Funded by
the European Union

LEZ4all
Low Emission Zone for all

Welke noden ervaren LEZ-professionals om de sociale impact van maatregelen die autogebruik beperken positief te beïnvloeden?

Overzicht van de resultaten uit de behoeftenanalyse

Lisa De Vos, Thomas Vanoutrive & Jana Deforche – Novembre 2025

bruxelles environnement .brussels
Universiteit Antwerpen
AUXILIA Groupe SOS
AMB Àrea Metropolitana de Barcelona

Doelstellingen: Deze analyse is een van de sleutelonderdelen van de eerste fase van het LEZ4all-project. Dit project heeft als algemene doelstelling om de relatie tussen mobiliteit en een rechtvaardige transitie beter te begrijpen en om vervolgens de competenties te verbeteren van professionals wiens werk verband houdt met mobiliteitsarmoede, sociale uitsluiting en/of duurzame mobiliteit om deze relatie bewust te integreren in hun werk. Het studierapport vat de behoefteanalyse samen die plaatsvond in het voorjaar en de zomer van 2025. Deze analyse onderzocht de leerbehoeftes van een groot aantal professionals die invloed kunnen hebben op de sociale impact van autobeperkend beleid. Daarbij werden zowel zelf gerapporteerde behoeftes als blinde vlekken in competenties onderzocht en gerapporteerd.

Methodologie: Het onderzoek maakt gebruik van verschillende bronnen en van zowel kwalitatieve als kwantitatieve onderzoeksmethoden om tot een evenwichtige analyse te komen van de huidige situatie voor professionals in Europese context. Als eerste onderzoeksstap **werd een beknopte studie uitgevoerd van bestaande academische literatuur over mobiliteitsarmoede**, de sociale effecten van duurzaam mobiliteitsbeleid, het verband tussen sociale ongelijkheid en duurzame transitie en de impact van professionele vooroordelen en vaardigheden op de uitvoering van beleid. Parallel met de literatuurstudie werden **12 interviews gehouden met sleutelfiguren uit verschillende betrokken sectoren in drie landen** (België, Frankrijk, Spanje) om ervaringen uit de praktijk in kaart te kunnen brengen. Dit werd aangevuld met bijdragen van projectpartners die al waardevolle praktijkervaring hebben met de uitdagingen rond de sociale impact van UVAR's. De observaties uit dit kwalitatieve onderzoek informeerden een volgende onderzoeksstap van kwantitatief onderzoek; hier konden bevindingen uit de eerste onderzoeksfase worden geëxtrapoleerd naar een grotere populatie. **Een diepgaande enquête voor professionals over hun opleidingsbehoeften op het gebied van attitudes, kennis en vaardigheden** maakte het mogelijk om bredere patronen te identificeren in de ervaren en waargenomen opleidingsbehoeften onder professionals in verschillende functies en vakgebieden. **Er kwamen 337 individuele antwoorden op de enquête**, die verder werden verwerkt tot een bruikbare dataset. De resultaten van dit meerledige onderzoek zijn uitgebreid beschreven in het onderzoeksrapport dat je kan raadplegen op de LEZ4all-website. Hieronder vind je een samenvatting van de belangrijkste bevindingen.

LEZ4all

LEZ4All (Low Emission Zones for All) is een door de EU gefinancierd project van twee jaar dat steden wil ondersteunen bij het socialer en rechtvaardiger maken van autobeperkend en mobiliteitsbeleid. Auxilia, Àrea Metropolitana de Barcelona, Bruxelles Environnement en de Universiteit Antwerpen werken binnen dit project samen om professionals te helpen de sociale impact van autobeperkende maatregelen beter te begrijpen en te verminderen. Het project ontwikkelt tools, opleidingen en praktische methoden om de noden en uitdagingen van kwetsbare bevolkingsgroepen beter te integreren in mobiliteitsplanning. Door experts in transport en sociale inclusie met elkaar te verbinden, versterkt LEZ4All de samenwerking tussen sectoren en steden. Pilootactiviteiten vinden plaats in Brussel, Barcelona en Lyon, waarbij ervaringen en lessen worden gedeeld onder professionals in België, Frankrijk en Spanje. Word lid van onze LinkedIn community om op de hoogte te blijven!

bruxelles environnement .brussels

Universiteit Antwerpen

AUXILIA Groupe SOS

AMB Àrea Metropolitana de Barcelona

De sociale impact van maatregelen om autogebruik te beperken

Onze steden en overheden willen duurzame en leefbare buurten kunnen voorzien voor bewoners. Om luchtvervuiling en de daaraan gerelateerde gezondheidsrisico's in onze leefomgeving terug te dringen, hebben beleidsmaatregelen die het gebruik van de auto beperken de afgelopen twee decennia vooral in Europa heel wat aandacht gekregen. Overheden kunnen dergelijke maatregelen inzetten om de aanwezigheid van auto's te reguleren in bepaalde – meestal dichtbevolkte – gebieden, tijdens specifieke tijdsvensters of doorlopend (24/7). De regels gaan niet enkel over privéwagens; soms zijn maatregelen gericht op specifieke voertuigtypes, andere vormen hebben als doel de toegang voor alle gemotoriseerde voertuigen te beperken. Deze waaier aan maatregelen wordt ook aangeduid met de overkoepelende term Urban Vehicle Access Regulations (UVAR). Een van de bekendste vormen van UVAR is de Lage-emissiezone (LEZ), waarbij de toegang wordt beperkt voor voertuigen die meer vervuilende stoffen uitstoten dan de vastgelegde limietwaardes.

Stedelijke mobiliteit heeft zich doorheen de laatste eeuw ontwikkeld met een toenemende afhankelijkheid van de auto sinds deze voor de gemiddelde burger betaalbaar werd. **Deze auto-afhankelijkheid brengt heel wat ruimtelijke, ecologische en sociaaleconomische gevolgen mee voor onze steden die lange tijd over het hoofd zijn gezien.** Autobeperkende maatregelen, en in het bijzonder LEZ, richten zich specifiek op de milieugevolgen van deze automobiliteit en leggen de nadruk op individuele verantwoordelijkheid voor milieu-impact: iedereen moet zijn of haar bijdrage leveren aan het verbeteren van de milieukwaliteit in steden.

Naast de weerstand die dit principe oproept bij mensen die het onaanvaardbaar vinden om persoonlijke vrijheid op te geven voor het algemeen belang, beschikt niet iedereen over dezelfde middelen om duurzame gedragsveranderingen door te voeren. Mensen met voldoende financiële middelen kunnen ervoor kiezen om milieuvriendelijke aanpassingen te doen, zoals het aankopen van een elektrische wagen, of kunnen hun vervuilend gedrag voortzetten door bijvoorbeeld een dagpas te kopen om met een niet-conform voertuig een LEZ binnen te rijden – een maatregel die in veel steden bestaat en de mogelijkheid creëert om letterlijk te "betalen om te vervuilen". Geen van beide opties heeft doorgaans een ingrijpende impact op de sociaaleconomische situatie en levenskwaliteit van mensen met een gemiddeld of hoger inkomen.

Voor mensen en huishoudens met een lager inkomen ligt dit anders. Zij besteden vaak al meer tijd èn een aanzienlijk deel van hun maandbudget aan mobiliteit. Zowel voor- als tegenstanders van autobeperkende maatregelen roepen daarom de sociaaleconomische dimensie in als argument. Voorstanders benadrukken dat lagere inkomensgroepen minder vaak een auto bezitten en vaker in meer vervuilde gebieden wonen, waardoor zij het meest zouden profiteren van een betere luchtkwaliteit en verhoogde stedelijke leefbaarheid. Critici wijzen er echter op dat deze groepen net ook vaker niet-conforme voertuigen bezitten en grotere drempels ervaren om over te schakelen naar schonere vervoersopties. Onderzoek toont aan dat beide standpunten nuance vereisen en dat de sociale impact van een maatregel zoals LEZ afhankelijk is van factoren zoals de ruimtelijke structuur van de stad, de tijdlijn en manier waarop de maatregel wordt uitgerold, het aanbod aan vervoersalternatieven en de aanwezigheid van een veerkrachtig netwerk van sociale initiatieven en instanties om iemands individuele mobiliteitsuitdagingen te helpen oplossen. Hoe dan ook roepen autobeperkende maatregelen vragen op rond sociale rechtvaardigheid en houden ze het risico in om sociale ongelijkheid in steden te vergroten, vooral voor mensen die al moeilijkheden ondervinden om toegang te vinden tot werk, diensten en dagelijkse activiteiten.

Autobeperkende maatregelen kunnen een positieve impact hebben op de leefbaarheid van steden, de luchtkwaliteit verbeteren en bijdragen aan duurzamere en gezondere stedelijke omgevingen. **De centrale vraag is dan ook: hoe kunnen negatieve sociale effecten worden voorkomen of verzacht, zodat iedereen in de eerste plaats kan genieten van de voordelen die dit beleid met zich meebrengt?** Als mogelijke bijdrage aan een antwoord op deze vraag onderzoekt deze studie hoe de positieve impact van zogenaamde "LEZ-professionals" kan worden versterkt.

LEZ professionals?

Wie of wat is een "LEZ-professional"? LEZ en autobeperkende maatregelen zijn relatief nieuwe vormen van regelgeving die expertise vereisen uit verschillende domeinen, zoals duurzame mobiliteit, luchtkwaliteit en stedelijke planning. Professionals uit uiteenlopende diensten en organisaties zijn rechtstreeks betrokken bij de ontwikkeling en uitvoering van zo'n regelgeving. Dit gaat van technische medewerkers die doelstellingen en regelgeving voorbereiden, over loketmedewerkers en coaches die vragen van burgers beantwoorden of hen helpen bij het zoeken naar mobiliteitsalternatieven, tot experten die informatie en data aanleveren over de redenen voor en effecten van LEZ of andere mobiliteitsmaatregelen. Daarnaast zijn er ook professionals wiens werk niet rechtstreeks gericht is op de implementatie van autobeperkend beleid, maar die wel een invloed kunnen hebben op hoe dit beleid wordt ontvangen en begrepen, vooral door burgers die kwetsbaar zijn voor negatieve effecten van zo'n beperking. Denk bijvoorbeeld aan een sociaal werker of medewerker van een buurthuis die mensen helpt bij het gebruik van digitale platformen om een vrijstelling aan te vragen, of een medewerker van een deelfietsenbedrijf die alternatieve vervoersmiddelen toegankelijker maakt voor verschillende bevolkingsgroepen.

De studie definieert "LEZ-professionals" als die types professsionals die de sociale effecten van autobeperkende maatregelen het meest duidelijk kunnen beïnvloeden. Vervolgens wil het onderzoek antwoord bieden op de vraag: Wat hebben deze LEZ-professionals nodig om een positieve impact uit te oefenen op de gevolgen van beleid voor kwestbare groepen en ervoor te zorgen dat niemand uit de boot valt bij de invoering van een LEZ of andere UVAR? Met dit doel voor ogen onderzocht het LEZ4All-projectteam bestaande literatuur, interviewde het professionals uit verschillende sectoren en steden, en lanceerde het een enquête bij professionals in België, Frankrijk en Spanje. Het uitgangspunt van het project is dat training LEZ-professionals de nodige capaciteiten kan geven om negatieve sociale effecten van autobeperkende maatregelen voor kwetsbare groepen te verminderen. De studie focust daarom op het individuele niveau van professionals en hun competenties, met als doel input te leveren voor de ontwikkeling van beroepsgerichte opleidingen binnen LEZ4All. Tegelijk erkent de studie dat ook structurele en systeemgebonden uitdagingen bestaan die niet louter via opleiding kunnen worden opgelost.



Hoewel de studie het belang van ambtenaren en overheidsmedewerkers benadrukt in dit onderwerp, is het belangrijk ervan bewust te zijn dat ook professionals uit het middenveld, de academische wereld en de private sector (zoals mobility as a service-bedrijven) een rol kunnen spelen. Op basis van de resultaten werden vijf professionele profielen geïdentificeerd als belangrijkste "LEZ-professionals":

- **Medewerkers uit publiekswerking**, professionals uit de publieke of private sector die regelmatig contact hebben met burgers via dienstverlening of praktische uitvoering van regelgeving
- **Backoffice-professionals** die werken rond beleidsontwikkeling, planning en interne processen, met weinig of geen rechtstreeks contact met een breder publiek in het kader van hun job
- **Professionals actief in algemene publieke dienstverlening of in sociale kwesties** zoals welzijn, gemeenschapswerk, inclusie en gelijkheid, sociale rechtvaardigheid en/of werk met kwetsbare doelgroepen (bv. ouderen, jongeren, personen met een beperking)
- **Professionals die werken rond stedelijke planning en milieu, zoals duurzame leefomgeving, vervuiling, energie, huisvesting, ruimtelijke ordening en publieke ruimte**
- **Professionals in mobiliteit**, zoals mobiliteitsplanning, transport, duurzame mobiliteit, verkeer of mobiliteitsdiensten

Ervaringen over uitdagingen

Heel wat LEZ-professionals zijn zich al bewust van verschillende uitdagingen en zien ook diverse leermogelijkheden om deze uitdagingen het hoofd te bieden. UVAR- en LEZ-regels zijn bijvoorbeeld vaak complex, met verschillende voertuigcategorieën, uitzonderingen en aanvraagprocedures die moeilijk te doorgronden zijn. Ondersteunende maatregelen, zoals tijdelijke gratis openbaarvervoerpassen of mobiliteitscoaching, kunnen bewoners helpen zich aan te passen, maar niet iedereen weet hoe deze maatregelen toegankelijk zijn. Het begrijpen van al deze regels en ondersteuningen vormt een uitdaging, zowel voor burgers als voor professionals die met hen werken of betrokken zijn bij duurzame mobiliteit.

Een eerste reeks uitdagingen heeft te maken met **communicatie**. Communiceren over LEZ of andere beperkende maatregelen met burgers is delicaat en vereist specifieke vaardigheden.

Professionals die geacht worden bewoners hierin te ondersteunen, kunnen baat hebben bij duidelijke richtlijnen over hoe zij deze gesprekken respectvol en positief kunnen voeren. De complexiteit van autobeperkend beleid vraagt bovendien om nieuwe vormen van samenwerking tussen diensten en sectoren, wat extra communicatie-uitdagingen met zich meebrengt: hoe werk je samen met professionals uit andere domeinen? Hoe stem je verwachtingen en verantwoordelijkheden af? Hoe zorg je voor goede communicatie tussen publiekswerking en beleidsontwikkeling, tussen front office en back office? De enquête bevestigt deze knelpunten.

Samenwerking met andere domeinen is beperkt, vooral bij backoffice-professionals: 57% werkt zelden samen met andere sectoren. Veel backoffice-professionals (35–37%) geven aan meer sociale expertise in hun werk te willen integreren, maar beschikken momenteel niet over de juiste methoden. Professionals uit publiekswerking zijn in veel gevallen dan weer onvoldoende op de hoogte van mobiliteitsuitdagingen bij kwetsbare burgers (49%).

essentieel dat professionals toegang hebben tot correcte en actuele informatie. Voor frontoffice-medewerkers is het vaak moeilijk te weten waar deze informatie te vinden is en hoe ze toe te passen op individuele situaties. Zeker wanneer mobiliteit geen kerntaak is, ontbreekt vaak de tijd om verschillende informatiekanalen te raadplegen.

In de enquête geeft 33% van de medewerkers uit publiekswerking aan dat zij het niet als hun taak beschouwen om mensen te helpen bij het oplossen van mobiliteitsproblemen. Slechts 45% heeft er vertrouwen in dat ze betrouwbare informatie over LEZ-regels weten terug te vinden.

Een andere vaak benoemde uitdaging is de menselijke neiging om te vertrekken vanuit de eigen ervaring. Het vraagt empathie en actieve betrokkenheid om de drempels en mobiliteitsproblemen van mensen in meer kwetsbare situaties dan die van jezelf goed te begrijpen. Het is ook makkelijker om eigen reiservaringen als uitgangspunt te nemen bij het adviseren over vervoerskeuzes. Iemand die vaak met de auto rijdt, kan bijvoorbeeld onderschatten in welke situaties fiets of openbaar vervoer goed werkt als alternatief voor verplaatsingen met de auto. In de enquête geven LEZ-professionals aan dat zij weinig persoonlijke ervaring hebben met enerzijds (een vorm van) sociale kwetsbaarheid en anderzijds met de impact van autobeperkende maatregelen.

Slechts 6% van de respondenten heeft persoonlijke ervaring met beide of krijgt deze beleving mee door iemand in de directe omgeving. Deze vaststelling onderstreept het belang van empathie en inlevingsvermogen bij professionals om zo inclusief mogelijk te kunnen werken. Professionals in mobiliteit en milieu scoren in het onderzoek bijvoorbeeld hoger dan gemiddeld op conceptueel inzicht in systeemdrempels rond mobiliteit en kunnen dus op theoretisch niveau uitdagingen rond mobiliteit en bereikbaarheid identificeren. Ze blijken echter niet zo sterk in inlevingsvermogen op menselijk niveau, in individuele situaties, als hun collega's die in sociale thema's werken.

Verborgen behoeftes

Naast de uitdagingen waarvan LEZ-professionals zich bewust zijn en die ze zelf aankaarten wanneer dit onderwerp bevraagd wordt, bracht de enquête ook minder zichtbare competentietekorten en noden aan het licht.

Minder dan 20% van de respondenten beantwoordde vragen over mobiliteitsarmoede en digitale laaggeletterdheid correct. Conceptuele kennis over de sociale aspecten van mobiliteit, zoals factoren die bijdragen aan sociale kwetsbaarheid en mobiliteitsarmoede, helpt professionals om risico's beter te herkennen en geeft hen woordenschat om problemen te benoemen en hierover in gesprek te gaan.

Verder blijkt dat hoewel 75% van de professionals erkent dat autobeperkende maatregelen het risico inhouden om sociale ongelijkheid te versterken, er slechts 14% van overtuigd is dat de huidige ondersteunende maatregelen in hun stad effectief zijn in het beschermen van mensen in kwetsbare posities tegen bovengemiddeld meer negatieve gevolgen van autobeperkend beleid. **Dit contrast wijst op een duidelijke nood aan leren en uitwisseling over rechtvaardigheid en inclusiviteit van nieuwsoortige beleidskaders in mobiliteit.**

Het is ook zinvol om in te zetten op meer bewustzijn rond voorkeuren en vooroordelen in mobiliteit. Sommige professionals (44%) geloven dat verbetering van het openbaar vervoersaanbod alle mobiliteitsongelijkheden kunnen oplossen, terwijl anderen – vooral mobiliteitsprofessionals – hier sceptischer tegenover staan. Een deel van de professionals (32%) vindt toegang tot stedelijke bestemmingen met de auto essentieel voor inclusieve en leefbare steden, terwijl anderen (68%) het aanpakken van milieu- en gezondheidsproblemen als prioriteit zien.

Geen van deze houdingen is op zich fout, maar bewustzijn van verschillen in waarden en uiteenlopende perspectieven tussen diensten en domeinen kan de samenwerking rond autobeperkend beleid versterken.

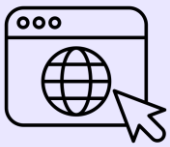
De meeste uitdagingen en noden die in de studie werden vastgesteld zijn van toepassing voor professionals uit verschillende domeinen en functies. Sommige noden zijn echter specifieker een bepaald profiel:

- Professionals actief in sociale thema's of loketwerking en algemene dienstverlening zijn minder vertrouwd met mobiliteitsopties (35% ervaart zelf autoafhankelijkheid) en vinden het minder relevant voor hun job om bij te leren over de sociale impact van mobiliteit.
- Professionals in mobiliteit en milieu kunnen hun inlevingsvermogen versterken, zowel op persoonlijk als maatschappelijk niveau, en meer bewustzijn ontwikkelen over de risico's rond het versterken van sociale ongelijkheid door mobiliteitsbeleid
- Backoffice-professionals ervaren moeilijkheden om actoren uit de sociale sector te bereiken en om inzicht te krijgen in hoe sociale ondersteuningssystemen werken: welke groepen worden via bestaande kanalen bereikt en welke blijven onder de radar?
- Frontoffice-professionals kunnen baat hebben bij een beter begrip van autobeperkende regelgeving, zowel wat betreft de toepassing van regels als de voordelen en onderliggende motivaties van zo'n beleid.

Zoals eerder aangegeven, hangen de sociale effecten van autobeperkende maatregelen sterk samen met de lokale context. Het is belangrijk inzicht te hebben in de specifieke regelgeving, te weten welke diensten en organisaties het best geplaatst zijn om negatieve sociale effecten tegen te gaan, en welke middelen beschikbaar zijn. De politieke context van lokale besturen blijkt een grote invloed te hebben op de aandacht die aan sociale effecten van duurzaam beleid wordt besteed. Een belangrijke uitdaging is dan ook om sociale aandacht structureel te verankeren binnen overheden, los van politieke wissels. **Tegelijk is het positief dat sociale impact van mobiliteit een relevant thema is voor LEZ-professionals en dat velen interesse tonen in opleiding en ondersteuning. Het LEZ4All-project wil graag bijdragen aan het beantwoorden van deze vraag met gerichte opleidingen en kennisuitwisseling.**

Funded by the European Union

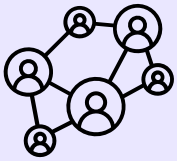
LEZ4all
Low Emission Zone for all



LEZ4All Exploration



LEZ4All / Erasmus + | LinkedIn



LEZ4All Network

bruxelles environnement .brussels

Universiteit Antwerpen

AUXILIA Groupe SOS

AMB Àrea Metropolitana de Barcelona