



---

## MOBILITEITSTOETS

Kinderboerderij Baarle

---

**M**  **NT**  
MOBILITEIT IN ZICHT

## Colofon

Opdracht	Mobiliteitstoets kinderboerderij Baarle
Opdrachtgever	Vicky Daenen Karel De Bondtlaan 23   9031 DRONGEN
Opdrachtnemer	MINT Hendrik Consciencestraat 1B   2800 MECHELEN 015 56 04 20   <a href="mailto:mint@mintnv.be">mint@mintnv.be</a>   <a href="http://www.mintnv.be">www.mintnv.be</a>
Projectmedewerkers	Joris De Vadder Fien Beirinckx
Versiebeheer	25/01/2024      Mobiliteitstoets



# INHOUDSOPGAVE

<b>1.</b>	<b>Inleiding</b>	<b>5</b>
1.1.	Situering .....	5
1.2.	Gepland project .....	5
<b>2.</b>	<b>Planningscontext</b>	<b>6</b>
2.1.	Vervoerregio Gent – regionaal mobiliteitsplan 2022 .....	6
2.1.1.	Ambities vervoerregio Gent .....	6
2.1.2.	Fiets 6	
2.1.3.	Openbaar vervoer .....	7
2.1.4.	Gemotoriseerd verkeer .....	8
2.2.	Mobiliteitsplan Gent - 2015 .....	9
2.2.1.	Voetgangers .....	9
2.2.2.	Fietsers .....	9
2.2.3.	Openbaar vervoer .....	9
2.2.4.	Gemotoriseerd verkeer .....	9
2.3.	Parkeerplan Gent – 2018 .....	10
<b>3.</b>	<b>Bereikbaarheidsprofiel</b>	<b>12</b>
3.1.	Stappers en trappers .....	12
3.1.1.	Netwerk voetgangers .....	12
3.1.2.	Netwerk fietsers .....	12
3.1.3.	Infrastructuur .....	14
3.2.	Openbaar vervoer .....	14
3.2.1.	Bus 14	
3.3.	Gemotoriseerd verkeer .....	15
3.3.1.	Wegencategorisering en ontsluitingsstructuur .....	15
3.3.2.	Infrastructuur .....	15
<b>4.</b>	<b>Mobiliteitsprofiel</b>	<b>17</b>
4.1.	Functioneren .....	17
4.1.1.	Schooldag (niet woensdag) .....	17
4.1.2.	Woensdagnamiddag .....	18
4.1.3.	Zaterdag hoogseizoen .....	19
4.1.4.	Zondag hoogseizoen .....	19
4.1.5.	Zaterdag laagseizoen .....	19
4.1.6.	Boerderijkampen .....	20
4.2.	Verkeersgeneratie openingsdagen per type activiteit .....	20
4.3.	Parkeerbehoefte openingsdagen per type activiteit .....	21
<b>5.</b>	<b>Mobiliteitseffecten</b>	<b>22</b>



5.1.	Toedeling .....	22
5.1.1.	Distributiepatroon .....	22
5.1.2.	Verkeerstoedeling .....	22
5.2.	Verkeersafwikkeling en verkeersleefbaarheid.....	24
5.3.	Parkeerbalans .....	24
5.3.1.	Fietsparkeren.....	24
5.3.2.	Autoparkeren.....	24
<b>6.</b>	<b>Synthese en milderende maatregelen</b>	<b>26</b>



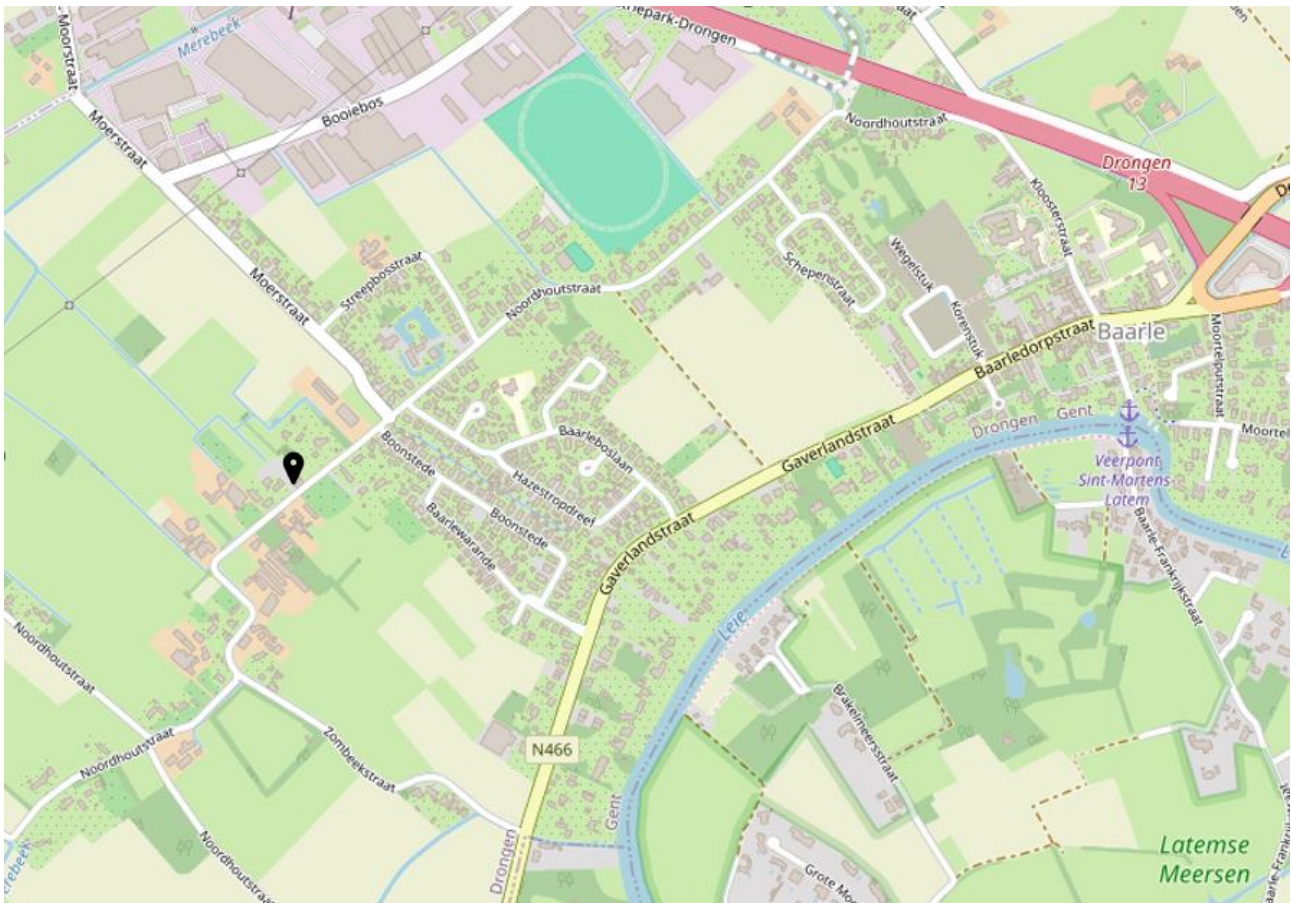
## 1. INLEIDING

In het kader van een omgevingsvergunningsaanvraag voor stedenbouwkundige handelingen wordt een mobiliteitstoets opgemaakt om inzicht te verkrijgen in de te verwachten mobiliteitsimpact van een geplande kinderboerderij gelegen aan de Noordhoutstraat te Baarle - Gent.

Deze mobiliteitstoets wordt opgemaakt conform het besluit van de Vlaamse Regering van 27 november 2015 tot uitvoering van het decreet van 25 april 2014 betreffende de omgevingsvergunning. Addendum E1bis geeft aan welke aspecten in die mobiliteitsstudie onderzocht moeten worden.

### 1.1. SITUERING

De projectsite is gelegen in Baarle. Baarle is gesitueerd in Drongen, deelgemeente van Gent en ligt in het zuidwesten van de stad. De projectsite is gelegen in de Noordhoutstraat. Ten oosten is de N466 Gaverlandstraat gesitueerd. Deze straat vormt de verbinding tussen Gent en Deinze.



Figuur 1: Situering projectsite op mesoniveau (Bron: OpenStreetMap)

### 1.2. GEPLAND PROJECT

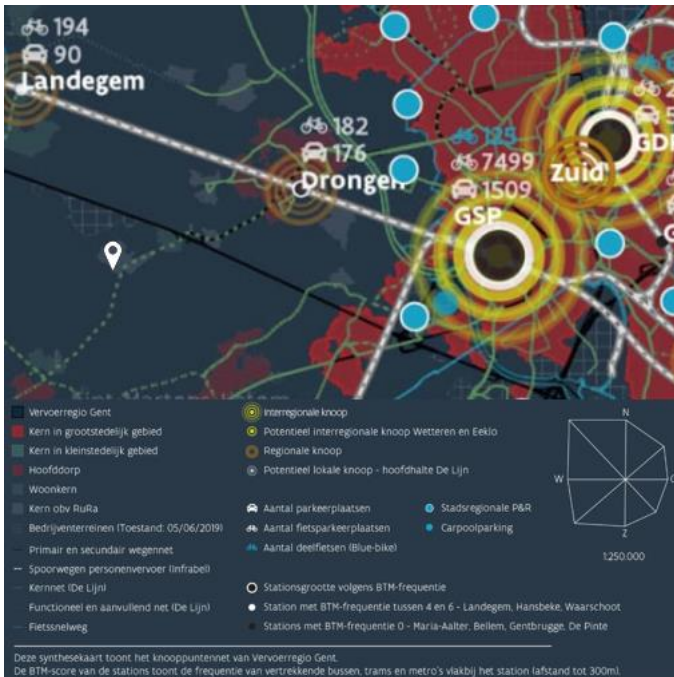
Het project omvat de realisatie van een kinderboerderij.



## 2. PLANNINGSCONTEXT

### 2.1. VERVOERREGIO GENT – REGIONAAL MOBILITEITSPLAN 2022

Sinds 1 januari 2019 is Vlaanderen ingedeeld in 15 vervoerregio's. Met de inrichting van vervoerregio's, vervoerregioraden en regionale mobiliteitsplannen hebben de gemeenten nu een kader waarbinnen ze kunnen samenwerken aan mobiliteitsuitdagingen. Baarle (Drongen) maakt deel uit van de Vervoerregio Gent. De synthesenota voor de vervoerregio Gent is op het moment van de opmaak van voorliggende nota nog niet opgemaakt. Enkel de visienota en oriëntatienota zijn beschikbaar.



Figuur 2: Uitsnede vervoerregio Gent

#### 2.1.1. AMBITIES VERVOERREGIO GENT

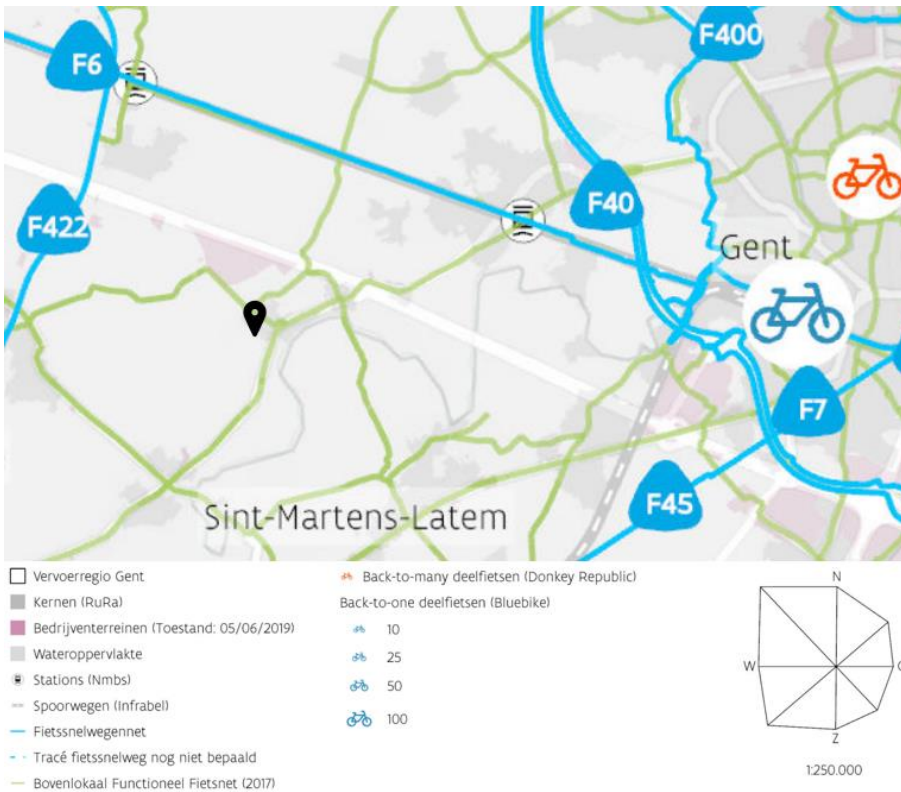
De vervoerregio Gent heeft zeven ambities die worden samengevat met volgende kernwoorden:

- Bereikbaar
- Klimaatgezond
- Attractief
- Gezond & veilig
- Inclusief
- Innovatief & welvend
- Partnerschap

#### 2.1.2. FIETS

De projectsite is gelegen nabij het bovenlokaal functioneel fietsnet. Het bovenlokaal functioneel fietsnet loopt namelijk in het oosten via de N466 Gaverlandstraat en in het noorden over de Baarleboslaan en de Moerstraat. Het noordelijke deel van de Noordhoutstraat is ook aangeduid als bovenlokaal functioneel fietsnet.





Figuur 3: Uitsnede fiets netwerk en -infrastructuur vervoerregio Gent (Bron: Oriëntatienota regionaal mobiliteitsplan vervoerregio Gent)

Het lokaal functioneel fietsroutenetwerk van de stad Gent is weergegeven in het regionaal mobiliteitsplan en overlapt deels met het bovenlokaal functioneel fietsnet. Ten noorden van de projectsite loopt een aanvullende stedelijke fietsroute via de Moerstraat en de Baarleboslaan. Een primaire stedelijke fietsroute start in het noordelijke gedeelte van de Noordhoutstraat.

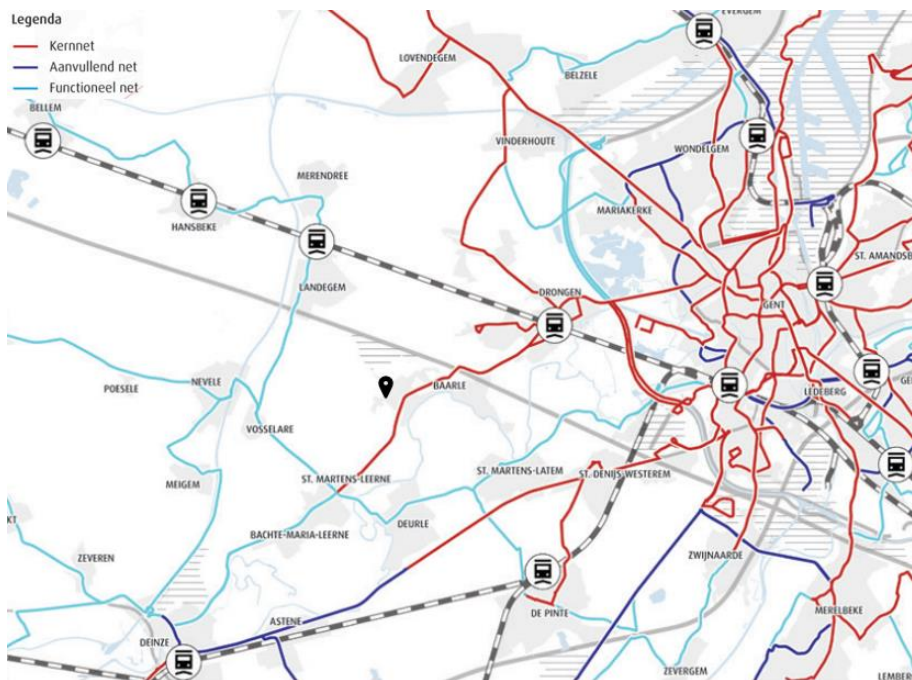


Figuur 4: Uitsnede lokaal functioneel fietsroutenetwerk stad Gent (Bron: Oriëntatienota regionaal mobiliteitsplan vervoerregio Gent)

### 2.1.3. OPENBAAR VERVOER

Het openbaar vervoernet bestaat uit het treinnet, het kernnet, het aanvullend net en vervoer op maat. Het station van Drogen is het dichtstbijzijnde treinstation en is gelegen op de treinverbinding tussen Brugge en Gent. Het kernnet loopt via de N466 Gaverlandstraat en zorgt voor de busverbinding met Gent. Ter hoogte van Sint-Maartens-Lerne gaat het kernnet over in het functioneel net.

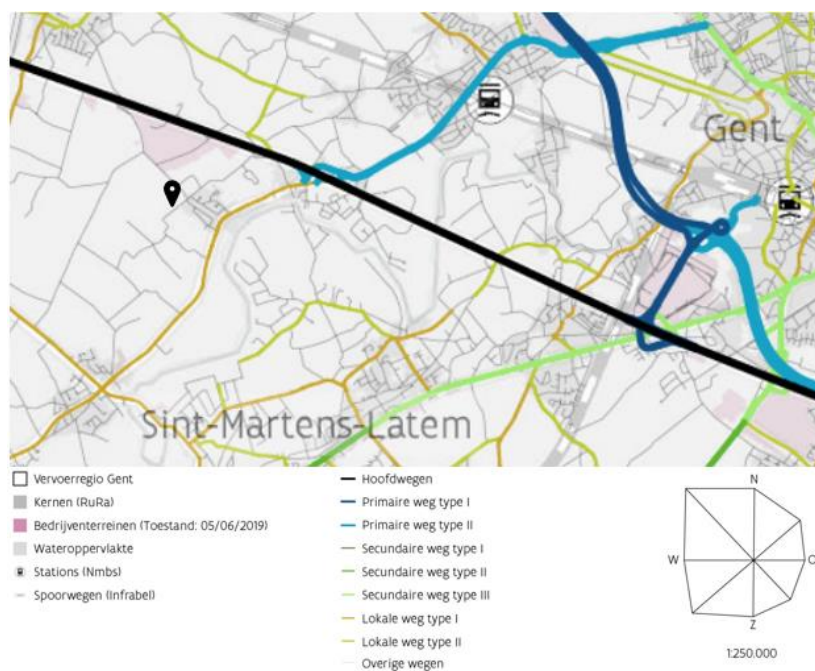




Figuur 5: Lijnenkaart van het kernnet en aanvullend net (Bron: Oriëntatienota regionaal mobiliteitsplan vervoerregio Gent)

#### 2.1.4. GEMOTORISEERD VERKEER

De nieuwe wegcategorisering waarbij een onderscheid wordt gemaakt tussen het hoofdwegenet, het dragend netwerk en het lokaal wegennet is nog niet opgesteld voor de vervoerregio Gent op het moment dat voorliggende nota werd opgemaakt. In de oriëntatienota van het regionaal mobiliteitsplan is de oude wegcategorisering opgenomen. In de omgeving van de projectsite is de E40 gecategoriseerd als hoofdweg en de N466 Gaverlandstraat/Leernsesteenweg en N437 Damstraat als lokale wegen type I.



Figuur 6: Uitsnede wegcategorisering vervoerregio Gent (Bron: Oriëntatienota regionaal mobiliteitsplan vervoerregio Gent)





## 2.2. MOBILITEITSPLAN GENT - 2015

Het mobiliteitsplan van de stad Gent werd goedgekeurd op 29 september 2015.

### 2.2.1. VOETGANGERS

De laatste decennia heeft de stad Gent meerdere maatregelen genomen om ruimte vrij te maken voor voetgangers en om verplaatsingen te voet aangenamer en veiliger te maken. Dit werd reeds opgenomen in het mobiliteitsplan van 1997 en 2003 en leidde tot een gebiedsdekkend voetgangersgebied in de binnenstad. Gent stelt dat een aantal van de gunstige effecten verdwenen zijn en heeft daarom nieuwe specifieke actiepunten voor voetgangers opgesteld. Voorbeelden zijn het uitbouwen van goede voetgangersvoorzieningen, het STOP-principe als uitgangspunt, het uitbreiden van het bestaande voetgangersgebied en het bekijken van mogelijkheden rond trage wegen.

### 2.2.2. FIETSERS

De stad Gent was één van de eerste gemeenten in Vlaanderen met een fietsbeleidsplan (1993). Het doel was om elke deelgemeente te verbinden met het stadscentrum. Met het huidig mobiliteitsplan wil de stad Gent naar een integraal, sturend fietsbeleid met herkenbaarheid en een stadsregionaal concurrentieel mobiliteitssysteem. De vijf thema's die de stad gekozen heeft zijn beleid, netwerk, stedelijkheid, service en cultuur. De projectsite is gelegen in het buitengebied van de stad Gent. Het doel is om het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk in het buitengebied kwalitatief uit te bouwen. Kernen worden met elkaar verbonden en worden ontsloten naar het stadsregionaal netwerk. Het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk en het stadsregionaal netwerk werden besproken in hoofdstuk 2.1.2.

### 2.2.3. OPENBAAR VERVOER

Het aandeel openbaar vervoer in de modal-split is vrij laag in Gent. Een van de problemen is dat nieuwe kernen niet adequaat bediend worden. Gent heeft meerdere openbaar vervoerssystemen. De trien-, tram- en busnetwerken moeten geïntegreerd worden zodat deze goed op elkaar aansluiten. Andere uitgangspunten voor het openbaar vervoer zijn: een performant en toegankelijk openbaar vervoerssysteem in functie van woon-school verplaatsingen, permanente zorg voor een kwalitatief en milieuvriendelijk openbaar vervoerssysteem en taxi's als aanvulling op het openbaar vervoer.

### 2.2.4. GEMOTORISEERD VERKEER

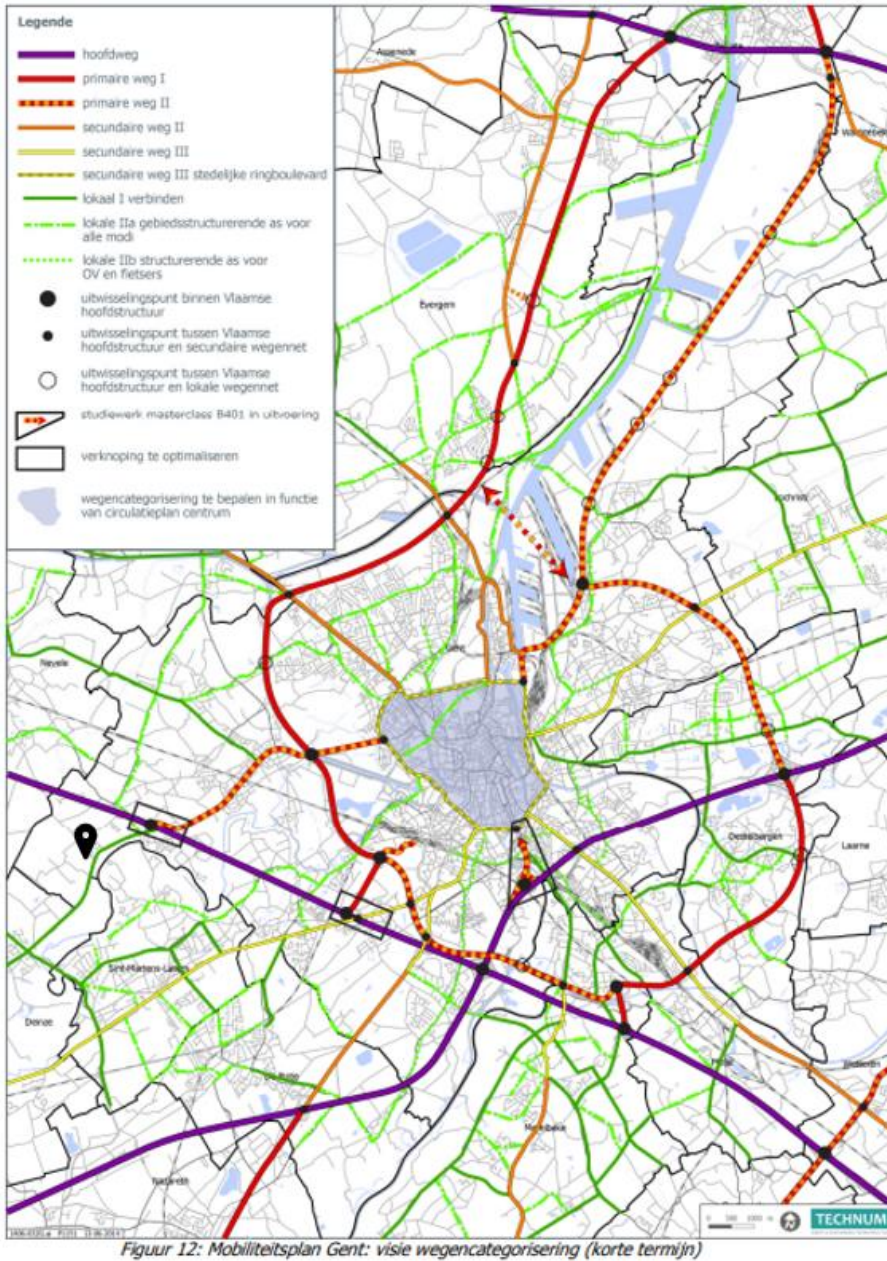
Het aandeel gemotoriseerd verkeer daalde in Gent tussen 2000 en 2012 van 62% naar 54%. Het verkeer groeide voornamelijk op de snelwegen en de ring rond Gent terwijl de verkeersvolumes op de grote invalswegen naar Gent op de stadsring afnamen. De stad heeft in het mobiliteitsplan de visievorming bereikbare binnenstad opgenomen. Het noorden van de N466 (ten noorden van de E40) heeft een belangrijke functie als invalsweg naar de ring rond Gent en de stadsring van Gent.

### WEGENCATEGORISERING

Het mobiliteitsplan selecteert de wegcategorisering. In de nabijheid van de projectsite is de N466 Gaverlandstraat geselecteerd als lokale weg type I. Ten noorden van de E40 is de N466 Deinseseesteenweg geselecteerd als primaire weg type II. De N437 is geselecteerd als lokale weg type I door de stad Deinze.

De Noordhoutstraat, Baarleboslaan en Zombeekstraat zijn lokale wegen type III.





Figuur 7: Wegencategorisering stad Gent (Bron: Mobiliteitsplan Gent)

### 2.3. PARKEERPLAN GENT – 2018

De stad Gent heeft in 2018 een parkeerplan opgesteld met parkeerrichtlijnen voor heel de stad om de leefbaarheid en de kwaliteit van de stad te bewaren. De projectsite is gelegen in de witte zone. De witte zone omvat buitengebied en deze gebieden vallen in se buiten de zones met een parkeerregime. De parkeernormen in deze zones zijn sterk ontwikkelings- en plaatsgebonden waardoor voor deze zone enkel minimumrichtlijnen zijn opgelegd door de stad. Voor de ontwikkeling van een kinderboerderij zijn er geen richtlijnen. Deze moeten bepaald worden specifiek voor de ontwikkeling.





Figuur 8: parkeertariefzones stad Gent (Bron: website Stad Gent, 2024)

	FUNCTIE	normslag	zone					zuidelijke mosaiek	Aandeel bezoekers in totaal
			rode zone	oranje zone	gele zone	groene zone	witte zone		
wonen	sociale huurwoning	wooneenheid	max. 0,4	0,4 - 0,6	0,4 - 0,6	0,4 - 0,6	min. 0,4	-	excl. bezoekers
	studentenwoningen	wooneenheid	0	0	0	0	0	-	excl. bezoekers
	serviceflats/assistentiewoningen	wooneenheid	max. 0,4	0,2 - 0,6	0,2 - 0,6	0,2 - 0,6	min. 0,4	-	0,15 per woning
	woning / studio's	wooneenheid	max. 0,6	0,6 - 0,8	0,6 - 0,8	0,6 - 1	0,8 - 2	-	excl. bezoekers
	bezoekers	wooneenheid	0	0	0	min. 0,1	0,2 - 0,5	-	
werken (incl. bezoekers)	kantoren zonder baliefunctie	100 m² bvo	max. 1,5	0,7 - 2	0,7 - 2	2 - 3	3 - 4	max. 2,7	5%
	arbeidsintensieve/bezoekers-extensieve bedrijven (industrie, garagebedrijf, laboratorium, werkplaats, etc.)	100 m² bvo	max. 0,7	0,3 - 1	0,3 - 1	0,9 - 1,5	1 - 1,9	max. 0,9	5%
	arbeidsintensieve/bezoekers-extensieve bedrijven (loods, opslag, groothandel, transportbedrijf, etc.)	100 m² bvo	max. 0,3	0,1 - 0,4	0,1 - 0,4	0,3 - 0,4	0,4 - 0,9	max. 0,36	5%
commercieel (incl. bezoekers)	detailhandel, supermarkt	100 m² verkoopsopp	0	1 - 2,5	1 - 2,5	2,5 - 4	3 - 4,5	max. 2,7	85%
	grootschalige detailhandel	100 m² verkoopsopp	/	/	/	4 - 6	5 - 7	max. 4,5	85%
	commerciële dienstverlening (kantoren met baliefunctie)	100 m² verkoopsopp	max. 0,7	0,3 - 1	0,3 - 1	1,5 - 3	2,5 - 4	max. 2,25	20%
	Andere lab. showroom, weekmarkt, winkelcentrum e.d.	100 m² verkoopsopp	per ontwikkeling te bepalen						
Andere	per ontwikkeling te bepalen								

Figuur 9: Autoparkeerrichtlijnen per zone en per functie (Bron: Parkeerplan Gent)



### 3. BEREIKBAARHEIDSPROFIEL

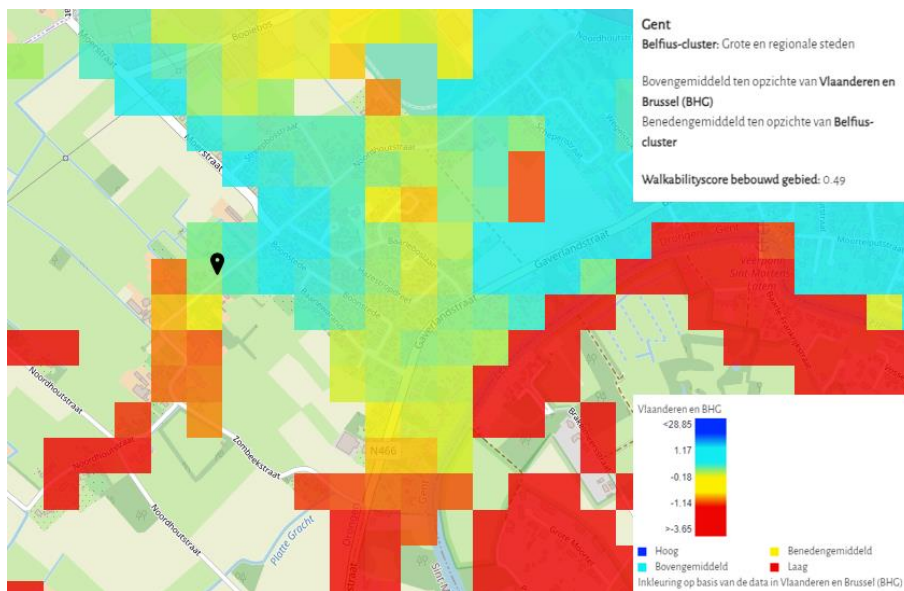
#### 3.1. STAPPERS EN TRAPPERS

##### 3.1.1. NETWERK VOETGANGERS

In de omgeving van de projectsite is er geen wandelknooppuntennetwerk vastgelegd. Daarnaast zijn er geen trage wegen in de onmiddellijke omgeving van de projectsite.

#### WALKABILITYSCORE

De walkabilityscore is gebaseerd op de woondichtheid, de functiemix en de stratenconnectiviteit in de buurt en bepaalt hoe bewandelbaar een bepaald gebied is. In vergelijking met alle buurten in Vlaanderen en Brussel scoort deze buurt bovengemiddeld op de walkabilityscore.



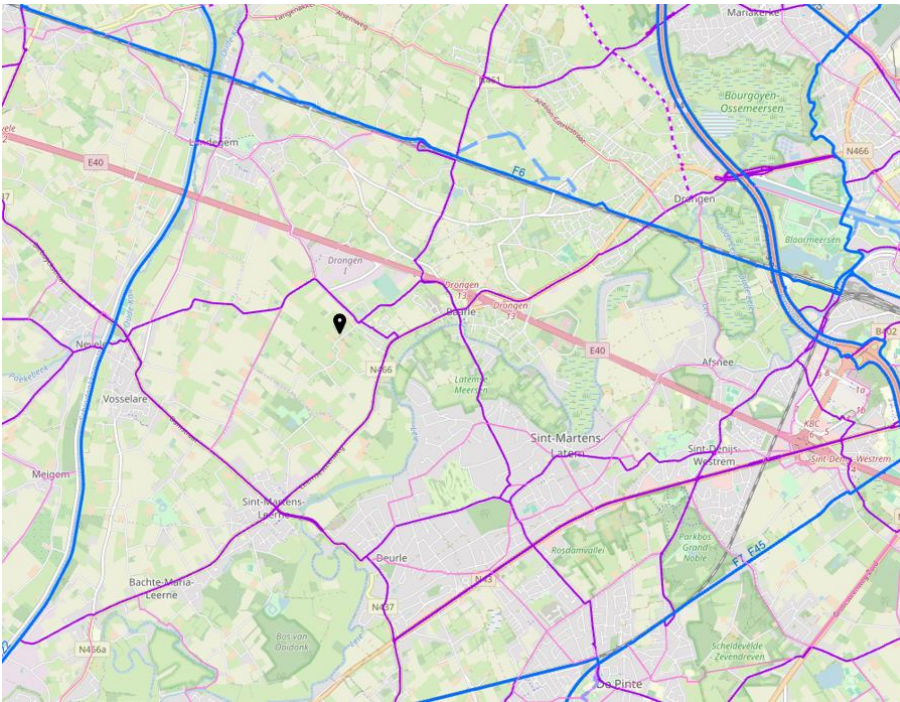
Figuur 10: Walkabilityscore van de projectsite (Bron: walkability.marvin.vito.be)

##### 3.1.2. NETWERK FIETSERS

De projectsite wordt goed ontsloten door de verschillende lagen van het fietsnetwerk. De projectsite is omgeven door fietssnelwegen. Ten westen van de projectsite ligt de F422 Deinze – Eeklo op ongeveer 3 km afstand. Ten noorden van het projectgebied ligt de F6 Gent-Brugge op ongeveer 4 km. De F6 is nog niet volledig gerealiseerd. Op deze route zijn er een aantal alternatieve routes in afwachting van de verdere realisatie. De F7 ligt ten oosten van de projectsite op een afstand van ongeveer 5 km.

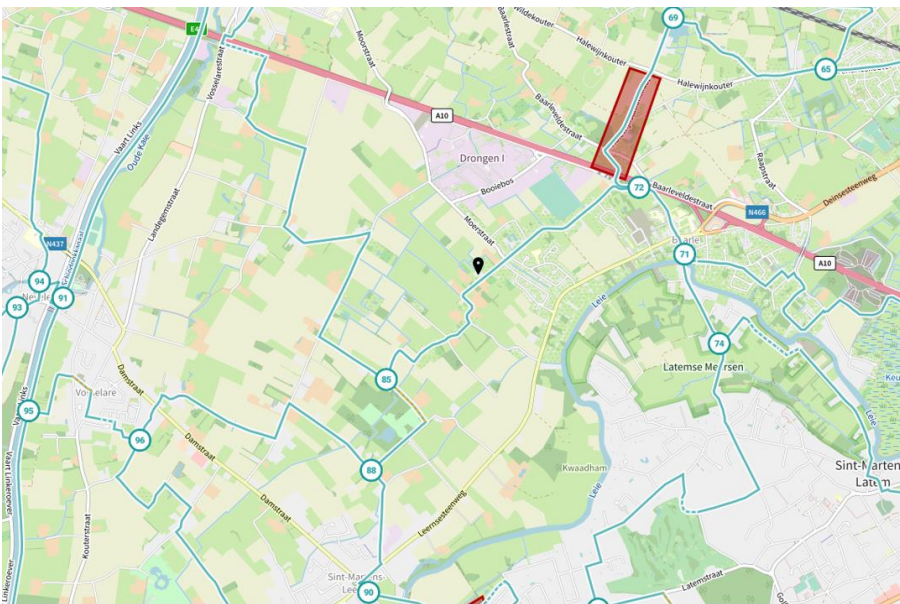
Nabij de projectsite liggen meerdere routes van het Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk (BFF). Deze routes komen samen op de kruising van de Noordhoudstraat met de Moerstraat en de Baarleboslaan. Het BFF sluit vlot aan op de fietssnelwegen die iets verder van de projectsite liggen.





Figuur 11: Fietsrouten netwerk in de omgeving van de projectsite

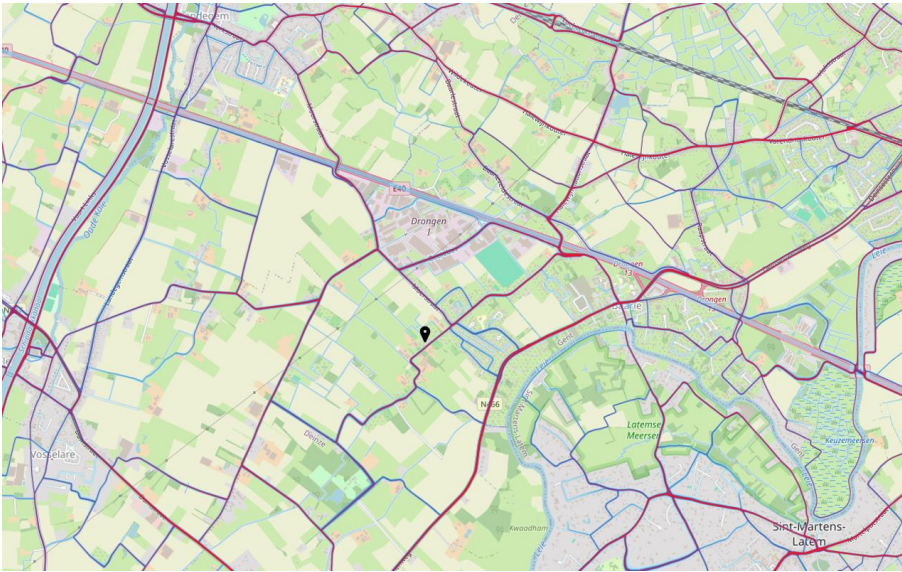
Naast de fietssnelwegen en het BFF is er ook het recreatieve fietsnetwerk bestaande uit het fietsknooppuntennetwerk. De projectsite is gelegen langs de schakel tussen fietsknooppunt 85 en 72.



Figuur 12: Het recreatieve fietsknooppuntennetwerk (Bron: [www.fietsknooppunt.be](http://www.fietsknooppunt.be))

De heatmap van de fietsapp Strava geeft een impressie van de intensiteit van het fietsgebruik op bepaalde routes. In de omgeving van de projectsite wordt frequent gefietst. De Noordhoutstraat wordt veel gebruikt door fietsers net zoals bijvoorbeeld de N466 Gaverlandstraat/ Leernsesteenweg en de Moerstraat. De data van Strava heeft waarschijnlijk wel een bias ten voordele van recreatief fietsgebruik.





Figuur 13: Intensiteit van het fietsgebruik (Bron: Strava Global Heatmap)

### 3.1.3. INFRASTRUCTUUR

In de Noordhoutstraat zijn geen voet- of fietspaden aanwezig. Actieve weggebruikers wandelen of fietsen op de rijbaan. Dit gemengd verkeer is typisch voor een lokale weg type III.



Figuur 14: Impressie wegbeeld Noordhoutstraat (Bron: Google Street View)

## 3.2. OPENBAAR VERVOER

### 3.2.1. BUS

Het projectgebied ligt op ongeveer 800 meter (ongeveer elf minuten wandelen) van de bushalte “Baarlewarande” gelegen langs de N466. De bushalte is in beide richtingen uitgerust met een schuilhuisje met zitbank en vuilbak. De halte wordt bediend door volgende buslijnen:



Lijn	Traject	Frequentie (week)	Frequentie (weekend)
12a	Leerne - Drongen - Korenmarkt - P+R Oostakker - Achtendries	2x/u	2x/u
833	Deinze - Leerne - Drongen - Gent Sint-Pieters	4x/dag tijdens ASP	/
834	Lotenhulle-Nevele - Leerne - Drongen - Gent Sint-Pieters	3x/dag tijdens OSP	/
Flex	Regio Gent (West)	Op aanvraag	Op aanvraag

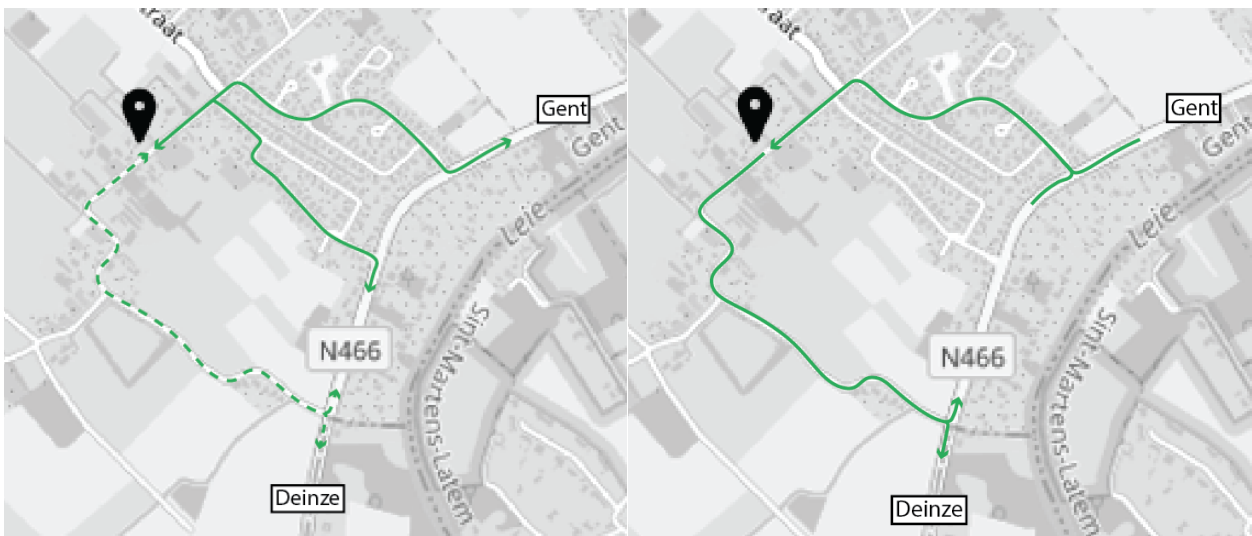
Tabel 1: Busaanbod halte Drongen Baarlewarande

### 3.3. GEMOTORISEERD VERKEER

#### 3.3.1. WEGENCATEGORISERING EN ONTSLUITINGSSTRUCTUUR

De Noordhoudstraat is gecategoriseerd als lokale weg type III net zoals de omliggende straten namelijk de Baarleboslaan, de Baarlewarande, de Boonstede en de Zombeekstraat. De N466 Gravelandstraat/Leernsesteenweg is geselecteerd als lokale weg type I, lokale verbindingsweg.

Om de site te bereiken met de wagen zal men typisch aanrijden vanaf de N466 Gaverlandstraat (lokale verbindingsweg tussen Gent en Deinze). Via de Baarlebosstraat of de Baarlewarande kan men de Noordhoutstraat en de site bereiken. Een alternatieve aanrijroute zou via de Zombeekstraat kunnen lopen, al zal deze route niet actief worden gepromoot. Voor het collectief busvervoer voorloopt de aanrijroute via de Baarlebosstraat en de wegroute via de Zombeekstraat. Op die manier moet de bus geen keermanoeuvres maken.



Figuur 15: Ontsluitingsstructuur voor gemotoriseerd verkeer (links) en bussen (rechts)

#### 3.3.2. INFRASTRUCTUUR

De Noordhoudstraat is een weg voor tweerichtingsverkeer zonder wegmarkeringen. De rijbaan is ongeveer drie meter breed. De berm is uitgerust met waterdoorlatende verharding die toelaat dat twee auto's elkaar kunnen kruisen.





Figuur 16: Impressie wegbeeld Noordhoutstraat (Bron: Google Street View)





## 4. MOBILITEITSPROFIEL

In het mobiliteitsprofiel wordt op basis van het ruimtelijk programma van het project een inschatting gemaakt van de toekomstige verkeersproductie en –attractie van het project. Gelet op de specifieke invulling van het project wordt het mobiliteitsprofiel opgesteld op basis van informatie aangeleverd door de opdrachtgever met betrekking tot de verwachte toekomstige werking. Op basis van deze informatie wordt er een berekening gemaakt van de totale verkeersstromen van en naar het project. Ook wordt een inschatting gemaakt van de parkeer- en stallingsbehoefte van het project.

Het project omvat de realisatie van een kleinschalige kinderboerderij. De kinderboerderij heeft geen vaste openingsdagen. Het project werkt op buurtniveau waardoor men verwacht dat de bezoekers hoofdzakelijk uit de directe omgeving afkomstig zullen zijn. Het project zet in op fietsgebruik en zal dit ook via de verschillende kanalen zo communiceren (er worden bijvoorbeeld ludieke acties georganiseerd om fietsgebruik te stimuleren). Een andere doelgroep zijn fietsende passanten aangezien de site langs het recreatief fietsroutenetwerk gelegen is.

Gelet op de verwachte werking beschreven door de opdrachtgever maken we een onderscheid tussen een schooldag (niet woensdag), een woensdagnamiddag, een zaterdag in het hoogseizoen, een zondag in het hoogseizoen, een zaterdag in het laagseizoen en boerderijkampen.

Enkele keren per jaar kan er een evenement georganiseerd worden op de site. De exacte inhoud en omvang van deze evenementen is op dit moment nog niet gekend. Evenementen zullen evenwel enkel georganiseerd worden in overleg met de stad Gent waarbij onder andere de bereikbaarheid (parkeervoorzieningen, stallingsvoorzieningen ...) verder wordt afgestemd. Evenementen worden in deze mobiliteitstoets niet verder behandeld gelet op hun uitzonderlijk en specifiek karakter.

### 4.1. FUNCTIONEREN

#### 4.1.1. SCHOOLDAG (NIET WOENSDAG)

Op schooldagen is de kinderboerderij enkel open wanneer er een groepsbezoek gereserveerd is. Bezoeken kan dan namelijk enkel op afspraak. Klasgroepen zullen voornamelijk in de maanden mei, juni en september komen omdat dit de maanden zijn waarin de meeste schooluitstappen plaatsvinden. Voor bezoekers is de lente ook de meest interessante periode omdat er in die periode nieuwe dieren geboren worden.

Op de schooldagen wanneer er een schoolbezoek gepland is, is er 1 medewerker aanwezig op de kinderboerderij. Indien nodig kan 1 vrijwilliger bijspringen. Deze medewerker en vrijwilliger indien nodig komen met de fiets (woonachtig in de onmiddellijke omgeving). Op deze schooldagen kunnen er 1 of maximaal 2 groepsbezoeken op een dag zijn. De groepen komen tussen 9u en 17u. Op de drukste schooldagen kunnen er zo 2 groepen de kinderboerderij bezoeken. Als er 2 groepen naar de kinderboerderij komen, overlappen deze niet in aanwezigheid. Dit wil zeggen dat de 1<sup>e</sup> groep in de voormiddag naar de kinderboerderij komt en de 2<sup>e</sup> groep in de namiddag. Een groep telt maximaal 25 kinderen en een begeleider. Deze schoolgroepen komen standaard met de bus naar de kinderboerderij. De bus kan voor de kinderboerderij parkeren en blijft daar waarschijnlijk staan tot de groep terug vertrekt. Het aantal fietsenstallingsplaatsen wordt geraamd op 1 (voor de werknemer). Er is ook de mogelijkheid voor groepen om met de fiets of met het openbaar vervoer te komen. Er is een bushalte gelegen op ongeveer 800 meter van de kinderboerderij.

Voor de verkeersgeneratie op de drukste schooldag (2 groepen op een dag) betekent dit dat er 2 toekomstige bussen en 2 vertrekkende bussen op een dag zijn. Deze verkeersgeneratie is verspreid in de tijd aangezien er 1 bus in de ochtend toekomt en 's middags vertrekt. De tweede bus komt in de namiddag toe en vertrekt in de latere namiddag. Er is één fietsenstallingsplaats nodig om de fiets van de werknemer te kunnen stallen. In het geval dat een volledige klas (25 leerlingen en 1 begeleider) met de fiets op bezoek komt, zijn er in totaal 27 stallingsplaatsen noodzakelijk (28 indien de vrijwilliger aanwezig is).



Woensdagnamiddag vormt een uitzondering. Op woensdagnamiddag kan de boerderij open zijn voor bezoekers of kan er een kinderverjaardagsfeestje georganiseerd worden en zijn er geen schoolbezoeken.

#### 4.1.2. WOENSDAGNAMIDDAG

Op woensdagnamiddag zijn er 3 mogelijkheden. Ofwel is de kinderboerderij gesloten. Ofwel is er een kinderverjaardagsfeestje maar dan is de kinderboerderij gesloten is voor publiek. Ofwel is de kinderboerderij vrij open voor bezoekers. De kinderboerderij is met andere woorden niet standaard open voor het publiek. Enkel wanneer er geen groep ontvangen wordt, wordt er kort voor de betreffende woensdagnamiddag beslist of de kinderboerderij geopend wordt voor het publiek (afhankelijk van het seizoen, weersverwachting ...). Dit wordt dan aangekondigd via sociale media en wordt er aan de ingang een bordje uitgangen.

##### 4.1.2.1. KINDERVERJAARDAGSFEESTJE

Tijdens een kinderverjaardagsfeestje zijn er maximaal 2 werknemers/vrijwilligers aanwezig. Deze werknemers wonen in de nabije omgeving en komen met de fiets. Gemiddeld worden er zo'n 10 à 15 kinderen verwacht op een verjaardagsfeestje. Maximaal gaat het om een 20-tal kinderen. Een verjaardagsfeestje duurt ongeveer 3 uur en vindt meestal plaats tussen 14u en 17u. De verjaardagsfeestjes richten zich voornamelijk op kinderen uit de buurt maar het is niet uitgesloten dat er ook kinderen van verder weg aanwezig zullen zijn.

Uitgaande van een worstcasesituatie met een maximale aanwezigheid van 20 kinderen en in de veronderstelling dat deze kinderen voornamelijk met de wagen gebracht worden (90% autogebruik verondersteld en een autobezettingsgraad van 1,5 kinderen per auto), is er een verkeersgeneratie van 12 toekomende en 12 vertrekkende auto's tijdens het drukste uur. De parkeerbehoefte (kiss&ride) tijdens het afzetten en ophalen wordt geraamd op 3 parkeerplaatsen uitgaande van een parkeerduur van 10 minuten. De parkeerbehoefte (kiss&ride) kan kortstondig hoger zijn indien de kinderen over een korte tijdspanne zouden worden opgepikt of afgezet. Het aantal fietsenstallingsplaatsen wordt geraamd op 4 (inclusief werknemers/vrijwilligers).

Deze cijfers moeten genuanceerd worden omdat het om een worstcasesituatie gaat. Voor kinderverjaardagsfeestjes focust de kinderboerderij wederom voornamelijk op de buurt en op het stimuleren van fietsgebruik. Voornamelijk kinderen die van iets verder moeten komen, gaan met de auto gebracht worden. Als het gemiddeld aantal kinderen (13 kinderen) wordt genomen, een auto-aandeel van 70% en een autobezettingsgraad van 2 (gemiddeld 2 kinderen per auto) komt de verkeersgeneratie neer op 5 toekomende en 5 vertrekkende auto's. De parkeerbehoefte voor auto's wordt dan geraamd op 2 parkeerplaatsen. Het aantal fietsenstallingsplaatsen wordt geraamd op 6 (inclusief werknemers/vrijwilligers).

##### 4.1.2.2. PUBLIEKE OPENING

De kinderboerderij kan ook opengesteld worden voor bezoekers (bijvoorbeeld bij goed weer in het hoogseizoen). De kinderboerderij heeft nog geen vaste openingsuren maar de vermoedelijke openingsuren op woensdagnamiddag zijn van 14u tot 19u. Als de kinderboerderij open is voor bezoekers zijn er typisch 2 medewerkers/vrijwilligers aanwezig. Zij verplaatsen zich met de fiets. Zij zijn namelijk woonachtig in de buurt. Er worden op zo'n dag een 25-tal bezoekers per namiddag verwacht. De bezoekers komen gespreid doorheen de dag toe waarbij de piek in de namiddag verwacht wordt met maximaal zo'n 20-tal bezoekers die gelijktijdig aanwezig kunnen zijn. De gemiddelde verblijfsduur van de bezoekers wordt op maximaal 2 uur ingeschat.

Er wordt verwacht dat ongeveer 25% van de bezoekers met de auto komt en 75% met de fiets gelet op het doelpubliek. Daarnaast wordt een autobezettingsgraad geschat op 3,5. Er wordt een maximale instroom verwacht van een 10-tal bezoekers tijdens het drukste uur en een uitstroom van een 10-tal bezoekers tijdens het drukste uur. Concreet gaat het



dan om 1 toekomende auto en 1 vertrekkende auto tijdens het drukste uur. De parkeerbehoefte wordt geraamd op 2 autoparkeerplaatsen en 17 fietsenstallingsplaatsen (inclusief werknemers/vrijwilligers).

#### 4.1.3. ZATERDAG HOOGSEIZOEN

Het hoogseizoen loopt van mei tot en met september. Tijdens deze periode is het vaak goed weer en in de lente worden nieuwe dieren geboren. Analoog aan woensdagnamiddag zijn er op een zaterdag in het hoogseizoen enkele mogelijkheden. Ofwel is er een kinderverjaardagsfeestje waarbij de kinderboerderij gesloten is voor het publiek. Ofwel is de kinderboerderij vrij open voor bezoekers.

##### 4.1.3.1. KINDERVERJAARDAGSFEESTJE

De cijfers voor een kinderverjaardagsfeestje op zaterdag zijn gelijk aan de cijfers op woensdagnamiddag (zie hoofdstuk 4.1.2.1). Het enige verschil is dat er op zaterdag twee verjaardagsfeestjes kunnen plaatsvinden. Eén in de voormiddag en één in de namiddag. Er zullen nooit twee verjaardagsfeestjes op hetzelfde moment plaatsvinden. De vermoedelijke uren van de verjaardagsfeestjes zijn van 9u-12u en/of van 14u tot 17u. Deze uren kunnen licht wijzigen afhankelijk van de voorkeur van de ouders. De geraamde verkeersgeneratie tijdens het drukste uur of de parkeerbehoefte is analoog aan de beschrijving in hoofdstuk 4.1.2.1 omdat de verjaardagsfeestjes niet overlappen in de tijd.

##### 4.1.3.2. OPEN VOOR BEZOEKERS

Wanneer de kinderboerderij open is voor bezoekers op zaterdag is het functioneren gelijkaardig aan de werking beschreven voor woensdagnamiddag. De kinderboerderij heeft nog geen vaste openingsuren maar de vermoedelijke openingsuren op zaterdag in het hoogseizoen zijn van 10u tot 19u. Als de kinderboerderij open is voor bezoekers zijn er typisch 2 medewerkers/vrijwilligers aanwezig. Zij verplaatsen zich met de fiets. Zij zijn namelijk woonachtig in de buurt. Er worden op zo'n dag een 40-tal bezoekers verwacht. De bezoekers komen gespreid doorheen de dag toe waarbij de piek in de namiddag verwacht wordt met zo'n 20-tal bezoekers die gelijktijdig aanwezig kunnen zijn. De gemiddelde verblijfsduur van de bezoekers wordt op maximaal 2 uur ingeschat.

Er wordt verwacht dat ongeveer 25% van de bezoekers met de auto komt en 75% met de fiets. Daarnaast wordt een autobezettingsgraad geschat op 3,5. Er wordt een maximale instroom verwacht van een 10-tal bezoekers tijdens het drukste uur en een uitstroom van een 10-tal bezoekers tijdens het drukste uur. Concreet gaat het dan om 1 toekomende auto en 1 vertrekkende auto tijdens het drukste uur. De parkeerbehoefte wordt geraamd op 2 autoparkeerplaatsen en 17 fietsenstallingsplaatsen (inclusief werknemers/vrijwilligers).

#### 4.1.4. ZONDAG HOOGSEIZOEN

In het hoogseizoen bij goed weer, kan de kinderboerderij op zondag open zijn voor het publiek en functioneert het zoals een zaterdag die open is voor bezoekers (beschreven in hoofdstuk 4.1.3.2). Op zondag vinden er geen verjaardagsfeestjes plaats.

#### 4.1.5. ZATERDAG LAAGSEIZOEN

Het laagseizoen loopt van oktober tot en met april. Tijdens het laagseizoen is er slechts sporadisch een publieke opening. In het laagseizoen ligt de focus op verjaardagsfeestjes of activiteiten met verplichte inschrijving. Bij die activiteiten is er een limiet van 20 kinderen. De verkeersgeneratie is dan gelijkaardig aan die van een kinderverjaardagsfeestje tijdens het hoogseizoen zoals beschreven in hoofdstuk 4.1.2.1.



#### 4.1.6. BOERDERIJKAMPEN

Tijdens de vakantieperiodes kunnen er boerderijkampen georganiseerd worden. Het maximaal aantal kampen is waarschijnlijk als volgt:

- 1 kamp tussen Kerst en Nieuwjaar
- 1 kamp tijdens de krokusvakantie
- 1 kamp tijdens de paasvakantie
- 4 kampen tijdens de grote vakantie (juli/augustus)
- 1 kamp tijdens de herfstvakantie

De kampen vinden plaats van maandag tot en met vrijdag. Voor het afzetten en ophalen van de kinderen wordt er gewerkt met een kiss&ride systeem met brede tijdsvensters voor het oppikken en afhalen. De kinderen worden hierdoor gespreid afgezet en opgehaald waardoor de verkeersgeneratie zich spreidt in de tijd. De kinderen kunnen afgezet worden tussen 8u30 en 9u15 en weer opgehaald worden tussen 16u en 17u. Wederom focussen de boerderijkampen op de kinderen uit de buurt en wordt er ingezet op fietsgebruik. Tijdens de boerderijkampen zijn er 2 medewerkers/vrijwilligers aanwezig. Zij wonen in de nabije omgeving en komen met de fiets. Er worden maximaal 25 kinderen toegelaten voor de boerderijkampen.

Er wordt verwacht dat 40% van de kinderen met de auto en 60% met de fiets komt. De autobezettingsgraad is gelijkgesteld aan 1 kind per auto. Dit zorgt voor maximaal 10 toekomstige auto's en 10 vertrekkende auto's tijdens het drukste uur. De parkeerbehoefte voor auto's komt neer op 2 parkeerplaatsen uitgaande van een parkeerduur van maximaal 10 minuten. Het aantal fietsenstallingsplaatsen wordt geraamd op 17 (inclusief werknemers/vrijwilligers). Door het ruime venster waarbinnen de kinderen afgezet en opgehaald kunnen worden, vinden de autobewegingen diffuus gespreid plaats binnen het venster.

#### 4.2. VERKEERSGENERATIE OPENINGSDAGEN PER TYPE ACTIVITEIT

Onderstaande tabel geeft een samenvatting weer van de toekomstige verkeersgeneratie van de projectsite voor de maatgevende momenten van de verschillende soorten activiteiten. De kinderboerderij gaat niet elke dag open zijn. De kinderboerderij gaat voornamelijk open zijn tijdens het hoogseizoen bij goed weer. Verjaardagsfeestjes vinden plaats op woensdag en zaterdag maar niet elke woensdag en zaterdag. Tijdens het hoogseizoen kan de kinderboerderij publiek open zijn voor bezoekers voornamelijk op woensdag, zaterdag en zondag. De boerderijkampen vinden enkel plaats in de schoolvakanties voor een beperkt aantal weken.

Op schooldagen uitgezonderd woensdag is de kinderboerderij enkel open voor groepen op afspraak. De groepen komen met één bus naar de kinderboerderij met een pae-waarde van 2.

	Drukste uur	
	Attractie (pae/u)	Productie (pae/u)
Schooldag (niet woensdag)	2*	0
Verjaardagsfeestje (woe/za)		
<i>Gemiddeld</i>	5	5
<i>Worst case</i>	12	12
Publieke opening drukste uur (hoogseizoen: woe/za/zo)	1	1
Boerderijkamp (vakanties)	10	10

\* Op schooldagen gebeurt het vervoer met één bus. Dit komt overeen met een pae-waarde van 2.

Tabel 2: Raming toekomstige verkeersgeneratie voor de maatgevende momenten (pae/u)



### 4.3. PARKEERBEHOEFTE OPENINGSDAGEN PER TYPE ACTIVITEIT

Onderstaande tabel toont de raming van de toekomstige parkeer- en stallingsbehoefte van het project voor de verschillende maatgevende momenten.

	Raming toekomstige parkeerbehoefte		
	Auto	Fiets	Bus
Schooldag (niet woensdag)	0	1	1
Verjaardagsfeestje (woe/za; incl K&R)			
<i>Gemiddeld</i>	2	6	0
<i>Worst case</i>	3	4	0
Publieke opening drukste uur (hoogseizoen: woe/za/zo)	2	17	0
Boerderijkamp (vakanties; incl K&R)	2	17	0

Tabel 3: Raming toekomstige parkeer- en stallingsbehoefte voor de maatgevende momenten



## 5. MOBILITEITSEFFECTEN

### 5.1. TOEDELING

#### 5.1.1. DISTRIBUTIEPATROON

Het gegenereerde verkeer van het project dient te worden toegedeeld aan het omliggende wegennet. Om de verdeling te bepalen wordt gekeken naar de belangrijkste oriëntatiepunten in de omgeving en de functie van het omliggende wegen in het netwerk. De kinderboerderij focust sterk op de buurt. Verwacht wordt dat het overgrote deel van het verkeer vanuit het noorden zal aanrijden (Noordhoutstraat-noord) en zal wegrijden richting het zuiden (Noordhoutstraat-zuid). Keren in de straat is namelijk moeilijk. Daarnaast voorziet de uitbater om de aangewezen route te communiceren via de verschillende kanalen.

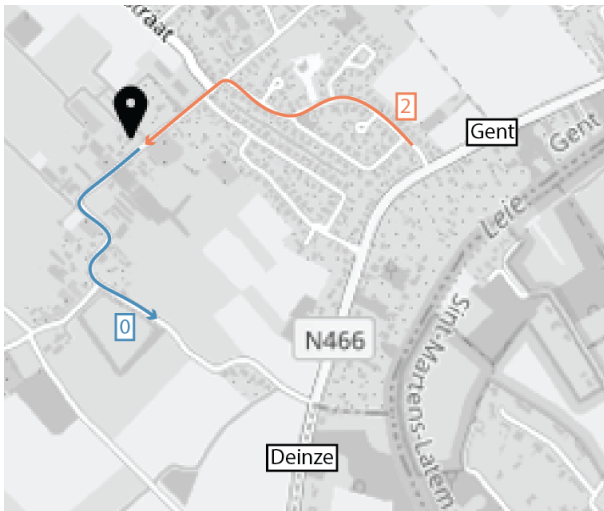
Volgend distributiepatroon wordt verondersteld voor het verkeer:

- 100% van het autoverkeer toekomen via het noorden en vertrekken via het zuiden
- 100% bussen toekomen via het noorden en vertrekken via het zuiden

#### 5.1.2. VERKEERSTOEDELING

Op basis van het hiervoor genoemde distributiepatroon kan een toedeling worden gemaakt van het toekomstig gegenereerde verkeer aan het omliggende wegennet. Het resultaat is weergegeven per type moment. Onderstaande figuren zijn enkel van toepassing voor de maatgevende (drukste) momenten als de kinderboerderij geopend is.

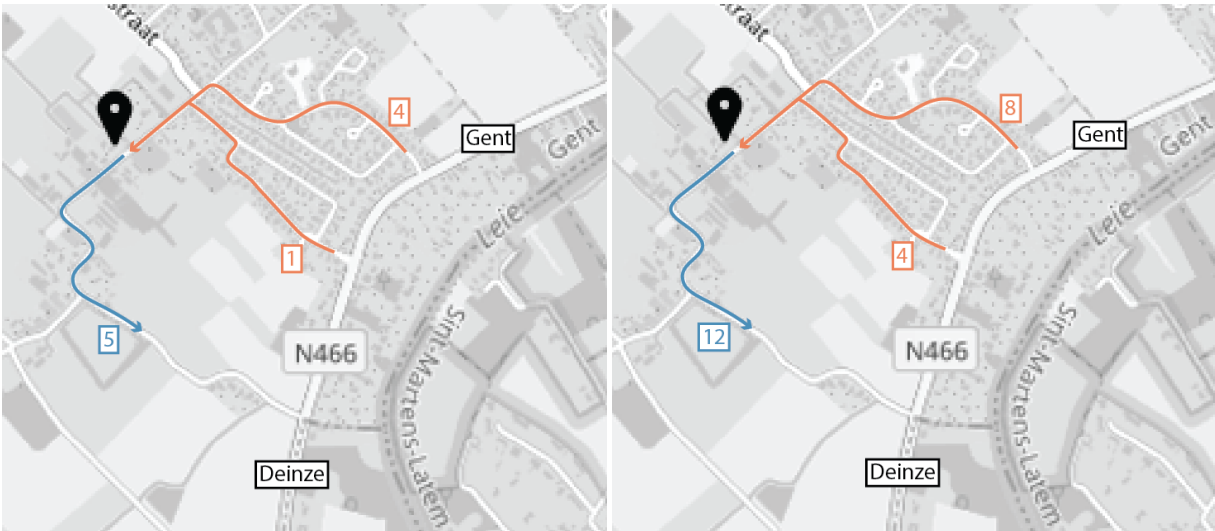
Figuur 17 geeft de toekomstige verkeersgeneratie weer voor het drukste uur tijdens een schooldag (niet woensdag). Op schooldagen rijdt er één bus met een pae-waarde van 2 tijdens het drukste uur naar de kinderboerderij.



Figuur 17: Toedeling toekomstige verkeersgeneratie van de projectsite tijdens het drukste uur van een schooldag (in pae/u)

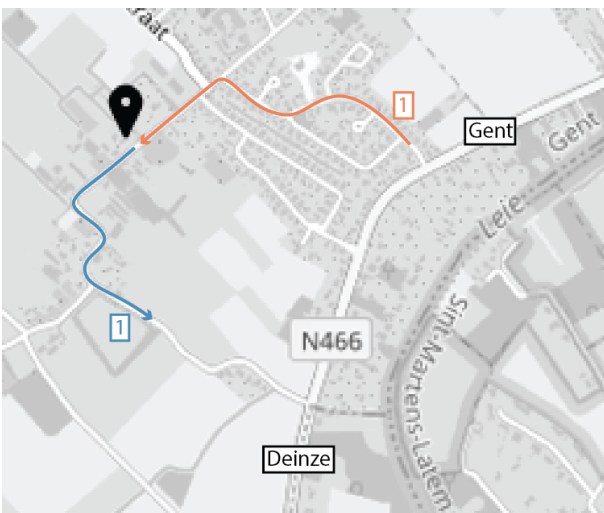
Figuur 18 geeft de toekomstige verkeersgeneratie weer voor het drukste uur tijdens een verjaardagsfeestje (woensdagnamiddag of zaterdag). De gemiddelde benadering is weergegeven in de linkse figuur. De rechtse figuur toont de worstcasebenadering.





Figuur 18: Toedeling toekomstige verkeersgeneratie van de projectsite bij een verjaardagsfeestje (links: gemiddelde benadering, rechts: worstcasebenadering) (in pae/u)

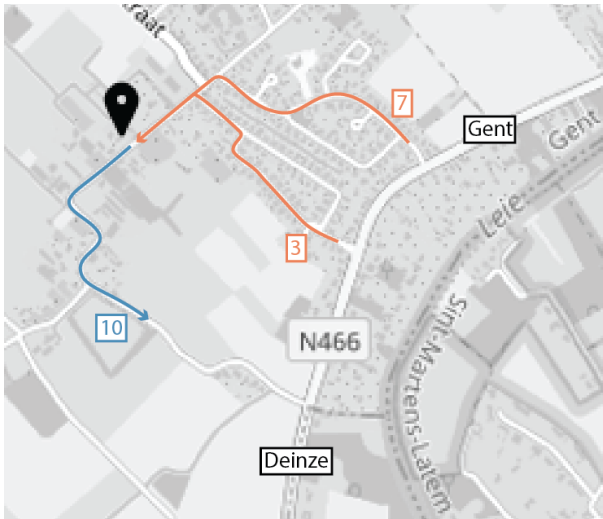
De toedeling van de toekomstige verkeersgeneratie van de kinderboerderij bij publieke opening is weergegeven in Figuur 19.



Figuur 19: Toedeling toekomstige verkeersgeneratie van de projectsite tijdens het drukste uur bij publieke opening (in pae/u)



Figuur 20 geeft de toedeling weer van de toekomstige verkeersgeneratie van de kinderboerderij voor het drukste uur bij een boerderijkamp.



Figuur 20: Toedeling toekomstige verkeersgeneratie van de projectsite voor het drukste uur bij een boerderijkamp (in pae/u)

## 5.2. VERKEERSAFWIKKELING EN VERKEERSLEEFBAARHEID

Uit paragraaf 4.3 blijkt dat de geraamde verkeersgeneratie tijdens de maatgevende uren zeer gering zal zijn en dit voor de verschillende type momenten/activiteiten op de site. De verkeersgeneratie is maximaal bij een “worstcase” verjaardagsfeestje (maximaal aantal deelnemers, hoog autogebruik). Er wordt ingeschat dat er dan 12 auto’s per uur zullen aan- en weggrijden. Deze maximale verkeersgeneratie is nog steeds laag te noemen. Dit verkeer verdeelt zich ook over de verschillende wegsegmenten waardoor de toename aan verkeer op wegvakniveau nog beperkter is. Het effect van dit verkeer op de afwikkeling van de kruispunten in de omgeving van het projectgebied en de verkeersleefbaarheid in de omliggende straten zal verwaarloosbaar zijn.

## 5.3. PARKEERBALANS

### 5.3.1. FIETSPARKEREN

De maximale fietsenstallingsbehoefte wordt geraamd op 17 plaatsen. De voorziene fietsenstalling met 40 fietsenstallingsplaatsen is ruim voldoende om de stallingsvraag op te vangen. Indien een volledige klas met de fiets op bezoek zou komen, zijn er 27 fietsenstallingsplaatsen noodzakelijk. Ook deze stallingsbehoefte kan opgevangen worden met de voorziene fietsenstalling.

### 5.3.2. AUTOPARKEREN

Op standaard dagen wanneer de kinderboerderij geopend is, wordt de parkeerbehoefte maximaal geraamd op 3. Deze parkeerbehoefte kan opgevangen worden op de parkeerplaatsen voor de boerderij. De parkeerplaatsen gelegen op het erf zelf moeten hierdoor niet gebruikt worden. De bus die door groepen gebruikt wordt op schooldagen, kan ook vooraan parkeren (op de langsparkerplaatsen die op dat moment leeg staan).

Een kanttekening die geplaatst moet worden is dat er bij verjaardagsfeestjes met een hoog aantal kindjes en een hoog autogebruik, er een verkeersstroom kan zijn die gepiekt verloopt. Vooral bij het ophalen van de kindjes kan het namelijk zijn dat de kindjes binnen een zeer korte tijdsperiode worden opgehaald. Hierdoor kan de kiss&ride-parkeerbehoefte





kortstondig hoger zijn dan de 3 voorziene parkeerplaatsen. In die specifieke situaties zullen dan een aantal ouders kortstondig in de berm moeten parkeren. Deze hogere parkeerbehoefte doet zich echter enkel voor tijdens deze specifieke momenten en is van korte duur.



## 6. SYNTHESE EN MILDERENDE MAATREGELEN

De verkeersgeneratie van het project blijkt zeer beperkt. Er worden dan ook geen aanzienlijke negatieve effecten verwacht die vragen om milderende maatregelen. Enkel bij evenementen is het aangewezen om nevenmaatregelen te nemen aangezien het aantal bezoekers dan waarschijnlijk hoger zal zijn. Evenementen zullen evenwel telkens in overleg met de stad gebeuren zodanig dat men de omgevingshinder kan beperken.





[WWW.MINTNV.BE](http://WWW.MINTNV.BE)