

Vervoerregio Leuven

vervoerregio.leuven@vlaanderen.be

Contactpersoon	E-mail	Telefoon
Nathalie Hoef	nathalie.hoef@zorg-en-gezondheid.be	050 24 79 12
Ons kenmerk	Uw kenmerk	Datum
		29.09.2022

Adviesvraag nota vervoerregio Leuven

Wij hebben op 29 augustus 2022 via mail een adviesvraag gekregen voor de nota inhoudsafbakening MER regionaal mobiliteitsplan vervoerregio Leuven.

We hebben helaas niet de mogelijkheid om elk dossier apart door te nemen. Gelieve dus deze feedback ook mee te nemen naar de adviezen voor andere vervoerregio's.

Algemeen:

Agentschap Zorg en Gezondheid kijkt 'breed' en 'integraal' naar gezondheid, meer bepaald naar **zowel gezondheidsbescherming als gezondheidsbevordering** en dit op zowel **fysiek als sociaal als mentaal** vlak.

Zie: <https://www.zorg-en-gezondheid.be/project-gezonde-publieke-ruimte>

We kijken naar invloeden van pollutanten rechtstreeks (zoals NO₂, BC en geluid: zie richtlijnenboek mens-gezondheid) maar ook naar de invloed van bijvoorbeeld het klimaat, zoals de invloed van hitte en watertekorten/overstromingen op gezondheid of de invloed van ruimte en groen of net het tekort aan ruimte en groen op de gezondheid. In een gezonde publieke ruimte is er oog voor plaatsen waar we stilte, rust en verkoeling kunnen opzoeken, maar ook voor plaatsen waar er ruimte is voor ontmoeting, vrije tijd en sport. Ook kijken we naar de invloed van bewegen op gezondheid, vandaar ook de nadruk op het stimuleren van actieve verplaatsingen en het volgen van het STOP-principe, naast de positieve invloed van stappen en trappen op luchtvervuiling en geluidshinder doen voetgangers, fietsers en openbaarvervoergebruikers méér aan lichaamsbeweging dan automobilisten die eerder een sedentaire levensstijl hebben. De nodige infrastructuur hiervoor neemt ook minder ruimte in dan die voor personenwagens, ruimte die dan voor andere doeleinden kan worden ingezet. Meer actieve beweging zal ook vanzelfsprekender zijn als er oog is voor kernversterking, nabijheid en voldoende functiemix zodat de autoafhankelijkheid kan dalen. Bovendien komen de maatregelen die nodig zijn om tot een gezonde publieke ruimte te komen, naast gezondheid veelal ook milieu en klimaat ten goede.

Feedback op nota:

P18: “In de Vlaamse mobiliteitsvisie 2040 wordt omschreven waar Vlaanderen naartoe wil met mobiliteit tegen het jaar 2040. Deze visienota bevat een aantal duidelijke perspectieven voor mobiliteit, complementaire beleidsprioriteiten en hefboomen om die te realiseren, samen met nieuwe keuze- en denkpatronen om de transitie naar een meer duurzame mobiliteit mogelijk te maken.”

à Vanuit AZG kijken wij niet naar duurzame mobiliteit op zich, maar kijken we hoe een duurzame mobiliteit kan bijdragen aan een betere gezondheid en leefbaarheid van onze publieke ruimte. Met name of dit kan bijdragen aan zowel gezondheidsbescherming als gezondheidsbevordering en dit op zowel fysiek als sociaal als mentaal vlak. Die doorkijk mist AZG grotendeels in deze nota.

P20: “SD5: Motiveren en prikkelen tot gedragsverandering en een nieuwe mobiliteits- en logistieke cultuur”

à Niet enkel motiveren en prikkelen van de vervoersmodi die we méér willen zien gebruikt worden, maar tegelijkertijd afraden en bemoeilijken van vervoersmodi die we minder willen. Anders is het heel moeilijk om een mentaliteitshift bij de burger te bekomen.

P22: “Zelfvoorzienende en klimaatneutrale regio”

à Dat is een mooie missie die we zeker aanmoedigen, maar de doorvertaling naar gezondheid en leefbaarheid zit er te weinig (duidelijk) in.

P30: “De amplitude OV loopt van 4u30 tot 23u30.” (of gelijkaardig):

à Een te weinig frequent aanbod van OV tijdens de avonduren en ‘s nachts is een reden dat men toch voor de auto blijft kiezen. Bovendien kan een te beperkt aanbod tijdens de avonduren en ‘s nachts vooral in het weekend ervoor zorgen dat mensen niet alleen blijven voor de auto kiezen maar bovendien achter het stuur kruipen onder invloed van alcohol of drugs wat nefast is voor de verkeersveiligheid. Voor al deze redenen pleit Zorg en Gezondheid toch voor een frequent genoeg aanbod, ook tijdens deze ‘daluren’. Dit is ook gedragsverandering stimuleren, als het aanbod voldoende groot wordt dan veranderen sommige periodes die nu als ‘daluren’ worden bestempeld mogelijk toch naar een hoger gebruikersaantal.

P40: “Voor elke maatregel - genomen voor één van de vier vervoersmodi fiets, bus, auto en vracht - kan worden ingeschat wat de impact is op de verkeersstromen (waar komt het verkeer voor, hoeveel verkeer, wat is de modale verdeling). Voor deze inschatting kan gebruik gemaakt worden van een verkeersmodel (zie hoofdstuk 3.5.3). Het type voertuigen en de verkeersstromen bepalen in belangrijke mate hoeveel emissies het verkeer veroorzaakt en waar die voorkomen. Onder emissies verstaan we zowel lucht als geluidsemissies. De impact van de emissies wordt vertaald naar de receptoren biodiversiteit, mens en klimaat. Binnen een RMP kunnen ook infrastructurele aspecten aan bod komen”

à Er zijn veel meer aspecten aan verkeer en de infrastructuur ervan dan enkel geluid en lucht. Geluid en lucht zijn typisch voor een kijk vanuit *gemotoriseerd* verkeer. Volgende aspecten afhankelijk van de modi hebben ook hun invloed op gezondheid en leefbaarheid: al dan niet verharding, oversteekbaarheid, ruimte-inname, hitte vasthouden, kansen tot beweging en ontmoeting, ...

P44: “De modellering laat toe om een inschatting te maken van de impact die het plan zal hebben op effecten die direct toe te wijzen zijn aan de verkeersstromen, met name de emissies.”

à Dat is zeker goed als onderdeel van de te onderzoeken aspecten, maar verkeershinder is véél meer dan emissies alleen.

P 46: “Het voor- en natransport van het openbaar vervoer, dat dikwijls met de fiets of te voet wordt afgelegd maar ook soms met de auto gebeurt, wordt niet bij de betreffende vervoermiddelen gerapporteerd, maar bij het openbaar vervoer. Een mogelijke modale verschuiving bij dat voor- en natransport is dus niet zichtbaar.”

à Als die voor-en natrajecten maar “soms” met de wagen worden gedaan, waarom worden dan zo een grote parkings aan stations aangelegd?

à Jammer dat dat niet zichtbaar is, want dit zijn net van die korte trajecten die veel potentieel hebben voor een modal shift naar actieve verplaatsingen.

P46: “Deelmobiliteit zoals deelwagens en deelfietsen (al dan niet elektrisch) wordt niet gemodelleerd, evenmin als vervoer op maat of belbussen. Het effect van deze maatregel zit dus niet vervat in de modelresultaten.”

à Jammer. Uiteraard zijn actieve verplaatsingen en openbaar vervoer nog steeds te verkiezen. Maar daarna komt uit ons rapport ‘**Hoe passen deelwagens in een duurzaam mobiliteitsbeleid dat ook gezondheid vooropstelt**’ naar voor dat deze op heel wat vlakken een gezondheidswinst hebben ten opzichte van privéwagens. AZG is van mening dat er naast inzetten op actieve verplaatsingen ook veel meer moet ingezet worden om de burger aan te zetten de eigen wagen weg te doen en over te schakelen op een deelwagensysteem.

<https://www.zorg-en-gezondheid.be/studies-en-rapporten-gezonde-publieke-ruimte>

P 56: tabel:

à We vinden het vreemd dat ruimtelijke beleving en ruimtelijke kwaliteit “scope out” zijn. Deze hebben een behoorlijke invloed op de leefbaarheid en welbevinden; gezondheid dus.

P 57: tabel: “fysiek en mentaal welzijn”

à Fysiek, mentaal en social welzijn; en dit zowel vanuit gezondheidsbescherming als vanuit gezondheidsbevordering bekeken.

P 59: tabel klimaat:

à Veel effectengroepen van klimaat hebben een grote invloed op mens ook, dit moet dus doorvertaald worden.

P 85: “onderzoeker.

Stilte betekent hier niet de totale afwezigheid van geluid maar wel een aangenaam geheel van geluiden. Een stiltegebied is dus een gebied met een goede akoestische kwaliteit. Het is een aaneengesloten gebied van enkele km² groot dat een landelijk karakter heeft. Natuurlijke geluiden, afkomstig van zowel fauna als flora overheersen. Ook geluiden afkomstig van bewoners, bezoekers, landbouw, natuur- of bosbeheer, maken deel uit van het geluidsklimaat in een landelijk stiltegebied. Het aantal mechanische geluiden zoals van verkeer of bedrijvigheid zijn er beperkt.”

à In tegenstelling tot de luwte-oases waarvan het belang meer en meer onderschreven wordt en die soms slecht enkele 10m² kunnen zijn.

<https://omgeving.vlaanderen.be/nl/programma-luwte-oases>

P 86: “De impact van wegverkeer op luchtemissies wordt door drie factoren bepaald:

- Aantal afgelegde kilometers (hoe minder, hoe beter)
- Samenstelling van het voertuigenpark (hoe schoner en zuiniger, hoe beter)
- Snelheid en acceleratie”

à Maar evengoed aantal wagens (hoe minder hoe beter): want ook een stilstaande wagen heeft een negatieve impact op bv. invulling publieke ruimte, verharding, materiaalgebruik,

...

P 92: “De elektrificatie biedt een antwoord op een aantal milieuproblemen (luchtkwaliteit, klimaat) maar kan daardoor de incentive om minder voertuigkilometers te rijden verzwakken en andere problematieken versterken (geluid op hoger wegennet, verkeersveiligheid, verkeersleefbaarheid).”

à Enerzijds moeten we er best voor zorgen dat er geen wildgroei ontstaat aan laadpalen die her en der worden ingeplant in de publieke ruimte, anderzijds biedt het massaal overschakelen van privé-conventionele-wagens naar privé-elektrische-wagens geen antwoord op de mobiliteitsproblematiek en daaruit volgende gezondheidsproblematieken.

Een ruimtelijke visie op de prioritaire inplanting van laadinfrastructuur zou een sterke stimulans kunnen zijn voor kernverdichting en deelwagengebruik.

F We verwijzen graag naar ons rapport ‘**Hoe passen elektrische wagens in een duurzaam mobiliteitsbeleid dat ook gezondheid vooropstelt?**’

<https://www.zorg-en-gezondheid.be/studies-en-rapporten-gezonde-publieke-ruimte>

F En naar de open brief van de Vlaamse Bouwmeester:

<https://vlaamsbouwmeester.be/nl/nieuws-opinie/elektrisch-rijden-hefboom-voor-ruimtelijke-transitie>

*“De gewoonte om ons individueel met de wagen te verplaatsen over soms relatief korte afstanden heeft enorme gevolgen voor ons woonmilieu. Het merendeel van onze publieke ruimte is voorbehouden voor mechanisch verkeer. **De transitie naar elektrisch rijden geeft ons een aanleiding om die ruimte opnieuw in te richten.** Die kans zouden we met z’n allen moeten grijpen, en wel onmiddellijk... vóór we vaststellen dat het weer eens te laat is.”*

“Ze biedt een kans om de deelwagen ingang te doen vinden”

P 93: “Meer beweging is één van de eenvoudigste veranderingen in levensstijl om je gezondheid te verbeteren. Er zijn hieromtrent geen concrete Vlaamse beleidsdoelstellingen geformuleerd, desalniettemin wordt het verbeteren van het fysiek en mentaal welzijn als een relevante doelstelling binnen de thematiek ‘mens’ weerhouden.”

à We lezen dit graag, maar ik heb daar concreet in deze nota nog weinig tot geen uitwerking van gezien.

à Graag aanvullen met sociaal welbevinden.

à AZG formuleert dit als gezondheidsbevordering.

P94: kerndoelstellingen:

Kerndoelstelling 1: Het aantal voertuigkilometers over de weg daalt in de vervoerregio Leuven.

à Best ook als doelstelling het dalen van het aantal wagens op zich.

P 96: “De vergroening van de voertuigvloot (elektrificatie, andere) zal een impact hebben op het geluid.”

à AZG wil dit toch sterk nuanceren; zie voetnoot tabel uit ons rapport ‘**Hoe passen deelwagens in een duurzaam mobiliteitsbeleid dat ook gezondheid vooropstelt?**’



Overzicht van de gezondheidsvoordelen van de deelwagen

	Verlaging milieuwet- en productie	Directe verbetering mooier luchtsituatie en minder congesties demonstratie
Altere leefbaar gebied	X	
Luchtweg- en bronsoverbelasting		
• Stralende uitlaatgassen	X	X
• Stralende ruitverontreiniging	X	
• Verminderde efficiëntie wegverkeer		X
• Verminderde efficiëntie	X	X
• Altere in woonomgeving	X	
• Meer dan in een beter gebied van de laatste jaren	X	
• Verandering van het woonmilieu door verandering in verkeer	X	
• Verandering van woonomgeving door verandering in verkeer	X	

Deelwagens zijn niet alleen een alternatief voor de auto, maar ook een manier om de mobiliteit te verbeteren. De deelwagens zijn een manier om de mobiliteit te verbeteren. De deelwagens zijn een manier om de mobiliteit te verbeteren.

Het geluidsvoordeel van de elektrische wagen manifesteert zich vooral onder de 30 km/u, wat dus vooral voorkomt in gebieden waar gemakkelijk gewandeld of gefietst kan worden, en waar autorijden hoe dan ook beter ontraden wordt.

P98: “beleidsdoelstelling: Een actieve levensstijl wordt bevorderd ten behoeve van het fysiek en mentaal welzijn.”

à Waarom wordt deze niet meegenomen in de quick scan? Is nochtans belangrijk voor gezondheid.

P98: “Enerzijds zal de modal shift gebruikt worden om de evolutie in ‘walkability score’ in te schatten. Anderzijds zal meer actieve beweging ook vanzelfsprekender zijn als er oog is voor kernversterking, nabijheid en voldoende functiemix zodat de autoafhankelijkheid kan dalen.”

à Klopt. Maar anderzijds moet er zeker ook ingezet worden op het ontraden van autogebruik om de burger aan te zetten tot mentaliteitshift en het doorbreken van zijn/haar mobiliteitgewoontes.

Nathalie Hoef
Medisch milieudeskundige

Stefan Acke
Milieugezondheidskundige