

B.A.T. Services BV

Adelaarstraat 26
B-9051 Gent

Projectlocatie

Willem Van
Rubroeckstraat
B-9042 Gent

MOBER
B.A.T. Services

Referentie: 23-17378



Inhoud

1	Inleiding	3
1.1	Projectkenmerken	3
1.2	Planalternatieven	4
1.3	Situering	5
1.4	Afbakening	6
2	Planningscontext	7
2.1	Gewestplan	7
2.2	Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) & Beleidsplan Ruimte Vlaanderen (BRV)	7
2.3	Vlaamse Mobiliteitsvisie 2040	8
2.4	PRS Oost-Vlaanderen	8
2.5	Regionaal mobiliteitsplan (RMP)	9
2.6	GRS Gent: Ruimte voor Gent – Structuurvisie 2030	10
2.7	Mobiliteitsplan Gent	10
2.8	Connect 2025	10
3	Bereikbaarheidsprofiel	11
3.1	Voetgangers & fietsers	11
3.2	Openbaar & collectief vervoer	14
3.3	Deelmobiliteit & Hoppin	15
3.4	Gemotoriseerd verkeer	16
3.5	Transport over water	24
3.6	Toekomstig bereikbaarheidsprofiel	25
4	Mobiliteitsprofiel	26
4.1	Referentiesituatie	26
4.2	Verkeersgeneratie	26
4.3	Parkeerbehoefte	30
5	Beoordeling mobiliteitseffecten	31
5.1	Bereikbaarheid	31
5.2	Toegankelijkheid	31
5.3	Verkeersbeeld/verkeersafwikkeling	31
5.4	Verkeersveiligheid	33
5.5	Verkeersleefbaarheid	34
5.6	Parkeren	35
6	Sensitiviteitstoets	37
7	Milderende maatregelen	38
8	Besluit	39
9	Lijst van figuren & tabellen	40
10	Administratieve gegevens	42

1 Inleiding

1.1 Projectkenmerken

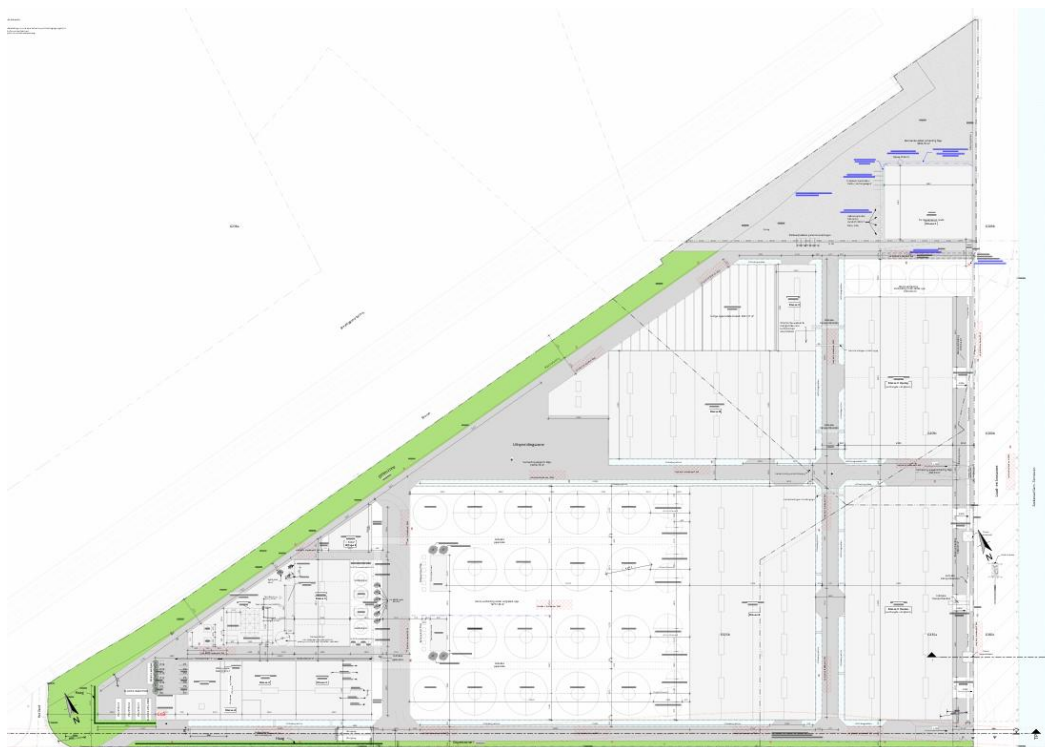
B.A.T. Services is een bedrijf dat zich sinds 1997 richt op de valorisatie van industrieel afval en organische bijproducten met behulp van “Best Available Technology” (B.A.T.). Ze herwinnen reststromen en zetten ze om in waardevolle grondstoffen, zoals biogas, biobrandstoffen en alternatieve bouwmaterialen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

Voorliggende aanvraag bestaat uit verschillende onderdelen, verwijzend naar de eerder vergunde activiteiten voor de projectsite¹.

- Verlenging van de vergunning voor de opslag en verwerking van **bodemassen** (bestaande activiteit)
- De vergassingsactiviteiten van het houtafval zullen stopgezet worden en de **vergistingsinstallatie** zal uitgebreid worden tot een capaciteit van 600.000 ton/jaar. Door bijkomende inzichten en snel evoluerende technieken van de laatste jaren zijn er namelijk andere noden dan ten tijde van de eerdere aanvragen, waardoor de exploitant de site wenst te optimaliseren. Zo zal er een uitbreiding zijn in de opslag- en verwerkingscapaciteit van de vergistingsinstallatie en zal er geen dierlijke mest meer verwerkt worden.
- De opwaardering van het geproduceerde biogas tot **biomethaan** dewelke zal geïnjecteerd worden in het openbare aardgasnet.
- De aanvraag voor een **composteringsinstallatie** voor de compostering van 60.000 ton/jaar extern GFT-materiaal en 40.000 ton/jaar eigen dikke fractie afkomstig van de vergistingsinstallatie tot een kwalitatief eindproduct wordt bekomen dat kan worden gebruikt als bodemverbeterend middel
- De **op- en overslag van afvalstoffen** van 200.000 ton/jaar. 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.
- Aan- en afvoer van toeslagstoffen.

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

¹ De eerdere vergunning werd vooralsnog niet uitgevoerd, waardoor in dit MOBER wordt uitgegaan van een situatie zonder exploitatie, verkeersgeneratie en parkeerbehoefte voor de projectlocatie.



Figuur 1: Inplantingsplan projectsite

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 planalternatieven zijn daarom niet (langer) van toepassing.

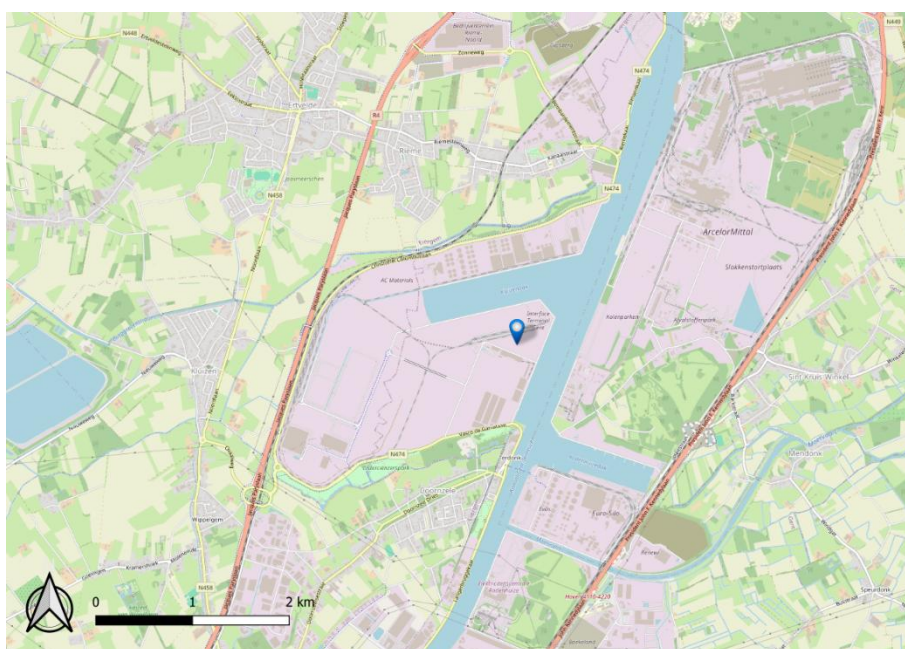
1.3 Situering

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.



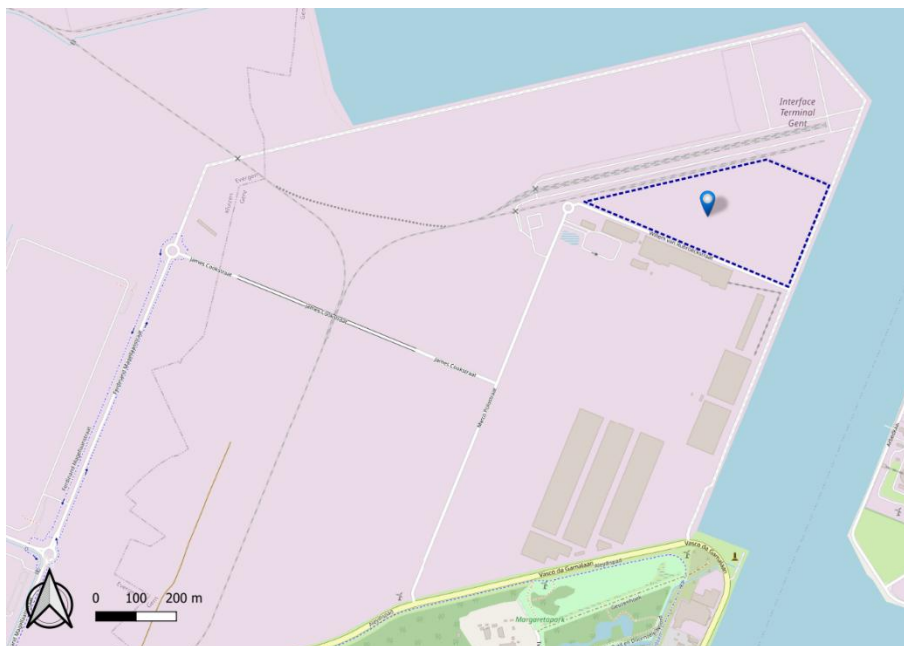
Figuur 2: Situering van de projectsite op macroniveau

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 Afbakening

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 woongelegenheden
Handel, horeca, kantoren en diensten	7.500 m ² bvo
Industrie, KMO en ambacht	15.000 m² bvo
Parkeerplaatsen	200 parkeerplaatsen

Voorliggend MOBER bakent 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 Planningscontext

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

2.1 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.



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

2.2 Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) & Beleidsplan Ruimte Vlaanderen (BRV)

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

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.

2.3 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).

2.4 PRS 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.

2.5 Regionaal mobiliteitsplan (RMP)

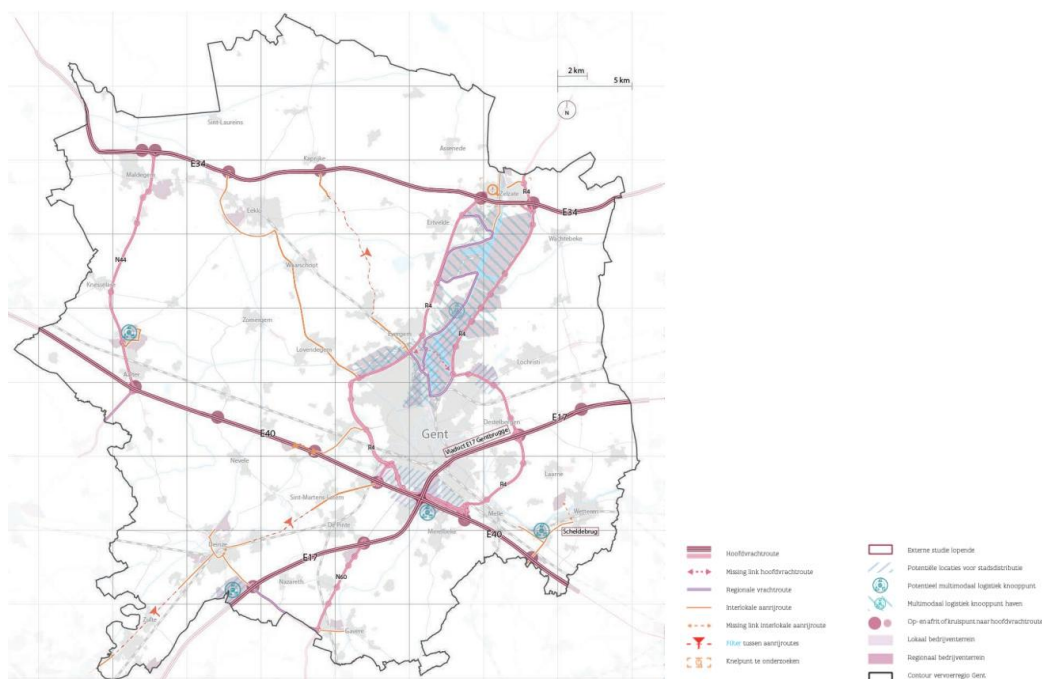
De site bevindt zich in de vervoerregio Gent. In 2023 werd het regionaal Mobiliteitsplan 2030-2050 goedgekeurd. Hiermee wordt de visie op mobiliteit omgezet van de Vlaamse doelstellingen naar deze van de vervoerregio.

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 6: Vrachtnetwerk VVR Gent

2.6 GRS Gent: Ruimte voor Gent – Structuurvisie 2030

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 bedrijvensites, 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.

2.7 Mobiliteitsplan Gent

Het mobiliteitsplan van de stad Gent bestaat uit verschillende onderdelen:

- Het Circulatieplan (3/4/2017) regelde de verkeersstromen binnen de stadsring (R40).
- Parkeerplan: de projectzone valt buiten de betalende parkeerzones.
- Lage-emissiezone (LEZ). Sinds 1 januari 2020 mogen de meest vervuilende wagens de zone binnen de stadsring niet meer in, maar de projectzone valt ruim buiten de LEZ.

2.8 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.

3 Bereikbaarheidsprofiel

3.1 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.



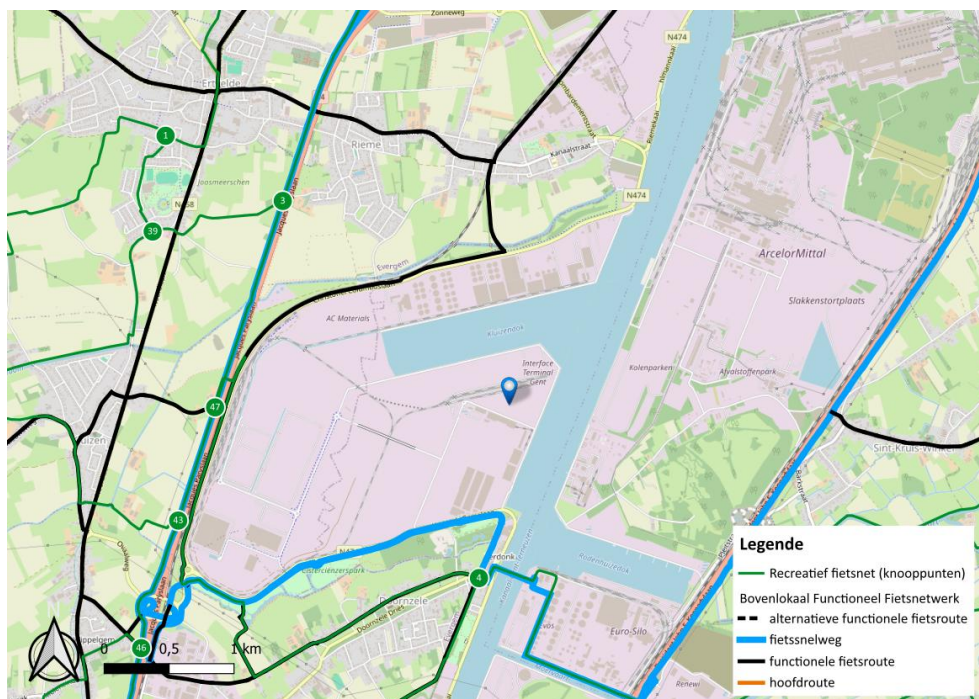
Figuur 7: Wegbeeld Willem van Rubroekstraat



Figuur 8: Wegbeeld Marco Polostraat

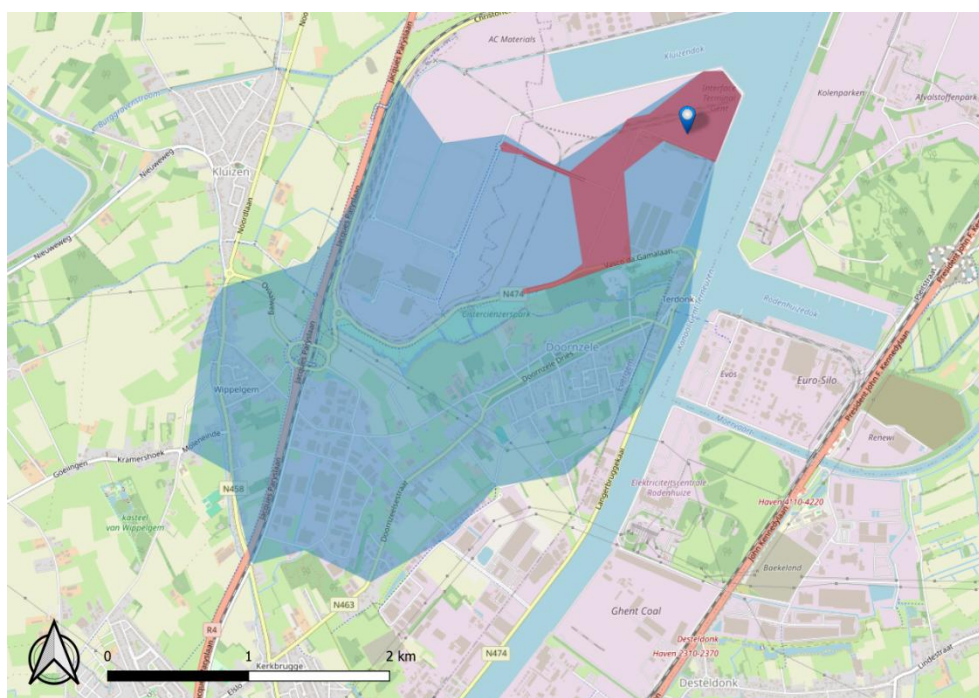
Het dichtstbijzijnde (vrijliggende) fietspad volgt de N474 Vasco da Gamalaan (Aleydispad), op 800 meter van de projectsite. Het fietspad maakt deel uit van de fietssnelweg F401 Doornzele – Terdonk. Deze verzorgt een verbinding tussen 2 segmenten van de F40 Grote fietsring rond Gent – grotendeels parallel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

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



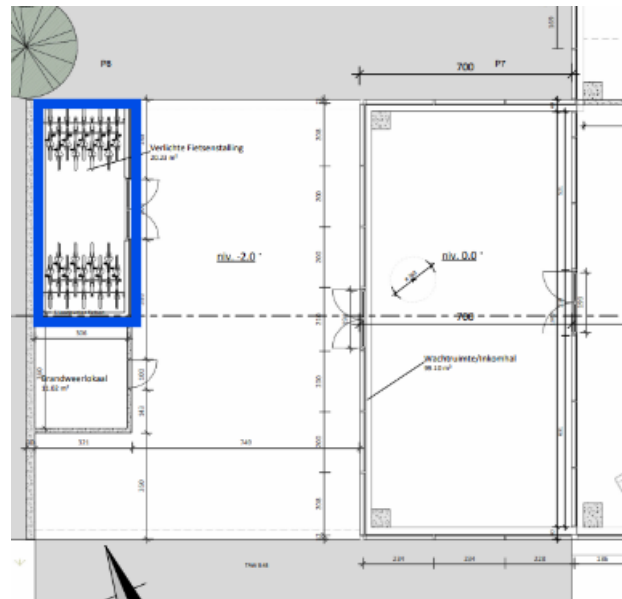
Figuur 9: Fietsroutenetwerken in de projectomgeving

Het bereik van voetgangers en fietsers wordt gevisualiseerd in figuur 10. 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 10: Voetgangers- (rood) en fietsisochronenkaart (blauw) met een maximum van 20'

Op de site wordt een fietsenstalling voor personeel ingericht, met plaats voor 18 fietsen. Er zijn ook 5 laadpunten voorzien. Deze zal zich bevinden in het kantoorgebouw, net na het oprijden van de site.



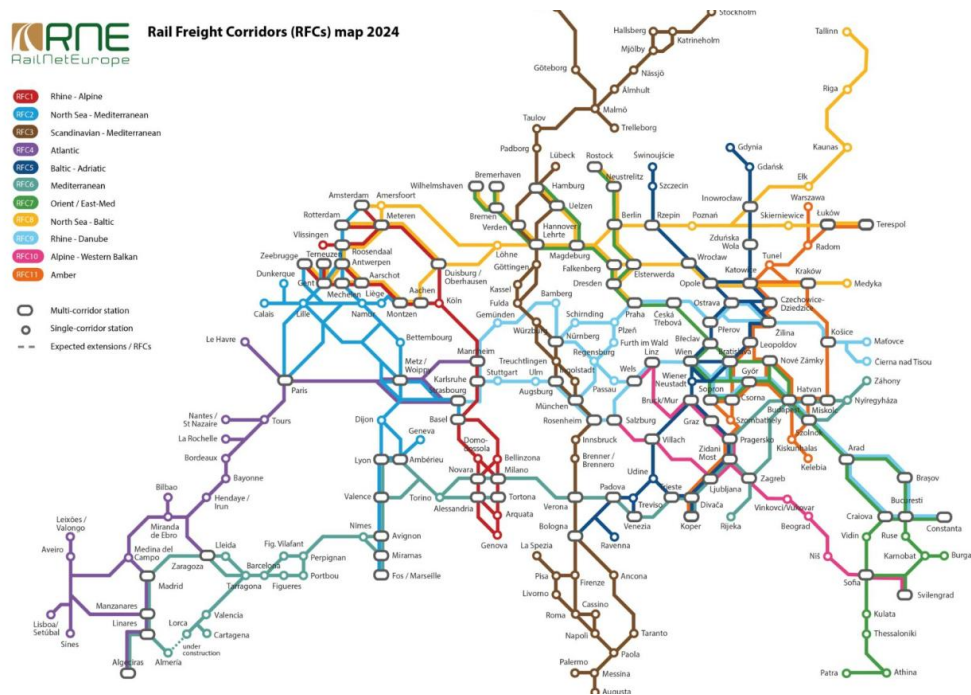
Figuur 11: Uitsnede grondplan kantoorgebouw

3.2 Openbaar & collectief vervoer

3.2.1 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)

3.2.2 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 12: Bushalte Evergem Twaalfroedenstraat

3.2.3 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 €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.

3.3 Deelmobiliteit & Hoppin

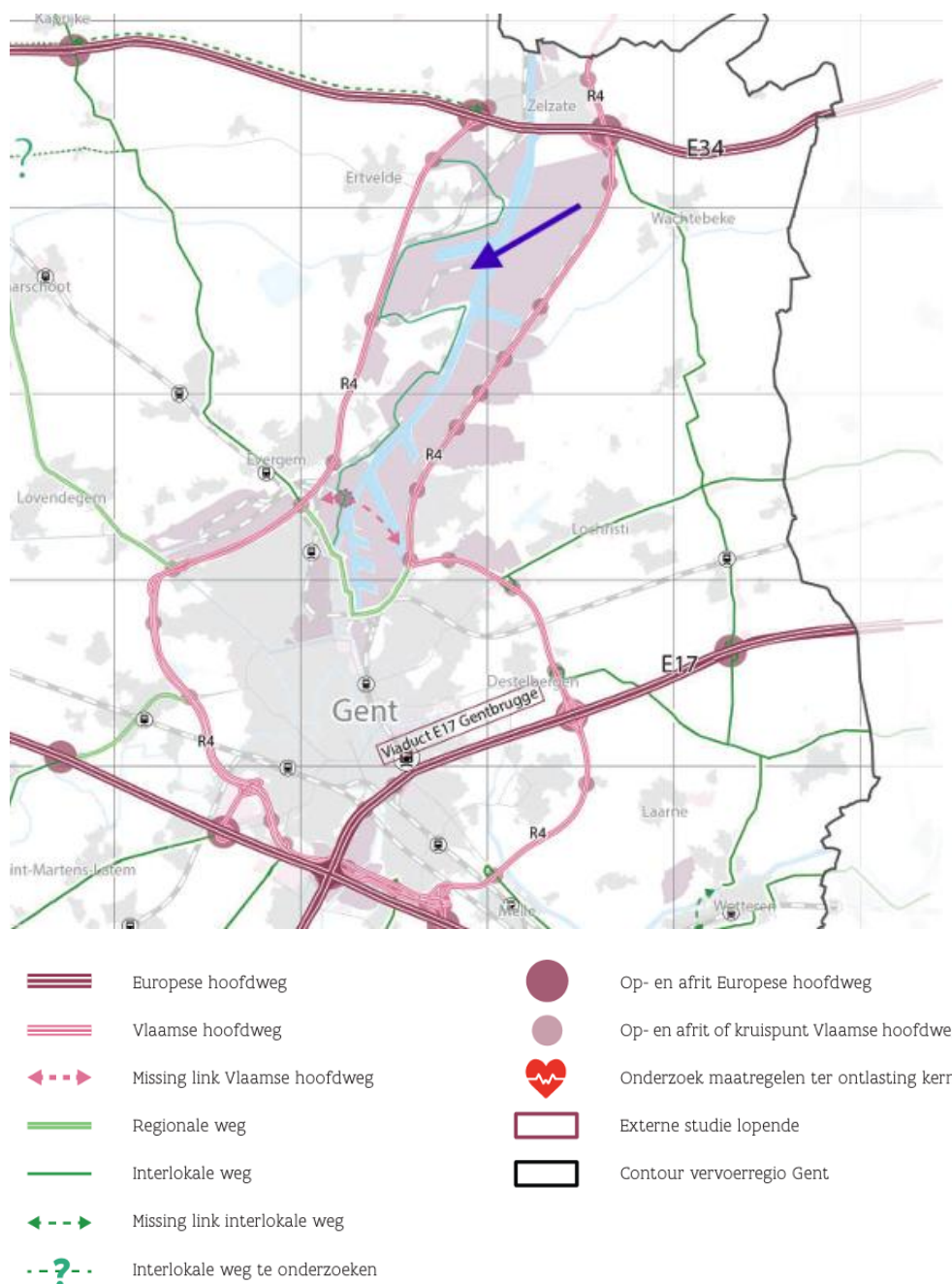
In de nabije projectomgeving liggen geen Hoppin-punten of standplaatsen van deelmobiliteitsplatformen.

3.4 Gemotoriseerd verkeer

3.4.1 Ontsluiting

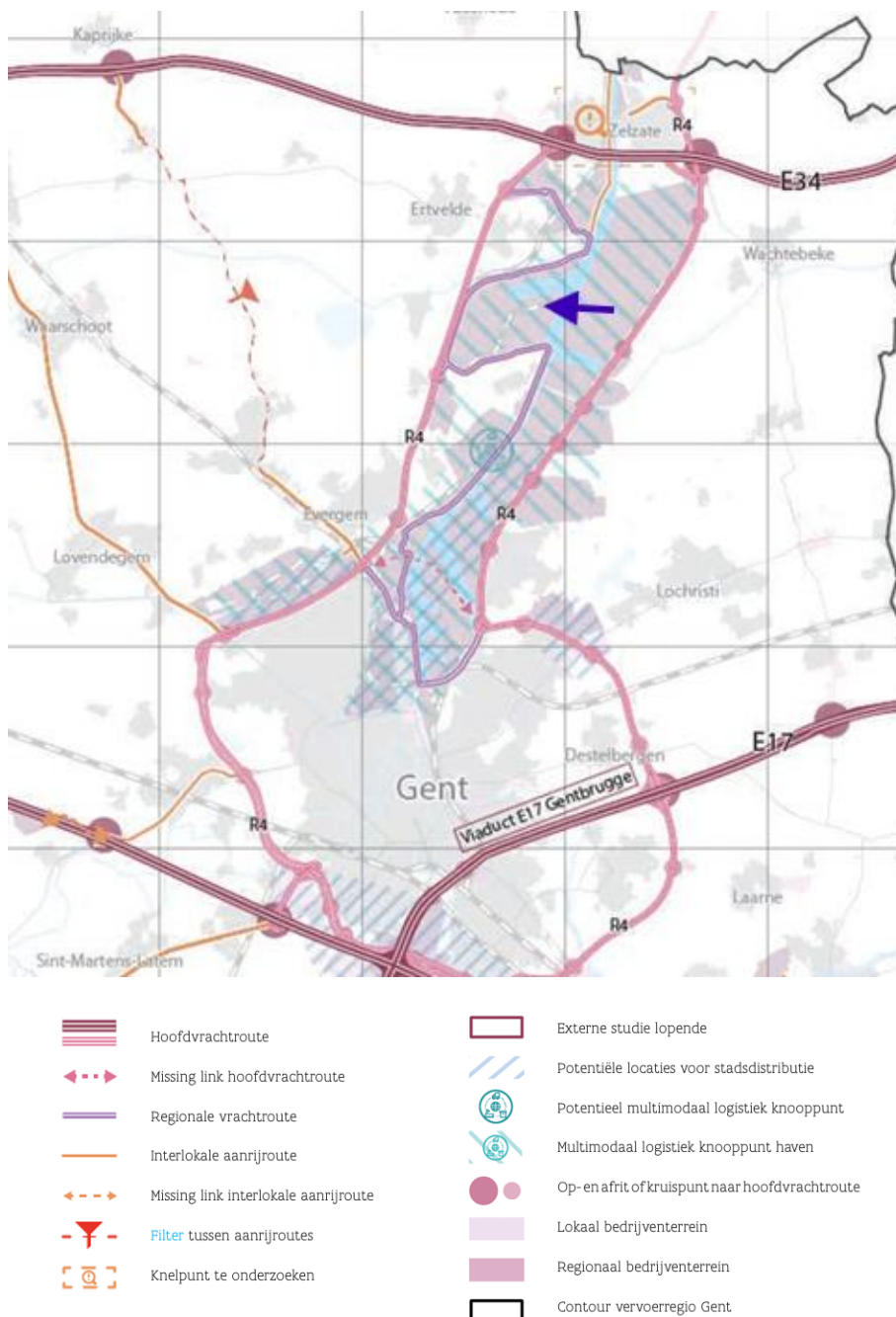
Vanaf de toegang aan de Willem van Rubroeckstraat zijn de weegbruggen toegankelijk. Via de interne wegen is aansluiting mogelijk op de diverse hallen, loodsen en installaties. Er is ook aansluiting mogelijk op de kaai aan het Kanaal Gent-Terneuzen, voor de afwikkeling van watergebonden transporten.

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 13: Wegencategorisering Vervoerregio Gent

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



Figuur 14: Vrachtrouten netwerk Vervoerregio Gent

In wat volgt worden de toegangswegen afzonderlijk toegelicht.

Willem van Rubroeckstraat

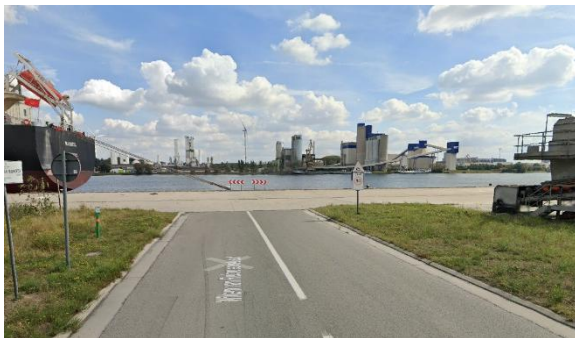
De Willem van Rubroeckstraat is een 2x1 asfaltweg in het havengebied, met belijning op de middenas. Parkeren kan dus niet op de rijbaan. De Willem van Rubroeckstraat verbindt de Marco Polostraat (rotonde) met de kade aan het kanaal Gent-Terneuzen.



Figuur 15: Willem van Rubroeckstraat x Marco Polostraat



Figuur 16: Willem van Rubroeckstraat (t.h.v. projectgebied)



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



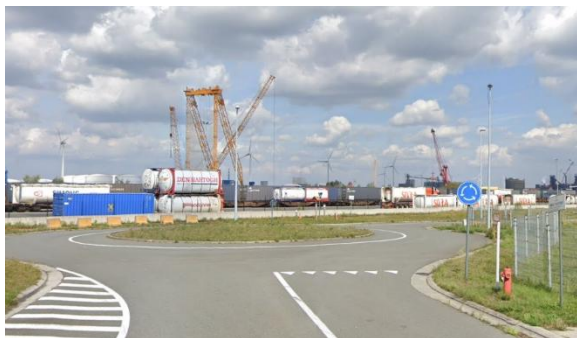
Figuur 18: Willem van Rubroeckstraat



Figuur 19: 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 20: Marco Polostraat x Willem van Rubroeckstraat



Figuur 21: Marco Polostraat



Figuur 22: Marco Polostraat



Figuur 23: Marco Polostraat t.h.v. N474 Vasco da Gamalaan

N474 Vasco da Gamalaan

De N474 Vasco da Gamalaan heeft een 2x1-dwarsprofiel, aangevuld met voorsorteerstroken 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 24: Orthofoto N474 Vasco da Gamalaan



Figuur 25: N474 Vasco da Gamalaan x Christoffel Columbuslaan



Figuur 26: N474 Vasco da Gamalaan



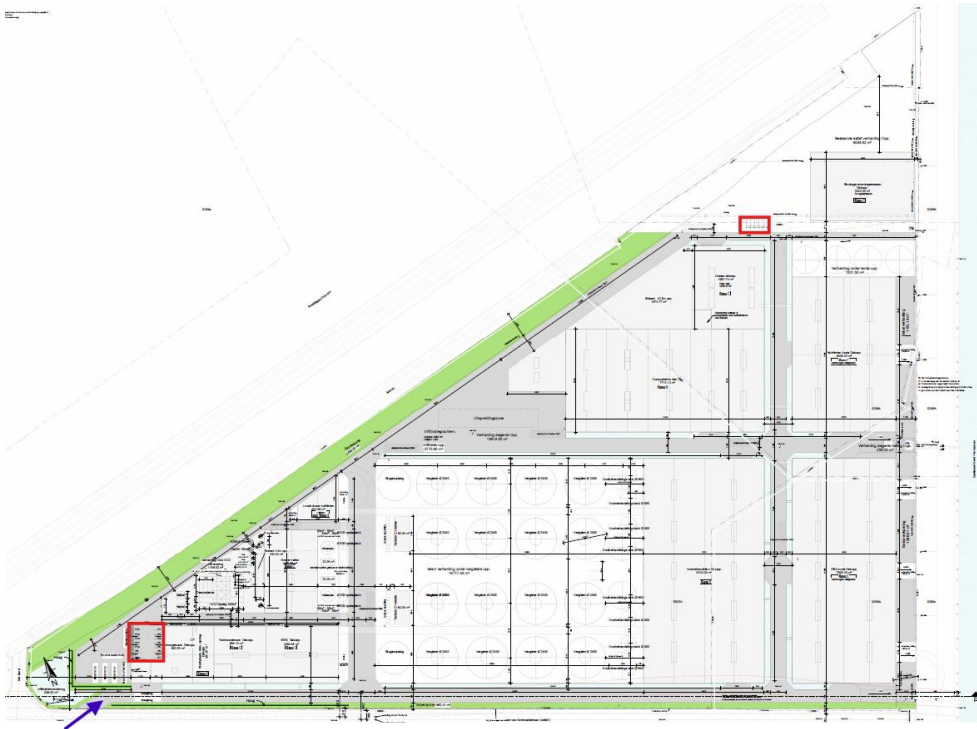
Figuur 27: N474 Vasco da Gamalaan x Marco Polostraat



Figuur 28: N474 Vasco da Gamalaan x Marco Polostraat

3.4.2 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.



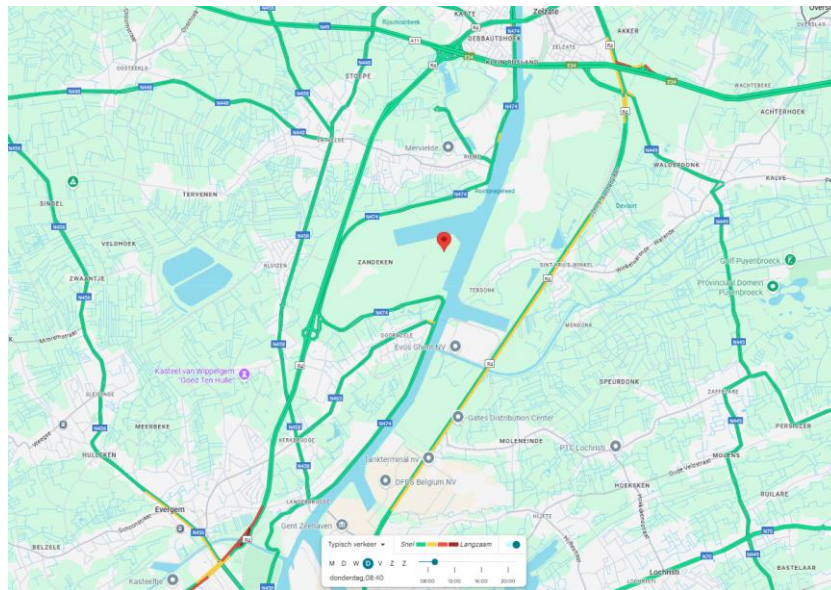
Figuur 29: Uitsnede inplantingsplan met aanduiding parkeerzones (rood)

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

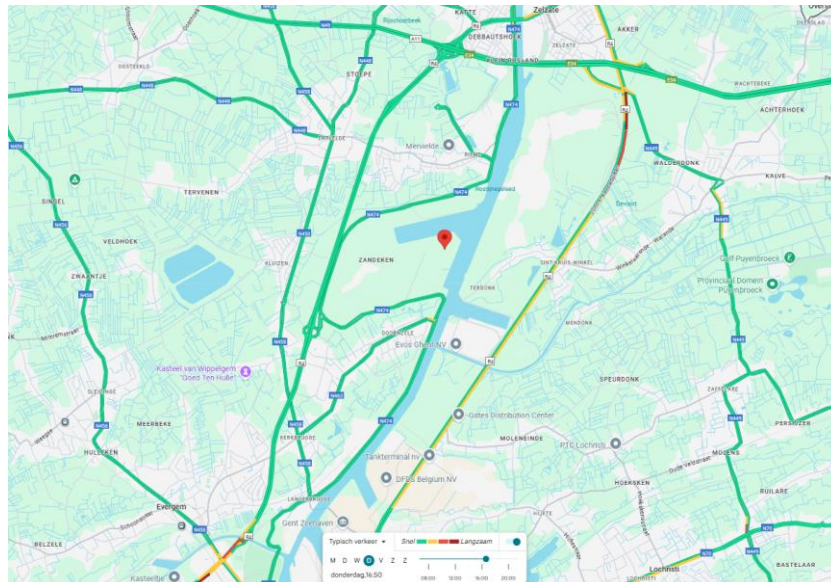
3.4.3 Huidig druktebeeld

Onderstaande figuren tonen het typisch druktebeeld tijdens spitsuren in de omgeving van de projectsite. Dinsdagen en donderdagen worden als maatgevend beschouwd voor de reguliere ochtend- en avondspits (OSP/ASP).

De beelden zijn gemaakt op basis van Google Traffic en geven een indicatie van de gemiddelde doorstroming van het verkeer op deze momenten. De schaal gaat van groen (zelden tot nooit structurele vertragingen) tot donkerrood (vaak structurele vertragingen). 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 30: Typisch druktebeeld in de maatgevende OSP (dinsdag, 8u40)



Figuur 31: Typisch druktebeeld in de maatgevende ASP (dinsdag, 15u45)

3.4.4 Verkeersvolume

Uit de meest recente cijfers van het Vlaams Verkeerscentrum² kan het verkeersvolume op de R4 worden afgeleid. Voor de periode januari 2025 tot en met juni 2025 wordt het gemiddeld aantal voertuigen per uur op weekdays hieronder weergegeven, in beide rijrichtingen.

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

Maand / Uur	R4 > Richting Zelzate																							
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
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
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
mrt/25	74	46	34	44	108	295	447	786	759	614	620	646	727	808	785	829	1050	994	694	403	308	296	236	122
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
mei/25	85	50	37	47	108	287	437	758	757	605	620	657	709	789	775	791	983	958	678	417	335	320	244	137
juni/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
R4 > Richting Merelbeke																								
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
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
feb/25	57	38	31	40	124	362	592	864	817	586	545	558	627	662	631	623	770	817	638	391	268	257	181	96
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
apr/25	64	40	33	41	127	359	566	806	749	590	567	577	647	690	642	626	747	796	657	441	329	296	204	112
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
juni/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
																	Gemiddeld dagtotaal							
																	10021							
																	10575							
																	10448							
																	10705							
																	10648							
																	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.

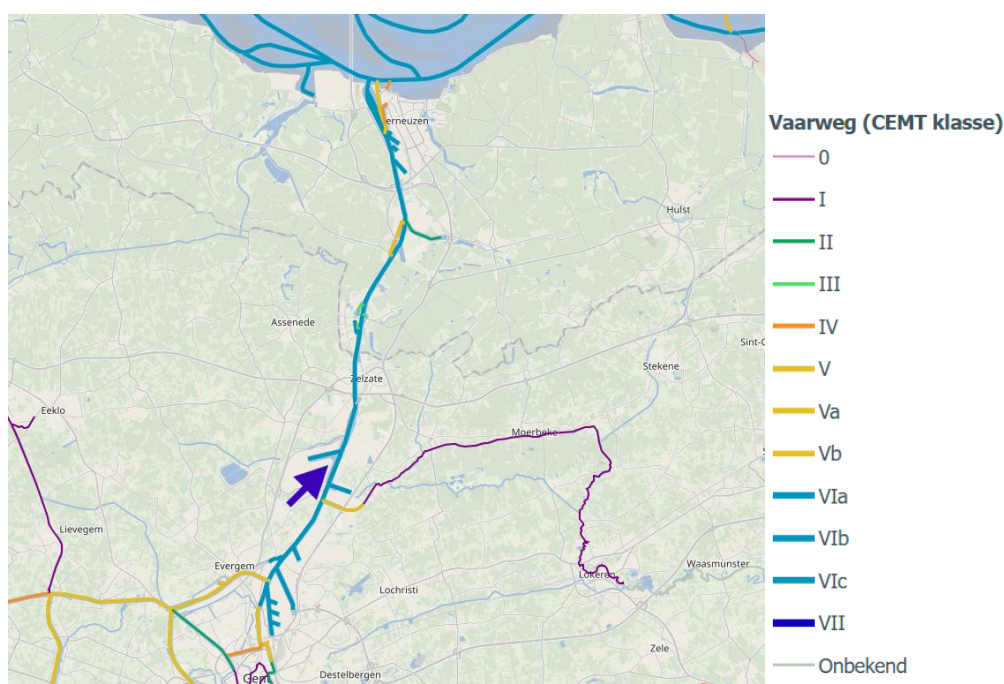
² Verkeersindicatoren: <http://indicatoren.verkeerscentrum.be/vc.indicators.web.gui/indicator/index#>

3.5 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

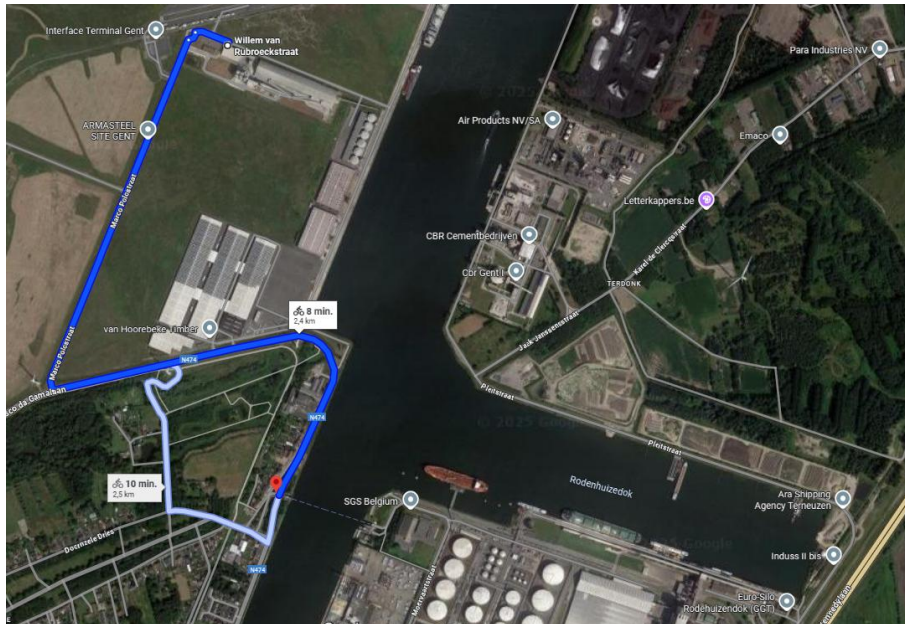
CEMT-klasse	Vlb
Toegelaten afmeting (max.)	Enkelvarend: 140 m x 23 m Samengesteld: 200 m x 23 m Diepgang: 12,50 m
Maximale snelheid	9 – 12 – 16 km/u, afhankelijk van de afmetingen
Laadvermogen	6.400 – 12.000 ton



Figuur 32: 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 33: Veerdienst Terdonk, t.o.v. projectsite

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

3.6 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.
- Vernieuwing van de Meulestedebrug (N456 x N458).
- Ombouw N49 tot snelweg (West-Vlaanderen) tussen Westkapelle (Knokke-Heist) en Zelzate

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

4 Mobiliteitsprofiel

4.1 Referentiesituatie

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

4.2 Verkeersgeneratie

4.2.1 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 shift³ 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.

4.2.2 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).

³ Medewerkers komen enkele minuten voor de start van hun shift aan.

4.2.3 Goederen

Op jaarbasis zal er 850.000 ton grond- en afvalstoffen worden aangevoerd en zal er 400.000 ton afgevoerd worden. Gezien de gunstige ligging aan het kanaal Gent-Terneuzen, zal er volop ingezet worden op duurzame watertransporten waarbij 62,5% van de aanvoer en 40% van de afvoer over het water zal gebeuren. Wat betreft de afvoer van de CO₂, gaan we in deze mobiliteitstoets uit van een worstcasescenario waarbij de volledige afvoer via de weg zal gebeuren. In realiteit zal hiervoor echter ook met transport over water gewerkt worden.

De initiatiefnemers hebben onderzocht in welke mate goederentransport via het spoor een haalbare optie is, mede gezien de aanwezigheid van treinsporen bestemd voor goederenvervoer in de nabijheid van de projectsite. Uit deze analyse blijkt echter dat zowel het type als de omvang van de te vervoeren goederen niet geschikt zijn voor transport per spoor. Bijgevolg wordt deze modaliteit niet als een realistisch alternatief beschouwd voor het beoogde goederenvervoer.

Tabel 5: Vrachttransporten 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: 90.000 ton/jaar + Op- en overslag van afvalstoffen: 200.000 ton/jaar	
300.000 ton/jaar	500.000 ton/jaar	174.000 ton/jaar	116.000 ton/jaar
± 6.000 ton/week	1 x 10.000 ton/ week	± 3.480 ton/week	1 x 10.000 ton/maand
≈ 240 transporten/week	1 boot/week	≈ 139 transporten/week	1 boot/maand
Grondstoffen voor compostering: 60.000 ton/jaar extern GFT en groenafval		Eindproduct compostering: 50.000 ton/jaar	
1.200 ton/week	-	1.000 ton/week	-
≈ 48 vrachtwagens/week	-	≈ 40 vrachtwagens/week	-
Toeslagstoffen & residuen		Toeslagstoffen & residuen	
1029 vrachtwagens/jaar	-	1464 vrachtwagens/jaar	-
≈ 21 vrachtwagens/week	-	≈ 29 vrachtwagens/week	-
		CO ₂ verlading ⁴	
		Max. 135 vrachtwagens per week	-
		-	-
309 vrachtwagens/week	1 boot/ week	343 vrachtwagens/week	1 boot/ maand

⁴ 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 tankwagen op jaarbasis (40%).

Uit bovenstaande tabel worden de transportaantallen per week afgeleid. Gemiddeld zorgen 309 vrachtwagens per week voor de aanvoer van materialen en 343 vrachtwagens voor de afvoer van materialen. Elke vrachtwagen (3 PAE) maakt daarbij een inkomende en uitgaande verkeersbeweging.

Bij een werking van maandag tot en met vrijdag⁵⁵ worden gemiddeld dus 261 vrachtwagenbewegingen of 782 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. 197 – 198), 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').

⁵⁵ 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.

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

	BAT Services			
	RLB in	RLB uit	PAE in	PAE uit
	%	%	391	391
0	0,10%	0,10%	0	0
1	0,10%	0,10%	0	0
2	0,10%	0,10%	0	0
3	0,10%	0,50%	0	2
4	0,60%	0,70%	2	3
5	1,50%	0,70%	6	3
6	3,20%	5,30%	13	21
7	6,00%	7,60%	23	30
8	7,80%	6,50%	30	25
9	9,60%	7,20%	38	28
10	9,10%	8,90%	36	35
11	7,80%	7,80%	30	30
12	4,70%	6,00%	18	23
13	9,40%	6,80%	37	27
14	6,20%	7,00%	24	27
15	8,40%	6,60%	33	26
16	10,70%	8,10%	42	32
17	6,50%	8,50%	25	33
18	3,80%	7,10%	15	28
19	2,30%	2,10%	9	8
20	0,80%	0,90%	3	4
21	0,70%	0,90%	3	4
22	0,40%	0,50%	2	2
23	0,10%	0,00%	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 4.2.1 kan worden aangenomen dat de ontwikkeling volgende maximale verkeersgeneratie omvat (goederen + medewerkers):

- Ochtendspitsuur: max. 43 extra (inkomende) PAE-bewegingen per uur
- Avondspitsuur: max. 47 extra (uitgaande) PAE-bewegingen per uur

4.3 Parkeerbehoefte

4.3.1 Fietsen

Uit voorgaande hoofdstukken wordt afgeleid dat het fietspotentieel beperkt is.

De Vlaamse mobiliteitsdoelstellingen omvatten de ambitie om tegen 2030 een modale verdeling te bereiken waarbij 40% van het verplaatsingsgedrag met een duurzame modus wordt afgelegd. Indien ervan uitgegaan wordt dat deze 40% voor de projectsite volledig uit fietsgebruik komt, is er een minimale behoefte van 8 fietsstalplaatsen.

4.3.2 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.

4.3.3 Vrachtwagens

Vrachtwagens rijden onmiddellijk de site op en af om te laden en lossen, waardoor ze niet hoeven te parkeren op het terrein. Ze kunnen steeds rechtstreeks naar de laad- en losplaats voor de bestemde grond- of afvalstoffen. Op de toegangsweg zijn weegbruggen voorzien, waar chauffeurs hun vrachtwagen moeten laten wegen bij het op- en afrijden. Ze kunnen er binnen de minuut het gewicht van hun vrachtwagen kunnen laten registreren. Om opstoppen in uitzonderlijke gevallen te voorkomen, is voldoende wachtruimte voorzien voor vier à vijf vrachtwagens, zodat zij niet op de openbare weg moeten wachten.

5 Beoordeling mobiliteitseffecten

5.1 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 toegankelijkheid heeft voor actieve weggebruikers (zie ook hoofdstuk 3). 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 projectomgeving.

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 MOBBER.

5.2 Toegankelijkheid

De Vlaamse Toegankelijkheidsverordening is niet van toepassing.

Er zijn verschillende gebouwen op de site. De publiek toegankelijke delen van beide gebouwen zullen uitgevoerd worden volgens het DOD-principe:

- (Obstakel)vrije doorgang met een looproute van min. 1,50 meter breed en toegangsmogelijkheden voor personen met een beperkte mobiliteit.
- Een effen en doorlopend oppervlak.
- Een drempelloze looproute op de gewenste tracés. Niveauverschillen worden vermeden, maar waar hellingen noodzakelijk zijn, wordt de hellingsgraad beperkt.

Verder zijn 2 aangepaste parkeerplaatsen voor personen met een handicap voorzien op de grootste parking.

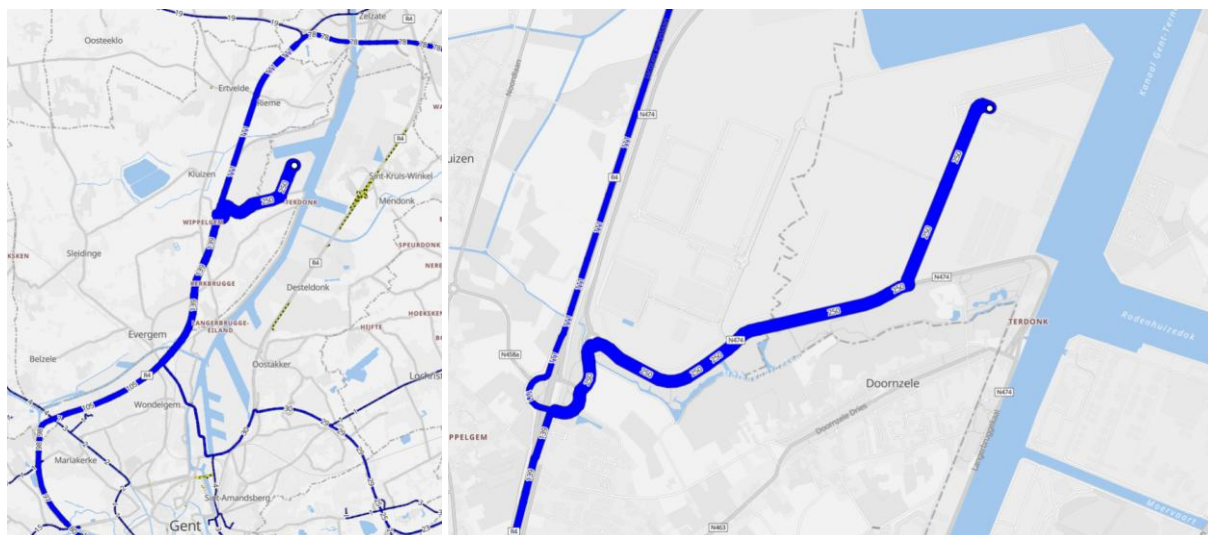
5.3 Verkeersbeeld/verkeersafwikkeling

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 richting⁶. Op de R4 geldt een theoretische wegcapaciteit van 3.240 PAE/u/richt⁷.

⁶ Invalswegen met beperkt aantal erftoegangen en kruispunten + gescheiden infrastructuur voor voetgangers & fietsers.

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

Aan de hand van een routeringsmodel⁸ 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 Wippegem – Vasco da Gamalaan – Marco Polostraat – Willem van Rubroekstraat (verder: “toegangswegen”). Deze route maakt deel uit van het vrachtroutenetwerk in de VVR Gent (zie eerder).



Figuur 34: 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 3.4.4).

Tabel 7: Wijzigingen I/C-waarde

Straat	Toegangswegen (o.m. Vasco da Gamalaan)		R4 richt. Zelzate		R4 richt. E40	
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)	+ 43	+ 47	+ 19	+ 21	+ 19	+ 26
Toename I/C-waarde (max.)	+3,6%-punt	+3,9%-punt	+0,6%-punt	+0,6%-punt	+0,6%-punt	+0,8%-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

⁸ 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.

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 3.6).

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 35: Beoordelingskader verzadigingsgraad (I/C-waarde)

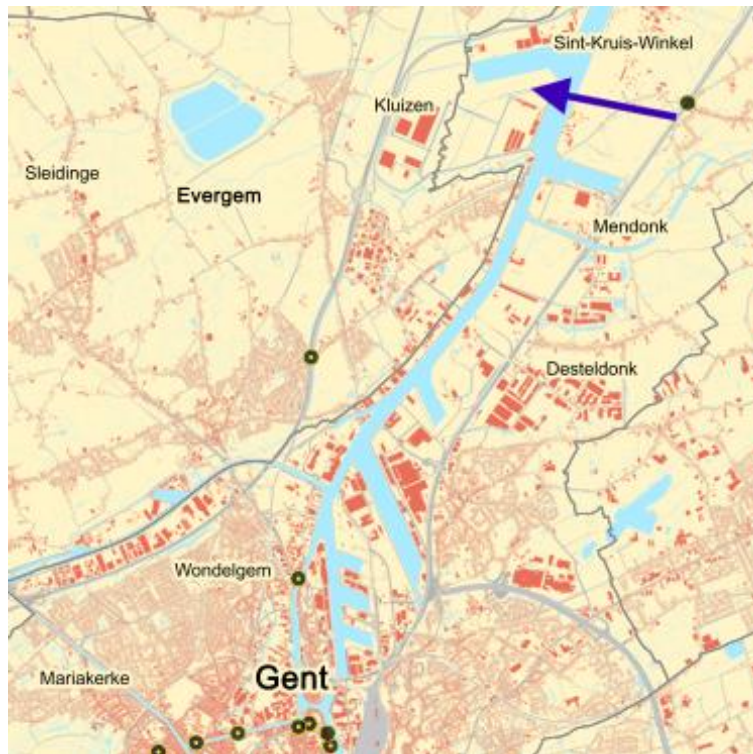
5.4 Verkeersveiligheid

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 wegnis (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 wegnis 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).

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 Rubroekstraat 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 wegnis afgewikkeld.

Op mesoniveau geeft de 'gevaarlijke punten'-lijst van AWW een indicatie van de verkeers(on)veilige wegvakken. De Meulestedebrug en het kruispunt R4 x Elso behoren tot deze lijst. Op beide kruispunten zijn ingrepen lopende/gepland om de verkeersveiligheid en doorstroming te verbeteren.



Figuur 36: Uitsnede kaart met gevaarlijke kruispunten (bron: AWW)

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

5.5 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.

5.6 Parkeren

5.6.1 Parkeerbalans

5.6.1.1 FIETS

De fietsstalbehoefte (voor personeel) werd berekend op 0 tot 8 fietsstalplaatsen. De ontwikkelingsenveloppe omvat een fietsenstalling voor 18 fietsen en beschikt over laadpunten voor 5 elektrische fietsen.

5.6.1.2 AUTO

In het mobiliteitsprofiel werd een parkeerbehoefte van 15 parkeerplaatsen voor het personeel en 1 voor de bezoekers berekend (zie hoofdstuk 4.3). 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.

5.6.1.3 VRACHTWAGEN

Vrachtwagens rijden meteen de site op en af zonder te parkeren en gaan rechtstreeks naar de laad- en loszones. Dankzij de snelle weegbruggen op de toegangsweg (registratie binnen een minuut) verloopt alles vlot. Er is bovendien wachtruimte voor vier à vijf vrachtwagens, zodat er geen hinder op de openbare weg ontstaat.

5.6.1.4 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.

5.6.2 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 5.6.1.1).

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

5.6.3 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.

5.6.4 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.*

Daarnaast worden alle bestaande niet voor bewoning bestemde gebouwen met meer dan 20 parkeerplaatsen uiterlijk op 1 januari 2025 uitgerust met minstens 2 oplaadpunten voor normaal of hoog vermogen voor een elektrisch voertuig.”

Het inplantingsplan voorziet de realisatie van 6 laadpalen.

6 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 4.2.3 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.

7 Milderende maatregelen

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 maatregelen⁹ 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
- Voorzien van voldoende ruimte voor vrachtwagens om te wachten voor de weegbrug, om te voorkomen dat ze moeten wachten op de openbare weg in uitzonderlijke gevallen

Volgende maatregelen⁹ 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.

⁹ Niet-limitatieve lijst.

8 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 Rubroeckstraat. 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 Rubroeckstraat – 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 47 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 3,9%-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.

9 Lijst van figuren & tabellen

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	7
Figuur 6: Vrachtnetwerk VVR Gent.....	9
Figuur 7: Wegbeeld Willem van Rubroeckstraat	11
Figuur 8: Wegbeeld Marco Polostraat.....	11
Figuur 9: Fietsroutenetwerken in de projectomgeving	12
Figuur 10: Voetgangers- (rood) en fietsisochronenkaart (blauw) met een maximum van 20'	12
Figuur 11: Uitsnede inplantingsplan – locatie fietsenstalling	13
Figuur 12: Bushalte Evergem Twaalfroedenstraat.....	15
Figuur 13: Wegencategorisering Vervoerregio Gent	16
Figuur 14: Vrachtroutenetwerk Vervoerregio Gent.....	17
Figuur 15: Willem van Rubroeckstraat x Marco Polostraat	18
Figuur 16: Willem van Rubroeckstraat (t.h.v. projectgebied)	18
Figuur 17: Willem van Rubroeckstraat t.h.v. Kanaal Gent- Terneuzen	18
Figuur 18: Willem van Rubroeckstraat	18
Figuur 19: Orthofoto Willem van Rubroeckstraat	18
Figuur 20: Marco Polostraat x Willem van Rubroeckstraat	19
Figuur 21: Marco Polostraat.....	19
Figuur 22: Marco Polostraat.....	19
Figuur 23: Marco Polostraat t.h.v. N474 Vasco da Gamalaan.....	19
Figuur 24: Orthofoto N474 Vasco da Gamalaan	20
Figuur 25: N474 Vasco da Gamalaan x Christoffel Columbuslaan.....	20
Figuur 26: N474 Vasco da Gamalaan.....	20
Figuur 27: N474 Vasco da Gamalaan x Marco Polostraat	20
Figuur 28: N474 Vasco da Gamalaan x Marco Polostraat	20



Figuur 29: Uitsnede inplantingsplan met aanduiding parkeerzones (rood)	21
Figuur 30: Typisch druktebeeld in de maatgevende OSP (dinsdag, 8u40)	22
Figuur 31: Typisch druktebeeld in de maatgevende ASP (dinsdag, 15u45).....	22
Figuur 32: Waterlopen naar hun CEMT-klasse (bron: EuRIS)	24
Figuur 33: Veerdienst Terdonk, t.o.v. projectsite	25
Figuur 34: Toedeling van verkeersbewegingen aan het wegennet (inkomend verkeer)	32
Figuur 35: Beoordelingskader verzadigingsgraad (I/C-waarde)	33
Figuur 36: Uitsnede kaart met gevaarlijke kruispunten (bron: AWV)	34
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)	23
Tabel 3: Overzicht eigenschappen Kanaal Gent-Terneuzen.....	24
Tabel 4: Overzicht werknemers.....	26
Tabel 5: Vrachttrossen aanvoer en afvoer	27
Tabel 6: Indicatieve ritdistributie – vrachtverkeer B.A.T. services.....	29
Tabel 7: Wijzigingen I/C-waarde.....	32

10 Administratieve gegevens

➤ Naam van het project	B.A.T. Services
➤ Projectlocatie	Willem van Rubroeckstraat 2 9042 Gent
➤ Type dossier	MOBER
➤ Versie	DEF (v. 2.0)
➤ Intern projectnummer	23-17378
➤ Contactgegevens initiatiefnemer	BAT Services Bart De Lathauwer

