



# RAPPORT

## Mobiliteitstoets kantoor en wonen Sint-Denijs-Westrem

31 januari 2024

SUUNTA bv  
Sluisstraat 79 / 03.01  
3000 Leuven  
[www.suunta.be](http://www.suunta.be)  
[info@suunta.be](mailto:info@suunta.be)

## COLOFON

### Opdrachtgever

NV Acasa Projects

Kortrijksesteenweg 62, 9830 Sint-Martens-Latem

Contactpersoon: Lies Goessens

### Opdrachtnemer

SUUNTA bv

Sluisstraat 79 / 03.01 3000 Leuven

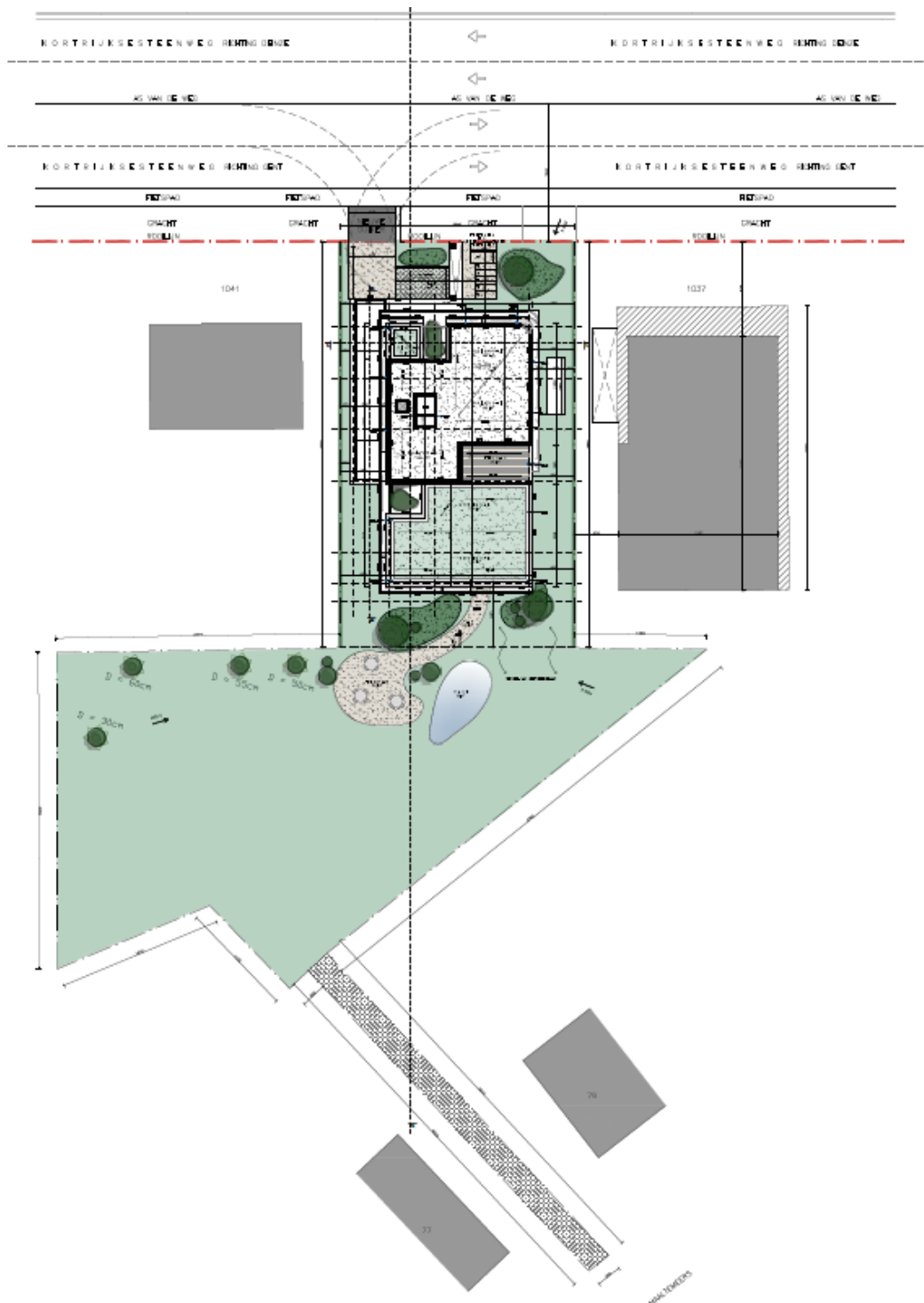
Projectverantwoordelijke: Enid Zwerts in samenwerking met Lies De Weirdt

## INHOUDSOPGAVE

1	Inleiding .....	4
2	Projectkenmerken.....	5
3	Bereikbaarheidsprofiel .....	6
3.1	Voetgangers .....	6
3.2	Fietsers .....	7
3.3	Openbaar vervoer .....	8
3.4	Gemotoriseerd verkeer.....	10
3.5	Deelmobiliteit .....	11
4	Mobiliteitsprofiel .....	13
4.1	Wonen .....	13
4.1.1	Bewoners.....	13
4.1.2	Bezoekers .....	14
4.1.3	Totale verkeersgeneratie wonen .....	14
4.2	Kantoren.....	14
4.2.1	Werknemers.....	14
4.2.2	Bezoekers .....	15
4.2.3	Totale verkeersgeneratie kantoorfunctie .....	16
4.3	Totale verkeersgeneratie .....	17
4.4	Parkeerbehoefteraming .....	17
4.4.1	Volgens Mobiliteitsprofiel.....	17
4.4.2	Parkeerbehoefteraming volgens parkeernormen stad Gent.....	19
5	Confrontatie bereikbaarheidsprofiel en mobiliteitsprofiel.....	21
6	Milderende maatregelen.....	22

# 1 Inleiding

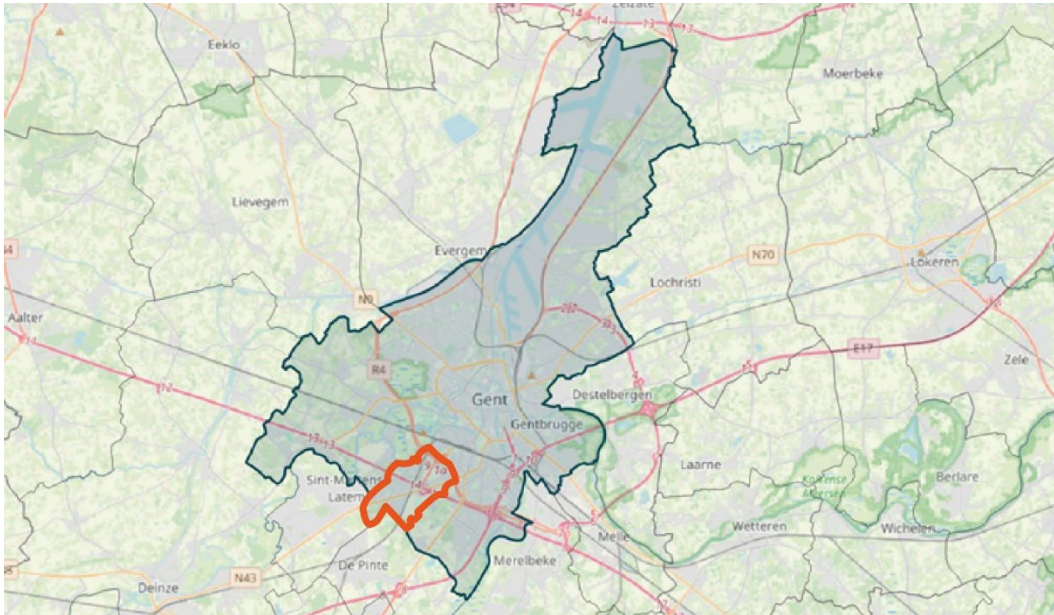
ACASA plant de ontwikkeling van een kantoorruimte en appartement aan de Kortrijksesteenweg in Sint-Denijs-Westrem, een deelgemeente van Gent. Het project bestaat uit een vrijstaande woning, die zal worden omgevormd tot kantoorruimte met een bruto vloeroppervlakte van 505m<sup>2</sup> en op de tweede verdieping een appartement. Er wordt ook een ondergrondse parking voorzien met 15 autoparkeerplaatsen en bovengronds 6 fietsenstallingen.



Figuur 1: Inplantingsplan (Bron: TARCH architectenbureau)

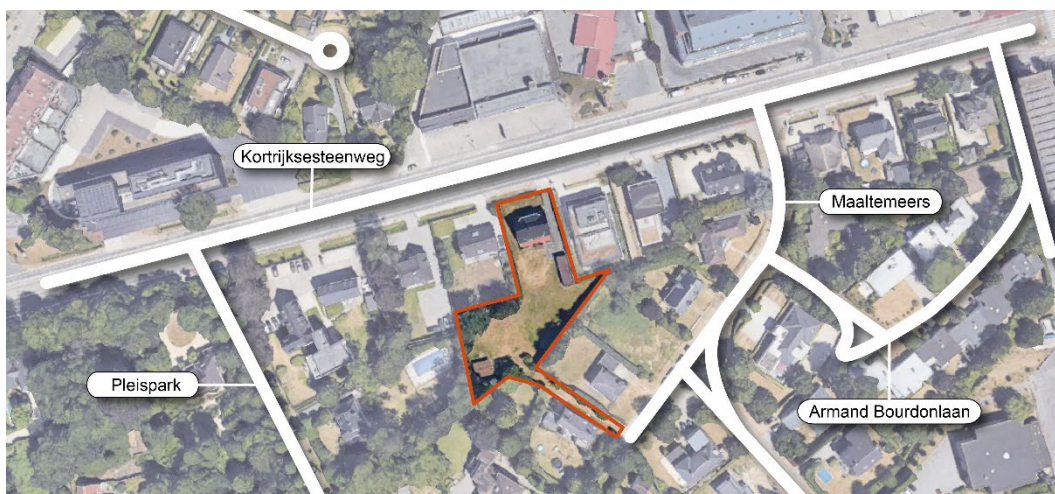
## 2 Projectkenmerken

Het project bevindt zich in Sint-Denijs-Westrem, een deelgemeente in het zuidwesten van Gent. De deelgemeente wordt in het noorden begrensd door de Ringvaart en de R4. Andere belangrijke wegen doorheen Sint-Denijs-Westrem zijn de E40 en de N43.



*Figuur 2: Situering - macrogebied (Bron: OpenStreetMap, 2024)*

Binnen de gemeente situeert de projectsite zich in het noorden, aan de Kortrijksesteenweg (N43). De site heeft 2 ontsluitingen. Voor gemotoriseerd verkeer is de site enkel toegankelijk via de Kortrijksesteenweg; voor wie te voet of met de fiets kan is de site ook via de tuin, die grenst aan de straat Maaltemeers, toegankelijk.



*Figuur 3: Situering microgebied (Bron: Google Earth, 2018)*

## 3 Bereikbaarheidsprofiel

Het bereikbaarheidsprofiel bespreekt de bereikbaarheid van de projectsite voor de verschillende vervoersmodi. Dit gebeurt in volgorde van het STOP-principe, wat betekent dat eerst voetgangers (stappers), dan fietsers (trappers), dan het openbaar vervoer en tot slot privaat gemotoriseerd verkeer besproken worden.

### 3.1 Voetgangers

De projectsite is gelegen op 2,1 kilometer, circa 29 minuten wandelen van het centrum (Gemeenteplein) van Sint-Denijs-Westrem. Het centrum van Gent (Sint-Pietersplein) bevindt zich op 3,5km, circa 48 minuten wandelen.

De site is toegankelijk via de Kortrijksesteenweg (N43). Deze weg beschikt niet over voetpaden. Wel is er een onverharde berm. Het is aangewezen dat voetgangers op de N43 hiervan gebruik maken. De snelheidslimiet op deze weg is 50km/h.



*Figuur 4: Wegprofiel Kortrijksesteenweg N43 (Bron: Google Street View, 2023)*

Een tweede ontsluiting bevindt zich in Maaltemeers. Deze toegang is enkel voor voetgangers en fietsers. Ook op deze weg zijn geen voetpaden aanwezig maar is er een berm waarop gewandeld worden. Op deze weg is de snelheidslimiet 30km/h. Wandelen op de rijbaan kan dus ook.

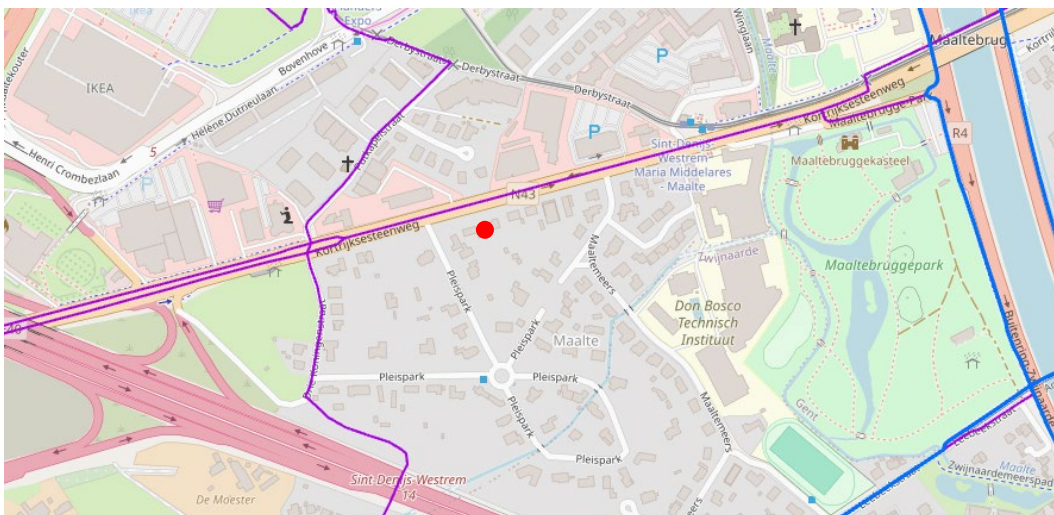


Figuur 5: Wegprofiel Maaltemeers (Bron: Google Street View, 2017)

## 3.2 Fietsers

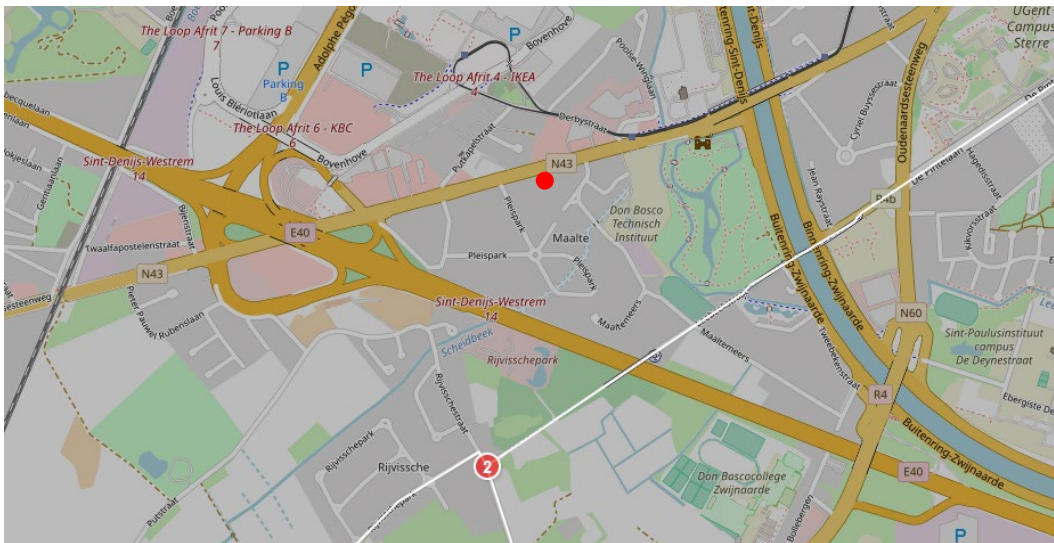
De Kortrijksesteenweg is langs beide kanten uitgerust met fietspaden. Deze zijn niet verhoogd en ook niet voldoende breed. In Maaltemeers zijn geen fietspaden, er is gemengd verkeer aanwezig.

Nabij de projectsite zijn enkele wegen van het bovenlokaal functioneel fietsnetwerk aanwezig. De dichtstbijzijnde route loopt vlakbij de projectsite, over de Kortrijksesteenweg. Er zijn ook enkele fietssnelwegen aanwezig. Ten zuiden van de site is de fietssnelweg F7 tussen Gent en Kortrijk. Ten oosten, langs de R4, loopt de F40, de grote ring rond Gent. Deze liggen op respectievelijk 700 meter (circa 3 minuten fietsen) en 600 meter (circa 3 minuten fietsen).



Figuur 6: Bovenlokaal functioneel fietsnetwerk (Bron: Geoportaal Oost Vlaanderen)

Daarnaast is er ook het recreatieve fietsnetwerk, dat fietsknooppunten heeft nabij de projectsite. Het dichtstbijzijnde fietsknooppunt is punt 2, op 1,5 kilometer, circa 5 minuten fietsen.



Figuur 7: Recreatief fietsroutenetwerk (Bron: Fletsnet.be)

### 3.3 Openbaar vervoer

Het station van Gent-Sint-Pieters bevindt zich op 2,1km van de projectsite. Dit is circa 29 minuten te voet, 7 minuten met de fiets en 7 minuten met de auto. Van hieruit zijn er treinen naar De Panne, Oostende, Blankenberge, Knokke, Kortrijk, Brussel (tot Brussels Airport Zaventem), Welkenraedt, Leuven, Antwerpen Centraal, Landen, Eeklo, Eupen, Genk, en Tongeren.

Vanaf het station van Gent-Sint-Pieters vertrekken naast treinen ook heel wat bussen en trams. De aanwezige lijnen zijn:

- Tramlijn 1: Gent Flanders Expo – Sint-Pieters – Wondelgem – Evergem
- Tramlijn 2: Melle Leeuw – Zwijnaarde
- Tramlijn 4: Gentbrugge - Moscou – Gent UZ
- Buslijn P4: Sint-Pietersstation – Korenmarkt – Rabot – Fratersplein
- Buslijn 9a: Gentbrugge – Sint-Pietersstation – Kolegem – Wondelgem
- Buslijn 19: Arteveldestadion – Sint-Pietersstation – Blaarmeersen
- Buslijn 20: Gent-Sint-Pieters – Melle – Oordegem – Erpe Vijfhuizen - Aalst
- Buslijn 34: Wetteren – Laarne – Destelbergen – Gent – Leerne – De Pinte
- Buslijn 48: Gent-Sint-Pieters – Merelbeke – Gavere – Meilegem
- Buslijn 49: Gent-Sint-Pieters – Merelbeke – Herzele – Geraardsbergen
- Buslijn 50: Brugge – Maldegem – Eeklo – Drongen – Gent-Sint-Pieters
- Buslijn 55: Gent-Sint-Pieters – Langerbrugge – Ertvelde - Zelzate
- Buslijn 70: Oostakker – Gent – Zwijnaarde – Technologiepark
- Buslijn 71: Oostakker – Gent – Zwijnaarde Klosse – Nazareth – Deinze
- Buslijn 76: Wachtebeke – Lochristi – Gent – De Pinte
- Buslijn 77: Beerveelde – Lochristi – Gent – Sint-Martens-Latem – Deinze
- Buslijn 78: Lokeren – Lochristi – Gent – Sint-Martens-Latem – Deinze
- Buslijn 237: Gent-Sint-Pieters – Heusden – Wetteren – Dendermonde
- Buslijn 238: Gent-Sint-Pieters – Melle – Wetteren
- Snelbuslijn 239: Kwatrecht Mariagaard – Melle – Gent-Sint-Pieters



- Buslijn 348: Gent-Sint-Pieters – Destelbergen – Beervelde – Lokeren
- Buslijn 349: Gent-Sint-Pieters – Destelbergen – Kalken – Overmere – Zele
- Buslijn 436: Gent-Sint-Pieters – Merelbeke Plateaan - Kwenebos
- Buslijn 481: Gent-Sint-Pieters – Merelbeke – Gavere – Zottegem
- Buslijn 491: Gent-Sint-Pieters – Merelbeke – Lemberge – Herzele
- Buslijn 561: Gent-Sint-Pieters – Evergem – Sleidinge - Watervliet
- Buslijn 562: Gent-Sint-Pieters – Evergem – Sleidinge – Waarschoot - Eeklo
- Buslijn 716: Gent-Sint-Pieters – Zevergem – Nazareth – Lozer – Zingem
- Buslijn 737: Gent-Sint-Pieters – Oostakker Edugo – Wachtebeke – Zelzate
- Buslijn 738: Gent-Sint-Pieters – Oostakker Edugo – Wachtebeke – Overslag
- Buslijn 741: Gent-Sint-Pieters – Oostakker Edugo – Zaffelare - Lokeren
- Buslijn 833: Gent-Sint-Pieters – Drongen – Leerne – Deinze
- Buslijn 834: Gent-Sint-Pieters – Drongen – Leerne – Nevele – Lotenhulle
- Snelbuslijn 839: Gent-Sint-Pieters – Drongen Mirto
- Snelbuslijn 907: Gent-Sint-Pieters – Mariakerke – VISO-AHS
- Buslijn 908: Gent-Sint-Pieters – Rooigem – Mariakerke – VISO-AHS
- Regio Gent Oost

Gezien het grote aanbod aan openbaar vervoersmogelijkheden, zowel binnen Gent als naar de ruimte omgeving, kunnen we spreken van een hoogwaardig openbaar vervoersaanbod.

Hoewel de halten aan Gent-Sint-Pieters het grootste aanbod kennen, is dit niet de dichtstbijzijnde halte voor openbaar vervoer. Op slechts 230 meter (circa 3 minuten stappen) bevindt zich de halte 'Gent M. Middelaars – Maalte'. Deze halte wordt bediend door:

- Buslijn 76: De Pinte – Gent – Lochristi – Wachtebeke
  - o Eerste bus 6u04, laatste bus 23u08
  - o 6u-7u: 1 bus; 7u-8u: 3 bussen; 8u-16u: 2 bussen/uur; 16u-17u: 3 bussen; 17u-20u: 2bussen/uur; 20u-21u: 1 bus; 21u-23u: 2 bussen/uur; 23u-00u: 1 bus
  - o 35 bussen in totaal op dagbasis
- Buslijn 77: Deinze – St-Martens-Latem – Gent – Lochristi – Beervelde
  - o Eerste bus: 6u52, laatste bus 19u53
  - o 6u-16u: 1 bus/uur; 16u-18u: 2 bussen/uur; 18u-20u: 1 bus/uur
  - o 16 bussen in totaal op dagbasis
- Buslijn 78: Deinze – St-Martens-Latem – Gent – Lochristi – Lokeren
  - o Eerste bus 6u23, laatste bus 21u38
  - o 6u-8u: 2 bussen/uur; 8u-16u: 1 bus/uur; 18u-22u: 1 bus/uur
  - o 16 bussen in totaal op dagbasis
- Tijdelijke tramlijn T 1: Flanders Expo – Sint-Pieters – Zuid – Ledeberg – Stelplaats
  - o Rijdt iedere 10 minuten
- Tramlijn 1: Gent Flanders Expo – Sint-Pieters – Wondelgem – Evergem
  - o Rijdt iedere 10 minuten

Het busstation aan Gent-Sint-Pieters fungeert als centrale busstation voor de stad Gent en de gelijknamige vervoerregio. De haltes zijn dus goed uitgerust en bevatten een haltehuisje met bank, vuilbak en informatie over de bussen. Daarnaast zijn ook de perrons verhoogd zodat ook mensen met verminderde mobiliteit vlot kunnen op- en afstappen.



*Figuur 8: Busstation Gent-Sint-Pieters (Bron: Projectgentsintpieters.be)*

De halte 'M. Middelaes – Maalte' is uitgerust met een haltepaal met informatie, banken en een vuilbak. Een haltehuisje is er niet maar wel een afdak. Ook dit perron is verhoogd zodat mensen met verminderde mobiliteit vlot kunnen op- en afstappen.

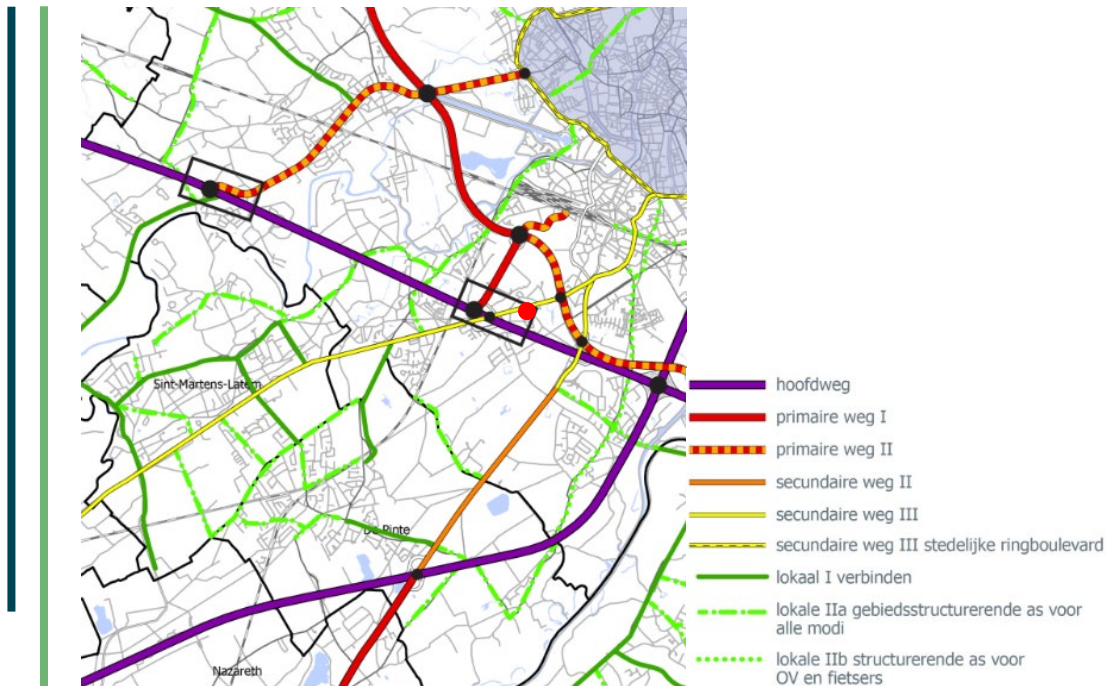


*Figuur 9: Bus- en tramhalte 'M. Middelaes - Maalte' (Bron: Google Street View, 2021)*

### 3.4 Gemotoriseerd verkeer

Sint-Denijs-Westrem is met de wagen goed bereikbaar. De site is gelegen aan de N43, de gewestweg van Gent naar Moeskroen. Via deze weg is verbinding met de R4, de E40 en de E17.

Op de wegcategorisering uit het mobiliteitsplan van Stad Gent uit 2015 is de N43 aangeduid als een secundaire weg type III is en de E17 en E40 als hoofdwegen. De R4 is een primaire weg type I. Al deze wegen zijn gelegen binnen een tijd van 5 minuten rijden vanaf de projectsite. De site is dus zeer goed ontsloten naar het bovenlokale wegennet.



Figuur 10: Mobiliteitsplan Gent (September 2015)

### 3.5 Deelmobiliteit

In Gent wordt sterk ingezet op duurzame mobiliteit. Deelmobiliteit is hierin een belangrijke schakel.

Er zijn verschillende manieren om een fiets of deelfiets te huren in Gent. Aan de stations zijn blue-bikes aanwezig, hiervoor moet je wel een abonnement hebben. Ook via Dégage kunnen fietsen gehuurd worden. Dit is een platform waarop je als particulier zelf een fiets, bakfiets, elektrische fiets of ploofiets kan uitlenen aan een kennis of buur. Bij Dégage betaal je voor alle type fietsen slechts 7 euro per 24 uur.

Daarnaast zijn er in de stad heel wat aanbieders van elektrische deelfietsen, die je kan ontlenen via een app. Aanbieders zijn Donkey Republic, Dott, Bolt en voor bakfietsen is er BAQME (waarbij ook vaste abonnementen mogelijk zijn). Deze fietsen hebben geen vaste stalplaatsen en zijn op te halen waar de vorige gebruiker die heeft achtergelaten. Dit zal in vele gevallen nabij de stations of in het stadscentrum zijn.

Nabij de projectsite worden ook verschillende opties voor deelwagens aangeboden, zowel diesel/benzinewagens als elektrische wagens. De dichtstbijzijnde plaatsen om een deelwagen op te halen bevinden zich op 1,1 en 1,5 kilometer van de projectsite, respectievelijk 16 en 21 minuten wandelen. Deze wagens kunnen zijn van verschillende aanbieders zoals Cambio, Partago, BattMobility en Miles Mobility.



Figuur 11: Aanwezige deelwagens (Bron: stad.gent)

## 4 Mobiliteitsprofiel

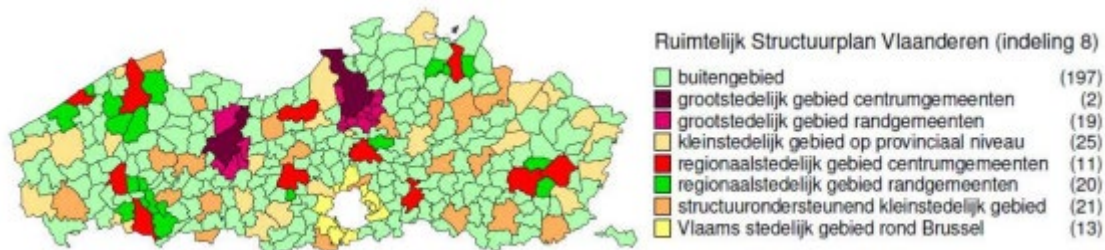
Het mobiliteitsprofiel beschrijft de mobiliteit die gegenereerd wordt door het project. Voor dit project wordt er bijkomend verkeer gegenereerd door de bewoners en de bezoekers van 1 wooneenheid en 505m<sup>2</sup> kantoorruimte. Voor de berekeningen wordt gebruik gemaakt van de kencijfers van het Richtlijnenboek MOBER (2018), Statistiek Vlaanderen (2021) en statistieken van Sint-Denijs-Westrem (Allecijfers.be, 2022).

### 4.1 Wonen

#### 4.1.1 Bewoners

In statistieken van de buurt Sint-Denijs-Westrem (Allecijfers.be, 2022) is te zien dat de gemiddelde gezinsgrootte 2,2 personen per gezin bedraagt. Voor 1 appartement komt dit neer op 2 extra inwoners

Gent is volgens het RSV ingedeeld als een grootstedelijk gebied centrumgemeenten. Bewoners in deze gebieden maken volgens het Richtlijnenboek MOBER (2018) elke dag 2,08 woninggerelateerde verplaatsingen.



*Figuur 12: Categorisering Vlaamse gemeenten (Bron: RSV)*

In totaal maken de bewoners dus 5 verplaatsingen per dag. 49,2% daarvan gebeurt met de auto (bestuurders en passagiers samen) en 34% met de fiets. Dit aandeel fietsers wijkt af van het cijfer in het Richtlijnenboek MOBER (2018), maar is gebaseerd op cijfers van een mobiliteitsonderzoek uit 2021 van het Gents mobiliteitsbedrijf.

De gemiddelde autobezettingsgraad bedraagt 1,42 personen per wagen (Richtlijnenboek MOBER, 2018). Voor 1 appartement met 2 inwoners worden er in totaal 2 auto- en 2 fietsverplaatsingen per dag verwacht.

Mobiliteitsprofiel bewoners	
Aantal huishoudens of wooneenheden	1
Gemiddelde gezinsgrootte	2,2
Totaalaantal bewoners	2
Aantal woning gerelateerde verplaatsing per dag	2,08
Totaalaantal verplaatsingen	5
Aandeel auto	49,2%
Aandeel fiets	34,0%
Gemiddelde autobezettingsgraad	1,42
<b>TOTAAL aantal autoverplaatsingen per dag</b>	<b>2</b>
<b>TOTAAL aantal fietsverplaatsingen per dag</b>	<b>2</b>

Tabel 1: Mobiliteitsprofiel bewoners

Tijdens de ochtend- en avondspits vindt er een grotere bundeling van verplaatsingen plaats. In het drukste ochtendspitsuur vindt 2,6% van de totale dagelijkse verkeersattractie en 15,9% van de dagelijkse verkeersproductie plaats. In het drukste avondspitsuur is dit respectievelijk 13,7% en 4,5% (Richtlijnenboek MOBER, 2018). Gezien de beperkte hoeveelheid verplaatsen gegenereerd door 1 wooneenheid zullen er echter geen verplaatsingen plaatsvinden tijdens de ochtend- en avondspits.

	Verkeersgeneratie bewoners			
	Ochtendspits		Avondspits	
	Attractie	Productie	Attractie	Productie
Percentage van dagtotaal	2,6%	15,9%	13,7%	4,5%
Aantal autoverplaatsingen	0	0	0	0
<b>TOTAAL</b>	<b>0</b>		<b>0</b>	

Tabel 2: Verkeersgeneratie bewoners

## 4.1.2 Bezoekers

Voor de verkeersgeneratie van de bezoekers wordt uitgegaan dat elke wooneenheid 0,25 bezoekers per dag zal aantrekken. In totaal wordt er dus 1 bezoeker per 4 dagen verwacht. Bezoekers genereren dus geen verplaatsingen, noch verkeer tijdens de spitsuren (8u-9u en 17u-18u) op dagelijkse basis.

## 4.1.3 Totale verkeersgeneratie wonen

De totale verkeersgeneratie voor de woonfunctie tijdens de maatgevende uren bedraagt 0 pae.

## 4.2 Kantoren

### 4.2.1 Werknemers

De site biedt ook ruimte voor kantoren. De voorziene bruto vloeroppervlakte hiervoor is circa 505 m<sup>2</sup>. Het aantal werknemers per 100m<sup>2</sup> vloeroppervlakte bedraagt 6,15 personen. In totaal zullen er dus 31 werknemers zijn die gemiddeld 80% van de tijd gelijktijdig aanwezig zijn (Richtlijnenboek MOBER, 2018). De modal split bedraagt 46% auto, 15% openbaar vervoer, 30% fiets en 9% te voet. Deze cijfers wijken af van het Richtlijnenboek MOBER, waar het geschatte autoaandeel 56% bedraagt en het

fietsaandeel 16%. De afwijking wordt gemotiveerd op basis van specifiekere gegevens uit het mobiliteitsonderzoek in Gent in 2021.

Voor de wagens geldt een gemiddelde autobezettingsgraad van 1,10 personen per wagen (Richtlijnenboek MOBER, 2018). Er worden per dag dus 21 auto- en 15 fietsverplaatsingen gegenereerd.

Mobiliteitsprofiel werknemers kantoren	
Bruto vloeroppervlakte (m <sup>2</sup> )	505
Aantal werknemers (per 100m <sup>2</sup> bvo)	6.15
Totaal aantal werknemers	31
Gemiddelde gelijktijdige aanwezigheidsgraad	80%
Aandeel auto	46%
Gemiddelde autobezettingsgraad	1.10
Aandeel openbaar vervoer	15%
Aandeel fiets	30%
Aandeel te voet	9%
<b>TOTAAL aantal autoverplaatsingen per dag</b>	<b>21</b>
<b>TOTAAL aantal fietsverplaatsingen per dag</b>	<b>15</b>

Tabel 3: Mobiliteitsprofiel werknemers kantoren

De verplaatsingen van de werknemers zijn niet gelijkmatig verdeeld doorheen de dag maar gebundeld tijdens de spitsuren. Tijdens de drukste uren in de ochtend komt gemiddeld 34% van de werknemers naar kantoor (attractie) en vertrekt 1% (productie). In de avondspits is dit respectievelijk 1% en 22%. In totaal zorgen de werknemers van de kantoren dus voor 4 pae bijkomend verkeer tijdens het maatgevend uur van de ochtendspits en 2 pae tijdens het maatgevend uur van de avondspits.

	Verkeersgeneratie werknemers			
	Ochtendspits		Avondspits	
	Attractie	Productie	Attractie	Productie
Percentage van dagtotaal	34.0%	1.0%	1.0%	22.0%
Aantal autoverplaatsingen	4	0	0	2
<b>TOTAAL</b>	<b>4</b>		<b>2</b>	

Tabel 4: Verkeersgeneratie werknemers

## 4.2.2 Bezoekers

Ook kantoorroimten genereren bezoekers, het Richtlijnenboek MOBER (2018) gaat uit van 0.313 bezoekers per werknemer, wat voor de voorziene ontwikkeling neerkomt op 10 bezoekers per dag. 62% daarvan komt de auto, 4% met het openbaar vervoer, 20% met de fiets en 4% te voet. Omwille van de ligging in Gent waar over het algemeen zeer veel gefietst wordt, wijkt ook dit af van de cijfers in het richtlijnenboek die een groter auto- en een kleiner fietsaandeel voorzien.

Er vanuit gaande dat de autobezettingsgraad 1,08 personen per wagen is (Richtlijnenboek MOBER, 2018), genereren bezoekers van kantoren 9 autoverplaatsingen en 3 fietsverplaatsingen per dag.

Mobiliteitsprofiel bezoekers kantoren	
Bruto vloeroppervlakte (m <sup>2</sup> )	505
Aantal bezoekers (per werknemer)	0.313
Maximale gelijktijdige aanwezigheidsgraad	21%
Aandeel auto	62%
Gemiddelde autobezettingsgraad	1.08
Aandeel openbaar vervoer	4%
Aandeel fiets	20%
Aandeel te voet	8%
<b>TOTAAL aantal autoverplaatsingen per dag</b>	<b>9</b>
<b>TOTAAL aantal fietsverplaatsingen per dag</b>	<b>3</b>

Tabel 5: Mobiliteitsprofiel bezoekers kantoren

Bezoekers komen op verschillende tijdstippen van de dag toe en vertrekken ook op verschillende tijdstippen. Uitgaande van een ochtendspitsaandeel van 10% verkeersattractie en 4% verkeersproductie en een avondspitsaandeel van 4% attractie en 9% productie, genereren bezoekers van kantoren in het maatgevende uur van zowel de ochtend- als avondspits 1 bijkomende autoverplaatsing.

	Verkeersgeneratie bezoekers			
	Ochtendspits		Avondspits	
	Attractie	Productie	Attractie	Productie
Percentage van dagtotaal	10.0%	4.0%	4.0%	9.0%
Aantal autoverplaatsingen	0	0	0	0
<b>TOTAAL</b>	<b>1</b>		<b>1</b>	

Tabel 6: Verkeersgeneratie bezoekers kantoren

### 4.2.3 Totale verkeersgeneratie kantoorfunctie

In totaal genereert de kantoorfunctie op de site (505m<sup>2</sup>) dus 4 pae<sup>1</sup> in het maatgevend uur van de ochtendspits en 3 pae in het maatgevend uur van de avondspits.

	Totale verkeersgeneratie			
	Ochtendspits		Avondspits	
	Attractie	Productie	Attractie	Productie
Aantal autoverplaatsingen	4	0	0	3
<b>TOTAAL</b>	<b>4</b>		<b>3</b>	

Tabel 7: Totale verkeersgeneratie kantoorfunctie

<sup>1</sup> De getallen in de tabel kunnen afwijken van de som van de voorgaande berekeningen. Dit komt door afronden in de achterliggende berekeningen.



## 4.3 Totale verkeersgeneratie

Bijkomend verkeer op en rond de site zal gegenereerd worden door zowel de woon- als kantoorfunctie. Samen genereren die functies op dagbasis 32 pae aan autoverplaatsingen en 20 fietsverplaatsingen.

		Verkeersgeneratie op dagbasis	
		Autoverplaatsingen (pae)	Fietsverplaatsingen (aantal)
Wonen	Bewoners	2	2
	Bezoekers	0	0
Kantoren	Werknemers	21	15
	Bezoekers	9	3
<b>TOTAAL</b>		<b>32</b>	<b>20</b>

Tabel 8: Totale verkeersgeneratie - dagbasis

Tijdens de maatgevende uren zal de mobiliteit enkel gegenereerd worden door de kantoorfunctie. In de ochtendspits zal dit 4 pae zijn en tijdens de avondspits 3.

		Totale verkeersgeneratie			
		Ochtendspits		Avondspits	
		Attractie	Productie	Attractie	Productie
Wonen	Bewoners	0	0	0	0
	Bezoekers	0	0	0	0
Kantoren	Werknemers	4	0	0	2
	Bezoekers	0	0	0	0
<b>TOTAAL</b>		<b>4</b>		<b>3</b>	

Tabel 9: Totale verkeersgeneratie - spitsuren

## 4.4 Parkeerbehoefteraming

### 4.4.1 Volgens Mobiliteitsprofiel

#### 4.4.1.1 Parkeerbehoefteraming wonen

Deze nieuwe ontwikkeling genereert ook een bijkomende vraag aan parkeerplaatsen. Het gemiddelde autobezit in de statistische sector waar het project gelegen is, bedraagt 1,04 wagens per huishouden (Statbel, 2021). Het gemiddelde fietsbezit in grootstedelijk gebied centrumgemeenten bedraagt 1,62 fietsen per huishouden (Richtlijnenboek MOBBER, 2018). Voor de bewoners van het appartement is er bijgevolg een parkeernood van 2 autoparkeerplaatsen voor bewoners en 1 voor bezoekers. Voor fietsenstallingen gelden dezelfde cijfers.

Parkeerbalans	
Aantal wooneenheden	1
Gemiddeld autobezit per huishouden	1,04
Gemiddeld fietsbezit per huishouden	1,62
Aantal te voorziene parkeerplaatsen voor bewoners	2
Aantal autobezoekers per dag	0
Maximale gelijktijdige aanwezigheidsgraad voor bezoekers	80%
Aantal te voorziene parkeerplaatsen voor bezoekers	1
<b>Totaalaantal te voorziene parkeerplaatsen</b>	<b>3</b>

Tabel 10: Parkeerbalans woningen

	Parkeerbehoefteraming	
	Parkeerplaatsen	Fietsenstallingen
Bewoners	2	2
Bezoekers	1	1
<b>TOTAAL</b>	<b>3</b>	<b>3</b>

Tabel 11: Parkeerbehoefteraming woningen

#### 4.4.1.2 Parkeerbehoefteraming kantoren

De parkeer- en stallingsbehoefte van de kantoorfunctie wordt berekend op basis van het aantal werknemers, hun gemiddelde gelijktijdige aanwezigheidsgraad en hun vervoerswijzekeuze. Dit levert een parkeer- en stallingsbehoefte op van 11 parkeerplaatsen en 8 fietsenstallingen voor werknemers.

De bezoekers zijn, in tegenstelling tot de werknemers, geen volledige dag aanwezig. Voor hen wordt gerekend met een maximale gelijktijdige aanwezigheidsgraad van 21%. Dit levert een stallings- en parkeerbehoefte op van 1 parkeerplaats en 1 fietsenstalling.

	Parkeerbehoefteraming	
	Parkeerplaatsen	Fietsenstallingen
Werknemers	11	8
Bezoekers	1	1
<b>TOTAAL</b>	<b>12</b>	<b>9</b>

Tabel 12: Parkeerbehoefteraming kantoren

#### 4.4.1.3 Totale parkeerbehoefte

Bovenstaande gegevens leveren een totale parkeerbehoefte op voor de projectsite van 15 parkeerplaatsen en 12 fietsenstallingen.

Het project voorziet reeds 15 ondergrondse parkeerplaatsen waarvan 1 voor personen met een beperking en 1 die uitgerust is met een elektrische snellader. Daarnaast zijn er 6 fietsenstallingen aanwezig waarvan 1 voor buitenmaatse fietsen.

		Parkeerbehoefteraming	
		Parkeerplaatsen	Fietsenstallingen
Wonen	Bewoners	2	2
	Bezoekers	1	1
Kantoren	Werknemers	11	8
	Bezoekers	1	1
<b>TOTAAL</b>		<b>15</b>	<b>12</b>

Tabel 13: Totale parkeerbehoefteraming

#### 4.4.2 Parkeerbehoefteraming volgens parkeernormen stad Gent

In 2020 heeft Stad Gent een parkeernota opgesteld en goedgekeurd. Hierin staan de parkeernormen per parkeerzone beschreven voor zowel gemotoriseerde voertuigen als fietsen. Het projectgebied maakt deel uit van de 'witte zone'.



Figuur 13: Indeling parkeergebieden (Bron: Stad.Gent)

Voor woningen geldt een minimum van 0.8 tot 2 parkeerplaatsen per wooneenheid voor bewoners en bijkomend nog minimaal 0.2 tot 0.5 parkeerplaatsen voor bezoekers. Om zeker geen overaanbod aan parkeerplaatsen te voorzien, wordt gerekend met de laagste grenswaarden.

Voor de voorziene ontwikkeling komt dit neer op 1 nodige parkeerplaats voor bewoners. Voor de kantoren schrijven de normen per 100m<sup>2</sup> bruto vloeroppervlakte 3 tot 4 parkeerplaatsen voor. Dit komt voor de voorziene kantooroppervlakte van 505 m<sup>2</sup> neer op minimaal 15 parkeerplaatsen.

In totaal moeten er volgens de parkeernormen van de Stad Gent dus 16 parkeerplaatsen voorzien worden op de site.

De stad heeft ook normen voor fietsstalplaatsen. Voor woningen geldt een stallingsnorm van 2 plaatsen plus 1 per extra slaapkamer. Het aanwezige appartement bevat 2 slaapkamers en dient bijgevolg 3 fietsstalplaatsen te voorzien. Voor de kantoren moeten er per 100m<sup>2</sup> bruto vloeroppervlakte 1,5 fietsenstalling aanwezig zijn. Voor 505m<sup>2</sup> moeten er dus 8 fietsenstallingen voorzien worden.

In totaal zouden er op de site dus 11 fietsstalplaatsen voorzien moeten worden.

Er is van deze normen ook afwijking mogelijk. In de parkeernota staat vermeldt dat bij gecombineerde projecten rekening gehouden moet worden met het meervoudig gebruik van parkeerplaatsen. Zo zullen de parkeerplaatsen op de site waarschijnlijk niet op dezelfde momenten gebruikt worden door de bewoners van de woning en de werknemers van de kantoren. Hierdoor is de

totale parkeerbehoefte lager dan de som van de functies en zullen de 15 aanwezige parkeerplaatsen voldoen.

Fietsenstallingen zijn er echter niet genoeg. Er zijn 6 fietsenstallingen voorzien waarvan 1 voor buitenmaatse fietsen, hoewel er volgens de parkeerverordening van stad Gent voor de voorziene ontwikkeling 11 plaatsen nodig zijn. Volgens het mobiliteitsprofiel zijn dit er 12. Het is dus aangewezen enkele bijkomende fietsstalplaatsen te voorzien.

## 5 Confrontatie bereikbaarheidsprofiel en mobiliteitsprofiel

ACASA plant de ontwikkeling van een kantoorgebouw met appartement in een huidige vrijstaande gezinswoning. De projectlocatie is gelegen aan de Kortrijksesteenweg N34, maar heeft ook een ontsluiting langs de straat Maaltemeers. Deze tweede ontsluiting is echter enkel te voet of met de fiets te gebruiken.

Langs beide ontsluitingswegen zijn geen voetpaden aanwezig, wel een brede onverharde berm waarop gewandeld kan worden. Langs de N34 loopt ook een fietspad. Dit is echter niet verhoogd noch voldoende breed. De snelheidslimieten op de N34 en in Maaltemeers bedragen respectievelijk 50km/h en 30km/h.

Met de fiets is de site goed bereikbaar. Doorheen de Kortrijksesteenweg (N43) loopt een route van het bovenlokaal functioneel fietsnetwerk en fietssnelwegen F7 (Gent-Kortrijk) en F40 (Fietsringweg rond Gent) zijn beide bereikbaar binnen de 5 minuten fietsen. Ook het recreatief fietsnetwerk heeft routes nabij de projectsite. Het dichtstbijzijnde fietsknoppunt is punt 2 op 1,5km, circa 5 minuten fietsen.

Er is nabij de site een hoogwaardig aanbod aan openbaar vervoer aanwezig. De dichtstbijzijnde halte van De Lijn is halte 'M. Middelaes – Maalte', op slechts 250 meter. Deze halte wordt bediend door 3 buslijnen en tramlijn 1. Zo goed als al deze bussen en trams zijn op minder dan 15 minuten bij het station van Gent-Sint-Pieters, dat zich op 2,1 kilometer van de projectsite bevindt. Van hieruit vertrekken heel wat bussen, trams en treinen naar de wijde omgeving.

Voor gemotoriseerd verkeer is de site goed bereikbaar door de ligging langs de N43, de gewestweg tussen Gent en Moeskroen. Vanaf deze weg zijn binnen de 5 minuten zowel de R4, de E40 als de E17 bereikbaar.

In Gent is er ook heel wat deelmobiliteit beschikbaar. Nabij de projectsite zijn op 15 à 20 minuten wandelen enkele deelwagens beschikbaar en nabij het station en het stadcentrum zijn verschillende soorten deelfietsen aanwezig.

Zowel de woon- als kantoorfunctie genereren mobiliteit. In totaal worden er op dagbasis 32 auto- en 20 fietsverplaatsingen verwacht. Tijdens de maatgevende uren van de ochtend- en avondspits worden respectievelijk 4pae/u en 3 pae/u verwacht. Dit komt neer op 1 bijkomende verkeersbeweging op het wegennet iedere 15 à 20 minuten. Dit is verwaarloosbaar, er kan dan ook verwacht worden dat het project geen effecten heeft op de verkeersafwikkeling, verkeersleefbaarheid of verkeersveiligheid.

Binnen de contouren van het projectgebied worden 15 parkeerplaatsen en 6 fietsenstallingen aangelegd, waarvan 1 voor buitenmaatse fietsen. Van de parkeerplaatsen is 1 voorzien voor gehandicapten en 1 voor het laden van elektrische wagens. Volgens de parkeernormen van de stad zouden er 16 parkeerplaatsen en 11 fietsstallingen voorzien moeten worden. Hier mag echter van afgeweken worden, indien er op de site verschillende functies een parkeervraag op andere momenten van de dag genereren. Dit is het geval bij de kantoren en het appartement en de aanwezige 15 parkeerplaatsen zullen dus voldoen. Fietsenstallingen zijn er echter wel te weinig.

## 6 Milderende maatregelen

Er kan verwacht worden dat de ontwikkeling geen effecten heeft op de verkeersafwikkeling, de verkeersleefbaarheid en de verkeersveiligheid. Het is dus strikt genomen niet nodig milderende maatregelen voor te stellen om de effecten van de ontwikkeling te milderen. Toch worden als suggestie maatregelen voorgesteld.

Bij de ontwikkeling van de site dient duurzaamheid een belangrijk uitgangspunt te vormen. Mobiliteit is een van de essentiële factoren voor een duurzame ontwikkeling. Een effectieve inzet naar duurzame mobiliteit kan bestaan uit 4 pijlers:

- Voorkomen van (auto)verplaatsingen
- Verkorten van verplaatsingen
- Veranderen van de vervoerswijzekeuze
- Verschonen van de voertuigen zelf

Het voorkomen en verkorten van verplaatsingen hangt sterk samen met de nabijheid van functies. Hoe meer functies in de onmiddellijke omgeving van een woning of werkplek zijn gesitueerd, hoe meer mensen zich te voet of met de fiets verplaatsen. Dit komt zowel de verkeersveiligheid, de levenskwaliteit als sociale interactie ten goede. Gezien de ligging van de site, op wandel- en fietsafstand van verschillende voorzieningen in Gent, beantwoordt de voorziene ontwikkeling aan dit criterium. Bovendien zijn zowel enkele belangrijke fietswegen als de openbaar vervoersvoorzieningen in de nabije omgeving. Het project stimuleert in deze zin dus duurzame verplaatsingen.

Ook het aanbieden van verschillende types deelfietsen zoals bakfietsen, fietskarren, plooietsen, kinderfietsen,... kan bijdragen tot een verhoogd fietsgebruik. Dit gebeurt reeds in Gent. Momenteel wordt de auto nog vaak als enige optie gezien om grote hoeveelheden boodschappen te doen. Een bakfiets kan hiervoor een alternatief bieden maar is vaak te duur in aankoop. Een gedeelde bakfiets kan daarom een positieve impact hebben op het autogebruik (en autobezit).

Ook het aanbieden van deelwagens, wat gebeurt nabij de projectsite, zorgt voor een meer duurzame mobiliteit. Niet alle plaatsen in Vlaanderen zijn met het openbaar vervoer of de fiets bereikbaar en vereisen dus autogebruik. Door de nabijheid van deelwagens wordt men gestimuleerd om geen auto te kopen, maar enkel wanneer nodig er een te huren. Op die manier is de drempel voor autogebruik hoger dan wanneer het een eigen wagen betreft.

Het verschonen van voertuigen is in hoofdzaak een technologische verandering en kan niet op projectniveau uitgevoerd worden. De schonere, milieuvriendelijkere voertuigen kunnen wel in het projectgebied gefaciliteerd worden door oplaadpunten voor elektrische wagens te voorzien. De aanwezigheid van laadinfrastructuur kan de aankoop van elektrische wagens namelijk stimuleren. Bij de voorziene parkeerplaatsen is 1 oplaadpunt voor de elektrische wagens ter beschikking. Ook aan deze maatregel voor meer duurzame mobiliteit voldoet het project.