



*Vervoerregio Brugge*

[vervoerregio.brugge@vlaanderen.be](mailto:vervoerregio.brugge@vlaanderen.be)

Hannelore Deblaere

**Contactpersoon**

Nathalie Hoef

**E-mail**

[nathalie.hoef@zorg-en-gezondheid.be](mailto:nathalie.hoef@zorg-en-gezondheid.be)

**Telefoon**

050 24 79 12

**Ons kenmerk**

**Uw kenmerk**

**Datum**

12.10.2022

Adviesvraag nota vervoerregio Brugge.

Wij hebben op 12 september 2022 via mail een adviesvraag gekregen voor de nota inhoudsafbakening MER regionaal mobiliteitsplan vervoerregio Brugge.

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 NO<sub>2</sub>, 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:

Overall waar men schrijft de milieueffectbeoordelingen te bekijken zou dit ook moeten doorvertaald worden naar gezondheidseffecten (gezondheid brede definitie).

Overall waar staat “fysiek en mentaal welzijn” zou dit uitgebreid moeten worden naar fysiek, mentaal én sociaal welzijn; en dit zowel vanuit gezondheidsbescherming als vanuit gezondheidsbevordering bekeken.

Het is te eng beschouwd om voor de gezondheidskenmerken gerelateerd aan mobiliteit enkel lucht- en geluidseffecten te beschouwen.

De mobiliteitsvisie 2040 zou ook “er zijn minder gezondheidseffecten/kosten” mogen bevatten.

Niet enkel als doelstelling “het dalen van het aantal km” benoemen maar ook de doelstelling “het dalen van het aantal wagens/wagenbezit”. Want ook een stilstaande wagen heeft een negatieve impact op bv. de invulling van de publieke ruimte, de verhardingsgraad, het materiaalgebruik, het hitte-eilandeffect, sedentair gedrag, ... (zie rapport deelwagens).

Gezien ongeveer 18% van de Vlamingen de wagen neemt voor afstanden minder dan 1 km en 51,72% van alle autoverplaatsingen gebeurt voor afstanden tussen de 0 en 5 km is daar nog een groot groeipotentieel voor actieve verplaatsingen en dus onrechtstreeks voor het verminderen van autobezit.

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. Inzetten op infrastructuur voor voetgangers en fietsers is dus zeker een must, ook het verbeteren van het openbaarvervoeraanbod. Maar tegelijkertijd moet er zeker ook ingezet worden op het ontraden van autogebruik om de burger aan te zetten tot een mentaliteitshift en het doorbreken van zijn/haar mobiliteitgewoontes. Dit door bijvoorbeeld het aantal parkeerplaatsen te verminderen en km-heffing op personenwagens in te voeren, of een toegangsvergoeding voor de binnenstad. Ook sensibilisering rond modal shift is belangrijk.

“Overall” laadpalen zetten lijkt ons geen goed idee. We moeten er best voor zorgen dat er geen wildgroei ontstaat aan laadpalen die her en der worden ingeplant in de publieke ruimte. Bovendien biedt het massaal overschakelen van privé-conventionele-wagens naar privé-elektrische-wagens geen antwoord op de mobiliteitsproblematiek en daaruit volgende gezondheidsproblematieken gezien er veel meer aspecten zijn aan verkeer en de infrastructuur ervan dan enkel geluid en lucht. (Ook over zelfrijdende wagens en drones hebben wij onze bedenkingen). Volgende aspecten hebben ook hun invloed op gezondheid en leefbaarheid: al dan niet verharding, oversteekbaarheid wegen, ruimte-inname, hitte vasthouden, materiaalgebruik, kansen tot beweging en ontmoeting, sedentair gedrag van automobilisten, ...

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

☞ We verwijzen graag naar de rapporten “Hoe passen *elektrische wagens* in een duurzaam mobiliteitsbeleid dat ook gezondheid vooropstelt?” en “Hoe passen *deelwagens* in een duurzaam mobiliteitsbeleid dat ook gezondheid vooropstelt?”, deze gaan in op het grote belang van actieve verplaatsingen en de noodzaak van een modal shift naar deelmobiliteit.

Deze en andere rapporten kunnen gedownload worden via:

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

☞ 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 deelwagengang te doen vinden”**

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.

Openbaarvervoersaanbod tijdens toeristische periodes en naar vaste toeristische attractiepolen verbeteren is een goed voorstel. Maar ook naar tijdelijke evenementen.

Zal er iets gedaan worden aan de slechte bereikbaarheid van de haven en de industriegebieden met het openbaar vervoer? Dagelijks moeten hier toch ook heel wat werknemers naartoe.

Naast comfortabele en veilige fietspaden tussen deelgemeentes ook inzetten op trillingsvrije fietsondergrond in binnenstad Brugge, de vele kasseien bemoeilijken het fietsen in de binnenstad, ze maken het onveilig, moeilijk en onaangenaam, zeker voor kinderen en ouderen.

Naast inzetten op de toename van de woondichtheid op bewandelbare afstand rond het geheel van strategische collectieve vervoersknopen ook inzetten op het stoppen maar ook het effectief afbouwen van lintbebouwing.

Wat verharding betreft zijn de vele parkeerplaatsen ook een boosdoener, we zijn voorstander om deze sterk te verminderen en als ze toch nodig zijn in doorlaatbaar materiaal aan te leggen zoals halfklinkers of grasdallen, dit bevordert de doorlaatbaarheid van de bodem en vermindert hittestress. Vrijgekomen plaats door parkeerplaatsen te schrappen kan ingevuld worden met veel aangename/nuttigere/gezondere functies zoals groenstroken, zitbankjes, stadstuinjes, speeltuintjes, ontmoetingsplekken, .... Ook deelwagengang kunnen hier sterk aan bijdragen: aangezien 1 deelwagen tot 12 personenwagens kan vervangen is ook slechts 1/12 parkeerplaatsen nodig. Hier moet massaal veel meer op ingezet durven worden.

Het voorstel om eventueel al verharde zones te ontharden zodat er geen netto stijging is van het ruimtebeslag vinden we zeer belangrijk.

Zijn de vele sluiptwegen waarvan sprake te verminderen via het “knippen” van wegen?

Hoewel dit dossier ze niet aanhaalt i.v.m. geluid, wil ik meegeven dat elektrische wagens ondanks hun stille motor eigenlijk géén oplossing bieden naar verkeersgeluid toe. 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.

Ook houtstook (voor verwarming of andere) zorgt voor heel wat luchtvervuiling door antropogene bronnen.

Zal de geluidsbelasting doorgerekend worden naar aantal gehinderden en aantal slaapverstoorden? Idem luchtkwaliteit naar gezondheidseffecten?

Het dossier vermeldt “Hoewel er momenteel geen beleid of eenduidige doelstellingen rond geformuleerd werden, zijn zowel fysiek als mentaal welzijn relevante subthema’s. Meer stappen, wandelen of fietsen is één van de eenvoudigste veranderingen in levensstijl om het fysiek welzijn te verbeteren. Als dit kan gebeuren in een rustige en groene omgeving, zal het daarenboven een positieve impact hebben op het mentaal welzijn.”

☞ In verband hiermee zijn al heel wat interessante studies en instrumenten opgeleverd, we halen er hier enkele aan maar er zijn er nog meer:

Eerst en vooral is er het project gezonde publieke ruimte.

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

Graag verwijzen we 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>

Ook willen we jullie attent maken op enkele “praktische instrumenten rond gezondheid in ruimtelijk beleid” die departement Omgeving liet uitwerken. Het betreft:

- Dashboard in functie van het opstellen ruimtelijke visie om zicht te krijgen op de huidige situatie, ofwel een ‘knipperlichtfunctie’;
- Dashboard in functie van het toetsen van een ruimtelijke visie op gezondheidsaspecten;
- Checklist om te screenen of en in hoeverre gezondheid wordt beschermd en bevorderd in bestaande situaties en/of in ruimtelijke plannen en projecten.

<https://omgeving.vlaanderen.be/uitwerking-van-praktische-instrumenten-rond-gezondheid-in-ruimtelijk-beleid>

<https://omgeving.vlaanderen.be/nl/klimaat-en-milieu/gezonde-veilige-en-aantrekkelijke-leefomgeving/ruimte-voor-gezondheid-praktische-instrumenten>

Verder bieden “de 10 kernkwaliteiten” een kader voor een kwaliteitsvolle inrichting en een optimaal beheer van de omgeving.

<https://omgeving.vlaanderen.be/nl/aan-de-slag-met-de-10-kernkwaliteiten>

Tenslotte gaan de rapporten “Hoe passen *elektrische wagens* in een duurzaam mobiliteitsbeleid dat ook gezondheid vooropstelt?” en “Hoe passen *deelwagens* in een duurzaam mobiliteitsbeleid dat ook gezondheid vooropstelt?” in op het grote belang van actieve verplaatsingen en de noodzaak van een modal shift naar deelmobiliteit.

Dit en andere rapporten kunnen gedownload worden via:

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

Volgende publicaties kunnen in bepaalde gevallen ook nuttig zijn:

“Ontwerpen van toekomstbestendige en gezonde woonomgevingen”

<https://researchportal.be/nl/publicatie/ontwerpen-van-toekomstbestendige-en-gezonde-woonomgevingen>

Zeker de items: actieve verplaatsingen, bewegen en ontspannen, klimaatbestendig leefmilieu en efficiënt ruimtegebruik.

“Ruimtelijke strategieën voor gezonde omgevingen: case street canyons”

<https://archieff-algemeen.omgeving.vlaanderen.be/xmlui/handle/acd/229931>

Het onderzoek heeft als doel om inzicht te krijgen in de strategieën om via ruimtelijk beleid en ruimtelijke inrichting de blootstelling van de bevolking aan omgevingslawaai, luchtverontreiniging en hittestress en de invloed op gezondheid in streetcanyons te beperken.

Nathalie Hoef  
Medisch milieudeskundige

Stefan Acke  
Milieugezondheidskundige