

vervoerregio.vlaamseardennen@vlaanderen.be

vervoerregio.aalst@vlaanderen.be

vervoerregio.oostende@vlaanderen.be

Contactpersoon	E-mail	Telefoon
Nathalie Hoef	nathalie.hoef@zorg-en-gezondheid.be	050 24 79 12
Ons kenmerk	Uw kenmerk	Datum
		28/02/2023

Adviesvraag nota vervoerregio Vlaamse Ardennen/Oostende/Aalst.

Wij hebben op 30 januari 2023 via mail een adviesvraag gekregen voor de nota inhoudsafbakening MER regionaal mobiliteitsplan vervoerregio Vlaamse Ardennen. Dit advies werd geschreven vanuit het dossier Vlaamse Ardennen. 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. We kregen van hetzelfde studie bureau de dossiers van de vervoerregio's Aalst en Oostende en in het verleden reeds Brugge. We veronderstellen dat de opbouw van die dossier gelijkaardig zullen zijn en dat bijgevolg onze feedback op het dossier Vlaamse Ardennen en Brugge gemakkelijk kan meegenomen worden in de dossiers van Aalst en Oostende. Gelieve dit dan ook te doen.

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:

In het dossier wordt zelf aangegeven dat de receptordiscipline mens-gezondheid belangrijk is, wat wij uiteraard bijtreden. Overal waar men schrijft de milieueffect-beoordelingen te bekijken zou dit bijgevolg ook moeten doorvertaald worden naar gezondheidseffecten (gezondheid brede definitie). Om naast de milieukenmerken ook de gezondheidskenmerken in beeld te brengen kan naast de opgesomde databronnen ook de E-HIS-infographic geraadpleegd worden, deze infographic brengt de verwachte ziektelast van luchtverontreiniging en wegverkeersgeluid in kaart: <https://www.zorg-en-gezondheid.be/per-domein/preventie/gezonde-publieke-ruimte/hoe-gezond-is-onze-leefomgeving-ontdek-het-met-de-e-his-infographic>.

De zevendelige schaal voor de beoordeling van de effecten weergegeven in TABEL 3-1 vermeldt enkel zeer vage bewoordingen. Het is dan ook heel onduidelijk wanneer een milderende maatregel zal nodig zijn en wanneer niet.

Naast fysiek en mentaal welzijn wordt er ook over sociaal welzijn gesproken in dit dossier. Dit zou nog wat dieper mogen worden uitgewerkt. Het is te eng beschouwd om voor de gezondheidskenmerken gerelateerd aan mobiliteit enkel lucht- en geluidseffecten te beschouwen. Er zijn veel meer effecten zoals sedentair gedrag, materiaalgebruik, klimaat, ruimte, vergroening, gezondheidsongelijkheid; zie bijvoorbeeld onderstaande figuur:



Overzicht van de (gezondheids)voordelen van de deelwagen

	Verbetering deelwagens t.o.v. privéwagens	Extra verbetering elektrische deelwagens t.o.v. conventionele deelwagens
Afname sedentair gedrag	x	
Luchtkwaliteit en klimaatverandering		
• Afname uitlaatemissies	x	x
• Afname niet-uitlaatemissies	x	
Versnelling elektrificatie wagenpark		x
Reductie in geluidsoverlast	x	x ¹
Afname in materiaalgebruik	x	
Winst aan een betere benutting van de publieke ruimte	x	
Verbetering van het (micro)klimaat dankzij ontharding en vergroening	x	
Verkleinen van (gezondheids)ongelijkheid	x	

¹ Elektrische wagens zorgen mogelijk wel voor meer ongevallen omdat je de elektrische wagen slecht hoort bij lage snelheden. Het geluidsvoordeel van de elektrische wagen manifesteert zich vooral onder de 30 km/u, wat dus vooral voorkomt in gebieden waar gemakkelijk gewandeld en gefietst kan worden, en waar autorijden hoe dan ook beter ontrafend wordt.

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 inname van de publieke ruimte, de verhardingsgraad, het materiaalgebruik, het hitte-eilandeffect, sedentair gedrag, ... 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 (zie rapport deelwagens).

Het dossier gaat regelmatig dieper in op de fietsinfrastructuur, wat goed is. Het is belangrijk om niet enkel te 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 een km-heffing op personenwagens in te voeren, of een toegangsvergoeding voor de binnenstad. Ook sensibilisering rond modal shift is belangrijk.

Met betrekking tot ruimtebeslag wordt gezegd dat er aandacht besteed moet worden aan de integratie van de nieuwe infrastructuur in het landschap. Daarbij denken wij ook aan de laadpalen voor elektrische wagens. “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 conventionele privéwagens naar elektrische privéwagens 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. Volgende aspecten hebben ook hun invloed op gezondheid en leefbaarheid: al dan niet verharding, oversteekbaarheid van de 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 deelwagen ingang te doen vinden”

☞ Ondertussen werd een aanbevelingsnota uitgewerkt:

<https://vlaamsbouwmeester.be/nl/nieuws/aanbevelingsnota-elektrisch-laden-de-publieke-ruimte>

Het dossier gaat regelmatig in op de frequentie van het openbaar vervoer. 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.

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 om ze 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 aangenamere/nuttigere/gezondere functies zoals groenstroken, zitbankjes, stadstuintjes, speeltuintjes, ontmoetingsplekken, Ook deelwagengroepen kunnen hier sterk aan bijdragen: aangezien 1 deelwagengroep tot 12 personenwagens kan vervangen is ook slechts 1/12 parkeerplaatsen nodig. Hier moet massaal meer op ingezet durven worden.

In verband met de vergroening van de wagenvloot willen we 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. Bovendien zijn er naast lucht en geluid nog heel wat andere negatieve effecten verbonden aan wagengebruik die niet worden opgelost door elektrische wagens; bijvoorbeeld het sedentair gedrag van autogebruikers of de oversteekbaarheid van straten en de verharding nodig voor parkeerplaatsen.

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

In het BEOORDELINGSKADER THEMA MENS-GEZONDHEID zouden volgende criteria ook aan bod kunnen komen: toegang tot lichte-oases, vermindering aantal km's en vermindering autobezit, bevorderen sociale contacten en spontane ontmoetingen, bevorderen mentaal welbevinden door meer groen/blauw, enz.

In verband met toetsingskader klimaat: Hoewel dit in een mobiliteitsdossier als dit niet meteen aan de orde is, willen we toch meegeven dat bijvoorbeeld klimaatveranderingen (hitte/droogte/overstromingen *maar ook daaruit vloeiend* vectorgebonden ziekten/watergebonden aandoeningen/ toename blootstelling aan allergenen en UV/ insecten en plagen/...) op hun beurt ook een invloed hebben op de mens.

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 wél 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 bevordert 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