

Uitwisselingsdag : Hoe mobiliteit, ecologische transitie en sociale rechtvaardigheid verzoenen?

Eerlijk of oneerlijk?

Een analyse van rechtvaardigheidsdiscoursen over lage emissiezones

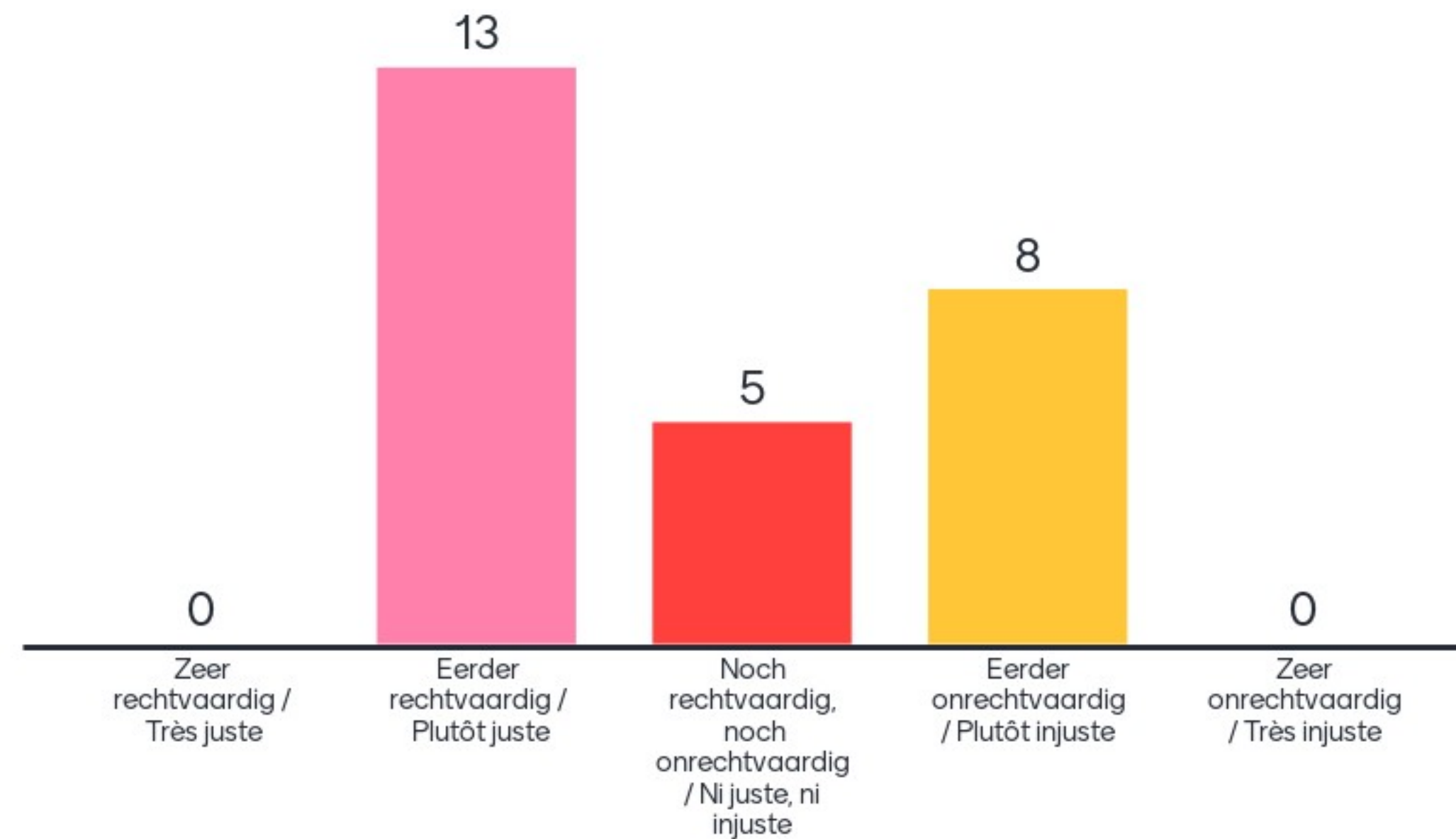
Dr. Thomas Verbeek
T.Verbeek@tudelft.nl



LEVERHULME
TRUST



Hoe rechtvaardig is de Brusselse LEZ, rekening houdend met de steun en alternatieven die aanwezig zijn?



Waarom gaf u dit antwoord?

25 Responses

Pas assez d'infos

huidige maatregelen nog niet ten volle benut

Car cela dépend d'une personne à une autre. / want het hangt af van de situatie van ieder mensen.

Une grande partie de la population plus précaire n'a pas de voiture et subit le plus es impacts de la voiture

Ameliore la qualite de vie des bruxellois de maniere generale

Distribution de la pollution. Levdroit à la mobilité doit être garanti via les transport en commun

Most impact on the poor/less educated people

Car les mesures d'accompagnement sont trop peu efficaces, il faut une prime à l'achat de véhicule électrique

Injuste pour les plus précaire

Waarom gaf u dit antwoord?

25 Responses

Impact négatif sur les populations les plus précarisées

Besoin de poursuivre les analyses

Levée des dérogations statut bim

Pour le bien commun dans une vision globale

Ondersteuning van zij die grotere impact ervaren

Bcp d alternatives existent mais devraient être mieux réparties dans les différents quartiers

Les politiques pour compenser l'impact sur les populations plus précarisées ne sont pas suffisantes

Les impacts positifs sont non négligeable et ont des conséquences qui se veulent les plus équitables possibles

Car pour une situation difficile : changement climatique, pénurie énergétique,... Il faut des mesures contraignantes

Waarom gaf u dit antwoord?

25 Responses

25% des menages les plus pauvres ont une voiture

Trop rapide pour permettre a tous les personnes concernees de s'adapter

Les véhicules étrangers ne sont pas contrôlés

L'agenda est étalé et les services d'accompagnement prévus permettent d'atténuer en partie les impacts

Car il y a plusieurs criteres de justice: justice sociale, economique, environnementale, pour les generations futures....

Les parkings P+R ne sont pas tous accessibles dans le cadre de la LEZ

Les bruxellois.es sont récepteurs de la pollution des navetteurs aussi

Rapport bevestigt: lage-emissiezone treft armste autobezitters in Gent het hardste

28/11/2020 om 06:00 door Bert Staes



(FOTO: FRED DEBROCK)

Het Nieuwsblad, 28/11/2020



De Lage Emissiezone in Gent werd op 1 januari 2020 ingevoerd © BELGA

Vlaams rapport over LEZ: “Sociaal kwetsbare mensen hebben hier het meest baat bij.”

HLN, 25/11/2020

Shaun Bailey: Expanded Ulez will hurt poorer Londoners



Shaun Bailey is Conservative candidate for Mayor of London / Alex Lentati

By [Shaun Bailey](#) | 23 April 2019



Air quality action will benefit the poorest Londoners most

News 11 Jan 2019 by SmartCitiesWorld news team

London will launch the world's first ultra low emission zone in April in the central congestion zone



The London mayor has a range of measures in place to improve the city's air quality

Wat is rechtvaardig?

Normatieve term

- Geen juiste of foute interpretatie
 - Ieder maakt een individuele afweging, gebaseerd op normen, waarden, overtuiging, ...
- Op maatschappelijk niveau is het een cultureel, politiek, tijds- en plaatsgebonden concept
 - “De criteria om iets als rechtvaardig of onrechtvaardig te beoordelen hangen af van hoeveel waarde we aan bepaalde dingen hechten in een bepaalde tijd en plaats” (Walzer, 1983)

Rechtvaardigheid en politiek

- Politiek draait om het nemen van rechtvaardige beslissingen, maar ... “het gaat er om wiens versie, wiens interpretatie van rechtvaardigheid erkend wordt en de overhand krijgt” (Dobson, 1998)
- “Rechtvaardigheid is onvermijdelijk politiek, en politiek omvat onenigheid, concurrerende perspectieven en actief werk om anderen van uw standpunt te overtuigen” (Walker, 2012)

Rechtvaardigheid vs eerlijkheid

Gelijaardige betekenis, op verschillende schaalniveaus

Sociale rechtvaardigheid (*social justice*) → refereert meestal naar het maatschappelijk niveau

1. Een eerlijke verdeling van lusten en lasten in een samenleving
2. Gelijke kansen
3. Bescherming van individuele vrijheden

Eerlijkheid (*fairness*) → refereert naar een specifieke context, of specifieke interacties

Wat is een eerlijke verdeling van lusten en lasten?

Drie onderdelen in een uitspraak over een rechtvaardige verdeling

1. Het **object**: een rechtvaardige verdeling van **wat**?
2. Het **subject**: een rechtvaardige verdeling over **wie**? → 'community of justice'
 - Enkel mensen?
 - Ruimtelijke schaal
 - Temporele schaal
3. De **morele** onderbouwing

De morele onderbouwing

- **Utilitarisme** : handelingen zijn moreel goed wanneer ze zoveel mogelijk bijdragen aan het algemeen nut (het welzijn en geluk van alle mensen samen) → vaakst in publiek beleid
- **Egalitarisme** : gelijkheid staat centraal, bv. iedereen moet hetzelfde krijgen of hetzelfde worden behandeld
- **Sufficientarianisme** : ervoor zorgen dat iedereen genoeg heeft, een minimum garanderen
- **Prioritarisme** : prioriteit geven aan het verbeteren van de situatie van zij die het het slechtst hebben
-

Een rechtvaardige verdeling van wat? Voorbeeld LEZ

Schone lucht



Bereikbaarheid

+ morele onderbouwing

Milieurechtvaardigheid

Principe: iedereen heeft recht op een gezonde leefomgeving, inclusief propere lucht.

Argument: LEZs komen voornamelijk kwetsbare bevolkingsgroepen ten goede, omdat zij meer blootgesteld worden aan luchtverontreiniging terwijl ze er minder toe bijdragen.



Transportrechtvaardigheid

Principe: iedereen heeft recht op een minimale toegang tot een adequaat transportnetwerk, want bereikbaarheid is essentieel voor sociale inclusie.


Argument: LEZs beperken ruimtelijke bereikbaarheid in ongelijke mate en leggen disproportionele financiële lasten op aan kwetsbare sociaal-economische groepen.

Wat is een eerlijke verdeling van lusten en lasten?

Drie onderdelen in een uitspraak over een rechtvaardige verdeling

1. Het **object**: een rechtvaardige verdeling van **wat**? 

2. Het **subject**: een rechtvaardige verdeling over **wie**? → 'community of justice'

- Enkel mensen?
- Ruimtelijke schaal 
- Temporele schaal

3. De **morele** onderbouwing 

**Analyse van
rechtvaardigheids-
discoursen LEZ**

Hoe worden milieu-
en transport-
rechtvaardigheid
geïnterpeteerd?

Onderzoeksproject (2019-2022)

Cleaner air at all costs? A social justice perspective on urban air pollution

Schonere lucht tegen elke prijs? Een sociaal rechtvaardigheidsperspectief op stedelijke luchtvervuiling

Vergelijkende analyse van **ULEZ Londen en LEZ Brussel**

1. **DATA** : Vergelijkende ruimtelijke data-analyse van LEZs

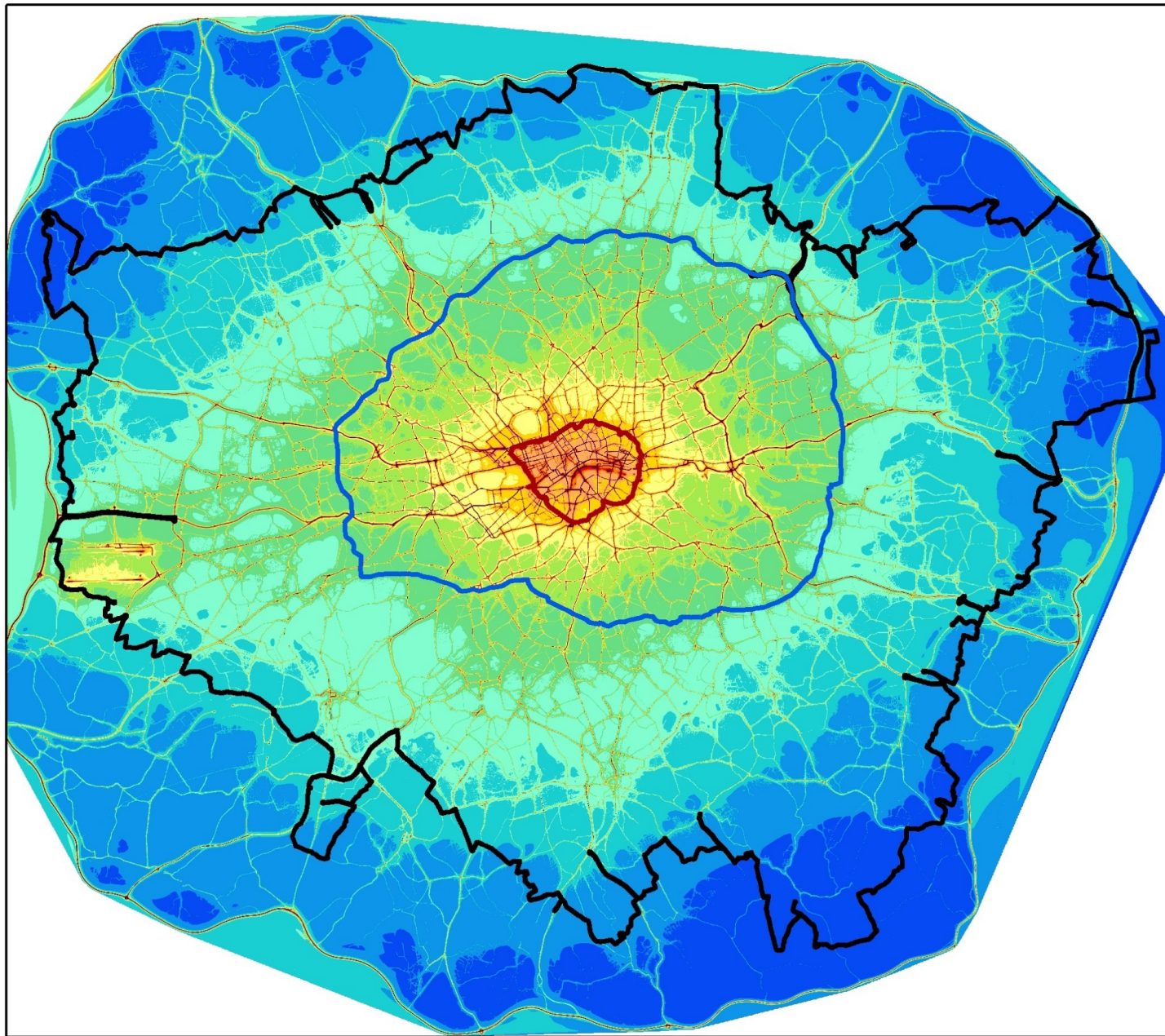
- *Verbeek, T., & Hincks, S. (2022). The 'just' management of urban air pollution? A geospatial analysis of low emission zones in Brussels and London. Applied Geography, 140, 102642.*

2. **BELEID** : Interpretatie en operationalisering van milieu- en transportrechtvaardigheid

- 33 interviews met stakeholders in Londen en Brussel

3. **BURGER** : Publieke aanvaarding, perceptie van eerlijkheid en gedragsverandering


- Oorspronkelijk idee: enquêtes en/of focusgroepen in beide steden
- Zomer 2022: bewonersenquête in Groot-Londen




London (LAEI 2016)

London

 ULEZ 2019

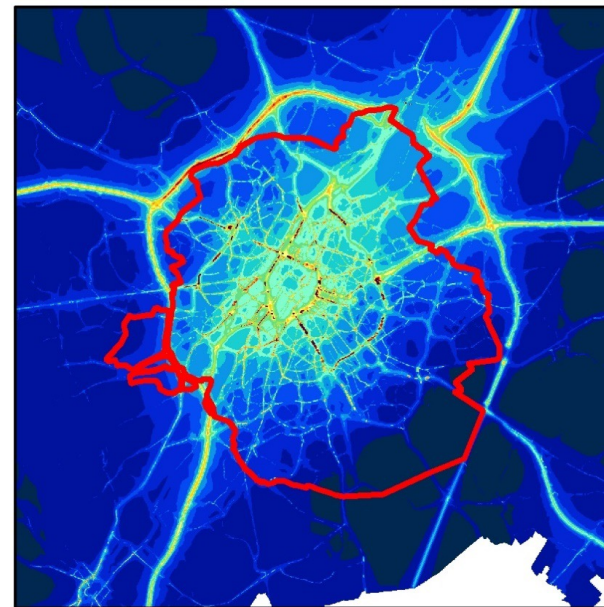
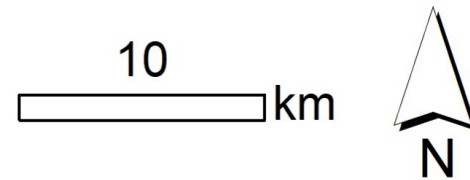
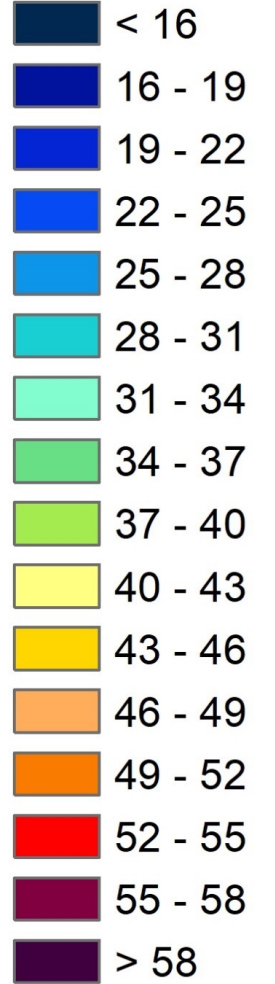
 ULEZ 2021

 LEZ 2008

Brussels

 LEZ 2018

NO₂ (µg/m³)



Brussels (ATMO-Street 2018)

	ULEZ Londen	LEZ Brussel
Toegangs- kosten	<p>Alle getroffen voertuigen kunnen nog toegang krijgen door het betalen van een dagvergoeding.</p> <p>£12,50/dag (geen maximum aantal dagen!)</p> <p><u>35.600 dagvergoedingen, gemiddeld per dag (Sep 2022)</u> <u>(op ca. 900.000 voertuigen/dag in ULEZ)</u></p>	<p>Alle getroffen voertuigen kunnen nog toegang krijgen met een dagpas.</p> <p>€35/dag (max. 8 dagen/jaar)</p> <p><u>10.959 dagpassen in hele jaar 2021</u> <u>(op ca. 340.000 voertuigen per dag in LEZ)</u></p>
Onder- steuning	<p>Slooppremie voor privéwagens</p> <p>£2000 per wagen</p> <p>Enkel getroffen wagens</p> <p>Men moet geregistreerd zijn in Groot-Londen en uitkeringsgerechtigd/steuntrekkend zijn</p> <p>Programma was afgesloten, nu nieuwe versie</p> <p><u>Meer dan 12.000 succesvolle aanvragen (Okt '21)</u></p>	<p>Bruxell'Air mobiliteitsvergoeding</p> <p>Individueel 'mobiliteitspakket' in ruil voor het inleveren van de nummerplaat: combinatie van OV abonnement, autodelen, fietsvergoeding, taxicheques, deelfietsen, deelsteps, etc. tot 2 jaar</p> <p>Elke wagen</p> <p>Geen nieuwe inschrijving van wagen gedurende 1 jaar</p> <p><u>719 aanvragen in 2021</u></p>

33 semi-gestructureerde interviews (5/2021-2/2022)

CATEGORIE	BRUSSEL	LONDEN
Ambtenaren	2	2
Lokale politici (of medewerkers)	4	4
Milieuverenigingen	2	2
Duurzame mobiliteitsverenigingen (fiets & deel)	2	2
Automobilistenverenigingen	2	2
Bedrijfs- en ondernemersverenigingen	2	2
Vakbonden	2	2
Anti-armoede beweging	1	/
TOTAAL	17	16

Onderzoeksvraag

Hoe worden rechtvaardigheid en eerlijkheid geïnterpreteerd en geoperationaliseerd in de implementatie van lage emissiezones, wanneer er trade-offs bestaan tussen verschillende kosten en baten?

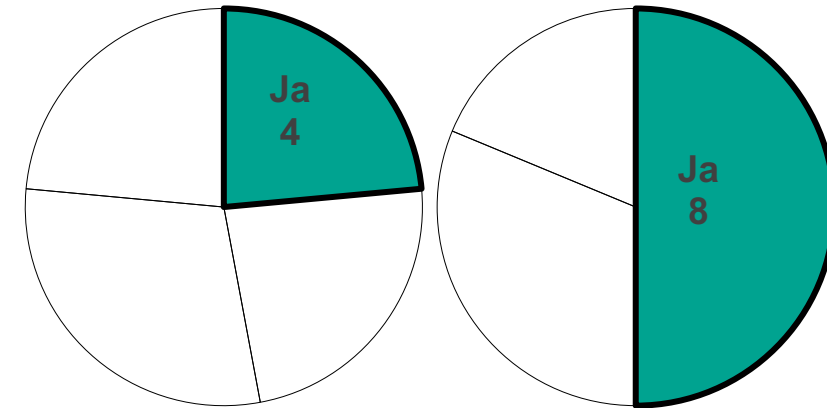
- *Is de LEZ een eerlijke maatregel?*
- *Ruimtelijke schaal*
- *Temporele schaal*
- *Grenzen en politiek*

Is de LEZ eerlijk? Ja

- B&L** Proportionaliteit op bevolkingsniveau
- B&L** Schone lucht als mensenrecht, “de vervuiler betaalt”
- B&L** Een bestaande onrechtvaardigheid aanpakken
- L** De Mayor werd herverkozen, erg weinig protest
- L** Het is doeltreffend, positieve kosten-baten analyse

Brussel (n=17)

Londen (n=16)



“Als je het heel weinig individueel autogebruik per Brusselaar combineert met de negatieve gevolgen van het autogebruik die disproportioneel zwaar wegen op de armere bevolking, moet je concluderen dat de lage-emissiezone de enige oplossing is.”
(lokale politicus – Brussel)

“Welnu, ik denk dat het antwoord is dat de Mayor is verkozen, dus ik denk dat het oordeel van Londen is dat het alles in aanmerking genomen een goede zaak of het juiste is geweest om te doen.”
(milieuvereniging – Londen)

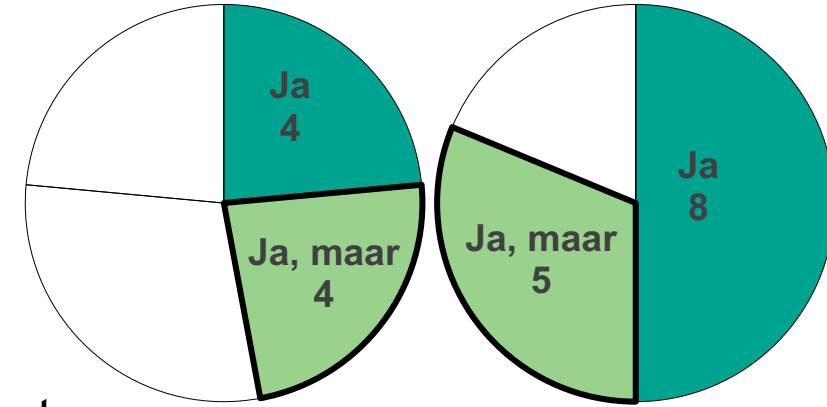
“Als je een kosten-batenanalyse maakt en uitrekent hoeveel ziekenhuisbezoeken er minder zouden plaatsvinden, is het waarschijnlijk ook de moeite waard in financiële termen, net als in de kosten-batenanalyse van gezondheidswinst. Dus, ja, zeker.”
(lokale politicus – Londen)

Is de LEZ eerlijk? Ja, maar

- B&L** Het kan oneerlijk zijn voor specifieke personen/locaties
- B&L** Meer steun en erkenning nodig voor zij die geraakt worden
- B&L** De symbolische waarde is belangrijker dan het concrete effect
- B** De winnaars zijn moeilijk te identificeren
- B** Niet eerlijk als alleenstaande maatregel
- L** De opbrengsten moeten gaan naar steunmaatregelen
- L** Het kon eerlijker zijn

Brussel (n=17)

Londen (n=16)



*“Het is niet zo eerlijk als het zou kunnen zijn, het is een middenweg die is gekozen. Het is niet onredelijk, maar het is niet wat ik zou hebben gedaan. Ik zou iets groters, eerlijker en slimmer hebben gedaan.”
(lokale politicus – Londen)*

“Ik denk dat het geen eerlijke maatregel is als het een op zichzelf staande maatregel is. Als je alleen naar de mijlpalen kijkt, dan moeten mensen natuurlijk van hun auto af. Soms zijn de mensen die van hun auto afmoeten niet de mensen die er het meeste baat bij hebben. Dus soms is het misschien niet eerlijk op individueel niveau, maar ik denk dat het globaal heel eerlijk is.”

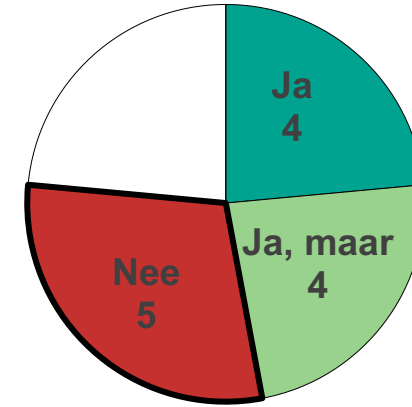
(lokale politicus – Brussel)

Is de LEZ eerlijk? Nee

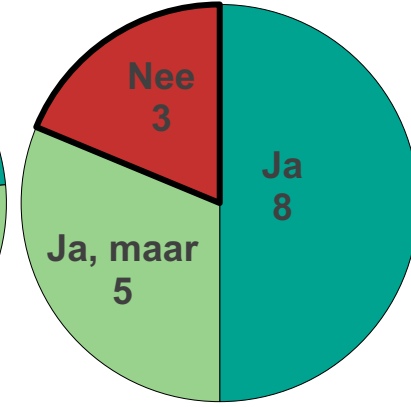
- B&L** Het effect is te klein
- B&L** We moeten ons richten op andere oorzaken van vervuiling
- B&L** Niet genoeg alternatieven
- B&L** Teveel focus op het individu, rijke mensen worden niet geraakt
- B** Te snel ingevoerd
- L** We hebben incentives nodig, geen extra lasten
- L** Oneerlijk om enkel op Londen te focussen

“Als je 72 bent [...] kun je je auto niet veranderen omdat je gewoon het kapitaal niet hebt [...] En daarom denk ik dat de enorme impact op die mensen het bredere voordeel teniet doet, dat al niet geweldig was, en er sowieso zal zijn. Omdat de voertuignormen verbeteren en mensen voortdurend van voertuig wisselen.”
(lokale politicus – Londen)

Brussel (n=17)



Londen (n=16)



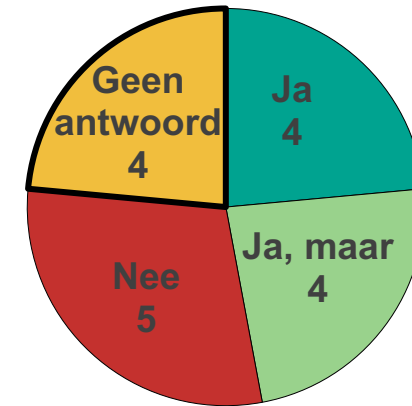
“Als je nu zou kunnen zeggen: “Sinds de lage-emissiezone kunnen wij zwart-op-wit bewijzen dat de lucht 25% properder is geworden.” Dan kunnen we zeggen: “Oké, het is de moeite waard geweest.” Maar ik wed op de hoofden van mijn kinderen dat het niet waar is, dat wij zelfs niet 5% of 2% verschil in luchtkwaliteit zien als je de parameters correct bekijkt.”

(automobilistenvereniging – Brussel)

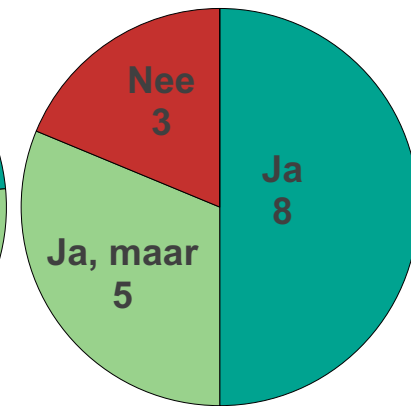
Is de LEZ eerlijk? Geen antwoord

- B Te vroeg om te evalueren, (nog) geen data
- B Het zal onmogelijk zijn om het effect te berekenen
- B Het is een ander antwoord voor elke sociaal-economische groep
- B De maatregel doet enkel uitschijnen bezorgd te zijn om sociale rechtvaardigheid

Brussel (n=17)



Londen (n=16)



“Ze zullen zeggen dat lage-emissiezones sociaal rechtvaardig zijn, maar in feite kan het ze niets schelen! Dit zal geen impact hebben op de strijd tegen armoede en de strijd tegen ongelijkheden, of zelfs een negatieve impact. Het overheidsgeld dat voor deze lage-emissiezone wordt uitgegeven, met name via de Brussel'air-premie, is publiek geld dat niet in de richting kan gaan van minder ongelijkheden in de Brusselse regio.”
(anti-armoede beweging – Brussel)

Ruimtelijke schaal

- Gevraagd naar de eerlijkheid van de huidige LEZ grenzen ...

*“Als je puur focust op de luchtkwaliteit, zou je inderdaad kunnen zeggen dat de LEZ in Ukkel bijvoorbeeld niet nodig zou zijn. Dat kan je argumenteren inderdaad. Maar dat zou niet zo rechtvaardig zijn ... als je dat sociaal bekijkt, dan leg je net de zones met de rijkste mensen niet zo'n maatregel op. Vanuit rechtvaardigheid is het nu **voor iedereen gelijk.**”*
(ambtenaar – Brussel)

... maar wie is “iedereen”? ⇒ iedereen **binnen** het Hoofdstedelijk Gewest

- Wat met pendelaars en bezoekers?

“De mensen die buiten het Gewest wonen – soms omdat de hoofdstad te duur is [...] – zijn mensen die behoorlijk getroffen worden, maar die uiteindelijk minder direct zullen profiteren van de verbetering van de levenskwaliteit in Brussel.”
(duurzame mobiliteitsvereniging – Brussel)

Ruimtelijke schaal

- Wat met de ruimere regionale en globale context?

*“Alles wat we in Brussel weigeren, circuleert in Wallonië, net zoals de meest vervuilende voertuigen die we in Europa weigeren, bijvoorbeeld in Afrika terechtkomen. Dit is wat erg ingewikkeld is. Het is het aanpakken van problemen die ook mondiaal en transnationaal zijn, en deze terugbrengen tot beperkte maatregelen op de schaal van een regio.”
(duurzame mobiliteitsvereniging – Brussel)*

- Doreen Massey (2007): pleidooi voor een “**extroverted politics of place**” → om een progressief stedelijk beleid tot stand te brengen in een tijdperk van globalisering, moeten relaties en verantwoordelijkheden buiten de stadsgrenzen net zo belangrijk worden als die erbinnen

De keuze van de ruimtelijke schaal bepaalt mee de evaluatie van eerlijkheid

Temporele schaal

- De winst is in de toekomst, de impact is onmiddellijk

“Als we dan denken aan de "working poor" of de lage middenklasse, zijn de kosten soms groter dan de gezondheidswinst [...] Zij zijn niet bezig met dingen op lange termijn, zij zijn bezig met dagdagelijks overleven. Dus het is ergens ook een ethische kwestie : moet je als overheid opleggen dat die mensen ergens een mogelijke gezondheidswinst kunnen boeken in de toekomst? Maar het directe effect nu is wel dat ze gehinderd worden in hoe dat ze naar hun werk gaan en zich verplaatsen.”
(ambtenaar – Brussel)

- The legacy of past policies

“Het punt is dat het niet alleen om autogebruik gaat. Het gaat om de complexiteit dat we mensen hebben aangemoedigd om dieselauto's te kopen, en nu moeten we ze een beetje helpen omdat ze vast zijn komen te zitten door dat beleid. Dat is mijn argument waarom ze de steun eigenlijk nodig hebben.”
(milieuvereniging – Londen)

Grenzen en politiek (Brussel)

De mogelijkheden om een "zo eerlijk mogelijke" balans te vinden zijn gelimiteerd omwille van ...

- Institutionele complexiteit
- Beperkte bevoegdheden
- Politieke realiteit

"Het nadeel is inderdaad dat het Brusselse Gewest geen socio-economisch geheel is. En daarom, de lage-emissiezone alleen voor Brussel, is een beetje contraproductief naar aantrekkelijkheid van de stad en het gewest en dergelijke meer. Maar natuurlijk, ja, het gewest kan dat beslissen. Het is gewestelijke materie"
(bedrijfs- en ondernemersvereniging – Brussel)

"Dit gebied is waar Brussel de maximum competentie over heeft. Dus ze hebben het maximum gedaan wat ze kunnen doen. Meer dan dat kan niet."
(milieuvereniging – Brussel)

"We hebben al zoveel transfers van Brussel naar het ommeland, dat het geen probleem is als het eens de omgekeerde richting ingaat. Laten we eerlijk zijn, het is ook ergens - men gaat dat nooit zeggen - een fiscale maatregel."
(lokale politicus – Brussel)

Grenzen en politiek (Londen)

De mogelijkheden om een "zo eerlijk mogelijke" balans te vinden zijn gelimiteerd omwille van ...

- Institutionele complexiteit
- Beperkte bevoegdheden
- Politieke realiteit

"Dat is echt interessant [dat mensen een jaar lang geen nieuwe auto kunnen registreren met de mobiliteitsvergoeding in Brussel] ... maar het valt buiten de bevoegdheden die we in Londen hebben. We kunnen mensen niet verbieden om een nieuwe auto te registreren of zoiets [...] we kunnen enkel het autogebruik binnen Londen belasten."

(lokale politicus – Londen)

"Uiteindelijk zie ik geen reden waarom je in principe niet iets zou moeten hebben waar we het hele gebied bestrijken waar de Mayor, de Greater London Authority eigenlijk, directe verantwoordelijkheid over heeft."

(vakbond – Londen)

"Het is belangrijk om te weten of te beseffen dat in Londen de Mayor in principe controle heeft over al het vervoer, privé en openbaar. Hij kan bijvoorbeeld heffingen of tol voor de weggebruiker instellen [...] terwijl de Mayor heel weinig macht heeft [...] over bijvoorbeeld de woningbouw, en geen enkele over belastingen [...] Wat de Mayor in feite gaat doen op het gebied van mobiliteit is heel erg zijn belangrijkste bevoegdheid."

(milieuvereniging – Londen)

Verder ...

- Welke ondersteuning moeten we voorzien: slooppremie vs. mobiliteitsvergoeding
- Culturele verschillen in interpretatie van eerlijkheid en individuele vrijheid
- Procedurele rechtvaardigheid in het beleids- en consultatieproces

“Wat goed werkt met een Belgische mentaliteit in Brussel, werkt misschien niet in Londen. Ik denk dat tegen mensen zeggen "Je kunt het maar acht keer per jaar doen", rellen zou hebben veroorzaakt, terwijl mensen in België misschien eerder denken "Oh, dat is zo oneerlijk dat mensen gewoon het geld kunnen betalen en dan gewoon naar binnen kunnen rijden zo vaak als ze willen". Maar het lijkt hier te hebben gewerkt en ik denk dat er een andere nationale mentaliteit is, een ander nationaal karakter.”
(lokale politicus - Londen)

Conclusies

Rechtvaardigheid en eerlijkheid zijn relatieve, culturele, politieke, tijds- en plaatsgebonden concepten

⇒ *Verschillende geldige interpretaties moeten worden erkend*

Ruimtelijke en temporele schaal worden op een flexibele manier ingezet om argumentatie te ondersteunen

⇒ *Meer bewustzijn van verschillende mogelijke analyseschalen is welkom*

Eerlijkheid op niveau van de samenleving ⇔ eerlijkheid op individueel niveau

⇒ *De 'oneerlijkheid' voor een minderheid moet worden erkend + ondersteuning*

Eerlijkheid en effectiviteit worden vaak verward

⇒ *Ethisch probleem, democratisch debat nodig over normatieve waarden*

Is de Londen ULEZ echt eerlijker?

⇒ *Verwarring van aanvaarding en eerlijkheid?*

Bedankt voor jullie aandacht! Vragen?

Dr. Thomas Verbeek (t.verbeek@tudelft.nl)