

Geachte heer, mevrouw,

Als bijlage sturen wij u ons advies op het Strategische MER Nota Inhoudsafbakening RMP 2030-2050 Vervoerregio Limburg.

Gezien we niet de capaciteit hebben om de nota's van alle vervoerregio's door te nemen en gezien Antea zowel de nota voor Limburg als de Kempen als nu blijkt ook van Kortrijk schreef, sturen we onze feedback gebaseerd op de nota van Limburg ook naar jullie, omdat de opbouw van het dossier naar verwachting gelijkaardig zal zijn.

Vriendelijke groet,

Stefan Acke en Nathalie Hoef

Nathalie Hoef

Medisch milieudeskundige

Afdeling Preventie

T 050 24 79 12, F 050 24 79 05

E nathalie.hoef@vlaanderen.be

VAC Jacob van Maerlant

Koning Albert I laan 1-2 bus 53, 8200 Brugge

www.zorg-en-gezondheid.be/gezonde-publieke-ruimte

www.zorg-en-gezondheid.be/binnenmilieu



Vervoerregio Limburg vervoerregio.limburg@vlaanderen.be

t.a.v. Sven Lieten en Bert Lambrechts

Contactpersoon	E-mail	Telefoon
Nathalie Hoef	nathalie.hoef@zorg-en-gezondheid.be	050 24 79 12
Ons kenmerk	Uw kenmerk	Datum
		24/06/2022

Adviesvraag nota vervoerregio Limburg

Wij hebben op 25 mei 2022 via mail een adviesvraag gekregen omtrent “Strategische MER Nota Inhoudsafbakening RMP 2030-2050 Vervoerregio Limburg”.

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 tevens 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:

Algemene opmerkingen:

De nota gaat in op de aspecten ruimte, mens, biodiversiteit en klimaat; in die zin wordt gezondheid hier breed meegenomen en zijn we in grote lijnen tevreden over de nota.

Toch zien we hier en daar dat het begrip ‘gezondheid’ ietwat anders wordt ingevuld in deze nota dan hoe team Milieugezondheidszorg van Zorg en Gezondheid (AZG) dit invult. Gezondheidskundig is er een verschil tussen de impact van ongevallen (al dan niet ernstige kwetsuren en quasi-onmiddellijk overlijden) en de impact van de lucht- en geluidspollutie, de impact op sociale cohesie, de ruimte-inname, het gebrek aan lichaamsbeweging (sedentaire levensstijl), enzovoort die eerder op lange termijn een invloed op de gezondheid hebben. Bovendien hebben ongevallen invloed op enkele individuen terwijl de andere gezondheidsaspecten invloed hebben op alle personen die zich in een bepaald gebied bevinden.

Gezondheidseindpunten van verschillende luchtpolluenten kunnen al niet worden opgeteld, laat staan dat je gezondheidseindpunten van ongevallen zou kunnen optellen met deze van lucht of geluid of sedentair gedrag en dergelijke.

De maatregelen die moeten genomen worden voor veiligheid en voor gezondheid zijn ook zeer anders en verbetering op het ene vlak betekent zeker niet altijd verbetering op het ander vlak.

In het toetsingskader mens zien we dat er nog een opdeling wordt gemaakt tussen “Verkeersveiligheid” enerzijds en “Fysiek en mentaal welzijn” anderzijds; maar in de kleurencode-tabellen van de verschillende Quickscan scenario’s wordt deze opdeling niet meer gemaakt.

We begrijpen dat dit voor een eerste snelle analyse wordt samengenomen, maar willen toch meegeven dat er voorzichtig moet worden omgesprongen met het samengooien van verschillende gezondheidseindpunten, dit kan leiden tot onjuiste of vertekende conclusies.

Ook merken we dat het begrip “ruimte” gebruikt wordt voor in onze ogen twee verschillende zaken; enerzijds de verharding en het letterlijk innemen van ruimte, anderzijds het ruimtegebruik en de leefbaarheid van de ruimte. We merken dat de “winst” voor het aspect ruimte die in het rapport wordt aangehaald daarom soms dubbelzinnig is.

Twee voorbeelden (we zijn het vaker tegen gekomen):

Op P 70 wordt geschreven dat méér fietsen invloed heeft op gezondheid maar niet op ruimte. Mochten veel mensen echter voor veel verplaatsingen de fiets nemen, in die mate dat het hebben van een eigen wagen niet meer als nuttig beschouwd wordt, zouden er algemeen heel wat minder wagens op de baan komen en moet er ook minder ruimte ingenomen worden door parkeerplaatsen. Een massale modal schift naar de fiets kan dus wel degelijk een winst in ruimte betekenen. Niet alleen omdat er minder verharding nodig is en minder letterlijke ruimte-inname, maar ook omdat de ruimte (lees hier publieke ruimte) aangenamer wordt om te vertoeven, dit is dan winst op leefbaarheid binnen de publieke ruimte. Vandaar ook dat AZG het zo belangrijk vindt om in te zetten op actieve verplaatsingen en op deelmobiliteit i.p.v. op privéwagens. Ook als mensen massaal zouden overstappen naar het openbaar vervoer (zie p75, Frequentieverhoging alle busverbindingen op regionaal niveau) zou dit toch tot een ruimtewinst kunnen leiden? Verderop op P 76 schrijft het rapport dat het voorzien van een leefbaarheidsgordel in Leopoldsburg een beperkte bijdrage zal leveren aan de thema’s gezondheid en ruimte. Dit

heeft toch twee kanten. Binnen Leopoldsburg zelf wordt er dan iets minder doorgaand verkeer verwacht, maar de aanleg van die ringwegen vraagt toch ook ruimte, ruimte waar mogelijk zelfs heel wat groen moet voor worden ingenomen, wat dan toch negatieve invloed heeft op lucht en klimaat en biodiversiteit, allemaal zaken die de gezondheid beïnvloeden.

Opmerkingen bij bepaalde pagina's:

P 12: "Slimme kilometerheffing op personenwagens om het gebruik van de auto te ontmoedigen." → Wordt dit een bevoegdheid van de vervoerregio's? Vanuit gezondheid zijn wij voorstander van deze maatregel omdat deze een sterke stimulans kan zijn om minder vaak en minder ver te rijden met de wagen, meer actieve verplaatsingen te doen en vaker het openbaar vervoer te nemen, en op termijn misschien wel een springplank om de eigen wagen van de hand te doen.

P 47: "Zowel de EU als WHO normen worden steeds gehaald." → Hier wordt verwezen naar de oude *gezondheidsrichtwaarden* van de WHO, deze werden in september 2021 verstrengd, bijgevolg worden ze niet meer steeds gehaald. → Updaten!

P 50: Uitleg aub over welke geluidsbelastingskaart hier gebruikt wordt. De strategische geluidsbelastingskaart is niet gebiedsdekkend.

P 54: In toetsingskader mens staat bij lucht: "rekening houdend met vermoedelijke ontwikkeling elektrificatiegraad".

+ op P 64: Hier wordt vergroening van personenwagens en combimobiliteit aangehaald.

→ AZG wil wat elektrische wagens betreft en de laadinfrastructuur die daarvoor nodig is wijzen op 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"

Eenzijds 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, die samenhangt met het versnipperde ruimtegebruik. Een ruimtelijke visie op de prioritaire inplanting van laadinfrastructuur zou een sterke stimulans kunnen zijn voor kernverdichting en deelwagengebruik.

P54 tabel: "Mate waarin het plan een actieve levensstijl bevordert (verplaatsingen te voet of per fiets)." → Heel goed dat dit een criterium is, voor AZG is dit heel belangrijk! Let wel dat als je mensen een modal shift van auto naar fiets wil laten maken je niet enkel goede fietsinfrastructuur moet voorzien maar ook het autorijden moet ontraden.

We willen ook verwijzen naar de "Gezondheidscalculator modal shift", dit is de HEAT-tool van de WHO die AZG door Vito liet aanpassen naar de Vlaamse context. De Gezondheidscalculator Modal Shift berekent de maatschappelijke gezondheidswinst bij overstap van een aantal gemotoriseerde verplaatsingen naar actieve verplaatsing in euro.

Deze tool stelt initiatiefnemers dus in staat om de maatschappelijke gezondheidswinst (zowel in DALY's als in Euro) te berekenen die ze realiseren met hun project.
<https://www.zorg-en-gezondheid.be/gezondheidscalculator-modal-shift>

P 54: Tabelonderdeel "Fysiek en mentaal welzijn" → aanvullen naar "Fysiek, sociaal en mentaal welzijn" en ook zo beoordelen.

P 67-68: Sociale rechtvaardigheid is hier niet meegenomen (cf. p. 54) → Aanvullen.

P 71 /72 Tabel: winst aan ruimte door parkeerterrein bij P&R (krijgt kleur oranje) → Het is AZG niet duidelijk waarom dit als ruimtewinst wordt gezien.

P 73: Tabel: ruimte omleidingswegen wordt als licht positief gezien → Dit is zo als je kijkt naar de invloed op het ruimtegebruik binnen de woonkernen, maar wat met de ruimte die deze omleidingswegen innemen, dit is toch contraproductief?

P 73: Hoppinpunten → Is het niet zo dat vooral de afstand per rit vermindert en niet zozeer het aantal ritten met privé gemotoriseerd verkeer? Uiteindelijk wordt voorzien dat men ook met de wagen naar het hoppinpunt kan komen.

P 73: Het POTS-ontwerp krijgt hier een lage score. → Zou dit niet eerder de score "contraproductief" moeten krijgen?

POTS gaat vooral over de veiligheid van de autogebruiker, maar dit is dan ook de enige gezondheidswinst die je eraan kan linken terwijl alle andere gezondheidswinsten niet ondersteund worden en je er bovendien de modal shift mee tegengaat. AZG ziet POTS globaal als contraproductief voor gezondheid.

P 73: Een parkeerbeleid met overal en laag tarief → Dit ziet AZG ook als contraproductief, verdient kleur "rood" voor gezondheid en ruimte.

P 75: "Binnen dit scenario worden de rondwegen bovendien herdoopt tot leefbaarheidsgordels met een meer duurzame vormgeving. " → Wat moeten we ons hierbij voorstellen? En waar zit de duurzaamheid dan?

P77: "Multimodale Hoppinpunten met kwalitatieve halteaccommodatie, overstap- en parkeergelegenheden maken het gebruik van het OV aantrekkelijker en eenvoudiger, wat het *aantal verplaatsingen* met privé gemotoriseerd verkeer kan laten afnemen". → Aantal of afstand per rit? Want de hoppinpunten voorzien autoparkeerplaatsen, en zolang deze er voldoende zijn zullen bestuurders niet snel geneigd zijn het voortraject anders dan met de wagen af te leggen.

P 78: "Gedragsverandering: stimuleren actieve vervoerswijzen en stimuleren verminderen aantal verplaatsingen" → Is inderdaad zinvol. Daarbovenop zouden we ook wel pleiten om mensen te stimuleren om hun wagen weg te doen.

Zie ook opmerking bij p 12 over de kilometerheffing, die zal waarschijnlijk pas een gedragsverandering kunnen bewerkstelligen.

P 79: "Op nabijgelegen bewoning of natuur" → Wat met gevoelige bestemmingen? Worden deze in een latere fase mee beschouwd?

P 87: "De bijdrage van het scenario "Leefbaar en gezond" is algemeen wel groter dan deze van het scenario "Bereikbaar en betrouwbaar", m.n. wat betreft de doelstellingen inzake gezondheid. " → Voor AZG ligt het voor de hand dat er voor scenario "Leefbaar en

gezond" wordt gekozen: wat maakt voor welk scenario zal gekozen worden? Beantwoordt het scenario "Bereikbaar en betrouwbaar" wel voldoende aan alle doelstellingen?

Nathalie Hoef
Medisch milieudeskundige

Stefan Acke
Milieugezondheidskundige