

## Mobiliteits- effectenrapporten

Er zijn nieuwe richtlijnen voor mobiliteitseffectenrapporten (MOBER's). Het vernieuwde richtlijnenboek is zeer praktisch opgesteld en helpt om de impact van nieuwe projecten op de mobiliteit beter in te schatten.

JERRY DE BRIE



De richtlijnen voor mobiliteitseffectenrapporten (MOBER's) zijn grondig vernieuwd. "We integreerden de nieuwe omgevingsvergunning en milieueffectenrapportering (m.e.r.). Ook de uitgebreide lijst van Vlaamse kengetallen is nieuw", zegt Mark Thoelen van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken.

## 'Een praktische handleiding voor lokale overheden'



Mark Thoelen, beleidsmedewerker Mobiliteit bij het Departement MOW: "Met nieuwe en gedetailleerde Vlaamse kengetallen kunnen we de mobiliteitseffecten beter inschatten."

interview

"Een mobiliteitseffectenrapport (MOBER) voorspelt de gevolgen van een toekomstige ruimtelijke ingreep op de mobiliteit", vertelt Mark Thoelen. "Zo kunnen we anticiperen op negatieve gevolgen en de plannen eventueel aanpassen. Het Richtlijnenboek MOBER beschrijft de opeenvolgende stappen om een MOBER te maken. Het geeft ook cijfers en informatie over andere gegevensbronnen. Het boek is een praktische handleiding op maat van initiatiefnemers, studie bureaus en lokale overheden."

### Is de term 'mobiliteitseffectenrapport' of 'MOBER' wel correct?

"In de wetgeving over de omgevingsvergunning worden deze termen inderdaad niet gebruikt. Daar staat omschreven wanneer er een 'mobiliteitsstudie' noodzakelijk is voor de aanvraag van een omgevingsvergunning voor stedenbouwkundige handelingen. Maar de woorden 'mobiliteitseffectenrapport' en 'MOBER' worden wel courant gebruikt om dit soort mobiliteitsstudies aan te duiden.

Ze benoemen ook duidelijker wat de bedoeling is, namelijk verkeers- en mobiliteitseffecten van een geplande ingreep in beeld brengen. Door deze termen te gebruiken, voorkomen we bovendien verwarring met andere soorten mobiliteitsstudies of -plannen."

### Waarom moesten de richtlijnen aangepast worden?

"Het vorige richtlijnenboek dateerde al van 2009. Sindsdien is de omgevingsvergunning geïntroduceerd en zijn ook de regels voor een milieueffectenrapportering (m.e.r.) grondig aangepast. Beide hebben een grote impact op mobiliteitsstudies, dus spreekt het voor zich dat we de richtlijnen daaraan aanpassen. Door de afstemming is er ook meer wisselwerking mogelijk. Milderende maatregelen uit de MOBER kunnen nu bijvoorbeeld opgenomen worden in de 'lasten' van de omgevingsvergunning, bijvoorbeeld infrastructuur om de mobiliteit te verbeteren. We hebben ook bijna tien jaar praktijkervaring mee verwerkt. Daardoor zijn de richtlijnen nu duidelijker en praktischer. We willen ook meer uniformiteit in de aanvragen nastreven. De richtlijnen zijn algemeen toepasbaar, voor specifieke mobiliteitseffectenrapporten of binnen de discipline mobiliteit in een project- of planMER."

### Wat zijn de grootste aanpassingen?

"Het nieuwe boek is veel praktischer. Het is een echt werkinstrument voor studie bureaus en lokale overheden met checklists, duidelijke stroomschema's en verfijnde methoden en technieken. Op verschillende plaatsen

geven we tips en aandachtspunten voor de vergunning- en adviesverlenende overheden. Daarnaast hebben we de Vlaamse kengetallen uitgebreid en verfijnd. Vroeger hadden we alleen globale Vlaamse kengetallen voor wonen, kantoren en winkels. Nu komen daar zes nieuwe functies bij. De cijfers zijn ook verder verfijnd per categorie. Door die specifiekere informatie kunnen de mobiliteitseffecten beter ingeschat worden. Tot slot hebben we in deze vernieuwde versie meer aandacht voor neveneffecten en indirecte effecten – zoals veiligheid, leefbaarheid en oversteekbaarheid – en voor voetgangers, fietsers en openbaar vervoer."

### Is er een overgangsregeling?

"Ja. De overgangsregeling verschilt voor projecten en plannen. Het komt erop neer dat lopende dossiers, die volledig uitgewerkt zijn vóór het indienen van de vergunningsaanvraag, niet opnieuw moeten gebeuren. Meer details staan op pagina 8 van het Richtlijnenboek MOBER."

De regels over MOBER's zijn juridisch verankerd in het Besluit van De Vlaamse Regering van 27 november 2015. U vindt het nieuwe richtlijnenboek op [www.mobielvlaanderen.be](http://www.mobielvlaanderen.be).

# Mobiliteitseffectenstudies in vogelvlucht

Mobiliteitseffectenstudies (MOBER's) onderzoeken de impact van een plan of een project op de mobiliteit nog voor het gerealiseerd is. We overlopen kort de belangrijkste basisbegrippen en verplichtingen.

## Welke soorten MOBER's bestaan er?

Er bestaan drie soorten mobiliteitseffectenstudies voor grotere plannen of projecten. Gerangschikt van minst naar meest uitgebreid zijn dat:

■ **Project-MOBER:** een project-MOBER bestudeert voor een specifiek project de interactie tussen mobiliteitsbeleid, infrastructuurbeleid en ruimtelijk beleid. De project-MOBER wordt vooral gebruikt als de aard en de omvang van de geplande ruimtelijke ontwikkelingen vrij exact gekend zijn.

■ **Plan-MOBER:** een plan-MOBER omschrijft de interactie tussen mobiliteitsbeleid, infrastructuurbeleid en ruimtelijk beleid op gewestelijk, regionaal en stedelijk niveau. De verschillende behoeftes moeten dus op elkaar en op de omgeving afgestemd worden. Het uitgangspunt is altijd een ruimtelijk plan of een gebied. Voor deze MOBER moet het plan nog bijgestuurd kunnen worden.

■ **Strategische MOBER:** op een nog hoger niveau is er de strategische MOBER. Die onderzoekt de interactie tussen het mobiliteitsbeleid en het sociaaleconomische of milieubeleid. Het is een speciale categorie die alleen wordt gebruikt bij zeer algemene beleidskwesties en beleidsvoornemens met een grote impact op de mobiliteit.

Naast deze drie MOBER's is er ook nog de **Mobiliteitstoets** voor kleinere projecten. Dat is een eenvoudige nota die de beperkte mobiliteitskenmerken van een project bespreekt op basis van een invulformulier.

## Wanneer is een MOBER verplicht?

Dat is juridisch vastgelegd. Het Besluit van de Vlaamse Regering van 27 november 2015 legde ondergrenzen vast (zie tabel 2). Dat zijn minimale grenswaarden die aangeven vanaf wanneer een MOBER verplicht is bij een project. Voor projecten die onder de ondergrenzen vallen, is er de Mobiliteitstoets. Daarvoor bestaan er geen officiële ondergrenzen, maar er zijn wel richtlijnen die aangeven vanaf welke waarden je best een Mobiliteitstoets doet (zie tabel 1).

Een aparte MOBER opstellen, is niet noodzakelijk als de mobiliteitseffecten al onderzocht worden in een milieueffectenrapport (m.e.r.), of als het project een onderdeel is van een verkavelingsproject waarvoor al een MOBER is uitgevoerd.

De vergunningsverlener kan altijd bijkomende voorwaarden of lagere grenswaarden opleggen, zowel in het MOBER als in de Mobiliteitstoets.

## Wat bij gecombineerde projecten?

Voor gecombineerde activiteiten bestaan er geen officiële richtlijnen. Toch wordt aanbevolen om dan de ondergrenzen kritisch te evalueren en te kijken naar de totaalsom van het percentage van de ondergrenzen. Zo wordt er bijvoorbeeld best een MOBER uitgevoerd voor een project van 200 woningen (80% van de ondergrens) en een supermarkt van 2.500 m<sup>2</sup> (33% van de ondergrens). De totaalsom van de percentages (113%) ligt immers boven de ondergrens.

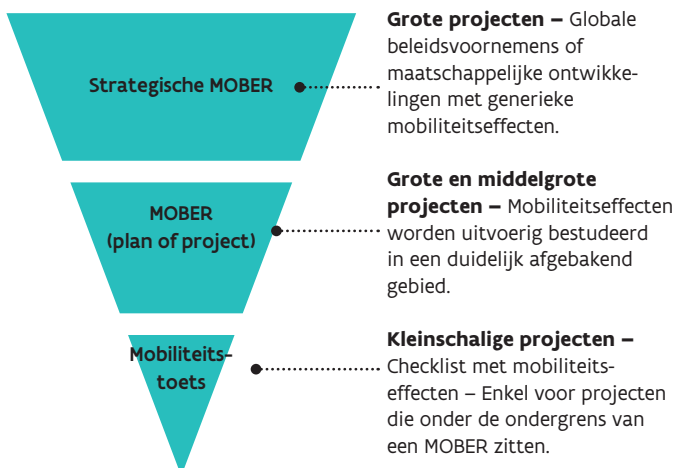


Voor een nieuwe parking vanaf 50 parkeerplaatsen is een Mobiliteitstoets aanbevolen. Vanaf 200 parkeerplaatsen is een Mobiliteitsstudie verplicht.

## Wat moet er in een MOBER staan?

Een MOBER heeft zes verplichte onderdelen:

- Het **Bereikbaarheidsprofiel** bekijkt hoe de site toegankelijk is voor diverse modi (voetgangers, fiets, openbaar vervoer, auto).
- Het **Mobiliteitsprofiel** gaat na of de geplande ontwikkelingen een relevante bijkomende verkeersontwikkeling teweeg brengen en hoe de verkeersstromen gespreid worden gedurende de dag.
- De **Mobiliteitseffecten** controleren of de huidige verkeersinfrastructuren de nieuwe georiënteerde verkeersstromen kunnen opvangen en of het voorziene aantal parkeerplaatsen volstaat.
- De **milderende maatregelen** omschrijven verkeerstechnische en flankerende maatregelen om het verkeer optimaal te sturen of te reduceren.
- De **sensitiviteitstoets** geeft aan wat de gevolgen kunnen zijn van variaties in de doorheen het proces gemaakte aannames.
- In het **besluit** zegt de adviesverlenende overheid welke stappen verder nodig zijn.



Tabel 1: Overzicht ondergrenzen opmaak Mobiliteitstoets

Functie	Ondergrens
Woonfunctie	100 woningen
Kantoren zonder loket	3.000 m <sup>2</sup> bvo
Kantoren met loket	2.000 m <sup>2</sup> bvo
KMO	8.000 m <sup>2</sup> bvo
Handel dagelijks	750 m <sup>2</sup> bvo
Handel niet-dagelijks	1.250 m <sup>2</sup> bvo
Mortuarium	50 zitplaatsen
Andere activiteit	50 parkeerplaatsen
Gecumuleerde activiteit	verkeersproductie > 50 pae*/uur

Tabel 2: Overzicht ondergrenzen opmaak Mobiliteitsstudie of MOBER

Functie	Ondergrens
Woonfunctie	250 woonegelegenheden
Handel, horeca, kantoren en diensten	7.500 m <sup>2</sup> bvo
Industrie, KMO en ambacht	15.000 m <sup>2</sup> bvo
Parkeerplaatsen	200 parkeerplaatsen

\* personenauto-equivalent

Het Departement Mobiliteit en Openbare Werken raadt aan om bovenop deze zes verplichte onderdelen ook in te gaan op vier bijkomende aspecten:

- De **projectkenmerken** geven een overzicht van de technische en kwantitatieve kenmerken van het project, bijvoorbeeld de terreinoppervlakte en de omvang van de geplande activiteiten, het aantal parkeerplaatsen, ... Deze informatie geeft de beoordelaar een beter overzicht.
- Het **onderzoeksofzet** omschrijft ten eerste de soorten effecten die beoordeeld worden: capaciteit van kruispunten, parkeerdruk, oversteekbaarheid, verkeersveiligheid, ontwikkeling modal split, ... Komen ook aan bod: de methoden en technieken waarmee de effecten worden beoordeeld en het veldwerk dat nog moet gebeuren of al is uitgevoerd. Met deze informatie kan de vergunningverlenende instantie de correctheid van de informatie controleren.
- De **planningscontext** bevat alle goedgekeurde plannen en beleidsvoornemens die een impact kunnen hebben op het project.

Meestal gaat het om ruimtelijke plannen (bv. Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan, Gewestplan, Ruimtelijk uitvoeringsplan (RUP)) en verkeerskundige plannen (bv. Mobiliteitsplan Vlaanderen, Gemeentelijk mobiliteitsplan, herinrichtingsstudies en/of MOBER's van ruimtelijke ontwikkelingen in de omgeving).

- Een apart onderdeel over **alternatieven** verzamelt alle informatie over alternatieven of varianten. Een mobiliteitseffectenrapport is altijd een beoordeling van een nieuwe, nog te bouwen situatie. Zo'n beoordeling kan eigenlijk alleen gebeuren aan de hand van een nul- of referentiepunt. Daarom is een nul-alternatief in de MOBER altijd noodzakelijk. Zo kunnen de verschillen ten opzichte van het 'niets doen' juist beoordeeld worden.

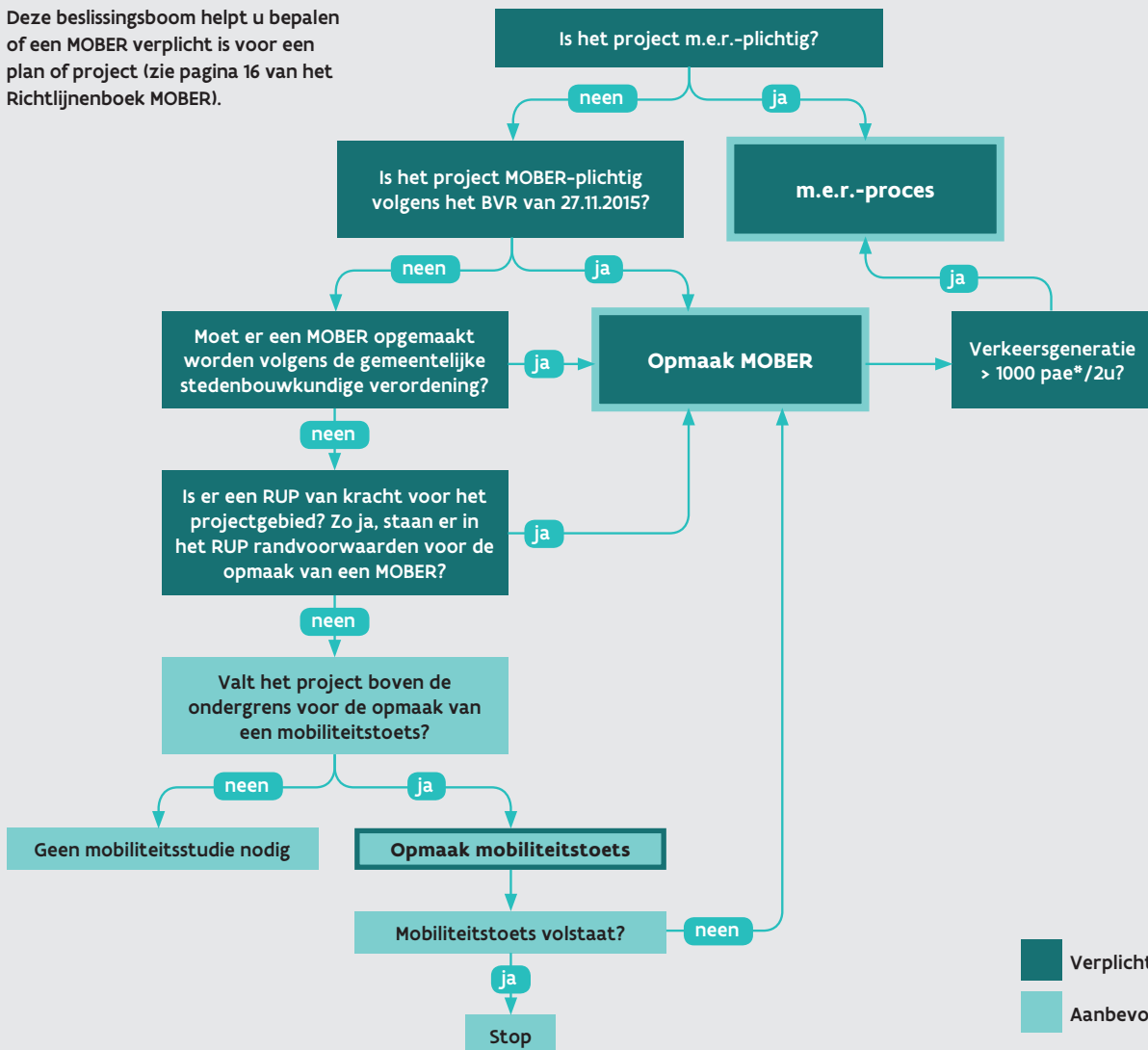
Voor de Mobiliteitstoets bestaat er een standaard invulformulier. Dat kunt u downloaden op [www.mobielvlaanderen.be/vademecums/MOBER/mobiliteitstoets.doc](http://www.mobielvlaanderen.be/vademecums/MOBER/mobiliteitstoets.doc).



JERRY DE BRIE

Staan er in de directe omgeving van het projectgebied nog andere belangrijke ruimtelijke ontwikkelingen op stapel? Dan kunnen de mobiliteitseffecten best samen onderzocht worden. De vergunningverlenende instantie moet daarvoor een plan-MOBER opmaken.

Deze beslissingsboom helpt u bepalen of een MOBER verplicht is voor een plan of project (zie pagina 16 van het Richtlijnenboek MOBER).





# Gent verankert strengere parkeernormen in verkavelingsvergunning voor 'Ecowijk Gantoise'

**Gent legt voor de bouw van de duurzame Ecowijk Gantoise extra strenge parkeernormen op. De duurzaamheidsvoorwaarden werden verplicht via de verkavelingsvoorschriften.**

Aan de rand van de stad plant Gent de ontwikkeling van een 'Ecowijk' van meer dan 200 woningen: een modelwijk voor de 21ste eeuw met een zo laag mogelijke ecologische voetafdruk. De ambities op het gebied van energie, woontypologie, mobiliteit, groenvoorziening en kindvriendelijkheid zijn groot. Dat geldt ook voor parkeren op de site.

Voor een woonproject met meer dan 200 woonentiteiten is sowieso een uitgebreid MOBBER verplicht. Maar Gent gaat nog een stap verder en koos er samen met de projectontwikkelaars voor om sommige mobiliteitsnormen strenger te maken dan de MOBBER en het stedelijk Mobiliteitsplan. Dat uit zich duidelijk in het beleid rond parkeerplaatsen.

## Verlaagde parkeernorm

Gent werkt al sinds 2015 in haar Mobiliteitsplan met strikte parkeerlijnen voor alle nieuwe projecten. Die bepalen hoeveel autoparkeerplaatsen een ontwikkelaar moet voorzien bij nieuwe ontwikkelingen. De richtlijnen zijn sturend, niet vraagvolgend. Ze streven met andere

woorden naar een lager autobezit dan het huidige autobezit. De stad laat de ontwikkelaar wel nog een zekere marge: voor de meeste zones is er een minimum- en een maximumrichtlijn. Er zijn ook afwijkmogelijkheden voorzien.

Voor de zone waarin Ecowijk Gantoise ontwikkeld wordt, was de minimumrichtlijn 1 parkeerplaats per woonentiteit. Om de duurzaamheid en de ecogedachte te vergroten, beslisten de stad en de projectontwikkelaars om de bewoernorm te verlagen tot maximaal 0,6 parkeerplaats per woonentiteit. Hier is later door de buurtbewoners beroep tegen aangetekend, waardoor de bewoernorm uiteindelijk werd vastgelegd op 0,8 parkeerplaats per woonentiteit. In het kaderstuk leest u de randvoorwaarden die hiervoor nodig zijn.

## Verkavelingsvergunning

De duurzaamheidsvoorwaarden werden ingebouwd in de voorschriften van de verkavelingsvergunning. Elke toekomstige bouwaanvraag binnen het project Ecowijk Gantoise zal dus



De hele Ecowijk Gantoise is autovrij. Parkeerplaatsen zijn alleen ondergronds toegelaten en er komt een centraal park.

aan de strenge mobiliteits- en parkeernormen moeten voldoen. De voorwaarden zijn zo gekozen dat ze meetbaar en afdwingbaar zijn, zodat ze afgevinkt kunnen worden bij de beoordeling van de aanvragen voor de omgevingsvergunning(en). Het is voor het eerst dat de stad Gent zo'n strenge normen oplegt voor een woonproject. Eerder werden wel al strengere maatregelen vooropgesteld bij economische projecten.



De Ecowijk in Gent verplicht via verkavelingsvoorschriften voorwaarden voor een modelwijk met een lage ecologische voetafdruk.

## Normen en voorwaarden verkavelingsvoorschriften Ecowijk Gantoise

De voorschriften in de verkavelingsvergunning van Ecowijk Gantoise getuigen van een verregaand engagement voor een duurzaam parkeerbeleid. Ze bevat deze strenge parkeernormen en randvoorwaarden voor parkeerplaatsen:

### Parkeernormen:

- 0,8 per wooneenheid voor bewoners;
- 0,1 per wooneenheid voor bezoekers;
- 0,7 per 100 m<sup>2</sup> voor socio-economische ruimten;
- 0,2 per 100 m<sup>2</sup> voor polyvalente ruimte;
- 0,5 per 100 m<sup>2</sup> voor crèche.

### Randvoorwaarden:

- Verplichte individuele fietsenstallingen voor woningen met private tuin.
- Verplichte collectieve fietsenstallingen voor collectieve woningen en appartementen, bij voorkeur bovengronds.
- Fietsenstallingen staan dicht bij de woning dan de autostaanplaatsen.
- 10% meer fietsenstallingen dan opgenomen in de parkeerlijnen.
- Een voldoende aanbod aan deelwagens.
- Voorzieningen om boodschappen en leveringen comfortabel naar de woning te brengen (bv. verhuiskarren).
- De bezoekersparkings zijn gratis en ondergronds als de bovengrondse openbare plaatsen ook gratis zijn.

# Effecten op mobiliteit en milieu vaak samen onderzocht bij omgevingsvergunningen

Voor sommige projecten is een milieueffectrapportage (m.e.r.) én een mobiliteitseffectenrapport (MOBER) nodig om een omgevingsvergunning aan te vragen. Maar meestal volstaat een van beide. Veronique Smeets van het team Mer bij het Departement Omgeving verduidelijkt.

Een m.e.r. is een verplichte procedure die de milieugevolgen van een activiteit, plan of project bestudeert en evalueert vóór de uitvoering. Een m.e.r. onderzoekt effecten voor onder meer mobiliteit, bodem, water, lucht, geluid en gezondheid. De projecten waarvoor dit onderzoek moet gebeuren, zijn juridisch vastgelegd in een Besluit van de Vlaamse Regering.

“De discipline ‘mens-mobiliteit’ is een van de verplichte onderdelen in een m.e.r. Daarin worden de mobiliteitseffecten bestudeerd”, zegt Veronique Smeets van het team Mer. “Als een plan of project belangrijke gevolgen heeft voor de mobiliteit, dan moeten die daar grondig onderzocht worden. Een aparte MOBER is dan niet meer nodig. Alleen als een plan of project bij een m.e.r.-screening boven de ondergrens voor een MOBER zit, dan is er wel een aparte MOBER nodig. De conclusies uit het MOBER moeten dan bij de screening gevoegd worden. Voor de aanleg van 210 parkeerplaatsen is zo naast een project-m.e.r.-screening ook een MOBER nodig. Voor de aanleg van 7500 m<sup>2</sup> brutovloeroppervlakte handelsruimte is dan weer geen aparte MOBER nodig. Voor een project van die omvang moet immers al een project-MER of ontheffing gemaakt worden die de mobiliteitseffecten uitvoering beschrijft en beoordeelt. Een aparte MOBER zou geen meerwaarde hebben.”

## Richtlijnenboek ‘Mens-Mobiliteit’

De richtlijnen om de discipline ‘mens-mobiliteit’ van een m.e.r. uit te voeren, zijn gebundeld in het richtlijnenboek ‘Mens-Mobiliteit’. Daarin staan onder meer significantiekaders om te beoordelen of een plan of project aanzienlijke effecten zal veroorzaken. Het boek verwijst naar het



Een milieueffectenrapportage onderzoekt de gevolgen van een project voor bodem, water, lucht, geluid, gezondheid én mobiliteit.

richtlijnenboek MOBER voor kencijfers. Het richtlijnenboek MOBER en het M.e.r.-richtlijnenboek moeten dus samen gelezen worden voor plannen en projecten waarop de m.e.r.-regelgeving van toepassing is. Het m.e.r.-richtlijnenboek krijgt dan voorrang.

### Op zoek naar meer info?

- Besluit van de Vlaamse Regering van 10 december 2004 houdende vaststelling van de categorieën van projecten onderworpen aan milieueffectrapportage.
- Richtlijnenboek Mer: zie [www.lne.be/milieueffect-rapportage](http://www.lne.be/milieueffect-rapportage) (Richtlijnenboeken).
- Richtlijnenboek ‘Mens-Mobiliteit’: zie [www.lne.be/milieueffect-rapportage](http://www.lne.be/milieueffect-rapportage) (Richtlijnenboeken).

## MOBER en omgevingsvergunningen

# ‘Mobiliteitsimpact is een belangrijk criterium voor omgevingsvergunning’

Om in aanmerking te komen voor een omgevingsvergunning voor stedenbouwkundige handelingen – de vroegere ‘bouwvergunning’ –, wordt elk ruimtelijk project aan de wettelijke voorschriften én aan de goede ruimtelijke ordening getoetst.

### Goede toetsing

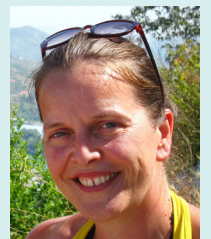
“Als een van beiden niet ok is, dan verlenen we geen vergunning”, zegt Katlijn Van Nimmen, teamcoach van de Dienst Stedenbouw en Ruimtelijke Planning in Gent. “De mobiliteitsimpact is naast schaal, functionele inpasbaarheid en bouwdichtheid een belangrijk criterium bij de toetsing aan de goede ruimtelijke ordening. Bij kleinschalige

projecten betekent dit meestal dat we extra aandacht besteden aan parkeervoorzieningen, fietsenbergingen, ontsluiting en bereikbaarheid. Bij projecten met een grote mobiliteitsimpact dwingt de verplichte opmaak van een MOBER de initiatiefnemer om al bij de uitwerking van het ontwerp goed na te denken over de mobiliteitsimpact en om het project bij te sturen als dat nodig is. Ook het uitwerken van milderende of flankerende maatregelen hoort daarbij.”

Van Nimmen: “De initiatiefnemer moet de mobiliteitsstudie toevoegen aan de vergunningsaanvraag. Dat garandeert dat de afwegingen en maatregelen ook doorwerken in

de beoordeling en in de beslissing over het project. Een goed uitgewerkte en gestofeerde mobiliteitsstudie biedt een stevige basis voor de ruimtelijke beoordeling op het vlak van mobiliteit. Ze vormt ook de kapstok om engagementen of intenties die niet altijd direct zichtbaar zijn op het terrein kenbaar te maken aan de vergunningverlener.”

Katlijn Van Nimmen, teamcoach Dienst Stedenbouw en Ruimtelijke Planning Gent: “Via de MOBER kan een initiatiefnemer de vergunningverlener inlichten over minder zichtbare engagementen rond mobiliteit.”





# Meer en betere globale Vlaamse kencijfers

Een MOBER berekent mobiliteitseffecten op basis van kencijfers. Het nieuwe richtlijnenboek bevat een veel ruimer arsenaal van globale kerncijfers voor Vlaanderen.

Een MOBER staat of valt met de juiste voorstellingen. Daarvoor zijn betrouwbare kencijfers cruciaal. Het zijn de bouwstenen om de mobiliteitseffecten van een (ver)bouwproject in te schatten.

## Projectspecifiek of globaal

Er zijn twee types kencijfers: projectspecifieke en globale. Als dat mogelijk is, is het uiteraard altijd beter om projectspecifieke kencijfers te gebruiken. Ze zijn immers gebaseerd op de analyse van een bestaande, sterk gelijkende functie of op gegevens van de opdrachtgever. De globale kencijfers spreken zich daarentegen niet uit over een specifieke functie op een specifieke locatie. Ze geven enkel een indicatie op basis van ruimer wetenschappelijk onderzoek.

De keuze voor het type kencijfer moet in het begin van de MOBER gemotiveerd worden.

## Negen functies

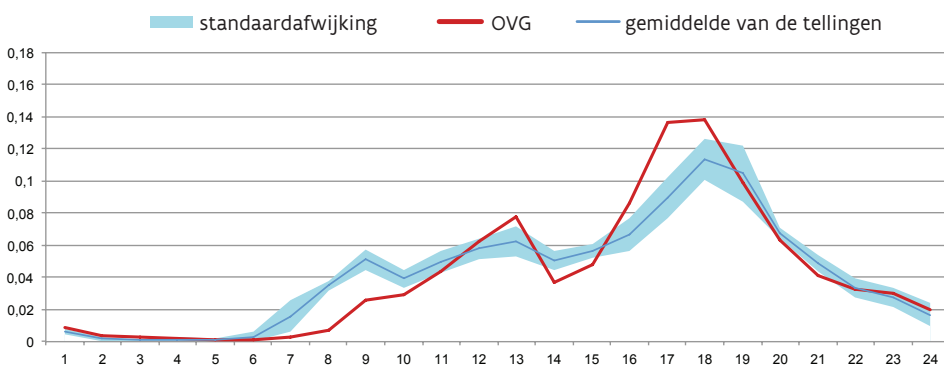
Het Departement Mobiliteit en Openbare Werken geeft in het aangepaste richtlijnenboek nieuwe globale Vlaamse kencijfers voor negen functies:

1. Wonen;
2. Kantoren;
3. Winkelen;
4. Kantoren met loket- en baliefuncties;
5. Bedrijvzones en industrieterreinen;
6. Recreatie;
7. Horeca;
8. Onderwijs;
9. Gezondheidszorg.



De nieuwe kencijfers voor bedrijventerreinen geven onder meer een indicatie van het aantal werkenden per ha netto bedrijventerrein.

Woninggerelateerde verplaatsingen - toekomst



De Vlaamse kencijfers zijn onder meer gebaseerd op het Onderzoek Verplaatsingsgedrag (OVG) (rode lijn). Het Departement MOW deed aanvullend ook eigen tellingen (blauwe lijn). Deze grafiek met een overzicht van de tellingen voor woninggerelateerde verplaatsingen toont dat de resultaten zeer gelijklopend zijn.

De nieuwe kencijfers zijn veel uitgebreider dan de vorige. De zes laatste functies in dit lijstje zijn zelfs volledig nieuw. De beschikbare dataset is ook veel gedetailleerder dan vroeger. Naast globale kencijfers staan er in het richtlijnenboek nu ook enkele voorbeelden van meer specifieke functies. Voor 'winkelen' is er nu bijvoorbeeld een opsplitsing tussen buurtwinkels, supermarkten, shoppingcentra of nieuwe vestigingen van bestaande (groot-schalige) kleinhandelsketens. Voor elk van die subcategorieën zijn er onder meer richtcijfers voor het aantal werknemers en het aantal bezoekers per 100 m<sup>2</sup>.

## 'Niets is aan het toeval overgelaten'

De nieuwe globale kencijfers zijn specifiek voor Vlaanderen berekend. Vroeger werden bij gebrek aan Vlaamse globale kencijfers wel eens kencijfers uit Nederland gebruikt, opgesteld door het kenniscentrum CROW. Maar omdat Nederland een andere ruimtelijke structuur en vaak ook andere verplaatsingsgewoonten heeft, was dat niet ideaal. "Niets is aan het toeval overgelaten: de nieuwe cijfers zijn zeer zorgvuldig samengesteld en gebaseerd op verschillende bronnen", zegt Natalie Craeghs, senior Consultant bij Tractebel Engineering. Zij coördineerde de samenstelling van de Vlaamse kencijfers. De cijfers uit het meest recente Onderzoek Verplaatsingsgedrag (OVG 5.1) dienden als

vertretpunt. "De Vlaamse overheid heeft voor het richtlijnenboek onafhankelijk van het Onderzoek Verplaatsingsgedrag bijkomende tellingen gedaan. Per type functie is geteld op zo'n 5 à 6 referentielocaties, zoals aan de ingang van een bedrijventerrein of een woonwijk. Die nieuwe onafhankelijke tellingen kwamen in grote lijnen overeen met de gegevens uit het Onderzoek Verplaatsingsgedrag. Voor de kencijfers namen we per type locatie het gemiddelde. De globale cijfers die we kunnen afleiden uit het OVG zijn dus zeker betrouwbaar, maar het blijven wel globale cijfers. Ze zijn alleen bedoeld als hulpmiddel als er geen projectspecifieke kencijfers zijn. Ook voor vergunningverlenende overheden

kunnen ze interessant zijn als toetsing voor kencijfers die in MOBERS worden gebruikt. Als de kencijfers in de MOBER te veel afwijken van de globale kencijfers uit de richtlijnen, moet die afwijking gemotiveerd worden."

Natalie Craeghs, Tractebel: "Met de globale kencijfers kunnen vergunningverlenende overheden nakijken of de cijfers in de MOBER wel in dezelfde lijn liggen."



# Pasklare methodiek voor meer uniforme MOBER's

In het vernieuwde 'Richtlijnenboek MOBER' staat een reeks praktische 'methoden en technieken'. Ze zijn een leidraad voor iedereen die een MOBER maakt of de kwaliteit ervan beoordeelt.

"Vroeger zat er weinig systematiek in de opbouw van MOBER's. Er was wel een richtlijnenboek, maar met weinig praktische richtlijnen. Dat uitte zich vaak in de kwaliteit: sommige MOBER's gingen zeer ver en bevatte veel details, andere bleven beperkt." Dat zegt Joris Willems, verkeerskundig adviseur en lector Verkeerskunde aan het PCVO Limburg. "De tijd was dus rijp om enkele vaak gebruikte methoden voor een MOBER te verduidelijken en ter beschikking te stellen. Dat deden we in het nieuwe richtlijnenboek."

## Voor iedereen

Concreet beschrijft het boek enkele eenvoudige methoden en technieken die iedereen kan toepassen. Ze geven richting aan studie bureaus of projectontwikkelaars die een MOBER maken én

aan overheidsinstanties en vergunningverleners die de kwaliteit ervan moeten beoordelen. "Zo maakten we bijvoorbeeld een grafiek om de gemiddelde wachttijd bij een bepaalde verkeersintensiteit af te lezen. Daarmee kan men de verandering van de oversteekbaarheid eenvoudig beoordelen", zegt Willems. "Speciaal voor de overheden maakten we ook een checklist met 50 aandachtspunten om de kwaliteit van een MOBER te controleren. Die checklist moet opgevat worden als inspiratie, het is zeker geen instrument om een MOBER op basis van punten af te keuren."

## Geen verplichting

De methoden in het handboek zijn richtlijnen, en dus geen verplichtingen. "Dat betekent dat andere methoden ook nog gebruikt mogen worden.

Creativiteit en de ontwikkeling van nieuwe methodieken moedigen we zelfs aan. Wie een andere methodiek gebruikt, moet die wel verantwoord in de MOBER. En hopelijk kan die dan worden meegenomen in een toekomstige herziening van dit richtlijnenboek."



Joris Willems, PCVO Limburg: "We maakten een checklist met 50 aandachtspunten voor lokale overheden."

Meer info: De methoden en technieken vindt u in deel 3 'Gereedschapskist' van het Richtlijnenboek MOBER. De Checklist staat in deel 2. Het Richtlijnenboek kunt u downloaden op [www.mobielvlaanderen.be](http://www.mobielvlaanderen.be).

## Sint-Pieters-Leeuw

# Drie scenario's voor nieuwe Drie Fonteinbrug

Voor de aanleg van een nieuwe brug over het kanaal naar Charleroi liet De Vlaamse Waterweg een uitgebreide project-MOBER uitvoeren.

De bereikbaarheid van de bedrijfzone in Sint-Pieters-Leeuw is niet optimaal. De zone ligt nabij de ring rond Brussel, tussen de Bergensesteenweg (N6) en het kanaal. Vrachtwagens, maar ook bestemmingsverkeer, kunnen voorlopig alleen van en naar de site rijden via de N6 en door een aantal woonwijken. Om het bedrijventerrein beter bereikbaar

te maken en de leefbaarheid en bereikbaarheid rondom te vergroten, besloot De Vlaamse Waterweg een nieuwe brug aan te leggen over het kanaal Brussel-Charleroi. Daardoor worden ook fietsers op de linkeroever verbonden met de fietssnelweg (F20) op de rechteroever.

De Vlaamse Waterweg wil daarnaast met de uitbouw van een regionaal overslagcentrum (ROC) op de linkeroever ook het watergebonden transport stimuleren. De zone rond het kanaal zal daardoor aantrekkelijker worden voor huidige en toekomstige bedrijven. De nieuwe Drie Fonteinbrug zal via de Humaniteitslaan rechtstreeks aansluiten op de Ring rond Brussel. De brug moet in 2021 klaar zijn voor exploitatie.

## Vrachtwagens en auto's

Voor de aanleg van de brug is een project-MOBER uitgevoerd, die verschillende alternatieven heeft bestudeerd. Onder meer de effecten van de aansluiting op het omliggende wegennet werden daarin uitvoerig onderzocht. Ook over het type verkeer dat over de brug mag rijden, is zorgvuldig nagedacht in verschillende scenario's:

- Scenario 1: de brug wordt alleen opengesteld

voor vrachtwagens met leveringen naar bedrijven op de linkeroever van het kanaal.

- Scenario 2: de brug is toegankelijk voor bestemmingsverkeer, zowel voor vrachtverkeer als voor autoverkeer naar de bedrijven.
- Scenario 3: er wordt een link gelegd tussen de nieuwe ontsluitingsweg en de bestaande weginfrastructuur. Zo ontstaat er voor alle weggebruikers een nieuwe verbinding tussen twee gewestwegen, namelijk de Bergensesteenweg en de Humaniteitslaan.

Om een beeld te krijgen op de gewijzigde wegstructuur, onderzocht men ook hoe de verkeersstromen door de realisatie van de brug zouden verschuiven. Uit de simulaties bleek onder meer dat de brug in scenario 3 positieve effecten kan hebben op het sluipverkeer in het aanpalende dorpscentrum van Ruisbroek, maar dat ze mogelijks ook voor een aanzuigeffect op de Bergensesteenweg zorgt.

Op basis van alle analyses kozen de betrokken partners voor het tweede scenario. De infrastructuur wordt zo ontworpen, dat later eventueel nog kan overgeschakeld worden naar scenario 3. Maar daarvoor is bijkomend mobiliteitsonderzoek nodig.



Uit de simulaties bleek onder meer dat de nieuwe brug het sluipverkeer in het aanpalende Ruisbroek kan verminderen.

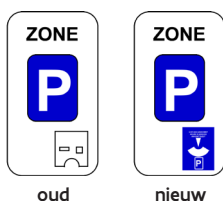
## Teken het charter 'Versnelde Projectrealisatie'

AWV, Aquafin, VMM, Aquaflanders, ORI, OVIO, Bouwunie, Vlawebo en de VVSG roepen alle steden en gemeenten op om het charter 'Versnelde Projectrealisatie' mee te ondertekenen. Dit charter heeft als doel wegenis- en rioleringsprojecten sneller af te werken en werd door AWV, Aquafin en de andere partners in het leven geroepen. Met de ondertekening verklaart u te onderzoeken hoe de samenwerking en efficiëntie bij projecten kan verbeteren. Doel is ook om de verbeteringen meteen toe te passen om de doorlooptijd van projecten zo kort mogelijk te houden en de hinder voor de burgers te verminderen. U kunt het charter ondertekenen via [www.vlario.be/charter](http://www.vlario.be/charter).



## Afbeelding oude parkeerschijf niet meer toegelaten vanaf 2019

Parkeerschijven die zowel de aankomsttijd als de eindtijd aangeven, moeten eind 2018 definitief van alle verkeersborden verdwenen zijn. Weggebruikers mogen sinds 2003 enkel nog de parkeerschijf van het Europees model, die alleen het begin van de parkeertijd aangeeft, gebruiken. De overgangperiode, nodig om de verkeersborden met de oude afbeelding te vervangen, loopt af op 31 december 2018.



## Vergunning verkrijgbaar voor tekeningen op nutskasten AWW

Steden en gemeenten kunnen nutskasten die eigendom zijn van het Vlaamse Gewest en beheerd worden door het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) nu laten opsmerken met kunstgraffiti of andere tekeningen. Steden en gemeenten die geïnteresseerd zijn kunnen

daarvoor (per nutskast) een vergunning zonder retributie aanvragen bij AWW. De constructie moet wel gemakkelijk te inspecteren blijven voor stabiliteits- of andere problemen. AWW moet het materiaal en het ontwerp ook goedkeuren.

☞ Een 'Vergunning voor het gebruik van een nutskast van het Vlaamse gewest voor het aanbrengen van een verfraaiing' kunt u aanvragen bij uw provinciale afdeling van AWW. Contactgegevens: <http://wegenenverkeer.be/adresen>

## 20.000 'curieuzeneuzen' meten stikstof

Tussen 28 april en 26 mei meten 20.000 burgers de luchtkwaliteit in hun straat. Het project 'curieuzeneuzen' is een meetcampagne om het stikstofgehalte in de lucht te meten. Relevant, want meer dan de helft van de NO<sub>2</sub>-uitstoot in Vlaanderen komt van het verkeer. De meetresultaten worden gebruikt om de recente computerkaart voor luchtkwaliteit te testen. Als gemeente kunt u heel wat maatregelen nemen die de luchtkwaliteit positief beïnvloeden. Vooral op knelpuntlocaties is het aangewezen om maatregelen te nemen die de blootstelling aan luchtverontreiniging door verkeer verminderen. Deze maatregelen verminderen ook de geluidshinder van verkeer, mooi meegenomen! Op de website van het departement Omgeving vindt u inspiratie over wat u als gemeente kunt doen. Lokale overheden die ondersteuning zoeken, kunnen begeleiding vragen aan de medisch milieukundigen (mmk) van het Lokaal Gezondheidsoverleg (Logo).

☞ Meer info: [www.omgevingvlaanderen.be](http://www.omgevingvlaanderen.be) en [www.curieuzeneuzen.be](http://www.curieuzeneuzen.be). Contactgegevens van de Logo's vindt u op [www.gezondheidsmilieu.be](http://www.gezondheidsmilieu.be) (Klik op 'Lokale actoren').



## Nieuwe Dynamische Lijst voor zwarte punten

Vlaams minister van Mobiliteit Ben Weyts heeft de nodige miljoenen vrijgemaakt om de laatste 22 zwarte punten op de historische lijst uit 2002 aan te pakken. Op basis van de ongevallencijfers van 2014, 2015 en 2016 is er een nieuwe lijst opgesteld met 213 locaties. 33 zwarte punten zijn ondertussen al aangepakt. Deze lijst wordt elk jaar vernieuwd. Voor de aanpak wordt een structurele oplossing gepland, maar wordt ook bekeken of er op korte termijn gerichte ingrepen mogelijk zijn om het verkeer lokaal al veiliger te maken. Minister Weyts wil ook private bedrijven aan het werk zetten om 'quick wins' uit te werken.

☞ Meer info: de Dynamische Lijst voor 2018 vindt u op [www.vlaamshuisvoorverkeersveiligheid.be](http://www.vlaamshuisvoorverkeersveiligheid.be)

## Fietsberaad zoekt goede voorbeelden van gemengd verkeer

Veel steden en gemeenten worstelen met een gebrek aan ruimte om iedereen zijn eigen plek op straat te geven. Het lijkt een keuze tussen het fietspad of de parkeerstrook. Toch kan een goede weginrichting met aangepaste intensiteiten en snelheden in gemengd verkeer ook sterk fietsbeleid zijn. Heeft uw stad of gemeente een goed voorbeeld waarmee u aantoont dat gemengd verkeer een volwaardig onderdeel van fietsbeleid is? Stuur dan een e-mail met een korte omschrijving en foto naar [inge.caers@fietsberaad.be](mailto:inge.caers@fietsberaad.be).

☞ Meer info over gemengd verkeer vindt u ook in het 'Eindrapport verkenningfase: scheiden of mengen van fietsen' op [www.fietsberaad.be](http://www.fietsberaad.be)



## EFRO-oproep stedelijke mobiliteit West-Vlaanderen

West-Vlaamse steden en gemeenten die een Burgemeesterconvenant afsloten én een goedgekeurd klimaatplan hebben (Sustainable Energy Action Plan of SEAP) kunnen EFRO-steun aanvragen voor een project dat zich focust op het verlagen van CO<sub>2</sub>-emissie van goederenvervoer. Vooral projecten die multimodaal goederenverkeer (spoor, water, ...) verder uitwerken, komen in aanmerking. Ook nieuwe logistieke concepten kunnen ingediend worden.

Enkele voorbeelden van mogelijke projecten:

- projecten voor een duurzame stedelijke distributie;
- projecten voor een multimodaal transportsysteem;
- pilootprojecten van slimme transportsystemen;
- projecten die multimodale transportmogelijkheden gericht op een vermindering van het aantal afgelegde kilometers over de weg stimuleren;
- gemeentelijk/stedelijke distributieprojecten zoals levering met kleinere, elektrische voertuigen; efficiënter laden en lossen; ...
- projecten die noodzakelijke randvoorwaarden voor vergroening of verduurzaming van de mobiliteit ontwikkelen.

☞ Steden en gemeenten die een project willen indienen voor deze EFRO-steun moeten zich verplicht vooraanmelden voor 30 juni 2018 (via [stefaan.pennewaert@vlaio.be](mailto:stefaan.pennewaert@vlaio.be) of [erik.egendat@vlaio.be](mailto:erik.egendat@vlaio.be)). Definitieve indiening is voorzien op 14 september.

Meer info en details over de projectoproep op [www.vlaio.be](http://www.vlaio.be) (andere doelgroepen > Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling > Projectoproepen > Prioriteit 3)

## Agenda

### juni

- 1 Inspiratiedag 'Vervoer op maat'
- 3 Wereldfietsdag
- 5 Fietscongres
- 11 tot 15 Actieweek en kick-off derde golf (combimobiliteit) 7 km-club
- 11 Conferentie Baanbrekend winkelen
- 20 Gladheidsbestrijding in de praktijk

### oktober

- 2 Dag van de Mobiliteitsprofessional (Genk)
- 20 en 21 Dag van de Trage Weg 2018

☞ Zie ook de agenda op [www.mobielvlaanderen.be/overheden](http://www.mobielvlaanderen.be/overheden)

**Mobiliteitsbrief is er ook als e-zine.** Abonnees op het e-zine krijgen de Mobiliteitsbrief digitaal in hun persoonlijke mailbox. U kunt voor de papieren en/of digitale versie gratis in- en uitschrijven via [www.mobielvlaanderen.be/overheden](http://www.mobielvlaanderen.be/overheden) ('Publicaties' - 'Mobiliteitsbrief'). Op deze website vindt u ook alle Mobiliteitsbrieven terug en meer informatie over het lokaal mobiliteitsbeleid. Voor suggesties en vragen over deze publicatie of uw abonnement kunt u mailen naar [info@mobiliteitsbrief.be](mailto:info@mobiliteitsbrief.be).