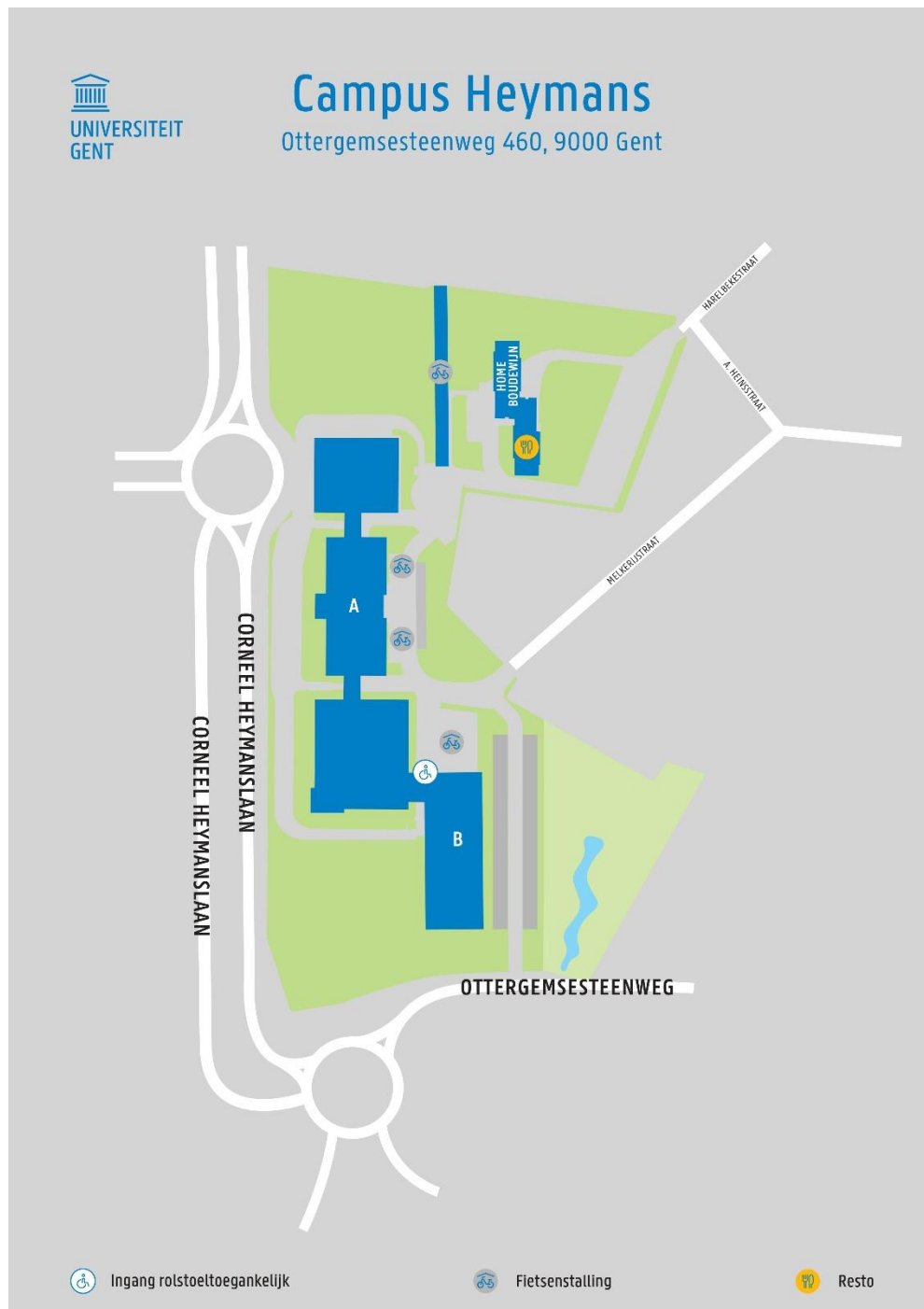


Mobiliteitsanalyse UGent - Campus Heymans (Faculteit Farmaceutische Wetenschappen)



Overzicht figuren

Figuur 1: Situering Campus Heymans, met de hoofdtoegang onderaan t.h.v. de Ottergemsesteenweg (bron: UGent). -----	5
Figuur 2: links: situering Campus Heymans, begrensd door het UZ Gent en de Corneel Heymanslaan in het westen, de rotonde Ottergemsesteenweg in het zuiden, de residentiële omgeving van de Melkerijstraat, de Armand Heinsstraat en de Harelbekestraat in het noorden en het oosten, en het Frédéric Thomaspad in het noorden (bron: Open Street Map). -----	6
Figuur 3: rechts: situering Campus Heymans op luchtfoto (rond Home Boudewijn is hier een werfzone zichtbaar) (bron: Geopunt). -----	6
Figuur 4: Inplantingsplan Home Boudewijn en omgevingsaanleg – vergunde toestand (bron: Baro architectuur) -----	6
Figuur 5: Beperkte toegang met verzinkbare paaltjes t.h.v. de Melkerijstraat (links) en doorsteek voor zacht verkeer t.h.v. de rotonde C. Heymanslaan (bron: UGent). -----	9
Figuur 6: Fietspad en bushalte langs C. Heymanslaan (links) en aansluiting met F. Thomaspad (rechts) (bron: UGent). -----	9
Figuur 7: Buslijn 19 tussen Planet Group Arena en Blaarmeersen, via Campus Heymans en Gent-Sint-Pieters (bron: De Lijn). -----	10
Figuur 8: Campus Heymans en Home Boudewijn gezien vanuit de Harelbekestraat, met rechts de aansluiting op het F. Thomaspad, links de Armand Heinsstraat en rechtdoor de te supprimeren toegang voor gemotoriseerd verkeer (nu nog in werfstoestand) met net links daarvan een wandelas tot aan het studentencomplex in de Melkerijstraat (bron: UGent). -----	10
Figuur 9: Evolutie modal split Campus Heymans (2014-2025) (bron: UGent). -----	13
Figuur 10: Fietsenstallingen en autoparkeerplaatsen aan blok A (links) en blok B (rechts) op een luw moment (dinsdag 23 juni bij 36°C) (bron: UGent). -----	14
Figuur 11: Hoofdingang voor gemotoriseerd verkeer (links) en parkeerplaatsen na oprijden van de site t.h.v. Ottergemsesteenweg-Zuid t.h.v. blok B (rechts) (bron: UGent). -----	15

1. INLEIDING

De UGent voert sinds 2004 een geïntegreerd en duurzaam mobiliteitsbeleid met als doel campussen vlot bereikbaar te maken, de verkeersveiligheid te verhogen en de milieu-impact van verplaatsingen door personeel en studenten in te perken.

Het bedrijfsvervoerplan 2015-2020 legde ambitieuze modal-shiftdoelstellingen vast: meer duurzame vervoersmodi, kwaliteitsvolle fietsenstallingen dicht bij de ingangen, het clusteren en verminderen van autoparkeerplaatsen en een objectieve toekenning van parkeerrechten. Deze doelstellingen werden nadien verder aangescherpt in het Klimaatplan en de Roadmap Duurzaamheid. Tegen 2030 streeft de UGent naar 80% duurzame mobiliteit, toepassing van het STOP-principe op elke campus en een rationeel, autoremmend parkeerbeleid.

1.1 Aanleiding van de aanvraag

Voorliggende aanvraag heeft betrekking op de hernieuwing van de milieubrieven van Campus Heymans van de Universiteit Gent, bestaande uit de Faculteit Farmaceutische Wetenschappen en de studentenresidentie Home Boudewijn.

Voorliggende aanvraag omvat geen nieuwe of gewijzigde mobiliteitsingrepen. Er worden geen wijzigingen voorzien aan de bestaande verkeerscirculatie, de ontsluiting van de campus, het parkeeraanbod of de fietsvoorzieningen die een impact hebben op de mobiliteitswerking van de site. Evenmin worden nieuwe functies of activiteiten voorzien die aanleiding geven tot een relevante wijziging van de bestaande verkeersgeneratie.

De renovatie en herinrichting van Home Boudewijn¹, met de bijhorende omgevingsaanleg en mobiliteitsingrepen, maakt geen onderdeel uit van voorliggende aanvraag. Deze werken werden eerder vergund en zijn momenteel (zomer 2026) in uitvoering. Het betreft onder meer:

- De renovatie en omgevingsaanleg van Home Boudewijn
- Het supprimeren van de toegang voor gemotoriseerd verkeer via de Harelbekestraat
- De centralisatie van de gemotoriseerde ontsluiting via de Ottergemsesteenweg-Zuid
- Het gedeeld gebruik en de reorganisatie van het parkeren op campusschaal
- Het schrappen van ca. 50 bestaande autoparkeerplaatsen aan Home Boudewijn
- De aanleg van 573 nieuwe fietsenstallingen (fs) voor Home Boudewijn:
 - 460 fs voor bewoners
 - 108 fs voor bezoekers
 - 5 fs voor personeel

Voor de faculteit zelf (blokken A en B) wordt de bestaande personeelsfietsenstalling vervangen door een nieuwe afgesloten en overdekte stalling met 110 plaatsen (+24, komende van de eerdere 86 plaatsen).

¹ Omgevingsloket: dossiernummer 2022165545

Bovenstaande reeds vergunde en in uitvoering zijnde ingrepen worden in deze mobiliteitsnota beschouwd als onderdeel van de toekomstige referentiesituatie van de campus. Ze worden bijgevolg niet opnieuw beoordeeld als onderdeel van voorliggende aanvraag.

Voorliggende aanvraag brengt met andere woorden geen bijkomende mobiliteitsimpact met zich mee ten opzichte van de vergunde referentiesituatie.

1.2 Doel van de mobiliteitsanalyse

De mobiliteitsanalyse heeft tot doel het bestaande mobiliteitsprofiel van Campus Heymans te beschrijven en de bereikbaarheid, verkeersgeneratie, parkeerbehoefte, fietsvoorzieningen en verkeersveiligheid en -leefbaarheid van de site in kaart te brengen.

De analyse dient daarbij in het bijzonder om aan te tonen dat de hernieuwing van de milieubrieven geen relevante wijziging veroorzaakt in de mobiliteitswerking van de campus. De reeds vergunde ingrepen in het kader van de renovatie van Home Boudewijn worden hierbij als gegeven beschouwd.

De analyse brengt daarom zowel de huidige mobiliteitswerking als de relevante kenmerken van de vergunde (toekomstige) situatie in beeld, maar maakt duidelijk onderscheid tussen deze reeds vergunde ingrepen en de beperkte scope van voorliggende aanvraag.

1.3 Afbakening van de studie

De analyse heeft betrekking op de volledige Campus Heymans, bestaande uit blok A, blok B en Home Boudewijn, inclusief de bijhorende fiets- en parkeerinfrastructuur en de ontsluitingen voor zacht en gemotoriseerd verkeer.

Zowel studenten, personeel, bezoekers als logistieke bewegingen worden beschouwd. Waar mogelijk wordt daarbij rekening gehouden met de verschillende mobiliteitsprofielen van deze gebruikersgroepen. Voor studenten wordt, bij gebrek aan recente campusspecifieke modal splitgegevens, een raming gemaakt van de mogelijke gemotoriseerde verkeersgeneratie op basis van beschikbare externe onderzoeksgegevens en een worstcase-benadering. Er wordt ook rekening gehouden met het onderscheid tussen pendelende studenten en kotstudenten.

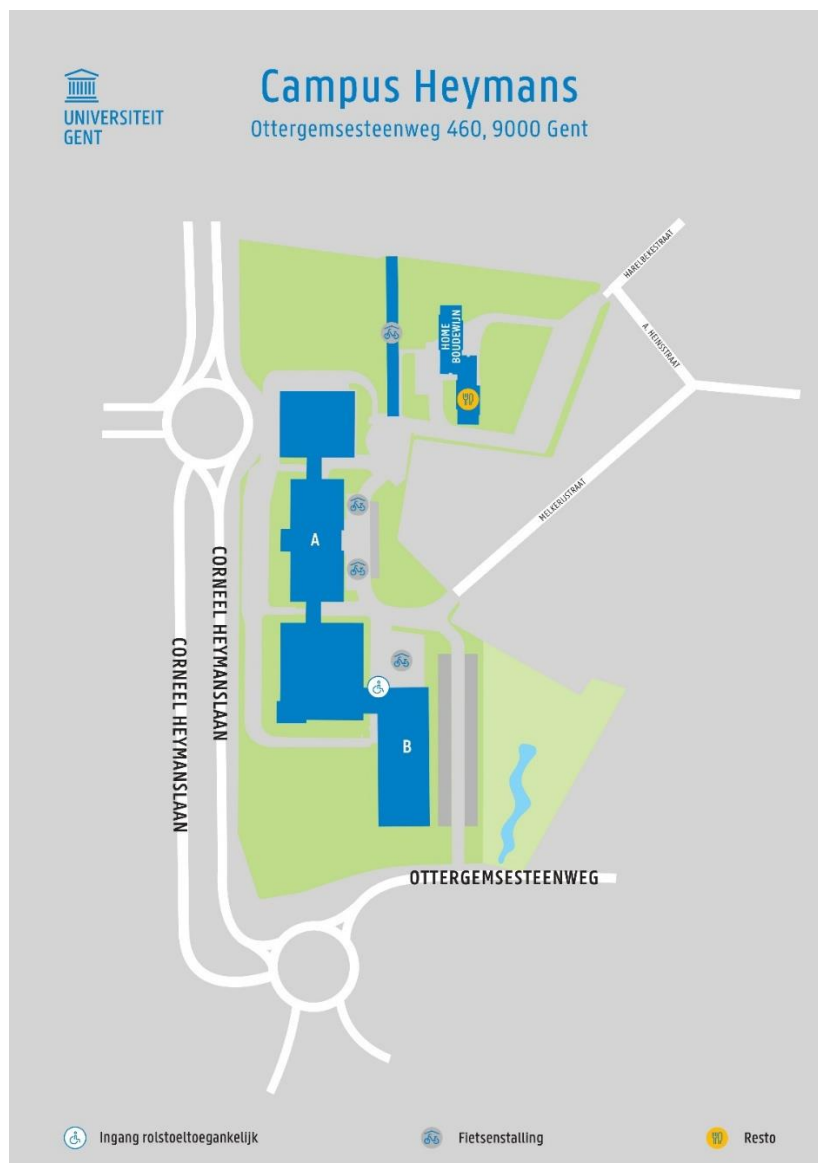
De analyse is gebaseerd op kwantitatieve gegevens, terreinwaarnemingen en informatie van de faculteit, aangevuld met historische mobiliteitsgegevens. Het betreft onder meer:

- Auditoriumbezettingen
- Parkeer- en fietstellingen
- De modal split van personeel en studenten
- Historische mobiliteitsstudies
- Terreinbezoeken en -waarnemingen
- Informatie verstrekt door de faculteit
- Gegevens over de vergunde en momenteel in uitvoering zijnde renovatie van Home Boudewijn
- Relevante ontwerp- en inrichtingsplannen van Home Boudewijn.

2. MOBILITEITSANALYSE

2.1 Situering

Campus Heymans huisvest de Faculteit Farmaceutische Wetenschappen (FFW) van de UGent en bevindt zich langs de Ottergemsesteenweg-Zuid, in de zuidelijke kenniscluster van de stad Gent. De campus bestaat hoofdzakelijk uit blok A en blok B en wordt geflankeerd door studentenresidentie Home Boudewijn. De site vervult een belangrijke onderwijs-, onderzoeks- en dienstverlenende functie binnen de universiteit en kent een divers gebruikersprofiel.

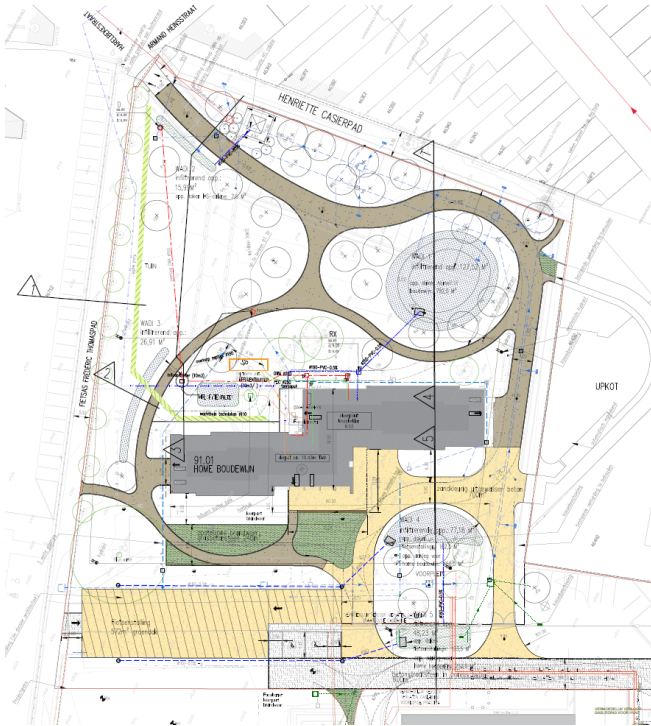


Figuur 1: Situering Campus Heymans, met de hoofdtoegang onderaan t.h.v. de Ottergemsesteenweg (bron: UGent).



Figuur 2: links: situering Campus Heymans, begrensd door het UZ Gent en de Corneel Heymanslaan in het westen, de rotonde Ottergemsesteenweg in het zuiden, de residentiële omgeving van de Melkerijstraat, de Armand Heinsstraat en de Harelbekestraat in het noorden en het oosten, en het Frédéric Thomaspad in het noorden (bron: Open Street Map).

Figuur 3: rechts: situering Campus Heymans op luchtfoto (rond Home Boudewijn is hier een werfzone zichtbaar) (bron: Geopunt).



Figuur 4: Inplantingsplan Home Boudewijn en omgevingsaanleg – vergunde toestand (bron: Baro architectuur)

De campus is goed bereikbaar via verschillende vervoerswijzen. De Ottergemsesteenweg-Zuid vormt de belangrijkste gemotoriseerde ontsluitingsas, terwijl de site eveneens aansluit op een fijnmazig netwerk van fietsverbindingen en openbaar vervoer. Daarnaast zorgen verschillende trage verbindingen ervoor dat de campus goed geïntegreerd is in haar omgeving (zie Figuur 2 en bereikbaarheidsprofiel verderop).

2.2 Historiek van het mobiliteitsbeleid

De mobiliteitsontwikkeling van Campus Heymans kadert binnen het geïntegreerde mobiliteitsbeleid van de Universiteit Gent.

Met het bedrijfsvervoerplan (2015) engageerde de universiteit zich om duurzame vervoerswijzen systematisch te stimuleren en het autogebruik terug te dringen. Hierbij werden verschillende beleidsdoelstellingen geformuleerd, waaronder een autoremmend parkeerbeleid, de verdere uitbouw van kwaliteitsvolle fietsinfrastructuur en een betere bereikbaarheid met openbaar vervoer.

Voor Campus Heymans werd al in 2018 een eerste campusspecifiek mobiliteitsplan opgesteld. Daarin werd vastgesteld dat het fietsgebruik sterk toenam, dat bijkomende fietsinfrastructuur wenselijk was en dat de beschikbare autoparkeercapaciteit ruimschoots voldeed aan de vraag. Tegelijk werd aanbevolen om de beschikbare parkeerplaatsen efficiënter te beheren en het aantal gepersonaliseerde parkeerplaatsen te beperken.

Sindsdien werd dit mobiliteitsbeleid verder geconcretiseerd via het UGent-parkeerreglement (2021) en een actualisatie van het bedrijfsvervoerplan, waarin de universiteit de ambitie vastlegt om tegen

2030 minstens 80% van de woon-werkverplaatsingen duurzaam te laten verlopen (universiteitsbreed).

De huidige campusinrichting en de herinrichting van Home Boudewijn sluiten rechtstreeks aan bij deze beleidsvisie.

2.3 Beschrijving van de campus

Campus Heymans onderscheidt zich van een klassieke onderwijslocatie doordat meerdere functies op één site worden gecombineerd.

De campus omvat:

- Onderwijsactiviteiten (hoorcolleges, practica en laboratoria)
- Fundamenteel en toegepast wetenschappelijk onderzoek
- Administratieve en diverse dienstverlening en ondersteuning
- Studentenresidentie Home Boudewijn (in renovatie)

De campus telt ca. 1.507 ingeschreven studenten. Daarnaast beschikt de site met Home Boudewijn over studentenhuysvesting met 448 kamers.

De mobiliteitsvraag wordt niet enkel bepaald door onderwijsactiviteiten, maar ook door onderzoekers, administratieve medewerkers, technisch personeel, leveranciers, onderhoudsdiensten en bezoekers.

In totaal zijn op de campus ca. 390 personeelsleden actief, goed voor ca. 230 VTE. Het verschil tussen beide cijfers wordt verklaard doordat verschillende personeelsleden deeltijdse of gedeelde aanstellingen combineren met opdrachten op andere campussen of binnen andere faculteiten.

Volgens de FFW zelf bedraagt de maximale gelijktijdige aanwezigheid van medewerkers ongeveer 80%, terwijl voor studenten uitgegaan wordt van een maximale gelijktijdige aanwezigheid van 50%². Hierdoor bevindt slechts een deel van de totale gebruikerspopulatie zich gelijktijdig op de campus, wat een belangrijke invloed heeft op de werkelijke mobiliteitsvraag. Hier wordt in het mobiliteitsprofiel verderop dieper op ingegaan.

2.4 Bereikbaarheidsprofiel

Campus Heymans is multimodaal goed bereikbaar en beschikt over een fijnmazig netwerk van toegangen voor voetgangers en fietsers. De campus is vanuit de omliggende straten en fietsverbindingen op verschillende plaatsen toegankelijk, waardoor zachte weggebruikers niet afhankelijk zijn van één centrale toegang. De verschillende toegangen sluiten bovendien aan op het autoluwe karakter van een groot deel van de campus.

² Op basis van de mobiliteitsstudie van Mint NV voor Campus Ardoyen.

Voor voetgangers en fietsers zijn er 7 verschillende toegangen tot de campus, via:

- De Melkerijstraat, met aansluiting op het verlengde ervan via het Henriette Casierpad
- De Harelbekestraat
- Het Frédéric Thomaspad
- Een doorsteekje ter hoogte van de rotonde aan de Corneel Heymanslaan
- De hoofdtoegang aan de Ottergemsesteenweg-Zuid
- De doorgang onder het kotgebouw aan Melkerijstraat 62, die langs Home Boudewijn naar de campus leidt en ook aansluit op de achtertuin van dit studentencomplex
- Een doorsteek langs de woning aan Melkerijstraat 88, die via drie traptreden naar de omgeving van de hoofdingang van blok A leidt.



Figuur 5: Beperkte toegang met verzinkbare paaltjes t.h.v. de Melkerijstraat (links) en doorsteek voor zacht verkeer t.h.v. de rotonde C. Heymanslaan (bron: UGent).

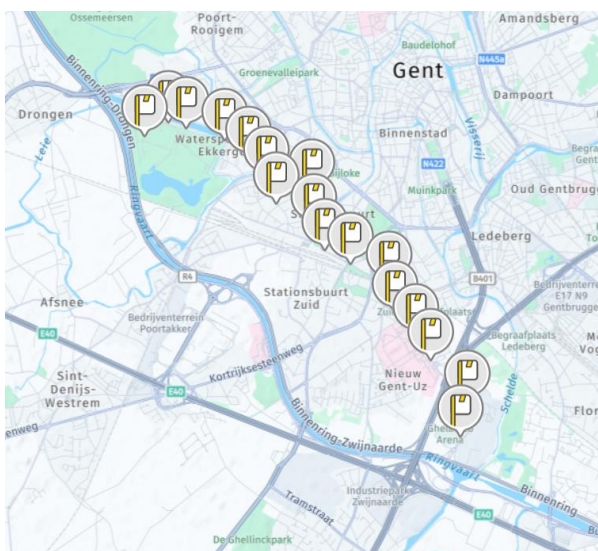
De campus sluit voor fietsers goed aan op de bestaande infrastructuur langs de Corneel Heymanslaan. Langs deze as zijn fietspaden aanwezig en zijn verschillende oversteekmogelijkheden voorzien. De aansluiting van het Frédéric Thomaspad vormt daarbij een kwalitatieve verbinding tussen de Corneel Heymanslaan en de Harelbekestraat en biedt een comfortabele en directe route voor voetgangers en fietsers. De verschillende doorsteken zorgen ervoor dat het fiets- en voetgangersnetwerk op en rond de campus fijnmazig is en de campus vanuit verschillende richtingen bereikbaar is.



Figuur 6: Fietspad en bushalte langs C. Heymanslaan (links) en aansluiting met F. Thomaspad (rechts) (bron: UGent).

De bereikbaarheid met het openbaar vervoer is eveneens goed. In de onmiddellijke omgeving van de campus bevindt zich aan de rotonde op de Corneel Heymanslaan een bushalte van buslijn 19, die in beide richtingen rijdt tussen het voetbalstadion (Planet Group Arena) en de Blaarmeersen.

De lijn rijdt ca. 3x per uur in beide richtingen. Richting Blaarmeersen rijdt de bus tussen ongeveer 6u08 en 20u47; richting het stadion tussen ca. 5u50 en 20u48. De buslijn passeert bovendien langs Gent-Sint-Pieters, waardoor de halte ook een rechtstreekse verbinding biedt voor wie met de trein pendelt. De halte-infrastructuur is kwalitatief, met o.m. een schuilhuisje, actuele dienstregeling, verhoogd perron en vuilnisbak.



Figuur 7: Buslijn 19 tussen Planet Group Arena en Blaarmeersen, via Campus Heymans en Gent-Sint-Pieters (bron: De Lijn).

De toegang voor gemotoriseerd verkeer is duidelijker geconcentreerd. De Ottergemsesteenweg-Zuid vormt de hoofdtoegang voor auto's en logistiek verkeer en is voorzien van slagbomen. Daarnaast is er een toegang via de Melkerijstraat, maar deze is enkel toegankelijk voor bevoegde gebruikers en heeft geen publiek karakter. Deze toegang wordt slechts beperkt gebruikt. Voor de reguliere personeels- en bezoekersstromen is het de bedoeling dat de campus via de hoofdtoegang aan de Ottergemsesteenweg-Zuid wordt bereikt.



Figuur 8: Campus Heymans en Home Boudewijn gezien vanuit de Harelbekestraat, met rechts de aansluiting op het F. Thomaspad, links de Armand Heinsstraat en rechtdoor de te supprimeren toegang voor gemotoriseerd verkeer (nu nog in werf-toestand) met net links daarvan een wandelas tot aan het studentencomplex in de Melkerijstraat (bron: UGent).

Binnen de campus is een scheiding tussen zachte weggebruikers en gemotoriseerd verkeer aanwezig. Hoewel het mogelijk is om als chauffeur te rijden tot en te parkeren aan de westelijke kant van blok A, parkeren de meesten vooraan de site bij het oprijden aan de Ottergemsesteenweg-Zuid en is het grootste deel van de campus eerder autoluw.

Deze inrichting beperkt de onderlinge conflicten tussen verkeersstromen en draagt bij aan een veilige en aangename campusomgeving. De herinrichting van Home Boudewijn, waaronder het opheffen van de gemotoriseerde toegang via de Harelbekestraat, versterkt de scheiding tussen zacht en gemotoriseerd verkeer verder. Deze aanpassingen maken echter geen deel uit van voorliggende aanvraag en wijzigen de mobiliteitsconfiguratie die in deze nota wordt beoordeeld niet.

2.5 Gebruikersprofiel

Campus Heymans kent een gemengd gebruikersprofiel. Enerzijds zijn er de studenten, die de campus voornamelijk gebruiken voor hoorcolleges, practica en laboratoriumonderwijs. Hun aanwezigheid wordt grotendeels bepaald door de lesroosters en varieert sterk gedurende de dag en het academiejaar. Er is voorts ook een onderscheid te maken tussen het verplaatsingsgedrag van kot- en pendelstudenten.

Anderzijds zijn er de UGent-medewerkers, bestaande uit onderzoekers, doctorandi, administratieve medewerkers, professoren en technisch personeel. Deze groep is doorgaans gedurende langere tijd aanwezig en zorgt voor een meer constante bezetting van de campus.

De studenten vormen de grootste gebruikersgroep, maar zijn niet gelijktijdig op de campus aanwezig. Hun aanwezigheid varieert sterk in functie van lesroosters, onderwijsactiviteiten, examenperiodes en de voortgang van het semester. De maximale studentenpopulatie vormt daardoor geen representatieve basis voor de gemiddelde dagelijkse parkeervraag en verkeersgeneratie.

Daarnaast genereert de onderzoeksfunctie een relatief omvangrijke logistieke activiteit. Dagelijks vinden leveringen plaats van laboratoriumbenodigdheden, gevaarlijke stoffen en gespecialiseerde producten. Ook worden diverse chemische en medische afvalstromen afzonderlijk afgevoerd. Deze logistieke stromen zijn inherent aan de onderzoeksactiviteiten van de FFW en maken al jarenlang deel uit van de normale campuswerking.

Het bezoekersverkeer ten slotte blijft beperkt en bestaat hoofdzakelijk uit occasionele/ad hoc bezoekers, gastdocenten,...

2.6 Mobiliteitsprofiel

De mobiliteit op Campus Heymans wordt in belangrijke mate bepaald door de combinatie van onderwijs- en onderzoeksactiviteiten.

In tegenstelling tot een klassieke kantoorlocatie ontstaat hierdoor geen uniforme ochtend- en avondspits. De campus kent verschillende opeenvolgende piekmomenten, die nauw samenhangen met de start- en einduren van de lessen.

Om deze dynamiek beter in beeld te brengen werd de bezetting van de auditoria geanalyseerd gedurende zes representatieve onderwijsweken in beide semesters. De gegevens tonen aan dat de grootste instroom studenten zich situeert tussen ongeveer 8u00 en 9u00. Tijdens de voormiddag bereiken verschillende auditoria een hoge bezetting, waarna gedurende de volledige dag een continue afwisseling ontstaat van aankomende en vertrekkende studenten.

In totaal zijn ongeveer 390 personeelsleden verbonden aan de site, goed voor ongeveer 230 VTE. Het verschil tussen beide cijfers is voornamelijk te verklaren door deeltijdse aanstellingen en gecombineerde opdrachten binnen de universiteit. Volgens de FFW bedraagt de maximale gelijktijdige aanwezigheid van medewerkers ongeveer 80%, terwijl voor studenten wordt uitgegaan van een maximale gelijktijdige aanwezigheid van 50%. De werkelijke mobiliteitsvraag ligt daardoor aanzienlijk lager dan de totale gebruikerspopulatie doet vermoeden.

Naast de reguliere kantooruren worden laboratoria, onderzoeksfaciliteiten en practicumzalen door medewerkers ook regelmatig tijdens de avonduren gebruikt. Hierdoor spreidt de aanwezigheid van personeel zich over een langere periode dan op een traditionele kantoorlocatie en wordt de mobiliteitsvraag over de dag afgevlakt.

Hoewel de grootste instroom van studenten zich tussen ongeveer 8u00 en 9u00 situeert, vertaalt deze zich niet in één uitgesproken algemene verkeerspiek, omdat de campus gedurende de rest van de dag meerdere opeenvolgende aankomst- en vertrekmomenten kent. De campus blijft dus vrijwel continu in gebruik.

Voor studenten is bovendien geen recente campusspecifieke modal split beschikbaar. Gelet op het autowerende beleid van de UGent en het ontbreken van parkeerrechten op de campus voor studenten (behalve voor studenten met een mobiliteitsbeperking) wordt verwacht dat het overgrote deel van de studenten zich te voet, met de fiets of met het openbaar vervoer verplaatst. Voor de beperkte groep studenten die zich toch met de wagen naar de campus begeeft, wordt verderop een worstcaseraming van de gemotoriseerde verkeersgeneratie opgenomen. Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen pendelstudenten die zich naar de campus verplaatsen en kotstudenten die zich op specifieke momenten van en naar Home Boudewijn verplaatsen.

Modal split personeel

De meest recente mobiliteitsgegevens van de UGent tonen aan dat Campus Heymans een duurzame evolutie doormaakt.

In 2025 kwam 2% van het personeel te voet, 40% met de fiets, 22% met trein en/of bus en 37% met de auto.

		2014	2015	2016	2017	2018	2019	2023	2024	2025	doel 2030
CAMPUS HEYMANS	Auto	59%	54%	58%	45%	46%	49%	38%	33%	37%	
	De Lijn	4%	4%	5%	4%	5%	4%	6%	5%	5%	
	Trein	14%	17%	17%	21%	18%	19%	17%	19%	17%	
	Fiets	20%	22%	18%	27%	28%	27%	36%	40%	40%	
	Te voet	3%	3%	3%	3%	3%	3%	2%	3%	2%	
	Carpool										
	Motor										
	Auto/Motor	59%	54%	58%	45%	46%	49%	38%	33%	37%	20%
	Duurzaam	41%	46%	42%	55%	54%	51%	62%	67%	63%	80%

Figuur 9: Evolutie modal split Campus Heymans (2014-2025) (bron: UGent).

Hieruit blijkt dat (afgerond) 63% van de personeelsleden zich anno 2025 al op een duurzame wijze naar de campus verplaatst, terwijl het aandeel van de wagen is teruggevallen tot 37%.

Deze evolutie sluit aan bij de historische ontwikkeling die al werd vastgesteld in eerdere mobiliteitsstudies. Sinds de eerste mobiliteitsplannen voor Campus Heymans is het fietsgebruik stelselmatig toegenomen, terwijl het autogebruik geleidelijk afnam. De verdere uitbouw van fietsinfrastructuur, de goede ligging ten opzichte van de Gentse fietsassen, de fietsvergoeding en het centrale mobiliteitsbeleid van de UGent hebben hierin een belangrijke rol gespeeld.

Opvallend is ook het relatief hoge aandeel van het openbaar vervoer (22%). Dankzij de goede openbaarvervoerverbindingen, waaronder buslijn 19 met een verbinding via het treinstation Gent-Sint-Pieters, beschikt de campus over een degelijk alternatief voor de wagen, wat zich deels vertaalt in het verplaatsingsgedrag van het personeel.

De huidige modal split benadert bovendien al de ambities van het UGent-duurzaamheidsbeleid, waarin een verdere verschuiving richting duurzame vervoerswijzen wordt nagestreefd.

Fietsinfrastructuur en -parkeren

De campus beschikt over een uitgebreid netwerk van 580 fietsparkeerplaatsen, verspreid over de verschillende gebouwen en deelzones:

- Personeel: 86 fs
- Studenten:
 - Overdekt: 144 fs voor blok A
 - Niet-overdekt: 350 fs
 - 84 fs voor blok A
 - 266 fs op plein voor blok B

Bovenop deze bestaande fietsparkeerplaatsen voor studenten van de FFW worden in het kader van de reeds vergunde en momenteel in uitvoering zijnde herinrichting bijkomende fietsvoorzieningen gerealiseerd. Bij Home Boudewijn wordt een nieuwe overdekte fietsenstalling met 573 plaatsen voorzien, waarvan 460 plaatsen voor bewoners, 108 voor bezoekers en 5 voor personeel. Daarnaast wordt voor het personeel van de FFW een nieuwe afgesloten en overdekte fietsenstalling met 110 plaatsen ingericht (+24, komende van de eerdere 86 plaatsen).

De bestaande fietsparkeerplaatsen voor studenten blijven behouden. Hierdoor beschikt de campus, na uitvoering van deze reeds vergunde voorzieningen, over een ruime en kwalitatieve fietscapaciteit, met fietsparkeermogelijkheden in de nabijheid van de verschillende bestemmingen.



Figuur 10: Fietsenstallingen en autoparkeerplaatsen aan blok A (links) en blok B (rechts) op een luw moment (dinsdag 23 juni bij 36°C) (bron: UGent).

Uit de fietstellingen van mei 2024 blijkt een globale bezettingsgraad tussen 43 en 61%, wat erop wijst dat de totale capaciteit momenteel volstaat. Wel zijn duidelijke verschillen zichtbaar tussen de verschillende stallingen.

De afgesloten personeelsstalling kent een zeer hoge bezetting en wordt tijdens vrijwel alle meetmomenten intensief gebruikt. Dit bevestigt de sterke fietscultuur bij het personeel en illustreert de meerwaarde van kwalitatieve, overdekte en beveiligde fietsvoorzieningen.

De studentenstallingen kennen een meer wisselende bezetting. Deze wordt voornamelijk bepaald door de lesroosters en de spreiding van onderwijsactiviteiten over de campus. Tijdens piekmomenten worden bepaalde stallingen intensiever gebruikt, terwijl andere nog ruime restcapaciteit behouden.

Ook de aanvullende terreinwaarnemingen van juni 2026 tonen op het moment van observatie geen capaciteitsproblemen. De lage bezetting tijdens deze telling hangt echter samen met de examenperiode en de tijdelijke hittegolf en vormt dus geen representatief beeld van een reguliere onderwijsweek.

Globaal kan worden vastgesteld dat de campus, rekening houdend met de bestaande en in uitvoering zijnde fietsvoorzieningen, over een comfortabele fietscapaciteit beschikt die de huidige vraag en een verdere groei van het fietsgebruik kan opvangen.

Parkeren: infrastructuur en toegangscriteria

Op de campus zijn momenteel 103 autoparkeerplaatsen beschikbaar. Deze parkeerplaatsen zijn bestemd voor personeel, bezoekers, dienstvoertuigen, laden en lossen en andere bevoegde gebruikers. Studenten beschikken overeenkomstig het UGent-parkeerreglement niet over parkeerrechten op de campus, met uitzondering van studenten met een beperking.

De parkeerplaatsen bestaan uit:

- 69 reguliere parkeerplaatsen voor personeel en bezoekers
- 25 voorbehouden parkeerplaatsen voor zelfstandig academisch personeel (ZAP)
- 2 plaatsen voor dienstvoertuigen
- 4 laad- en losplaatsen, waaronder een loskade aan de oostkant van gebouw A
- 1 parkeerplaats voor personen met een handicap
- 2 laadplaatsen voor elektrische voertuigen

De huidige parkeerorganisatie is historisch gegroeid. Opvallend is het relatief grote aandeel parkeerplaatsen dat persoons- of functiegebonden is voorbehouden voor ZAP-leden. Deze werkwijze sluit niet langer volledig aan bij het huidige parkeerbeleid van de UGent.



Figuur 11: Hoofdingang voor gemotoriseerd verkeer (links) en parkeerplaatsen na oprijden van de site t.h.v. Ottergemsesteenweg-Zuid t.h.v. blok B (rechts) (bron: UGent).

Sinds de invoering van het centrale parkeerreglement in 2021 worden parkeerrechten universiteitsbreed beheerd. Toegang tot de campusparking is enkel mogelijk voor bevoegde gebruikers met een geldige toegangscontroletag.

Bij de toekenning van parkeerrechten wordt onder meer rekening gehouden met de woon-werkafstand, de terugbetaling van openbaar vervoer en het gebruik van de fiets. Personeelsleden die op

minder dan 5 km van hun werkplaats wonen, ontvangen in principe geen parkeerrecht. Ook personeelsleden die een terugbetaling ontvangen voor een abonnement op het openbaar vervoer, ontvangen in principe geen parkeerrecht, terwijl fietsers geen parkeerrecht ontvangen op dagen waarop zij een fietsvergoeding ontvangen.

Bezettingsgraad autoparkeren

In mei 2024 werden drie parkeerbezettingstellingen uitgevoerd tijdens representatieve werkdagen.

Hieruit blijkt een bezetting van 55 tot 65 voertuigen op een capaciteit van 103 parkeerplaatsen, overeenkomend met een gemiddelde bezettingsgraad tussen 53 en 63%.

Deze resultaten tonen aan dat de beschikbare autoparkeercapaciteit momenteel voldoende is om de huidige parkeervraag op te vangen. Ook tijdens de drukste meetmomenten bleef een aanzienlijk aantal parkeerplaatsen beschikbaar.

Tijdens een bijkomend terreinbezoek op 23 juni 2026 werd een nog iets lagere parkeerbezetting vastgesteld. Deze telling vond echter plaats tijdens de examenperiode, op een uitzonderlijk warme dag (36°C) na afloop van de reguliere onderwijsactiviteiten. Hoewel deze meting niet als representatief voor een normale onderwijsweek kan worden beschouwd, is er geen aanwijzing voor een structureel parkeerprobleem buiten deze reguliere lesweken.

Globaal kan worden besloten dat de huidige parkeercapaciteit voldoende is afgestemd op de werkelijke parkeerbehoefte van de campus.

Logistiek

Naast studenten- en personeelsverplaatsingen genereert Campus Heymans een relatief omvangrijke logistieke activiteit. Dit is inherent aan de onderzoeksfunctie van de FFW.

Dagelijks vinden leveringen plaats van chemische stoffen, labomateriaal, gassen en gespecialiseerde apparatuur. Daarnaast worden verschillende afvalstromen afzonderlijk ingezameld en afgevoerd, waaronder chemisch, medisch en huishoudelijk afval, papier, karton en andere onderzoeksgebonden reststromen.

Volgens de FFW bedraagt het aantal leveringen naar schatting 20 tot 30 per dag, hoofdzakelijk uitgevoerd met bestelwagens en lichte vrachtwagens. Daarnaast doen ook grotere vrachtwagens de campus aan voor specifieke leveringen, zoals gasflessen of grotere laboratoriuminstallaties.

Er wordt aangenomen dat 15 à 25% van de leveringen met zwaardere vrachtwagens gebeurt (= 2 pae)³.

³ PAE = personenauto-equivalenten = rekenenheid die aangeeft hoeveel ruimte of invloed een bepaald type voertuig heeft op de verkeerscapaciteit en -drukke in vergelijking met een normale personenauto. Personenwagen, bestelwagen, lichte vrachtwagen = 1 pae; vrachtwagen = 2 pae.

Deze logistieke bewegingen vormen een essentieel onderdeel van de dagelijkse werking van de campus en verschillen van de verkeersstromen op een klassieke onderwijslocatie. De verplaatsingen concentreren zich voornamelijk tijdens de voormiddag en de vroege namiddag.

De bestaande infrastructuur is op deze werking afgestemd en beschikt over afzonderlijke laad- en loszones, waardoor de impact op de overige campusgebruikers beperkt blijft.

2.7 Verkeersgeneratie

2.7.1 Personeel en logistiek

De campus telt ongeveer 390 personeelsleden (circa 230 VTE). Rekening houdend met een gemiddelde aanwezigheid van 80% zijn op een representatieve werkdag ongeveer 312 personeelsleden aanwezig. Op basis van de actuele modal split van het personeel (2025) gebruikt 37% de wagen, wat theoretisch overeenkomt met ongeveer 115 automobilisten.

De effectieve parkeervraag en verkeersgeneratie liggen vermoedelijk lager dan dit theoretische maximum, onder meer door telewerk, dienstverplaatsingen, ziekte, verlof,... De parkeerbezettingen tonen bovendien aan dat de effectieve parkeerbehoefte op de meetmomenten beperkt blijft (53 à 63% volgens twee telmomenten). Voor de verdere analyse wordt daarom indicatief uitgegaan van ca. 80 à 90 personenwagens per werkdag (goed voor ca. 160 à 180 voertuigbewegingen).

Daarnaast genereert de onderzoeksfunctie een belangrijke logistieke stroom. Op basis van de informatie van de FFW wordt uitgegaan van gemiddeld 20 à 30 logistieke voertuigen per werkdag (waarvan 5 à 8 met zwaardere vrachtwagens), goed voor 40 à 60 voertuigbewegingen (waarvan 10 à 16 met zwaardere vrachtwagens). Het bezoekersverkeer blijft beperkt en wordt geraamd op 10 à 15 voertuigen per werkdag (= 20 à 30 voertuigbewegingen).

De gemotoriseerde verkeersgeneratie van Campus Heymans vanwege personeel en logistiek wordt daarmee geraamd op ca. 234 à 276 voertuigbewegingen per gemiddelde werkdag (= 244 à 292 pae/werkdag).

*Tabel 1: Raming **dagelijkse** verkeersgeneratie Campus Heymans, excl. studenten*

Doelgroep	Voertuigen/dag	Voertuigbewegingen/dag	PAE/dag
Personeel	80-90	160-180	160-180
Logistiek - bestelwagens	22-25	44-50	44-50
Logistiek - vrachtwagens	5-8	10-16	20-32
Bezoekers	10-15	20-30	20-30
Totaal	110-135	234-276	244-292

Deze raming sluit goed aan bij de vastgestelde parkeerbezettingen en bevestigt dat de huidige ontsluitings- en parkeerinfrastructuur voldoende capaciteit biedt om de bestaande verkeersstromen op een veilige en efficiënte manier af te wikkelen.

2.7.2 Studenten

Voor studenten zijn geen recente campusspecifieke gegevens beschikbaar over de modal split of het daadwerkelijke gebruik van de wagen. Gelet op het autowerende beleid van de UGent wordt evenwel verwacht dat het grootste deel van de studenten zich te voet, met de fiets of met het openbaar vervoer naar de campus verplaatst. Studenten beschikken bovendien niet over parkeer-rechten op de campus, behalve studenten met een beperking.

De studentenpopulatie bestaat uit zowel pendelstudenten als studenten die tijdens de week in Gent verblijven. Voor de raming wordt uitgegaan van een worstcaseverdeling van 40% pendelstudenten en 60% kotstudenten. Deze verhouding sluit aan bij de studentenbevraging van Stad Gent en Arteveldehogeschool uit 2017, waarin het aandeel kotstudenten bij universiteitsstudenten 66,6% bedroeg en het aandeel pendelende studenten 22,5%. Omdat enkel de pendelende studenten structureel aanleiding kunnen geven tot gemotoriseerde verplaatsingen naar de campus, wordt hier conservatief uitgegaan van 40% pendelstudenten.

2.7.2.1 Pendelstudenten

Voor de beoordeling van de potentiële verkeersgeneratie van pendelstudenten wordt een indicatieve worstcaseraming gemaakt op basis van de eerder aangehaalde studentenbevraging. Hieruit blijkt dat ca. 15% van de pendelende studenten de auto gebruikt. Het Richtlijnenboek Mobiliteits-effectenstudies, Mobiliteitstoets en MOBER (2025) hanteert voor de leeftijdsgroep 18-24 jaar gemiddeld 12% autobestuurders bij schoolgerelateerde verplaatsingen. Gelet op de sinds 2018 verder versterkte autowerende maatregelen van UGent en Stad Gent, wordt voor Campus Heymans uitgegaan van een maximale aanname van 10% autogebruik bij de pendelende studenten.

Uitgaande van 1.507 ingeschreven studenten betekent dit dat maximaal ca. 40% of ca. 600 studenten als pendelstudent wordt beschouwd. Bij een maximaal aandeel van 10% autogebruik resulteert dit in ca. 60 studenten die potentieel met de wagen naar de campus pendelen.

Voor de raming op jaarbasis wordt rekening gehouden met 24 lesweken, waarbij gemiddeld één campusbezoek per lesdag wordt verondersteld, aangevuld met 10 examenweken met gemiddeld één campusbezoek per week. Het aan- en afrijden resulteert telkens in twee voertuigbewegingen. Daarnaast wordt rekening gehouden met een gemiddelde aanwezigheidsgraad van 50%, overeenkomstig de maximale gelijktijdige aanwezigheid die voor studenten op Campus Heymans wordt gehanteerd.

Op basis van deze aannames wordt de gemotoriseerde verkeersgeneratie door pendelende studenten geraamd op ongeveer 7.800 voertuigbewegingen per jaar, of gemiddeld max. 30 voertuigen per les- of examendag. Deze raming betreft een worstcasebenadering en houdt rekening met het feit dat studenten niet allemaal gelijktijdig of dagelijks op de campus aanwezig zijn. Tijdens blokperiodes wordt de aanwezigheid bovendien sterk teruggedrongen en tijdens het paas-, kerst- en zomerverlof valt deze stroom nagenoeg volledig stil.

2.7.2.2 Kotstudenten / Home Boudewijn

Naast de pendelstudenten kan ook een beperkte gemotoriseerde verkeersstroom ontstaan door studenten die verblijven in Home Boudewijn en zich op specifieke momenten, vnl. bij aankomst op zondag en bij vertrek op vrijdag, van en naar hun studentenresidentie verplaatsen. Voor deze groep wordt uitgegaan van 448 kamers.

Uit de bevraging blijkt dat 23% van de studenten met iemand meerijdt en ongeveer 7,3% zelf rijdt. Aangezien een belangrijk deel van de eerste groep uit carpoolers en door derden gebrachte studenten bestaat, wordt dit aandeel voor de raming gehalveerd en samengeteld met het aandeel studenten dat zelf rijdt. Dit resulteert in een indicatieve aanname dat ongeveer 20% van de studenten occasioneel met een wagen van en naar de studentenresidentie reist.

Rekening houdend met twee verplaatsingsmomenten per week (vrijdag en zondag), en met 16 weken per semester (lessen + examens), wordt de gemotoriseerde verkeersgeneratie van en naar Home Boudewijn geraamd op ongeveer 11.469 voertuigbewegingen per jaar.

Deze verkeersstroom is sterk geconcentreerd op specifieke momenten van de week en het academiejaar. Tijdens blokperiodes wordt deze, net als bij pendelstudenten, sterk teruggedrongen en tijdens verlofperiodes valt die zo goed als helemaal weg. Tijdens de jaarlijkse verhuisperiodes van Home Boudewijn, ongeveer tweemaal per jaar rond september en juni, kan tijdelijk een verhoogde verkeersdruk optreden. Deze piekmomenten zijn beperkt in tijd, vallen typisch tijdens het weekend en wijzigen het structurele mobiliteitsprofiel van de campus niet.

Tabel 2: Raming jaarlijkse verkeersgeneratie door studenten op Campus Heymans

Doelgroep	Raming
Pendelende studenten	ca. 7.800 voertuigbewegingen
Gemiddeld op les-/examendagen	max. ca. 30 voertuigen
Home Boudewijn	ca. 11.469 voertuigbewegingen

2.7.3 Totale verkeersgeneratie

Globaal wordt de totale gemotoriseerde verkeersgeneratie van Campus Heymans geraamd op ca. 70.700 tot 80.000 voertuigbewegingen per jaar. Daarbij moet worden benadrukt dat deze verkeersstromen niet gelijkmatig over het jaar of over de werkdagen zijn verspreid. De structurele verkeersgeneratie door personeel, logistiek en bezoekers bedraagt gemiddeld ca. 234 tot 276 voertuigbewegingen (of 244 à 292 pae per werkdag), terwijl de studentenstromen sterk afhankelijk zijn van de onderwijs- en examenperiodes. De verkeersbewegingen van pendelende studenten concentreren zich op les- en examendagen, terwijl de verkeersstroom van en naar Home Boudewijn voornamelijk rond specifieke momenten in het weekend voorkomt.

Voor UGent-personeel worden ca. 220 werkdagen per jaar gerekend (365 min 104 weekenddagen min 40 verlofdagen). Voor logistiek verkeer en bezoekers wordt met 240 werkdagen gerekend (20 verlofdagen).

Tabel 3: Raming *dagelijkse en jaarlijkse* totale verkeersgeneratie Campus Heymans

Doelgroep	Pae per gemiddelde werkdag	Werkdagen per jaar	Pae per jaar
Personeel	160 - 180	220	35.200 - 39.600
<i>Logistiek – bestelwagens</i>	<i>44 - 50</i>	<i>240</i>	<i>10.560 - 12.000</i>
<i>Logistiek – vrachtwagens</i>	<i>20 - 32</i>	<i>240</i>	<i>4.800 - 7.680</i>
Logistiek totaal	64 - 82	240	15.360 – 19.680
Bezoekers	20 - 30	240	4.800 - 7.200
Totaal personeel + logistiek + bezoekers	244 - 292	220 of 240	55.360 - 66.480
Pendelstudenten	sterk variabel	ca. 160 les-/examendagen	ca. 7.800
Kotstudenten	voornamelijk vrijdag/zondag	ca. 32 weken	ca. 11.469
<u>TOTAAL alle gebruikersgroepen</u>	<i>/</i>	<i>/</i>	<u>ca. 74.629 - 85.749</u>

2.8 Discussie

De analyse toont aan dat de mobiliteitswerking van Campus Heymans vandaag goed in evenwicht is. De campus beschikt over een multimodaal bereikbaarheidsprofiel en een mobiliteitsstructuur die aansluit bij haar gemengde functie als onderwijs-, onderzoeks- en dienstverleningscampus. De mobiliteitsvraag wordt bovendien gespreid over de dag door de combinatie van onderwijsactiviteiten, administratief en laboratoriumwerk en onderzoek, waardoor uitgesproken piekbelastingen beperkt blijven.

De beschikbare fiets- en autoparkeerinfrastructuur blijkt voldoende om de huidige gebruikersstromen op te vangen. De parkeertellingen tonen voldoende restcapaciteit voor personeel en bevoegde bezoekers, terwijl studenten overeenkomstig het UGent-parkeerreglement geen parkeerrecht op de campus hebben, behalve studenten met een beperking. Het parkeerbeleid is bovendien duidelijk autoremmend, onder meer door centrale toekenning van parkeerrecht, objectieve afstandscriteria, de koppeling met duurzame vervoersvergoedingen en toegangscontrole via slagbomen.

Ook de modal split van het personeel bevestigt de positieve evolutie richting duurzame mobiliteit. Met 37% autogebruik en 63% duurzame vervoerswijzen bij personeel sluit de campus reeds nauw aan bij de ambities van de UGent. De verdere implementatie van het centrale parkeerbeleid, waarbij historisch gegroeide gepersonaliseerde parkeerplaatsen worden afgebouwd ten voordele van een centraal en flexibel parkeerbeheer, zal deze evolutie verder ondersteunen.

Voor studenten wordt verwacht dat het grootste deel van de verplaatsingen op duurzame wijze gebeurt. Bij gebrek aan recente campusspecifieke modal splitgegevens werd voor de beperkte gemotoriseerde studentenstroom een indicatieve worstcase-raming gemaakt. Deze studentenverplaatsingen zijn sterk afhankelijk van lesroosters en de academische kalender en zijn niet gelijkmatig over het jaar gespreid.

De renovatie en herinrichting van Home Boudewijn en de bijhorende aanpassingen aan de campusomgeving zijn al vergund en momenteel in uitvoering. Deze ingrepen maken geen deel uit van voorliggende aanvraag. De gewijzigde ontsluiting (supprimeren aansluiting Harelbekestraat voor gemotoriseerd verkeer), de centralisatie van het gemotoriseerd verkeer via de Ottergemsesteenweg-Zuid, de inrichting van bijkomende fietsenstallingen en het schrappen van parkeerplaatsen zijn reeds vergunde wijzigingen en vormen geen nieuwe mobiliteitsingreep binnen deze aanvraag. De centralisatie en gewijzigde ontsluiting verminderen wel het gemotoriseerd verkeer in de omgeving van de Harelbekestraat en dragen zo bij aan een betere scheiding tussen zacht en gemotoriseerd verkeer.

Aangezien voorliggende aanvraag uitsluitend betrekking heeft op de hernieuwing van de bestaande milieubrieven en geen uitbreiding of wijziging van de campuswerking inhoudt, worden geen bijkomende mobiliteitseffecten verwacht.

3. CONCLUSIE

Campus Heymans beschikt, op basis van de beschikbare mobiliteitsgegevens, terreinwaarnemingen, parkeer- en fietstellingen, modal splitgegevens en de verwachte toekomstige campuswerking, over een goed functionerende en toekomstbestendige mobiliteitsstructuur. De campus is multimodaal bereikbaar en kent bij zowel personeel als studenten een hoog aandeel duurzame verplaatsingen. De beschikbare parkeer- en fietsinfrastructuur is afgestemd op de huidige en verwachte mobiliteitsvraag, waarbij een duidelijk autoremmend parkeerbeleid wordt gevoerd: studenten beschikken in principe niet over parkeerrechten op de campus en parkeerrechten voor personeel worden centraal en op basis van objectieve criteria toegekend.

Ook bij studenten wordt verwacht dat het grootste deel van de verplaatsingen met duurzame vervoerswijzen gebeurt. De beperkte gemotoriseerde studentenstroom werd, bij gebrek aan recente campusspecifieke gegevens, indicatief en volgens een worstcase-benadering geraamd. Deze verkeersstroom is sterk afhankelijk van lesroosters en de academische kalender en bijgevolg niet gelijkmatig over het jaar verspreid.

De reeds vergunde en in uitvoering zijnde renovatie en herinrichting van Home Boudewijn, inclusief de bijhorende aanpassingen aan de ontsluiting en fiets- en parkeerinfrastructuur, maken geen deel uit van voorliggende aanvraag. Deze mobiliteitsnota beschouwt de reeds vergunde situatie als referentiesituatie.

Voorliggende aanvraag betreft uitsluitend de hernieuwing van bestaande milieubruggen en houdt geen wijzigingen in aan de mobiliteit, verkeerscirculatie, parkeercapaciteit, bereikbaarheid of omvang en aard van de campusactiviteiten. Bijgevolg wordt geen significante bijkomende verkeersgeneratie of ander aanzienlijk mobiliteitseffect verwacht.