

#6 Integratie van sociale rechtvaardigheid in de autobeperkende beleidsagenda: waarom en hoe

Published 13/11/2023 · Updated 16/01/2024

[Nicola da Schio](#) (VUB), [Eva Van Eenoo](#) (VUB), [Freke Caset](#) (VUB, UGent), [Line Vanparys](#) (UCLouvain), [Françoise Bartiaux](#) (UCLouvain), [Edoardo Luppari](#) (MolemBIKE), [Thomas Ermans](#) (UCLouvain Saint-Louis Bruxelles), [Thomas Verbeek](#) (TU Delft), [Kobe Boussauw](#) (VUB), [Monika Maciejewska](#) (UAB), [Simon Bothof](#) (VUB), [Geert te Boveldt](#) (VUB), [Benjamin Wayens](#) (ULB), [Tim Cassiers](#) (BRAL)



©Foto door [Alex Muromtsev](#) op [Unsplash](#).

Vertaling: Annelies Verbiest ([AV Translations](#))

[Pourquoi et comment intégrer la justice sociale dans l'agenda politique pour la restriction de l'usage de la voiturela voi](#)

[Why and how we should mainstream social justice in the car-restrictive policy agenda](#)

De BSI Position Papers geven de opinies, gedachten en aanbevelingen van de auteurs weer, die voor Brussels Studies en het Brussels Studies Institute (BSI) geen enkele verantwoordelijkheid inhouden. De auteurs nemen de volledige verantwoordelijkheid op zich.

De auteurs van deze BSI Position Paper stellen dat sociale rechtvaardigheid een integraal onderdeel van de autobeperkende beleidsagenda zou moeten zijn door specifiek en expliciet eisen vast te leggen. In dat kader stellen ze voor dat de verdeling van de voordelen en lasten van autobeperkende beleidsmaatregelen geen sociaal-economische ongelijkheden mag teweegbrengen, laat staan ze vergroten. Ten eerste mogen deze beleidsmaatregelen het rijden met een auto of het parkeren niet gewoon duurder maken, zonder dat dit afgestemd wordt op de financiële draagkracht van degenen die betalen. Ten tweede moeten er maatregelen komen voor een eerlijkere verdeling van de ruimtelijke voordelen van autobeperkende beleidsmaatregelen. Ten derde mag het vermogen om de autobeperkende agenda te bepalen niet afhankelijk zijn van de sociaal-economische status. En tot slot zou een efficiënt, vlot toegankelijk en betaalbaar openbaarvervoersnet centraal moeten staan om iedereen van mobiliteit te voorzien.

Restrictief autobeleid en sociale rechtvaardigheid: een problematische combinatie?

Net als in vele andere steden wordt er ook in Brussel heel wat gedebatteerd over de rol en plaats die automobilititeit krijgt.¹ De discussies rond het autovrij maken van de centrumlanen en de invoering van autoluwe wijken in het kader van Good Move zijn slechts recente voorbeelden in een lange geschiedenis van politieke controverse en burgermobilisatie om de automobilititeit veilig te stellen of juist in te perken.

Het is opmerkelijk dat tijdens deze debatten zowel de voorstanders als de tegenstanders van autobeperkende maatregelen vaak sociale rechtvaardigheid aanhalen als argument. We kunnen deze term in grote lijnen definiëren als de eerlijke verdeling van de voordelen en lasten in de samenleving. Voorstanders benadrukken doorgaans dat huishoudens met een laag inkomen het meest baat hebben bij de impact van een restrictief autobeleid op de volksgezondheid, aangezien zij vaker in de meest vervuilde delen van de stad wonen. Bovendien hebben armere bevolkingsgroepen minder vaak een eigen auto en hebben zij bijgevolg wellicht minder last van de beperkingen. Tegenstanders beweren daarentegen dat deze sociale groepen de meeste moeite hebben om over te schakelen op alternatieve mobiliteitsoplossingen. Aan de basis van deze argumenten liggen tegenstrijdige standpunten over de redenen voor verplaatsingen met de auto, welke redenen voorrang zouden moeten krijgen, en wie recht heeft op welke mate van autotoegankelijkheid. Meer in het algemeen lijkt er geen academische of sociaal-maatschappelijke overeenstemming te zijn over de

vormen van autoafhankelijkheid, welke daarvan eerst aangepakt moeten worden, en hoe de voor- en nadelen van een door de wagen gedomineerd mobiliteitssysteem verdeeld moeten worden.

In een poging om de vele uiteenlopende standpunten in dit omstreden debat samen te brengen, organiseerden we in juni 2023 een rondetafelgesprek met academici, ambtenaren en vertegenwoordigers van het middenveld. De bedoeling was om empirisch bewijs te verzamelen, hiaten in de academische kennis te identificeren en de politieke spanningen te bespreken rond een mobiliteitsagenda die zowel autobeperkend als sociaal rechtvaardig is. Sommigen van ons namen ook deel aan een seminarie (georganiseerd door Leefmilieu Brussel en Brussel Mobiliteit) rond de vraag naar hoe mobiliteit, ecologische transitie en sociale rechtvaardigheid met elkaar verzoend kunnen worden². Deze position paper bouwt voort op deze besprekingen en wil een bredere academische én politieke dialoog op gang brengen.

We focussen op de brede waaier aan beleidsmaatregelen op lokaal of gewestelijk niveau die de aankoop, het bezit en het gebruik van auto's moeten ontmoedigen en de alomtegenwoordige aanwezigheid van de auto in de openbare ruimte moeten beperken. We noemen dit alles samen de “autobeperkende” beleidsagenda. De bedoeling van deze paper is niet om autobeperkende beleidsmaatregelen afzonderlijk of in hun geheel te beoordelen. Wel willen we het debat bevorderen door aan de hand van een kader duidelijk te maken hoe een rechtvaardige autobeperkende beleidsagenda eruit zou moeten zien.

Sociale rechtvaardigheid integreren in de autobeperkende beleidsagenda

Ons voornaamste argument is dat sociale rechtvaardigheid een integraal onderdeel van de autobeperkende beleidsagenda zou moeten zijn en dat beweringen met betrekking tot sociale rechtvaardigheid specifiek en expliciet moeten zijn.

We kiezen bewust voor de term “rechtvaardigheid”, en niet voor “inclusie” of “solidariteit”. Rechtvaardigheid omvat meer dan alleen “vriendelijk” zijn voor kwetsbare mensen of streven naar inclusiviteit. Het betekent dat ieders recht op de stad volledig erkend wordt. Daarnaast moet er een onderscheid gemaakt worden tussen twee concepten die vaak door elkaar worden gebruikt, namelijk “ongelijkheid” en “onrechtvaardigheid”. Ongelijkheid is een *beschrijvende* term en verwijst naar een toestand van verschil tussen individuen of groepen, maar is niet per definitie ongewenst of onrechtvaardig. Het begrip “rechtvaardigheid” impliceert echter een *normatieve* bewering over hoe de werkelijkheid zou moeten zijn: men zou (vrij letterlijk) een situatie van ongelijkheid kunnen *rechtvaardigen* of kunnen beweren dat een situatie onrechtvaardig is.³ Met de term “integratie” van sociale rechtvaardigheid verwijzen we dus naar het opnemen van een rechtvaardigheidsperspectief in alle procedurele fasen en op alle institutionele niveaus van de voorbereiding en implementatie van een beleid. Het moet bijvoorbeeld vermeden worden dat negatieve sociale gevolgen van autobeperkende beleidsmaatregelen pas in een tweede fase worden ingeperkt door ze te gaan compenseren. Sociale rechtvaardigheid moet daarentegen een centrale plaats krijgen op de autobeperkende beleidsagenda.

Er zijn minstens twee redenen waarom het noodzakelijk en dringend is dat sociale rechtvaardigheid opgenomen wordt in de stedelijke mobiliteitsagenda. De eerste is een pragmatische reden. Het integreren van sociale rechtvaardigheid is immers essentieel om een zo groot mogelijk draagvlak te creëren voor de mobiliteitstransitie. Wanneer de stedelijke mobiliteitsagenda geen rekening houdt met de basisprincipes van rechtvaardigheid, kan een

autobeperkende beleidsagenda ons collectieve vermogen om ons te engageren tot de mobiliteitstransitie in gevaar brengen en het onderwerp van hevige sociale conflicten en weerstand worden. De tweede reden is van politieke aard. We onderschrijven namelijk het recht om in een rechtvaardige samenleving te leven, en beschouwen dit als een onvoorwaardelijk politiek recht in plaats van als een “leuk extraatje”. En als we in onze democratische samenlevingen rechtvaardigheid willen nastreven, dan moeten we zorgen voor een billijke verdeling van de voordelen en lasten over de sociale groepen en de openbare ruimte. Dat is een eerste vereiste en een middel om tot echt rechtvaardige én duurzame samenlevingen te komen.⁴

Van de vaststelling van ongelijkheid naar een voorstel voor een rechtvaardige autobeperkende agenda voor Brussel

In deze position paper gaan we niet dieper in op de ongelijke toegankelijkheid en mobiliteitslandschappen in Brussel. Dit werd voor Brussel al onderzocht in verschillende studies over onder andere de ongelijke sociaal-ruimtelijke verdeling van het autobezit⁵, het bezit en het gebruik van bedrijfswagens,⁶ het gedwongen autobezit en de toegang tot alternatieve oplossingen,⁷ en de impact van de automobility op het milieu.⁸ Deze ongelijkheden duidelijk maken is de eerste cruciale stap om verder te gaan dan het postpolitieke idee dat we “allemaal in hetzelfde schuitje zitten”. Een grondig inzicht in deze ongelijkheden is essentieel om een volledig beeld van het stedelijk mobiliteitssysteem te hebben en om te beschikken over academische ondersteuning voor burgeractie. Wanneer deze ongelijkheden niet worden erkend, zal dit resulteren in een onvolledig of vertekend beeld van de werkelijkheid, het verlies van een “sense of urgency” en de troebele beoordeling van de prioriteiten.

Het volstaat echter niet om louter te wijzen op de ongelijkheden die onze stedelijke mobiliteitslandschappen typeren. We moeten meer inzicht verwerven in deze ongelijkheden en ze voortdurend evalueren binnen een rechtvaardigheidskader. Een cruciale vraag die we moeten stellen, is: hoe zou een “rechtvaardige” autobeperkende beleidsagenda eruit kunnen (en moeten) zien? Het is uiteraard geen sinecure om een antwoord op deze vraag te geven, niet alleen omdat stadsmobility een onderdeel is van een enorm complex sociaal-technisch systeem, maar ook omdat dit een politieke inspanning is die diepgeworteld is in een specifieke context en in de democratische processen van dialoog, conflict en overleg.

Anderzijds kunnen we het niet nalaten om enkele voorstellen te formuleren over hoe een “rechtvaardige” autobeperkende beleidsagenda eruit kan zien. Hopelijk zetten deze voorstellen aan tot een gezamenlijke denkoefening over hoe rechtvaardigheid geïntegreerd kan worden in de transitie naar een minder autogerichte samenleving.

Ons belangrijkste voorstel is dat de verdeling van de voordelen en lasten van autobeperkende beleidsmaatregelen geen sociaal-economische ongelijkheden mag teweegbrengen, laat staan ze vergroten.

Dit wordt op minstens vier manieren gematerialiseerd.

Ten eerste mogen autobeperkende beleidsmaatregelen het rijden met een auto of het parkeren niet gewoon duurder maken, zonder dat dit afgestemd wordt op de financiële draagkracht van degenen die betalen. Autogebruik en autobezit hangen zo al nauw samen met inkomen. Een verhoging van de kosten zal dit verband alleen maar versterken. In geval van bedrijfswagens is het mogelijk dat de werkgever de financiële lasten geheel of gedeeltelijk op zich neemt, wat eveneens bijdraagt aan de gedifferentieerde sociale impact van deze marktgebaseerde

maatregelen. “Pay-per-drive”-maatregelen, zoals filetaxen en tarieven voor parkeren op straat, hoeven niet per se uitgesloten te worden. Door het prijskaartje duidelijk te maken, maken deze beleidsmaatregelen eigenlijk inkomensaanpassingen mogelijk. Het principe van de sociale tarieven in de sector van het openbaar vervoer zou bijvoorbeeld ook toegepast kunnen worden op verplaatsingen met de wagen. Naast financiële tegemoetkomingen zijn de sociale aanvaardbaarheidsnormen op het vlak van autogebruik eigen aan het begrip “rechtvaardigheid”. Dit houdt verband met discussies over welke individuen (en hun redenen voor verplaatsingen met de auto) het meest recht hebben op autogebruik. Over deze normen moet specifiek gedebatteerd worden, zowel wat betreft individuele criteria (zoals in het geval van personen met een handicap of werkgerelateerde situaties van autoafhankelijkheid) als wat betreft collectieve diensten (bijvoorbeeld voor medische, logistieke of renovatieactiviteiten die voor een groot deel autoafhankelijk zijn, maar wel noodzakelijk zijn).

Ten tweede moeten er maatregelen komen voor een eerlijkere verdeling van de ruimtelijke voordelen van autobeperkende beleidsmaatregelen, zoals minder vervuiling en kwaliteitsvollere openbare ruimten. Van rechtvaardigheid is er immers geen sprake wanneer de opwaardering van een wijk leidt tot een stijging van de woningprijzen en huishoudens die zich de hogere kosten van levensonderhoud niet kunnen veroorloven, noodgedwongen moeten verhuizen. De oplossing is uiteraard niet om te stoppen met het opwaarderen van de openbare ruimte en infrastructuur in armere wijken. Een restrictief autobeleid en andere maatregelen voor een duurzame mobiliteit dienen daarentegen hand in hand te gaan met een ambitieus beleid inzake betaalbaar wonen en sociale huisvesting. We moeten ons ook meer bewust zijn van de symbolische waarde van een mobiliteitsbeleid en hoe het gepercipieerd wordt. Maatregelen in de openbare ruimte moeten verder gaan dan de “denkbeelden” van de hogere en middenklasse van hoe de openbare ruimte eruit zou moeten zien. Bovendien zouden die maatregelen niet altijd in dienst moeten staan van overwegend consumentistische of toeristische gebruiksvormen van de openbare ruimte, maar wel voor productieve, culturele of sociale functies.

Ten derde mag het vermogen om de autobeperkende agenda te bepalen niet afhankelijk zijn van de sociaal-economische status. De mogelijkheden voor burgers om deel te nemen aan de beleidsvorming zijn mettertijd toegenomen, en het Gewestelijk Mobiliteitsplan is een voorbeeld van een relatief grondig participatieproces in de Brusselse context (hoewel er ruimte is voor verbetering). Maar dit is duidelijk onvoldoende, en de stem van vele lagen van de bevolking wordt maar al te vaak niet gehoord. Er moet meer gedaan worden om tot inclusievere participatie te komen, bijvoorbeeld door sterkere coalities van sociale belanghebbenden op te bouwen om kwetsbare bevolkingsgroepen te bereiken, of door de vertegenwoordiging binnen de gekozen organen nog meer te diversifiëren.

Ten vierde hebben vele Europese steden ondervonden dat een restrictief autobeleid gepaard moet gaan met maatregelen om wandelen en fietsen te bevorderen. Hier zien we ook een bezwaar, want door de balans vooral te laten doorslaan naar individuele alternatieven voor de auto, wordt de last opnieuw vooral gelegd bij de individuen en hun financiële middelen en capaciteiten. Voor iemand die in een buitenwijk woont met een garage en zonnepanelen is het gemakkelijker om een elektrische bakfiets te gebruiken dan voor iemand die een appartement huurt op de derde verdieping van een oud gebouw in het stadscentrum. Het belang van een zeer efficiënt, vlot toegankelijk en betaalbaar openbaarvervoersnetwerk kan dus niet genoeg benadrukt worden, aangezien dit mobiliteitssysteem waarschijnlijk het grootste potentieel heeft om iedereen van mobiliteit te voorzien.

Deze aanbevelingen dienen bekeken te worden in een specifieke ruimtelijke en beleidsmatige context. Hiervoor is het van belang om in te zoomen, mechanismen te ontrafelen, triggers te identificeren en de mogelijke gevolgen voor verschillende groepen te bepalen. En wat als we daarnaast ook zouden uitzoomen en niet alleen zouden kijken naar hoe we sociale rechtvaardigheid kunnen integreren in de beleidsagenda voor duurzame mobiliteit, maar ook naar hoe de agenda voor duurzame mobiliteit kan bijdragen aan een rechtvaardigere samenleving?

Deze position paper vertegenwoordigt de persoonlijke standpunten van de auteurs en ondertekenaars, en niet die van hun instellingen.

MEER WETEN

Boeken, artikels en verslagen

JANSSENS D, ECTORS W. en PAUL R., 2023. Onderzoek verplaatsingsgedrag 6 – Brussels Hoofdstedelijk Gewest, Brussel: Brussel Mobiliteit. Beschikbaar op: <https://mobiliteit.brussels/fr/ecd>

MATTIOLI G., 2014. *Where Sustainable Transport and Social Exclusion Meet*. In: Journal of Environmental Policy & Planning. 27/01/2014. Vol. 16, nr. 3. Beschikbaar op: <https://doi.org/10.1080/1523908X.2013.858592>

SCHLOSBERG D., 2007. *Defining Environmental Justice. Theories, Movements, and Nature*. Oxford: Oxford University Press.

WALKER G. 2012. *Environmental Justice: Concepts, Evidence and Politics*. London: Routledge.

Tijdschriften

Mobilités à deux vitesses. In: Bruxelles en mouvements. 12/2022. Nr. 321. Beschikbaar op: <https://www.ieb.be/-Mobilités-a-deux-vitesses->

Projecten

COGITO Coping with climate debt through just transition, *Onderzoeksproject*. Brussels: VUB, ULB. Beschikbaar op: <https://www.cogito.brussels/>

JUSTES, Groupe de recherche interdisciplinaire sur la justice écologique et sociale, *Onderzoeksgroep*. Brussel: FNRS. Beschikbaar op: <https://justesfnrs.wordpress.com/>

Deze tekst heeft de steun van:

Francesc Baró (Professor, VUB), **Erin Cooper** (Postdoctoral associate, KU Leuven), **Claire Pelgrims** (Post-doctorante, Université libre de Bruxelles), **François-Xavier Lievens**

(Doctorant et assistant, UCLouvain), **Cathy Macharis** (Mobilise, VUB), **Michel Hubert** (Professeur émérite Université Saint-Louis – Bruxelles et Professeur invité ULB), **Frédéric Dobruzkes** (FNRS, ULB), **Solène Sureau** (Post-doc researcher, CEESE, ULB), **Edwin Zaccai** (Professeur émérite Université Libre de Bruxelles), **Jean-Pascal van Ypersele** (Professeur émérite UCLouvain, former IPCC Vice-chair), **Kandice Kreamer Fults** (Doctoral Researcher, Cosmopolis Centre for Urban Research, VUB), **Pierre Courbe** (Chargé de mission Mobilité, Canopea), **Olivier Malay** (enseignant, ULB).

Wilt u graag uw naam toevoegen aan de lijst? Laat het ons weten via dit [korte formulier](#)!

Auteurs

Nicola da Schio werkt als onderzoeker bij het Cosmopolis Centre for Urban Research aan de Vrije Universiteit Brussel. Zijn onderzoek focust op kwesties die verband houden met de Brusselse stedelijke ecologie in de breedste zin van het woord, namelijk de stad en haar openbare ruimte, (im)mobiliteiten, milieuprocessen, stadsplanning en -ontwerp en sociale en ruimtelijke ongelijkheden. Hij is ook deeltijds aan de slag bij een overheidsinstelling, waar hij zich bezighoudt met duurzame mobiliteit.

Eva Van Eenoo is onderzoekster bij het Cosmopolis Centre for Urban Research aan de Vrije Universiteit Brussel en heeft een achtergrond in geschiedenis en stedenbouw. Ze is vooral geïnteresseerd in autoafhankelijkheid. In haar doctoraat bestudeert ze autoafhankelijke plaatsen, praktijken en mensen. Ze vindt het belangrijk om kennis en inzichten te produceren die bijdragen aan een rechtvaardige en billijke mobiliteitstransitie naar koolstofarme vervoerswijzen.

Freke Caset werkt als transportgeograaf bij het Cosmopolis Centre for Urban Research aan de Vrije Universiteit Brussel en bij de onderzoeksgroep Sociale en Economische Geografie aan de Universiteit Gent. Haar onderzoek focust voornamelijk op sociale uitsluiting met betrekking tot de toegankelijkheid van openbaar vervoer en op het transformatieve potentieel van ondersteunende tools voor mobiliteitsplanning.

Line Vanparys is als sociologe actief op het gebied van milieu en (auto)mobiliteit, met een specialisatie in de studie van bedrijfswagens. Ze focust op energieverbruik gerelateerd aan mobiliteitspraktijken, met name op het vlak van automobilititeit.

Françoise Bartiaux is als milieusociologe verbonden aan het Centre de Recherche en Démographie van de UCLouvain. Haar onderzoek is gericht op de dynamiek van energieverbruik, energiearmoede en energierechtvaardigheid, vooral in de residentiële sector.

Edoardo Luppari is sinds 2016 oprichter en coördinator van MolemBIKE, een non-profitorganisatie in de Molenbeekse Maritiemwijk in het westen van Brussel, die tientallen enthousiastelingen, vrijwilligers, activisten en professionals samenbrengt rond de fiets. Een van de doelstellingen van MolemBIKE is het versterken van de sociale cohesie door middel van fietsen en actieve mobiliteit.

Thomas Ermans is onderzoeksmedewerker bij het Institut de Recherches Interdisciplinaires sur Bruxelles (IRIB) van de UCLouvain Saint-Louis Bruxelles. Zijn onderzoek focust op

stads mobiliteit, en dan vooral op woon-werkverplaatsingen en bedrijfswagens. Hij is bij een overheidsinstelling werkzaam op het vlak van mobiliteit.

Thomas Verbeek is docent stedelijk onderzoek aan de faculteit bouwkunde van de TU Delft. In zijn onderzoek bekijkt hij stedelijke duurzaamheid, stedelijk milieubeleid en -beheer en stads mobiliteit vanuit het perspectief van sociale rechtvaardigheid. Zijn recentste onderzoeksproject focuste op sociale rechtvaardigheid in het kader van het beheer van stedelijke luchtvervuiling met casestudy's over de (ultra)lage-emissiezones in Londen en Brussel.

Kobe Boussauw is als docent ruimtelijke ordening en mobiliteit verbonden aan het Cosmopolis Centre for Urban Research van de Vrije Universiteit Brussel. Zijn onderzoek gaat over de wederzijdse relatie tussen mobiliteit en de bebouwde omgeving vanuit het perspectief van stads- en transportplanning.

Monika Maciejewska behaalde een doctoraat in de geografie aan de Universitat Autònoma de Barcelona (UAB, Spanje) en werkt als postdoctoraal onderzoekster bij het Cosmopolis Centre for Urban Research aan de Vrije Universiteit Brussel. Haar onderzoek focust op mobiliteit en transport, met speciale interesses in mobiliteitsgedrag en vervoersbeleid. De rode draad in haar onderzoek zijn genderverschillen in het gebruik van vervoersmiddelen en de toegang tot kansen.

Simon Bothof is onderzoeker bij de onderzoeksgroepen Cosmopolis en Mobilise van de Vrije Universiteit Brussel. In zijn onderzoek bestudeert hij de waarderings- en evaluatiemethoden van overheden om plannings- en investeringsbeslissingen voor grote transport(infrastructuur)projecten te onderbouwen. Hij focust specifiek op methoden die de nadruk leggen op de afweging tussen de sociale, ecologische en economische gevolgen van transport en methoden die streven naar een eerlijke verdeling van voordelen en lasten over de openbare ruimte en de samenleving.

Geert te Boveldt is onderzoeker bij de onderzoeksgroep Mobilise van de Vrije Universiteit Brussel. Zijn onderzoek is vooral gericht op duurzaamheid, rechtvaardigheid, onzekerheid en besluitvormingsmethoden op het vlak van transport en ruimtelijke ordening.

Benjamin Wayens is geograaf en coördineert het interdisciplinaire netwerk van studies over Brussel (EBxl) van de Université libre de Bruxelles (ULB). Daarnaast is hij betrokken bij een aantal wetenschappelijke advies- en coördinatieorganen op zowel Brussels als nationaal niveau. Zijn onderzoek over Brussel is zeer breed, maar toch ontwikkelde hij een grondige expertise in de kwantitatieve stedelijke waarneming en analyse van de logica op basis waarvan de locatie van activiteiten bepaald wordt. Hij is docent toegepaste aardrijkskunde en geomarketing en voert al twintig jaar lang onderzoek uit in dit domein. Zijn belangrijkste onderzoeksgebieden zijn detailhandel en schoolsystemen in Brussel en België. In het kader van zijn huidige onderzoeks- en bewustmakingsactiviteiten tracht hij meer inzicht te krijgen in sociale, ruimtelijke en ecologische ongelijkheden binnen een coherent conceptueel kader in Brussel.

Tim Cassiers is als expert in mobiliteit en luchtkwaliteit aan de slag bij BRAL. Met deze stadsbeweging spant hij zich in voor de transitie naar een gezond en milieuvriendelijk Brussel. Hij is vooral geïnteresseerd in burgerparticipatieprocessen, collectieve kennisontwikkeling en de co-creatie van een stadsbeleid.

Om deze post te citeren: DA SCHIO N., VAN EENOO E., CASET F., VANPARYS L., BARTIAUX F., LUPPARI E., ERMANS T., VERBEEK T., WAYENS B., BOUSSAUW K., MACIEJEWSKA M., BOTHOF S., TE BOVELDT G., CASSIERS T. en HANTSON M., 2023. Integratie van sociale rechtvaardigheid in de autobeperkende beleidsagenda: waarom en hoe. In: BSI Position Papers, nr. 6, 13/11/2023. Beschikbaar op: <https://bsiposition.hypotheses.org/?p=2898>

1. Zie bijvoorbeeld: DEBRIE J., MAULAT J., BERROIR S., en SOWELS N., 2020). Cars and Urban Planning: the Goals, Tools and Controversies of Public Policies in Brussels and Paris. In: *Flux*. 01/2020. Vol. 119-120, nr. 1-2. [[📄](#)]
2. Presentaties beschikbaar op: <https://leefmilieu.brussels/pro/tools-en-data/lesmateriaal-opleidingen-en-seminaries/seminarieverslagen-mobiliteit> [[📄](#)]
3. WALKER G., 2012. *Environmental Justice: Concepts, Evidence and Politics*. Londen: Routledge. [[📄](#)]
4. AGYEMAN J., en BOB E., 2004. “Just sustainability”: the emerging discourse of environmental justice in Britain?, In: *Geographical journal*. 06/2004. Vol. 170, nr. 2, pp. 155-164 [[📄](#)]
5. ERMANS T., 2019. *Brusselse huishoudens en de auto*. Focus van het BISA. Nr. 32. Brussel: Brussels Instituut voor Statistiek en Analyse (BISA) [[📄](#)]
6. MAY X., ERMANS T., en HOOFTMAN N., 2019. Bedrijfswagens: diagnostiek en uitdagingen van een fiscaal regime. In: *Brussels Studies*. 25/03/2019. Nr. 133. Beschikbaar op: <https://doi.org/10.4000/brussels.2477>
VANPARYS L., verschijnt binnenkort. *Interactions between the company vehicles regime and energy consumption linked to mobility practices: comparisons of two automobility profiles* [online], Louvain-la-Neuve: Centre de recherche en démographie. Working paper.

LEBLUD J., PELSSERS B., en VAN DEN BERGHE W., 2019. *De bedrijfswagens in België. Thematische fiche op basis van de database ontwikkeld in het kader van het MONITOR-project*. Brussel: VIAS institute. Beschikbaar op <https://www.mobility.vias.be/nl/monitor/> [[📄](#)]

7. BRUSSEL MOBILITEIT, 2023, *Onderzoek verplaatsingsgedrag 6 – Brussels Hoofdstedelijk Gewest* [online], In: Brussel Mobiliteit. Beschikbaar op: <https://mobilite-mobiliteit.brussels/nl/ovg> [[📄](#)]
8. DA SCHIO N., BOUSSAUW K., en SANSEN J., 2019. Accessibility versus air pollution: A geography of externalities in the Brussels agglomeration. In: *Cities*. 1 januari 2019. Vol. 84, pp. 178-189. Beschikbaar op: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0264275118302440?via%3Dihub> – DOI [10.1016/j.cities.2018.08.006](https://doi.org/10.1016/j.cities.2018.08.006)

VERBEEK T., en HINCKS S., 2022. The “just” management of urban air pollution? A geospatial analysis of low emission zones in Brussels and London. In: *Applied Geography*. 2022. Vol. 140, p. 102642 [[📄](#)]