

B.A.T. Services BV
Adelaarstraat 26
9051 Gent

B.A.T. Services
MOBER
Projectnummer: 23-17378

Projectlocatie:
Willem van Rubroekstraat, Gent
Provincie Oost-Vlaanderen

Inhoud

1	Inleiding	3
1.1	Projectkenmerken	3
1.2	Planalternatieven	4
1.3	Situering	5
1.4	Projectafbakening	6
2	Onderzoekopzet & beoordelingsmethoden	7
3	Planningscontext	8
3.1	Gewestplan	8
3.2	Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV)	8
3.3	Beleidsplan Ruimte Vlaanderen (BRV)	9
3.4	Vlaamse Mobiliteitsvisie 2040	9
3.5	Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan Oost-Vlaanderen	10
3.6	RMP vervoerregio Gent	10
3.7	Structuurvisie 2030 Ruimte voor Gent	12
3.8	Mobiliteitsplan Gent	12
3.9	Connect 2025	13
4	Bereikbaarheidsprofiel	14
4.1	Voetgangers & fietsers	14
4.2	Openbaar & collectief vervoer	16
4.3	Gemotoriseerd verkeer	18
4.4	Transport over water	28
4.1	Toekomstig bereikbaarheidsprofiel	29
5	Mobiliteitsprofiel	30
5.1	Referentiesituatie	30
5.2	Bouwfase	30
5.3	Verkeersgeneratie (toekomstige situatie)	31
5.4	Parkeerbehoefte (toekomstige situatie)	34
6	Beoordeling mobiliteitseffecten	35
6.1	Bereikbaarheid	35
6.2	Verkeersbeeld/verkeersafwikkeling	35
6.3	Verkeersveiligheid	37
6.4	Verkeersleefbaarheid	39
6.5	Parkeren	39
7	Sensitiviteitstoets	41
8	Maatregelen en aanbevelingen	42
9	Besluit	43
10	Lijst van figuren en tabellen	44
11	Administratieve gegevens	46

1 INLEIDING

1.1 Projectkenmerken

B.A.T. Services is een bedrijf dat zich sinds 1997 richt op de valorisatie van industrieel afval en organische bijproducten met behulp van “Best Available Technology” (B.A.T.). Ze herwinnen reststromen en zetten ze om in waardevolle grondstoffen, zoals biogas en biobrandstoffen – een manier van werken die binnen de circulaire economie past

Voorliggende aanvraag bestaat uit 2 fasen:

- **Fase 1: Tijdelijk opslag van bodemassen.** De bijlage C1 van de aanvraag verduidelijkt het doel van de aanvraag:

De exploitant is in het bezit van een partij bodemassen (25.000 ton of 15.000 m³) waarvan de grondstofverklaring als bouwstof is ingetrokken. Tijdens een bijkomende controle op de toenmalige werf bleken een aantal resultaten van de uitloogproeven voor zware metalen niet te voldoen aan de voorwaarden uit de grondstofverklaring waardoor deze bodemassen opnieuw als afvalstoffen werden gecatalogeerd. Deze afvalstoffen moesten overgebracht worden van de externe werf om de voortgang van deze werf niet in het gedrang te brengen. Om hieraan zo snel mogelijk een oplossing te bieden heeft de exploitant beslist om deze bodemassen tijdelijk op zijn eigen terrein in de Willem Van Rubroeckstraat in Gent te stockeren.

In het verleden zijn er reeds enkele tijdelijke vergunningen afgeleverd voor de opslag en reiniging van deze partij bodemassen. Omwille van het ontbreken van een concessieovereenkomst en een vergunning voor het verwerken van de bodemassen op hetzelfde moment, heeft de verwerking van de bodemassen op heden nog niet kunnen plaatsvinden.

Met voorliggende aanvraag wenst de exploitant een nieuwe bestemming te geven aan deze bodemassen. Om een verdere toepassing van de bodemassen te gaan bepalen werd er, rekening houdend met de huidige regelgeving van Vlarema 9, een reinigbaarheidstoets uitgevoerd.

- **Fase 2: Vergistings- en composteringstallaties;**

*Een eerste onderdeel van voorliggende aanvraag bestaat uit het aanvragen van een nieuwe **vergistingsinstallatie** van 600.000 ton/jaar. (...)*

*Een tweede onderdeel van voorliggende vergunningsaanvraag is de opwaardering van het geproduceerde biogas tot **biomethaan** dewelke zal geïnjecteerd worden in het openbare aardgasnet. Dit als alternatief van al het geproduceerde biogas ter plaatse te gaan gebruiken in de WKK-motoren. Met deze innovatieve plannen zet B.A.T. Services in op het bereiken van de energietransitie. Fossiele brandstoffen voor wegvervoer, gebouwenverwarming, huishouden, ... worden dankzij o.m. voorliggend project effectief vervangen door een lokaal geproduceerde, hernieuwbare en groene variant.*

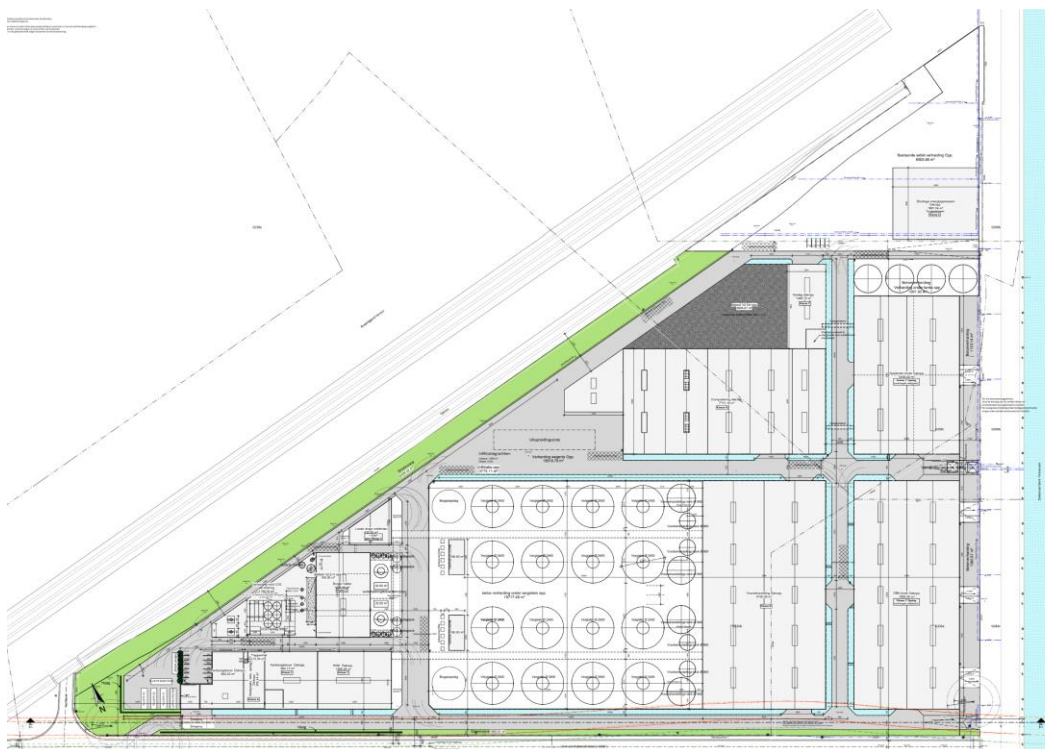
(...)

Bij de opwaardering van het biogas wordt het biogas gescheiden in biomethaan en CO₂. De installatie voor het opwerken van het biomethaan zal voorzien worden binnen een afgesloten gebouw. Eventuele hinder voor de omgeving zal dus quasi nihil zijn. Het volledige proces is hermetisch afgesloten. De CO₂ zal afgevangen en vervloeid worden voor afzet richting externe afnemers.

*Een derde onderdeel is de aanvraag voor een **composteringsinstallatie** voor de compostering van 50.000 ton/jaar extern GFT-materiaal en 50.000 ton/jaar eigen dikke fractie afkomstig van de vergistingsinstallatie.*

*Als laatste wordt er ook nog een gedeelte **op- en overslag zijn van afvalstoffen** van 200.000 ton/jaar aangevraagd. Gezien de gunstige ligging van de site aan het kanaal, kunnen er grote hoeveelheden rechtstreeks via schepen gelost worden op de site dewelke dan gradueel zullen afgevoerd worden naar andere sites.*

Gekoppeld aan deze activiteiten, voorziet de aanvraag de realisatie van een aantal loodsen en installaties.



Figuur 1: Inplantingsplan projectsite

In wat volgt wordt de beoordeling van de geplande ontwikkeling conform de voorschriften van het Richtlijnenboek Mobiliteitseffectenstudies (verder: RLB) en volgens het STOP-principe¹ uitgewerkt.

1.2 Planalternatieven

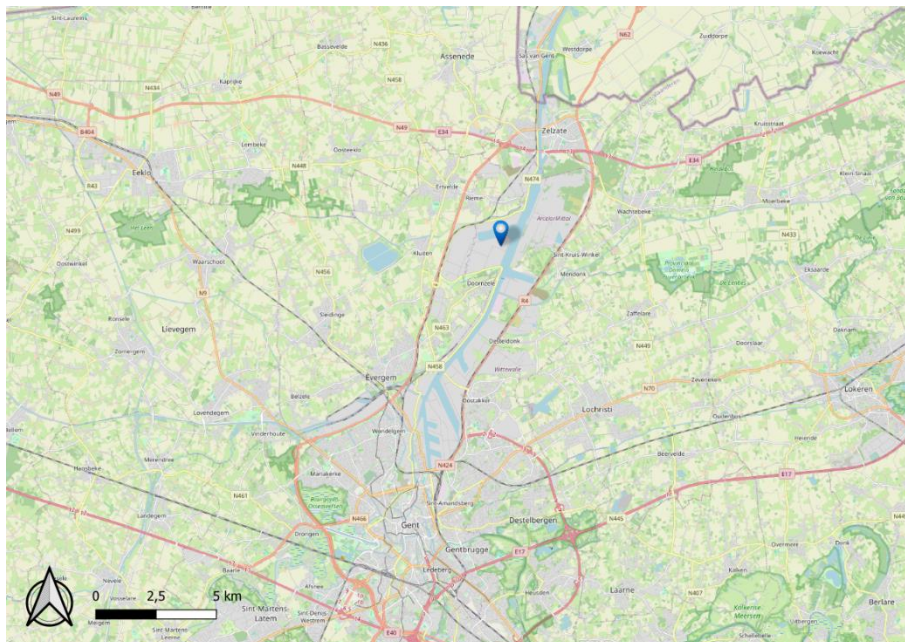
Doorheen het planningsproces in aanloop naar de omgevingsvergunningsaanvraag zijn diverse planalternatieven uitgewerkt en afgetoetst met de verschillende disciplines binnen het ontwerpteam en met de vergunningverlenende diensten.

De finale projectversie werd ook geoptimaliseerd i.f.v. de mobiliteitseffecten. Overige plan- of locatiealternatieven zijn daarom niet (langer) van toepassing.

¹ Het STOP-principe weerspiegelt de wenselijke volgorde voor de ontwikkeling van mobiliteitsinfrastructuur en -netwerken. Daarbij wordt prioritair aandacht besteed aan actieve verplaatsingswijzen: de Stappers en Trappers. Openbaar en collectief vervoer volgen in een daaropvolgende stap. Het Privaat gemotoriseerd vervoer (auto & vrachtwagens) heeft binnen het STOP-principe de laagste prioriteit.

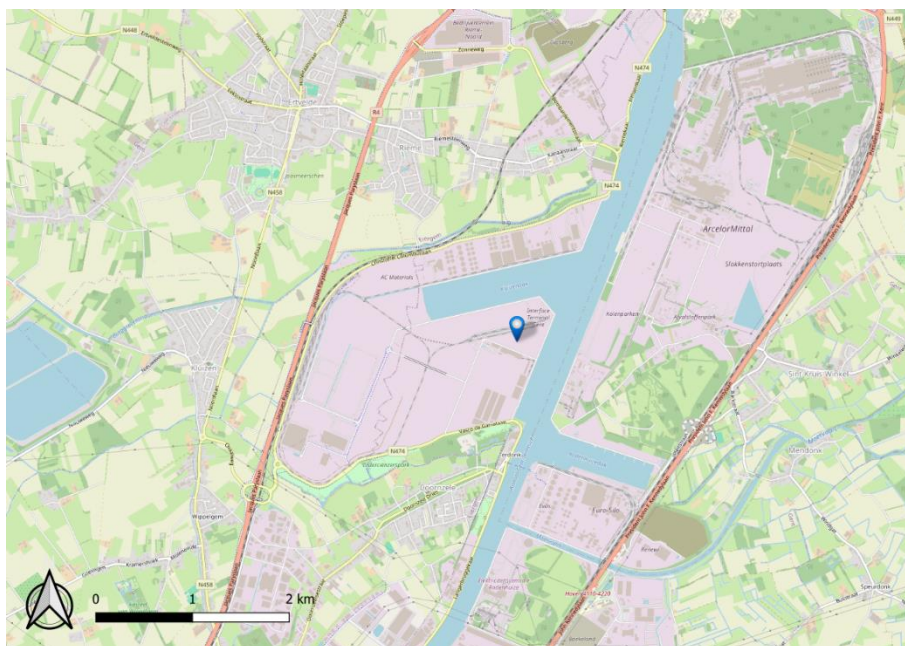
1.3 Situering

De projectsite ligt in de haven van Gent (Oost-Vlaanderen). De site ligt op macroniveau ten zuiden van de E34 (Zelzate – Antwerpen), ten noorden van de E40 (Brugge – Brussel) en ten westen van de E17 (Gent – Antwerpen). Het havengebied in de noordrand van Gent is geconcentreerd rond het Kanaal Gent-Terneuzen. Dat kanaal verbindt de haven van Gent met de Westerschelde en de Noordzee. De R4 vormt zowel aan de oost- als westzijde een grenslijn voor het havengebied.



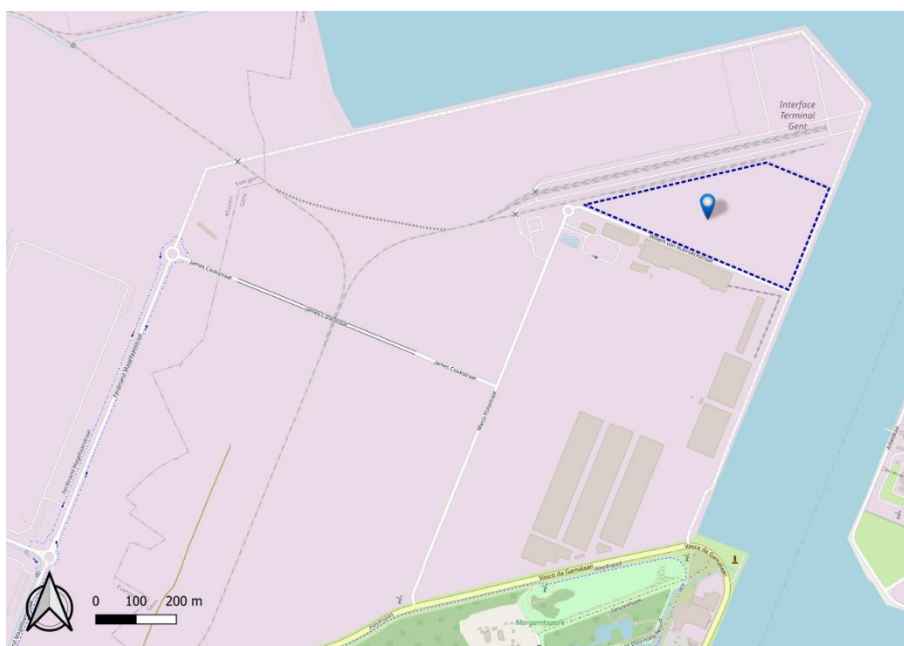
Figuur 2: Situering van de projectsite op macroniveau

De site ligt op de linkeroever van het Kanaal Gent – Terneuzen, ten zuiden van het Kluizendok en binnen de R4. Door het havengebied lopen diverse spoorlijnen die de grote industriële vestigingen ontsluiten. Op mesoniveau liggen ook de kernen van Ertvelde en Doornzele nabij, gescheiden van het havengebied door groene bufferzones.



Figuur 3: Situering van de projectsite op mesoniveau

Op microniveau is de nieuwe ontwikkeling voorzien op een braakliggend terrein ten noorden van de Willem van Rubroekstraat, die in het oosten uitgeeft op de kades aan het Kanaal. Via de Marco Polostraat ontsluit het deelgebied naar de N474 Vasco da Gamalaan (tussen Langerbrugge en het Ovaal van Wippelgem aan de R).



Figuur 4: Situering van de projectsite op microniveau

1.4 Projectafbakening

Omdat het project een industriële ontwikkeling omvat met een nieuwbouwconstructie van meer dan 15.000 m² bruto-vloeroppervlakte (bvo) wordt een MOBER opgesteld.

Tabel 1: Overzicht ondergrenzen voor de opmaak van een MOBER (Besluit van de Vlaamse Regering 27/11/2015 en bijlagen)

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

Voorliggend MOBER bakt het gebied af waarvoor de mobiliteitseffecten worden onderzocht, conform het RLB.

- Het **projectgebied** wordt begrensd door de perceelsgrenzen waarop de aanvraag betrekking heeft.
- **Onderzoeksgebied:** Toegangswegen & verbindingen tot het dragend wegennet

2 ONDERZOEKSOPZET & BEOORDELINGSMETHODEN

Voorliggend MOBER is grotendeels gebaseerd op desktop research en op de input die via verschillende stakeholders werd ontvangen of geraadpleegd. In onderstaand overzicht wordt een niet-limitatief overzicht geboden van de onderzoeksmethodes die gehanteerd zijn per hoofdstuk van dit MOBER.

- In de **planningscontext** werd hoofdzakelijk beroep gedaan op desktop research. Beleidsplannen, verordeningen, dienstorders en kaartmateriaal van diverse beleidsniveaus werden geraadpleegd/opgevraagd om de relevante beleidsvisie en bodembestemming voor de projectlocatie te schetsen.
- Het **bereikbaarheidsprofiel** is grotendeels gebaseerd op publiek beschikbare informatie over de infrastructuur, vervoersnetwerken en geplande projecten in de buurt. De bronnen variëren sterk: van Geopunt tot lokale/regionale beleidsplannen en online data van De Lijn, NMBS of Google. Om de verkeersstromen op de R4 te kwantificeren, werden in het kader van dit MOBER cijfers gehanteerd van het Vlaams Verkeerscentrum. De methodiek wordt verder beschreven in hoofdstuk 4.3.
- Het **mobilitetsprofiel** is maximaal afgestemd op maat van het project. Het mobiliteitsprofiel geeft een beeld te verwachten verkeersstromen en parkeerdruk als gevolg van de toekomstige exploitatie. Voor een brede onderbouwing wordt de sector benadering – waar mogelijk – ook aan generieke kencijfers getoetst (bijv. uit het Onderzoek Verplaatsingsgedrag 7).
- Voor de **beoordeling van de mobiliteitseffecten** wordt beroep gedaan op 5 brede beoordelingscriteria.
 1. Bereikbaarheid, waarbij de impact van de aanvraag op de bereikbaarheidskenmerken van de projectomgeving wordt beschreven.
 2. Drukbeeld/verkeersafwikkeling. Er wordt met behulp van een routeringsmodel (Anyways) een capaciteitstoets op segmentniveau uitgevoerd, op basis van de theoretische I/C-verhouding of verzadigingsgraad van de belangrijkste toegangswegen. Conform de richtlijnenboeken voor mobiliteitseffectenstudies en MER Mens-Mobiliteit focust het beoordelingskader op de impact van de aanvraag.
 3. Verkeersveiligheid, met bijzondere aandacht voor de potentiële conflicterende bewegingen die (als gevolg van de ontwikkeling) bestaan/ontstaan.
 4. Stallen & parkeren, waarbij wordt onderzocht in welke mate de theoretische parkeerbehoefte op eigen terrein kan worden opgevangen. Ook relevante wetgeving (zoals parkeernormen) worden in dit hoofdstuk getoetst aan het ontwerp.
 5. Verkeersleefbaarheid. De deelcriteria worden afgeleid uit de verschillende richtlijnenboeken.

Het MOBER is met andere woorden een bundeling van heel wat onderzoekstechnieken. Profex werkt maximaal op maat van het project, waarbij sommige delen eerder uitvoerig, dan wel minder diepgaand zijn uitgewerkt, naar gelang de relevantie in het kader van de beoordeling van het dossier.

3 PLANNINGSCONTEXT

Onder planningscontext worden alle plannen en beleidsvoornemens begrepen die van invloed kunnen zijn op het project. Onderstaande planningscontext is gestructureerd volgens het beleidsniveau.

3.1 Gewestplan

De site ligt binnen het *Gewestplan Algemeen*, vastgesteld bij koninklijk besluit van 28 oktober 1998, in bestemmingszone: gebied voor zeehaven- en watergebonden bedrijven. Rond het Kanaal is een uitgestrekte zone met deze en eenzelfde bodembestemming voorzien.

“Artikel 13: Gebied voor watergebonden bedrijven

Dit gebied is bestemd voor de vestiging van bedrijven waarvan de werking op één of andere wijze verbonden is met de aanwezigheid van waterinfrastructuur. Bij de inrichting van het gebied wordt aandacht besteed aan het karakter van het terrein, de aard van de activiteiten, de omvang van de bebouwing, het architecturaal karakter, de breedte en de wijze van aanleg van de omringende bufferzone.”



Figuur 5: Uitsnede Gewestplan t.h.v. de projectsite

3.2 Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV)

Binnen het Ruimtelijk structuurplan Vlaanderen wordt Gent ingedeeld onder de categorie “Grootstedelijk gebied”. Ten aanzien van de grootstedelijke gebieden is het ruimtelijk beleid erop gericht de bestaande en toekomstige stedelijke potenties maximaal te benutten.

Deze potenties liggen voor de grootstedelijke gebieden zeker op het internationale en het Vlaamse niveau. De ligging in het stedelijk netwerk van internationaal niveau, de uitstekende ontsluiting door hoofdinfrastructuren (weg, spoor, water), de aanwezigheid van belangrijke economische activiteiten, het hoogwaardige voorzieningenapparaat en het optimale verzorgingsniveau maken dat de grootstedelijke gebieden in kwantitatief en kwalitatief opzicht uitzonderlijke potenties hebben om een belangrijk aandeel van de groei inzake bijkomende woonegelegenheden, stedelijke voorzieningen en ruimte voor economische activiteiten op te vangen.

Het Kanaal Gent-Terneuzen maakt deel uit van het hoofdwaterwegennet, voor de ontsluiting van de Gentse haven en de (inter)nationale verbindingen over water. De as Gent-Terneuzen wordt ook

beschouwd als een economisch (grensoverschrijdend) netwerk, dat structuurbepalend is op Vlaams niveau.

Het projectgebied valt integraal binnen het Zeehavengebied Gent, zoals vastgelegd middels een gewestelijk RUP in 2005. Het RSV beschouwt de Vlaamse zeehavens als poort tot het economisch netwerk in de Vlaamse ruimtelijke ordening. Een goede multimodale ontsluiting is dan ook cruciaal.

Daarnaast wenst het RSV ook een grotere selectiviteit voor watergebonden bedrijven. Conform de opties bij de differentiatie van bedrijventerreinen moeten watergebonden bedrijventerreinen worden voorbehouden voor watergebonden activiteiten en kunnen de kadegebonden percelen uitsluitend bestemd worden voor activiteiten die het water als transportmodus gebruiken.

Tot slot is Gent volgens het RSV 1 van de 4 stedelijke polen van de Vlaamse Ruit, naast Antwerpen, Brussel en Leuven. De stad vervult een sleutelrol als economisch, logistiek en kennisgericht knooppunt, met sterke functies op het vlak van havenactiviteiten, industrie, onderwijs en cultuur. Binnen de Vlaamse Ruit draagt Gent bij aan een evenwichtige spreiding van stedelijke functies en werkgelegenheid, in complementariteit met de andere grootstedelijke gebieden. Het RSV benadrukt daarbij het belang van duurzame stedelijke ontwikkeling en een goede bereikbaarheid.

3.3 Beleidsplan Ruimte Vlaanderen (BRV)

Parallel aan de verdere uitvoering van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen bereidt de Vlaamse Regering een nieuw Beleidsplan Ruimte Vlaanderen voor. In de conceptnota van het beleidsplan (14/7/2025) worden de maatschappelijke opgaves en de beleidskaders beschreven, waaronder de ambitie om naar een duurzame ruimtelijke economische structuur te evolueren die bijdraagt aan de competitiviteit en productiviteit. Nieuwe economische locaties worden bij voorkeur gekoppeld aan de huidige infrastructuur, bedrijvigheid en voorzieningen. Zeehavengebieden worden in die optiek dan ook als ‘economische ecosystemen’ benoemd, die verder versterkt kunnen worden. De conceptnota wordt op het moment van schrijven nog verder afgetoetst met diverse stakeholders.

3.4 Vlaamse Mobiliteitsvisie 2040

In de Vlaamse Mobiliteitsvisie 2040 vertaalde de Vlaamse Regering (op 9/7/2021) de nieuwe toekomstvisie op de Vlaamse mobiliteit. De toekomstvisie wordt opgehangen aan een aantal beleidsthema's, waaruit prioriteiten en hefboomen worden gedestilleerd.

De implicaties voor nieuwe ontwikkelingen zijn beperkt, al stuurt de visie wel aan op een actief locatiebeleid binnen de bebouwde ruimte. Daarbij moeten keuzes worden gemaakt om op een efficiënte en effectieve manier de verschillende noden vanuit mobiliteit, ruimte, milieu, energie en klimaat in te vullen. Nabijheid, dichtheid en het tegengaan van ruimtelijke versnippering zijn hierbij belangrijke principes om ervoor te zorgen dat de knooppunten in de geïntegreerde mobiliteitsnetwerken de ruggengraat vormen voor de toekomstige ruimtelijke ontwikkeling.

Voor het goederenvervoer wil de Vlaamse Overheid werk maken van een multimodaal transportsysteem, geënt op diverse knooppunten. Er worden duurzame logistieke oplossingen uitgewerkt waardoor bedrijven in Vlaanderen op vlak van transport en logistiek competitief kunnen blijven. Een duurzame groei van onze sterke logistieke knooppunten zoals de zeehavens vormt dus ook een uitgangspunt.

“In het goederenvervoer zorgen we ervoor dat bedrijven synchromodaal vervoer als een volwaardige vervoersoptie beschouwen, dat het laadcapaciteitsgebruik van individuele transporten veel hoger komt te liggen, en dat het capaciteitsgebruik van de verschillende modi (weg, water, spoor, lucht, ondergronds) veel beter verdeeld is. Ook hier is de doelstelling te komen tot een meer evenwichtige modale verdeling.” (Bron: Vlaamse Mobiliteitsvisie 2040).

3.5 Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan Oost-Vlaanderen

Ook het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan (PRS) van de provincie Oost-Vlaanderen (2012) onderschrijft het belang van de Gentse haven als concentratiepool voor economische activiteiten.

“De Gentse haven strekt zich uit aan weerszijden van het kanaal Gent-Terneuzen en bevindt zich op het grondgebied van de gemeenten Gent en Evergem. De haven realiseert op het Gentse grondgebied ongeveer 25 000 tewerkstellingsplaatsen.

De trafieken in de Gentse haven zijn sterk gespecialiseerd en bestaan vooral uit droge bulkgoederen, wat onder meer leidt tot een onevenwicht tussen aan- en afvoer. De Gentse haven is in eerste instantie een industriële haven, met de klemtoon op de chemische nijverheid, de autoassemblage en de metaalindustrie. Stilaan verschuift het accent naar transformatie- en distributieactiviteiten

Het kanaal zelf en de Ringvaart zorgen voor een maritieme ontsluiting en een aansluiting voor de binnenvaart. De R4 (oost en west) ontsluiten de haven naar de E40, E17 en N49. Een spoorlijn aan elke zijde van het kanaal geeft een verbinding naar de spoorwegknooppunten in Terneuzen en Gent (Gent-Zeehaven en Merelbeke).”

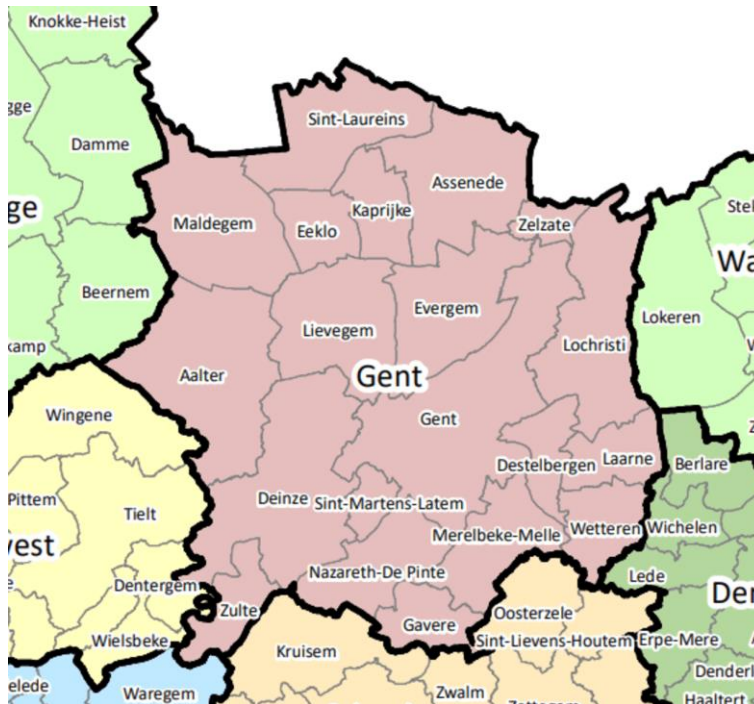
De provincie maakt momenteel de oefening om dit plan aan te passen aan de huidige maatschappelijke context. Een eerdere versie van dat nieuwe Beleidsplan werd in 2023 opnieuw ingetrokken.

3.6 RMP vervoerregio Gent

Sinds 1 januari 2019 is Vlaanderen opgedeeld in 15 vervoerregio's (VVR). Elke VVR is een samenwerking tussen de verschillende gemeenten en bovenlokale beleidsactoren om de mobiliteitsuitdagingen op regionaal niveau aan te pakken.

Het regionaal mobiliteitsplan (RMP) van de VVR Gent² vormt het strategisch kader voor de mobiliteitsontwikkeling in de regio tot 2030, met een doorkijk naar 2050. Het RMP fungeert als richtinggevend en toetsend kader voor mobiliteitsgerelateerde projecten en ruimtelijke ontwikkelingen binnen de vervoerregio.

² De Vervoerregio Kempen bestaat uit de steden en gemeenten Aalter, Assenede, Deinze, Destelbergen, Eeklo, Evergem, Gavere, Gent, Kaprijke, Laarne, Lievegem, Lochristi, Merelbeke-Melle, Nazareth-De Pinte, Maldegem, Sint-Laureins, Sint-Martens-Latem, Wetteren, Zelzate en Zulte.



Figuur 6: VVR Gent

In het RMP wordt de Gentse haven ('North Sea Port') als internationale en interregionale logistieke hub en aantrekkingspool beschreven:

"Haar centrale ligging tussen Zeebrugge en Antwerpen en samenwerking met de Nederlandse havens binnen North Sea Port district, maakt van de multimodale ontsluiting van de Gentse haven een onderwerp dat de vervoerregio overstijgt. Om overbodige wegtransporten te voorkomen, dringt de vervoerregio er wel op aan om voldoende capaciteit voor goederen op het spoornetwerk te voorzien en de binnenvaartrelatie met Zeebrugge te onderhouden."

Hier ligt de nadruk op meer duurzame transport en een modale shift voor goederen én personeel in het havengebied. Zo maakt o.m. de verbetering van de spoorontsluiting deel uit van de speerpunten in het actieplan.

Binnen de vervoerregio werd onderstaand vrachtnetwerk vastgelegd.



Figuur 7: Vrachtnetwerk VVR Gent

3.7 Structuurvisie 2030 Ruimte voor Gent

Het GRS werd definitief vastgesteld op 22/5/2018. Het beleidsplan beschrijft de uitdagingen en de gewenste ruimtelijke ontwikkelingen binnen de stadsgrenzen. Daarin wordt de visie voor de Gentse Kanaalzone uit het strategisch plan van 2007 opnieuw bevestigd. Daarbij wordt o.m. gesteld dat de dokken en de R4 als dragers worden beschouwd voor de ontwikkeling. Ook de multimodale ontsluiting is essentieel.

Over het fietsnetwerk in de haven wordt het volgende gesteld:

“De kanaalzone is een zeer specifiek gebied door de grootte van de bedrijfszones, de barrières van het zeekanaal en de grote verkeersinfrastructuur, de aanwezigheid van grote hoeveelheden vrachtverkeer enzovoort. Het fietsnetwerk moet hier dan ook zoveel mogelijk in functie van directheid, verkeersveiligheid en ontsluiting van alle bedrijventerreinen uitgewerkt worden.”

Het industrieel havenlandschap wordt vooral gecreëerd door de grootschaligheid en de functionele vormen. Ook de aanwezigheid van het water is een sterke component. De kwaliteit van het maritiem-industrieel landschap wordt bovendien gevoelig verhoogd door een verscherpte aandacht voor de architectuur van nieuwe gebouwen en installaties aan het kanaal en beide R4's, in het bijzonder in de omgeving van de kanaaldorpen.

3.8 Mobiliteitsplan Gent

Het Mobiliteitsplan Gent vormt het beleidskader voor de mobiliteitsontwikkeling van de stad Gent met een tijdshorizon tot 2030. Het plan vertrekt van een sturend en geïntegreerd mobiliteitsbeleid, waarbij mobiliteit niet louter probleemoplossend wordt benaderd, maar als hefboom voor een duurzame, leefbare en bereikbare stad. Centraal staan zes strategische doelstellingen, waaronder selectieve bereikbaarheid, verkeersveiligheid, klimaatneutraliteit tegen 2050, economische ontwikkeling, sociale inclusie en co-creatie. De visie zet sterk in op o.a. een nauwe koppeling tussen mobiliteit en ruimtelijke ordening.

Het mobiliteitsplan benadrukt dat ruimtelijke ontwikkelingen en mobiliteit onlosmakelijk met elkaar verbonden zijn.

3.9 Connect 2025

Met het Strategisch plan 'Connect 2025' formuleert North Sea Port specifieke ambities om het grensoverschrijdende havengebied de komende jaren verder te ontwikkelen. Centraal bij de verdere ontwikkeling van North Sea Port staat het inzetten op economische ontwikkeling en werkgelegenheid, op duurzaamheid en klimaat en zorgen voor een financieel gezonde basis. De relatie met bedrijven, overheden en omgeving krijgt bijzondere aandacht waarbij het havenbedrijf als verbinder - connector - zal optreden.

4 BEREIKBAARHEIDSPROFIEL

4.1 Voetgangers & fietsers

Langs de toegangsweg (Willem van Rubroekstraat – Marco Polostraat) liggen geen voetgangersvoorzieningen. Voetgangers moeten gebruik maken van de onverharde berm. Er zijn ook geen afzonderlijke fietspaden die aansluiting geven op de projectsite.



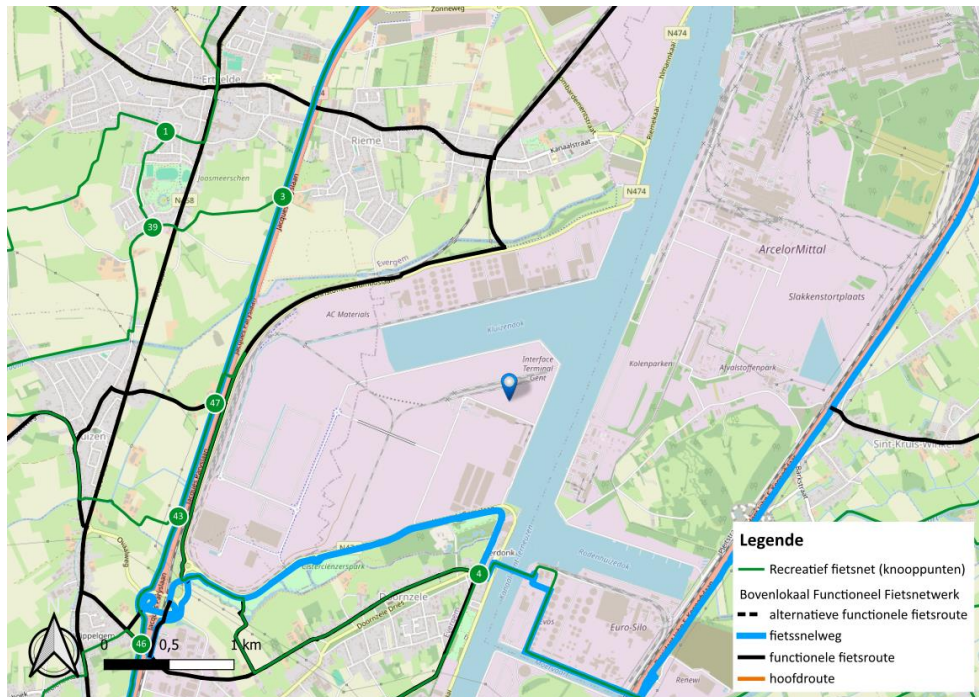
Figuur 8: Wegbeeld Willem van Rubroekstraat



Figuur 9: Wegbeeld Marco Polostraat

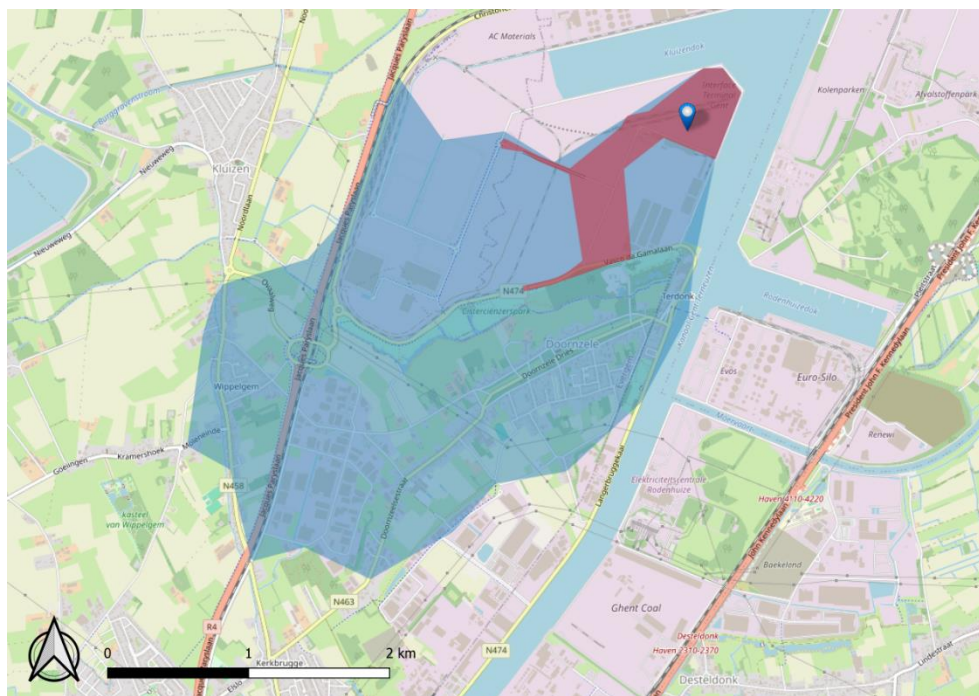
Het dichtstbijzijnde (vrijliggende) fietspad volgt de N474 Vasco da Gamalaan (Aleydispad), op 800 meter van de projectsite. Het fietspad maakt deel uit van de fietssnelweg F401 Doornzele – Terdonk. Deze verzorgt een verbinding tussen 2 segmenten van de F40 Grote fietsring rond Gent – grotendeels parallel aan de R40.

De verbinding via de Christoffel Columbuslaan maakt deel uit van het bovenlokale functionele fietsroutenetwerk (BFF). Het recreatieve fietsknooppuntenetwerk volgt dan weer een alternatieve route door Doornzele.



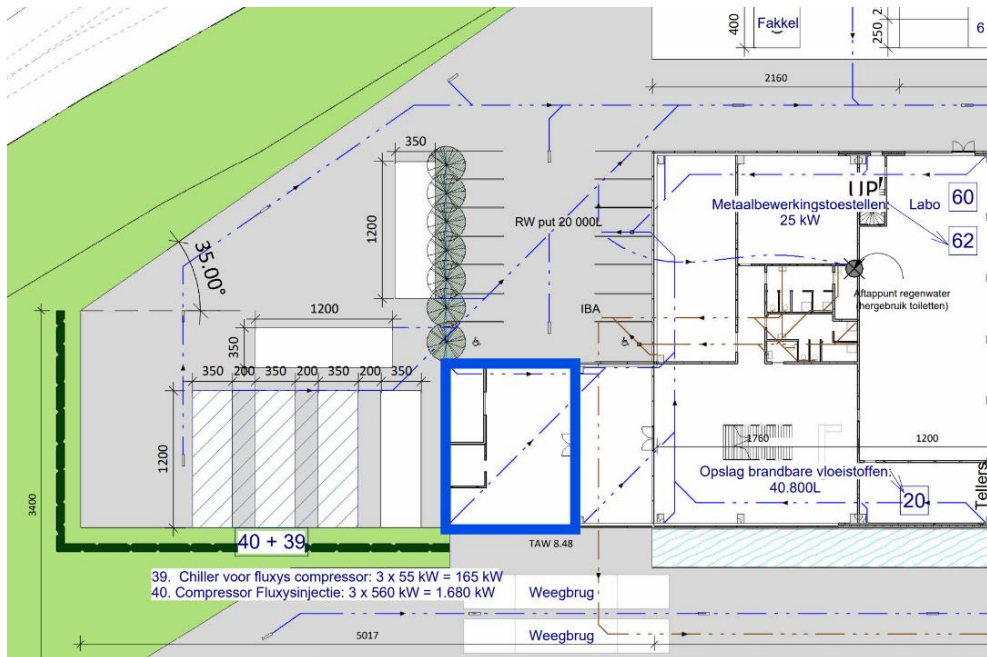
Figuur 10: Fietsroutenetwerken in de projectomgeving

Het bereik van voetgangers en fietsers wordt gevisualiseerd in figuur 11. Daaruit blijkt dat er geen bestemmingen op wandelafstand liggen van de projectsite. Ook binnen het bereik van de (elektrische) fietser liggen – met uitzondering van Doornzele – geen grote woongebieden. De waterlopen rond de projectsite hebben een duidelijke barrièrewerking voor actieve weggebruikers.



Figuur 11: Voetgangers- (rood) en fietsisochronenkaart (blauw) met een maximum van 20'

Op de site wordt een fietsenstalling voor personeel ingericht, met plaats voor 10 fietsen.



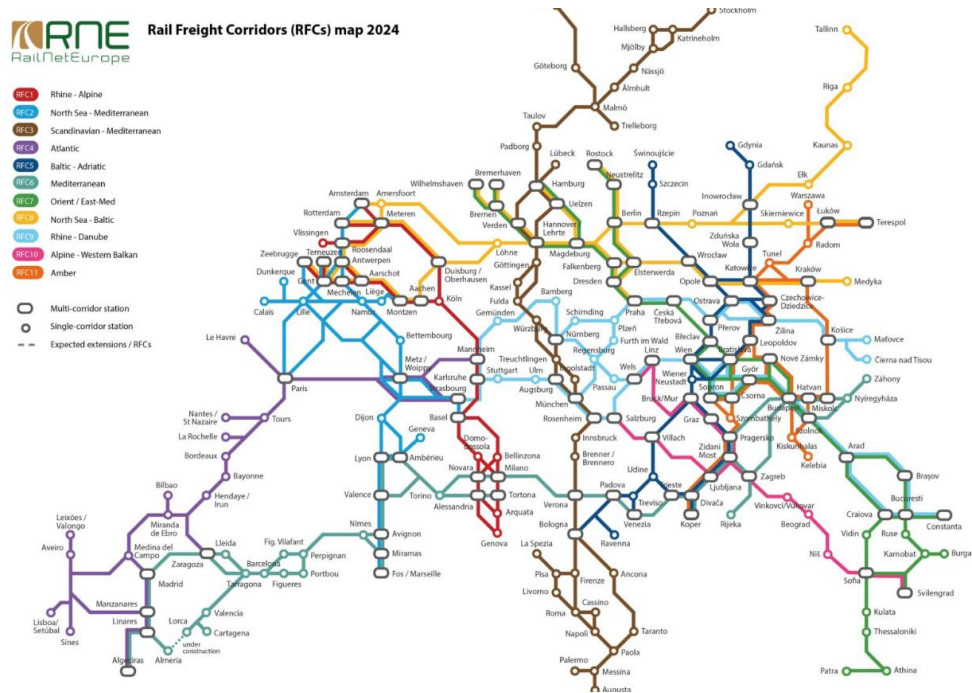
Figuur 12: Uitsnede milieuplan – locatie fietsenstalling

4.2 Openbaar & collectief vervoer

4.2.1 Trein

De projectsite heeft geen aansluiting op het spoor netwerk voor personenvervoer binnen wandel- of fietsafstand. De stations Gent-Sint-Pieters en Gent-Dampoort liggen respectievelijk op 17 en 15 km van de projectsite.

Binnen het havengebied zijn wel tal van treinsporen bestemd voor goederentransport. 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. North Sea Port ligt aan de trajecten RFC1, RFC2 en RFC8.



Figuur 12: Goederentransport op het spoor in Europa (2024)

4.2.2 Bus

De dichtstbijzijnde bushalte is de halte 'Evergem Twaalfroedenstraat' op 2 km van de projectsite (30' stappen, 8' fietsen). De halte wordt door 2 lijnen bediend:

- Lijn 54 Doornzele - Evergem – Belzele: 1 rit per uur per richting, met een beperkte amplitude in het weekend.
- Lijn 565 Doornzele - Evergem - Gent Zuid: beperkt aantal vertrekkende ritten tijdens de ochtendspits.

De bushalte beschikt over 1 schuilhuisje met zitbank en een beperkte fietsenstalling. De halte is niet toegankelijk voor personen met een visuele of mobiele handicap.



Figuur 13: Bushalte Evergem Twaalfroedenstraat

4.2.3 Max Mobiel

Binnen het havengebied is er georganiseerd collectief vervoer, gericht op vervoer van werknemers binnen de North Sea Port (havengebied Gent). Er wordt uitgereden vanaf Gent Dampoort en Gent-Sint-Pieters. Medewerkers betalen tot €3,30 per reservatie (excl. BTW) en worden afgezet bij de bedrijven die participeren. De route is variabel. Medewerkers worden binnen de 40 à 55 minuten aan de deur van het bedrijf afgezet, behoudens verkeersproblemen of wegenwerken.

Max Mobiel wordt ondersteund met middelen van de Vlaamse overheid - Departement Mobiliteit en Openbare Werken, Stad Gent en North Sea Port. De bussen rijden uit van maandag tot en met vrijdag, uitgezonderd feestdagen.

4.2.4 Deelmobiliteit & Hoppin

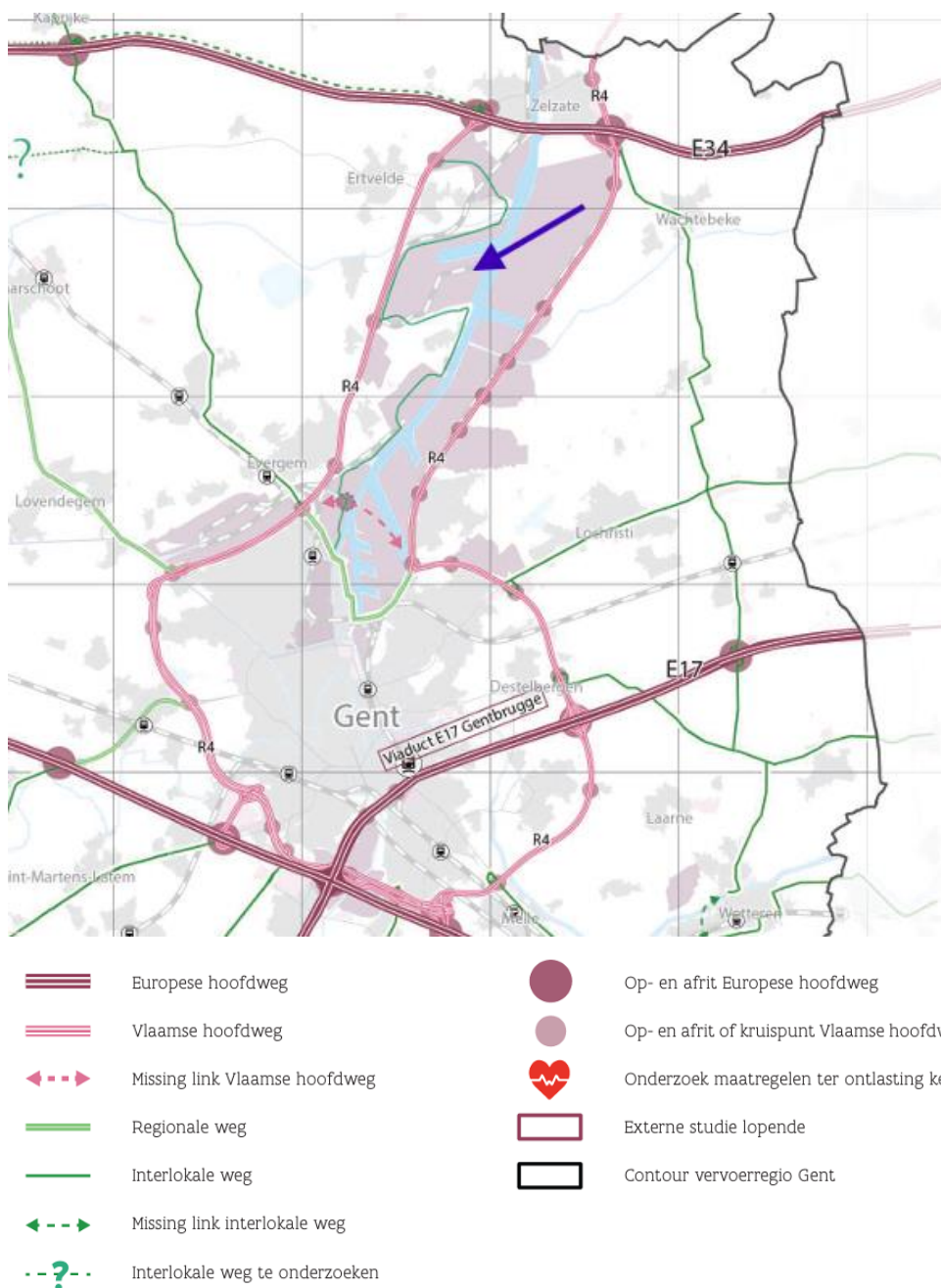
In de nabije projectomgeving liggen geen Hoppin-punten of standplaatsen van deelmobiliteitsplatformen.

4.3 Gemotoriseerd verkeer

4.3.1 Ontsluiting

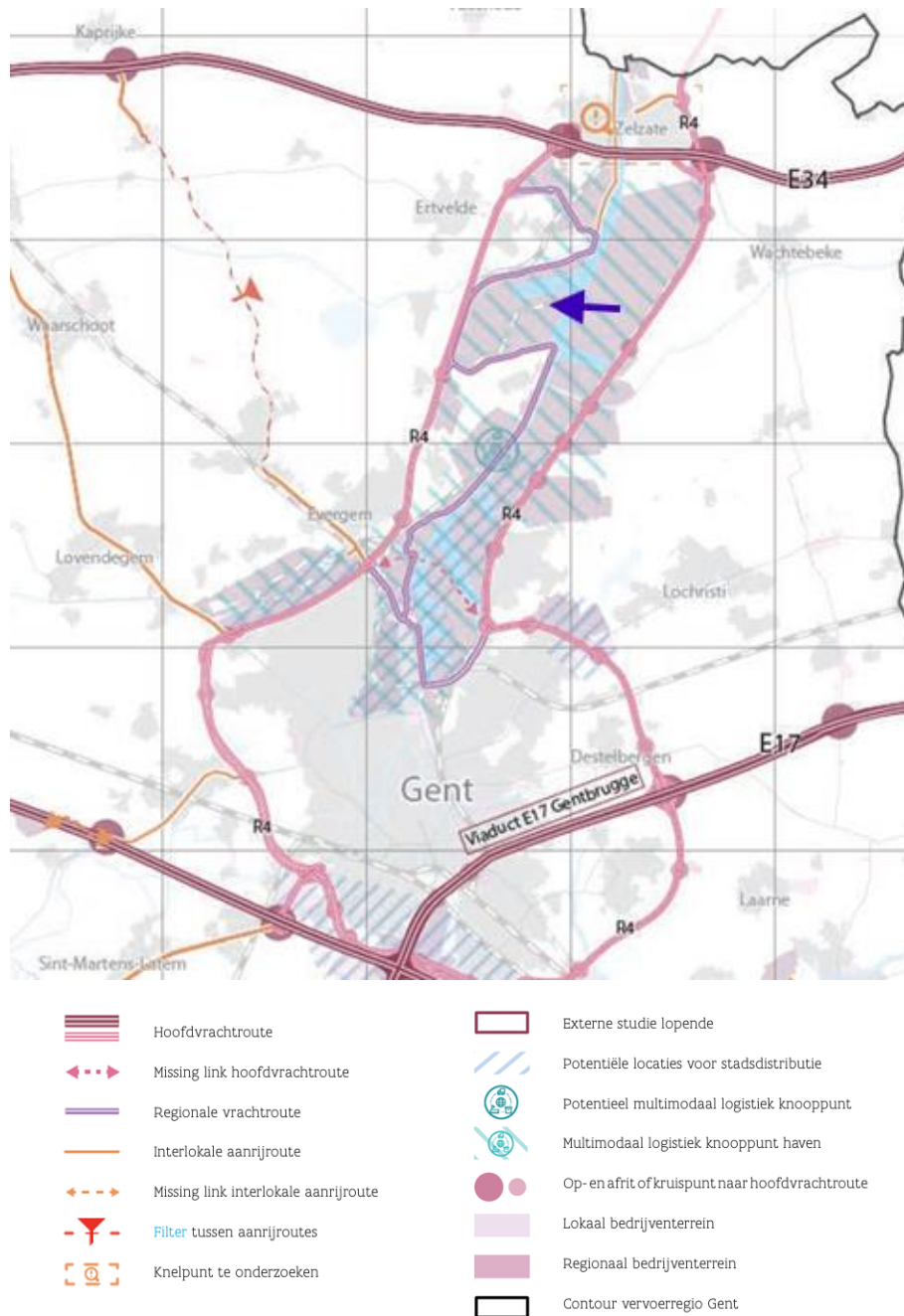
Vanaf de toegang aan de Willem van Rubroeckstraat zijn de weegbruggen toegankelijk. Via de interne wegen is aansluiting mogelijk op de diverse hallen, loodsen en installaties. Er is ook aansluiting mogelijk op de kaai aan het Kanaal Gent-Terneuzen, voor de afwikkeling van watergebonden transporten.

Vanaf de projectsite leiden de Willem Van Rubroeckstraat en de Marco Polostraat naar de interlokale weg N474 Vasco Da Gamalaan. Via de N474 is aansluiting mogelijk op de R4-west (Vlaamse hoofdweg), bij het Ovaal van Wippelgem. De westelijke tangent van de R4 verbindt de E34 in Zelzate met o.m. de E0 en E17 bij Gent.



Figuur 14: Wegencategorisering Vervoerregio Gent

De N474 Vasco Da Gamalaan maakt onderdeel uit van het regionale vrachtroutenetwerk. De goede aansluiting op het hoofdwegennet zorgt voor een beperkte belasting van de havendorpen, m.n. Doornzele & Kerkbrugge.



Figuur 15: Vrachtroutenetwerk VVR Gent

In wat volgt worden de toegangswegen afzonderlijk toegelicht.

Willem van Rubroeckstraat

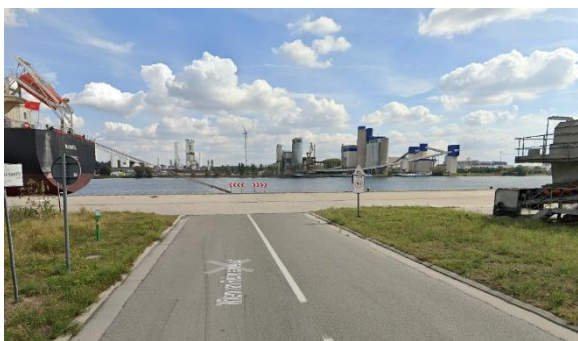
De Willem van Rubroeckstraat is een 2x1 asfaltweg in het havengebied, met belijning op de middenas. Parkeren kan dus niet op de rijbaan. De Willem van Rubroeckstraat verbindt de Marco Polostraat (rotonde) met de kade aan het kanaal Gent-Terneuzen.



Figuur 16: Willem van Rubroeckstraat x Marco Polostraat



Figuur 17: Willem van Rubroeckstraat (t.h.v. projectgebied)



Figuur 18: Willem van Rubroeckstraat t.h.v. Kanaal Gent- Terneuzen



Figuur 19: Willem van Rubroeckstraat



Figuur 20: Orthofoto Willem van Rubroeckstraat

Marco Polostraat

De Marco Polostraat heeft een vergelijkbaar wegprofiel. De as verbindt de Willem van Rubroeckstraat met de Vasco da Gamalaan, met ook een aansluiting op de James Cookstraat. Aan de westelijke zijde van de straat is een parkeerstrook aangeduid door verkeersbord E9c. Deze parkeerzone wordt ook voorzien van een afvalpunt en publiek toilet.



Figuur 21: Marco Polostraat x Willem van Rubroeckstraat



Figuur 22: Marco Polostraat



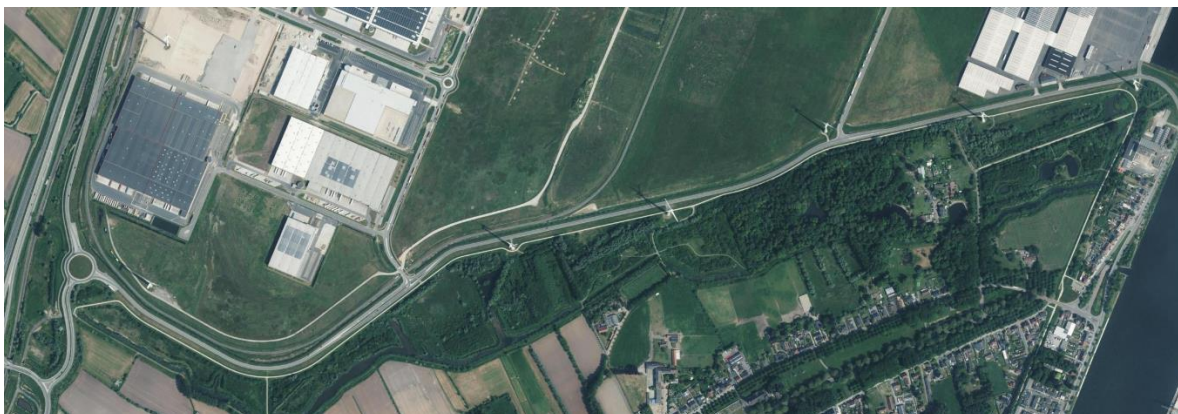
Figuur 23: Marco Polostraat



Figuur 24: Marco Polostraat t.h.v. N474 Vasco da Gamalaan

N474 Vasco da Gamalaan

De N474 Vasco da Gamalaan heeft een 2x1-dwarsprofiel, aangevuld met voorsorteerstrokken op drukke kruispunten. Als regionale vrachtroute vormt de N474 een belangrijke connectie tussen het havengebied en de R4-west / N474 Christoffel Columbuslaan. Richtig het zuiden loopt de N474 verder door langs het Kanaal Gent-Terneuzen, tot in Langerbrugge. De N474 kruist o.m. de N458 en de N463 tussen Langerbrugge en de projectsite.



Figuur 25: Orthofoto N474 Vasco da Gamalaan



Figuur 26: N474 Vasco da Gamalaan x Christoffel Columbuslaan



Figuur 27: N474 Vasco da Gamalaan



Figuur 28: N474 Vasco da Gamalaan x Marco Polostraat



Figuur 29: N474 Vasco da Gamalaan x Marco Polostraat

4.3.2 Parkeren

Het inplantingsplan voorziet 2 parkeerzones voor personenwagens. De parkeerzone aan het kantoorgebouw heeft 14 parkeerplaatsen waarvan er 2 aangepast en voorbehouden voor personen met een handicap. Er zijn ook 6 laadpalen voorzien. Op de tweede parkeerzone in het noorden van de site zijn 5 parkeerplaatsen voorzien.



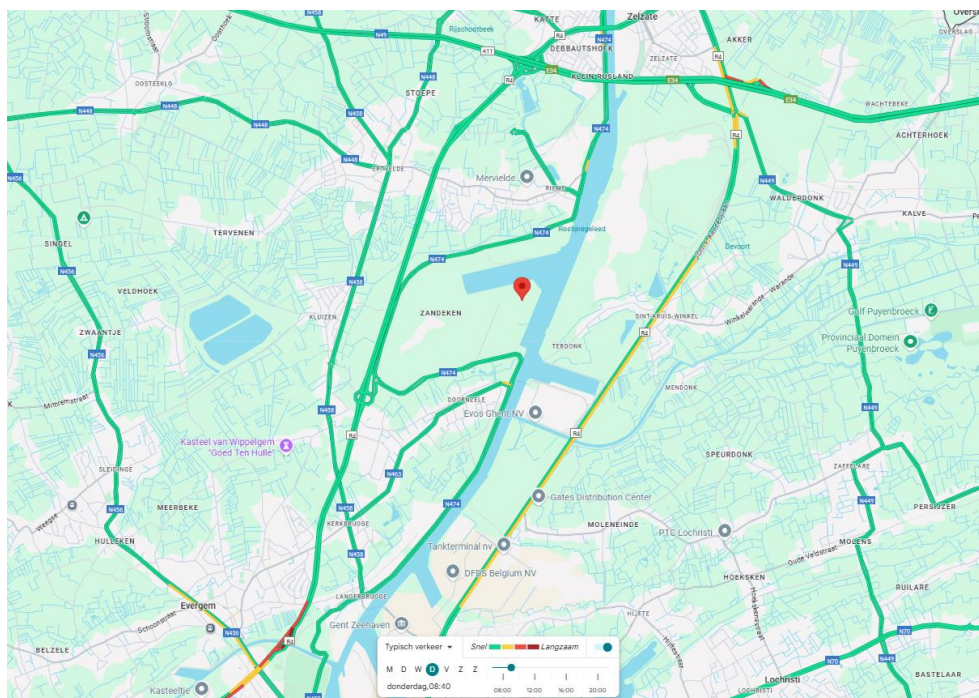
Figuur 30: Uitsnede inplantingsplan met aanduiding parkeerzones (rood)

De vrachtwagens rijden steeds rechtstreeks naar de locatie van aan- en afvoer. Er worden geen afzonderlijke wachtplaatsen ingericht.

4.3.3 Huidig druktebeeld

Onderstaande figuren tonen het typisch druktebeeld tijdens de klassieke spitsuren. De beelden zijn gemaakt op basis van Google Traffic³ en geven een indicatie van de gemiddelde doorstroming van het verkeer op deze momenten.

Op basis van de beelden kan gesteld worden dat er geen structurele doorstromingsproblematiek is in de projectomgeving. Ter hoogte van het kruispunt R4 x N456 zijn vertragingen mogelijk op alle kruispunttakken.



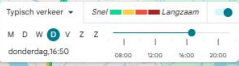
Figuur 31: Typisch druktebeeld in de maatgevende OSP (dinsdag, 8u40)

³ Google's "typisch druktebeeld" (het gekleurde druktebeeld) is gebaseerd op geanonimiseerde locatie- en snelheidsdata van miljoenen gebruikers, gecombineerd met historische snelheidspatronen per wegsegment (per dag van week en tijd van dag). Die historische database wordt door machine-learningmodellen gebruikt samen met real-time verkeer om kleur (groen/oranje/rood) en voorspellingen te maken. De kleuren zijn relatief ten opzichte van wat op die weg normaal is (dus geen vaste km/u-drempel).

De kleuren geven de (relatieve) snelheid/vertraging aan:

- Groen = geen of weinig vertraging (snelheden nabij of boven normaal).
- Oranje/geel = matige vertraging.
- Rood (donkerder rood) = zware vertraging/zeer lage snelheden.

De betekenis van "snel" of "traag" hangt af van de normale snelheid op dat type weg wegtype. Google gebruikt ook langere termijn trends (seizoenspatronen, vakantiepieken, enz.) in zijn historische modellen, dus de weergegeven druktebeelden zijn ook tijdgebonden.



4.3.4 Verkeersvolume

Tabel 2: Gemiddeld verkeersvolume R4 per uur (weekdagen / Rieme - Zelzate / jan. t.e.m. juni 2025)

 Profex is een merknaam van United Experts nv
United Experts nv | Koolmijnlaan 201 | 3582 Beringen | T. 0800/59 002 | info@profex.be | www.profex.be
BTW BE 0457 580 078 | Bank BE77 3350 3224 2442

Maand / Uur		0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	Gemiddeld dagtotaal
jan/25		73	43	35	40	103	270	428	768	717	534	554	604	683	761	755	786	1043	974	668	378	282	285	223	116	11123
feb/25		75	41	38	45	107	288	461	814	789	599	599	623	716	792	786	821	1083	1008	701	400	295	286	232	126	11725
mrt/25		78	44	34	44	108	295	447	786	759	614	620	646	727	808	785	829	1050	994	694	403	308	295	236	122	11726
apr/25		74	46	35	46	108	283	432	770	754	623	640	654	736	816	814	816	1038	984	697	428	341	318	249	128	11830
mei/25		85	50	37	47	108	287	437	758	757	605	620	657	709	789	775	791	983	968	678	417	335	320	244	137	11584
jun/25		89	53	42	45	111	298	442	762	755	603	615	638	708	786	788	785	956	913	665	409	325	318	249	146	11501
Maand / Uur		0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	Gemiddeld dagtotaal
jan/25		63	48	35	39	121	333	548	815	761	532	515	524	605	648	614	598	732	774	588	358	251	246	177	96	10021
feb/25		57	38	31	40	124	362	582	864	817	586	545	558	627	662	631	623	770	817	638	391	268	257	181	96	10575
mrt/25		63	38	30	39	119	348	569	822	766	560	547	570	627	671	633	613	745	803	653	390	290	261	191	100	10448
apr/25		64	40	33	41	127	359	566	806	749	590	567	577	647	690	642	626	747	796	657	441	329	295	204	112	10705
mei/25		71	42	37	42	126	348	556	780	754	587	568	566	647	683	638	632	745	794	644	417	331	298	221	121	10648
jun/25		76	50	38	41	121	356	531	774	737	552	545	576	636	663	626	632	730	788	634	406	294	280	204	122	10412

In de klassieke spitsuren piekt het verkeersvolume tot gemiddeld 1.083 voertuigen per uur richting Zelzate en tot gemiddeld 864 voertuigen per uur richting Merelbeke. Hoewel de PAE-waarden niet exact gekend zijn, kan bij een vrachtwagen-aandeel van ca. 15% (worstcasescenario) worden uitgegaan van maximaal 1.408 PAE/u richting Zelzate en maximaal 1.123 PAE/u richting Merelbeke.

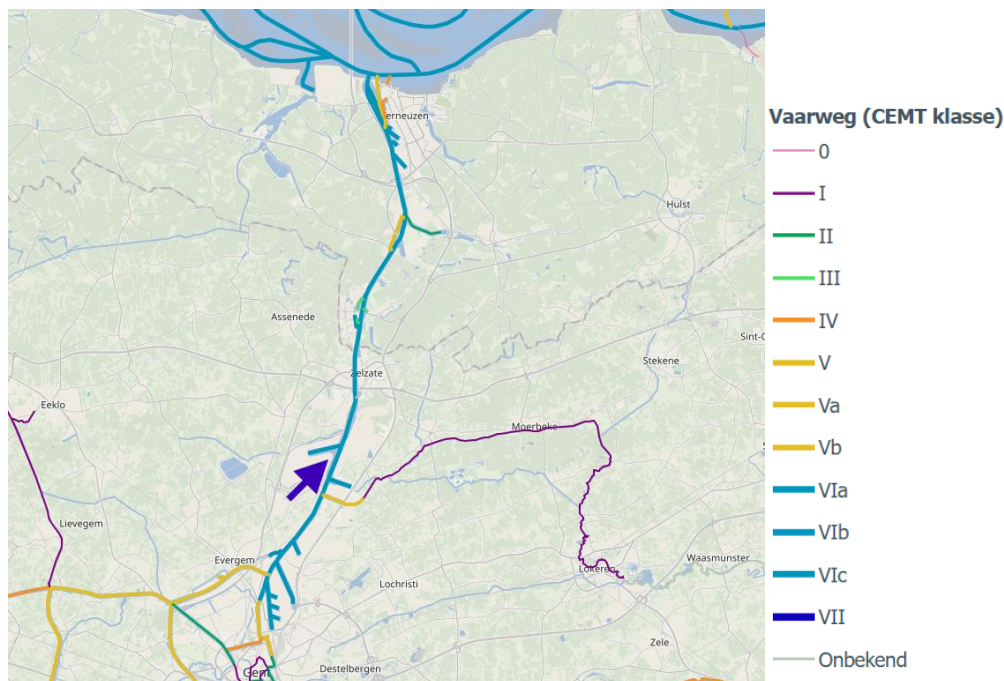
Over het verkeersvolume op de overige toegangswegen (Vasco da Gamalaan – Marco Polostraat – Willem van Rubroekstraat) bleek geen representatieve informatie beschikbaar.

4.4 Transport over water

De projectsite wordt in het westen begrensd door het Kanaal Gent-Terneuzen. Hieronder worden de kenmerken van het Kanaal opgelijst:

Tabel 3: Overzicht eigenschappen Kanaal Gent-Terneuzen

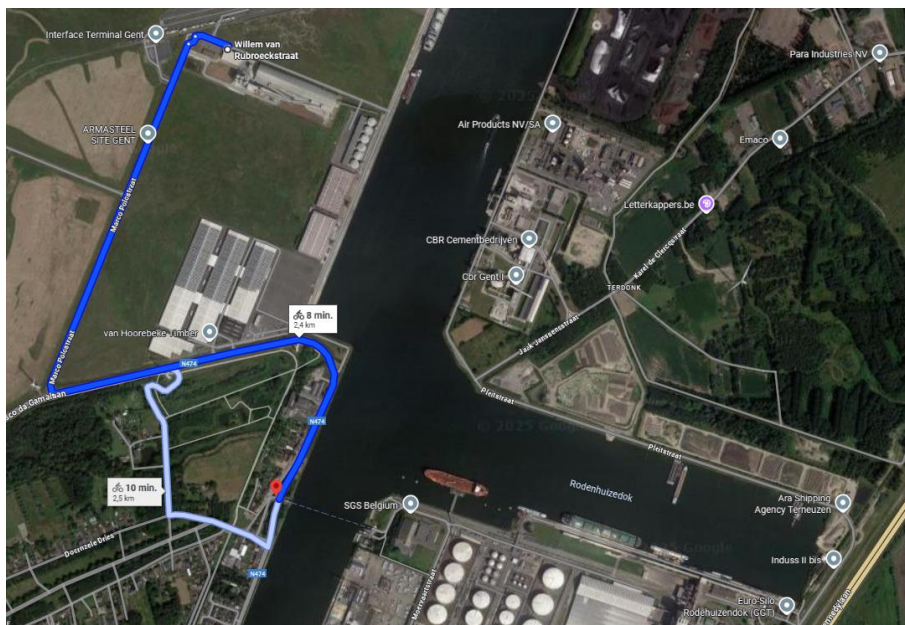
CEMT-klasse	Vlb
Toegelaten afmeting (max.)	Enkelvarend: 140 m x 23 m Samengesteld: 200 m x 23 m Diepgang: 12,50 m
Maximale snelheid	9 – 12 – 16 km/u, afhankelijk van de afmetingen
Laadvermogen/schip	6.400 – 12.000 ton



Figuur 33: Waterlopen naar hun CEMT-klasse (bron: EuRIS)

In Terneuzen mondt het Kanaal uit in de Westerschelde.

Voor voetgangers, fietsers en gemotoriseerd verkeer (max. 24 ton en 4 meter hoog) is er een veerdienst tussen Terdonk en Doornzele, op ca. 2,5 km van de projectsite. De veerboot vaart dagelijks uit tussen 4u30 en 23u10.



Figuur 34: Veerdienst Terdonk, t.o.v. projectsite

Een tweede veerdienst (tussen Langerbrugge en Oostakker) ligt op ca. 7 km van de projectsite.

4.1 Toekomstig bereikbaarheidsprofiel

In de ruime projectomgeving zijn diverse infrastructuurprojecten lopende/gepland, die de bereikbaarheid van de projectsite kunnen beïnvloeden op mesoniveau:

- Projectzone R4 West (R4WO): diverse kruispunten op het tracé van de R4 West werden/worden heraangelegd, met de ambitie om een vlottere doorstroming te genereren en lokale/actieve verkeersbewegingen op een verkeersveilige manier te laten gebeuren.
- GRUP voor de Gentse haven in Gent, Lochristi in Zelzate. De startnota voor dit GRUP omvat o.m. de verdieping van het Kanaal Gent-Terneuzen en de heraanleg van de R4 en E34.
- Ombouw N49 tot snelweg (West-Vlaanderen) tussen Westkapelle (Knokke-Heist) en Zelzate.

In de onmiddellijke projectomgeving (microniveau) zijn er geen grote infrastructurele ingrepen gekend.

5 MOBILITEITSPROFIEL

5.1 Referentiesituatie

Er is geen activiteit op de projectsite. Het projectverkeer zoals in wat volgt beschreven, kan worden beschouwd als netto bijkomend.

5.2 Bouwfase

De realisatie van de nieuwe bouwvolumes en installaties zal gedurende de bouwfase tijdelijk extra verkeersbewegingen genereren. Het gaat hierbij hoofdzakelijk om vrachtwagens voor de levering van materialen en bestelwagens van aannemers en onderaannemers. Deze transportbewegingen worden zoveel mogelijk gecoördineerd, waardoor de impact op de omgeving wordt beperkt.

Het aantal transporten per dag is beperkt, maar varieert ook van dag tot dag in functie van de fase van de werf en de specifieke werken. Tijdens de ruwbouwfase zijn enkele piekmomenten te verwachten; met name tijdens het grondverzet en bij grote leveringen (bijv. beton & installatie-onderdelen). Op deze momenten gaat het om meerdere voertuigen per werkdag. Deze ritten zijn verspreid over de werkuren en beperken zich tot de strikt noodzakelijke transporten. Zodra de ruwbouw afgerond is, neemt het aantal leveringen en dus het (zware) werfverkeer aanzienlijk af.

De hinder voor de omliggende straten blijft beperkt door een aantal gerichte maatregelen:

- Gecoördineerde planning: de bouwheer stuurt alle leveringen en ritten aan. Waar mogelijk worden transporten ingepland buiten de drukste ochtend- en avondspitsuren. Ook de aannemers zijn om economische redenen immers gebaat bij een vlotte doorstroming en mijden daarom zoveel mogelijk de drukste uren.
- Tijdelijke aanwezigheid: de voertuigen rijden enkel aan en af voor het lossen van materialen of het uitvoeren van werkzaamheden en vertrekken doorgaans onmiddellijk daarna.
- Laden en lossen zonder impact op het regulier verkeer: de vracht- en bestelwagens worden zo vaak mogelijk op het bouwperceel opgevangen.

Wanneer tijdens de werken een tijdelijke inname van het openbaar domein onvermijdelijk blijkt, zal de aannemer steeds de voorgeschreven procedure bij de stad volgen. De nodige vergunningen worden tijdig aangevraagd en de signalisatie wordt conform de geldende richtlijnen geplaatst, zodat de veiligheid en doorgang voor de overige weggebruikers gegarandeerd blijft.

5.3 Verkeersgeneratie (toekomstige situatie)

5.3.1 Medewerkers

Het project voorziet een dagelijkse werking met 20 werknemers op de projectsite. Deze 20 werknemers worden verdeeld in 3 arbeidersploegen en bedienden (9u – 17u):

Tabel 4: Overzicht werknemers

Shiften	Van	Tot	Aantal medewerkers
Ochtenddienst	6u00	14u00	5
Avonddienst	14u00	22u00	5
Nachtdienst	22u00	6u00	5
Bedienden	8u00	17u00	5
TOTAAL			20

Kencijfers van de federale enquête woon-werkverkeer 2021-2022 stellen dat 83% van het personeel in de industriële sector met de auto naar het werk komt. Gelet op het bereikbaarheidsprofiel kan echter worden aangenomen dat het voorliggende bestemming een maximaal autogebruik zal genereren (worstcasescenario).

Dagelijks rijden dus 20 medewerkers de site op en af met de auto (20 PAE in, 20 PAE uit). Bij opstart van elke shift⁵ zijn er dus 5 extra inkomende PAE-bewegingen en na einde van de shift zijn er 5 extra uitgaande PAE-bewegingen. Op het drukste moment (shiftwissel) zijn 15 personenwagens gelijktijdig aanwezig.

5.3.2 Bezoekers

Slechts occasioneel zullen (zakelijke) bezoekers op de site worden ontvangen. Er worden ongeveer 1 zakelijke bezoeker per week verwacht. Deze verplaatsingen gebeuren steeds als autobestuurder en vinden plaats binnen de klassieke werktijden (9u – 17u).

⁵ Medewerkers komen enkele minuten voor de start van hun shift aan.

5.3.3 Goederen

Op jaarbasis zal er 850.000 ton grond- en afvalstoffen worden aangevoerd en zal er meer dan 500.000 ton afgevoerd worden. Gezien de gunstige ligging aan het kanaal Gent-Terneuzen, zal er volop ingezet worden op duurzame watertransporten waarbij een aanzienlijk deel van de aan- en afvoer over het water zal gebeuren.

Tabel 5: Vrachtttransporten aanvoer en afvoer

Aanvoer/ week (vol naar site)		Afvoer/week (vol weg van site)	
			
Grondstoffen voor vergisting: 600.000 ton/jaar + Op- en overslag afvalstoffen: 200.000 ton/jaar		Afvoer na vergisting: 100.000 ton/jaar ⁶ + Op- en overslag van afvalstoffen: 200.000 ton/jaar	
300.000 ton/jaar	500.000 ton/jaar	180.000 ton/jaar	120.000 ton/jaar
± 6.000 ton/week	1 x 10.000 ton / week	± 3.600 ton/week	1 x 10.000 ton/maand
≈ 240 transporten/week	~ 1 boot/week (50 / jaar)	≈ 144 transporten/week	~ 1 boot/maand (12 / jaar)
Grondstoffen voor compostering: 50.000 ton/jaar externe GFT		Eindproduct compostering: 100.000 ton/jaar ⁷	
1.000 ton/week	-	2.000 ton/week	-
≈ 40 vrachtwagens/week	-	≈ 80 vrachtwagens/week	-
Hulpstoffen		CO2 verlading ⁸	
1 vrachtwagen H2SO4/week	-	Max. 135 vrachtwagens per week	-
1 vrachtwagen polyelektrolyt/maand	-	-	-
282 vrachtwagens/week	± 1 boot / week	359 vrachtwagens/week	± 1 boot / maand

Uit bovenstaande tabel worden de transportaantallen per week afgeleid. Gemiddeld zorgen 282 vrachtwagens per week voor de aanvoer van materialen en 359 vrachtwagens voor de afvoer van materialen. Elke vrachtwagen (3 PAE) maakt daarbij een inkomende en uitgaande verkeersbeweging.

⁶ De afvoer van 100.000 ton kan beschouwd worden als absoluut worstcasescenario, gezien er tijdens het drogingsproces gewicht verloren gaat. Het uitgaand volume is in deze processen nooit gelijk aan het inkomende volume.

⁷ Zie voetnoot 6, ook bij composteringsprocessen gaat gewicht verloren. Dit aantal beschrijft een worstcasescenario.

⁸ 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 verladingdebiet), 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 verladingstijd en 3500 u aanwezigheid van de tankwagens op jaarbasis (40%).

Bij een werking van maandag tot en met vrijdag⁹ worden gemiddeld dus 257 vrachtwagen-bewegingen of 771 PAE-bewegingen per dag verwacht, waarvan de helft inkomend en de helft uitgaand t.o.v. de projectsite.

Deze verkeersbewegingen zijn verspreid over de volledige werkdag, zonder uitgesproken piekmomenten. De indicatieve ritdistributie wordt afgeleid uit het RLB (p. 202 - 203), dat een verdeling per uur geeft voor diverse onderzoekslocaties. Onderstaande tabel vat de resultaten samen, rekening houdend met een hogere belasting van de maatgevende spitsuren ('Gavere – Industriezone').

Tabel 6: Indicatieve ritdistributie – vrachtverkeer B.A.T. services

			BAT Services	
	RLB in	RLB uit	PAE in	PAE uit
	%	%	386	386
0	0,1%	0,1%	0	0
1	0,1%	0,1%	0	0
2	0,1%	0,1%	0	0
3	0,1%	0,5%	0	2
4	0,6%	0,7%	2	3
5	1,5%	0,7%	6	3
6	3,2%	5,3%	12	20
7	6,0%	7,6%	23	29
8	7,8%	6,5%	30	25
9	9,6%	7,2%	37	28
10	9,1%	8,9%	35	34
11	7,8%	7,8%	30	30
12	4,7%	6,0%	18	23
13	9,4%	6,8%	36	26
14	6,2%	7,0%	24	27
15	8,4%	6,6%	32	25
16	10,7%	8,1%	41	31
17	6,5%	8,5%	25	33
18	3,8%	7,1%	15	27
19	2,3%	2,1%	9	8
20	0,8%	0,9%	3	3

⁹ Ook in het weekend zal er bedrijfsactiviteit zijn op de site, maar weliswaar met een verlaagde productie. In het kader van een worstcase scenario worden de wekelijkse transporten daarom uitsluitend toegedeeld aan de klassieke werkdagen. De gemiddelde dagelijkse aan- en afvoer wordt in deze studie dus enigszins overschat.

21	0,7%	0,9%	3	3
22	0,4%	0,5%	2	2
23	0,1%	0,0%	0	0

Door de 24/24-permanentie op de site kunnen chauffeurs, die alsnog buiten de reguliere openingsuren aankomen, steeds worden verwerkt of doorverwezen. Op die manier wordt hinder op openbaar domein vermeden.

Op basis van bovenstaande ritdistributie en hoofdstuk 5.3.1 kan worden aangenomen dat de ontwikkeling volgende verkeersgeneratie omvat:

- Ochtendspitsuur: max. 37 extra (inkomende) PAE-bewegingen per uur
- Daluur: max. 35 extra (inkomende) PAE-bewegingen per uur
- Avondspitsuur: max. 41 extra (inkomende) PAE-bewegingen per uur

5.4 Parkeerbehoefte (toekomstige situatie)

5.4.1 Fietsen

Uit voorgaande hoofdstukken wordt afgeleid dat het fietspotentieel beperkt is.

De Vlaamse mobiliteitsdoelstellingen omvatten de ambitie om tegen 2040 een modale verdeling te bereiken waarbij 30% van het verplaatsingsgedrag met een duurzame modus wordt afgelegd. Indien ervan uitgegaan wordt dat deze 30% voor de projectsite wordt behaald, is er een minimale behoefte van 6 fietsstalplaatsen.

5.4.2 Auto's

Uit de modale verdeling voor personeel wordt afgeleid dat de 20 werknemers met de wagen naar het werk komen over een volledige dag. Op het drukste moment dient er minimaal plaats te zijn voor 15 werknemers die tegelijk aanwezig zijn, rekening houdend met het ploegensysteem.

Daarnaast werd 1 parkeerplaats voor bezoekers aanbevolen.

5.4.3 Vrachtwagens

Vrachtwagens kunnen steeds rechtstreeks naar de laad- en losplaats voor de bestemde grond- of afvalstoffen.

6 BEOORDELING MOBILITEITSEFFECTEN

6.1 Bereikbaarheid

Voorliggende projectontwikkeling heeft geen significante impact op het bereikbaarheidsprofiel van de projectlocatie en -omgeving. Er worden geen nieuwe verbindingen gecreëerd binnen de ontwikkelingsenveloppe.

Algemeen kan worden gesteld dat de locatie in het havengebied een beperkte bereikbaarheid kent voor actieve weggebruikers. Voor het gemotoriseerd wegverkeer en het transport over water zijn er wel rechtstreekse aansluiting op het dragende netwerk. Het havengebied is gedimensioneerd op een multimodale ontsluiting van de goederenstromen.

Bij de verdere ontwikkeling van het havengebied en de percelen aan de Marco Polostraat kunnen collectieve vervoersvormen de bereikbaarheid van de verschillende bedrijven verder verhogen. Het potentieel hiervoor en de mogelijke maatregelen vallen echter buiten de scope van voorliggend MOBER.

6.2 Verkeersbeeld/verkeersafwikkeling

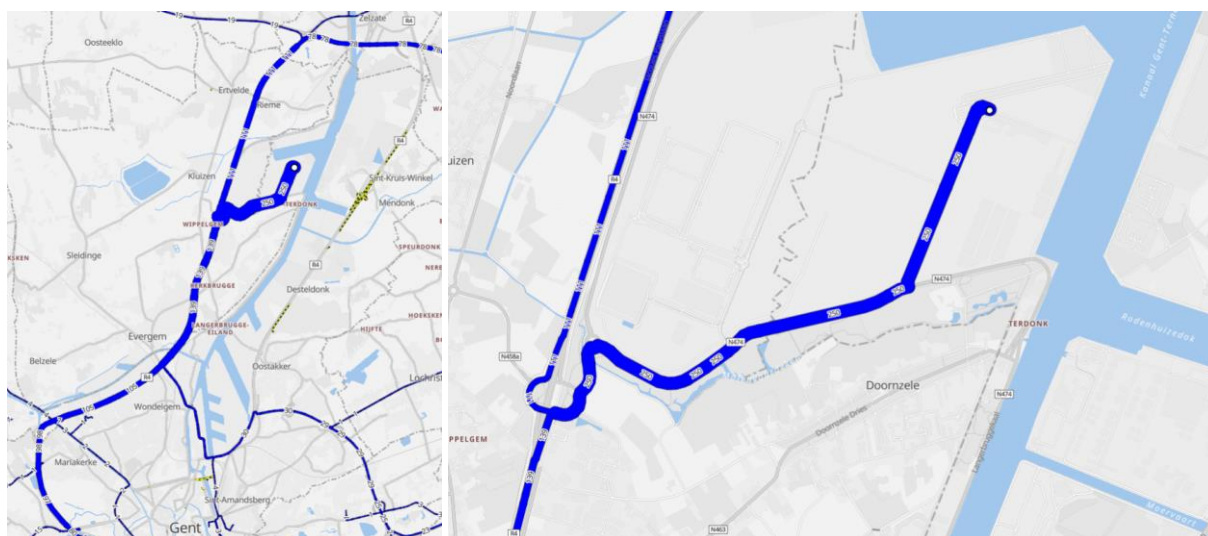
Voor het beoordelen van de effecten op de verkeersafwikkeling vormt de wegcapaciteit het voornaamste uitgangspunt. De wegcapaciteit van de toegangswegen (Willem van Rubroeckstraat – Marco Polostraat – Vasco da Gamalaan) kan op basis van generieke kencijfers worden geraamd op 1.200 PAE per uur per richting¹⁰. Op de R4 geldt een theoretische wegcapaciteit van 3.240 PAE/u/richt¹¹.

Aan de hand van een routeringsmodel¹² wordt een simulatie gemaakt van de relatieve verdeling van het verkeer over het wegennet. Daaruit kan worden afgeleid dat al het (vracht)verkeer aan- of wegrijdt via de R4 (44% richt. Zelzate en 56% richt. E40). Al het projectverkeer wordt uiteindelijk gebundeld op het Ovaal van Wippelgem – Vasco da Gamalaan – Marco Polostraat – Willem van Rubroeckstraat (verder: “toegangswegen”). Deze route maakt deel uit van het vrachtroutenetwerk in de VVR Gent (zie eerder).

¹⁰ Invalswegen met beperkt aantal erftoegangen en kruispunten + gescheiden infrastructuur voor voetgangers & fietsers.

¹¹ 1.800 PAE/u/richt./rijstrook + een correctiefactor van 0,90 voor 2 aanliggende rijstroken.

¹² In dit model werden 250 punten willekeurig toegedeeld aan woongebieden die tussen de 10 à 50 kilometer van de projectsite gelegen zijn. Op die manier worden grotere kerngebieden (met een grotere aantrekkingskracht) vertegenwoordigd door een groter aantal punten. Het model berekent de snelste vrachtwagenroutes naar de projectsite vanuit elk van de 250 punten.



Figuur 35: Toedeling van verkeersbewegingen aan het wegennet (inkomend verkeer)

Onderstaande tabel vat de impact van voorliggende project op de verkeersafwikkeling samen. Er werd rekening gehouden met de verkeersvolumes die in het huidige druktebeeld via de R4 worden verwerkt (zie hoofdstuk 4.3.4).

Tabel 7: Wijzigingen I/C-waarde

Straat	Toegangswegen (o.m. Vasco da Gamalaan)		R4 richt. Zelzate		R4 richt. Zelzate	
Huidig verkeersvolume (max. PAE/u/richt.)	n.g.	n.g.	± 1.058	± 1.408	± 1.123	± 1.062
Drukste uur	OSP	ASP	OSP	ASP	OSP	ASP
Theoretische wegcapaciteit (PAE/u/richt.)	1.200	1.200	3.240	3.240	3.240	3.240
Bijkomende PAE-bewegingen/u/richt. (project)	+ 37	+ 41	+ 16	+ 18	+ 21	+ 23
Toename I/C-waarde (max.)	+3,1%-punt	+3,4%-punt	+0,5%-punt	+0,6%-punt	+0,6%-punt	+0,7%-punt
Toekomstige I/C-waarde (piekmoment)	n.g.	n.g.	33%	44%	35%	33%

Rekening houdend met het huidige druktebeeld en het beoordelingskader uit het handboek MER Mens-Mobiliteit kan worden aangenomen dat er een verwaarloosbaar effect is voor de doorstroming in de projectomgeving. Er is voldoende (rest)capaciteit om de extra verkeersbewegingen op te vangen. Op mesoniveau zijn er diverse plannen om de doorstroming (o.m. op de R4) te verhogen (zie ook 4.1).

Verzadigings- graad 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

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	+++

Figuur 36: Beoordelingskader verzadigingsgraad (I/C-waarde)

6.3 Verkeersveiligheid

6.3.1 Op de projectsite

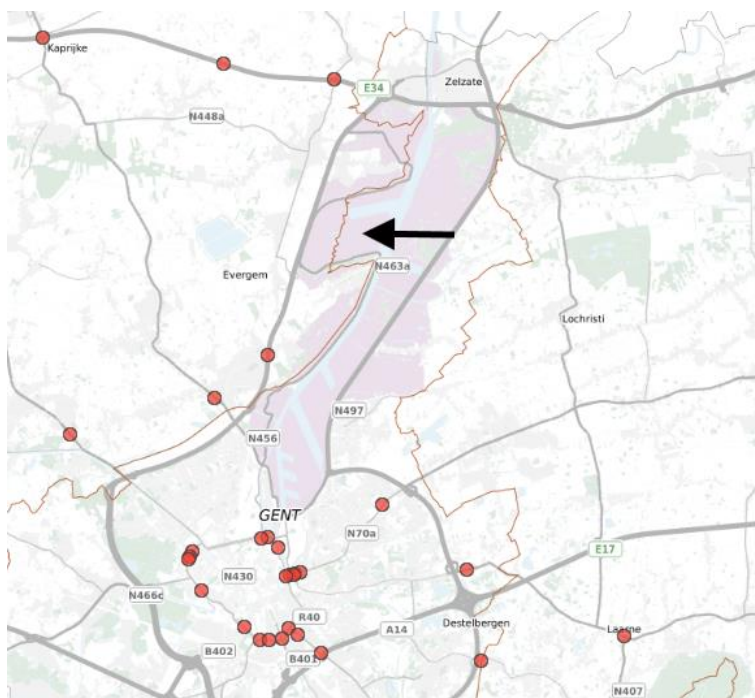
Op eigen terrein worden diverse maatregelen genomen om een verkeersveilige afwikkeling van het verkeer op eigen terrein te garanderen:

- Verplichting tot het dragen van fluorescerend hesje voor voetgangers op het terrein
- Aanleg van wandelpaden aan de wegenis (waar wenselijk)
- Fietsenstalling & parkeergelegenheid voor werknemers vlak bij het kantoorgebouw.
- Beperken van de snelheidsverschillen op eigen terrein, door het opleggen/afdwingen van een lage snelheid voor vrachtwagens (max. 30 km/u)
- Voldoende ruim dimensioneren van interne wegenis en kruispunten, zodat kruisend (vracht)verkeer mogelijk is en het aantal manoeuvres op eigen terrein kan worden beperkt.
- Waar nodig wordt de voorrangsregeling bijkomend afgedwongen met signalisatie of wegmarkeringen (bijv. STOP-bord met STOP-streep).
- Bufferzone voor/na de weegbrug, waardoor beperkte wachtrijen op eigen terrein kunnen worden opgevangen (zonder inhaalbaarheid).

6.3.2 Projectomgeving & aansluiting openbaar domein

Aan de gezamenlijke in- en uitrit is de zichtbaarheid op kruisende weggebruikers voldoende ruim en zonder verticale elementen ingericht, om het potentiële conflictpunt maximaal te beveiligen. De in- en uitrit sluit schuin aan op de Willem van Rubroeckstraat omdat alle inkomende/uitgaande verkeersbewegingen immers via de Marco Polostraat worden afgewikkeld. De verkeersbewegingen vanaf de laad- en loskaai aan het Kanaal worden via de interne wegenis afgewikkeld.

Op mesoniveau geeft de 'gevaarlijke punten'-lijst van AWW een indicatie van de verkeers(on)veilige wegvakken. Het kruispunt R4 x Elso behoort tot deze lijst, al zijn daar reeds ingrepen gepland om de verkeersveiligheid (en doorstroming) te verbeteren.



Figuur 37: Uitsnede kaart met gevaarlijke kruispunten (bron: AWV)

Figuur 38 en figuur 39 tonen de locaties van alle geregistreerde zware en lichte ongevallen in de ruime projectomgeving tussen 2017 en 2024. Op de Willem Van Rubroeckstraat en Marco Polostraat werden geen ongevallen geregistreerd in die periode. Op de Vasco Da Gamalaan en op de R4 werden wel diverse ongevallen geregistreerd.



Figuur 38: Geregistreerde ongevallen met doden, dodelijk gewonden, zwaargewonden in de ruime projectomgeving (L)

Figuur 39: Geregistreerde ongevallen met lichte gewonden in de ruime projectomgeving (R)

Potentiële maatregelen die de verkeersveiligheid op mesoniveau beïnvloeden, vallen buiten de scope van voorliggende studie en worden gecoördineerd door de wegbeheerder.

6.4 Verkeersleefbaarheid

Verkeersleefbaarheid is een containerbegrip met diverse deelaspecten. Bovendien is het in belangrijke mate een subjectief gegeven dat alle aspecten van verkeer en vervoer omvat die de leefomgeving beïnvloeden. Het gaat dan met name om de oversteekbaarheid, (subjectieve) verkeersveiligheid, geluidshinder, luchtverontreiniging, parkeerdruk, aandeel zwaar verkeer,

Ook ruimtelijke aspecten zoals afstand tussen de straatwanden, de functies van en langs de weg en het relatieve ruimtebeslag door gemotoriseerd verkeer kunnen de verkeersleefbaarheid bepalen.

De basisgegevens voor de beoordeling van de verkeersleefbaarheid zijn volgens het RLB:

- De verkeersintensiteiten van verschillende voertuigcategorieën
- De feitelijke rijsnelheden

Op basis van de eerder beschreven beoordelingscriteria wordt vastgesteld dat:

- De aanvraag een toename van de verkeersintensiteiten zal genereren. De verkeersbewegingen vinden verspreid over de dag plaats. Er is weinig of geen impact op het woongebied, omdat de verkeersbewegingen in hoofdzaak geënt zijn op de R4. Via de aansluiting op het Ovaal van Wippelgem doorkruisen de (vracht)bewegingen geen woonzones tussen de projectsite en het hoofdwegennet.
- De gereden snelheden wijzigen in principe niet t.o.v. de referentiesituatie.

6.5 Parkeren

6.5.1 Parkeerbalans

6.5.1.1 FIETS

De fietsstalbehoefte (voor personeel) werd berekend op 0 tot 6 fietsstalplaatsen. De ontwikkelingsenveloppe omvat een fietsenstalling voor 10 fietsen en beschikt over laadpunten voor de elektrische fietsen.

6.5.1.2

AUTO

In het mobiliteitsprofiel werd een parkeerbehoefte van 15 parkeerplaatsen voor het personeel en 1 voor de bezoekers berekend (zie hoofdstuk 5.4). De voorziene parkeerruimte (14+5) zorgt ervoor dat de parkeerbehoefte steeds op eigen terrein kan worden opgevangen, ook tijdens shiftwissels. Er is steeds voldoende ruimte om de occasionele bezoekers te voorzien van een parkeerplaats.

6.5.1.3

6.5.1.4 VRACHTWAGEN

De vrachtwagens rijden steeds rechtstreeks naar de locatie van aan- en afvoer op de site. Er zijn geen afzonderlijke wachtplaatsen noodzakelijk.

SAMENVATTING

Er is voldoende parkeeraanbod op eigen terrein om de respectievelijk stallings- en parkeerbehoefte op te kunnen vangen. Er wordt op geen enkel moment parkeerdruk afgewikkeld op het openbaar domein of andere private terreinen.

6.5.2 Parkeernorm

De parkeerrichtlijnen fiets en auto zijn van toepassing op het grondgebied van de stad Gent. Voor het fietsparkeren wordt een afwijking van de richtlijn voorzien, gelet op artikel 3.2.1. uit de brochure:

(...) in welke omstandigheden de Stad afwijkingen ten opzichte van het minimum te realiseren parkeerplaatsen gemotiveerd kan toestaan. (...):

Wanneer kan aangetoond worden dat een bedrijf een zeer specifieke functie (bv. zeer extensieve opslag) heeft die minder fietsparkeerplaatsen nodig heeft dan vooropgesteld door de richtlijnen. (zie hoofdstuk 6.5.1.1).

Een gelijkaardige motivatie is van toepassing voor de afwijking t.o.v. de minimumrichtlijn voor autoparkeerplaatsen.

6.5.3 Parkeerplaatsen voor personen met een handicap

Op de parking bij het kantoorgebouw (zuidzijde projectsite) worden 2 aangepaste parkeerplaatsen ingericht met een ruimere maatvoering, bestemd voor personen met een handicap.

6.5.4 Elektrische laadpunten

Sinds 11 maart 2021 gelden nieuwe verplichtingen voor de installatie van oplaadpunten voor elektrische voertuigen op parkeerterreinen van gebouwen. Concreet zijn ze van toepassing op gebouwen waarvoor een omgevingsvergunning wordt aangevraagd voor nieuwbouw of voor een ingrijpende renovatie.

“Niet voor bewoning bestemde gebouwen of parkeergebouwen (nieuwe of bestaande die ingrijpend gerenoveerd worden) met een parkeerterrein met meer dan 10 parkeerplaatsen worden cumulatief voorzien van:

- *minstens 2 oplaadpunten voor normaal of hoog vermogen voor een elektrisch voertuig*
- *infrastructuur voor leidingen (of op zijn minst goten voor elektrische kabels) voor minstens 1 op 4 parkeerplaatsen, om de installatie van oplaadpunten voor normaal of hoog vermogen voor elektrische voertuigen in een later stadium mogelijk te maken.”*

Het inplantingsplan voorziet de realisatie van 6 laadpalen.

7 SENSITIVITEITSTOETS

Met de opmaak van een sensitiviteitstoets of gevoeligheidsanalyse worden bepalende parameters uit het mobiliteitsprofiel hernomen. Bij de opmaak van het MOBER worden op basis van aannames en veronderstellingen toekomstvoorspellingen gemaakt over het mobiliteitsprofiel. In deze veronderstellingen zitten logischerwijze onzekerheidsmarges. Op basis van de sensitiviteitstoets wordt onderzocht wat de mogelijke gevolgen zijn van variaties in de gebruikte cijfers. Zo kan men nagaan of de variaties aanleiding geven tot een gewijzigde beoordeling.

In functie van voorliggende ontwikkeling werd hoofdzakelijk met bedrijfsspecifieke informatie gewerkt. Het verkeersvolume op dagbasis, het autogebruik bij personeelsleden en de toedeling aan het wegennet werden reeds gemaximaliseerd. Wijzigingen in deze parameters zullen dus steeds leiden tot een gunstiger effect op de beoordelingscriteria.

De enige overgebleven variabele met een grotere onzekerheidsmarge is de **ritdistributie**; de verdeling van de gegenereerde (vracht)bewegingen per uur. In hoofdstuk 5.3.3 wordt daarvoor verwezen naar het RLB, maar in een worstcasescenario kan de maximale uurbelasting worden verhoogd tot 20% van het inkomend/uitgaand vrachtverkeer per dag. In dat geval is dus sprake van een significant piekmoment in de aankomende/vertrekkende vrachtwagens. Rekening houdend met de daggemiddeldes gaat het dan om ca. 26 aankomende/vertrekkende vrachtwagens of 78 PAE-bewegingen per uur per richting.

Deze sensitiviteitstoets heeft een impact op volgende beoordelingscriteria

1. Verkeersbeeld/verkeersafwikkeling

De verzadigingsgraad op de toegangswegen zou stijgen met maximaal 6,5%-punt i.p.v. 3,4%-punt. Het piekmoment leidt dan tot een (beperkt) negatief effect op het verkeersbeeld, conform het beoordelingskader.

2. Verkeersveiligheid

Elke inkomende/uitgaande vrachtwagen moet worden gewogen. Hoewel een efficiënt systeem met 2 weegbruggen zal worden gehanteerd, is een betere spreiding over de dag gunstig i.f.v. de drukte aan de in- en uitrit. Er is een bufferzone voorzien om beperkte wachtrijen op eigen terrein op te vangen, maar een hoge piekbelasting kan de wachtrij doen verlengen tot op het openbaar domein, wat een inherent veiligheidsrisico betekent.

3. Parkeren

Door de langere wachtrij aan de weegbrug/in- en uitrit kan de noodzaak ontstaan om alsnog wachtzones voor vrachtwagens in te richten.

BAT Services is dus gebaat met een hogere spreiding van het verkeer over de werkdag. Het bedrijf zal in overleg met haar leveranciers en klanten hier dan ook op inzetten, door o.m. de daluren voldoende te benutten en afspraken te maken over leveringstijden buiten de klassieke spitsuren. Het beschreven scenario met een uurbelasting van 20% (t.o.v. het dagtotaal) is dan ook weinig realistisch.

8 MAATREGELEN EN AANBEVELINGEN

Gedurende het planproces werden verschillende mobiliteits- en verkeersmaatregelen getroffen om mogelijke negatieve gevolgen te beperken/voorkomen én om positieve effecten te versterken. Dit hoofdstuk duidt de milderende en verbeterende maatregelen die van toepassing zijn.

Volgende maatregelen¹³ werden geïntegreerd tijdens het planningsproces:

- Sturend en toekomstbestendig stallingsaanbod, rekening houdend met een stijgend fietsgebruik.
- Toegankelijk fietsstalaanbod, met plaats voor o.m. elektrische fietsen.
- Afstemming van het parkeeraanbod op de verwachte parkeerbehoefte, rekening houdend met de complementariteit van de verschillende deelfuncties.
- Aanmoedigen van collectieve vervoersvormen zoals carpoolen en Max Mobiel.
- Verkeersveilige inrichting van (nieuwe) aansluitingen op het bestaande mobiliteitsnetwerk.
- Aansluiting op het Kanaal Gent-Terneuzen + de afwikkeling van aan- en afvoer via het water
- Inrichting van aangepaste parkeerplaatsen voor elektrische voertuigen en voor personen met een handicap

Volgende maatregelen¹³ vallen buiten de scope van deze mobiliteitsstudie, maar kunnen op langere termijn een gunstige impact hebben op de verschillende beoordelingscriteria.

- Versterken van de multimodale ontsluiting van het havengebied, zowel voor personen- als goederenvervoer (bijv. fietsroutenetwerken, collectief & openbaar vervoer)
- Mobiliteitsmaatregelen in functie van een modal shift die op het niveau van de gemeente of vervoerregio worden genomen (bv. aanpassing dienstregeling De Lijn)
- Onderzoek en maatregelen ter bevordering van de verkeersveiligheid, doorstroming of leefbaarheid op mesoniveau, zoals de heraanleg van het kruispunt R4 x Elslo.

¹³ Niet-limitatieve lijst.

9 BESLUIT

In het havengebied van Gent wenst BAT services een bedrijfssite met diverse installaties en activiteiten te realiseren. Het projectgebied wordt begrensd door o.m. een goederenspoorlijn, het Kanaal Gent-Terneuzen en de Willem van Rubroekstraat. BAT services zal de diverse ontsluitingsmogelijkheden ook benutten, o.m. door een deel van de aan- en afvoer via het water af te wikkelen.

Het havengebied heeft een beperkte toegankelijkheid voor actieve weggebruikers. Het platform van Max Mobiel biedt een collectieve vervoersoptie, maar het openbaar vervoer ligt op grotere afstand. Een deel van de aan- en afvoer (en het woon-werkverkeer) gebeurt dus door gemotoriseerd verkeer via de toegangswegen. Via de Willem van Rubroekstraat – Marco Polostraat – Vasco da Gamalaan is het Ovaal van Wippelgem aan de R4 bereikbaar. Deze vlotte aansluiting op het hoofdwegennet zorgt voor een minimale bijkomende belasting van de omliggende woonkernen.

Op uurbasis worden maximaal 41 PAE-bewegingen per uur per richting gegenereerd. De impact op segmentniveau is beperkt, omdat de toegangswegen voldoende zijn uitgerust voor de afwikkeling van dit type transporten.

Met de aan- en afvoer via het Kanaal Gent-Terneuzen draagt deze ontwikkeling bovendien bij aan de ambities op lokaal en bovenlokaal niveau om het goederentransport (in havengebieden) te verduurzamen. Deze ontwikkeling heeft op Vlaams niveau dan ook een gunstig effect op de verkeersvolumes op de weg en draagt bij aan een duurzame ontwikkeling van de North Sea Port.

Op basis van voorliggend MOBER kan worden geconcludeerd dat;

- De aanvraag een beperkt effect heeft op het verkeersbeeld. De toename van de verkeersdruk is beperkt, met een maximale toename van 3,4%-punt in de verzadigingsgraad op de toegangswegen.
- Het inplantingsplan voorziet voldoende fietsstal- en parkeercapaciteit om de verwachte parkeervraag op eigen terrein op te vangen. Er wordt op geen enkel moment parkeerdruk afgewikkeld op het openbaar domein of op andere private terreinen. Desalniettemin worden het carpoolen, taxi- en fietsgebruik aangemoedigd en gefaciliteerd in het ontwerp.
- Het effect op de verkeersveiligheid is beperkt. De gebundelde in- en uitrit beperkt het aantal potentiële conflictpunten. Binnen de grenzen van de ontwikkeling(en) wordt maximaal ingezet op een verkeersveilige omgeving. Waar actieve en gemotoriseerde weggebruikers elkaar kunnen kruisen, wordt de aanwezigheid van voetgangers benadrukt en wordt de snelheid van het gemotoriseerd verkeer geremd.

Algemeen kan worden besloten dat de mobiliteitsbeoordeling gunstig is. Er is geen bijkomend mobiliteitsonderzoek noodzakelijk.

10 LIJST VAN FIGUREN EN TABELLEN

Tabel 1: Overzicht ondergrenzen voor de opmaak van een MOBER (Besluit van de Vlaamse Regering 27/11/2015 en bijlagen).....	6
Tabel 2: Gemiddeld verkeersvolume R4 per uur (weekdagen / Rieme - Zelzate / jan. t.e.m. juni 2025)	26
Tabel 3: Overzicht eigenschappen Kanaal Gent-Terneuzen.....	28
Tabel 4: Overzicht werknemers	31
Tabel 5: Vrachtttransporten aanvoer en afvoer	32
Tabel 6: Indicatieve ritdistributie – vrachtverkeer B.A.T. services	33
Tabel 7: Wijzigingen I/C-waarde	36
Figuur 1: Inplantingsplan projectsite	4
Figuur 2: Situering van de projectsite op macroniveau	5
Figuur 3: Situering van de projectsite op mesoniveau.....	5
Figuur 4: Situering van de projectsite op microniveau	6
Figuur 5: Uitsnede Gewestplan t.h.v. de projectsite	8
Figuur 8: VVR Gent	11
Figuur 6: Vrachtnetwerk VVR Gent.....	12
Figuur 7: Wegbeeld Willem van Rubroeckstraat.....	14
Figuur 8: Wegbeeld Marco Polostraat	14
Figuur 9: Fietsroutenetwerken in de projectomgeving	15
Figuur 10: Voetgangers- (rood) en fietsisochronenkaart (blauw) met een maximum van 20'	15
Figuur 11: Uitsnede milieuplan – locatie fietsenstalling	16
Figuur 12: Bushalte Evergem Twaalfroedenstraat	17
Figuur 13: Wegencategorisering Vervoerregio Gent	19
Figuur 14: Vrachtroutenetwerk VVR Gent	20
Figuur 15: Willem van Rubroeckstraat x Marco Polostraat	21
Figuur 16: Willem van Rubroeckstraat (t.h.v. projectgebied)	21
Figuur 17: Willem van Rubroeckstraat t.h.v. Kanaal Gent- Terneuzen.....	21
Figuur 18: Willem van Rubroeckstraat.....	21

Figuur 19: Orthofoto Willem van Rubroeckstraat	21
Figuur 20: Marco Polostraat x Willem van Rubroeckstraat	22
Figuur 21: Marco Polostraat	22
Figuur 22: Marco Polostraat	22
Figuur 23: Marco Polostraat t.h.v. N474 Vasco da Gamalaan	22
Figuur 24: Orthofoto N474 Vasco da Gamalaan	23
Figuur 25: N474 Vasco da Gamalaan x Christoffel Columbuslaan	23
Figuur 26: N474 Vasco da Gamalaan	23
Figuur 27: N474 Vasco da Gamalaan x Marco Polostraat.....	23
Figuur 28: N474 Vasco da Gamalaan x Marco Polostraat.....	23
Figuur 29: Uitsnede inplantingsplan met aanduiding parkeerzones (rood)	24
Figuur 30: Typisch druktebeeld in de maatgevende OSP (dinsdag, 8u40)	25
Figuur 31: Typisch druktebeeld in de maatgevende ASP (dinsdag, 15u45)	26
Figuur 32: Waterlopen naar hun CEMT-klasse (bron: EuRIS)	28
Figuur 33: Veerdienst Terdonk, t.o.v. projectsite	29
Figuur 34: Toedeling van verkeersbewegingen aan het wegennet (inkomend verkeer).....	36
Figuur 35: Beoordelingskader verzadigingsgraad (I/C-waarde).....	37
Figuur 36: Uitsnede kaart met gevaarlijke kruispunten (bron: AWW).....	38
Figuur 37: Geregistreerde ongevallen met doden, dodelijk gewonden, zwaargewonden in de ruime projectomgeving (L)	38
Figuur 38: Geregistreerde ongevallen met lichte gewonden in de ruime projectomgeving (R)	38

11 ADMINISTRATIEVE GEGEVENS

➤ Naam van het project	B.A.T. Services
➤ Projectlocatie	Willem van Rubroeckstraat 2 9042 Gent
➤ Type dossier	MOBER
➤ Versie	DEF (v. 3.0)
➤ Intern projectnummer	23-17378
➤ Contactgegevens initiatiefnemer	BAT Services Bart De Lathauwer