

Inhoudsopgave

1	Inleiding	2
2	Mobiliteitseffectenstudies	3
2.1	Beslissingsboom	3
2.2	Ondergrenzen voor een MER	3
2.3	Ondergrenzen voor een MOBER	4
2.4	Ondergrenzen voor een Mobiliteitstoets.....	5
2.5	Ondergrenzen voor een Mobiliteitstoets langs een gewestweg	5
3	Mobiliteitseffecten	6
3.1	Verkeersbewegingen.....	6
3.2	Parkeerbehoefte.....	6
3.2.1	Algemeen.....	6
3.2.2	Visie aangaande parkeren	6
3.2.3	Soorten parkeernormen.....	8
3.2.4	Generieke tabellen met gebiedsdifferentiatie	9
3.2.5	Integratie van een deelwagen.....	13
3.3	Verkeersveiligheid en duurzaamheid.....	14
3.4	Leefkwaliteit	14

1 Inleiding

Zowat alle ruimtelijke inrichtingsplannen, planologische beslissingen of de organisatie van nieuwe activiteiten hebben een impact op de verkeers- en mobiliteitsontwikkeling, hoe groot of klein ze ook zijn.

Volgens de VCRO is 'mobiliteit' altijd één van de effecten die bekeken moeten worden in een omgevingsvergunningsaanvraag. De manier waarop hangt af van de grootte van de ingreep.

Doel is om te anticiperen op mogelijke negatieve gevolgen. En desgevallend het betreffende ruimtelijk plan aan te passen. Of om tijdig de nodige maatregelen te kunnen nemen.

Van groot naar klein moeten de mobiliteitseffecten onderzocht worden aan de hand van volgende instrumenten:

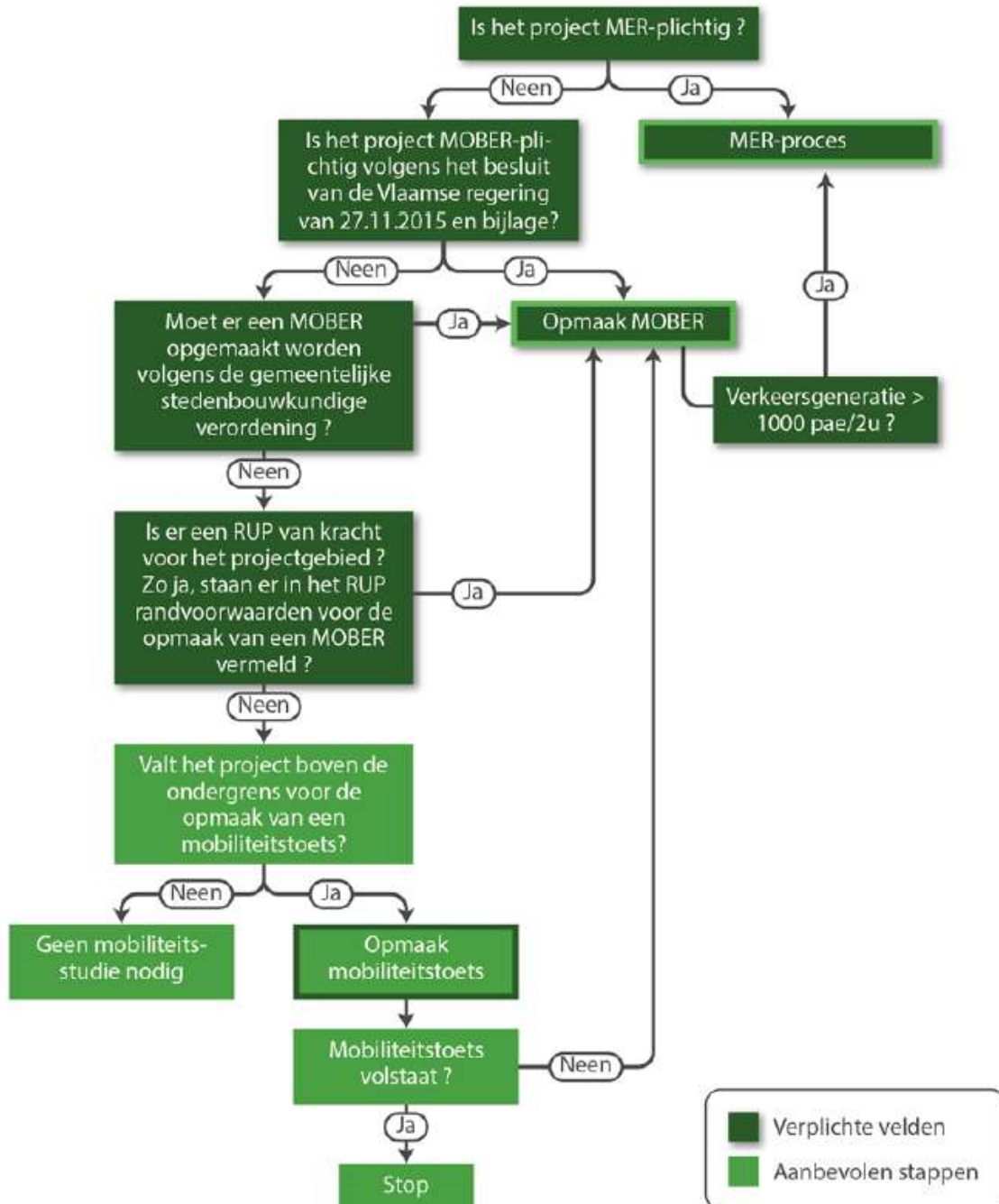
- MER, met als één van hoofdstukken: mobiliteit
- MOBER
- Mobiliteitstoets
- Eventueel een parkeerverordening
- Elementen van goede ruimtelijke ordening

Decretale verankering in het omgevingsvergunningsdecreet en het mobiliteitsdecreet.

2 Mobiliteitseffectenstudies

2.1 Beslissingsboom

Om te bepalen welk soort mobiliteitseffectenonderzoek nodig is, wordt volgende beslissingsboom ter beschikking gesteld:



2.2 Ondergrenzen voor een MER

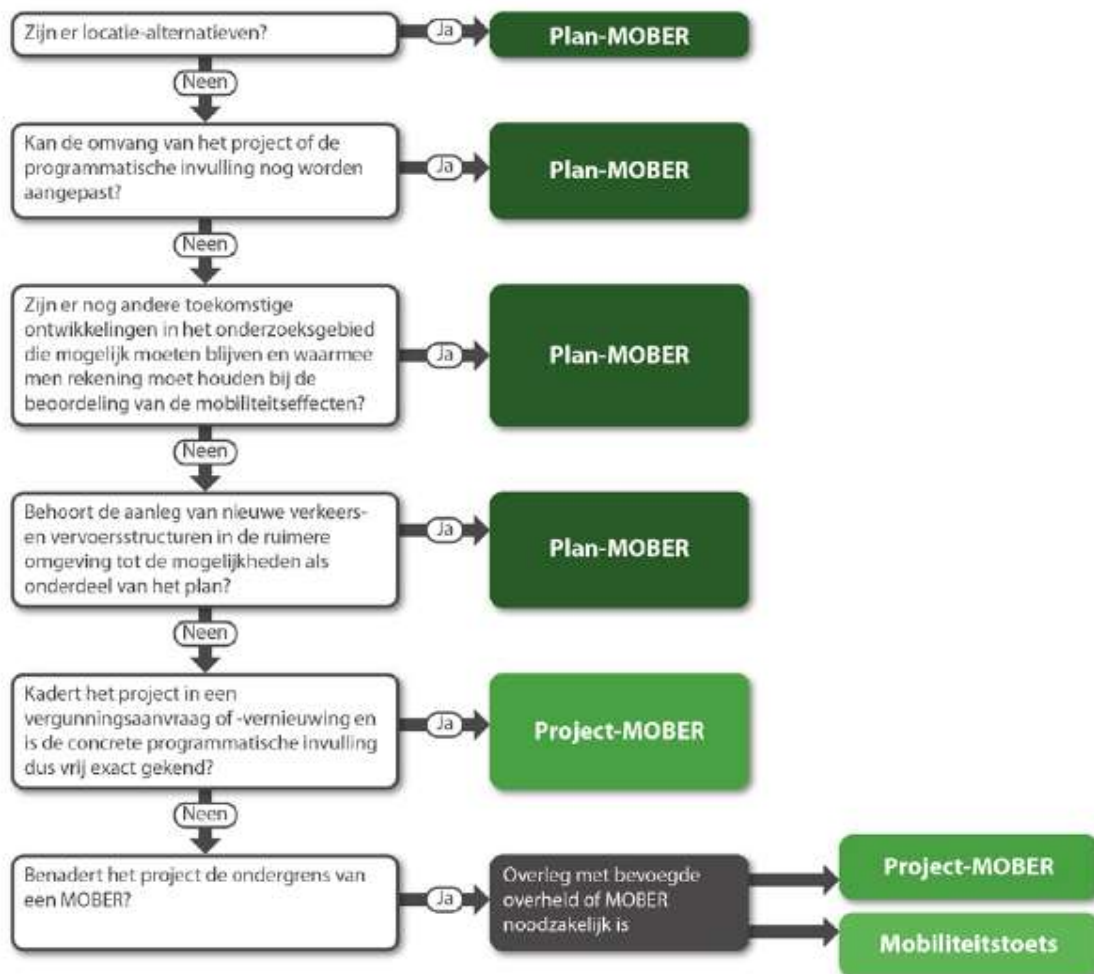
De projecten en/of activiteiten waarvoor een MER dient te worden opgesteld, werden vastgelegd in het uitvoeringsbesluit van 10 december 2004 van de Vlaamse Regering houdende vaststelling van categorieën van projecten onderworpen aan milieueffectrapportage (B.S. 17/02/2005 en latere wijzigingen).

2.3 Ondergrenzen voor een MOBER

Functie	ondergrens
Woonfunctie	250 woonegelegenheden
Handel, horeca, kantoren en diensten	7.500 m ² bvo
Industrie, KMO en ambacht	15.000 m ² bvo
Parkeerplaatsen	200 parkeerplaatsen

Opmerkingen:

- Dit zijn wettelijke ondergrenzen
- Bij meerdere functies: alle functies procentueel samentellen
- Een overheid mag lagere ondergrenzen opleggen
- Een overheid mag een MOBER vragen voor projecten onder de ondergrenzen, indien:
 - Reeds zwaar belaste verkeersomgeving
 - Een omgeving met beperkte draagkracht
- Er zijn wettelijke vormvereisten (zie richtlijnenboek)
- Er zijn verschillende types van MOBERS te onderscheiden, allen met een andere insteek voor het onderzoek:



2.4 Ondergrenzen voor een Mobiliteitstoets

Functie	Ondergrens
Woonfunctie	100 woningen
Kantoren zonder loket	3000 m ² bvo
Kantoren met loket	2000 m ² bvo
KMO	8000 m ² bvo
Handel dagelijks	750 m ² bvo
Handel niet-dagelijks	1250 m ² bvo
Mortuarium	50 zitplaatsen
Andere activiteit	50 parkeerplaatsen
Gecumuleerde activiteit	verkeersproductie > 50 pae/uur

Opmerkingen:

- Dit zijn geen wettelijke ondergrenzen, wel gangbare
- Een overheid mag lagere ondergrenzen opleggen
- Een overheid mag een toets vragen voor projecten onder de ondergrenzen
- Er zijn geen wettelijke vormvereisten maar wel richtlijnen met een zekere autoriteit

2.5 Ondergrenzen voor een Mobiliteitstoets langs een gewestweg

Voor elke nieuwe toegang tot een gewestweg moet steeds minimaal een mobiliteitstoets worden opgemaakt indien het gaat om:

- uitbreiding of verplaatsing van een onderwijsinstelling;
- uitbreiding of verplaatsing van een ziekenhuis;
- uitbreiding of functiewijziging van een bioscoop, feestzaal, theater, concertzaal, evenementenhal of congrescentrum;
- uitbreiding van een voetbalstadion of sporthal;
- uitbreiding of verplaatsing van een cultureel centrum of tentoonstellingsruimte;
- stadsontwikkelingsprojecten;
- vakantie dorpen, kampeerterreinen, themaparken, ...

Deze bijkomende criteria worden ook vaak gevolgd door lokale overheden, zelfs indien de ontsluiting van het project niet direct op een gewestweg gebeurt.

3 Mobiliteitseffecten

De voornaamste effecten op lokale schaal zijn:

1. Verkeersbewegingen
2. Parkeerbehoefte
3. Verkeersveiligheid en duurzaamheid
4. Leefkwaliteit

3.1 Verkeersbewegingen

Verkeersbewegingen en alle mogelijke gevolgen ervan, worden onderzocht in een Mobiliteitstoets, een Mober of een MER-studie. Wanneer de ondergrenzen van een Mobiliteitstoets niet overschreden worden, heeft de wetgever geoordeeld dat de effecten verwaarloosbaar zullen zijn.

De lokale overheid heeft het recht om alsnog een onderzoek te vragen als er met de lokale kennis in gedachte toch problemen te verwachten zijn. Dit wordt eerst getoetst. Als uit de mobiliteitstoets blijkt dat er effectief problemen gaan optreden, moet een MOBER uitgevoerd worden (zie beslissingsboom).

3.2 Parkeerbehoefte

3.2.1 Algemeen

Een parkeerbehoefte (fietsers en gemotoriseerd verkeer) wordt altijd veroorzaakt, ongeacht de grootte van het project. Om een parkeerbehoefte niet af te wenden op het openbaar domein worden parkeernormen gehanteerd. Deze hebben als doel om de parkeerdruk enkel te doen toenemen zoals gewenst. Dit getuigt van een goede ruimtelijke ordening.

Parkeernormen hebben ook een sturend karakter. Ze zijn een hefboom om gebruik van een bepaalde vervoersmodus te stimuleren of te ontmoedigen.

3.2.2 Visie aangaande parkeren

Het stadsbestuur wil de ruimtelijke kwaliteit en leefbaarheid versterken door:

- Geen aantrekking van autoverkeer in zones met beperkte draagkracht door geen overaanbod aan parkeerplaatsen op openbaar domein of privédomein te voorzien, maar in tegendeel het aantal parkeerplaatsen op het openbaar domein tot het noodzakelijke minimum te beperken;
- Vermindering van de parkeerdruk op het openbaar domein wordt nagestreefd, maar zonder een bijkomend aanbod te creëren op dat openbaar domein conform het eerste uitgangspunt;
- De stad streeft naar een optimale visuele kwaliteit van het openbaar en privaat domein, zowel bebouwd als onbebouwd. Voor wat betreft het parkeren en stallen van auto's, is
 - de beste oplossing deze waarbij de auto niet zichtbaar is,
 - en de minst goede deze waarbij de parkeeroverlast wordt afgewenteld op het openbaar domein.
- Daarom is, bij nieuwe projecten, de volgende volgorde van wenselijkheid, waarbij de volgende optie steeds pas kan wanneer de vorige ruimtelijk niet op een redelijke wijze haalbaar is. Vanaf 9 aan te leggen parkeerplaatsen:

- ondergronds parkeren is de standaard,
- parkeren op gelijkvloers in het hoofdgebouw,
- parkeren in een apart bijgebouw (carport of garage),
- parkeren op eigen terrein in open lucht,
- parkeren op een terrein in eigendom of met een huurovereenkomst – op wandelafstand
- parkeren op openbaar domein
- Een volgende optie uit bovenstaande cascade mag niet in strijd zijn met andere principes van goede ruimtelijke ordening zoals daar zijn:
 - Zuinig ruimtegebruik
 - Verhardingen:
 - Max. 50% van de voortuin mag verhard worden
 - Zij- en achtertuin moeten samen 65% onverhard en bij voorkeur groen blijven
 - De criteria omtrent infiltratie.
- Voor bezoekersparkeren dient dezelfde cascade.
- Voor projecten in het ‘Kerngebied’ geldt deze cascade niet: In het Kerngebied mogen geen parkeerplaatsen aangelegd worden die ontsluiten via het Kerngebied.
- Voor wat betreft het stallen van fietsen is een gevarieerd aanbod (boven- en ondergronds, fietskelders, bergingen, afdaken, fietskluizen, gewone formaten en buitenformaten,...) het beste.
- In het verleden werd, omdat geen afspraken bestonden betreffende ondergrondse constructies, een vuistregel gebruikt dat ondergrondse constructies 4 meter mochten uitsteken achter het hoofdgebouw. Deze regel vond zijn oorsprong in een ruimtelijke optimalisatie van bredere appartementsgebouwen, wanneer die een bouwdiepte hebben van 15 meter. Een ondergrondse parkeergarage met parkeren links en rechts heeft een nuttige breedte van 18 meter nodig (5,5 meter parkeerplaats, 7 meter circulatie, 5 meter parkeerplaats), waardoor deze 4 meter onder het toch reeds standaard verharde terras uitsteekt. Op die wijze is de parkeergarage overal even hoog, en is er geen gronddekking noodzakelijk aangezien het “dak” van de parking de vloerplaat gelijkvloers is.
- Inzake toegankelijkheid: altijd minstens 6% van de parkeerplaatsen aanpassen voor gehandicapten.
- Bewoners van projecten die een parkeereis opgelegd kregen, hebben nadien geen recht op een bewonerskaart wanneer het project nu of in de toekomst gelegen is in een zone van betalend parkeren of in een zone waar het leggen van de parkeerschijf verplicht is. Dit principe is verankerd in de retributiereglementen ‘Betalend Parkeren’ en ‘Parkeren in de blauwe zone’. Op die manier wordt de parkeerbehoefte van een nieuw project niet afgewend op het openbaar domein.

3.2.3 Soorten parkeernormen

In functie van bovenstaande uitgangspunten, zijn parkeernormen te hanteren voor de ruimtelijke ingrepen waarvoor een vergunning wordt aangevraagd.

Van groot naar klein zijn daarvoor van toepassing:

- MER-plichtige projecten:
 - Volgens berekening in MER
- MOBER-plichtige projecten:
 - Volgens berekening in MOBER (conform richtlijnenboek)
- Projecten grootteorde mobiliteitstoets:
 - Toetsing aan RUP, en/of
 - Toetsing aan Masterplan, en/of
 - Toetsing aan verkavelingsvoorschriften e.d., en/of
 - Berekening volgens generieke tabel, en/of
 - Berekening volgens mobiliteitsprofiel (conform richtlijnenboek)
 - Oordeelkundige afweging tussen bovenstaande (in samenspraak met de administratie)
- Projecten van beperkte omvang (onder de ondergrenzen van een mobiliteitstoets):
 - Generieke tabellen
- Kleinste projecten (minder dan 4 woonéenheden en/of functies kleiner dan 400m² bvo):
 - Geen autoparkeernorm.
 - Fietsparkeren in principe altijd verplicht te voorzien vanaf 2 woonéenheden.

3.2.4 Generieke tabellen met gebiedsdifferentiatie

3.2.4.1 Autoparkeren

Functie	subcategorie	Deelzone A	Deelzone B		Deelzone C	
		min = max	min	max	min	max
wonen (bezoekers inbegrepen)	WE > 80m ²	0,8	1,2	2	1,5	2
	25 m ² < WE < 80m ²	0,5	1	1,5	1,2	2
	WE < 25m ²	0	0,3	1	0,3	1,1

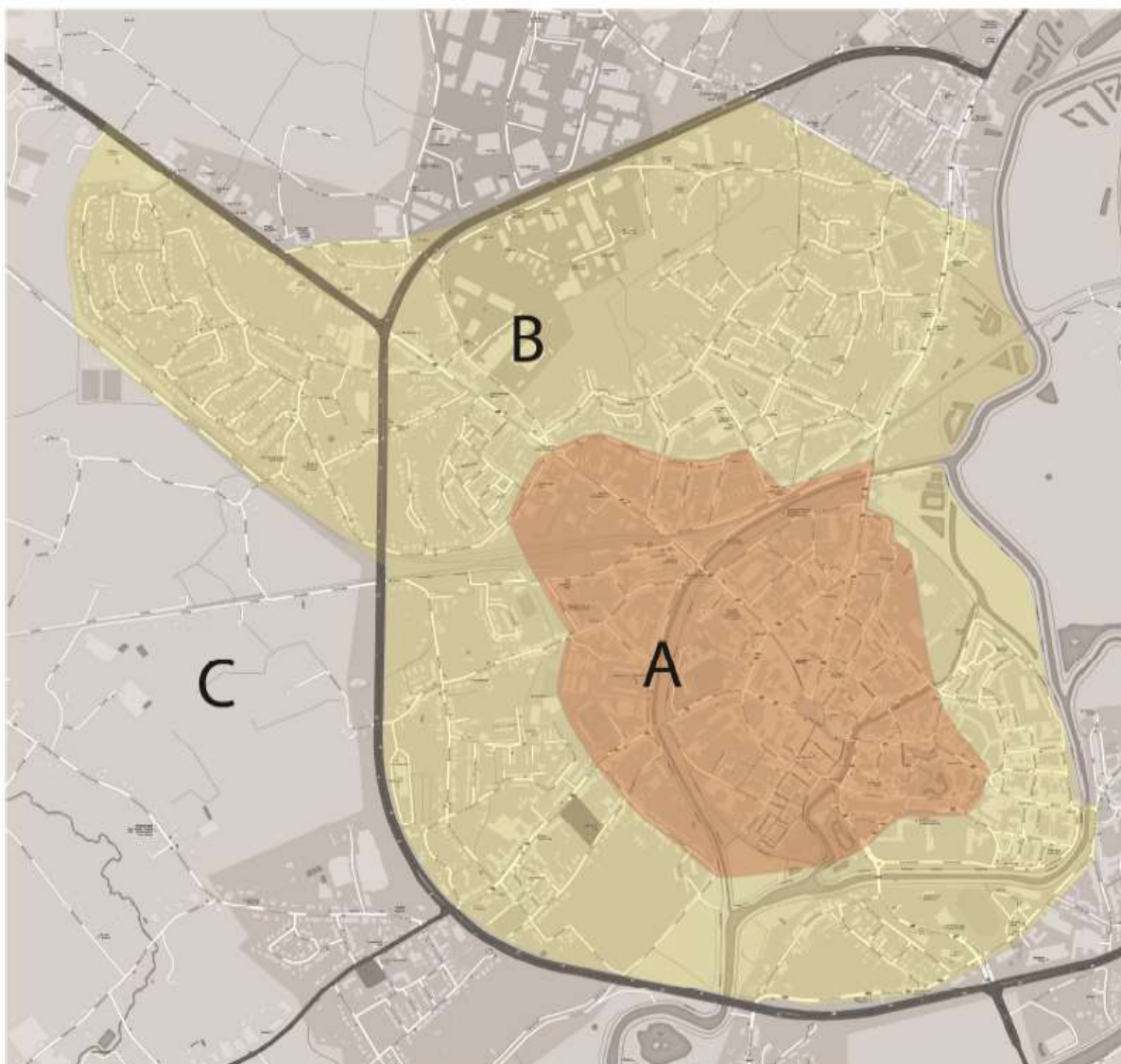
TYPE	SUBTYPE	Deelzone A			Deelzone B			Deelzone C		
		Minimum = maximum	Opm:		Minimum B	Maximum B	Opm:	Minimum C	Maximum C	Opm:
kantoren	Kantoren	indien > 400 m ² : 1 ppl per 100 m ²	3		2 ppl per 100 m ²	3 ppl per 100 m ²		3 ppl per 100 m ²	niet bepaald	3
commerciële functies	super- of hypermarkt = meer dan 800 m ²	1 per 20 m ² vloeroppervlakte; min. 5	3-4		1 per 20 m ² vloeroppervlakte; min. 5	1 per 10 m ² vloeroppervlakte	3-5	1 per 20 m ² vloeroppervlakte; min. 5	niet bepaald	3-5
	handel op stads- / wijkverzorgend niveau = tussen 400 m ² -800 m ²	1 per 50 m ² vloeroppervlakte; min. 1	3-4		1 per 50 m ² vloeroppervlakte; min. 1	5 per 100 m ² vloeroppervlakte	3-5	1 per 50 m ² vloeroppervlakte; min. 1	niet bepaald	3-5
	handel op buurtverzorgend niveau =<400 m ²	1 per 100 m ² vloeroppervlakte; min. 1	3-4		1 per 100 m ² vloeroppervlakte; min. 1	2,5 per 100 m ² vloeroppervlakte	3-5	1 per 100 m ² vloeroppervlakte; min. 1	niet bepaald	3-5
	diensten en vrije beroepen	1 per 50 m ² vloeroppervlakte; min. 1 maar met vrijstelling indien minder dan 100 m ²	3-4		1 per 50 m ² vloeroppervlakte; min. 1 maar met vrijstelling indien minder dan 100 m ²	4 per 100 m ² vloeroppervlakte	3-5	1 per 50 m ² vloeroppervlakte; min. 1 maar met vrijstelling indien minder dan 100 m ²	niet bepaald	3-5
andere	sociale werkplaats	minimum niet bepaald; maximum 0,25 ppl per 100 m ²	3-4		Niet bepaald	0,25 per 100 m ² vloeroppervlakte	3	Niet bepaald	niet bepaald	3
	werkplaats; KMO, industriële en ambachtelijke bedrijven enz.	2 ppl per 100 m ² ; min. 1	3-4		2 ppl per 100 m ² ; min. 1	3 ppl per 100 m ² vloeroppervlakte	3	2 ppl per 100 m ² ; min. 1	niet bepaald	3
	stapelplaats, opslag groothandel enz.	1 ppl per 100 m ² ; min. 1	3-4		1 ppl per 100 m ² ; min. 1	2 per 100 m ² vloeroppervlakte	3	1 ppl per 100 m ² ; min. 1	niet bepaald	3
	Religiegebouw (kerk, moskee, groeiruimte)	via MOBER of mobiliteitsbets			via MOBER of mobiliteitsbets	via MOBER of mobiliteitsbets		via MOBER of mobiliteitsbets	via MOBER of mobiliteitsbets	
	vergaderzaal	4 ppl per 100 m ²	3-4		4 ppl per 100 m ²	8 ppl per 100 m ² vloeroppervlakte	3	8 ppl per 100 m ² ; 1 ppl per 5 zitplaatsen;	niet bepaald	3
	congreszaal	8 ppl per 100 m ²	3-4		8 ppl per 100 m ² vloeroppervlakte; m1 ppl per 5 zitplaatsen	16 ppl per 100 m ² vloeroppervlakte	3	8 ppl per 100 m ²	niet bepaald	
	feestzaal, danszalen	1 ppl per 10 m ² vloeroppervlakte; min. 5 /vrijstelling in kerngebied	3-4		1 ppl per 10 m ² vloeroppervlakte; min. 5	2 ppl per 5 m ²	3	1 ppl per 5 m ² vloeroppervlakte; min. 5	niet bepaald	3
	schouwburg, bioscoop enz.		3-4		1 per 5 zitplaatsen; min. 5	3 per 10 zitplaatsen	3	1 per 10 zitplaatsen; min. 5	niet bepaald	3
	Sportcomplex	1 ppl per 50 m ² vloeroppervlakte; min. 2	3-4		1 ppl per 50 m ² vloeroppervlakte; min. 2	3 per 100 m ² vloeroppervlakte	3	1 ppl per 50 m ² vloeroppervlakte; min. 2	niet bepaald	3
	Sportterreinen	0,3 ppl per 100 m ² incl. randzone	3-4		0,3 ppl per 100 m ² incl. randzone		3	0,3 ppl per 100 m ² incl. randzone	niet bepaald	3
	Hotel	Vanaf 4 kamers: 1 ppl per 3 kamers; min. 1	3-4		Vanaf 4 kamers: 1 ppl per 3 kamers; min. 1	0,5 per tewerkstellingsplaats + 1 per kamer	3	Vanaf 4 kamers: 1 ppl per 3 kamers; min. 1	niet bepaald	3
	Restaurant	8 ppl per 100 m ² vloeroppervlakte; min. 2 / vrijstelling in kerngebied	3-4		8 ppl per 100 m ² vloeroppervlakte; min. 2	15 per 100 m ² vloeroppervlakte	3	8 ppl per 100 m ² vloeroppervlakte; min. 2	niet bepaald	3
	café		3-4			5 per 100 m ² vloeroppervlakte	3		niet bepaald	3
	onderwijsinstellingen	1 ppl per klas*; min. 2 / vrijstelling in kerngebied	3-4		1 ppl per klas*; min. 2	4 per klas	3	1 ppl per klas*; min. 2	niet bepaald	3
	Kindertribben	indien > 400 m ² : 1 ppl per 75 m ²	3-4		1 ppl per 75 m ²		3	1 ppl per 75 m ²	niet bepaald	3
	museum, bibliotheek	0,5 ppl per 100 m ² vloeroppervlakte; min. 2 / vrijstelling in kerngebied	3-4		0,5 ppl per 100 m ² vloeroppervlakte; min. 2	1 per 100 m ² vloeroppervlakte	3	0,5 ppl per 100 m ² vloeroppervlakte; min. 2	niet bepaald	3
	servicelats	1 ppl per begonnen schijf van 3 kamers en 1 ppl per begonnen schijf van 10 servicelats	3-4		1 ppl per begonnen schijf van 3 kamers en 1 ppl per begonnen schijf van 10 servicelats		3	1 ppl per begonnen schijf van 3 kamers en 1 ppl per begonnen schijf van 10 servicelats	niet bepaald	3
rust- en verzorgingshuizen,	1 per 4 bedden/kamers en 1 ppl per schijf van 10 bedden/kamers; min. 5	3-4		1 per 4 bedden/kamers en 1 ppl per schijf van 10 bedden/kamers; min. 5	1 per bed/consultakamer	3	1 per 4 bedden/ kamers en 1 ppl per schijf van 10 bedden/kamers; min. 5	niet bepaald	3	
ziekenhuizen, polikliniek	1 ppl per bed en 1 ppl per consultatiekamer	3-4		1 ppl per bed en 1 ppl per consultatiekamer		3	1 ppl per bed en 1 ppl per consultatiekamer	niet bepaald	3	

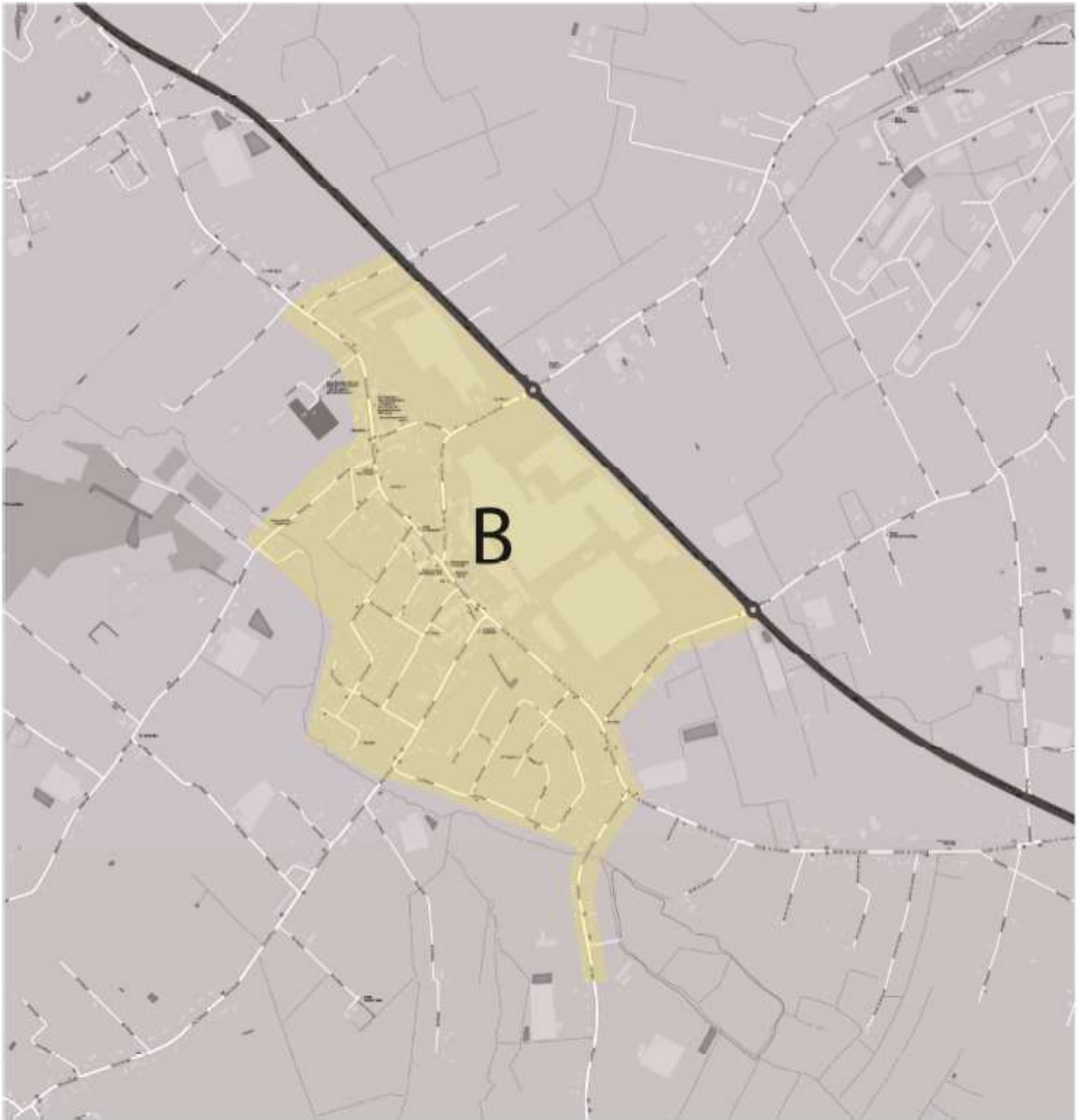
Afbakening deelzones

Behoren tot het kerngebied:

- Antwerpsestraat
- Eikelstraat
- Felix Timmermansplein
- Florent Van Cauwenbergstraat
- Grote Markt
- Kartuizersvest tussen Antwerpsestraat en Vervlietstraat/ingang RAC
- Kolveniersvest
- Leopoldplein
- Rechtestraat
- Schapenkoppenstraat
- Vismarkt
- Werf
- Zimmerplein

Behoren tot deelzones A, B en C:





3.2.4.2 *Fietsparkeren*

- Functie wonen: 1 fietsenstalplaats per kamer + 1
- Andere functies:

kantoren (vrije beroepen, diensten, kantoorgebouw)	1 fsp per 50 m ² vloeroppervlakte
super- of hypermarkt of toonzaal	1 fsp per 100 m ²
handel op stad- / wijkverzorgend niveau	1 fsp per 50 m ²
handel op buurtverzorgend niveau	1 fsp per 50 m ²
dienstverlenende functie en vrije beroepen	1 fsp per 75 m ²
restaurant	1 fsp per 10 zitplaatsen + 1 fsp per 10 zitplaatsen (werknemers)
hotel	1 fsp per 3 kamers + 1,5 fsp per 10kamers (werknemers)
feestzaal danszaal	1 fsp per 5 m ²
onderwijsinstellingen	3 fsp per kleuterklas
	10 fsp per klas lagere school
	15 fsp per klas in secundair, volwassenonderwijs of hogeschool
rust- en verzorgingstehuizen,	1 fsp per 10 bedden (bezoekers)
ziekenhuizen, polikliniek	1 fsp per 10 bedden
museum, bibliotheek	1 fsp per 2 bedden
schouwburg, bioscoop enz.	0,4 fsp per 100 m ²
	1 fsp per 5 zitplaatsen + 1 fsp per 100 zitplaatsen (werknemers)
Vergader, congreszaal	1 fsp per 10 zitplaatsen (zakelijk)
	1,5 fsp per 5 zitplaatsen (sociaal cultureel)
	+ 1 fsp per 50 zitplaatsen (werknemers)
sportcomplex	1 fsp per 50 m ² vloeroppervlakte of min 25 % van aantal bezoekers (bv. uitschuifbare tribunes/balkons)
sportterrein	1 fsp per 50 m ²
stapelplaats, opslag, werkplaatsen, KMO, fabriekshal enz.	1 fsp per 200 m ²

- Functie niet opgenomen in deze tabellen = Mobiliteitstoets of MOBER maken.
- Functie in kerngebied = geen generieke tabellen. Hoeveelheden te hanteren uit mobiliteitseffectenstudie indien mobiliteitstoets-, MOBER-, of MER-plichtig.

3.2.5 Integratie van een deelwagen

3.2.5.1 Algemeen

De groei van deelwagengebruikers is een trage groei omdat hij sterk afhankelijk is van de markt. De gekende spelers op de markt maken telkens een afweging tussen aanbod in een nieuwe zone ivm nieuwe gebruikers en reeds bestaande gebruikers in die zone en tussen potentiële nieuwe gebruikers.

Een overheid kan die vorm van mobiliteitsverduurzaming een duwtje in de rug geven door een aangepast vergunningenbeleid. Een aanbodvergroting is een financieel risico voor een deelwagenaanbieder, maar niet voor een ontwikkelaar want als die minder parkeerplaatsen moet aanleggen, kan men aanzienlijk besparen op de bouwkost en kan men meer verdichten.

Voor de stad zijn enkel de deelwagenaanbieders die reeds actief zijn op het grondgebied een opportuniteit.

Kenmerken van huidig deelwagengebruik:

- Deelwagens werken momenteel zeer goed ter vervanging van een tweede wagen in een gezin:
 - De tweede wagen wordt niet aangekocht maar men stapt in bij een deelwagenorganisatie
 - De tweede wagen wordt zelfs weg gedaan wanneer men instapt bij een deelwagenorganisatie
- Zich inkopen om een deelwagen te kunnen gebruiken is niet goedkoop: hiervoor kunnen incentives gegeven worden
- Gemiddeld genomen vervangt één deelwagen 6 à 12 particuliere wagens
- Bovengronds geparkeerde deelwagens werken beter dan ondergrondse

3.2.5.2 Basisprincipe:

Integratie van deelwagens = parkeeratio-verlaging = stedenbouwkundige last

- Grotere projecten: daling 0,1 à 0,15
- Kleinere projecten: daling 0,1 à 0,20
- Per deelwagens max. 12ppl minder indien deelwagen bovengronds komt
- Per deelwagen max. 6ppl minder indien deelwagen ondergronds komt
- Ondergronds mag als er reeds een dekking is van deelwagens op die locatie van die aanbieder
- Per project max. 2 deelwagens (momenteel)
- Per deelwagen: stedenbouwkundige last van 30.000eur
- Samenwerkingsovereenkomst tussen ontwikkelaar, deelwagenaanbieder en stad
- Geen verplichting
- Uitwerking op te nemen in Mobiliteitstoets of MOBER
- Staanplaats wordt door ontwikkelaar mee aangelegd
- Stad bepaalt de locatie in samenspraak met de ontwikkelaar
- Bij een gefaseerd project moet er vooraf een akkoord zijn over het totaal, maar kan de integratie van de deelwagen(s) de bouw van de ondergrondse parking volgen.

3.3 Verkeersveiligheid en duurzaamheid

Dit zijn o.a. afwegingen omtrent (niet limitatief):

- aantal toegangen tot het perceel (standaard: 1)
- breedte van de toegangen (standaard: 3m)
- zichtbaarheid
- langs- of dwarsparkeren (standaard = langs)
- parkeren in de voortuin (voortuin >5m diep en gevel > 7m breed)
- type verhardingen
- grootte van parkeerplaatsen, fietsenstallingen, garageboxen,...
-

3.4 Leefkwaliteit

Typische gevolgen van mobiliteit zijn:

- (fijn) stof
- geluid
- trillingen
- lichteffecten
- visuele effecten
- geur
- ...

Vaak is leefkwaliteit zeer moeilijk specifiek te omschrijven of te begroten. Maar wanneer alle andere effecten (verkeersbewegingen, parkeren, verkeersveiligheid, duurzaamheid,...) onder druk komen te staan, komt meestal ook de leefkwaliteit in het gedrang.

Wanneer er bijvoorbeeld teveel verkeersbewegingen zijn, dan krijgen bewoners te maken met geluidsoverlast wat dan weer zorgt voor stress, verhuizen, daling vastgoedwaarde,... Maar evengoed kan de oversteekbaarheid problematisch worden met verkeersonveiligheid tot gevolg. Dit zorgt dan bijvoorbeeld weer voor auto-afhankelijkheid en dus nog meer verkeersbewegingen.

Leefkwaliteit is daarom meestal een kwalitatieve beoordeling. Vaak komt dit als laatste aan bod, maar het zit evengoed verweven in de andere effecten. Mitigeren gebeurt

- met specifieke maatregelen zoals bijvoorbeeld geluidsschermen
- door de andere effecten te beheersen en zelfs te beperken