

Vervoerregio Gent

vervoerregio.gent@vlaanderen.be

t.a.v. Hannelore Deblaere

Contactpersoon	E-mail	Telefoon
Nathalie Hoef	nathalie.hoef@zorg-en-gezondheid.be	050 24 79 12
Ons kenmerk	Uw kenmerk	Datum
		12.07.2022

Adviesvraag nota vervoerregio Gent

wij hebben op 13 juni 2022 via mail een adviesvraag gekregen omtrent het strategisch MER regionaal mobiliteitsplan vervoerregio Gent.

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:

P 11: De ambities klimaat, gezondheid en inclusiviteit zijn benoemd. → OK.

P 11: “We spreken de ambitie uit om het auto-aandeel tegen 2030 en 2040 terug te brengen volgens onderstaande schema’s.” → OK.

P 12: Geïntegreerde visie: Vervoerregio Gent wil MEER én MINDER → OK.

P 13: “Een gelaagd OV-netwerk wordt gekenmerkt door een aantal kwaliteitseisen per schaalniveau. Dit omvat: Snelheid (vlotte doorstroming), betrouwbaarheid, efficiëntie en hoge frequentie.”

→ Hoe zit het met de frequentie in de laatavonduren en 's nachts?

P 15: “Buurthoppins. Zij vullen de hoppins van de hogere categorieën aan. Deelmobiliteit, zoals deelauto's en deelfietsen, vormt hier de basis van het mobiliteitsaanbod.”

→ Deelmobiliteit zien als manier om autobezit terug te dringen en zo weer meer vrije plaats te creëren in de publieke ruimte, idealiter worden die vrije plaatsen ook onthard en vergroend.

P 16: “Er is nood aan een nieuwe mobiliteitscultuur, een cultuur die mensen en bedrijven minder afhankelijk maakt van autobezit en -gebruik.”

→ AZG gaat hier volledig mee akkoord.

P 17: “Onder emissies verstaan we zowel lucht- als geluidsemissies. Deze emissies hebben op hun beurt een impact op de receptoren biodiversiteit, mens en klimaat.” → OK.

P 18: “Om gemakkelijk een overzicht te krijgen van het relatieve belang van de verschillende bestudeerde effecten zal de beoordeling voor elk alternatief en elk receptortheme samengevat worden aan de hand van een icoon.”

→ Is idd een simpele maar goede visuele voorstelling. (Hoewel ik deze later in het document niet meer tegenkom?).

P 19: “De structuur van de meeste Mers' volgt de indeling per thema's of disciplines (bv. Lucht, Bodem, Biodiversiteit, ...) die ook de basis vormt voor het erkenningssysteem van MER-deskundigen in Vlaanderen. Dit betekent dat elke discipline in een MER een apart en op zichzelf staand geheel vormt (al dan niet verspreid over verschillende hoofdstukken), waarbij op hoofdlijnen telkens dezelfde onderdelen aan bod komen. De receptorbenadering stelt hier tegenover dat de beoordeling van de effecten van een ingreep slechts kan gebeuren op het niveau van de zogenaamde *receptordisciplines*. In dit geval beschouwen we de thema's Mens, Ruimte, Biodiversiteit en Klimaat als receptordisciplines.”

→ OK. Dit lijkt AZG trouwens een veel logischer benadering. Zelf hebben wij bij beoordelingen van Mer's ons nooit beperkt tot de discipline mens maar steeds gekeken naar alle disciplines en hun invloed op de mens.

P 24: “Hoewel 'open ruimte en landschap' niet zozeer verplaatsingen genereert, is het hier wel een belangrijke onderlegger. De ecosysteemdiensten die geleverd worden door deze gebieden, zijn immers van onschatbare waarde en worden daarom best gevrijwaard van verdere ontwikkelingen.” → OK.

P 27: “Hoewel verplaatsingen op buurtniveau minder aan bod komen in een regionaal mobiliteitsplan, zijn ze niet onbelangrijk. **Volgens het Onderzoek Verplaatsingsgedrag Vlaanderen is 40% van alle verplaatsingen korter dan 3 km. Net in deze korte**

verplaatsingen schuilt een belangrijk potentieel voor duurzame vervoerswijzen (te voet, met de fiets of step). In het regionaal mobiliteitsplan willen we handvaten meegeven om ook op dit niveau de modal shift te realiseren. In de verfijning en realisatie van maatregelen op buurtniveau is een belangrijke rol voor het lokaal (gemeentelijk) mobiliteitsbeleid weggelegd." → OK.

P 28: "Om het ruimtebeslag en de verhardingsgraad te beperken, hergebruiken we in eerste instantie bestaande infrastructuur op een andere manier, of voor een andere vervoerswijze, om onze mobiliteit duurzamer en efficiënter te organiseren". → OK.

P 32: "De wijze waarop mobiliteit zich ontwikkelt en de modal split worden deels beïnvloed door de kostprijs van de verschillende modi. Daarbij kan in eerste instantie gedacht worden aan evolutie van de energieprijzen. Daarnaast kan een beleid m.b.t. tolheffing voor vrachtverkeer of de invoering van rekeningrijden een invloed hebben op de resultaten van het plan-MER."

→ 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 33: "Scoping op hoofdlijnen : Het RMP Gent kan relevante impact hebben op de gezondheid in termen van enerzijds milieukwaliteit in de vorm van omgevingsvariabelen zoals luchtkwaliteit en geluidsklimaat, en anderzijds leefkwaliteit op en langs de transportassen in de vorm van verkeersveiligheid en fysiek, mentaal en sociaal welbevinden." → OK.

P 35: Toetsingskader ruimte lijkt ok.

P 35: Verdichtingsparadox → Hierover loopt een studie bij dienst Mer.

P 36: "Zo lang de WGO geen nieuwe advieswaarde voor de langdurige blootstelling aan NO₂ heeft bepaald, nemen we hierbij 20 µg/m³ als streefdoel aan."

→ In september 2021 zijn er wel al nieuwe gezondheidsrichtwaarden geformuleerd door de WGO. Deze worden in de loop van 2022 geëvalueerd in een nieuwe diepteanalyse voor gezondheidskundige advieswaarden (GAW's). Ondertussen hanteren we de huidige GAW van 20 µg/m³ voor NO₂.

P 37: Leefkwaliteit: "Er ontbreken echter concrete beleidsambities op het vlak van het bevorderen en het stimuleren van een actieve levensstijl waaraan de voortgang kan afgetoetst worden."

→ Sedentair gedrag en lichaamsbeweging koppelt team Gezonde publieke ruimte van AZG rechtstreeks aan een modal shift naar meer actieve verplaatsingen. Een automobilist vertoont Sedentair gedrag, terwijl een wandelaar of fietser aan lichaamsbeweging doet. De gezondheidsindicatoren rond beweging en sedentair gedrag worden gemonitord op <https://www.zorg-en-gezondheid.be/gezondheidsindicatoren-de-vlaming-leeft-gezonder-in-2025>.

P 38: Toetsingskader geluid lijkt ok.

P 39: Toetsingskader lucht lijkt ok; alleen 'Fysiek en mentaal welzijn' aanvullen tot 'Fysiek, sociaal en mentaal welzijn'.

P 34: Toetsingskader klimaat lijkt ok.

P 45: "INSCHATTING OP HOOFDLIJNEN VAN DE MOGELIJKE EFFECTEN: QUICK SCAN "

☞ Er werden vanuit de visie van AZG heel wat positieve zaken gelezen tijdens het overlopen van de quick scans. Het is echter onmogelijk deze allemaal aan te geven. We beperken ons hieronder dus tot de zaken waar we vragen bij hebben of die we echt nog eens extra willen benadrukken.

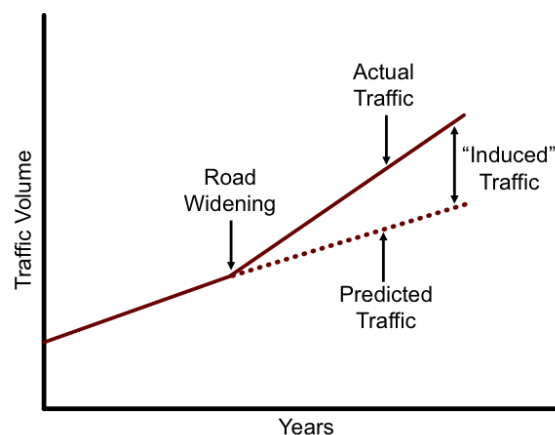
P 49: "De visie m.b.t. openbaar vervoer voorziet een kwaliteitssprong van het OV tot op lokaal niveau". → Houdt dit dan een verhoging in van de frequentie tijdens laatavonden en 's nachts?

P 53: "Een strategie die hierbij naar voren wordt geschoven is het minder aantrekkelijk maken van louter autoverkeer en het bevorderen van combi-mobiliteit. Park and Ride zones aan hoppinpunten zullen hier belangrijk blijken. Die zodanig gesitueerd zijn dat ze een aantrekkelijk alternatief vormen voor automobilisten vooraleer ze in een congestiezone terecht komen. Belangrijk voor de algemene bereikbaarheid zal zijn om voldoende, goed geplaatste Park and Ride zones te voorzien met voldoende grote capaciteit zodanig dat deze interessant worden om te gebruiken."

→ Houdt het aanleggen van 'te goede en grote' parkeerplaatsen geen gevaar in dat automobilisten niet snel geneigd gaan zijn om voor het gehele traject over te stappen op OV? Want dat is toch ook een doelstelling, dat de auto volledig thuis wordt gelaten...

P 53: "Een voorbeeld hiervan kan capaciteitsverhoging zijn. De visie geeft zelf reeds aan dat dit een riskante strategie is. De neiging om louter (de trendmatige) evolutie van het autoverkeer te volgen kan groot zijn, maar dit leidt op lange termijn tot meer autoverkeer. Dit zou de verkeersleefbaarheid er niet op verbeteren. Deze strategie van capaciteitsverhoging dient bijgevolg enkel toegepast te worden indien strikt noodzakelijk, mits voldoende onderzoek naar andere alternatieven."

→ Akkoord, idd. opletten voor het induced traffic-fenomeen.



P 55: "De visie ontbreekt nog in uitspraken over de transitie naar een wagenpark met schonere en duurzamere manieren van aandrijving (o.a. elektriciteit). Hoe zullen hoppinpunten deze transitie faciliteren?"

→ 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.

P 59: Hier wordt 3 x deze zin vermeld “slim ruimtegebruik wil een locatiegericht beleid voeren gefocust op minder en/of kortere verplaatsingen.”

→ AZG zou daar graag bij vermeld zien dat deze verplaatsingen dan ook bij voorkeur via actieve verplaatsingen (te voet/fiets) worden gedaan en niet meer met de auto.

P 61: “In de visie m.b.t. gedragsverandering wordt een transitiegericht parkeerbeleid aangehaald als instrument. Deze kan aangewend worden om het gebruik van de wagen te ontmoedigen (bv parkeren betalend te maken of minder parkeerplaatsen te voorzien). Parkeerplaatsen nemen een groot deel van de ruimte in. Er wordt gesteld dat er naar de vraag moet gekeken worden om voldoende parkeerplaatsen te voorzien. Er wordt echter niet aangegeven hoe dit zal uitgevoerd worden en hoe de evaluatie of vertaling naar aantal parkeerplaatsen zal gebeuren. Het is niet duidelijk hoe een enquête naar de vraag het gedrag kan sturen. Eerder dan een vraag inzichtelijk maken lijkt het inzetten op alternatieve verplaatsingen en deelauto’s meer effectief richting minder parkeerplaatsen.”

→ Akkoord; maar we stellen wel vast dat er een grote weerstand is (zowel bij initiatiefnemers, als gemeentes als burgers) om minder parkeerplaatsen te voorzien bij nieuwe ontwikkelingen alsook voor het wegnemen van bestaande parkeerplaatsen. Hoe kan deze weerstand weggenomen worden?

P 61: “In de visie m.b.t. gedragsverandering wordt een gepaste regelgeving en fiscaliteit aangehaald als instrument. Een instrument waarover de vervoerregio ene uitspraak kan doen is een slimme kilometerheffing, met een hogere heffing in de spitsperioden worden gekeken om het verkeer beter te spreiden over de dag. Dit zal een gunstige impact hebben op de hoge pieken van luchtvervuiling in en rond woongebieden tijdens de spitsuren. “

→ AZG is voorstander van een (slimme) km-heffing voor personenwagens. 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 66: “Bij het voorzien van een OV-aanbod (trein en tram) tijdens de nachtelijke uren (bijvoorbeeld tot 2u tijdens het weekend, tussen 4u00-6u00) vormt de geluidshinder voor omwonenden in dichtbevolkte gebieden een aandachtspunt. Slaapverstoring ten gevolge van geluidshinder is immers een belangrijk gezondheidsaspect. Het wordt aanbevolen

waar mogelijk maximaal in te zetten op geluidsarme toestellen en de maximale demping van het geluid naar de omgeving toe. “

→ Klopt. Het is zeker belangrijk dat de geluidsoverlast door OV beperkt wordt om slaapverstoring te beperken. Maar anderzijds is een te weinig frequent aanbod van OV tijdens de avonduren en 's nachts ook 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 AZG 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 mogelijks toch naar een hoger gebruikersaantal.

P 69: “De visienota behandelt de *speed pedelec* niet. Nochtans neemt het gebruik ervan, samen met de ongevallencijfers, sterk toe. De *speed pedelec* heeft nog geen plaats gekregen in ons mobiliteitslandschap. Kan het RMP de *speed pedelec* een plaats geven? (en tegelijk een plaats ontnemen?) “

→ AZG is van mening dat de speed pedelec inderdaad niet over dezelfde kam kan geschoren worden als de gewone fiets. De gewone fiets en de elektrische fiets tot 24km/h kunnen gerekend worden bij het traag verkeer, terwijl de speed pedelec kan gerekend worden bij het snel verkeer, deze moet dan ook anders benaderd worden.

P 73: “Deelmobiliteit kan leiden tot een afname van het aantal privé-wagens in de buurt, waardoor er minder autoparkeerplaatsen nodig zijn en er meer ruimte gecreëerd kan worden voor de trage weggebruiker (bv. inrichting van een berm/groenperk tussen het voetpad en de straat). Wanneer de vrijgekomen ruimte groen ingevuld wordt kan dit een positief effect hebben op o.a. het straatbeeld, de beleving van de straat en de (mentale) gezondheid. “

→ Heel goed! Ook op klimaat trouwens, ontharde parkeerplaatsen kunnen ook bv. regenwater opvangen.

P 80: Thema biodiversiteit: Hoewel biodiversiteit in verbinding staat met de gezondheid van de mens en AZG dit dus een belangrijk thema vindt, verwijzen we voor de feedback naar bv. ANB die hier meer in detail mee bezig zijn.

Wel verwijzen we graag naar het handboek voor planning, inrichting en beheer “Groenblauwe ruimtes als bouwsteen van gezonde en veerkrachtige leefomgevingen” dat werd uitgewerkt in opdracht van Agentschap Zorg en Gezondheid en Departement Omgeving.

Het handboek geeft wetenschappelijke en praktische inzichten over waarom, wat en hoe we gezondheidswinsten kunnen realiseren en gezondheidsrisico's kunnen beperken, door het inzetten van kwaliteitsvolle groene en blauwe ruimtes in en nabij leefomgevingen. De focus beperkt zich niet tot een strikte stedelijke omgeving, maar ook landelijke woonkernen worden hierbij betrokken

<https://www.vlaanderen.be/publicaties/groenblauwe-ruimtes-als-bouwsteen-van-gezonde-en-veerkrachtige-leefomgevingen-handboek-voor-planning-inrichting-en-beheer>

P 94: “Bij het aanleggen of herinrichten van hoppininfrastructuur dient voldoende aandacht te gaan naar een klimaatadaptief ontwerp, zodat de impact ervan op de weerbaarheid van de omgeving tegen de gevolgen van klimaatverandering kan worden ingeperkt. Zo is het aangeraden om zo weinig mogelijk bodem af te dekken en te verharden en om voldoende schaduw en groen in het ontwerp te incorporeren. Zeker bij

het uitmeten en inrichten van parkeerinfrastructuur horende bij een hoppin (pendelparking, P&R, carpoolparking, ...) is dit een belangrijk aandachtspunt.”
 → AZG is van mening dat dit overal zou moeten gelden, zelfs voor parkeerinfrastructuur op privéterrein zoals bv bij warenhuizen.

P 95: “Werk maken van meer nabijheid tussen leveranciers en afnemers, tussen producenten en consumenten, en van meer autonomie van regio’s in de voorziening van hun goederen (denk bijvoorbeeld aan stadsgerichte landbouw), kan het aantal afgelegde voertuigkilometers aanzienlijk doen dalen. Dat blijft de beste manier om goederenverplaatsingen tot een absoluut minimum te beperken en broeikasgasemissies te reduceren. Het plan zou hier meer aandacht aan kunnen geven” → Mooi.

P 96: “Verdere verdichtingen zullen dus steeds hand in hand moeten gaan met een lokale mobiliteitsstrategie om gemotoriseerd verkeer maximaal te beperken en de doorwaadbaarheid voor voetgangers en wandelaars te garanderen” → Mooi.

P 96: “Verdichting draagt steeds het risico van bijkomende verharding met zich mee, wat problemen op het vlak van hittestress en wateroverlast kan veroorzaken. Ruimtelijk gediversifieerde aandacht voor het weerbaar maken van de omgeving van gebouwen en functies in verdichtingsprojecten tegen de gevolgen van klimaatverandering is absoluut nodig om dit te voorkomen. “ → Mooi.

P 97: “Voldoende aandacht voor regelgevende en fiscale maatregelen die auto- en vrachtwagenbezit en -gebruik ontraden (rekeningrijden, kilometerheffing, parkeertarieven, milieuzonering, ...) zijn ter aanvulling van alle voorgestelde investeringen in duurzame modi absoluut noodzakelijk om ook daadwerkelijk een modal shift naar duurzame modi te realiseren en emissies van broeikasgassen in te perken. “
 → We lezen dit graag, maar in de praktijk zien we vooralsnog enkel inzet op parkeertarieven en milieuzonering. Hoe en wie kan werk maken van de andere twee (rekeningrijden, kilometerheffing)?

Nathalie Hoef
 Medisch milieudeskundige

Stefan Acke
 Milieugezondheidskundige

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 Quicksan 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