

Minder Hinder in Vlaanderen: principes en praktijken



Foto: Bilal Kocabas

Ook in Vlaanderen wordt druk aan de weg gewerkt. Met de aanpak *Minder Hinder* proberen de wegbeheerders en aannemers daar om de negatieve impact van wegwerkzaamheden te beperken. Wat zijn de principes van *Minder Hinder*? Voor welke aanpak is gekozen? En wat zijn de resultaten? Sven Maerivoet en Kristof Carlier van Transport & Mobility Leuven praten ons bij.

De beleidsmatige aandacht voor hinder door wegwerkzaamheden ontstond in Vlaanderen in de vroege jaren 2000. Weggebruikers en omwonenden hadden tegen die tijd net iets te vaak ondervonden dat bouwprojecten een forse impact op het dagelijks leven kunnen hebben. Dat leidde tot toenemend publiek ongenoegen – reden voor de Vlaamse overheid om een team deskundigen en studie bureaus op het probleem te zetten. Er werd een visie ontwikkeld, inclusief maatregelen en strategieën in kaart om die visie in praktijk te brengen. De focus hierbij was scherp: het ging puur om hinder tijdens wegenwerken en niet om hinder als gevolg van bijvoorbeeld evenementen of incidenten.

De principes van *Minder Hinder*

Inmiddels is de visie plus aanpak doorontwikkeld tot *Minder Hinder*, een beleidsmatig en operationeel principe voor bouw- en infrastructuurprojecten. Het doel is tijdens dergelijke werken zowel de mobiliteit als de bereikbaarheid op peil te houden. Mobiliteit betreft zaken als: staan voetgangers, fietsers, ov-reizigers en automobilisten door de wegwerkzaamheden niet te lang in de

file? Moeten ze niet te ver omrijden? Ontstaat er geen sluisverkeer? Bij bereikbaarheid gaat het om de vraag of mensen hun woning, werk of activiteitenlocaties nog wel voldoende kunnen bereiken. Alle hinder voorkomen is tijdens wegwerkzaamheden vaak ondoenlijk, maar de bedoeling is de hinder in ieder geval te verminderen of te minimaliseren.

De nadruk ligt hierbij op verschillende aspecten: de coördinatie tussen projecten en partijen om vertragingen en conflicten te vermijden, maatregelen om de verkeersafwikkeling tijdens de werkzaamheden te regelen, communicatie over de werken en hun gevolgen om frustratie bij omwonenden te voorkomen, en steun aan kleinhandelaars die economische schade ondervinden door de hinder.

De uitwerking en uitvoering van een *Minder Hinder*-aanpak voor een project is een gezamenlijke opgave voor de (lokale) overheid en wegbeheerders, aannemers en bouwbedrijven, ov-partijen, openbare diensten, politie en hulpdiensten, en mobiliteitsdeskundigen.

Logische volgorde

De Minder-Hinderstrategie volgt een logische volgorde van voorkomen, 'milderen' en remediëren. Eerst onderzoeken de betrokken partijen of ze hinder kunnen **voorkomen** door werkzaamheden correct te plannen en af te stemmen op andere projecten.

Als deze prioriteiten zijn behandeld, worden aanvullende maatregelen genomen om de impact te **milderen**. Denk dan aan tijdelijke maar effectieve alternatieve routes en signalisatie. Maar Minder Hinder legt ook veel nadruk op de communicatie met het publiek, bijvoorbeeld door regelmatige updates via verschillende media en directe communicatiekanalen. Burgers en bedrijven worden zo tijdig en gericht geïnformeerd over de stand van zaken en de verwachte ontwikkelingen.

Omdat volledige eliminatie van hinder vaak onhaalbaar is, bepaalt men vooraf wat aanvaardbare hinder is. Als de impact niet beperkt kan blijven tot dit niveau, wordt ingezet op **remediëren**, zoals alternatieve vervoersmodi inzetten, tijdelijke infrastructuur bouwen tot zelfs omzetverlies van handelaars vergoeden. Daarenboven moet het STOP-principe – de volgorde in prioriteit van Stappen, Trappen, Openbaar vervoer en Privévervoer – gerespecteerd worden.

Het is bij dit alles zaak om de maatregelen goed af te stemmen op de omvang van de hinder. Zo moet er voorkomen worden dat relatief kleine werkzaamheden toch grote hinder veroorzaken. Maar het mag ook niet gebeuren dat prestigeprojecten onnodig veel geld uitgeven aan Minder-Hindermaatregelen. De kosten en baten van een aanpak worden dus altijd zorgvuldig afgewogen. Uiteraard gaat het dan niet alleen om de financiële kosten, maar ook om maatschappelijke kosten als verkeersveiligheid en leefbaarheid.

Toets

Om dit alles mogelijk te maken en om de verkeershinder en overlast voor omwonenden tijdens wegenwerken systematisch in kaart te brengen, ontwikkelde de Vlaamse overheid de Minder-Hindertoeets. Deze is gebaseerd op beleidskaders, empirische gegevens en beste praktijken en omvat vier hoofdonderdelen. Eerst wordt een algemene situatieschets vastgelegd, tezamen met projectkenmerken als de locatie, gegevens van de initiatiefnemer en wegtypologie. Vervolgens worden streefdoelen bepaald voor aanvaardbare hinder, waaronder trajectsnelheden, filelengtes, omleidingsroutes en verkeersafwikkeling. Daarna wordt de hinder ingeschat door te kijken naar de huidige verkeerssituatie, het aantal mogelijk gehinderden, capaciteitsbeperkingen, hinderomvang en andere mobiliteitsbeperkingen. Dit omvat ook de uitvoeringstermijn en mogelijke conflicten met lokale evenementen. Aangezien de Minder-hindertoeets een iteratief proces is, wordt tot slot de hinder regelmatig herzien en na herevaluatie aangepast op basis van nieuwe vaststellingen.

De uitkomsten van de toets moeten helder geformuleerd zijn en leiden tot een aanpak met specifieke taken, verantwoordelijkheden en budget, toe te wijzen aan de aannemer(s) of andere uitvoerders. Hoewel een standaardaanpak niet mogelijk is vanwege de diverse werkzaamheden op een werf, is een gestructureerde en gecoördineerde aanpak essentieel om een coherent maatregelenpakket op maat van elk project te realiseren.

Vergelijking Nederland

In vergelijking met Nederland heeft Vlaanderen een iets andere benadering bij het werken aan minder hinder. Natuurlijk streven zowel Nederland als Vlaanderen naar een minimalisatie van de

overlast door infrastructurele projecten, maar Nederland legt meer nadruk op duurzaamheid en milieubescherming binnen hun minder-hinderstrategieën. Nederlandse projecten integreren vaak groene technologieën en streven naar een balans tussen bouwactiviteiten en milieubehoud, terwijl Vlaanderen zich wat meer concentreert op de directe vermindering van sociale en economische verstoring.

Verder heeft Nederland al een zeer gestructureerde aanpak voor publieke betrokkenheid en participatie, waarbij gebruik wordt gemaakt van diverse platforms voor burgerinspraak. Vlaanderen spant zich wel in om deze aspecten te verbeteren: er is nu meer aandacht voor vroegtijdige en transparante communicatie over wegenwerken via diverse kanalen, platforms voor burgerparticipatie en inspraak, de verzameling en verwerking van feedback tijdens projecten en de samenwerking met lokale overheden en andere stakeholders.

Praktijk

In Vlaanderen zijn er diverse succesvolle voorbeelden waar het Minder-Hinderprincipe effectief is toegepast. Een opvallend project is de heraanleg van de Antwerpse Ring, waar uitgebreide Minder-Hindermaatregelen zijn genomen zoals de inrichting van tijdelijke wegen en het bieden van alternatieve transportopties. Nog in Antwerpen liep het Brabo 2-project, dat de aanleg van een tramverbinding en diverse wegenwerken omvat. Tijdens deze werken werden onder andere faseringen, tijdelijke verkeerslichten en signalisatieplannen nauwgezet uitgewerkt. Een ander voorbeeld zijn werken aan de Gentse stadsring, waarbij intensieve samenwerking met lokale ondernemers en bewoners heeft geleid tot een vermindering van de economische en sociale verstoring. Bij de heraanleg van het complex Henneaulaan en de renovatie van het viaduct van Vilvoorde werd bijzondere aandacht besteed aan de fasering van de werken, de organisatie van de werfzone en de uitwerking van omleidingen en flankerende maatregelen. De bruggen over het Albertkanaal, een cruciale waterweg in Vlaanderen, werden verhoogd, waarvoor diverse maatregelen werden getroffen om de verkeershinder te beperken, zoals tijdelijke verhardingen, aangepaste lichtenregelingen en geoptimaliseerde omleidingen.

Lessen

De ervaringen in Vlaanderen met het Minder-Hinderprincipe bieden waardevolle lessen voor toekomstige projecten. Een belangrijke les is het belang van vroegtijdige en transparante communicatie met alle belanghebbenden. Het betrekken van de gemeenschap en het bedrijfsleven vanaf het begin van het project bevordert begrip en medewerking, wat cruciaal is voor de minimalisatie van de hinderbeleving.

Aanbevelingen voor toekomstige implementaties omvatten de verdere integratie van technologische oplossingen zoals AI-gestuurde verkeersmanagementsystemen die real-time aanpassingen kunnen maken om de doorstroming te optimaliseren. Verder is het belangrijk om duurzaamheidsprincipes blijvend te integreren binnen het Minder-Hinderkader – om zodoende niet alleen de sociale en economische impact te minimaliseren, maar ook de ecologische voetafdruk van bouwprojecten. ●

De auteurs

Dr. Sven Maerivoet en ir. Kristof Carlier zijn senior onderzoekers bij het adviesbureau Transport & Mobility Leuven.