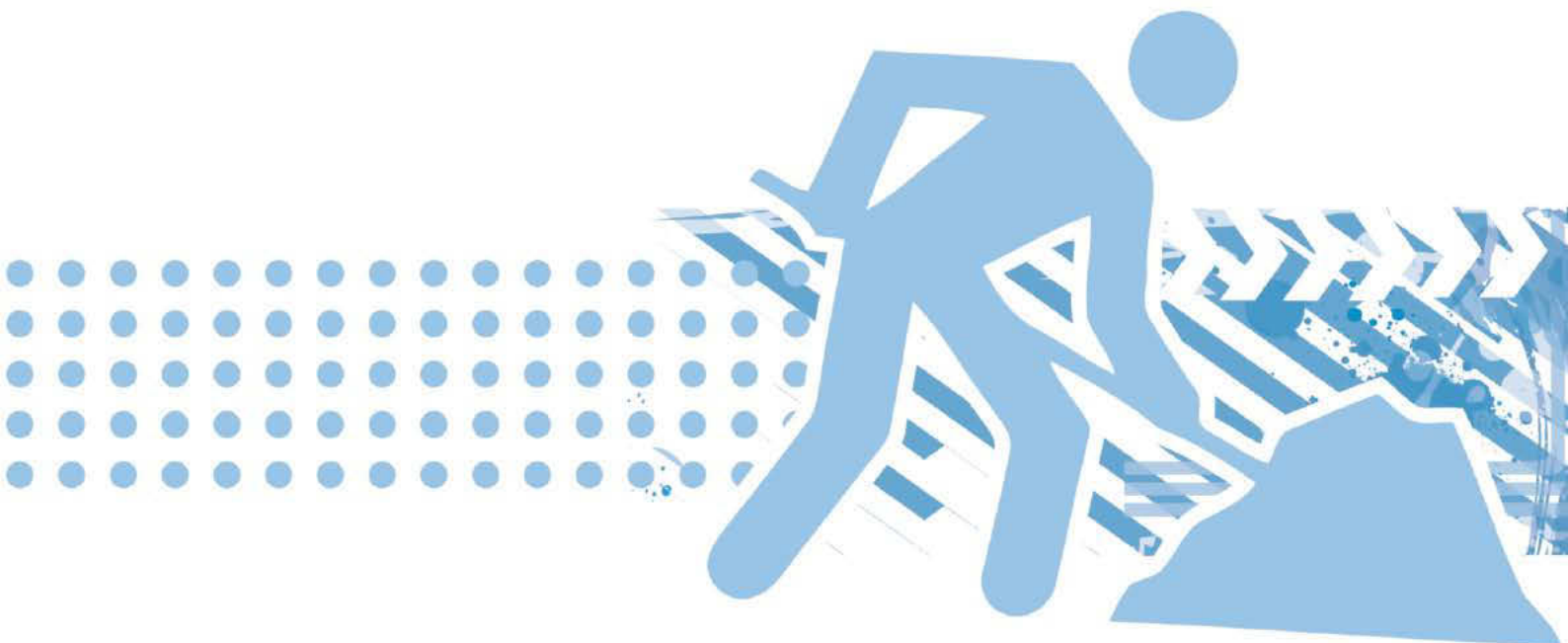




VIM
Mobiliteit in beweging



Draaiboek Minder Hinder Vlaanderen



Vertrouwelijkheid van informatie

Dit document is eigendom van het VIM. Deze informatie mag noch gedeeltelijk noch geheel aan derden ter beschikking worden gesteld zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van het VIM.

Het draaiboek kwam tot stand in samenwerking met:

ARCADIS Belgium, Connect, Libost Groep, het Opzoekingscentrum voor de Wegenbouw, Technum Tractebel Engineering en Tritel.

Woord vooraf

Wie het wegennet in Vlaanderen gebruikt, wordt geregeld geconfronteerd met wegenwerken. Op de autosnelweg, in de dorpskern, op de verbindingsweg, in de woonwijk of voor uw eigen deur. Wegenwerken zijn nodig om de kwaliteit en de veiligheid van het wegennet op peil te houden, maar zorgen bijna altijd voor hinder. Niet alleen de weggebruikers voelen de gevolgen, maar ook omwonenden, handelaars en diverse andere doelgroepen. Door specifieke minder-hindermaatregelen te nemen, kunnen we de hinder door wegenwerken gevoelig beperken. De laatste jaren is het bewustzijn rond Minder Hinder in Vlaanderen alvast sterk toegenomen.

Er blijft echter nood aan een uniforme en transparante aanpak. Daarom heeft het Vlaams Instituut voor Mobiliteit (VIM) het Draaiboek Minder Hinder Vlaanderen uitgewerkt. Het draaiboek is de eerste stap in een structurele en uniforme aanpak van de hinder bij wegenwerken en vertaalt een innovatieve en integrale visie op Minder Hinder naar de praktijk. Of u nu kleine of grote werkzaamheden uitvoert, op hoofdwegen of secundaire wegen, op drukke kruispunten of stille buurtpleinen, dit draaiboek biedt praktijkgerichte suggesties en oplossingen.

Aan het draaiboek dat we hier voorstellen, ging een uitgebreid studiedossier vooraf. Daarvoor deed het VIM een beroep op een consortium van studie bureaus en experts. Samen werkten we een evenwichtige en gefundeerde Minder-hinderaanpak uit op basis van praktijkervaringen in België en in het buitenland. Bestaande Minder-hinderinitiatieven werden geëvalueerd, projectverantwoordelijken getuigden over hun ervaringen en tientallen Vlaamse ervaringsdeskundigen hadden een creatieve inbreng. Het draaiboek is dus gegroeid vanuit werkgroepen die met beide voeten in de praktijk staan.

Daarmee is het project Minder Hinder Vlaanderen zeker niet voltooid. Zowel de problematiek als de oplossingen blijven evolueren. Nieuwe technieken, databeheerssystemen en communicatiemiddelen creëren nieuwe mogelijkheden. Het Draaiboek Minder Hinder Vlaanderen is de eerste stap naar een betere, innovatieve en meer uniforme aanpak, en zeker niet de laatste.

Bij de uitwerking van dit draaiboek zijn we vertrokken van het huidige beleidskader. Het VIM zal blijven meedenken en meewerken aan beleidsinitiatieven die de hinder bij wegenwerken beperken, maar wil niet vooruitlopen op toekomstige beslissingen. Onze prioriteit was een draaiboek waarmee u als overheid, aannemer of projectverantwoordelijke onmiddellijk aan de slag kan. Meer dan vijftig experts hebben een inbreng gedaan vanuit diverse invalshoeken. We zijn er dan ook van overtuigd dat dit draaiboek ook op uw project van toepassing is en hopen dat u er gebruik van maakt om de hinder te beperken.

Om het draaiboek zo gebruiksvriendelijk mogelijk te maken, hebben we het systematisch opgebouwd in functie van de fases die uw project doorloopt. We hebben praktische tools toegevoegd en bijlagen uitgewerkt die u op het terrein kan toepassen of kan gebruiken als inspiratiebron.

We kunnen het niet genoeg benadrukken: Minder Hinder is een zeer belangrijk aandachtspunt bij infrastructuurprojecten. Hinder kost geld en weegt op de maatschappij. Gehinderde burgers zijn ontevreden burgers, en de ontevredenheid mag niet groeien. Ook de toenemende drukte en de veiligheid op ons wegennet zijn factoren van belang. Ingrepen die het verkeer belemmeren kunnen onvermijdelijk zijn, maar we mogen er niet lichtzinnig mee omspringen. Minder Hinder is meer dan ooit brandend actueel en biedt bovendien een buitenkans om het imago van wegenwerken een positieve impuls te geven.

VIM – Vlaams Instituut voor Mobiliteit

Georges Diliën
Voorzitter VIM

Koen Valgaeren
Algemeen Directeur VIM

COLOFON

OPDRACHT

Opdrachtgever Opdrachthouder	Vlaams Instituut voor Mobiliteit TV Minder Hinder Vlaanderen p/a Louizastraat 40 b - 2800 Mechelen Tel. 015 446110 - Fax 015 4461 19
Projectleider VIM	2008 - 2009: Marc Schepers Vanaf januari 2010: Wim Sneyers
Projectnummer	VIM2008002

LEDEN TV Minder Hinder Vlaanderen

TRITEL	Dirk Engels	<i>Projectleider</i>
ARCADIS	Greet Van Wesemael	<i>Co-Projectleider</i>
TRITEL	Johan Roscam	<i>Projectleider Verkeerstechiek</i>
Connect	Bart Derison	<i>Projectleider Communicatie</i>
Connect	Max Van Der Linden	<i>Projectleider Communicatie</i>
Connect	Jan Withofs	<i>Projectleider Communicatie</i>
Libost	Raf Venken	<i>Projectleider Beleid</i>
Resource Analysis	Ewald Wauters	<i>Projectleider Beleid</i>
Resource Analysis	Pieter Dresselaers	<i>Projectmedewerker Beleid</i>
OCW	Hinko Van Geelen	<i>Kwaliteitscontrole + adviseur</i>
OCW	Kris Redant	<i>Adviseur</i>

LEDEN Stuurgroep

AWV Limburg	Gijs Moors
BAM	Luk Pauwels, Jeroen Van Houtte
BFAW	Etienne Scherpereel
De Lijn	Roger Kesteloot, Roger Corbreun
Vlaams Verkeerscentrum	Patrick Deknudt
Verkeerspolitie Antwerpen	Walter Dillen, Danny Lamoury
VIM	Wim Sneyers, Marc Schepers
WPR Wegpolitie Limburg	Stefan Tuerlinckx

LEDEN Klankbordgroep en Themawerkgroepen

AGIV	Wim van Huele
Stad Antwerpen	Igor Lavaert
Aquafin	Gaby Rappoort, Piet Demoor
BAM	Jeroen Van Houtte, Luk Pauwels
Bouwunie	Jerome van Royen, Nadia Schepens
Colas Belgium	Josse Michiels, Luc Thysens
De Lijn	Roger Corbreun, Marc Nuytermans
Stad Dendermonde	Martine Matthys
Heijmans Infra nv	Leo Van Steenberghe
Stad Lier	Karin Van Asch
Stad Mortsel	Guy Van Aken

COLOFON

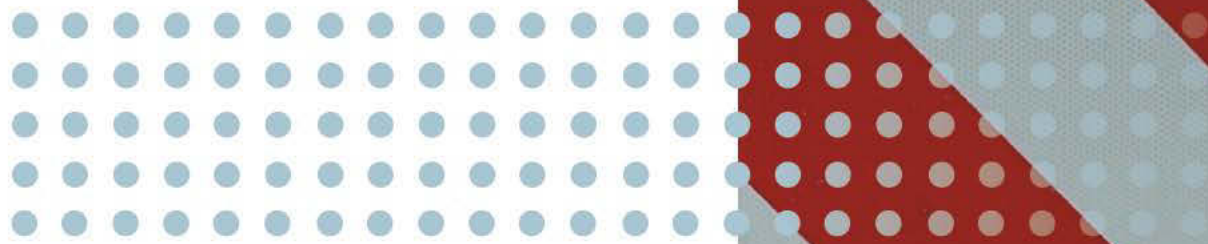
LEDEN Klankbordgroep en Themawerkgroepen

SAV	Frederic Keymeulen
Stadsregio Turnhout	Wout Baert
UNIZO	Kristof Willekens, Kris Baetens
VAB	Geert Popelier
Verkeerspolitie Antwerpen	Dany Lamoury
VRN	Hilde Beeckmans
ViaWeBo	Eli Desmedt
Voetgangersbeweging	Jan Vilain
VOKA	Kathleen Marien, Bert Stas
AWV Limburg	Jo Lieben
AWV Antwerpen	Erika Decorte
AWV Vlaams-Brabant	Anton De Coster
AWV	Ilse Luybaerts
Fietsersbond	Patrick d'Haese
Febetra	Isabelle de Maegt
Lokale Politie	Frank Vangeel
MOW Vlaanderen	Yvo Debaetselier
Noriant-DC	Bjorn Audenaert
Verkeerspolitie Antwerpen	Danny Lamoury
Vlaams Verkeerscentrum	Patrick Deknudt

INHOUD

Vertrouwelijkheid van informatie	2
Woord vooraf	3
Inhoud	7
Samenvatting	11
1. Inleiding	15
1.1 Door wie is de studie uitgevoerd?	15
1.2 Wat willen we bereiken?	15
1.3 Wat verstaan we onder Minder Hinder?	16
1.4 Hoe definiëren we wegenwerken?	16
1.5 Voor wie is het document bestemd	17
1.6 Hoe kwam het draaiboek tot stand?	17
1.7 Hoe dit document lezen en gebruiken?	17
2. Principes en uitgangspunten	19
2.1 Basisprincipes voor beleid en voor concrete uitwerking	19
2.2 De 11 basisprincipes	19
3. Positionering van Minder Hinder	23
3.1 Stappenplan	23
3.2 Situering eigen project	24
4. Minder-hinderaanpak in de conceptfase	29
4.1 Minder Hinder in het projectproces	29
4.2 Minder-hindertoeets	30
4.3 Organisatie- en overlegstructuur Minder Hinder	34
4.4 Minder-hindermaatregelen	36
5. Minder-hinderaanpak in de uitwerkingsfase	41
5.1 Minder Hinder in het projectproces	41
5.2 Minder-hindertoeets en MKBA	42
5.3 Organisatie- en overlegstructuur Minder Hinder	42
5.4 Minder-hindermaatregelen	42
5.5 Rol van de aannemer	48
6. Minder-hinderaanpak in de uitvoeringsfase	51
6.1 Minder Hinder in het projectproces	51
6.2 Organisatie- en overlegstructuur Minder Hinder	52
6.3 Minder-hindermaatregelen	52
6.4 Rol van de aannemer	54
7. Minder-hinderaanpak in de evaluatiefase	57
7.1 Evaluatie minder-hinderinspanningen	57
7.2 Algemene doelstellingen	58
7.3 Evaluatie van het proces	58
7.4 Evaluatie impact minder-hindermaatregelen	59

8	<u>Bijlagen</u>	63
	Bijlage 1 Verklarende woordenlijst	64
	Bijlage 2 Proces minder-hinderaanpak	65
	1. Referentiekader	66
	2. Proceskarakteristieken	68
	3. Bepalen van de minder-hinderinspanning	69
	Bijlage 3 Checklist als instrument voor Minder Hinder	70
	Bijlage 4 Minder-hindertoets document	72
	Bijlage 5 Schema stappenplan	82
	Bijlagen 6 t.e.m. 9 beschikbaar online	82



Drie kerndoelstellingen en doelgroepen

Het VIM heeft de **Tijdelijke Vereniging Minder Hinder Vlaanderen** de opdracht gegeven een **visie te ontwikkelen op het minder-hinderbeleid in Vlaanderen** en de nodige maatregelen te onderzoeken om deze visie in praktijk te brengen. In de vereniging zetelen deskundigen van de studiebureaus TRITEL, ARCADIS, Libost-Groep en Technum en experts van Connect en het Opzoekingscentrum voor de Wegenbouw.

Visie

Het project heeft **3 doelstellingen**:

1. een **minder-hindervisie** ontwikkelen die gedragen wordt door een breed platform van experts met praktijkervaring;
2. een gestructureerd **minder-hinderproces** uittekenen met duidelijke stappen per projectfase en dit zowel voor bovenlokale als lokale wegenwerken. Een proces dat het beginpunt is voor een verdere verfijning en dialoog met belanghebbenden in Vlaanderen.
3. concrete operationele **tools** aanreiken voor projectverantwoordelijken en aannemers. Dit zijn tools zoals voorbeeldcases, richtlijnen, checklists, bestekteksten en communicatietemplates.

Het draaiboek heeft als doel een structurele, uniforme en transparante aanpak voor te stellen voor Minder Hinder bij wegenwerken. In het draaiboek wordt een integrale visie op Minder Hinder vertaald naar de praktijk. De doelstelling is dat overheden, infrastructuurbeheerders, aannemers en betrokken projectverantwoordelijken binnen andere organisaties dit draaiboek, en specifiek de minder-hindertoets, zullen **hanteren in hun projecten** die mogelijk hinder veroorzaken. Minder Hinder moet een natuurlijke reflex worden doorheen heel het projectproces.

Het draaiboek dat u nu leest, gaat uit van het **huidige beleid** Minder Hinder bij wegenwerken. Er is nood aan een optimalisering. Daarom hebben we ook een **beleidsnota** uitgewerkt met **aanbevelingen** die het beleid in Vlaanderen een duidelijkere richting geven. Het huidige draaiboek is dus slechts een vertrekpunt voor de toepassing van Minder Hinder in uw huidige projecten.

Doelpubliek

Dit draaiboek heeft als **doelpubliek** de wegbeheerder, de initiatiefnemers van wegenwerken en de aannemers en uitvoerders van de werkzaamheden. Hun taken worden voor elke fase van het project duidelijk beschreven.

Een visie met 11 basisprincipes

Het Draaiboek Minder Hinder Vlaanderen gaat uit van **11 basisprincipes**. Ze werden in de loop van het studieproces ontwikkeld en worden door alle betrokken actoren gedragen. Dit zijn de 11 principes:

- Besteed aandacht aan Minder Hinder in een logische volgorde: voorkomen – milderen – remediëren;
- Besteed zo vroeg mogelijk aandacht aan Minder Hinder;
- Ieder neemt zijn verantwoordelijkheid;
- Minder-hindermaatregelen zijn een bijkomende opdracht;
- Minder Hinder is maatwerk;
- Stem de maatregelen af op de omvang van de hinder;
- Respecteer het STOP-principe;
- Weeg de kosten en de baten van Minder Hinder af;
- Zorg voor een geïntegreerde communicatie;
- Integreer Minder Hinder in het proces van wegenwerken;
- Bundel wegenwerken zo veel mogelijk.

Vier cruciale fasen in het minder-hinderproces

Wegenwerken zijn complex. Ze bestaan uit een reeks taken die elkaar opvolgen en van elkaar afhankelijk zijn. De betrokken partijen kunnen dus niet anders dan nauw samenwerken. Dit draaiboek giet het **minder-hinderproces** in een overzichtelijk schema, dat de **vier cruciale fasen** van infrastructuurwerken weergeeft: **Concept**, **Uitwerken**, **Uitvoeren** en **Evaluatie**. Bij elke fase vermelden we duidelijk de verantwoordelijkheden van de vijf belangrijkste partijen (aannemer, initiatiefnemer, wegbeheerder, projectpartners en doelgroepen).

Fase 1: *Concept*

In de conceptfase wordt het project bestudeerd, zijn er verschillende scenario's mogelijk en zijn bijgevolg de details nog niet gekend. Toch is het belangrijk om **ook al in deze fase Minder Hinder op te starten** zodat de hinder maximaal kan beperkt worden. Het minder-hinderproces hoort dus, net zoals het project, al te starten in de conceptfase. Zodra de eerste contouren van een project op papier worden gezet, maakt u een inschatting van de hinder die de werkzaamheden zullen veroorzaken. Voorkomen is nu eenmaal beter dan genezen. Door **vanaf de initiatie van het project aandacht te besteden aan hinder**, kan u efficiëntere oplossingen vinden of de hinder zelfs voorkomen.

Het projectconcept dient als uitgangspunt. Nadien wordt het ontwerp steeds verder in detail uitgewerkt en zo goed mogelijk getoetst aan de minder-hinderprincipes. De toetsing gebeurt dus herhaaldelijk. De wegbeheerder, projectpartners en doelgroepen worden **zo vroeg mogelijk bij het proces betrokken**, en dat niet alleen ter kennisname. Hun participatie levert belangrijke feedback op en creëert het **maatschappelijk draagvlak** dat voor elk project onmisbaar is.

De **minder-hindertoets** is een cruciale stap tijdens de conceptfase. Deze toets moet aandacht besteden aan de randvoorwaarden van het voorontwerp, de mogelijke bouwtechnieken, de periode van de bouwwerken alsook aan het ambitieniveau dat voor Minder Hinder wenselijk wordt geacht. Al deze elementen zijn onlosmakelijk verbonden met elkaar en beïnvloeden elkaar wederzijds. Het minder-hinderproces kan dus niet onafhankelijk van het ontwerpproces gevoerd worden.

Fase 2: *Uitwerking*

In de uitwerkingsfase is er een keuze gemaakt voor één specifieke projectaanpak en projectoplossing die verder wordt uitgewerkt naar aanloop van de start van de werken. In de **uitwerkingsfase** wordt een **minder-hinderstrategie** uitgetekend op basis van het resultaat van de minder-hindertoets. Dit gebeurt stapsgewijs. Een belangrijke stap is de **regie en impactanalyse**. Tijdens de regie worden de werkzaamheden van de initiatiefnemers in een bepaalde perimeter op elkaar afgestemd. De impactanalyse is de uitbreiding en verfijning van de minder-hindertoets. Daarbij worden de effecten van de werken op het verkeerssysteem meer in detail onderzocht. Naarmate het projectconcept concreet wordt uitgewerkt tot een voorontwerp en een ontwerp, kan de **minder-hindertoets** op de helling komen te staan, als blijkt dat de premissen niet langer accuraat of geldig zijn. In dat geval heeft de toets een **update** nodig en moet hij herhaald worden in functie van de nieuwe gegevens.

De minder-hinderstrategie wordt ter **kennisname** en met een uitnodiging tot **participatie** overgemaakt aan de projectpartners. Ook de doelgroepen krijgen de nodige **informatie** en worden betrokken met gerichte **communicatie**.

Fase 3: *Uitvoering*

In de uitvoeringsfase starten voorbereidende werkzaamheden en wegenwerken. In deze fase is de aannemer verantwoordelijk voor de **uitvoering** van het project en de minder-hindermaatregelen conform het projectplan en het minder-hinderplan. De minder-hindermaatregelen werden tijdens de contractonderhandeling afgesproken. Ook de andere partijen voeren maatregelen uit die tijdens de uitwerkingsfase werden afgesproken ter **ondersteuning** van de Minder Hinder. Zo zal de initiatiefnemer samen met de wegbeheerder bijvoorbeeld blijven zorg dragen voor een gerichte communicatie.

Het is buitengewoon belangrijk de **situatie op het terrein op te volgen**. Worden de ambities inzake Minder Hinder ook effectief waargemaakt? Projectpartners en doelgroepen hebben de taak effectieve hinder te **monitoren** en te rapporteren. Ook de initiatiefnemer monitort het project. Al deze input wordt samengevoegd en gebruikt voor een voortdurende **bijsturing** van het minder-hinderplan. Bestaande maatregelen worden aangepast en nieuwe maatregelen uitgewerkt om de vooropgestelde ambities inzake Minder Hinder op elk moment waar te maken. Bindende afspraken met de aannemer zijn uiteraard noodzakelijk om aanpassingen van de maatregelen op het terrein te kunnen afdwingen.

Fase 4: Evaluatie

In de evaluatiefase zijn zowel de hoofdwerken als de nazorg achter de rug en is het moment aangebroken om een kritische doorlichting te maken van de minder-hinderaanpak. De resultaten op het terrein gelden als uitgangspunt voor het aanstippen van verbeterpunten, aandachtspunten en adviezen voor de toekomst. Hier blijkt de permanente monitoring van het project onmisbaar. Het succes van de minder-hindermaatregelen is immers alleen meetbaar als de effectieve impact van de werken op het terrein grondig wordt opgevolgd. Het **monitoringplan** vormt dus integraal een deel van het minder-hinderplan. Ook voor deze taak moeten de verantwoordelijkheden duidelijk worden afgesproken.

Minder Hinder is een gezamenlijke inspanning. Samen kunnen we de hinder voor weggebruikers en aangelanden bij wegenwerken beperken. Alleen als alle betrokken partijen hun **verantwoordelijkheid** opnemen, kunnen we in de toekomst veel hinder voorkomen.

Minder Hinder is als thema volop in ontwikkeling. Het belang ervan zal nog verder toenemen, aangezien de vraag naar mobiliteit blijft groeien. Daarom is het belangrijk dat Minder Hinder vandaag al in de praktijk wordt gebracht, volgens de principes van dit draaiboek en op basis van het huidige beleid. Minder Hinder moet een attitude worden bij alle partijen. Bij elk wegenwerk, ongeacht de grootte, moet het thema al voor de start genoeg aandacht krijgen. De minder-hindertoeets biedt daarbij de nodige ondersteuning.



1.1 Door wie is de studie uitgevoerd?

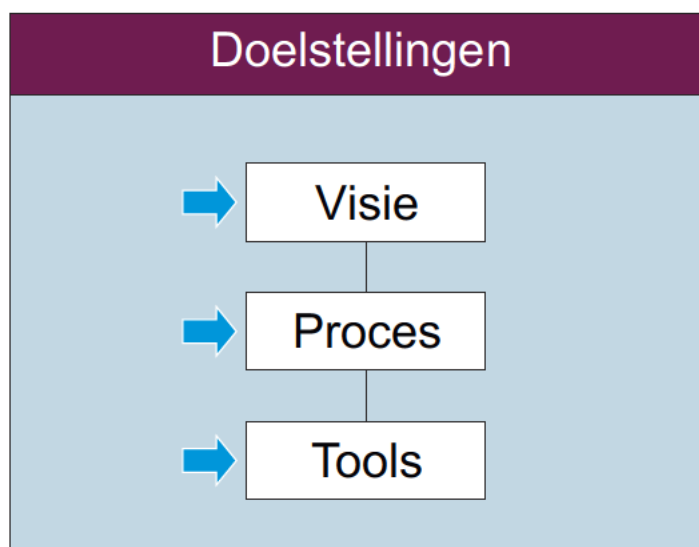
Minder Hinder was de voorbije jaren niet weg te branden uit het nieuws. Er is dan ook vanuit verschillende hoeken al geprobeerd om in te spelen op de vragen van de verschillende actoren. Het bewustzijn in Vlaanderen groeit en bij steeds meer werken neemt hinderbeperking een belangrijke plaats in. Maar we stellen vast dat een algemeen gedragen visie en methodiek voorlopig nog ontbreken. Op het terrein blijken de diverse actoren er een eigen aanpak op na te houden.

Daarom heeft het VIM de **TV Minder Hinder Vlaanderen** de opdracht gegeven een visie te ontwikkelen op het minder-hinderbeleid in Vlaanderen en de nodige maatregelen te onderzoeken om deze visie in praktijk te brengen. In deze TV zetelen deskundigen van de studiebureaus ARCADIS Belgium, Connect, Libost-Groep, het Opzoekingscentrum voor de Wegenbouw, Technum-Tractebel Engineering en TRITEL.

1.2 Wat willen we bereiken?

Het project heeft **3 doelstellingen**:

- een **minder-hindervisie** ontwikkelen die gedragen wordt door een breed platform van experts met praktijkervaring;
- een gestructureerd **minder-hinderproces** uittekenen met duidelijke stappen per projectfase en dit zowel voor bovenlokale als lokale wegenwerken. Een proces dat het beginpunt is voor een verdere verfijning en dialoog met belanghebbenden in Vlaanderen.
- concrete operationele **tools** aanreiken voor projectverantwoordelijken en aannemers. Dit zijn tools zoals voorbeeldcases, richtlijnen, checklists, bestekteksten en communicatie-templates.



Het draaiboek heeft als doel een structurele, uniforme en transparante aanpak voor te stellen voor Minder Hinder bij wegenwerken. In het draaiboek wordt een integrale visie op Minder Hinder vertaald naar de praktijk. De doelstelling is dat overheden, infrastructuurbeheerders, aannemers en betrokken projectverantwoordelijken binnen andere organisaties dit draaiboek, en specifiek de minder-hindertoets, zullen **hanteren in hun projecten** die mogelijk hinder veroorzaken. Minder Hinder moet een natuurlijke reflex worden doorheen heel het projectproces.

Het draaiboek dat u nu leest, gaat uit van het **huidige beleid** inzake Minder Hinder bij wegenwerken. Er is nood aan een optimalisering. Daarom hebben we ook een **beleidsnota** uitgewerkt met **aanbevelingen** die het beleid in Vlaanderen een duidelijkere richting geven. Het huidige draaiboek is dus slechts een vertrekpunt voor de toepassing van Minder Hinder in uw huidige projecten.

1.3 Wat verstaan we onder Minder Hinder?

Het begrip Minder Hinder is gaandeweg een eigen leven gaan leiden. 'Minder Hinder' staat in dit draaiboek altijd voor een *minder-hinderstrategie bij wegenwerken* en mag dus niet verward worden met overlast die niet wordt veroorzaakt door wegenwerken.

Hinder wordt in dit document hoofdzakelijk opgevat als **verkeershinder**. Er zijn twee soorten gehinderden. De verkeersdeelnemer verliest tijd of kan zijn reisdoel moeilijker bereiken (te voet, met de fiets, met het openbaar vervoer of met de wagen). De zogenaamde aangelanden (ondernemers en omwonenden) hebben af te rekenen met secundaire effecten van de verkeershinder, zoals sluipverkeer of de onbereikbaarheid van woningen en bedrijven. In dit draaiboek vullen we Minder Hinder dus op deze twee manieren in.

Als we Minder Hinder definiëren vanuit de praktijk, blijken een aantal instrumenten van specifiek belang. Het betreft de coördinatie tussen de betrokkenen (om vertragingen of conflicten te vermijden), maatregelen om de verkeersafwikkeling tijdens de werken te regelen, communicatie over de werken en hun gevolgen (om frustratie bij aangelanden te voorkomen) en steun aan kleinhandelaars die economische schade ondervinden. In sommige gevallen kunnen besteksbeperkingen als hefboomen fungeren om hinder te beperken.

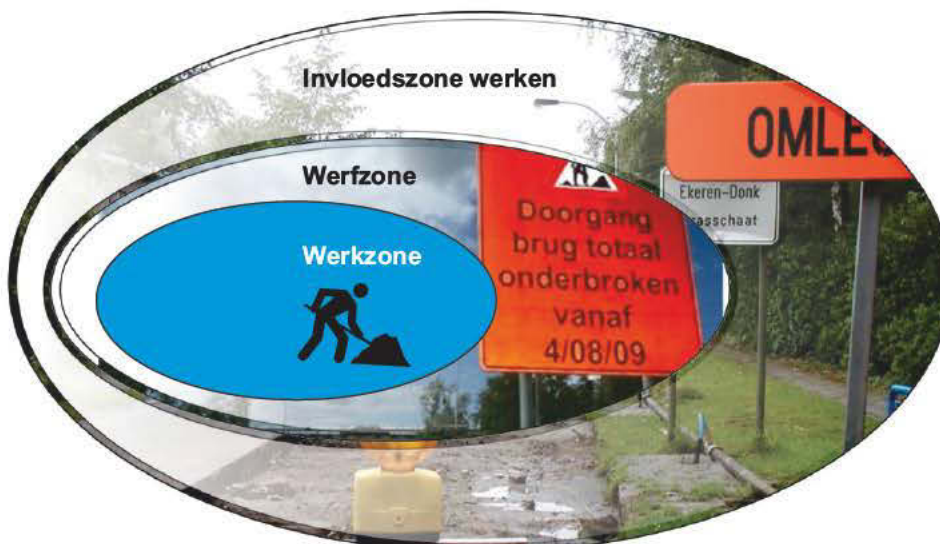
1.4 Hoe definiëren we wegenwerken?

Onder de term **wegenwerken** verstaan we alle werken die op het openbaar domein worden uitgevoerd of die van openbaar nut zijn. Het gaat onder meer om de nieuwbouw of verbouwing van wegen en kunstwerken en over het structurele en dagelijkse onderhoud ervan.

Dit draaiboek is enkel van toepassing op wegenwerken. We gaan dus niet in op andere bouwwerken, bijvoorbeeld op private grond langs de openbare weg, maar die wel hinder op de openbare weg kunnen veroorzaken.

Andere definities:

- De **werkzone** is 'de zone waar effectief gewerkt wordt';
- De **werfzone** is 'de zone vanaf de eerst aanwezige signalisatie in directe aanloop tot de werf, tot voorbij de laatste signalisatie ter hoogte van het einde van de werf';
- De **invloedszone van de werken** is minder vast omlijnd. Het is de perimeter waarbinnen de verkeersafwikkeling beïnvloed wordt door de werken en de bijbehorende omleidingen. De invloedszone van de werken wordt voor de verschillende modi dus anders afgebakend.



1.5 Voor wie is het document bestemd?

Het doelpubliek voor dit document kan initieel ingedeeld worden in drie groepen:

1. De **opdrachtgevers/initiatiefnemers**, die in dit draaiboek een processtructuur en maatregelen terugvinden die veiligheid en kwaliteit ten goede komen;
2. De **overheid**, als wegbeheerder;
3. De **uitvoerders**, die instaan voor de implementatie van de verschillende maatregelen, die duidelijk omschreven zijn, waardoor de verkeersafwikkeling rond de werken beter wordt beheerst en meer gestroomlijnd verloopt.

Hierbij dient opgemerkt te worden dat het document voornamelijk geschreven is voor het **perspectief** van de initiatiefnemer van wegenwerken. Dit neemt uiteraard niet weg dat het ook zeer relevant is voor andere nauw betrokken of verantwoordelijke partijen zoals overheden en uitvoerders.

Maar er zijn nog tal van actoren bij het proces van Minder Hinder betrokken, omdat ze er direct of indirect baat bij hebben. Denk bijvoorbeeld aan de vervoersmaatschappijen, de studiebureaus, de nutsmaatschappijen en uiteraard de weggebruikers en aangelanden. Kortom, het gaat om een **gezamenlijke inspanning**. De uiteindelijke doelstelling is dat wegenwerken optimaal verlopen en met een minimum aan overlast voor weggebruikers en aangelanden. Dat is de essentie.

1.6 Hoe kwam het draaiboek tot stand?

Dit draaiboek is gebaseerd op een uitgebreide studie over Minder Hinder in opdracht van het VIM. In de analysefase werden face-to-face interviews met sleutelactoren afgenomen en werd er een vergelijking gemaakt met minder-hinderpraktijken in het buitenland. De uitvoering van Minder Hinder op het terrein werd getoetst aan de hand van **vijftien projecten**. Op basis van deze analyse ontwikkelden we de minder-hinderaanpak die in dit draaiboek wordt toegelicht.

Om een draagvlak voor de Minder Hinder aanpak en het draaiboek te garanderen, werd de volledige opdracht aangestuurd en opgevolgd door ruim **vijftig experts** die betrokken waren via diverse structuren. Zo was er een **stuurgroep** die instond voor de aansturing van het project en volgden de projectwerkgroep en de klankbordgroep het project mee. We richtten ook **themawerkgroepen** of breinlabo's op voor ieder expertisedomein, van verkeerstechnische maatregelen tot communicatie. Zij verschaften belangrijke praktijkinzichten en hielpen zo de studie en het draaiboek inhoud en vorm te geven.

1.7 Hoe dit document lezen en gebruiken?

Het draaiboek is in de eerste plaats een **werkdocument**, een inspiratiebron en handleiding om Minder Hinder te kunnen toepassen op uw eigen projecten. In de **opbouw** van het document wordt daarom een duidelijk onderscheid gemaakt tussen de verschillende fasen van een project, van de conceptfase tot de evaluatiefase na de uitvoering. U kan de fase waarin uw project zich bevindt dus gemakkelijk opzoeken in het draaiboek. Terugblikken op eerdere fasen of anticiperen op de minder-hinderplanning voor de komende fasen is al even eenvoudig. Achteraan in de bijlagen komen een aantal praktische tools aan bod, waarmee u op het terrein meteen aan de slag kan.

Uiteraard neemt u als geïnteresseerde lezer het document best als geheel eens door. Zelfs als u geen specifiek project of minder-hindervraagstuk op de planning hebt staan, bezorgt het draaiboek u **nieuwe inzichten**. We willen u aanmoedigen en inspireren om nieuwe projecten voortaan altijd op te starten met een goed voorbereide minder-hinderplanning.



2 Principes en uitgangspunten

2.1 Basisprincipes voor beleid en voor concrete uitwerking

Het draaiboek Minder Hinder is opgemaakt op basis van een aantal principes en uitgangspunten die in de loop van het studieproces werden ontwikkeld. Ze worden gedragen door de actoren die bij het proces betrokken waren. Deze principes zijn geldig voor het minder-hinderbeleid in zijn geheel en voor de concrete uitwerking van minder-hinderprojecten op het terrein.

De basisprincipes spruiten voort uit de studiefase die aan het draaiboek voorafging. Ze houden rekening met de resultaten van de analysefase en met de reacties van de betrokken partijen in de stuurgroep, de klankbordgroep en/of de themawerkgroepen tijdens de conceptfase.

2.2 De 11 basisprincipes

Besteed aandacht aan Minder Hinder in een logische volgorde: voorkomen – milderen – remediëren

Het eerste basisprincipe voor elk minder-hinderproject ligt voor de hand: onderzoek eerst of u hinder kan **voorkomen**. Kunnen de geplande werkzaamheden zonder of met minimale verkeershinder worden uitgevoerd? Plan de werkzaamheden dus correct in en probeer ze af te stemmen op andere werkzaamheden.

Pas als u aan deze prioriteiten aandacht hebt besteed, neemt u aanvullende maatregelen. Probeer de impact van de werkzaamheden te **milderen**. Dat kan onder meer met aangepaste omleidingen, signalisatie en communicatie.

Vaak blijkt het volledig wegwerken van de hinder onhaalbaar. Daarom bepaalt u vooraf wat 'aanvaardbare hinder' is. Kan u de impact niet beperken tot een aanvaardbaar hinderniveau, dan komt het **remediëren** van hinder aan de orde. Zet bijvoorbeeld bijkomende alternatieve modi in, bouw een tijdelijke infrastructuur of vergoed het omzetverlies van de handelaars.

Besteed zo vroeg mogelijk aandacht aan Minder Hinder

Het tweede principe sluit aan bij het eerste. Minder Hinder moet integraal deel uitmaken van het project. Start zo vroeg mogelijk met de uitwerking van de minder-hinderstrategie. Al vanaf de conceptfase kan u Minder Hinder opnemen in uw project. Tijdens het verloop van de werkzaamheden blijft de hinderbeperking opgevolgd, onder meer door de maatregelen te monitoren en door de communicatie regelmatig bij te sturen.

Ieder neemt zijn verantwoordelijkheid

Minder Hinder is een collectieve verantwoordelijkheid van alle betrokken partijen. Van bij aanvang van het proces duidt u voor elk aspect van Minder Hinder een verantwoordelijke aan. Geef de verantwoordelijkheid voor een bepaald aspect van Minder Hinder aan een partij die op dat vlak ook echt kan sturen en bijsturen op het terrein.

Minder-hindermaatregelen zijn een bijkomende opdracht

Minder Hinder moet als opdracht duidelijk worden afgebakend door de initiatiefnemer. Er mag niet van uitgegaan worden dat Minder Hinder, zonder duidelijk geformuleerde opdrachten of taken hiervoor, intrinsiek deel uitmaakt van de gegunde opdracht voor de wegenwerken. De opdracht voor Minder Hinder moet dus duidelijk geformuleerd worden met taken, **verantwoordelijkheden** en een **budget**, die vervolgens kunnen toegewezen worden aan hetzij de aannemer voor de wegenwerken zelf, hetzij andere uitvoerders die zullen instaan voor de Minder Hinder.

Minder Hinder is maatwerk

Op een werf vinden de meest uiteenlopende werkzaamheden plaats, die elk een specifieke soort hinder kunnen veroorzaken. Een standaardaanpak op niveau van het project is dan ook onmogelijk. Maar dat sluit een gestructureerde en gecoördineerde aanpak niet uit. Het eindresultaat moet een **coherent maatregelenpakket** zijn op maat van het project. Voor elk type project kan u bruikbare elementen terugvinden in dit draaiboek.

Stem de maatregelen af op de omvang van de hinder

Kleine ingrepen kunnen soms tot zeer grote hinder leiden. Door het type contracten (bijvoorbeeld meerjarige onderhoudscontracten) en de beperkte aannemingssom worden voor kleine werkzaamheden vaak geen minder-hindermaatregelen voorzien. Bij prestigeprojecten daarentegen, wordt soms meer geld uitgetrokken dan nodig. Stem de hinderaanpak dus af op de **omvang** en de **aard** van de hinder. De verantwoordelijkheid hiervoor ligt bij de initiatiefnemer en bij de wegbeheerder.

Respecteer het STOP-principe

Minder Hinder onderschrijft het algemene STOP-principe, dat **voorrang** geeft aan zwakke weggebruikers en collectief vervoer (Stappers - Trappers - Openbaar vervoer - Privé vervoer). Op het terrein kan dit principe soms echter onhoudbaar blijken. De vervoerswijzen waarop Minder Hinder betrekking heeft, moeten duidelijk naar voor komen in de impactanalyse.

Weeg de kosten en de baten van Minder Hinder af

Hinder bij wegenwerken is vaak onvermijdelijk. Minder-hindermaatregelen doen de kosten meestal stijgen. Daarom moet u vanaf het begin de maatschappelijke kost van de hinder (in functie van het type weg, de potentiële hinder,...) **afwegen** tegen de kosten en baten van de minder-hindermaatregelen. De kosten van de hinderbeperking moeten altijd in verhouding staan tot de omvang van de werken. Niet alleen financiële kosten tellen hier mee, maar ook aspecten zoals de verkeersveiligheid, de veiligheid en gezondheid op het werk en de leefbaarheid van de omgeving.

Zorg voor een geïntegreerde communicatie

Communicatie is een **fundamentele bouwsteen** van elke minder-hinderaanpak. Maak er vanaf het begin van uw project werk van en houdt de inspanning vol tot het project klaar is. Communicatie moet zowel geïntegreerd worden in het volledige project als in het minder-hinderproces.

Integreer Minder Hinder in het proces van wegenwerken

Minder Hinder staat niet op zichzelf, met een eigen wettelijk of procedureel kader. Er moet prioritair worden vertrokken vanuit de **bestaande beleidskaders en procedures**. Daarbinnen moet Minder Hinder een vaste plaats krijgen.

Bundel wegenwerken zo veel mogelijk

Werkzaamheden op de openbare weg worden best zo veel mogelijk gebundeld. Een gelijktijdige uitvoering veroorzaakt meestal Minder Hinder dan een opeenvolging van werkzaamheden. Bundeling bevordert de **maatschappelijke acceptatie** van wegenwerken en helpt het imago te verbeteren. De overheid heeft al verschillende tools ontwikkeld om dit te faciliteren (KLIP, CPW, GIPOD, ...).



3 Positionering van Minder Hinder

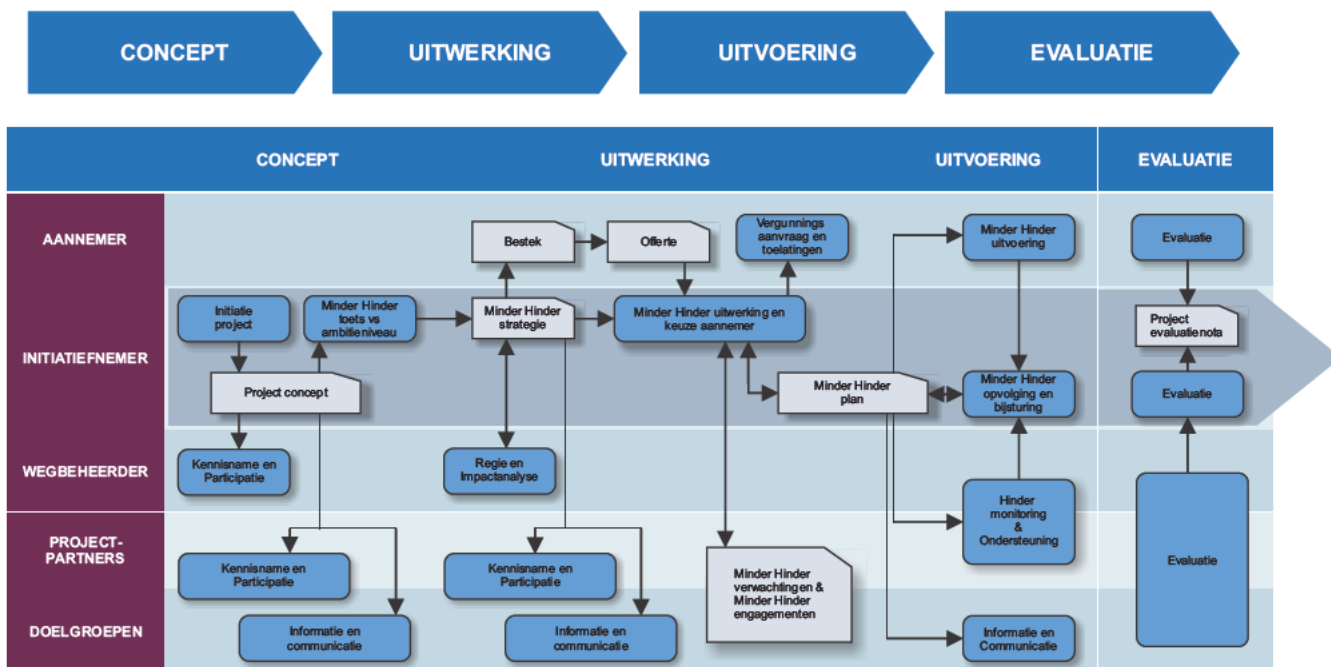
Minder Hinder moet op het niveau komen van uw project. U moet het kunnen toepassen op concrete projecten die gepland zijn of al lopen. Daarom stellen we een minder-hinderaanpak voor waarmee u gemakkelijk aan de slag kan, ongeacht de grootte van uw project en van de hinder die u wil voorkomen. We werkten een stappenplan uit dat u ideeën en oplossingen biedt voor elke fase van uw project.

3.1 Stappenplan

Voor Minder Hinder geldt hetzelfde als voor wegenwerken: het is een complex proces. De taken die uitgevoerd worden, zijn van elkaar afhankelijk en ook tussen de betrokken partijen is er voortdurend interactie. Om het minder-hinderproces te verduidelijken, tekenden we het onderstaande schema uit. Gebruik het als een leidraad voor dit draaiboek.

Het schema geeft de vier belangrijke fasen van een infrastructuurproces weer, namelijk: **Concept**, **Uitwerking**, **Uitvoering** en **Evaluatie**. Voor elke fase zijn de verantwoordelijkheden van de vijf belangrijkste partijen weergegeven.

- in de **conceptfase** wordt het project bestudeerd, zijn er verschillende scenario's mogelijk en zijn bijgevolg de details nog niet gekend;
- in de **uitwerkingsfase** is er een keuze gemaakt voor één specifieke projectaanpak en projectoplossing die verder wordt uitgewerkt naar aanloop van de start van de werken;
- in de **uitvoeringsfase** starten voorbereidende werkzaamheden en worden de wegenwerken uitgevoerd;
- in de **evaluatiefase** zijn zowel de hoofdwerken als de nazorg achter de rug en is het moment aangebroken om een kritische doorlichting te maken van de minder-hinderaanpak.



Figuur 1 (zie ook bijlage 5 voor een grotere weergave): Schema stappenplan

Projectpartners en doelgroepen

In het minder-hinderproces nemen projectpartners en doelgroepen een belangrijke plaats in. Met projectpartners worden overheidsinstellingen en overheidsbedrijven bedoeld die in het overleg over de totstandkoming van het project nauw betrokken worden. We denken hierbij bijvoorbeeld aan partners als De Lijn, NMBS en de Federale Politie. Met doelgroepen bedoelen we specifieke partijen die buiten de projectorganisatie zelf staan, zoals bijvoorbeeld weggebruikers, handelaars, scholen, bewoners enzovoort. Met de term doelgroepen verwijzen we ook naar de **belanghebbenden**. Dit zijn belangengroepen, actiecomités en andere partijen die een *belang* hebben in of bij het project en waarmee rekening moet gehouden worden in de communicatie en overlegaanpak.

De initiatiefnemer, de wegbeheerder en de aannemer behoeven als partij minder toelichting. De initiatiefnemer is de opdrachtgever van de werken. Het is de partij die het initiatief neemt om een bepaald project op te starten, uit te werken en uit te voeren. De wegbeheerder is de eigenaar van de weg die voorwerp is van het project. Het project houdt dus in dat er gewerkt wordt aan de weg die eigendom is van de wegbeheerder. In verschillende projecten is de initiatiefnemer dezelfde partij als de wegbeheerder (bijvoorbeeld Agentschap Wegen en Verkeer is zowel initiatiefnemer als wegbeheerder). Maar evenwel kunnen dit verschillende partijen zijn (bijvoorbeeld nutsbedrijf is initiatiefnemer, gemeente is wegbeheerder). De aannemer tot slot is de partij die aangesteld wordt om het werk uit te voeren, in opdracht van de initiatiefnemer.

Van de vijf partijen spelen de initiatiefnemer en de aannemer een cruciale rol bij de definitie en de uitvoering van Minder Hinder. De wegbeheerder, de projectpartners en de doelgroepen zijn de partijen die hinder ondervinden tijdens de werkzaamheden, en die na de werken gebruik zullen kunnen maken van de nieuwe infrastructuur. In het hele minder-hinderproces hebben zij een sturende rol. Van de wegbeheerder en projectpartners wordt een actieve rol verwacht.

3.2 Situering van uw eigen project

Onder de term **wegenwerken** worden alle werken verstaan die op het openbaar domein worden uitgevoerd of die van openbaar nut zijn, ongeacht hun omvang. Daarbij kan een indeling gemaakt worden naar aard van de werken of naar initiatiefnemer. Dit onderscheid bepaalt verder in het proces hoe en wanneer er een minder-hinderstrategie kan worden ontwikkeld.

Drie soorten wegenwerken

Bouw van infrastructuren

Bij de nieuwbouw of verbouwing van wegen en kunstwerken kunnen de meeste minder-hinderaspecten worden geïntegreerd. In elke fase van het bouwproces kunnen door middel van besteksbepalingen maatregelen worden opgelegd die de veroorzaakte hinder maximaal reduceren.

Structureel onderhoud

Structurele onderhoudswerken zijn eveneens op voorhand gepland. Ze kunnen goed worden gecommuniceerd en worden afgestemd op andere werkzaamheden. Afhankelijk van de aard van de werkzaamheden worden ze met een vaste of mobiele werf uitgevoerd. Denk bijvoorbeeld aan het onderhoud van rijbanen, fietspaden en kunstwerken.

Dagelijks onderhoud

Dagelijks onderhoud is in grote lijnen ook op voorhand gepland, maar vaak is alleen de periode afgebakend en niet de exacte uitvoeringsdatum. In dat geval spreken van werken met een resultaatverbintenis. Als de nodige randvoorwaarden en hinderbeperkende maatregelen in het bestek worden opgenomen, kunnen deze werken zonder al te grote impact op de verkeersafwikkeling worden uitgevoerd. Typische voorbeelden zijn het onderhoud van tunnels, bermen en groenvoorziening, telematica en signalisatie. Ze worden vaak uitgevoerd met een mobiele werf.

De overheid of andere partijen als initiatiefnemer

Projecten met de overheid als initiatiefnemer

Het gaat om diverse werken in de openbare ruimte waarbij het gemeentelijk, stedelijk of Vlaams bestuur als initiatiefnemer optreedt. Deze aannemingen, zoals bestratingswerken en pleinaanleg, zijn op voorhand gepland en kunnen goed gecommuniceerd en afgestemd worden op andere werken.

In een aantal gevallen wordt een samenwerkingsverband tussen overheid en private partij(en) afgesloten, de zogenaamde publiek-private samenwerking of PPS. Deze samenwerkingsvorm kenmerkt zich door een duidelijk omliggende overlegstructuur. Voorbeelden zijn Aquafin-projecten en de herinrichting van doortochten en stationsomgevingen.

Projecten met andere partijen als initiatiefnemer

In dit soort werken is de overheid een betrokken partner, maar geen initiatiefnemer. Ze verleent enkel de vergunningen. Vaak gaat het om nutsvoorzieningen in of buiten de rijbaan en om private bouwprojecten (bijvoorbeeld de plaatsing van een bouwkraan).

Drie types van wegen

In hoofdstuk 2 werd al vermeld dat elk project een individuele minder-hinderaanpak vereist. We willen echter voorkomen dat voor elke aanneming een volledig nieuw stramien moet worden uitgewerkt. Een algemeen kader is dus noodzakelijk. Daarom hebben we een **basisindeling van de soorten werkzaamheden** opgesteld. Voor werkzaamheden die onder hetzelfde type vallen, kan Minder Hinder grotendeels op dezelfde manier worden aangepakt. We hebben het aantal types tot een minimum beperkt. Elk type biedt eigenlijk een sjabloon. De concrete invulling gebeurt telkens op maat van de aanneming.

De soorten werkzaamheden zijn gegroepeerd volgens betekenisvolle overeenkomsten, of met andere woorden, volgens hun **essentiële karakteristieken**.

Verschillende elementen spelen een rol bij de ontwikkeling van een minder-hinderaanpak. Het basisonderscheid in dit draaiboek steunt op een aantal belangrijke parameters, namelijk:

- de functie van de weg
- het schaalniveau van de impact
- bijkomende aspecten

Onze aanpak is gedifferentieerd. De eerste selectie wordt gemaakt op basis van een ruwe indeling op basis van drie types van wegen, die stelselmatig wordt verfijnd (zie tabel 1).

Functie van de weg

De bestaande wegencategorieën bieden een goede houvast, die ons in staat stelt een onderverdeling te maken op basis van de functie van de weg. Maar deze categorisering zegt niet alles. Ze maakt abstractie van essentiële karakteristieken zoals de bewoning, de samenstelling van het verkeer, de verkeersintensiteit en de wegbeheerder. Daarom wijken we in dit draaiboek op een aantal punten af van de indeling die het Vlaams Gewest hanteert (A- en N-wegen).

TYPE WEG	TYPE I	TYPE II	TYPE III
Categorie / wegklasse	Hoofd- / primaire weg	Secundaire weg	Lokale weg
Schaalniveau	(Inter)nationaal	Regionaal	Lokaal
Functies weg	Verbinden	Verzamelen	Ontsluiten
Bewoning langs weg / erfonsluitingen	Geen	Versnipperd (doortochten)	Dichte bewoning
Functies langsheen weg	Enkel dienstzones	Grootschalige kleinhandel, kleinhandel en bedrijventerreinen	Kleinhandel en horeca
Verkeersintensiteit in absolute waarden	Hoog	Gemiddeld	Laag
Niveau van de impact	(Inter)nationaal	Regionaal	Lokaal
Type verkeer	Gemotoriseerd verkeer	Gemengd verkeer	Gemengd verkeer
Aandeel vrachtverkeer	Hoog	Gemiddeld	Laag
Aandeel doorgaand verkeer	Doorgaand	Doorgaand- en bestemmingsverkeer	Vooral lokaal verkeer
Aandeel openbaar vervoer	Laag	Hoog	Gemiddeld
Aandeel fietsers en voetgangers	Niet van toepassing	Laag	Hoog
Wegbeheerder	Vlaamse overheid	Vlaamse overheid	Steden en Gemeenten

Tabel 1: Essentiële karakteristieken van de wegtypes

Schaalniveau van de impact

In de meeste gevallen staat het schaalniveau van de impact van werken in nauw verband met de functie van de weg waarop gewerkt wordt. Op regionale wegen zullen werkzaamheden meestal slechts regionale hinder veroorzaken. Dreigt de hinder het schaalniveau van de weg te overstijgen, dan moeten we voor de minder-hinderaanpak de methodologie voor een hoger wegtype inschakelen.

Er is één vuistregel die men nooit uit het oog mag verliezen: een degelijke minder-hinderaanpak legt de klemtoon meer op de omvang van de hinder dan op de omvang van de aanneming. Een kleine aanneming kan veel hinder veroorzaken, maar er bestaan ook grote werkzaamheden die geen noemenswaardige hinder veroorzaken.

Bijkomende bepalende aspecten

De indeling van een project bij een bepaald type aan de hand van de essentiële karakteristieken van de weg bepaalt de verdere minder-hinderaanpak tijdens de werkzaamheden. Naast de essentiële karakteristieken zijn er echter nog **elementen die aanleiding geven tot het diversifiëren** van de aanpak. Zorg dat u deze elementen identificeert, want ze bepalen het verdere verloop en de organisatie van het minder-hinderproces.

Enkele voorbeelden:

- Werken op initiatief van een nutsmaatschappij als Aquafin hebben meestal een grotere impact op het verkeer dan werken op gemeentelijk initiatief.
- De aanbestedingsvorm van de werken bepaalt enerzijds of de minder-hinderaanpak als gunningscriterium opgenomen wordt, en bepaalt anderzijds de organisatiestructuur.
- De organisatiestructuur voor convenantgebonden projecten of werken in opdracht van het gewest verschilt fundamenteel van werken op gemeentelijk initiatief.
- Convenantgebonden projecten kunnen een beperktere impact op de verkeersomgeving hebben (bv. aanleg fietspad) dan het vernieuwen van de betonverharding op een gemeenteweg.

Een overzicht van deze elementen is opgenomen in volgende tabel:

ELEMENTEN DIE AANLEIDING GEVEN TOT DIVERSIFIËREN VAN DE AANPAK	
Initiatiefnemer	AWV Gemeenten Aquafin De Lijn Infrabel Nutsmaatschappijen ...
Specifiek gebruik	Uitzonderlijk vervoer Hulpdiensten Calamiteitenroute
Specifiek taakstellingen andere modi	Deel van fietsnetwerk: functioneel, toeristisch Deel van openbaar vervoer netwerken: tramsporen, busbanen Deel van vrachtvervoernetwerk
Snelheidsregime	Snelheid Bibeko bubeko Gemengd gescheiden verkeer
Methoden van toewijzing	DBFM Openbare aanbesteding Algemene offerteaanvraag Beperkte aanbesteding Onderhandelingsprocedure
Initiële selecties	Registratiecategorie (technische aard der werken) Erkenningsklasse (financiële omvang werken)
Minder Hinder als gunningscriterium	afhankelijk van methode van toewijzing
Te volgen procedure	Convenantgebonden (PAC) PCV MER MOBER
Rol van De Lijn	aanbieden alternatieven en/of gehinderde partij
Rol AWV	Planning en aanbesteding Uitvoering Evaluatie en follow up

Tabel 2: Elementen die aanleiding geven tot diversifiëren van de minder hinderaanpak



4 Minder-hinderaanpak in de conceptfase

In dit onderdeel beschrijven we de stappen en initiatieven in een minder-hinderstrategie die kunnen worden genomen tijdens de conceptfase van het project. De eerste fase van een project is immers niet te vroeg om al te anticiperen op de verwachte hinder. Ondermeer de organisatiestructuur van Minder Hinder komt in deze fase aan bod.

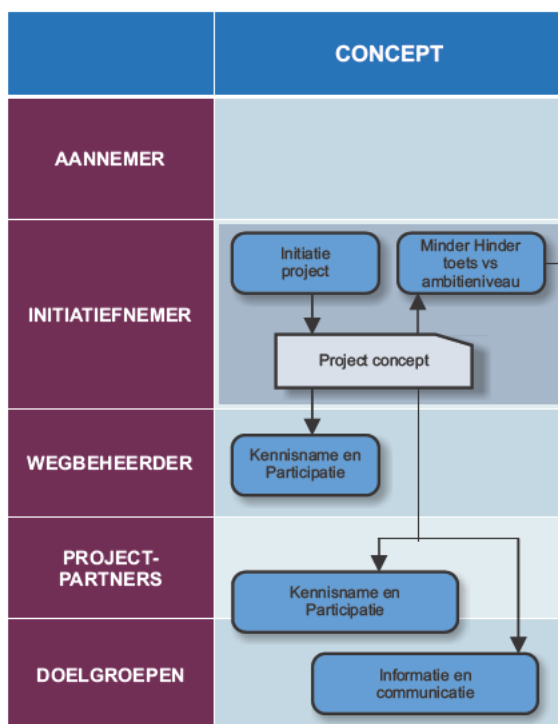
4.1 Minder Hinder in het projectproces

Vereisten

Om in de conceptfase al van start te gaan met de minder-hinderaanpak, moet u eerst en vooral beschikken over voldoende kennis van Minder Hinder. De eerste stap die we u aanraden, is dit draaiboek in zijn geheel doornemen. Vier belangrijke thema's komen er in de eerste fase in aan bod:

- Het projectproces;
- Organisatie- en overlegstructuur;
- Bouwtechnische en verkeerskundige aspecten van minder-hindermaatregelen;
- Communicatieve aspecten van minder-hindermaatregelen.

Aanpak



Om de hinder van een project tot een minimum te beperken, is het van primordiaal belang dat u het minder-hinderproces zo vroeg mogelijk aanvat. De eerste stap zet u dus al tijdens de conceptfase. Bij de **initiatie** worden immers de contouren van het project op papier gezet. Op dat moment hoort de initiatiefnemer na te denken over de hinder die het project kan veroorzaken en over oplossingen om deze hinder kunnen voorkomen of remediëren.

Op basis van het **projectconcept** wordt het ontwerp op een iteratieve manier uitgewerkt en optimaal getoetst aan de minder-hinderprincipes. De wegbeheerder, projectpartners en doelgroepen worden al een eerste keer betrokken bij het proces ter **kennisname**. Hun **participatie** in een vroege fase van het project levert nuttige feedback op en helpt een maatschappelijk draagvlak te creëren voor het project.

Een cruciale stap tijdens de conceptfase is de **minder-hindertoeets**. De toets besteedt aandacht aan de randvoorwaarden van het voorontwerp, de mogelijke bouwtechnieken en de periode van de bouwwerken. Ook de gestelde ambities op het vlak van Hinderbeperking komen erin aan bod. Van meet af aan blijkt al dat het minder-hinderproces niet losgekoppeld kan worden van het ontwerpproces. Het ontwerp, de uitvoeringsmethodiek en Minder Hinder beïnvloeden elkaar.

De verantwoordelijkheid voor de opstart van het minder-hinderproces (het invullen van de Minder-hindertoeets) ligt duidelijk bij de initiatiefnemer. Hij maakt er meteen werk van bij de initiatie van het project.

Resultaat

De resultaten van de minder-hindertoets horen thuis in de rapportage van de conceptfase zoals bijvoorbeeld in een startnota of in een project-MER. De mogelijke hinder van de werken of de kost van minder-hindemaatregelen moeten immers mee in rekening worden gebracht wanneer u de verschillende mogelijkheden afweegt. De minder-hindertoets is dus strikt noodzakelijk en maakt deel uit van de voorbereiding van **alle** wegenwerken. Alleen dan kan de hinder tijdens de uitvoering met succes worden beperkt. Het resultaat van de minder-hindertoets wordt als input gebruikt voor de uitwerkingsfase van het project.

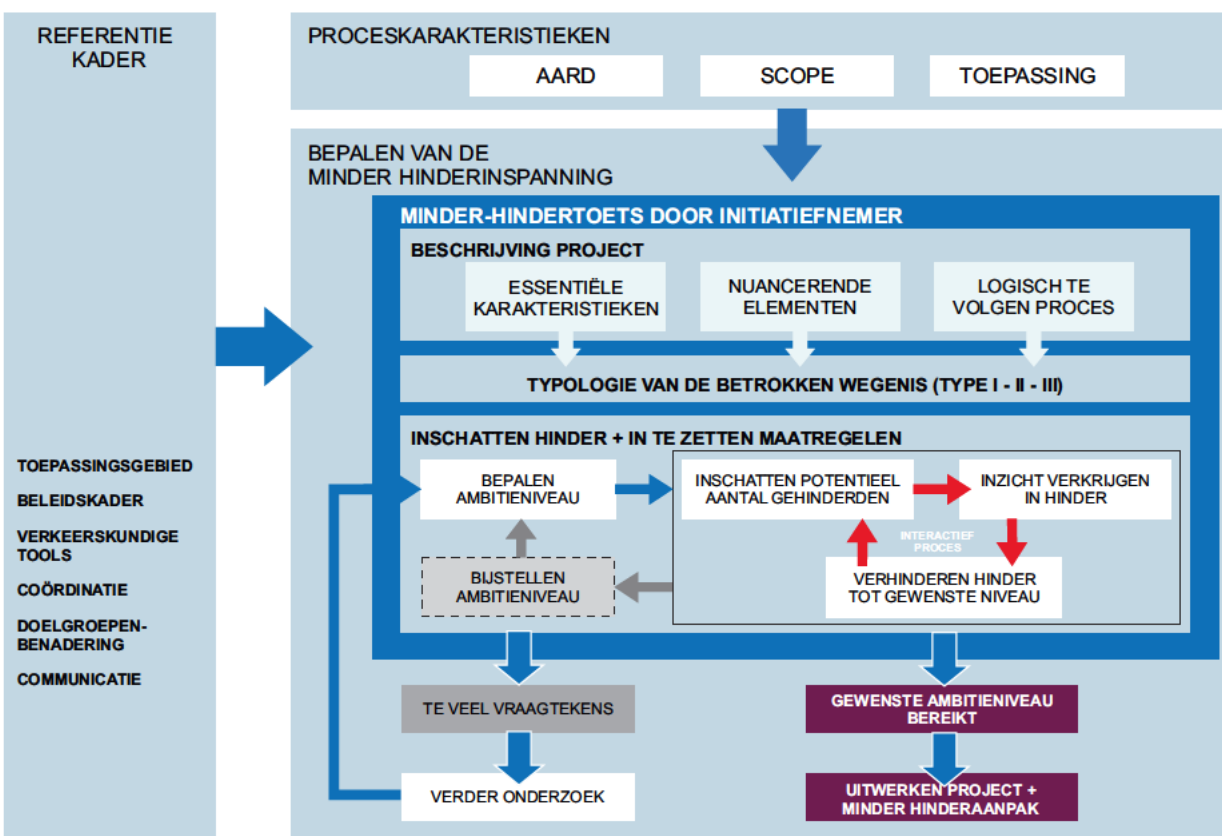
Een ander resultaat uit de conceptfase is een goede projectopzet. Het gaat hierbij niet alleen om een goed inzicht in de inhoud van het project, maar ook om de wijze waarop het proces (zie 4.3) vorm krijgt.

4.2 Minder-hindertoets

Drie analyseclusters voor Minder Hinder in de conceptfase

De voorbereiding voor de minder-hinderaanpak moet gelijk lopen met de voorbereiding van het project in de conceptfase. Een voorbereidende analyse moet de uitgangspunten van de minder-hinderaanpak vastleggen. Deze analyse gebeurt op basis van drie kernpunten:

- het **Referentiekader** waarbinnen het project en dus ook de Minder Hinder moeten uitgevoerd worden;
- de **Proceskarakteristieken** waaraan de uitvoering van de minder-hindemaatregelen moet voldoen;
- inschatten van de hinder door de wegenwerken door middel van een **minder-hindertoets**.



Figuur 2: Schematische voorstelling minder hinderaanpak in de conceptfase

Het begrip referentiekader omvat het totaal aan elementen die ter beschikking staan om de minder-hinderaanpak vorm te geven. Dit referentiekader wordt opgedeeld in zes onderdelen:

- het **toepassingsgebied**: duidelijke afspraken betreffende de gehanteerde terminologie met de definitie van de verschillende termen zoals “Minder Hinder” en “Infrastructuurwerken”.
- het **beleidskader**: het geheel aan bestaande documenten en richtlijnen die de minder-hinderaanpak legitimeren zoals wetgeving, dienstorders, standaardbestekken, enzovoort.
- **verkeerskundige tools**: de hulpmiddelen die gebruikt kunnen worden bij de minder-hinderaanpak, zoals tellingen, capaciteitsberekeningen en modellen, technieken zoals fasering, omleidingen en alternatieve bouwtechnieken en impactanalyses.
- **coördinatie**: zowel overlegprocedures als instrumenten die vooral op informatie gericht zijn.
- de **doelgroepenbenadering**: een overzicht van alle doelgroepen, gelinkt aan de hinder waarmee ze te maken kunnen krijgen en de potentiële maatregelen om deze hinder te beperken.
- **communicatie**: bestaat uit een kernboodschap die van fase tot fase evolueert. Eerst wordt uitgelegd waarom werken nodig zijn en later hoe ze concreet zullen worden uitgevoerd.

Analysecluster 2: Proceskarakteristieken

Het proces om de hinder te beperken, heeft specifieke kenmerken. Deze kenmerken zijn, net zoals het referentiekader, van cruciaal belang bij elk wegenwerk en mogen niet uit het oog worden verloren. De proceskarakteristieken vallen onder drie categorieën: aard, scope en toepassing.

Onder **aard** van het proces verstaan we het karakter van de eigenschappen die we onder de minder-hinderaanpak kunnen rangschikken. Het proces is:

- *stapsgewijs*: elke stap moet uitgevoerd worden;
- *interactief*: de betrokkenheid van alle relevante spelers op het geëigende moment in het proces, samenwerking is cruciaal;
- *iteratief*: gewoonlijk zijn er meerdere pogingen nodig om tot het gewenste niveau van hinder te komen. Een aanpassing van de projectopzet kan leiden tot een wijziging in de hinder.

Het begrip **scope** duidt aan waar de nadruk ligt bij het verminderen van de hinder. Zo gaat het om het reduceren van de hinder op het vlak van *doorstroming van het verkeer*, zowel wat de effectieve hinder betreft als de hinderbeleving. Ook de *toegankelijkheid* is van belang, en ook hier is er effectieve hinder en hinderbeleving. De scope duidt ook de soort werken aan waarop de minder-hinderaanpak van toepassing is; het gaat duidelijk om werken aan de weg (zie de definitie in onderdeel 1.4.).

Onder **toepassing** wordt de wijze verstaan waarop het minder-hinderproces moet worden uitgevoerd. Het gaat hier in de eerste plaats om het hanteren van een aantal *eenvormige principes* die voor elk project gelden. Daarnaast gaat het om het toepassen van een methodiek op basis van het type weg, dankzij een goed inzicht in de functie ervan.

Analysecluster 3: Bepalen van de minder-hinderinspanning

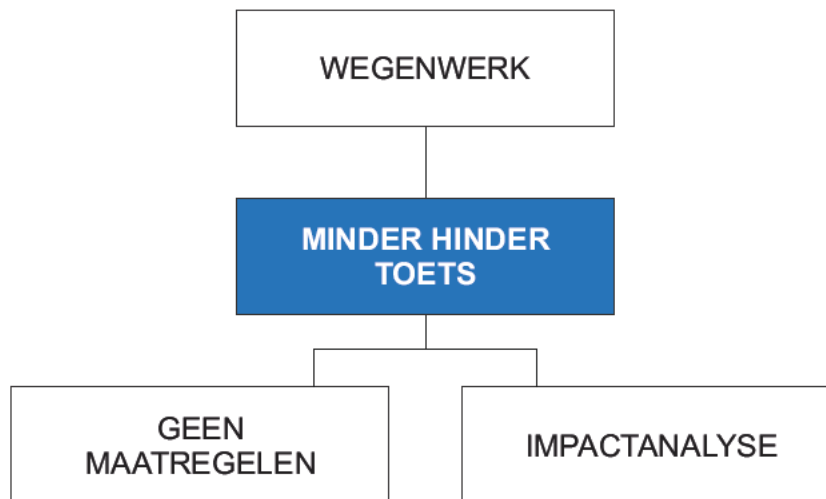
Om de minder hinderaanpak en maatregelen te bepalen, is er eerst nood aan goed overzicht op de te verwachten hinder en dit aan de hand van het project, ambitieniveau, verkeershinder en andere parameters.

Ieder project, hoe klein ook, start met een minder-hindertoets

Elk project, hoe klein ook, dat onder de gedefinieerde categorieën van wegenwerken valt, moet starten met een minder-hindertoets. Dit is geen uitgebreide analyse maar eerder een quickscan op basis van essentiële parameters zodat Minder Hinder op een proactieve en geïntegreerde manier kan voorbereid worden.

Op die manier kunnen we een uniforme benadering van Minder Hinder in Vlaanderen nastreven. De minder-hindertoets geeft **een antwoord op volgende vragen**: In welke mate is er nood aan een minder-hinderaanpak? Wat moet hiervoor verder worden onderzocht? Wat zijn aandachtspunten en minder-hinderrisico's? En welke onderzoekselementen zijn er nodig om beslissingen te kunnen nemen? De bedoeling is dat de toets wordt uitgevoerd voor het project in zijn geheel en voor elke individuele fase van het project.

Het doel van de minder-hindertoets is om op een kernachtige en effectieve manier de hinder proactief in te schatten en zo te bepalen of er nood is aan een Minder-hinderaanpak. Zo ja, dan kan men de aandachtspunten vastleggen voor een uitgebreide impactanalyse in de volgende fase van het project. Zo niet, dan is het duidelijk dat er geen Minder-hindermaatregelen moeten genomen worden.



Figuur 3: Beknopt overzicht mogelijke uitkomst minder hindertoets

Start met de algemene situatieschets en de projectkenmerken

Voor de wegenwerken beginnen, gaat de initiatiefnemer zijn eigen project situeren. Daarbij volgt hij de klassering uit het vorige hoofdstuk. Het type van weg en project bepaalt de verder te volgen minder-hinderaanpak. De eerste stap van de minder-hindertoets is dus het opstellen van een overzicht van de **algemene kenmerken** van het project. Het gaat om vaste parameters tijdens de uitvoering van de toets die niet kunnen worden gewijzigd:

- de locatie van het project;
- de gegevens van de initiatiefnemer;
- de gegevens van de wegbeheerder;
- de typologie van de weg.

Deze typologie wordt bepaald door het kwantificeren van de voornaamste karakteristieken van de drie wegtypes, eventueel aangevuld met karakteristieken van een ander wegtype.

De initiatiefnemer scoort het project en de weg waar de werken plaatsvinden

De initiatiefnemer van de werken neemt **het initiatief voor de minder-hindertoeets** en speelt een belangrijke rol in de minder-hindertoeets. Hij moet de weg, waar de werken plaatsvinden, scoren voor hier vermelde essentiële karakteristieken. Per karakteristiek geeft hij aan welke waarde van toepassing is. Zo wordt duidelijk onder welk type de weg hoofdzakelijk valt en voor welke karakteristieken er bouwstenen van de andere types verwerkt moeten worden in de minder-hinderaanpak. De initiatiefnemer legt de resultaten voor aan de wegbeheerder. De uitkomst kan zijn dat hinderbeperkende maatregelen overbodig zijn, omdat de werken geen noemenswaardige hinder veroorzaken.

Leg vervolgens het ambitieniveau vast voor de verkeershinder

In de conceptfase definieert **de wegbeheerder** het ambitieniveau voor de verkeershinder. Voor het project worden de streefdoelen van de aanpak vastgelegd met betrekking tot trajectsnelheden, filelengtes (waar en welke lengte?), omleidingroutes (hoeveel en waar?), de verkeersafwikkeling op kruispunten en sluisverkeer, termijnen, enzovoort. Met andere woorden, u omschrijft de zogenaamde **acceptabele verkeershinder**: welke effecten zijn tot op welke hoogte aanvaardbaar? Dit kan worden uitgedrukt in relatieve waarden (bijvoorbeeld de maximale procentuele toename van het gemotoriseerde verkeer op de verschillende routes) of in absolute waarden (bijvoorbeeld de maximale toename van het aantal voertuigen op een route). Voor kleinere werken buiten de rijbaan kan deze procedure meestal heel eenvoudig en beknopt verlopen.

Maak een inschatting van de hinder op meerdere parameters

Om de hinder in te schatten starten we met de **huidige verkeersafwikkeling en specifieke gebruik**:

- typologie van de weg;
- onderdeel van netwerken;
- kruispuntindelingen;
- verkeersintensiteiten (algemeen en per doelgroep);
- attractiepolen in de buurt;
- woongebieden en buurtanalyse.

Vervolgens maken we een **inschatting van de hinder** bij de wegenwerken:

- het aantal potentieel gehinderden (zowel het multimodale gebruik van de infrastructuur als de aangelanden van de werf en eventuele omleidingroutes);
- capaciteitsbeperkingen ten gevolge van de werken;
- de omvang van de hinder (bijvoorbeeld uitgedrukt in verliestijd);
- andere beperkingen in functie van mobiliteit (bijvoorbeeld bereikbaarheid winkels, bushalte, ...);
- de uitvoeringstermijn van de werken en het moment van uitvoering en mogelijke conflicten met lokale of bovenlokale evenementen of andere wegenisprojecten (bijvoorbeeld via het Coördinatiepunt Wegenwerken Vlaanderen).

Voor de uitvoering van de minder-hindertoeets kan u gebruikmaken van **empirische vaststellingen** of van **telgegevens** en **modelresultaten**. Als valabele gegevens ontbreken of er te veel vraagtekens zijn over de haalbaarheid van het ambitieniveau, moet u misschien verkeersstellingen uitvoeren voordat u de werken opstart. Verder in dit hoofdstuk leggen we kort uit welke tellingen als geldig worden beschouwd.

Bij het opzetten van eender welk project moet worden nagedacht of er een **nood** is om een inspanning te leveren om de hinder te reduceren. Bij elk project heeft de initiatiefnemer een opzet van de werken in gedachte. Voor deze opzet moet worden beoordeeld of de hinder in voldoende mate beperkt kan worden door maatregelen door te voeren. Het is aan de wegbeheerder(s) om te beoordelen of een project voldoet aan het ambitieniveau. Het gaat hierbij niet enkel om het **ambitieniveau** in termen van verkeershinder. Er moet aan het volgende worden gedacht:

1. Na te streven acceptabele verkeershinder (doorstroming, toegankelijkheid)
 - a. naar capaciteit
 - b. naar mogelijke vertraging
2. Maximaal te besteden financiële middelen voor beperken van Minder Hinder
3. Levenscyclus van de infrastructuur

Validatie en ondertekening door de wegbeheerder

De toets wordt ten slotte ter ondertekening voorgelegd aan de wegbeheerder. In het verdere verloop van het proces moet bijgevolg ook een **budget** beschikbaar gesteld worden voor deze maatregelen.

Herbekijk en herevalueer regelmatig de eerdere vaststellingen

De minder-hindertoets is een iteratief proces. De hinder wordt dus regelmatig herbekeken op basis van gedane vaststellingen. Telkens bekijkt u opnieuw hoe u hinder kan vermijden (bijvoorbeeld door het tijdstip of de methode van uitvoering van de werken te wijzigen,...).

Er kunnen zich drie mogelijkheden voordoen:

- Het gewenste ambitieniveau wordt *bereikt*.
In dit geval kan u het project voortzetten en de minder-hindermaatregelen uitwerken die nodig zijn om uw ambitieniveau te halen.
- Het gewenste ambitieniveau wordt *niet bereikt*.
Ga na of u het ambitieniveau naar beneden toe kan bijstellen. De visie van de wegbeheerder is hierbij doorslaggevend. Ook een correcte communicatie naar de doelgroepen is cruciaal.
- Er zijn *teveel vraagtekens* over het bereiken van het ambitieniveau.
De oplossing is verder onderzoek doen, zodat u een duidelijk antwoord kan formuleren.

De minder-hindertoets is een iteratief proces. Telkens als u een minder-hindermaatregel aanpast of toevoegt, moet u opnieuw nagaan of het ambitieniveau wordt gehaald.

Het is de bedoeling dat de minder-hindertoets wordt uitgevoerd voor een project in zijn **geheel**, waarbij hoofdzakelijk gekeken wordt naar de te verwachte hinder op mesoschaal, maar ook voor elke **individuele fase** van een project.

Voor een volledig begrip van figuur 2 raadpleegt u best de uitgebreide beschrijving in bijlage 2. Voor de uitwerking van de minder-hindertoets in de praktijk staat een invulformulier ter beschikking (bijlage 4).

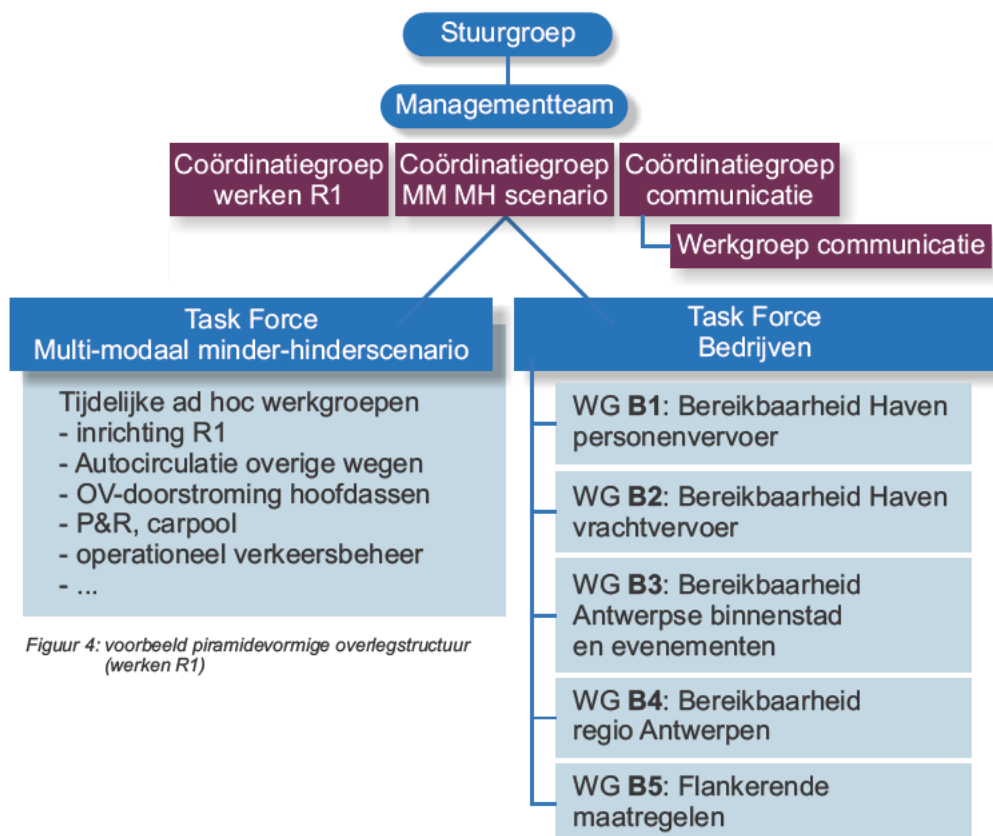
4.3 Organisatie- en overlegstructuur Minder Hinder

In dit onderdeel geven we weer hoe Minder Hinder kan worden georganiseerd binnen een project. De partijen die erbij worden betrokken en de manier waarop beslissingen worden genomen komen aan bod. Een organisatiestructuur kan zowel intern als extern bekeken worden.

- De **interne projectorganisatie** is de wijze waarop de initiatiefnemer het project organiseert binnen zijn eigen organisatie: wie is de projectleider, wie werkt er mee, wie neemt contact met de verschillende partijen,... Hier gaan we in dit draaiboek niet op in.
- We richten ons in dit draaiboek op de **externe projectorganisatie**: hoe horen we alle betrokken partijen Minder Hinder op te nemen in de verschillende fasen van het project.

Het is duidelijk dat de opbouw van de organisatiestructuur het best plaatsvindt in de conceptfase en voor de gehele duur van het project behouden blijft. Wel kunnen in de loop van het project een aantal doelgroepen toegevoegd worden.

De structuur van de organisatie is gelijk voor alle types van wegen. Voor elk project stellen we een organisatie voor in piramidevorm met een hiërarchische opbouw. Op elk niveau in deze organisatie worden beslissingen genomen binnen welgedefinieerde grenzen. Wanneer besluitvorming binnen een bepaald niveau niet mogelijk is, dan wordt de beslissing op een hoger niveau genomen. Dit gebeurt bijvoorbeeld wanneer er geen consensus kan worden bereikt of wanneer de beslissing betrekking heeft op elementen die op een hoger niveau beslist of gecoördineerd moeten worden.



Figuur 4: voorbeeld piramidevormige overlegstructuur (werken R1)

De invulling van de organisatiestructuur is uiteraard afhankelijk van het type weg en van het soort werk. Voor grote projecten op wegen type I is het wenselijk een aparte organisatie voor Minder Hinder op te zetten. Voor kleinere werken, bijvoorbeeld op wegen type III, kan de minder-hinderorganisatie ingebed worden in de bestaande overlegstructuur van het project.

Projectpartners

Hieronder volgt een overzicht van de **projectpartners** die, naast uiteraard de initiatiefnemer en wegbeheerder, in de overlegstructuur kunnen worden betrokken. We maken een onderscheid tussen de verschillende types van weg waar de werken plaatsvinden. Uiteraard hangt het van het project af of het betrekken van elke partner relevant is. Minder Hinder is en blijft tenslotte maatwerk.

Partijen te betrekken in organisatiestructuur	Type I	Type II	Type III
Initiatiefnemer/bouwheer	x	x	x
Wegbeheerder	x	x	x
Betrokken steden/gemeenten		x	x
Provincie		x	
Federale politie	x		
Lokale politie		x	x
AWV	x	x	
De Lijn	(x)	(x)	(x)
Andere vervoersaanbieders	(x)	(x)	

Tabel 3: overzicht projectpartners te betrekken in het overleg

Doelgroepen

Het betrekken van **doelgroepen** in de overlegstructuur is ook een keuze die wordt gemaakt binnen het kader van een individueel project. Er is een onderscheid tussen gewoon informeren en actief betrekken van doelgroepen (bijvoorbeeld via een klankbordgroep). De term doelgroepen dienen we breed op te vatten. Diverse **belanghebbenden**, zowel personen, verenigingen als organisaties moeten in kaart gebracht worden om vervolgens de juiste actie bij de juiste belanghebbende vast te leggen.

Volgend schema biedt een inzicht in de mogelijke doelgroepen en de timing en de wijze waarop ze in de overlegstructuur kunnen worden opgenomen.

Gewenste betrokkenheid doelgroepen	Type I	Type II	Type III
grote publiek	(x)		
aangelanden werf		x	x
specifieke doelgroepen	x	x	x
bedrijven	x	x	x
handelaars		x	x
scholen		x	x
inwoners ruimere omgeving	x	x	
hulpdiensten	x	x	x
vrachtvervoer	x	x	
OV gebruikers		x	x

Tabel 4: betrokkenheid doelgroepen in overlegstructuur

De blauwe kruisjes duiden aan welke doelgroepen zeker in de overlegstructuur voor Minder Hinder moeten worden betrokken via een klankbordgroep. Het gaat om organisaties van weggebruikers, de hulpdiensten en het openbaar vervoer. De andere doelgroepen moeten op zijn minst worden ingelicht. Voor grote werken is betrokkenheid vanuit het bedrijfsleven vaak wenselijk.

4.4 Minder-hindermaatregelen

Bouwtechnisch en verkeerskundig

In de conceptfase wordt de motivatie en verkeerskundige onderbouwing gevormd voor de later uit te werken minder-hindermaatregelen. Om een bepaald ambitieniveau qua verkeershinder te realiseren, worden eisen en randvoorwaarden vastgelegd op basis van de huidige verkeersafwikkeling.

Impactanalyse

De impactanalyse is de uitbreiding en verfijning van de minder-hindertoets. De analyse onderzoekt de effecten van de werken op het verkeerssysteem meer in detail. Ze wordt uitgevoerd als de minder-hindertoets uitwijst dat de verwachte hinder het ambitieniveau overstijgt en er dus meer hinder te verwachten is dan aanvaardbaar.

De impactanalyse steunt op een analyse van de huidige verkeersstromen en het type gebruikers van de weg of het gebied waar zal gewerkt worden. Daarbij wordt gebruikgemaakt van bestaande telgegevens of specifiek verzamelde informatie. Er is dus altijd een **kwantitatieve berekening** vereist van de verschuiving van de verkeersintensiteiten in relatie tot de beschikbare wegcapaciteiten.

- Werken **type I**: Het Vlaams Verkeersmodel is het aangewezen instrument voor het ramen van het effect op de verkeersafwikkeling van werken op hoofd- en primaire wegen. Verder worden capaciteitsberekeningen uitgevoerd, eventueel op basis van bijkomende verkeerstellingen.
- Werken **type II**: Er zal bij de impactanalyse gebruikgemaakt worden van het multimodaal model. Naast verkeerstellingen en capaciteitsberekeningen kunnen de maatschappelijke kosten van de geplande werken worden ingeschat door de beschikbare tools toe te passen (zoals de EXIN-formule). Dit bepaalt eventueel de later toegepaste uitvoeringsmethoden.

- Werken **type III**: Een stedelijk of gemeentelijk model is het meest aangewezen instrument, naast capaciteitsberekeningen. In een beperkt aantal gevallen kan ook de EXIN-formule worden toegepast. Ook voor dit type werken kan het noodzakelijk zijn om verkeerstellingen te organiseren.

Algemeen worden verkeerstellingen van 2 à 3 jaar oud nog als acceptabel beschouwd, tenzij intussen structurele wijzigingen zijn doorgevoerd met een significante invloed op de verkeersafwikkeling. In dergelijke situaties zijn er recentere en meer representatieve tellingen nodig.

Functioneringsanalyse

Deze analyse wordt uitgevoerd voor alle modi, dus inclusief fietsers en voetgangers. Ze geldt zowel voor doorgaand als voor lokaal verkeer. Ook het specifieke gebruik en de gebruikstaken van de weg worden nagegaan. Bijvoorbeeld: maakt de weg deel uit van een route voor uitzonderlijk vervoer, een vrachtvervoernetwerk, een fietsnetwerk? Maak ook een analyse van de aanwezige functies in de perimeter van de werken (scholen, winkels, bedrijven). Op basis van deze analyse worden de bereikbaarheidseisen bepaald, die verder in het proces als randvoorwaarden gehanteerd moeten worden.

Ambitieniveau

Bij de aanvang van de conceptfase heeft de wegbeheerder het ambitieniveau voor de verkeershinder vastgelegd naar aanleiding van de minder-hindertoets. Als uit de toets blijkt dat de hinder niet kan worden beperkt tot het ambitieniveau, dan moet een impactanalyse worden uitgevoerd.

Maar in dit stadium moet ook het ambitieniveau **kritisch bekeken** worden. Hoe groot zijn de maatregelen die u moet treffen om het gewenste niveau te behalen? Soms is een consensus de enige oplossing. De kostprijs van de maatregelen moet immers in verhouding staan tot de uiteindelijke hinder op de weg. Stel uw ambitieniveau dus bij indien nodig.

Formuleren van uitvoeringsscenario's

De minder-hinderaanpak kan vanuit meerdere invalshoeken worden uitgewerkt in de vorm van verschillende scenario's. Eerst moet u de randvoorwaarden en uitgangspunten van deze aanpak formuleren.

De volgende **uitgangspunten** maken alleszins deel uit van elk concept:

- het STOP-principe moet in de mate van het mogelijke gevolgd worden;
- het multimodale verkeerssysteem moet blijven functioneren met een aanvaardbare hinder door omleidingen en vertragingen;
- de lokale bereikbaarheid primeert op het faciliteren van doorgaand verkeer voor werken op wegen type III. Deze eisen werden in de functioneringsanalyse vastgelegd.

Deze uitgangspunten worden verder aangevuld met projectspecifieke randvoorwaarden die voortvloeien uit de impactanalyse, de timing van de werken en beleidskeuzes.

Fasering werken

Vanuit verkeerskundig standpunt moet een evenwicht worden gevonden tussen de gewenste bouwtechnische fasering en een stabiele verkeerssituatie met minimale capaciteitsreductie. Ook dit is een iteratief proces. Parameters in deze afweging zijn de bereikbaarheidseisen, de uitvoeringstermijn en de vooropgestelde uitvoeringsperiode. Deze stap is ook afhankelijk van de aanbestedingsprocedure, die bepaalt in welke mate de aannemer inbreng heeft.

Communicatief

Afhankelijk van de aard van de werken kan het aangewezen zijn om de communicatie met de projectpartners en doelgroepen al tijdens de conceptfase op te starten. Vooral als het gaat om nieuwe infrastructuurwerken en de organisatie van structureel onderhoud is communicatie in deze fase niets te vroeg. In de conceptfase ligt de nadruk van de communicatie op het **'waarom'** van het project.

Bepalende elementen

Een aantal elementen bepaalt welk soort communicatie er gevoerd wordt en welke doelgroepen hiermee aangesproken worden. Van belang zijn het type van de weg, de functies van de weg en specifieke aspecten zoals snelheidsregime en bijzonder gebruik, alsook de ruimere omgeving waar het project een impact op kan hebben. Bij het uitwerken van een goede organisatie- en overlegstructuur (zie ook 4.3) zal dit duidelijk worden.

Draagvlakcreatie voor oplossing probleem

In de conceptfase van het project dient de initiatiefnemer al over **het belang of de noodzaak van het project** te communiceren naar de doelgroepen. Elk project vertrekt vanuit een probleemstelling of een behoefte. Daarover moet worden gecommuniceerd. De initiatiefnemer moet duidelijk maken waarom het project nodig is, bijvoorbeeld om de veiligheid te verbeteren of de capaciteit bij te sturen. Zo worden de doelgroepen bewust van het probleem overtuigd van de nood aan een oplossing.

Communicatie voor draagvlakcreatie - proces en concept

Uiteraard gaat de communicatie niet alleen over de noodzaak van de werken, maar ook over uw aanpak. De doelgroepen moeten dus ingelicht worden over de zoektocht naar de meest geschikte oplossing en het beste concept. De initiatiefnemer van het project is hiervoor verantwoordelijk. Hij probeert twee soorten draagvlak te creëren: eerst het procesdraagvlak en later het conceptdraagvlak. Hoe doet u dit als initiatiefnemer?

- Het **procesdraagvlak** creëert u door de doelgroepen te informeren over de manier waarop de keuze voor het concept tot stand kwam. Voor de belangrijkste projectpartners volstaat louter informeren niet en is er ook betrokkenheid vereist. Voor sommige projecten is er inspraak mogelijk via een plan- of project-MER. Maar dat is onvoldoende om een procesdraagvlak op te bouwen bij alle doelgroepen. De initiatiefnemer moet dus parallelle communicatie inzetten, nog voor de officiële inspraaktrajecten worden opgestart (zoals een publieke kennisgeving MER). Zonder procesdraagvlak is het bijna onmogelijk om een conceptdraagvlak te creëren. Als de manier waarop het concept tot stand kwam niet duidelijk is, dan zullen de doelgroepen het moeilijker aanvaarden.
- Om een **conceptdraagvlak** te creëren, moet u als initiatiefnemer uitleggen waarom het concept werd gekozen en waarom het tegemoetkomt aan de vastgestelde noden. Overtuig de doelgroepen met duidelijke argumenten, zodat ze het voorgestelde of gekozen concept aanvaarden en zich verzoenen met de hinder die zich tijdens of na de uitvoering kan voordoen.

Mogelijke hinder na uitvoering

Bij grote projecten is niet alleen de hinder tijdens de uitvoering belangrijk, maar ook de mogelijk blijvende hinder na uitvoering van de werken. Dit speelt een cruciale rol in de conceptfase. Bij vele projecten reikt de hinder immers verder dan de uitvoeringsfase van de werkzaamheden. Sommige concepten hebben gevolgen op lange termijn voor de gebruikers van de infrastructuur of de omgeving.

De blijvende gevolgen van een project kunnen helaas niet altijd voor iedereen positief zijn. Bepaalde doelgroepen zullen misschien meer geluidsoverlast hebben na uitvoering van de werken. Dat hangt samen met het gekozen concept. Zelfs bij een concept met vele positieve effecten mogen we de negatieve aspecten niet uit het oog verliezen en moeten we met de getroffen doelgroepen in dialoog gaan.

Overtuig door het belang van het project en het gekozen concept, maar heb respect voor de individuele belangen van de doelgroepen.

De oprichting van een **adviesgroep** of **klankbordgroep** in de conceptfase creëert het geschikte forum om over dergelijke aspecten te communiceren en om constructieve participatie van de belangrijkste doelgroepen (of hun afgevaardigden) mogelijk te maken (zie ook 4.3).

De initiatiefnemer maakt de afweging in welke mate hij inspraak wil bieden en verantwoording wil afleggen. In functie van die keuze opteert de initiatiefnemer voor een klankbordgroep, een adviesgroep of een variant.

- In een **klankbordgroep** kan een bepaalde visie, oplossing of aanpak (vrijblijvend) afgetoetst worden. De initiatiefnemer is vervolgens niet gebonden aan adviezen of opmerkingen die door deze groep geformuleerd worden.
- In een **adviesgroep** gaat de betrokkenheid (en inspraak) een stap verder. De adviesgroep heeft een krachtigere stem en formuleert een advies waarvan alleen kan afgeweken worden in geval van grondige motivering.

Samenvattend:

De belangrijkste minder-hinderacties in de conceptfase:

1. Voer als initiatiefnemer de minder-hindertoets uit en maak een inschatting van de hinder;
2. Bepaal het ambitieniveau van de minder-hinderaanpak;
3. Stem als initiatiefnemer het project af met de betreffende wegbeheerder;
4. Start met de interne projectorganisatie;
5. Betrek en informeer interne en externe projectpartners;
6. Informeer publiek en doelgroepen over de noodzaak van de werken;
7. Start een dialoog met doelgroepen en belanghebbenden.



5 Minder-hinderaanpak in de uitwerkingsfase

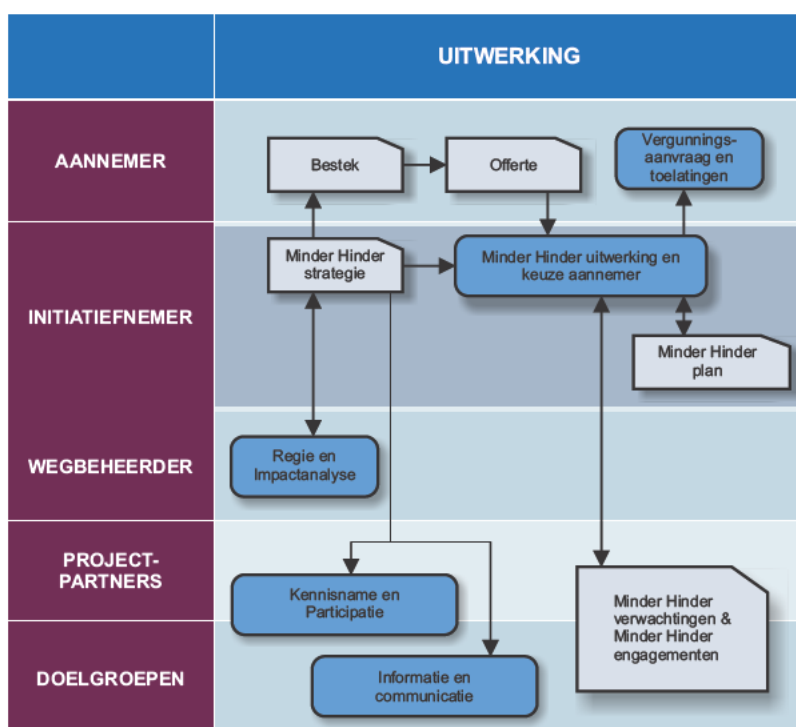
De uitwerkingsfase is zeer belangrijk voor de concretisering van de minder-hindermaatregelen. Het project krijgt zeer concreet vorm en de effecten worden duidelijker. De communicatie kan nu heel gericht worden gevoerd en er kunnen afspraken worden gemaakt met partners en doelgroepen. Een bestek met minder-hinderbepalingen is een belangrijke hefboom om de uitvoering van minder-hindermaatregelen op het terrein te garanderen.

5.1 Minder Hinder in het projectproces

Vereisten

Voordat de uitwerkingsfase van start gaat, gaat u na of de minder-hinderacties uit de conceptfase zijn uitgevoerd, zoals het opmaken van de **minder-hindertoets**. De toets geeft sturing aan het minder-hinderproces tijdens de uitwerkingsfase van het project en geldt voor werken type I, II en III.

Aanpak



De uitkomst van de minder-hindertoets wordt stapsgewijs uitgewerkt tot een **minder-hinderstrategie**. De **regie en impactanalyse** vormt daarin een belangrijke stap. Tijdens de regie worden de werken van verschillende initiatiefnemers in dezelfde perimeter op elkaar afgestemd. De impactanalyse is een uitbreiding en verfijning van de minder-hindertoets. Ditmaal worden de effecten van de werken op het verkeerssysteem nader onderzocht. De uitwerking van het projectconcept tot een voorontwerp en een ontwerp kan een impact hebben op de geldigheid van de minder-hindertoets. De toets werd uitgevoerd volgens bepaalde premissen.

Het kan blijken dat die niet langer geldig zijn. Een herneming van de toets dringt zich in dat geval op. De minder-hinderstrategie wordt ter **kennisname** en met een uitnodiging tot **participatie** overgemaakt aan de projectpartners. Ook de doelgroepen krijgen de nodige **informatie** en worden betrokken met gerichte **communicatie**.

De uitwerkingsfase dient enerzijds om het project gedetailleerd genoeg uit te werken om een aannemer aan te duiden en anderzijds om de minder-hinderstrategie te vertalen naar een **plan van minder-hindermaatregelen** (inclusief communicatieve maatregelen). Het plan moet overeenstemmen met het ambitieniveau dat tijdens de conceptfase werd vastgelegd.

In eerste instantie zet de initiatiefnemer zijn minder-hindereisen op papier. Hij maakt ze als **bestek** over aan de kandidaat-aannemers. Op basis hiervan worden **offertes** ingediend en wordt de meest geschikte **kandidaat-aannemer gekozen**. Vanaf nu begint er een nieuwe dialoog over de hinder van de werken en de minder-hindermaatregelen. De aannemer stelt voor het project immers faseringen en uitvoeringsmethoden voor. De initiatiefnemer kon daar onmogelijk vooraf al rekening mee houden. De contractonderhandeling vereist dus een nieuwe iteratie. Nu kunnen de minder-hindermaatregelen verder worden **uitgewerkt** en kan het **minder-hinderplan** worden opgemaakt.

Bij het uitwerken van de maatregelen moet u rekening houden met de **verwachtingen** van projectpartners en doelgroepen inzake Minder Hinder.

Maar u mag van hen ook een **engagement** inzake Minder Hinder verwachten. Bespreek regelmatig het ontwerp en de repercussies op de mobiliteit en neem de mogelijke maatregelen en engagementen door met de projectpartners en doelgroepen.

Ten slotte zijn er voor de werken en voor sommige minder-hindermaatregelen (zoals omleidingen) **vergunningen of toelatingen** nodig van de politie, de lokale besturen of het Gewest. Ze moeten uiteraard tijdig aangevraagd worden en toegekend zijn voor het begin van de werken.

Resultaat

Het resultaat van de uitwerkingsfase omvat:

- formele engagementen van doelgroepen en projectpartners;
- een plan van minder-hindermaatregelen;
- de nodige vergunningen voor de aannemer.

5.2 Minder Hinder en MKBA

Sinds de conceptfase kunnen er heel wat factoren veranderd zijn. Daarom moet u de minder-hindertoets **hernemen** tijdens de uitwerkingsfase. Check of de randvoorwaarden en projectkenmerken nog accuraat zijn.

De minder-hindertoets is een herhaaldelijk te gebruiken toets. Bij elk nieuw gegeven en elke nieuwe maatregel moet u opnieuw nagaan of het ambitieniveau wordt bereikt.

De minder-hindertoets is een middel om de impact van werkzaamheden op het verkeer en de omgeving in te schatten. Voor complexe projecten is soms ook een Maatschappelijke Kosten-Batenanalyse (MKBA) nodig. De vraag welke factoren daarbij voor de waardebeoordeling gehanteerd worden, is echter onderwerp van verder onderzoek.

5.3 Organisatie- en overlegstructuur Minder Hinder

Zoals aangegeven in de conceptfase wordt de overlegstructuur Minder Hinder tijdens de hele duur van het project behouden. Soms tekenen de doelgroepen zich duidelijker af in de uitwerkingsfase. De analyses over de impact op het verkeersgebeuren brengen de betrokken doelgroepen immers duidelijker in beeld. In de uitwerkingsfase wordt de impact (het invloedsgebied) duidelijker afgelijnd en krijgt de organisatie van het geheel meer concreet vorm. Een voorbeeld? Misschien is er een nieuw aanbod aan openbaar vervoer nodig tijdens de werken. In dat geval moet u de vervoeraanbieders uiteraard opnemen in de overlegstructuur. Dit kan ook gelden voor bedrijven, handelaars, scholen, enzovoort.

In de uitwerkingsfase worden ook de aangelanden van de werf bij het project betrokken. Ze voelen namelijk de onmiddellijke impact van de werkzaamheden. De mogelijkheden? U kan een delegatie van de aangelanden opnemen in de klankbordgroep en/of hoorzittingen organiseren (zie ook 5.4.).

5.4 Minder-hindermaatregelen

Bouwtechnisch en verkeerskundig

Timing en coördinatie

Schenk maximale aandacht aan de coördinatie van werkzaamheden van verschillende initiatiefnemers in dezelfde perimeter. Het is onaanvaardbaar om werkzaamheden uit te voeren op de omleiding van een ander project. Bovendien beperkt men de globale hinder door werkzaamheden te bundelen in tijd en ruimte. Een goede **afstemming** is met andere woorden de eerste kritische succesfactor voor het reduceren van hinder.

De afstemming vertrekt vanuit een inventaris van potentieel conflicterende werken vóór, tijdens en na de voorziene uitvoeringsperiode. Hou ook rekening met de initiële fasering van de werken. Het overzicht wordt aangevuld met bijkomende voorwaarden voor de timing, waaronder seizoensgebonden,

economische en sociale factoren. Moet het project bijvoorbeeld klaar zijn vóór de winter? Of moet u rekening houden met de koopjesperiode of de start van het schooljaar?

Ook hier hebben we te maken met een iteratief proces. Aanpassingen in de uitvoeringsperiode kunnen een weerslag hebben op de fasering. Websites als o.a. www.wegenwerken.be en www.iow.be zijn hiervoor nuttige instrumenten, aangevuld met bilateraal overleg met mogelijke opdrachtgevers.



Figuur 5: website www.wegenwerken.be



Figuur 6 : website www.iow.be

In het definitieve scenario zijn de indicatieve uitvoeringstermijn en de gewenste uitvoeringsperiode bepaald en afgetoetst ten opzichte van mogelijk conflicterende werken. Het is aangewezen om het project op dit moment dan ook in te geven in de verschillende coördinatie-instrumenten. Zo kunnen andere projecten ook rekening houden met de geplande werken.

Omleidingen

Omleidingen veroorzaken niet alleen hinder op de wegen binnen de perimeter van de werken. Ze creëren ook een verhoogde verkeersdruk op de omleidingsroute. Ga daarom na of het instellen van **beurtelings verkeer** met behulp van tijdelijke verkeerslichten een goede oplossing biedt.

Zijn de omleidingen essentieel in de minder-hinderaanpak van het project? Grijp dan in de uitwerkingsfase terug naar de inventaris van **potentieel interfererende werken**. Bij omleidingen voor wegenwerken van type II en type III moet u er rekening mee houden dat op bepaalde assen in het netwerk niet tegelijk mag worden gewerkt.

Bij het uitwerken van omleidingen worden verder nog de volgende **principes** gehanteerd:

- Beperk de omrijfactoren;
- Realiseer hindernisvrije omleidingsroutes door middel van een vergunningenbeleid;
- Maak selectieve omleidingen en specifieke omleidingen per modus;
- Vereenvoudig de omleidingsroutes en de infrastructurele maatregelen door de bestaande infrastructuur beter te benutten;
- Zorg voor extra opstelruimte voor afslaand verkeer;
- Maak bijkomende afslagstroken;
- Pas de timing van VRI's aan;
- Stel tijdelijke parkeerrestricties in langs omleidingswegen;
- Omschrijf de omleidingen duidelijk in het bestek, inclusief het herstel van de oorspronkelijke toestand (maak hiervoor budget vrij);
- Garandeer de doorstroming van openbaar vervoer.

De optimalisatie van de fasering gebeurt bij **werken type I** in functie van de **doorstroming**. Verplichte omleidingen zijn daarbij niet aan de orde, behalve via een gesloten systeem los van het onderliggende wegennet. Selectieve omleidingen (bijvoorbeeld voor vrachtverkeer) en alternatieve routes worden wel aangegeven, zij het vrijblijvend.

De verschillende beheerders gaan op een andere manier om met hun beheersfunctie. Daar waar de wegbeheerder de focus legt op de kwaliteit van de wegen en weguitrusting, richt het Vlaams Verkeerscentrum zich vooral op de kwaliteit van de verkeersafwikkeling. Het is net de combinatie van beide die aanzet tot een integrale visie.

Indien bij **werken type II** omleidingen noodzakelijk zijn, worden ze maximaal georganiseerd op wegen van een zelfde of hogere categorie dan die van de weg waarop gewerkt wordt. Daarbij streeft u naar **zo beperkt mogelijke omrijfactoren**. U kan ook gebruikmaken van selectieve omleidingen voor bepaalde modi (vrachtverkeer, fietsers,...) of voor een bepaalde rijrichting.

De toelating voor het plaatsen van signalisatie wordt verleend door AWV of door de lokale politie, afhankelijk van de beheerder. Net zoals voor type I-werken, vereist de coördinatie dat iemand de regierol opneemt. Hierover maakt u best al afspraken tijdens de conceptfase.

Bij de coördinatie van werken **type III** moet de regierol op gemeentelijk niveau worden vervuld. De gemeentelijke technische werkgroep of de cel verkeer komen hiervoor in aanmerking. Voor werken met een grotere impact kan men desgevallend ad hoc een GBC bijeenroepen.

Optimaliseer de fasering in functie van de **lokale bereikbaarheid**. Omleidingen moeten zo veel mogelijk worden georganiseerd op wegen van dezelfde categorie. Zoals bij werken type II kan men gebruikmaken van selectieve omleidingen voor bepaalde modi (vrachtverkeer, fietsers, ..) of voor een bepaalde rijrichting. De lokale politie verleent de toelating voor het plaatsen van signalisatie.

Bouwtechnieken

Door een doordachte toepassing van bouwtechnieken, zowel alternatieve als conventionele, kan u in het bestek al een hele reeks randvoorwaarden opnemen die hinder voorkomen. Voorbeelden zijn:

- in situ hergebruik van materialen;
- alternatieve bouwtechnieken: sleufloze technieken, doorpersingen en gestuurde boringen;
- gebruik van prefabconstructies of constructie van infrastructuur buiten de rijbaan;
- duurzame bouwtechnieken om hinder door onderhoud in de toekomst te reduceren: *staalvezelbeton, epoxy wegbedekkingen, enzovoort*;
- conventionele technieken:
 - verbod op droogslijpen,
 - sproei-installaties om stofvorming tegen te gaan,
 - lawaaiarme en trillingsarme machines,
 - vermijden van een overmatige uitstoot van uitlaatgassen;
- materiaal aangepast aan de omgeving;
- afhankelijk van de aanbestedingsprocedure, eventueel een inbreng van de aannemer.

Opnemen van minder-hindermaatregelen in het bestek

De basis voor Minder Hinder moet vastliggen in een bestek dat de vooropgestelde maatregelen duidelijk formuleert. Besteed voldoende aandacht aan de afdwingbaarheid van de maatregelen. Sommige methoden van toewijzing (bijvoorbeeld DBFM) lenen zich daar beter toe dan andere. Baken ook de verantwoordelijkheden van de betrokken partijen duidelijk af. Als de aanbestedingsformule voorziet in een onderhandelingsprocedure, dan kunnen de opdrachtnemer en de opdrachtgever de laatste optimalisaties aan de planning en fasering doorvoeren.

Vorbereiding projectpartners

Voor de uiteindelijke start van de werken moeten bepaalde projectpartners nog voorbereidingen treffen en eigen maatregelen implementeren. De Lijn moet bijvoorbeeld de verplaatsing van haltes afficheren, tijdelijke haltes inrichten en/of wijzigingen in de uurregeling doorvoeren.

Vorbereiding opdrachtnemer

Zodra de fasering en de timing vastliggen, treft de opdrachtnemer de laatste voorbereidingen voor de werken:

- plaatsen van vooraankondigingen minstens één week voor de start van de werken;
- opstellen van de signalisatieplannen;
- het tijdig aanvragen van toelatingen tot plaatsen van signalisatie en inname openbare weg.

Vorbereidingstermijn

Niet alle lokale besturen handhaven de aanvraagtermijn voor vergunningen even strikt. Deze termijn varieert van 10 werkdagen tot vier weken. Het is **niet aanvaardbaar** dat daags voor de start van infrastructuurwerken nog vergunningen worden aangevraagd en verleend.

Daarom moet de periode tussen de toewijzing en de aanvang van de werken, zoals gespecificeerd in het aanvangsbevel, lang genoeg zijn. Alle betrokken partijen moeten tijd hebben om maatregelen te implementeren en de definitieve startdatum te communiceren.

Communicatief

In de conceptfase lag de nadruk van de communicatie op het 'waarom' van het project. Waarom zijn de werkzaamheden nodig? Waarom wordt er gekozen voor een bepaald concept? Ook in de uitwerkingsfase moet de initiatiefnemer in de communicatie blijven zeggen waarom het project noodzakelijk is. Maar de nadruk verschuift wel naar de vragen 'wat' en 'wanneer':

- Wat gaat er precies uitgevoerd worden?
- Hoe gaat dit gebeuren?
- Op welke manier?
- Hoe gefaseerd?

De communicatie in de uitwerkingsfase moet deze vragen beantwoorden. Naarmate de uitwerkingsfase haar einde nadert, wint de vraag 'wanneer' aan belang. Wanneer starten de werken exact? Het gaat hier om kernboodschappen die centraal moeten staan in de communicatie tijdens de uitwerkingsfase.

Verschuiving accent: van betrekken naar informeren

Tijdens de eerdere conceptfase stond betrokkenheid centraal. De projectpartners moesten 'mee' zijn. De communicatie en de participatie moesten dit gevoel stimuleren. In de uitwerkingsfase verschuift het accent van de communicatie geleidelijk van betrekken naar **informeren**. Naarmate de uitwerkingsfase vordert, worden er steeds meer elementen verbonden aan de praktische uitvoering. Het project krijgt nu echt vorm. Dit biedt stof tot communiceren. We denken hier bijvoorbeeld aan faseringen, toegepaste technieken, omleidingen en timing. Als deze elementen eenmaal vastgelegd zijn, uiteraard met betrokkenheid van de diverse partners en doelgroepen, kan de nadruk verschuiven naar concrete informatie over deze elementen: een informatievergadering voor de inwoners en één voor de handelaars, omleidingplannetjes voor klanten en bezoekers, informatiebrieven voor iedereen in de werfzone en omleidingstraten, enzovoort. Maar ook de betrokkenheid blijft tijdens de uitwerkingsfase belangrijk. Overleg en inspraakfora zoals een advies- of klankbordgroep kunnen een belangrijke bijdrage blijven leveren.

Naarmate de uitwerkingsfase vordert worden almaar meer elementen van de latere uitvoering van het concept concreet. Het project krijgt echt vorm en dit biedt stof tot communiceren.

Het accent verschuift geleidelijk van het betrekken naar het informeren van projectpartners. Ze krijgen informatie over een project dat vorm krijgt en dat in een volgende fase wordt uitgevoerd.

De **scope** van de communicatie wordt nu ook breder. Alle doelgroepen die hinder kunnen ondervinden, behoren nu tot de doelgroep. Communiceer met hen over omleidingen, faseringen, timings en andere concrete elementen. Via informatievergaderingen of -tentoonstellingen, brochures, nieuwsbrieven en bij grote projecten zelfs specifieke websites, advertenties of infokranten, kunnen we de informatie over een project doen doorstromen naar projectpartners. De bedoeling is zowel de effectieve hinder als de hinderbeleving te doen verminderen.

In de uitwerkingsfase kan de initiatiefnemer de projectpartners bij de werkzaamheden betrekken via een **testpanel** of een ideeënpanel. Het panel komt eenmalig samen om de praktische aspecten en de minder-hindermaatregelen (bijvoorbeeld specifieke signalisatie) uit te proberen en te beoordelen op effectiviteit en kwaliteit.

Communicatie door de initiatiefnemer en/of de wegbeheerder?

De initiatiefnemer is verantwoordelijk voor de communicatie over Minder Hinder. De initiatiefnemer is vaak ook de wegbeheerder, maar niet altijd. Indien niet, moeten er tussen beide partijen duidelijke afspraken gemaakt worden over de communicatie. Wat wordt er meegedeeld? Wie voert het woord? De eindverantwoordelijke blijft wel de initiatiefnemer. Het wordt nog ingewikkelder als er verschillende wegbeheerders bij de werkzaamheden betrokken zijn (en eventueel ook initiatiefnemer zijn). Bij dergelijke projecten richt de initiatiefnemer best een werkgroep communicatie op. Binnen de werkgroep worden dan

duidelijke afspraken gemaakt over de communicatie over het project en over Minder Hinder.

Communicatie via intermediairs

Niet alle communicatie kan of moet gebeuren via de eigen kanalen en middelen van de initiatiefnemer of de wegbeheerder. In de uitwerkingsfase wordt best optimaal gebruikgemaakt van communicatiekanalen en fora van intermediairs. We denken bijvoorbeeld aan:

- De Lijn voor het bereiken van de bus- en tramreizigers;
- Touring voor het bereiken van de automobilisten;
- de transportfederaties voor het bereiken van de transporteurs;
- UNIZO en Voka voor handelaars en andere ondernemers;
- betrokken gemeentebesturen voor het bereiken van de inwoners.

Al deze intermediairs, die vaak zelf als projectpartner deel uitmaken van de projectstructuur, hebben interessante eigen communicatiekanalen die kunnen ingezet worden om de doelgroepen te bereiken. Als de initiatiefnemer constructief samenwerkt met de intermediairs, kunnen de communicatiekanalen optimaal worden gebruikt voor het project.

Communicatie via de pers

Vanaf de uitwerkingsfase dient er extra aandacht naar perscommunicatie te gaan. Het bereik van de pers is groot maar u boekt als initiatiefnemer alleen resultaat als u kundig en doordacht communiceert. U hebt de pers immers niet onder controle. Daarom moet u als initiatiefnemer goed nadenken over de boodschap die u communiceert en over de manier waarop u de informatie in woord en in beeld brengt. Kernboodschappen, Q&A-lijsten, perscontactlijsten, persberichten, mediatraining: het zijn basisinstrumenten die nodig zijn voor een succesvol persmanagement met briefings, persconferenties, hinderberichten in de krant en samenwerkingsacties om het project in de kijker te plaatsen.

Informatie op maat van de doelgroep

Communicatie is voor ieder project van belang, net zoals de mate waarin wordt gecommuniceerd. De dosering van informatie is dus cruciaal. Denk als initiatiefnemer altijd aan uw doelgroep(en) als u communiceert. Hoeveel informatie verwachten ze? En hoe maakt u de informatie begrijpelijk? Bewoners zitten niet te wachten op een technische verhandeling over het gieten en uitharden van een betonnen wegdek. Ze wensen antwoorden op praktische vragen. Hoe lang zal de weg onberijdbaar zijn? Kan het weer de werkzaamheden vertragen? Welke voordelen biedt het nieuwe wegdek (duurzaamheid, geruisloosheid)? Dat is informatie van belang. Communiceer geen irrelevante details. Ballast veroorzaakt overcommunicatie. De belangrijke communicatie verdrinkt in de overvloed en wordt niet opgepikt door de doelgroep.

Projectcommunicatie niet enkel voor grote groepen

Projectcommunicatie is niet alleen noodzakelijk bij grote projecten van type I of type II. Bij kleine lokale projecten (werken type III) is de impact van de hinder op de doelgroepen doorgaans van dezelfde grootteorde. Het verschil zit vooral in de omvang van de doelgroepen, en mogelijk ook in de aard. Bij een klein project zijn er minder direct gehinderden. Dat maakt de individuele hinder niet kleiner. De weggebruiker of de omwonende zal het lawaai, het stof en de omleidingen even hinderlijk vinden als bij grote werkzaamheden.

Bij kleine werken mogen de doelgroepen niet de dupe worden van de beperkte schaal van het project. Daarom moet u als initiatiefnemer dezelfde informatie communiceren als bij type I- of type II-werken. De gebruikte communicatiekanalen zullen echter een kleinere scope hebben en meer toegespitst zijn op de doelgroepen. De doelgroep is minder verspreid dan bij projecten van type II en type I.

Welke maatregelen kunnen nog bijkomend uitgevoerd worden?

Hinder is grotendeels te voorkomen en te milderen door een oordeelkundige keuze te maken uit de hierboven beschreven maatregelen. Ze worden geïnitieerd in de conceptfase en verfijnd in de uitwerkingsfase. Hinder kan gedeeltelijk worden “weggecommuniceerd” door te informeren. Bouwtechnische en verkeerskundige maatregelen kunnen de hinder inperken.

Deze maatregelen staan meestal in rechtstreeks verband met de vormgeving en de organisatie van het project.

Er zijn ook andere soorten maatregelen mogelijk. We bedoelen maatregelen die de initiatiefnemer neemt in overleg met de wegbeheerders en de overige projectpartners. De bedoeling is om de werkzaamheden op de openbare weg zo **aangenaam** mogelijk te laten verlopen voor alle betrokkenen, zonder de organisatie van het project zelf aan te passen.

Mobiliteitsmanagement

In de eerste plaats kan er aan **mobiliteitsmanagement** worden gedaan. De verkeershinder kan verminderd worden door te anticiperen op de verminderde bereikbaarheid en in te spelen op het verkeersdebiet tijdens de duur van de werkzaamheden. Vooral in de spitsperiode is het nuttig om de intensiteit van het verkeer te verminderen.

Mobiliteitsmanagement legt een deel van de verantwoordelijkheid voor de hinder bij de weggebruiker. Bij het opstellen van de maatregelen wordt de weggebruiker aangesproken op zijn medeverantwoordelijkheid.

Er kan gedacht worden aan verschillende maatregelen om de vraag naar het verkeer tijdens de werken te verminderen:

- het bevorderen van thuiswerken tijdens de werken;
- het installeren van werkruimte (kantoorruimte) op alternatieve locaties;
- het voorzien van een afhaallocatie voor boodschappen of het installeren van een boodschappen-dienst;
- de mensen aanmoedigen om tijdens de werken verlof te nemen;
- het aanbieden van een beloning om de spits te ontlasten;¹
- het gebruik van openbaar vervoer stimuleren;²
- het aanzetten tot carpooling;
- het stimuleren van fietsen en te voet gaan.

Hinderbeleving

Meestal blijft er na toepassing van de hinderverminderende maatregelen nog hinder over. Communiceer op een correcte manier over deze zogenaamde resthinder. Minimaliseer de impact niet! Het heeft geen zin om de hinder minder erg voor te stellen dan hij in werkelijkheid zal zijn. Ondanks de hinderbeperkende maatregelen kan de resthinder grote gevolgen hebben voor de dagelijkse bezigheden van weggebruikers en aangelanden.

Op deze situatie kan u als initiatiefnemer reageren door de hinder zo **acceptabel** mogelijk te maken. Verschillende soorten maatregelen maken de gevolgen van infrastructuurwerken leefbaarder. De volgende maatregelen kunnen de traditionele communicatieve maatregelen aanvullen:

- het geven van informatie over niet-zichtbare werken;
- het organiseren van evenementen in relatie tot de werken;
- het geven van een attentie (presentje, dienst, kortingen);
- het onder de aandacht brengen van goed rijgedrag.

Als initiatiefnemer kan u heel wat kritiek voorkomen door **innovatief te informeren** over de aard van de werken. Informeer bijvoorbeeld ook als er ogenschijnlijk niet wordt gewerkt. Een voorbeeld is het gebruik van mobiele tekstkarren op zonne-energie met vermelding van de boodschap “hier hardt beton uit”. Of attendeer de mensen op weersomstandigheden die de geplande werkzaamheden onmogelijk maken.

Door **het plannen van evenementen** kan de initiatiefnemer de burgers meer bij de werken betrekken. U brengt de werken op een positieve manier onder de aandacht en appelleert aan de trots van de burgers. Ze voelen zich als het ware een onderdeel van het project. Tijdens de werken kan u kijkmomenten organiseren en na afloop kan u de weg feestelijk inhuldigen en in gebruik nemen.

¹ In Nederland worden verschillende termen gebruikt, zoals “spitsmijden” en “spitsscoren”. Het idee is steeds hetzelfde: door niet in de spits de personenwagen op een bepaald traject te gebruiken verdient men enkele euro's per dag (5 €).

² Dit kan bijvoorbeeld door een persoonsgebonden reisadvies en een daaraan gekoppelde bereikbaarheidspas.

Een **attentie**, hoe klein ook, helpt mee om de resthinder te accepteren. Denk bijvoorbeeld aan een gratis wasbeurt voor de auto als er veel stofhinder is. Of u biedt de omwonenden een hotelovernachting aan als werkzaamheden een korte, maar intense hinderpiek kennen.

Door te wijzen op een **goed rijgedrag** tijdens de werken kan de ergernis flink afnemen. Als er files worden verwacht, kan u erop wijzen dat onaangepast rijgedrag de hinder vergroot voor het verkeer én de aangelanden. Het matigen van de snelheid, het niet onnodig wisselen van rijstrook en het gebruiken van de voorgestelde omleidingen zijn kernboodschappen die de weggebruikers medeverantwoordelijk maken voor de hinder.

5.5 Rol van de aannemer

We gaven al aan dat **minder-hinderbepalingen** in het bestek moeten worden opgenomen.

Dit kan in diverse vormen. U kan als initiatiefnemer **zelf voorwaarden opleggen** aan de fasering van de werkzaamheden, werken tijdens bepaalde periodes verbieden of eisen stellen aan de uitvoeringsmethoden.

De aannemer krijgt dus beperkende voorwaarden opgelegd die de organisatie van Minder Hinder bevorderen. Het bestek kan bovendien ook verplichtingen bevatten over de uitvoering van begeleidende maatregelen, zoals omleidingen, de tijdelijke infrastructuur, tijdelijke verkeerslichten, enzovoort.

Een tweede benadering is **de aannemer zelf betrekken** bij de opmaak van het minder-hinderplan. Nodig hem uit om maatregelen voor te stellen en maak hem mee verantwoordelijk voor het halen van het ambitieniveau. Vanuit zijn ervaring kan de aannemer ongetwijfeld oplossingen aandragen in domeinen waarmee de initiatiefnemer minder vertrouwd is, zoals innovatieve uitvoeringstechnieken.

Bij de derde benadering **duidt de initiatiefnemer een aparte aannemer aan** voor de uitwerking en de realisatie van Minder Hinder. De kwaliteit van de uitwerking en de uitvoering van de maatregelen gaat er alleen maar op vooruit als u werkt met een in Minder Hinder gespecialiseerde aannemer.

In elk specifiek geval moet er een **keuze** worden gemaakt tussen deze drie varianten. Een bestek dat Minder Hinder zonder meer afdoet als een "last van de aanneming" is niet aan te raden.

Zo moet het bestek de verantwoordelijkheden in het minder-hinderproces duidelijk toekennen aan de juiste partijen. Alleen als ze hun verantwoordelijkheden kennen, kunnen de partijen de kostprijs van Minder Hinder inschatten en de inzet van materieel en personeel juist plannen.

Samenvattend:

De belangrijkste minder-hinderacties in de uitwerkingsfase:

1. Breng als initiatiefnemer de verwachtingen van de projectpartners en doelgroepen in kaart;
2. Beschrijf de engagementen van de projectpartners en doelgroepen;
3. Herneem de minder-hindertoets en herevalueer;
4. Maak een minder-hinderplan met specifieke maatregelen;
5. Verfijn de organisatiestructuur waar nodig;
6. Leg de minder-hinderbepalingen vast en wijs deze toe aan de uitvoerende partij;
7. Informeer over de stand van zaken met focus op aanpak van de werken en timing;
8. Herhaal de noodzaak van de werken en het nut van het project;
9. Ga verder in debat met doelgroepen en belanghebbenden, ook over de minder-hinderaanpak.



6 Minder-hinderaanpak in de uitvoeringsfase

In de uitvoeringsfase moeten de minder-hindermaatregelen hun doeltreffendheid bewijzen. Merkt u tijdens de monitoring dat ze tekortschieten, dan moet er bijgestuurd worden om het hinderniveau aanvaardbaar te houden. Een goede samenwerking tussen alle partners is hierbij onontbeerlijk.

6.1 Minder Hinder in het projectproces

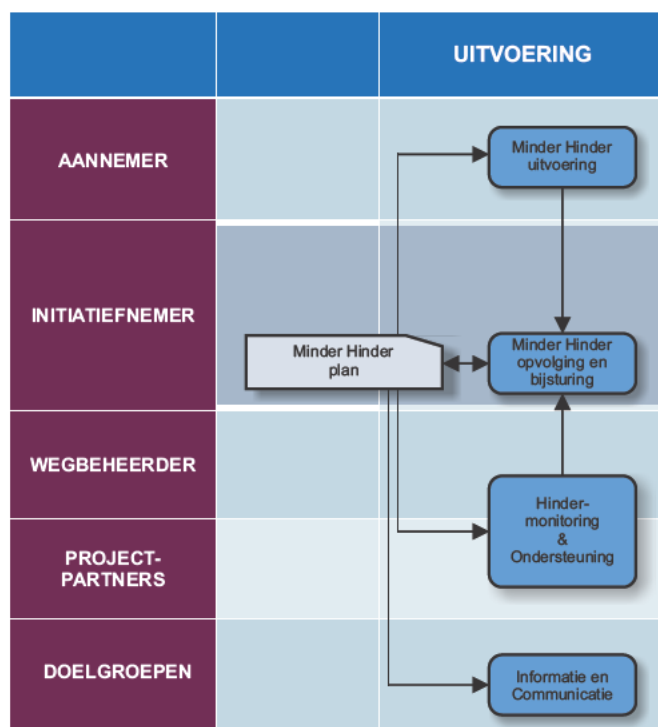
Vereisten

Voordat de uitvoeringsfase van start gaat, moet u nagaan of de belangrijkste minder-hinderacties uit de voorgaande fasen zijn uitgevoerd. U moet zeker beschikken over:

- een plan van minder-hindermaatregelen;
- de nodige vergunningen voor de aannemer;
- formele engagementen van de doelgroepen en projectpartners;
- duidelijke afspraken over verantwoordelijkheden.

Aanpak

De aannemer staat in voor de **uitvoering** van het project en de minder-hindermaatregelen conform het projectplan en het minder-hinderplan. Daar horen ook de minder-hindermaatregelen bij die werden afgesproken tijdens de contractonderhandeling. Ook de andere partijen voeren maatregelen uit, die tijdens de uitwerkingsfase werden afgesproken ter **ondersteuning** van Minder Hinder.



Op het terrein moet u opvolgen of het ambitieniveau ook effectief wordt gehaald. Dat is uitermate belangrijk. Projectpartners en doelgroepen moeten de effectieve hinder **monitoren** en rapporteren. De wegbeheerder bewaakt uiteraard zijn eigen netwerk en rapporteert anomalieën aan de initiatiefnemer.

De rapportering van projectpartners en doelgroepen wordt naast de eigen monitoring gelegd en levert input voor de voortdurende **bijsturing** van het minder-hinderplan. Pas de bestaande maatregelen aan of werk er nieuwe uit, zodat het plan terug het ambitieniveau haalt. Bindende afspraken met de aannemer zijn onmisbaar om de aanpassingen effectief te kunnen doorvoeren op het terrein.

De focus en inhoud van **informatie en communicatie** met de doelgroepen verschuift naar het 'hoe' van de uitvoering van de werken en de monitoring van hinderervaringen op het terrein.

Resultaat

Tijdens deze fase wordt het minder-hinderplan stelselmatig bijgewerkt. De gegevens van de monitoring worden verwerkt en gerapporteerd in functie van de evaluatie.

6.2 Organisatie- en overlegstructuur Minder Hinder

In de uitvoeringsfase is de betrokkenheid van de diverse partijen zeer groot. Misschien moet u daarom de **frequentie** van het overleg verhogen of bijkomende overlegorganen creëren.

Vooraf bij werken type I en type II kan de complexiteit van het werk leiden tot een **nieuw planningsoverleg**, dat wekelijks of op cruciale momenten wordt bijeengeroepen. Dit overleg dient om alle plannen in detail te overlopen en waar nodig bij te sturen, in functie van de verkeersafwikkeling. Eventuele klachten naar aanleiding van de werken (bijvoorbeeld over de bereikbaarheid of de signalisatie) worden besproken en krijgen een gevolg binnen een acceptabele termijn. Betrek de communicatieverantwoordelijken bij het overleg, zodat u de juiste informatie doorgeeft aan de projectpartners en de doelgroepen. In deze fase moet ook de werfcommunicatie vorm krijgen. Stel een **werfcommunicator** aan. Hij kan geleverd worden door de opdrachtgever of door de aannemer, afhankelijk van de bepalingen in het bestek. Met de werfcommunicator worden procedures afgesproken m.b.t. de opvolging en afhandeling van vragen en klachten.

De overleggroep die de werken van nabij opvolgt en bijstuurt, moet evenwichtig zijn samengesteld. De volgende partijen moeten een vertegenwoordiging afvaardigen:

- de initiatiefnemer;
- de wegbeheerder;
- de aannemer(s);
- de projectpartners;
- de doelgroepen.

Tijdens de uitvoering is het ook wenselijk dat u een **escalatieprocedure** op punt stelt. Zo kan u snel reageren op problemen. Elke betrokken partij krijgt een contactpersoon. Bij dringende problemen (bijvoorbeeld een gaslek of een verkeersongeval) roept u deze persoon op om meteen werk te maken van een oplossing. Een handleiding bij problemen en lijst met naam en nummer van de contactpersonen is het absolute minimum.

6.3 Minder-hindermaatregelen

Bouwtechnisch en verkeerskundig

Monitoring verkeersafwikkeling en bijsturing

Tijdens de uitvoeringsfase moet de opdrachtgever de resultaten van de minder-hindermaatregelen intensief opvolgen. Daarom moet hij de werkzaamheden monitoren:

- kwantitatief op basis van tellingen;
- in vergelijking met basistellingen van de impactanalyse;
- in functie van het ambitieniveau.

Levert een bepaalde maatregel niet het verwachte resultaat op, dan moet u bijsturen. Welke actie u neemt, wordt bepaald in een overlegstructuur zoals een themawerkgroep.

Toezicht door projectleiding

De projectleiding houdt tijdens de uitvoering van de werken toezicht op de contractuele naleving van de bestekseisen, zowel bouwtechnisch als inzake Minder Hinder. Elementen die hieronder vallen, zijn onder meer de bereikbaarheid, de multimodale toegankelijkheid, de inrichting bouwplaats en de veiligheid.

Handhaving minder-hindermaatregelen

De handhaving van minder-hindermaatregelen moet op een kwalitatieve manier gebeuren tijdens de uitvoeringsfase. Dit houdt op zijn minst de volgende aspecten in:

- een systematische en consequente handhaving van de uitgevoerde maatregelen;
- een uitvoering door personeel met voldoende technische kennis;
- aan de hand van instrumenten om handhaving af te dwingen.

Communicatief

Na de start van de werkzaamheden focust de communicatie op de output aan informatie. Informeren wordt de hoofdzaak en herhaling is het sleutelwoord. De plannen zijn immers finaal afgerond en goedgekeurd en de aannemer heeft de werken aangevat volgens het bestek. In de uitvoeringsfase is de kernboodschap van de communicatie **'hoe'** de werken precies worden aangepakt, welke fasering er wordt toegepast en welke timing er wordt aangehouden.

Focus op informeren en herhaling

De boodschappen over het **'hoe'** moeten **vaak genoeg herhaald** worden. Blijf ook het waarom van de werken in herinnering brengen. Dat moet u trouwens tijdens het hele proces volhouden.

Inzet van middelen

Hoe kunnen we de doelgroepen tijdens de uitvoering van het project het beste bereiken met onze communicatie? Welke communicatie- en mediamix gaan we toepassen? De middelen van de uitwerkingsfase blijven toepasbaar tijdens de uitvoeringsfase. Denk bijvoorbeeld aan informatievergaderingen bij elke nieuwe fase van de werkzaamheden, nieuwsbrieven, een website, enzovoort.

Ook de **communicatiekanalen van intermediairs** blijven uitermate nuttig. De intermediairs kunnen zowel projectpartners als doelgroepen zijn. Voorbeelden zijn De Lijn, Touring, NMBS, UNIZO en Voka. Deze organisaties hebben er belang bij dat hun klanten of doelgroepen goed geïnformeerd zijn over de werkzaamheden. Ze delen dus uw doelstelling om goed te communiceren.

De initiatiefnemer moet de intermediairs dus alle nodige teksten en beeldmateriaal ter beschikking stellen of zelfs kant en klare communicatieproducten (bijvoorbeeld routeplannetjes) voorzien, gericht op specifieke doelgroepen. Als de intermediairs ook als projectpartners betrokken zijn bij de projectstructuur, verloopt de doorstroming van informatie des te vlotter en kunnen de initiatiefnemer en de intermediairs elkaars communicatie nog beter ondersteunen.

Clustering van projectpartners en doelgroepen verhoogt efficiëntie van middelen

De inhoud van de communicatie moet zo goed als mogelijk afgestemd zijn op de informatiebehoeften van de projectpartners en de doelgroepen. Er moet niet voor elke partner of doelgroep een individueel communicatiemiddel met inhoud op maat gemaakt worden. **Clustering** is hier de boodschap. Breng projectpartners en doelgroepen samen als ze met hetzelfde communicatiemiddel te bereiken zijn en als de inhoud van de boodschap gelijkaardig is.

Een folder over de bereikbaarheid van het centrum is bijvoorbeeld zowel geschikte informatie voor de inwoners als voor de toeristische bezoekers. Dat geldt voor een werfbezoek, een brochure, een website, enzovoort.

Clustering verhoogt de efficiëntie van de beschikbare middelen voor communicatie.

Minder-hinderuitvoering en monitoring

De minder-hindercommunicatie uit de vorige fasen wordt voortgezet in de uitvoeringsfase. De adviesgroep of de klankbordgroep rond Minder Hinder kunnen een belangrijke rol spelen in de opvolging, monitoring en bijsturing van de communicatie over Minder Hinder.

Door omstandigheden zoals vertragingen door slecht weer kunnen er tijdens de uitvoering nieuwe communicatiebehoeften opduiken. Om te weten wanneer u er nieuwe communicatieacties dienen ondernomen te worden, is het nodig een **vinger aan de pols** te houden. Dit is vooral een opdracht voor de wegbeheerder en de projectpartners die betrokken zijn via de advies- of klankbordgroep.

Inzet bereikbaarheidsadviseur of werfcommunicator

De uitvoeringsfase vergt een specifiek soort communicatie: de **werfcommunicatie**. Ze richt zich op de aangelanden van de werf en kan uitgevoerd worden door een werfcommunicator. Afhankelijk van het contract neemt de aannemer of de initiatiefnemer deze taak op zich. Voor een kwalitatieve werfcommunicatie moet de werfcommunicator bereikbaar en toegankelijk zijn. Neem duidelijke afspraken over de bereikbaarheid en de minimale reactietijd op in het bestek.

Bij werken met een grote economische impact zet u best ook een **bereikbaarheidsadviseur** in. Hij concentreert zich op handelaars en andere ondernemers van wie het bedrijf hinder ondervindt door de werkzaamheden. Dit soort adviseurs of aanspreekpunten houden de communicatielijnen kort. Ze kunnen individueel gehinderden persoonlijk contacteren en adviseren.

Zorg wel dat de **communicatiemiddelen goed op elkaar zijn afgestemd** om tegenstrijdige berichtgeving te vermijden. Dit is een gedeelde verantwoordelijkheid van alle communicators.

6.4 Rol van de aannemer

Eenzijds veroorzaakt de aannemer de hinder op de weg omdat hij de werken uitvoert. Anderzijds staat hij in voor de hinderbeperking en uitvoering van milderende maatregelen. Sommige minder-hindermaatregelen kunnen echter de verantwoordelijkheid zijn van andere partijen of zelfs van een andere aannemer.

Een goede coördinatie tussen de betrokken partijen is cruciaal en vergt **inzet en flexibiliteit** van iedereen. Daarom kan u niet zonder een zorgvuldig geschreven bestek. Het garandeert dat de minder-hindermaatregelen op het terrein worden uitgevoerd en dat de tijdelijke installaties na afloop weer worden verwijderd.

Samenvattend:

De belangrijkste minder-hinderacties in de uitvoeringsfase:

1. Start met de werfcommunicatie al voor de start van de werken;
2. Werk het minder-hinderplan stelselmatig bij tijdens de werken;
3. Handhaaf de uitvoering van de minder-hindermaatregelen;
4. Monitor de resultaten en stuur bij waar nodig;
5. Informeer over de minder-hindermaatregelen via een brede communicatie- en mediamix, en stem de communicatiemiddelen goed op elkaar af;
6. Herhaal deze boodschappen vaak genoeg om het aangepaste (rij)gedrag blijvend te stimuleren.



7 Minder-hinderaanpak in de evaluatiefase

Na afloop van de wegenwerken komt een fase die wel eens vergeten wordt: de evaluatiefase. Het moment om de balans op te maken en de getroffen maatregelen te analyseren. Wat ging goed en wat kon beter? Minder Hinder kan alleen maar evolueren vanuit de praktijk. Daarom moeten we lessen trekken uit afgeronde projecten. Elk project biedt immers de kans om nieuwe toepassingen te ontwikkelen en te toetsen. Dankzij de evaluatie kunnen we de minder-hinderaanpak in de toekomst beter plannen en uitvoeren. Daarom is het een belangrijke fase die niet mag verwaarloosd worden.

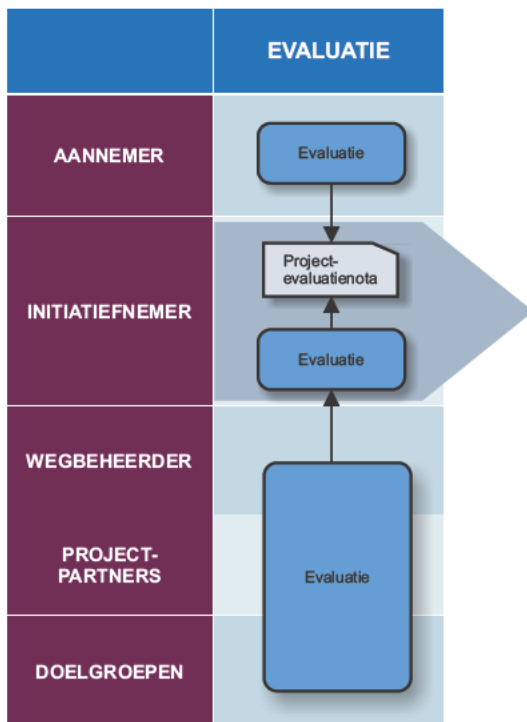
7.1 Evaluatie minder-hinderinspanningen

Vereisten

De evaluatie van het minder-hinderproces bouwt verder op de monitoring in de uitvoeringsfase van het project. Alle betrokken partijen leveren input over de hinder en de resultaten van Minder Hinder. Zonder monitoring is meestal geen correcte evaluatie mogelijk. Maar het heeft ook geen zin om een evaluatie uit te voeren als het project nog niet volledig is afgerond.

Aanpak

De **evaluatie** licht alle resultaten van het minder-hinderproject kritisch door. We gaan op zoek naar punten die voor verbetering vatbaar zijn. Die kennis kan van pas komen bij een volgend project. Zonder de nodige monitoring kan de effectieve impact van de werkzaamheden en de doeltreffendheid van de minder-hindermaatregelen natuurlijk niet in kaart worden gebracht.



Het monitoringplan moet dus integraal deel uitmaken van het minder-hinderplan. Spreek ook hier duidelijk af wie verantwoordelijk is. Voor hoofdwegen kan u uiteraard terugvallen op de dagelijkse monitoring van het Vlaams Verkeerscentrum. Voor andere assen bestaat deze monitoring niet en moet u dus zelf een plan uitwerken.

Resultaat

De evaluatie resulteert in een **projectevaluatie**nota.

Minstens even belangrijk is dat de evaluatie ook echt wordt gebruikt. In de projectevaluatie nota neemt u op hoe u de evaluatie wil gebruiken.

De bedoeling is zoveel mogelijk lessen te trekken voor toekomstige projecten. In het ideale scenario worden de lessen (de "do's" and "don'ts") bij een breder publiek bekendgemaakt dan alleen maar de initiatiefnemer, de wegbeheerder en de projectpartners.

7.2 Algemene doelstellingen

De evaluatie van Minder Hinder moet inzicht verschaffen in de effectiviteit en de efficiëntie van de maatregelen die werden genomen om de hinder tijdens bepaalde werkzaamheden te beperken. Bij de evaluatie is het belangrijk terug te grijpen naar de **projectdoelstellingen**, die in de conceptfase werden geformuleerd. Ze zijn gerelateerd aan het vooropgestelde ambitieniveau en vormden de basisdoelstellingen van het minder-hinderproject.

Projectdoelstellingen en beleidsdoelstellingen

De doelstellingen kunnen altijd gekaderd worden binnen de vijf beleidsdoelstellingen van het Mobiliteitsplan Vlaanderen:

- **bereikbaarheid:** op een selectieve wijze de bereikbaarheid van de economische knooppunten en poorten waarborgen;
- **toegankelijkheid:** op een selectieve manier iedereen in Vlaanderen de mogelijkheid bieden zich te verplaatsen;
- **verkeersveiligheid:** de verkeersonveiligheid in Vlaanderen verder terugdringen met het oog op een wezenlijke vermindering van het aantal verkeersslachtoffers;
- **verkeersleefbaarheid:** ondanks de toenemende mobiliteit de verkeersleefbaarheid verbeteren;
- **milieu- en natuurkwaliteit:** de schade aan milieu en natuur terugdringen.

De evaluatie wil een inzicht bieden in de effecten van het gevoerde proces (zie onderdeel 7.3). Maar het gaat ook om de evaluatie van het project zelf, en dan vooral om de impact van de minder-hindermaatregelen op bouwtechnisch, verkeerstechnisch en communicatief vlak.

Het geïntegreerde aspect van de evaluatie verdient bijzondere aandacht. Vaststellingen met betrekking tot de diverse maatregelen, die werden genomen in functie van de bereikbaarheid met de verschillende vervoersmodi, moeten hierbij in een omkaderende context worden geplaatst.

7.3 Evaluatie van het proces

Bij de minder-hinderevaluatie nemen we ook het proces zelf onder de loep. We analyseren de betrokkenheid van doelgroepen en projectpartners en detecteren eventuele lacunes in het geheel. Daaruit trekken we lessen voor toekomstige projecten. De tevredenheid van de doelgroepen kunnen we peilen via een enquête van de betrokken partijen. Het thema kan ook besproken worden tijdens een afsluitend overleg.

Relevante vragen

Vragen die bij de procesmatige evaluatie zeker aan bod moeten komen:

- Werden de minder-hinderprincipes doorheen het hele proces toegepast?
- Werden de verantwoordelijkheden opgenomen?
- Werd het ambitieniveau “en cours de route” aangepast, en zo ja waarom?
- Werd de minder-hindertoets herhaald als daartoe aanleiding was?
- Hoe verliep de coördinatie?
- Hoe verliep de inspraak?
- Hoe werd er omgegaan met conflicten?
- Liep het project vertraging op, en zo ja, waarom?
- Zijn de doelgroepen tevreden?
- Zijn de projectpartners tevreden?
- Hoe werd er omgegaan met controles?
- Welke fouten werden er gemaakt? (de “don’ts”)
- Wat zijn nuttige tips? (de “do’s”)

7.4 Evaluatie impact minder-hindermaatregelen

Ook wat de inhoud betreft is er na de werkzaamheden nog een belangrijke stap te zetten in het minder-hinderproces. In de evaluatiefase beoordelen we immers de **effectiviteit** van de minder-hindermaatregelen.

Te evalueren aspecten

- de effectiviteit van voorgeschreven bouwtechnieken en indien relevant de impact van innovatieve technieken op de verkeersafwikkeling;
- de effectiviteit van de omleidingen;
- de kwaliteit van de signalisatie;
- de effectiviteit van bereikbaarheids- en toegankelijkheidseisen;
- de effectiviteit van de maatregelen voor het openbaar vervoer;
- het aantal en de ernst van de bijsturingen van de maatregelen;
- de kwaliteit van de controles en handhaving;
- de effectiviteit van de communicatie.

Bij deze beoordeling moeten we altijd teruggrijpen naar de projectdoelstellingen en het ambitieniveau van de Minder Hinder die in de conceptfase werden uitgewerkt. De inhoudelijke evaluatie kan bovendien ook worden getoetst aan de beleidsdoelstellingen uit het Mobiliteitsplan Vlaanderen.

Bijzondere aandachtspunten

Bij de evaluatie van minder-hindermaatregelen van een wegenproject komt meer kijken dan de bovenstaande elementen doen vermoeden. Sommige punten verdienen **bijzondere aandacht**:

- de veiligheid;
- de kwaliteit van het werk;
- sociale aspecten.

De eerste twee aspecten zijn basisvoorwaarden. Ze moeten bij elk wegenwerk worden gerespecteerd. **Veiligheid** gaat over de veiligheid van de weggebruikers, de omwonenden en de wegenwerkers. **Kwaliteit** spreekt voor zich: het gaat om de kwaliteit van het geleverde werk. In verband met Minder Hinder hebben we het hier bijvoorbeeld ook over het afronden van de werkzaamheden (zoals het opruimen van de werf en het weghalen van verkeersborden).

Het is bijzonder nuttig als u na afloop van het project de impact van de minder-hindermaatregelen op deze twee basisvoorwaarden in kaart brengt.

Besteed bij de evaluatie van Minder Hinder ook aandacht aan **sociale aspecten**. Hoe leerrijk dit kan zijn, blijkt uit twee voorbeelden:

- wegenwerken **tijdens de nacht** zijn zonder meer gunstig voor de doorstroming (er is minder verkeer dan overdag), maar betekenen wel dat de wegenwerkers 's nachts aan de slag moeten;
- wegenwerken **in het weekend** veroorzaken in absolute termen ongetwijfeld Minder Hinder, maar de overlast treft wel de verplaatsingen in de vrije tijd van de weggebruikers.

Lessen voor de toekomst

De evaluatie wil de successen en lessen van een project bijhouden voor de toekomst. Zo kunnen we werken aan een continue **kwaliteitsverbetering** en de hinder bij nieuwe projecten verder beperken. De opgedane kennis moet binnen en buiten de eigen organisatie beschikbaar zijn omdat ze waardevol is voor de permanente kwaliteitsverbetering bij infrastructuurwerken.

Ook voor het communicatieve luik is evaluatie belangrijk, zodat we communicatie van project tot project effectiever leren organiseren.

Een eenvoudige bevraging volstaat om de tevredenheid te meten. Peil niet alleen naar de tevredenheid over de werkzaamheden en de minder-hinderaanpak (zie ook 7.3). Ook de communicatieve maatregelen moeten worden geëvalueerd. Vragen die zeker moeten worden gesteld, zijn:

- Werd men altijd tijdig en duidelijk op de hoogte gebracht over faseringen, omleidingen, verhoogde hinder?
- Was de hoeveelheid informatie in de juiste proportie: te veel (“overcommunicatie”) of te weinig?
- Kon men via verschillende informatiekkanalen informatie verkrijgen, en hoe gemakkelijk was ze beschikbaar?
- Welke informatiekkanalen werden het meest geraadpleegd?

Kwalitatieve evaluatie

Een bevraging is zoals gezegd een eenvoudig toepasbare tool voor een **kwalitatieve evaluatie**. Dat geldt ook voor een evaluerende bespreking en een rondvraag in de klankbordgroep of de adviesgroep, die al in een vroegere fase van het project werden opgestart. Ze bieden een geschikt forum voor een kwalitatieve evaluatie.

Kwantitatieve evaluatie

Voor de **kwantitatieve evaluatie** moet u over de nodige gegevens kunnen beschikken. U kan deze analyse alleen maar maken als u tijdens de planning en de uitvoering van het project een goede administratieve planning en opvolging had. Bijvoorbeeld: Wil u achteraf evalueren hoeveel vragen er aan de werfcommunicator werden gesteld tijdens de uitvoering van het project, dan moeten de vragen tijdens de uitvoering al bijgehouden worden in een inventaris. Ongestructureerde of onbekende gegevens zijn na afloop van het project onbruikbaar.

Hetzelfde geldt voor een analyse van:

- het soort vragen dat gesteld werd;
- hoe lang de tijd gemiddeld was tussen de vraag en het geleverde antwoord;
- hoeveel persartikels er over het project tijdens de uitvoering zijn verschenen.

De registratie en het beheer van deze informatie moet al tijdens de voorbereiding van het project worden gepland. Alleen dan kan u na de uitvoering van de werken een kwantitatieve analyse van de minder-hindercommunicatie uitvoeren.

Samenvattend:

De belangrijkste minder-hinderacties in de evaluatiefase:

1. Beoordeel als initiatiefnemer de effectiviteit van de minder-hindermaatregelen alsook de kwaliteit van het werk en de veiligheid tijdens de werken;
2. Evalueer niet enkel de resultaten maar ook het proces;
3. Gebruik de uitgangspunten als evaluatieparameters zoals de projectdoelstellingen en het ambitieniveau van de Minder Hinder;
4. Baseer de evaluatie bij voorkeur op kwantitatieve gegevens, waarvoor registratie en beheer van deze gegevens tijdens de werken van belang is;
5. Betrek de projectpartners en actieve doelgroepen in een kwalitatief evaluatiemoment en verzamel hun bemerkingen, positieve en negatieve kritieken, aanbevelingen;
6. Maak een projectevaluatie-nota met leerpunten, aandachtspunten en aanbevelingen;
7. Stel de opgedane kennis ook beschikbaar aan geïnteresseerden die niet bij het project waren betrokken.



Het draaiboek is bedoeld als werkdocument, als inspiratiebron en handleiding om Minder Hinder te kunnen toepassen op uw eigen projecten. Om de bruikbaarheid te vergroten, werden er praktische **operationele tools** uitgewerkt en gebundeld in deze bijlagen. Hiermee willen wij u richtlijnen, checklists, bestekteksten, communicatie- en andere tools aanreiken om u te faciliteren in de opmaak en uitvoering van de minder-hinderaanpak in uw projecten.

Daarnaast hebben wij ook drie **praktijkcases** als voorbeeld beschreven voor Minder Hinder. Hierbij werd uitgegaan van drie veel voorkomende projecten: de aanleg van een fietspad langs een gemeenteweg, de heraanleg van een doortocht langs een gewestweg en het herasfalteren van een snelweg.

Een zeer belangrijke bijlage is de **minder-hindertoets**. Deze minder-hindertoets is een essentiële bouwsteen voor een goede minder-hinderaanpak. In bijlage 4 vindt u deze volledig uitgewerkte toets, die u zo kan ter hand nemen en invullen uw eigen projecten. Zo kan u de mogelijke hinder van uw projecten inschatten en een passende aanpak uitwerken om Minder Hinder te realiseren in de praktijk.

Bijlage 1: Verklarende woordenlijst

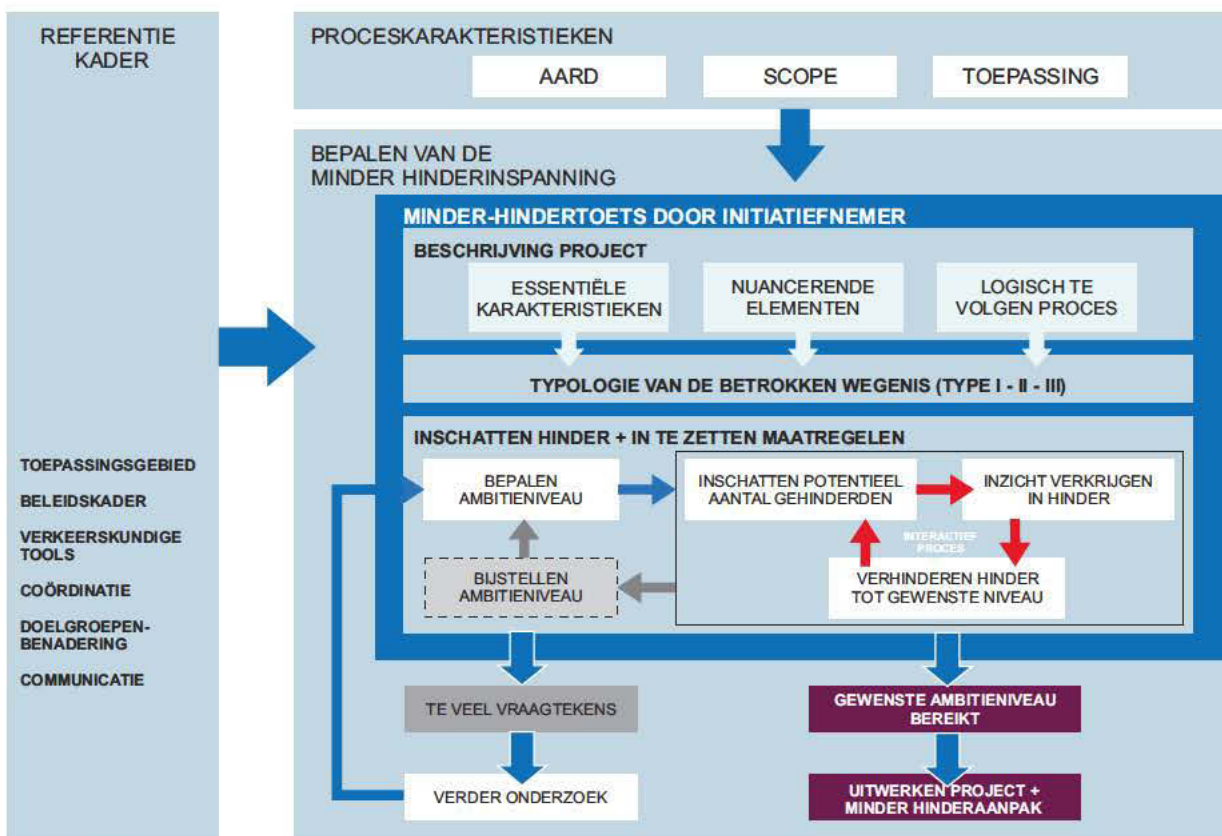
STOP-principe	Voorrangsprincipe voor achtereenvolgens Stappers Trappers Openbaar vervoer Privé vervoer
Aangelanden	Personen die eigendom bezitten, grenzend aan het openbare domein waaraan werken plaatsvinden
KLIP	Kabel en Leiding Informatie Portaal
CPW	Coördinatiepunt Wegenwerken Vlaanderen
GIPOD	Generiek Informatieplatform Openbaar Domein
PPS-constructie	Constructie van Publiek Private Samenwerking
Bibeko	Binnen de bebouwde kom
Bubeko	Buiten de bebouwde kom
Gemengd verkeer	Verkeer in diverse vormen op dezelfde rijweg (wagens, fietsers, bromfietsers,...)
Gescheiden verkeer	Verkeer op gescheiden verkeersstroken voor diverse weggebruikers
DBFM	Formule van financiering: Design Build Finance Maintain (ontwerp, bouw, financiering en onderhoud)
Mesoschaal	Middelgrote schaal
In situ	Op zijn plaats
PAC	Provinciale Audit Commissie
AWV	Agentschap Wegen en Verkeer
MBZ	Maatschappij van de Brugse Zeevaartinrichtingen N.V.
ARP	Afdeling Ruimtelijke Planning (Vlaamse Overheid)
RO	Ruimtelijke Ordening
UNIZO	Unie van Zelfstandige Ondernemers
STROSS-werken	Werken die op verschillende hoogteniveaus plaatsvinden
MOW	Mobiliteit en Openbare Werken
VCP	Verkeerscirculatieplan
PVE	Programma van eisen
EMA	Elektriciteit en Mechanica Antwerpen (staat in voor het beheer en onderhoud van allerlei installaties langs de openbare weg in Vlaanderen)
Grout	Een mengsel van cement, water en fijn zand
Prefab	Voorgefabriceerd (op voorhand gemaakt), op een andere plaats vervaardigd bouwelement dat op de bouwplaats gemonteerd wordt
Gabariet	Omgrenzingsprofiel
VRI	Verkeers Regel Installatie
Gantt chart	Grafiek ofwel diagram dat gebruikt kan worden als hulpmiddel bij projectmanagement

Bijlage 2: Proces minder-hinderaanpak

Deze bijlage geeft een uitgebreide beschrijving van de minder-hinderaanpak in het projectproces dat in verkorte vorm aan bod komt in hoofdstuk 4 van het draaiboek. Hierbij wordt ingegaan op de volgende aspecten:

- Referentiekader;
- Proceskarakteristieken;
- Bepalen van de minder-hinderinspanning.

Volgend schema biedt een inzicht in de voorgestelde minder-hinderaanpak. Duidelijk hierbij is dat de opstart van het minder-hinderproces een **verantwoordelijkheid** is die **bij de initiatiefnemer** ligt. De uiteindelijke verantwoordelijkheid en het toezicht op de uitvoering van de nodige minder-hindermaatregelen ligt bij de wegbeheerder.



Figuur 2: Schematische voorstelling minder hinderaanpak in de conceptfase

Ter verduidelijking van dit startschema wordt ingegaan op de verschillende blokken van het schema:

- Referentiekader;
- Proceskarakteristieken;
- Bepalen van de minder-hinderinspanning.

1. Referentiekader

Met het begrip referentiekader bedoelen we in deze studie het totaal aan elementen dat ter beschikking staat om het Minder Hinder-proces te kunnen vormgeven. Dit referentiekader wordt voor een eenvoudig begrip in zes onderdelen opgedeeld.

Een eerste deel noemen we het **toepassingsgebied**. Het is cruciaal dat iedere betrokkene vanaf het begin van elk proces dezelfde vertrekbasis heeft. Door op dezelfde golflengte te zitten voor wat betreft terminologie kunnen al heel wat misverstanden worden tegengegaan. Concreet gaat het om de omschrijving van volgende relevante punten:

1. Definitie Minder Hinder
2. Definitie Infrastructuurwerken
3. Typologieën van wegen: type I, II en III
 - a. Essentiële karakteristieken van de types
 - b. Elementen die aanleiding geven tot diversifiëren van de aanpak
4. Projectfasering
5. Begrippenlijst

Deze punten worden voor een belangrijk deel behandeld in onderhavige draaiboek. Aangezien de kennis rond minder-hinderaanpak continu evolueert, is het van belang om eventuele lacunes bij het begin van een project duidelijk te formuleren, wederom met als doel om onnodige misverstanden "en cour de route" tegen te gaan.

Een tweede deel van het referentiekader is het beleidskader, voluit **Beleidskader: regelgeving en naslagwerken**. Dit is in wezen niet meer dan het geheel aan bestaande documenten en regels die de minder-hinderaanpak legitimeren. Het gaat onder meer om het volgende:

1. Wetgeving (gunning, signalisatie,)
2. Standaardbestek 250 (SB250)
3. Richtlijnen
4. Dienstorders
5. Draaiboek
 - a. Principes
 - b. Rolverdeling – wie doet wat
 - c. Leidraad voor bouwheer en aannemer
 - i. Bouwtechnische en verkeerstechnische uitwerking
 - ii. Opzet voor organisatiestructuur
 - iii. Nood op vlak van communicatie

Door de uitgebreide aandacht die in het draaiboek wordt geschonken aan vrijwel alle relevante aspecten die met de beperking van hinder te maken hebben, verdient het draaiboek zeker een prominente plaats in het beleidskader. Zoals al eerder werd geredeneerd neemt de kennis rond Minder Hinder steeds toe, wat niet stopt bij dit draaiboek. Er zijn nog voldoende elementen die buiten de scope van het draaiboek liggen, waarvoor bijvoorbeeld nog verdere beleidsbeslissingen nodig zijn.

Het derde deel van het referentiekader wordt gevormd door hulpmiddelen die gebruikt kunnen worden bij de minder-hinderaanpak. We vatten dit samen onder de noemer **Verkeerskundige tools**, maar het gaat zeker ook om daaraan gerelateerde technieken die nodig zijn om de minder-hinderaanpak op een goede manier vorm te kunnen geven. Concreet gaat het om volgende tools:

1. Tools ten behoeve van een minder-hindertoeets
 - a. Tellingen
 - b. Capaciteitsberekeningen
 - c. Verkeerskundige modellen
 - d. EXIN-formule
 - e.

2. Technieken voor het reduceren van hinder
 - a. Bouwtechnieken
 - b. Faseringen
 - c. Omleidingen
 - d.
3. Impact analyse - indien nodig als aanvulling op een minder-hindertoeets

Het vierde deel van het referentiekader heeft te maken met **coördinatie**, zowel op het vlak van tools als procedures. Dit deel bestaat enerzijds uit overlegprocedures, anderzijds uit instrumenten die vooral op informatie gericht zijn. Het is bij uitstek een aspect dat niet enkel bestaat uit bestaande procedures of tools, maar ook in ontwikkeling zijnde of te bestuderen aspecten van coördinatie:

1. Overlegprocedures
 - a. Overleg op Vlaams niveau – structureel
 - b. PAC / PCV
 - c. MER
 - d. ...
2. Informatiegerichte instrumenten
 - a. Coördinatie Punt Wegenwerken (CPW)
 - b. Generiek Informatie Platform Openbaar Domein (GIPOD)
 - c. Kabel en Leiding Informatieportaal (KLIP)
 - d. ...

De **doelgroepenbenadering** is het vijfde deel van het referentiekader. Door specifiek te kijken naar doelgroepen is een effectieve aanpak van Minder Hinder beter realiseerbaar. Het referentiekader bestaat uit een overzicht van alle verschillende doelgroepen, gelinkt aan de hinder waarmee het te maken kan krijgen en de potentiële maatregelen die ten dienste staan om de doelgroepgerelateerde hinder te verminderen. De hinder kan variëren van directe hinder (hinder voor het verkeer zelf) of indirecte hinder (hinder voor de omgeving).

Het overzicht van de doelgroepen kan als volgt worden ingedeeld:

1. Het grote publiek
2. Aangelanden werf
3. Specifieke doelgroepen

Het laatste deel van het referentiekader bestaat uit alles wat met **communicatie** te maken heeft. Communicatie is onverbiddelijk een belangrijk aspect doorheen het hele proces van een project met impact op de openbare weg. Communicatie is enerzijds een vak apart, anderzijds moet het worden opgepikt door elkeen. De boodschap moet op elk moment helder zijn.

Het referentiekader van communicatie bij wegenwerken bestaat uit een omschrijving van de kernboodschap per stadia van een project. De indeling kan als volgt worden omschreven:

1. Conceptfase – kernboodschap “Daarom gaan we werken uitvoeren”
2. Uitwerkingsfase – kernboodschap “Dit gaan we uitvoeren” – evoluerend naar “Dan gaan we het uitvoeren”
3. Uitvoeringsfase – kernboodschap “Zo gaan we het uitvoeren”
4. Evaluatiefase – kernboodschap “Dit is het resultaat” en “Het waarom van de werken”

2. Proceskarakteristieken

Met het blok proceskarakteristieken willen we aangeven dat het proces om tot vermindering van de hinder te komen specifieke kenmerken heeft. Deze kenmerken zijn, in aanvulling op het referentiekader, cruciaal om in het oog te houden bij elk wegenwerk. De proceskarakteristieken delen we in drie delen in: aard, scope en toepassing.

Onder **aard** van het proces verstaan we het karakter van de eigenschappen die we onder de minder-hinderaanpak kunnen scharen. Zo gaat het steeds om een aanpak die stapsgewijs moet worden gevoerd; als er een stap wordt overgeslagen in het proces dan bestaat het gevaar dat de betrokkenen niet meer mee zijn met de aanpak.

Het gaat ook om een *interactief* proces. De interactie moet er zijn door de betrokkenheid van alle relevante spelers op het geëigende moment in het proces. Eén aspect hierbij is dat elke betrokkene zijn rol moet kunnen spelen. Een ander aspect is dat niemand de totale wijsheid over Minder Hinder in pacht heeft. Samenwerking is cruciaal.

De aard van het proces is ook *iteratief*. Hiermee bedoelen we dat er wellicht meerdere pogingen nodig zijn om tot het gewenste niveau van hinder te komen. Na de inschatting van het aantal potentieel gehinderden en de intensiteit van de hinder op basis van een initiële projectopzet is het zeer wel mogelijk dat de hinder onacceptabel hoog is. Een aanpassing van de projectopzet kan leiden tot een wijziging in de hinder. Het aantal aanpassingen kan net zo lang doorgaan totdat de hinder acceptabel is (en de iteratie is afgerond).

Het proces is ook verschillend per fase (*fase-gerelateerd*). Dit zal in dit draaiboek duidelijk naar voren komen. We verwijzen op deze plaats bij wijze van voorbeeld naar de verschillende kernboodschappen die op het vlak van communicatie moeten worden gegeven (zie hierboven). Juist omdat de kernboodschappen zo verschillend zijn is ook het proces verschillend.

Met het begrip **scope** duiden we aan om welke hinder het in feite gaat bij het verminderen van de hinder, in het kader van onderhavige studie. Zo gaat het zeker om het verminderen van de hinder op het vlak van *doorstroming van het verkeer*, zowel naar effectieve hinder toe als naar hinderbeleving. Van belang is ook de *toegankelijkheid*, eveneens naar effectieve hinder als naar hinderbeleving toe.

Daarentegen gaat het in het kader van deze studie niet om het tegengaan van hinder op het vlak van *milieu*. Bijvoorbeeld lawaai en uitstoot zijn ook vormen van hinder, maar worden op dit moment niet meegenomen in het mobiliteitsdenken rond Minder Hinder. Het is heel goed mogelijk dat in de toekomst een verdere integratie van milieuaspecten in het mobiliteitsaspect van eender welke wegenwerken zal plaatsvinden.

Een kwestie van scope is ook het soort werken waarop een minder-hinderaanpak van toepassing is. Het gaat duidelijk om *werken aan de weg*. Dit kan specifiek gaan om “infrastructuurwerken” ten behoeve van het wegverkeer (gemotoriseerd verkeer en zwak verkeer). Het kan ook gaan om werken van nutsbedrijven, die een deel van de weg moeten openbreken om hun werk te kunnen uitvoeren. Er is daarentegen voor geopteerd om overige bouwwerken (het bouwen van gebouwen en dergelijke) niet mee te nemen, alhoewel als tegenargument kan worden ingebracht dat ook deze werken voor hinder kunnen zorgen op het openbare wegnnet. Deze problematiek heeft een heel eigen karakter dat bijkomend studiewerk vergt.

Onder het blokje **toepassing** verstaan we de wijze waarop het proces om te komen tot Minder Hinder moet worden uitgevoerd. Het gaat er in de eerste plaats om een aantal eenvormige principes te hanteren, die voor eender welk project gelden. Daarnaast gaat het erom een methodiek toe te passen die plaatsvindt op basis van het type weg. Hierbij gaat het er met name om het verwerven van een goed inzicht in de functie van de weg, met inachtneming dat het gebruik van een weg kan verschillen van de categorie van de weg.

3. Bepalen van de minder-hinderinspanning

Het grootste blok in het schema van pagina 65 kan vrij kort worden omschreven, omdat het grootste deel ervan (de minder-hindertoeets) uitvoerig aan bod komt in het vervolg van het draaiboek.

De belangrijkste commentaar is dat er bij het opzetten van eender welk project moet worden nagedacht of er een **nood** is om een inspanning te leveren om de hinder te verminderen. Bij elk project heeft de initiatiefnemer een opzet van de werken in gedachte. Voor deze opzet moet worden beoordeeld of de hinder in voldoende mate naar beneden kan worden gebracht door maatregelen door te voeren.

De crux zit hier in de term “voldoende”: het is aan de wegbeheerder(s) om te beoordelen of een project voldoet aan het **ambitieniveau**. Het gaat hierbij niet enkel om het ambitieniveau in termen van verkeershinder. Er moet aan het volgende worden gedacht:

1. Na te streven acceptabele verkeershinder (doorstroming, toegankelijkheid)
 - a. Naar capaciteit
 - b. Naar mogelijke vertraging
2. Maximaal te besteden financiële middelen voor beperken van hinder
3. Levenscyclus van de infrastructuur

Er kunnen zich drie mogelijkheden voordoen:

- Het gewenste ambitieniveau wordt **bereikt**.
Als dit het geval is, kan het project worden voortgezet, met uitwerking van de minder-hindermaatregelen die noodzakelijk zijn om het ambitieniveau te bereiken.
- Het gewenste ambitieniveau wordt **niet bereikt**.
In dat geval bestaat er de mogelijkheid om het ambitieniveau naar beneden toe bij te stellen. De visie van de wegbeheerder is hierbij van doorslaggevende betekenis. Daarnaast is een correcte communicatie naar doelgroepen cruciaal.
- Er zijn **te veel vraagtekens** over het bereiken van het ambitieniveau.
In dat geval bestaat de oplossing er uit om verder onderzoek te doen, alvorens een duidelijk antwoord kan worden geboden.

Bijlage 3 : Checklist als instrument voor Minder Hinder

CHECKLIST VOOR INITIATIEFNEMER	
1	CONCEPTFASE
	Het uit te voeren project werd geïnitieerd en omschreven
	De wegbeheerder heeft het ambitieniveau voor de beperking van de hinder bepaald
	De minder-hindertoets werd uitgevoerd voor alle alternatieven
	De minder-hindertoets werd goedgekeurd en ondertekend door de wegbeheerder
	Indien nodig werden bijkomende gegevens verzameld t.b.v. de impactanalyse
	Er bestaat een duidelijke visie over de te nemen minder-hindermaatregelen
	De projectpartners en doelgroepen werden betrokken via overleg
	De conceptfase resulteerde in een rapport Projectconcept
	De minder-hindertoets werd opgenomen in rapportage van de conceptfase (bv. startnota, project-MER)
2	UITWERKINGSFASE
	Een minder-hinderstrategie werd uitgewerkt op basis van de minder-hindertoets
	Er is een duidelijk beeld van potentieel interfererende werken binnen de bepaalde perimeter
	Er werd een impactanalyse uitgevoerd indien de minder-hindertoets dit vereiste
	Het projectconcept werd verder uitgewerkt tot voorontwerp
	Het voorontwerp werd opnieuw getoetst aan de minder-hindertoets
	Een maatschappelijke kosten-batenanalyse werd uitgevoerd
	De projectpartners en doelgroepen werden betrokken via overleg
	De minder-hindermaatregelen werden in detail uitgewerkt, geraamd en in het bestek opgenomen
	Het nodige budget voor de uitvoering van het maatregelenpakket werd gereserveerd
	De ingediende offertes werden geëvalueerd en een aannemer werd aangeduid
	De doelgroepen werden geïnformeerd en engagementen van projectpartners vastgelegd
	De minder-hindermaatregelen werden verwerkt tot minder-hinderplan
	De nodige vergunningen werden aangevraagd
3	UITVOERINGSFASE
	De doelgroepen werden geïnformeerd over de aanpak en fasering van de werken
	Het minder-hinderplan werd uitgevoerd
	De maatregelen van de projectpartners werden uitgevoerd
	Alle maatregelen werden opgevolgd, gerapporteerd en bijgestuurd waar nodig

	Bij werken met een grote economische impact werd een bereikbaarheidsadviseur aangesteld
4	EVALUATIEFASE
	De minder-hinderstrategie en het proces werden geëvalueerd
	De effectiviteit en de impact van de minder-hindermaatregelen werden kwalitatief en kwantitatief geëvalueerd
	De maatregelen, genomen door de projectpartners, werden geëvalueerd
	Alle evaluaties werden verwerkt in een evaluatienota
	De evaluatienota werd met projectteam, wegbeheerder en projectpartners besproken i.f.v. toekomstige projecten
	De opgedane kennis uit de evaluatie werd gedeeld met externen (die niet betrokken zijn bij het project)

Bijlage 4: Minder-hindertoeets document



TYPE WEG		TYPE I		TYPE II		TYPE III	
Categorie / wegklasse	Hoofd- / primaire weg	Secundaire weg	Lokale weg				
Schaalniveau	(inter)nationaal	regionaal	lokaal				
Functionies weg	verbinden	verzamelen	ontsluiten				
Bewoning langs weg / erfontsluitingen	geen	versnipperd (doortochten)	dichte bewoning				
Functionies langsheen weg	enkel dienstzones	grootschalige kleinhandel, kleinhandel en bedrijventerreinen	kleinhandel en horeca				
Verkeersintensiteit in absolute waarden	hoog	gemiddeld	laag				
Niveau van de impact	(inter)nationaal	regionaal	lokaal				
Type verkeer	gemotoriseerd verkeer	gemengd verkeer	gemengd verkeer				
Aandeel vrachtverkeer	hoog	gemiddeld	laag				
Aandeel doorgaand verkeer	doorgaand	doorgaand en bestemmingsverkeer	vooral lokaal verkeer				
Aandeel openbaar vervoer	laag	hoog	gemiddeld				
Aandeel fietsers en voetgangers	niet van toepassing	laag	hoog				
Wegbeheerder	Vlaamse overheid	Vlaamse overheid	Steden en Gemeenten				
	totaal	totaal	totaal				totaal

In deze tabel wordt het wegtype bepaald aan de hand van essentiële karakteristieken. Hiervoor worden de kenmerken kwantitatief gewaardeerd door een kruisje te plaatsen in de kolom na het passende kenmerk.

Administratieve gegevens

Naam project + fase	
Provincie en gemeente	
Wegbeheerder	
Initiatiefnemer	
Type weg (overwegend)	<input type="checkbox"/> TYPE I Hoofd- of primaire weg <input type="checkbox"/> TYPE II Secundaire weg <input type="checkbox"/> TYPE III Lokale weg
Extra essentiële karakteristieken van andere types	

Op deze pagina worden de vaste parameters vermeld: deze zijn projectgebonden en onveranderlijk in deze Minder-hindertoeets.

Bij het type weg wordt het wegtype aangeduid dat volgens de score op vorige pagina het best overeenkomt met het projectgebied. Aanvullend kunnen nog karakteristieken van andere wegtypes vermeld worden, welke een invloed kunnen hebben op de inschatting van de mogelijke hinder.

De Minder-hindertoeets moet uitgevoerd worden per globaal project en per individuele fase, wanneer de mogelijke hinder en impact van de werken verschilt naargelang de fase.

A Ambitieniveau wegbeheerder

	NEE	JA	SPECIFIEKE EISEN / DETAILLERING
A1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Werd er een perimeter voor de werken bepaald?
A2	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	In welke mate is een capaciteitsbeperking toegelaten?
A3	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Is er hinder in de tegengestelde rijrichting toegestaan?
A4	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Wat is de maximale termijn van hinder (in vgl. met de uitvoeringstermijn)?
A5	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Is een (langere) file acceptabel? in tijd, weekendwerk, toepassing venstertijden,...? in afstand?
A6	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Verkeersafwikkeling kruispunten: is het nodig om lichtenregelingen aan te passen?
A7	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Is een tijdelijke niet-bereikbaarheid toegelaten van: - op- en afritten, nevenbedrijven - bedrijventerreinen, woonkernen,...
A8	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Is het nodig om een openbaar vervoerroute aan te passen? Is het nodig om haltes tijdelijk te verplaatsen of tijdelijk niet te bedienen?
A9	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Omleidingsroutes (toegelaten, aantal en locatie) voor fietsers en voetgangers voor openbaar vervoer voor gemotoriseerd verkeer
A10	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Wat is het maximale budget voor minder-hindermaatregelen?
A11	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Wat is de vooropgestelde levensduur van de infrastructuur?

Ambitieniveau wegbeheerder (in te vullen door wegbeheerder)

B Intensiteiten

	NEE	JA	DETAILLERING	OMBEKEND
B1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
B2	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
B3	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
B4	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
B5	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
B6	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
B7	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
B8	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
B9	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>

Indien één of meerdere parameters niet gekend zijn, is bijkomend onderzoek vereist!

C Specifiek gebruik en doorstroming

	HINDER DOOR WERKEN?					
	NEE	JA	ONBEKEND	NEE	JA	
C1	Specifiek gebruik van weg?					
	is de weg een route voor uitzonderlijk vervoer?					
	is de weg een calamiteitsroute?					
	is de weg een specifieke aanrijroute voor hulpdiensten?					
	andere					
C2	Specifieke taakstellingen andere modi					
	is de weg een onderdeel van een fietsroutenetwerk?					
	is de weg onderdeel van een OV-netwerk?					
	is de weg onderdeel van het vrachtroutenetwerk?					
	andere (<i>te specificeren</i>)					

DETAILLERING

Indien één of meerdere parameters niet gekend zijn, is bijkomend onderzoek vereist !

D Potentieel aantal gehinderden

	D1		D2		D3		HINDER DOOR WERKEN?		
	NEE	JA	NEE	JA	NEE	JA	ONBEKEND	NEE	JA
Bevinden zich belangrijke attractiepolen binnen de afgesproken perimeter werken?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Hospitalen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Onderwijsinstellingen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Shopping centra en grote handelszaken	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bijzondere attractiepolen, pretparken, bioscopen,..	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Transferia openbaar vervoer, luchthaven	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Parkings	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Stedelijke en gemeentelijke centra	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Andere	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bereikbaarheid woningen langsheen werfzone?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bereikbaarheid woningen langsheen omleiding?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Potentieel aantal gehinderden

Indien één of meerdere parameters niet gekend zijn of wanneer verwacht wordt dat een attractiepool hinder zal ondervinden, is bijkomend onderzoek vereist! Beheerders van belangrijke attractiepolen moeten in het doelgroepenoverleg betrokken worden. Bestemmingen uit deel D1 moeten bewegwijzerd worden, bestemmingen uit deel D2 worden enkel lokaal gecommuniceerd maar niet bewegwijzerd.

E Timing en coördinatie met andere werken

E1	Geplande uitvoeringstermijn?	Kalenderdagen	Geplande aanvangsdatum of -periode
E2	Geplande einddatum?		Uitvoering uiterlijk tegen
E3	Uitvoering onderhevig aan venstertijden AWV?		Nacht- of weekendwerk aangewezen?
E4	Alleenstaand project? (J/N)	Fase van een project	
E5	Invloeden startdatum		
E6	Uit te voeren vóór		
E7	Uit te voeren ná		
E8	Potentieel interfererende werken		

(o.a. nodige vergunningen, bepaalde evenementen, vakantieperiodes,...)

(andere aannemingen of andere fasen van zelfde project)

(initiatiefnemer, wegbeheerder en projectpartners te vermelden.)

F Specifieke projectkenmerken

Situering van het project op kaart (bij te voegen als bijlage)

Ontwerpplannen (bij te voegen als bijlage)

F1 Omschrijving project

Specifieke projectkenmerken

Aard van de uit te voeren werken

Werken op de rijbaan

Aantal rijstroken ingenomen
(incl. veiligheidszone)

Kant inname rijbaan (links/rechts)

Minimale breedte inname rijbaan

Is pechstrook beschikbaar?

Hinder voor tegengestelde rijrichting?

Is parkeerstrook beschikbaar?

F4

Werken buiten de rijbaan

Werken op voetpad

Werken op fietspad

Werken op parkeerstrook

Werken op pechstrook

Werken op middenberm

Andere: _____

De bijlagen maken integraal deel uit van de Minder-hindertoeets.

Advies

Na lezing van de Minder Hinder Toets wordt het volgende aanbevolen:

De werken kunnen waarschijnlijk uitgevoerd worden zonder hinder

De werken kunnen waarschijnlijk uitgevoerd worden met beheersbare hinder

Voorziene maatregelen: (eventueel verwijzen naar bijlagen van deze Minder-hindertoeets)

Na deze conclusie kunnen de werken uitgevoerd worden na implementatie van de voorziene bovenvermelde maatregelen. Deze worden opgenomen in het bestek of dienstopdracht en worden tijdens de uitvoering geëvalueerd en indien nodig bijgesteld.

De werken kunnen **niet uitgevoerd** worden **volgens de huidige inzichten** omdat niet aan het ambitieniveau voldaan wordt

Waarom wordt niet voldaan?

Hoe kan het ambitieniveau bijgesteld worden?

Verder te onderzoeken:

Te betrekken actoren:

Ontbrekende gegevens:

Na deze conclusie kunnen de werken niet uitgevoerd worden volgens de huidige inzichten en planning. Het ambitieniveau van de Minder-hinderinspanningen zal moeten bijgesteld worden en er is bijkomend onderzoek nodig om de meest gepaste hinderbeperkende maatregelen te bepalen.

Advies opgesteld door

Naam verantwoordelijke:

Organisatie en afdeling:

Functie:

Datum:

Handtekening:

Bijlage 5: Schema stappenplan

Bijlage 5 kunt u als uitklapbaar document terugvinden op de volgende pagina.

Bijlagen 6 t.e.m. 9 beschikbaar online

Om de omvang van dit draaiboek Minder Hinder enigszins te beperken, werden de uitgebreide bijlagen 6 tot en met 9 niet opgenomen in deze gedrukte versie van het draaiboek.

U kan deze bijlagen wel online raadplegen op de website van het VIM op URL-adres:

www.vim.be/minderhinder.

Op deze webpagina kan u trouwens ook het gehele draaiboek raadplegen. Dat is gemakkelijk om overal het draaiboek Minder Hinder te kunnen inkijken en om anderen de weg te wijzen naar het document. Zo kunnen we Minder Hinder altijd en overal toepassen in Vlaanderen.

Uitgevoerd door:

TV Minder Hinder Vlaanderen

p/a Louizastraat 40b

B-2800 Mechelen

T +32 15 446110

F +32 15 446119

In opdracht van:

Vlaams Instituut voor Mobiliteit vzw

Wetenschapspark 13

B-3590 Diepenbeek

T +32 11 24 60 00

F +32 11 24 60 09

E info@vim.be

www.vim.be

