

## Afdeling Preventief Gezondheidsbeleid

Koning Albert II-laan 35 bus 30

1030 BRUSSEL

T 02 553 36 71

E [preventiefgezondheidsbeleid@vlaanderen.be](mailto:preventiefgezondheidsbeleid@vlaanderen.be)

[www.departementzorg.be](http://www.departementzorg.be)

[beleid@vervoerregioantwerpen.be](mailto:beleid@vervoerregioantwerpen.be)

Filip Boelaert

Koen Kennis

<b>uw bericht van</b> 24/05/2023	<b>uw kenmerk</b>	<b>ons kenmerk</b>	<b>bijlagen</b>
<b>vragen naar/e-mail</b> <a href="mailto:nathalie.hoef@vlaanderen.be">nathalie.hoef@vlaanderen.be</a> <a href="mailto:gezondepubliekeruimte@vlaanderen.be">gezondepubliekeruimte@vlaanderen.be</a>		<b>telefoonnummer</b> 050 24 79 12	<b>datum</b> 19/06/2023

## Strategisch MER Regionaal Mobiliteitsplan Vervoerregio Antwerpen Nota inhoudsafbakening

Wij hebben op 24 mei 2023 een adviesvraag gekregen voor de startnota van het Mobiliteitsplan Vervoerregio Antwerpen.

We hebben niet de mogelijkheid om het dossier door te nemen.

**We verwijzen wel naar onze adviezen voor de startnota's van vervoerregio's Limburg en Westhoek die door zelfde studiebureau ANTEA werden geschreven. De opmerkingen die we toen hadden zullen grotendeels ook voor het dossier van Antwerpen van toepassing zijn.**

We geven hieronder wel de aspecten mee die we allemaal bekijken wat gezondheid betreft in dergelijke dossiers:

Departement Zorg Afdeling Preventief Gezondheidsbeleid kijkt '**breed**' en '**integraal**' naar gezondheid; meer bepaald naar **zowel gezondheidsbescherming als gezondheidsbevordering** en dit op zowel **fysiek als sociaal als mentaal** vlak.

We kijken niet enkel naar invloeden van pollutanten rechtstreeks (zoals NO<sub>2</sub>, PM<sub>2,5</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 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.

In verband met Gezonde Publieke Ruimte 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 Departement Zorg Afdeling Preventief Gezondheidsbeleid 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>

Of

<https://omgeving.vlaanderen.be/nl/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 street canyons te beperken.

Luwte-oases zijn groene oases in een lawaaierige, fel beschenen, warme of sterk verharde of dicht bebouwde omgeving; ze bieden onzichtbare kwaliteiten die belangrijk zijn voor de gezondheid en het welzijn: zintuiglijke rust, geborgenheid, afzondering en beschutting, buurtgevoel.

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

De overzichtstabel van gezondheidskundige advieswaarden voor 20 parameters voor inhalatoire blootstelling in buitenlucht, voor gebruik in MER worden momenteel geüpdatet en kunnen hier geraadpleegd worden:

<https://www.zorg-en-gezondheid.be/aandachtsgebieden-en-humane-biomonitoring>

De E-HIS-Infographic brengt de verwachte ziektelast en mortaliteit 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>

Voor de relatie hitte en gezondheid in een bepaald gebied kunnen de hittekwetsbaarheidkaarten opgevraagd en meegenomen worden.

<https://www.gezondleven.be/settings/gezonde-gemeente/gezonde-publieke-ruimte/hittekwetsbaarheidkaarten>

**→ Wat gezondheid betreft stellen we voor dat wordt nagegaan of al deze elementen zijn meegenomen in het voorliggend plan.**

Nathalie Hoef  
Medisch milieudeskundige

Stefan Acke  
Milieugezondheidskundige

Vervoerregio Limburg [vervoerregio.limburg@vlaanderen.be](mailto:vervoerregio.limburg@vlaanderen.be)

t.a.v. Sven Lieten en Bert Lambrechts

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

Vervoerregio Westhoek [vervoerregio.westhoek@vlaanderen.be](mailto:vervoerregio.westhoek@vlaanderen.be)  
t.a.v. Lieven Van Eenoo en Peter Roose

<b>Contactpersoon</b>	<b>E-mail</b>	<b>Telefoon</b>
Nathalie Hoef	nathalie.hoef@zorg-en-gezondheid.be	050 24 79 12
<b>Ons kenmerk</b>	<b>Uw kenmerk</b>	<b>Datum</b>
		21/12/2022

Adviesvraag nota vervoerregio Westhoek

Wij hebben op 29 november 2022 via mail een adviesvraag gekregen over het “Strategisch MER Regionaal Mobiliteitsplan Vervoerregio Westhoek, Nota inhoudsafbakening”.

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, zoals o.a. deze voor de Midwest. We hebben ook reeds voor andere vervoersregio's adviezen geschreven, ook daar staan zaken in die algemeen kunnen worden meegenomen.

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 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



P11: “Komen tot een gelijk speelveld tussen de modi” en “Belonen van gewenst gedrag en ontmoedigen ongewenst gedrag.”

→ Dit lezen we graag, in die zin dat verplaatsingen met/bezit van eigen privéwagens ontmoedigd moet worden ook.

P12: “Tabel 2-1: Strategische en operationele doelstellingen per ambitie.”

Mooie ambities. Toch enkele kleine bemerkingen:

Hoeveel % van de duurzame verplaatsingen willen jullie zien als actieve verplaatsingen (te voet/fiets)?

Leefbaarheid: gaat niet enkel over hinder maar ook over gezondheid.

Groen: zie eerdere opmerking over elektrische wagens; naast luchtpollutie door de uitlaat zijn er nog heel wat andere nadelen verbonden aan wagens.

P15: “Maximaal inzetten op directe en veilige fietsverbindingen tussen tewerkstellingspolen en de dichtstbijzijnde woonkernen.”

→ Dit is een zeer positief punt. Maar waarom enkel inzetten op woon-werkverkeer? Is het niet zo dat een nog groter % van onze verplaatsingen in de vrije tijd gebeuren, recreatief of om te winkelen?

P15: “Terugdringen aantal gereden autokilometers”

→ Dit is een zeer positief punt. Maar ook terugdringen van autobezit is belangrijk.

P16: “Aantrekkelijker maken van carpoolen door aanleg van goed bereikbare randparkings rond kernen en carpoolparkings langs belangrijke verkeersassen en -knooppunten.”

→ Waarom de carpoolers niet stimuleren om per fiets/openbaarvervoer naar de carpoolparking te komen; als deze dan toch gelegen zijn rond kernen of verkeersknooppunten?

P15: “Herziening tolheffing vrachtverkeer”

→ Wat is de stand van zaken van de plannen voor slimme kilometerheffing op personenwagens (rekeningrijden) om het gebruik van de auto te ontmoedigen? 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.

P16:” Onder emissies verstaan we zowel lucht- als geluidsemissies. Deze emissies hebben op hun beurt een impact op de receptoren biodiversiteit, mens en klimaat”

→ Nog even herhalen dat er veel meer gezondheidseffecten zijn van autogebruik op de mens dan enkel lucht- en geluidsemissies. En binnen de luchtemissies spreken we over meer dan enkel de emissies van de uitlaat (zie eerder vermelde rapporten).

P19: “Daarom wordt in dit MER gekozen om te vertrekken vanuit de receptoren. Naast landschap, biodiversiteit en mens komt ook klimaat als receptordiscipline expliciet aan bod.”

→ Met opnieuw de opmerking dat de mens meer gezondheidseffecten van autogebruik ondervindt dan enkel lucht- en geluidsemissies.

En, 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.

P27: “Bovendien zal de vergroening inzake motoren en brandstof geen positieve bijdrage leveren tot het reduceren van andere milieupollutie afkomstig van verkeersstromen, zoals het vrijkomen van microplastics en fijn stof door de slijtage van banden en tijdens het remmen.”

→ Juist. En daarbovenop is er nog de invloed van alle nodige laadpalen.

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.

Ondertussen werd een aanbevelingsnota uitgewerkt:

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

P28: “Voor de effectbeoordeling zullen aanvullend onderstaande databronnen worden geraadpleegd:”

→ Agentschap Zorg en Gezondheid lanceerde vorig jaar de E-HIS, de **Environment Health Impact Simulator**. Dit is ook een mogelijke databron. Deze brengt tot op het niveau van een statistische sector de verwachte ziektelast van lucht- en wegverkeersgeluidspollutie in kaart. Je kan tegelijk een berekening maken van de kosten van langdurige blootstelling. Momenteel werken we ook aan een vereenvoudigde versie van deze tool, een soort interactieve infographic die begin 2023 zal bekend gemaakt worden.

[www.zorgengezondheid.be/e-his](http://www.zorgengezondheid.be/e-his)

P28: Thema ruimte.

→ Het begrip “ruimte” wordt gebruikt 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.

Bijvoorbeeld: mochten veel mensen voor veel verplaatsingen de fiets nemen, in die mate dat het bezit van een eigen wagen niet meer als nuttig beschouwd wordt, zouden er algemeen heel wat minder wagens in omloop zijn en moet er bijgevolg o.a. minder ruimte voorzien worden voor 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. Idem als mensen massaal zouden overstappen van hun privéwagen naar het openbaar vervoer zou dit tot een ruimtewinst kunnen leiden.

P30: “Beleidsambities ruimte 2040 en verdere doorkijk”

→ Allemaal mooi, maar kan dit vervoersplan daar ook effectief aan bijdragen? Idem voor de ambities klimaat, lucht, geluid, ...

Momenteel vind ik dit niet terug in deze nota, maar ik begrijp dat dit later aan de hand van die symbolen (cirkels met kleuren, p21) die de ‘distance to target’ en ‘doelstellingen’ visueel weergeven wel zal verduidelijkt worden, of zie ik dit verkeerd?

P32: “Daarnaast zullen deze infrastructuuringrepen ook zorgen voor bijkomende verharding en dus, afhankelijk van de uitvoering, een positieve of negatieve impact hebben op de verhardingsgraad binnen de ruimte voor verkeers- en vervoersinfrastructuur.”

→ Worden waar mogelijk telkens doorlaatbare materialen gebruikt? Parkeerplaatsen bijvoorbeeld kunnen daar toch makkelijk in opgetrokken worden, idealiter zouden betonnen of asfalt parkeerplaatsen gewoon nooit meer mogen aangelegd worden.

P33: “Voor de gezondheidskenmerken gerelateerd aan mobiliteit worden voornamelijk lucht- en geluidseffecten beschouwd.”

→ We herhalen dat er veel méér gezondheidseffecten verbonden zijn aan mobiliteit dan deze. Anderzijds zien we dat er verder in de tekst toch ook heel kort volgende zaken worden aangehaald: het voordeel van fysieke verplaatsingen, het belang van verblijfskwaliteit kernen en de walkability tool.

P34: “Echter zijn de verbindingen met de omliggende grootsteden vandaag ondermaats door het beperkte treinaanbod (uurfrequentie).”

→ Ook 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.

P34: “Op korte termijn (zo snel mogelijk) is het doel van dit luchtbeleidsplan om nergens in Vlaanderen de Europese luchtkwaliteitsnormen en/of streefwaarden te overschrijden en ervoor te zorgen dat de emissieplafonds voor 2020 behaald worden.”

→ We wijzen erop dat de Europese luchtkwaliteitsnormen daarom nog geen gezondheidsadvieswaarden (GAW) zijn. De overzichtstabel van gezondheidkundige advieswaarden voor 20 parameters voor inhalatoire blootstelling in buitenlucht, voor gebruik in MER worden momenteel geüpdatet en kunnen hier geraadpleegd worden: <https://www.zorg-en-gezondheid.be/aandachtsgebieden-en-humane-biomonitoring>

P35: “Hoewel er momenteel geen beleid of eenduidige doelstellingen rond geformuleerd werden, ... “

→ Er is wel een Gezondheidsdoelstelling Gezonder Leven “De Vlaming leeft gezonder in 2025” geformuleerd. Deze is terug te vinden op <https://www.zorg-en-gezondheid.be/beleid/preventieve-gezondheidszorg/gezondheidsdoelstellingen-en-prioriteiten/gezondheidsdoelstelling-gezonder-leven>. Daarin zijn aspecten zoals sedentair gedrag, lichaamsbeweging, geestelijke gezondheid en gezonde buurten opgenomen.

→ In verband met “gezonde publiek ruimte” zijn ook al heel wat interessante studies en instrumenten opgeleverd, we halen onderaan dit advies enkele aan maar er zijn er nog meer, zie extra informatie als bijlage.

P35: “Meer stappen, wandelen of fietsen is één van de eenvoudigste veranderingen in levensstijl om de fysieke gezondheid te verbeteren. Als dit kan gebeuren in een rustige en groene omgeving zal het daarenboven een positieve impact hebben op de mentale gezondheid.”

→ Klopt. Vandaar het grote belang van actieve verplaatsingen te voet of per fiets. M.a.w. het belang van de ST in het STop-principe.

P 37: zowel verkeersveiligheid als lucht- en geluidpollutie staan in zelfde tabel:

→ We zien 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 anders en verbetering op het ene vlak betekent zeker niet altijd verbetering op het ander vlak.

We begrijpen dat dit in deze nota nog niet aan de orde is, maar willen toch meegeven dat er voorzichtig moet worden omgesprongen met het samengooien van verschillende gezondheidseindpunten, dit kan leiden tot onjuiste of vertekende conclusies.

P 37: tabel: Fysiek en mentaal Welzijn

→ Fysiek, SOCIAAL en mentaal welzijn.

P37 tabel: “Mate van bevorderen actieve levensstijl “

→ 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>

P46: “Voortdurende vooruitgang boeken om het adaptatievermogen te vergroten, de veerkracht te vergroten en de kwetsbaarheid voor klimaatverandering te verminderen.”

→ Een van die adaptatiemogelijkheden is het ontharden. Parkeerplaatsen kunnen zoals eerder aangegeven best steeds in doorlaatbare materialen worden aangelegd. Maar algemeen kan de verhardinggraad door mobiliteit ook verminderd worden door (naast actieve verplaatsingen ook) massaal in te zetten op autodelen en het privéwagbezit sterk terug te dringen. Gezien 1 deelwagen tot 12 privéwagens kan vervangen kunnen op die manier heel wat winsten geboekt worden (zie rapport deelwagens).

Nathalie Hoef  
Medisch milieudeskundige

Stefan Acke  
Milieugezondheidskundige

BIJLAGE: Verwijzingen naar extra informatie over gezonde publieke ruimte

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.

Luwte-oases zijn groene oases in een lawaaiërig, fel beschenen, warme of sterk verharde of dicht bebouwde omgeving; ze bieden onzichtbare kwaliteiten die belangrijk zijn voor de gezondheid en het welzijn: zintuiglijke rust, geborgenheid, afzondering en beschutting, buurtgevoel.

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

De overzichtstabel van gezondheidskundige advieswaarden voor 20 parameters voor inhalatoire blootstelling in buitenlucht, voor gebruik in MER worden momenteel geüpdatet en kunnen hier geraadpleegd worden:

<https://www.zorg-en-gezondheid.be/aandachtsgebieden-en-humane-biomonitoring>