

Mobiliteitsbrief

02

INTERVIEW
Update richtlijnenboek

04

ACHTERGROND
Praktijktips

06

IN DE KIJKER
Eiland Zwijnaarde

07

IN DE KIJKER
Autoluwe woonwijk

Mobiliteitseffecten- rapporten



Vlaanderen
is mobiliteit &
openbare werken

Duurzame mobiliteit als prioriteit

Het richtlijnenboek voor mobiliteitseffectenrapporten (MOBER) kreeg een update. De versie van 2018 was na zeven jaar aan vernieuwing toe. “De focus ligt veel meer op duurzame mobiliteit”, zeggen Hilde Bellen en Mark Thoelen van het Departement MOW.

Vanaf 1 december kunnen projectontwikkelaars, initiatiefnemers, studiebureaus en vergunningsinstanties gebruikmaken van het nieuwe richtlijnenboek voor mobiliteitseffectenrapporten. Hilde Bellen en Mark Thoelen, beide regionale beleidsmedewerkers van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken, namen de lead voor de vernieuwing van het document. De derde editie van het richtlijnenboek komt met een aantal nieuwigheden. “We vertrokken vanuit de vraag: wat is er nodig om negatieve verkeerseffecten in te dijken en positieve te versterken?”

Waarom?

“De wetgeving krijgt regelmatig updates. Door wetswijzigingen stond er verouderde materie in de editie van 2018”, zeggen Bellen en Thoelen. Ook belangrijk bij het nieuwe richtlijnenboek: een vlot goederentransport is essentieel voor de Vlaamse economie. Daarom is er ook aandacht voor de impact van logistiek verkeer, bijvoorbeeld zowel voor rijdende, stilstaande als wachtende vrachtwagens. “Daarnaast hebben we de kengetallen aangepast. Maar vooral: we hebben de nadruk op duurzame mobiliteitsmaatregelen versterkt.” Het richtlijnenboek wil vooral richtinggevend zijn, het is geen juridisch document. “We positioneren het als de leidraad voor de opmaak van een mobiliteitstoets en MOBER.”

Meer focus op duurzame mobiliteit

“De versterkte focus op duurzaamheid is de belangrijkste vernieuwing. Voortaan verwachten we in een MOBER engagementen voor duurzame mobiliteit. De ambitie is

bekend: een duurzame *modal split* van 50-50 tegen 2030. We verwachten dat initiatiefnemers daarop inspelen door mobiliteitsalternatieven aantrekkelijker te maken.”

In dat streven naar duurzame mobiliteit is de **verdichtingsparadox** een gegeven waarbij rekening gehouden moet worden bij mobiliteitsstudies. “In dichte stedelijke gebieden is de verwachting vaak dat nieuwe projecten drukker verkeer veroorzaken. In realiteit blijkt dat de nabijheid van diverse functies er net voor zorgt dat meer mensen de fiets of het openbaar vervoer nemen of te voet komen.”

Meest recente kengetallen

De kengetallen in het vorige richtlijnenboek waren gebaseerd op het Onderzoek Verplaatsingsgedrag (OVG) 3, 4 en 5. Ze dateerden van voor de coronaperiode en kregen daarom een update. “Intussen zijn er veel recentere en uitgebreidere kengetallen beschikbaar uit OVG7 (uit 2023 en 2024). Daar deed men een grote steekproef met bijna 24.000 respondenten die daardoor **heel representatief** is. Na de coronaperiode hebben sommigen hun verplaatsingsgedrag structureel veranderd.”

Bij de kengetallen hoort wel nog een belangrijke kanttekening. “Opstellers geven best prioriteit aan cijfermateriaal van de verkeersgeneratie op de site. Als daar (nog) geen data van zijn, kunnen ze een beroep doen op cijfers van een gelijkaardig project. Pas als dat er niet is, zijn de kengetallen de meest aangewezen methode. Voor vergunningverlenende overheden en adviesverleners blijven de kengetallen standaard een houvast.”



Mark Thoelen en Hilde Bellen van het Departement MOW

Infosessies in Gent en Hasselt

Om het vernieuwde richtlijnenboek toe te lichten, staan er in december infomomenten gepland. Daar kunnen medewerkers van steden en gemeenten, adviesinstanties, studiebureaus en andere betrokkenen bij ruimtelijke plannen en mobiliteit aansluiten. De infosessies vinden plaats in het **VAC Gent op donderdag 4 december** en in het **VAC Hasselt op maandag 15 december**, telkens **van 10 tot 13 uur**. In het voorjaar volgen nog uitgebreidere opleidingsmomenten bij de VSV.

Wijzigingen in omgevingswetgeving

Het nieuwe richtlijnenboek heeft aandacht voor recente en toekomstige wetswijzigingen én ook voor de accenten in het huidige Vlaamse mobiliteitsbeleid met aandacht voor robuustere, veiligere en vooral toekomstgerichte infrastructuur. “De wetgeving inzake milieueffectrapportage (MER) vereenvoudigt bijvoorbeeld op 1 december. Daarnaast werden socio-economische vergunningen ingebed in de omgevingsvergunning. Daardoor introduceerde men de mobiliteitstoets voor kleinhandel. De nieuwe versie is **aan het nieuwe juridische kader aangepast**. Daarnaast kregen de stroomschema's een update.”

Bron van inspiratie

“Het nieuwe richtlijnenboek is een serieuze stap vooruit”, besluiten Bellen en Thoelen. “De nieuwe kengetallen zijn een gevoelige verbetering. Ze weerspiegelen veel beter de mobiliteitsnoden van vandaag. Met deze nieuwe versie van het richtlijnenboek, mikken we op beter onderbouwde en toekomstgerichte MOBERs. We hopen dat de voorbeelden initiatiefnemers inspireren om dossiers samen te stellen met meer aandacht voor duurzame mobiliteit.”



We verwachten dat initiatiefnemers mobiliteitsalternatieven aantrekkelijker maken.”



Met een **MOBER** aan de slag

Achter de schermen werkten adviseurs Patrick Maes en Joris Willems mee aan de update van het richtlijnenboek voor Mobiliteitseffectenrapporten (MOBER). In afwachting van de publicatie, geven zij projectontwikkelaars, initiatiefnemers en vergunningsverleners al een eerste blik op waar ze bij hun volgende MOBER best rekening mee houden.

1 Start er meteen mee

“Als je het MOBER van bij het begin van het proces al opstart, ga je de mogelijkheden op vlak van **duurzame mobiliteit veel beter kunnen invullen**. Dan kan het plan nog aangepast worden en ben je niet alleen beperkt tot het indijken van de negatieve effecten aan het einde van de rit”, zegt Willems (Adviseur en Docent Verkeerskunde en Mobiliteit).

2 Accent op deelmobiliteit

Deelmobiliteit is een zo goed als nieuwe toevoeging in de update van het richtlijnenboek. “Deelwagens kunnen een interessante optie zijn voor projectontwikkelaars”, zegt Maes (Consultant Mobiliteit en Ruimtelijke Planning). “Het is een vorm van duurzame mobiliteit die ook **het aantal benodigde parkeerplekken verkleint**.”



Een MOBER is vooral een hulpmiddel om tot consensus te komen.”



Joris Willems, Adviseur en Docent Verkeerskunde en Mobiliteit

3 Creëer nabijheid

“Een van de belangrijkste vernieuwingen is de introductie van de ruimtelijke ligging van een project als evaluatiecriterium”, zegt Maes. “Steden inbreiden en versterken roept vaak weerstand op omdat het de indruk wekt dat er meer verkeer zal circuleren. Vaak is het omgekeerde waar, de zogenaamde **verdichtingsparadox**. Door nabijheid te creëren, werk je duurzame mobiliteit net in de hand.”

4 Mobiscore als instrument

Een handig hulpmiddel om een MOBER te duiden, is de Mobiscore. De webpagina genereert in enkele klikken een score voor **de mogelijkheden voor duurzame mobiliteit**. “Je moet er alleen rekening mee houden dat het bedoeld is voor woningen en niet voor ontmoetingscentra, bedrijvigheid of andere activiteiten”, zegt Maes.

5 Geen juridisch document

Willems en Maes benadrukken dat het richtlijnenboek methoden en technieken wil aanreiken. Het is geen verplicht te volgen handleiding. “De resultaten van een MOBER zijn richtinggevend”, zegt Willems. “Pas als ze in een omgevingsvergunning worden opgenomen, zijn ze juridisch bindend. Daarom adviseren we om niet over de allerkleinste letters te struikelen. Een MOBER is geen tool om nieuwe ontwikkelingen onmogelijk te maken, maar een **hulpmiddel** om tot een consensus te komen.”

MOBER in de praktijk



WAAR is het verplicht?

Ondergrenzen voor een MOBER



Woonfunctie

250

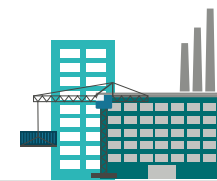
woongelegenheden



Handel, horeca, kantoren, diensten

7.500 m²

bruto vloeroppervlakte



Industrie, KMO, ambacht kantoren, diensten

15.000 m²

bruto vloeroppervlakte



Parking

200

parkeerplaatsen



WANNEER moet een MOBER worden opgesteld?

- Bij de aanvraag van een omgevingsvergunning voor bepaalde stedenbouwkundige handelingen.
- Als mobiliteitseffecten niet al in een MER-procedure aan bod kwamen.



HOE is een MOBER opgebouwd?

Minstens 6 onderdelen:

- Bereikbaarheidsprofiel
- Mobiliteitsprofiel
- Mobiliteitseffecten
- Milderende maatregelen
- Sensitiviteitstoets
- Besluit

6

Respecteer de deontologie

Projectontwikkelaars schakelen studie bureaus in en die horen hun onderzoek objectief te voeren. “De **onafhankelijkheid bewaken** is een belangrijk gegeven”, zegt Willems. “Initiatiefnemers horen open te staan voor adviezen en bereid te zijn om hun project ook aan te passen. De beste resultaten komen tot stand als lokale besturen actief meedenken over de effecten en de te nemen maatregelen.”

7

Vereng verkeersleefbaarheid niet

Staar je niet blind op getallen. “Toets de verkeersleefbaarheid niet aan het aantal voertuigen per wegcategorie”, zegt Maes. “Ook de **aard van die voertuigen**, de gereden snelheid, oversteekbaarheid, parkeerdruk, ... schetsen de verkeersleefbaarheid.”

8

Onderzoek ook kleine projecten

Ook als een MOBER niet verplicht is, kan het een meerwaarde zijn. “Zelfs bij projecten die de ondergrens niet halen, kan een mobiliteitstoets nuttig zijn om de effecten in kaart te brengen. Zo kan je tot **inzichten en maatregelen** komen die de duurzame mobiliteit kunnen verbeteren”, besluit Willems.



Nabijheid creëren, werkt duurzame mobiliteit in de hand.”



Patrick Maes, Consultant Mobiliteit en Ruimtelijke Planning



Duurzaam bedrijfneiland

Het Departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW) is de drijvende kracht achter een pioniersproject om de bereikbaarheid van het bedrijventerrein Eiland Zwijnaarde te verhogen. De voormalig vervuilde en onderbenutte grond aan de verkeerswisselaar tussen de E40 en de E17 kreeg een uitgebreide invulling voor logistieke en kennisbedrijven met extra aandacht voor duurzame mobiliteit.

Het bedrijventerrein kreeg de toepasselijke naam 'Eiland' omdat het omsingeld is door de waterlopen Ringvaart, Tijarm en Boven-Schelde. De strategische ligging in het zuiden van Gent, met heel wat bedrijven in de buurt, biedt potentieel om het verder te ontwikkelen. Het is dan ook in volle expansie. **MOW verwerft met dit project waardevolle inzichten die het ook wil toepassen op andere locaties in Vlaanderen.**

Het Mobiliteitseffectenrapport (MOBER) uit 2015 bracht onder meer aan het licht dat de site voor voetgangers moeilijk bereikbaar was en dat ook de opties met het openbaar vervoer beperkt waren. Het rapport leidt tot een aanpak met onder andere een centraal georganiseerd mobiliteitsmanagement, beperking van de parkeerplaatsen op de site, een sterk pakket ondersteunende maatregelen en het monitoren van vervoerspotentieel en verplaatsingsgedrag.

Doel: modal split van 50-50

"We wilden de R4, waar al behoorlijk wat verkeersdrukte was, niet nog meer belasten", zegt Hannelore Deblaere, co-voorzitter van vervoerregio Gent. "Samen met de stad Gent ambiëren we een *modal split* van 50-50."

Om tot die *modal split* te komen, werd het pakket aan mobiliteitsmaatregelen verruimd. **Extra deelfietsen** verhogen de bereikbaarheid met bus, tram en trein. Een **nieuwe fietsbrug** verhoogt de fietsbereikbaarheid en biedt connectie met een vaste busverbinding. De **shuttle van en naar station Gent-Sint-Pieters** brengt dagelijks tientallen mensen naar het Eiland. "We merken een positieve evolutie", zegt Veerle Duportail, mobiliteitsmanager op de site via Sweco. "In 2024 bleek uit de monitoring dat 64 procent van de werknemers zich nog met de wagen verplaatst. Een gevoelige verbetering. Naast deelfietsen zetten we extra in op een **carpoolplatform**. We legden ook bij De Lijn een vraag neer voor onderzoek naar **extra openbaar vervoer**. Met een gedifferentieerd pakket aan mobiliteitsmaatregelen blijft het zeker mogelijk om tegen 2030 de gewenste *modal split* te realiseren."

Autoluwe Clementwijk

De Clementwijk in Sint-Niklaas kreeg er 400 energiezuinige woningen bij en dat aantal loopt straks nog op tot 700. Toch slaagden ze erin om een autoluwe wijk te creëren.

"We hebben van bij het begin erg ingezet op duurzame mobiliteit", zegt Jurgen Goeminne, Mobiliteitsambtenaar bij de stad Sint-Niklaas. "Van aan de stadsrand, is het centrum goed bereikbaar met de fiets. Ook het station en de grootste bushalte van het Waasland liggen dichtbij. Er loopt een fietssnelweg door de wijk. Daar hingen we het project aan op."

Deelmobiliteit en fietsparkeernormen

Uit het MOBER kwamen specifieke indicaties naar boven voor fietsstallingen en deelmobiliteit. "Er zijn **langzame verkeersdoorsteeken** en **zachte verbindingen** voorzien. We opteerden voor **hoge fietsparkeernormen**. Er is ook **deelmobiliteit** geïmplementeerd op de site. Door **geclusterd parkeren**, hebben we de wijk sterk autoluw kunnen maken. Daardoor krijgen fietsers en voetgangers vrij spel."

Het project miste haar doel niet. "We concentreerden ons vooral op gezinnen met maximaal één auto door troeven als de nabijheid van de stad uit te spelen."



Filip Boelaert nieuwe gedelegeerd bestuurder van De Vlaamse Waterweg

De Vlaamse Regering heeft Filip Boelaert aangesteld als de nieuwe gedelegeerd bestuurder van De Vlaamse Waterweg nv. Vanaf 1 december neemt hij die functie officieel op. Boelaert was sinds 2014 secretaris-generaal bij het Departement Mobiliteit en Openbare Werken. Nick Landuyt wordt secretaris-generaal ad interim bij het departement. vlaamsewaterweg.be/nieuws

Advies voor lokale wegbeheerders

VSV heeft een nieuwe abonnementsformule voor advies van experts bij signalisatieplannen en verkeersmaatregelen. Lokale besturen krijgen er ook toegang tot een handig online platform met veelgestelde vragen, praktische info en relevante links. advieswegbeheerders.be

Schrijf je in voor strooi-alerts

Op 27 oktober start het strooiseizoen. Het Agentschap Wegen en Verkeer staat opnieuw klaar met meer dan 300 strooiwagens en 200 fietspadstrooiers. Als lokaal bestuur ontvang je via de strooi-alerts een seintje zodra er in jouw gemeente gestrooid wordt. Inschrijven kan op de website van AWV. wegenenverkeer.be/strooi-alerts-voor-steden-en-gemeente

Agenda

17 november

Mobiliteitsacademie: Netwerkopbouw

19 november

MER-Congres

20 november

Webinar: Deelmobiliteit voor iedereen

20 & 26 november

Mobiliteitsacademie: Mobiliteitstool

Bekijk de volledige agenda op mobiliteitsbrief.be/agenda.



VSV
veilig verkeer

 **Vlaanderen**
is veiliger verkeer

Groot gelijk

De wintermaanden brengen warmte en gezelligheid, maar ook meer risico's in het verkeer. Want tijdens feestjes of winteractiviteiten is de verleiding soms groot om toch met de auto te rijden na het drinken. De campagne Groot gelijk van de Vlaamse Stichting Verkeerskunde roept iedereen op om in te grijpen. Zwijgen is geen optie. Samen zorg je ervoor dat iedereen veilig thuiskomt, ook tijdens de feestdagen.



Download het campagnemateriaal op veiligverkeer.be.

**DEPARTEMENT
MOBILITEIT &
OPENBARE
WERKEN**

Mobiliteitsbrief biedt lokale overheden informatie over hoe een duurzaam lokaal mobiliteitsbeleid uitgewerkt kan worden in samenwerking met andere partners en overheden. Alle Vlaamse burgemeesters, schepenen voor mobiliteit, mobiliteitsambtenaren en andere geïnteresseerde mobiliteitsprofessionals krijgen een exemplaar. **Redactie en vormgeving:** Connect Communicatie. **Redactieadres:** info@mobiliteitsbrief.be. **Redactieraad:** Vertegenwoordigers van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken, het kabinet van de Vlaamse minister bevoegd voor Mobiliteit en Openbare Werken, het Agentschap Wegen en Verkeer, De Lijn, Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten, Vlaamse Stichting Verkeerskunde, Vias Institute. **Verantwoordelijke uitgever:** Filip Boelaert, Departement Mobiliteit en Openbare Werken: Simon Bolivarlaan 17 bus 437, 1000 Brussel. © 2025 Vlaamse overheid – Departement Mobiliteit en Openbare Werken.

