

**B.A.T. Services BV**

Adelaarstraat 26  
B-9051 Gent

**Projectlocatie**

Willem Van  
Rubroeckstraat  
B-9042 Gent

**Mobiliteitsstudie**  
**B.A.T. Services**

*Referentie: 23-17378*

**Opgesteld door:**

Jorne Demarcke

**Datum:**

juli 2024



## Inhoud

<b>1</b>	<b>Algemene gegevens .....</b>	<b>4</b>
1.1	Identificatie opdrachtgever.....	4
1.2	Identificatie vergunningverlenende overheid 1 <sup>ste</sup> aanleg .....	4
<b>2</b>	<b>Inleiding .....</b>	<b>5</b>
<b>3</b>	<b>Projectkenmerken.....</b>	<b>6</b>
3.1	Situering .....	6
3.1.1	Macroschaal .....	6
3.1.2	Mesoschaal.....	6
3.1.3	Microschaal .....	9
3.2	Project en onderzoekgebied .....	9
<b>4</b>	<b>Onderzoekopzet en beoordelingsmethoden .....</b>	<b>10</b>
<b>5</b>	<b>Planningscontext .....</b>	<b>11</b>
5.1	Ruimtelijke plannen: .....	11
5.1.1	Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen .....	11
5.1.2	Gewestplan .....	11
5.1.3	BPA's, RUP's .....	11
5.1.4	Andere: Speciale Beschermingszones, VEN-gebieden, Vogelrichtlijngebieden, Rooilijnplannen, ...;	12
5.2	Verkeerskundige plannen: .....	12
5.2.1	Regionaal mobiliteitsplan.....	12
5.2.2	Officieel goedgekeurde verkeersnetwerken per vervoersmodus: netwerk van trage wegen, toeristisch en recreatief fietsroutenetwerk, openbaar vervoersstructuur, wegencategorisering, waterwegencategorisering, spoorwegnet.....	14
5.2.3	Andere: herinrichtingsstudies, diverse deelbeleidsplannen ronde bv. parkeren, openbaar vervoer, fietsen,... ; .....	16
<b>6</b>	<b>Bereikbaarheidsprofiel – meso- en microniveau.....</b>	<b>17</b>
6.1	Mesoniveau.....	17
6.1.1	Voetgangers en fietsers.....	20
6.1.2	Openbaar vervoer .....	22
6.1.3	Gemotoriseerd verkeer .....	23
6.2	Microniveau .....	24
6.2.1	Verleden en huidige verkeerssituatie .....	24
6.2.2	Gewenste verkeerssituatie.....	24
<b>7</b>	<b>Mobiliteitsprofiel .....</b>	<b>26</b>
7.1	Huidig mobiliteitsprofiel .....	26
7.2	Toekomstig mobiliteitsprofiel .....	26
7.2.1	Productie en attractie .....	26
7.2.2	Modal-Split.....	27
7.2.3	Ritdistributie.....	28
7.2.4	Parkeerbehoefte .....	30



<b>8</b>	<b>Mobiliteitseffecten .....</b>	<b>31</b>
8.1	Bereikbaarheid .....	31
8.1.1	Bereikbaarheid voetgangersverkeer .....	31
8.1.2	Bereikbaarheid fietsverkeer .....	31
8.1.3	Bereikbaarheid openbaar vervoer .....	31
8.1.4	Bereikbaarheid autoverkeer .....	31
8.2	Parkeerdruk.....	32
8.3	Verkeersleefbaarheid.....	32
<b>9</b>	<b>Verkeerstechnische en flankerende maatregelen.....</b>	<b>33</b>
9.1	Maatregelen door de initiatiefnemer .....	33
9.2	Maatregelen door de overheid en de wegbeheerder .....	33
<b>10</b>	<b>Sensitiviteitstoets.....</b>	<b>34</b>
<b>11</b>	<b>Besluit.....</b>	<b>36</b>
<b>12</b>	<b>Figurenlijst .....</b>	<b>37</b>
<b>13</b>	<b>Tabellenlijst .....</b>	<b>39</b>
<b>14</b>	<b>Bijlage.....</b>	<b>40</b>

## 1 Algemene gegevens

---

### 1.1 Identificatie opdrachtgever

<b>Naam:</b>	BAT Services
<b>Ondernemingsnummer</b>	BE0458743682
<b>Maatschappelijke zetel:</b>	Adelaarstraat 26 9051 Gent
<b>Projectlocatie:</b>	Willem van Rubroeckstraat 2 9042 Gent
<b>Contactpersonen</b>	Bart De Lathauwer

### 1.2 Identificatie vergunningverlenende overheid 1<sup>ste</sup> aanleg

<b>Naam:</b>	Provincie Oost-Vlaanderen
<b>Adres:</b>	Provinciehuis Gouvernementstraat 1 9000 Gent
<b>Contactpersoon</b>	omgevingsvergunning@oost- vlaanderen.be +32 9 267 78 88

## 2 Inleiding

---

Het voorliggend project betreft een bouw van een vergistings- en composteringsinstallatie in de haven van Gent.

De inrichting in zijn totaliteit is voorzien van een brutovloeroppervlak bebouwd terrein van zo'n 40.782,11 m<sup>2</sup>. Dit betekent dat dit project boven de ondergrens van 7.500 m<sup>2</sup> brutovloeroppervlak bebouwd terrein zit en hiervoor een mobiliteitsstudie opgemaakt dient te worden. Het voorliggend rapport betreft dan ook een mobiliteitsstudie of kortweg MOBER genaamd. Voor de opmaak van deze studie wordt gebruik gemaakt van het richtlijnenhandboek 'Mobiliteitseffectenstudies, Mobiliteitstoets en MOBER' (mei 2018, verder vermeld als richtlijnenhandboek).

Binnen deze MOBER, zoals deze hier voorligt, wordt eerst een algemene situering van het projectgebied op macro-, meso en microschaal toegelicht. Vervolgens wordt het bereikbaarheidsprofiel bestudeerd op basis van desktopresearch. Het volgende hoofdstuk behandelt het huidig en toekomstig gepland mobiliteitsprofiel van het project. Na het beoordelen van de mobiliteitseffecten ten gevolge van dit project worden nog enkele verkeerstechnische en flankerende maatregelen voorgelegd die een invloed hebben op voorgenoemde mobiliteitseffecten. Als voorlaatste onderdeel wordt de sensitiviteitstoets behandeld om te eindigen met het besluit.

## 3 Projectkenmerken

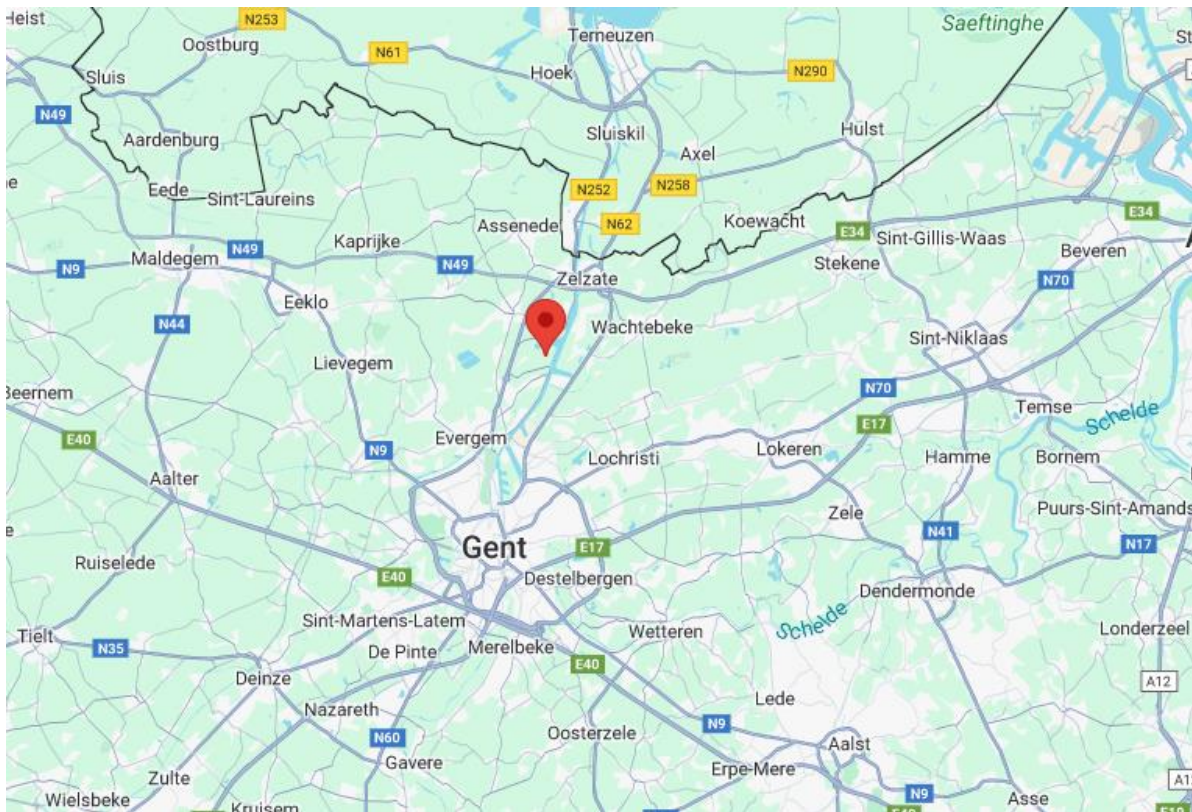
### 3.1 Situering

Hierna volgt een beschrijving van de situering van het projectgebied op macro-, meso- en microschaal.

#### 3.1.1 Macroschaal

De projectsite situeert zich te Gent, een stad in de Belgische provincie Oost-Vlaanderen. De site ligt ten zuiden van de E34, ten noorden van de E40 en ten westen van de E17. Het wordt omringd door het zeehavenindustriegebied.

De stad Gent is omringd door de gemeenten Zelzate, Wachtebeke, Lochristi, Destelbergen, Melle, Merelbeke, De Pinte, Sint-Martens-Latem, Deinze, Lievegem en Evergem.



Figuur 1 Situering projectsite (macroschaal = betreft de ligging in een ruimer gebied ten opzichte van de regio)

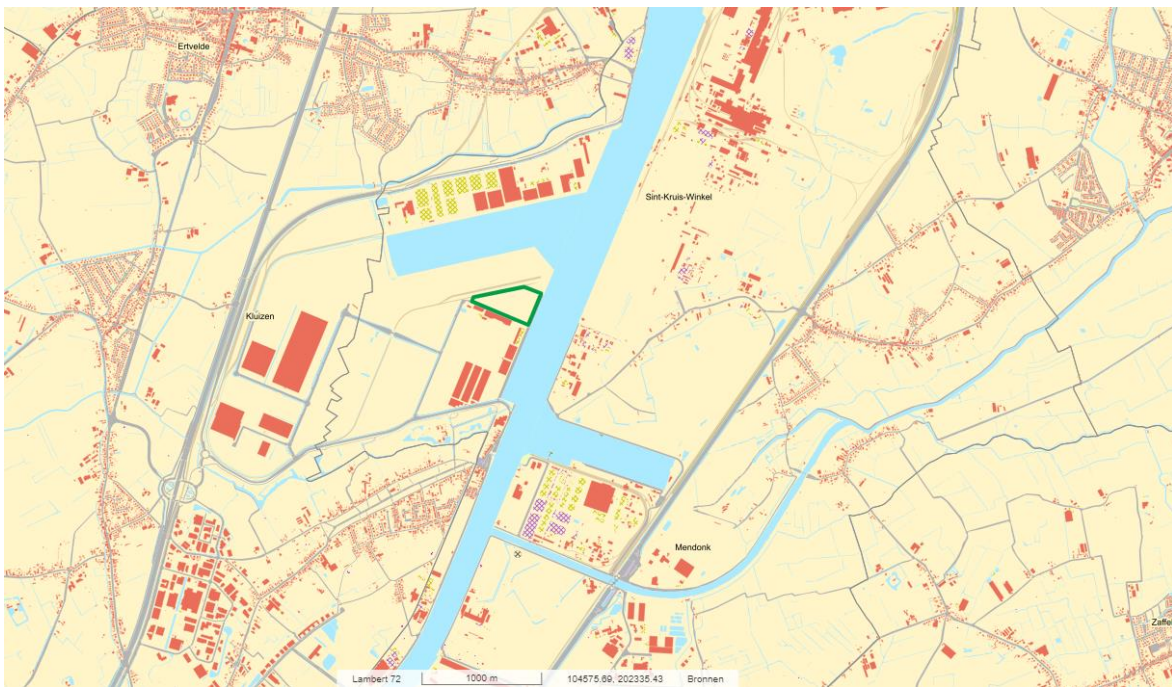
#### 3.1.2 Mesoschaal

De site ligt langs linkeroever van het kanaal Gent – Terneuzen, ten zuiden van de Kluisendok en binnen de R4.



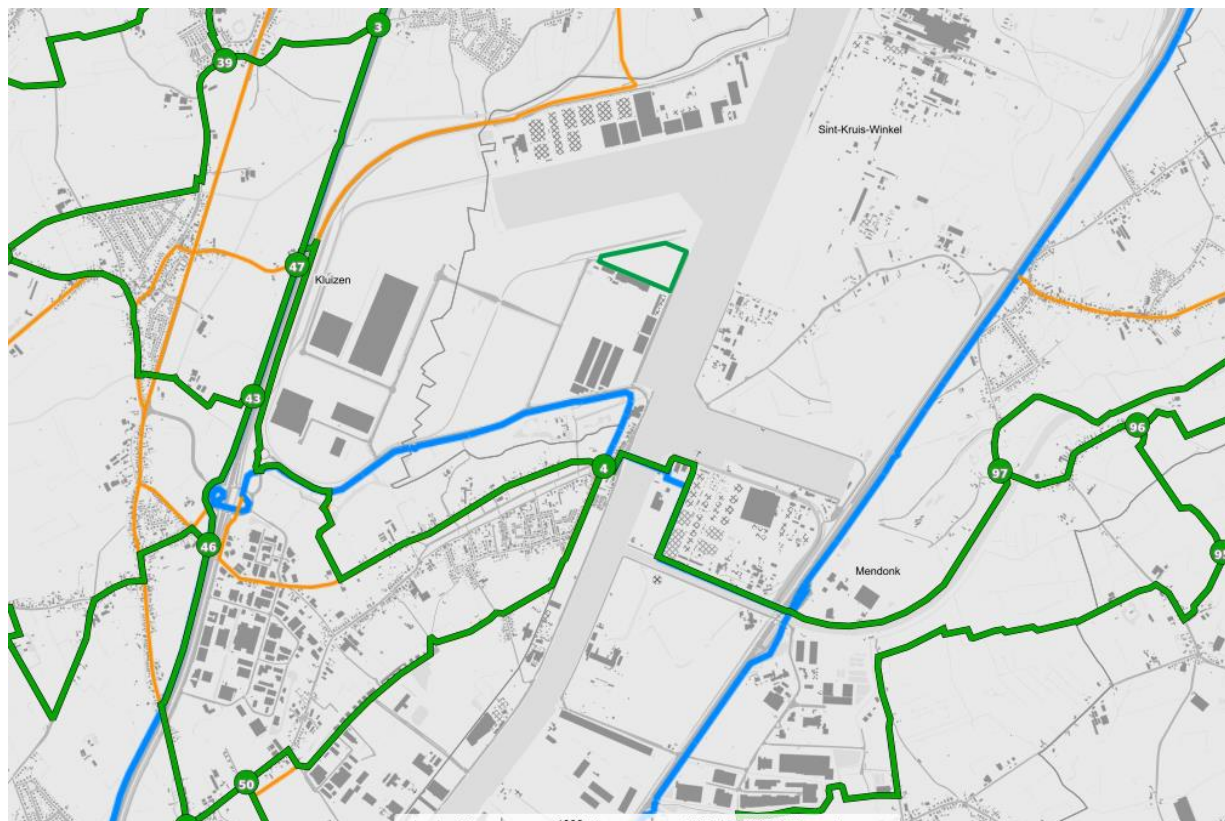


Figuur 2 Situering projectsite (mesoschaal = nabije omgeving)



Figuur 3 Situering projectsite (mesoschaal = nabije omgeving)

De projectsite ligt vlak bij het Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk (BFF) en in de nabije omgeving van het toeristische fietsknooppuntennetwerk:



Figuur 4 Bovenlokaal functioneel Fietsroutenetwerk/ fietsnelwegen



### 3.1.3 Microschaal

De projectsite is gelegen aan de Willem van Rubroeckstraat en ligt in de nabijheid van de straten Marco Polostraat, James Cookstraat en de N474 Vasco da Gamalaan.



Figuur 5 Situering projectsite (microschaal = onmiddellijke omgeving)

### 3.2 Project en onderzoekgebied

Als projectgebied wordt de volledige site binnen het project opgenomen. Het onderzoekgebied wordt in eerste zin duidelijk afgebakend door de straten rondom het projectgebied.

## 4 Onderzoekopzet en beoordelingsmethoden

---

Binnen voorliggend onderzoek werd in eerste instantie een literatuuronderzoek uitgevoerd met betrekking tot de verschillende van kracht zijnde beleidsdocumenten op en rond de site. Deze werden gebruikt om de situatie van de site en zijn omgeving in de buurt duidelijk in kaart te brengen. De resultaten hiervan zijn opgenomen onder hoofdstuk 5

Via desktopresearch en vervolgens onderzoek ter plaatse werd het bereikbaarheidsprofiel in kaart gebracht. De resultaten hiervan zijn opgenomen onder hoofdstuk 6.

Door de opdrachtgever werden gegevens zoals capaciteit aan vrachtverkeer, gegevens rondom werknemersaantallen en nog diverse zaken aangeleverd. Op basis van voorgenoemde gegevens werden de nodige profielen bepaald. De resultaten hiervan zijn opgenomen onder hoofdstuk 7

Uit de informatie van onder meer de voorgenoemde hoofdstukken vindt binnen hoofdstuk 8 een evaluatie plaats van de mobiliteitseffecten ten gevolge van het project. Dit aan de hand van beoordelingsmethoden uit het richtlijnenhandboek 'mobiliteitseffectenstudies, mobiliteitstoets en MOBER'.

Voorliggend document maakt een onderbouwde aanname over de gewenste situatie. Dit is gebaseerd op informatie verkregen van het bedrijf en gebaseerd op kencijfers, maar is en blijft een inschatting.

## 5 Planningscontext

Om een beter beeld te krijgen van de projectsite wordt een planningscontext opgemaakt met alle goedgekeurde plannen en beleidsvoornemens die betrekking kunnen hebben op de site.

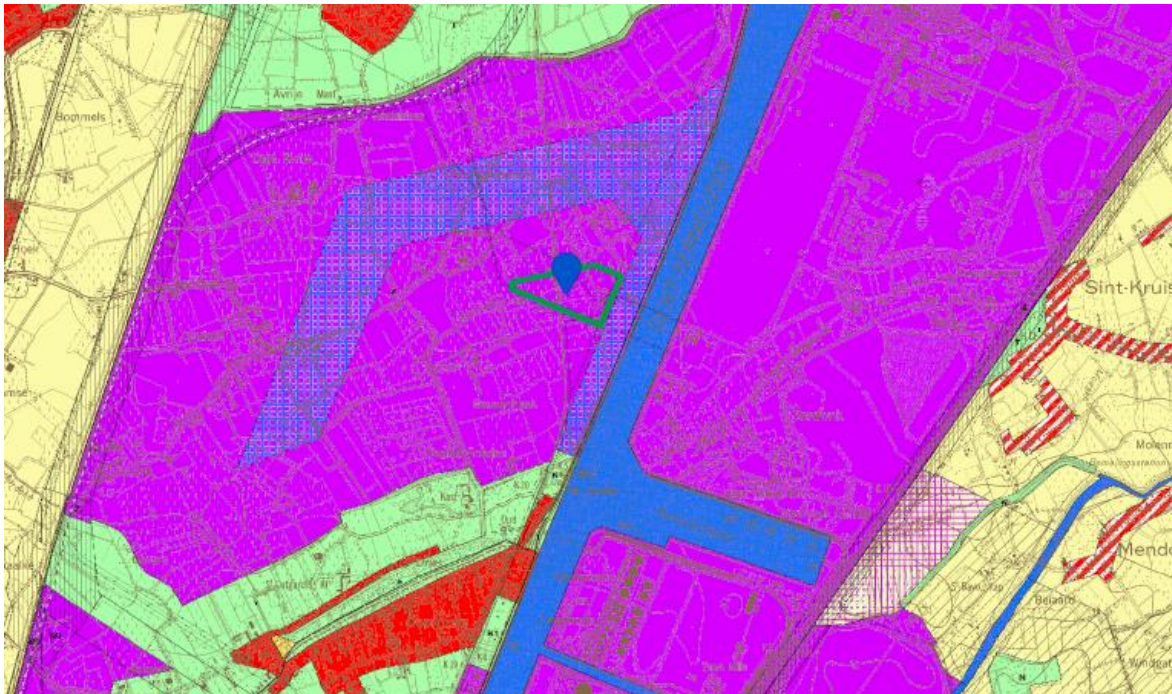
### 5.1 Ruimtelijke plannen:

#### 5.1.1 Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen

Binnen het Ruimtelijk structuurplan Vlaanderen wordt Gent ingedeeld onder de categorie “Grootstedelijk gebied centrumgemeenten”.

#### 5.1.2 Gewestplan

De site ligt binnen het gewestplan algemeen, vastgesteld bij koninklijk besluit van 28 oktober 1998, in bestemmingszone: Gebied voor zeehaven- en watergebonden bedrijven.



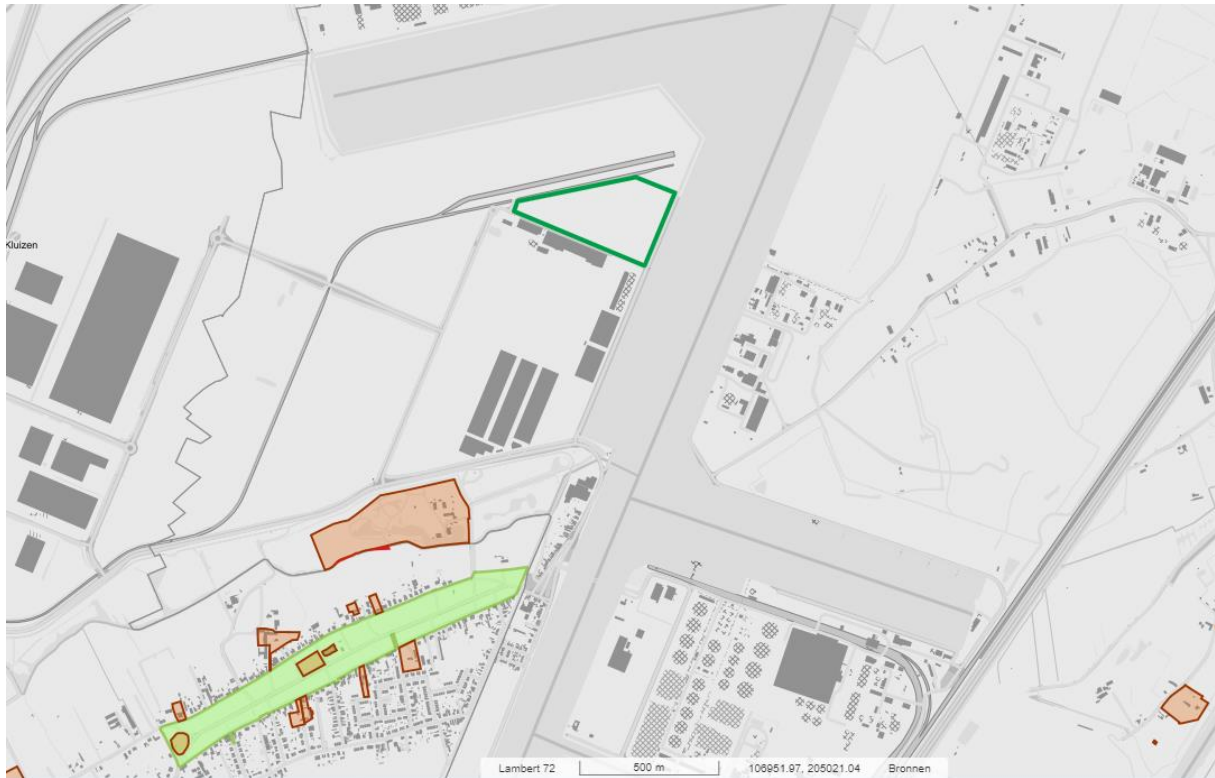
Figuur 6 Gewestplan

#### 5.1.3 BPA's, RUP's

De projectsite valt binnen volgend gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan (GRUP) “Afbakening Zeehaven Gent” goedgekeurd op 24/08/2005.

### 5.1.4 Andere: Speciale Beschermingszones, VEN-gebieden, Vogelrichtlijngebieden, Rooilijnplannen, ...;

De site werd getoetst aan volgende zones of gebieden en hierbij werd geen overlap gevonden: Vogelrichtlijngebied, beschermde cultuurhistorische landschappen, beschermde stads- en dorpsgezichten, habitatrichtlijngebied, natuurbeschermingsgebied, Historisch permanente graslanden en beheerspannen onroerend erfgoed.



Figuur 7 Overzicht diverse beschermingszones

## 5.2 Verkeerskundige plannen:

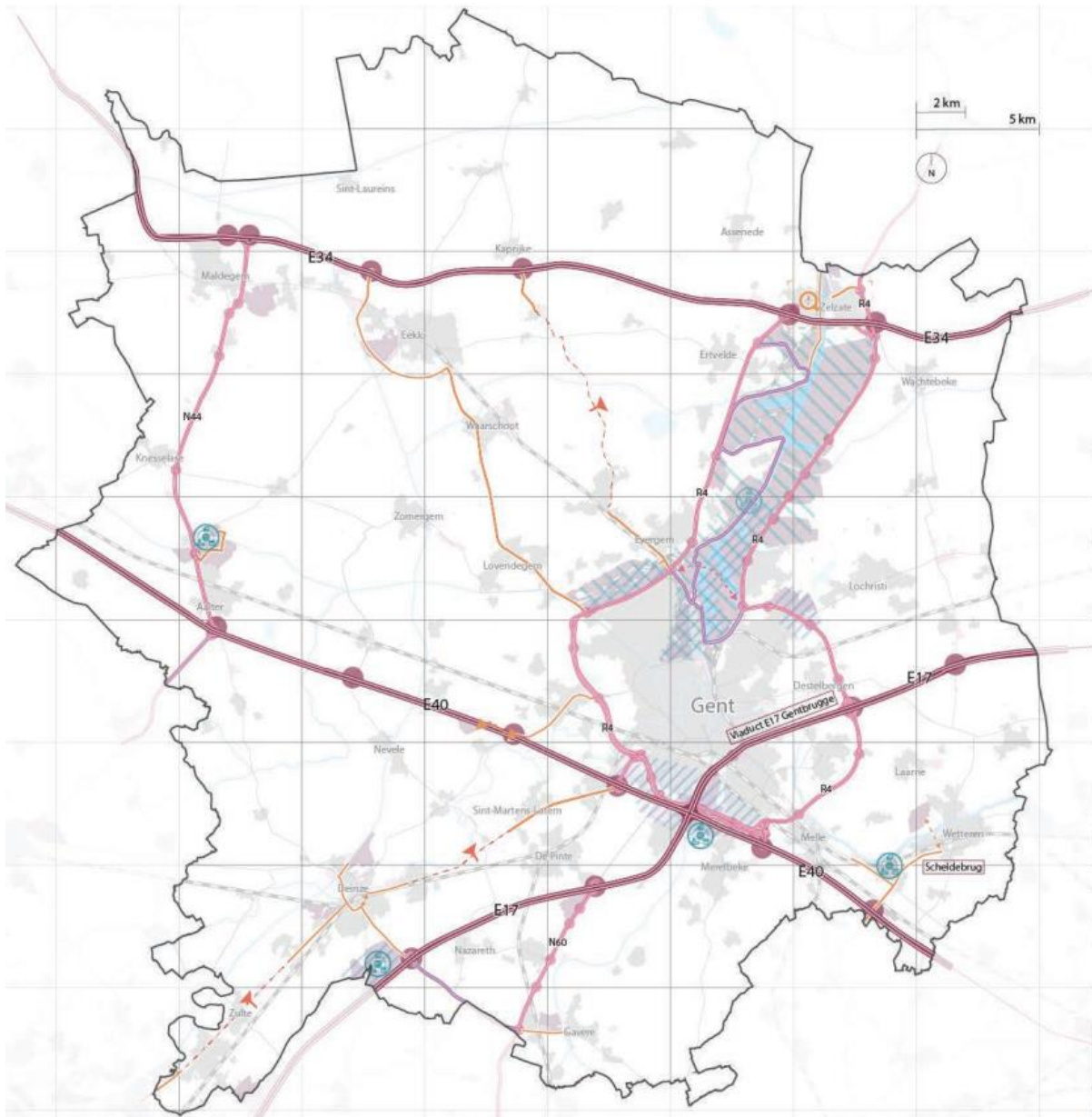
### 5.2.1 Regionaal mobiliteitsplan

De site bevindt zich in de vervoerregio Gent. Op 23/12/2023 werd door de Vlaams Minister van mobiliteit en Openbare Werken het regionaal Mobiliteitsplan 2030-2050 goedgekeurd. Hiermee wordt de visie op mobiliteit van de Vlaamse doelstellingen omgevormd naar deze van de volledige vervoerregio Gent. Hier ligt de nadruk op meer duurzame transport. Binnen het Regionaal Mobiliteitsplan is onderstaand vrachtnetwerk bepaald.



Figuur 8 Legende vrachtnetwerk Regionaal Mobiliteitsplan VVR Gent



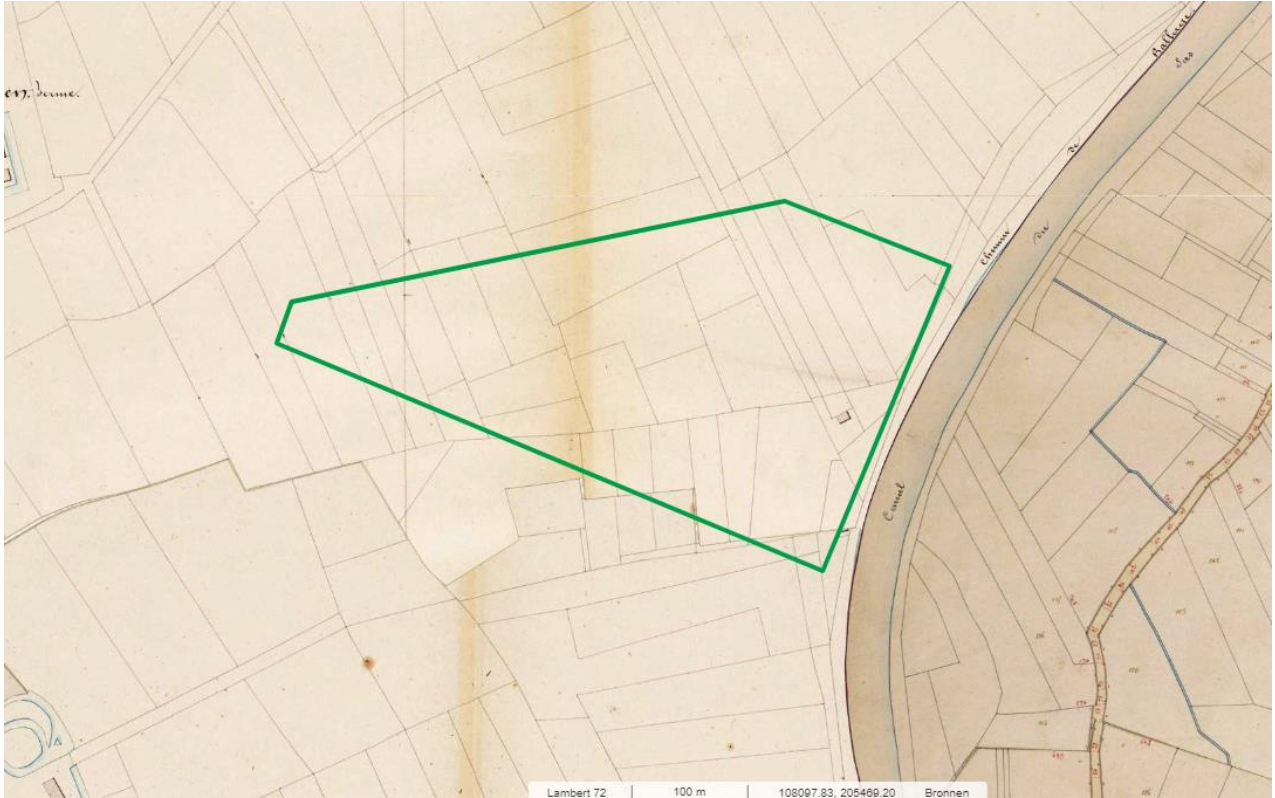


Figuur 9 Vrachtnetwerk Regionaal Mobiliteitsplan VVR Gent



## 5.2.2 Officieel goedgekeurde verkeersnetwerken per vervoersmodus: netwerk van trage wegen, toeristisch en recreatief fietsroutenetwerk, openbaar vervoersstructuur, wegencategorisering, waterwegencategorisering, spoorwegnet...

Binnen het netwerk van trage wegen liggen er geen trage wegen doorheen of langs de projectsite.



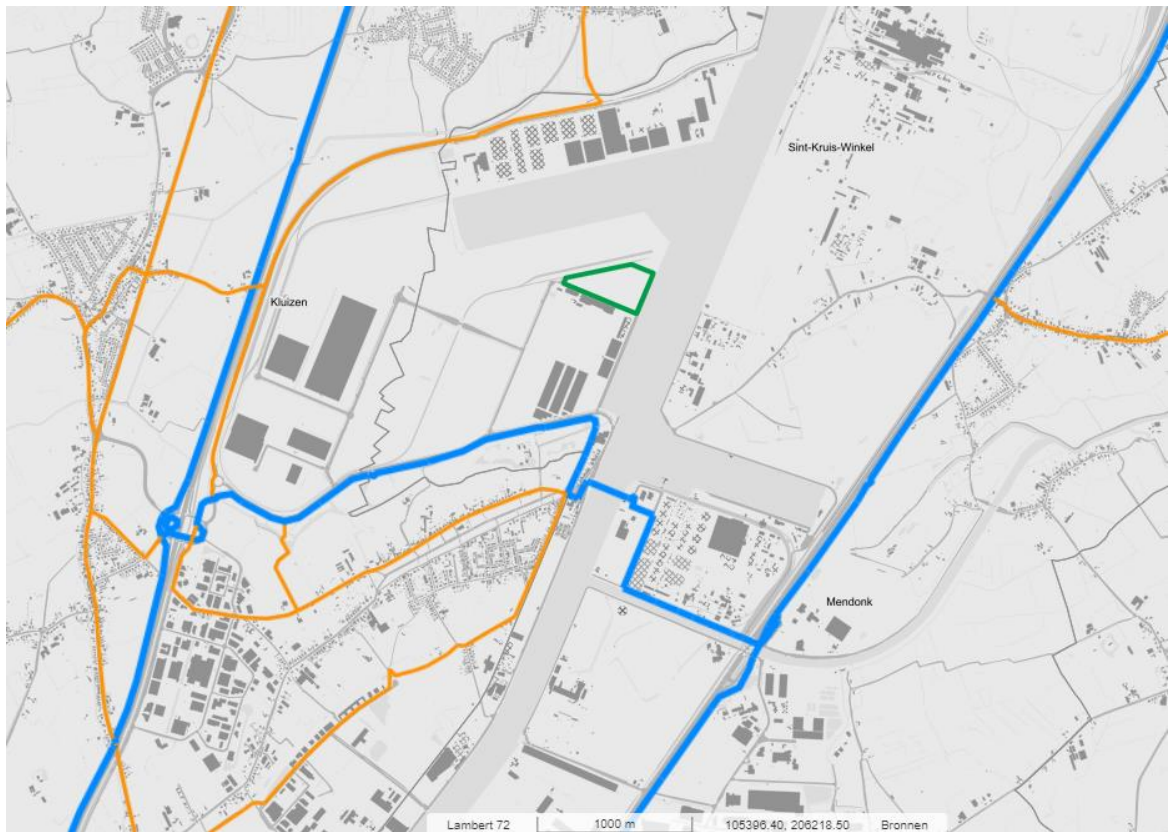
Figuur 10 Atlas der Buurtwegen - 1841 (Geopunt)

Voor het fietsnetwerk wordt gekeken naar zowel de toeristische fietsknooppuntennetwerk als het Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk. Het fietsknooppuntennetwerk met knooppunt 4 ligt op 1250m van de projectsite. Het toeristisch netwerk heeft geen meerwaarde voor een project op industriezone.

Het Bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk ligt op 800m van de projectsite. De dichtstbijzijnde connectie betreft de fietssnelweg F401 Doornzale – Terdonk. Deze verzorgt een verbinding tussen 2 delen van de R4 waar de F40 Grote fietsring Gent ligt.

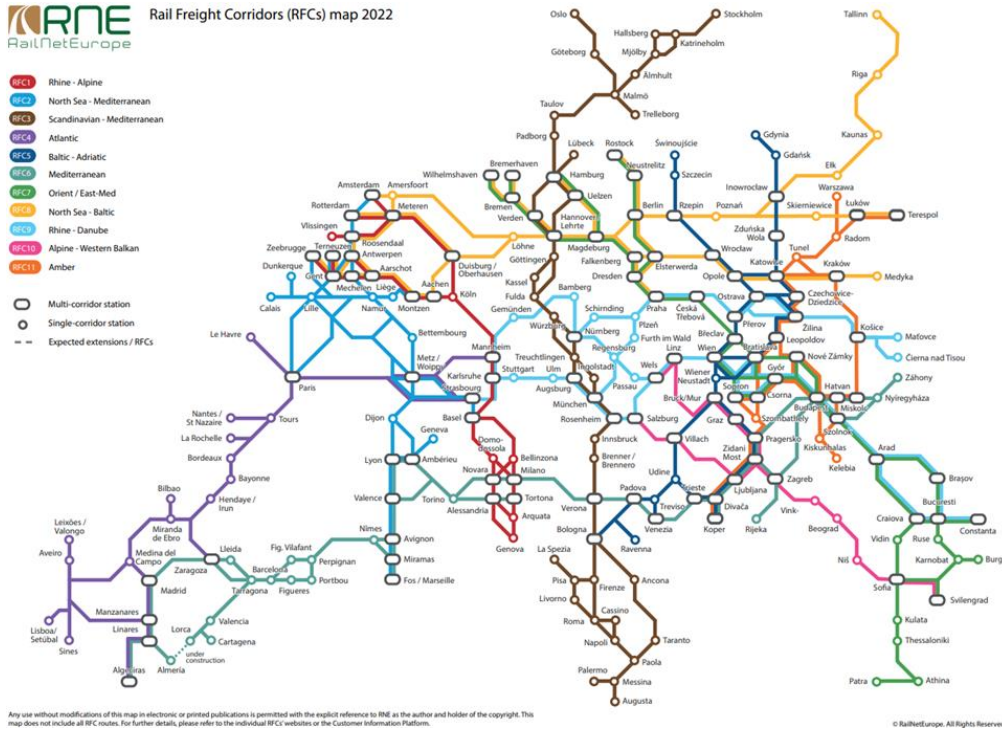


Figuur 11 Fietsknooppuntennetwerk (Geopunt)



Figuur 12 Bovenlokaal Fietsroutenetwerk (geopunt)

Op de industriezone zijn tal van treinsporen aanwezig bestemd voor goederentransport langs het spoor. Ten noorden van de projectsite liggen er treinsporen van het goederennetwerk. Het goederentransport Gent staat d.m.v. het RailNetEurope( RNE) in contact met verschillende steden binnen de Rail Freight Corridors. Gent staat in verbinding met het RFC1, RFC2 en RFC8.



Figuur 13 Goederentreintransport in Europa (2022)

### 5.2.3 Andere: herinrichtingsstudies, diverse deelbeleidsplannen ronde bv. parkeren, openbaar vervoer, fietsen,... ;

De projectsite maakt deel uit van het havengebied Gent ‘North Sea Port’. De ligging binnen dit gebied brengt tal van logistieke voordelen.



## 6 Bereikbaarheidsprofiel – meso- en microniveau

Hierna volgt een uiteenzetting van het bereikbaarheidsprofiel van Bio Blue Gent op meso- en microniveau.

### 6.1 Mesoniveau

Binnen Tabel 1 wordt een overzicht gegeven van de kenmerken van de omliggende wegen met daarna een gedetailleerde beschrijving van deze wegen.

Tabel 1 Overzicht omliggende wegen

Naam weg	Wegcategorie (bron geopunt)	Maximumsnelheid	Type fietspad
<b>Willem van Rubroeckstraat</b>	Lokale weg type 3	50 km/h	/
<b>Marco Polostraat</b>	Lokale weg type 3	50 km/h	/
<b>N474 Vasco da Gamalaan</b>	Lokale weg type 2 / Regionale vrachtroute	50 km/h	Vrijliggend dubbelrichtingsfietsnelweg
<b>Havengebied Gent</b>		30 km/h	/

#### Willem van Rubroeckstraat

De Willem van Rubroeckstraat is een 2x1 asfaltweg binnen het havengebied. Er is geen voetgangers- of fietsvoorziening in de straat aanwezig. De straat is opgedeeld in rijstroken door een middellijn. Dit zorgt dat er niet op de rijbaan geparkeerd kan worden. Er is connectie met de Marco Polostraat aan de gemeenschappelijke rotonde. De andere zijde connecteert met het kanaal Gent- Terneuzen en valt onder het havengebied Gent.



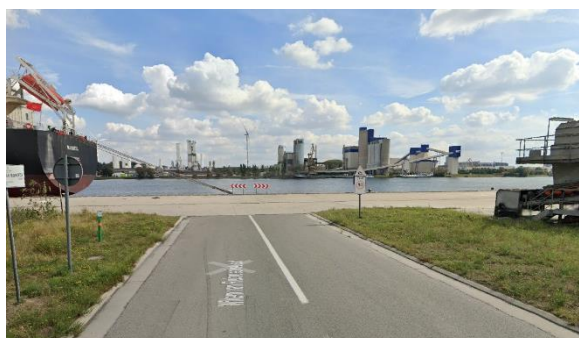
Figuur 14 Willem van Rubroeckstraat t.h.v. rotonde met de Marco Polostraat



Figuur 15 Willem van Rubroeckstraat (links projectgebied)



Figuur 16 Orthofoto Willem van Rubroeckstraat



Figuur 17 Willem van Rubroeckstraat t.h.v. Kanaal Gent- Terneuzen



Figuur 18 Willem van Rubroeckstraat

## Marco Polostraat

De Marco Polostraat is een 2x1 asfaltweg met middenlijn. Hij verbindt de Willem van Rubroeckstraat met de Vasco da Gamastraat en als tussenkruispunt de James Cookstraat. Er is geen fiets- of voetgangersvoorziening aanwezig in de straat. Aan de westelijke zijde van de straat is een parkeerstrook aangeduid door de denkbeeldige rand van de straat aanwezig. Deze wordt extra aangeduid door verkeersbord E9c. Deze parkeerzone wordt ook voorzien met een afvalpunt en publiek toilet.





Figuur 19 Marco Polostraat t.h.v. rotonde



Figuur 20 Marco Polostraat



Figuur 21 Marco Polostraat

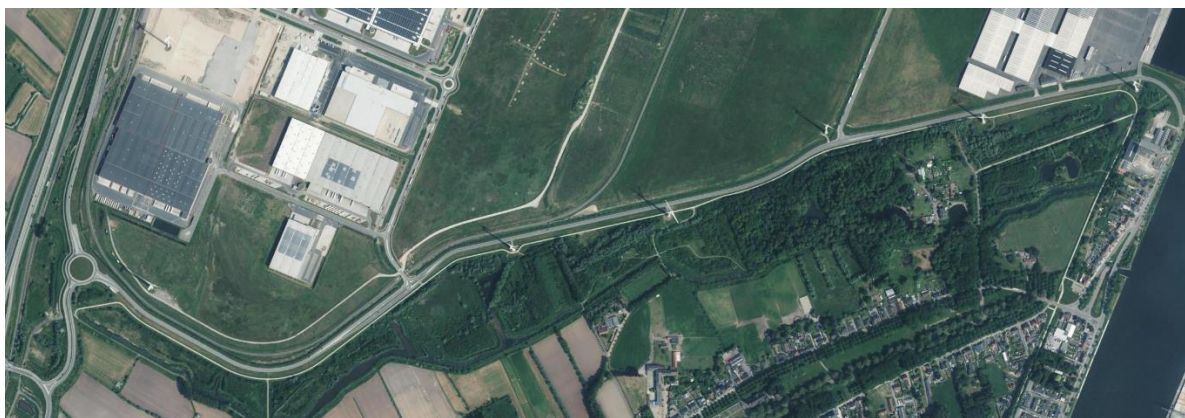


Figuur 22 Marco Polostraat t.h.v. N474 Vasco da Gamalaan

## N474 Vasco da Gamalaan

De N474 Vasco da Gamalaan is een 2x1 asfaltweg die deel uitmaakt van het vrachtroutenetwerk. Als regionale vrachtroute vormt het de connectie tussen de linkernet de R4 via de N474 Christoffel Columbuslaan. Ter hoogte van de kruispunten zijn sorteerstroken voorzien om het verkeer zo overzichtelijk mogelijk te begeleiden naar de zijtakken.

Langs de zuidzijde van de straat ligt een dubbelrichtingsfietspad, het Aleyedispad. Aan deze zijde zijn geen straten of inritten tot firma's aanwezig. Ter hoogte van de rotonde met de N474 Christoffel Columbuslaan ligt de fietspaden niet aan deze rotonde. De verbinding wordt gemaakt ter hoogte van de ongelijkgrondse kruising. Dit verhoogt de fietsveiligheid.



Figuur 23 Orthofoto N474 Vasco da Gamalaan



Figuur 24 N474 Vasco da Gamalaan t.h.v. rotonde met de N474 Christoffel Columbuslaan



Figuur 25 Overzicht fietsverbinding ten zuiden van N474 Vasco da Gamalaan t.h.v. rotonde met de N474 Christoffel Columbuslaan



Figuur 26 N474 Vasco da Gamalaan t.h.v. de Marco Polostraat



Figuur 27 N474 Vasco da Gamalaan t.h.v. de Marco Polostraat

## Havengebied Gent

Het deel Havengebied behoort niet tot de normale wegeis waarop niet bestemmingsverkeer welkom is. Hier geldt het Havenreglement. De projectsite heeft directe connectie met de haven aan het Kanaal Gent-Terneuzen. Er is verbinding met de wgeis via de N474 Vasco da Gamalaan en de Willem van Rubroeckstraat.



Figuur 28 Toegang vanaf de N474 Vasco da Gamalaan



Figuur 29 Havengebied met projectsite

### 6.1.1 Voetgangers en fietsers

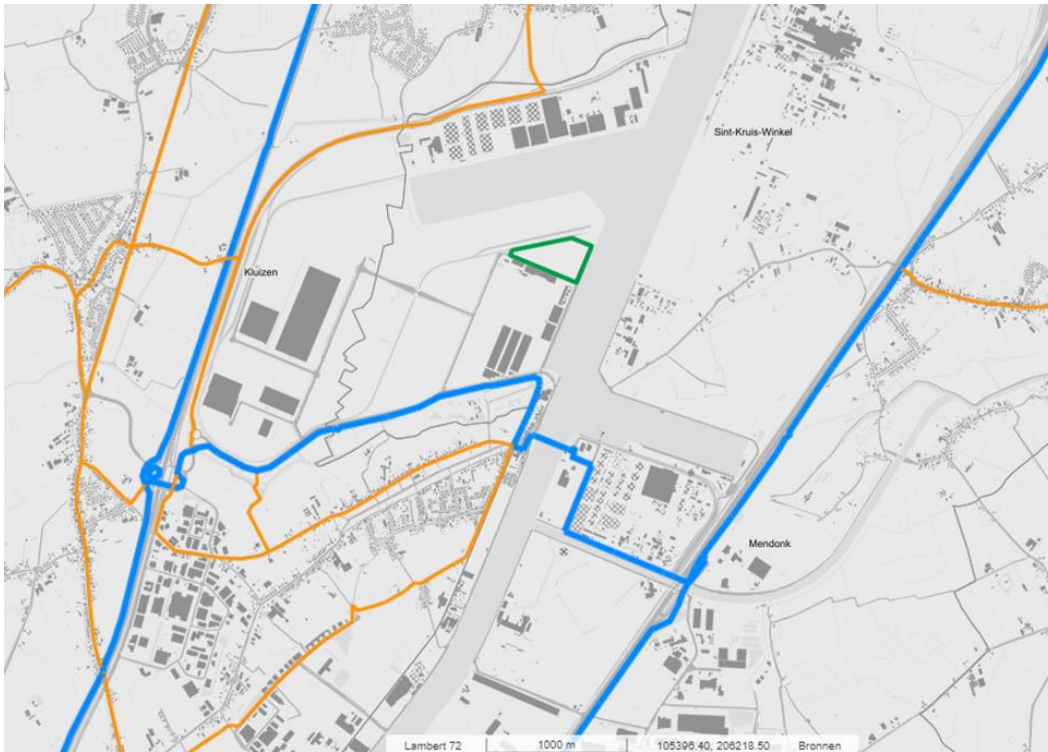
Er is geen voetgangers- of fietsvoorziening aanwezig langsheen de projectsite op het openbaar domein. Voor voetgangers betreft dit geen gebied waar veel wandelverkeer verwacht wordt. De nood aan voetpaden is hier laag. Er is voldoende ruimte in de grasbermen om de verbindingen mogelijk te maken.





Het dichtstbijzijnde onderdeel van het fietssnelwegennetwerk of het Bovenlokaal Functioneel Fietsroutennetwerk ligt op 800m van de projectsite. Deze connectie betreft de fietssnelweg F401 Doornzale – Terdonk. Deze verzorgt een verbinding tussen 2 delen van de R4 waar de F40 Grote fietsring Gent ligt. Het fietsknooppuntennetwerk met knooppunt 4 ligt op 1250m van de projectsite. Het knooppuntennetwerk komt deels overeen met het Bovenlokaal Functioneel Fietsroutennetwerk.

Het havengebied beschikt over een goed uitgewerkt fietssnelwegennetwerk en hierbij ook veilige fietspaden die dit netwerk mogelijk maken.



*Figuur 30 Bovenlokaal Functioneel Fietsroutennetwerk (BFF in het oranje en Fietssnelweg in blauw)*



Figuur 31 Fietsknooppuntennetwerk (bron: geopunt)

### 6.1.2 Openbaar vervoer

De dichtstbijzijnde bushalte is de halte ‘Hasselt Kempenhof’ op 1,800 meter.

Tabel 2 Ritten op halte ‘Evergem Twaalfroedenstraat’

Nr.	Haltenaam	Functie
565	Gent Zuid – Evergem – Doornzele	Functionele rit woon-werk(school)verkeer
55	Gent Sint-Pieters – Langerbrugge – Ertvelde – Zelzate	Kernnet net met halfuurs-uursfrequentie

De dichtste halte op het reizigersnet van de projectsite is het station van Evergem. Deze ligt op 8,7 km.

Binnen het havengebied is er een georganiseerd collectief vervoer gericht op vervoer van werknemers binnen de North Sea Port (havengebied Gent). Op heden wordt de rit voor haven West georganiseerd tot Gent Langerbruggebrug. Deze ligt op 6,1 km wandelafstand van de projectsite. Er wordt uitgereden vanaf Gent Dampoort en stop ook aan Gent Sint-Pieters.

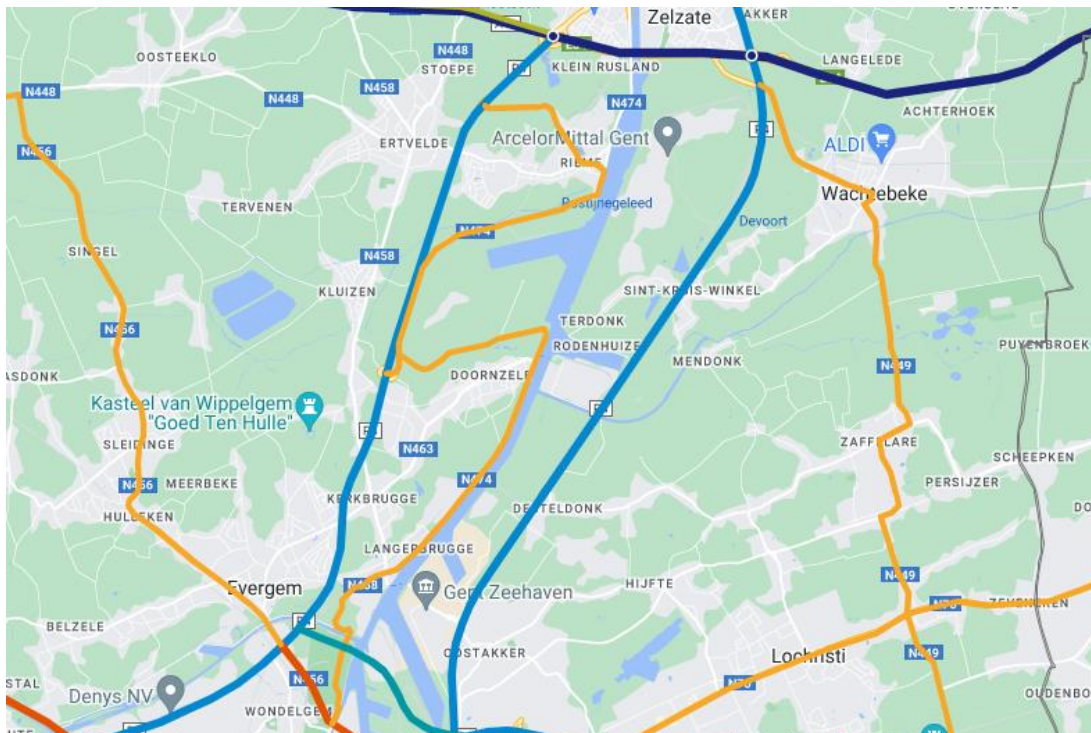
### 6.1.3 Gemotoriseerd verkeer

Vanaf de projectsite dient er enkel de Marco Polostraat en Willem Van Rubroeckstraat gevolgd te worden tot het hoger gelegen netwerkniveau. Naar de regionale weg N474 Vasco Da Gamalaan is het 1100 meter rijden langs de Marco Polostraat en Willem Van Rubroeckstraat. Via het Dragend Netwerk van Interlokale weg N474 is de bereikbaarheid met de wagen hier zeer groot naar de Vlaamse Hoofdweg R4.

De N474 Vasco Da Gamalaan maakt onderdeel uit van het Regionaal Vrachtgeleidingsroutes. Deze weg zorgt voor een grote bereikbaarheid naar de internationale wegen. Het gebruik kunnen maken van dit netwerk zorgt dat het verkeer gecreëerd door de site meteen naar het vrachtnetwerk geleid wordt en geen hinder creëert bij wegen niet bestemd voor vrachtverkeer. De snelle connectie met het Hoofdvrachtgeleidingsroute is een noodzaak om het verkeer in goede banen te leiden in het havengebied.

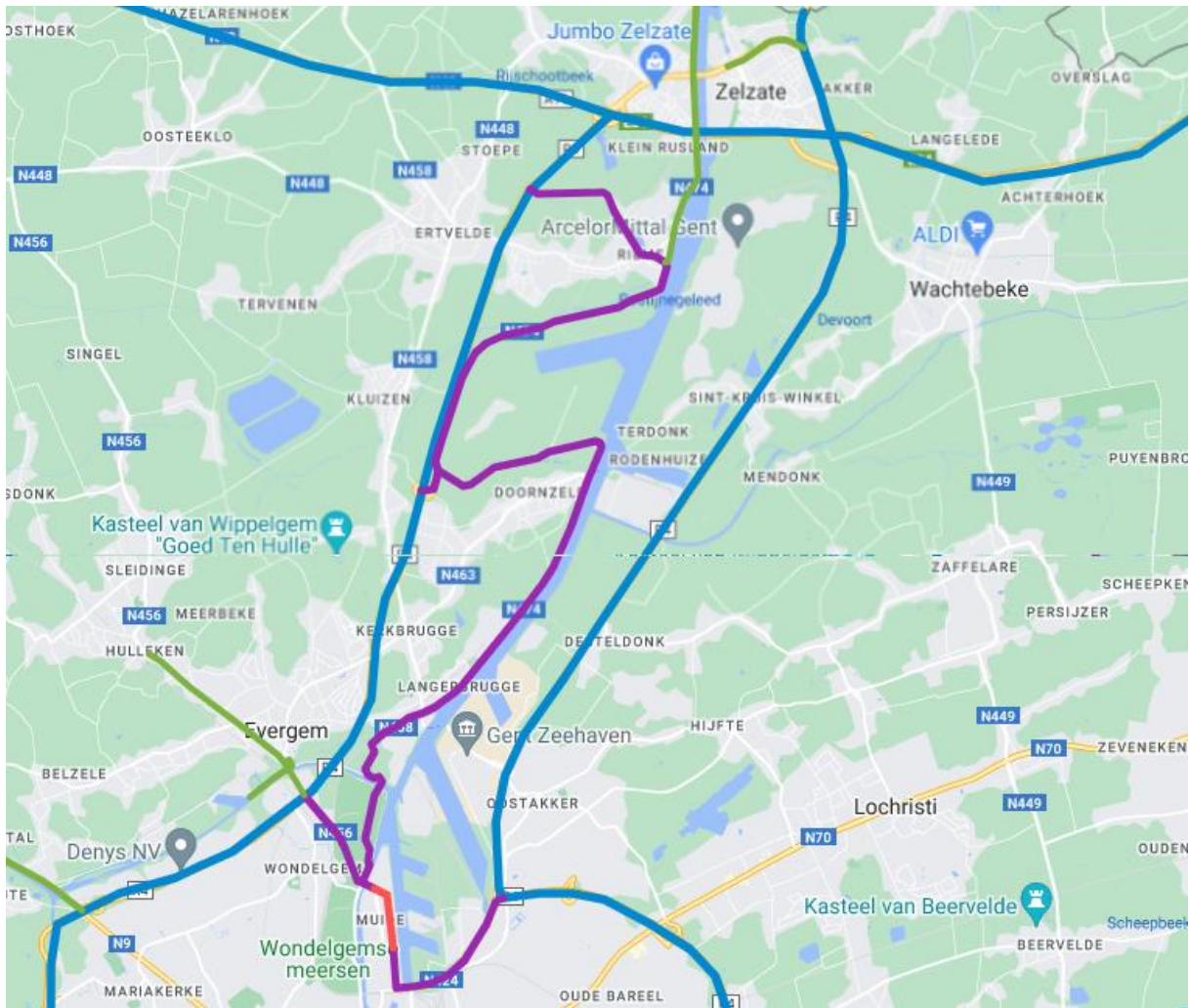
Tabel 3 Overzicht kleuren wegcategorisering en vrachtroutenetwerk plannen vervoersregio (Figuur 32 & Figuur 33)

Wegcategorisering			Vrachtroutenetwerk	
Type weg	Afkorting	Kleur	Type weg	Kleur
Europese Hoofdwegen	EHW	Donkerblauw	Hoofdvrachtgeleidingsroutes	Blauw
Vlaamse Hoofdwegen	VHW	Lichtblauw	Regionaal Vrachtgeleidingsroutes	Paars
Regionale Wegen	RW	Oranje	Aanrijroutes	Groen
Interlokale Wegen	IW	Geel		



Figuur 32 Wegcategorisering Vervoerregio Gent





Figuur 33 Vrachtwagenennetwerk

## 6.2 Microniveau

### 6.2.1 Verleden en huidige verkeerssituatie

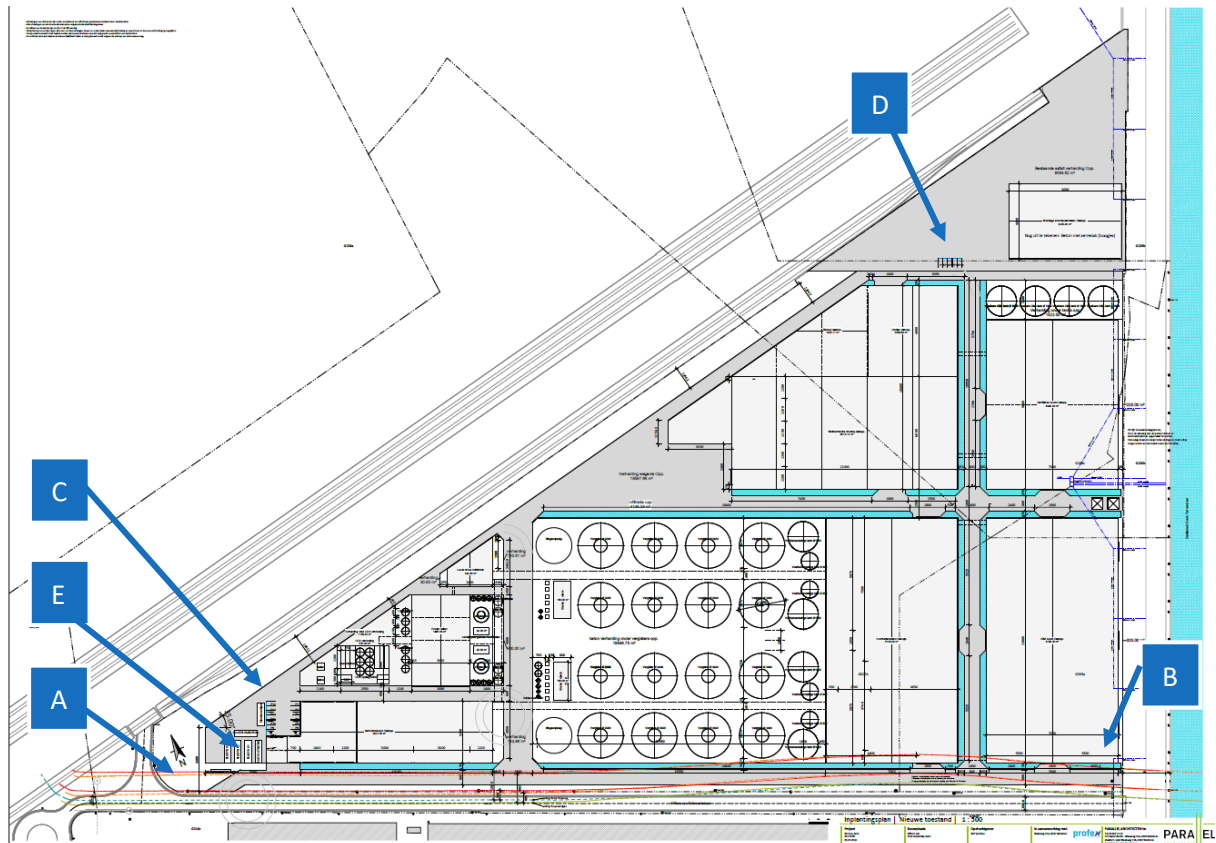
Heden is er geen activiteit op de site aanwezig. De huidige inrichting betreft een graszone binnen het industriegebied met beperkt onderhoud. De volledige verkeersgeneratie afkomstig van de projectsite is hierbij nieuw en bijkomstig.

### 6.2.2 Gewenste verkeerssituatie

De projectsite heeft 1 toegang aan de zijde van de Willem van Rubroeckstraat [A] en 1 toegang aan de zijde van de kade [B]. Deze toegang leidt naar een interne verbinding op de site. De connectie met het openbaar domein wordt hierdoor beperkt. De toegang in de Willem Rubroeckstraat is schuin gelegen om vlotte in- en uitrij. De site is voorzien van 2 parkeerzones. De parkeerzone [C] aan het kantoorgebouw heeft 14 parkeerplaatsen waarvan er 2 ingericht zijn als parkeerplaats voor personen met een beperking. Er zijn ook 8 laadpalen voorzien. Op de tweede parkeerzone [D] zijn 5 parkeerplaatsen voorzien. De twee parkeerplaatsen liggen op 450m van elkaar in vogelvlucht. De verspreiding zorgt voor een vlotte verbinding over de volledige site voor de werknemers.

Tabel 4 aantal parkeerplaatsen

Wagens		
Parking		19
waarvan	Voor personen met een beperking	2
	Elektrische wagens	12
	Bezoekersparking	1
Fietsen		
Gewone fietsen		10



Figuur 34 Inplantingsplan

De vrachtwagens rijden steeds rechtstreeks naar de locatie van aanvoer of afvoer van de goederen. Er wordt geen afzonderlijke wachtruimte voorzien voor de vrachtwagens wegens deze op terrein nabij de bestemming kunnen halteren.

De site is ook voorzien van een fietsenstalling [E] voor 10 fietsen. Dit is gelegen nabij het kantoorgebouw en is voorzien van oplaadpunten voor elektrische fietsen. Het voorzien van deze laadpunten kan een modal-shift teweeg brengen naar meer fietsgebruik.

## 7 Mobiliteitsprofiel

---

In dit hoofdstuk wordt een inschatting gemaakt van het verkeer dat door het project gegenereerd wordt. Op basis hiervan zal verder een evaluatie gemaakt worden van de impact op het wegennet en de eventuele vereiste milderende maatregelen. Om het mobiliteitsprofiel in kaart te brengen wordt de methodiek van het richtlijnenhandboek Mobiliteitseffectenstudies, Mobiliteitstoets en MOBER gevolgd, verder richtlijnenboek genoemd. De nodige kencijfers, opgesteld in het richtlijnenboek, worden bekeken en toegepast op het project dat voorligt. Gent is gecategoriseerd als type gebied van een grootstedelijk gebied centrumgemeente. Kencijfers zullen steeds betrekking hebben op dit type.

### 7.1 Huidig mobiliteitsprofiel

Er is huidig geen activiteit op de projectsite. Er is geen mobiliteitsprofiel aanwezig op de huidige site. Al het verkeer dat gegenereerd wordt door het project is nieuwe verkeersgeneratie.

### 7.2 Toekomstig mobiliteitsprofiel

Om het mobiliteitsprofiel in kaart te brengen wordt de methodiek van het richtlijnenhandboek Mobiliteitseffectenstudies, Mobiliteitstoets en MOBER gevolgd, verder richtlijnenboek genoemd.

#### 7.2.1 Productie en attractie





De verkeersgeneratie die de site creëert vindt zijn oorsprong bij de werknemers, de bezoekers en de transporten van vrachtverkeer naar de site. Het grootste onderdeel van deze verkeersgeneratie zijn de transporten.

Het project voorziet een werking voor 20 werknemers op de projectsite. Deze 20 werknemers worden verdeeld in 3 ploegenshiften en 9-to-5 job. Naast de werknemers is er ook bezoek mogelijk. Er worden ongeveer 1 bezoekers per week verwacht.

Het aantal vrachttransporten wordt voorgesteld in onderstaande tabel. Op jaarbasis zal er 850.000 ton grondstoffen en afvalstoffen worden aangevoerd en zal er 400.000 ton afgevoerd worden. Dit wordt herleid naar de transportaantallen per week en per dag. Hieruit kan afgeleid worden dat er gemiddeld 564 vrachtwagens per week zorgen voor aanvoer van materialen en 718 vrachtwagens voor afvoer van materialen. Dit resulteert in een maximaal van 256,4≈257 vrachtwagens per dag. Deze zijn verspreid over de volledige werkdag.

Hoewel er in het weekend wordt gewerkt wordt bij onderstaande transporten uitgegaan van een gelijke verdeling tijdens de werkweek. Het weekendwerk heeft een verlaagde productie. In het kader van een realistisch beeld te scheppen en rekening te houden met een worst-case scenario worden de wekelijkse transporten verdeeld tijdens de werkweek. In onderstaande tabel wordt dan ook de verhouding tussen week en dag in 1/5 berekend en niet 1/7. De gemiddelde dagelijkse transporten worden hierbij dus hoger ingeschat dan de realiteit.

Tabel 5 Vrachtransporten aanvoer en afvoer

toekomst gemiddeld BAT = maximaal BAT				
Soort levering	Aanvoer/ week (vol naar site)		Afvoer/week (vol weg van site)	
				
	Grondstoffen voor vergisting: 600.000 ton/jaar +		Afvoer na vergisting: 100.000 ton/jaar +	
	Op- en overslag afvalstoffen: 200.000 ton/jaar		Op- en overslag van afvalstoffen: 200.000 ton/jaar	
	300.000 ton/jaar => 6.000 ton/week => >240 vrachtwagens /week	Wekelijks: 1 x 10.000 ton => 500.000 ton/jaar	180.000 ton/jaar => 3.600ton/week =>144 vrachtwagens/ week	1 x 10.000 ton/maand => >120.000 ton/jaar
	Grondstoffen voor compostering: 50.000 ton/jaar externe GFT		Eindproduct compostering: 100.000 ton/jaar	
	1.000 ton/week => 40 vrachtwagens/week	/	2.000 ton/week => 80 vrachtwagens/week	/
Diverse andere	Hulpstoffen			
	1 vrachtwagens H2SO4/week 1 vrachtwagen polyelektrolyt/maand	/	Max capaciteit CO2 verlading 135 vrachtwagens per week	/
<b>Totaal</b>	564 vrachtwagens/week in (heen en terug)		718 vrachtwagens/week uit (heen en terug)	

Voor de transporten wordt er gebruik gemaakt van weg- en watertransport. In voorgaande tabel wordt een inschatting gemaakt van de totale verdeling van de stoffen over deze transporttypes.

De CO2 wordt geladen in tankwagens met een capaciteit van 20 ton per laadbeurt, met typische afmetingen van 2 m diameter en 8 m lengte. Voor de verlading wordt uitgegaan van het gebruik van een laadslang, een vultijd van 30 min (40 ton/u verladingsdebiet), een aanwezigheidstijd van 1 u per tankwagen en verlading bij 15 barg en -30 °C. Op basis van de jaarlijkse capaciteit en de schatting van 50 % voor tankwagens worden 3500 tankwagens verwacht met 1750 u verladingsstijd en 3500 u aanwezigheid van de tankwagen op jaarbasis (40 %).

## 7.2.2 Modal-Split

Voor de modal-split wordt enkel naar de werknemers gekeken. De transporten zullen steeds per weg- en watertransport gebeuren. Hierbij is een opsplitsing naar actieve weggebruiker of openbaar vervoer niet nodig. Voor de bezoekers wordt uitgegaan van volledig auto-afhankelijk. De ligging van de site zorgt ervoor dat een bezoeker minder intuïtief een ander vervoersmiddel zal nemen dan de wagen. De veronderstelling dat deze volledig auto-afhankelijk is zal zorgen voor een representatiever beeld van de mobiliteit.

Voor de modal-split van de werknemers wordt in eerste instantie uitgegaan van een volledig auto afhankelijk site. Hierbij komen 100% van de 20 werknemers met de wagen. Met de ligging in het havengebied waar fietssnelwegen doorgeen lopen kan dit echter met de loop van tijd veranderen. Er wordt dan ook een vergelijking gemaakt met de kencijfers van de federale enquête Woonwerkverkeer 2021-2022 voor industrie, kan opgemerkt worden dat hier een 83% afhankelijkheid van

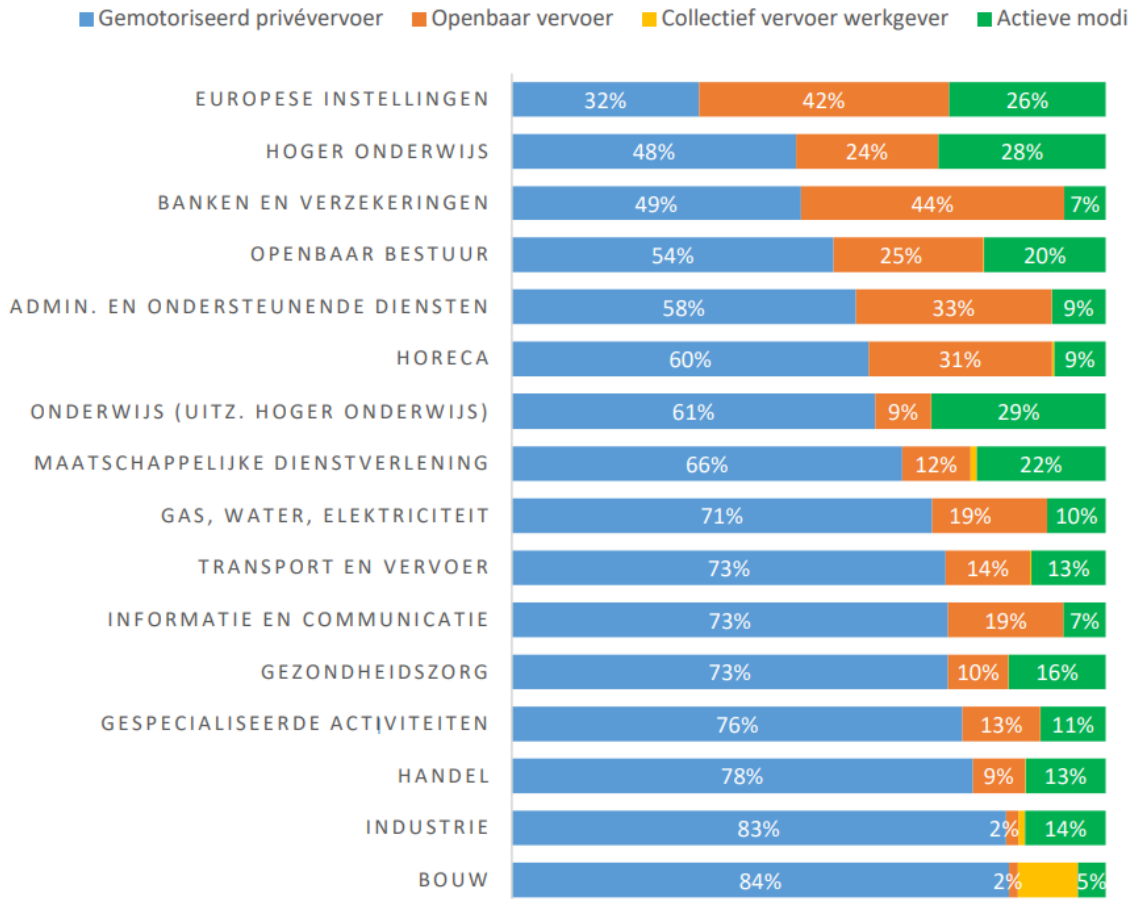


de wagen is. Hierbij kan gesteld worden dat de projectsite op vlak van mobiliteit een duurzame ingesteldheid heeft.

Tabel 6 Modal-split werknemers

Vervoersmiddel	%	Werknemers Auto afhankelijk	%	Werknemers Modal-shift
Autobestuurder	100%	20	83%	16,6
Fiets	0%	0	17%	3,4
<b>TOTAAL</b>	<b>100%</b>	<b>20</b>	<b>100%</b>	<b>20</b>

Tabel 7 Modale verdeling volgens bedrijfssector (Federale enquête Woon-werkverkeer 2021-2022)



### 7.2.3 Ritdistributie

Er kunnen 3 groepen onderscheiden worden die belang hebben bij de projectsite. De werknemers, aan/afvoer materialen en bezoekers.

#### 7.2.3.1 Werknemers

De 20 werknemers die het bedrijf zal tellen worden onderverdeeld in 4 groepen tijdens de week. De eerste 3 groepen zijn de ploegendiensten die werken binnen de productie werken. De shiften zijn verdeeld in een ochtend-, avond- en nachtploeg. De ochtendploeg werkt van 6u tot 14, de avondploeg werkt van 14u tot 22u en de nachtploeg van 22u tot 6u. Elke ploeg werkt met ongeveer 5 werknemers. Daarnaast zijn er nog 5 werknemers die eerder een 9-to-5 job hebben en werken tussen 8u en 18u.

Het drukste moment van bewegingen gecreëerd door het personeel is toe te wijzen aan shiftenwissel. Hier wordt aangenomen dat elke werknemer een halfuur voor de werktijd aankomt en ook een halfuur nadien vertrekt. Hierbij zal voor het maatgevend uur een drukte van 10 personen-auto-equivalenten (pae) geproduceerd worden.



Tabel 8 Overzicht werknemers

Shiften	uren	Toekomstige toestand
Ochtenddienst	Van 06:00 Tot 14:00	5
Avonddienst	Van 14:00 Tot 22:00	5
Nachtdienst	Van 22:00 Tot 06:00	5
9-to-5 job	Van 08:00 Tot 17:00	5
<b>TOTAAL</b>		<b>20</b>

### 7.2.3.2 Aan- en afvoer materialen

De maximaal 257 transportbewegingen per dag zullen plaatsvinden gedurende de openingsuren. Hierbij zitten zowel de bewegingen voor aankomen en weggrijden van de site inbegrepen. Elke transport van aanvoer of afvoer wordt hierbij dus vertegenwoordigd door 2 transportbewegingen. Er wordt binnen deze berekening niet uitgegaan van dubbelgebruik waarbij een volle aanvoer ook een volle afvoer van grondstoffen kan doen. Hierbij wordt dus uitgegaan van een maximaal aantal transportbewegingen.

### 7.2.3.3 Bezoekers

Er worden gemiddeld 1 bezoeker per week verwacht. Deze zullen verspreid zijn over de openingsuren van dagdiensten 9u tot 17u.

## 7.2.4 Parkeerbehoefte

### 7.2.4.1 Auto's

Uit de modal-split wordt afgeleid dat gemiddeld 20 werknemers met de wagen naar het werk komen over een volledige dag. Op het drukste moment dient er minimaal plaats te zijn voor de 9-to-5 jobs en 2 ploegen zodat de ploegenwissel kan plaatsvinden. Hierbij zullen 15 werknemers tegelijk aanwezig zijn.

Daarnaast dient er 1 parkeerplaats voorzien te worden voor de bezoekers. Dit komt op een minimale behoefte van 16 parkeerplaatsen.

Voor de vrachtwagens worden er geen aparte parkeerplaatsen voorzien. De hoeveelheid transporten die verwacht worden kunnen steeds rechtstreeks naar de laad- en losplaats voor de bestemde grond- of afvalstoffen. Deze zone volstaat als buffer voor de vrachtwagens.

### 7.2.4.2 Fietsen

Uit de modal-split wordt afgeleid dat in eerste instantie geen werknemers met de fiets naar het werk komen. De Vlaamse mobiliteitsdoelstellingen heeft de ambitie om tegen 2030 een modal-split te hebben waarbij de duurzame verplaatsingen voor 40% uitmaken van alle verplaatsingen. Indien ervan uitgegaan wordt dat deze 40% voor de projectsite volledig uit fietsgebruik komt, is er een minimale behoefte van 8 fietsstalplaatsen.



## 8 Mobiliteitseffecten

---

Binnen dit onderdeel wordt bekeken wat de mogelijke effecten op mobiliteit zijn per thema. Effecten van de verandering kunnen zowel positieve gevolgen hebben maar ook negatieve.

### 8.1 Bereikbaarheid

#### 8.1.1 Bereikbaarheid voetgangersverkeer

Wegens het ontbreken van een voetpad is de bereikbaarheid voor de voetgangers niet ideaal. Er is wel voldoende groenzone naast de rijbaan en een fietspad om voldoende afgescheiden te wandelen van de auto's en vrachtwagens. Het ontbreken van voetgangersinfrastructuur is in het havengebied geen kritisch punt.

#### 8.1.2 Bereikbaarheid fietsverkeer

Ter hoogte van site is er geen fietsinfrastructuur aanwezig. In de nabije omgeving is er connectie mogelijk met het Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk en de fietssnelweg F401. De nabijheid van de fietssnelwegen zorgen ook voor vlot verkeer vanuit de ruimere omgeving. Er kan vastgesteld worden dat de bereikbaarheid en veiligheid met de fiets naar de site een hoog potentieel heeft.

#### 8.1.3 Bereikbaarheid openbaar vervoer

De site is bereikbaar met het openbaar vervoer. De bushalte op 1,8km is echter een grote drempel om het gebruik ervan aantrekkelijk te maken.

#### 8.1.4 Bereikbaarheid autoverkeer

Uit het bereikbaarheidsprofiel van de site (zie hoofdstuk 6) zijn meerdere routes mogelijk naar de site. De projectsite is vlot bereikbaar via de N474 Vasco Da Gamalaan en de R4. Door de nabije connectie met dit hoger gelegen verkeersnetwerk is een grote bereikbaarheid met de wagen gegarandeerd.

## 8.2 Parkeerdruk

Op basis van de parkeerbehoefte werd, bij volledige bezetting, een vereist parkeeraanbod van 15 parkeerplaatsen voor het personeel en 1 voor de bezoekers berekend (zie hoofdstuk 7.2.4). Rekening houdend met een comfortfactor van 85% levert dit een aanbevolen parking op van respectievelijk 19 parkeerplaatsen. De projectsite is huidig voorzien van 19 parkeerplaatsen. De voorziene parkeerruimte zorgt ervoor dat het verkeer van het werkpersoneel tijdens een shiftwissel volledig kan parkeren op eigen terrein zonder het openbaar domein te hinderen. Daarnaast is er ook steeds voldoende ruimte om de bezoekers te voorzien van een parkeerplaats.

De parkeerbehoefte voor de fietsers werd berekend op 8 fietsstalplaatsen. De site is voorzien van een stalling van 10 fietsen en beschikt over laadpunten voor de elektrische fietsen.

Tabel 9 Beoordelingskader: bezettingsgraad gerelateerd aan parkeerdruk (volgens richtlijnenhandboek)

Gemiddelde bezettingsgraad Parking	Parkeerdruk
0-50%	Groot overaanbod aan parkeerplaatsen
51-70%	Licht overaanbod aan parkeerplaatsen
71-90%	Goede bezettingsgraad
91-100%	Licht tekort aan parkeerplaatsen
>100%	Groot tekort aan parkeerplaatsen

## 8.3 Verkeersleefbaarheid

Verkeersleefbaarheid is een begrip dat de aspecten van verkeer en vervoer omvat die de leefomgeving beïnvloeden en bepalend is voor het gevoel dat de gebruikers van een straat of wijk ondervinden ten gevolge van het verkeer en/of de infrastructuur. De ligging binnen het havengebied zorgt voor een ander type verkeersleefbaarheid dan dit van een woonwijk.

De projectsite staat via de Marco Polostraat en de Willem Van Rubroeckstraat in verbinding met de regionale vrachtroute N474 Vasco Da Gamalaan en de R4 (= vrachtroutenetwerk – zie Figuur 9 Vrachtnetwerk Regionaal Mobiliteitsplan VVR Gent). Deze weg zorgt voor een grote bereikbaarheid naar de internationale wegen. Het gebruik kunnen maken van dit netwerk zorgt dat het verkeer gecreëerd door de site meteen naar het vrachtnetwerk geleid wordt en geen hinder creëert bij wegen niet bestemd voor vrachtverkeer. Door deze transportroutes wordt de verkeersleefbaarheid in de woonwijken ten noorden en ten westen gegarandeerd.

## 9 Verkeerstechnische en flankerende maatregelen

---

### 9.1 Maatregelen door de initiatiefnemer

Het project zet in op het gebruik van zowel wegtransport als watertransport voor zowel de aanvoer als de afvoer van de grondstoffen. Binnen Tabel 5 wordt een maximale verdeling van de vrachttransporten weergegeven. Hier kan afgeleid worden dat 62,5% van de aanvoer en 40% afvoer over het water zal gebeuren. Met een maximale capaciteit van 650.000 ton per jaar wordt er volop ingezet in het duurzamere watertransport.

De site is voorzien van 2 toegangspunten tot het openbaar domein. Dit zorgt voor minder conflictpunten met het mogelijke verkeer. De schuine inrij in de Willem van Rubroeckstraat zorgt voor vlotte beweging en een goed overzicht. De kent een zeer beperkt bedrijvenaantal. Het aantal verkeersbewegingen die er gemaakt worden ligt zeer laag en wordt vaak door wederkerende chauffeurs uitgevoerd.

### 9.2 Maatregelen door de overheid en de wegbeheerder

Er werden in de nabije omgeving van de projectsite recent geen infrastructurele of verkeerstechnische maatregelen genomen door de bevoegde overheid specifiek gericht op het verder verbeteren van de omgeving. De N474 en R4 worden in algemeen belang goed onderhouden en opgevolgd inzake verkeersveiligheid.



## 10 Sensitiviteitstoets

---

Als sensitiviteitstoets wordt de verkeersimpact geanalyseerd die de site creëert. Voor deze verkeersimpact wordt rekening gehouden met de werknemers, bezoekers en transporten. In elke vorm wordt uitgegaan van een worst-case scenario.

Voor de werknemers wordt er gekeken naar het start- of einduur van de drukste shift(en). Volgens de shiften is de wisseling tussen twee shiften het drukste moment. Er valt geen shift gelijk met de 9-to-5 jobs. Er kan aangenomen worden dat de werknemers van de andere shiften telkens een halfuur voor de start en een halfuur na het eindigen van de shift voor verkeer zorgen. Dit zorgt voor een verkeersgeneratie van 10 personen-autoequivalenten (pae) door 2 shiften te combineren. Er wordt aangenomen dat dit het maatgevend uur is voor de werknemers.

Binnen het mobiliteitsprofiel werd vastgelegd dat er zo'n 257 transportbewegingen per dag aan- en afvoer van materialen uitvoeren. Dit is een worst-case scenario waarbij geen rekening werd gehouden met dubbelgebruik van de vrachtwagen voor zowel aanvoer als afvoer. De voornoemde transporten gelden voor een volledige dag. Voor een maatgevend uur wordt de transporten gelijk verdeeld over de vaste bezoeken van 9u-17u. Dit levert 32,1 transportbewegingen op door 16~17 vrachtwagens. De verkeersgeneratie is hierbij dan 96 pae voor de transporten (1 vrachtwagen = 3 pae).

Er worden gemiddeld 1 bezoekers per week verwacht. Binnen een worst-case scenario vallen deze bezoeken gelijktijdig met personeelwissel rond 14u en vertrekt de bezoeker binnen ditzelfde maatgevend uur. Dit levert een verkeersdrukke van 2 pae op.

In worst-case scenario produceert de site een verkeersgeneratie van 108 pae. De basiscapaciteit van een 2x1 rijbaan betreft 1.000 pae/uur/rijstrook (conform richtlijnenboek Mobiliteitseffectenstudies, Mobiliteitstoets en MOBER). De Willem van Rubroeckstraat is een 2x1 rijbaan en heeft hierbij een gemiddelde capaciteit van 2.000 pae /uur per rijrichting. Door de ligging en beperkte invulling van de Willem van Rubroeckstraat binnen het havengebied, kan aangenomen worden dat de verzadigingsgraad hier lager is dan 80%.

Onderstaande tabel geeft het significantiekader weer naar bezettingsgraad van het wegennet (richtlijnenhandboek MER 'Mens-Mobiliteit'). Het significantiekader bestaat uit een geheel aan klassen waarbij aandacht wordt besteed aan de variatie van de wijziging van verzadigingsgraad (I/C) in relatie tot het belastingsniveau van de weg.

Verzadigingsgraad toekomstige situatie (incl. plan/project)	Evolutie t.o.v. verzadigingsgraad referentiesituatie (in procentpunt*)								
	Toename verzadigingsgraad				Verschil < 5 %-punt	Afname verzadigingsgraad			
	> 50 %-punt	20 à 50 %-punt	10 à 20 %-punt	5 à 10 %-punt		5 à 10 %-punt	10 à 20 %-punt	20 à 50 %-punt	> 50 %-punt
>100%	---	---	---	--	0	0	0	+	+
90-100%	---	---	--	-	0	0	+	++	++
80-90%	--	--	-	-	0	+	++	+++	+++
<80%	-	-	0	0	0	+	+++	+++	+++

\* Procentpunt: rekeneenheid waarmee de verandering van een percentage wordt uitgedrukt. Een stijging van 40% naar 80% is een verhoging van 100% of een verhoging van 40 procentpunten

Tabel 4-34 Significantiekader 'I/C-verhouding'

Met onderstaande in acht te nemen beoordelingsgrond:

Effect ten opzichte van referentie	Beoordeling
Aanzienlijk negatief effect	---
Negatief effect	--
Beperkt negatief effect	-
Geen of verwaarloosbaar effect	0
Beperkt positief effect	+
Positief effect	++
Aanzienlijk positief effect	+++

Met een verkeersproductie binnen het maatgevend uur 108 pae, zorgt de projectsite voor 5,4% van de verkeersverzadiging van de Willem van Rubroeckstraat. Dit is afkomstig van gelijktijdig betreden van de site door werknemers, bezoekers en transporten. Dit zorgt voor een verhoging van 5,4%-punt op de verzadiging van de weg. Binnen voorgaande tabellen kan hierbij duidelijk gesteld worden dat de impact van deze verhoging steeds onder de categorie van 'geen of verwaarloosbaar effect' valt ten opzichte van de vermoedelijke huidige verzadiging van de Willem van Rubroeckstraat. De site zou zelfs een verkeersproductie mogen hebben die meer dan 3keer hoger ligt en nog steeds zal de nieuwe verkeersgeneratie niet zorgen voor een negatief effect op de verkeersverzadiging volgens het richtlijnenhandboek.

Er kan gesteld worden dat de verkeersimpact van dit project verwaarloosbaar is op de omgeving.

## 11 Besluit

---

Binnen deze MOBER werd de mobiliteit van voorliggen project geanalyseerd op verschillende niveaus. De vaststellingen bekomen uit de bereikbaarheidsprofiel, mobiliteitsprofiel, mobiliteitseffecten en maatregelen vormen volgende conclusie:

- Uit hoofdstuk 8.2 komt naar voren dat de nodige parkeervoorzieningen aanwezig zijn voor het stallen van de personenwagens en fietsen. Dit komt het efficiënt ruimtegebruik ten goede.
- Zoals uit hoofdstuk 10 naar voren komt is de gegenereerde verkeersintensiteit in de huidige en de toekomstige situatie niet problematisch. Dit komt de verkeersleefbaarheid ten goede.
- Er dienen geen aanpassingen te gebeuren op het openbaar domein om de toegankelijkheid en de bereikbaarheid van de site te garanderen.
- Binnen het openbaar vervoer is er in de huidige situatie geen buslijn die langs het projectgebied loopt. De site heeft echter een goede aansluiting voor fietsers en wagens.
- De nabije ligging van de projectsite ten op zichte van hoger gelegen verkeersnetwerk zorgt voor goede verbindingen in het transportsysteem en zorgen voor beperkte hinder op wegen die niet tot het vrachtroutenetwerk behoren.
- De omliggende wegen zijn visueel zeer overzichtelijk, bestuurders hebben goed zicht op al het verkeer rondom. De inritten zijn op een veilige wijze toegankelijk.

Er worden dan ook geen problemen verwacht op vlak van verkeersleefbaarheid en -veiligheid.



## 12 Figurenlijst

---

Figuur 1 Situering projectsite (macroschaal = betreft de ligging in een ruimer gebied ten opzichte van de regio).....	6
Figuur 2 Situering projectsite (mesoschaal = nabije omgeving).....	7
Figuur 3 Situering projectsite (mesoschaal = nabije omgeving).....	7
Figuur 4 Bovenlokaal functioneel Fietsrouten netwerk/ fietssnelwegen.....	8
Figuur 5 Situering projectsite (microschaal = onmiddellijke omgeving) .....	9
Figuur 6 Gewestplan .....	11
Figuur 7 Overzicht diverse beschermingszones .....	12
Figuur 8 Legende vrachtnetwerk Regionaal Mobiliteitsplan VVR Gent .....	12
Figuur 9 Vrachtnetwerk Regionaal Mobiliteitsplan VVR Gent .....	13
Figuur 10 Atlas der Buurtwegen - 1841 (Geopunt).....	14
Figuur 11 Fietsknooppuntennetwerk (Geopunt) .....	15
Figuur 12 Bovenlokaal Fietsrouten netwerk (geopunt) .....	15
Figuur 13 Goederentreintransport in Europa (2022) .....	16
Figuur 14 Willem van Rubroeckstraat t.h.v. rotonde met de Marco Polostraat .....	17
Figuur 15 Willem van Rubroeckstraat (links projectgebied) .....	17
Figuur 16 Orthofoto Willem van Rubroeckstraat.....	18
Figuur 17 Willem van Rubroeckstraat t.h.v. Kanaal Gent- Terneuzen .....	18
Figuur 18 Willem van Rubroeckstraat .....	18
Figuur 19 Marco Polostraat t.h.v. rotonde .....	19
Figuur 20 Marco Polostraat.....	19
Figuur 21 Marco Polostraat.....	19
Figuur 22 Marco Polostraat t.h.v. N474 Vasco da Gamalaan.....	19
Figuur 23 Orthofoto N474 Vasco da Gamalaan .....	19
Figuur 24 N474 Vasco da Gamalaan t.h.v. rotonde met de N474 Christoffel Columbuslaan .....	20
Figuur 25 Overzicht fietsverbinding ten zuiden van N474 Vasco da Gamalaan t.h.v. rotonde met de N474 Christoffel Columbuslaan.....	20
Figuur 26 N474 Vasco da Gamalaan t.h.v. de Marco Polostraat.....	20
Figuur 27 N474 Vasco da Gamalaan t.h.v de Marco Polostraat.....	20



Figuur 28 Toegang vanaf de N474 Vasco da Gamalaan .....	20
Figuur 29 Havengebied met projectsite .....	20
Figuur 30 Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk (BFF in het oranje en Fietssnelweg in blauw) .....	21
Figuur 31 Fietsknooppuntenetwerk (bron: geopunt) .....	22
Figuur 32 Wegcategorisering Vervoerregio Limburg .....	23
Figuur 33 Vrachtwagennetwerk .....	24
Figuur 34 Inplantingsplan .....	25



## 13 Tabellenlijst

---

Tabel 1	Overzicht omliggende wegen.....	17
Tabel 2	Ritten op halte 'Evergem Twaalfroedenstraat' .....	22
Tabel 3	Overzicht kleuren wegencategorisering en vrachtroutenetwerk plannen vervoersregio (Figuur 32 & Figuur 33) .....	23
Tabel 4	aantal parkeerplaatsen .....	25
Tabel 5	Vrachtransporten aanvoer en afvoer .....	27
Tabel 6	Modal-split werknemers.....	28
Tabel 7	Modale verdeling volgens bedrijfssector (Federale enquête Woon-werkverkeer 2021-2022) .....	28
Tabel 8	Overzicht werknemers.....	30
Tabel 9	Beoordelingskader: bezettingsgraad gerelateerd aan parkeerdruk (volgens richtlijnenhandboek).....	32



## 14 Bijlage

---

