

# HET CONCEPT MINDER HINDER

HINKO VAN GEELEN

Opzoekingscentrum voor de Wegenbouw

## **Samenvatting**

*De term “Minder Hinder” klinkt als een klok vanwege de letterovereenkomst. De inhoud van het minder hinder concept is echter niet voor iedereen even duidelijk.*

*Wat voor soort maatregelen komen er aan bod als er gesproken wordt over minderhinder maatregelen? Welke doelstellingen streeft men na? Welke aspecten komen er aan bod: enkel mobiliteitsaspecten of ook milieueffecten? Bij wat voor soort werken?*

*In deze beschouwing verduidelijken we het begrip “Minder Hinder”, en plaatsen het in zijn context.*

## **Résumé**

*Le terme “Minder Hinder” sonne de manière harmonieuse, grâce à la similitude des lettres dans les mots. Le contenu, par contre, n’est pas aussi clair pour tous.*

*Quelles sortes de mesures entrent en ligne de compte, quand nous évoquons les mesures « Minder Hinder » ?*

*Quels objectifs cherche-t-on à atteindre ? Quels sont les aspects traités ? Seuls les aspects relatifs à la Mobilité, ou également l’impact sur l’environnement ?*

*Dans le cadre de quels chantiers ?*

*Dans cet exposé, nous précisons la notion de « Minder Hinder » et nous la replaçons dans son contexte.*

## **1 Inleiding**

In Vlaanderen is het begrip “Minder Hinder” stevig ingeburgerd, na diverse toepassingen sinds de eeuwwisseling. Er bestaat helaas in de Franse taal geen goed bekende terminologie. Dit gegeven op zich verklaart echter niet het verschil in aandacht. Het is mede daarom nuttig om tot een beter inzicht te komen over wat “Minder Hinder” wel is en wat het niet is.

Vertrekkende vanuit een bespreking van de definitie van “Minder Hinder” plaatsen we het concept in zijn context. We gaan in op de soort problemen waarvoor verschillende organisaties een oplossing trachten te verzinnen met specifieke maatregelen gericht op het verminderen van de geïmagineerde hinder. En passant geven we aan dat er andere soorten problemen zijn die hinder veroorzaken, maar waarvoor men niet spreekt in termen van “Minder Hinder”. Vervolgens gaan we in op verschillende soorten instrumenten die op minder hinder zijn gericht. Tot slot wordt er een beeld geschetst waarnaar in de toekomst toegewerkt kan worden.

## 2 De betekenis van minder hinder

### 2.1 Terminologie

Hinder bestaat in alle soorten en maten. Het kan van alles zijn naar gelang het vakgebied waarin het wordt gehanteerd. In de milieusector gaat het bijvoorbeeld over visuele hinder of geluidhinder. Het is in dat geval al snel duidelijk waar het feitelijk over gaat. Visuele hinder gaat over vervuiling van de horizon, het uitzicht of het landschap; geluidhinder is overlast ten gevolge van geluid dat door een bron wordt voortgebracht. In het vakgebied verkeerskunde cq. mobiliteit is de betekenis van hinder daarentegen niet direct duidelijk.

#### 2.1.1 Van Dale

Als we eenvoudig redeneren, dan kan er gesteld worden dat hinder in het vakgebied verkeerskunde over verkeer gaat. Het begrip verkeershinder is niet opgenomen in woordenboek Van Dale. Woorden die wel zijn opgenomen en het meest in de buurt komen zijn de samengestelde woorden verkeershindernis, verkeersobstakel en verkeersbelemmering. "Hindernis" is iets dat het voortgaan belemmert, een "obstakel" is iets dat in de weg staat, een "belemmering" is iets wat de doorgang belemmert. Op basis van de genoemde samengestelde termen en voortredenerend naar het concept "Minder Hinder", kun je stellen dat hinder zijn oorsprong kent bij de moeite die het verkeer zelf ondervindt.

Deze eendimensionale betekenis maakt ons al iets wijzer, maar volledig verhelderend is het niet. Immers, de dubbele betekenis van het aparte woord 'hinderen' steekt een stok tussen de spaken: het kan onder andere verwijzen naar belemmeren, maar ook naar het toebrengen van nadeel. Binnen het vakgebied verkeerskunde gaat het dan zowel om de hinder die het verkeer zelf ondervindt als ook de hinder die het verkeer met zich mee brengt. Deze tweede betekenis wordt in feite 'geleend' uit de aanverwante milieudiscipline.

#### 2.1.2 PIARC Lexicon

De "PIARC Lexicon on Road and Traffic Engineering"<sup>1</sup> bevestigt de dubbele betekenis, en maakt tevens duidelijk dat het woord hinder enerzijds wordt geklasseerd onder het thema weggebruikers, anderzijds onder het thema milieu. Daar waar de term hinder in het Nederlands in de twee betekenissen kunnen worden gebruikt, bestaat er geen unieke term in het Frans of het Engels. Hinder onder het thema weggebruikers wordt in het Frans weergegeven met 'gêne' / gêne à la circulation, in het Engels 'inconvenience' / obstruction to traffic'. Onder het thema milieu wordt niet 'gêne' gebruikt maar meerdere begrippen, waaronder 'nuisance', 'perturbation', en 'obstruction' in het Frans en 'nuisance', 'disturbance' en 'obstruction' in het Engels.

#### 2.1.3 Duidelijkheid gewenst!

Om ervoor te zorgen dat betrokkenen op dezelfde golflengte zitten, is het aan te bevelen om steeds duidelijkheid te verschaffen over de betekenis die wordt gehanteerd binnen een bepaald project. In de praktijk is er nogal eens sprake van spraakverwarring. Het is nuttig

---

<sup>1</sup> Beschikbaar in Engels, Frans en Nederlands. In februari 2009 bestond de lexicon uit meer dan 14700 begrippen, gevalideerd door de leden van de Technische Comités en de Terminologische Comités van PIARC.

een onderscheid te maken tussen de betekenis *in enge zin* (hinder van het verkeer zelf) en van de betekenis *in ruime zin* (hinder van het verkeer zelf & de hinder die het verkeer veroorzaakt voor anderen).

Gerelateerd aan het betekenisverschil van hinder in enge of ruime zin kun je twee effectsoorten onderkennen: directe hinder en afgeleide hinder.

*Directe hinder* is hinder die direct ingrijpt op de verplaatsing zelf. Een vertraging in reistijd, een langere reisroute en het uit/afstellen van verplaatsingen vallen onder deze directe hinder. Het gaat dus om hinder in de enge betekenis van het woord.

Hinder in de ruime betekenis bestaat uit de directe hinder en de *afgeleide hinder*. Concrete voorbeelden van afgeleide hinder zijn de effecten op het omzetcijfer van handelaars, en de bijkomende milieukost ten gevolge van het gewijzigde verplaatsingsgedrag. Afgeleide hinder vormt dus samen met de directe hinder de hinder in ruime betekenis.

Directe en afgeleide hinder zijn sterk aan elkaar gelinkt. De maatregelen die kunnen worden gebruikt om hinder te beperken kunnen we *brongericht* ofwel *effectgericht* noemen. Net zoals bij milieumaatregelen is het aangewezen zoveel mogelijk in te zetten op brongerichte maatregelen, omdat die ingrijpen op zowel directe hinder als afgeleide hinder. Effectgerichte maatregelen verzachten enkel de hinder, men spreekt dan in termen van 'hinderbeleving'.

De effectgerichte maatregelen vinden vooral hun weg bij die doelgroepen die zich goed hebben kunnen organiseren om hun problematiek op de politieke agenda te zetten. Zo bestaan er bijvoorbeeld verschillende instrumenten die erop gericht zijn de economische last voor handelaars te beperken.

## **2.2 Minder Hinder: bij werken**

### **2.2.1 Is vermindering van hinder steeds "Minder Hinder"?**

Problemen die het verkeerssysteem negatief beïnvloeden kunnen structureel, recurrent of incidenteel van aard zijn. Een gekend voorbeeld van een structureel probleem op het wegennet is de structurele fileproblematiek: het verplaatsingsgedrag is dusdanig dat de capaciteit niet volstaat om het verkeer zonder opstopping te verwerken. Recurrente problemen doen zich voor, bij wijze van voorbeeld, ten gevolge van weersomstandigheden, (zoals vertraagd verkeer bij winterse buien of kop-staartbotsingen bij mist. Incidentele problemen zijn bijvoorbeeld ongevallen die zich kunnen voordoen op locaties waar op verkeerstechnisch vlak niets mis mee is.

Al deze problemen brengen *hinder* met zich mee, vooral voor de weggebruikers maar ook voor bijvoorbeeld omwonenden en winkeliers. De relevante vraag die moet worden gesteld is de volgende: kunnen we alle maatregelen die de hinder tegengaan onder de noemer "Minder Hinder" scharen?

Het evidente antwoord is nee.

We spreken van "Minder Hinder" als er sprake is van maatregelen die de hinder tegengaan tijdens de werken. Door allerhande maatregelen de afgelopen jaren te scharen onder de gemeenschappelijke noemer "Minder Hinder", heeft het begrip een betekenis gekregen die

zowel in Vlaanderen als Nederland metaforisch staat voor het beleid dat wordt gevoerd *bij werken* met impact op het openbare domein.

Zolang men niet overgaat tot structurele verbeteringen in de vorm van werken, maar de bestaande situatie trachten te verbeteren zonder werken spreken we *niet* van maatregelen in de betekenis van “Minder Hinder”.

Voorbeelden van ‘verbeteringsmaatregelen’ die niet zijn te scharen onder “Minder Hinder”:

- Communicatie die tot doel heeft de weggebruikers zijn verplaatsingsgedrag aan te passen in de dagdagelijkse situatie. Dit kan in de vorm van informatie, sensibilisering of opleiding;
- Incident management dat door direct ingrijpen op het wegennet de doorstroming zo goed mogelijk tracht te garanderen en nastreeft om de economische kost van files tot het minimum te beperken;
- Alternatieve vervoerswijzen: promotie van openbaar vervoer en langzaam vervoer, voor zover ze geen verband houden met de werken.

“Minder Hinder” maatregelen zijn derhalve niet gericht op het verminderen van de effecten na de werken. Bij de communicatie naar de gehinderden toe moet er steeds een duidelijk onderscheid worden gemaakt tussen het ‘eindproduct’ (het gerealiseerde project) en de ‘middelen’ om hiertoe te komen. Op het moment dat er gecommuniceerd wordt over hinder tijdens het project gaat het dus niet (meer) over het uiteindelijke resultaat.

### **2.2.2 Verschillende soorten werken**

Werken bieden een structureel antwoord op problemen, als alternatief voor verbeteringsmogelijkheden zonder werken die niet altijd toereikend blijken te zijn. Daarnaast vinden er werken plaats die zich niet richten op het oplossen van mobiliteitsproblemen, maar die wel degelijk een directe impact hebben op het verkeer. Voorbeelden:

- Nutsmaatschappijen voeren noodzakelijke werken uit voor hun klanten (bewoners, bedrijven);
- Promotoren ontwikkelen sites waarvoor het materiaal moet worden aangevoerd.

Een cruciale vraag is: passen al deze werken bij het concept “Minder Hinder”?

In *theoretisch opzicht* wel: bij het concept “Minder Hinder” gaat het om werken met impact op de openbare ruimte.

In de *praktijk* ligt dat toch iets genuanceerder, omdat de werken door verschillende sectoren worden uitgevoerd. De uitdaging voor een effectief “Minder Hinderbeleid” is daarom om de barrières tussen de sectoren verder te beslechten. Wat dat betreft zijn er gunstige evoluties te constateren, bijvoorbeeld tussen de nutssector en de mobiliteitssector.

“Minder Hinder” krijgt in de pers de meeste aandacht in het geval dat het plaatsgrijpt op wegeninfrastructuur. Voor de volledigheid is het vermeldenswaardig dat de Vlaams Minister Crevits ook spreekt in haar beleidsbrief 2008/2009 over “Minder Hinder” bij waterwerken.

### **3 “Minder Hinder” in relatie tot soorten studies**

#### **3.1 Gebruikte instrumenten voor de keuze van maatregelen**

De keuze van maatregelen wordt in verschillende studies voorbereid. Bij deze studies zoals MER, MOBER, mobiliteitstoets en KB-analyse komen naast de permanente effecten ook tijdelijke effecten aan bod. Bij de behandeling van deze tijdelijke effecten bestaat er dus een link met het aspect ‘Minder Hinder’.

Nog sterker dan in economisch rustiger vaarwater moet er in de context van vandaag het juiste antwoord worden gegeven op de problemen. Wat dat betreft kan het belang van kennis over effectiviteit en kostenefficiëntie van maatregelen niet vaak genoeg en niet sterk genoeg worden benadrukt. Dit vergt evaluaties voorafgaand aan maatregelen. Met betrekking tot verbeteringsmaatregelen zonder werken kan dit relatief gemakkelijk worden uitgevoerd, mits er voldoende financiële middelen voor worden uitgetrokken.

De keuze tussen verbeteringsmogelijkheden of het uitvoeren van werken (of een combinatie) is een veel lastiger kwestie, ook omdat evaluaties bij werken ingewikkelder zijn en meer kosten. Ze worden dan ook weinig frequent uitgevoerd. In studies die aan de basis staan van de keuze van werken worden overwegingen gemaakt gebaseerd op effecten. Door het ontbreken van kennis over effectiviteit en kostenefficiëntie van maatregelen kunnen deze voorbereidende studies zich nog altijd niet baseren op een optimale kennis. Dit doet zich in sommige soorten voorbereidende studies meer voor dan in anderen, onder meer om redenen van ervaring en beschikbaar budget.

##### **3.1.1 Milieugerichte studies: MER**

Bij een Milieueffectenrapportage (MER) worden aparte hoofdstukken gewijd aan milderende maatregelen en aan suggesties. Het komt voor dat de focus blijft liggen bij het milderen van permanente effecten en dat er in mindere mate wordt ingegaan op het verminderen van de tijdelijke effecten. De maatregelen zijn ook sterk gericht op de afgeleide hinder (de gehinderden in de omgeving). Voor wat betreft de directe hinder op het verkeer zelf, komt de verkeersveiligheid al eens uitgebreider aan bod dan doorstroming van gemotoriseerd verkeer of toegankelijkheid van het projectgebied. Voorts worden in een MER eerder de krijtlijnen aangegeven van milderende maatregelen zonder heel concreet te worden. De keuze voor een bepaald alternatief (bv. een tracékeuze) is echter mede gebaseerd op de mate waarin de tijdelijke effecten kunnen worden verminderd, maar de concrete uitwerking vindt plaats als de tracékeuze al is gemaakt. Hoe concreter de uitwerking in een MER des te beter kan de vermindering van de tijdelijke effecten worden ingeschat, en des te juister zal de tracékeuze kunnen zijn.

##### **3.1.2 Mobiliteitsgericht - MOBER & mobiliteitstoets**

Mobiliteitstoetsing via een Mobiliteitseffectenrapportage (MOBER) of een basis mobiliteitstoets wordt al sinds jaren toegepast, maar niet systematisch en niet volgens een formele regeling. Er is dan ook zeker geen sprake van eenvormigheid; de ene MOBER is de andere niet. De aandacht en concrete uitwerking ten aanzien van tijdelijke effecten zoals bedoeld bij “Minder Hinder” kan in deze studies ook sterk verschillen. Een duidelijk kader zoals een decretale verankering van mobiliteitsbeleid kan aandacht hebben voor het toetsen van mobiliteitseffecten bij infrastructuurwerken. Dit kan een duidelijk positieve invloed

hebben op de eenvormigheid enerzijds en op de concretisering van het verminderen van de tijdelijke effecten anderzijds.

### **3.1.3 Economisch gericht - kostenbaten analyses**

Bij KB-analyses wordt geredeneerd vanuit een economische invalshoek. Ook bij zogenaamde maatschappelijke KB-analyses wordt getracht een prijs te plakken op de effecten. De juistheid van dergelijke berekeningen wordt niet door iedereen op dezelfde wijze beoordeeld.

Een voorbeeld van een analyse waarbij maatschappelijke kosten worden meegenomen is de EXIN-formule die werd ontwikkeld door VLARIO en AWV en verder uitgewerkt in samenwerking met de Universiteit van Hasselt. Aan de hand van deze methode wordt de hinder bij wegeniswerken en rioleringswerken beoordeeld: men berekent naast aanlegkosten ook de maatschappelijke kosten. De formule gaat uit van hinder in de ruime betekenis: zowel hinder ten laste van de weggebruikers als hinder toegebracht door het verkeer. De formule houdt rekening met verkeersimpact (tijd en brandstof) en omzetverlies van lokale handelaars.

## **4 Toekomstbeeld**

### **4.1 Toekomstige instrumenten voor de keuze van maatregelen**

De ontwikkeling van instrumenten om tot de juiste keuze van maatregelen te komen staat niet stil. Enkele ontwikkelingen en ideeën besteden, naast de meer traditionele aanpak, aandacht aan de effecten op de maatschappij in zijn geheel en/of op het basisprincipe duurzame ontwikkeling.

#### **4.1.1 Verdere ontwikkeling van de EXIN-formule**

De hiervoor aangehaalde EXIN-formule houdt rekening met twee maatschappelijke aspecten die volop in de aandacht staan: enerzijds de verkeersimpact (gerekend in tijd en brandstof), anderzijds het omzetverlies van de handelaars. Dit zijn slechts enkele aspecten die meespelen bij de bepaling van de maatschappelijke kosten. Om tegemoet te komen aan de huidige beperking wordt er verder gewerkt aan dit instrument: volgens de beleidsbrief 2008/2009 van Vlaams minister Crevits is een verdere uitwerking van de ongevalkosten, infrastructuurslijtage en milieukosten voorzien.

#### **4.1.2 B-ETSI: BRRC Evaluation Tool for Sustainable Infrastructure**

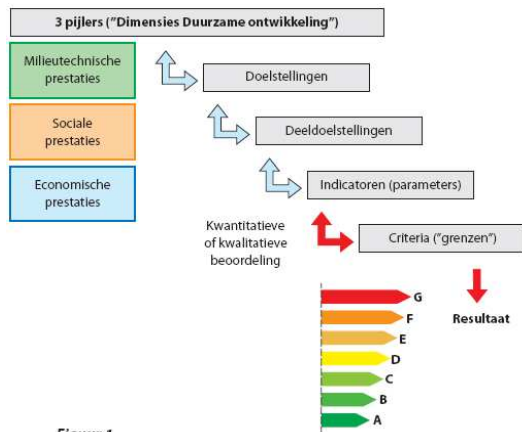
Het OCW werkt aan het instrument *B-ETSI* (BRRC Evaluation Tool for Sustainable Infrastructure), een instrument dat uitgaat van het principe van “duurzame ontwikkeling”<sup>2</sup>. De aandacht voor duurzame ontwikkeling is mede gebaseerd op het feit dat duurzame ontwikkeling als basisprincipe is opgenomen in de Belgische grondwet.

Het instrument is erop gericht om de totale prestatie van weginfrastructuur te beoordelen, op het vlak van de drie dimensies van duurzame ontwikkeling (sociale, economie, milieu).

---

<sup>2</sup> Zie OCW Mededelingen 78, p. 6 t/m 11, A. Leuridan & C. Casse. Een paper met als onderwerp dit instrument werd ingediend voor het thema *Vla Duurzame Mobiliteit*, die gepresenteerd zal worden op de tweede sessie van dit thema tijdens het Wegencongres.

Zoveel mogelijk wordt er gewerkt met kwantitatieve beoordelingen, behalve als deze niet voorhanden zijn. Het instrument besteedt deels aandacht aan tijdelijke effecten van een project, bijvoorbeeld door de uitvoering van het project te optimaliseren of het waarborgen van een zekere basis van verplaatsingsmogelijkheden.



Figuur 1

Bij de verdere ontwikkeling van B-ETSI zal worden overlegd met de verschillende spelers in de wegenbranche, en zal worden geluisterd naar hun verwachtingen.

## 4.2 Thematische invalshoek

Het toekomstbeeld van de aanpak rond "Minder Hinder" is nog niet duidelijk afgebakend. Nog afgezien van in te zetten instrumenten (zie hiervoor) en hieraan gerelateerde regelgeving, kan er ook vanuit een thematische invalshoek naar de problematiek worden gekeken.

Een combinatie van thema's schetst een aanzet van een toekomstbeeld.

### 4.2.1 Thema: gebruik van technieken

Een eerste thema is het *gebruik van technieken*. Door expliciet aandacht te besteden aan de te gebruiken techniek bij de uitvoering van een project, kan er worden ingegrepen op de directe hinder op het openbare domein. De hinder kan door een juiste keuze worden beperkt naar zowel de duur van de werken (termijn) als naar de vertraging in tijd. Een goed overzicht van de te gebruiken technieken inclusief kosten en levensduur is hierbij van groot belang. Het gebruik van technieken moet zeer ruim worden opgevat: het gaat zowel om bouwtechniek (bv. sleufloze technieken, sneldrogend beton, ...) als om minder bouwtechnische technieken. Een goed voorbeeld van het laatste is het vooraf uittesten van signalisatie, zoals toegepast bij de verkeerswisselaar te Lummen.

### 4.2.2 Thema coördinatie

Een tweede thema is het *coördineren van werken*. Door werken op elkaar af te stemmen kan ervoor gewaakt worden dat de hinder beperkt blijft in frequentie (bv. het aantal keren dat een stoep open moet). Daarnaast is de interferentie tussen werken na te gaan.

De behoefte aan coördinatie vraagt om tools en afspraken, die verschillen naar gelang het niveau waarop de werken ingrijpen. Bij werken in een woonstraat moet niet hetzelfde pakket aan maatregelen worden ingezet als bij werken op een secundaire – of primaire weg.

Per project kan een analyse van 'gehinderden' in de ruime betekenis worden gemaakt. Dit kan een soort van maatschappelijke analyse zijn waarin de relevante doelgroepen en te contacteren organisaties worden bepaald, en vervolgens geconfronteerd met de mogelijke hinder. In Nederland spreekt men wel van een BLVC-uitvoeringsplan (bereikbaarheid, leefbaarheid, veiligheid en communicatie), dat aandacht besteed aan deze vier aspecten tijdens de uitvoering van het project.

Een allesomvattend rapport zou je bijvoorbeeld INTEGER kunnen noemen (INTEgraal Effecten Rapport)<sup>3</sup>. Het zou kunnen bestaan uit alle essentiële onderdelen die gericht zijn op het beperken van hinder:

*Milieuaspecten, mobiliteitsaspecten (bereikbaarheid, veiligheid, toegankelijkheid), sociaal-maatschappelijke aspecten, economische aspecten, ruimtelijke effecten, kwaliteitseffecten (van de werken), relatie met duurzame ontwikkeling, veiligheidseffecten (van de uitvoerders van het project), interferentie (met andere projecten), verantwoordelijkheden en bevoegdheden, financiële aspecten, communicatie.....*

#### **4.2.3 Thema communicatie**

Een derde thema is gericht op de *communicatie* rond de hinder. Communicatie rond minder hinder komt bij projecten momenteel al als een zeer belangrijk deelaspect aan bod. Het is er grotendeels op gericht om tijdelijke maatregelen in de kijker te zetten en om onvermijdelijke hinder geaccepteerd te krijgen.

Het lijkt belangrijk om bij de communicatie extra aandacht te besteden aan enerzijds de onvermijdelijkheid van wegenwerken en anderzijds het imago van werken op het openbare domein. De hiervoor in te zetten communicatieve middelen zullen steeds verschillend zijn, afhankelijk van de analyse van de gehinderden en de specifieke situatie. Het gaat steeds om maatwerk.

Het valt niet te ontkennen dat communicatie inderdaad een heel belangrijk aspect binnen "Minder Hinder" vormt. De focus ligt echter toch vooral bij de hinderbeleving en niet bij het verminderen van de concrete directe hinder. Wat dat betreft is communicatie niet de inleidende insteek om alle aspecten van "Minder Hinder" aan elkaar te binden.

#### **4.3 Tot slot.... Minder Hinder en duurzame ontwikkeling**

Onderzoek dat ervan uitgaat dat het probleem van 'Global Warming' wetenschappelijk bewezen is, toont aan dat het gebruik van voertuigen een belangrijke rol speelt: ca. 20% van de broeikasgasemissies wordt veroorzaakt door de sector vervoer<sup>4</sup>. De wegen- en mobiliteitssector vormen daarom essentiële werkgebieden voor het realiseren van de doelstellingen die een duurzame samenleving vorm moeten geven.

De aandacht van de duurzaamheid vindt plaats onder de noemer duurzame ontwikkeling. Bij dit concept wordt een algemeen geaccepteerde definitie gehanteerd.<sup>5</sup>

<sup>3</sup> Van Geelen H en De Grave G. gaven hiervan al een aanzet. Zie p. 44 van de tekstenbundel van het symposium Locatiebeleid & MOBER, ingericht op 15 december 1994.

<sup>4</sup> Sources of greenhouse gas emissions in the EU, 2004, European Environmental Agency

<sup>5</sup> Definitie uit het rapport 'Our common future', het zogenaamde Brundtland-rapport uit 1987 van de World Commission on Environment and Development.



*“Duurzame ontwikkeling is een ontwikkeling waarbij de huidige generatie in haar behoefte wordt voorzien zonder de komende generaties deze mogelijkheid te onthouden”.*

In de wegenbouwsector spreekt men veelal van ‘de duurzame weg’. In de mobiliteitssector wordt in verband met duurzaamheid de term duurzame mobiliteit gehanteerd, waarvoor verschillende definities worden gehanteerd. Onder de noemer van duurzame mobiliteit kunnen zeer veel verschillende maatregelen worden gevat, soms ook zonder dat de bijdrage aan duurzame ontwikkeling duidelijk kan worden aangetoond.

Omdat het van belang is dat de juiste maatregelen worden gekozen, moet de beleidslijn van toekomstig beleid zich meer nog dan vandaag sterk richten op inzicht in de effectiviteit van maatregelen. In een context van een toegenomen verantwoordelijkheidsbesef over de gevolgen van het menselijk handelen, dienen enkele aspecten een voorname rol te spelen: complementariteit van maatregelen, om de meetbaarheid van de effecten, en het kostenaspect in relatie tot de gerealiseerde effecten.

Ook bij het uitwerken van tijdelijke minder hinder maatregelen is het nuttig om de effecten te relateren aan duurzame ontwikkeling. Dit vindt best plaats onder basisvoorwaarden ten aanzien van zaken als veiligheid en bouwtechnische kwaliteit.

## **5 Conclusie**

In dit inleidende artikel werden enkele elementen ter sprake gebracht met betrekking tot minder hinderbeleid. Vertrekkende vanuit de betekenis van minder hinder werd er ingegaan op soorten studies waarin aspecten rond minder hinder aan bod komen. Vervolgens werd ingegaan op de toekomst van beleid rond minder hinder.

Er werd in het bijzonder gesuggereerd om het bepalen van minder hinder maatregelen meer te doen met kennis over effectiviteit van maatregelen, in een context van duurzame ontwikkeling.