GEZONDHEIDSTOETS STIJN STREUVELSSTRAAT – WAREGEM

INLEIDING

Gezondheid wordt niet alleen bepaald door de som van persoonlijke keuzes en genetische factoren. Ook onze omgeving heeft een grote invloed op onze gezondheid. Daarom is het juist zo belangrijk om samen in te zetten om een gezonde publieke ruimte te realiseren.

WIE ZIJN WE?

Deze gezondheidstoets gaat uit van Logo (Lokaal Gezondheidsoverleg) Leieland. Logo Leieland wil de gezondheid van alle mensen in haar werkingsgebied bevorderen zodat dit bijdraagt tot meer levenskwaliteit en gezonde levensjaren. Logo Leieland informeert, adviseert, motiveert en begeleidt op maat.

GEZONDHEIDSTOETS OP MAAT

Bij het ontwikkelen van een site of een ruimtelijk uitvoeringsplan (RUP) is het belangrijk om stil te staan bij de impact van dit plan op verschillende gezondheidsindicatoren. Met de gezondheidstoets worden deze gezondheidsindicatoren in rekening gebracht. Het desbetreffende gebied en de ideeën omtrent het gebied zelf worden op een kritische manier beoordeeld op vlak van gezondheid. De gezondheidsindicatoren die hier aan bod komen zijn: walkability, luchtkwaliteit, mobiliteit, gezond leefmilieu, geluid, klimaat en varia. Vooraf wordt er ook nagegaan of er sprake is van een kwetsbare groep in het desbetreffende gebied. Naast de vaststellingen per gezondheidsindicator worden er ook verschillende, geheel vrijblijvende suggesties gegeven over hoe je met bepaalde ingrepen de bepaalde gezondheidsindicator positief kan beïnvloeden. We geven graag mondeling meer details bij de voorgestelde suggesties. Dit kan tijdens een overleg, workshop...

De gegeven suggesties zijn niet wettelijk bindend en kunnen de ontwerpers van het RUP inspireren. Op die manier wordt het RUP dermate opgesteld dat er maximaal rekening wordt houden met alle positieve elementen van gezondheidsbevordering, door ingrepen op de publieke ruimte. Niet alle suggesties zullen als dusdanig uitgevoerd worden, maar, waar mogelijk, toch maximaal opgenomen.

VAN WAAR HALEN WE ONZE GEGEVENS?

We komen tot verschillende vaststellingen aan de hand van wetenschappelijke kaarten, documenten en sites. Indien er verdere vragen zijn bij bepaalde vaststellingen, neem dan zeker contact op.

Contactpersoon:

Nele Bouckaert, Medisch Milieukundige & Gezondheidspromotor

nele@logoleieland.be

Johan Himpe, Gezondheidspromotor – contactpersoon stad Waregem

johan@logoleieland.be

Tel: 056 44 07 94

www.logoleieland.be

INHOUDSTAFEL

Inleiding P. 2

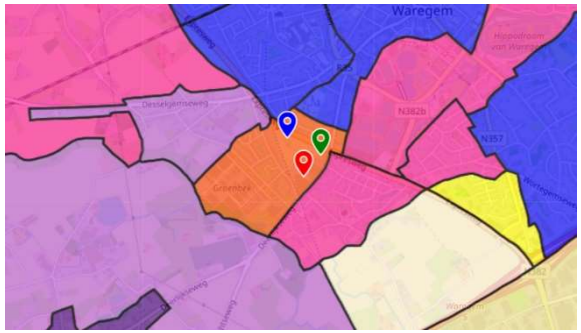
Wie zijn we? P. 2

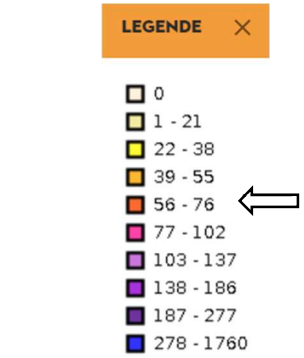
Gezondheidstoets op maat P. 2

Van waar halen we onze gegevens? P.2

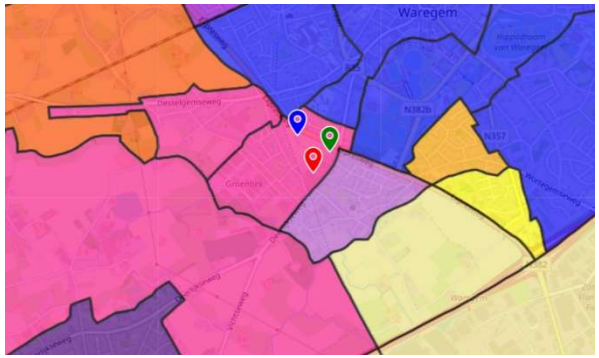
1 screening inwoners P. 5
1.1 vaststellingen P. 6
1.2 suggesties P. 6
2 walkability-index P. 8
2.1 vaststellingen P. 9
2.2 suggesties P. 9
3 luchtkwaliteit P. 10
3.1 vaststellingen P. 11
3.2 suggesties P. 11
4 mobiliteit P. 13
4.1 vaststellingen P. 14
4.2 suggesties P. 14
5 gezond leefmilieu P. 15
5.1 vaststellingen P. 16
5.2 suggesties P. 16
6 geluid P. 17
6.1 vaststellingen P. 18
6.2 suggesties P. 18
7 klimaat P. 19
7.1 vaststellingen P. 20
7.2 suggesties P. 20
8 varia P. 21
9 overkoepelende suggesties P. 22
10 conclusie P. 22
11 bijlagen P. 23
12 bronnen P. 32

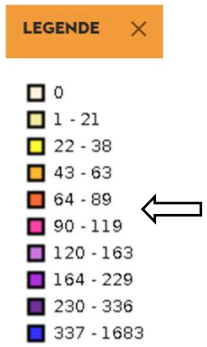
Kinderen < 15 jaar



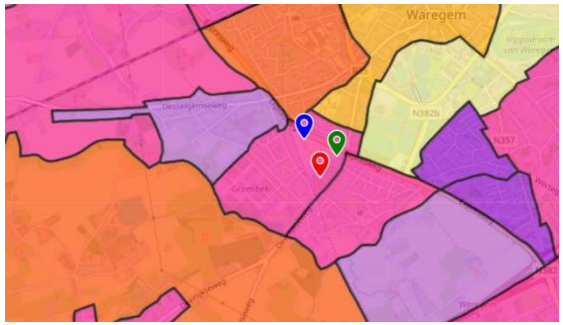


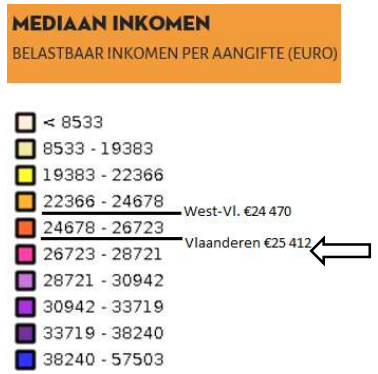
Ouderen > 65 jaar





Mediaan inkomen





Kaartlagen: bron (1)

1. SCREENING INWONERS

Vooraleer de verschillende indicatoren onder de loep genomen worden, wordt er nagegaan of er sprake is van een kwetsbare groep en/of risicogroep, d.i. personen jonger dan 15 jaar, personen ouder dan 65 jaar en het mediaan inkomen van de bewoners in en rond het plangebied Stijn Streuvelsstraat te Waregem. Kleine kinderen en ouderen zijn extra gevoelig aan polluenten zoals fijn stof, geluid, hitte… Ouderen geraken bovendien sneller in sociaal isolement omdat zij letterlijk en figuurlijk meer drempels ervaren om buiten te komen. Dit belemmert hen om anderen te ontmoeten en heeft onrechtstreeks een negatieve invloed op hun mentaal welbevinden. Het is wetenschappelijk aangetoond dat mensen met een lagere socio-economische status minder bereikt worden met sensibiliseringscampagnes. Het is voor deze inwoners extra belangrijk om in te zetten op omgevingsgerichte vaststellingen, die van de gezonde keuze de makkelijkste maken. Suggesties die we voorstellen bij de verschillende indicatoren wegen hierbij zwaarder door.

1.1 Vaststellingen

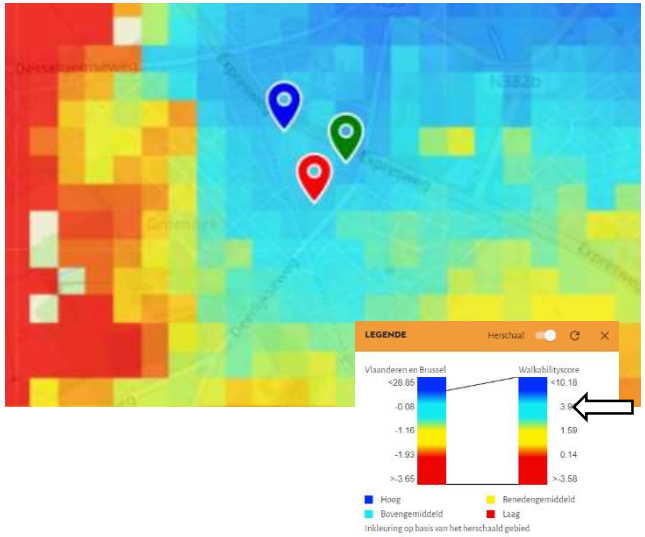
- Laag aantal kinderen in de buurt (< 15 jaar).
- Gemiddeld aantal ouderen in de buurt (> 65 jaar).
- Mediaan inkomen bewoners: net boven Vlaamse en West-Vlaamse mediaan (€24 470 - €25 412).
- Invulling plangebied is erg specifiek: op heden voornamelijk landbouw en bedrijven, aan de Stijn Streuvelsstraat en Henri Lebbestraat woningen en een paar bedrijven. Dit heeft uiteraard een impact op het aantal inwoners.

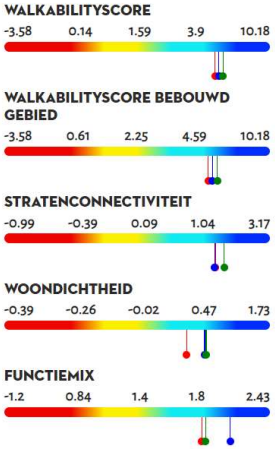
1.2 Suggesties

In het plangebied wonen er weinig kinderen, het aantal ouderen is gemiddeld. Deze vaststelling is eigen aan de invulling van het plangebied: op heden voornamelijk landbouw en bedrijven, aan de Stijn Streuvelsstraat en Henri Lebbestraat vnl. woningen en een paar bedrijven. De toekomstige invulling zal het aantal inwoners (kinderen – ouderen) niet spectaculair doen toenemen, toch blijft aandacht voor deze doelgroepen niet te onderschatten. De fietsverbinding – aangeduid als hoofdroute op de Schoolfietsroutekaart door de Provincie West-Vlaanderen (2021) zorgt voor actief gebruik door allerlei doelgroepen van bepaalde delen van het plangebied. Daarnaast liggen in de nabije omgeving ook functies zoals school De Biest (bassischool), speelplein tussen Boterbloemstraat en Stijn Streuvelsstraat (ingang boterbloemstraat) …

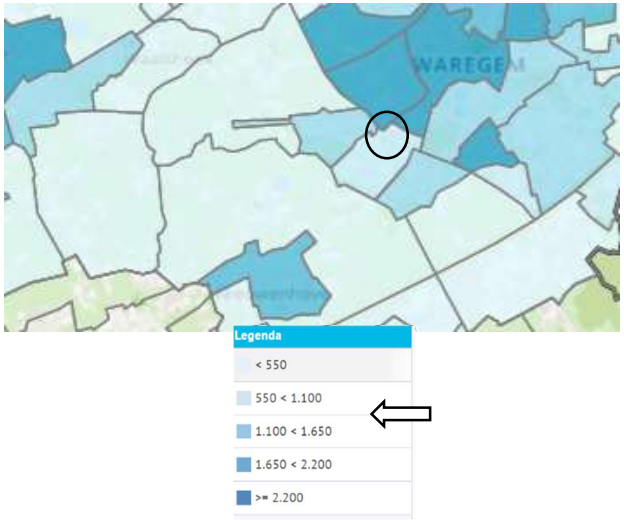
Gezien bovenstaande voldoende argumenten om bij heraanleg, -inrichting, mobiliteit, … extra aandacht te besteden aan deze kwetsbare groepen (zie verder bij diverse suggesties).

Walkability analyse:





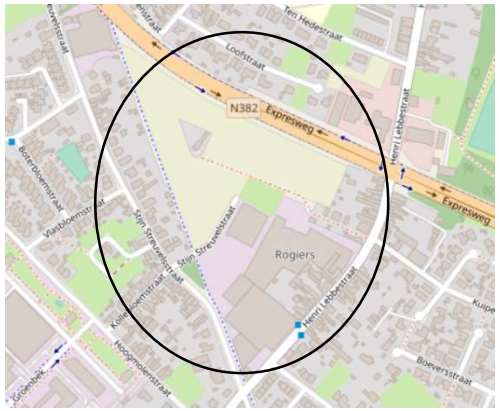
Bevolkingsdichtheid



Kaartlagen: bron (1)

Bron: (14)

Doorsteken wandelaars en fietsers

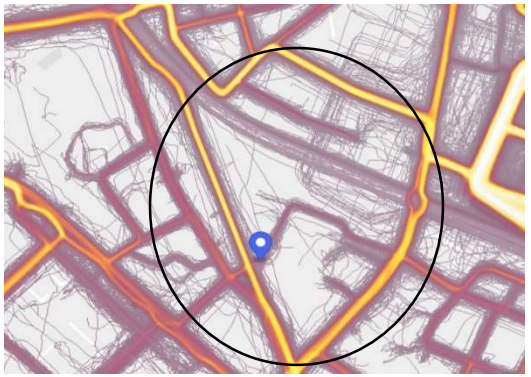


Kaartlaag bron (4)

Heatmap fietsers:

Kaartlaag bron (3)
Kaartlaag: bron (4)

Heatmap lopers/wandelaars:



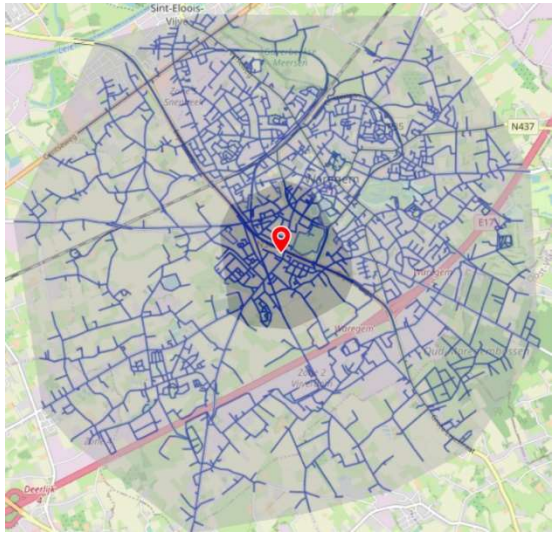
15 minuten wandel- (1.2 km) en fietsafstand (3.75 km) volwassenen

15 minuten wandel- (0.8 km) en fietsafstand (3.75 km) ouderen

15 minuten wandel- (1km) en fietsafstand (1.75km) lagere schoolkinderen

15 minuten

wandel- (1km) en fietsafstand (3.75) kinderen secundaire school



Kaartlagen: bron (1)

2. WALKABILITY-INDEX

De inrichting van de publieke ruimte heeft een grote invloed op hoeveel mensen bewegen tijdens hun vrije tijd of hoe vaak ze zich op een actieve manier verplaatsen. Dagelijks voldoende bewegen is essentieel voor een goede gezondheid. Een publieke ruimte die uitnodigt tot actief verplaatsen, zal bijkomend ook een positieve invloed hebben op de luchtkwaliteit, de geluidsoverlast en het mentaal welbevinden.

De walkabilityscore is een maat voor de bewandelbaarheid van een buurt. Hoe hoger de score, hoe groter de kans dat een inwoner zich te voet of per fiets, en dus op een actieve manier zal verplaatsen. Deze score wordt berekend op basis van drie parameters: de stratenconnectiviteit (of doorwaadbaarheid), de woondichtheid en de functiemix. De scores hebben geen absolute betekenis, maar zijn

relatief ten opzichte van elkaar te gebruiken. Naast een positief effect op de gezondheid heeft een hoge walkability nog tal van andere voordelen zoals een sterkere lokale economie, vermindering van de kosten voor openbaar vervoer, betere luchtkwaliteit en minder geluidshinder gezien het autominderen, minder maatschappelijke kosten, hogere woningwaarden, lagere bloeddrukwaarden...

De walkabilityscore biedt een kader aan om vanuit gezondheidsperspectief voor elke buurt een beter zicht te krijgen in de plannings- of inrichtingsmaatregelen die je het best kunt nemen.

*Belfius-cluster: Gemeenten met economische activiteit en vergrijzende bevolking.

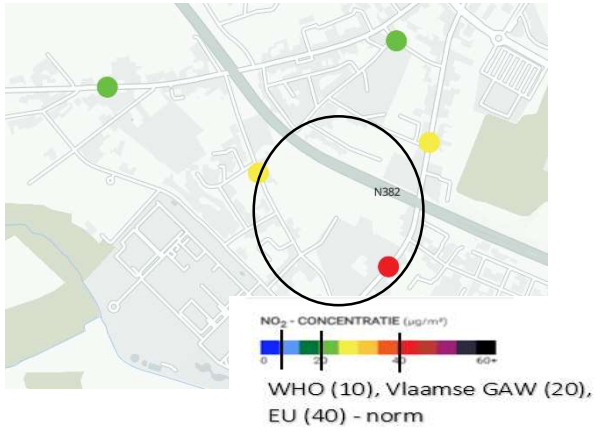
2.1 VASTSTELLINGEN

- In vergelijking met alle buurten in Vlaanderen en Brussel en met alle buurten in dezelfde Belfius-cluster* scoort deze buurt hoog op de **walkabilityscore**.
- In vergelijking met alle buurten in Vlaanderen en Brussel en met alle buurten in dezelfde Belfius-cluster scoort deze buurt hoog voor **stratenconnectiviteit**.
- In vergelijking met alle buurten in Vlaanderen en Brussel en met alle buurten in dezelfde Belfius-cluster scoort deze buurt hoog op **woondichtheid** en bovengemiddeld t.o.v. het herschaald gebied.
- In vergelijking met alle buurten in Vlaanderen en Brussel en met alle buurten in dezelfde Belfius-cluster scoort deze buurt hoog voor **functiemix** en bovengemiddeld t.o.v. het herschaald gebied.
- Er is reeds een sterke verwevenheid van wonen en bedrijvigheid aanwezig.
  De aanwezige bedrijven, handelaars en functies rondom de site: Van Marcke, Rexel, Talenthouse, Huisartsenpraktijk Warenieuw…
- De Bevolkingsdichtheid van Waregem is 867 per km^2 (2021), voor de statische sector Hoogmolen waar het plangebied Stijn Steuvelsstraat tot behoort is de bevolkingsdichtheid 1193 km^2, als je dit vergelijkt met West-Vlaanderen (377 km^2), is dit er hoog.
- In het westen van het plangebied ligt een fiets-as, deze is goed uitgebouwd, op heden is er geen doorgang voor voetgangers vanuit de Henri Lebbestraat over het plangebied naar de fiets-as.
- De **heatmap** toont ons de actieve verplaatsing van gebruikers van Strava. Diverse straten rond de site worden actief gebruikt door wandelaars/lopers, zie ook MOBER verkeerstellingen én verwachte impact i.f.v. invulling plangebied.
- De **15 minuten wandelafstand** van volwassenen, ouderen en kinderen ligt ongeveer tussen de 0.8 km en 1.2km, je ziet dat vanuit het plangebied op die manier kan gestapt worden tot Groenbek, De Biest, Waregem Expo... Op de **15 minuten fietsafstand** is er een groter verschil, afhankelijk van de leeftijd, van afstand. De afstand varieert van 1,75 km (lagere schoolkinderen) tot 3.75km volwassenen, ouderen én kinderen secundaire school.

2.2. SUGGESTIES

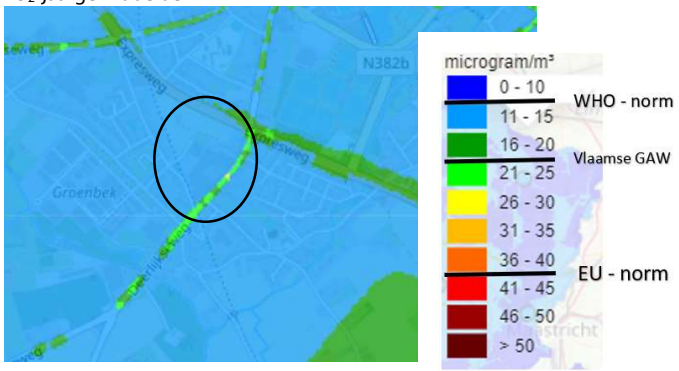
- Door de hoge walkabilityscore is het een goede buurt om te investeren in een kwalitatieve publieke ruimte met veel aandacht voor de **zachte weggebruiker**. Het is in deze omgeving dat investeringen zoals doorsteken voor wandelaars & fietsers het meest zullen renderen. De heatmap heeft een positief beeld van het gebruik zachte weggebruiker, extra investering met het oog op de actieve weggebruiker zal hierop een positieve invloed hebben.
- De **fiets-as** is een belangrijk element i.f.v. STOP principe, het is belangrijk om ervoor te zorgen dat er een **veilig doorgang blijft** i.f.v. meer auto verkeer zal dit een aandachtspunt zijn. Als je vanuit het Noorden komt heb je als (elektrische) fietser niet onmiddellijk zicht op het verkeer dat vanuit de Stijn Streuvelsstraat komt, op heden heb je hier voorrang, deze voorrang erg duidelijk maken voor gemotoriseerd verkeer zal cruciaal zijn (zie foto bijlage 1).
- Stratenconnectiviteit en doorwaadbaarheid kan verder verhoogd worden door enerzijds de bestaande **doorsteken**, bv. fiets-as (zie bijlage 1), nog leesbaarder en aantrekkelijker te maken voor voetgangers & fietsers (bv. signalisatie- en **nudging** via het 10.000 stappenproject 'beweegvriendelijke buurten', waar Waregem reeds voor instapte) en anderzijds door extra doorsteken te creëren, bv. huidige ingang van de Henri Lebbestraat tot nieuwe doorsteek doorheen de site van de Henri Lebbestraat naar de Stijn Streuvelsstraat (zie foto bijlage 2).
- Op het plangebied – door de nieuwe groene zone, kan je hierbij gebruik maken van goed doorlaatbare en (deels) onverharde alternatieven om het **wandel- en fietspad** aan te leggen (zie foto's bijlage 3).

NO_2



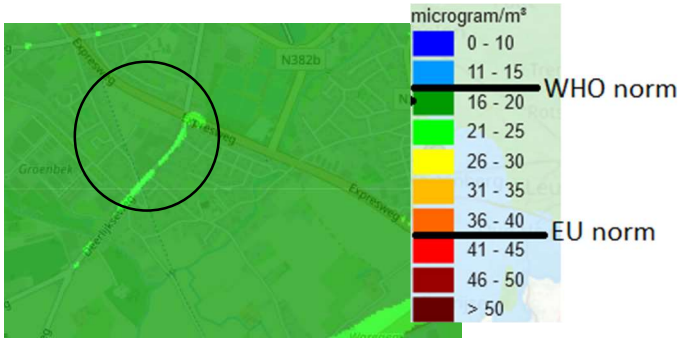
Kaartlaag: bron (5)*WHO-EU-GAW=World Health Organization-Europese Unie – Gezondheidskundige advieswaarde

NO_2-jaargemiddelde



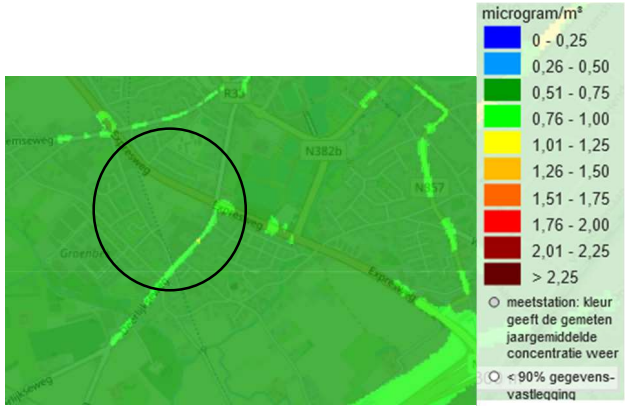
Kaartlaag: bron (6)

Fijn stof PM10 jaargemiddelde



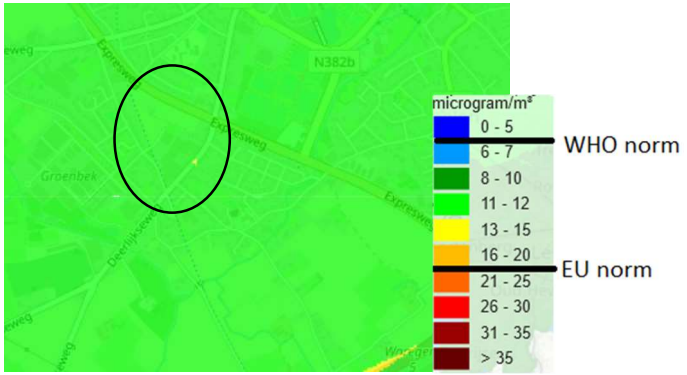
Kaartlaag: bron (6)

Black Carbon



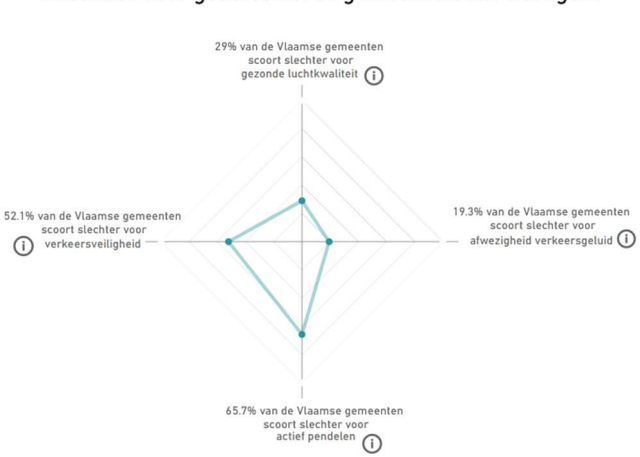
Kaartlaag: bron (6)

Fijn Stof PM 2,5 jaargemiddelde



Kaartlaag: bron (6)

De Lokale Gezondheidsindicator Mobiliteit



Bron (7)

3. LUCHTKWALITEIT

Een gezonde luchtkwaliteit is belangrijk voor iedereen, maar zeker voor kleine kinderen, ouderen of chronisch zieken (hart- en luchtwegaandoeningen). Gemotoriseerd verkeer zorgt voor heel wat luchtverontreiniging en verlaagt de leefbaarheid van stads- en dorpskernen.

Stikstofdioxide (NO_2) is een toxisch gas dat irritatie aan de luchtwegen kan veroorzaken en bijdraagt tot de vorming van ozon en fijn stof. Zowel korte periodes van hoge concentraties, als langdurige blootstelling aan lage concentraties zijn schadelijk voor de gezondheid. De belangrijkste bron van deze vorm van luchtvervuiling in Vlaanderen is het verkeer. NO_2 is dus een goede indicator voor verkeersgerelateerde luchtverontreiniging. De Europese grenswaarde (40 µg/m3) voor NO_2 is hoger dan de Gezondheidskundige Advieswaarde van 20 µg/m3 en ligt hoger dan de recent (2021) vernieuwde WHO – norm van 10 µg/m3. In het ontwerp van het Vlaams luchtplan is 20 µg/m3 de doelstelling tegen 2030.

Fijn stof (PM) omvat alle mogelijke stofdeeltjes die rondzweven in de lucht. PM2.5 zijn miniscule stofdeeltjes kleiner dan 2.5 µg. Fijn stof heeft een belangrijke gezondheidsimpact en kan onder meer acute luchtwegaandoeningen, bronchitis en zelfs longkanker veroorzaken. De belangrijkste door mensen veroorzaakte uitstoot komt van gebouwenverwarming, landbouw en verkeer.

De planning en inrichting van de publieke ruimte kan er enerzijds voor zorgen dat mensen zich minder in vervuilde gebieden bevinden en anderzijds dat ze zich op een duurzame manier verplaatsen, waardoor de luchtkwaliteit verbetert.

3.1. VASTSTELLINGEN

- Bij **NO^2** binnen de site valt het rode meetpunt t.h.v. de Henri Lebbestraat op, deze voldoet aan geen enkele norm, noch de WHO, EU of GAW. Op de gemodelleerde kaarten van VMM is het vooral de Expresweg en de Henri Lebbestraat dat in/rond het plangebied slecht scoort, ook hier wordt de WHO norm en de GAW norm niet gehaald, wel de EU Norm.
- **PM-10** (16-25 microgram/m^3) voldoet aan de EU-norm, maar niet aan de WHO norm.
- **De Black Carbon waarde** is tussen de 0.51- 1 microgram/m^3, ook hier valt de Henri Lebbestraat op.
- **PM 2,5** (jaargemiddelde 11-12 microgram/m^3.) voldoet aan de EU-norm maar niet aan de WHO-norm. Vanuit gezondheidskundig standpunt is PM 2,5 de belangrijkste parameter, aangezien deze de meeste invloed heeft op de gezondheid.
- 71% van de Vlaamse gemeenten/steden scoren (gemiddeld gezien) beter op vlak van **luchtkwaliteit**.

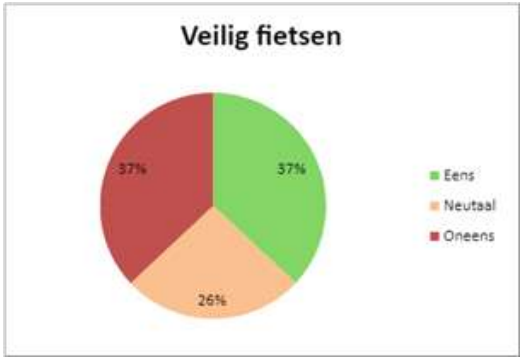
3.2 SUGGESTIES

- Gezien de slechte NO2 meting uit de Curieuze Neuze studie, kan je vermoeden dat het (stilstaand) verkeer én het street canyon effect* een impact heeft op de plaatselijke luchtkwaliteit. Alle suggesties in de MOBER (mobiliteitseffectenrapport) i.f.v. doorstroming én kanaliseren van voertuigen zijn cruciaal om mee te nemen. Indien mogelijk kan een **extra doorgang gecreëerd worden**, i.f.v. de rooilijn verschuiven kan hier in de toekomst rekening mee gehouden worden. Extra opening door bv. doorgang in een gebouw of een gebouw weglaten, kan de luchtkwaliteit plaatsen verbeteren, door een verbeterde luchtcirculatie. Ook kan extra aandacht besteed worden aan bv. geveltuinen, maar dit zal ondergeschikt zijn bovenstaande.

*street canyon: de Henri Lebbestraat is dichtbij de Expresweg een relatief smalle straat waar de woningen in lintbebouwing staan en waar veel autoverkeer aanwezig is. De uitlaatgassen worden in dergelijke straten slechter verdund en kan de luchtvervuiling doen opstapelen.

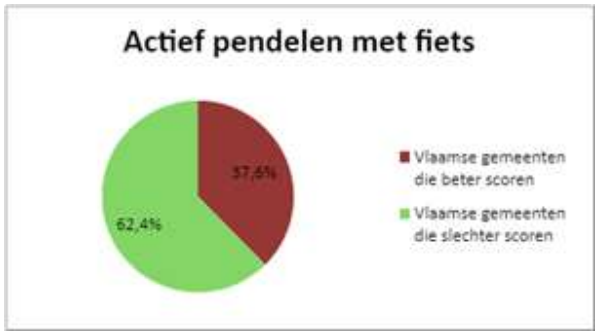
- Luchtkwaliteit wordt in grote mate beïnvloed door gemotoriseerd verkeer. Door meer in te zetten op het **STOP-principe** (Stappen, Trappen, Openbaar vervoer, Elektrische transportmiddelen en Personenwagens) verbetert de luchtkwaliteit. Wandelaars en fietsers zouden centraal geplaatst moeten worden.
- Rokende mensen zorgen voor lokale luchtverontreiniging (passief roken). Maak de directe omgeving rond de nieuwe publieke (groene) ruimte rookvrij en maak werk van **Generatie Rookvrij** waarbij mensen uitgenodigd worden om niet te roken in het zicht van kinderen i.k.v. hoofdzakelijk bedrijventerrein zou bovenstaande kunnen passen i.f.v. Gezond Werken.

Aandeel van de bewoners dat het **veilig** vindt om te **fietsen** in Waregem?



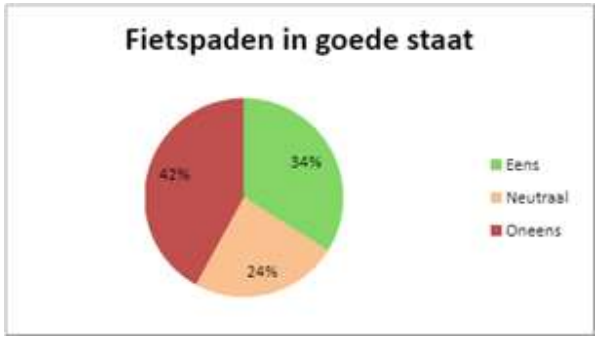
Bron (8)

Hoe scoort de stad Waregem op **actief pendelen met de fiets** tegenover andere Vlaamse gemeenten?



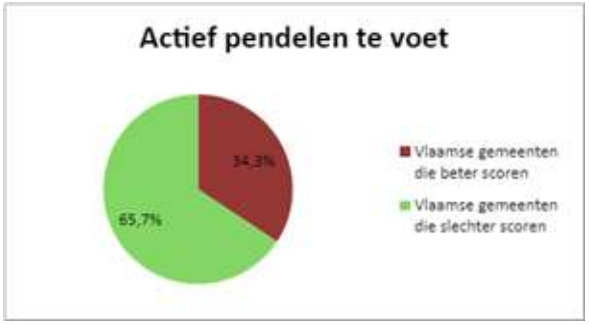
Bron (7)

Aandeel van de bewoners dat vindt dat de **fietspaden** in Waregem in **goede staat** zijn?



Bron (8)

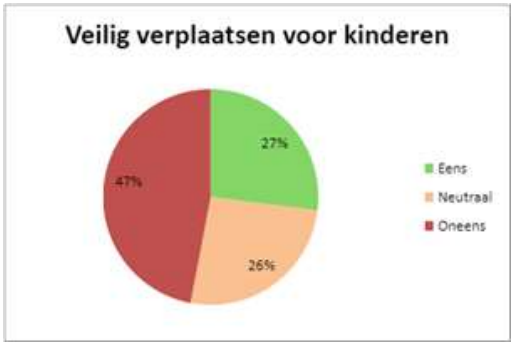
Hoe scoort Waregem op actief **pendelen te voet** tegenover andere Vlaamse gemeenten?



Bron (7)

Aandeel van de bewoners dat het **veilig** vindt om te **fietsen** in Waregem tegenover andere Vlaamse gemeenten?

Aandeel van de bewoners dat het **veilig** vindt **voor kinderen** om zich te **verplaatsen** naar school in Waregem?



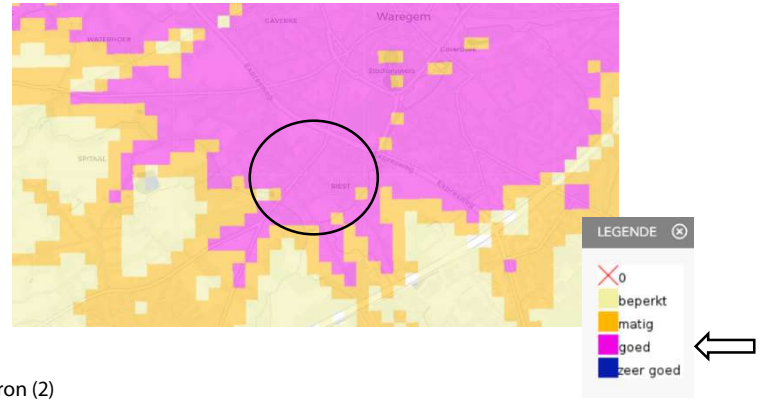
Bron (8)

Hoe scoort de stad Waregem op **actief pendelen met opebnaar vervoer** tegenover andere Vlaamse gemeenten?

Score van Waregem op **actief pendelen met openbaar vervoer** tegenover andere Vlaamse gemeenten?

Bron (7)

Hoe is de **synthese van de knooppuntwaarden en voorzieningen** in het gebied?



Bron (2)

4. MOBILITEIT

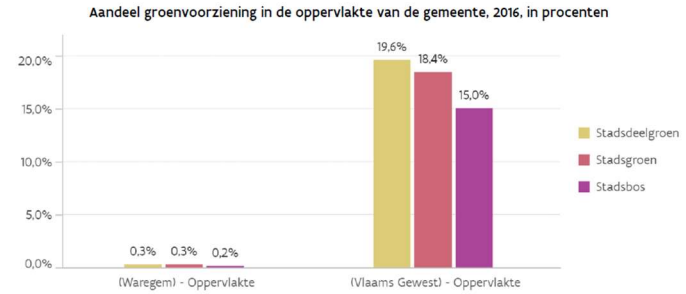
Een gezond mobiliteitssysteem stelt de actieve mens centraal. Hierbij moet er ingezet worden op het S.T.O.P principe. Dat betekent dat je bij de inrichting van de publieke ruimte eerst aandacht hebt voor stappers, dan voor trappers en het openbaar vervoer, daarna voor de elektrische transportmiddelen en pas als laatste voor de personenwagens. Veilige en kwalitatieve fiets- en wandelpaden dragen bij aan een gezonde leefomgeving, betere luchtkwaliteit, sociale participatie…

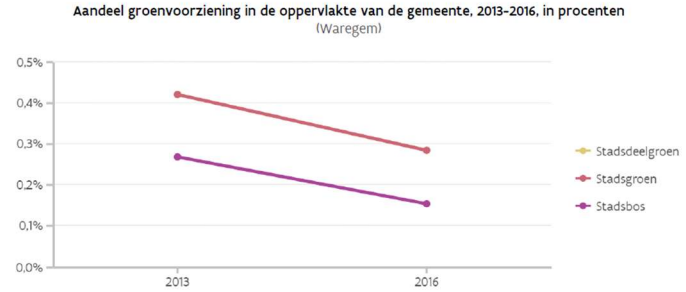
4.1. VASTSTELLINGEN

- Meer dan 1/3e van de inwoners vindt het niet **veilig om te fietsen** in Waregem.
- Bijna de helft van de inwoners vindt het onveilig voor **kinderen** om **zich alleen naar school te verplaatsen** in Waregem.
- Bijna de helft van de inwoners vindt dat er onvoldoende **fietspaden** zijn in Waregem.
- 42% van de inwoners vindt niet dat de **fietspaden in goede** staat zijn. 32% vindt niet dat de voetpaden in goede staat zijn.
- 37,6% van de Vlaamse gemeenten scoort beter op **actief pendelen met de fiets.**
- 34,3% van de Vlaamse gemeenten scoort beter op **actief pendelen te voet.**
- 36,0% van de Vlaamse gemeenten scoort beter op **actief pendelen met het openbaar vervoer.**
- Er is een vrij fietspad namelijk de fiets-as langs de westzijde van het projectgebied. Langs beide zijden van de N382 (Expresweg) bevinden zicht aanliggend, gemarkeerde fietsstroken. In de Henri Lebbestraat is er enerzijds een gemarkeerde fietsstrook met streeplijnen op de weg langs de noordwestzijde van de straat voorzien en anderzijds een fietssuggestiestrook op dezelfde hoogte als het voetpad langs de zuidoostzijde van de straat. Langs de Stijn Streuvelsstraat zijn geen fietspaden aangelegd.
- In het plangebied is er een **garagestraat** aanwezig (zie foto bijlage 4).

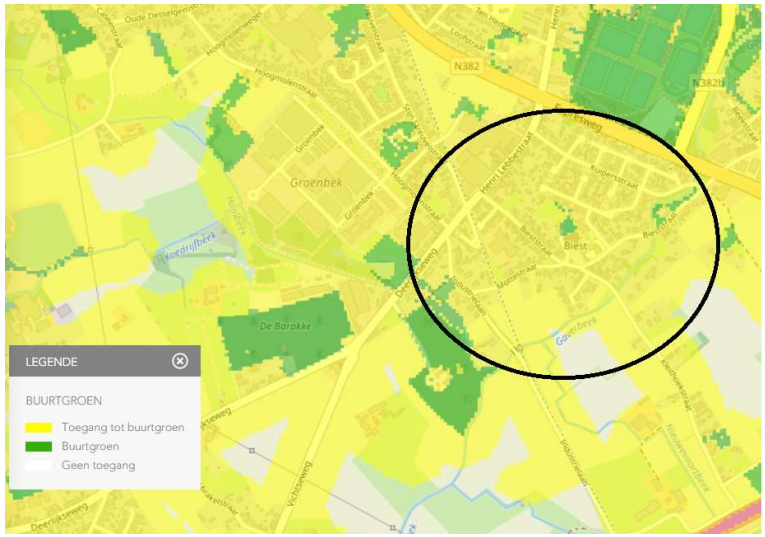
4.2. SUGGESTIES

- Stimuleer extra in gezonde mobiliteit door te investeren in voldoende **fietsinfrastructuur**. Volgens de MOBER is er een parkeerbehoefte bij 100% bedrijvigheid voor 35 a 40 fietsers. Zowel parkeerbehoefte voor personenwagens als voor fietsers wordt voorgesteld om dit op eigen terrein per bedrijf te voorzien. Extra aandacht om dit te faciliteren én ook daadwerkelijk kwalitatief te realiseren zijn aandachtspunten, dit niet enkel voor eigen personeel maar ook voor bezoekers (afhankelijk van invulling per bedrijf). Naast de kwalitatieve (overdekte) fietsenstalling zijn andere faciliteiten zoals oplaadpalen voor elektrische fietsen voorzien, alsook een openbare fietspomp, parkeerplaats(en) voor bakfietsen, deelfietsen te voorzien etc. … (zie foto 's bijlage 6).
- De **inplanting van de parkeerplaatsen** per KMO dient op die manier te gebeuren dat er aandacht is voor de veiligheid van voorbijgaande fietsers/voetgangers (zie foto 's bijlage 5).
- Door de aanleg van het gebied zal er ruimte zijn om de doorwaadbaarheid te verhogen, vooral voor voetgangers en fietsers is dit een meerwaarde. **Een veilige doorgang** via de ingang Henri Lebbestraat (zie foto bijlage 2). De verdere uitbouw van de doorwaadbaarheid kan voor voetgangers op die manier gebeuren dat ze aansluiting vinden op de fiets-as door een voetpad door het groen (zie foto 's bijlage 7).
- Bij ontwikkeling van het plangebied zal bekendmaking i.f.v. gebruik van nieuw(e) fiets- en wandelpaden belangrijk zijn. Maak daarom gebruik van **signalisatie- en nudgingmaterialen** om mensen aan te zetten zich actief te verplaatsen. Ook **tijdelijke wegmarkeringen** stimuleren het gebruik van de fiets (zie bijlage 8). Wanneer bepaalde straten niet doodlopen voor voetgangers/ fietsers, geef dit aan met het F45b-bord.





Bron (10)



Bron (9)

5. GEZOND LEEFMILIEU

Een gezond leefmilieu werkt gezond gedrag in de hand. Een gezond leefmilieu kan gerealiseerd worden door aandacht te geven aan zaken zoals een gezond plein [1], ontharding, groendaken, speelstraten, etc. Autoluwe omgevingen, veel natuur, water, terrassen, plaatsen waar ontmoeting mogelijk is… hebben een positief effect op het mentaal welbevinden van mensen. Zo zullen groene omgevingen leiden tot minder piekeren, minder stress en meer positieve emoties.

Daarnaast zal de aanwezigheid van groen ook beweging stimuleren en zo bijdragen aan motorische, cognitieve en emotionele ontwikkeling van kinderen. Bovendien zullen de positieve effecten van een groenere omgeving sterker zijn bij personen met een lagere socio-economische status.

Inzetten op kwaliteitsvolle, natuurlijke publieke ruimte op buurtniveau is dus ook een belangrijke beleidskeuze om de gezondheidsongelijkheid te verkleinen.

[1] *Gezonde pleinen zetten aan tot bewegen, dragen bij tot geestelijke gezondheid, faciliteren het maken van gezonde keuzes, hebben een goede luchtkwaliteit, etc.*

5.1. VASTSTELLINGEN

- Waregem scoort 17% minder in oppervlakte buurtgroen ([2]) t.o.v. het gemiddelde van de Vlaamse gemeenten.
- Waregem scoort 19% minder in oppervlakte wijkgroen ([3]) t.o.v. het gemiddelde van de Vlaamse gemeenten.
- Waregem scoort 6% minder in oppervlakte woongroen ([4]) t.o.v. het gemiddelde van de Vlaamse gemeenten.
- In vergelijking met het Vlaams Gewest scoort Waregem extreem laag op aandeel groenvoorziening (oppervlakte) in de gemeente.

([2]) Buurtgroen wordt gedefinieerd als groen met een minimumoppervlakte van 1ha. Voor buurgroen is de afstand 400meter voor binnen bereik.

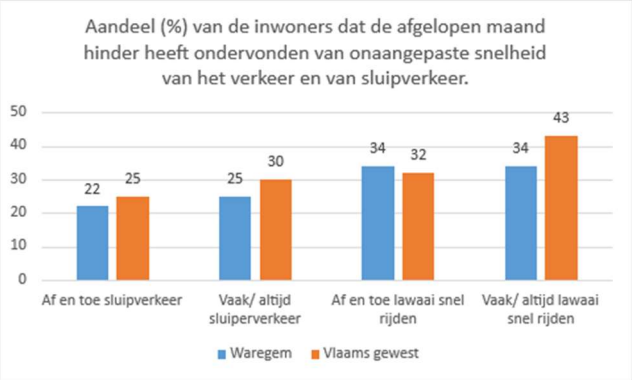
([3]) Wijkgroen wordt gedefinieerd als groen met een minimumoppervlakte van 10ha. Voor wijkgroen is de afstand 800meter voor binnen bereik.

([4]) Woongroen wordt gedefinieerd als elk type groen, ongeacht de grootte. Voor woongroen is de afstand 150meter voor binnen bereik.

5.2. SUGGESTIES

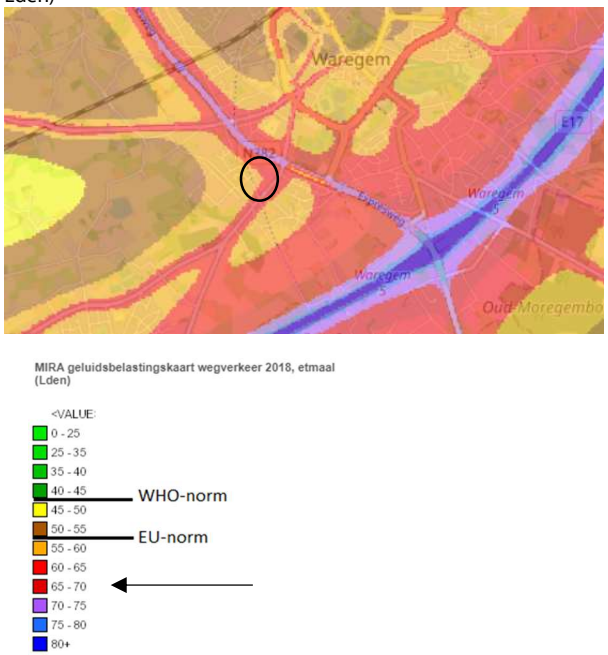
- **Onthard** de (toekomstige) parkings maximaal en maak ruimte voor **groen**.
  Voorzie de parkings op de site en in de bredere omgeving van (half)open verharding, bv. waterdoorlaatbare klinkers of grastegels (zie bijlage 9): in functie van de doorlaatbaarheid bij regenval en het hitte-effect. Plaats **beplanting** tussen de parkeerplaatsen. Zo maak je de site ook veel aantrekkelijker.
- Maak van de open ruimte tussen de KMO zones en de fiets-as, een **groene "long"**, op deze manier zet je in op een ruimte voor ontmoeting alsook op een goede luchtkwaliteit. Bomen en planten produceren immers zuurstof en zuiveren de lucht van schadelijke stoffen zoals stikstofdioxide en fijn stof. Bomen geven bovendien structuur en identiteit aan de site en spelen een grote rol in de beleving en verblijfskwaliteit van de site. Tevens zorgen bomen in de zomer voor schaduw, waardoor de temperatuur lager zal blijven tijdens warme periodes. Door in te zetten op een groene publieke ruimte kan dit ook de medewerkers van de KMO zone ten goede komen. Er wordt op die manier ruimte gecreëerd om te investeren in Gezond Werken, denk maar aan een aangename groene ruimte voor een wandelvergadering, via de groene long op wandelafstand naar klein handel richting het centrum bv. een broodjeszaak enzovoorts…
- Bekleed de gevel van de nieuwe en bestaande gebouwen met **geveltuinen, groengevels of stimuleer tegeltuintjes** zodat uitlaatgassen gefilterd worden (zie bijlage 10). De aanleg van geveltuintjes draagt niet enkel bij tot een betere luchtkwaliteit en een gezonder leefmilieu maar bevordert ook de biodiversiteit: verschillende vogels en insecten vinden er immers voedsel of een rustplaats.
- Zet in op de **biodiversiteit** in de beplanting (bijlage 11).
- De huidige **fietsas** kan door de heraanleg **nog groener ingekleed worden**, met bomen langs de kant van de Expresweg (zie foto bijlage 12).

Aandeel (%) van de inwoners dat de afgelopen maand last heeft ondervonden van **sluipverkeer** of van **lawaai** door verkeer:



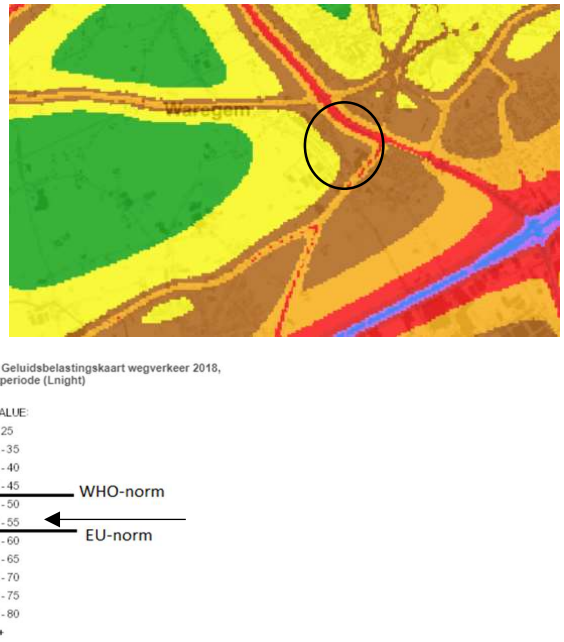
Bron (8)

Geluid (geluidskaart leefkwaliteit Vlaanderen – Mira wegverkeer 2018 Lden)



Kaartlagen: bron (9)

Geluid (de gemiddelde geluidsbelasting wegverkeer Lnight 2018)



Kaartlagen: bron (11)

6. GELUID

Geluidshinder zorgt voor negatieve fysieke en mentale gezondheidseffecten en komt samen met roken, overgewicht-obesitas en fijn stof als belangrijke risicofactor voor ziektelast in Vlaanderen naar voor. Wegverkeer is hiervan één van de voornaamste bronnen van geluidshinder. Een juiste inrichting van publieke ruimte kan daarbij een grote invloed hebben op onze mobiliteit én bijgevolg ook op geluidshinder.

6.1. VASTSTELLINGEN

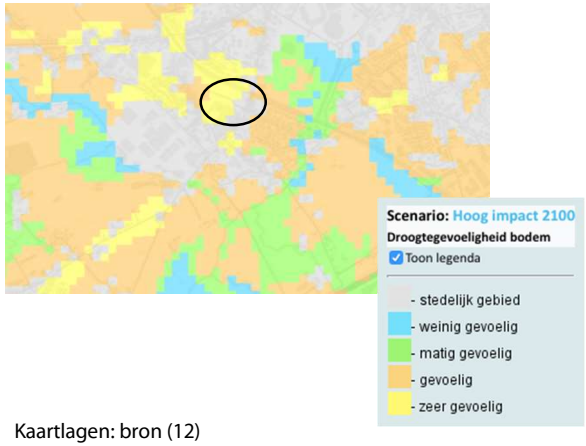
- Waregem scoort iets lager op 'af en toe' en 'vaak of altijd sluipverkeer' dan het Vlaamse gewest. Hetzelfde geldt voor lawaai door te snel rijden. Over het algemeen is de geluidshinder ten gevolge van het verkeer lager dan het Vlaamse Gewest.
- Er is geluidshinder op de site zelf. Vooral de drukke wegen (Henri Lebbestraat en Expresweg) rond de site zorgen voor de meeste lawaaihinder. De site overschrijdt de WHO-norm, zowel overdag als 's nachts en overschrijdt ook de EU-norm voor Lden.

6.2. SUGGESTIES

Huidige & toekomstige situatie

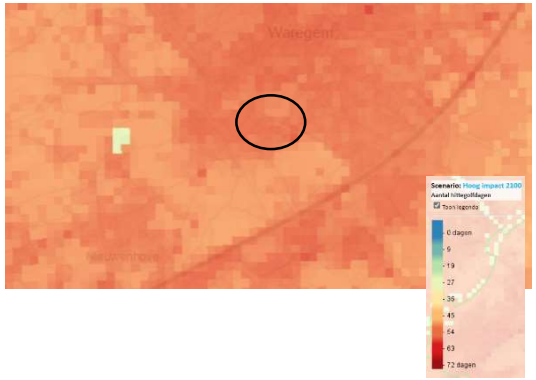
- Het stimuleren van een **gezonde, duurzame mobiliteit** door in te zetten op maatregelen die het autoverkeer minderen en actieve verplaatsing stimuleren, cfr. supra, is bijzonder effectief in het voorkomen van geluidshinder.
- Het **aanpassen** van de **rijsnelheid** (duidelijke signalisatie van zone 50) kan eveneens bijdragen tot minder geluidshinder door het wegverkeer.
- Creëren van **groene omgeving**, cfr. supra. De aanwezigheid van groen kan de perceptie van aanwezige geluidshinder verminderen. Zo kan bijvoorbeeld gekozen worden voor de aanleg van groene gevels en zal de bijkomende gecreëerde groene zone naast fiets-as hier ook toe bijdragen om geluidshinder te beperken voor de woonomgeving.
- Klaterend of kabbelend water wordt vaak als rustgevend ervaren. Natuurlijke geluiden kunnen ervoor zorgen dat niet-natuurlijke geluiden als minder hinderlijk worden ervaren. Het bewust inzetten van natuurlijke geluiden wordt **'soundscaping'** genoemd. Dit valt te overwegen bij de aanleg van de nieuwe wooneenheden.
- De **gebouwen** in het plangebied – aan de kant van de Expresweg zullen voor een **geluidscherm** zorgen t.o.v. de woningen aan de Stijn Streuvelsstraat, dit kan alleen maar positief bekrachtigd worden.
- Het **aanpassen van de rijsnelheid** op de Expresweg van 90 km/u naar 70 km/u t.h.v. plangebied kan eveneens bijdragen tot minder geluidshinder door het wegverkeer.

Droogte:



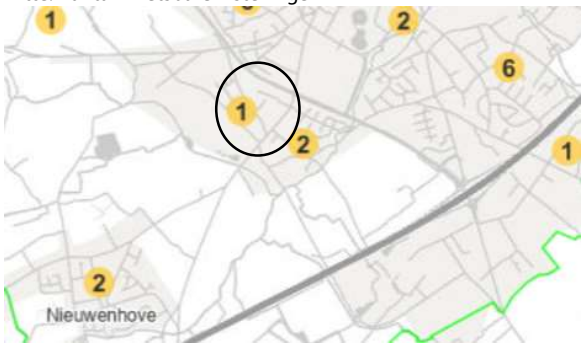
Kaartlagen: bron (12)

Hitte: Hittegolfdagen met hittestress



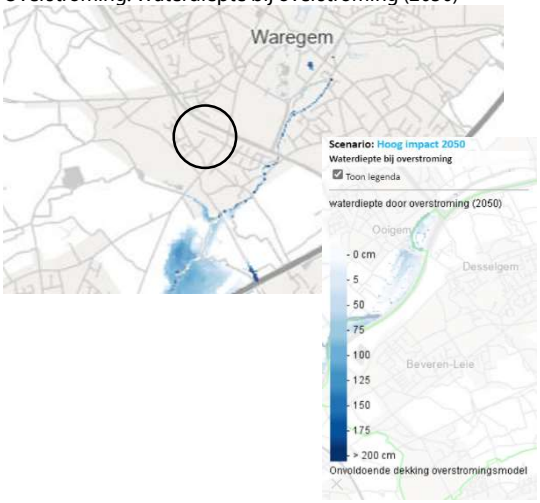
Kaartlagen: bron (12)

Hitte: Aantal kwetsbare instellingen



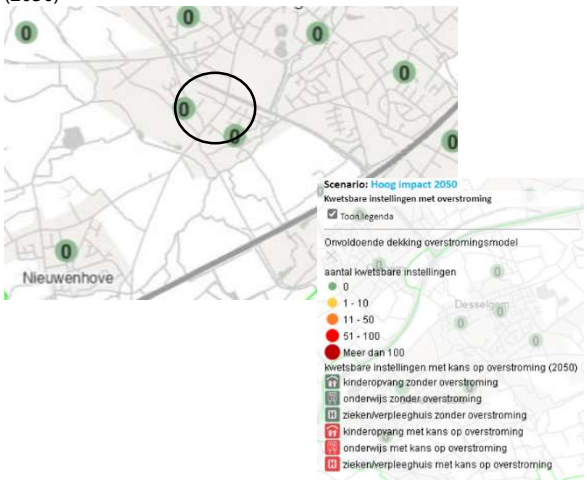
Kaartlagen: bron (12)

Overstroming: Waterdiepte bij overstroming (2050)



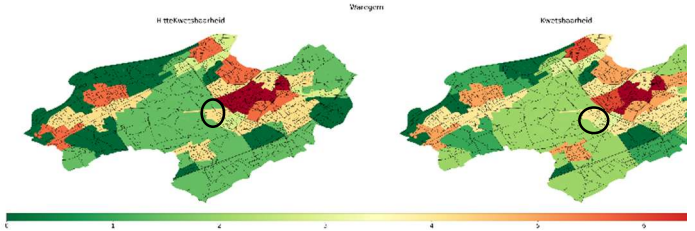
Kaartlagen: bron (12)

Overstroming: Aantal gevaarlijk overstroombare gebouwen (2050)



Kaartlagen: bron (12)

Hittekwetsbaarheidskaart



Kaartlagen: bron (13)

7. KLIMAAT

Tijdens de zomer kan het erg warm worden. In de toekomst zal dit nog vaker gebeuren door de klimaatopwarming. Deze erg warme dagen veroorzaken heel wat overlast. Zo ook voor de gezondheid: van hoofdpijn en slapeloosheid tot uitdroging, hitteslag en zelfs sterfte. Onder andere kinderen, sociaal geïsoleerden en ouderen lijden het meest onder een aanhoudende hitte.

De kwetsbaarheid combineert sociale parameters (leeftijd, inkomen, werkeloosheidsgraad, kwetsbare instellingen zoals kinderopvang, RVT…) met de hittebelasting van een statische sector.

Een goed doordachte inrichting van de publieke ruimte kan verschillende effecten van de klimaatopwarming helpen opvangen.

7.1. VASTSTELLINGEN

- De site in Waregem is gevoelig voor **hittegolfdagen** met **hittestress** binnen 100 jaar. In de nabije omgeving van de site zijn er 2 kwetsbare instellingen nl. één kinderopvang in de Stijn Streuvelsstraat en één in de Henri Lebbestraat.
- Een deel van de site ligt in een zeer gevoelig én gevoelig gebied voor **droogte** binnen 100 jaar, een deelt behoort tot stedelijk gebied.
- De site in Waregem ligt niet in een gebied waar gevaar voor overstroming is binnen 50 jaar en heeft ook geen gebouwen met kans op overstroming.
- De site heeft een **matige hittekwetsbaarheid**.

7.2. SUGGESTIES

- Inzetten op STOP – principe is cruciaal zie supra.
- Door het ontwikkelen van het plangebied zal veel verhard worden, het is belangrijk om te ontharden waar mogelijks bv. i.f.v. parkeerplaatsen (zie hfst. mobiliteit).
  Ontharding en behoud van onverharde delen zorgt voor meer groene ruimte. Dit is omwille van meerdere redenen belangrijk ter bestrijding van hitte. Allereerst zorgt de schaduw van planten voor de nodige afkoeling. Daarnaast neemt een verharde bodem overdag meer warmte op dan een groene bodem. Hierdoor geeft deze 's nachts meer warmte af. Daartegenover is een groene bodem meestal permeabel, wat het infiltreren van water vergemakkelijkt. Dit is belangrijk om evaporatie bij hitte mogelijk te maken. Bovendien zorgt een vochtige grond er ook voor dat er minder warmte opgenomen wordt.
- In de groene zone kunnen best voldoende (grote) bomen voorzien worden. **Schaduw** heeft een grote impact op de gevoelstemperatuur tijdens warme dagen. Vanuit stadsklimatologisch oogpunt wordt in eerste instantie de voorkeur gegeven aan bomen en planten. Deze hebben door de schaduwwerking, maar ook door de evapotranspiratie een verkoelend effect. Bovendien hebben loofbomen het voordeel dat ze in de zomer straling tegenhouden en in de winter (door bladverlies) de zonnestraling doorlaten. Waar er voldoende ruimte is, kunnen meerdere bomen gegroepeerd worden in bomenclusters. Door het bladerdek te laten overlappen, kan schaduw gemaximaliseerd worden. De schaduwdichtheid en de hoeveelheid zonnestraling die wordt tegengehouden hangt af van de boomsoort en de grootte en dichtheid van diens bladeren. Wanneer het noodzakelijk is de overzichtelijkheid van de ruimte te bewaren kan gekozen worden voor opgekroonde bomen (bijvoorbeeld op parkeerterreinen).
- Het plaatsen van **zitbanken** waar voldoende schaduw is, is belangrijk in de zomers.
- Bij de voorgestelde scenario 's is er sprake van een collectief **bufferbekken**. De gemeenschappelijke waterbuffering wordt best zo groen mogelijk ingekleed, dit om de belevingswaarde te vergroten, in droge periodes kan het waterbekken eventueel gebruikt worden als speelplek voor kinderen (zie foto bijlage 13). Daarnaast is het in functie van de biodiversiteit belangrijk dat er oog is voor natuurlijke aanplanting van het bekken (zie foto bijlage 14).

8. VARIA

Naast bovenstaande items zijn er nog tal van indicatoren die van belang zijn bij het bewerkstelligen van een gezonde publieke ruimte, gaande van valpreventie & toegankelijkheid, gezonde voeding tot mentaal welbevinden, sociale cohesie, rookvrije terreinen, … Deze bijkomende indicatoren zijn vaak moeilijker te staven met kaartmateriaal, vandaar dat we gebruik maken van input van intermediairs, burgers, etc. en visuele aandachtspunten tijdens het plaatsbezoek.

8.1. VASTSTELLINGEN

- De aanwezige bedrijven voorzien "**buitenruimte**" voor **medewerkers** (zie foto bijlage 15).
- Nabij het plangebied ligt "Groenbek" t.h.v. de Hoogmolenstraat werd dit bedrijventerrein aangekleed met diverse **speelelementen** (zie foto bijlage 18). Tussen de Stijn Streuvelsstraat en de Boterbloemstraat bevind zich een speelterrein, ingang vanaf Boterbloemstraat (zie foto bijlage 19).
- De fiets-as zal n.a.v. de KMO zone extra gemotoriseerd verkeer aantrekken, op heden is de zichtbaarheid van de fietsers die rijd van de Expresweg-noorden richting het zuiden zéér minimaal – bij het kruisen van de Stijn Streuvelsstraat in-en uitgang van de KMO zone (zie bijlage 1).

8.2. SUGGESTIES

- In de nieuwe publieke ruimte wordt idealiter bijkomende aandacht besteed aan **zitbanken**. Zitbanken/ picknickbanken kunnen de sociale cohesie én ontmoeting positief beïnvloeden. Overweeg de inplanting van babbelbanken (zie bijlage 16) en/of een beweegbank (zie bijlage 17), dit i.f.v. resp. ontmoeting & beweging. Vanuit Gezond Werken stimuleren we om de mogelijkheid te hebben lunch te nuttigen buiten in een groene omgeving (zie bijlage 18).
- De aanwezige **speelelementen** naast het plangebied worden idealiter uitgebreid in de nieuwe groene publieke ruimte (zie bijlage 20 referentiefoto 's). Deze diverse speelelementen verbinden dat ze (alleen) bereikbaar zijn voor (lagere school) kinderen vormt nog een uitdaging i.k.v. verkeersveiligheid.
- Het voorstel om de in- en uitgang van de KMO zone iets op te schuiven – zal de zichtbaarheid van (elektrische) fietsers voor gemotoriseerd ten goede komen, dit wordt dan ook positief bekrachtigd vanuit **verkeersveiligheid**. Het blijft belangrijk de voorrang op de fiets-as zeer duidelijk leesbaar in het verkeer te maken, gezien frequent gebruik én de aanwezigheid van (snelle elektrische) fietsers.

9. SUGGESTIES OP EEN RIJ + PRIORITEITENSTELLING

Wanneer we de overkoepelende suggesties selecteren, houden we rekening met diverse criteria om de suggesties te beoordelen op hun potentiële gezondheidswinst. Per criterium maken we een inschatting hoe hoog de maatregel scoort op gezondheidswinst, dit a.d.h.v. een continuüm 0-3. Op die manier kunnen we een ruwe vergelijking maken

van de gezondheidswinst die je kunt boeken met de verschillende suggesties. De criteria die bekeken worden zijn duurzaamheidseffect (A), bereik (B), gezondheidsongelijkheid (C), faciliteren van gezonde keuze (D) en integrale benadering (E). (bron 15).

	A	B	C	D	E	SOM
STOP principe	3	3	3	3	2	14
Minimale verharding bij de ontwikkeling, maximaal voorzien van groen	3	3	3	2	2	13
Geveltuinen, groengevels of tegeltuintjes	3	2	2	3	3	13
Wandel- en fietspad	3	3	2	3	2	13
Fietsinfrastructuur	3	3	2	3	2	13
Doorsteken en trage wegen	3	3	2	3	2	13
Verkeersveiligheid – inplanting van de parkeerplaatsen	3	3	2	2	2	12
Zachte weggebruiker	3	3	2	2	2	12
bufferbekken	3	3	2	2	2	12
Verhoogde aandacht voor (natuurlijke) speelvoorzieningen, met zitbanken	3	1	2	3	2	11
biodiversiteit	3	3	2	1	2	11
Aanpassen rijsnelheid	3	3	2	1	1	10
Gebouwen als geluidscherm	3	2	2	1	1	9
nuding	2	2	1	2	2	9
Generatie rookvrij	3	1	1	2	1	8

10. CONCLUSIE

De suggesties die aangehaald worden, kunnen de publieke ruimte gezonder maken. Graag vermelden we dat een pak indicatoren en suggesties aan elkaar gerelateerd zijn.

Inzetten op bovenvermelde suggesties zorgt op lange termijn voor gezondheidswinst voor een grote groep mensen. Een gezonde publieke ruimte draagt bij tot het verkleinen van de gezondheidsongelijkheid, maakt de gezonde keuze het makkelijkst en heeft een positief effect op verschillende gezondheidsthema's.

We zetten de belangrijkste suggesties nog even op een rijtje:

- De **zachte weggebruiker** centraal plaatsen door voluit de kaart te trekken van het **STOP**-principe, te investeren in fietsinfrastructuur, fiets- en wandelgebruik te stimuleren d.m.v. een veilige fiets- en wandelroute in en om de site, nudging- en signalisatiematerialen te benutten, extra investeringen te doen omtrent de **infrastructuur** van de fietsenstallingen… met extra aandacht voor de **verkeersveiligheid** om bepaalde punten.
- Optimaliseren van netwerk aan **trage wegen**: doorwaadbaarheid verhogen door bestaande doorsteken aantrekkelijker & toegankelijker te maken én nieuwe doorsteken te creëren alsook een trage weg te voorzien door het plangebied.
- Maximaal **ontharden** (waterdoorlaatbare parking) + aandacht voor **groen** (geveltuinen, struikgewassen op aangepaste hoogte, biodiversiteit, eetbare planten/bomen, aangename, groene & schaduwrijke verblijfsruimte,…), aantrekkelijke, fijne en groene omgeving met ruimte voor ontmoeting.
- Om tegemoet te komen aan de geluidshinder kunnen suggesties i.f.v. **gebouwen als geluidscherm** en **aanpassen rijsnelheid** overwogen worden.

11. BIJLAGEN

Bijlage 1 fiets-as

Bijlage 2 ingang via Henri Lebbestraat

Bijlage 3

Halfverharding in het Burggraaf Frimoutpark in Poperinge - B2AI

De karrensporen maken duidelijk dat de auto te gast is - Lijnmolenpark Gent - masterplan Omgeving

Bijlage 4

Bijlage 5 – eigen referentiebeeld: foto 1: elke autoparking kruist fietspad foto 2 – eigen referentiebeeld – parkeerplaatsen tegen gebouw: auto 's kruisen op enkele op-afritten het fietspad

Bijlage 6 – foto google maps

referentiebeeld

Bijlage 6: referentiebeelden fietsenstalling en fietsinfrastructuur

Laadpaal elektrische fiets

Openbare fietspomp

Parkeerplaats bakfietsen

Overdekte fietsenstalling

Overdekte fietsenstalling

Referentiebeelden gesloten fietsenstalling en car Bike port

Gesloten fietsenstallingen

Car Bike Port

Bijlage 7: doorsteken en trage wegen

Horizontaal reliëf in de collectieve buitenruimte zet aan tot beweging - Catelijm Kapellen - Abscis Architecten

Bijlage 8: Signalisatie- en nudgingmaterialen

Voorbeeld signalisatie 10.000 stappen – 1.

Voorbeeld signalisatie 10.000 stappen – 2.

Voorbeeld nudging 10.000 stappen – 1.

Voorbeeld nudging 10.000 stappen – 2.

Tijdelijke wegmarkeringen die het fietsgebruik stimuleren

Bijlage 9: Waterdoorlaatbare parking

Bijlage 10: Geveltuin

:

Bijlage 11: biodiversiteit

Bijlage 12: fiets-as

referentiebeeld: groene inkleding fietspad

Bijlage 13: referentiebeeld wadi

Bijlage 14: natuurlijke inkleding bufferbekken

Bijlage 15: picknick bank op plangebied

bijlage 16: babbelbank

bijlage 17: beweegbank

Bijlage 18: speelelementen én ruimte voor ontmoeting t.h.v. Groenbek

Bijlage 19: speelterrein t.h.v. Boterbloemstraat

Bijlage 20: referentiebeelden kindvriendelijke – groene publieke ruimte

12. BRONNEN

Bron (1): Walkability-tool (geraadpleegd maart 2022)

Bron (2): Ruimtemonitor (geraadpleegd maart 2022)

Bron (3): Open street map (geraadpleegd maart 2022)

Bron (4): Heat map Strava (geraadpleegd maart 2022)

Bron (5): Curieuze neuzen map (geraadpleegd maart 2022)

Bron (6): Luchtkwaliteit VMM (geraadpleegd maart 2022)

Bron (7): Gezondheidsindicator mobiliteit (geraadpleegd maart 2022)

Bron (8): Gemeentemonitor (geraadpleegd maart 2022)

Bron (9): Leefkwaliteit Vlaanderen (geraadpleegd januari 2022)

Bron (10): Gemeentemonitor: groen in de buurt (geraadpleegd maart 2022)

Bron (11): Geopunt (geraadpleegd januari 2022)

Bron (12) Klimaat VMM (geraadpleegd maart 2022)

Bron (13): Hittekwetsbaarheidskaart (geraadpleegd maart 2022)

Bron (14): Bevolkingsdichtheid, Provincies in cijfer (geraadpleegd maart 2022)

Bron (15): Gezonde Publieke Ruimte, Prioriteiten bepalen, Vlaams Instituut Gezond Leven