

Mobiliteit

Mobiliteit is een lokale thematiek met globale consequenties. Verschillende uitdagingen van vandaag zijn heel rechtstreeks verbonden aan onze mobiliteit, denk maar aan luchtvervuiling, klimaatverandering, het fileprobleem en de betaalbaarheid van transport voor iedereen. In het mobiliteitsvraagstuk zitten ook andere thema's 'verstopt'.

Hoe zorgen we bijvoorbeeld dat jongeren en ouderen zich vlot en veilig kunnen verplaatsen, zodat ze zich zelfstandig in onze samenleving kunnen bewegen? De organisatie van onze mobiliteit brengt dus sociale en ecologische gevolgen met zich mee. Zowel hier als aan de andere kant van de wereld.

[Negen op de tien wereldburgers ademen ongezonde lucht in.](#) Vervuilde lucht is het gevolg van de uitstoot van fijn stof en andere schadelijke stoffen zoals stikstofoxiden. Ook in België wordt de norm nog te vaak overschreden. Gevolg: elk jaar sterven meer dan tienduizend mensen vroeger dan verwacht.

Fijn stof, NO₂ en CO₂

Fijn stof is een verzamelterm voor alle kleine zwevende deeltjes in de lucht. Er zijn veel verschillende bronnen van fijn stof: de natuur produceert fijn stof zoals zeezout en pollen. De mens produceert fijn stof door industriële processen, het verkeer,

landbouwactiviteiten en verwarming. De voornaambron van rechtstreeks uitgestoten fijn stof in Vlaanderen zijn de huishoudens. Hierna volgden het verkeer (17%) en de industrie (12%). Als er specifiek naar de allerfijnste stofdeeltjes gekeken wordt, is de bijdrage van het verkeer wel groter. Een groot deel van de fijnstofuitstoot door verkeer (ongeveer 60%) is niet afkomstig van de uitlaat, maar ontstaat bij het remmen en door slijtage van banden- en het wegdek. Dit betekent dus dat ook moderne (elektrische) wagens fijn stof blijven produceren.

NO₂ is een gas dat in de atmosfeer terecht komt bij allerlei verbrandingsprocessen, zoals bijvoorbeeld in de motor van een auto, in verwarmingsketels, in de industrie of in elektriciteitscentrales. Maar liefst 61% van NO₂-uitstoot komt van het verkeer. Bij de hoge temperaturen van verbrandingsprocessen reageren stikstof en zuurstof, die standaard in de lucht voorkomen, met elkaar en vormen ze NO₂. Op korte termijn kan NO₂ ontstekingen in de longen veroorzaken, tot kortademigheid leiden en een astma-aanval uitlokken. Ook op lange termijn zijn er gezondheidseffecten.

Verder draagt NO₂ ook bij aan de productie van ozon wat ook schadelijk is voor mens en natuur. Het zorgt ook voor een verhoogde toevoer van stikstof naar de bodem, wat nefast is voor natuurlijke ecosystemen en daardoor de biodiversiteit vermindert. NO₂ regent ook nog eens uit boven de oceaan, wat leidt tot een verzuring van het zeewater door "zure regen".

CO₂ of koolstofdioxide is waarschijnlijk één van de bekendste stoffen omwille van zijn rol in het broeikaseffect en de daaruit volgende klimaatverandering. CO₂ komt vrij bij de verbranding van koolstof houdende brandstoffen. Deze brandstoffen kunnen zowel een biologische (hout, biodiesel, biogas,...) als fossiele (benzine, diesel, stookolie, aardgas,...) oorsprong hebben.

CO₂ is een broeikasgas in de atmosfeer: het houdt warmte vast en zorgt voor een broeikaseffect dat de temperatuur op onze aarde mee in balans houdt. Door menselijke activiteiten kunnen er extra broeikasgassen in de atmosfeer terechtkomen waardoor het natuurlijke broeikasgaseffect versterkt en de aarde opwarmt. De menselijke bijdrage aan het broeikas-effect is voornamelijk te wijten aan CO₂, geproduceerd door verbranding van fossiele brandstoffen. Verkeer in Vlaanderen is verantwoordelijk voor ongeveer een kwart van de CO₂-uitstoot in het Gewest, en is daarmee samen met de industrie de

voornaamste bron van CO₂.

CO₂ mag dus niet verward worden met NO₂. Van beide gasen moet de uitstoot worden teruggedrongen, maar het is alleen NO₂ dat een duidelijk direct en indirect gezondheidseffect heeft.

Vandaag wordt een op de drie Vlamingen blootgesteld aan te veel lawaai, vooral van autoverkeer. Na luchtverontreiniging is geluidshinder de belangrijkste factor van gezondheidsproblemen door milieuvervuiling: te veel lawaai leidt tot slaapverstoring, stress en hart- en vaatziekten.

<https://curieuzeneuzen.be/over-luchtwaliteit/ve-meten-no2/#1538061999312-662174a7-238d>

www.bondbetereleefmilieu.be/artikel/realiseer-emissievrije-grootsteden-tegen-2030-het-einde-van-verkeer-lawaai-en



Ons autogebruik brengt dus zowel milieu- als gezondheidsproblemen met zich mee. Die effecten zijn bovendien niet enkel lokaal: de negatieve invloed op biodiversiteit, zure regen en de klimaatverandering zijn merkbaar tot ver over onze landsgrenzen heen. Netto exporteert Vlaanderen meer luchtvervuiling dan het importeert. Het is belangrijk om te begrijpen dat klimaatverandering niet alleen ingrijpende milieuproblemen met zich meebrengt, maar dat ze ook [wereldwijd de bestaande ongelijkheid doet toenemen](#), omdat ze kwetsbare mensen extra zwaar raakt.

In 2017 was de transportsector verantwoordelijk voor 22,5% van alle uitstoot in België. Het aandeel van transport in het geheel groeit elk jaar. Wegvervoer is hierin de grote verantwoordelijke (97,4%). Het gaat hier dan zowel over vervoeren van mensen (met de auto naar het werk bijvoorbeeld), maar ook over het vervoeren van goederen.

En dat laatste zit in de lift dankzij online aankopen en thuisleveringen. De pakjesindustrie maakt het leven van de koper makkelijker, maar zorgt wel voor een waslijst aan negatieve gevolgen voor anderen. [Het vervoer van deze pakjes](#) levert een belangrijke bijdrage aan de luchtvervuiling, uitstoot van broeikasgassen en het fileprobleem.

De pakjesbezorgers die bij ons aan de deur komen, zijn vaak slecht betaalde en [slecht beschermde werknemers, of zelfs schijnzelfstandigen](#). [Werken in de distributiecentra is ook allesbehalve een pretje](#). Slecht betaald, flexibele contracten, werken op oproepbasis en bovendien vaak nachtshiften om toch maar te kunnen voldoen aan de eisen van de consumenten (“voor 23h besteld, morgen in huis”). Bewuster – en dus minder- producten aankopen, blijft de belangrijkste strategie om de negatieve milieu- en sociale effecten van ons consumentengedrag aan te pakken.

Kort gesteld moeten we individueel én collectief overstappen op een ander mobiliteitssysteem. Koning Auto zal daarin minder centraal

staan. Zo'n shift zou goed nieuws betekenen voor de gezondheid, het milieu en klimaat en de toegankelijkheid van vervoer voor iedereen, in België en ver daarbuiten.



Alles kan beter!

Collectief

- Overtuig je gemeente om werk te maken van schone lucht
www.kiesschonelucht.be
- Overtuig je gemeente om volop de kaart te trekken van duurzame mobiliteit en ruimtelijke planning
www.gemeentevoordetoekomst.be/inspiratieboek (hoofdstukje 1 en 4)
- Werk met je gemeente aan de realisatie van schoolstraten
www.duurzame-mobiliteit.be/goede-praktijk-schoolstraat
- Overtuig je gemeente om in te zetten op oplossingen voor deelmobiliteit
www.blue-bike.be
www.autodelen.net

Organisatie

- Kies ervoor om steeds activiteiten en bijeenkomsten te organiseren op een plaats waar mensen vlot met fiets, te voet of openbaar vervoer kunnen geraken
- Organiseer carpooling
- Probeer samen een engagement aan te gaan: “We proberen een maand lang de auto aan de kant te laten staan”. Inspiratie vind je hier:
www.tourneepedale.be

Ikzelf

- Koop bewust (online) aan. Heb je het echt nodig? Moet het online gekocht worden? Wat is de beste manier om het pakje te laten leveren, is een ophaalpunt niet mogelijk?
- Probeer de auto zo vaak als kan aan de kant te laten staan. “Ik neem vanaf nu altijd de fiets binnen het dorp en ga één keer per week met de bus naar het werk”. Probeer je engagement in concrete acties te verwoorden.

Meer informatie

- [Bond Beter Leefmilieu, Minister van de Toekomst: Invester meer in fiets, openbaar vervoer en binnenvaart voor een duurzame toekomst, 6 maart 2019](#)
- [Koninklijke Vlaamse Academie van België voor Wetenschappen en Kunsten, De mobiliteit van morgen: zijn we klaar voor een paradigmawissel?, 2018](#)
- [Netwerk duurzame mobiliteit, Lokale bereikbaarheid – 6 droomgemeenten](#)