

## MOBER CHRISTEYNS GENT



**Opdrachtgever:** Christeyns nv

**Datum:** 05/09/2025



Titel	MOBER Christeyns Gent
Opdrachtgever	Christeyns nv
Contactpersoon opdrachtgever	Johan Hofman
Indiener	Tractebel (Tractebel Engineering n.v.) Esplanade Oscar Van de Voorde 1 - 9000 Gent T +32 9 242 92 20 - info@tractebel.engie.com
Contactpersoon indiener	Kaat Vander Beken
Datum	05/09/2025
Versienummer	2
Projectnummer	W.004868



# KWALITEIT



## DOCUMENTGESCHIEDENIS (BOVENSTE RIJ IS HUIDIGE VERSIE)

Versie	Datum	Opmerkingen
2.	05/09/2025	Finale versie
1.	03/07/2025	Draftversie opdrachtgever

## DOCUMENTVERANTWOORDELIJKHEID

Auteurs	Moira D'homme, Kaat Vander Beken	05/09/2025
Document screener	Koen Van Heysbroeck	05/09/2025

## BESTANDSINFORMATIE

Bestandsnaam	W.004868 MOBER Christeys (update 2025)
Laatst opgeslagen	05/09/2025



# INHOUD

<b>1.</b>	<b>Omschrijving van de studieopdracht</b>	<b>3</b>
<b>2.</b>	<b>Bereikbaarheidsprofiel</b>	<b>4</b>
2.1	Situering van de projectzone	4
2.2	Bereikbaarheid fietsers en voetgangers	6
2.3	Bereikbaarheid openbaar vervoer	9
2.4	Bereikbaarheid auto- en vrachtverkeer	10
2.5	Parkeerbalans: parkeeronderzoek	14
<b>3.</b>	<b>Mobiliteitsprofiel</b>	<b>19</b>
3.1	Huidige verkeersgeneratie	19
3.2	Toekomstige verkeersgeneratie	20
3.3	Samenvatting	21
<b>4.</b>	<b>Mobiliteitseffecten</b>	<b>22</b>
4.1	Toekomstige intensiteiten (telling)	22
4.2	Toedeling op het wegennet	22
4.3	Sensitiviteitstoets	23
4.4	Conclusie	26
<b>5.</b>	<b>Flankerende maatregelen</b>	<b>27</b>
5.1	Organisatie in- en uitritten	27
5.2	Bedrijfsvervoerplan	27



# 1. OMSCHRIJVING VAN DE STUDIEOPDRACHT

In het kader van de vernieuwing van de omgevingsvergunning van Christeyns N.V. maakt Tractebel een mobiliteitseffectenrapport (MOBER) op. Er wordt door het bedrijf een reorganisatie en uitbreiding van haar vestiging langsheen de Afrikalaan te Gent gepland. Conform het Algemeen Bouwreglement – Stedenbouwkundige verordening van toepassing te Gent, is de opmaak van een MOBER van toepassing.

Het rapport volgt de klassieke structuur van de MOBER, dit houdt de volgende stappen in:

- **Bereikbaarheidsprofiel:** het project wordt beschreven en gesitueerd. Er wordt een multimodale beschrijving van de bereikbaarheid van de site gegeven, samen met de verkeerstellingen. Zowel de huidige als de toekomstige ontsluiting wordt beschreven. De parkeeronderzoeken worden toegelicht.
- **Mobiliteitsprofiel:** De huidige en toekomstige verkeersgeneratie van werknemers en vrachtverkeer wordt berekend.
- **Mobiliteitseffecten:** Door middel van een verkeerstelling op de Afrikalaan wordt het toekomstig druktebeeld van de omgeving bepaald. Het berekende verkeer wordt toegedeeld op het netwerk en geëvalueerd. Er gebeuren twee sensitiviteitstoetsen en de toekomstige interne parkeerbalans wordt weergegeven.
- **Flankerende maatregelen:** Daar waar nodig worden maatregelen voorgesteld die de eventuele overlast wegwerken of tot een minimum beperken.

*Voorliggende MOBER werd tijdens het proces tweemaal afgestemd met Stad Gent (Jessie De Leander en Jeroen Bulckaen) en AWV-MOW (Lucie Pertry en Katia Rottiers).*

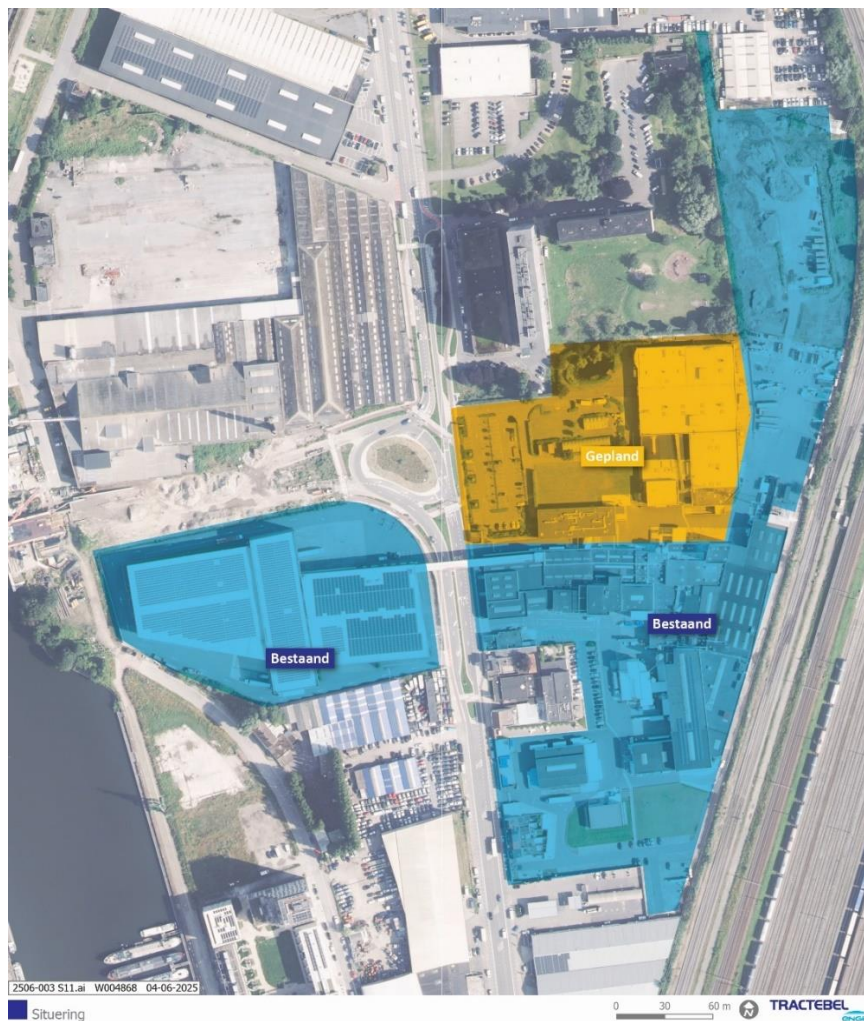
## 2. BEREIKBAARHEIDSPROFIEL

De opmaak van het bereikbaarheidsprofiel omvat een beschrijving van hoe de site momenteel bereikbaar is voor zowel auto, openbaar vervoer, fiets als voetganger. Hierbij worden telkens de eventuele knelpunten inzake bereikbaarheid aangegeven. De huidige ontsluiting wordt geëvalueerd waarbij enerzijds de verkeersintensiteiten ter hoogte van de in- en uitgangen van de site worden weergegeven en anderzijds de verkeerstechnische aspecten van de ontsluiting worden beschreven. Daarnaast wordt de huidige parkeerbalans opgemaakt.

### 2.1 Situering van de projectzone

#### 2.1.1 Ruimtelijke situering

De huidige vestiging van het bedrijf Christeyns nv is gelegen in de Gentse Kanaalzone (Houtdok-Handelsdok) langsheen de Afrikalaan ten noordoosten van het stadscentrum van Gent. Het bestaande terrein is gelegen aan de west- en oostkant van de Afrikalaan. Het terrein dat het bedrijf bijkomstig wenst te ontwikkelen, is gelegen aan de oostkant van de Afrikalaan, net ten noorden van de bestaande site.

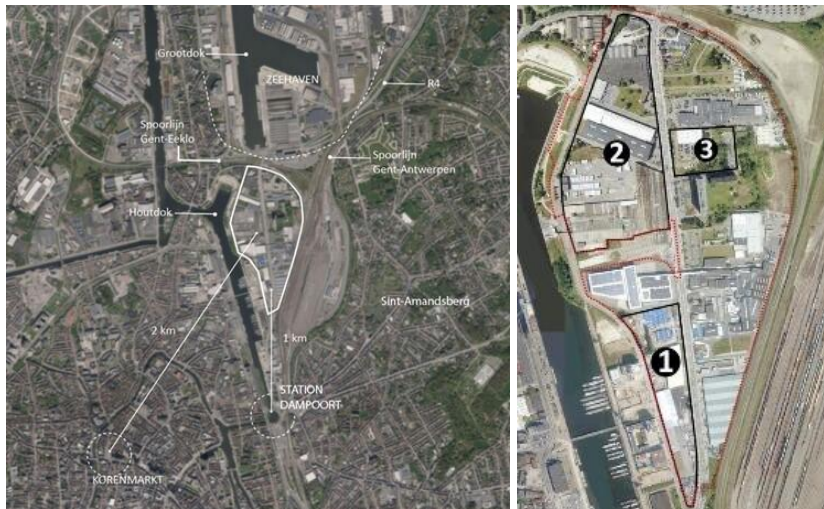


Figuur 1: Situering projectzone

## 2.1.2 Kadering project binnen RUP Afrikalaan

Het RUP Afrikalaan moet de buurt opwaarderen en toegankelijker maken. De bouw van een groot aantal woningen aan weerszijden van het Handelsdok, de aanleg van de Verapazbrug, de verlegging van de R40 naar de Afrikalaan en de nieuwe aansluiting aan het Dampoortknooppunt zorgen voor een volledig nieuwe dynamiek. In dit oude havengebied wil Stad Gent ruimte blijven bieden aan bedrijven en voorzieningen.

De site is gelegen aan de Afrikalaan die na realisatie van de Verapazbrug de nieuwe R40 zal worden; er komt een knip aan Dok Noord. De Verapazbrug zal ten westen van de site gerealiseerd worden. De site ligt tussen de drie afgebakende zones. Het bedrijf Christeyns krijgt volgens Stad Gent haar geëigende bestemming. De Lübecksite en het gebied ten zuiden van de productiesite van Christeyns wordt enkel voor bedrijven gereserveerd.

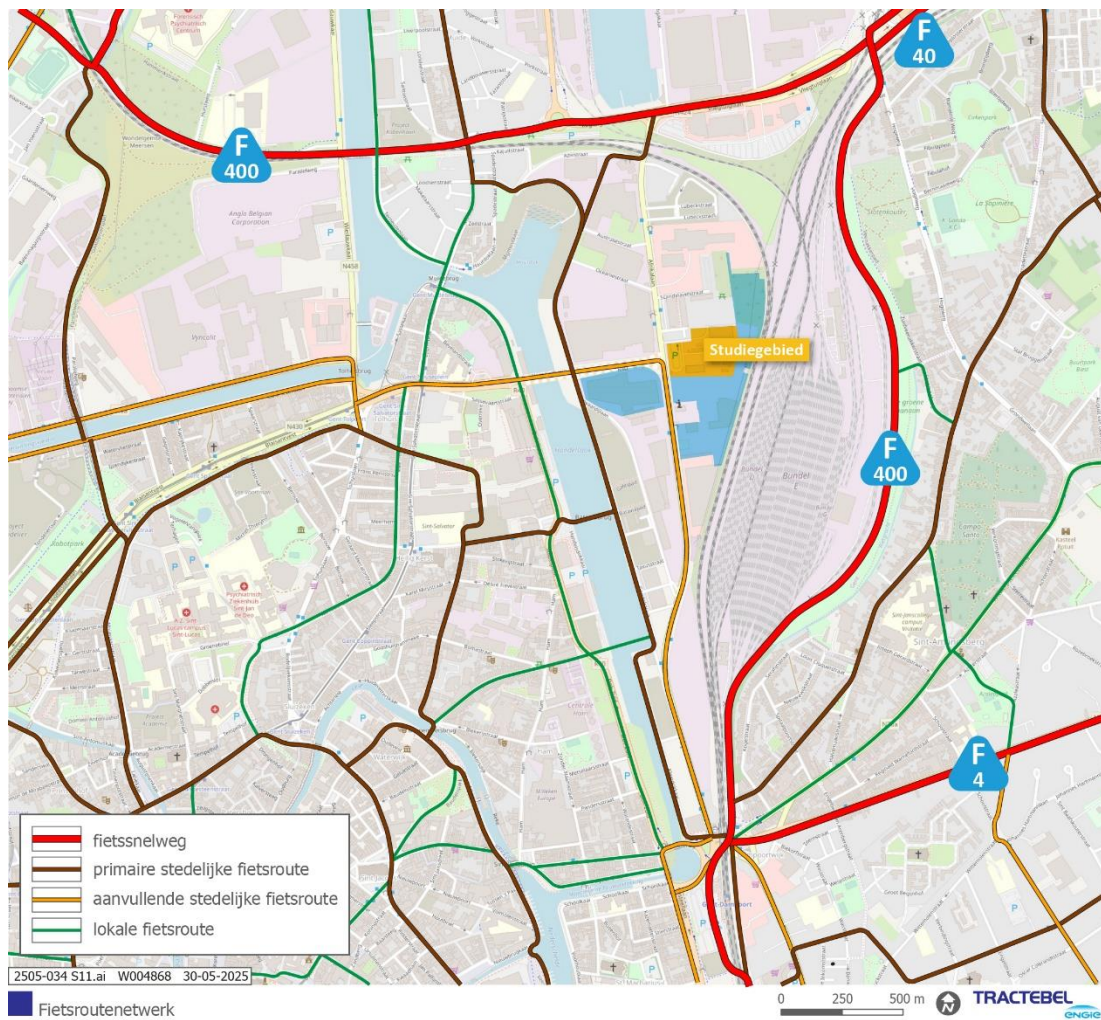


*Figuur 2: Contour RUP Afrikalaan (links) en de zones (rechts) Bron: Stad Gent*

## 2.2 Bereikbaarheid fietsers en voetgangers

### 2.2.1 Fietsrouten netwerk

Op onderstaande figuur wordt het fietsrouten netwerk in de omgeving weergegeven.



Figuur 3: Functioneel fietsrouten netwerk

Er loopt een aanvullende stedelijke fietsroute langs het bedrijf over de Afrikalaan (R40), die over het Handelsdok, via de Verapazbrug, aansluit op Dok Noord. In de nabijheid van het studiegebied loopt tevens de fiets snelweg F400, de Gentse fietsring en een primaire stedelijke fietsroute langs de Schipperskaai, die via de Bataviabrug is verbonden met Dok Noord.

## 2.2.2 Infrastructuur

Langsheen de Afrikalaan zijn aan de twee zijden voetpaden voorzien.

Er bevinden zich langs beide zijden van de Afrikalaan aanliggende gemarkeerde fietspaden. Nabij het bedrijf ligt er een oversteekplaats voor voetgangers die door middel van een middeneiland wordt geaccentueerd.



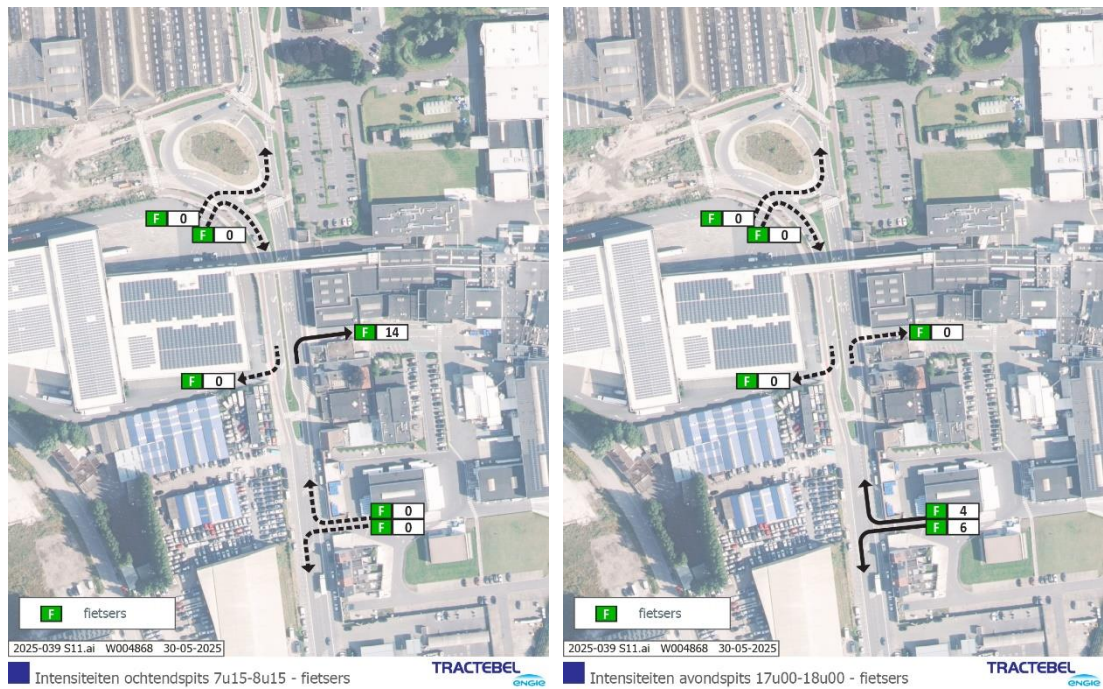
*Foto 1: Aanliggende fietspaden Afrikalaan (mei 2025)*



*Foto 2: Oversteekplaats Afrikalaan (mei 2025)*

### 2.2.3 Telling fietsers

Door middel van een verkeerstelling op de Afrikalaan ter hoogte van de in- en uitritten van het bedrijf, werd het huidige aantal fietsers in de omgeving onderzocht. De telling vond plaats op dinsdag 20 mei 2025 tijdens de ochtendspits (7u15-8u15) en avondspits (17u-18u). Er werden geen fietsers geteld op de Afrikalaan zelf omdat de verkeerssituatie op moment van de telling, waarbij de Verapazbrug in opbouw was, niet representatief is.



Figuur 4: Intensiteiten fietsers ochtend- en avondspits

## 2.3 Bereikbaarheid openbaar vervoer

### 2.3.1 Trein

Het NMBS-station Gent-Dampoort ligt op iets meer dan een kilometer wandelafstand (ongeveer 1.200 meter via Koopvaardijlaan – Afrikalaan) van het bedrijf Christeyns.

Het station Gent Dampoort wordt bediend door de lijnen 58 en 59 en heeft volgende bediening:

- IC-trein Antwerpen-Centraal –De Panne/Oostende/ Poperinge: drie treinen per uur in beide richtingen.
- L-trein Eeklo – Ronse: één trein per uur in beide richtingen.
- L-trein Gent-Sint Pieters – Lokeren: één trein per uur in beide richtingen, rechtstreeks
- Enkele aanvullende piekurentreinen in de spitsuren.

### 2.3.2 Bus

Langs de Afrikalaan rijdt geen buslijn, maar er is wel een bushalte “Gent Afrikalaan” op ongeveer 80 meter van de huidige ingang van de site waar Flexvervoer op aanvraag beschikbaar is. Er is langs beide kanten van de Afrikalaan een bushalte, voorzien van een schuilhuisje, een haltepaal en een vuilnisbak, waar de bus op een haltehaven in het voetpad kan halteren.

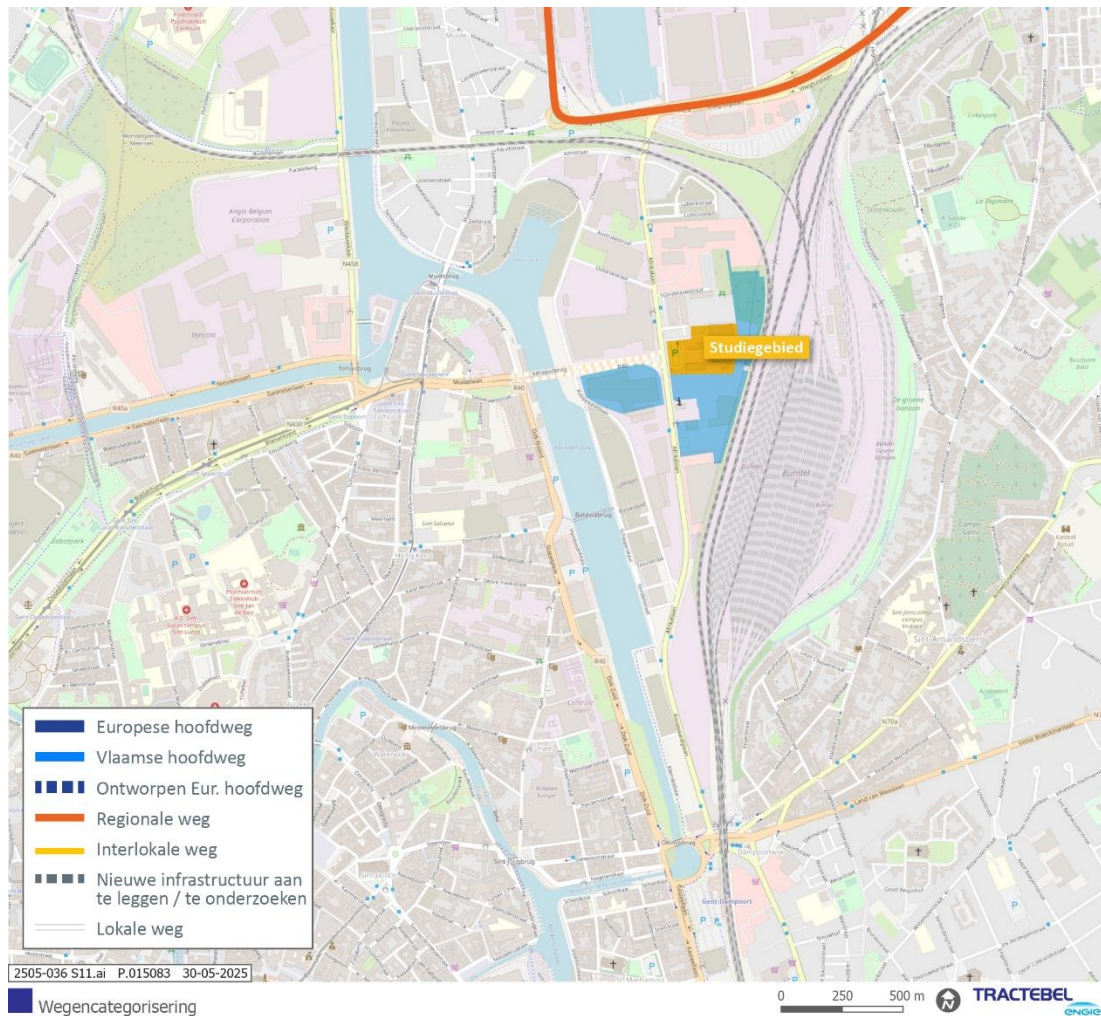


Figuur 5: Infrastructuur Afrikalaan

## 2.4 Bereikbaarheid auto- en vrachtverkeer

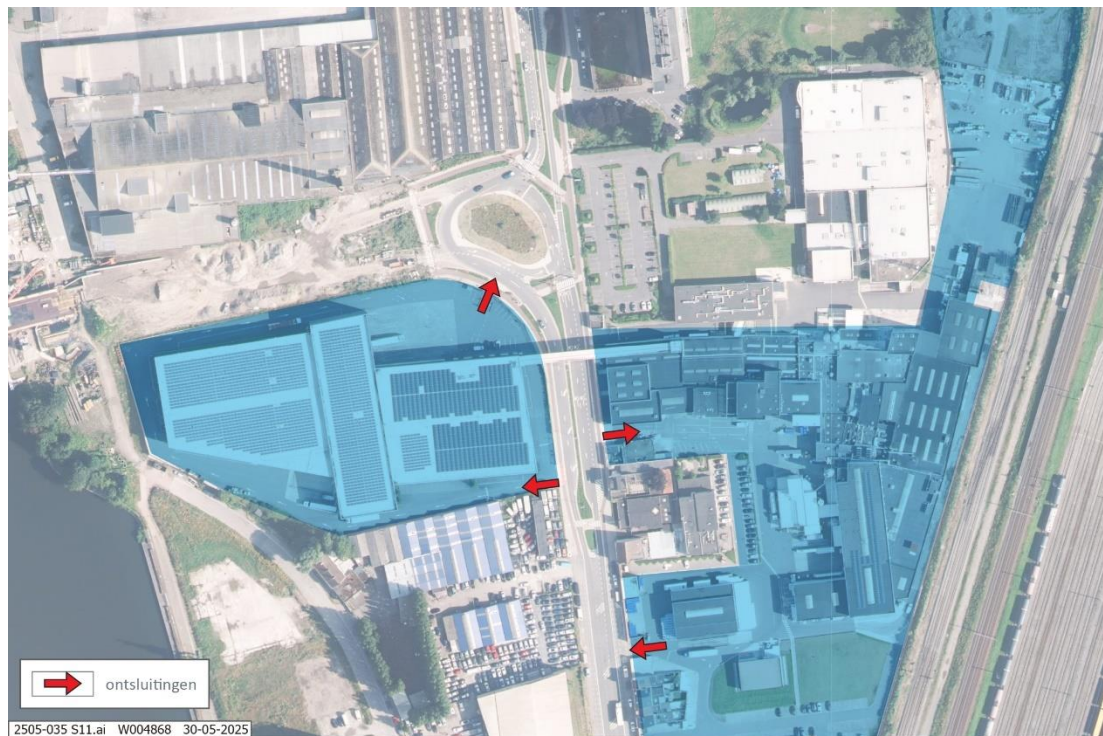
### 2.4.1 Wegencategorisering

In de nieuwe wegcategorisering krijgt de N424, ten noorden van het studiegebied, de klasse van Regionale Weg. De N424 kan vanaf het studiegebied bereikt worden via de Afrikalaan die aansluit op de Vliegtuiglaan.



Figuur 6: Wegencategorisering

## 2.4.2 Huidige ontsluiting



Figuur 7: Bestaande in- en uitritten

De bestaande toegangen tot de site bevinden zich langs de Afrikalaan. De Afrikalaan heeft 2x1 rijstrook met een middenstrook die gebruikt wordt voor afslaand verkeer. Op de middenstrook van de Afrikalaan zijn middengeleiders aanwezig, soms in combinatie met een oversteekplaats voor voetgangers.

De huidige toegangen van de site worden zowel door de vrachtwagens als het personeel gebruikt. Aan de site gelegen aan de westkant van de Afrikalaan is aan de noordkant een uitrit en aan de zuidkant een inrit voorzien. De site gelegen aan de oostkant van de Afrikalaan heeft een uitrit aan de zuidkant van het terrein en een inrit ter hoogte van het midden van de site. De parking ten noorden van de blauwe aanduiding behoort vandaag ook al tot de site en betreft een in- en uitrit.

In de nabijheid van Christeyns kunnen in de huidige situatie twee probleempunten op het gebied van afwikkeling van gemotoriseerd verkeer worden waargenomen. Enerzijds is er sprake van een conflict tussen het drukke wegverkeer op de knoop Afrikalaan – Pauwstraat – Vliegtuiglaan en het treinverkeer dat de Afrikalaan en de Pauwstraat gelijkvloers kruist. Anderzijds vormt de Dampoortknoop een knelpunt betreffende doorstroming voor autoverkeer en openbaar vervoer op de Afrikalaan richting Dampoort.

Sinds juni 2025 wordt er op de site gewerkt met het Yardmanagementsysteem Peripas waarbij het volgende geldt:

- Toegangslagboom registreert de nummerplaat van het voertuig en gaat automatisch open
- Vrachtwagenchauffeurs kunnen direct binnenrijden en parkeren waarna zij zich kunnen aanmelden bij de receptie. Nadien krijgen zij een sms met instructies naar de loskade. Na het lossen volgen zij de instructies voor uitrijden, met een code.

- Pakjesbezorgers kunnen pakketjes leveren bij loskade LK1 en krijgen een code voor het buitenrijden.
- Contractors en bezoekers kunnen zich op voorhand aanmelden met hun nummerplaat of zich aanmelden bij de receptie.

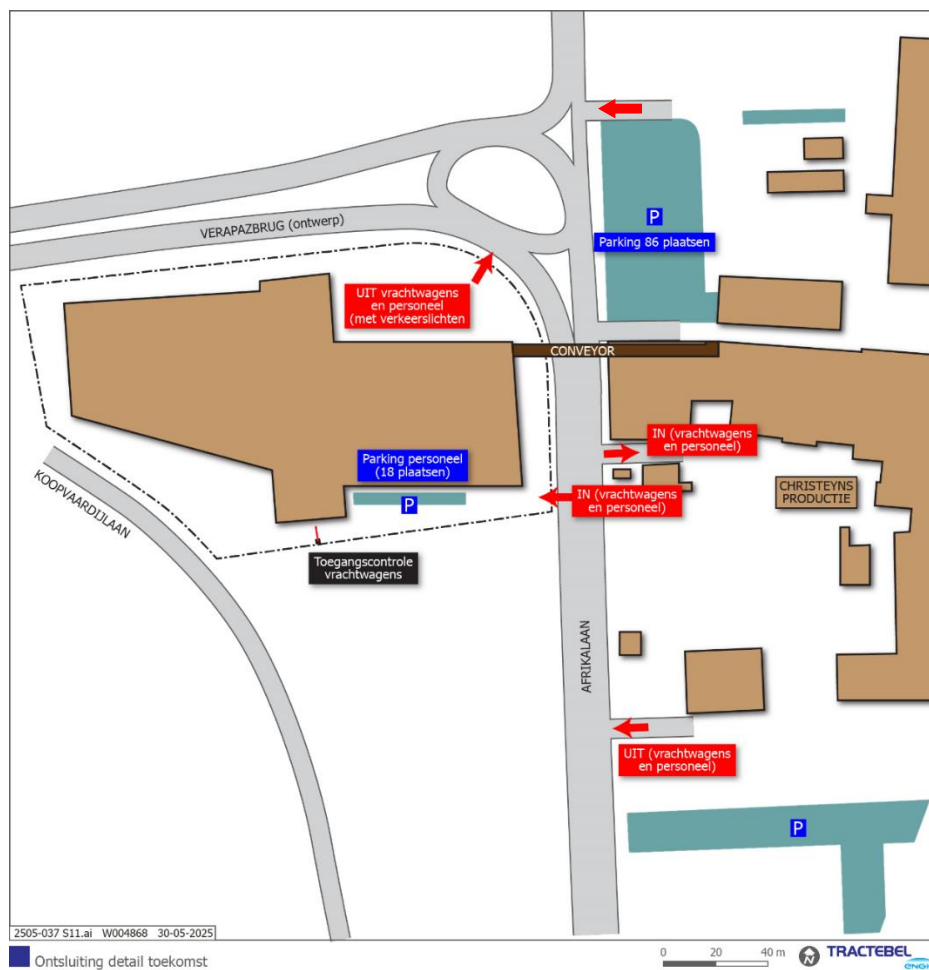
Vanaf 2026 zou men dit ook invoeren aan de overkant van de site.

### 2.4.3 Toekomstige ontsluiting

Het nieuwe geplande gedeelte van Christeyns bevindt zich net ten noorden van de bestaande productieafdeling.

De nieuwe site vormt de bestaande in- en uitrit van de parking om naar een uitrit naar de Afrikalaan. Zowel de bestaande ontsluiting als de aangepaste ontsluiting zijn op vandaag vergund en reeds aanwezig en zijn essentieel om de mogelijkheden voor een vlotte ontsluiting van het bedrijf naar de toekomst toe te vrijwaren.

Op onderstaande figuur is de detaillering van de in- en uitritten van het bedrijf uitgetekend. De toekomstige situatie houdt rekening met de realisatie van de Verapazbrug.



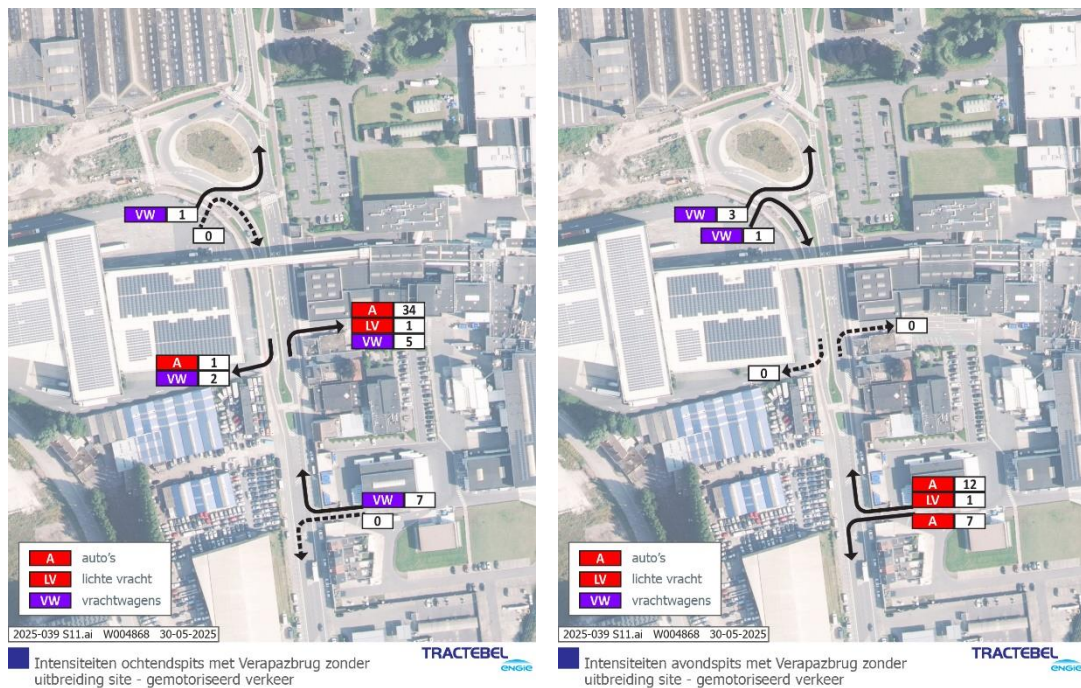
Figuur 8: Toekomstige in- en uitritten detail na realisatie Verapazbrug

## 2.4.4 Huidige intensiteiten

Om de huidige intensiteiten in de omgeving vast te stellen, werd op dinsdag 20 mei 2025 een telling uitgevoerd op de Afrikalaan ter hoogte van de in- en uitritten van het bedrijf. Tijdens deze tellingen werd er onderscheid gemaakt tussen personenwagens, lichte vracht en vrachtverkeer. Er werd 's ochtends van 7u15 tot 8u15 en 's avonds van 17u tot 18u geteld.

*Er werd niet geteld op de Afrikalaan zelf omdat de verkeerssituatie op het moment van de telling, tijdens de opbouw van de Verapazbrug, niet representatief is.*

Op onderstaande figuren wordt steeds de ochtendspits en avondspits weergegeven; respectievelijk 7u15 tot 8u15 en 17u tot 18u. De intensiteiten worden steeds onderverdeeld in auto's/lichte vracht en vrachtverkeer.



Figuur 9: Drukbeeld Afrikalaan thv Christeyns OSP en ASP

De oostelijke inrit wordt in de ochtendspits voornamelijk door werknemers gebruikt. De verkeersstroom in bedraagt 48 pae (= persoonsauto-equivalent).

Tijdens de avondspits worden de inritten aan beide kanten van de site niet gebruikt, noch door vrachtwagens, noch door werknemers. De zuidelijke uitrit van de oostelijk gelegen deel van de site is de meest gebruikte uitrit, zowel voor werknemers als voor vrachtverkeer. De uitgaande verkeersstroom aan deze uitrit bedraagt 20,5 pae. Een lagere uitgaande stroom van 10 pae verlaat de site via de noordelijke uitrit.

## 2.5 Parkeerbilans: parkeeronderzoek

### 2.5.1 Parkeeronderzoek intern

#### 2.5.1.1 Huidige situatie

##### 2.5.1.1.1 Interne parkeervoorzieningen

Op de bestaande site worden er **152** autoparkeerplaatsen voorzien. Twee daarvan zijn voorzien voor mindervaliden, 26 zijn uitgerust met elektrische laadpalen.

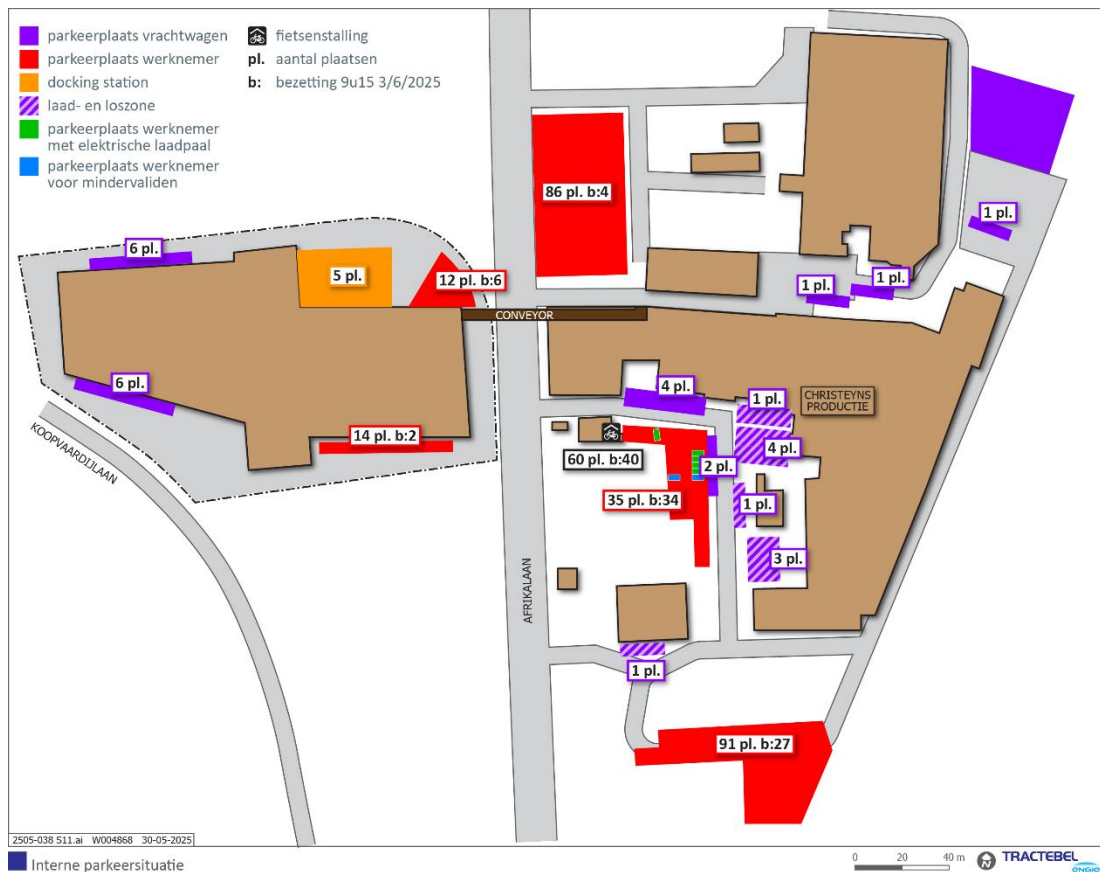
In de huidige situatie zijn overdag ongeveer 154 werknemers gelijktijdig aanwezig (31 ploegwerkers, 14 arbeiders, 109 bedienden), waarvan 72.5% met de wagen komt. Dit betekent een parkeerbehoefte van ongeveer **112 parkeerplaatsen**. Deze parkeerbehoefte wordt opgevangen op de bestaande sites.

In onderstaande tabel is de verdeling terug te vinden van alle begin- en einduren van de werknemers, met het berekend aantal geparkeerde wagens voor dat moment:

Ploegen	# werknemers	autoaandeel 72.5%
<b>6u-14u</b>	31	23
<b>14u-22u</b>	31	23
<b>22u-6u</b>	23	17
<b>Arbeiders</b>		
<b>7u15-12u en 12u30-16u15</b>	14	10
<b>Bedienden</b>		
<b>7u15-18u30 (flexibel)</b>	109	79

Op onderstaande figuur worden de parkeermogelijkheden op de bestaande en toekomstige site weergegeven. De parkeermogelijkheden voor de werknemers zijn in het rood aangeduid; autoparkeren is enkel mogelijk op de bestaande site, de toekomstige site zal alleen enkele extra parkeerplaatsen voor vrachtwagens voorzien.

Daarnaast wordt ook de bezetting weergegeven op een normale weekdag (terreinbezoek: 3 juni 2025 om 16u30). Daaruit kan worden afgeleid dat er op die dag in totaal zo'n 73 wagens geparkeerd stonden.



Figuur 10: Huidige interne parkeersituatie

Tijdens het intern parkeeronderzoek is tevens de bezetting van de fietsenstalling geteld. De stalling biedt plaats aan zo'n 60 fietsen. Op de dag van het onderzoek stonden er 40 fietsen geparkeerd. De fietsenstalling op het terrein is overdekt en er is mogelijkheid tot douchen.

### 2.5.1.1.2 Straatparkeren

Het projectgebied is gelegen in het uitbreidingsgebied van de groene zone, waar de parkeerrichtlijnen voor de groene zone gelden. Voor Christeyns betekent dit 0,9 tot 1,5 parkeerplaatsen per 100 m<sup>2</sup> BVO.

De 2 bestaande sites, aan beide kanten van de Afrikalaan, hebben samen een BVO van 27.704 m<sup>2</sup>. Dit wil zeggen dat de parkeerrichtlijn voor beide sites samen tussen de 249 en 415 parkeerplaatsen ligt.

Momenteel zijn er 152 parkeerplaatsen op de site voorzien. Het aantal parkeerplaatsen dat voorzien is, ligt bijgevolg onder de laagste waarde van de parkeerrichtlijnen van de Stad.

WERKNEMERS								AANDEEL BEZOEKERS IN TOTAAL
	Eenheid	rode zone	oranje zone	gele zone	groene zone	witte zone	Zuidelijke mozaïek	
Kantoren	100 m <sup>2</sup> bvo	max 1,5	0,7 - 2	0,7 - 2	2 - 3	3 - 4	Minimum van de onder- liggende zone - 10%	5 %
Arbeidsintensieve bedrijven	100 m <sup>2</sup> bvo	max 0,7	0,3 - 1	0,3 - 1	0,9 - 1,5	1 - 1,9		5 %
Arbeidsextensieve bedrijven	100 m <sup>2</sup> bvo	max 0,3	0,1 - 0,4	0,1 - 0,4	0,3 - 0,4	0,4 - 0,9		5 %
Detailhandel	100 m <sup>2</sup> nho	0	1 - 2,5	1 - 2,5	2,5 - 4	3 - 4,5		85 %
Commerciële dienstverlening	100 m <sup>2</sup> nho	max 0,7	0,3 - 1	0,3 - 1	1,5 - 3	2,5 - 4		20 %

Figuur 11: Parkeerrichtlijnen Stad Gent

## 2.5.1.2 Toekomstige situatie

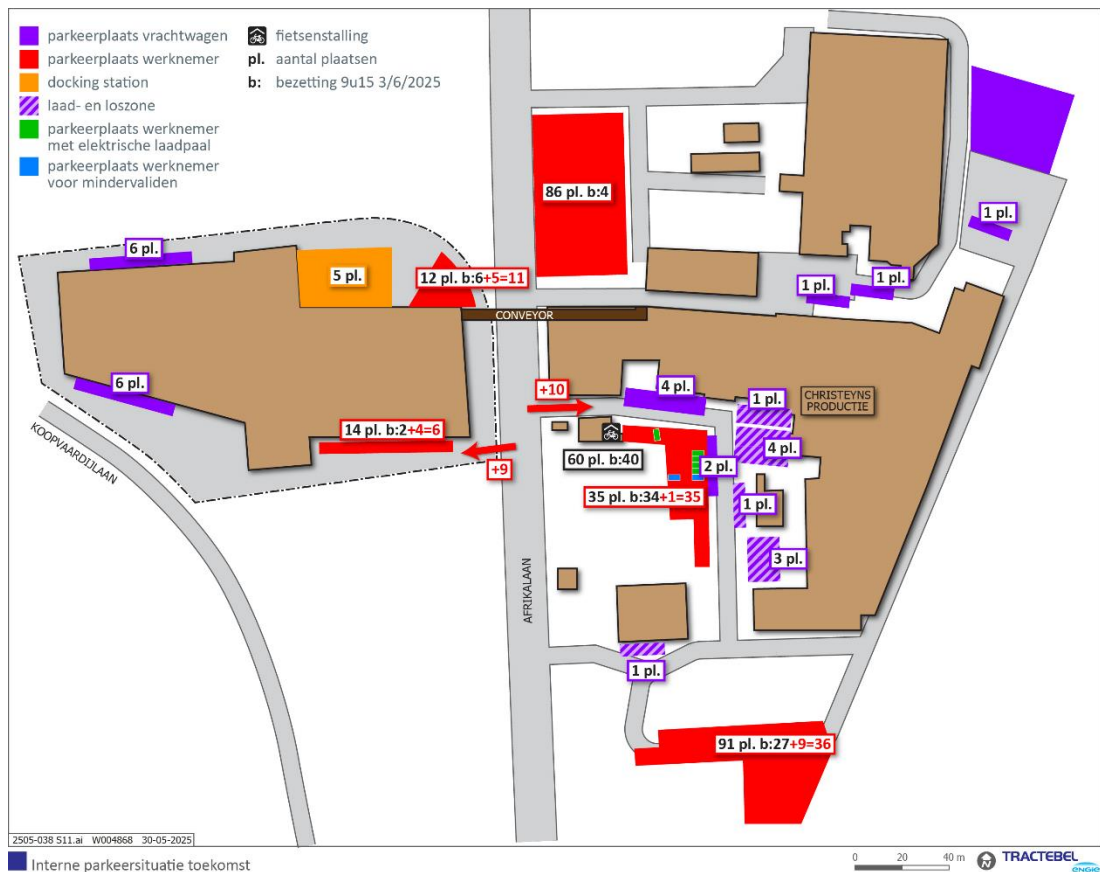
### 2.5.1.2.1 Interne parkeervoorzieningen

Na uitbreiding van Christeyns zal er door de werknemers een bijkomende parkeervraag zijn. Er komen 25 extra werknemers bij die zich zullen verdelen tussen arbeiders en bedienden. Dit wil zeggen dat deze 25 werknemers overdag zullen tewerkgesteld worden. Als we het huidige percentage autogebruik (72.5%) doortrekken, komen er een 19-tal geparkeerde wagens bij.

In totaal zijn er dus overdag **ca. 130 parkeerplaatsen** nodig, indien de vervoerswijzekeuze van de nieuwe werknemers gelijk is aan die van de oude werknemers. Deze vraag kan volledig worden opgevangen op de huidige site (152 plaatsen).

In onderstaande tabel is de verdeling terug te vinden van alle begin- en einduren van de bestaande en bijkomende werknemers, met het berekend aantal geparkeerde wagens voor dat moment:

Ploegen	# wn	# bijkomende wn	autoaandeel 72.5%
6u-14u	31		23
14u-22u	31		23
22u-6u	23		17
<b>Arbeiders</b>			
7u15-12u en 12u30-16u15	8	15	21
<b>Bedienden</b>			
8u-17u	70	10	87



Figuur 12: Toekomstige interne parkeersituatie

Momenteel is de fietsenstalling voor ongeveer twee derde bezet (40/60 tijdens het terreinbezoek). In de toekomstige situatie komen er ongeveer vier fietsen bij. Deze kleine verhoging van het aantal fietsers kan volledig worden opgevangen door de bestaande fietsenstalling.

### 2.5.1.2.2 Straatparkeren

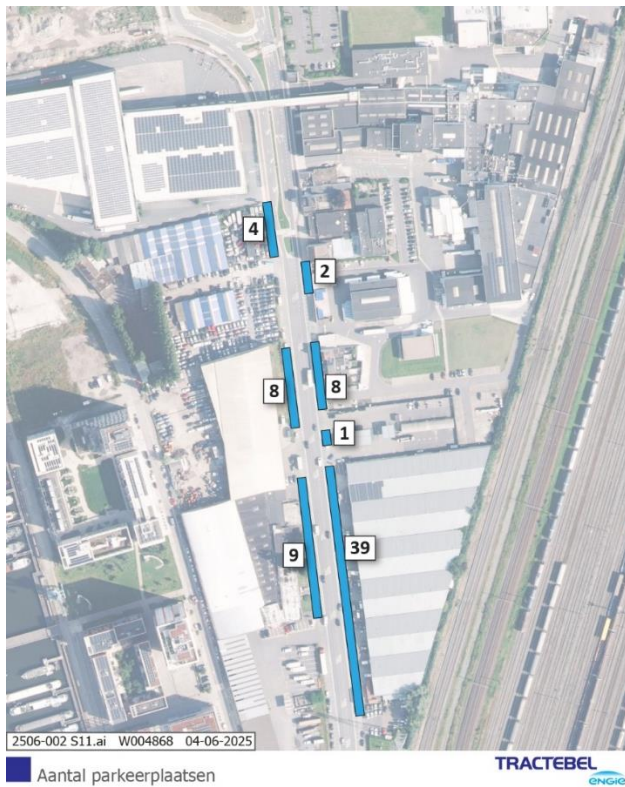
De parkeerrichtlijnen van Stad Gent schrijven 0,9 tot 1,5 parkeerplaatsen per 100 m<sup>2</sup> BVO voor. De 2 bestaande sites plus de bijkomende site hebben samen een BVO van 35.925 m<sup>2</sup>. Dit betekent dat de parkeerrichtlijn voor de drie sites samen tussen de 323 en 538 parkeerplaatsen ligt.

Momenteel zijn er 152 parkeerplaatsen op de site voorzien. De bijkomende site voorziet geen extra parkeerplaatsen voor werknemers. Het aantal parkeerplaatsen dat voorzien is, ligt bijgevolg onder de laagste waarde van de parkeerrichtlijnen van de Stad.

## 2.5.2 Parkeeronderzoek omgeving

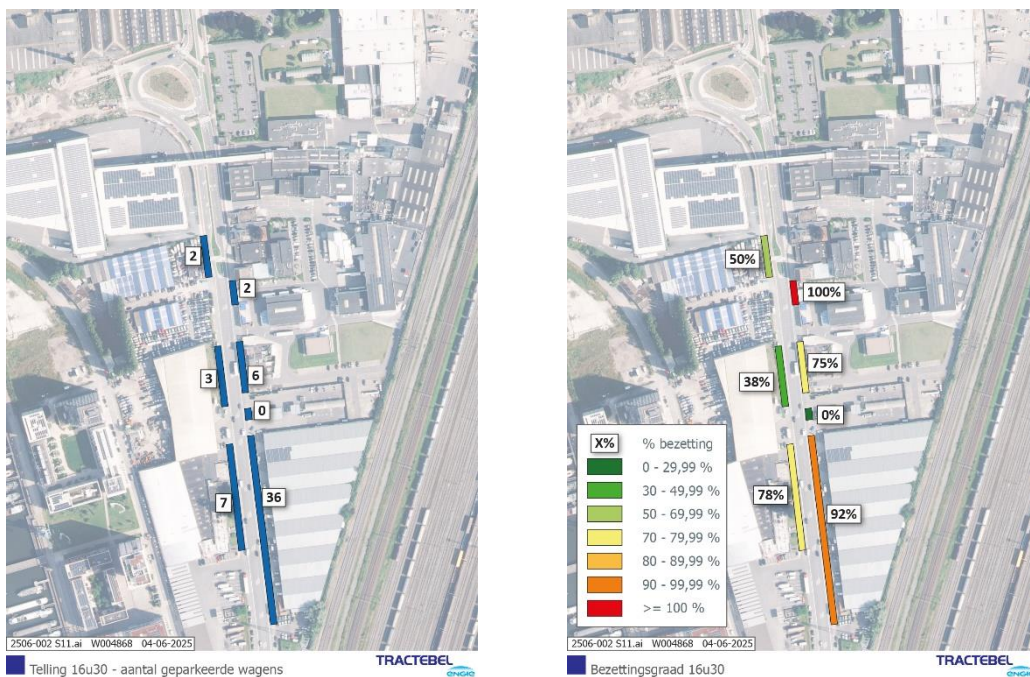
Op 3 juni 2025 werden op de Afrikalaan en ter hoogte van de nabijgelegen bedrijven de parkeerintensiteiten geteld. De bezetting werd geteld voor de drukste periode nl. de avondspits (16u30).

Op onderstaande figuur is te zien welke zones zijn geteld en wat de capaciteit is van de parkeerzones aan de kant van de weg en ter hoogte van de nabij gelegen bedrijven.



Figuur 13: Getelde zones en aantal parkeerplaatsen

Op onderstaande figuur is de parkeerbezetting in de avondspits af te lezen. De parkeerstroken die langs de rijbaan met rijrichting naar het noorden toe liggen, zijn het drukst bezet. De nieuwe site met parking wordt momenteel niet gebruikt.



Figuur 14: Aantal geparkeerde wagens en bezettingsgraad 16u30

## 3. MOBILITEITSPROFIEL

De huidige en beoogde verkeersgeneratie van de site wordt in onderstaand hoofdstuk beschreven, zowel voor personenverkeer als voor goederenvervoer. Op basis van gegevens aangeleverd door Christeyns nv kan het huidige en toekomstige mobiliteitsprofiel worden opgemaakt.

### 3.1 Huidige verkeersgeneratie

*De volgende berekeningen werden uitgevoerd aan de hand van gegevens aangeleverd door de HR- dienst van Christeyns.*

#### 3.1.1 Werknemers

##### Aantal en spreiding over de dag

In de huidige situatie zijn **208 werknemers** in dienst op de site van Christeyns te Gent.

In totaal werken 18 werknemers in een 2-ploegensysteem van 6u tot 14u en van 14u tot 22u en 67 werknemers in een 3-ploegensysteem van 6u tot 14u, van 14u tot 22u en van 22u tot 6u.

Er werken 14 werknemers in een vast uurrooster, en 109 met glijdende uren (start tussen 7u15 en 9u, einde tussen 16u en 18u30 met uitzondering van vrijdag tussen 15u30 en 18u30).

##### Herkomst en modal split

Het bedrijf heeft vooral in de omliggende gemeenten gerekruteerd, met 37.84% van de werknemers wonend in Gent of deelgemeenten. In totaal woont ca. 80% van de werknemers in de provincie Oost-Vlaanderen.

Er komen ca. 25% van de werknemers per fiets naar het werk. Twee werknemers komen met de bus en 1 werknemer te voet. Bijkomend is er 1 gebruiker van een bromfiets en 1 gebruiker van een moto. In totaal gebruikt ca. 72.5% van de werknemers de auto in zijn woon-werkverkeer.

#### 3.1.2 Vrachtverkeer

##### Aantal en spreiding over de dag

Er worden **387 vrachtwagens per week** gegenereerd door de site Christeyns. Hiervan rijden 77 vrachtwagens (20%) per week naar de site in Gent met grondstoffen, verpakkingsmateriaal en handelsgoederen. Per week rijden 310 vrachtwagens (80%) met afgewerkte goederen (verpakt en in bulk) vanaf de site Christeyns naar het hoger liggend wegennet.<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> Om het aantal vrachtwagenbewegingen te kennen, worden bovenstaande cijfers met twee vermenigvuldigd (volle vrachtwagens komen toe en vertrekken leeg en omgekeerd).

**Op dagbasis** betekent dit gemiddeld ongeveer **77 vrachtwagens**, waarbij meer trafiek wordt gegenereerd op maandag en donderdag (telkens ongeveer 125 vrachtwagens per dag).

Het vrachtverkeer komt toe tussen 6u00 en 17u00 en vertrekt tussen 7u30 en 18u30. De verdeling over de dag is ongeveer gelijkmatig. Gemiddeld komen 7 vrachtwagens toe per uur en vertrekken er evenveel.

#### Herkomst en bestemming

De afgewerkte goederen (80% van het vrachtverkeer) hebben in hoofdzaak een Europese bestemming (naast België ook Duitsland, Luxemburg, Nederland, Frankrijk).

Het vrachtverkeer gegenereerd door Christeyns is bijgevolg gericht op het hoger (snel)wegennet en zal dus de kortste weg nemen via de R4 naar E17 en E40.

## 3.2 Toekomstige verkeersgeneratie<sup>2</sup>

### 3.2.1 Werknemers

#### Aantal en spreiding over de dag

Door de nieuwe site in gebruik te nemen, zal de tewerkstelling toenemen. Er wordt in totaal een toename van **25 nieuwe werknemers** verwacht, waarvan 15 arbeiders en 10 bedienden. Dit betekent een stijging van 12% in het personeelsbestand.

#### Herkomst en bestemming

Wanneer verder wordt uitgegaan van eenzelfde herkomstpatroon van de werknemers en eenzelfde autoaandeel als huidig, worden dagelijks 19 werknemers meer met de wagen verwacht.

### 3.2.2 Vrachtverkeer

#### Aantal en spreiding over de dag

Er wordt verwacht dat de site Christeyns door de uitbreiding ongeveer 20.000 – 30.000 ton meer zal produceren dan de huidige productie. Dit betekent dat het bedrijf in de toekomst ongeveer **507 vrachtwagens per week** zal genereren. Hiervan zullen ongeveer 101 vrachtwagens (20%) per week met grondstoffen, verpakkingsmateriaal en handelsgoederen naar de site in Gent rijden. Er wordt verwacht dat per week ongeveer 406 vrachtwagens (80%) met afgewerkte goederen (verpakt en in bulk) vanaf de site Christeyns naar het hogerliggend wegennet rijden.

**Op dagbasis** betekent dit gemiddeld ongeveer **101 vrachtwagens**, waarbij meer trafiek wordt gegenereerd op maandag en donderdag.

#### Herkomst en bestemming

---

<sup>2</sup> Op basis van aangeleverde gegevens van Christeyns nv

Het extra vrachtverkeer gegenereerd door Christeyns zal net zoals in de huidige situatie gericht zijn op het hoger (snel)wegennet en zal dus de kortste weg nemen via de R4 naar E17 en E40.

### 3.3 Samenvatting

Onderstaande tabel toont een overzicht van het mobiliteitsprofiel inzake werknemers en vrachtverkeer gerelateerd aan de site Christeyns te Gent.

	Huidige situatie	Toekomstige situatie	Relatieve toename
<b>WERKNEMERS</b>	208	233	+ 12%
<b>Met wagen</b>	151	170	+ 12%
<b>VRACHTVERKEER</b>			
<b>Per week</b>	387	507	+ 30%
<b>Per dag</b>	77	102	+ 31%

Tabel 1: Overzicht mobiliteitsprofiel Christeyns Gent

## 4. MOBILITEITSEFFECTEN

Om de mobiliteitseffecten na te gaan, wordt er uitgegaan van de toekomstige situatie met Verapazbrug.

De evaluatie van de mobiliteitseffecten spitst zich toe op het niveau van de afwikkelingskwaliteit en organisatie van in-/uitrijdend verkeer.

### 4.1 Toekomstige intensiteiten (telling)

De gegevens uit het toekomstig mobiliteitsprofiel worden omgerekend naar het drukste uur van de ochtend- en avondspits. De resultaten van deze omrekening worden weergegeven in onderstaande tabel:

<b>Bijkomende intensiteiten door ingebruikname nieuw distributiecentrum</b>		
<b>Ochtendspits (7u30-8u30)</b>	<b>Toekomend per uur</b>	<b>Vertrekkend per uur</b>
Werknemers (auto)	12	0
Vrachtverkeer	3	3
<b>Avondspits (16u30-17u30)</b>	<b>Toekomend per uur</b>	<b>Vertrekkend per uur</b>
Werknemers	0	12
Vrachtverkeer	3	3

Tabel 2: Toekomstige verkeersgeneratie Christeyns in ochtend- en avondspits

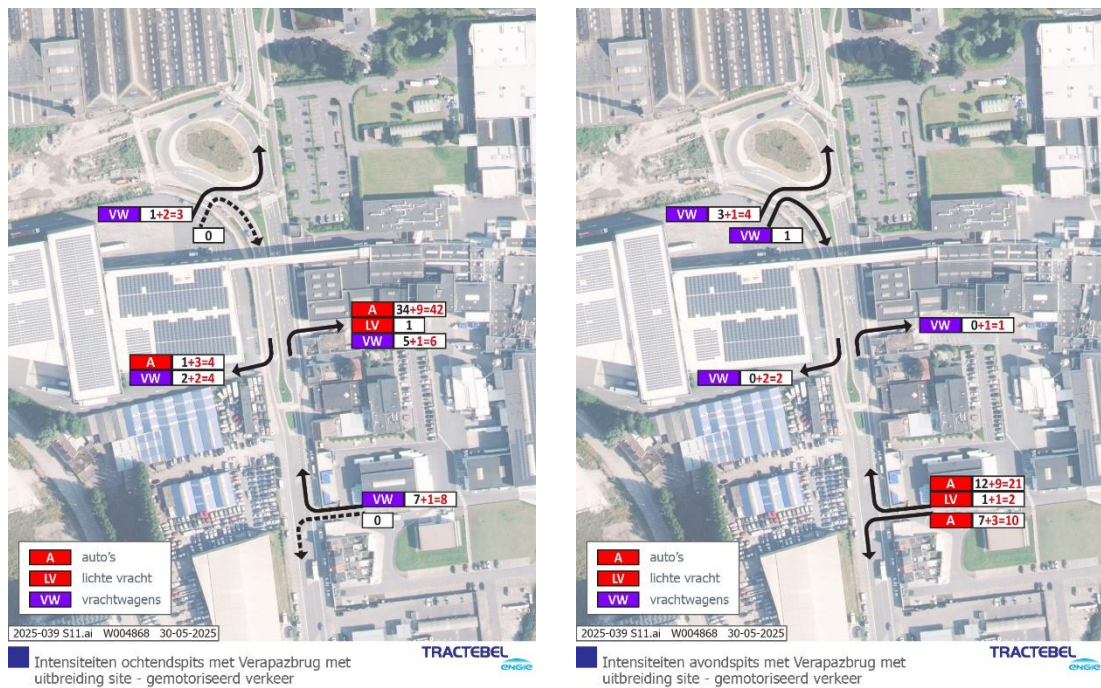
### 4.2 Toedeling op het wegennet

*Zoals reeds vermeld bij de tellingen zullen de intensiteiten op de Afrikalaan niet beoordeeld worden omdat de verkeerssituatie op moment van de tellingen niet representatief was door de aanleg van de Verapazbrug.*

#### 4.2.1 Toedeling op het wegennet

De mobiliteitsimpact van de geplande uitbreidingen van het bedrijf worden ten opzichte van de toekomstige situatie met de realisatie van de Verapazbrug getoetst en beoordeeld. Op volgende figuren wordt steeds één ochtendspitsuur en één avondspitsuur weergegeven. De intensiteiten worden steeds weergegeven in auto's/lichte vracht en vrachtverkeer.

De bijkomende intensiteiten en de relatieve toename worden in het rood weergegeven op de figuur.



Figuur 15: Toedeling op het wegennet met Verapazbrug

In de ochtendspits kent de ingaande stroom aan de oostelijke inrit de grootste verandering, nl. met een stijging van 24% (in pae). In de avondspits kent de uitgaande stroom van de zuidelijke uitrit de grootste stijging, nl. met 66% (in pae).

## 4.3 Sensitiviteitstoets

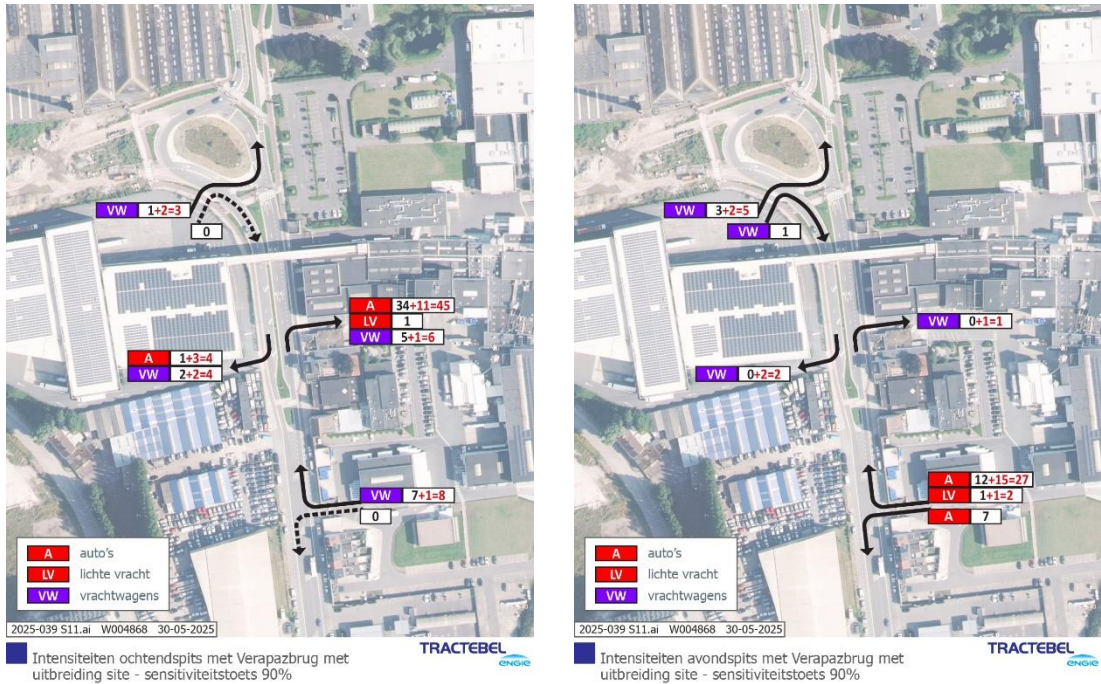
Om de gevoeligheid van de aannames in de calculatie te toetsen, wordt een sensitiviteitstoets uitgevoerd. Dit gebeurt op twee verschillende manieren: door rekening te houden met een hoger aandeel autoverkeer (90%) en door de ambitieuze modal split (50%) van het Vlaams Regeerakkoord toe te passen.

### 4.3.1 Hoger aandeel autoverkeer

In de vorige berekeningen werd gewerkt met een aandeel van **72.5%** 'autowerknemers' (personen die het woon-werk verkeer met de wagen doen). Wanneer hiervoor **90%** zou genomen worden, zou dit neerkomen op **14** extra toekomstige wagens per uur in de spitsperioden **i.p.v. 12** wagens. Dit effect is dus te verwaarlozen.

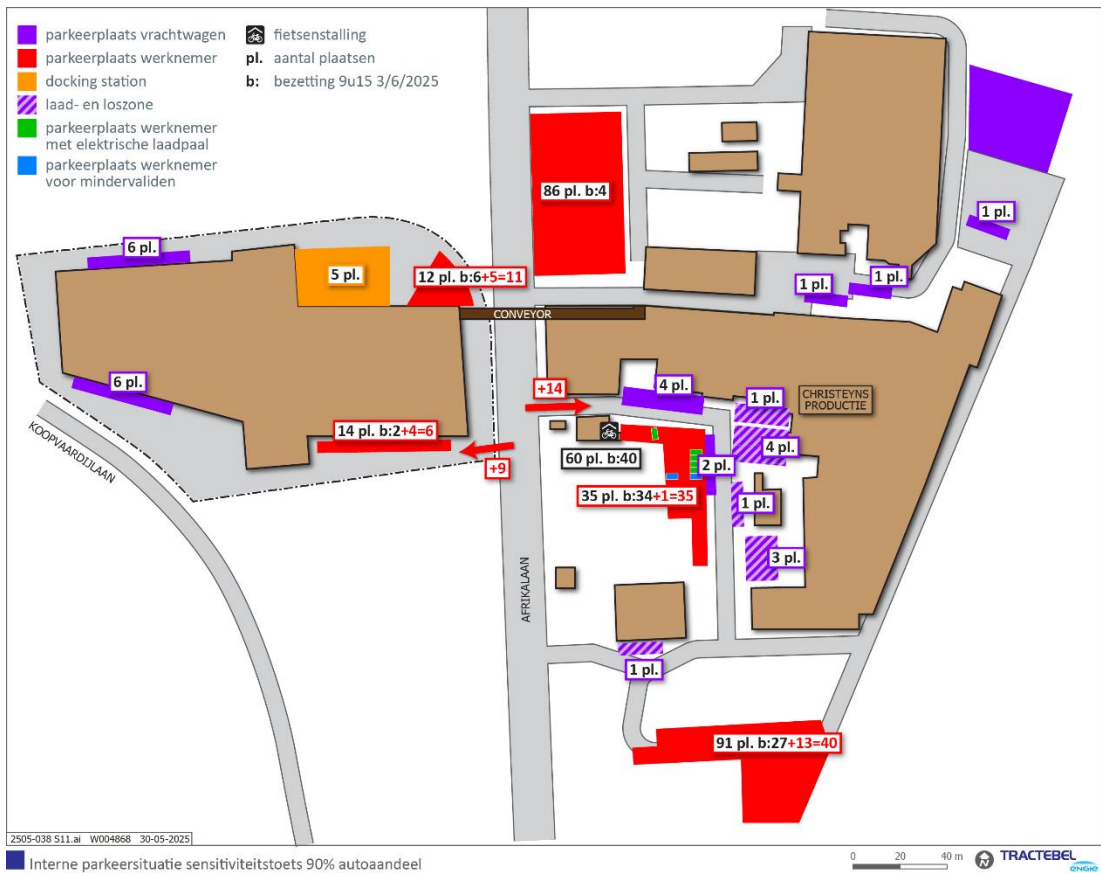
De mobiliteitsimpact van de uitbreidingen van het bedrijf worden ten opzichte van de toekomstige situatie met de realisatie van de Verapazbrug getoetst en beoordeeld. Op volgende figuren wordt één ochtendspitsuur en één avondspitsuur weergegeven. De intensiteiten worden steeds weergegeven in auto's/lichte vracht en vrachtverkeer.

De bijkomende intensiteiten en de relatieve toename worden in het rood weergegeven op de figuur.



Figuur 16: Toedeling op het wegennet met Verapazbrug (90%)

Onderstaande figuur geeft weer dat indien het autogebruik naar 90% zou stijgen, het huidige aantal parkeerplaatsen voorzien op de site nog steeds voldoende toereikend is.



Figuur 17: Interne parkeersituatie 90% autoaandeel



## 4.4 Conclusie

Er worden geen problemen verwacht met de afwikkeling van het bijkomend verkeer of de doorstroming op de straten rondom de site.

De sensitiviteitstoets wijst uit dat bij een verhoging van het autoaandeel naar 90%, er nog steeds geen problemen worden verwacht met de afwikkeling van het bijkomend verkeer of de doorstroming op de omliggende straten.

De extra parkeerbehoefte kan volledig worden opgevangen op de huidige site. Wanneer het fietsgebruik bij de werknemers zou toenemen (scenario ambitieuze modal split), biedt de fietsenstalling nog steeds voldoende plaats.

## 5. FLANKERENDE MAATREGELEN

Er worden enkele aanbevelingen geformuleerd om de mobiliteitseffecten van de geplande uitbreiding te flankeren.

### 5.1 Organisatie in- en uitritten

Christeyns leverde reeds inspanningen om de interne circulatie en toegangscontroles te optimaliseren aan de hand van een yardmanagementsysteem (Peripas). Dit systeem werd juni 2025 ingevoerd. Zie voor meer informatie het onderdeel 2.4.2.

Er wordt aangeraden het gebruik ervan te evalueren en op te volgen. Waar nodig kan het proces worden bijgestuurd.

### 5.2 Bedrijfsvervoerplan

Christeyns heeft reeds inspanningen geleverd om werknemers te motiveren zich met duurzame vervoersmiddelen van- en naar het werk te verplaatsen. Zo werden onder andere volgende maatregelen reeds genomen:

- Overdekte fietsenstalling met meer plaatsen dan voorheen
- Douches met omkleedruimtes aanwezig
- Mogelijkheid tot opladen elektrische fietsen
- Fietsvergoeding (+ versoepeling gepland, ook een vergoeding als men niet het volledige jaar met de fiets komt)
- Drooghoek met droogkast aanwezig voor natte fietskleden bij regen
- Invoer van het mobiliteitsbudget
- Indien een wagen nodig is voor de uitvoering van de job, zijn er bedrijfswagens ter beschikking om vanuit het bedrijf te vertrekken, zodat men nog steeds met fiets naar het werk kan komen
- Er is een bushalte vlak voor het bedrijf dat flexvervoer aanbiedt, zodat personeel ook met het openbaar vervoer kan komen. Station Gent-Dampoort is te voet/per step slechts enkele minuten van het bedrijf gelegen.

De opmaak van een Bedrijfsvervoerplan zal bijdragen tot deze ambitie om het woon-werkverkeer van het bedrijf te verduurzamen.