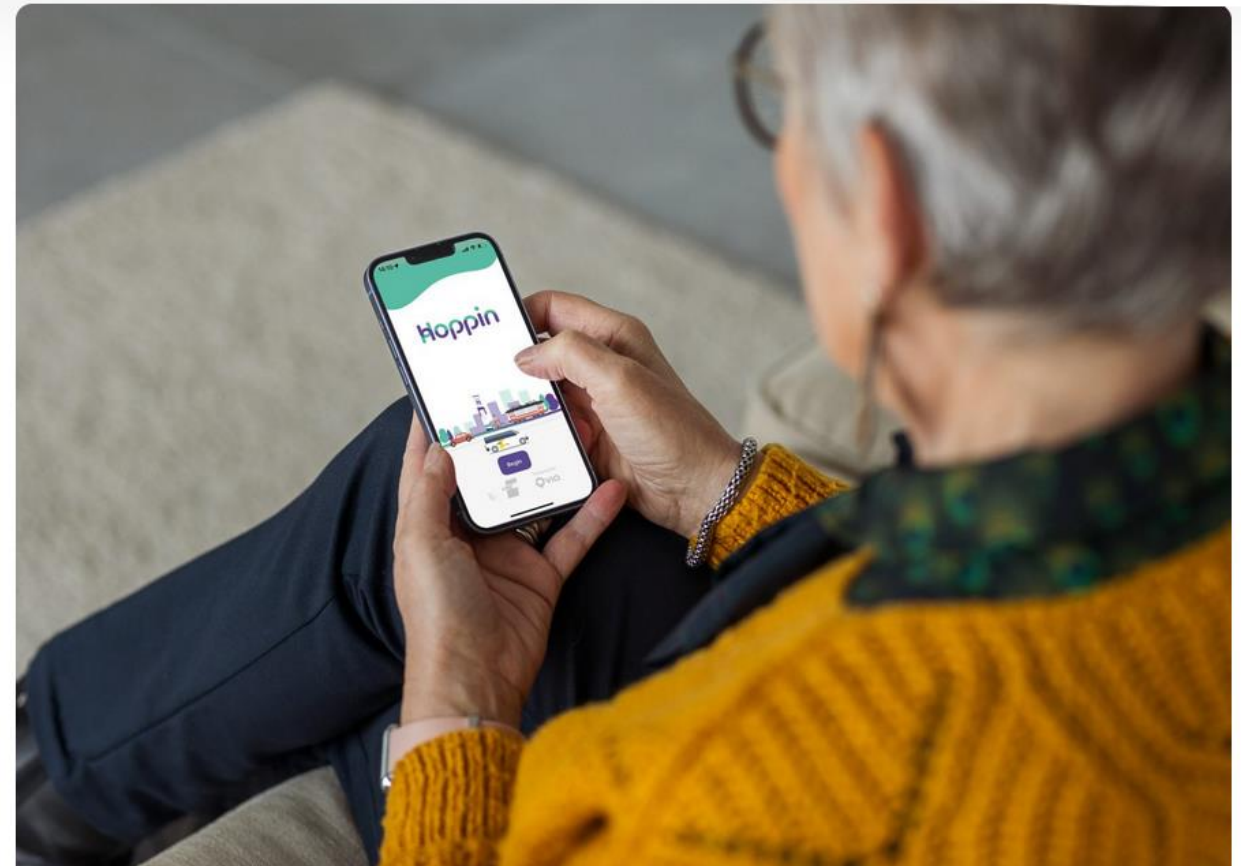
21% gebruikt nooit digitale middelen/apps om informatie over het openbaar vervoer op te zoeken.

lager inkomen: 26%

65 jaar en ouder en deelnemers met een lager opleidingsniveau > 50%

Digitale kloof!

Zoek...





Ongelijkheid in toegang tot **vervoersmiddelen**.



Ongelijkheid in toegang tot **bestemmingen (essentiële diensten)**.

Ongelijkheid in de mate waarin mensen blootstaan aan **schadelijke effecten** mobiliteitssysteem.

Ongelijkheid in toegang tot **besluitvormingsprocessen** mbt mobiliteit.

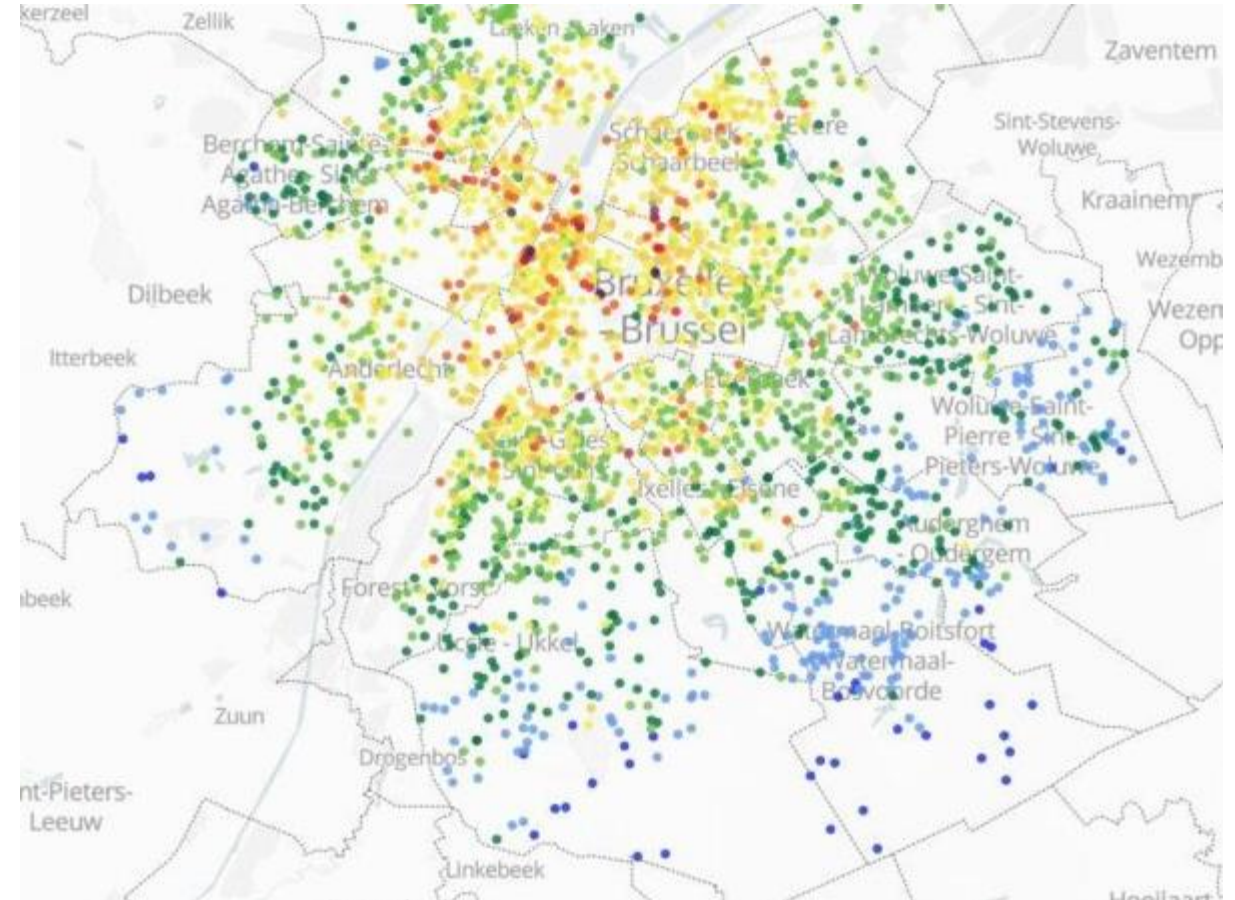
# Lagere inkomens staan vaker bloot aan schadelijke effecten van mobiliteit.

“Triple jeopardy”:

- 1) Groepen in een kwetsbare sociaal-economische positie hebben vaker te maken met **gezondheidsproblemen**.
- 2) Die groep wordt ook het **meeste blootgesteld** aan luchtvervuiling.
- 3) Die luchtvervuiling heeft een **grotere impact** op hun gezondheid dan bij het gemiddelde van de bevolking.

**Mortaliteitsrisico** door blootstelling aan hogere concentratie luchtvervuiling is hoger in armere wijken (smalle straten en weinig groen, slechte kwaliteit woningen – isolatie/ventilatie).

Slechter geïsoleerde woning = meer **geluidsoverlast** van het wegverkeer.





Opinie Pierre Dornier, Catherine Bouland, Jean-Pascal van Ypersele e.a.

# LEZ is vandaag het meest effectieve middel in de strijd tegen luchtvervuiling. Ook in Brussel



'Vooral kinderen zijn kwetsbaar voor luchtvervuiling', schrijven de auteurs, 'omdat hun metabolisme nog in ontwikkeling is en ze sneller ademen'. Beeld RV

**140 milieu- en gezondheidsexperts, onder wie Pierre Dornier, Catherine Bouland en Jean-Pascal van Ypersele vragen op deze wereldgezondheidsdag krachtig beleid om te vechten tegen luchtvervuiling in Brussel.**

**[PIERRE DORNIER](#), [CATHERINE BOULAND](#) EN [JEAN-PASCAL VAN YPERSELE E.A.](#), 7 april 2024, 11:36**

*Geachte kandidaten voor de gemeentelijke en de gewestelijke*

# **VOORDELEN** AUTOGEORIENTEERD MOBILITEITSSYSTEEM

Lagere inkomens +  
groepen met kwetsbare  
kenmerken



Hogere inkomens +  
groepen met sterk socio-  
economisch profiel

# **SCHADELIJKE EFFECTEN** AUTOGEORIENTEERD MOBILITEITSSYSTEEM

Lagere inkomens +  
groepen met kwetsbare  
kenmerken



Hogere inkomens +  
groepen met sterk socio-  
economisch profiel

**“Het is onrechtvaardig!”**

**“Het is onrechtvaardig!”**




**“Het is onrechtvaardig!”**



**“Het is onrechtvaardig!”**





**De ecologische transitie  
brengt niet als vanzelf  
meer sociale rechtvaardigheid  
met zich mee.**



# ongelijkheid

≠

# onrechtvaardig

## descriptief

= verwijst naar verschillen in sociale, economische, demografische... posities van individuen of groepen

= feitelijk vast te stellen

## normatief


= vinden we de verschillen maatschappelijk aanvaardbaar?

= voorwerp van maatschappelijke discussie



“Why and how we should mainstream social justice in the car-restrictive policy agenda” (*Brussels Studies*)

“Vier principes van een sociaal rechtvaardige mobiliteitstransitie” (*Sampol*)



“We moeten vermijden om eerst een mobiliteitstransitie in gang zetten en vervolgens, pas in een tweede fase, de mogelijke sociale gevolgen proberen te compenseren”.

Ecologische mobiliteitstransitie + agenda sociale rechtvaardigheid  
simultaan uitrollen.

- 1) **Pragmatische overweging:** essentieel om brede maatschappelijke steun te waarborgen. Wanneer sociale rechtvaardigheid van de agenda valt, of pas in tweede orde aan bod komt, dreigt de mobiliteitstransitie het onderwerp te worden van heftige conflicten en weerstand.



- 1) **Pragmatische overweging**: essentieel om brede maatschappelijke steun te waarborgen. Wanneer sociale rechtvaardigheid van de agenda valt, of pas in tweede orde aan bod komt, dreigt de mobiliteitstransitie het onderwerp te worden van heftige conflicten en weerstand.
- 2) We beschouwen het recht om in een rechtvaardige samenleving te leven als een **onvoorwaardelijk politiek recht** waarvan niet mag worden afgeweken.

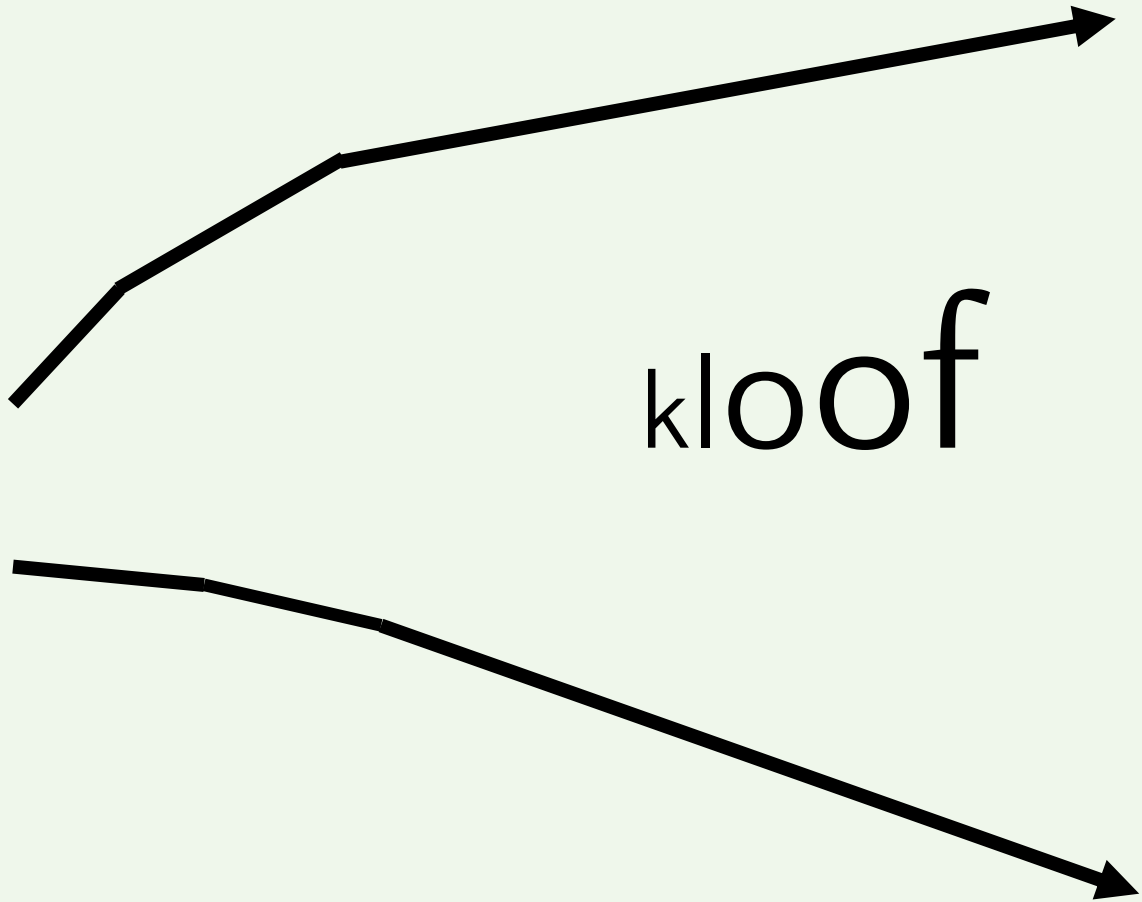


A street scene in a city with shops and cars. The image is semi-transparent, serving as a background for text. On the left, a dark car is partially visible. In the center, a silver Citroën car is parked. On the right, a woman is pushing a stroller. The background shows buildings with various signs, including 'DAILY GRIND' and 'Lula & Love'.

Uitgangspunt:

Autorestrictieve maatregelen mogen sociaal-economische positie van groepen niet bestendigen of verslechteren (en in het beste geval: kloof tussen groepen verkleinen).

1) **Autogebruik en autobezit niet eenvoudig weg duurder maken.**



# Slimme kilometerheffing?

Hogere inkomens zouden meer betalen, maar krijgen er ook wat voor in ruil (minder congestie).

Lagere inkomens noodgedwongen de tragere (goedkopere) routes? Betalen in tijd?





**Slim maar blind?**

Waarom zit iemand  
achter het stuur?



Waarom zit iemand achter het stuur?



Waarom zit iemand achter het stuur?





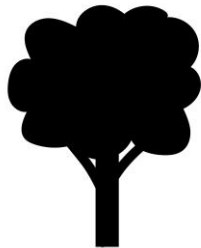
Senioren ≠ alleenstaande met kinderen ≠ pendelaar met  
bedrijfswagen ≠ ...

Weekendtrip ≠ bezoek aan dokter ≠ kinderen naar hobby  
brengen ≠ naar werk rijden voor ploegendienst ≠ ...

## 2) Woonbeleid hand in hand met mobiliteitstransitie



## 2) Woonbeleid hand in hand met mobiliteitstransitie



+



**Openbare ruimte: op wiens maat?**



### 3) Procedurele rechtvaardigheid garanderen





Iedereen dezelfde kans gehad om geïnformeerd te worden, om standpunt te formuleren en om invloed uit te oefenen?



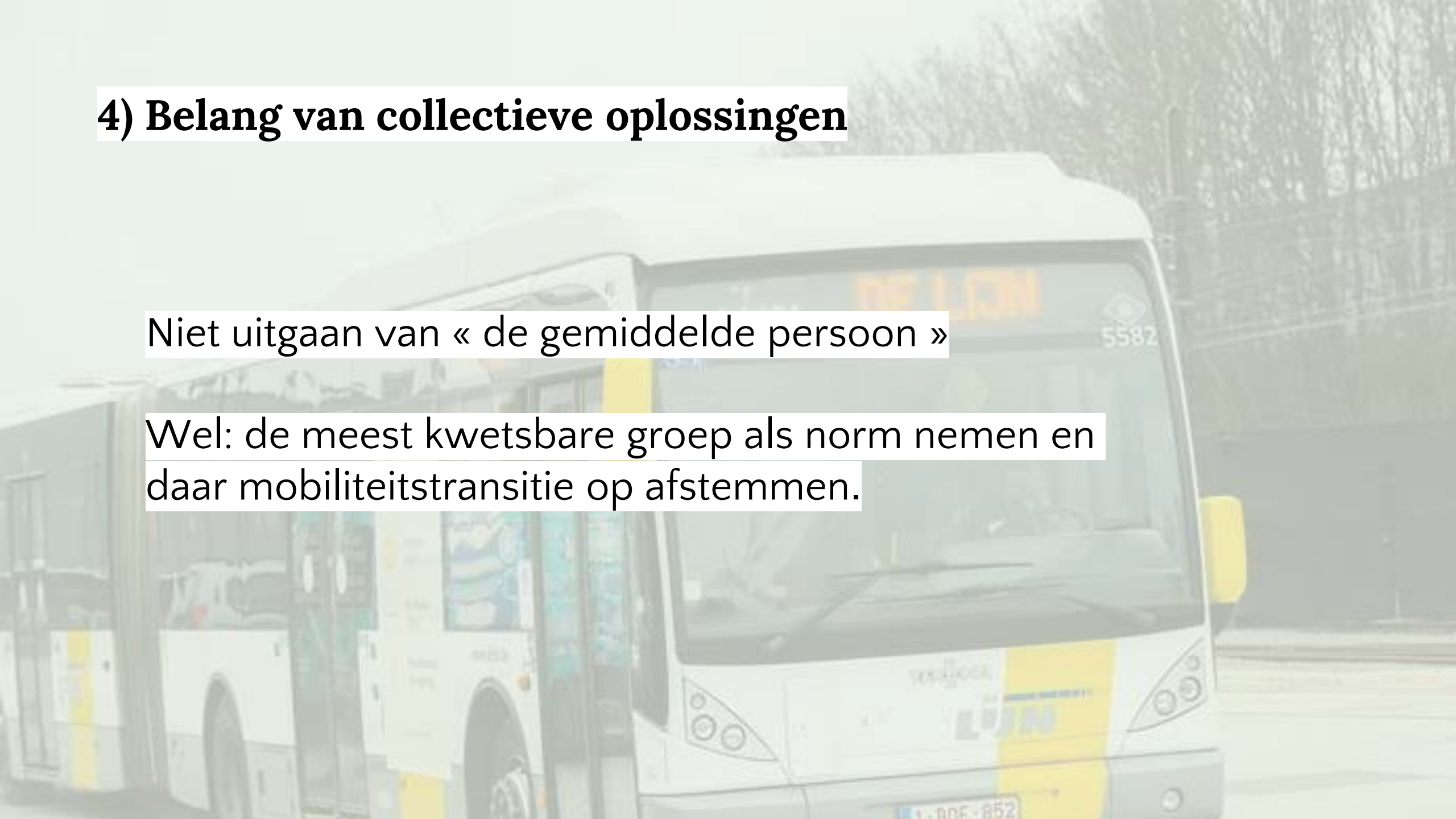
## 4) Belang van collectieve oplossingen



## 4) Belang van collectieve oplossingen

Niet uitgaan van « de gemiddelde persoon »

Wel: de meest kwetsbare groep als norm nemen en daar mobiliteitstransitie op afstemmen.



**Lage Emissiezones?**

**Elektrificatie?**

**Parkeerbeleid?**

**Autobezit?**

**Aanbod openbaar vervoer?**