



KENNISCENTRUM  
VLAAMSE STEDEN

interlokale vereniging

# COMPLEXE STADSPROJECTEN

*draaiboek*

## **Naam website KCVS**

MOBILITEITSSTUDIE

## **Oorspronkelijke naam document**

Mobiliteitsaspecten Oude Dokken Gent - addendum

## **Project**

Oude Dokken Gent

# MOBILITEITSASPECTEN **OUDE DOKKEN** GENT

Addendum in het kader van het  
MER RUP A Oude Dokken



Mei 2008

## INHOUDSTABEL

<b>1. INLEIDING</b>	<b>3</b>
<b>2. AANVULLINGEN OP HET MOBER</b>	<b>4</b>
2.1. Beschrijving huidige toestand	4
2.1.1. Weg	4
2.1.2. Openbaar vervoer	7
2.1.3. Fiets	10
2.2. Mobiliteitseffect van de autonome evolutie	11
2.2.1. Ruimtelijke aspecten van de autonome evolutie	11
2.2.2. Verkeerskundige aspecten van de autonome evolutie	18
2.2.3. Afrikalaan – Vliegtuiglaan – Kennedylaan als hoofdverbindingsweg tussen R40 en R4	19
2.2.4. De realisatie van de Sifferverbinding	19
2.3. Impact van de autonome evolutie	20
<b>3. ACTUALISATIE EFFECTOMSCHRIJVING GESTUURDE ONTWIKKELING</b>	<b>21</b>
3.1. Geactualiseerd ruimtelijk programma	21
3.2. Mobiliteitseffect RUP Oude Dokken	24
3.2.1. Spitsuurwaarden	24
3.2.2. Dagdeelwaarden	25
3.3. Mobiliteitseffect RUP Oude Dokken +20% wonen	27
3.3.1. Spitsuurwaarden	27
3.3.2. Dagdeelwaarden	28
3.4. Gestuurde verkeerskundige ontwikkeling	30
3.5. Toedeling van het verkeer	33

3.5.1. Toedeling in de huidige verkeerssituatie	35
3.5.2. Toedeling in een gewijzigde verkeerssituatie	37
<b>3.6. Evaluatie van de wegstructuur</b>	<b>39</b>
3.6.1. Huidige verkeerssituatie	40
3.6.2. Nieuwe verkeerssituatie met Handelsdokbrug	43

## 1. INLEIDING

Deze addendumnota aan het eindrapport 'Mobiliteitsaspecten Oude Dokken Gent' d.d. september 2006 wordt opgemaakt naar aanleiding van het RUP en de plan-MER in opmaak voor het deelgebied A van de projectzone Oude Dokken. De initieel opgemaakte mobiliteitsstudie was 100% afgestemd met de destijds voorliggende plannen. Ondertussen zijn de ideeën bij de opmaak van het RUP geëvolueerd en zijn ook de condities waarbinnen de mobiliteitsstudie destijds werd opgemaakt, gewijzigd. In voorliggende nota worden als input naar het MER enerzijds een aantal aanvullingen op de initiële MOBER beschreven, en anderzijds nieuwe productie- attractiecijfers berekend in functie van de nieuwe invulling van de deelgebieden.

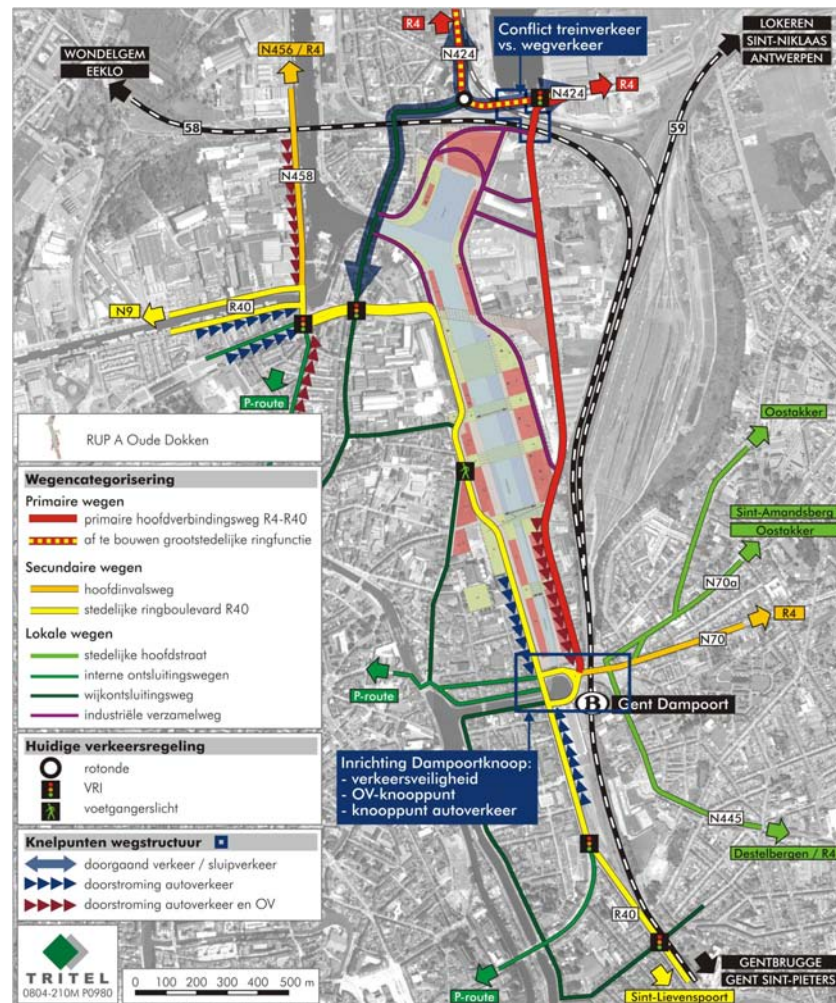
## **2. AANVULLINGEN OP HET MOBER**

### **2.1. Beschrijving huidige toestand**

#### *2.1.1. Weg*

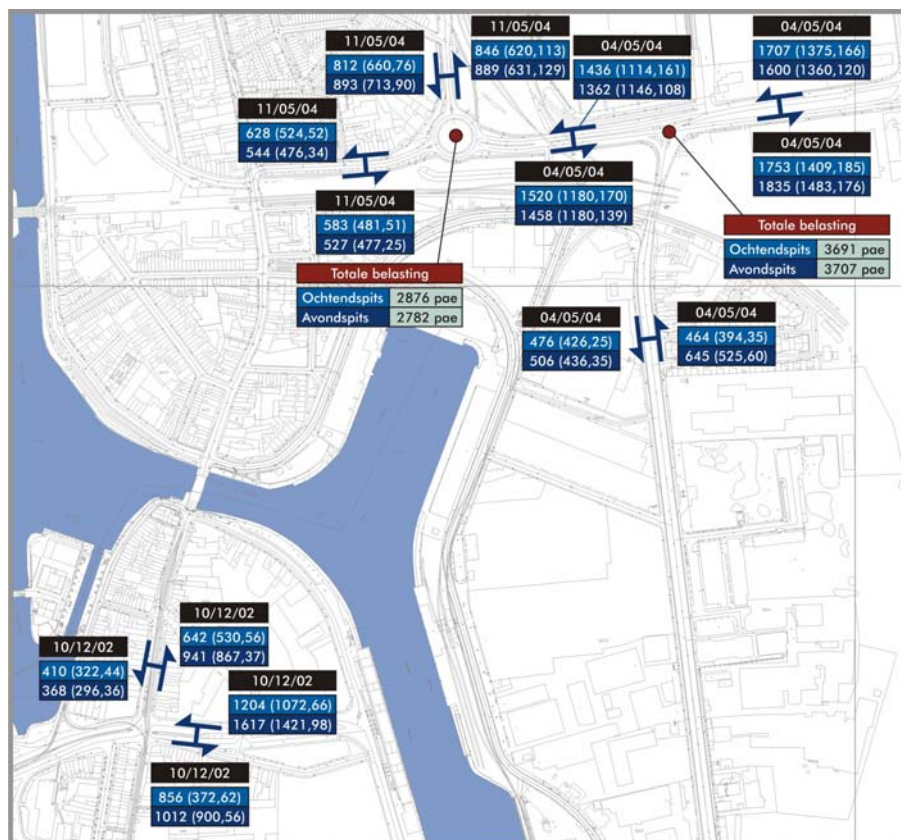
Het RUP Oude Dokken A wordt doorsneden en omgeven door een aantal belangrijke verkeersassen zoals Vliegtuiglaan-Pauwstraat, Afrikalaan-Koopvaardijlaan, en Dok-Noord en Dok-Zuid. Auto- en vrachtverkeer is hier dan ook dominant aanwezig. De bestaande verkeersstructuur in de omgeving van het project wordt weergegeven op onderstaande figuur. Belangrijke knooppunten in de wegstructuur zijn:

- De Dampoortknoop in het zuiden van het studiegebied. Dit 'kruispunt' vormt één van de sleutelpunten in de Gentse verkeersstructuur, in de huidige verkeerssituatie komen lokale wegen naar het Gentse stadscentrum (Dampoortstraat), de stedelijke ringboulevard R40, de hoofdinvalsweg Antwerpsesteenweg (N70) en de primaire hoofdverbindingsweg R4-R40 komen er samen. De hoge verkeersintensiteiten op het knooppunt in combinatie van de huidige 'voorrangsregeling' geven aanleiding tot fileopbouw tijdens de spitsperiodes.
- Het kruispunt Vliegtuiglaan x Afrikalaan in het noorden van het studiegebied. De as Vliegtuiglaan x Kennedylaan (N424) functioneert momenteel, in afwachting van de realisatie van de Sifferverbinding, als onderdeel van de grootstedelijke ringweg R4, met in deze omgeving eveneens een belangrijke functie voor het havenverkeer.



Figuur 1: bestaande wegstructuur

Op basis van verkeerstellingen door de stad Gent ter beschikking gesteld wordt op onderstaande figuur een overzicht geboden van de huidige verkeersdrukte op de belangrijkste assen.



Figuur 2: bestaande wegbelasting op basis van gegevens stad Gent



### 2.1.2. Openbaar vervoer

#### **A. Trein**

Het station Gent Dampoort, gelegen in het zuiden van de projectzone, wordt bediend door:

- de treinlijn 58 van Gent Sint-Pieters tot – Eeklo (L-trein met uurfrequentie; halfuurfrequentie tijdens de spits). In Gent wordt halte gehouden in de stations van Gentbrugge, Dampoort en Wondelgem en vervolgens in Evergem, Sleidinge en Waarschoot.
- de treinlijn 59 Gent Sint-Pieters – Antwerpen (IC-trein met ongeveer 20' frequentie). In Gent wordt halte gehouden in het station Dampoort en vervolgens in Lokeren, Sint-Niklaas en Antwerpen.

In de ochtendspits is er een rechtstreekse treinrit tussen Gent Dampoort en Brussel Zuid; in de avondspits omgekeerd.

#### **B. Tram**

De site wordt ontsloten per tram met de tramlijn 4 Gent Sint-Pieters – Gentbrugge Moscou. Deze tramlijn bedient de belangrijkste openbaar-vervoerknooppunten te Gent: Gent Sint-Pieters, Rabot, Korenmarkt en Zuid.

Tram 4 is één van de stamassen voor het openbaar vervoer te Gent en rijdt gemiddeld aan een 6'-minuten frequentie. Voor het projectgebied zijn vooral de haltes Muidebrug en Neuseplein van belang.

#### **C. Bus**

In relatie tot de projectzone dat onderdeel uitmaakt van het RUP zijn volgende buslijnen van belang:

- Buslijn 5 passeert ten zuiden van het project in de Doornzelestraat. Zij vertrekt vanaf Zwijnaarde Hekers, rijdt via Gent Zuid naar het project en verder naar de Tolpoort en het Van Beverenplein.
- Buslijn 6 passeert langs de oostelijke grens van het project (kruispunt Voormuide-Muidepoort) en heeft een 9-tal haltes binnen de site. Ze rijdt van de Watersportbaan via Sint-Amandsberg en Gent Dampoort naar Mariakerke post.

- Alle overige buslijnen die halt houden aan het knooppunt Gent Dampoort. Vanaf Gent Dampoort wordt een grote frequentie aangeboden naar alle uithoeken van Gent, al dan niet met overstap in een openbaar-vervoer-knooppunt:
  - Naar de Gentse binnenstad en het knooppunt Korenmarkt via de stamas 3 en de lijnen 38 – 39
  - Naar het knooppunt Zuid via de lijnenbundel 5 en de lijnen 17 – 18 en 65 – 69
  - Naar de oostelijke periferie via de lijnenbundel 7, stamas 3, lijnen 17-18, 38-39 en 34-35-36.

Samengevat kunnen we dus stellen dat er één rechtstreekse verbinding is tussen de projectzone en het Sint-Pietersstation, namelijk tramlijn 4. Buslijnen 55/55S/57/58 zorgen voor een rechtstreekse verbinding tussen Gent-Sint-Pieters en de Tolpoort (op ongeveer 400 m van het project) en bedienen tevens de tussenliggende wijken.

Daarnaast zijn er een aantal rechtstreeks verbindingen tussen de projectzone en Gent Zuid, welke eveneens het centrum bedienen, namelijk tramlijn 4 en buslijn 5. Buslijnen 52/53/54/55/55S/57/58 en buslijn 69 bedienen eveneens Gent Zuid, zij rijden echter niet naar de projectzone maar naar de Tolpoort (op ongeveer 400 m van het project). Ook de ruime regio ten noorden en oosten van Gent is met de “buslijnenreeks 5 en 7” zeer goed bereikbaar.

De verschillende lijnenbundels en de tram 4 vormen samen aan de rand van het studiegebied voor een zeer hoge en kwaliteitsvolle ontsluiting vanaf het noorden (Muide) en het zuiden (Dampoort). De strip hiertussen gelegen wordt ontsloten met de buslijnen 5 en 6. Deze lijnen hebben volgende frequentie:

	Frequentie spitsuur	Frequentie daluur
Buslijn 5	7-8'	7-8'
Buslijn 6	15'	15'

Tabel 1: frequenties busaanbod omgeving Oude Dokken



Figuur 3: huidig openbaar vervoer-aanbod De Lijn

### 2.1.3. *Fiets*

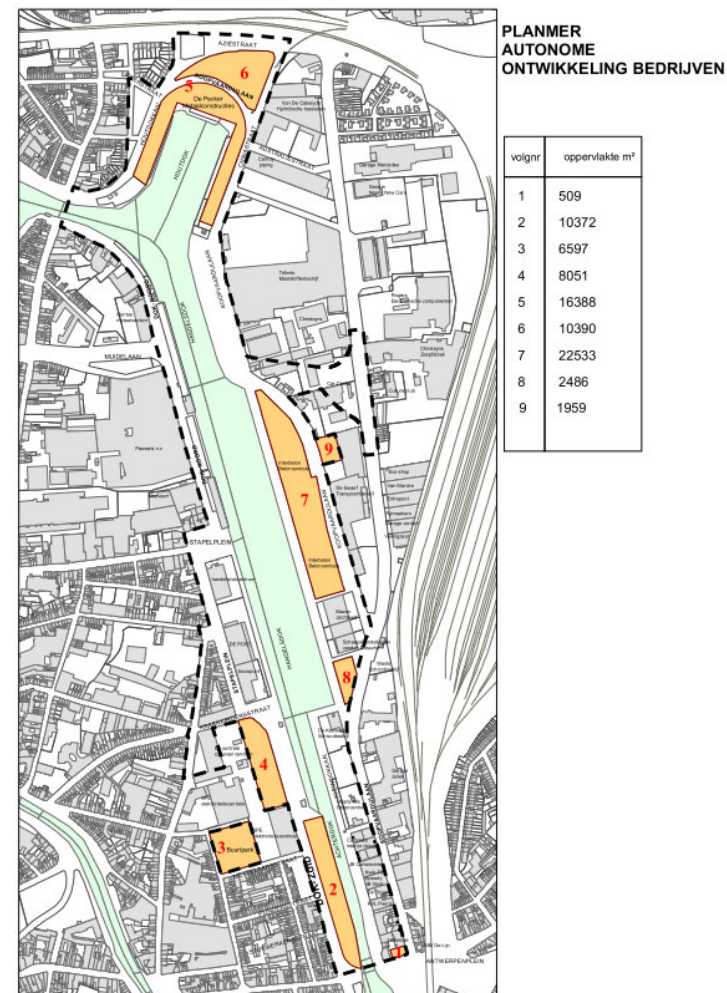
Momenteel ontbreekt het in en om het studiegebied aan fietsinfrastructuur. Op de belangrijkste gewestwegen zijn hoogstens gemarkeerde aanliggende fietspaden aanwezig. De verkeersassen rondom het studiegebied zijn wel geselecteerd als functionele fietsroute, maar de realisatie van de fietsroutes op het terrein is momenteel uitgebleven.

## 2.2. Mobiliteitseffect van de autonome evolutie

### 2.2.1. Ruimtelijke aspecten van de autonome evolutie

Binnen het gewestplan en het BPA van kracht in het studiegebied is nog ongeveer 80.000 m<sup>2</sup> ter beschikking om ingevuld te worden als gemengde zone met bedrijvigheid (KMO-zone, industriegebied, zone voor stedelijke ontwikkeling). Een beperkt deel van dit gebied kan voor handel, diensten en wonen worden gebruikt.

volgnummer	Opp. m <sup>2</sup>	bestemming
1	509	Zone voor handel, diensten en wonen
2	10372	Gebied voor stedelijke ontwikkeling
3	6597	KMO-gebied
4	8051	KMO-gebied
5	16388	industriegebied
6	10390	industriegebied
7	22533	industriegebied
8	2486	industriegebied
9	1959	industriegebied



2.2.1.1. Spitsuurwaarden

Uit overleg met de Afdeling Ruimtelijke Planning van de stad Gent blijkt dat voor de raming van het mobiliteitseffect van de zones 3 tot 9, de hypothesen uit de MOBER Oude Dokken voor de impactanalyse van een KMO-zone kunnen worden gebruikt. Voor de zones 1 en 2 wordt een mix van wonen, publieke functies en winkels genomen.

Deze hypothesen leiden tot onderstaande tabel dat de verkeersgeneratie per deelzone uit het MOBER weergeeft voor een ochtend- en avondspits (uitgedrukt in PAE).

PAE	AUTONOME EVOLUTIE				
	Ochtendspits			Avonds	
	toekomstend	vertrekkend	toekomstend	vertrekkend	
zone A1	62	16	16	55	
	<b>78</b>		<b>71</b>		
zone A2	0	0	0	0	
	<b>0</b>		<b>0</b>		
zone A3	57	15	15	50	
	<b>72</b>		<b>65</b>		
zone A4	6	1	1	5	
	<b>7</b>		<b>7</b>		
zone A5	8	6	6	7	
	<b>14</b>		<b>12</b>		
zone A6	90	29	43	96	
	<b>119</b>		<b>139</b>		
zone A7	0	0	0	0	
	<b>0</b>		<b>0</b>		
<b>totaal</b>	<b>222</b>	<b>68</b>	<b>81</b>	<b>213</b>	
	<b>290</b>		<b>294</b>		

Tabel 2: verkeersgeneratie autonome evolutie uitgedrukt in pae

AUTO	AUTONOME EVOLUTIE				
	Ochtendspits			Avonds	
	toekomend	vertrekkend		toekomend	vertrekkend
zone A1	46	0		0	39
		<b>46</b>		<b>39</b>	
zone A2	0	0		0	0
		<b>0</b>		<b>0</b>	
zone A3	42	0		0	36
		<b>42</b>		<b>36</b>	
zone A4	4	0		0	4
		<b>4</b>		<b>4</b>	
zone A5	8	6		6	7
		<b>14</b>		<b>12</b>	
zone A6	81	20		34	87
		<b>101</b>		<b>121</b>	
zone A7	0	0		0	0
		<b>0</b>		<b>0</b>	
<b>totaal</b>	<b>181</b>	<b>27</b>		<b>40</b>	<b>172</b>
		<b>208</b>		<b>212</b>	

Tabel 3: verkeersgeneratie autonome evolutie – auto aandeel

VW	AUTONOME EVOLUTIE			
	Ochtendspits		Avonds	
	toekomend	vertrekkend	toekomend	vertrekkend
zone A1	8	8	8	8
		<b>16</b>		<b>16</b>
zone A2	0	0	0	0
		<b>0</b>		<b>0</b>
zone A3	7	7	7	7
		<b>15</b>		<b>15</b>
zone A4	1	1	1	1
		<b>1</b>		<b>1</b>
zone A5	0	0	0	0
		<b>0</b>		<b>0</b>
zone A6	4	4	4	4
		<b>9</b>		<b>9</b>
zone A7	0	0	0	0
		<b>0</b>		<b>0</b>
<b>totaal</b>	<b>21</b>	<b>21</b>	<b>21</b>	<b>21</b>
	<b>41</b>		<b>41</b>	

Tabel 4: verkeersgeneratie autonome evolutie – vrachtwagenaandeel



### 2.2.1.2. Dagdeelwaarden

#### **Personenverkeer**

Voor de berekening van de dagdeelintensiteiten is gebruik gemaakt van volgende basisgegevens en hypothesen:

- Activiteit wonen: toepassing van het OVG Gent. Het OVG Gent geeft inzicht in de spreiding van de verplaatsingen over 24 uur.
- Activiteit kantoren: hypothese 80% van de verplaatsingen gebeuren tijdens het daginterval (7 – 19u), 20% van de verplaatsingen gebeuren 's avonds (19u – 23u).
- Activiteit publiek (school en kribbe): verplaatsingen vinden 100% in het daginterval plaats.
- Activiteit winkel: verplaatsingen vinden voor 98% plaats tijdens het daginterval, de overige 2% vindt 's avonds plaats. Deze hypothese berust op de vaststelling dat winkels te Gent dikwijls in de week tot 20u open zijn. Het bezoekersaantal tussen 19 en 20u is afgeleid uit een grootschalige winkelenquête door TRITEL in opdracht van het Vlaams gewest uitgevoerd.
- Activiteit KMO: er wordt verondersteld dat een aandeel van de bedrijvigheid werkt met een ploegensysteem. Zodoende zullen ook in het avond- en nachtinterval verplaatsingen plaatsvinden. Op basis van de gekende werkregimes in een gemengd bedrijventerrein in de Gentse Kanaalzone (ic. Skaldenpark) worden volgende hypothesen gemaakt: 70% van de verplaatsingen in het daginterval (7 – 19u); de overige 30% van de verplaatsingen zijn gelijkmatig verdeeld over het avond- en nachtinterval.

<b>AUTONOME EVOLUTIE</b>			
<b>AUTO</b>	<b>DAG</b>	<b>AVOND</b>	<b>NACHT</b>
	<b>Vrtg vpl</b>	<b>Vrtg vpl</b>	<b>Vrtg vpl</b>
<b>zone A1</b>	236	44	44
<b>zone A2</b>	0	0	0
<b>zone A3</b>	215	40	40
<b>zone A4</b>	22	4	4
<b>zone A5</b>	82	2	0
<b>zone A6</b>	956	80	27
<b>zone A7</b>	0	0	0
<b>totaal</b>	<b>1511</b>	<b>169</b>	<b>115</b>

Tabel 5: aantal personenwagens autonome evolutie geaggregeerd

**Vrachtverkeer**

Voor de verdeling van het vrachtverkeer wordt een gelijklopende verdeling aan de aanwezige tewerkstelling aangenomen.

<b>AUTONOME EVOLUTIE</b>			
<b>VRACHT</b>	<b>DAG</b>	<b>AVOND</b>	<b>NACHT</b>
	<b>Vrtg vpl</b>	<b>Vrtg vpl</b>	<b>Vrtg vpl</b>
<b>zone A1</b>	75	16	16
<b>zone A2</b>	0	0	0
<b>zone A3</b>	69	15	15
<b>zone A4</b>	7	1	1
<b>zone A5</b>	0	0	0
<b>zone A6</b>	41	9	9
<b>zone A7</b>	0	0	0
<b>totaal</b>	<b>192</b>	<b>41</b>	<b>41</b>

Tabel 6: aantal vrachtwagens autonome evolutie geaggregeerd

## 2.2.2. Verkeerskundige aspecten van de autonome evolutie

Het mobiliteitsplan en het structuurplan van de stad Gent beschrijven de gewenste verkeersstructuur van de stad Gent. Volgende ingrepen in de wegstructuur (beslist beleid) hebben een cruciale impact op de verkeersorganisatie in de omgeving van het RUP.

### 2.2.2.1. De realisatie van de Handeldokbrug

De maatregel kadert in het Mobiliteitsplan Gent en vormt onderdeel van de gewenste wegstructuur in het noordoosten van Gent: de stedelijke ringboulevard R40 wordt verplaatst tot op Afrikalaan (N424) ten voordele van de verkeersleefbaarheid op Dok Noord en Dok Zuid en de woonzones aan de rand van de stadsring. Het knooppunt Dampoort en de wijk Muide-Meulestede worden deels ontlast van verkeer in relatie tot R4.

Ten gevolge van de realisatie van de Handelsdokbrug en voor een goede toegankelijkheid van de scharnierzone (de ACEC-site in het bijzonder) dienen de aansluitpunten op het Neuseplein (ten westen van de brug) en op de Afrikalaan (N424, ten oosten van de brug) te worden heringericht. In de Mober Acec is reeds een herinrichtingsconcept voor de Nieuwe Tolhuisbrug – Neuseplein – Muidelaan (R40) opgemaakt.

### 2.2.2.2. Reorganisatie van de Dampoortknoop en afbouw van Dok Noord – Dok Zuid

Uit de “strategisch stedelijke projectstudie” voor de Dampoortknoop zijn volgende elementen van belang:

- De ongelijkvloerse kruising van de Dampoortknoop tussen de Kasteellaan (R40) en de Koopvaardijlaan – Afrikalaan (N424) is onderdeel van de gewenste wegstructuur (zie ook Mobiliteitsplan Gent).
- Op maaiveld is een ontdubbeld verkeerslichtengeregeld kruispunt (op het Octrooiplein en op het Antwerpenplein) de meest aangewezen weginrichting.

Deze nieuwe wegstructuur plaatst in relatie tot de geplande realisatie van de Handelsdokbrug de verkeersfunctie van de as Dok Noord – Dok Zuid in een nieuw perspectief. Zowel vanuit verkeerskundig maar ook vanuit stedenbouwkundig oogpunt wordt deze as bij voorkeur sterk afgebouwd voor doorgaand verkeer. Bij de opmaak van een toegankelijkheidsprofiel voor de

Oude Dokken mag worden verondersteld dat de “doorgaande verplaatsingen” door middel van verkeersremmende maatregelen op de as Dok Noord – Dok Zuid in de toekomst zullen verlopen via de Koopvaardijlaan – Handelsdokbrug.

### 2.2.3. *Afrikalaan – Vliegtuiglaan – Kennedylaan als hoofdverbindingsweg tussen R40 en R4*

De as Afrikalaan – Vliegtuiglaan – Kennedylaan is één van de drie primaire hoofdverbindingswegen tussen R40 en R4 die het Gentse stadscentrum moeten ontsluiten richting hoofdwegennet. De weg is weerhouden als primaire weg II wat impliceert dat de vormvereisten zo moeten zijn zodat een maximale doorstroming voor het autoverkeer is gegarandeerd. Concreet komt het erop aan dat kruisingen bij voorkeur ongelijkvloers worden georganiseerd en dat rechtstreekse aansluitingen worden vermeden.

Door de Administratie Wegen en Verkeer is ondertussen studiewerk verricht om, in afwachting van de realisatie van de Sifferverbinding (cfr . 1.1.4), de tijdelijke havenring via de Port Arthurlaan en de Vliegtuiglaan te optimaliseren. Vanuit deze studie wordt een ongelijkvloerse kruising ter hoogte van de Afrikalaan x Vliegtuiglaan voorgesteld.

### 2.2.4. *De realisatie van de Sifferverbinding*

De R4 dient maximaal te worden uitgebouwd als grootstedelijke ringweg. Uit de simulaties van de scenario in het Mobiliteitsplan Gent blijkt deze functie zeer belangrijk om de gewenste categorisering van het wegennet in het grootstedelijk gebied ook haalbaar te maken en de verkeersdruk te beheersen zodat capaciteit kan vrijgemaakt worden voor het openbaar vervoer en om het sluipverkeer uit de tussenliggende woonzones te weren.

Om deze grootstedelijke ringfunctie volwaardig te kunnen vervullen wordt daarbij de te realiseren Sifferverbinding integraal als primaire weg in het mobiliteitsplan opgenomen. Belangrijke elementen in de motivatie voor de realisatie van de Sifferverbinding zijn:

- verzamelende functie binnen het Gentse grootstedelijke gebied met een verbindende functie tussen de verschillende deelzones van de stad (grootstedelijke ringweg).
- verzamelende as naar de hoofdwegen toe voor de haven en de diverse deekernen van het stadsgewest;
- interne relaties binnen het havengebied;

Anderzijds wordt zo het noordelijk deel van het stedelijk gebied in sterke mate minder belast door autoverkeer wat de leefbaarheid in dit gebied positief beïnvloedt en nieuwe mogelijkheden geeft voor stedelijke ontwikkelingen in dit gebied.

### **2.3. Impact van de autonome evolutie**

Met betrekking tot de autonome evolutie is het vanuit verkeerskundig oogpunt vooral van belang om te onthouden dat:

- De mogelijke ruimtelijke ontwikkelingen die binnen de autonome evolutie vallen, genereren op een spitsuur om en bij de 300 pae (som aankomend en vertrekkend verkeer binnen een referentieperiode van één uur). Deze binnen de autonome ontwikkeling weerhouden gebieden zijn eveneens onderdeel van het RUP en zullen binnen het RUP (deels) worden herbestemd.
- De impact van deze ontwikkelingen binnen de autonoom geëvolueerde wegstructuur is moeilijk in te schatten en te evalueren, te meer omdat de impact van de nieuwe wegstructuur heel moeilijk te voorspellen valt. Wat wel vaststaat, is dat de gewenste wegstructuur een grondige verschuiving van de bestaande verkeersintensiteiten met zich zal meebrengen. Momenteel valt de werkelijke impact hiervan moeilijk in te schatten, te meer omdat op nogal wat punten onduidelijkheid bestaat over de toekomstige kruispuntweerstand. Eerder onderzoek heeft uitgewezen dat, indien de primaire hoofdverbindingsweg R4-R40 Koopvaardijlaan – Afrikalaan – Kennedylaan voor 100% haar wegfunctie zou kunnen opnemen (en er dus naar ingericht wordt met kruispunten met grote capaciteit), deze as heel veel verkeer zou kunnen aantrekken dat zich momenteel op de N70 bevindt of sluipt doorheen Oostakker en Sint-Amandsberg. De grootte van deze rerouting op mesoniveau kan niet worden ingeschat zonder modelmatige ondersteuning.

Het directe effect van het verleggen van de ringweg R40 (verkeerskundig aspect van de autonome evolutie) zal, gelet op de grootte-orde van verkeersintensiteiten in de huidige verkeerssituatie, het effect ten gevolge van de autonome ruimtelijke ontwikkelingen sterk overstijgen.

### 3. ACTUALISATIE EFFECTOMSCHRIJVING GESTUURDE ONTWIKKELING

#### 3.1. Geactualiseerd ruimtelijk programma

Volgens concept voorontwerp RUP Oude Dokken is volgend activiteitenprogramma voorzien:

Deelzone	Opp. zone +/- (indicatief)	Max. bvo	Min. % bvo wonen *	Max. % bvo andere functies *	Max. terreinb e-zetting	Max. bouw-hoogte sokkel in bouwlagen	Max. bouw-hoogte accent in m
Z1a	0,14 ha	8500 m <sup>2</sup>	70%	Gemeenschapsvoorzieningen, kantoren, diensten, recreatie en detailhandel 30%	70%	4	Accent tot 35m
Z1b	2,37 ha	72.000 m <sup>2</sup>			60%	8	Accent tot 80m
Z1c	0,45 ha	7.000 m <sup>2</sup>			50%	4	-
Z1d	0,41 ha	23.000 m <sup>2</sup>	-	Kantoorachtigen of wonen 100%	100%	7	Accent tot 40m
Z1e	0,44 ha	15.000 m <sup>2</sup>	100%	-	60%	10	-
Z1f	0,58 ha	16.500m <sup>2</sup>	90%	Gemeenschapsvoorzie-ningen 10%	70%	4	Accent tot 45m
Z1g	0,75 ha	17.000 m <sup>2</sup>			70%	4	Accent tot 45m
Z1h	0,96 ha	28.500 m <sup>2</sup>			70%	4	Accent tot 45m
Z1i	0,78 ha	20.000 m <sup>2</sup>	80%	Detailhandel, diensten, kantoren, gemeen-schapsvoorz. 20%	70%	5	Accent tot 25 m
Z1j*	0,90 ha	35.000m <sup>2</sup>	20%	Detailhandel, diensten, kantoren, gemeen-schapsvoorz.. 80%	100%	5	-
Z1k	0,52 ha	19.500 m <sup>2</sup>	35%	Kantoren en diensten 65%	100%	4	Accent tot 65m
Z1l	0,50 ha	14.500 m <sup>2</sup>	100%	-	100%	4	Accent tot 25 m
Z1m	0,64 ha	Bestaande woningen	100%	-	80%	3	-
Z1n	0,79 ha	9.000m <sup>2</sup>	100%	-	70%	-	Accent tot 40m
		25.000m <sup>2</sup> (bestaand)	100%	behoud bestaande functies of wonen is toegelaten	100%	5	-

Deelzone	Opp. zone +/- (indicatief)	Max. bvo	Min. % bvo wonen *	Max. % bvo andere functies *	Max. terreinbezetting	Max. bouwhoogte sokkel in bouwlagen	Max. bouwhoogte accent in m
		gebouw)					
Z1o	0,45 ha	5000m <sup>2</sup>	100%	-	100%	5	-
		Bestaand gebouw	100%	Gebouw wordt behouden; behoud bestaande functies of wonen is toegelaten	Bestaande terreinbezetting	Bestaande bouwhoogte	-
Z1p	0,15 ha	11.500m <sup>2</sup>	100%	-	100%	5	Accent tot 45m
Z1q	0,11 ha	Bestaand cultureel centrum	-	Gemeenschapsvoorz. 100%	100%	Bestaande bouwhoogte	-

\* : deze bepalingen houden geen rekening met de toegelaten nevenbestemmingen ; zie hiervoor paragraaf "bestemmingen" onder 3.1

Tabel 7: RUP Oude Dokken (bestaande en geplande activiteiten)

In overleg met de Afdeling Ruimtelijke Planning van de stad Gent zijn deze oppervlaktes vertaald naar de verschillende deelzones van het MOBER. Het RUP voorziet slechts 2 groepen van activiteiten, 'woonfuncties' en 'andere functies'. De procentuele verdeling van beide hoofdgroepen per zone is duidelijk aangegeven. De 'andere functies' zijn wel per zone gespecificeerd maar een procentuele verdeelsleutel is niet voorzien. Voor de raming van de mobiliteitseffecten is een nadere detaillering noodzakelijk. Daarom is er uitgegaan (zie volgende tabel) van een evenredige verdeling van de 'andere functies' per zone.



<b>RUP A TOTAAL</b>	<b>m<sup>2</sup></b>	<b>Z1a, b, c</b>	<b>m<sup>2</sup></b>	<b>Z1d</b>	<b>m<sup>2</sup></b>	<b>Z1f,g,h</b>	<b>m<sup>2</sup></b>
wonen	194875	wonen	61250	wonen	0	wonen	55800
kantoor	35588	kantoor	5250	kantoor	23000	kantoor	0
gemeenschapsv	12450	gemeenschapsv	5250	gemeenschapsv	0	gemeenschapsv	6200
detailhandel	6250	detailhandel	5250	detailhandel	0	detailhandel	0
recreatie	5250	recreatie	5250	recreatie	0	recreatie	0
diensten	12588	diensten	5250	diensten	0	diensten	0
<b>totaal</b>	<b>267000</b>	<b>totaal</b>	<b>87500</b>	<b>totaal</b>	<b>23000</b>	<b>totaal</b>	<b>62000</b>
		<b>Z1i</b>	<b>m<sup>2</sup></b>	<b>Z1k,l,n-deel</b>	<b>m<sup>2</sup></b>	<b>Z1e,p,o-deel</b>	<b>m<sup>2</sup></b>
		wonen	16000	wonen	30325	wonen	31500
		kantoor	1000	kantoor	6337.5	kantoor	0
		gemeenschapsv	1000	gemeenschapsv	0	gemeenschapsv	0
		detailhandel	1000	detailhandel	0	detailhandel	0
		recreatie	0	recreatie	0	recreatie	0
		diensten	1000	diensten	6337.5	diensten	0
		<b>totaal</b>	<b>20000</b>	<b>totaal</b>	<b>43000</b>	<b>totaal</b>	<b>31500</b>

Tabel 8: interpretatie geactualiseerd activiteitenprogramma

### 3.2. Mobiliteitseffect RUP Oude Dokken

Op basis van de hypothesen goedgekeurd bij de opmaak van de MOBER Oude Dokken, wordt het mobiliteitseffect van het geactualiseerd activiteitenprogramma opnieuw ingeschat.

#### 3.2.1. Spitsuurwaarden

##### Personenverkeer

RUP Oude Dokken				
	Ochtendspits		Avondspits	
	toekomend	vertrekkend	toekomend	vertrekkend
Z1a, b, c	334	286	255	306
	<b>621</b>		<b>562</b>	
Z1d	209	0	0	184
	<b>209</b>		<b>184</b>	
Z1f,g,h	239	264	171	156
	<b>503</b>		<b>326</b>	
Z1i	61	61	50	55
	<b>122</b>		<b>105</b>	
Z1k,l,n-deel	101	51	44	101
	<b>152</b>		<b>144</b>	
Z1e,p,o-deel	2	43	36	12
	<b>45</b>		<b>48</b>	
<b>totaal</b>	<b>948</b>	<b>705</b>	<b>556</b>	<b>814</b>
	<b>1653</b>		<b>1369</b>	

Tabel 9: aantal aankomende en vertrekkende voertuigen per uur (OSP en ASP)

### **Vrachtverkeer**

De activiteitenmix genereert doorgaans geen vrachtverkeer, met uitzondering van een beperkte levering aan de winkels. Het aantal leveringen is heel sterk afhankelijk van het type winkels. We gaan uit van 5 leveringen per dag per winkel. Gaan we ervan uit dat de voorziene winkeloppervlakte de mogelijkheid biedt voor een 10-tal winkels, dan betekent dit op dagbasis 50 vrachtwagens van en naar de site. De vrachtwagens zullen gelijkmatig verspreid over de dag aan- en afrijden.

#### 3.2.2. *Dagdeelwaarden*

### **Personenverkeer**

Voor de berekening van de dagdeelintensiteiten is gebruik gemaakt van volgende basisgegevens en hypothesen:

- Activiteit wonen: toepassing van het OVG Gent. Het OVG Gent geeft inzicht in de spreiding van de verplaatsingen over 24 uur.
- Activiteit kantoren/diensten: hypothese 80% van de verplaatsingen gebeuren tijdens het daginterval (7 – 19u), 20% van de verplaatsingen gebeuren 's avonds (19u – 23u).
- Activiteit publiek (school en kribbe): verplaatsingen vinden 100% in het daginterval plaats.
- Activiteit winkel: verplaatsingen vinden voor 98% plaats tijdens het daginterval, de overige 2% vindt 's avonds plaats. Deze hypothese berust op de vaststelling dat winkels te Gent dikwijls in de week tot 20u open zijn. Het bezoekersaantal tussen 19 en 20u is afgeleid uit een grootschalige winkelenquête door TRITEL in opdracht van het Vlaams gewest uitgevoerd.
- Activiteit ontspanning: hypothese 60% van de verplaatsingen gebeuren tijdens het daginterval (7 – 19u), 40% van de verplaatsingen gebeuren 's avonds (19u – 23u).

<b>RUP Oude Dokken</b>			
	<b>DAG</b>	<b>AVOND</b>	<b>NACHT</b>
	<b>Vrtg vpl</b>	<b>Vrtg vpl</b>	<b>Vrtg vpl</b>
<b>Z1a, b, c</b>	3482	318	40
<b>Z1d</b>	910	202	0
<b>Z1f,g,h</b>	1423	102	36
<b>Z1i</b>	564	47	11
<b>Z1k,l,n-deel</b>	900	127	21
<b>Z1e,p,o-deel</b>	424	57	21
<b>totaal</b>	<b>7702</b>	<b>853</b>	<b>129</b>

Tabel 10: aantal personenwagens geaggregeerd

**Vrachtverkeer**

Daginterval: 50 vrachtwagens → 100 vrachtwagenbewegingen

Avond- en nachtinterval: 0 vrachtwagens

### 3.3. Mobiliteitseffect RUP Oude Dokken +20% wonen

#### 3.3.1. Spitsuurwaarden

##### Personenverkeer

RUP Oude Dokken				
	Ochtendspits		Avondspits	
	toekomend	vertrekkend	toekomend	vertrekkend
Z1a, b, c	335	303	269	311
	<b>638</b>		<b>580</b>	
Z1d	209	0	0	184
	<b>209</b>		<b>184</b>	
Z1f,g,h	240	279	183	160
	<b>519</b>		<b>343</b>	
Z1i	61	65	54	56
	<b>127</b>		<b>110</b>	
Z1k,l,n-deel	102	60	51	103
	<b>161</b>		<b>154</b>	
Z1e,p,o-deel	3	52	43	14
	<b>54</b>		<b>57</b>	
<b>totaal</b>	<b>951</b>	<b>759</b>	<b>601</b>	<b>829</b>
	<b>1710</b>		<b>1429</b>	

Tabel 11: aantal aankomende en vertrekkende voertuigen per uur (OSP en ASP)

##### Vrachtverkeer

De activiteitenmix genereert doorgaans geen vrachtverkeer, met uitzondering van een beperkte levering aan de winkels. Het aantal leveringen is heel sterk afhankelijk van het type winkels. We gaan uit van 5 leveringen per dag per winkel.

Binnen het pakket van kleinhandel moeten we gezien de stedenbouwkundige context er van uitgaan dat het hier om wat grootschaliger zaken zal gaan. Gemiddeld kunnen de oppervlaktes van de winkels schommelen tussen 500 en 1500m<sup>2</sup>, zodat

we een tiental winkels als hypothese kunnen aannemen. Dit betekent dit op dagbasis 50 vrachtwagens van en naar de site. De vrachtwagens zullen gelijkmatig verspreid over de dag aan- en afrijden.

### 3.3.2. *Dagdeelwaarden*

#### **Personenverkeer**

Voor de berekening van de dagdeelintensiteiten is gebruik gemaakt van volgende basisgegevens en hypothesen:

- Activiteit wonen: toepassing van het OVG Gent. Het OVG Gent geeft inzicht in de spreiding van de verplaatsingen over 24 uur.
- Activiteit kantoren/diensten: hypothese 80% van de verplaatsingen gebeuren tijdens het daginterval (7 – 19u), 20% van de verplaatsingen gebeuren 's avonds (19u – 23u).
- Activiteit publiek (school en kribbe): verplaatsingen vinden 100% in het daginterval plaats.
- Activiteit winkel: verplaatsingen vinden voor 98% plaats tijdens het daginterval, de overige 2% vindt 's avonds plaats. Deze hypothese berust op de vaststelling dat winkels te Gent dikwijls in de week tot 20u open zijn. Het bezoekersaantal tussen 19 en 20u is afgeleid uit een grootschalige winkelenquête door TRITEL in opdracht van het Vlaams gewest uitgevoerd.
- Activiteit ontspanning: hypothese 60% van de verplaatsingen gebeuren tijdens het daginterval (7 – 19u), 40% van de verplaatsingen gebeuren 's avonds (19u – 23u).

<b>RUP Oude Dokken</b>			
	<b>DAG</b>	<b>AVOND</b>	<b>NACHT</b>
	<b>Vrtg vpl</b>	<b>Vrtg vpl</b>	<b>Vrtg vpl</b>
<b>Z1a, b, c</b>	3646	341	48
<b>Z1d</b>	910	202	0
<b>Z1f,g,h</b>	1573	122	44
<b>Z1i</b>	610	53	13
<b>Z1k,l,n-deel</b>	986	139	25
<b>Z1e,p,o-deel</b>	508	69	25
<b>totaal</b>	<b>8233</b>	<b>925</b>	<b>154</b>

Tabel 12: aantal personenwagens geaggregeerd

**Vrachtverkeer**

Daginterval: 50 vrachtwagens → 100 vrachtwagenbewegingen

Avond- en nachtinterval: 0 vrachtwagens

### **3.4. Gestuurde verkeerskundige ontwikkeling**

De realisatie van de Handelsdokbrug is onderdeel van de autonome evolutie en zou zodoende kunnen worden weggelaten uit de gestuurde ontwikkeling. Anderzijds stellen we vast dat de Handelsdokbrug eveneens onderdeel uitmaakt van het RUP. Momenteel is het nog niet duidelijk wanneer de brug er komt, al dan niet voor de ruimtelijke ontwikkelingen voorzien in het RUP. Zodoende belichten we twee verkeerssituaties:

- Realisatie van het RUP zonder de Handelsdokbrug
- Realisatie van het RUP met Handeldokbrug.

Rekening houdend met het huidige tempo van investeringen in de Gentse wegstructuur lijkt het weinig realistisch om in het kader van deze planMER ervan uit te gaan dat alle elementen beschreven in de autonome evolutie van de wegstructuur zouden worden gerealiseerd binnen het tijdsvenster dat voorzien is voor de invulling van het RUP (2010 – 2020). Zodoende is in overleg met de stad Gent beslist om enkel het effect van de Handelsdokbrug als singulier project mee op te nemen in de planMER.

Het effect van de realisatie van de Handelsdokbrug als singulier project is tot op heden niet in beeld gebracht of onderzocht. Evaluaties in het verleden uitgevoerd hielden steeds rekening met een langetermijnvisie op de verkeersstructuur waarbij knooppunten zoals Dampoort, Neuseplein en Vliegtuiglaan x Afrikalaan mee werden heringericht om de grote toekomstige verkeersintensiteiten ten gevolge van de rerouting te verwerken.

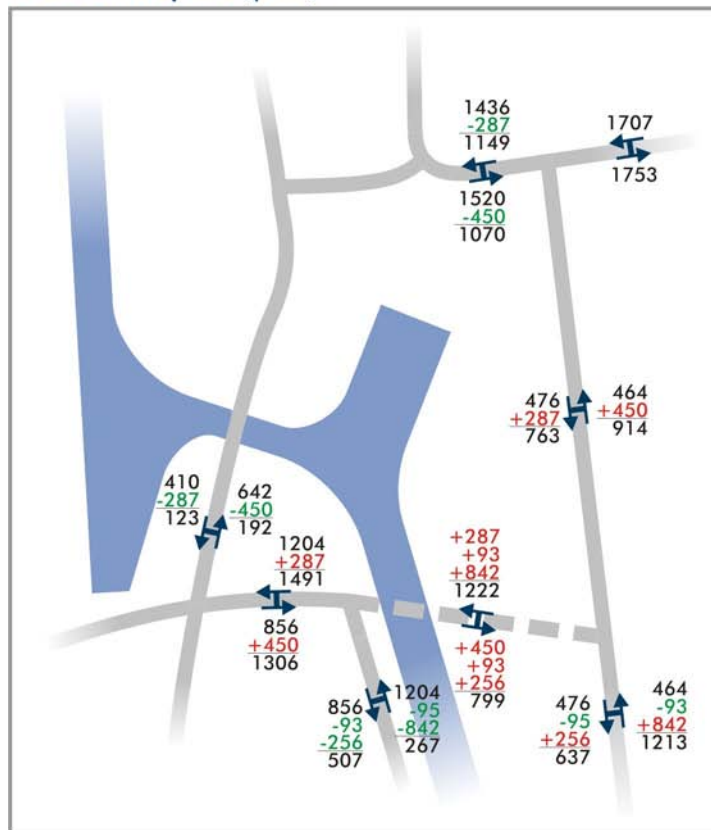


Een eerste voorzichtige raming van het effect zou kunnen gebeuren op basis van volgende hypothesen bepaald in overleg met de Dienst Mobiliteit van de stad Gent:

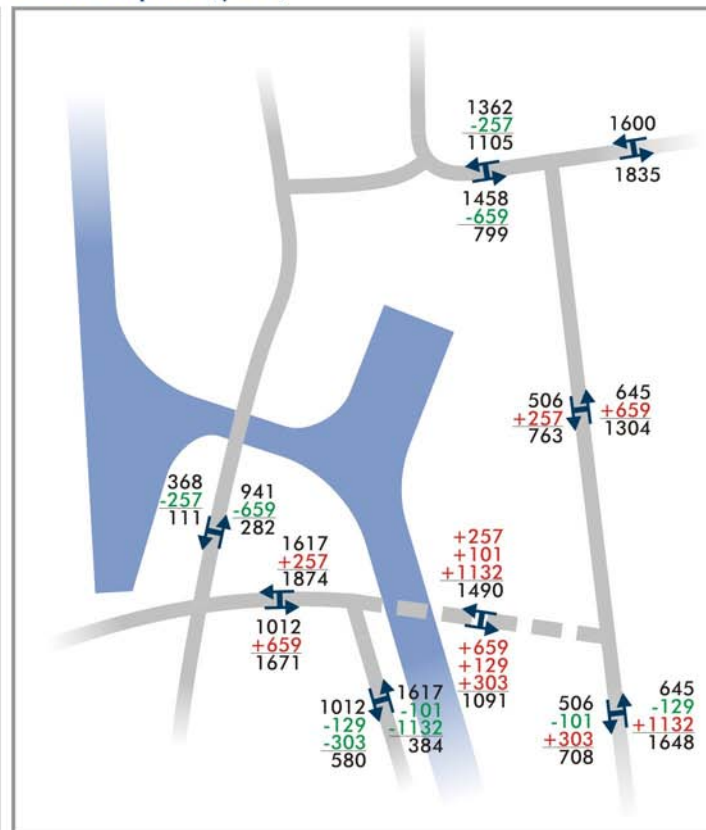
1. 70% van het verkeer dat de Voormuide in- of uitrijdt zal zich rerouten via de Handeldokbrug – Afrikaan (geldig voor beide richtingen);
2. 20% van het verkeer dat zich op de Dampoort – Koopvaardijlaan – Afrikalaan bevindt zal zich rerouten via de Handelsdokbrug – Afrikalaan (beide richtingen);
3. 70% van het verkeer dat zich op Dok Noord – Dok Zuid – Neuseplein bevindt zal zich rerouten via Koopvaardijlaan – Afrikalaan – Handelsdokbrug – Neuseplein (enkel de richting Neuseplein). Voor de andere richting wordt aangenomen dat 30% van het verkeer zich zal rerouten.

Onderstaande figuren geven op basis van deze hypothesen een idee van het effect van de Handelsdokbrug als singulier project. Belangrijke randvoorwaarde hierbij is dat de belangrijke kruispunten (Neuseplein, Vliegtuiglaan x Afrikalaan, Dampoortknoop) die het studiegebied omsluiten worden heringericht met KT-maatregelen om de geraamde wegvakintensiteiten ook effectief te kunnen verwerken.

### Ochtendspits (pae)



### Avondspits (pae)



Figuur 4: raming effect Handelsdokbrug als singulier project

### 3.5. Toedeling van het verkeer

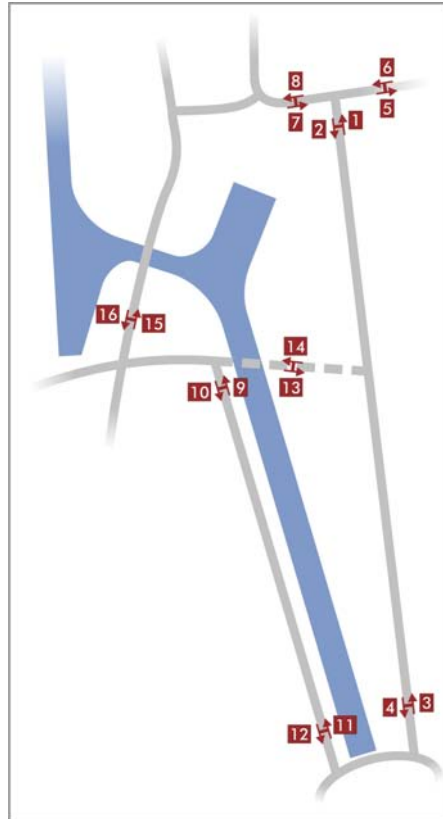
De hiervoor geraamde verkeersintensiteiten kunnen vanuit de projectzone als volgt worden toegedeeld naar het wegennet van hogere orde:



Figuur 5: verdeling intensiteiten RUP A

We mogen veronderstellen dat het al dan aanwezig zijn van de Handelsdokbrug weinig impact zal hebben op de manier waarop het verkeer zal aan- en afrijden naar de hoofdstructuur.

Op onderstaande punten binnen de wegstructuur worden de toekomstige verkeersintensiteiten geraamd.



Figuur 6: geselecteerde wegvakken voor toedeling verkeer

### 3.5.1. Toedeling in de huidige verkeerssituatie

Bij de raming van de nieuwe verkeersintensiteiten wordt rekening gehouden met (1) de autonome groei van het autoverkeer, (2) extra verkeer ten gevolge van de ontwikkeling van de ACEC-site en (3) het extra projectgebonden verkeer ten gevolge van het RUP zone A.

Het is nogmaals belangrijk erop te wijzen dat deze inschatting van toekomstige verkeersintensiteiten veronderstelt dat de sleutelkruispunten binnen de wegstructuur worden aangepast om de toekomstige intensiteiten te verwerken.

OSP	Huidige verkeerssituatie	
	Huidige i	Huidige i + 10% + ACEC + RUP
Wegvak i		
1 N424 - Afrikalaan richting Vliegtuiglaan	464	908
2 N424 - Afrikalaan richting Dampoort	476	1072
3 N424 - Koopvaardijlaan richting Vliegtuiglaan	464	806
4 N424 - Koopvaardijlaan richting Dampoort	476	737
5 N424 - Vliegtuiglaan richting R4	1753	2111
6 N424 - Vliegtuiglaan richting Afrikalaan	1707	2140
7 N456 - Vliegtuiglaan richting R4	1520	1955
8 N456 - Vliegtuiglaan richting Pauwstraat	1436	1814
9 R40 - Dok Noord richting Neuseplein	1204	1516
10 R40 - Dok Noord richting Dampoort	856	1071
11 R40 - Dok Zuid richting Neuseplein	1204	1486
12 R40 - Dok Zuid richting Dampoort	856	1033
13 Handelsdokbrug richting N424	0	0
14 Handelsdokbrug richting R40	0	0
15 Voormuide richting Meulestede	642	862
16 Voormuide richting R40	410	594

Tabel 13: Raming van de wegvakintensiteiten in de ochtendspits (huidige verkeerssituatie)

ASP	Huidige verkeerssituatie	
	Huidige i	Huidige i + 10% + ACEC + RUP
Wegvak i		
1 N424 - Afrikalaan richting Vliegtuiglaan	645	1165
2 N424 - Afrikalaan richting Dampoort	506	866
3 N424 - Koopvaardijlaan richting Vliegtuiglaan	645	876
4 N424 - Koopvaardijlaan richting Dampoort	506	802
5 N424 - Vliegtuiglaan richting R4	1835	2288
6 N424 - Vliegtuiglaan richting Afrikalaan	1600	1949
7 N456 - Vliegtuiglaan richting R4	1458	1841
8 N456 - Vliegtuiglaan richting Pauwstraat	1362	1779
9 R40 - Dok Noord richting Neuseplein	1617	2043
10 R40 - Dok Noord richting Dampoort	1012	1451
11 R40 - Dok Zuid richting Neuseplein	1617	2012
12 R40 - Dok Zuid richting Dampoort	1012	1412
13 Handelsdokbrug richting N424	0	0
14 Handelsdokbrug richting R40	0	0
15 Voormuide richting Meulestede	941	1200
16 Voormuide richting R40	368	580

Tabel 14: Raming van de wegvakintensiteiten in de avondspits (huidige verkeerssituatie)

## 3.5.2. Toedeling in een gewijzigde verkeerssituatie

OSP	Verkeerssituatie met Handelsdokbrug	
	Verrekenende i	Verrekenende i + 10% + ACEC + RUP
Wegvak i		
1 N424 - Afrikalaan richting Vliegtuiglaan	914	1331
2 N424 - Afrikalaan richting Dampoort	763	1302
3 N424 - Koopvaardijlaan richting Vliegtuiglaan	1213	1586
4 N424 - Koopvaardijlaan richting Dampoort	637	874
5 N424 - Vliegtuiglaan richting R4	1753	2111
6 N424 - Vliegtuiglaan richting Afrikalaan	1707	2140
7 N456 - Vliegtuiglaan richting R4	1070	1403
8 N456 - Vliegtuiglaan richting Pauwstraat	1149	1438
9 R40 - Dok Noord richting Neuseplein	267	404
10 R40 - Dok Noord richting Dampoort	506	646
11 R40 - Dok Zuid richting Neuseplein	267	374
12 R40 - Dok Zuid richting Dampoort	506	607
13 Handelsdokbrug richting N424	799	1130
14 Handelsdokbrug richting R40	1222	1578
15 Voormuide richting Meulestede	192	230
16 Voormuide richting R40	123	173

Tabel 15: Raming van de wegvakintensiteiten in de ochtendspits (verkeerssituatie met Handelsdokbrug)

ASP		Verkeerssituatie met Handelsdokbrug	
Wegvak i		Verrekenende i	Verrekenende i + 10% + ACEC + RUP
1	N424 - Afrikalaan richting Vliegtuiglaan	1304	1868
2	N424 - Afrikalaan richting Dampoort	763	1140
3	N424 - Koopvaardijlaan richting Vliegtuiglaan	1648	1994
4	N424 - Koopvaardijlaan richting Dampoort	708	1037
5	N424 - Vliegtuiglaan richting R4	1835	2288
6	N424 - Vliegtuiglaan richting Afrikalaan	1600	1949
7	N456 - Vliegtuiglaan richting R4	799	1020
8	N456 - Vliegtuiglaan richting Pauwstraat	1105	1407
9	R40 - Dok Noord richting Neuseplein	384	573
10	R40 - Dok Noord richting Dampoort	580	796
11	R40 - Dok Zuid richting Neuseplein	384	525
12	R40 - Dok Zuid richting Dampoort	580	776
13	Handelsdokbrug richting N424	1091	1484
14	Handelsdokbrug richting R40	1490	1939
15	Voormuide richting Meulestede	282	387
16	Voormuide richting R40	111	180

Tabel 16: Raming van de wegvakintensiteiten in de avondspits (verkeerssituatie met Handelsdokbrug)



### 3.6. Evaluatie van de wegstructuur

De bevindingen met betrekking tot het globaal functioneren van de wegstructuur na realisatie van het RUP zijn sterk afhankelijk van de verkeerssituatie. De geraamde wegvakintensiteiten verschillen immers zeer sterk, al naar gelang de Handelsdokbrug wordt gerealiseerd. Dit blijkt ook uit onderstaande tabel. Vandaar dat ook de beide verkeerssituaties worden belicht.

	Verschil i 'Handelsdokbrug' - 'Huidige verkeerssituatie' (*)	
	OSP	ASP
1. N424 - Afrikalaan richting Vliegtuiglaan	424	702
2. N424 - Afrikalaan richting Dampoort	230	273
3. N424 - Koopvaardijlaan richting Vliegtuiglaan	780	1118
4. N424 - Koopvaardijlaan richting Dampoort	136	235
5. N424 - Vliegtuiglaan richting R4	0	0
6. N424 - Vliegtuiglaan richting Afrikalaan	0	0
7. N456 - Vliegtuiglaan richting R4	-552	-821
8. N456 - Vliegtuiglaan richting Pauwstraat	-376	-371
9. R40 - Dok Noord richting Neuseplein	-1112	-1470
10. R40 - Dok Noord richting Dampoort	-426	-655
11. R40 - Dok Zuid richting Neuseplein	-1112	-1487
12. R40 - Dok Zuid richting Dampoort	-426	-636
13. Handelsdokbrug richting N424	1130	1484
14. Handelsdokbrug richting R40	1578	1939
15. Voormuide richting Meulestede	-632	-813
16. Voormuide richting R40	-420	-400

Tabel 17: 'verschillenplot' door vergelijking van de 2 verkeerssituaties

### 3.6.1. *Huidige verkeerssituatie*

Beschouwen we de huidige verkeerssituatie, dan stellen we vast dat de totale wegvakintensiteiten, afhankelijk van het wegvak, grosso modo 200 tot 500 pae per richting hoger liggen in vergelijking met de bestaande verkeerssituatie. Dit leidt op de hoofdverkeersstructuur (N424 en R40) binnen het studiegebied tot wegvakintensiteiten die schommelen tussen de 1000 tot 1500 pae, met uitzondering van R40 richting Neuseplein waar het verkeer piekt tot 2000 pae. Ook op de Vliegtuiglaan klimmen de verkeersintensiteiten boven de 2000 pae. Gaan we uit van een theoretische capaciteit van 1800 pae voor 2x1 wegen met weinig tot geen kruispunten en 3600 pae voor 2x2 wegen met beperkt aantal kruispunten, dan stellen we vast dat op de meeste wegen, ook na realisatie van het RUP er restcapaciteit over is. Uitzondering hierop is het meetpunt Dok Noord richting Neuseplein waar de theoretische capaciteit wordt overschreden. In relatie tot het RUP kan deze overschrijding niet als negatief worden beschouwd aangezien (1) de huidige verkeersintensiteiten reeds heel hoog zijn, en (2) de verkeersdruktelijking ten gevolge van het RUP zeer beperkt is; het merendeel van de verkeersdruktelijking is te wijten aan het verkeer in relatie tot ACEC en ten gevolge van de autonome groei.

De verkeersintensiteiten in de Muide hebben in de huidige verkeerssituatie zonder project hun kritische (leefbaarheids)grens reeds overschreden. Na realisatie van het RUP en ACEC zullen de verkeersintensiteiten nog toenemen.

Zowel met betrekking tot de wegvakintensiteiten op Dok Noord als in de Muide dient te worden bemerkt dat het RUP reeds in een milderende maatregel voorziet op de negatieve effecten te beheersen, namelijk de Handelsdokbrug. Ten gevolge van de Handelsdokbrug zullen de verkeersintensiteiten net op die problematische wegsectie sterk worden verminderd.

Onderstaande tabel geeft nog een overzicht van de verschillen tussen de huidige intensiteiten en de intensiteiten na reconversie.

	Huidige toestand	
	Verschil bestaande i - toekomstige i	
	OSP	ASP
1. N424 - Afrikalaan richting Vliegtuiglaan	444	520
2. N424 - Afrikalaan richting Dampoort	596	360
3. N424 - Koopvaardijlaan richting Vliegtuiglaan	342	231
4. N424 - Koopvaardijlaan richting Dampoort	261	296
5. N424 - Vliegtuiglaan richting R4	358	453
6. N424 - Vliegtuiglaan richting Afrikalaan	433	349
7. N456 - Vliegtuiglaan richting R4	435	383
8. N456 - Vliegtuiglaan richting Pauwstraat	378	417
9. R40 - Dok Noord richting Neuseplein	312	426
10. R40 - Dok Noord richting Dampoort	215	439
11. R40 - Dok Zuid richting Neuseplein	282	395
12. R40 - Dok Zuid richting Dampoort	177	400
13. Handelsdokbrug richting N424	0	0
14. Handelsdokbrug richting R40	0	0
15. Voormuide richting Meulestede	220	259
16. Voormuide richting R40	184	212

Tabel 18: 'verschillenplot' door vergelijking bestaande intensiteiten met geraamde toekomstige intensiteiten in de huidige verkeerssituatie

Op het niveau van de kruispunten kunnen we volgende conclusies trekken:

- Het kruispunt Vliegtuiglaan x Afrikalaan krijgt een grote verkeersdruktjestijging te verwerken; de totale verkeersintensiteiten stijgen met 35%. Op basis van vuistregels kwantificeren welke de impact van deze verkeersdruktjestijging op de afwikkelingskwaliteit is, is moeilijk, aangezien de huidige VRI voertuigafhankelijk werkt in coördinatie staat met de spoorwegovergang. We kunnen echter verwachten dat vooral de linksafslagbeweging vanaf de Vliegtuiglaan richting Afrikalaan problematisch(er) zal verlopen.
- De hoofdontsluiting van de zones Z1a, b, c, d verloopt door middel van de aansluiting van de Aziëstraat op de Afrikalaan (N424). De totale inkomende verkeersstromen op het kruispunt zullen tijdens een spitsuur de 2000 pae

bereiken. Door implementatie van een vorm van verkeersregeling zal het kruispunt vlot kunnen afwikkeling. Het meest voor de hand liggend is een verkeerslichtengeregelde oplossing die gecoördineerd verloopt met het kruispunt Vliegtuiglaan x Afrikalaan.

- De ontsluiting van de zones Z1f,g,h gebeurt via het kruispunt Koopvaardijlaan x Afrikalaan. De piekurenintensiteiten op het kruispunt worden geraamd om 1.800 pae. Mits een vorm van verkeersregeling is ook op dit kruispunt een vlotte verkeersafwikkeling gegarandeerd. Ook hier lijkt een verkeerslichtengeregelde oplossing de meest voor de hand liggende maatregel.
- Ontsluiting zone Z1i. De geraamde verkeersintensiteiten zijn zeer laag. De bereikbaarheid van het gebied vanaf de Dampoort is niet ideaal, maar binnen de huidige verkeersstructuur zijn er weinig mogelijkheden om dit te optimaliseren.
- Dok Noord en Dok Zuid. De zones Z1k,l,n-deel en Z1e,p,o-deel ontsluiten langs deze as. De verwachte verkeersintensiteiten ten gevolge van het RUP zijn eerder laag. Gelet op de verwachte verkeersdruktelijging op Dok Noord – Dok Zuid worden volgende aanbevelingen gemaakt:
  - koppeling van de ontsluiting van zone Z1e,p,o-deel met de ontsluiting van ACEC (toegang vanaf oostelijke flank van het gebouw op Dok Noord)
  - en bij voorkeur ontwikkelen van de zone Z1k,l,n-deel in een latere fase (na de realisatie van de Handelsdokbrug) tenzij de ontsluiting ter hoogte van het Stapelplein kan worden georganiseerd (ter hoogte van de staart van de file op Dok Zuid richting Dampoort).

### 3.6.2. Nieuwe verkeerssituatie met Handelsdokbrug

Met betrekking tot de Handelsdokbrug (als onderdeel van het RUP) kunnen we concluderen dat:

1. De realisatie van de brug heeft een positief effect op het globale verloop van de verkeersstromen. De brug heeft immers onder andere als doelstelling om een aantal woon- en centrumzones te ontlasten van verkeer. Zowel op Dok Noord – Dok Zuid als in de Muide wordt een sterke daling van de verkeersstromen vastgesteld. Deze daling gaat ten kosten van een grote verkeersdruktelijking op de as Afrikalaan x Koopvaardijlaan (N424). Deze as is binnen het mobiliteitsplan van de stad Gent weerhouden als (a) één van de drie primaire hoofdinvalsassen tussen de R4 en de R40 voor het autoverkeer en (b) als nieuwe stedelijke ringboulevard (als alternatief voor de as Dok Noord – Dok Zuid (R40). De hoge verkeersintensiteiten zijn dus conform de visie van de stad Gent.
2. De theoretisch geraamde wegvakintensiteiten zijn op sommige wegsegmenten in conflict met de huidige inrichting van de wegen en kruispunten. Deze vaststelling heeft vooral te maken met de intermediaire verkeerssituatie die ontstaat na realisatie van de Handelsdokbrug; de brug kan enkel het gewenste effect opleveren indien ook wegvakken en kruispunten worden heringericht. Deze herinrichting vormt geen onderdeel van het RUP, maar is wel voorzien binnen de visie van zowel de stad als het gewest, zowel door middel van korte termijn, als structurele lange termijnmaatregelen. In het bijzonder denken we aan:
  - De aansluiting van het de Handelsdokbrug op de N424. Het is van belang op dit kruispunt maximale kruispuntcapaciteit te voorzien. In het RUP is hiervoor de nodige ruimte voorzien.
  - De vormgeving van de voet van de brug ter hoogte van de Voormuide en de aansluiting op het Neuseplein gecombineerd met de ontsluiting van de ACEC-site. Belangrijk aandachtspunt is dat de aansluiting van Dok Noord via de Voormuide aan de voet van de brug, nog voldoende capaciteit krijgt. De huidige inrichting van de Dampoort – Koopvaardijlaan – Afrikalaan tot aan de Handelsdokbrug laten de theoretisch geraamde verkeersintensiteiten immers niet toe (bijna 2000 pae in noordelijke richting), noch op het niveau van de

Dampoortknoop, noch op het niveau van het smalle wegvak Koopvaardijlaan (N424)<sup>1</sup>. Zodoende zal in afwachting van de structurele aanpassingen aan de Dampoort, de as Dok Noord – Dok Zuid zowel in noordelijke als zuidelijke richting een deel van de stedelijke verdeelfunctie opnemen. Hiervoor is capaciteit (door middel van een gepaste inrichting) ter hoogte van Voormuide belangrijk.

- De hoge verwachte verkeersintensiteiten op de Koopvaardijlaan – Afrikalaan (N424) tonen nogmaals aan dat een inrichting van de weg (op termijn) als verkeersas, met 2x2 – rijstroken, vanuit capaciteitsoogpunt noodzakelijk is. Tevens zijn aanvullende maatregelen op het niveau van de kruispunten Dampoort en Vliegtuiglaan x Afrikalaan noodzakelijk..

Het effect van deze intermediaire situatie, waarbij enkel de Handelsdokbrug wordt gerealiseerd zonder structurele kruispuntaanpassingen, is moeilijk absoluut te voorspellen. Kwalitatief kan wel worden verwacht dat de hiervoor geraamde theoretische verkeersintensiteiten op de as Afrikalaan – Koopvaardijlaan bij gebrek aan kruispuntcapaciteit lager zullen liggen. Dit zal leiden tot (1) langere wachtrijen ter hoogte van de Dampoort en op de linksafbeweging Vliegtuiglaan – Afrikalaan en (2) een intensiever gebruik van de as Dok Noord – Dok Zuid.

---

<sup>1</sup> De langetermijnvisie met betrekking de aansluiting van de Koopvaardijlaan op de Dampoortknoop moet deze verkeersstromen wel mogelijk maken.