

ADDENDUM E1 EFFECTEN OP MOBILITEIT

Voeg de gegevens als bijlage E1 bij het formulier, tenzij anders vermeld.

1 Is er een mobiliteitsstudie opgemaakt?

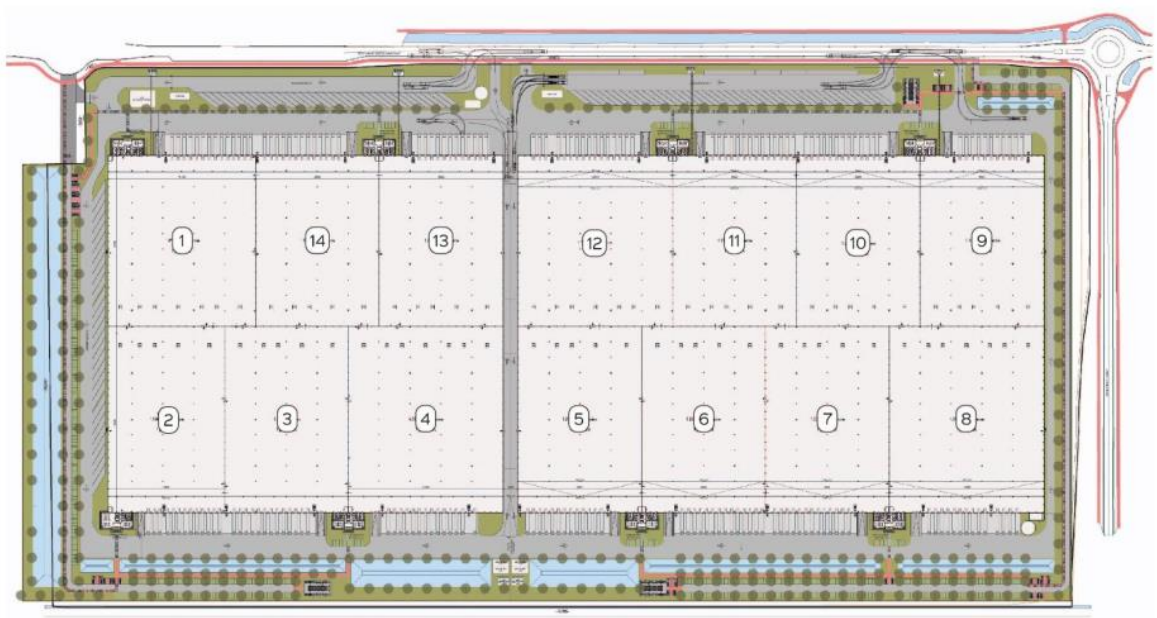
- ☐ ja. Voeg de mobiliteitsstudie als bijlage E1bis bij het formulier. Als de antwoorden op vragen 2 en 3 (indien van toepassing) opgenomen zijn in de mobiliteitsstudie, hoeft u die vragen niet in te vullen.
- ☒ nee. Ga naar vraag 2.

2 Beschrijf de mobiliteit die gegenereerd wordt door de aanvraag.

Geef daarbij ook een beschrijving van de organisatie van het personenverkeer van en naar het project, en de gebruikte mobiliteitsmiddelen voor goederentransport, met vermelding van de aan- en afvoerfrequenties, de tijdstippen (indien relevant) van de transporten en de transportroute(s).

EXPLOITATIEFASE:

Het project bestaat uit een logistieke site met een totale netto-terreinoppervlakte van 28,74 ha, waarop 14 units worden voorzien. Bij de units worden ook ondersteunende kantoorruimtes voorzien. De totale oppervlakte van de kantoorruimtes bedraagt 4 791 m² bvo (= bruto-vloeroppervlakte). De projectsite is verdeeld in 2 zones met elk een aparte ontsluiting en parkings. De zuidelijke zone bevat 6 logistieke units en de noordelijke zone bevat 8 units. Elke unit zal beschikken over meerdere laad- en loskades (docks). In totaal gaat het om 180 docks. Daarnaast worden ook 111 parkeerplaatsen (wachtplaatsen) voor vrachtwagens voorzien.



Figuur 1: Inplantingsplan met aanduiding gebouwen

Het projectgebied behelst de contouren van de projectsite en de aansluiting ervan op de Ferdinand Magellaanstraat en de James Cookstraat. De mobiliteitseffecten die zullen optreden naar aanleiding van de ontwikkeling zullen het projectgebied overstijgen.

Er is een initiële MOBER opgemaakt (zie aparte bijlage), bij de eerste stedenbouwkundige aanvraag inclusief de transporten (gebruik) van de verschillende opslagloodsen, deze is herwerkt in het kader van de voorliggende aanvraag. Ondanks de voorliggende stedenbouwkundige regularisatie blijft de context quasi gelijk aan het originele concept. Een deel van de Mober is onderstaand opgenomen ter invulling van het mobiliteitsprofiel.

De projectzone is gelegen op de grens tussen Evergem en Gent, binnen een te ontwikkelen gebied van de Gentse Haven. Op macroniveau is de site gelegen tussen Gent en Zelzate. Ten oosten is het kanaal Gent-Terneuzen gelegen. Ten westen kan ontsloten worden naar de R4, die vervolgens in Zelzate aansluit op de E34 (A11). Ten zuiden van Gent biedt de R4 verbinding met de E17 en E40. De projectsite sluit dus goed aan op het omliggend hoger wegennet.

Het projectgebied ligt op de grens tussen Evergem en Gent, meer bepaald op het bedrijventerrein rondom het Kluizendok. Het gebied wordt ten oosten afgebakend door het kanaal Gent-Terneuzen. Aan de westzijde wordt het bedrijventerrein begrensd door een spoorlijn en de R4. Het havengebied rondom het Kluizendok ontsluit naar de R4, via een op- en afrittencomplex dat gekend staat als het ovaal van Wippelgem. Het havengebied rond het Kluizendok wordt omgeven door de kernen van Doornzele, Wippelgem, Kluizen, Ertvelde en Rieme.

De site bevindt zich binnen het bedrijventerrein rondom het Kluizendok van de Gentse Haven. De site sluit aan op de Ferdinand Magellaanstraat. De ontsluiting voor het gemotoriseerd verkeer is gericht op de R4 Jacques Parysstraat. Een op- en afrittencomplex volgend het principe van een Hollands complex met ovonde zorgt voor de uitwisseling van het verkeer van en naar de R4. Aan de noordzijde van de projectsite bevindt zich de James Cookstraat die uitkomt op de Marco Polostraat en vervolgens de N474 Vasco de Gamalaan.

Het aantal werknemers voor logistieke activiteiten wordt geschat op 20 werknemers per ha netto terreinoppervlakte (Richtlijnenboek MOBER, 2018). Met een totale netto-terreinoppervlakte van 28,74 ha worden dus 575 werknemers verwacht voor alle units samen. Door verplaatsingen, ziekte, verlof ... kan gesteld worden dat 80% van de werknemers gelijktijdig aanwezig is op een werkdag.

Volgens het Richtlijnenboek MOBER (2018) bedraagt het autoaandeel in een randgemeente van het grootstedelijk gebied 74% en het fietsaandeel 11%. Gezien de autogerichte locatie van de projectsite, de beperkte bereikbaarheid met openbaar vervoer (zie bereikbaarheidsprofiel) en het werken in shiften wordt de modal split echter aangepast. Er wordt nog steeds een fietsaandeel van 10% verondersteld vanwege de ligging nabij een netwerk van fietssnelwegen en bovenlokale fietsroutes. 90% wordt verondersteld met de auto te komen. De ligging van de projectsite leent zich niet tot verplaatsingen te voet.

De autobezettingsgraad wordt behouden op 1,09 personen per auto (Richtlijnenboek MOBER, 2018). Zo worden dagelijks 761 autoverplaatsingen en 92 fietsverplaatsingen verwacht van en naar de site door de logistieke medewerkers.

Mobiliteitsprofiel werknemers logistieke activiteit	
Netto terreinoppervlakte (ha)	28.74
Aantal werknemers per ha netto terreinoppervlakte	20
Aantal werknemers (FTE)	575
Gemiddelde gelijktijdige aanwezigheidsgraad	80%
Aandeel auto	90%
Gemiddelde autobezettingsgraad	1.09
Aandeel openbaar vervoer	0%
Aandeel fiets	10%
Aandeel te voet	0%
TOTAAL aantal autoverplaatsingen per dag	761
TOTAAL aantal fietsverplaatsingen per dag	92

De werknemers van een logistiek bedrijf werken vaak in shiften. Aangezien er geen projectspecifieke cijfers beschikbaar zijn, wordt aangenomen dat er dagelijks in twee shiften wordt gewerkt: van 6u00 tot 14u00 en van 14u00 tot 22u00. De maatgevende uren voor logistiek vallen dan van 5u00 tot 6u00 's ochtends en van 14u00 tot 15u00 in de namiddag. Tijdens deze uren zal telkens ongeveer de helft van het personeel toekomen, respectievelijk de site verlaten. Het gaat dus telkens om werknemers van de eerste shift. De werknemers van de tweede shift zullen zich namelijk voor 14u00 naar de site verplaatsen. Tijdens beide maatgevende uren worden 190 autoverplaatsingen gegenereerd.

	Verkeersgeneratie werknemers			
	Ochtend 5u-6u		Namiddag 14u-15u	
	Attractie	Productie	Attractie	Productie
Percentage van dagtotaal	50%	0%	0%	50%
Aantal autoverplaatsingen	190	0	0	190
TOTAAL	190		190	

Er wordt aangegeven dat voor de hele ontwikkeling maximaal 900 vrachtwagenbewegingen overdag verwacht worden en 225 vrachtwagenbewegingen 's nachts. Rekening houdend met de pae-waarde van 2 pae voor zware vrachtwagens komt dit neer op 1 800 pae aan vrachtverkeer overdag en 450 pae 's nachts. Op dagbasis zal dus 2 250 pae aan vrachtverkeer gegenereerd worden.

Mobiliteitsprofiel vrachtverkeer	
Oppervlakte (ha)	28.74
Aantal vrachtwagenverplaatsingen dag	900
Aantal vrachtwagenverplaatsingen nacht	225
TOTAAL aantal vrachtwagenverplaatsingen per dag	1125
TOTALE vrachtverkeersgeneratie per dag (pae)	2250

CROW-publicatie 256 geeft de spreiding van het vrachtverkeer. Tijdens een maatgevend uur van de ochtendspits kan een attractie verwacht worden van 6,8%, en een productie van 2,2%. Tijdens een maatgevend uur van de avondspits rijdt 1,8% van het vrachtverkeer aan, en 6,2% weg. Dit maakt dat de logistieke activiteiten 101 pae/h aan vrachtwagenverplaatsingen zullen genereren in de ochtendspits en 90 pae/h in de avondspits.

	Vrachtverkeersgeneratie			
	Ochtendspits		Avondspits	
	Attractie	Productie	Attractie	Productie
Percentage van dagtotaal	6.8%	2.2%	1.8%	6.2%
Vrachtverkeersgeneratie	77	24	20	70
TOTAAL	101		90	

De kantoorruimtes aan de units zijn ondersteunend aan de logistieke activiteit. Een deel van de werknemers dat in de logistieke ruimte werkt zal dus ook soms taken vervullen in de kantoorruimte. Dit personeel wordt reeds inbegrepen bij het aantal werknemers van de logistieke functie. Er wordt aangenomen dat zo'n 25% van het totale personeel dat verwacht kan worden in de kantoren, voltijdse kantoormedewerkers of administratief personeel zijn. Enkel dit deel van het personeel moet nog in rekening worden gebracht in de verkeersgeneratie (het overige deel is inbegrepen in het logistiek personeel).

De kantoorruimtes zullen samen een bruto-vloeroppervlakte hebben van 4 791 m². Met een kencijfer van 6,15 werknemers per 100 m² bvo en de aanname van 25% administratief personeel, worden ongeveer 74 kantoormedewerkers verwacht. Er wordt opnieuw uitgegaan van een autoaandeel van 90% en een fietsaandeel van 10%. Rekening houdend met een gemiddelde gelijktijdige aanwezigheidsgraad van 80% en een gemiddelde autobezetting van 1,09 zullen de werknemers samen 98 autoverplaatsingen en 12 fietsverplaatsingen per dag maken (Richtlijnenboek MOBER, 2018).

Mobiliteitsprofiel werknemers kantoren	
Bruto vloeroppervlakte (m ²)	4791
Aantal werknemers (per 100m ² bvo)	6.15
Aandeel administratieve werknemers	25%
Gemiddelde gelijktijdige aanwezigheidsgraad	80%
Aandeel auto	90%
Gemiddelde autobezettingsgraad	1.09
Aandeel openbaar vervoer	0%
Aandeel fiets	10%
Aandeel te voet	0%
TOTAAL aantal autoverplaatsingen per dag	98
TOTAAL aantal fietsverplaatsingen per dag	12

Voor kantoren worden de maatgevende uren typisch genomen van 8u00 tot 9u00 tijdens de ochtendspits en van 17u00 tot 18u00 tijdens de avondspits. Tijdens het maatgevend ochtendspitsuur vindt 34% van de dagelijkse verkeersattractie plaats en 1% van de dagelijkse verkeersproductie. Tijdens het maatgevend avondspitsuur is dit 1% attractie en 22% productie. Dit komt neer op 17 inkomende autoverplaatsingen per uur 's ochtends en 11 uitgaande autoverplaatsingen per uur 's avonds.

	Verkeersgeneratie werknemers			
	Ochtendspits 8u-9u		Avondspits 17u-18u	
	Attractie	Productie	Attractie	Productie
Percentage van dagtotaal	34%	1%	1%	22%
Aantal autoverplaatsingen	17	0	0	11
TOTAAL	17		11	

Voor kantoren wordt er gerekend op 0,313 bezoekers per werknemer. In dit geval gaat het om ongeveer 23 bezoekers per dag. Voor bezoekers gaat het Richtlijnenboek MOBER (2018) uit van een modal split van 75% auto en 8% fiets. Deze cijfers worden hier rekening houdend met de locatie en het bereikbaarheidsprofiel aangepast naar 90% auto en 10% fiets. De gemiddelde autobezettingsgraad wordt behouden op 1,06 personen per auto. Zo worden dagelijks 31 autoverplaatsingen en 4 fietsverplaatsingen verwacht van bezoekers.

Mobiliteitsprofiel bezoekers kantoren	
Bruto vloeroppervlakte (m²)	4791
Aantal bezoekers (per werknemer)	0.313
Maximale gelijktijdige aanwezigheidsgraad	21%
Aandeel auto	90%
Gemiddelde autobezettingsgraad	1.06
Aandeel fiets	10%
TOTAAL aantal autoverplaatsingen per dag	31
TOTAAL aantal fietsverplaatsingen per dag	4

De bezoekersverplaatsingen kennen een spreiding van 10% attractie en 4% productie tijdens het maatgevend ochtendspitsuur (8u-9u) en 4% attractie en 9% productie tijdens het maatgevend avondspitsuur (17u-18u). Voor de ontwikkeling komt dit neer op 2 inkomende en 1 uitgaande autoverplaatsing in het maatgevend ochtendspitsuur. In het maatgevend avondspitsuur gaat het om 1 inkomende en 1 uitgaande autoverplaatsing.

	Verkeersgeneratie bezoekers			
	Ochtendspits 8u-9u		Avondspits 17u-18u	
	Attractie	Productie	Attractie	Productie
Percentage van dagtotaal	10%	4%	4%	9%
Aantal autoverplaatsingen	2	1	1	1
TOTAAL	2		2	

De totale verkeersgeneratie voor de hele site is de som van de verkeersgeneratie voor de logistieke functie en de kantoorfunctie van alle units. Op dagbasis worden zo 3 140 autoverplaatsingen (in pae) en 107 fietsverplaatsingen verwacht.

		Verkeersgeneratie op dagbasis	
		Autoverplaatsingen (pae)	Fietsverplaatsingen (aantal)
Logistiek	Werknemers	761	92
	Vrachtverkeer	2250	/
Kantoren	Werknemers	98	12
	Bezoekers	31	4
TOTAAL		3140	107

Bij de berekeningen van de verkeersgeneratie werden per functie andere maatgevende uren toegepast. Tijdens de maatgevende uren voor logistiek zal 292 pae/h aan verkeer gegenereerd worden van 5u00 tot 6u00. In de namiddag tussen 14u00 en 15u00 is dit vergelijkbaar, met 285 pae/h. 's Ochtends gaat het voornamelijk om inkomend verkeer, in de namiddag is er vooral uitgaand verkeer.

		Totale verkeersgeneratie			
		Ochtend 5u-6u		Namiddag 14u-15u	
		Attractie	Productie	Attractie	Productie
Logistiek	Werknemers	190	0	0	190
	Vrachtverkeer	77	24	20	70
Kantoren	Werknemers	1	0	1	1
	Bezoekers	0	0	1	1
TOTAAL		268	24	22	263
		292		285	

De maatgevende uren voor de kantoren komen overeen met de klassieke spitsuren. Door het ploegensysteem in de logistiek is er geen verkeersgeneratie door de logistieke medewerkers. In totaal wordt zo 120 pae/h aan verkeersgeneratie verwacht tussen 8u00 en 9u00 en 103 pae/h tussen 17u00 en 18u00.

		Totale verkeersgeneratie			
		Ochtendspits 8u-9u		Avondspits 17u-18u	
		Attractie	Productie	Attractie	Productie
Logistiek	Werknemers	0	0	0	0
	Vrachtverkeer	77	24	20	70
Kantoren	Werknemers	17	0	0	11
	Bezoekers	2	1	1	1
TOTAAL		95	25	21	82
		120		103	

De parkeerbehoefte van de werknemers van de logistieke functie en kantoorfunctie wordt berekend op basis van het aantal werknemers, hun gemiddelde gelijktijdige aanwezigheidsgraad, de modal split en de gemiddelde autobezettingsgraad. Voor logistiek wordt aangenomen dat de werknemers in twee shiften werken. Echter, aangezien de twee shiften op elkaar aansluiten moet wel de parkeerbehoefte van alle werknemers in rekening gebracht worden. Werknemers die de tweede shift werken zullen immers al voor 14u00 aankomen, terwijl de werknemers van de eerste shift pas na 14u00 vertrekken. De parkeerbehoefte van de bezoekers wordt berekend op basis van het aantal bezoekers, de modal split en de gemiddelde autobezettingsgraad. Er wordt een maximale gelijktijdige aanwezigheidsgraad verondersteld van 21%. Gebruik makend van deze informatie en kencijfers wordt de totale parkeerbehoefte voor de hele ontwikkeling geraamd op 435 parkeerplaatsen en 53 fietsenstallingen. Op de site worden in totaal 452 parkeerplaatsen en 1 144 fietsenstallingen voorzien, waarmee aan de parkeerbehoefte wordt voldaan. Het zeer ruime aanbod aan fietsenstallingen biedt nog voldoende ruimte voor een toekomstige modal shift. Samen met andere maatregelen op en rondom de projectsite gericht op fietsers en de vervollediging van de fietssnelweg F40 zorgt dit er bovendien voor dat fietsgebruik aangemoedigd wordt. Er kan dan ook verwacht worden dat het autogebruik zal afnemen waardoor de berekende parkeerbehoefte als maximaal kan beschouwd worden. De maximale parkeerbezetting komt dus neer op 96%. Gezien volgens het Richtlijnenboek MER Mens-Mobiliteit (2015) een parkeerbezetting op eigen terrein tot 95% aanvaardbaar en zelfs aangewezen is, wordt deze maximale bezettingsgraad als aanvaardbaar beschouwd.

		Parkeerbehoefteraming	
		Parkeerplaatsen	Fietsenstallingen
Logistiek	Werknemers	381	46
	Vrachtverkeer	/	/
Kantoren	Werknemers	49	6
	Bezoekers	5	1
TOTAAL		435	53

De geplande logistieke site Park New Docks op de grens tussen Gent en Evergem zal bestaan uit 14 logistieke units met ondersteunende kantoorfunctie. Op de site worden 452 autoparkeerplaatsen en 1 144 fietsenstallingen voorzien.

De projectsite is gelegen op een autogerichte locatie in het noorden van Gent. De bereikbaarheid met de fiets is ook goed, rekening houdend met de aanwezigheid van fietssnelwegen en een netwerk van bovenlokale functionele fietsroutes. Te voet en met het openbaar vervoer is de site minder goed bereikbaar.

Uit de verkeerstellingen uitgevoerd op donderdag 6 oktober 2022 blijkt dat het kruispunt Vasco da Gamalaan – Ferdinand Magellaanstraat, de rotonde Vasco da Gamalaan – Christoffel Columbuslaan en het ovaal van Wippelgem vandaag een vlotte verkeersafwikkeling kennen tijdens de drukste uren.

De logistieke site zal in totaal 3 140 pae aan verkeer en 107 fietsverplaatsingen genereren per dag. De grootste verkeersgeneratie doet zich voor van 5u00 tot 6u00 en van 14u00 tot 15u00. Er wordt dan 292, resp. 285 pae verwacht. Tijdens de ochtendspits van 8u00 tot 9u00 zal er 120 pae aan verkeer bijkomen. Tijdens de avondspits van 17u00 tot 18u00 is dit 103 pae. Dit verkeer werd vervolgens toegedeeld aan het omliggende wegennet tijdens de drukste uren.

Hieruit bleek dat de verkeersafwikkeling nog steeds vlot zal verlopen op de beschouwde kruispunten.

In de sensitiviteitstoets werd er gerekend met de modal split volgens de kencijfers van het Richtlijnenboek MOBER (2018). Dit levert een kleinere autoverkeersgeneratie op, waardoor ook het effect op het omliggend wegennet kleiner zal zijn. De berekende verkeersgeneratie en verkeersafwikkeling in het mobiliteitsprofiel van dit MOBER kan dus beschouwd worden als 'worst case'.

Volgens de parkeerbehoefteraming zijn in totaal 435 parkeerplaatsen en 53 fietsenstallingen nodig. Het aanbod van 452 parkeerplaatsen en 1 144 fietsenstallingen zal dus volstaan. De normen van de stad Gent gaan uit van een ambitieuze modal split met een hoog fietsaandeel. Echter, rekening houdend met de locatie en bereikbaarheid van de site (autogerichte locatie in havengebied) en het werken in shiften wordt de parkeerbehoefte op basis van het mobiliteitsprofiel als realistischer beschouwd. Anderzijds liggen de parkeernormen voor autoparkeren van de stad Gent ook ruim boven de berekende behoefte, gebaseerd op kencijfers en een aangepaste modal split met hoger autogebruik. De normen overschatten met andere woorden het aantal werknemers van de ontwikkeling ten opzichte van de cijfers gehanteerd in het Richtlijnenboek MOBER (2018) voor logistiek.

Conclusie : het bedrijf voldoet ruim aan de gestelde eisen inzake parkeerplaatsen voor eigen werknemers en bezoekers.

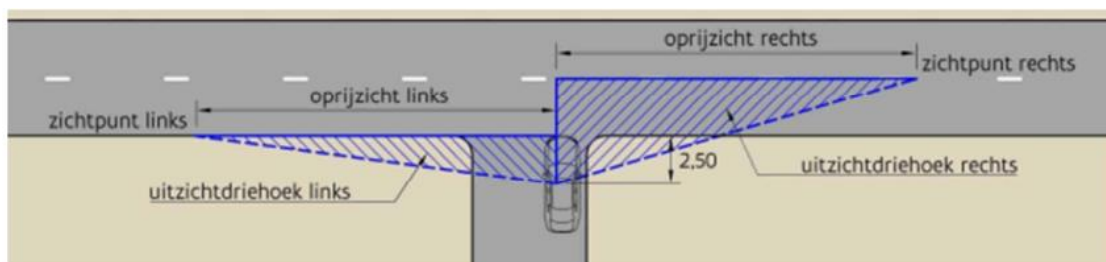
Het bedrijfsterrein is gemakkelijk te bereiken – er moeten geen woonkernen, schoolomgevingen,... worden doorkruist. Er is een zeer eenvoudige verbinding naar de N474 en de R4.

De exploitatie ligt een zone "50" – Havengebied Gent.

De rijweg is uitgevoerd in een asfaltverharding met een ruime breedte zodat vrachtwagens elkaar kunnen kruisen.

Op het terrein is een verplicht rijrichting en de in- en uitgang bieden voldoende ruimte voor het vrachtverkeer. Er zijn aangeduide loopzone voor het niet gemotoriseerd verkeer.

Er moeten geen manoeuvres worden uitgevoerd op de openbare weg – er is voldoende ruimte op het eigen terrein. De uitzichten van het terrein voldoen aan de MOW/AWV/2022/3 dienstorder.



Snelheid voorrangsweg	Streefwaarde oprijzicht	Minimumwaarde oprijzicht	Minimum bij <2500 voertuigen per dag voor de 2 rijrichtingen
30 km/h	55 m (75 m)*	45 m (55 m)**	35 m
50 km/h	100 m	75 m	60 m
70 km/h	155 m	120 m	95 m
90 km/h	200 m	165 m	130 m

* In geval van gemengd verkeer bedraagt de streefwaarde 75 m vanwege de aanwezigheid van fietsers (zie tabel 2).

** In geval van gemengd verkeer bedraagt de minimumwaarde 55 m.

De voorliggende stedenbouwkundige wijzigingen zijn vooral in functie van een betere mobiliteit op het eigen terrein, bijkomende beveiliging inzake brandpreventie en logische economische indeling.

Er zijn geen gegevens van ongevallen en snelheid beschikbaar.

In de opslagloodsen is er voldoende ruimte voor de laad- en losbewegingen van de interne bedrijfsvoertuigen.

De loopwegen zijn gescheiden zijn van de wegen voor intern transport. Er zijn altijd werknemers aanwezig op de distributielocatie, hiervoor zijn er aangepaste bureelruimtes beschikbaar.

Conclusie : de effecten op mobiliteit zijn niet aanzienlijk.

3 Motiveer waarom de effecten op de mobiliteit al dan niet aanzienlijk zijn.

Deze vraag moet alleen beantwoord worden als de aanvraag betrekking heeft op een project als vermeld in bijlage III van het besluit van de Vlaamse Regering van 10 december 2004 houdende vaststelling van de categorieën van projecten, onderworpen aan milieueffectrapportage (project-MER-screening).

Deze vraag moet niet beantwoord worden als het voorwerp van de aanvraag louter een hernieuwing van een milieu- of omgevingsvergunning of een mededeling met de vraag tot omzetting van een milieuvergunning betreft en de hernieuwing of omzetting betrekking heeft op activiteiten die geen fysieke ingrepen in het leefmilieu tot gevolg hebben.

Geef daarbij ook een eventuele toename in de vervoersbewegingen aan en mogelijke andere effecten voor weggebruikers of omwonenden, bijvoorbeeld verkeersemisies.

Niet van toepassing