

## DEEL II: MOBILITEITSPROFIEL UGENT

### 1 ALGEMEEN MOBILITEITSPROFIEL

#### 1.1 Situering

De Universiteit Gent stelt bijna 9.000 mensen te werk en telt meer dan 41.000 studenten. De vestigingen liggen verspreid over een groot deel van het Gentse stadsgewest. Daarnaast heeft de Universiteit ook nog vestigingen in Melle, Merelbeke, Oostende en Kortrijk (fig. 1).

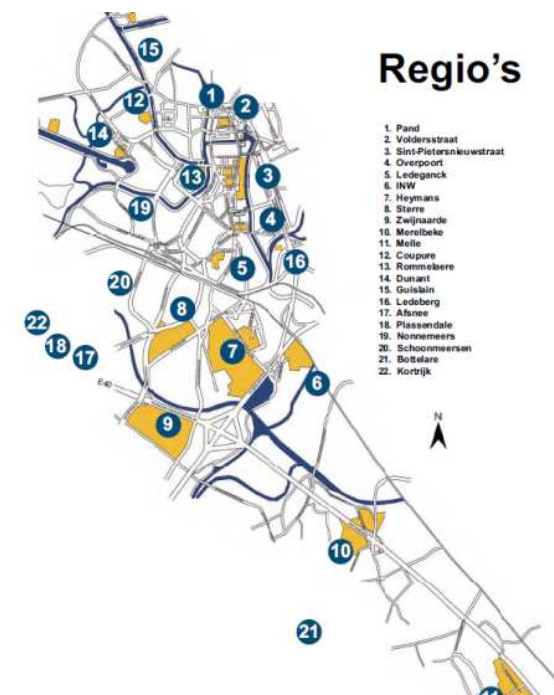


Fig. 1: Siteplan UGent

Het mobiliteitsprofiel van de UGent is enerzijds gebaseerd op gegevens uit de personeelsdatabank, anderzijds op resultaten van mobiliteitsenquêtes verstuurd onder personeel en studenten. Beide enquêtes gebeurden in 2014. Voor personeelsleden was er een responsgraad van 15%, voor studenten van 10%.

De voorstellingen zijn momentopgaves en worden opgevolgd. De diagrammen met de verdeling van de gebruikte vervoersmodi voor woon-werkverkeer (modal splits) worden sinds 2008 2-jaarlijks opgemaakt. De mobiliteitsenquête voor personeelsleden wordt elke 3 jaar verstuurd. Voor studenten gebeurde de enquête een eerste maal en is het de ambitie om dit periodiek te herhalen.

#### 1.2 Woon-werkverkeer personeelsleden

Bijna 60% van de personeelsleden woont in het arrondissement Gent, waarvan bijna 40% in de stad Gent zelf (met bijhorende deelgemeenten). Van alle personeelsleden van de UGent woont

75% in Oost-Vlaanderen, 13% in West-Vlaanderen en 5% in Antwerpen. De overige personeelsleden wonen elders in België of in het buitenland (fig. 2).

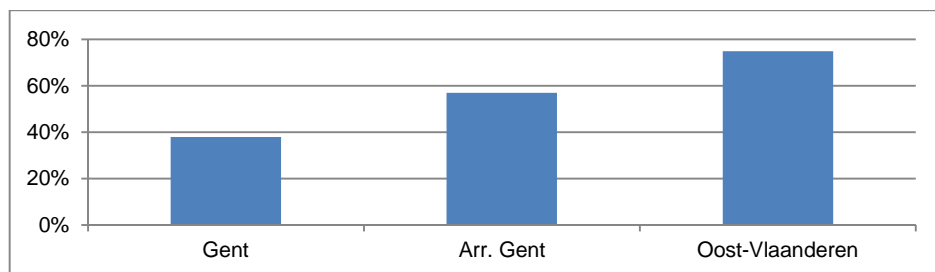


Fig. 2: Woonplaats van personeelsleden UGent

Aan de UGent kiest 52% van de personeelsleden voor de auto als hoofdtraject, 26% voor het openbaar vervoer, 18% voor de fiets en 2% komt te voet. Minder dan 2% carpoolt of komt met de motorfiets (fig. 3). Voor de opmaak van de modal split voor personeelsleden, worden alle UGent-personeelsleden in beschouwing genomen, met uitzondering van 'fondsen', 'externen' en 'buiten kader' waarover geen mobiliteitsinformatie bekend is. Het aandeel fietsers is gebaseerd op het aantal personeelsleden dat een fietsvergoeding ontvangt voor het hoofdtraject en dit voor minstens 60% van zijn/haar werkdagen. Het aandeel openbaar vervoergebruikers is gebaseerd op de gegevens over de terugbetaling van het openbaar vervoersabonnement. Het percentage voetgangers, carpoolers en gebruikers van andere vervoersmiddelen wordt overgenomen uit de enquête. De resterende groep wordt beschouwd als automobilisten.

In de enquête gaf het merendeel van de respondenten aan zeer tevreden tot matig tevreden te zijn over hun vervoerskeuze. Er zijn nauwelijks tot geen ontevreden fietsers of voetgangers (fig. 4).

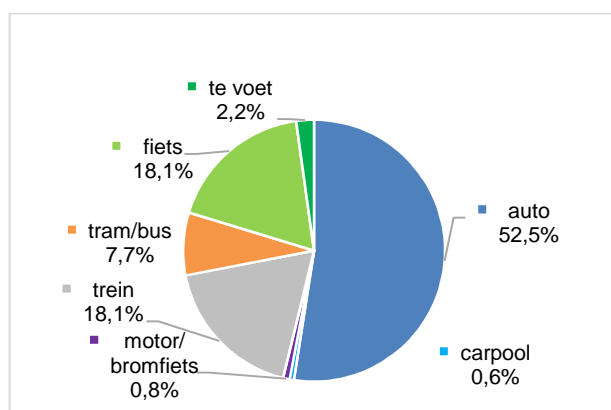


Fig. 3: Modal split voor personeelsleden 2014

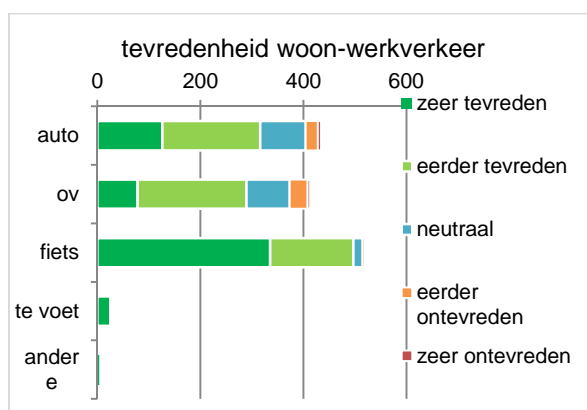


Fig. 4: Tevredenheid over woon-werkverkeer (enquête)

Ongeveer 1/3 van de autogebruikers die de enquête invulden wonen op minder dan 10 km van het werk. Hiervan heeft 12% een woon-werkafstand van minder van 5 km. De fiets, bus en tram worden vooral gebruikt voor afstanden tot 10 km, de trein bij grotere woon-werkafstanden (fig. 5).

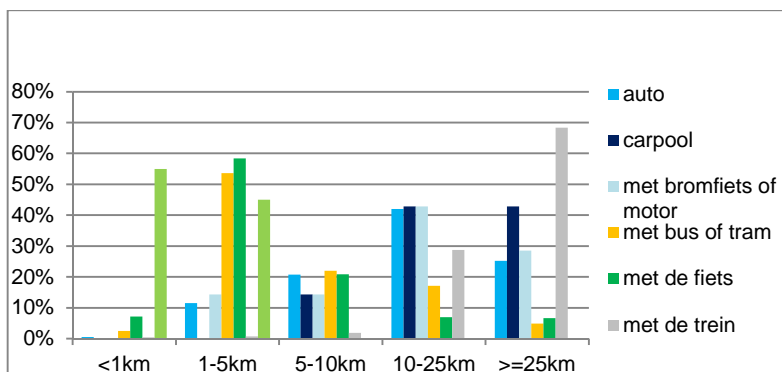


Fig. 5: Vervoerskeuze voor woon-werkverkeer (relatief per vervoersmiddel) in functie van de afstand (enquête)

Het autogebruik voor woonwerkverkeer aan de UGent neemt af. Sinds 2008 is het gedaald van 63% naar 52% ten voordele van duurzame mobiliteitsvormen (fig. 6). Dit is in tegenstelling tot de toename van het autogebruik voor woon-werkverplaatsingen in België in zijn geheel en in het Vlaams gewest. In Vlaanderen verkiezen de werkende pendelaars nog steeds meer de wagen (75% volgens Federaal Planbureau) om zich naar hun werkplek te begeven.

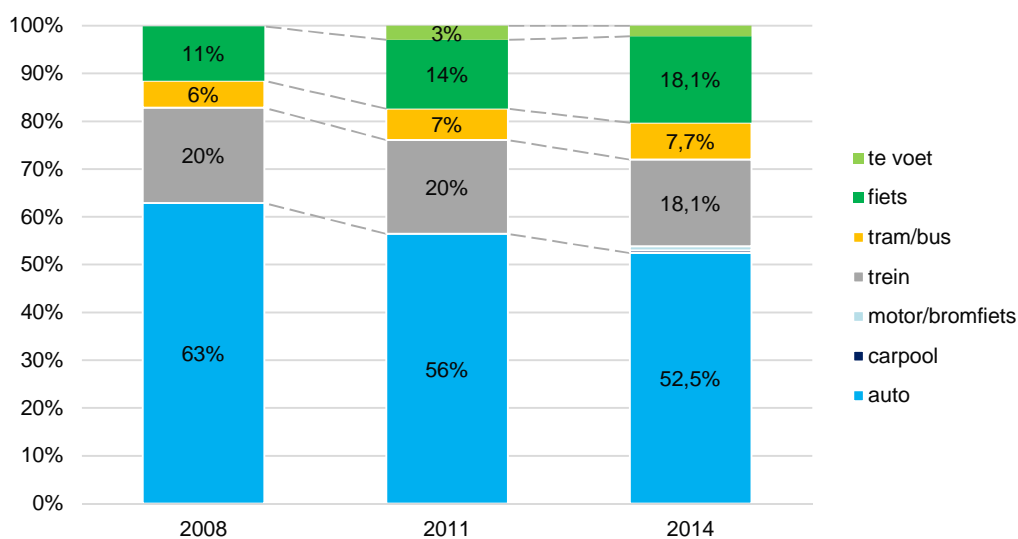


Fig. 6: Modal shift (verandering van vervoerskeuze) van 2008 naar 2014

Vlaanderen stelt dat minstens 40% van de woonwerkverplaatsingen tegen 2030 gebeurt met collectieve vervoermiddelen, te voet of met de fiets. Het aantal autoverplaatsingen van minder dan 5 kilometer moet gehalveerd worden. Dit staat in het mobiliteitsplan dat in 2013 voorlopig werd goedgekeurd door de Vlaamse Regering. De Stad Gent streeft in haar mobiliteitsplan, voorgesteld in 2014, naar een algemene vervoerskeuze van 16% voetgangers, 30% fietsers, 13% openbaar vervoergebruikers en 41% autogebruikers tegen 2020, 27% autogebruikers tegen 2030.

### 1.3 Dienstverplaatsingen personeelsleden

Meer dan 60% van de respondenten van de enquête doet dienstverplaatsingen, waarvan bijna 50% ook naar het buitenland (fig. 4). Fig. 5 toont voor welk vervoersmiddel personeelsleden kiezen voor hun binnenlandse verplaatsingen.

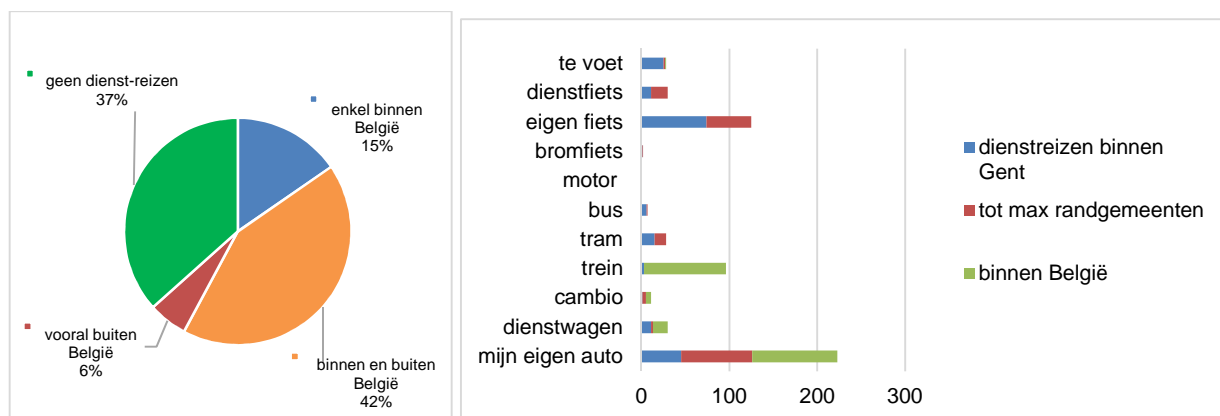


Fig. 4 en 5: Dienstverplaatsingen door personeelsleden (enquête)

### 1.4 Verplaatsingen door studenten

Voor studenten zijn alle cijfers gebaseerd op de enquête die in mei 2014 werd uitgevoerd. Van de respondenten pendelt 44% dagelijks, 7% huurt een kamer in een studentenhome en 49% zit op kot (fig. 6).

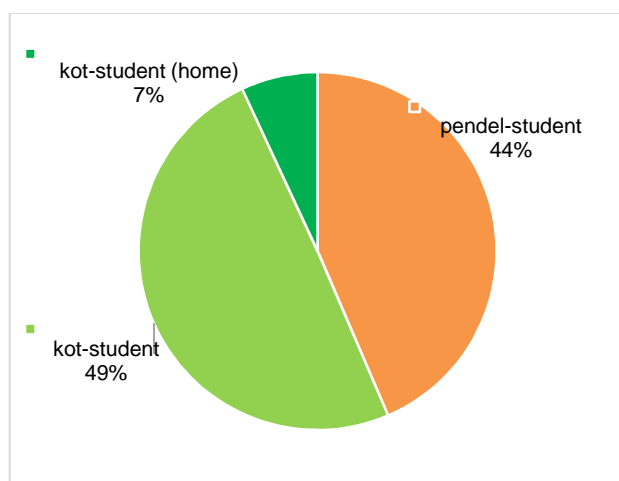


Fig. 6: verdeling van 'type' student

De meeste kotstudenten komen met de trein, bus, tram of fiets naar Gent, en verplaatsen zich in Gent hoofdzakelijk te voet of met de fiets. Slechts 1% van de respondenten onder de kotstudenten doet de dagelijkse verplaatsingen met de auto (fig. 7 en 8). Onder de pendelstudenten doet 17% de verplaatsing met de wagen (fig. 9).

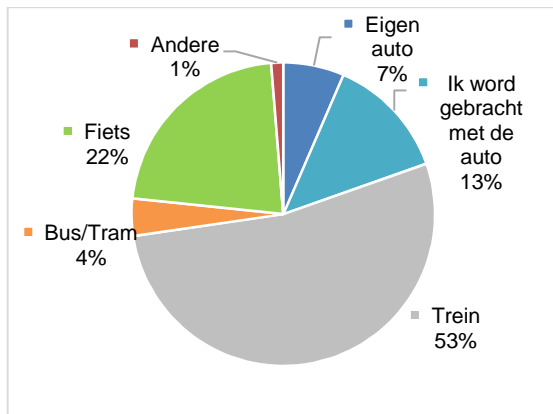


Fig. 7: Modal split voor studenten 2014 – hoofdvervoermiddel van thuis naar kot (enquête)

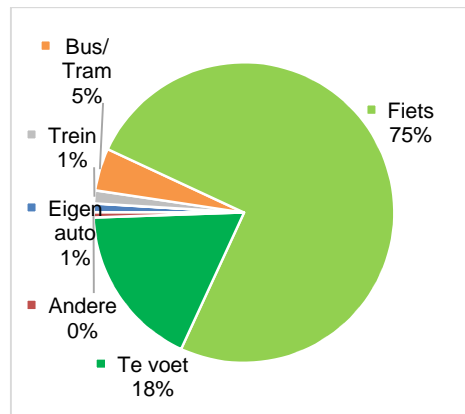


Fig. 8: Modal split voor studenten 2014 – hoofdvervoermiddel van kot naar campus (enquête)

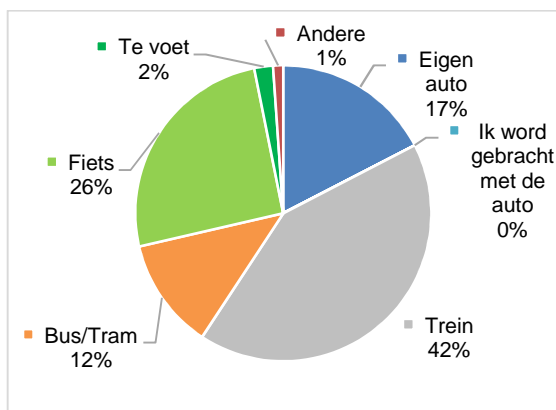


Fig. 9: Modal split voor studenten 2014 – hoofdvervoermiddel van thuis naar campus (enquête)

Meer algemeen kwam het Federaal Planbureau tot de conclusie dat studenten hoger onderwijs in België sinds 2001 beduidend minder gebruik maken van de wagen om zich naar school te begeven. Het aandeel studenten dat de wagen neemt om naar de faculteit te gaan, is tussen 2001 en 2011-2013 gedaald van 33% tot 22%.

## 2 MOBILITEITSPROFIEL PER CAMPUS

Elke campus heeft zijn eigen kenmerken, zo ook op het vlak van bereikbaarheid, personeels- en studentenbezetting, cultuur, ... Een mobiliteitsfiche per campus (vanaf > 30 personeelsleden) vat de relevante mobiliteitsinfo samen. Het beoordeelt de bereikbaarheid per campus voor de verschillende vervoersmodi aan de hand van een scoretabel (bijlage 2) en illustreert hoe personeel en studenten zich momenteel verplaatsen van en naar de campus (modal split). Op basis van deze gegevens wordt het potentieel ingeschat voor een verschuiving in de richting van meer duurzame vervoersmodi (modal shift).

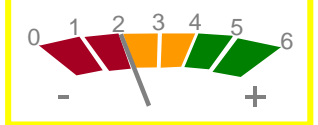
## 2.1 SITE HET PAND

### 2.1.1. Identificatie en ligging

<p><b>Regio Pand, site Het Pand</b> Onderbergen 1 9000 Gent Fysische inventaris: FI 37</p>	
--	---

### 2.1.2. Bereikbaarheidsprofiel

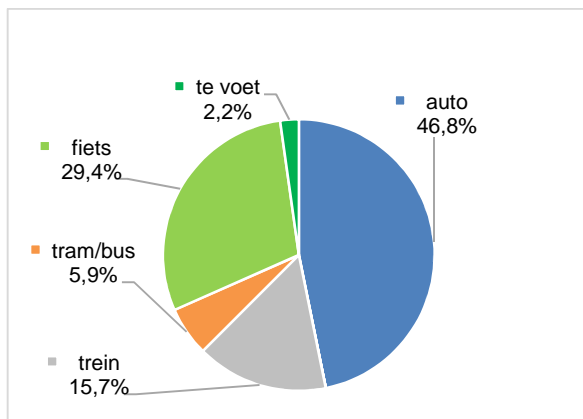
Om het bereikbaarheidsprofiel van de site te bepalen is een scoretabel opgesteld die toelaat om elke vervoersmodus per site te beoordelen (zie bijlage). De scores zijn zo opgebouwd dat de optimale toestand wordt bereikt wanneer de score 6 is.

<p><b>Fiets: intern</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Voldoende fietsenstalling voor personeel, niet afgesloten en overdekt</li> <li>➤ Douches zijn voorzien, geen andere faciliteiten zijn voorzien</li> </ul>	
<p><b>Fiets: extern</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Stedelijke omgeving</li> <li>➤ Fietsroutes in de omgeving van de campus zijn ok al zijn de kasseien iets minder</li> <li>➤ Kwaliteit fietsinfrastructuur vlakbij de campus</li> </ul>	
<p><b>Bus / Tram</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Meerdere bussen op wandelafstand (300 m)</li> <li>➤ Lijn 3 met 10-min frequentie</li> <li>➤ Lijnen 17, 18, 38, 39</li> </ul>	
<p><b>Trein</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Zeer goed bediend station op fietsafstand (minder dan 15 min fietsen)</li> <li>➤ Afstand tot Gent-Sint-Pieters is 2,5 km, Gent-Dampoort is 2 km</li> </ul>	
<p><b>Auto: intern</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Er zijn slechts enkele plaatsen voor diensten, er worden plaatsen gehuurd in de parking Ramen en Sint-Michiels</li> </ul>	
<p><b>Auto: extern</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ De capaciteit in de omgeving is de hele dag voor meer dan 70% bezet</li> </ul>	

### 2.1.3. Mobiliteitsprofiel

#### Verdeling van vervoerswijzen (modal split)

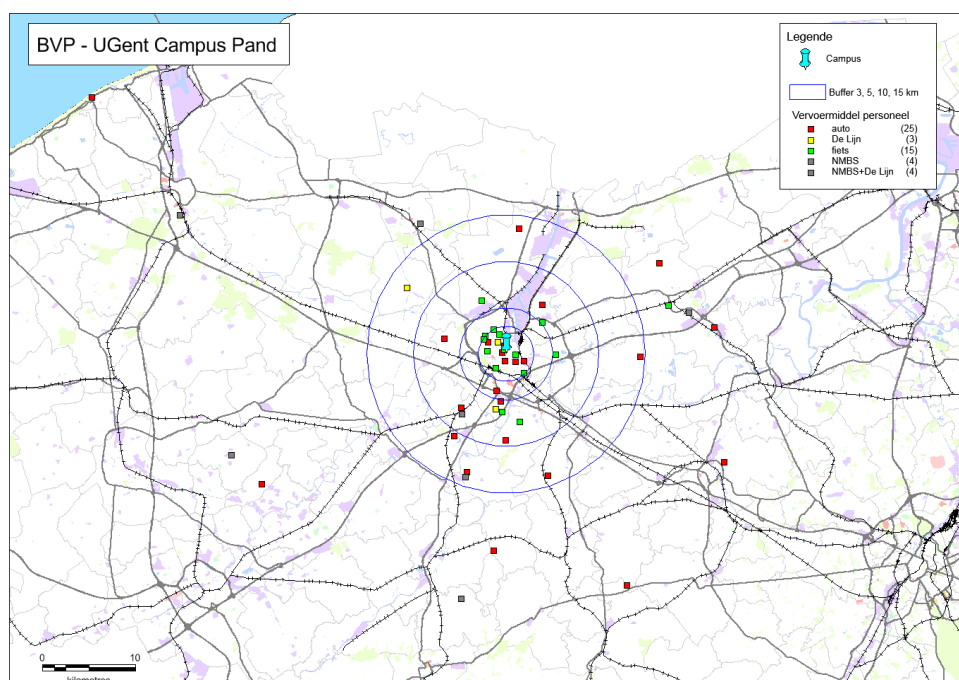
De modal split op datum van 6/2014 voor de **personeelsleden** is (51 medewerkers):



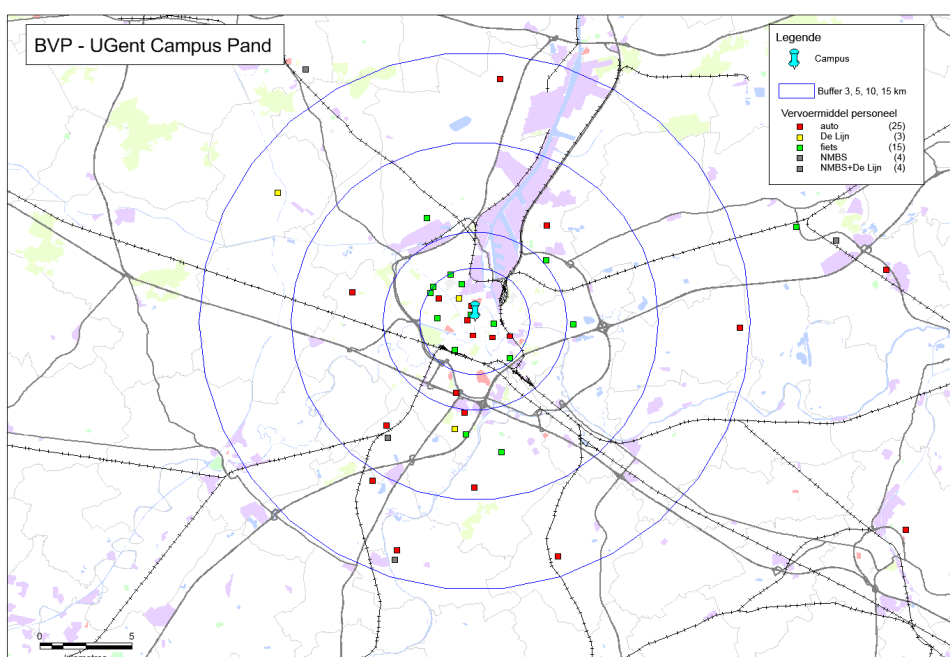
Er zijn geen studenten op deze site. Voor bezoekers zijn geen cijfers beschikbaar.

#### Woon-werkafstand per persoon

Onderstaande figuren geven de woonplaats weer van de personeelsleden en de pendelstudenten in relatie tot de afstand van hun campus, evenals het gebruikte hoofdvervoermiddel. Voetgangers worden nergens geregistreerd, en worden bijgevolg weergegeven als automobilisten in de straal van 3 km rond de werkplek.



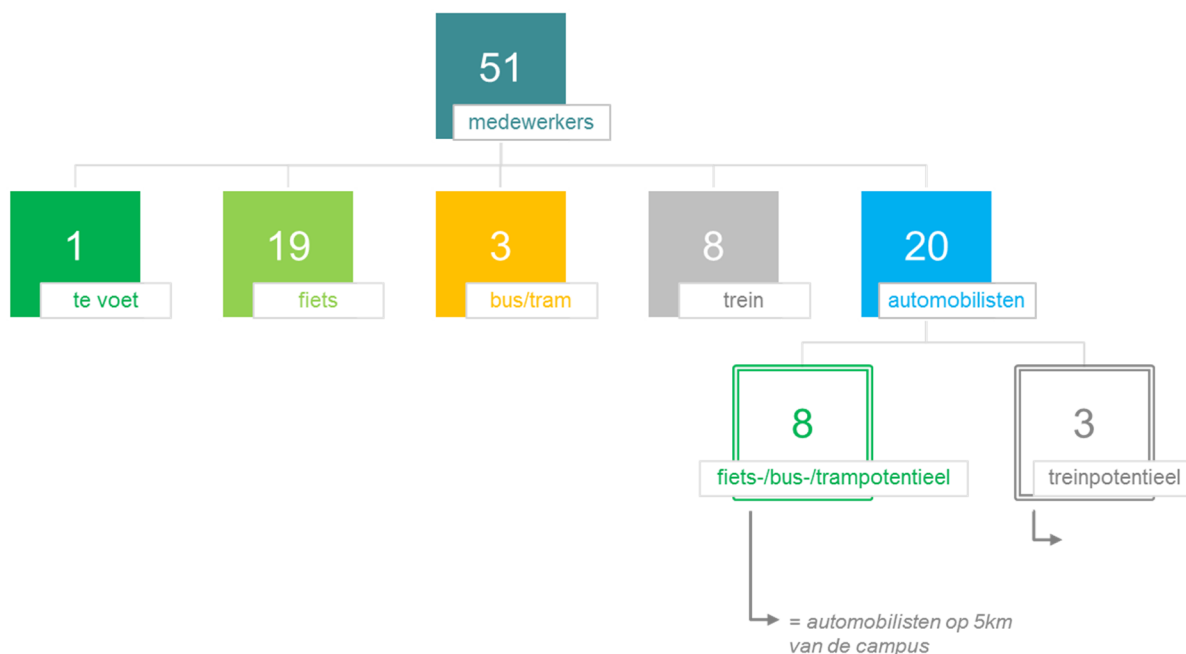
*Woonplaats van personeelsleden in relatie tot de afstand van hun campus, macroniveau*



Woonplaats van personeelsleden in relatie tot de afstand van hun campus, mesoniveau

#### 2.1.4. Inschatting potentiële modal shift

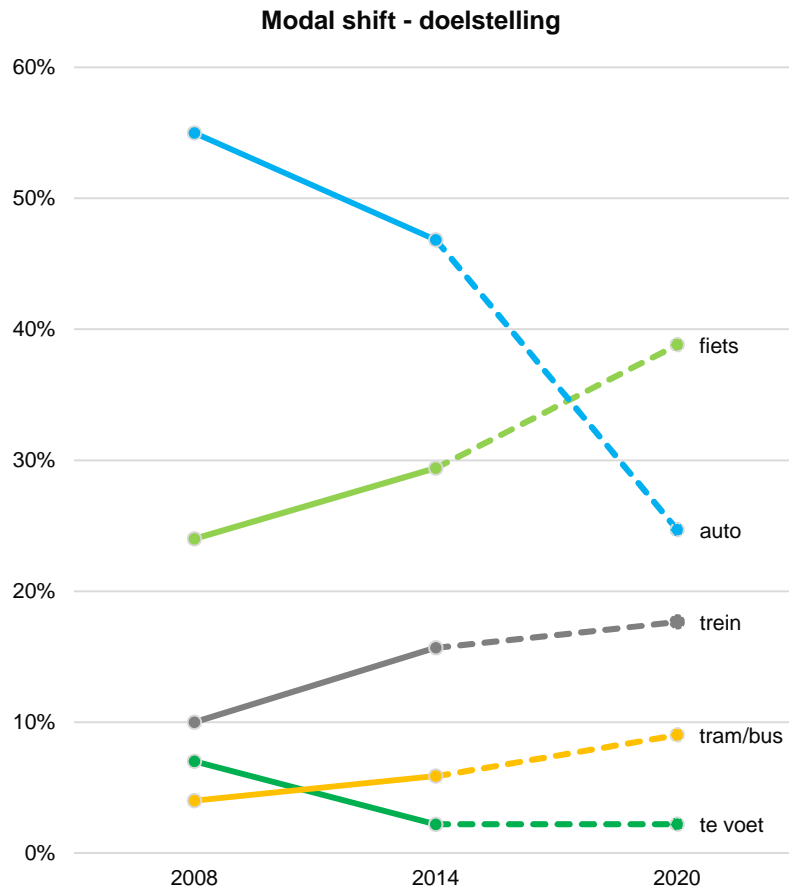
Om de potentiële modal shift in te schatten wordt gekeken naar de mogelijkheden die de huidige automobilisten hebben om te kiezen voor een duurzaam alternatief. Automobilisten met een woon-werkafstand van minder dan 5 km, kunnen overschakelen naar de fiets, de tram of de bus (fiets-/bus-/trampotentieel). Automobilisten die op minder dan 3 km wonen van een station dat een rechtstreekse verbinding heeft met Gent Sint-Pieters of Gent-Dampoort én een woon-werkafstand hebben van meer dan 5 km, worden gezien als potentiële treingebruikers (treinpotentieel).





### 2.1.5. Conclusie

Stel dat 60% van de autogebruikers met een woon-werkafstand van minder dan 5 km overschakelt op de fiets en 20% op de tram of bus, en stel dat 1/3 van de personeelsleden die kunnen overschakelen op de trein dit ook doen, dan wordt volgende modal shift bekomen:



## 2.2 COMPLEX VOLDERSSTRAAT

### 2.2.1. Identificatie en ligging

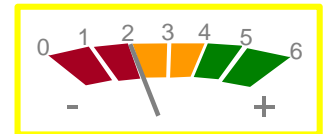
<p><b>Regio Voldersstraat, complex Voldersstraat</b> Voldersstraat 9 9000 Gent Fysische inventaris: FI 06</p>	
---	---

### 2.2.2. Bereikbaarheidsprofiel

Om het bereikbaarheidsprofiel van de site te bepalen is een scoretabel opgesteld die toelaat om elke vervoersmodus per site te beoordelen (zie bijlage). De scores zijn zo opgebouwd dat de optimale toestand wordt bereikt wanneer de score 6 is.

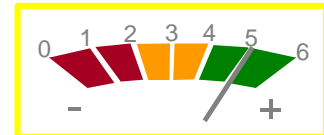
#### Fiets: intern

- Voldoende overdekte en afgesloten fietsenstalling voor personeel, onvoldoende voor studenten
- Geen fietspomp of herstelfaciliteiten
- Kwaliteit van de douches is onvoldoende



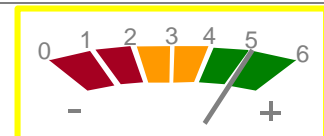
#### Fiets: extern

- Stedelijke omgeving
- Fietsroutes in de omgeving van de campus
- Kwaliteit fietsinfrastructuur vlakbij de campus



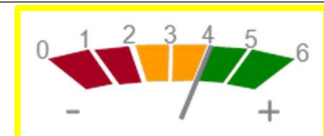
#### Bus / Tram

- Meerdere bussen en trams per uur op wandelafstand
- Afstand tot halte: tussen 50 en 250 m
- Tram 4 met 10-min frequentie



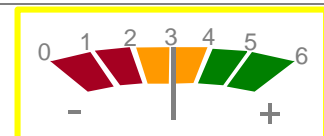
#### Trein

- Zeer goed bediend station op fietsafstand
- Afstand tot Gent-Sint-Pieters is 2,5 km en Gent-Dampoort is 1,5 km



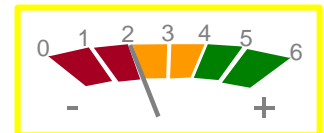
#### Auto: intern

- Voldoende parkeerplaats in de buurt (<10 min wandelen): er worden plaatsen gehuurd in Center Parking: Korte Meer



#### Auto: extern

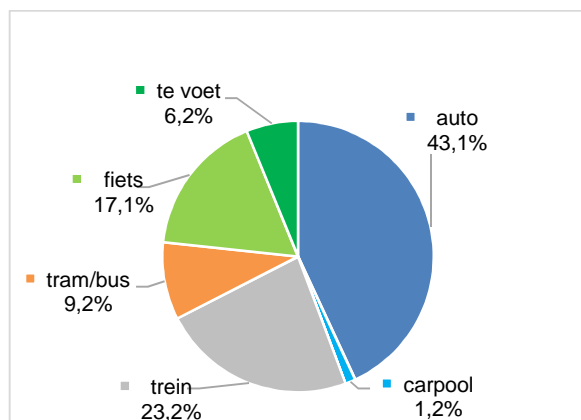
- Stedelijk gebied, beperkt bereikbaar
- Parkeerplaatsen in de omgeving zijn overdag voor 80% bezet



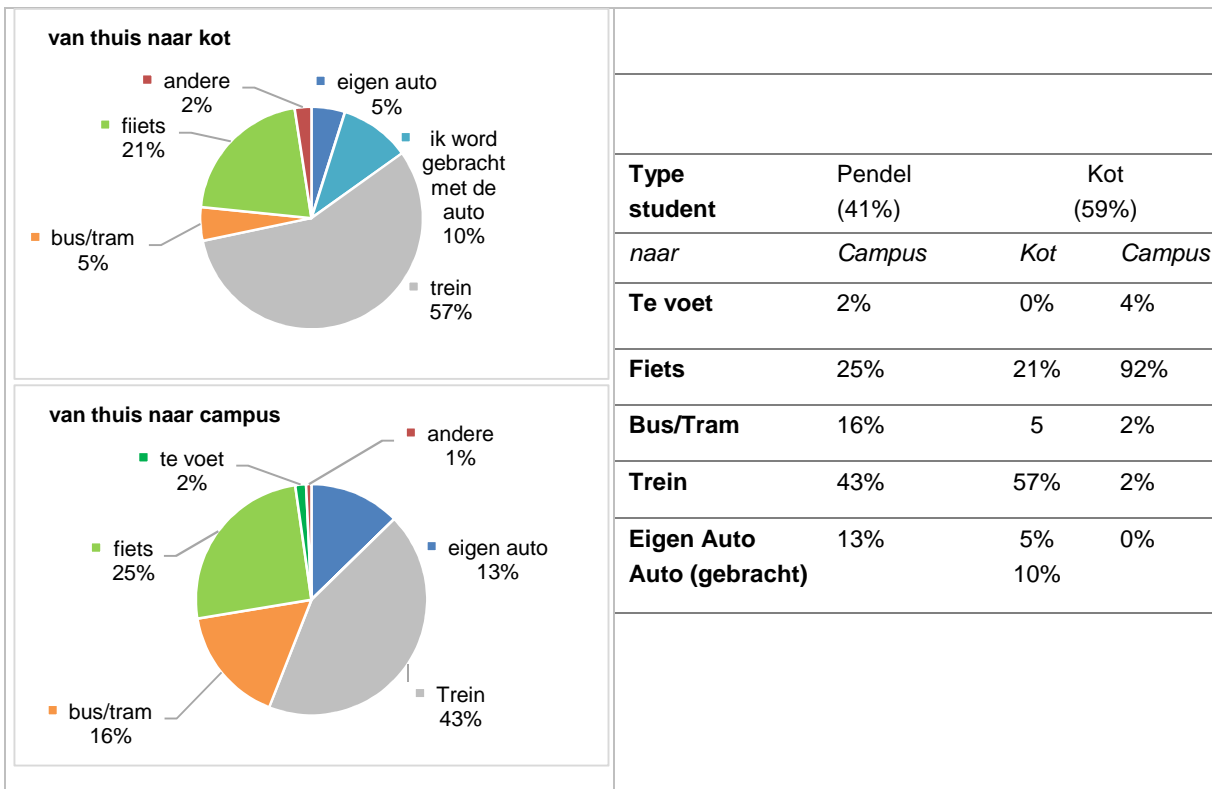
### 2.2.3. Mobiliteitsprofiel

#### Verdeling van vervoerswijzen (modal split)

De modal split op datum van 6/2014 voor de **personeelsleden** is (531 medewerkers):



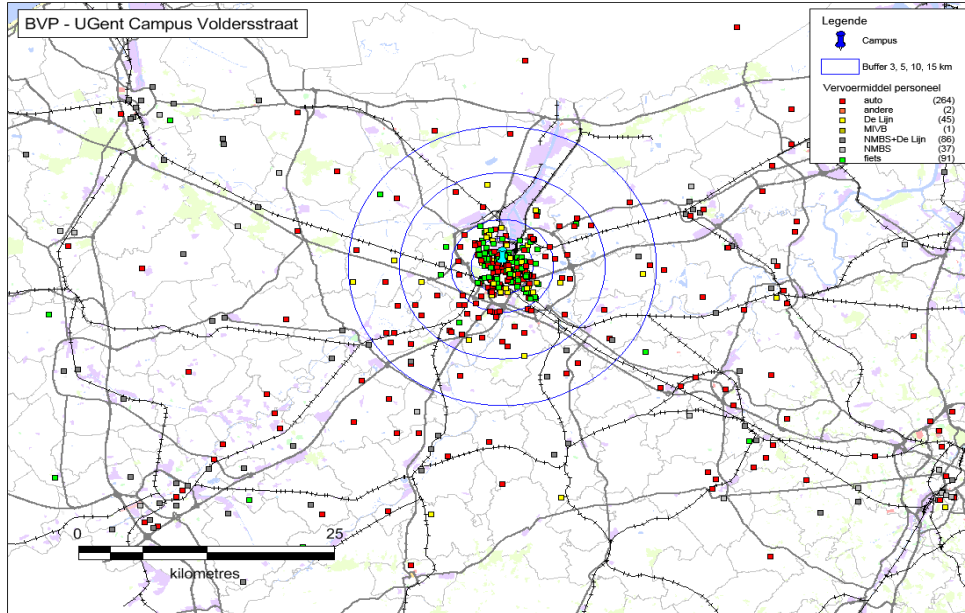
Voor studenten zijn alle cijfers gebaseerd op de enquête die in mei 2014 werd uitgevoerd. De modal split op datum van 5/2014 voor de **studenten** is (342 respondenten):



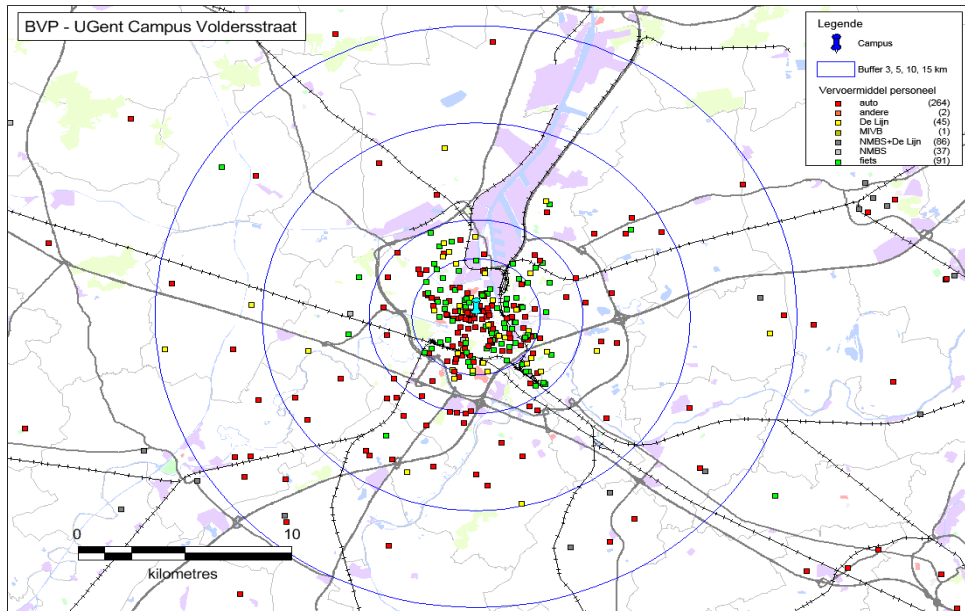
#### Woon-werkafstand per persoon

Onderstaande figuren geven de woonplaats weer van de personeelsleden en de pendelstudenten in relatie tot de afstand van hun campus, evenals het gebruikte

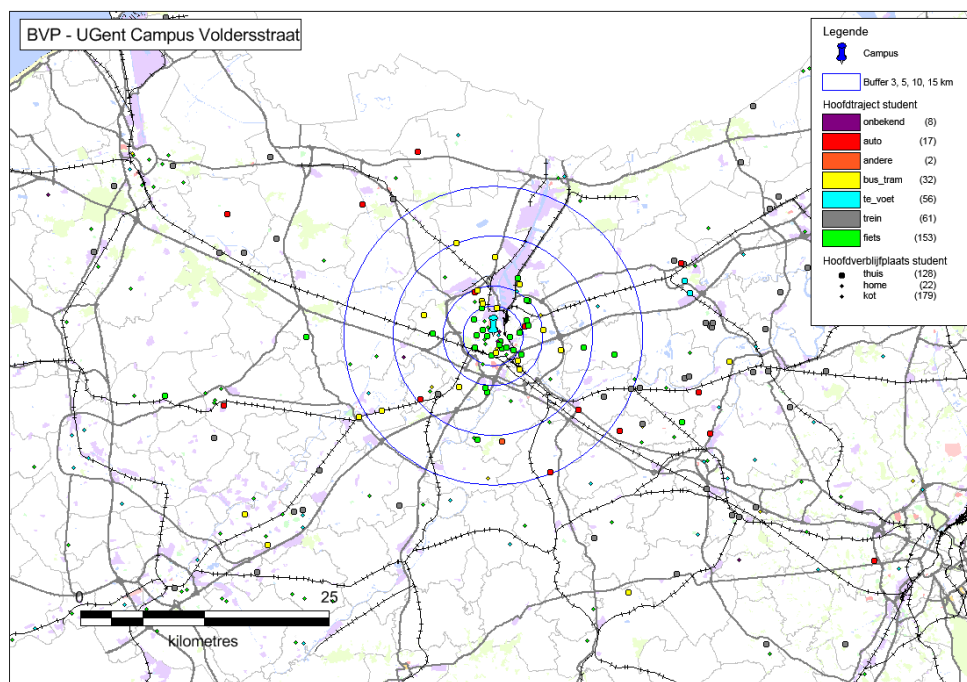
hoofdvervoermiddel. Voetgangers worden nergens geregistreerd, en worden bijgevolg weergegeven als automobilisten in de straal van 3 km rond de werkplek.



*Woonplaats van personeelsleden in relatie tot de afstand van hun campus, macroniveau*



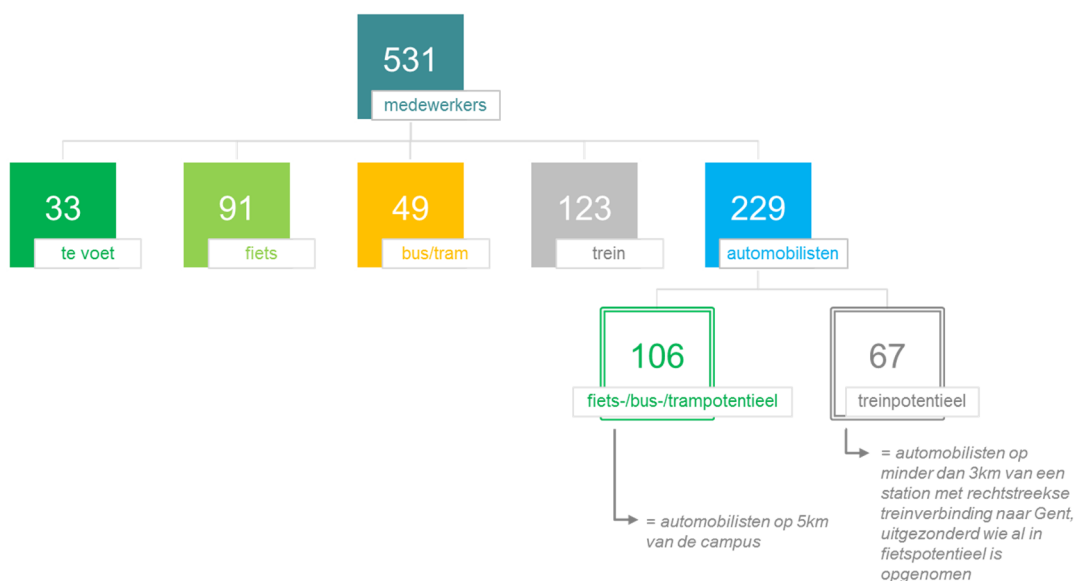
*Woonplaats van personeelsleden in relatie tot de afstand van hun campus, mesoniveau*



Woonplaats van pendelstudenten in relatie tot de afstand van hun campus

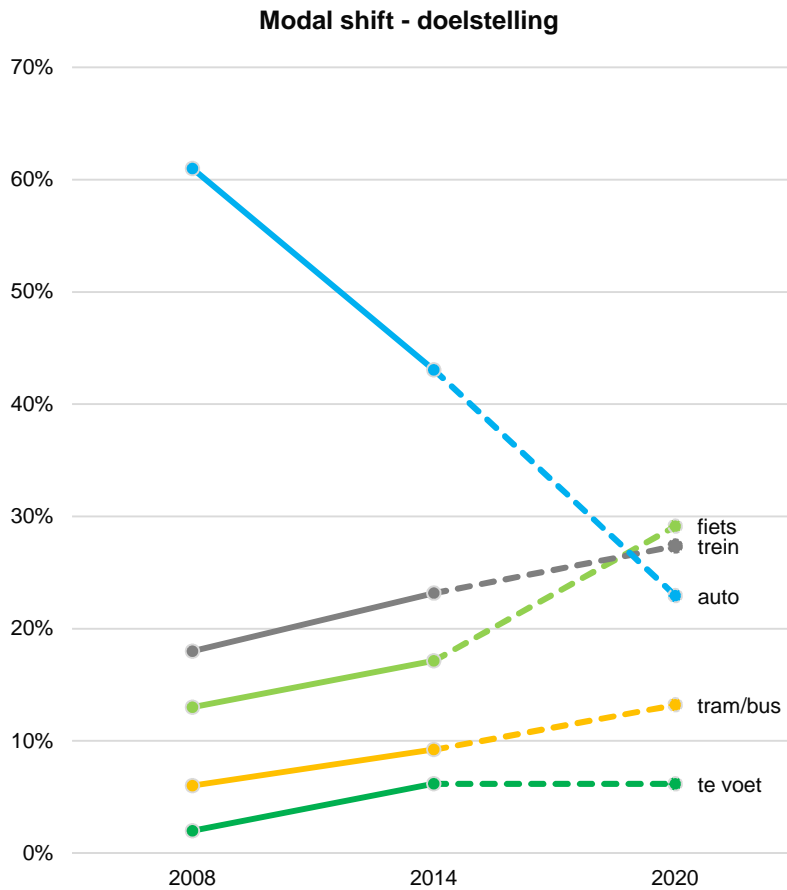
## 2.2.4. Inschatting potentiële modal shift

Om de potentiële modal shift in te schatten wordt gekeken naar de mogelijkheden die de huidige automobilisten hebben om te kiezen voor een duurzaam alternatief. Automobilisten met een woon-werkafstand van minder dan 5 km, kunnen overschakelen naar de fiets, de tram of de bus (fiets-/bus-/trampotentieel). Automobilisten die op minder dan 3 km wonen van een station dat een rechtstreekse verbinding heeft met Gent Sint-Pieters of Gent-Dampoort én een woon-werkafstand hebben van meer dan 5 km, worden gezien als potentiële treingebruikers (treinpotentieel).




### 2.2.5. Conclusie

Stel dat 60% van de autogebruikers met een woon-werkafstand van minder dan 5 km overschakelt op de fiets en 20% op de tram of bus, en stel dat 1/3 van de personeelsleden die kunnen overschakelen op de trein dit ook doen, dan wordt volgende modal shift bekomen:



## 2.3 SITE RECTORAAT – TECHNICUM – DE BRUG

### 2.3.1. Identificatie en ligging

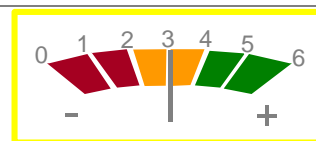
<p><b>Regio Sint-Pietersnieuwstraat, Site Rectoraat - Technicum - De Brug</b> Sint-Pietersnieuwstraat 25 - 45 9000 Gent Fysische inventaris: FI 27</p>	
--	--

### 2.3.2. Bereikbaarheidsprofiel

Om het bereikbaarheidsprofiel van de site te bepalen is een scoretabel opgesteld die toelaat om elke vervoersmodus per site te beoordelen (zie bijlage). De scores zijn zo opgebouwd dat de optimale toestand wordt bereikt wanneer de score 6 is.

#### Fiets: intern

- Voldoende overdekte en afgesloten stalling voor personeel
- Voldoende fietsenstalling voor studenten maar niet overdekt (gedeelte onder terras Vooruit is wel overdekt), de helling voor het Technicum wordt echter bijna niet gebruikt waardoor de andere zones een tekort vertonen.
- Fietspomp is steeds kapot, geen fietsherstelbaarheid, wel douches



#### Fiets: extern

- Stedelijke omgeving
- Fietsroutes in de omgeving van de campus



#### Bus / Tram

- Halte voor de deur: Bus 5 en 6 stoppen aan de site
- Op 500 m: Tram 1, 21, 4 met 10-min frequentie
- het Zuid ligt op wandelafstand met vele aansluitingen



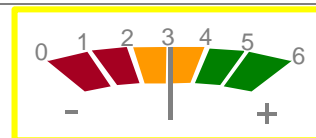
#### Trein

- Zeer goed bediend station op fietsafstand
- Afstand tot Gent-Sint-Pieters en Gent-Dampoort is 2 km
- Gent-Sint-Pieters heel vlot bereikbaar met de tram



#### Auto: intern

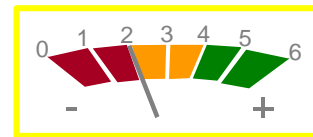
- Theoretisch onvoldoende plaats voor woon-werkverkeer op de eigen site (modal split t.o.v. aantal parkeerplaatsen). Lage bezettingsgraad



(60%) levert een reëel overschot aan parkeerplaatsen.

**Auto: extern**

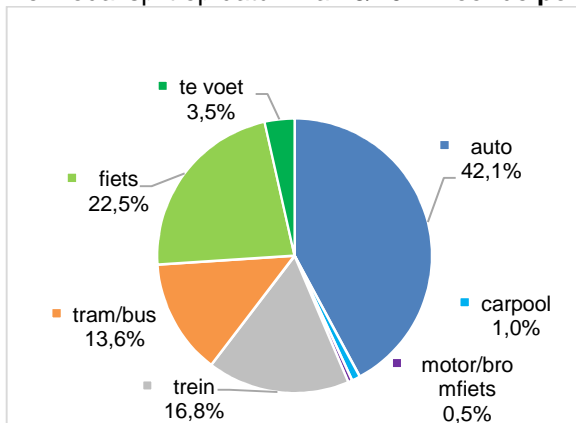
- Gelegen binnen R40
- Zelden filegevoelig gebied
- Capaciteit in de straten in de omgeving is de hele dag voor meer dan 90% bezet



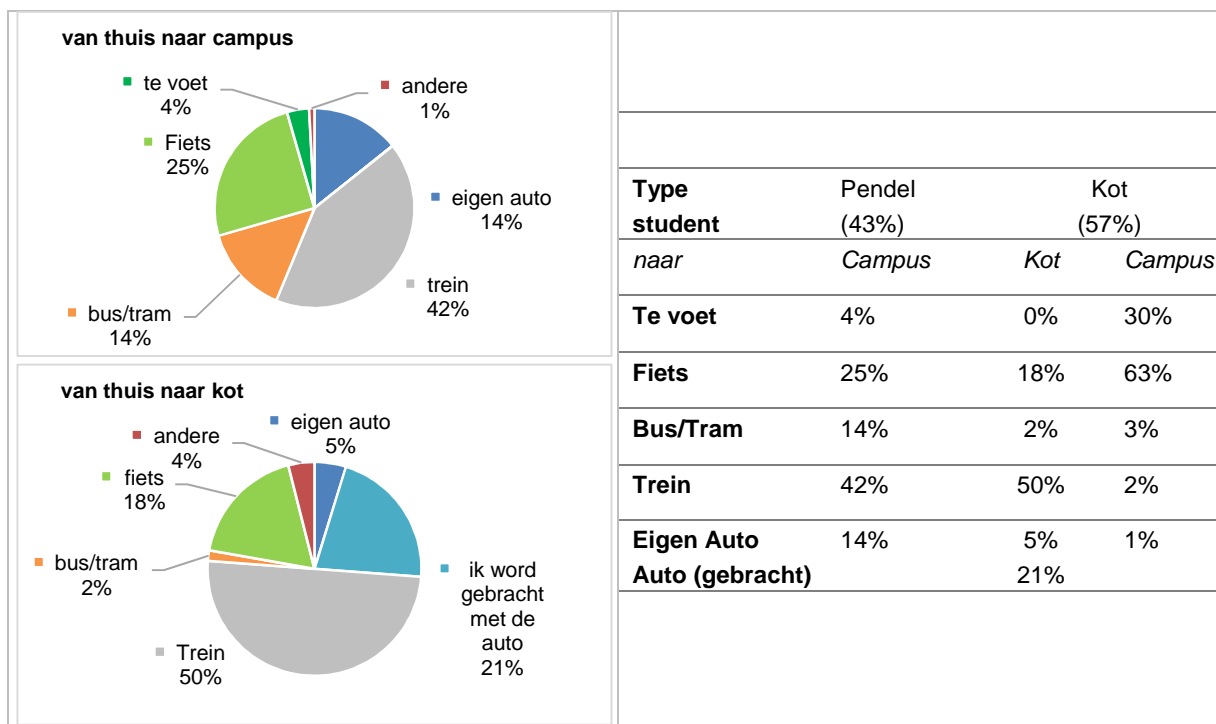
**2.3.3. Mobiliteitsprofiel**

Verdeling van vervoerswijzen (modal split)

De modal split op datum van 6/2014 voor de **personeelsleden** is (1133 medewerkers):



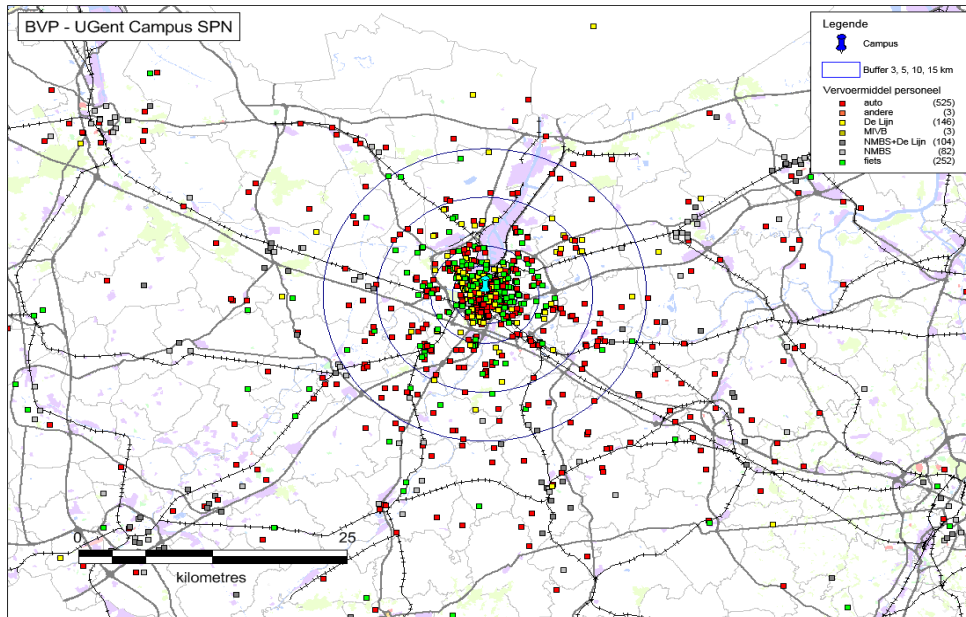
Voor studenten zijn alle cijfers gebaseerd op de enquête die in mei 2014 werd uitgevoerd. De modal split op datum van 5/2014 voor de **studenten** is (238 respondenten):



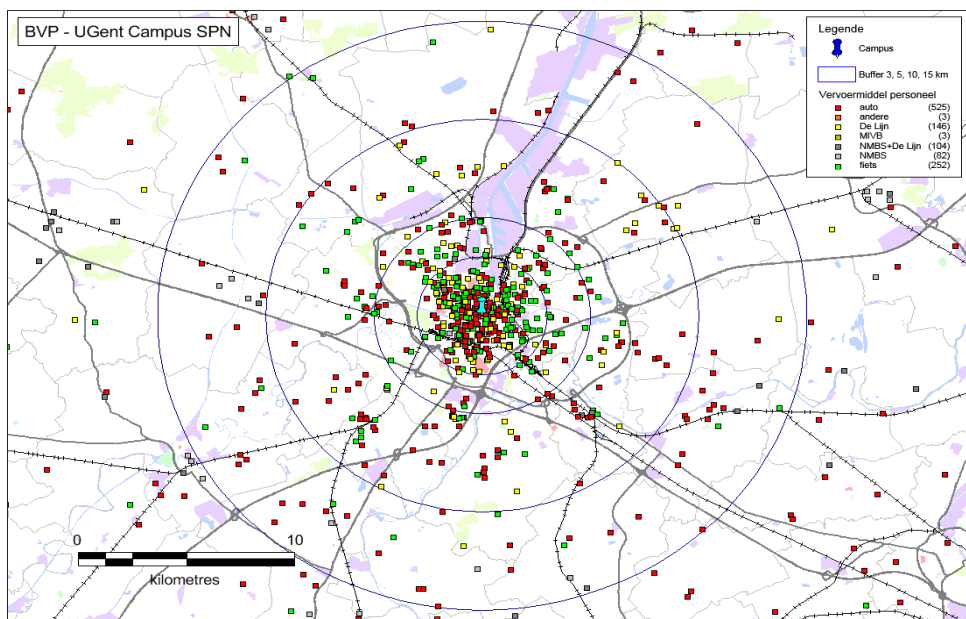


### Woon-werkafstand per persoon

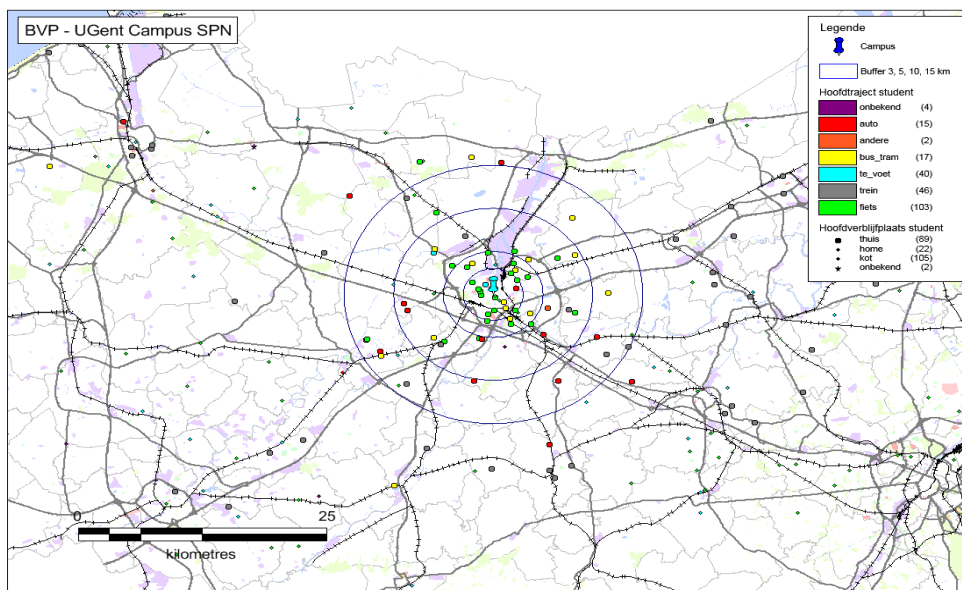
Onderstaande figuren geven de woonplaats weer van de personeelsleden en de pendelstudenten in relatie tot de afstand van hun campus, evenals het gebruikte hoofdvervoermiddel. Voetgangers worden nergens geregistreerd, en worden bijgevolg weergegeven als automobilisten in de straal van 3 km rond de werkplek.



*Woonplaats van personeelsleden in relatie tot de afstand van hun campus, macroniveau*



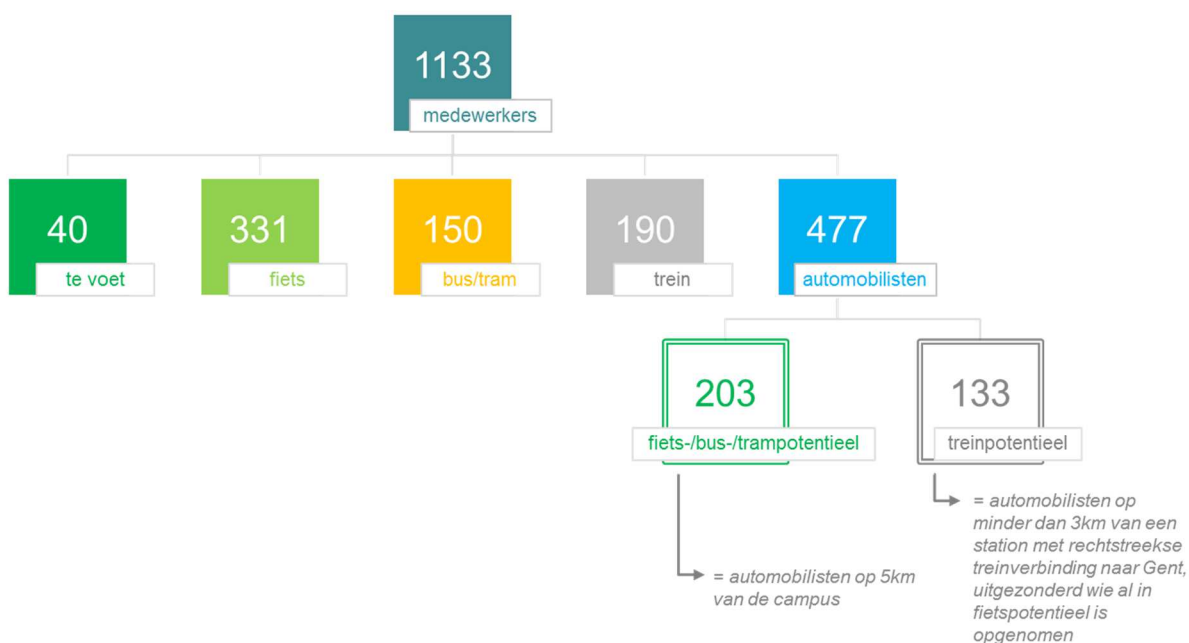
*Woonplaats van personeelsleden in relatie tot de afstand van hun campus, mesoniveau*



Woonplaats van pendelstudenten in relatie tot de afstand van hun campus

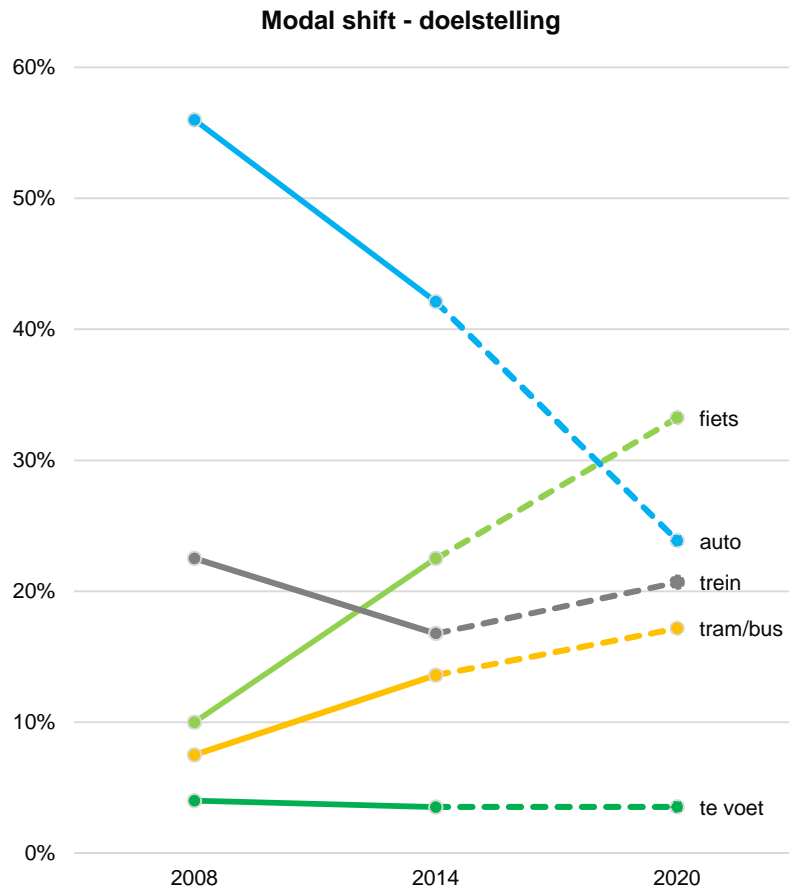
### 2.3.4. Inschatting potentiële modal shift

Om de potentiële modal shift in te schatten wordt gekeken naar de mogelijkheden die de huidige automobilisten hebben om te kiezen voor een duurzaam alternatief. Automobilisten met een woon-werkafstand van minder dan 5 km, kunnen overschakelen naar de fiets, de tram of de bus (fiets-/bus-/trampotentieel). Automobilisten die op minder dan 3 km wonen van een station dat een rechtstreekse verbinding heeft met Gent Sint-Pieters of Gent-Dampoort én een woon-werkafstand hebben van meer dan 5 km, worden gezien als potentiële treingebruikers (treinpotentieel).



### 2.3.5. Conclusie

Stel dat 60% van de autogebruikers met een woon-werkafstand van minder dan 5 km overschakelt op de fiets en 20% op de tram of bus, en stel dat 1/3 van de personeelsleden die kunnen overschakelen op de trein dit ook doen, dan wordt volgende modal shift bekomen:



## 2.4 SITE SINT-PIETERSPLEIN

### 2.4.1. Identificatie en ligging

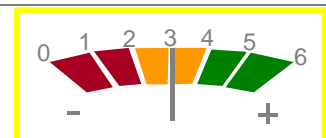
<p><b>Regio Sint-Pietersnieuwstraat, site Sint-Pietersplein</b> Sint-Pietersplein 9000 Gent Fysische inventaris: FI 15</p>	
--	---

### 2.4.2. Bereikbaarheidsprofiel

Om het bereikbaarheidsprofiel van de site te bepalen is een scoretabel opgesteld die toelaat om elke vervoersmodus per site te beoordelen (zie bijlage). De scores zijn zo opgebouwd dat de optimale toestand wordt bereikt wanneer de score 6 is.

#### Fiets: intern

- Fietsenstalling personeel is momenteel niet groot genoeg (zijde St-PPlein), wel afgesloten en overdekt
- Douches en andere faciliteiten zijn voorzien
- Voor studenten zijn er onvoldoende plaatsen



#### Fiets: extern

- Stedelijke omgeving
- Fietsroutes in de omgeving van de campus zijn ok
- Kwaliteit fietsinfrastructuur vlakbij de campus



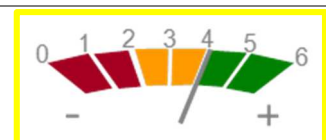
#### Bus / Tram

- Tram 1 op wandelafstand (500 m)
- Lijn 5 vlakbij de site met 15-min frequentie
- Geen rechtstreekse verbinding met station, goede frequentie maar geen goede capaciteit tijdens spits



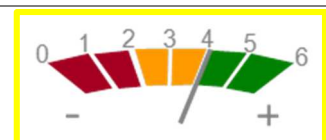
#### Trein

- Zeer goed bediend station op fietsafstand (minder dan 15 minuten fietsen)
- Afstand tot Gent-Sint-Pieters is 2 km, Gent-Dampoort 2,5 km



#### Auto: intern

- In de parking is een overschot merkbaar (86 plaatsen, voor ongeveer 85% in gebruik), een bezetting van de automobilisten van 60% kan dit verklaren



#### Auto: extern

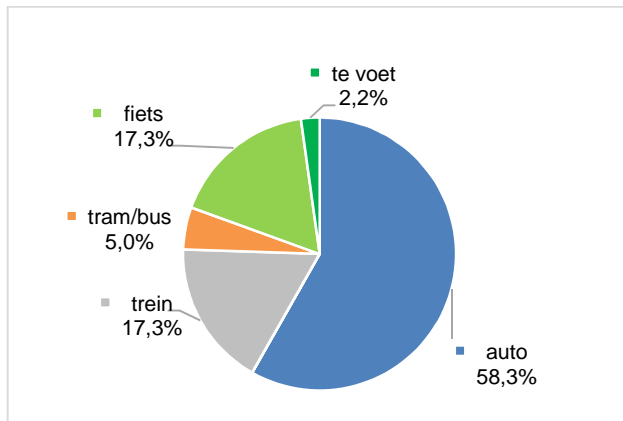
- De capaciteit in de omgeving is de hele dag voor meer dan 90% bezet (dat levert score 1), maar er is een grote betalende parking ter beschikking (vandaar score 4)



### 2.4.3. Mobiliteitsprofiel

#### Verdeling van vervoerswijzen (modal split)

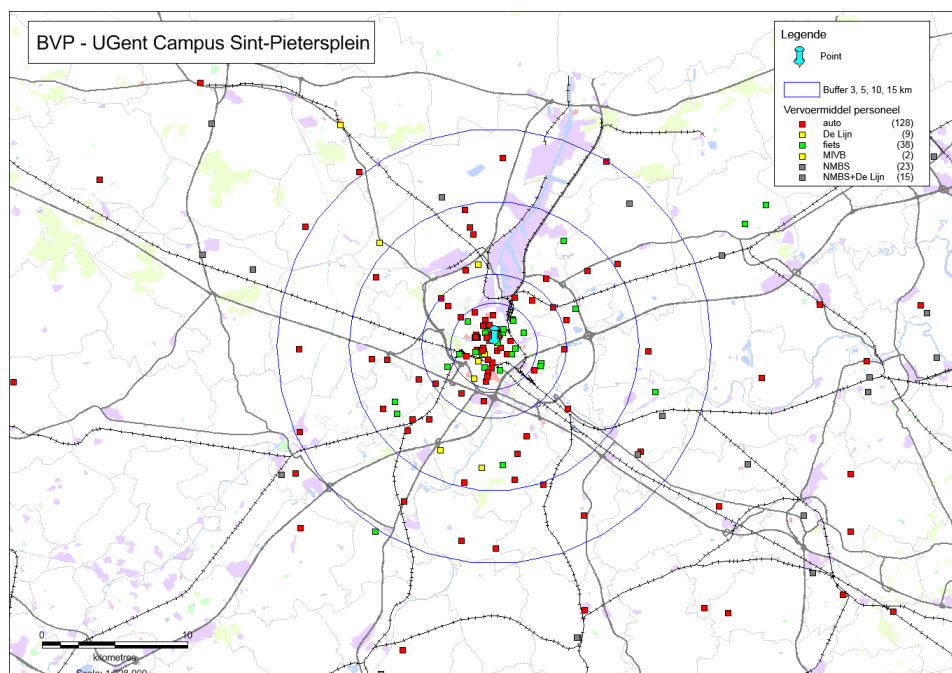
De modal split op datum van 6/2014 voor de **personeelsleden** is (220 medewerkers):



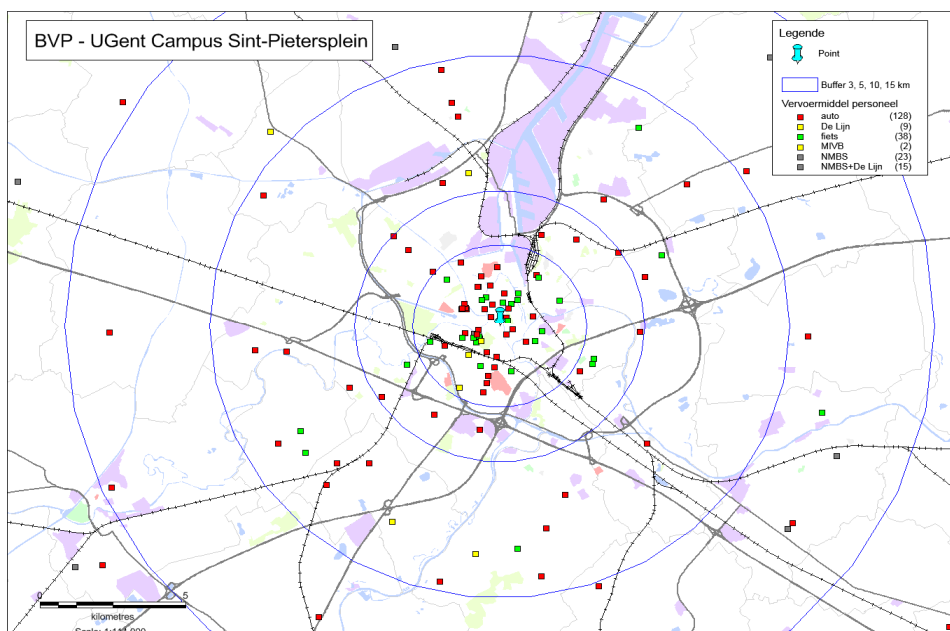
Voor studenten zijn geen cijfers beschikbaar.

#### Woon-werkafstand per persoon

Onderstaande figuren geven de woonplaats weer van de personeelsleden en de pendelstudenten in relatie tot de afstand van hun campus, evenals het gebruikte hoofdvervoermiddel. Voetgangers worden nergens geregistreerd, en worden bijgevolg weergegeven als automobilisten in de straal van 3 km rond de werkplek.



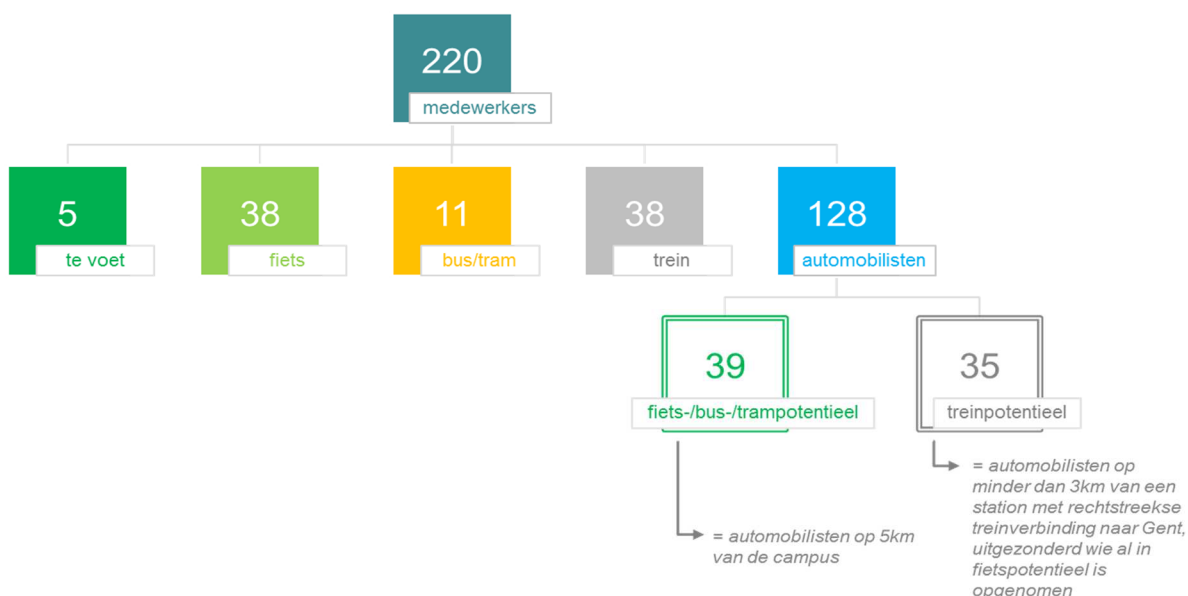
*Woonplaats van personeelsleden in relatie tot de afstand van hun campus, macroniveau*



Woonplaats van personeelsleden in relatie tot de afstand van hun campus, mesoniveau

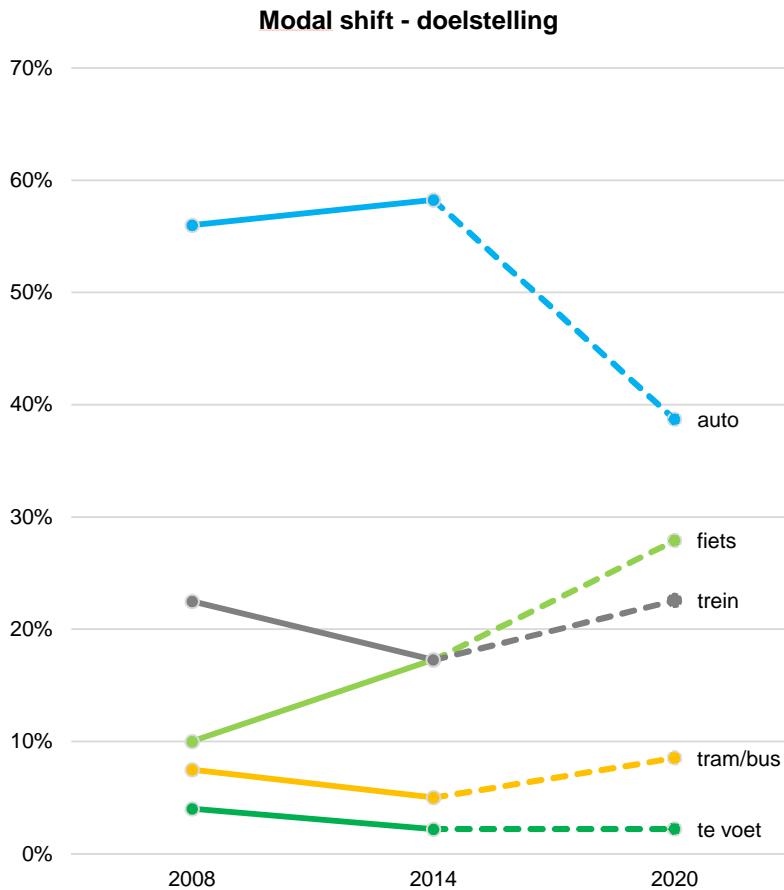
#### 2.4.4. Inschatting potentiële modal shift

Om de potentiële modal shift in te schatten wordt gekeken naar de mogelijkheden die de huidige automobilisten hebben om te kiezen voor een duurzaam alternatief. Automobilisten met een woon-werkafstand van minder dan 5 km, kunnen overschakelen naar de fiets, de tram of de bus (fiets-/bus-/trampotentieel). Automobilisten die op minder dan 3 km wonen van een station dat een rechtstreekse verbinding heeft met Gent Sint-Pieters of Gent-Dampoort én een woon-werkafstand hebben van meer dan 5 km, worden gezien als potentiële treingebruikers (treinpotentieel).



### 2.4.5. Conclusie


Stel dat 60% van de autogebruikers met een woon-werkafstand van minder dan 5 km overschakelt op de fiets en 20% op de tram of bus, en stel dat 1/3 van de personeelsleden die kunnen overschakelen op de trein dit ook doen, dan wordt volgende modal shift bekomen:



Voor 2008 werden de gegevens van de site Rectoraat - Technicum - De Brug gebruikt.

## 2.5 SITE BLANDIJN

### 2.5.1. Identificatie en ligging

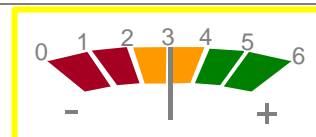
<p><b>Regio Sint-Pietersnieuwstraat, site Blandijn</b> Blandijnberg 2 9000 Gent Fysische inventaris: FI 05</p>	
--	--

### 2.5.2. Bereikbaarheidsprofiel

Om het bereikbaarheidsprofiel van de site te bepalen is een scoretabel opgesteld die toelaat om elke vervoersmodus per site te beoordelen (zie bijlage). De scores zijn zo opgebouwd dat de optimale toestand wordt bereikt wanneer de score 6 is.

#### Fiets: intern

- Te weinig fietsenstalling voor personeel
- Fietsenstalling studenten ontoereikend voor pieken



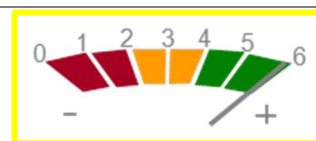
#### Fiets: extern

- Stedelijke omgeving
- Fietsroutes in de omgeving van de campus
- Kwaliteit fietsinfrastructuur vlakbij de campus



#### Bus / Tram

- Op wandelafstand:
  - Tram 1 met 10-min frequentie; afstand tot halte: 350m
  - Tram 21 elke 30 min
  - Bus 5 met 10-min frequentie
  - het Zuid met vele aansluitingen



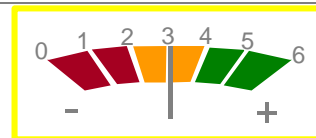
#### Trein

- Zeer goed bediend station op fietsafstand
- Afstand tot Gent-Sint-Pieters is 1,5 km, Gent-Dampoort 2,5 km
- Gent-Sint-Pieters heel vlot bereikbaar met de tram



#### Auto: intern

- Onvoldoende plaats voor alle woon-werkverkeer met de wagen







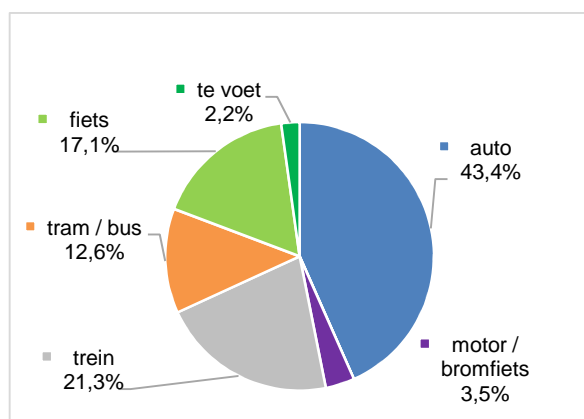
**Auto: extern**

- Stedelijk gebied, binnen de R40
- Parkeerplaatsen omgeving overdag 90% bezet

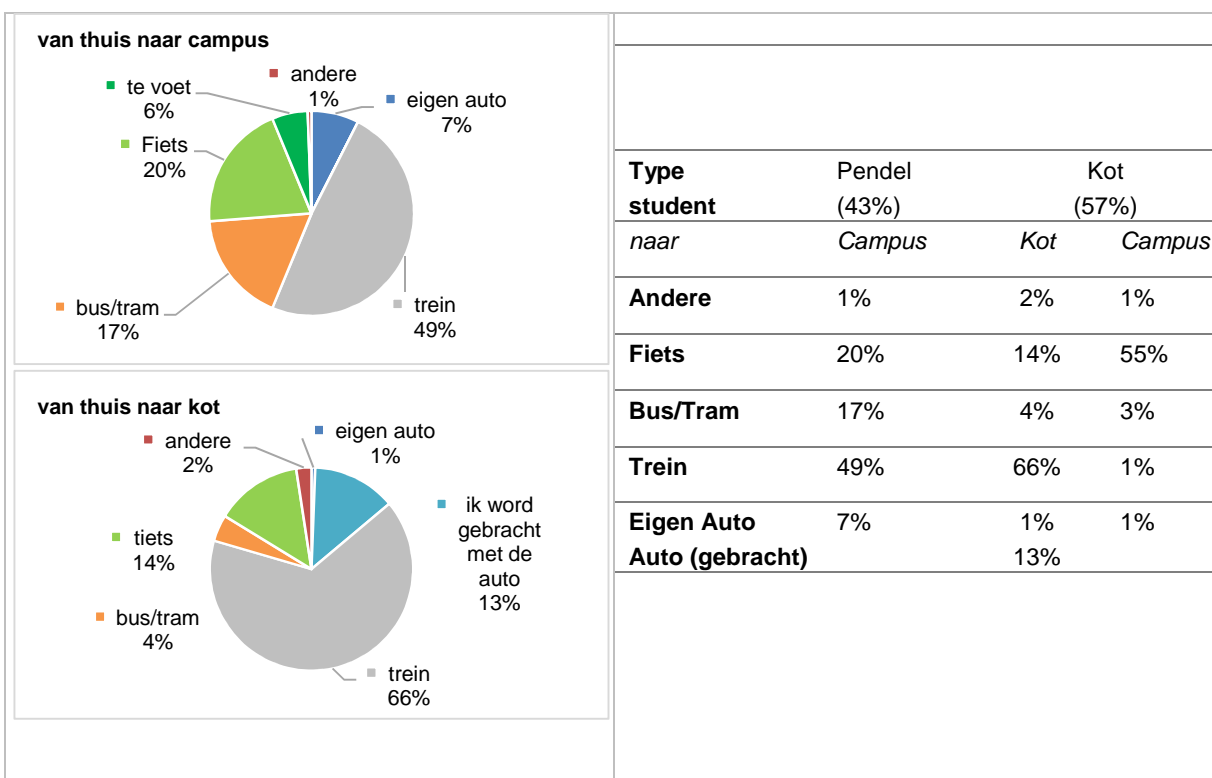
**2.5.3. Mobiliteitsprofiel**

Verdeling van vervoerswijzen (modal split)

De modal split op datum van 6/2014 voor de **personeelsleden** is (381 medewerkers):

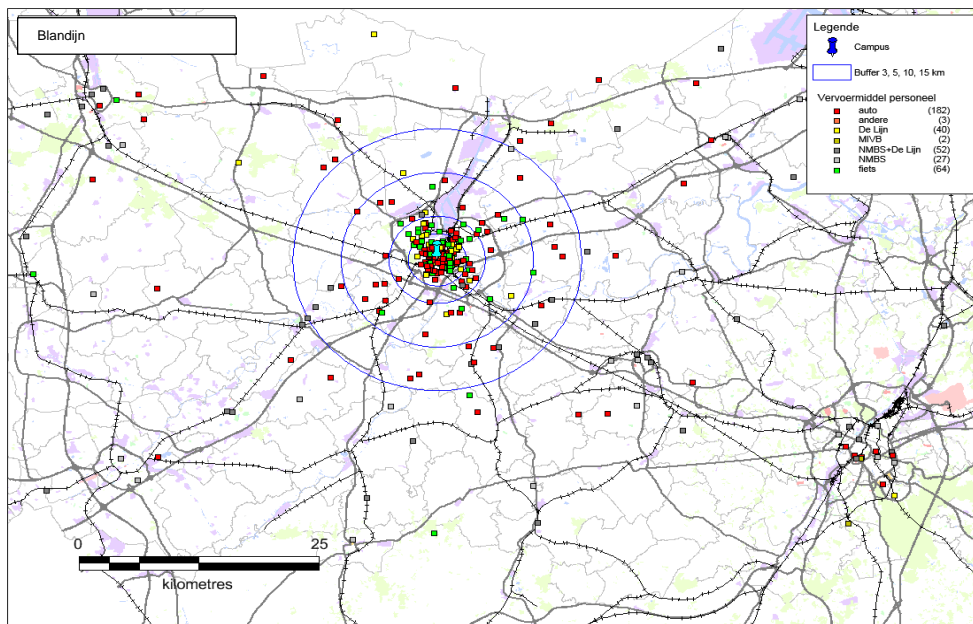


Voor studenten zijn alle cijfers gebaseerd op de enquête die in mei 2014 werd uitgevoerd. De modal split op datum van 5/2014 voor de **studenten** is (328 respondenten):

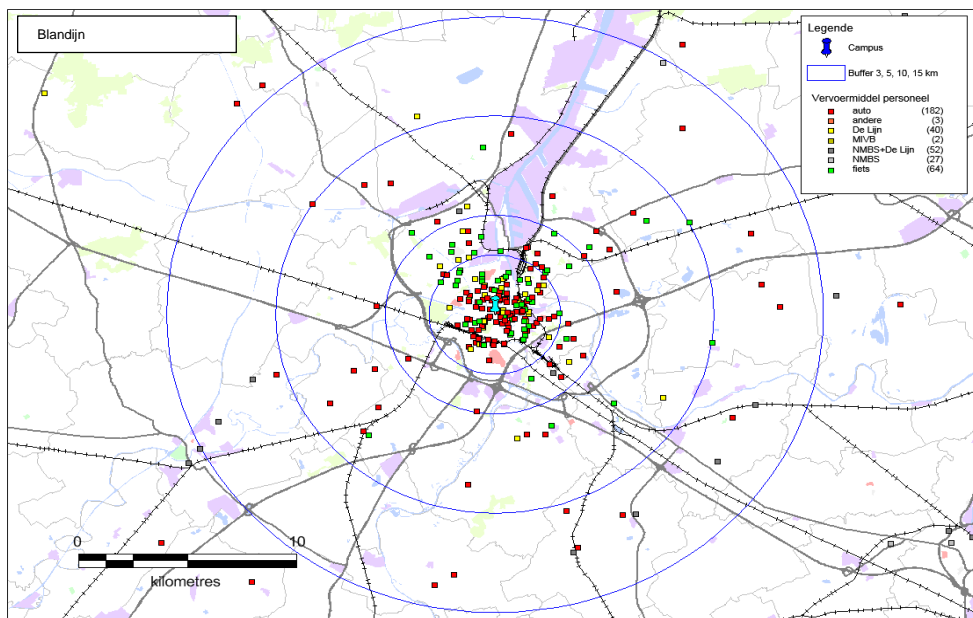


### Woon-werkafstand per persoon

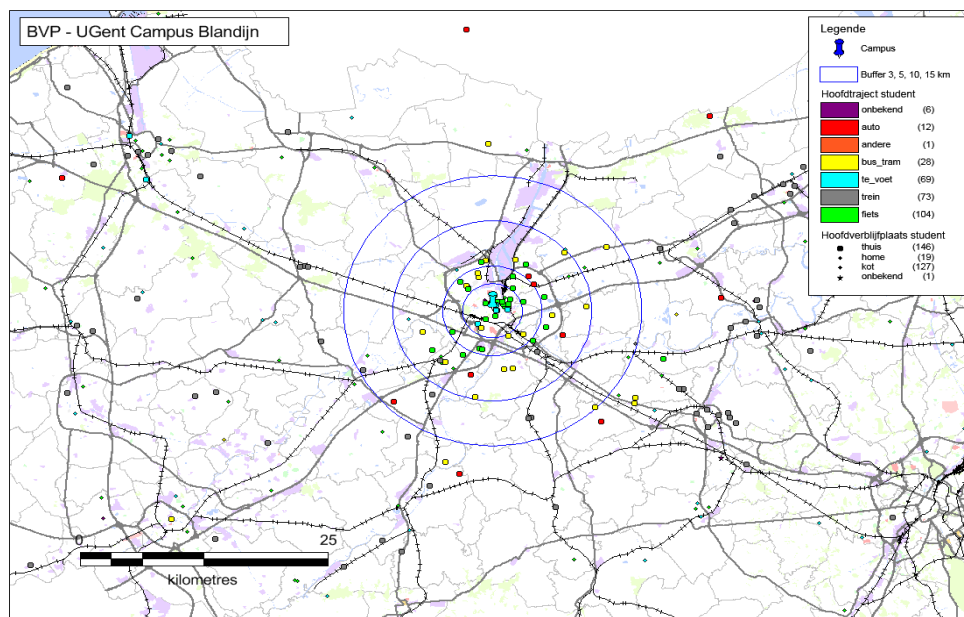
Onderstaande figuren geven de woonplaats weer van de personeelsleden en de pendelstudenten in relatie tot de afstand van hun campus, evenals het gebruikte hoofdvervoermiddel. Voetgangers worden nergens geregistreerd, en worden bijgevolg weergegeven als automobilisten in de straal van 3 km rond de werkplek.



*Woonplaats van personeelsleden in relatie tot de afstand van hun campus, macroniveau*



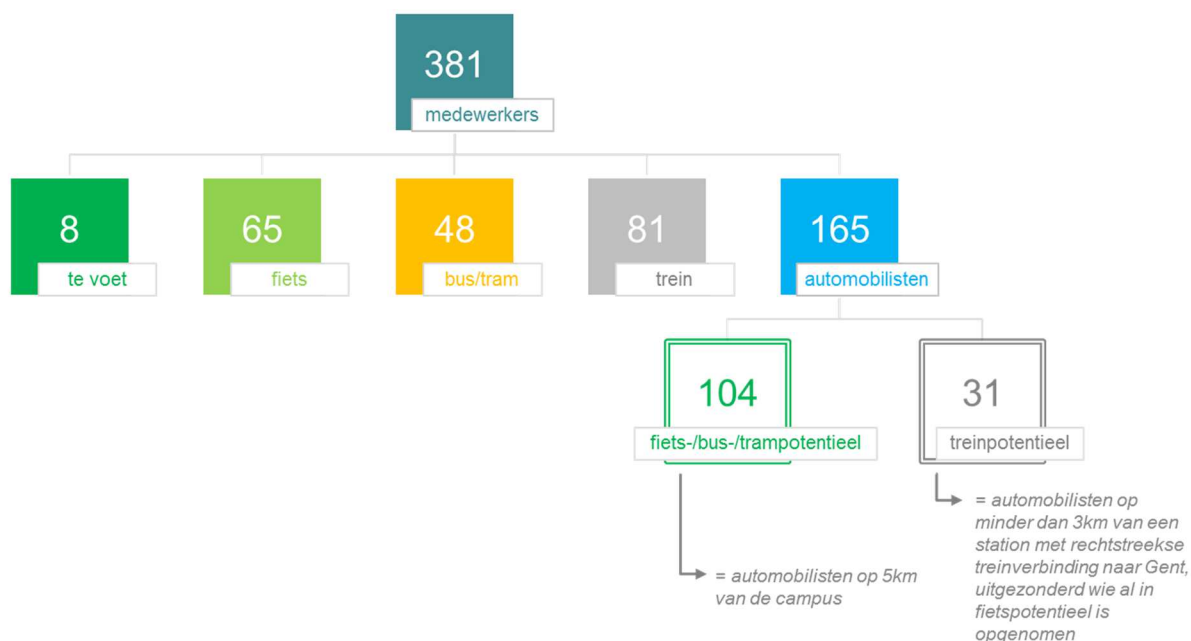
*Woonplaats van personeelsleden in relatie tot de afstand van hun campus, mesoniveau*



Woonplaats van pendelstudenten in relatie tot de afstand van hun campus

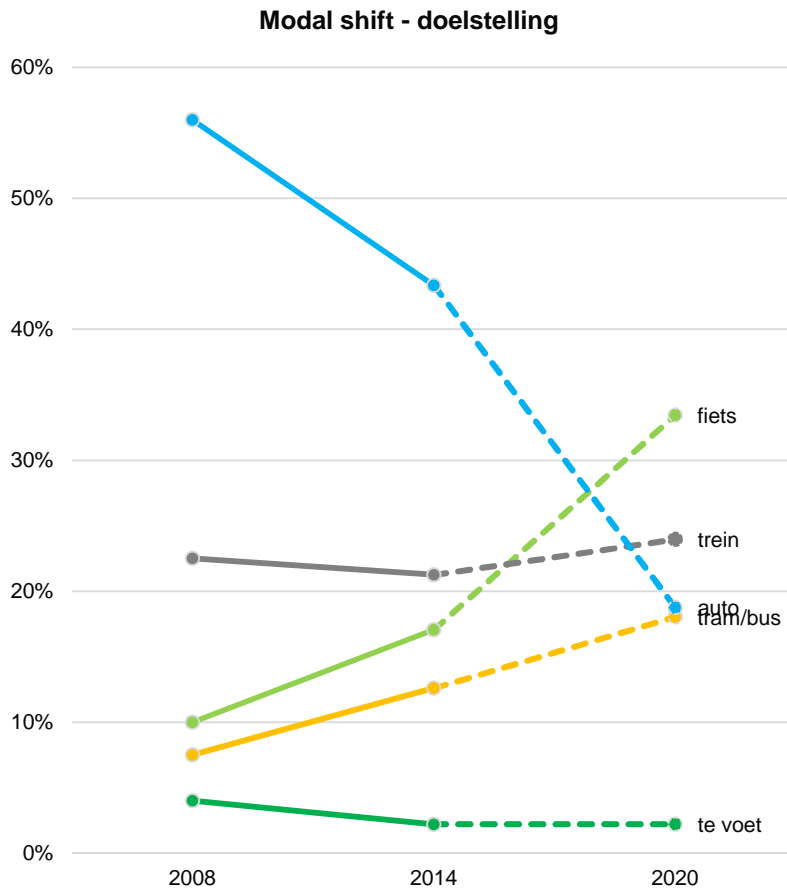
#### 2.5.4. Inschatting potentiële modal shift

Om de potentiële modal shift in te schatten wordt gekeken naar de mogelijkheden die de huidige automobilisten hebben om te kiezen voor een duurzaam alternatief. Automobilisten met een woon-werkafstand van minder dan 5 km, kunnen overschakelen naar de fiets, de tram of de bus (fiets-/bus-/trampotentieel). Automobilisten die op minder dan 3 km wonen van een station dat een rechtstreekse verbinding heeft met Gent Sint-Pieters of Gent-Dampoort én een woon-werkafstand hebben van meer dan 5 km, worden gezien als potentiële treingebruikers (treinpotentieel).



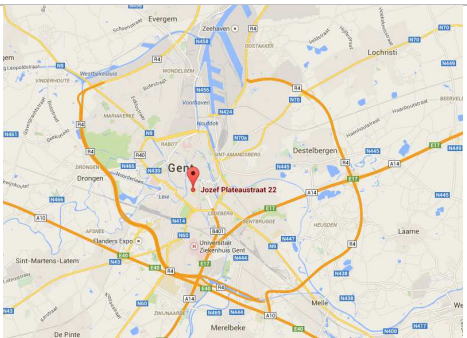
### 2.5.5. Conclusie

Stel dat 60% van de autogebruikers met een woon-werkafstand van minder dan 5 km overschakelt op de fiets en 20% op de tram of bus, en stel dat 1/3 van de personeelsleden die kunnen overschakelen op de trein dit ook doen, dan wordt volgende modal shift bekomen:



## 2.6 COMPLEX PLATEAU-ROZIER

### 2.6.1. Identificatie en ligging

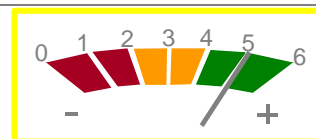
<p><b>Regio Sint-Pietersnieuwstraat, complex Plateau-Rozier</b> Jozef Plateaustraat 22 9000 Gent Fysische inventaris: FI 18</p>	
---	---

### 2.6.2. Bereikbaarheidsprofiel

Om het bereikbaarheidsprofiel van de site te bepalen is een scoretabel opgesteld die toelaat om elke vervoersmodus per site te beoordelen (zie bijlage). De scores zijn zo opgebouwd dat de optimale toestand wordt bereikt wanneer de score 6 is.

#### Fiets: intern

- Voldoende overdekte en afgesloten stalling voor personeel
- Fietsenstalling studenten ontoereikend



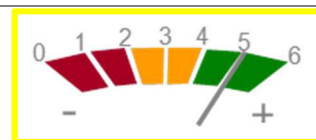
#### Fiets: extern

- Stedelijke omgeving
- Fietsroutes in de omgeving van de campus
- Kwaliteit fietsinfrastructuur vlakbij de campus



#### Bus / Tram

- Op wandelafstand
- Tram 1 met 10-min frequentie; afstand tot halte 150 m
- Bus 6 met 15-min frequentie, halte is op 100 m
- het Zuid met vele aansluitingen, tram 4 en 22



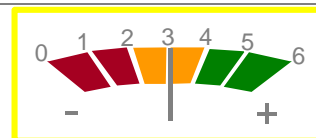
#### Trein

- Zeer goed bediend station op fietsafstand
- Afstand tot Gent-Sint-Pieters is 1,5 km, Gent-Dampoort 2,2 km
- Gent-Sint-Pieters heel vlot bereikbaar met de tram



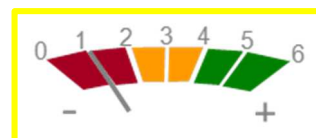
#### Auto: intern

- Minder parkeerplaats dan auto's in woon-werkverkeer, Padua is vlakbij en daar worden plaatsen gehuurd



#### Auto: extern

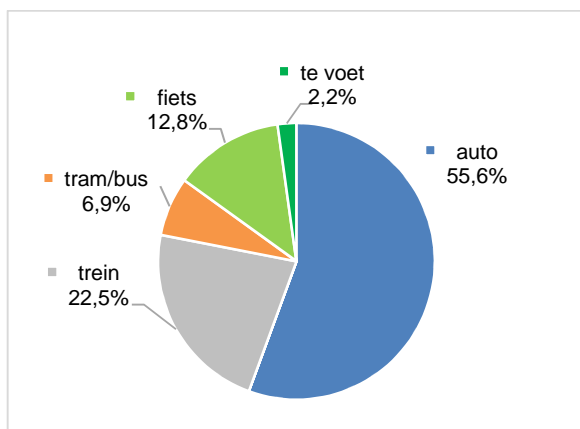
- Capaciteit in de straten in de omgeving is de hele dag voor meer dan 90% bezet



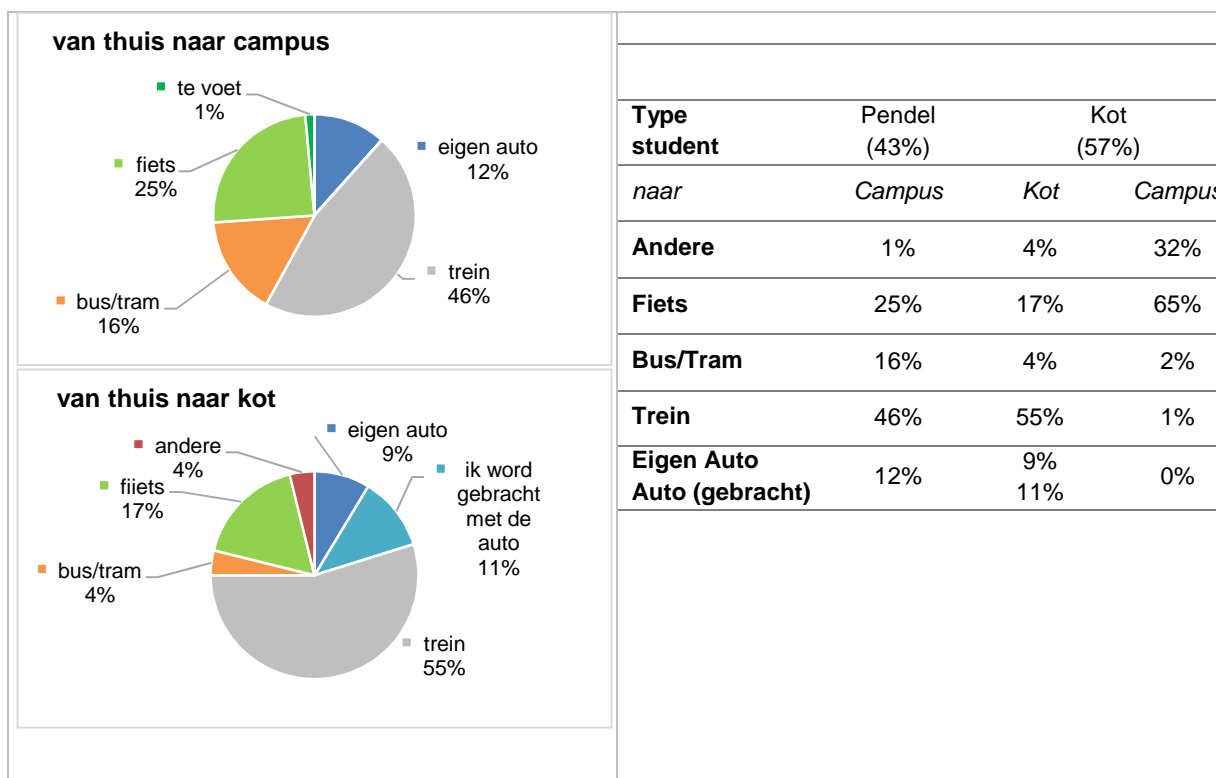
### 2.6.3. Mobiliteitsprofiel

#### Verdeling van vervoerswijzen (modal split)

De modal split op datum van 6/2014 voor de **personeelsleden** is (218 medewerkers):

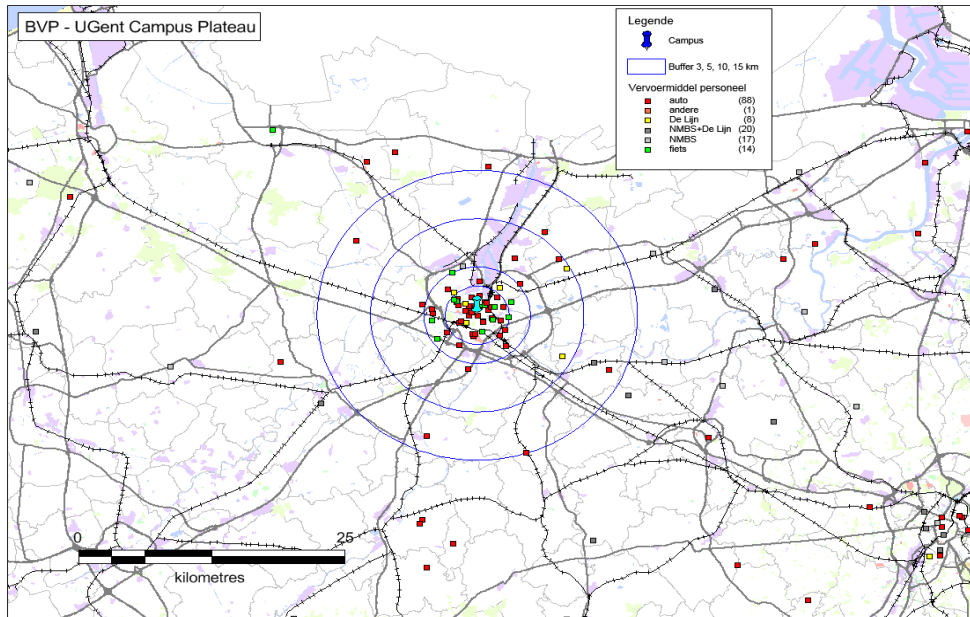


Voor studenten zijn alle cijfers gebaseerd op de enquête die in mei 2014 werd uitgevoerd. De modal split op datum van 5/2014 voor de **studenten** is (435 respondenten):

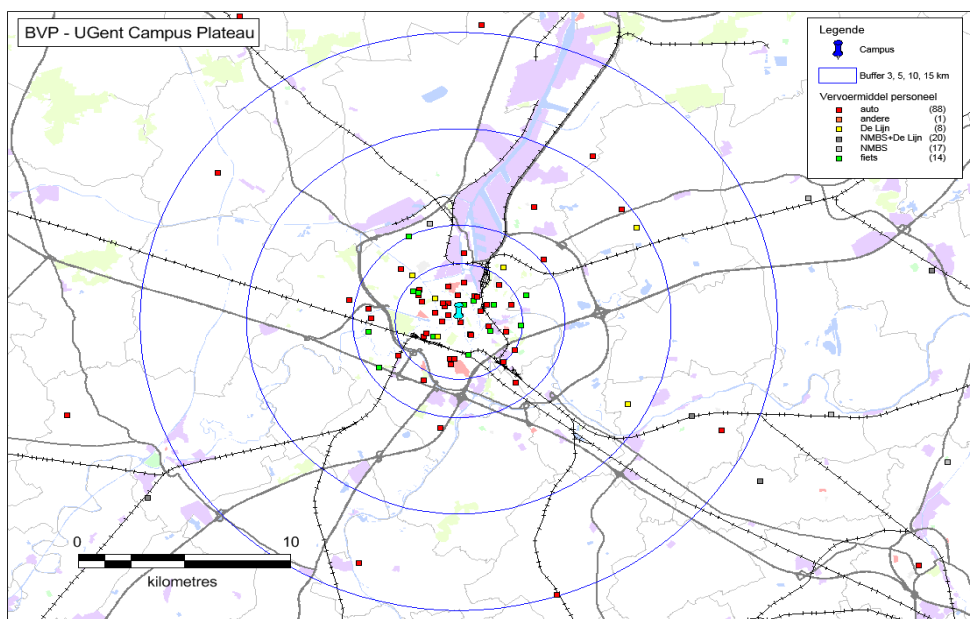


### Woon-werkafstand per persoon

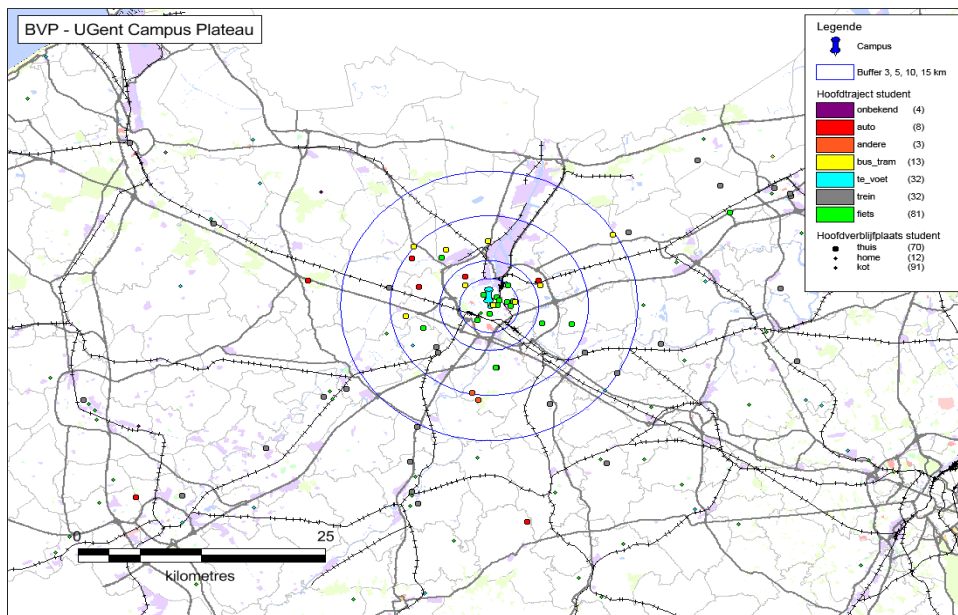
Onderstaande figuren geven de woonplaats weer van de personeelsleden en de pendelstudenten in relatie tot de afstand van hun campus, evenals het gebruikte hoofdvervoermiddel. Voetgangers worden nergens geregistreerd, en worden bijgevolg weergegeven als automobilisten in de straal van 3 km rond de werkplek.



*Woonplaats van personeelsleden in relatie tot de afstand van hun campus, macroniveau*



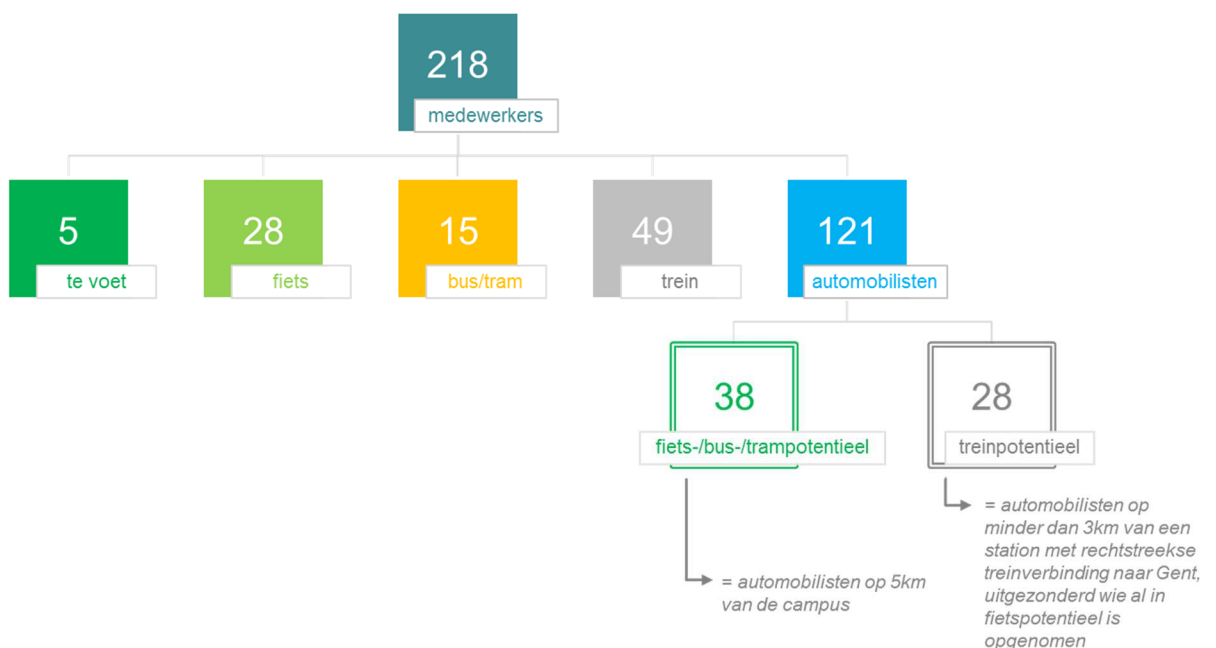
*Woonplaats van personeelsleden in relatie tot de afstand van hun campus, mesoniveau*



Woonplaats van pendelstudenten in relatie tot de afstand van hun campus

#### 2.6.4. Inschatting potentiële modal shift

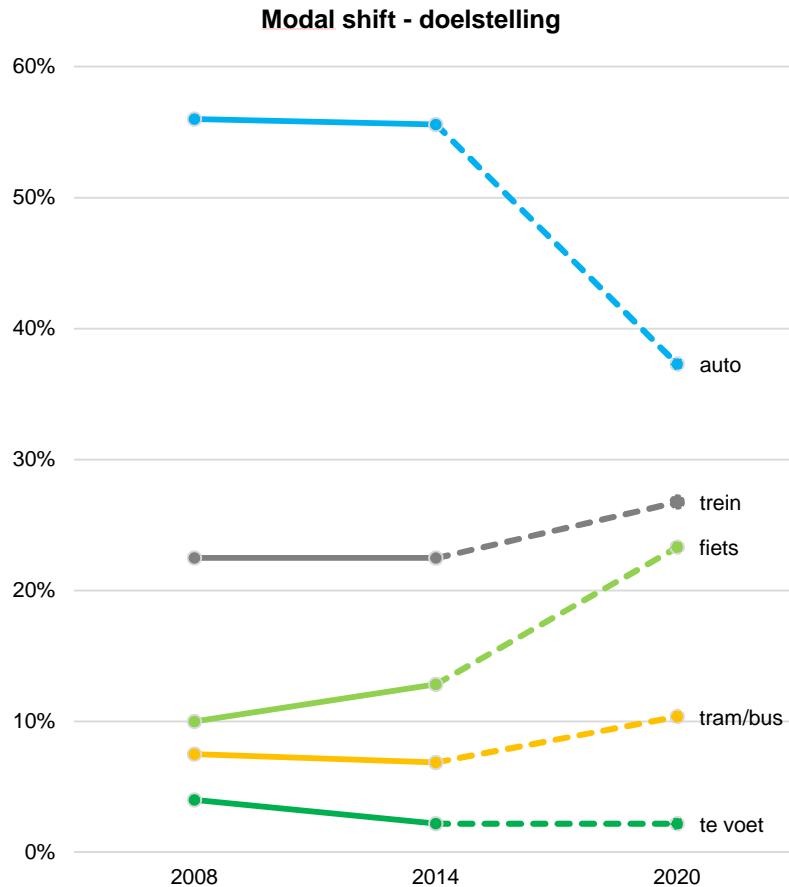
Om de potentiële modal shift in te schatten wordt gekeken naar de mogelijkheden die de huidige automobilisten hebben om te kiezen voor een duurzaam alternatief. Automobilisten met een woon-werkafstand van minder dan 5 km, kunnen overschakelen naar de fiets, de tram of de bus (fiets-/bus-/trampotentieel). Automobilisten die op minder dan 3 km wonen van een station dat een rechtstreekse verbinding heeft met Gent Sint-Pieters of Gent-Dampoort én een woon-werkafstand hebben van meer dan 5 km, worden gezien als potentiële treingebruikers (treinpotentieel).






### 2.6.5. Conclusie

Stel dat 60% van de autogebruikers met een woon-werkafstand van minder dan 5 km overschakelt op de fiets en 20% op de tram of bus, en stel dat 1/3 van de personeelsleden die kunnen overschakelen op de trein dit ook doen, dan wordt volgende modal shift bekomen:



## 2.7 COMPLEX LEDEGANCK

### 2.7.1. Identificatie en ligging

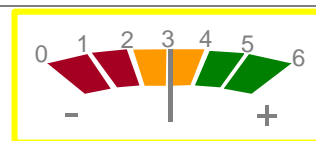
<p><b>Regio Ledeganck, complex Ledeganck</b> K.L. Ledeganckstraat 35 9000 Gent Fysische inventaris: FI 04</p>	
---	---

### 2.7.2. Bereikbaarheidsprofiel

Om het bereikbaarheidsprofiel van de site te bepalen is een scoretabel opgesteld die toelaat om elke vervoersmodus per site te beoordelen (zie bijlage). De scores zijn zo opgebouwd dat de optimale toestand wordt bereikt wanneer de score 6 is.

#### Fiets: intern

- Voldoende fietsenstallingen voor personeel en studenten
- Fietsenstalling studenten voldoende, niet overdekt



#### Fiets: extern

- Stedelijke omgeving
- Fietsroutes in de omgeving van de campus
- Kwaliteit fietsinfrastructuur vlakbij de campus



#### Bus / Tram

- Halte vlakbij (einde straat): bussen met 15 min frequentie
- Buslijn 5 (Zwijnaarde Hekers - UZ – Zuid – Tolpoort)
  - Buslijn 70-71-72 (Oostakker – Zuid- SP station – Zwijnaarde/ Merelbeke Molenhoek/ Oudenaarde)
  - Buslijn 76-77 (De Pinte / Deinze – SP station- Beervelde/ Lokeren)
  - Buslijn 9 (Mariakerke - SP station- Gentbrugge Groeningewijk)



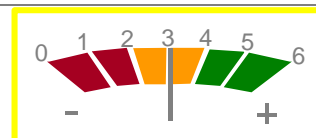
#### Trein

- Zeer goed bediend station op fietsafstand
- Afstand tot Gent-Sint-Pieters is 1 km, Gent-Dampoort ligt op 3,5 km afstand
- 12 minuten stappen (google maps) geen wandelafstand <10 min



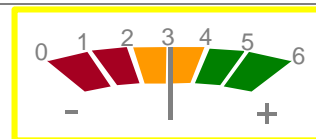
#### Auto: intern

- Voldoende parkeerruimte in de buurt (parking Kantienberg via Stalhof: wandelafstand <10 min)



### Auto: extern

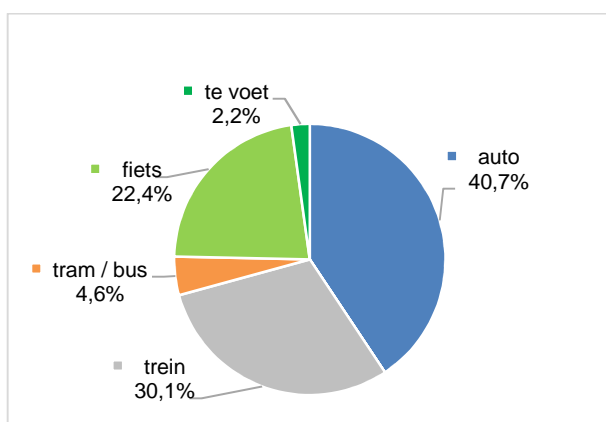
- Stedelijk gebied, net buiten R40
- Regelmatig filegevoelig gebied
- Parkeerplaatsen in de omgeving zijn beperkt



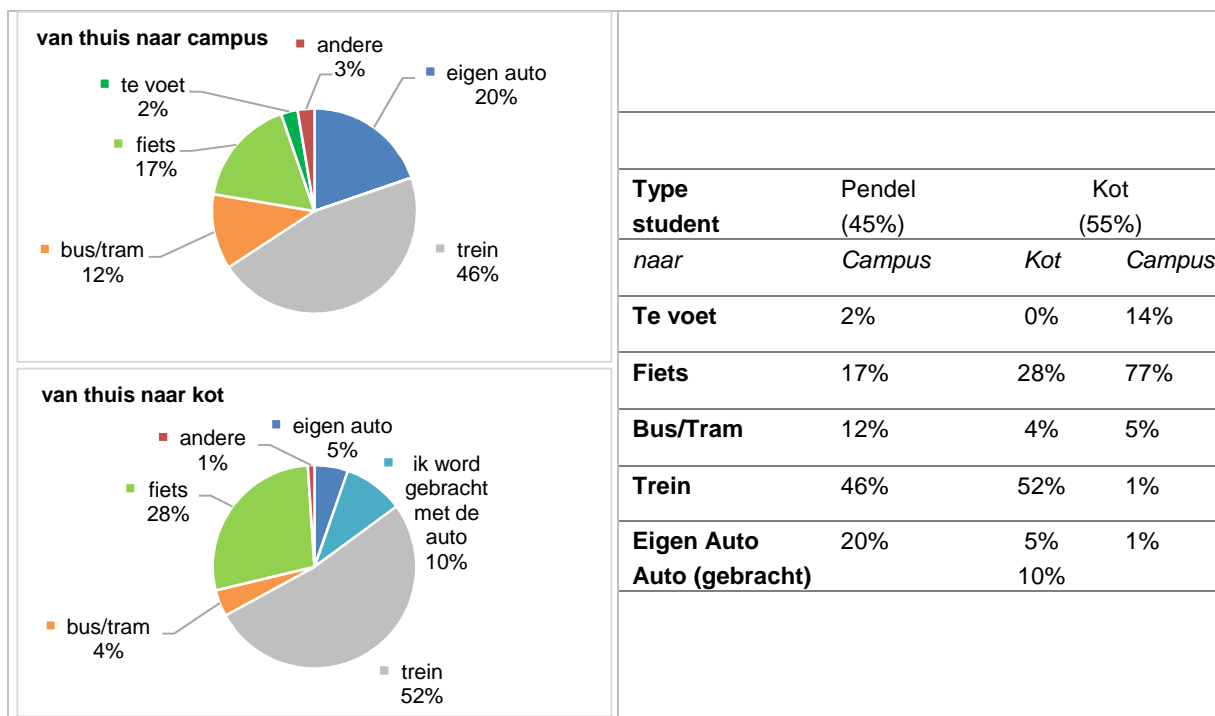
## 2.7.3. Mobiliteitsprofiel

### Verdeling van vervoerswijzen (modal split)

De modal split op datum van 6/2014 voor de **personeelsleden** is (196 medewerkers):

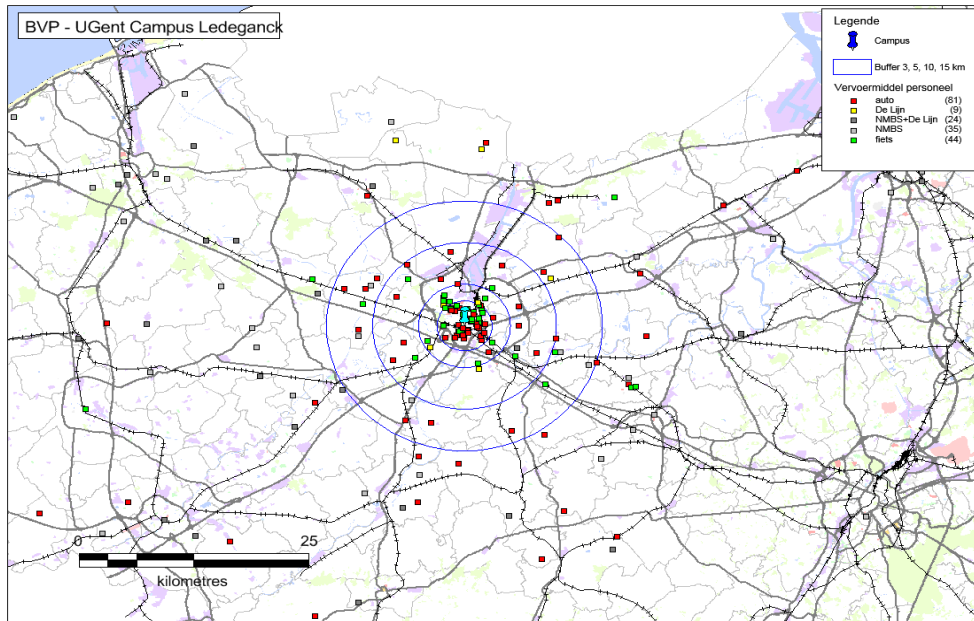


Voor studenten zijn alle cijfers gebaseerd op de enquête die in mei 2014 werd uitgevoerd. De modal split op datum van 5/2014 voor de **studenten** is (283 respondenten):

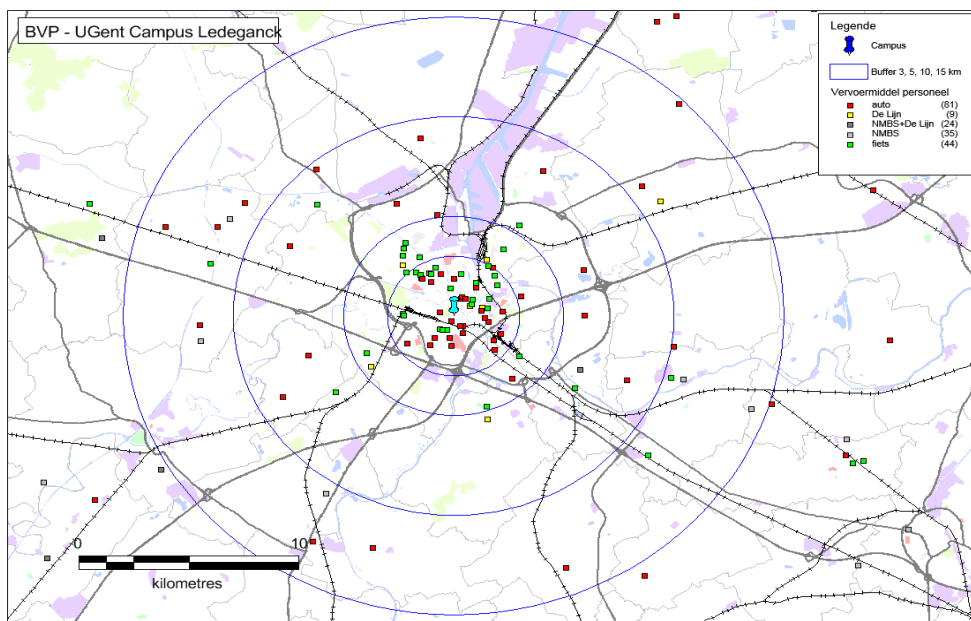


### Woon-werkafstand per persoon

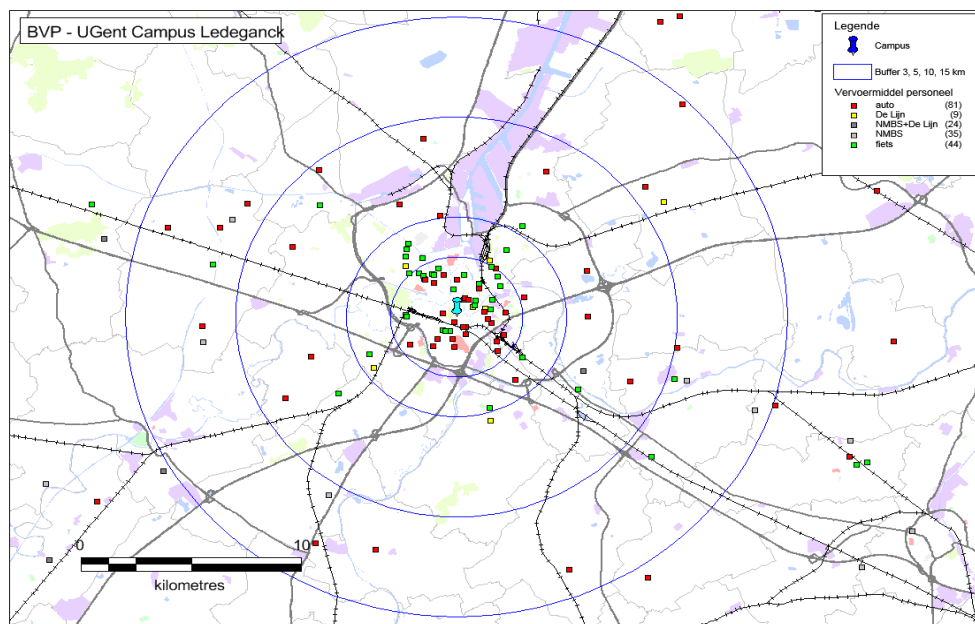
Onderstaande figuren geven de woonplaats weer van de personeelsleden en de pendelstudenten in relatie tot de afstand van hun campus, evenals het gebruikte hoofdvervoermiddel. Voetgangers worden nergens geregistreerd, en worden bijgevolg weergegeven als automobilisten in de straal van 3 km rond de werkplek.



*Woonplaats van personeelsleden in relatie tot de afstand van hun campus, macroniveau*



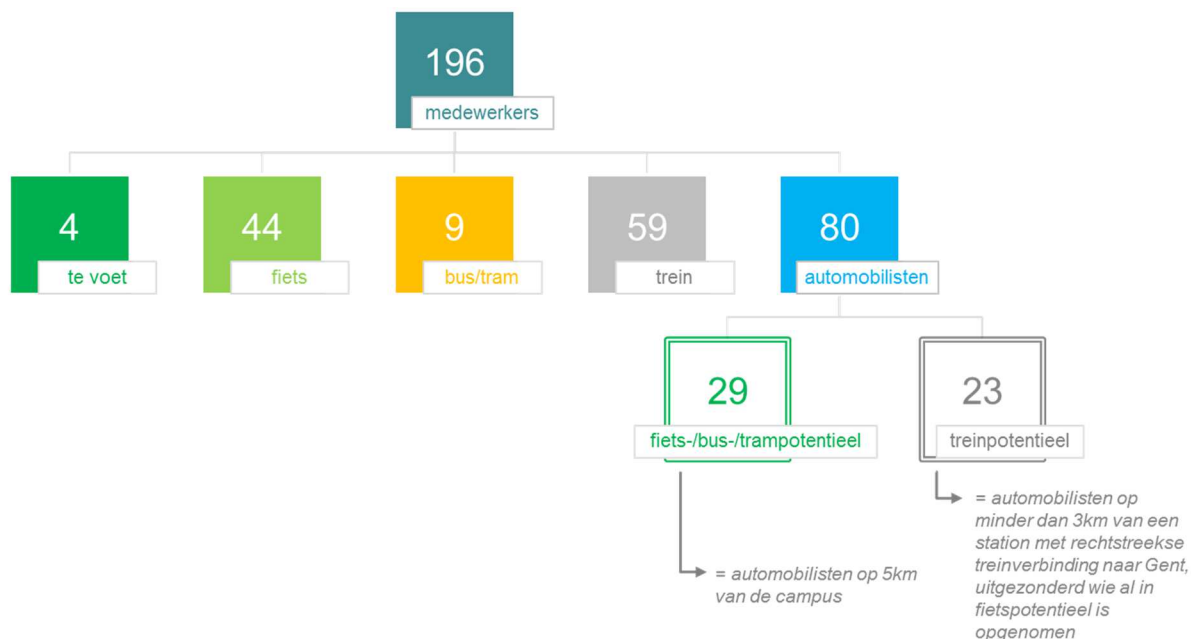
*Woonplaats van personeelsleden in relatie tot de afstand van hun campus, mesoniveau*



Woonplaats van pendelstudenten in relatie tot de afstand van hun campus

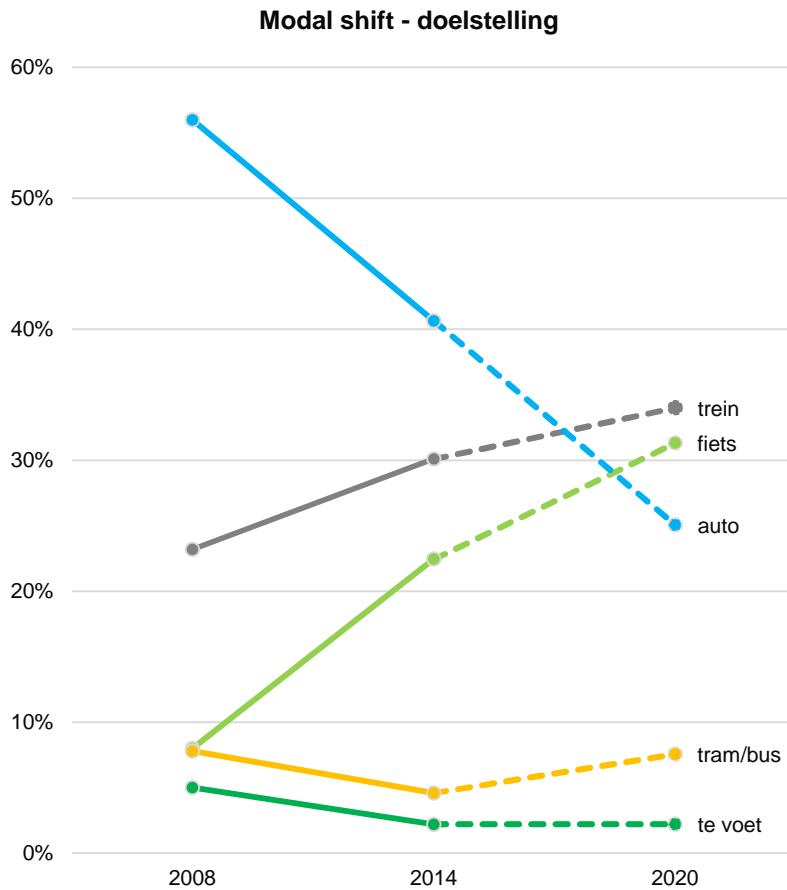
#### 2.7.4. Inschatting potentiële modal shift

Om de potentiële modal shift in te schatten wordt gekeken naar de mogelijkheden die de huidige automobilisten hebben om te kiezen voor een duurzaam alternatief. Automobilisten met een woon-werkafstand van minder dan 5 km, kunnen overschakelen naar de fiets, de tram of de bus (fiets-/bus-/trampotentieel). Automobilisten die op minder dan 3 km wonen van een station dat een rechtstreekse verbinding heeft met Gent Sint-Pieters of Gent-Dampoort én een woon-werkafstand hebben van meer dan 5 km, worden gezien als potentiële treingebruikers (treinpotentieel).




### 2.7.5. Conclusie

Stel dat 60% van de autogebruikers met een woon-werkafstand van minder dan 5 km overschakelt op de fiets en 20% op de tram of bus, en stel dat 1/3 van de personeelsleden die kunnen overschakelen op de trein dit ook doen, dan wordt volgende modal shift bekomen:



## 2.8 SITE PROEFTUINSTRAAT

### 2.8.1. Identificatie en ligging

<p><b>Regio INW, site Proeftuinstraat</b> Proeftuinstraat 86 9000 Gent Fysische inventaris: FI 36</p>	
---	--

### 2.8.2. Bereikbaarheidsprofiel

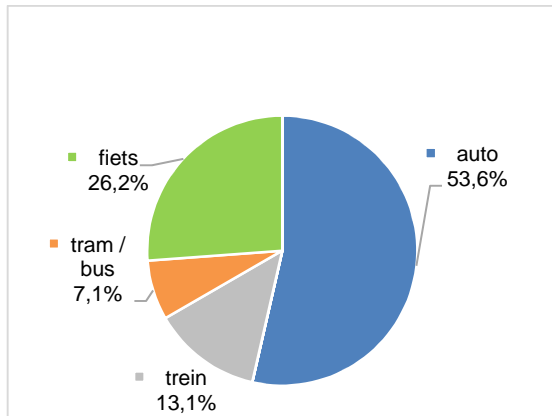
Om het bereikbaarheidsprofiel van de site te bepalen is een scoretabel opgesteld die toelaat om elke vervoersmodus per site te beoordelen (zie bijlage). De scores zijn zo opgebouwd dat de optimale toestand wordt bereikt wanneer de score 6 is.

<p><b>Fiets: intern</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Voldoende overdekte en afgesloten fietsenstalling voor personeel</li> <li>➤ Douches zijn beschikbaar</li> </ul>	
<p><b>Fiets: extern</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Fietsroutes in de omgeving van de campus, vlakbij is het rustig, iets verderaf is er druk autoverkeer</li> </ul>	
<p><b>Bus / Tram</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Een aantal bussen op wandelafstand (700 m)</li> <li>➤ Bus 65-67 met beperkte frequentie</li> </ul>	
<p><b>Trein</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Zeer goed bediend station op fietsafstand (minder dan 15 min fietsen)</li> <li>➤ Afstand tot Gent-Sint-Pieters is 3,5 km</li> </ul>	
<p><b>Auto: intern</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Voldoende parkeerplaats op de site, veel meer plaatsen dan auto's in het woon-werkverkeer</li> </ul>	
<p><b>Auto: extern</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Deze zone valt buiten het parkeerplan Gent, de parkeerdruk is er gering</li> </ul>	

### 2.8.3. Mobiliteitsprofiel

#### Verdeling van vervoerswijzen (modal split)

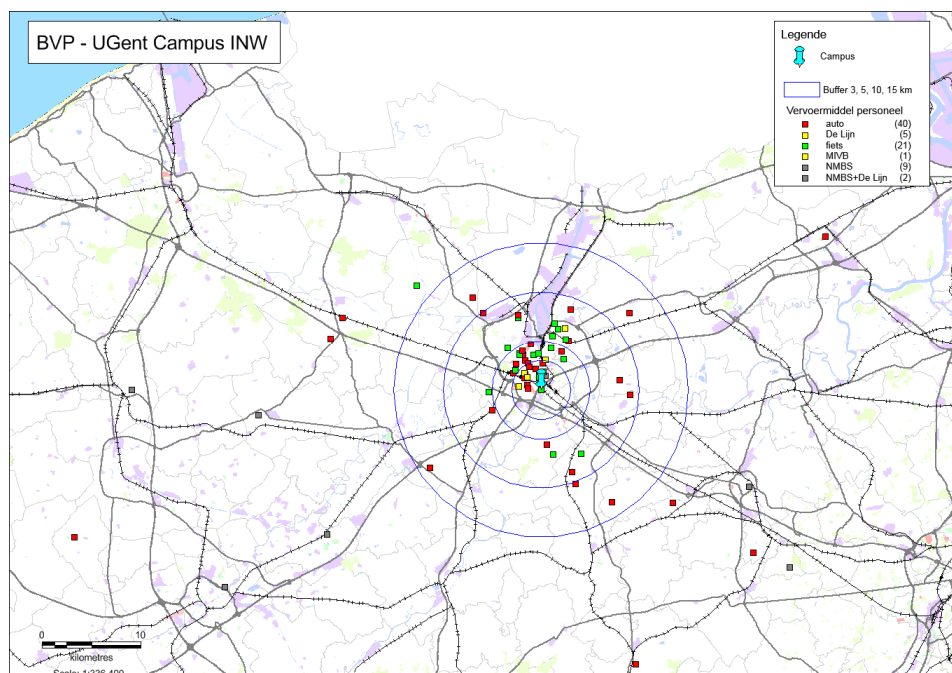
De modal split op datum van 6/2014 voor de **personeelsleden** is (84 medewerkers):



Voor studenten zijn geen cijfers beschikbaar. Voorlopig is dit niet relevant.

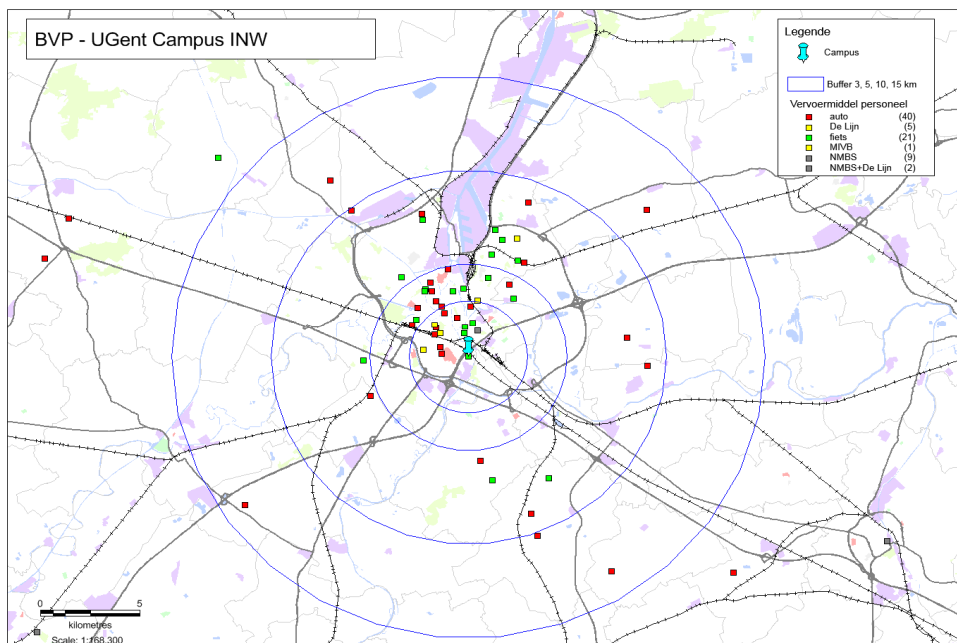
#### Woon-werkafstand per persoon

Onderstaande figuren geven de woonplaats weer van de personeelsleden en de pendelstudenten in relatie tot de afstand van hun campus, evenals het gebruikte hoofdvervoermiddel. Voetgangers worden nergens geregistreerd, en worden bijgevolg weergegeven als automobilisten in de straal van 3 km rond de werkplek.



*Woonplaats van personeelsleden in relatie tot de afstand van hun campus, macroniveau*

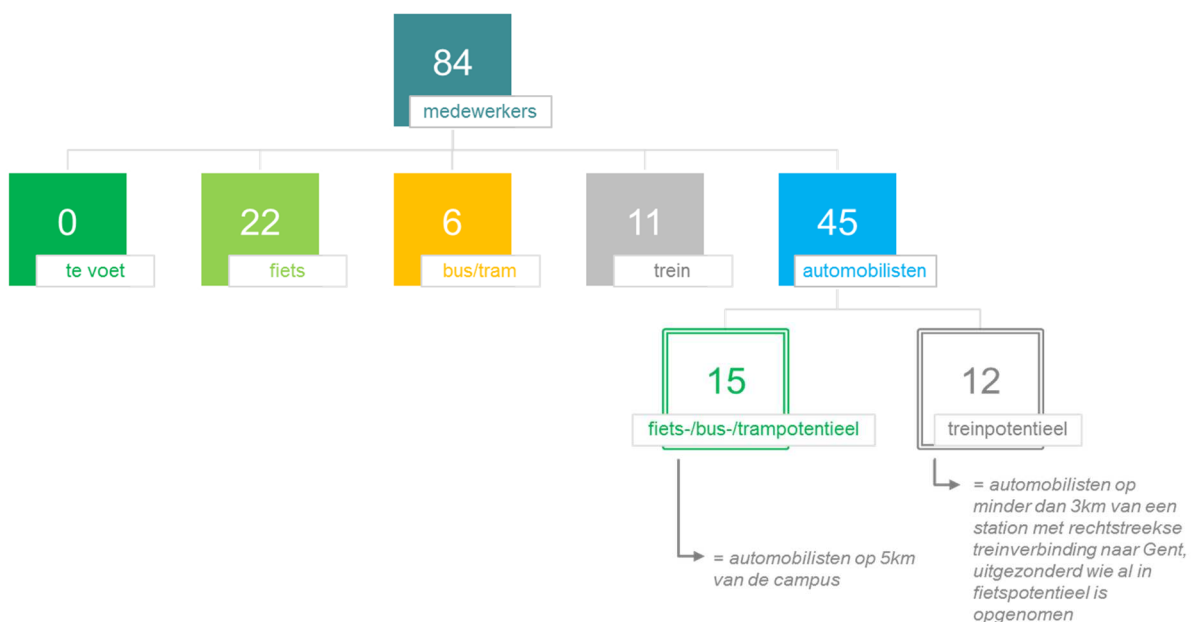




Woonplaats van personeelsleden in relatie tot de afstand van hun campus, mesoniveau

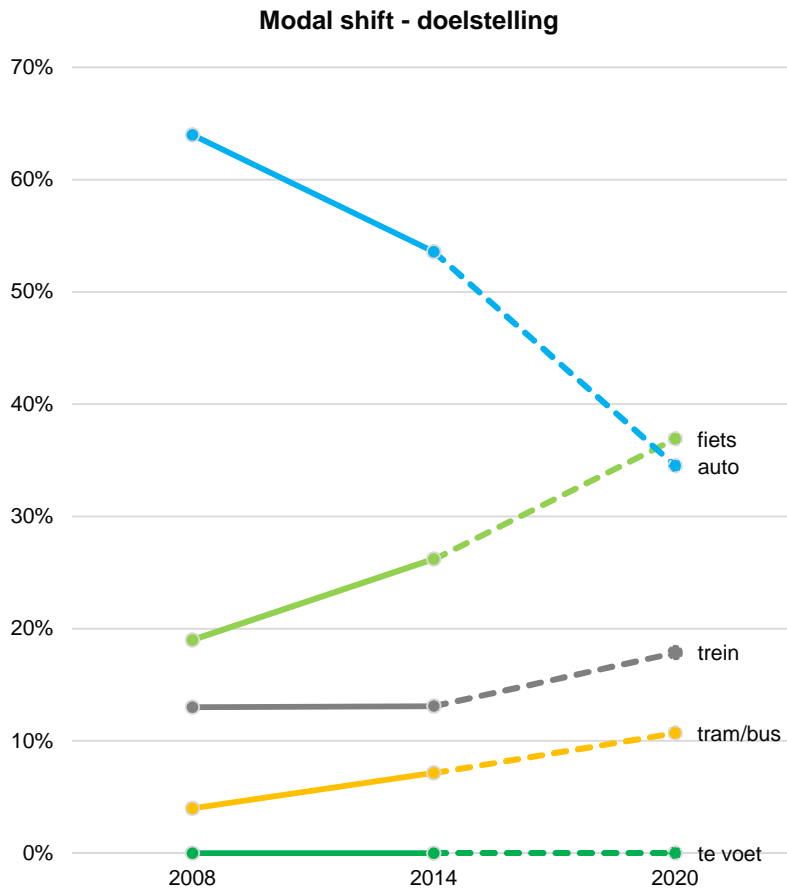
#### 2.8.4. Inschatting potentiële modal shift

Om de potentiële modal shift in te schatten wordt gekeken naar de mogelijkheden die de huidige automobilisten hebben om te kiezen voor een duurzaam alternatief. Automobilisten met een woon-werkafstand van minder dan 5 km, kunnen overschakelen naar de fiets, de tram of de bus (fiets-/bus-/trampotentieel). Automobilisten die op minder dan 3 km wonen van een station dat een rechtstreekse verbinding heeft met Gent Sint-Pieters of Gent-Dampoort én een woon-werkafstand hebben van meer dan 5 km, worden gezien als potentiële treingebruikers (treinpotentieel).




### 2.8.5. Conclusie

Stel dat 60% van de autogebruikers met een woon-werkafstand van minder dan 5 km overschakelt op de fiets en 20% op de tram of bus, en stel dat 1/3 van de personeelsleden die kunnen overschakelen op de trein dit ook doen, dan wordt volgende modal shift bekomen:



## 2.9 SITE UZ

### 2.9.1. Identificatie en ligging

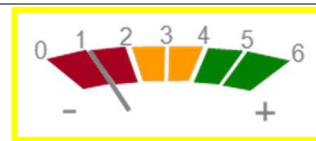
<p><b>Regio Heymans, site UZ</b> De Pintelaan 185 9000 Gent Fysische inventaris: FI 90</p>	
--	---

### 2.9.2. Bereikbaarheidsprofiel

Om het bereikbaarheidsprofiel van de site te bepalen is een scoretabel opgesteld die toelaat om elke vervoersmodus per site te beoordelen (zie bijlage). De scores zijn zo opgebouwd dat de optimale toestand wordt bereikt wanneer de score 6 is.

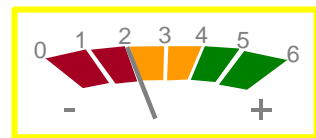
#### Fiets: intern

- Te weinig fietsenstalling voor personeel
- Fietsenstalling studenten niet steeds toereikend
- Geen goed uitgebouwde faciliteiten voor de fietsers



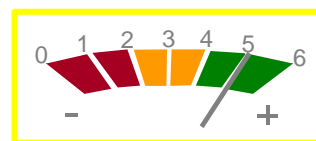
#### Fiets: extern

- Stedelijke omgeving
- Fietsroutes in de omgeving van de campus
- Kwaliteit fietsinfrastructuur vlakbij de campus



#### Bus / Tram

- Meerdere bussen en trams per uur op wandelafstand
- Afstand tot halte: tussen 50 en 250 m
- Tram 4 met 10-min frequentie (vanaf eind 2015 halte op de site)
- Bus 5 met 10-min frequentie
- Bus 65-67 met 30 min frequentie
- Bus 47 met geringere frequentie



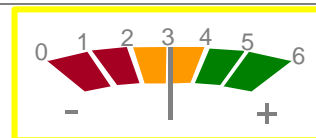
#### Trein

- Zeer goed bediend station op fietsafstand
- Afstand tot Gent-Sint-Pieters is 1,5 km



#### Auto: intern

- Minder parkeerplaatsen op UZ dan auto's in woon-werkverkeer



### Auto: extern

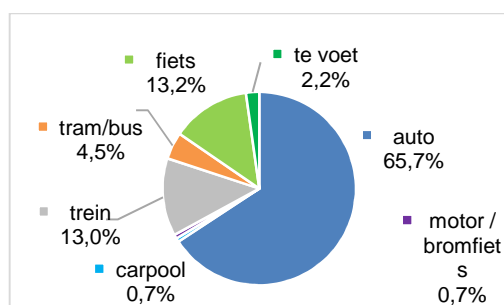
- Vlakbij autosnelweg
- Regelmatig filegevoelig gebied
- Voldoende parkeerplaats in de buurt (<10min wandel)
- Parkeerplaatsen omgeving UZ overdag 60% bezet



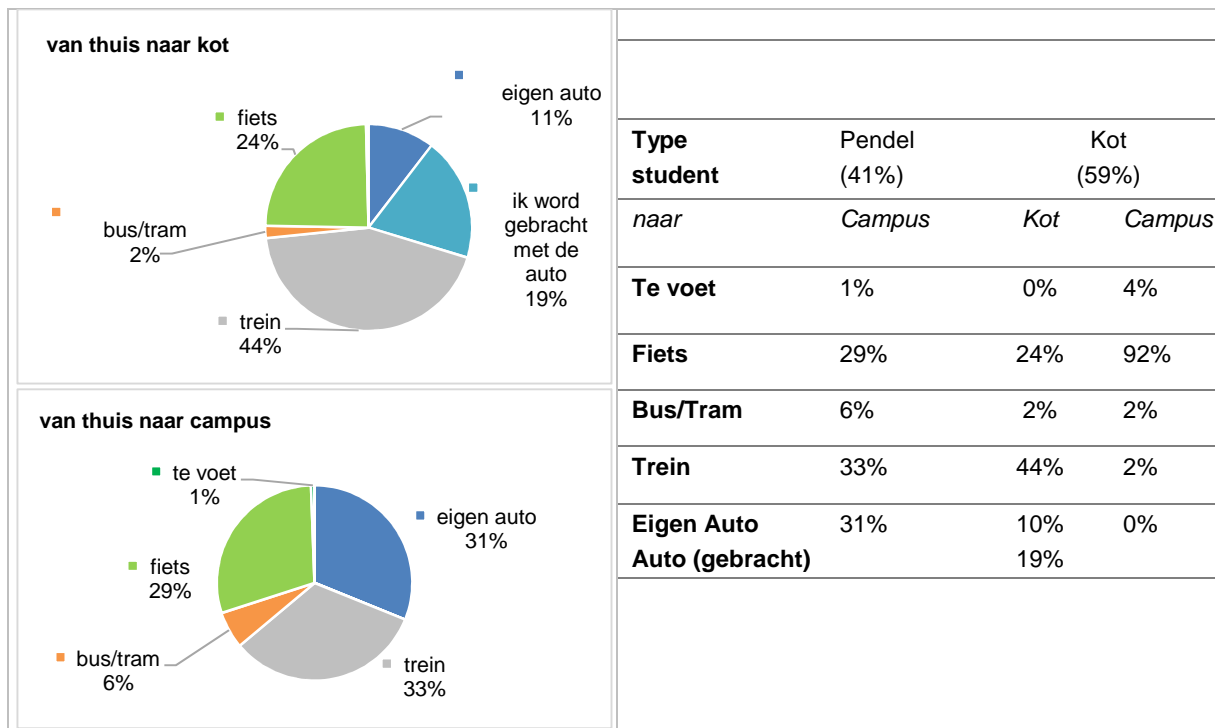
### 2.9.3. Mobiliteitsprofiel

#### Verdeling van vervoerswijzen (modal split)

De modal split op datum van 6/2014 voor de **personeelsleden** is (1015 medewerkers):

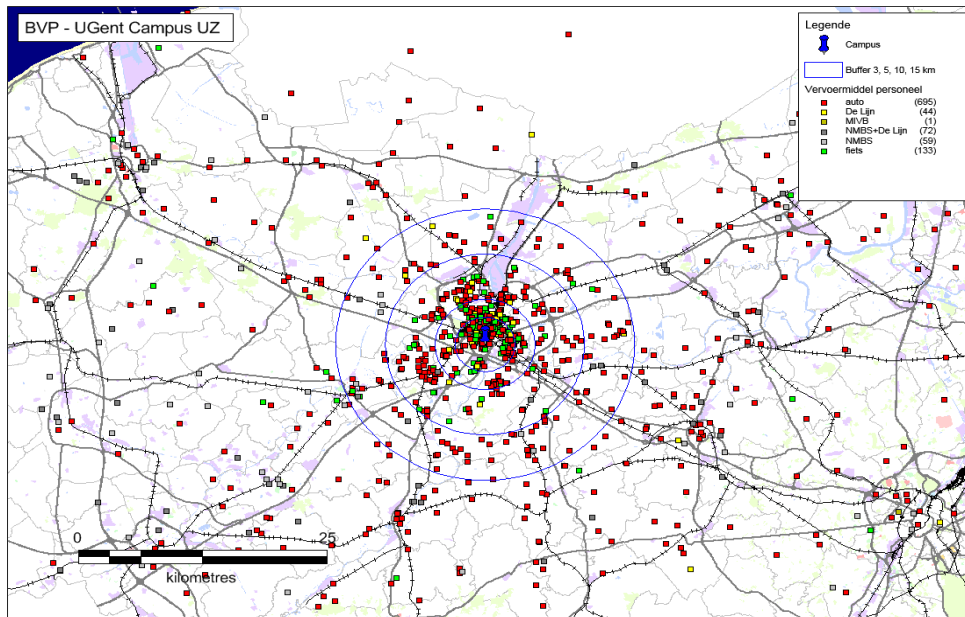


Voor studenten zijn alle cijfers gebaseerd op de enquête die in mei 2014 werd uitgevoerd. De modal split op datum van 5/2014 voor de **studenten** is (342 respondenten):

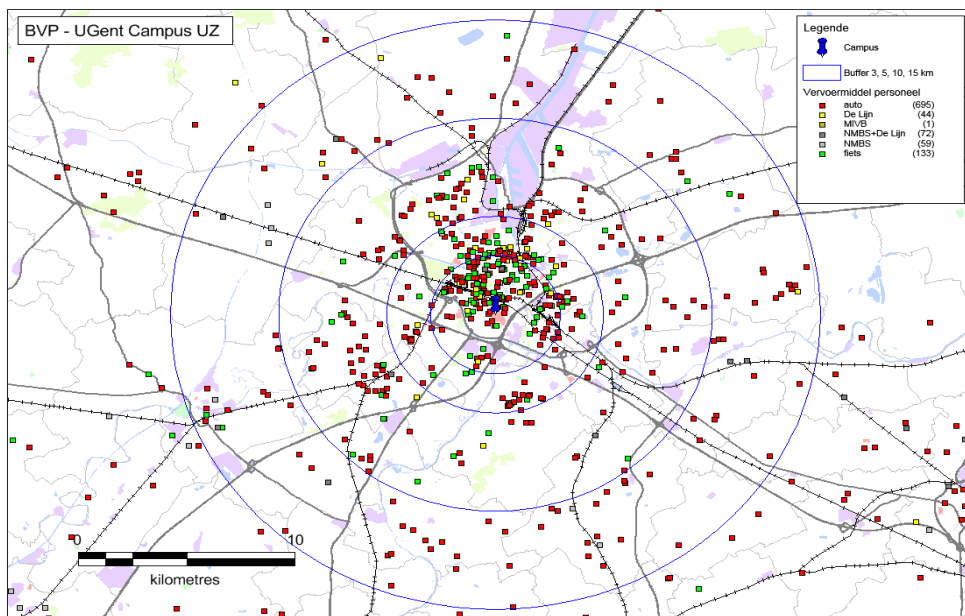


### Woon-werkafstand per persoon

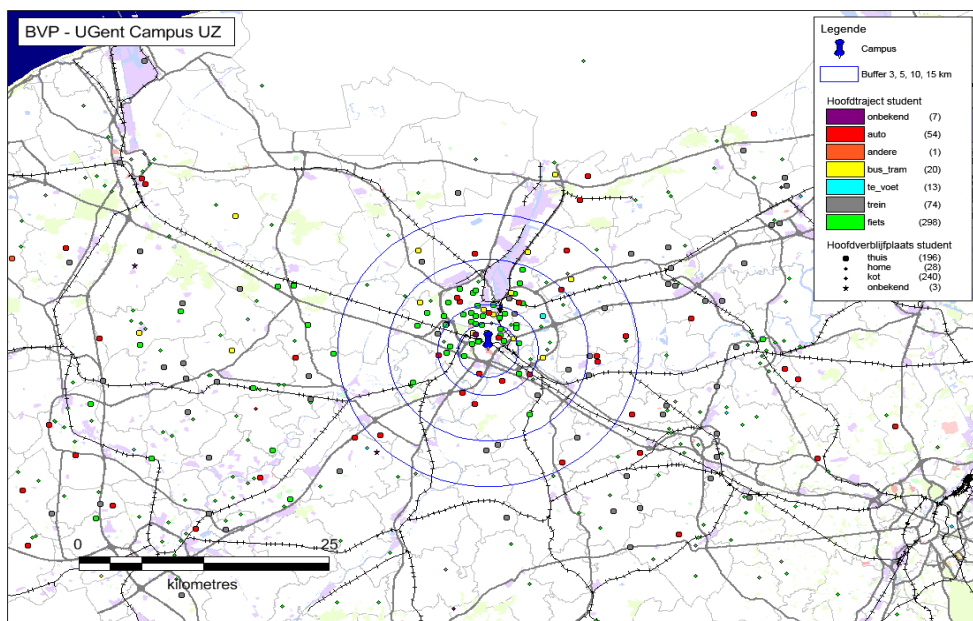
Onderstaande figuren geven de woonplaats weer van de personeelsleden en de pendelstudenten in relatie tot de afstand van hun campus, evenals het gebruikte hoofdvervoermiddel. Voetgangers worden nergens geregistreerd, en worden bijgevolg weergegeven als automobilisten in de straal van 3 km rond de werkplek.



*Woonplaats van personeelsleden in relatie tot de afstand van hun campus, macroniveau*



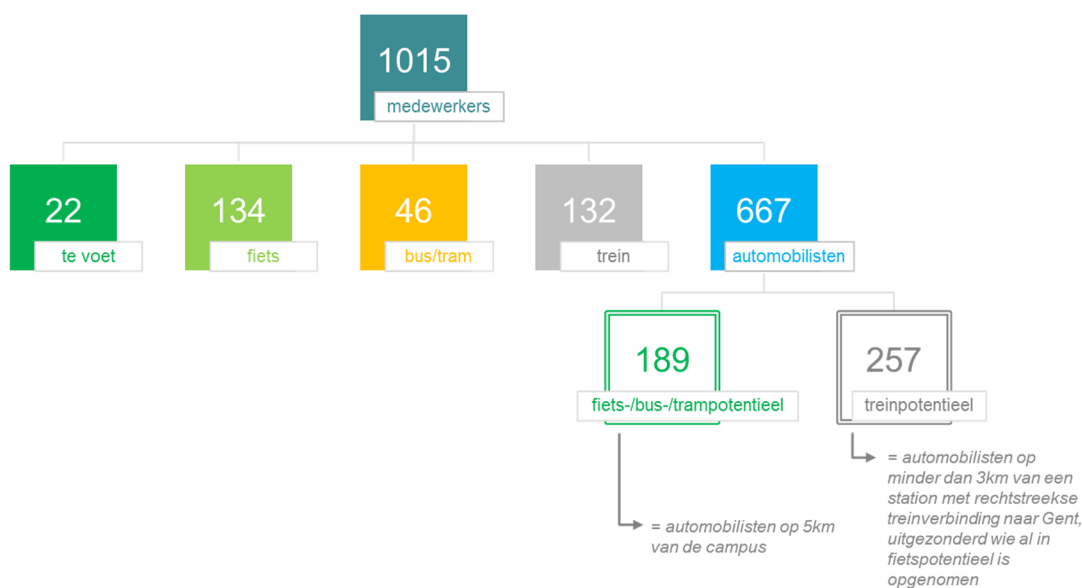
*Woonplaats van personeelsleden in relatie tot de afstand van hun campus, mesoniveau*



Woonplaats van pendelstudenten in relatie tot de afstand van hun campus

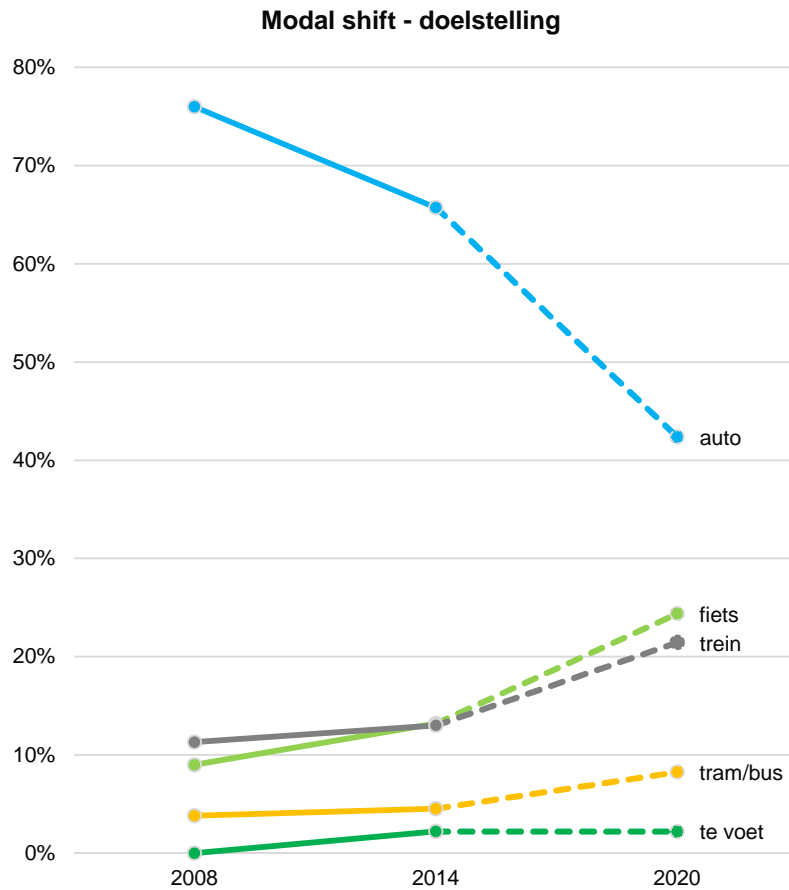
#### 2.9.4. Inschatting potentiële modal shift

Om de potentiële modal shift in te schatten wordt gekeken naar de mogelijkheden die de huidige automobilisten hebben om te kiezen voor een duurzaam alternatief. Automobilisten met een woon-werkafstand van minder dan 5 km, kunnen overschakelen naar de fiets, de tram of de bus (fiets-/bus-/trampotentieel). Automobilisten die op minder dan 3 km wonen van een station dat een rechtstreekse verbinding heeft met Gent Sint-Pieters of Gent-Dampoort én een woon-werkafstand hebben van meer dan 5 km, worden gezien als potentiële treingebruikers (treinpotentieel).




### 2.9.5. Conclusie

Stel dat 60% van de autogebruikers met een woon-werkafstand van minder dan 5 km overschakelt op de fiets en 20% op de tram of bus, en stel dat 1/3 van de personeelsleden die kunnen overschakelen op de trein dit ook doen, dan wordt volgende modal shift bekomen:



## 2.10 SITE FARMACIE

### 2.10.1. Identificatie en ligging

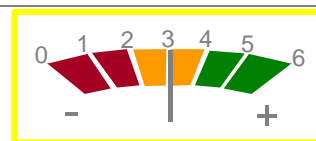
<p><b>Regio Heymans, site Farmacie</b> Harelbekestraat 72 9000 Gent Fysische inventaris: FI 91</p>	
--	--

### 2.10.2. Bereikbaarheidsprofiel

Om het bereikbaarheidsprofiel van de site te bepalen is een scoretabel opgesteld die toelaat om elke vervoersmodus per site te beoordelen (zie bijlage). De scores zijn zo opgebouwd dat de optimale toestand wordt bereikt wanneer de score 6 is.

#### Fiets: intern

- Voldoende fietsenstalling voor personeel, behalve voor speciale modellen
- Voldoende fietsenstalling voor studenten



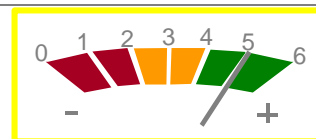
#### Fiets: extern

- Stedelijke omgeving, buiten R40
- Fietsroutes in de omgeving van de campus
- Kwaliteit fietsinfrastructuur vlakbij de campus



#### Bus / Tram

- Meerdere bussen en trams per uur op wandelafstand
- Afstand tot halte: 900 m
- Tram 4 met 10-min frequentie
- Bus 5 met 15-min frequentie



#### Trein

- Zeer goed bediend station op fietsafstand
- Afstand tot Gent-Sint-Pieters is 2 km, Gent-Dampoort ligt op 5 km afstand



#### Auto: intern

- Ongeveer evenveel parkeerplaats als auto's in het woon-werkverkeer





### Auto: extern

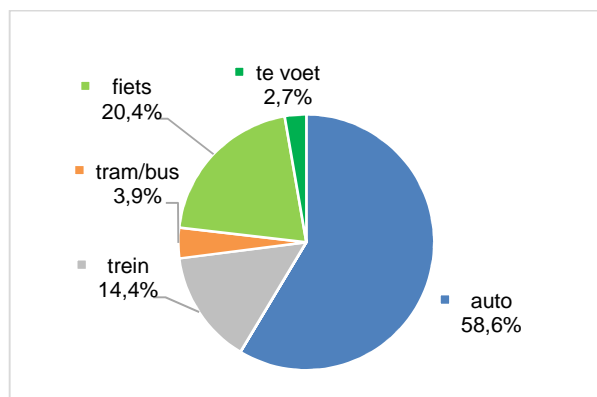
- Buiten R40
- Vlakbij autosnelweg
- Regelmatig filegevoelig gebied
- Parkeerplaatsen omgeving overdag 60% bezet



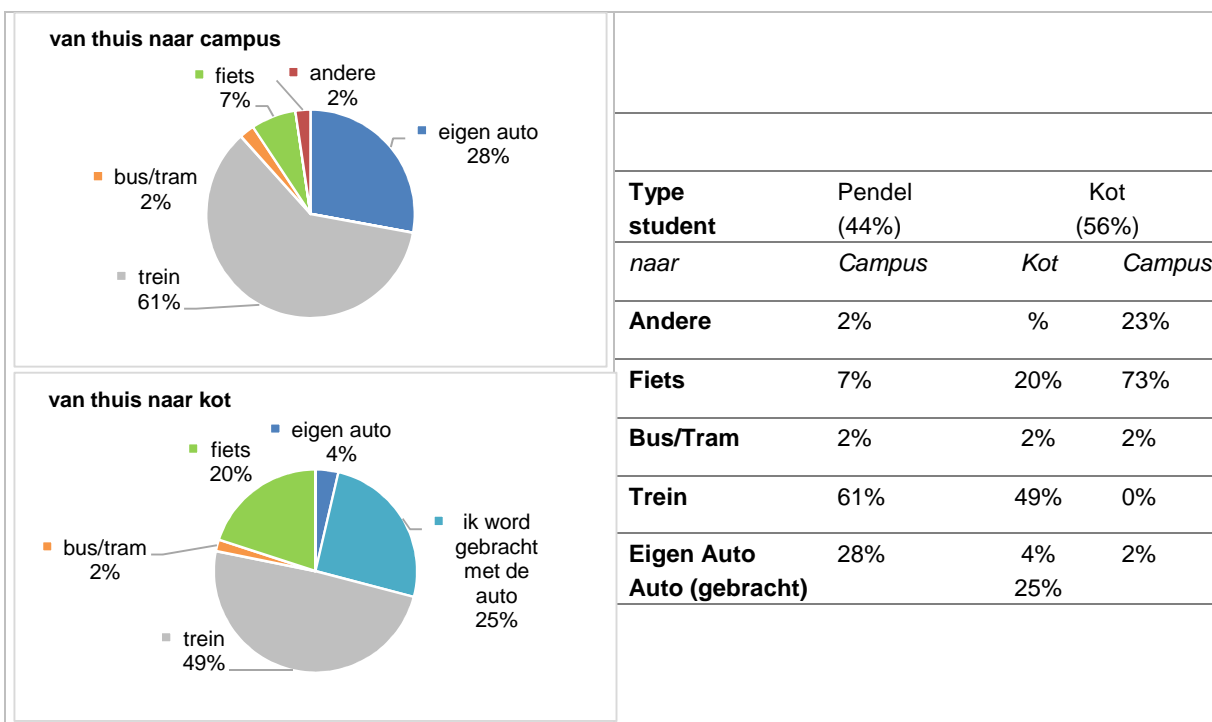
## 2.10.3. Mobiliteitsprofiel

### Verdeling van vervoerswijzen (modal split)

De modal split op datum van 6/2014 voor de **personeelsleden** is (181 medewerkers):

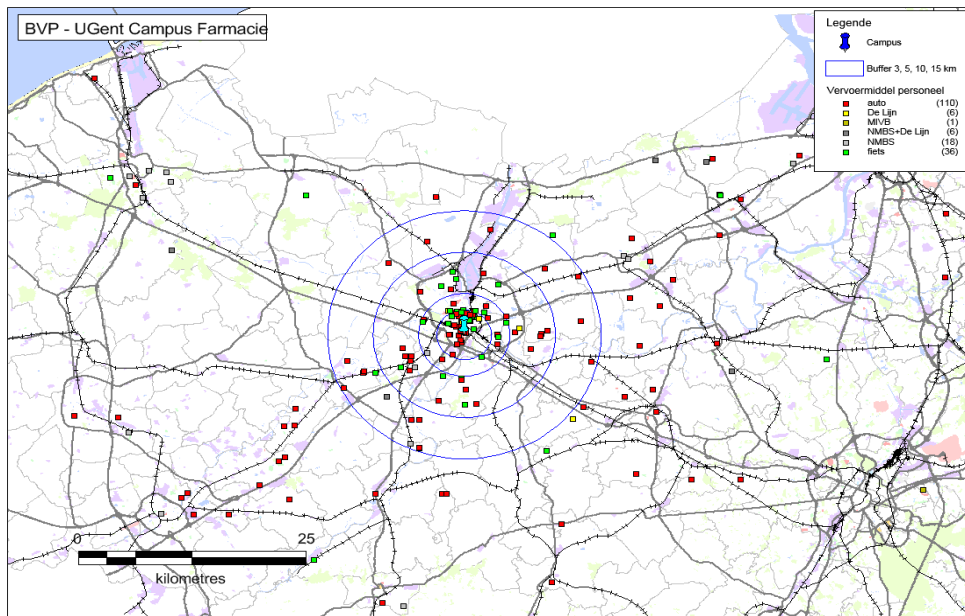


Voor studenten zijn alle cijfers gebaseerd op de enquête die in mei 2014 werd uitgevoerd. De modal split op datum van 5/2014 voor de **studenten** is (98 respondenten):

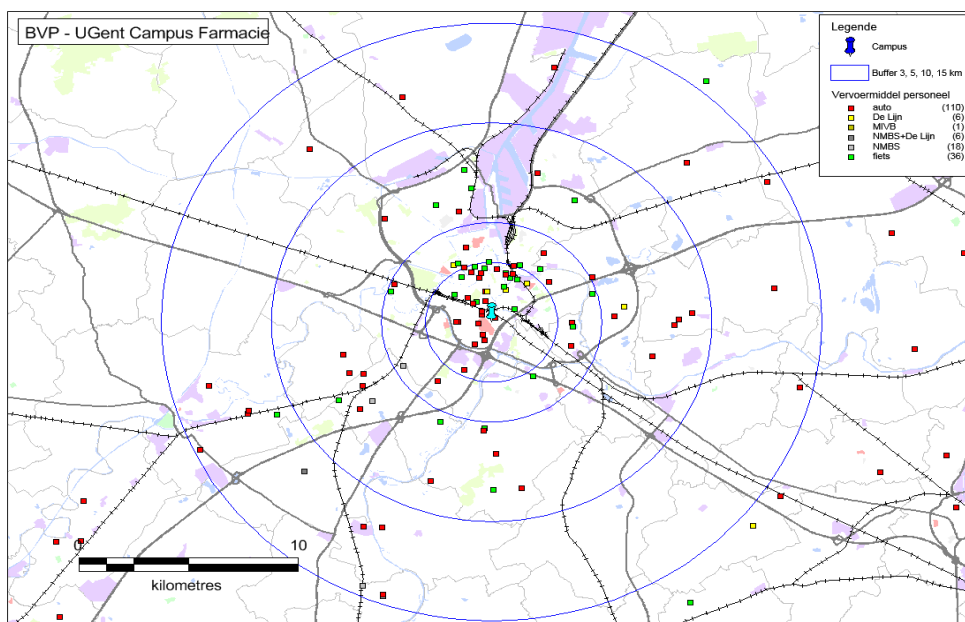


### Woon-werkafstand per persoon

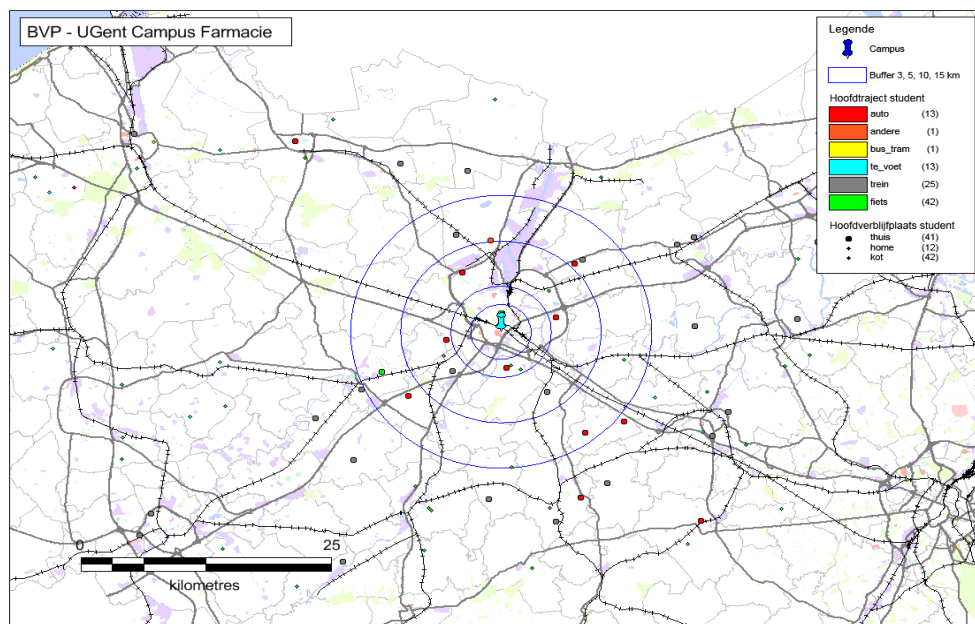
Onderstaande figuren geven de woonplaats weer van de personeelsleden en de pendelstudenten in relatie tot de afstand van hun campus, evenals het gebruikte hoofdvervoermiddel. Voetgangers worden nergens geregistreerd, en worden bijgevolg weergegeven als automobilisten in de straal van 3 km rond de werkplek.



*Woonplaats van personeelsleden in relatie tot de afstand van hun campus, macroniveau*



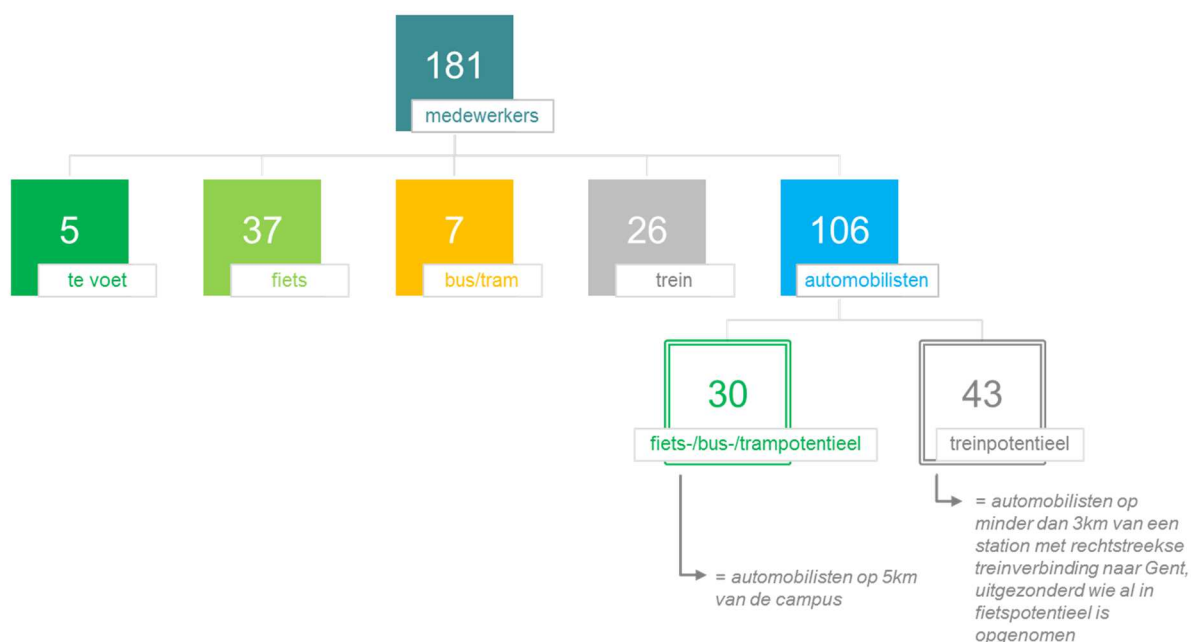
*Woonplaats van personeelsleden in relatie tot de afstand van hun campus, mesoniveau*



Woonplaats van pendelstudenten in relatie tot de afstand van hun campus

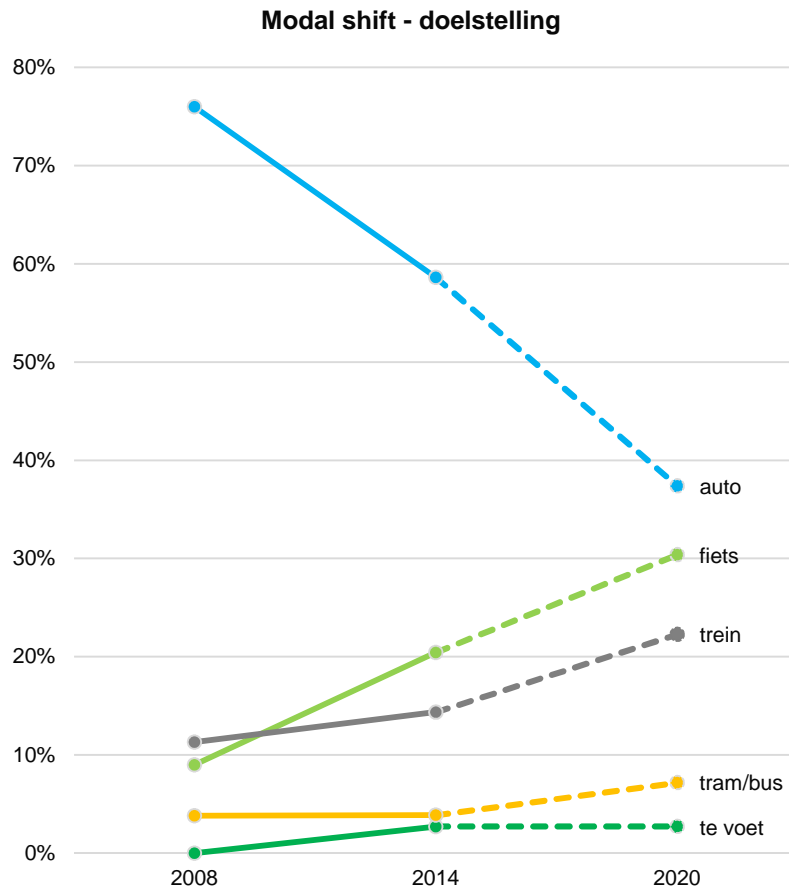
#### 2.10.4. Inschatting potentiële modal shift

Om de potentiële modal shift in te schatten wordt gekeken naar de mogelijkheden die de huidige automobilisten hebben om te kiezen voor een duurzaam alternatief. Automobilisten met een woon-werkafstand van minder dan 5 km, kunnen overschakelen naar de fiets, de tram of de bus (fiets-/bus-/trampotentieel). Automobilisten die op minder dan 3 km wonen van een station dat een rechtstreekse verbinding heeft met Gent Sint-Pieters of Gent-Dampoort én een woon-werkafstand hebben van meer dan 5 km, worden gezien als potentiële treingebruikers (treinpotentieel).



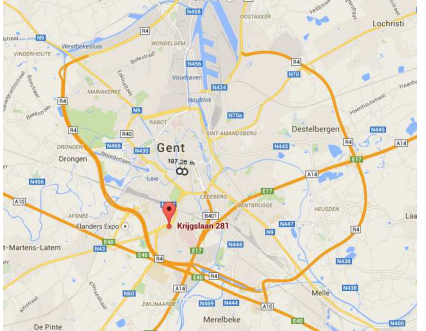
### 2.10.5. Conclusie

Stel dat 60% van de autogebruikers met een woon-werkafstand van minder dan 5 km overschakelt op de fiets en 20% op de tram of bus, en stel dat 1/3 van de personeelsleden die kunnen overschakelen op de trein dit ook doen, dan wordt volgende modal shift bekomen:



## 2.11 CAMPUS STERRE

### 2.11.1. Identificatie en ligging

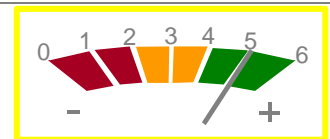
<p><b>Regio Sterre, campus Sterre</b> Krijgslaan 281 9000 Gent Fysische inventaris: FI 40</p>	
---	---

### 2.11.2. Bereikbaarheidsprofiel

Om het bereikbaarheidsprofiel van de site te bepalen is een scoretabel opgesteld die toelaat om elke vervoersmodus per site te beoordelen (zie bijlage). De scores zijn zo opgebouwd dat de optimale toestand wordt bereikt wanneer de score 6 is.

#### Fiets: intern

- Kwaliteit fietsinfrastructuur op de campus
- Voldoende overdekte en afgesloten fietsenstalling voor personeel
- Fietsenstalling studenten voldoende maar niet overdekt
- Fietspomp en herstefaciliteit op de campus aanwezig, douches zijn in de meeste gebouwen beschikbaar



#### Fiets: extern

- Stedelijke omgeving
- Fietsroutes in de omgeving van de campus



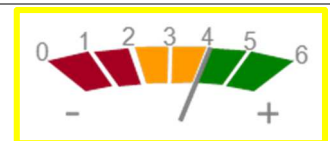
#### Bus / Tram

- Meerdere bussen en trams per uur op wandelafstand
- Afstand tot halte: tussen 50 en 250 m
- Tram 4 met 10-min frequentie, stopt aan de site
- Bus 5 met 15-min frequentie
- Bus 65-67 met 30-min frequentie
- Bus 47 met geringere frequentie



#### Trein

- Zeer goed bediend station op fietsafstand
- Afstand tot Gent-Sint-Pieters is 1,5 km



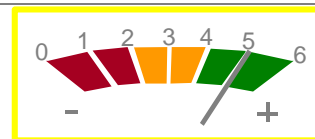
#### Auto: intern

- Voldoende parkeerplaats op de site, veel meer plaatsen dan auto's in het woon-werkverkeer



**Auto: extern**

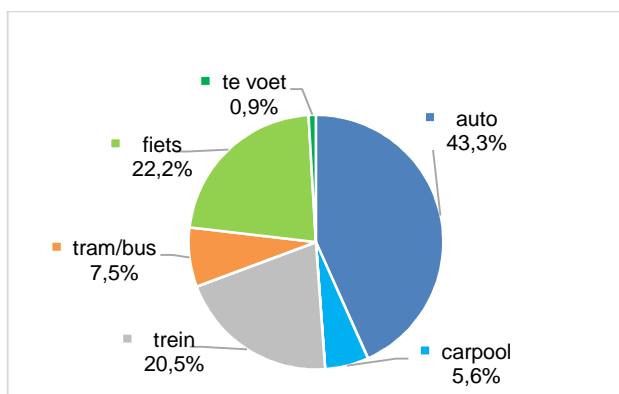
- Parkeerplaatsen omgeving overdag slechts 50% bezet



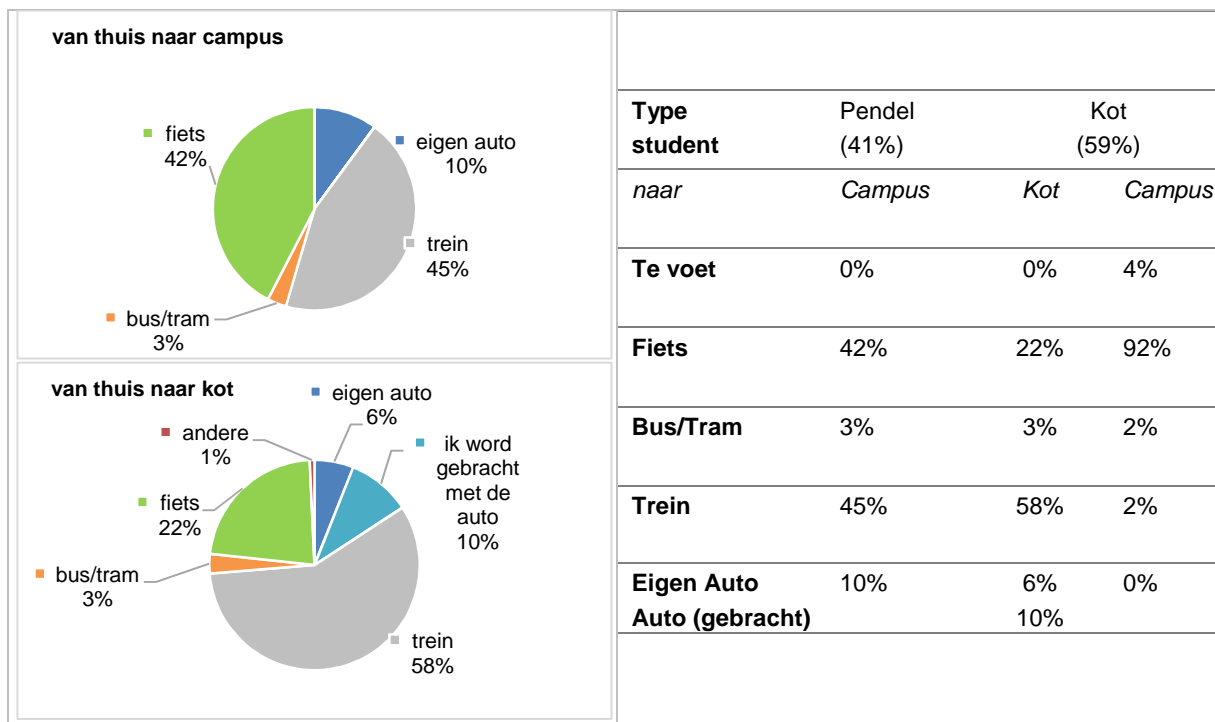
**2.11.3. Mobiliteitsprofiel**

Verdeling van vervoerswijzen (modal split)

De modal split op datum van 6/2014 voor de **personeelsleden** is (679 medewerkers):

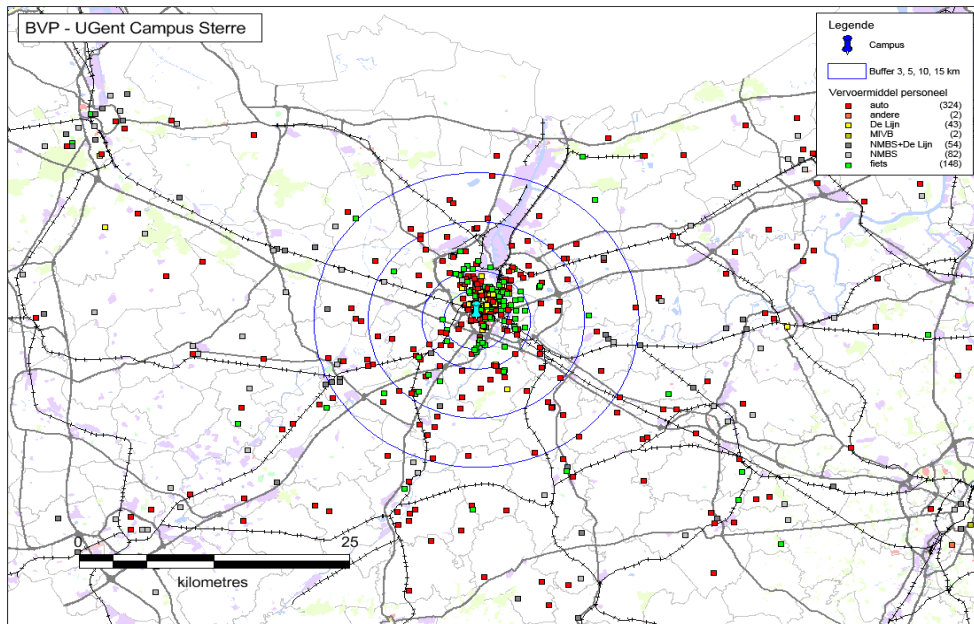


Voor studenten zijn alle cijfers gebaseerd op de enquête die in mei 2014 werd uitgevoerd. De modal split op datum van 5/2014 voor de **studenten** is (227 respondenten):

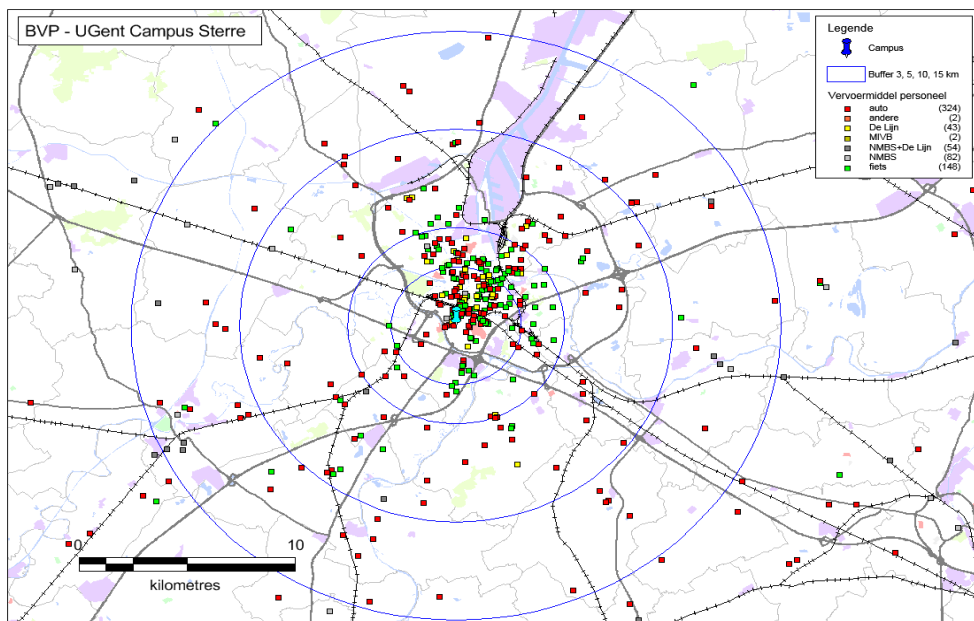


### Woon-werkafstand per persoon

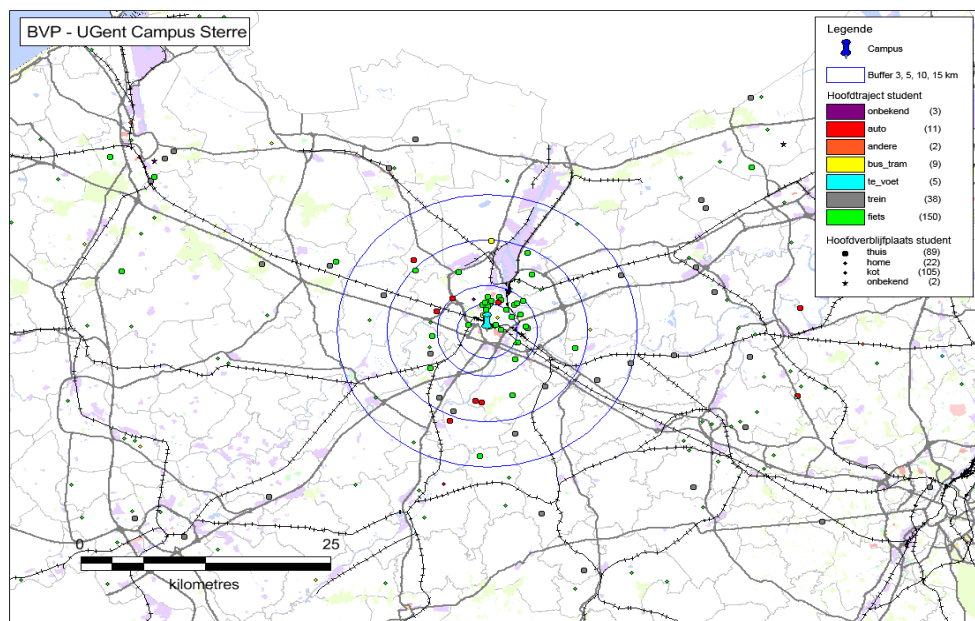
Onderstaande figuren geven de woonplaats weer van de personeelsleden en de pendelstudenten in relatie tot de afstand van hun campus, evenals het gebruikte hoofdvervoermiddel. Voetgangers worden nergens geregistreerd, en worden bijgevolg weergegeven als automobilisten in de straal van 3 km rond de werkplek.



*Woonplaats van personeelsleden in relatie tot de afstand van hun campus, macroniveau*



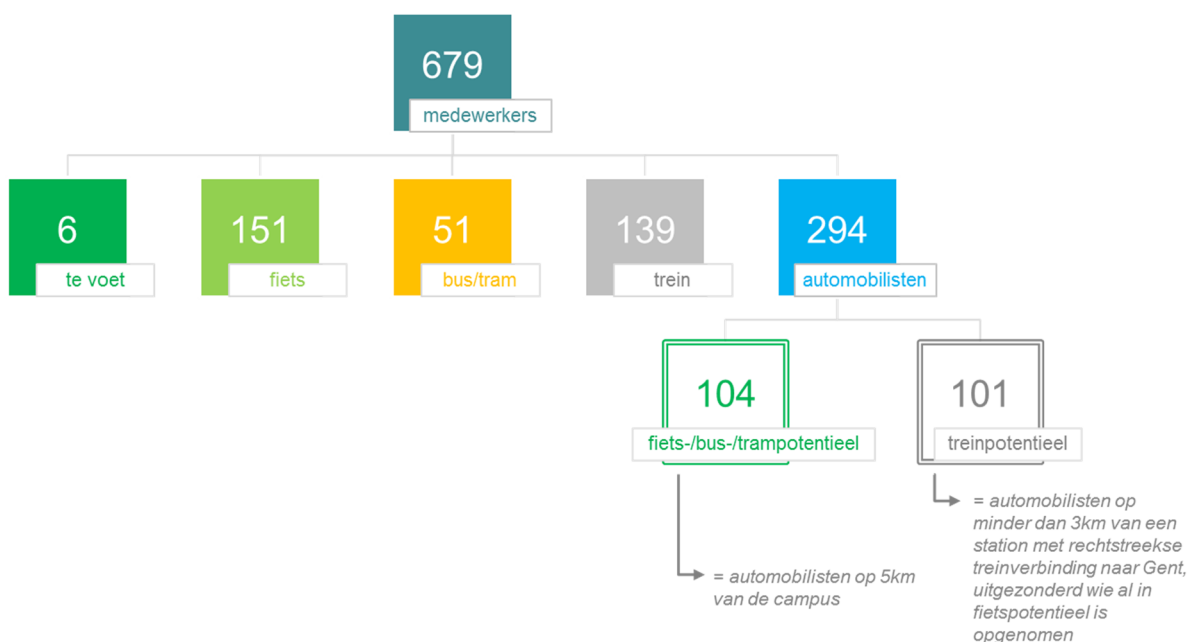
*Woonplaats van personeelsleden in relatie tot de afstand van hun campus, mesoniveau*



Woonplaats van pendelstudenten in relatie tot de afstand van hun campus

#### 2.11.4. Inschatting potentiële modal shift

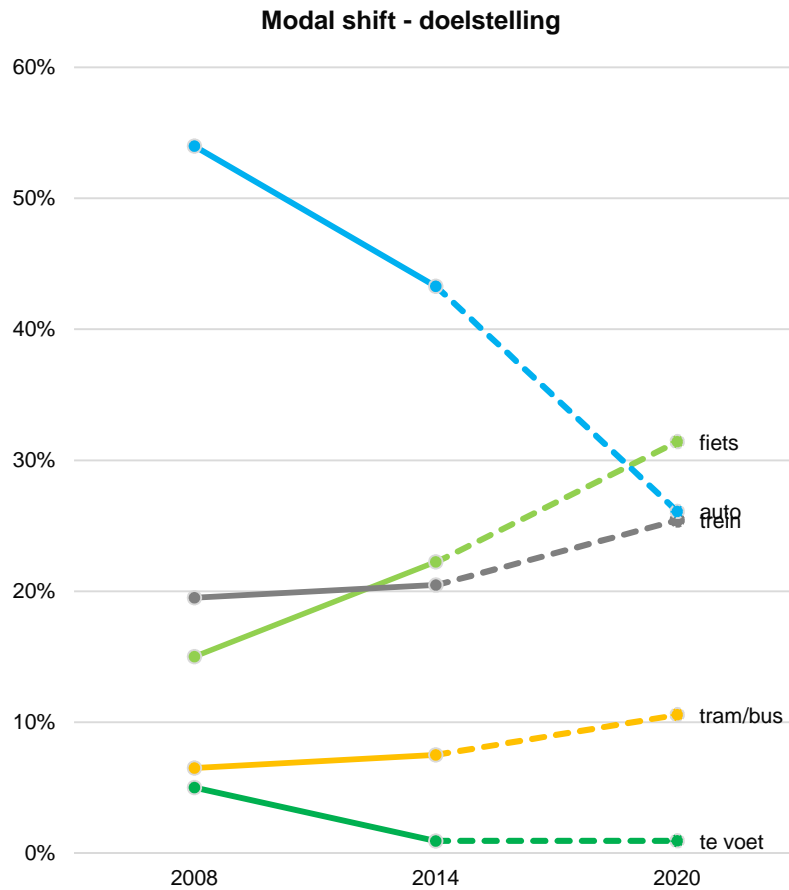
Om de potentiële modal shift in te schatten wordt gekeken naar de mogelijkheden die de huidige automobilisten hebben om te kiezen voor een duurzaam alternatief. Automobilisten met een woon-werkafstand van minder dan 5 km, kunnen overschakelen naar de fiets, de tram of de bus (fiets-/bus-/trampotentieel). Automobilisten die op minder dan 3 km wonen van een station dat een rechtstreekse verbinding heeft met Gent Sint-Pieters of Gent-Dampoort én een woon-werkafstand hebben van meer dan 5 km, worden gezien als potentiële treingebruikers (treinpotentieel).






### 2.11.5. Conclusie

Stel dat 60% van de autogebruikers met een woon-werkafstand van minder dan 5 km overschakelt op de fiets en 20% op de tram of bus, en stel dat 1/3 van de personeelsleden die kunnen overschakelen op de trein dit ook doen, dan wordt volgende modal shift bekomen:



## 2.12 CAMPUS ARDOYEN

### 2.12.1. Identificatie en ligging

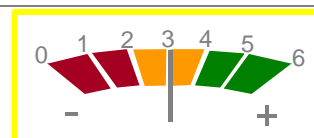
<p><b>Regio Zwijnaarde, campus Ardoyen</b>          Technologiepark          9052 Zwijnaarde          Fysische inventaris: FI 60</p>	
--	---

### 2.12.2. Bereikbaarheidsprofiel

Om het bereikbaarheidsprofiel van de site te bepalen is een scoretabel opgesteld die toelaat om elke vervoersmodus per site te beoordelen (zie bijlage). De scores zijn zo opgebouwd dat de optimale toestand wordt bereikt wanneer de score 6 is.

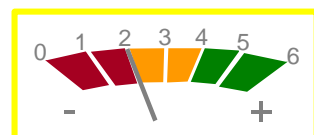
#### Fiets: intern

- Voldoende fietsenstalling voor personeel, niet overal afgesloten en overdekt
- Fietsenstalling studenten voldoende, niet overdekt
- Geen fietspomp of herstelfaciliteiten, wel douches



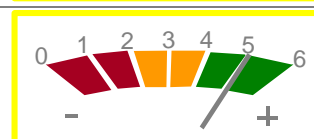
#### Fiets: extern

- Fietsroutes in de omgeving van de campus



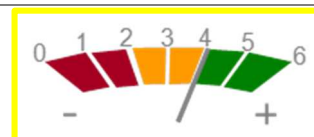
#### Bus / Tram

- Pendelbus tijdens de spitsuren, met haltes op de site
- Meerdere bussen per uur op wandelafstand, o.a. lijn 5



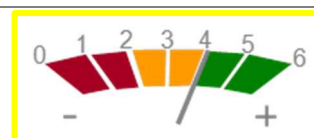
#### Trein

- Zeer goed bediend station op fietsafstand
- Afstand tot Gent-Sint-Pieters is 3,5 km



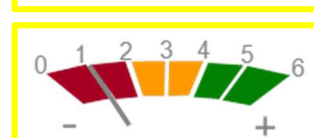
#### Auto: intern

- Voldoende parkeerplaats op de site (<10 min wandelen)



#### Auto: extern

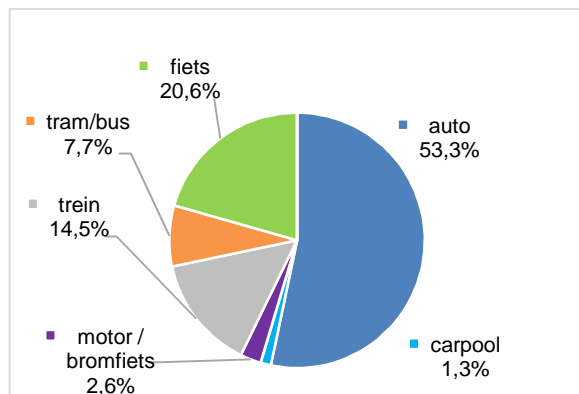
- Vlakbij autosnelweg
- Regelmatig filegevoelig gebied
- Parkeerplaatsen in de omgeving zijn beperkt



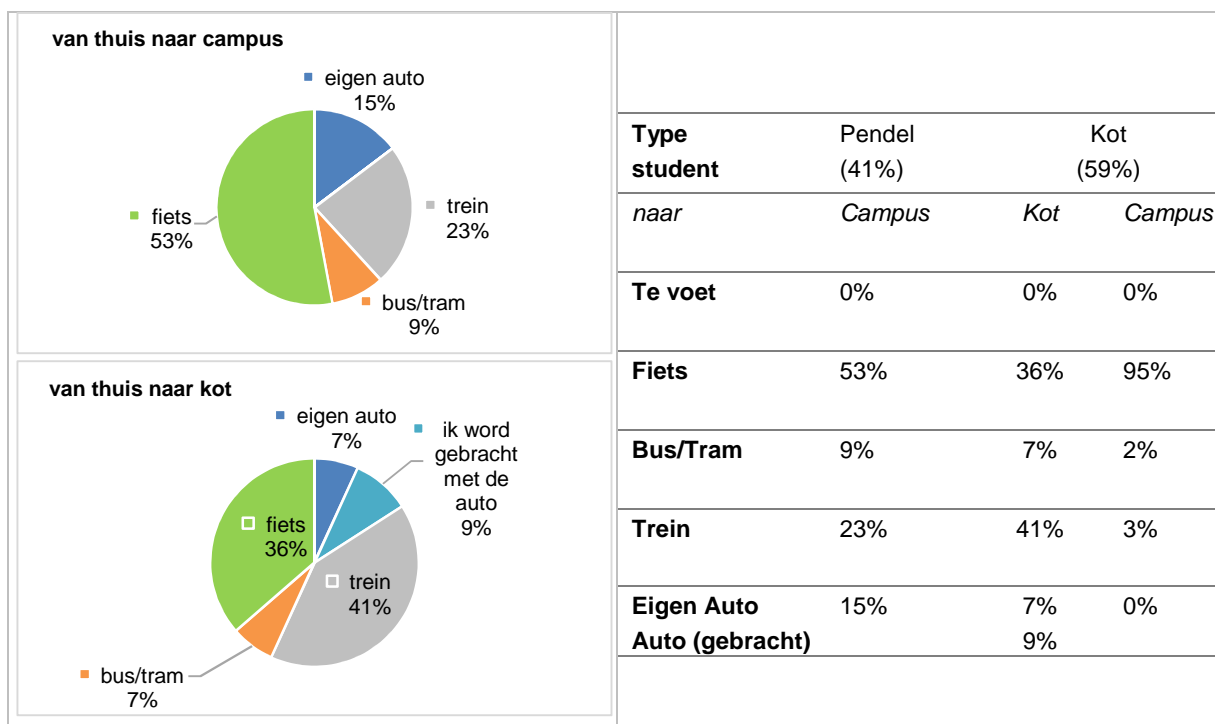
### 2.12.3. Mobiliteitsprofiel

#### Verdeling van vervoerswijzen (modal split)

De modal split op datum van 6/2014 voor de **personeelsleden** is (622 medewerkers):

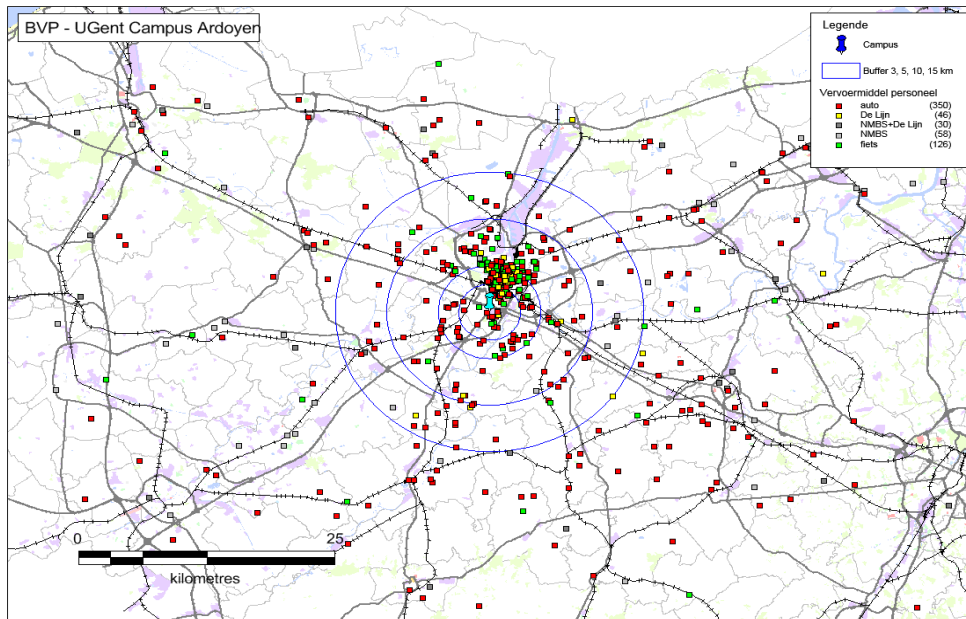


Voor studenten zijn alle cijfers gebaseerd op de enquête die in mei 2014 werd uitgevoerd. De modal split op datum van 5/2014 voor de **studenten** is (78 respondenten):

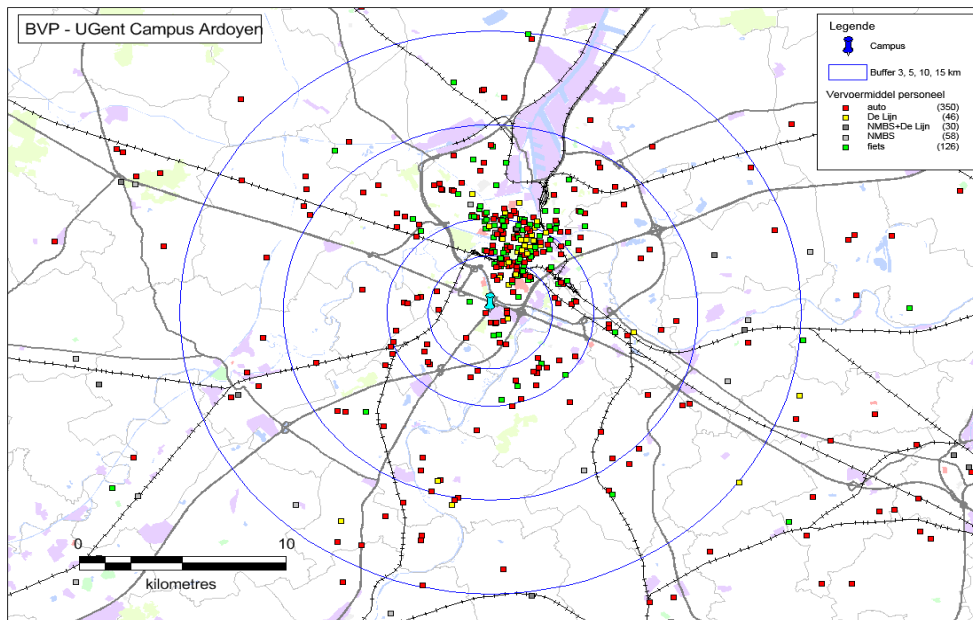


### Woon-werkafstand per persoon

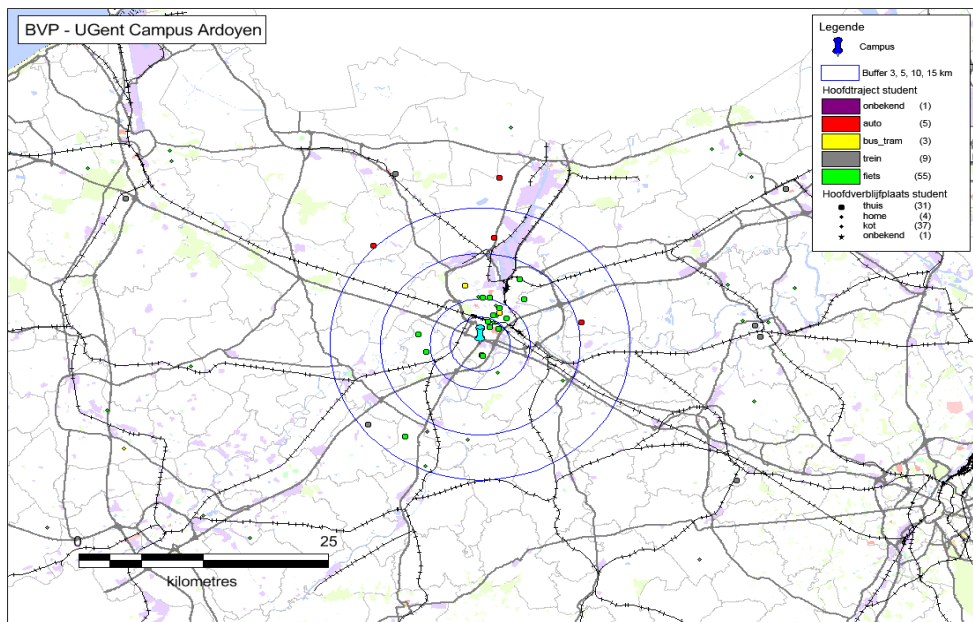
Onderstaande figuren geven de woonplaats weer van de personeelsleden en de pendelstudenten in relatie tot de afstand van hun campus, evenals het gebruikte hoofdvervoermiddel. Voetgangers worden nergens geregistreerd, en worden bijgevolg weergegeven als automobilisten in de straal van 3 km rond de werkplek.



*Woonplaats van personeelsleden in relatie tot de afstand van hun campus, macroniveau*



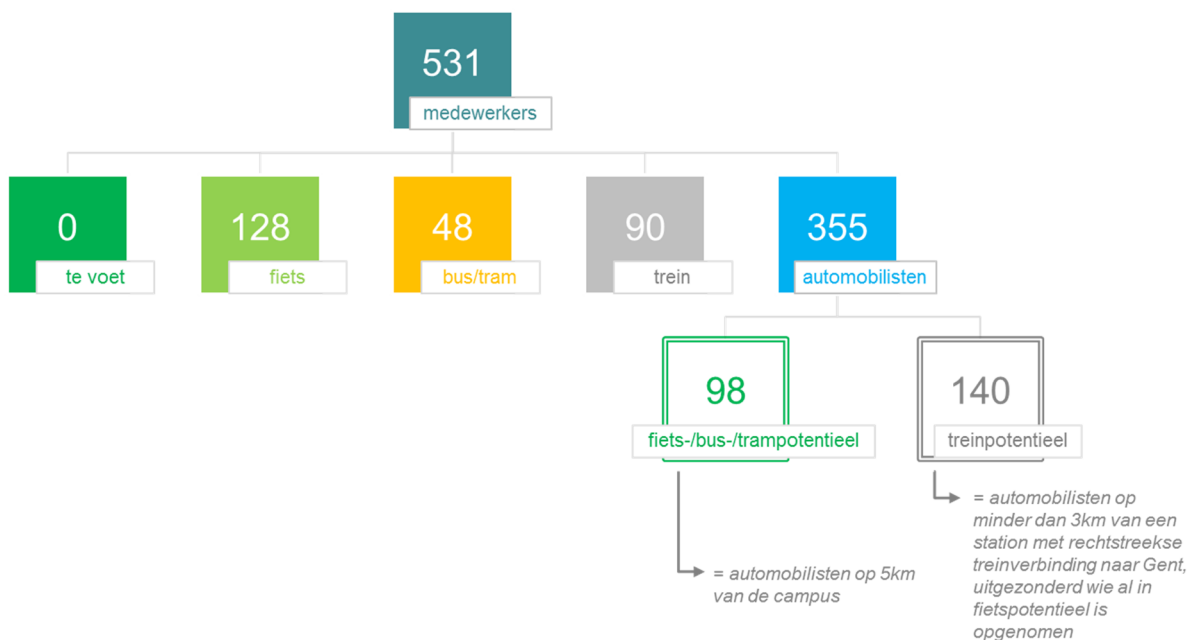
*Woonplaats van personeelsleden in relatie tot de afstand van hun campus, mesoniveau*



Woonplaats van pendelstudenten in relatie tot de afstand van hun campus

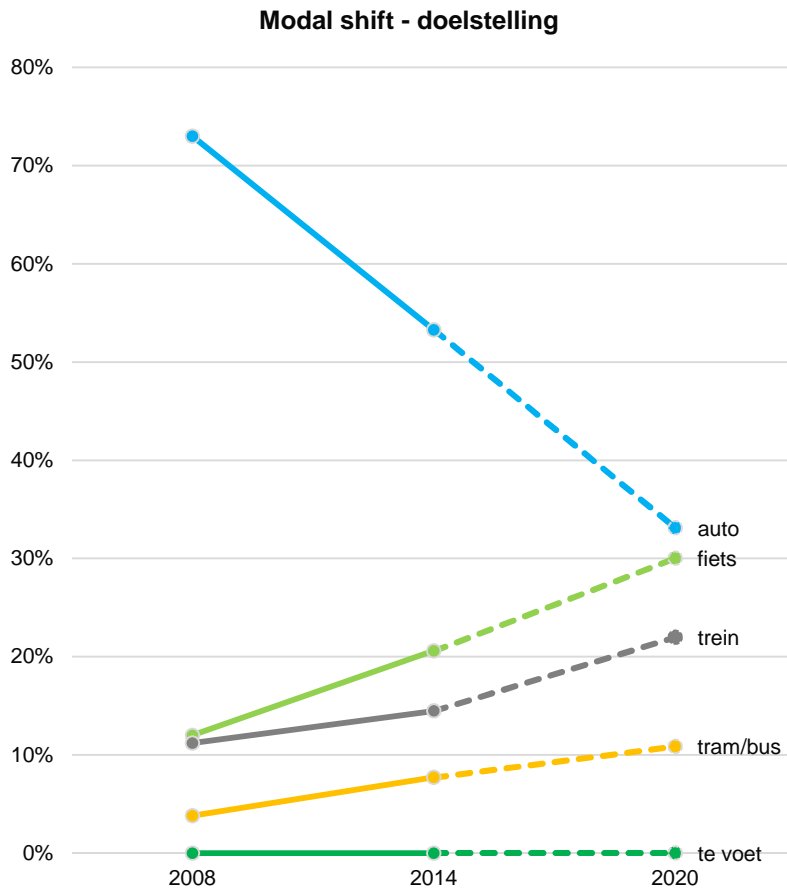
#### 2.12.4. Inschatting potentiële modal shift

Om de potentiële modal shift in te schatten wordt gekeken naar de mogelijkheden die de huidige automobilisten hebben om te kiezen voor een duurzaam alternatief. Automobilisten met een woon-werkafstand van minder dan 5 km, kunnen overschakelen naar de fiets, de tram of de bus (fiets-/bus-/trampotentieel). Automobilisten die op minder dan 3 km wonen van een station dat een rechtstreekse verbinding heeft met Gent Sint-Pieters of Gent-Dampoort én een woon-werkafstand hebben van meer dan 5 km, worden gezien als potentiële treingebruikers (treinpotentieel).



### 2.12.5. Conclusie

Stel dat 60% van de autogebruikers met een woon-werkafstand van minder dan 5 km overschakelt op de fiets en 20% op de tram of bus, en stel dat 1/3 van de personeelsleden die kunnen overschakelen op de trein dit ook doen, dan wordt volgende modal shift bekomen:



## 2.13 SITE DIERGENEESKUNDE

### 2.13.1. Identificatie en ligging

**Regio Merelbeke, site Diergeneeskunde**  
Salisburylaan 133  
9820 Merelbeke  
Fysische inventaris: FI 72

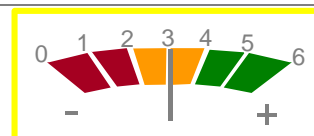


### 2.13.2. Bereikbaarheidsprofiel

Om het bereikbaarheidsprofiel van de site te bepalen is een scoretabel opgesteld die toelaat om elke vervoersmodus per site te beoordelen (zie bijlage). De scores zijn zo opgebouwd dat de optimale toestand wordt bereikt wanneer de score 6 is.

#### Fiets: intern

- Te weinig fietsenstalling voor personeel
- Fietsenstalling studenten niet steeds toereikend



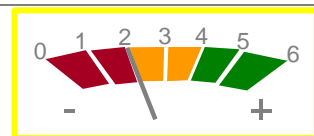
#### Fiets: extern

- Fietsroutes in de omgeving van de campus
- Kwaliteit fietsinfrastructuur vlakbij de campus



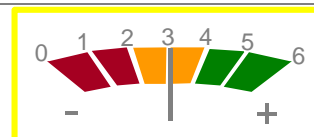
#### Bus / Tram

- Afstand tot halte: aan de ingang van de site
- Buslijn 44 (Gent zuid – Merelbeke – Melle) 60-min frequentie
- Buslijn 43 (Blaar-meersen – Melle Caritas) onregelmatige frequentie



#### Trein

- (Goed) bediend station op fietsafstand
- Afstand tot Merelbeke station is 3 km



#### Auto: intern

- Meer parkeerplaatsen dan auto's in woon-werkverkeer



#### Auto: extern

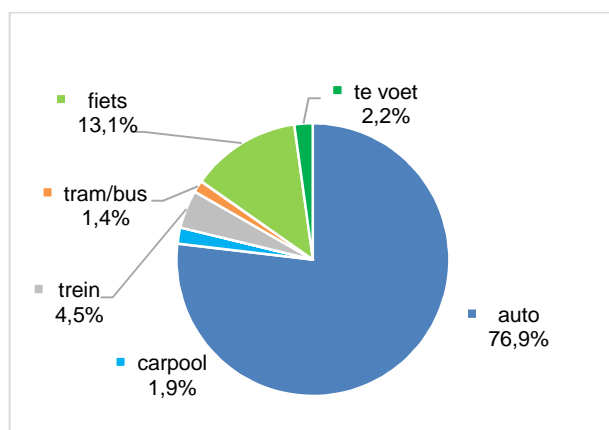
- Vlakbij autosnelweg
- Filegevoelig gebied



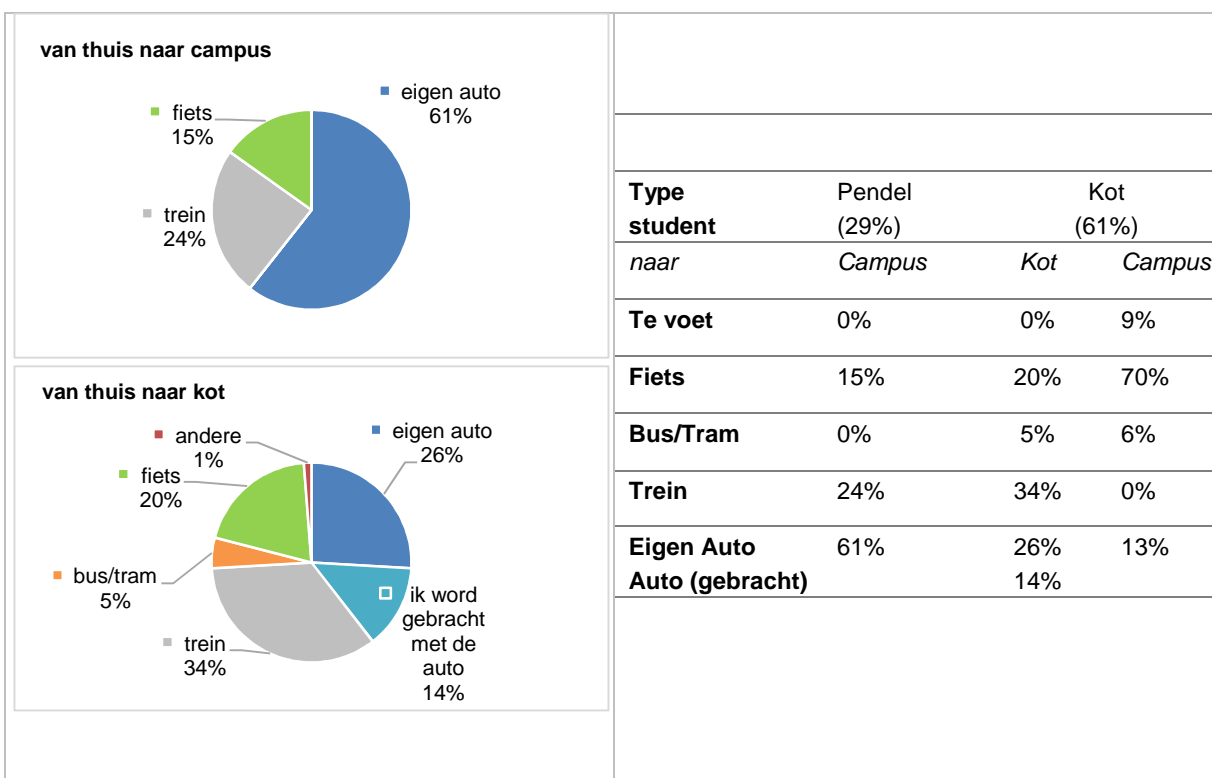
### 2.13.3. Mobiliteitsprofiel

#### Verdeling van vervoerswijzen (modal split)

De modal split op datum van 6/2014 voor de **personeelsleden** is (421 medewerkers):



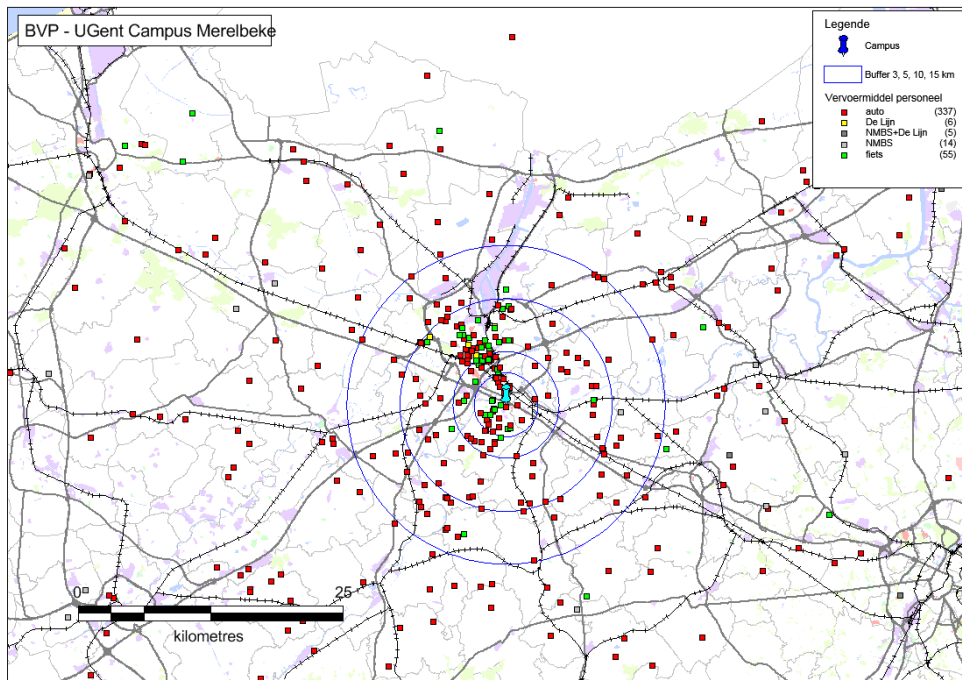
Voor studenten zijn alle cijfers gebaseerd op de enquête die in mei 2014 werd uitgevoerd. De modal split op datum van 5/2014 voor de **studenten** is (109 respondenten):



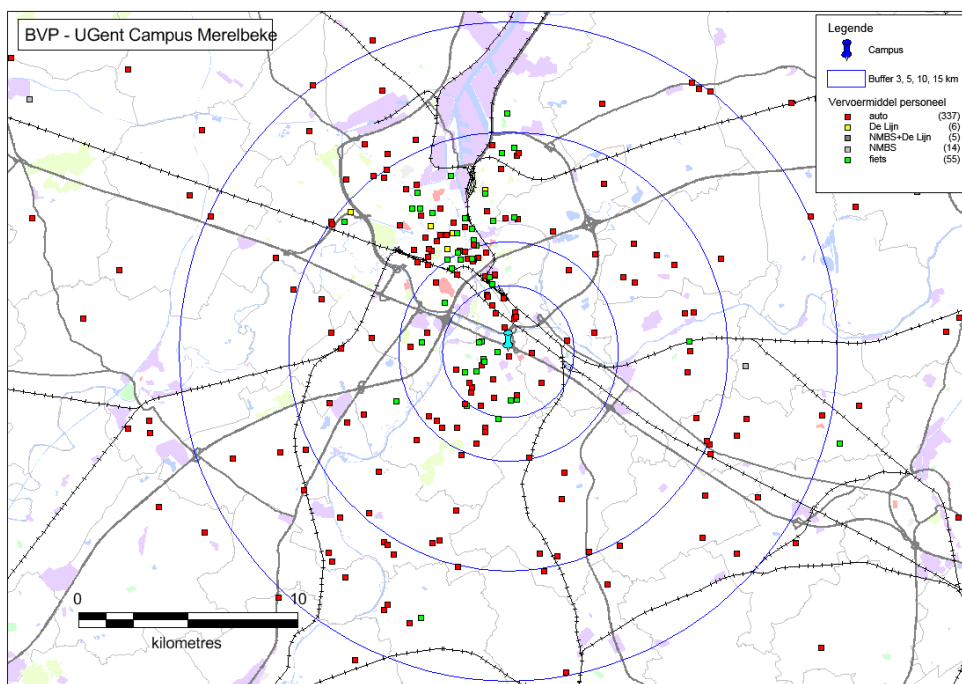


### Woon-werkafstand per persoon

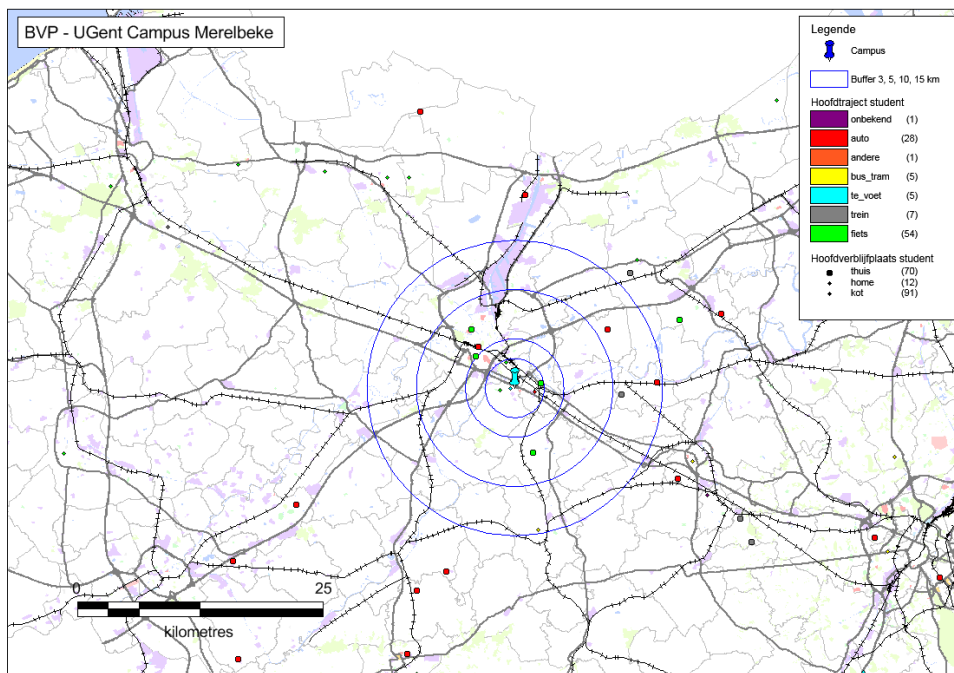
Onderstaande figuren geven de woonplaats weer van de personeelsleden en de pendelstudenten in relatie tot de afstand van hun campus, evenals het gebruikte hoofdvervoermiddel. Voetgangers worden nergens geregistreerd, en worden bijgevolg weergegeven als automobilisten in de straal van 3 km rond de werkplek.



*Woonplaats van personeelsleden in relatie tot de afstand van hun campus, macroniveau*



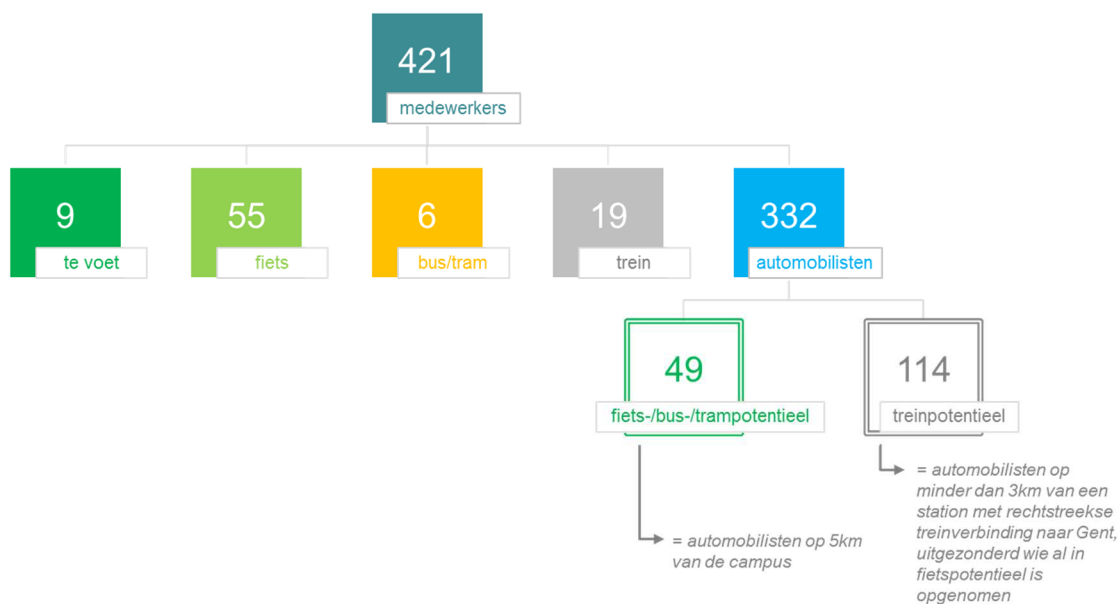
*Woonplaats van personeelsleden in relatie tot de afstand van hun campus, mesoniveau*



Woonplaats van pendelstudenten in relatie tot de afstand van hun campus

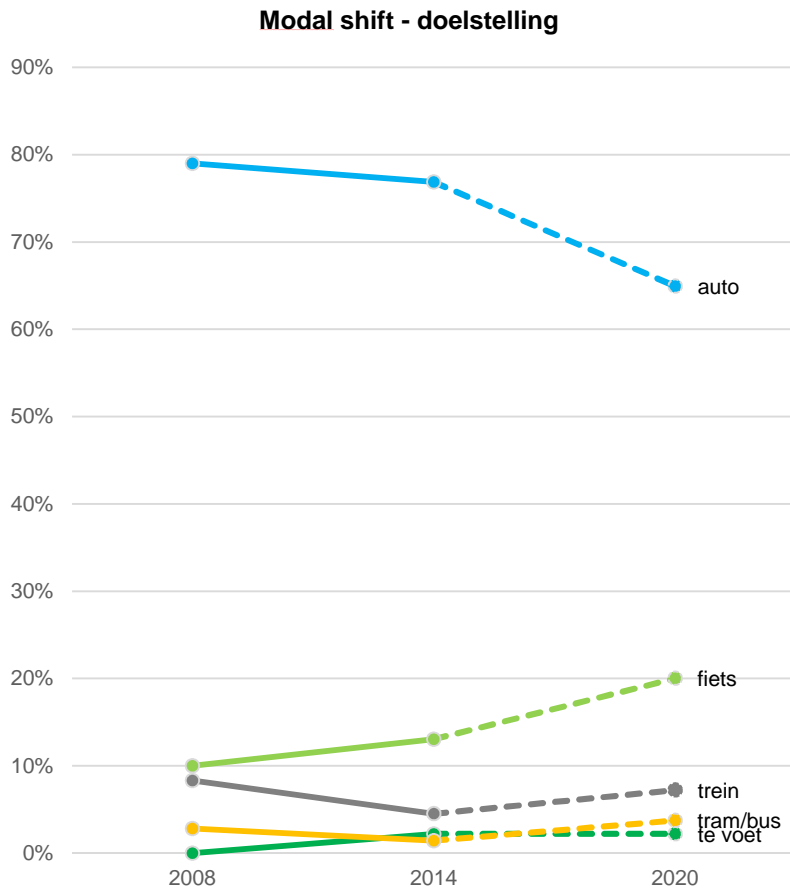
#### 2.13.4. Inschatting potentiële modal shift

Om de potentiële modal shift in te schatten wordt gekeken naar de mogelijkheden die de huidige automobilisten hebben om te kiezen voor een duurzaam alternatief. Automobilisten met een woon-werkafstand van minder dan 5 km, kunnen overschakelen naar de fiets, de tram of de bus (fiets-/bus-/trampotentieel). Automobilisten die op minder dan 3 km wonen van een station dat een rechtstreekse verbinding heeft met Gent Sint-Pieters of Gent-Dampoort én een woon-werkafstand hebben van meer dan 5 km, worden gezien als potentiële treingebruikers (treinpotentieel).



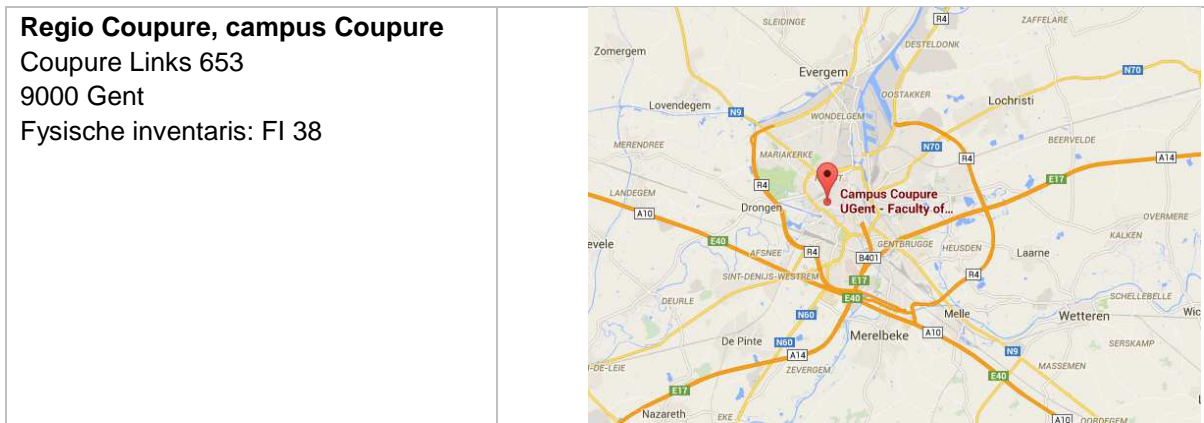
### 2.13.5. Conclusie

Stel dat 60% van de autogebruikers met een woon-werkafstand van minder dan 5 km overschakelt op de fiets en 20% op de tram of bus, en stel dat 10% van de personeelsleden die kunnen overschakelen op de trein dit ook doen, dan wordt volgende modal shift bekomen:



## 2.14 CAMPUS COUPURE

### 2.14.1. Identificatie en ligging

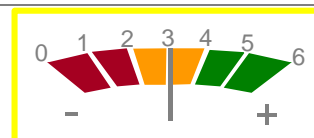


### 2.14.2. Bereikbaarheidsprofiel

Om het bereikbaarheidsprofiel van de site te bepalen is een scoretabel opgesteld die toelaat om elke vervoersmodus per site te beoordelen (zie bijlage). De scores zijn zo opgebouwd dat de optimale toestand wordt bereikt wanneer de score 6 is.

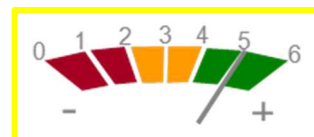
#### Fiets: intern

- Kwaliteit fietsinfrastructuur vlakbij de campus
- Te weinig fietsenstalling voor personeel (76 plaatsen)
- Fietsenstalling studenten: 881 plaatsen



#### Fiets: extern

- Stedelijke omgeving
- Fietsroutes in de omgeving van de campus



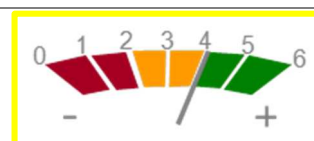
#### Bus / Tram

- Halte aan de site
- Tram 4 met 10-minuten frequentie; afstand tot halte: overkant van de Coupure (<100m) Op wandelafstand
- Tram 21-22, bus 3 met 10 minuten frequentie
- Bus 38-39 en 9 met 15-minuten frequentie
- Bus 14-15 en 65-69 met geringere frequentie



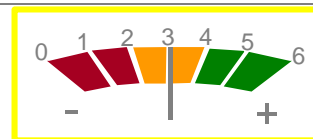
#### Trein

- Zeer goed bediend station op fietsafstand
- Afstand tot Gent-Sint-Pieters is 2 km, Gent-Dampoort ligt op 2,7 km
- Gent-Sint-Pieters heel vlot bereikbaar met de tram



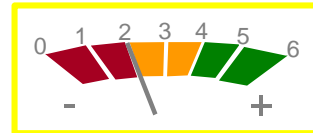
**Auto: intern**

- Minder parkeerplaatsen dan auto's in woon-werkverkeer



**Auto: extern**

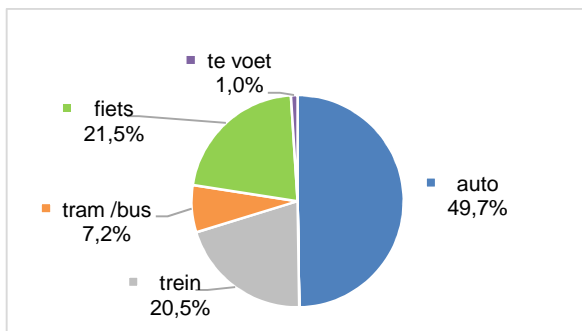
- Capaciteit in de omgeving de hele dag voor meer dan 80% bezet



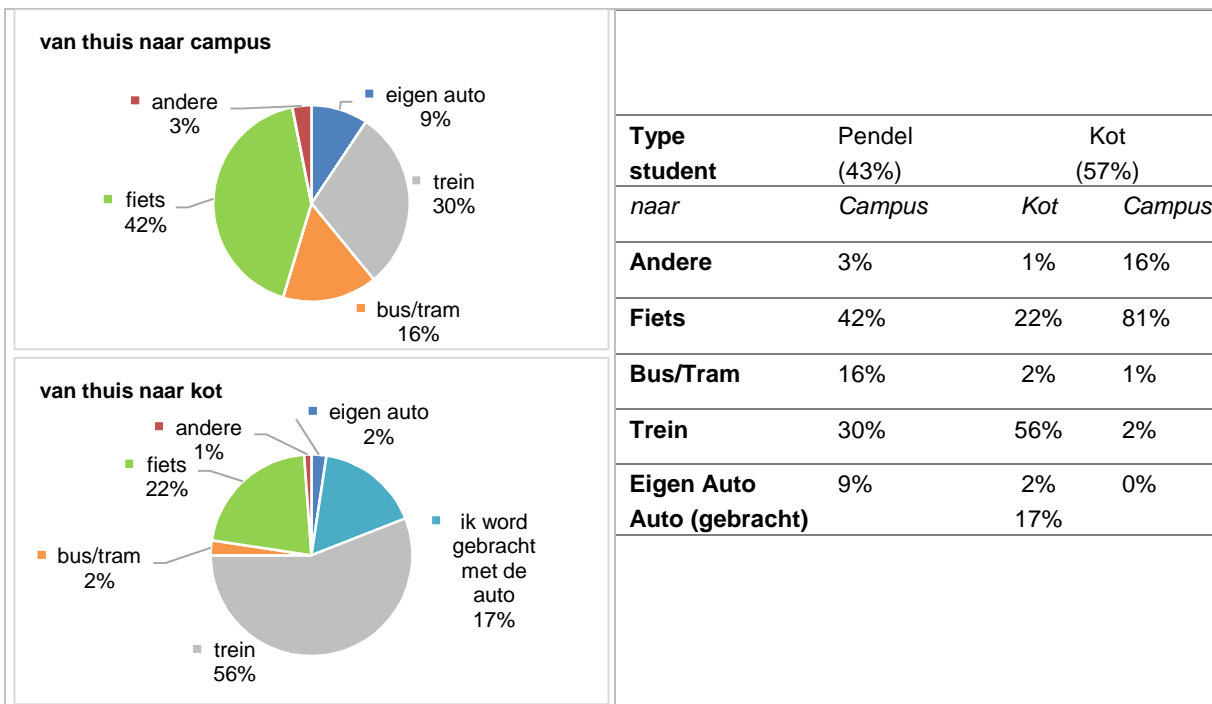
**2.14.3. Mobiliteitsprofiel**

Verdeling van vervoerswijzen (modal split)

De modal split op datum van 6/2014 voor de **personeelsleden** is (599 medewerkers):

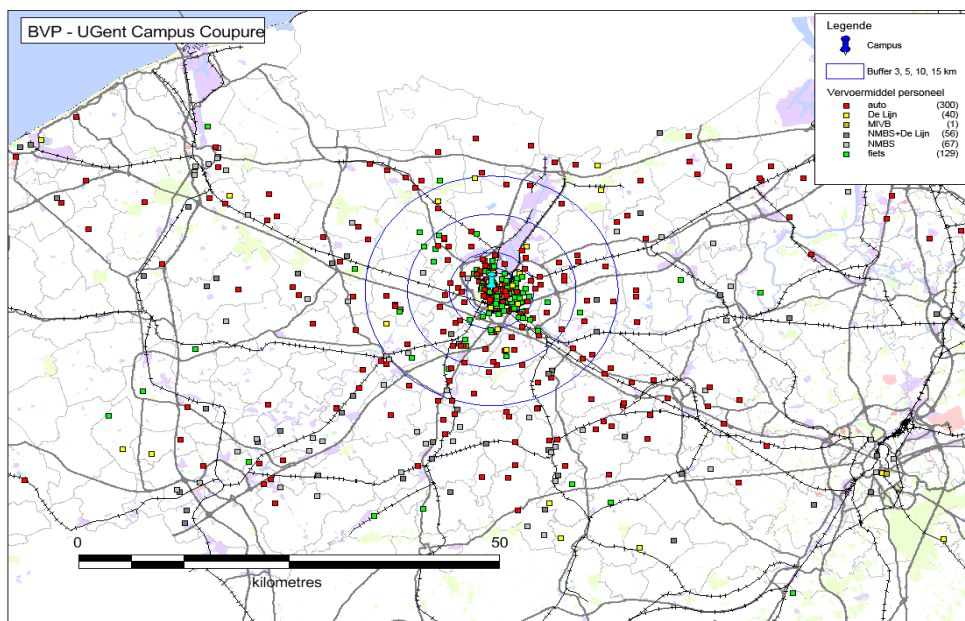


Voor studenten zijn alle cijfers gebaseerd op de enquête die in mei 2014 werd uitgevoerd. De modal split op datum van 5/2014 voor de **studenten** is (151 respondenten):

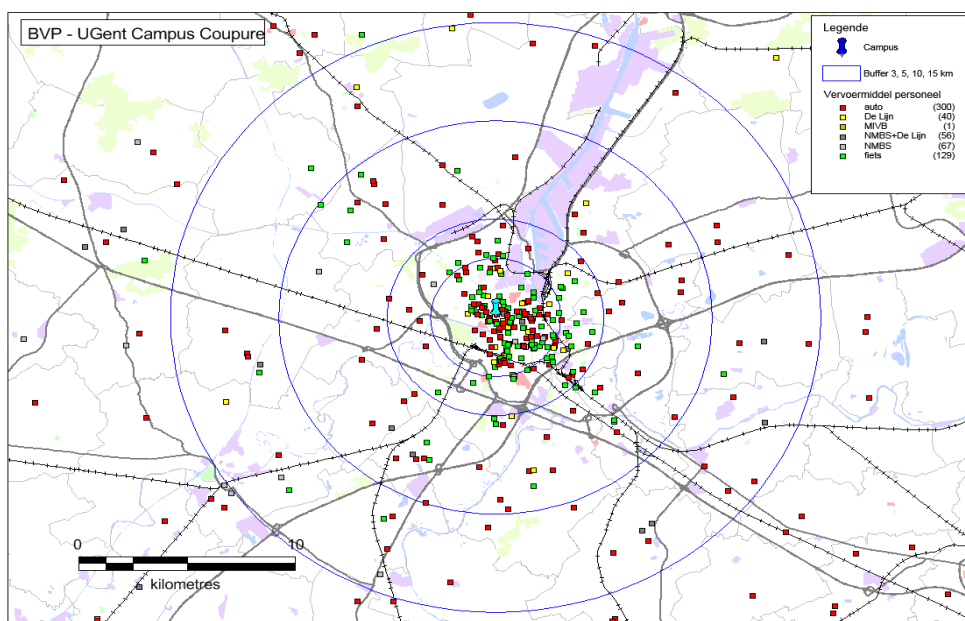


### Woon-werkafstand per persoon

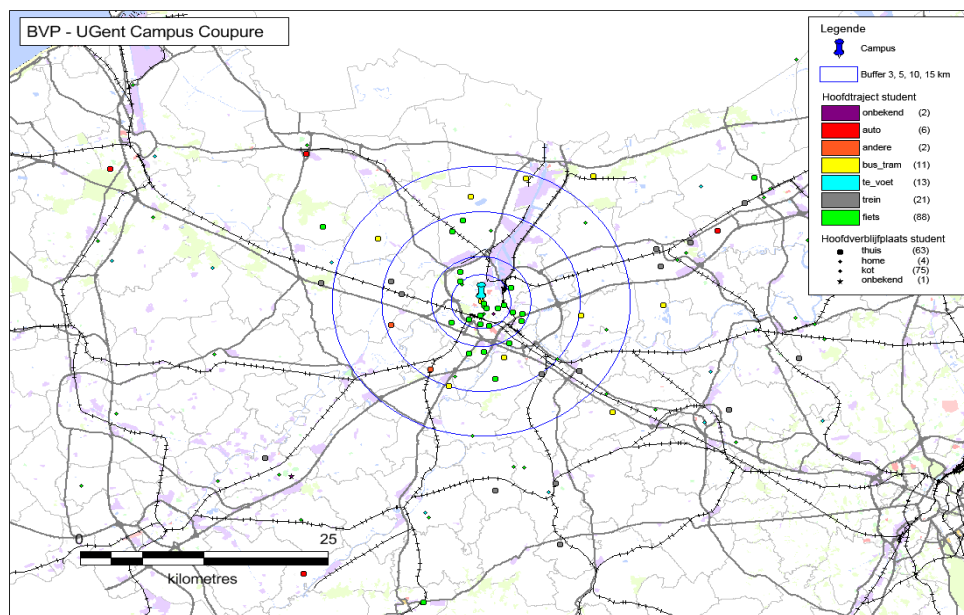
Onderstaande figuren geven de woonplaats weer van de personeelsleden en de pendelstudenten in relatie tot de afstand van hun campus, evenals het gebruikte hoofdvervoermiddel. Voetgangers worden nergens geregistreerd, en worden bijgevolg weergegeven als automobilisten in de straal van 3 km rond de werkplek.



*Woonplaats van personeelsleden in relatie tot de afstand van hun campus, macroniveau*



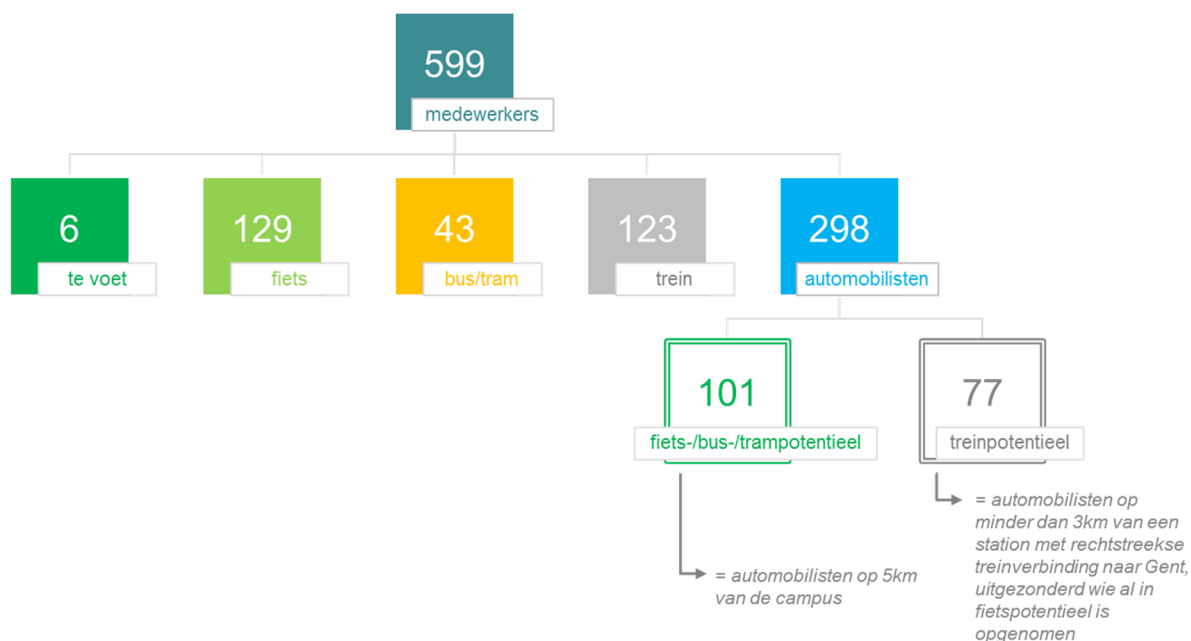
*Woonplaats van personeelsleden in relatie tot de afstand van hun campus, mesoniveau*



Woonplaats van pendelstudenten in relatie tot de afstand van hun campus

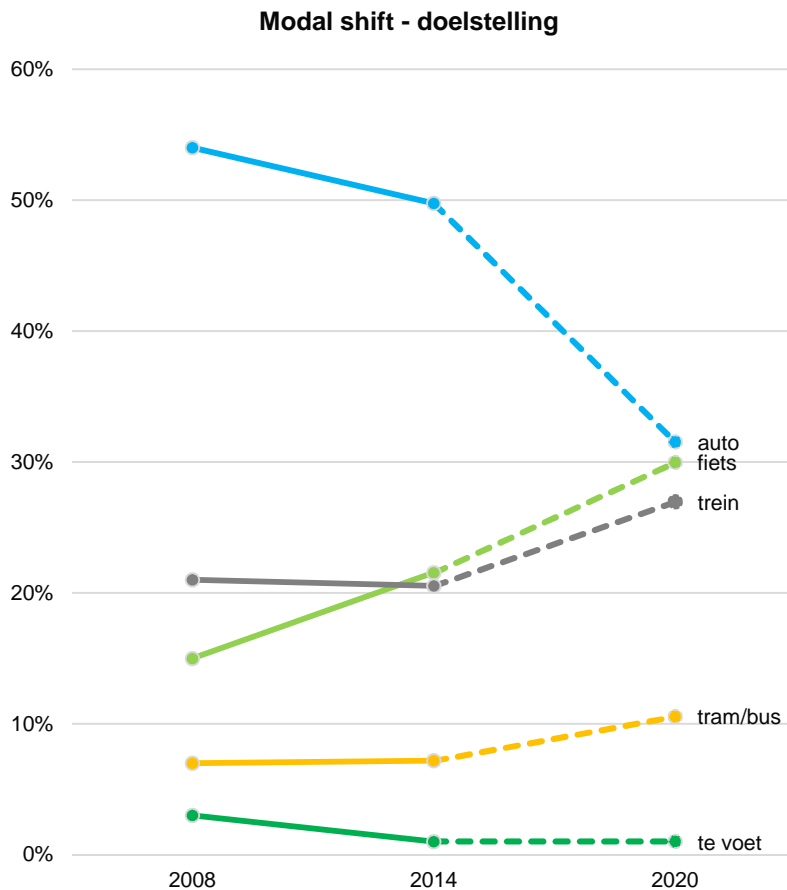
#### 2.14.4. Inschatting potentiële modal shift

Om de potentiële modal shift in te schatten wordt gekeken naar de mogelijkheden die de huidige automobilisten hebben om te kiezen voor een duurzaam alternatief. Automobilisten met een woon-werkafstand van minder dan 5 km, kunnen overschakelen naar de fiets, de tram of de bus (fiets-/bus-/trampotentieel). Automobilisten die op minder dan 3 km wonen van een station dat een rechtstreekse verbinding heeft met Gent Sint-Pieters of Gent-Dampoort én een woon-werkafstand hebben van meer dan 5 km, worden gezien als potentiële treingebruikers (treinpotentieel).



### 2.14.5. Conclusie


Stel dat 60% van de autogebruikers met een woon-werkafstand van minder dan 5 km overschakelt op de fiets en 20% op de tram of bus, en stel dat 1/3 van de personeelsleden die kunnen overschakelen op de trein dit ook doen, dan wordt volgende modal shift bekomen:





## 2.15 SITE BEGIJNHOFLAAN

### 2.15.1. Identificatie en ligging

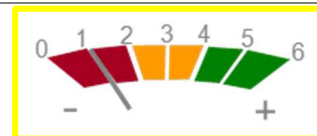
<p><b>Regio Coupure, site Begijnhoflaan</b>          Begijnhoflaan 464          9000 Gent          Fysische inventaris: FI 39</p>	
---	---

### 2.15.2. Bereikbaarheidsprofiel

Om het bereikbaarheidsprofiel van de site te bepalen is een scoretabel opgesteld die toelaat om elke vervoersmodus per site te beoordelen (zie bijlage). De scores zijn zo opgebouwd dat de optimale toestand wordt bereikt wanneer de score 6 is.

#### Fiets: intern

- Onvoldoende fietsenstalling, niet overdekt
- Geen douches of andere faciliteiten zijn voorzien



#### Fiets: extern

- Stedelijke omgeving
- Fietsroutes in de omgeving van de campus
- Kwaliteit fietsinfrastructuur vlakbij de campus



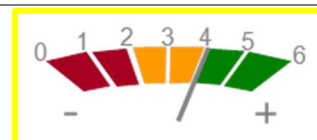
#### Bus / Tram

- Bus en tram vlakbij (<100 m)
- Tram 4
- Bus 3 met 10-min frequentie
- Bus 17, 18 met 15-min frequentie
- Bus 65 en 67 met beperktere frequentie



#### Trein

- Zeer goed bediend station op fietsafstand (minder dan 15 minuten fietsen)
- Afstand tot Gent-Dampoort is 2,7 km, Gent-Sint-Pieters ligt op 3 km



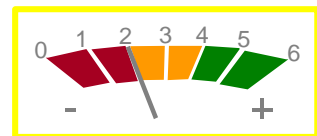
#### Auto: intern

- Voldoende parkeerplaats op de site, veel meer plaatsen dan auto's in het woon-werkverkeer



#### Auto: extern

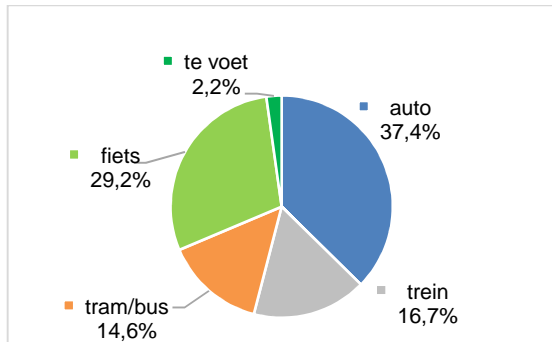
- De capaciteit is de hele dag voor meer dan 80% bezet



### 2.15.3. Mobiliteitsprofiel

#### Verdeling van vervoerswijzen (modal split)

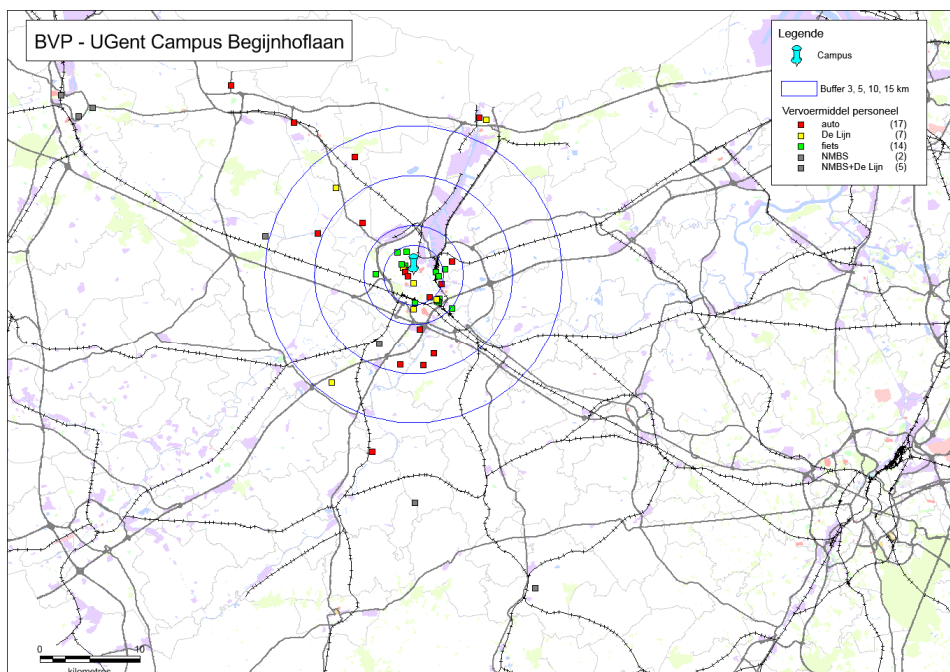
De modal split op datum van 6/2014 voor de **personeelsleden** is (48 medewerkers):



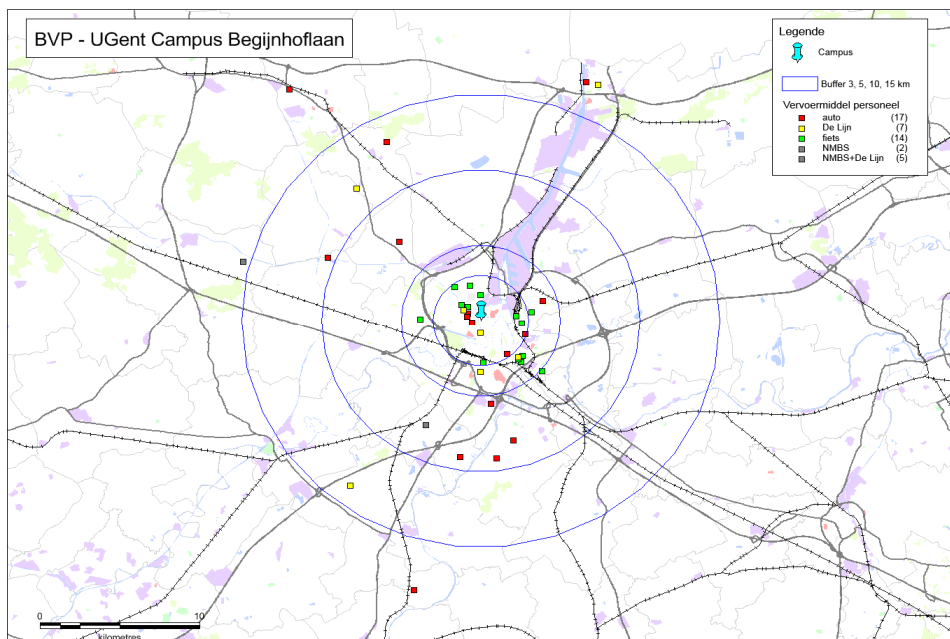
Er zijn geen (relevante aantallen) studenten op deze site.

#### Woon-werkafstand per persoon

Onderstaande figuren geven de woonplaats weer van de personeelsleden en de pendelstudenten in relatie tot de afstand van hun campus, evenals het gebruikte hoofdvervoermiddel. Voetgangers worden nergens geregistreerd, en worden bijgevolg weergegeven als automobilisten in de straal van 3 km rond de werkplek.



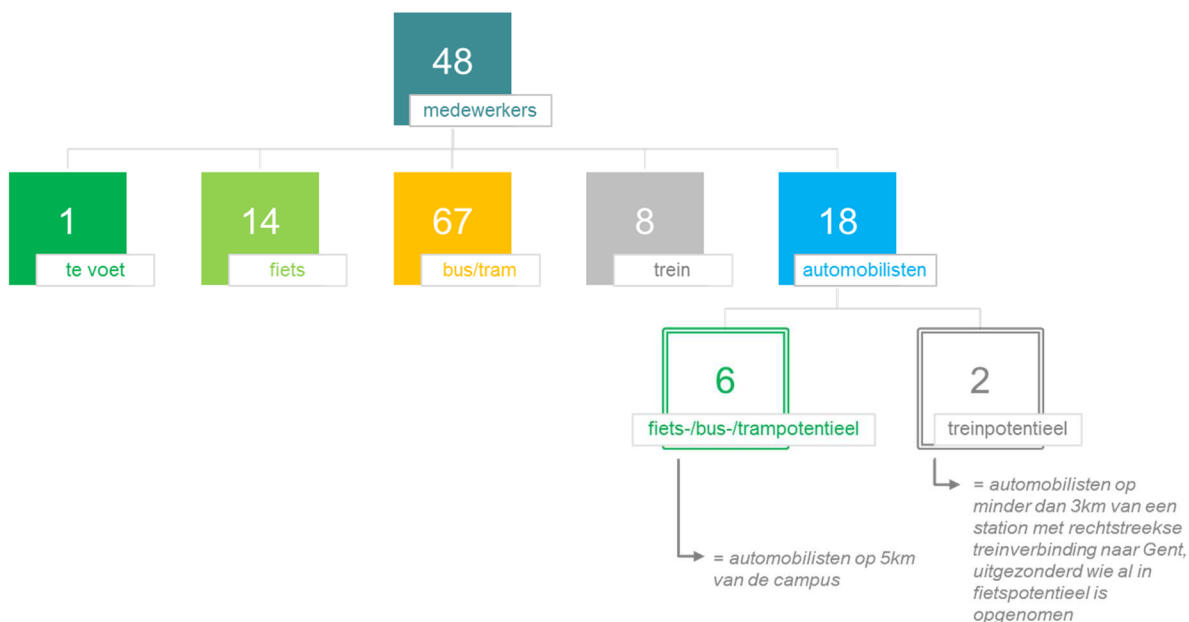
*Woonplaats van personeelsleden in relatie tot de afstand van hun campus, macroniveau*



Woonplaats van personeelsleden in relatie tot de afstand van hun campus, mesoniveau

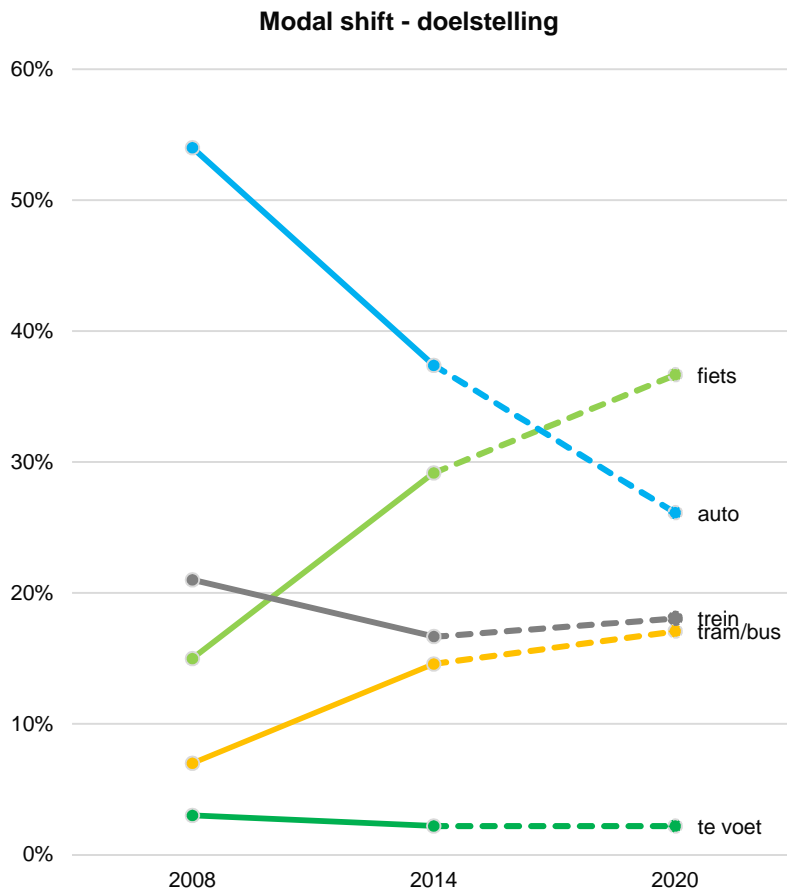
#### 2.15.4. Inschatting potentiële modal shift

Om de potentiële modal shift in te schatten wordt gekeken naar de mogelijkheden die de huidige automobilisten hebben om te kiezen voor een duurzaam alternatief. Automobilisten met een woon-werkafstand van minder dan 5 km, kunnen overschakelen naar de fiets, de tram of de bus (fiets-/bus-/trampotentieel). Automobilisten die op minder dan 3 km wonen van een station dat een rechtstreekse verbinding heeft met Gent Sint-Pieters of Gent-Dampoort én een woon-werkafstand hebben van meer dan 5 km, worden gezien als potentiële treingebruikers (treinpotentieel).



### 2.15.5. Conclusie


Stel dat 60% van de autogebruikers met een woon-werkafstand van minder dan 5 km overschakelt op de fiets en 20% op de tram of bus, en stel dat 1/3 van de personeelsleden die kunnen overschakelen op de trein dit ook doen, dan wordt volgende modal shift bekomen:



Voor 2008 werden de gegevens van campus Coupure overgenomen.

## 2.16 SITE ROMMELAERE

### 2.16.1. Identificatie en ligging

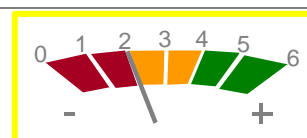
<p><b>Regio Rommelaere, site Rommelaere</b> A. Baertsoenkaai 3 9000 Gent Fysische inventaris: FI 17</p>	
---	---

### 2.16.2. Bereikbaarheidsprofiel

Om het bereikbaarheidsprofiel van de site te bepalen is een scoretabel opgesteld die toelaat om elke vervoersmodus per site te beoordelen (zie bijlage). De scores zijn zo opgebouwd dat de optimale toestand wordt bereikt wanneer de score 6 is.

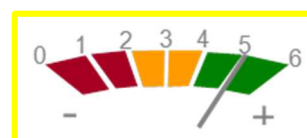
#### Fiets: intern

- Voldoende fietsenstalling voor personeel, gedeeltelijk overdekt, niet afgesloten
- Wel douches, geen andere faciliteiten voorzien



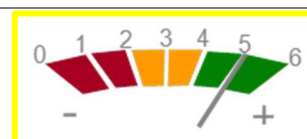
#### Fiets: extern

- Stedelijke omgeving
- Fietsroutes in de omgeving van de campus
- Kwaliteit fietsinfrastructuur vlakbij de campus



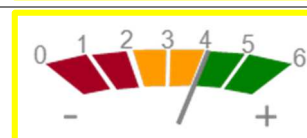
#### Bus / Tram

- Tram op wandelafstand, bus 6 heeft een halte bij het gebouw



#### Trein

- Zeer goed bediend station op fietsafstand (minder dan 15 min fietsen)
- Afstand tot Gent-Sint-Pieters is 1,5 km, Gent-Dampoort 2,6 km



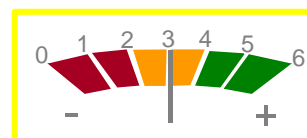
#### Auto: intern

- Voldoende parkeerplaats op de site gecombineerd met vlakbij gelegen parking Padua, veel meer plaatsen dan auto's in het woon-werkverkeer



#### Auto: extern

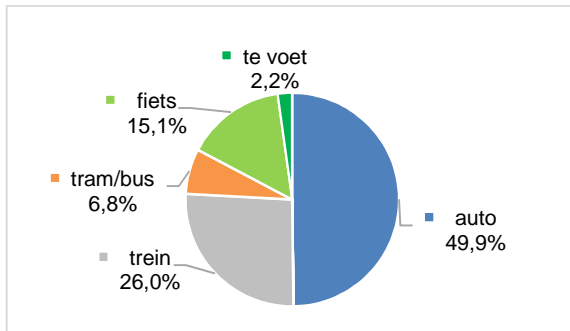
- De capaciteit is de hele dag voor meer dan 70% bezet



### 2.16.3. Mobiliteitsprofiel

#### Verdeling van vervoerswijzen (modal split)

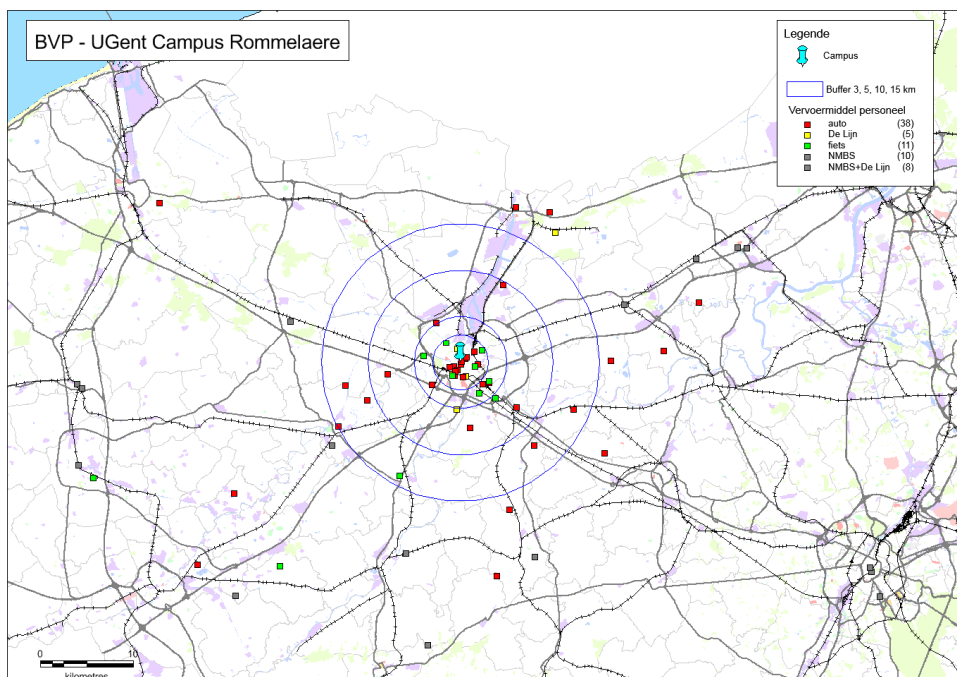
De modal split op datum van 6/2014 voor de **personeelsleden** is (73 medewerkers):



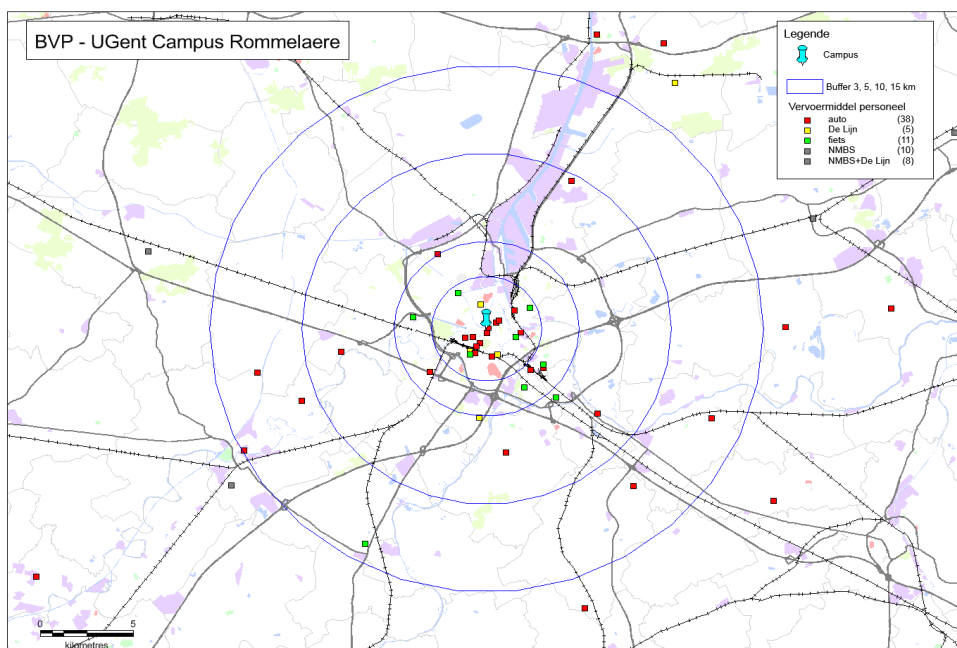
Voor studenten zijn geen cijfers beschikbaar.

#### Woon-werkafstand per persoon

Onderstaande figuren geven de woonplaats weer van de personeelsleden en de pendelstudenten in relatie tot de afstand van hun campus, evenals het gebruikte hoofdvervoermiddel. Voetgangers worden nergens geregistreerd, en worden bijgevolg weergegeven als automobilisten in de straal van 3 km rond de werkplek.



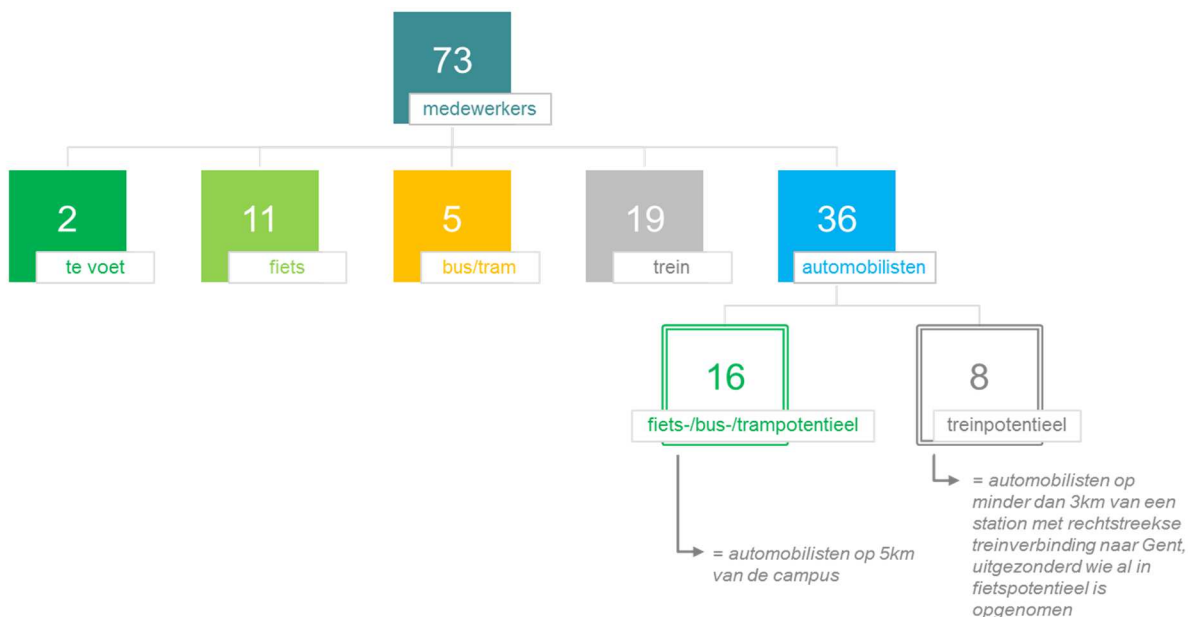
*Woonplaats van personeelsleden in relatie tot de afstand van hun campus, macroniveau*



Woonplaats van personeelsleden in relatie tot de afstand van hun campus, mesoniveau

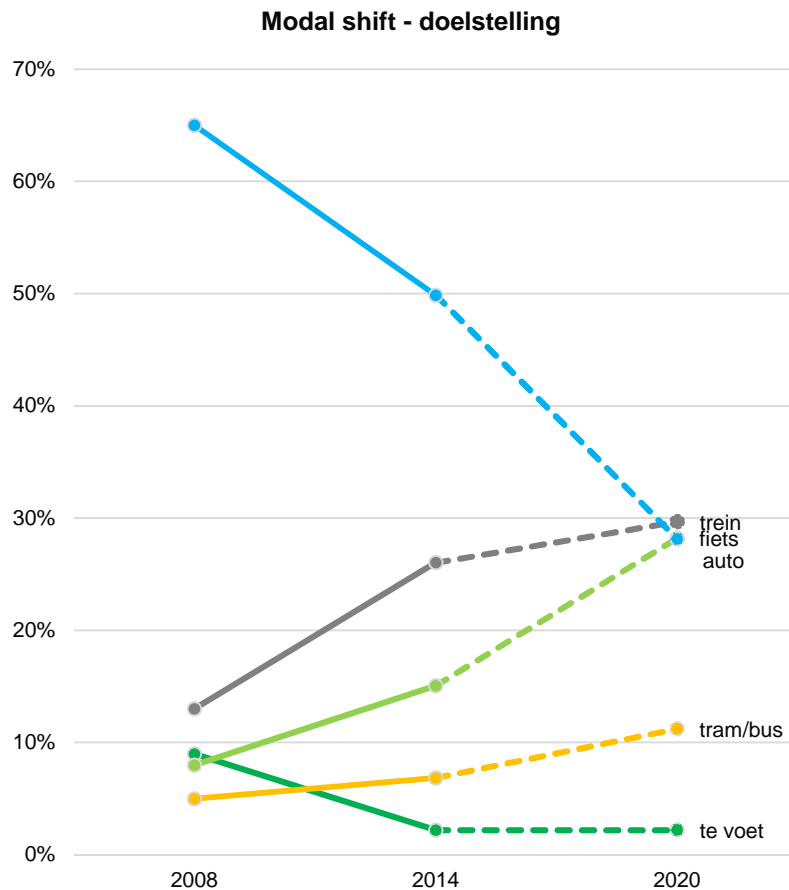
#### 2.16.4. Inschatting potentiële modal shift

Om de potentiële modal shift in te schatten wordt gekeken naar de mogelijkheden die de huidige automobilisten hebben om te kiezen voor een duurzaam alternatief. Automobilisten met een woon-werkafstand van minder dan 5 km, kunnen overschakelen naar de fiets, de tram of de bus (fiets-/bus-/trampotentieel). Automobilisten die op minder dan 3 km wonen van een station dat een rechtstreekse verbinding heeft met Gent Sint-Pieters of Gent-Dampoort én een woon-werkafstand hebben van meer dan 5 km, worden gezien als potentiële treingebruikers (treinpotentieel).



### 2.16.5. Conclusie


Stel dat 60% van de autogebruikers met een woon-werkafstand van minder dan 5 km overschakelt op de fiets en 20% op de tram of bus, en stel dat 1/3 van de personeelsleden die kunnen overschakelen op de trein dit ook doen, dan wordt volgende modal shift bekomen:





## 2.17 SITE WATERSPORTLAAN

### 2.17.1. Identificatie en ligging

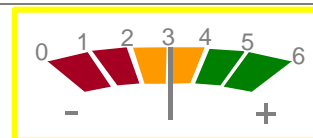
<p><b>Regio Dunant, site Watersportlaan</b> Watersportlaan 2 9000 Gent Fysische inventaris: FI 11</p>	
---	---

### 2.17.2. Bereikbaarheidsprofiel

Om het bereikbaarheidsprofiel van de site te bepalen is een scoretabel opgesteld die toelaat om elke vervoersmodus per site te beoordelen (zie bijlage). De scores zijn zo opgebouwd dat de optimale toestand wordt bereikt wanneer de score 6 is.

#### Fiets: intern

- Voldoende fietsenstalling voor personeel en voor studenten, maar geen afgesloten fietsenstalling en niet overdekt
- Wel douches, geen andere faciliteiten zijn voorzien



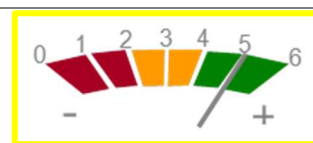
#### Fiets: extern

- Stedelijke omgeving
- Fietsroutes in de omgeving van de campus
- Kwaliteit fietsinfrastructuur vlakbij de campus



#### Bus / Tram

- Tram 4 op wandelafstand (500 m)
- Bus 9 vlakbij met 15-min frequentie
- Bus 38 en 39 met beperktere frequentie



#### Trein

- Zeer goed bediend station op fietsafstand (minder dan 15 min fietsen)
- Afstand tot Gent-Sint-Pieters is 1,8 km, Gent-Dampoort 3,5 km



#### Auto: intern

- Voldoende parkeerplaats op de site, meer plaatsen dan auto's in het woon-werkverkeer



#### Auto: extern

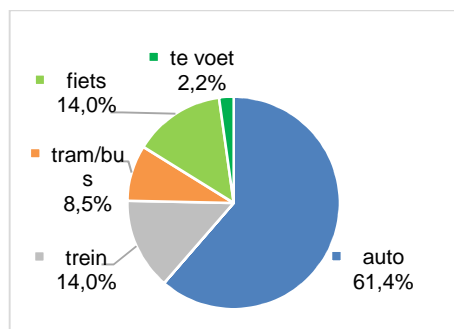
- De capaciteit in de omgeving is de hele dag voor meer dan 50% bezet (zone Watersportbaan)



### 2.17.3. Mobiliteitsprofiel

#### Verdeling van vervoerswijzen (modal split)

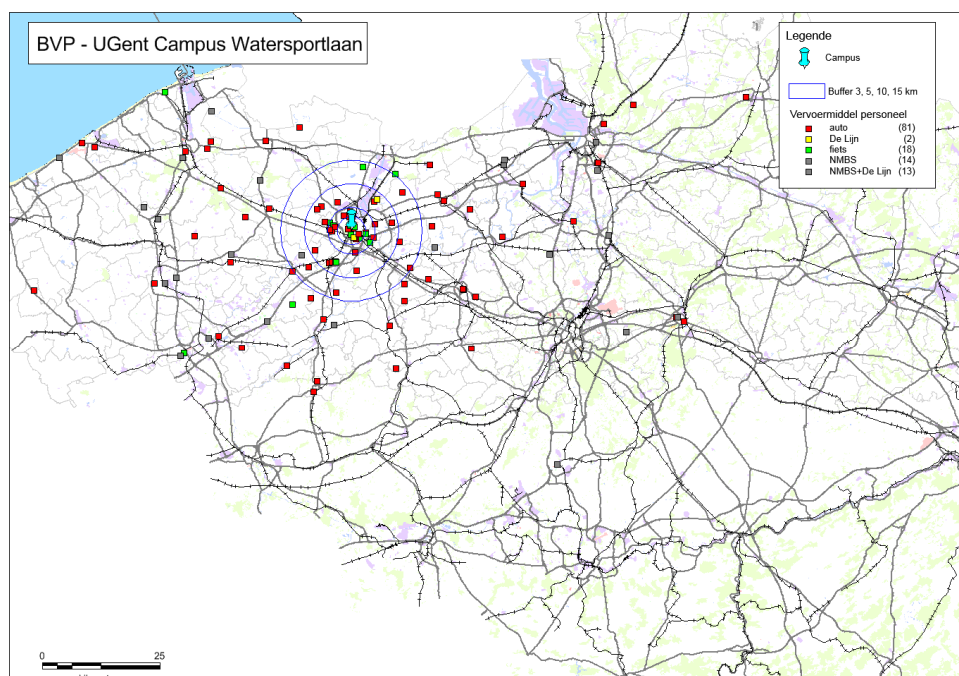
De modal split op datum van 6/2014 voor de **personeelsleden** is (129 medewerkers):



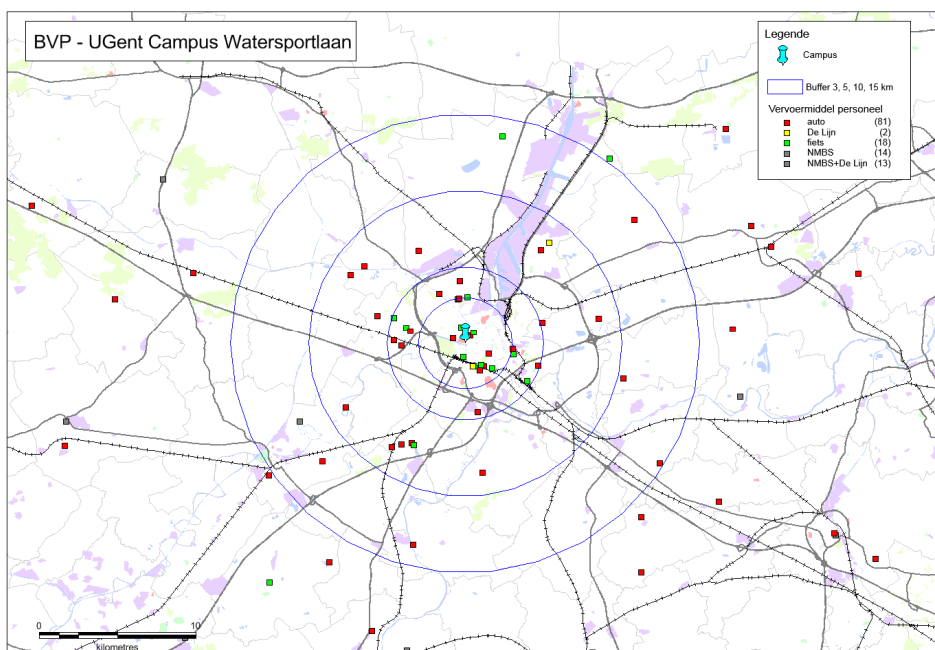
Voor studenten en bezoekers zijn geen cijfers beschikbaar.

#### Woon-werkafstand per persoon

Onderstaande figuren geven de woonplaats weer van de personeelsleden en de pendelstudenten in relatie tot de afstand van hun campus, evenals het gebruikte hoofdvervoermiddel. Voetgangers worden nergens geregistreerd, en worden bijgevolg weergegeven als automobilisten in de straal van 3 km rond de werkplek.



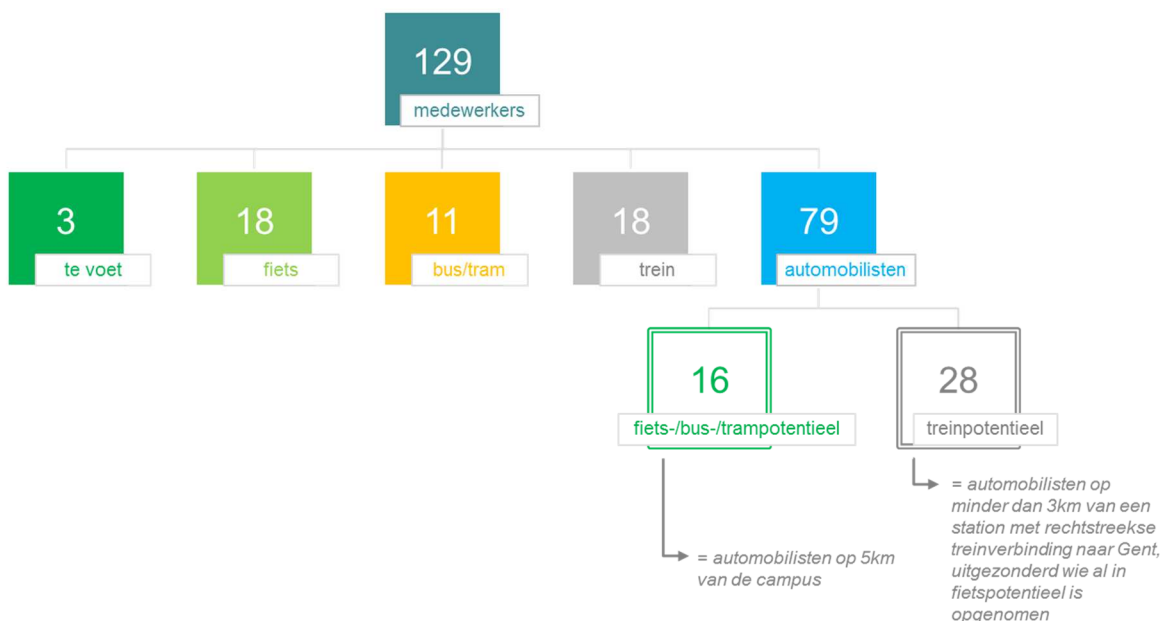
*Woonplaats van personeelsleden in relatie tot de afstand van hun campus, macroniveau*



Woonplaats van personeelsleden in relatie tot de afstand van hun campus, mesoniveau

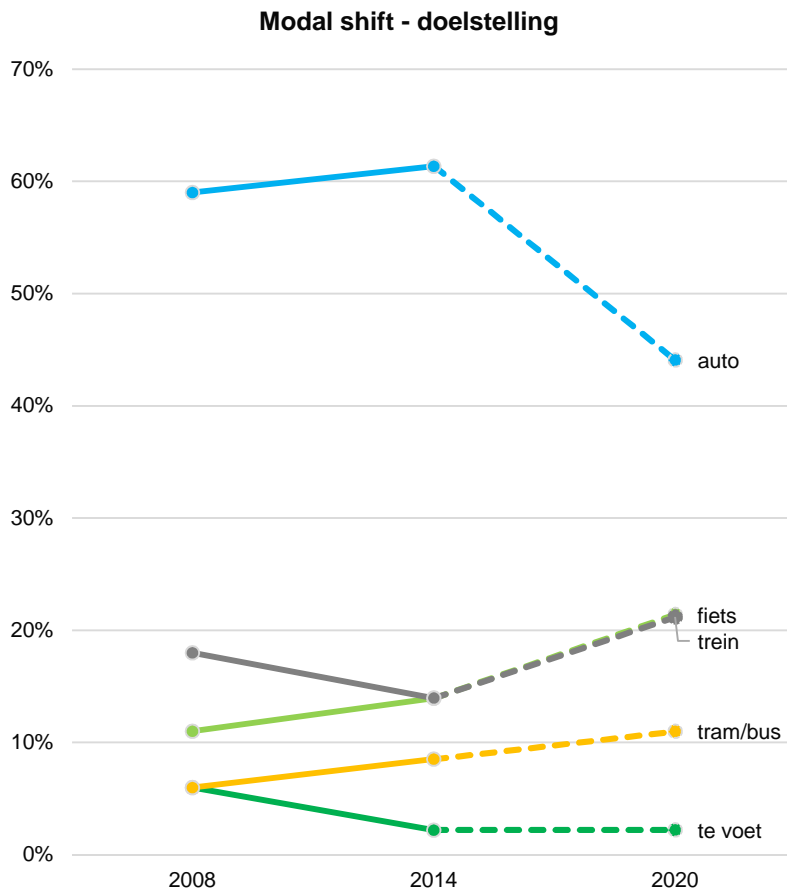
#### 2.17.4. Inschatting potentiële modal shift

Om de potentiële modal shift in te schatten wordt gekeken naar de mogelijkheden die de huidige automobilisten hebben om te kiezen voor een duurzaam alternatief. Automobilisten met een woon-werkafstand van minder dan 5 km, kunnen overschakelen naar de fiets, de tram of de bus (fiets-/bus-/trampotentieel). Automobilisten die op minder dan 3 km wonen van een station dat een rechtstreekse verbinding heeft met Gent Sint-Pieters of Gent-Dampoort én een woon-werkafstand hebben van meer dan 5 km, worden gezien als potentiële treingebruikers (treinpotentieel).




### 2.17.5. Conclusie

Stel dat 60% van de autogebruikers met een woon-werkafstand van minder dan 5 km overschakelt op de fiets en 20% op de tram of bus, en stel dat 1/3 van de personeelsleden die kunnen overschakelen op de trein dit ook doen, dan wordt volgende modal shift bekomen:



## 2.18 SITE DUNANT

### 2.18.1. Identificatie en ligging

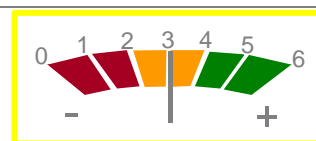
<p><b>Regio Dunant, site Dunant</b> Henri Dunantlaan 2 9000 Gent Fysische inventaris: FI 24</p>	
---	---

### 2.18.2. Bereikbaarheidsprofiel

Om het bereikbaarheidsprofiel van de site te bepalen is een scoretabel opgesteld die toelaat om elke vervoersmodus per site te beoordelen (zie bijlage). De scores zijn zo opgebouwd dat de optimale toestand wordt bereikt wanneer de score 6 is.

#### Fiets: intern

- Onvoldoende stalling voor personeel, afgesloten en overdekt: geen plats voor speciale modellen
- Voldoende stalling voor studenten, niet overdekt
- Geen extra faciliteiten zoals fietspomp, herstelmogelijkheid, wel douches en fietspomp voor personeel



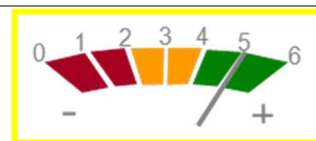
#### Fiets: extern

- Stedelijke omgeving
- Fietsroutes in de omgeving van de campus
- Kwaliteit fietsinfrastructuur vlakbij de campus



#### Bus / Tram

- Halte aan de site
- Bus 38-39 (Sint-Amandsberg/ Oostakker dorp – SP station – Blaarmeersen) met 15-min frequentie
  - Bus 9 (Mariakerke Driedreef – SP station- Gentbrugge) met 15-min frequentie
  - Bus 6 (Blaarmeersen – zuid – Dampoortstation – Mariakerke post) met 15-min frequentie
- Op wandelafstand
- Tram 4 met 10-minuten frequentie; afstand tot halte: 600m
  - Tram 24 (Gent-Sint-Pieters – Melle-Leeuw) met 20 minuten frequentie
  - Andere bussen met beperktere frequentie



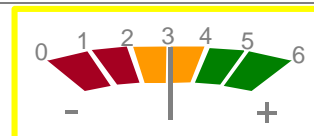
### Trein

- Zeer goed bediend station op fietsafstand
- Afstand tot Gent-Sint-Pieters is 2 km, Gent-Dampoort 3,5 km



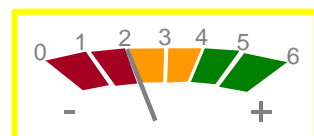
### Auto: intern

- Voldoende parkeerplaats op de site, meer parkeerplaatsen dan auto's in woon-werkverkeer
- Afname bezettingsgraad zorgt voor toename overschot



### Auto: extern

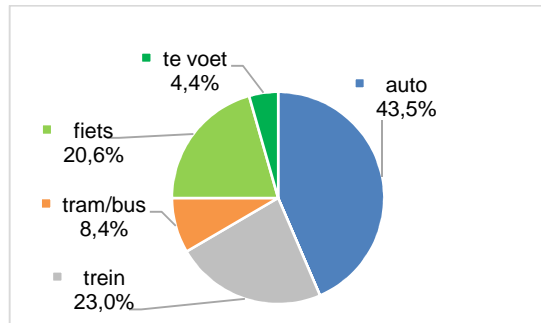
- Stedelijk gebied, aan de R40, langs de buitenzijde ervan
- Regelmatig filegevoelig gebied
- Parkeerplaatsen omgeving (Dunant in zone Ekkergem) overdag 80% bezet



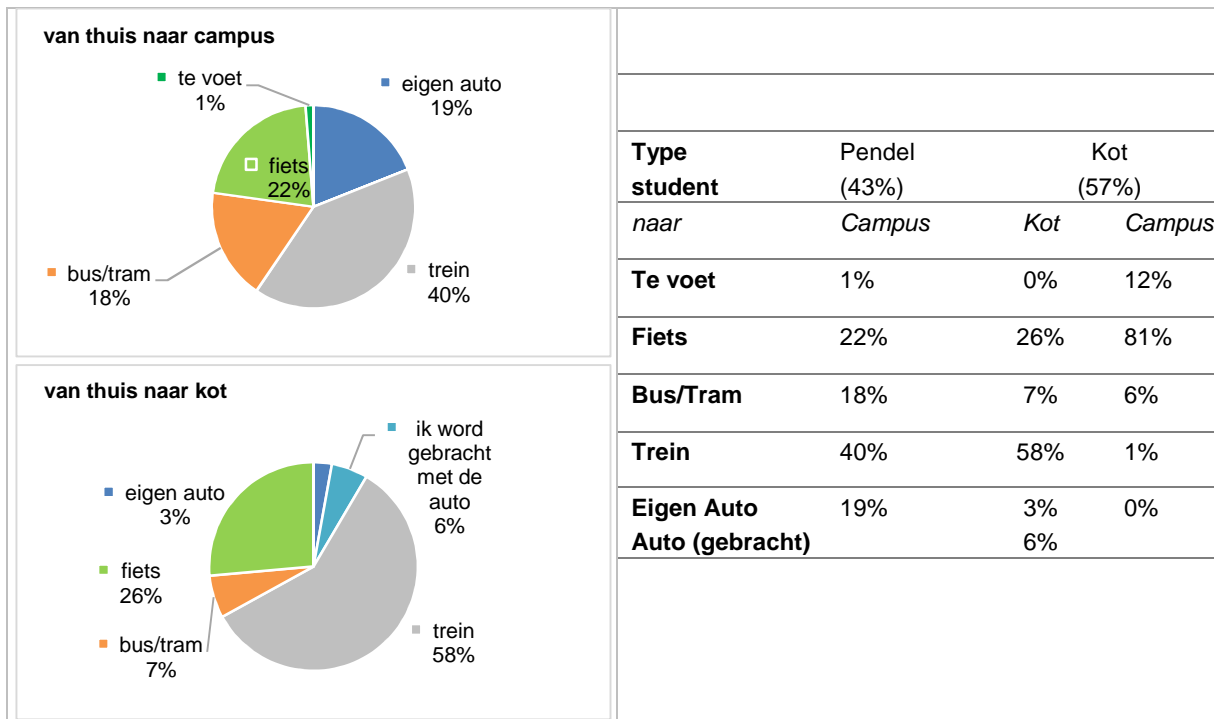
## 2.18.3. Mobiliteitsprofiel

### Verdeling van vervoerswijzen (modal split)

De modal split op datum van 6/2014 voor de **personeelsleden** is (417 medewerkers):

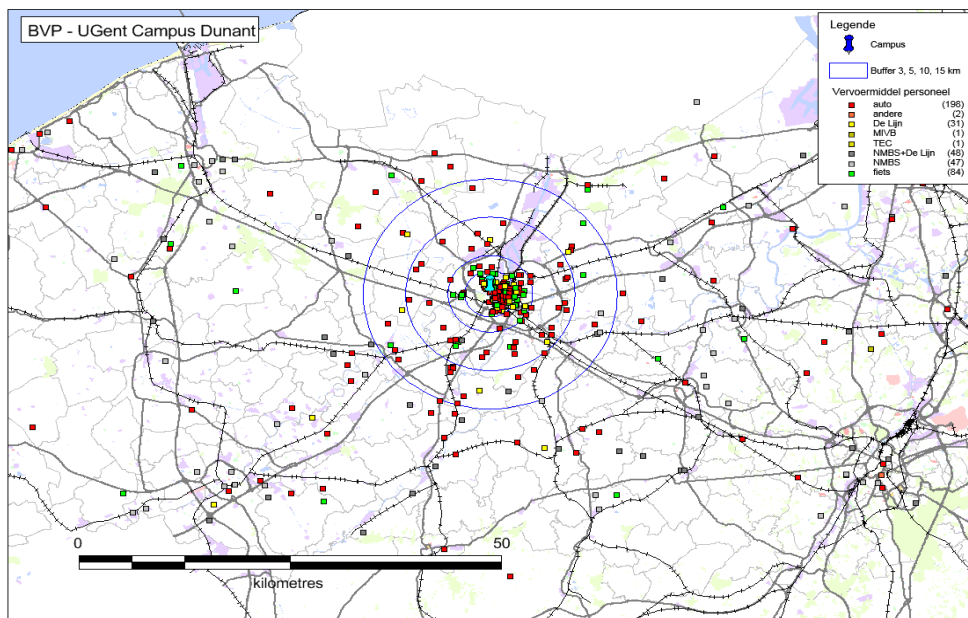


Voor studenten zijn alle cijfers gebaseerd op de enquête die in mei 2014 werd uitgevoerd. De modal split op datum van 5/2014 voor de **studenten** is (373 respondenten):

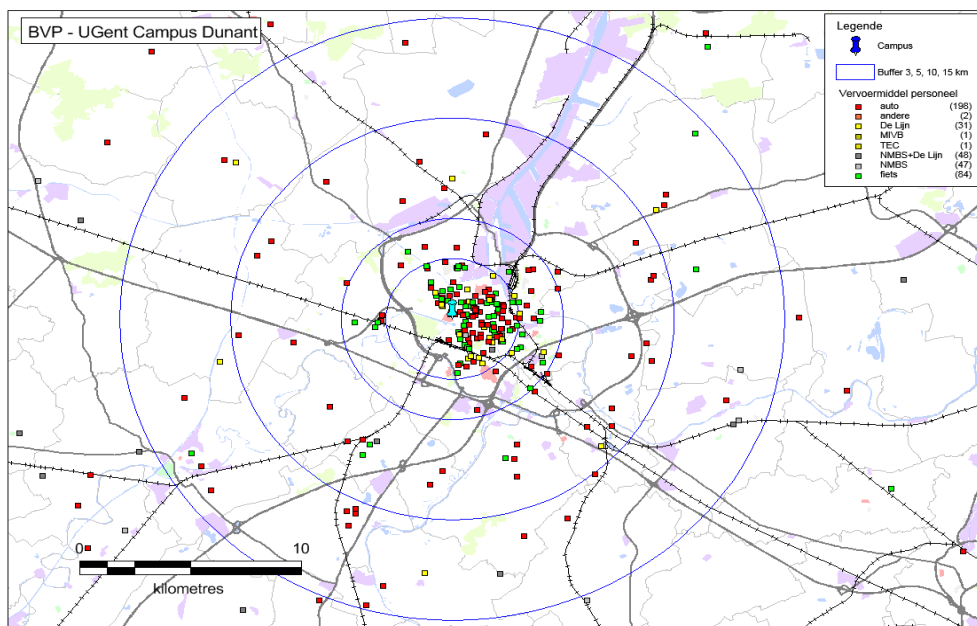


### Woon-werkafstand per persoon

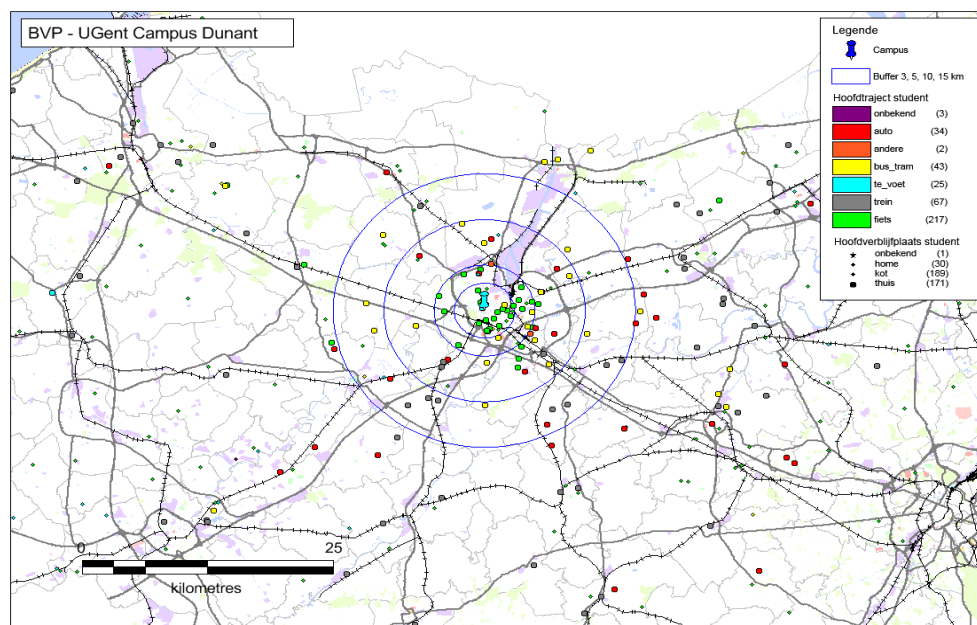
Onderstaande figuren geven de woonplaats weer van de personeelsleden en de pendelstudenten in relatie tot de afstand van hun campus, evenals het gebruikte hoofdvervoermiddel. Voetgangers worden nergens geregistreerd, en worden bijgevolg weergegeven als automobilisten in de straal van 3 km rond de werkplek.



Woonplaats van personeelsleden in relatie tot de afstand van hun campus, macroniveau



*Woonplaats van personeelsleden in relatie tot de afstand van hun campus, mesoniveau*

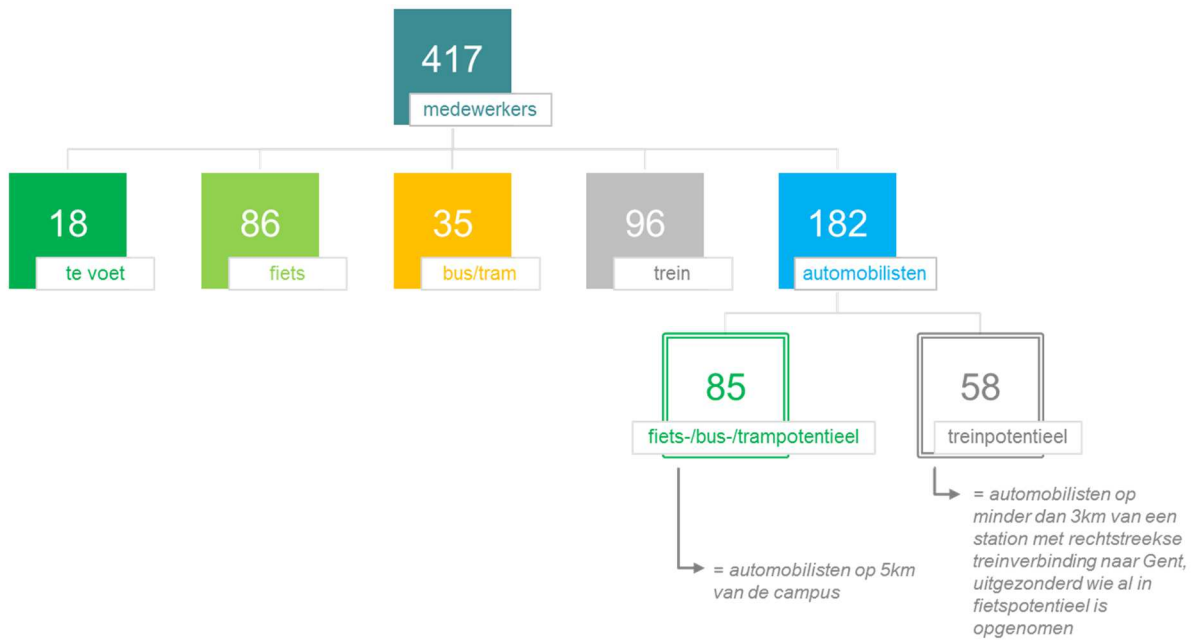


*Woonplaats van pendelstudenten in relatie tot de afstand van hun campus*

#### 2.18.4. Inschatting potentiële modal shift

Om de potentiële modal shift in te schatten wordt gekeken naar de mogelijkheden die de huidige automobilisten hebben om te kiezen voor een duurzaam alternatief. Automobilisten met een woon-werkafstand van minder dan 5 km, kunnen overschakelen naar de fiets, de tram of de bus (fiets-/bus-/trampotentieel). Automobilisten die op minder dan 3 km wonen van een station dat een rechtstreekse verbinding heeft met Gent Sint-Pieters of Gent-Dampoort én een woon-werkafstand hebben van meer dan 5 km, worden gezien als potentiële treingebruikers (treinpotentieel).

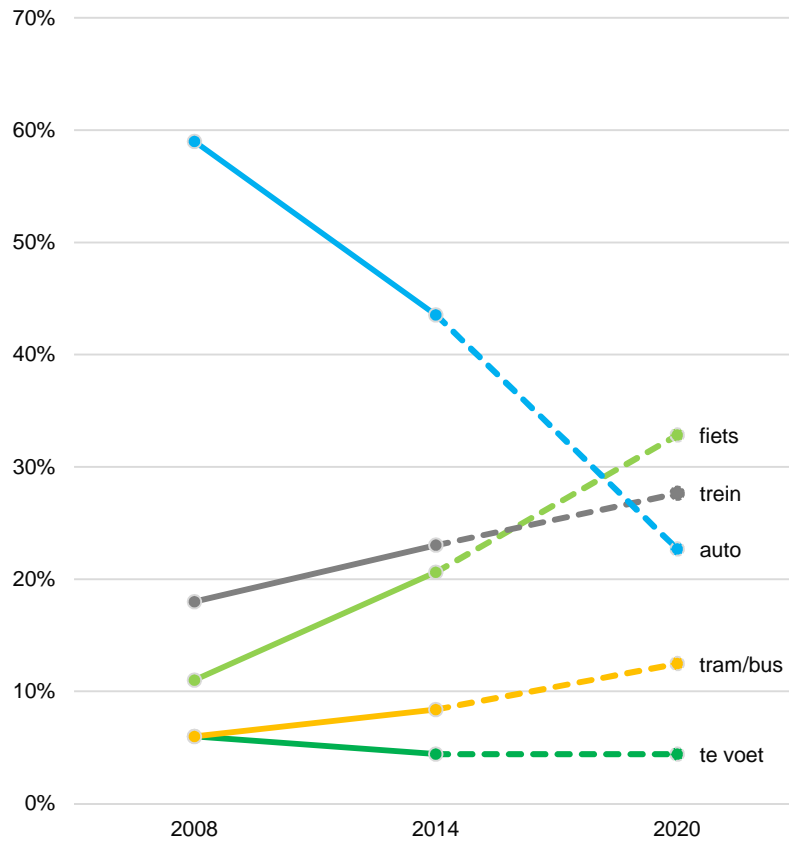




### 2.18.5. Conclusie


Stel dat 60% van de autogebruikers met een woon-werkafstand van minder dan 5 km overschakelt op de fiets en 20% op de tram of bus, en stel dat 1/3 van de personeelsleden die kunnen overschakelen op de trein dit ook doen, dan wordt volgende modal shift bekomen:

### Modal shift - doelstelling



## 2.19 SITE ZUIDERPOORT

### 2.19.1. Identificatie en ligging

<p><b>Regio Ledeborg, site Zuiderpoort</b> Gaston Crommenlaan 8 9000 Gent Fysische inventaris: FI 93</p>	
--	---

### 2.19.2. Bereikbaarheidsprofiel

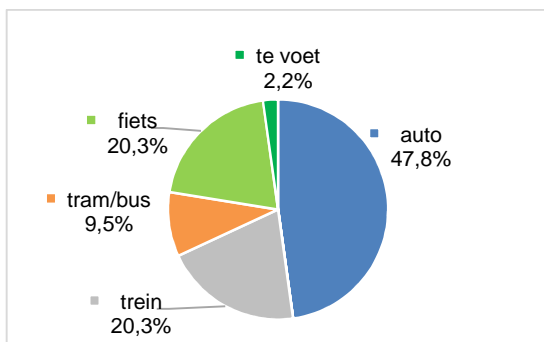
Om het bereikbaarheidsprofiel van de site te bepalen is een scoretabel opgesteld die toelaat om elke vervoersmodus per site te beoordelen (zie bijlage). De scores zijn zo opgebouwd dat de optimale toestand wordt bereikt wanneer de score 6 is.

<p><b>Fiets: intern</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Voldoende fietsenstalling voor personeel, afgesloten en overdekt</li> <li>➤ Geen andere faciliteiten zijn voorzien</li> </ul>	
<p><b>Fiets: extern</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Stedelijke omgeving</li> <li>➤ Fietsroutes in de omgeving van de campus</li> <li>➤ Kwaliteit fietsinfrastructuur vlakbij de campus</li> </ul>	
<p><b>Bus / Tram</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Pendelbus (enkel tijdens spitsuren) tussen deze site en station, stopt voor de deur</li> <li>➤ Meerdere bussen en tram op wandelafstand</li> </ul>	
<p><b>Trein</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Zeer goed bediend station op fietsafstand (minder dan 15 min fietsen)</li> <li>➤ Afstand tot Gent-Sint-Pieters is 2,4 km, Gent-Dampoort ligt op 3,5 km</li> </ul>	
<p><b>Auto: intern</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Voldoende parkeerplaats op de site, meer plaatsen dan auto's in het woon-werkverkeer</li> </ul>	
<p><b>Auto: extern</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ De capaciteit in de omgeving is de hele dag voor meer dan 70% bezet</li> </ul>	

### 2.19.3. Mobiliteitsprofiel

#### Verdeling van vervoerswijzen (modal split)

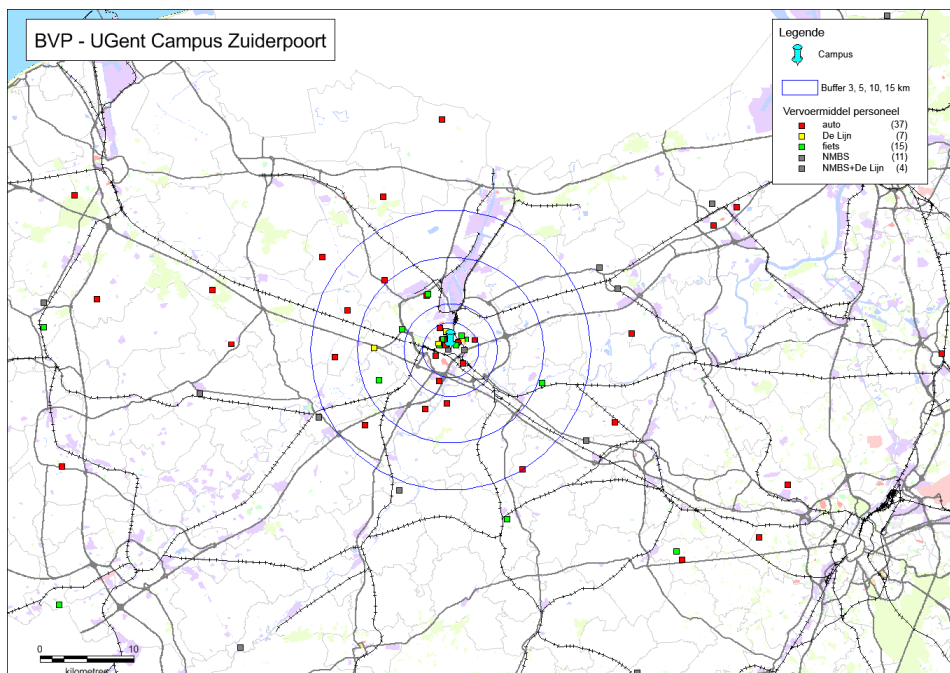
De modal split op datum van 6/2014 voor de **personeelsleden** is (74 medewerkers):



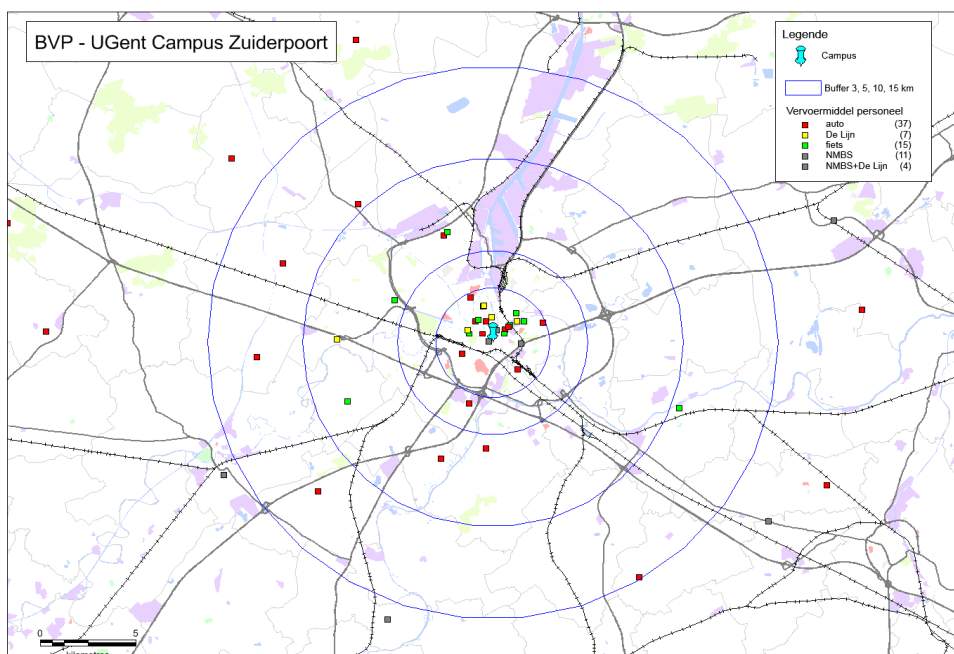
Er zijn geen (relevante aantallen) studenten op deze site.

#### Woon-werkafstand per persoon

Onderstaande figuren geven de woonplaats weer van de personeelsleden en de pendelstudenten in relatie tot de afstand van hun campus, evenals het gebruikte hoofdvervoermiddel. Voetgangers worden nergens geregistreerd, en worden bijgevolg weergegeven als automobilisten in de straal van 3 km rond de werkplek.



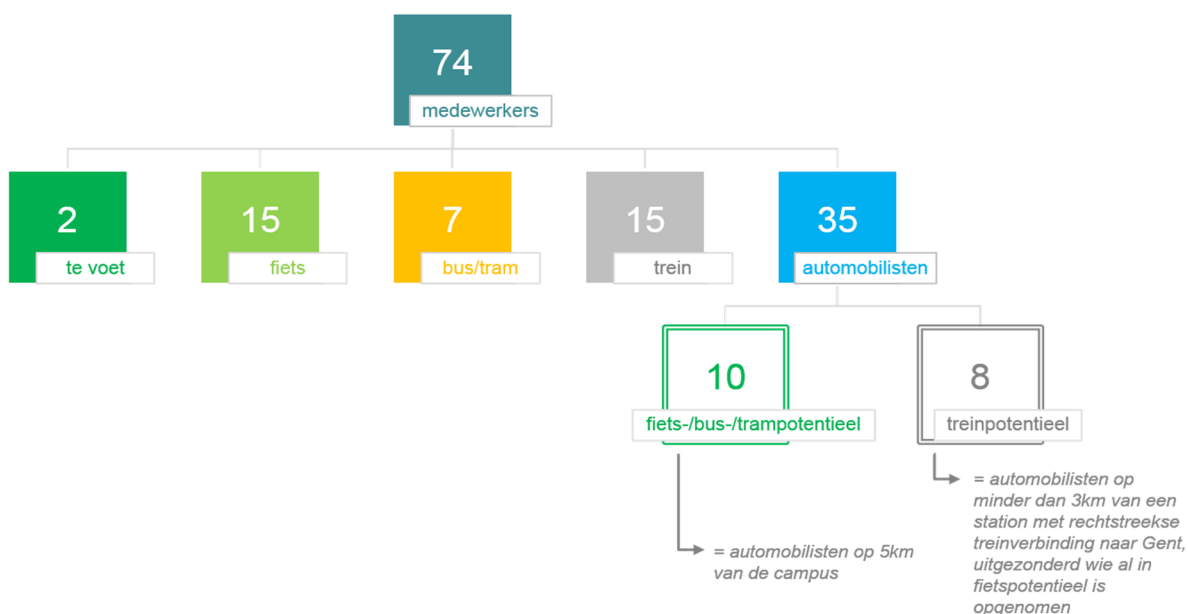
*Woonplaats van personeelsleden in relatie tot de afstand van hun campus, macroniveau*



Woonplaats van personeelsleden in relatie tot de afstand van hun campus, mesoniveau

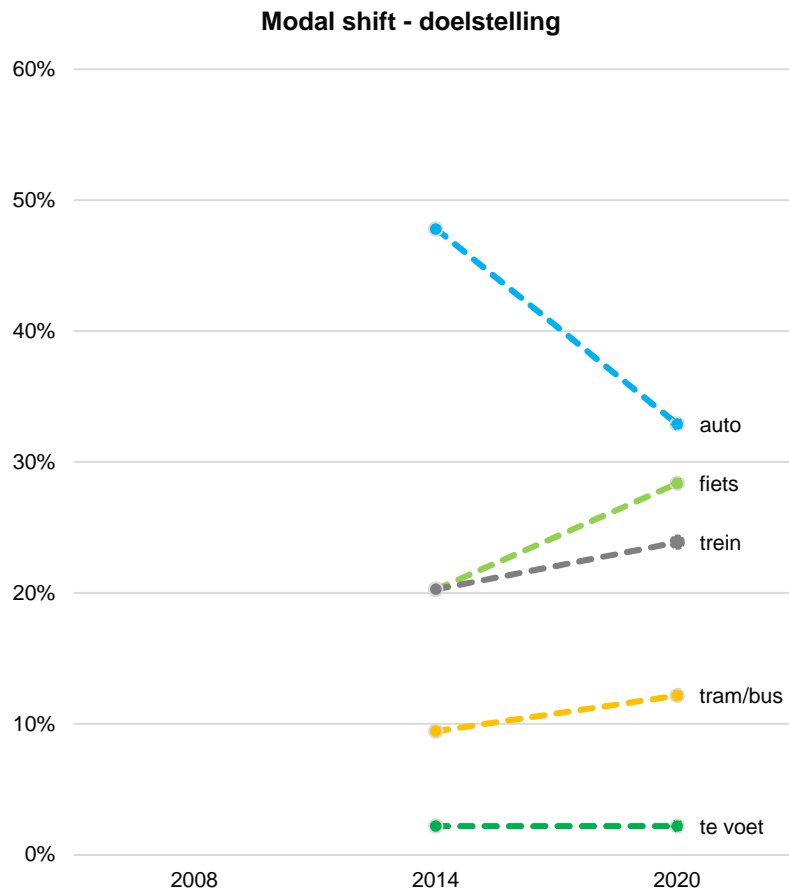
#### 2.19.4. Inschatting potentiële modal shift

Om de potentiële modal shift in te schatten wordt gekeken naar de mogelijkheden die de huidige automobilisten hebben om te kiezen voor een duurzaam alternatief. Automobilisten met een woon-werkafstand van minder dan 5 km, kunnen overschakelen naar de fiets, de tram of de bus (fiets-/bus-/trampotentieel). Automobilisten die op minder dan 3 km wonen van een station dat een rechtstreekse verbinding heeft met Gent Sint-Pieters of Gent-Dampoort én een woon-werkafstand hebben van meer dan 5 km, worden gezien als potentiële treingebruikers (treinpotentieel).




### 2.19.5. Conclusie

Stel dat 60% van de autogebruikers met een woon-werkafstand van minder dan 5 km overschakelt op de fiets en 20% op de tram of bus, en stel dat 1/3 van de personeelsleden die kunnen overschakelen op de trein dit ook doen, dan wordt volgende modal shift bekomen:



## 2.20 SITE MERCATOR

### 2.20.1. Identificatie en ligging

<p><b>Regio Nonnemeers, site Mercator</b> Nonnemeersstraat 9000 Gent Fysische inventaris: FI 12</p>	
---	--

### 2.20.2. Bereikbaarheidsprofiel

Om het bereikbaarheidsprofiel van de site te bepalen is een scoretabel opgesteld die toelaat om elke vervoersmodus per site te beoordelen (zie bijlage). De scores zijn zo opgebouwd dat de optimale toestand wordt bereikt wanneer de score 6 is.

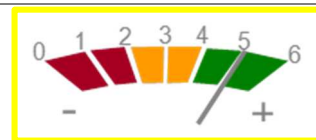
#### Fiets: intern

- Fietsenstallingen voor personeel, kwaliteit is niet gekend
- Fietsenstalling voor studenten aantallen onvoldoende



#### Fiets: extern

- Fietsroutes in de omgeving van de campus



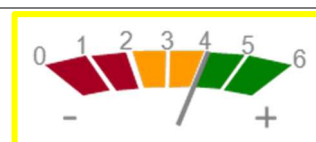
#### Bus / Tram

- Tram 4 is op wandelafstand
- Ook vele busaansluitingen op wandelafstand



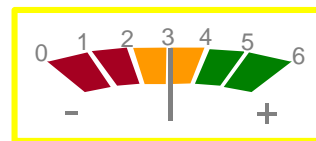
#### Trein

- Gent-Sint-Pieters is net niet op wandelafstand 1,1 km (14 min volgens google maps), Gent-Dampoort ligt op 3,5 km



#### Auto: intern

- Er zijn meer plaatsen dan auto's in het woon-werkverkeer



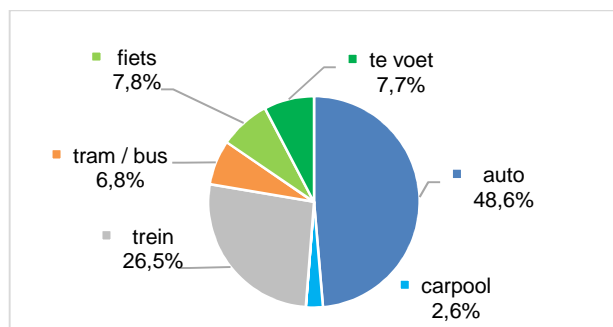
#### Auto: extern

- In de omgeving zijn de plaatsen voor 70% bezet tijdens de dag

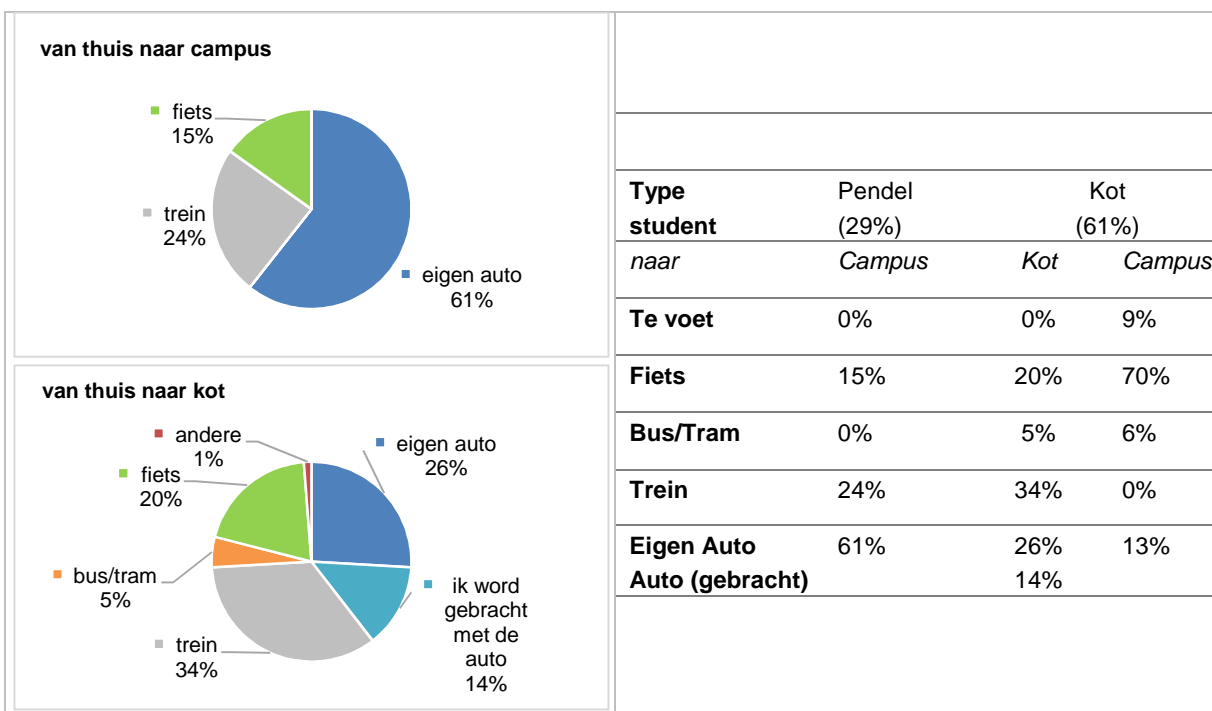
### 2.20.3. Mobiliteitsprofiel

#### Verdeling van vervoerswijzen (modal split)

De modal split op datum van 6/2014 voor de **personeelsleden** is (219 medewerkers):



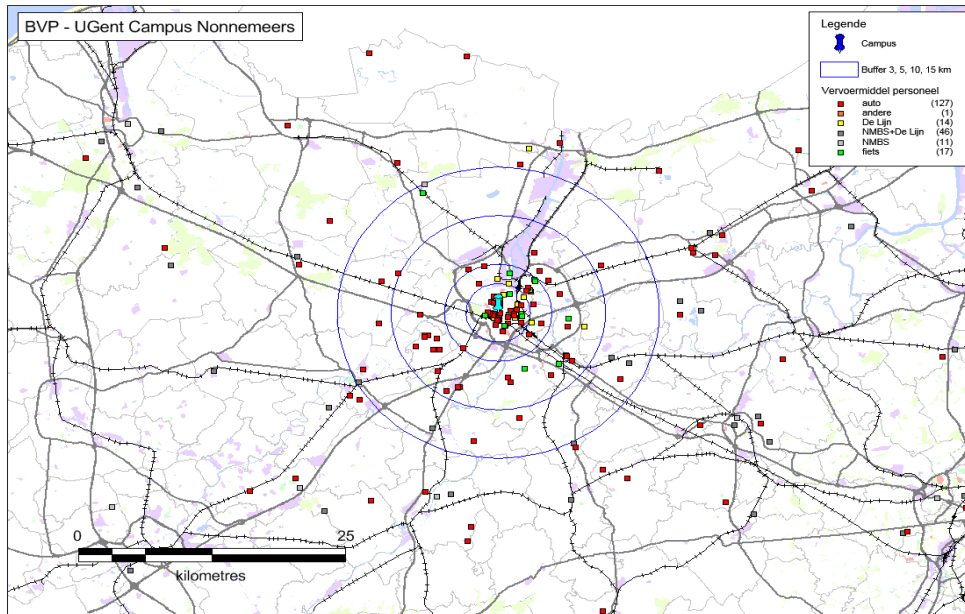
Voor studenten zijn alle cijfers gebaseerd op de enquête die in mei 2014 werd uitgevoerd. De modal split op datum van 5/2014 voor de **studenten** is (71 respondenten):



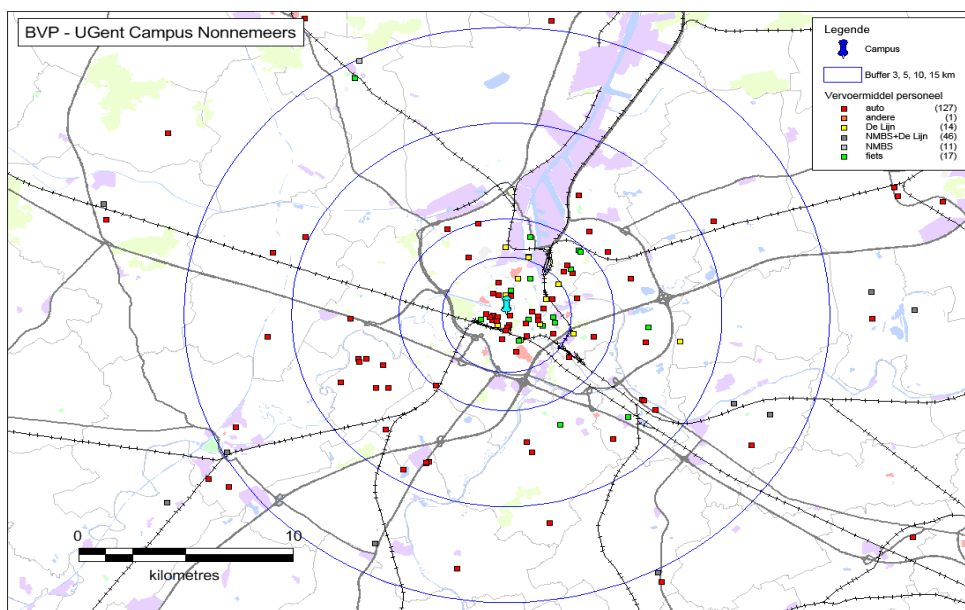


### Woon-werkafstand per persoon

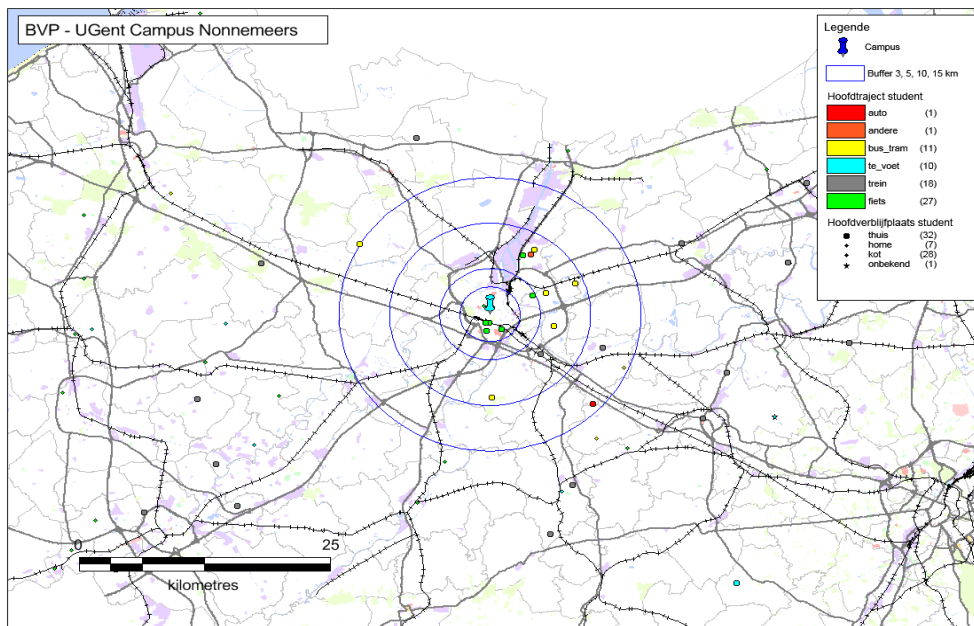
Onderstaande figuren geven de woonplaats weer van de personeelsleden en de pendelstudenten in relatie tot de afstand van hun campus, evenals het gebruikte hoofdvervoermiddel. Voetgangers worden nergens geregistreerd, en worden bijgevolg weergegeven als automobilisten in de straal van 3 km rond de werkplek.



*Woonplaats van personeelsleden in relatie tot de afstand van hun campus, macroniveau*



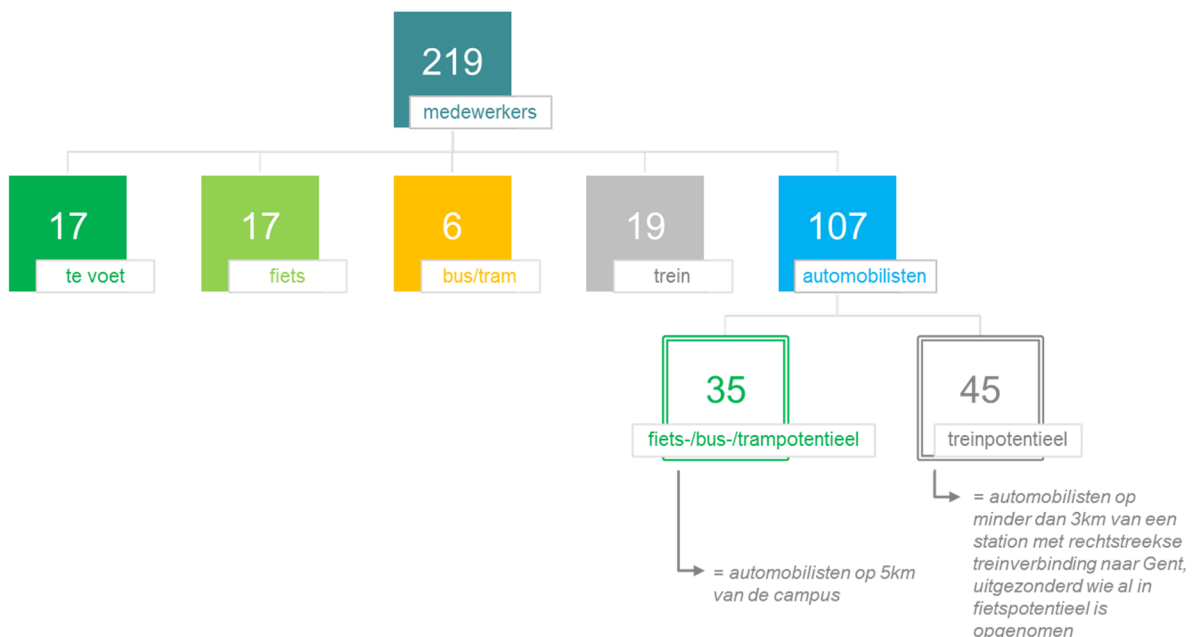
*Woonplaats van personeelsleden in relatie tot de afstand van hun campus, mesoniveau*



Woonplaats van pendelstudenten in relatie tot de afstand van hun campus

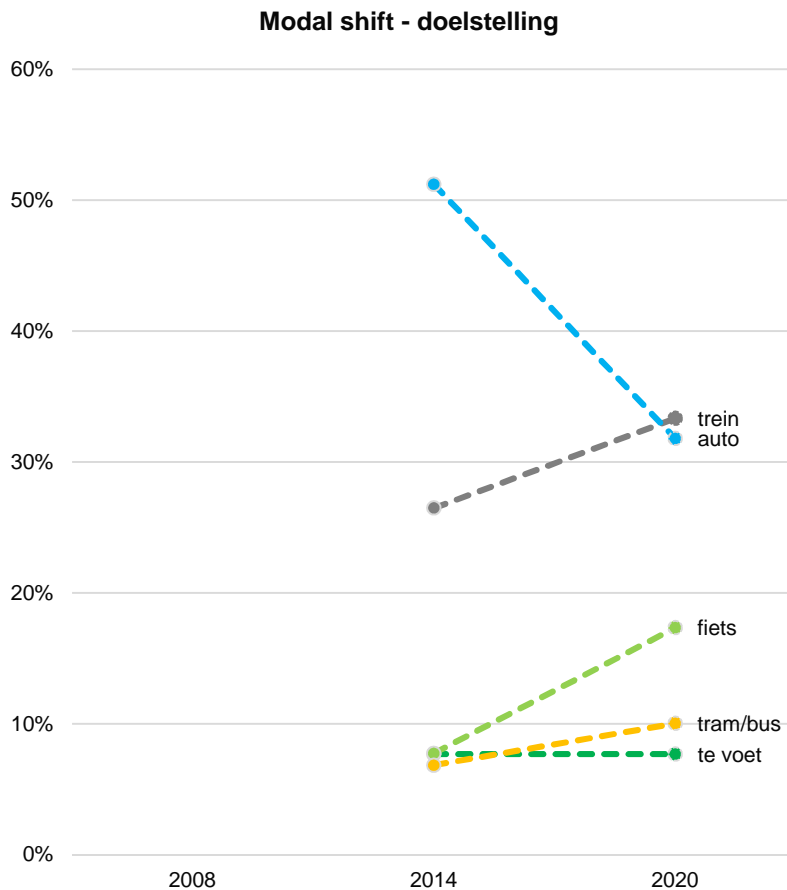
#### 2.20.4. Inschatting potentiële modal shift

Om de potentiële modal shift in te schatten wordt gekeken naar de mogelijkheden die de huidige automobilisten hebben om te kiezen voor een duurzaam alternatief. Automobilisten met een woon-werkafstand van minder dan 5 km, kunnen overschakelen naar de fiets, de tram of de bus (fiets-/bus-/trampotentieel). Automobilisten die op minder dan 3 km wonen van een station dat een rechtstreekse verbinding heeft met Gent Sint-Pieters of Gent-Dampoort én een woon-werkafstand hebben van meer dan 5 km, worden gezien als potentiële treingebruikers (treinpotentieel).



### 2.20.5. Conclusie

Stel dat 60% van de autogebruikers met een woon-werkafstand van minder dan 5 km overschakelt op de fiets en 20% op de tram of bus, en stel dat 1/3 van de personeelsleden die kunnen overschakelen op de trein dit ook doen, dan wordt volgende modal shift bekomen:



## 2.21 SITE SCHOONMEERSEN

### 2.21.1. Identificatie en ligging

#### Regio Schoonmeersen, site Schoonmeersen

Valentin Vaerwyckweg

9000 Gent

Fysische inventaris: FI 41



### 2.21.2. Bereikbaarheidsprofiel

Om het bereikbaarheidsprofiel van de site te bepalen is een scoretabel opgesteld die toelaat om elke vervoersmodus per site te beoordelen (zie bijlage). De scores zijn zo opgebouwd dat de optimale toestand wordt bereikt wanneer de score 6 is.

#### Fiets: intern

- Fietsenstallingen voor personeel
- Fietsenstalling voor studenten voldoende en ook overdekt



#### Fiets: extern

- Fietsroutes in de omgeving van de campus
- Kwaliteit fietsinfrastructuur vlakbij de campus



#### Bus / Tram

- Site op minder dan 1 km van het knooppunt van openbaar vervoer bij Gent-Sint-Pieters



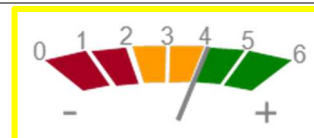
#### Trein

- Gent-Sint-Pieters is op wandelafstand



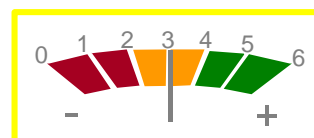
#### Auto

- Vlakbij autosnelweg



#### Auto: intern

- Er zijn meer plaatsen dan auto's in het woon-werkverkeer



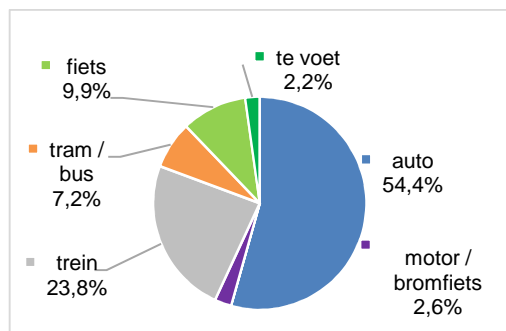
#### Auto: extern

- Vlakbij autosnelweg
- In de omgeving zijn de plaatsen voor 70% bezet tijdens de dag

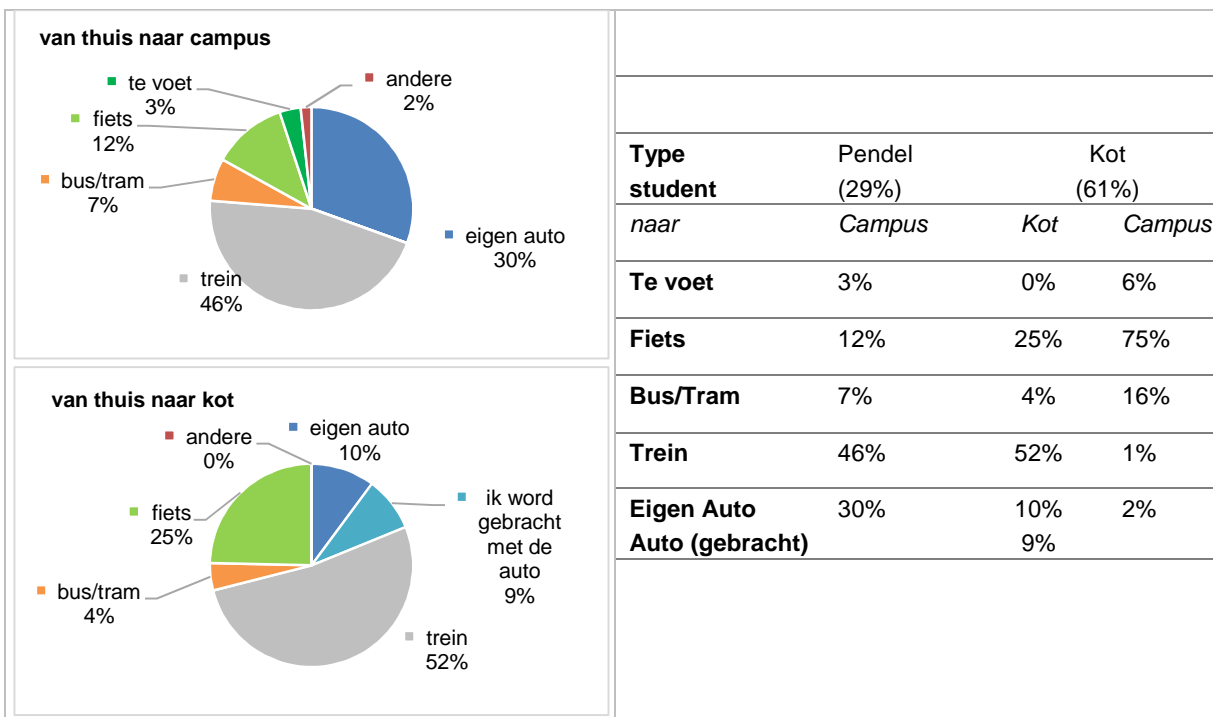
### 2.21.3. Mobiliteitsprofiel

#### Verdeling van vervoerswijzen (modal split)

De modal split op datum van 6/2014 voor de **personeelsleden** is (181 medewerkers):

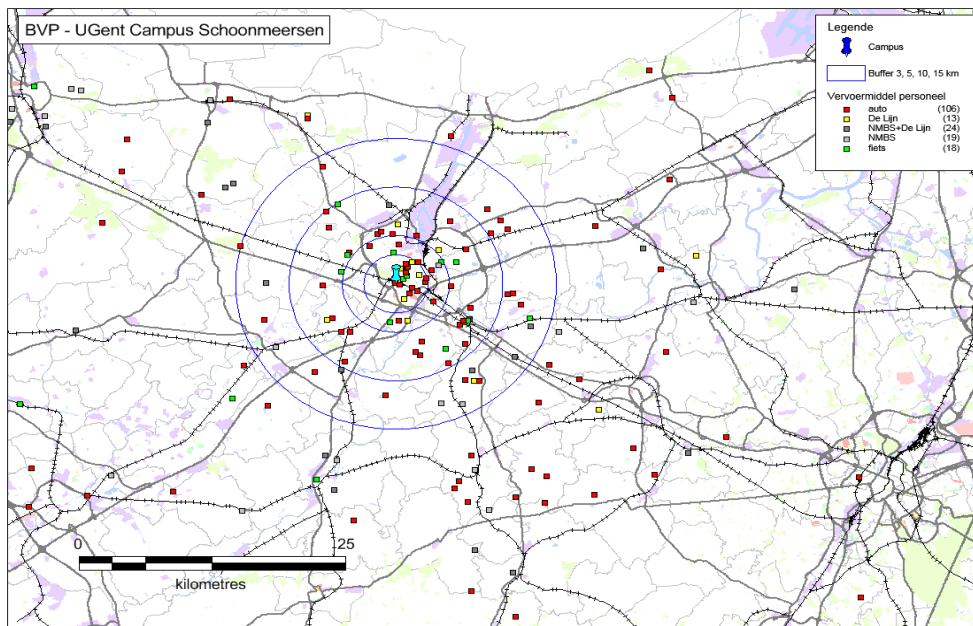


Voor studenten zijn alle cijfers gebaseerd op de enquête die in mei 2014 werd uitgevoerd. De modal split op datum van 5/2014 voor de **studenten** is (127 respondenten):

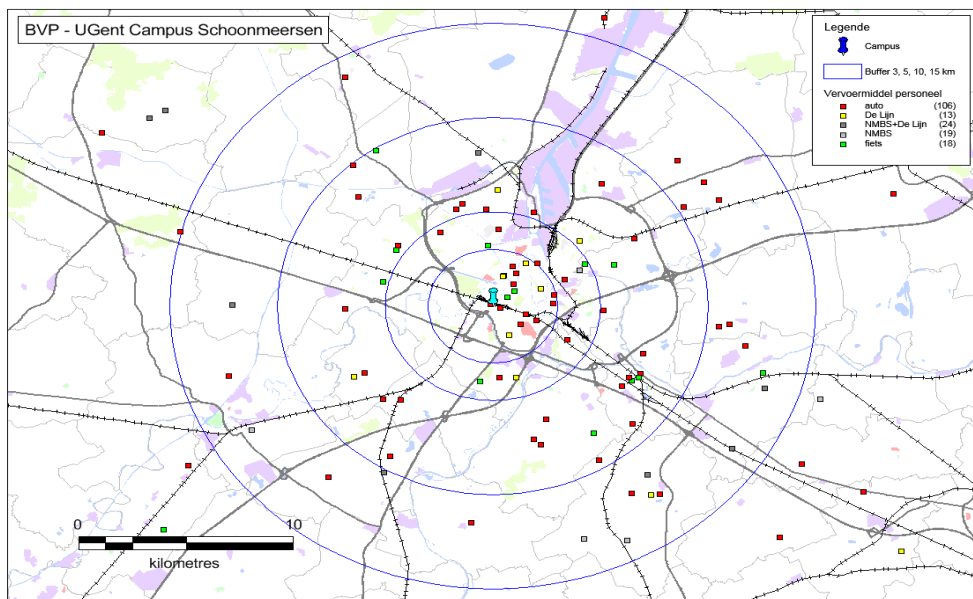


### Woon-werkafstand per persoon

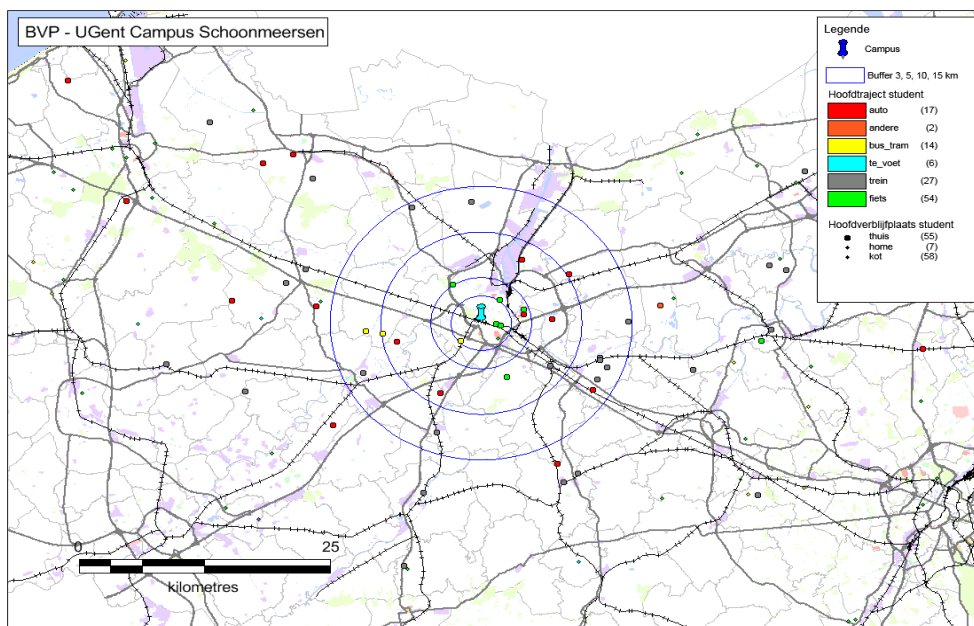
Onderstaande figuren geven de woonplaats weer van de personeelsleden en de pendelstudenten in relatie tot de afstand van hun campus, evenals het gebruikte hoofdvervoermiddel. Voetgangers worden nergens geregistreerd, en worden bijgevolg weergegeven als automobilisten in de straal van 3 km rond de werkplek.



*Woonplaats van personeelsleden in relatie tot de afstand van hun campus, macroniveau*



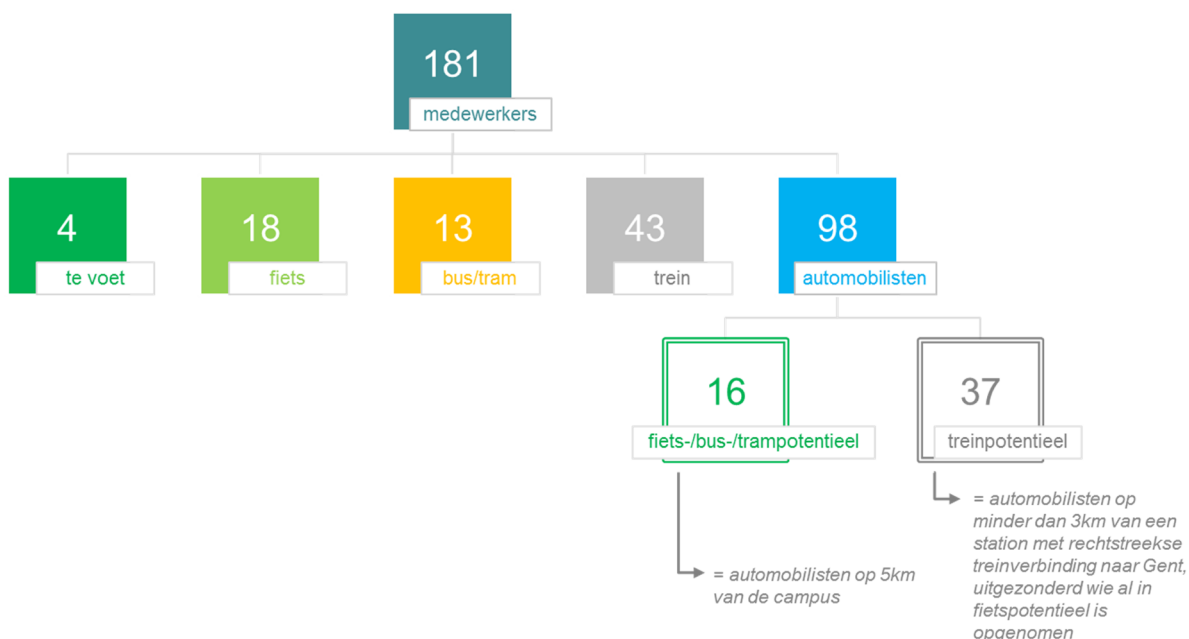
*Woonplaats van personeelsleden in relatie tot de afstand van hun campus, mesoniveau*



Woonplaats van pendelstudenten in relatie tot de afstand van hun campus

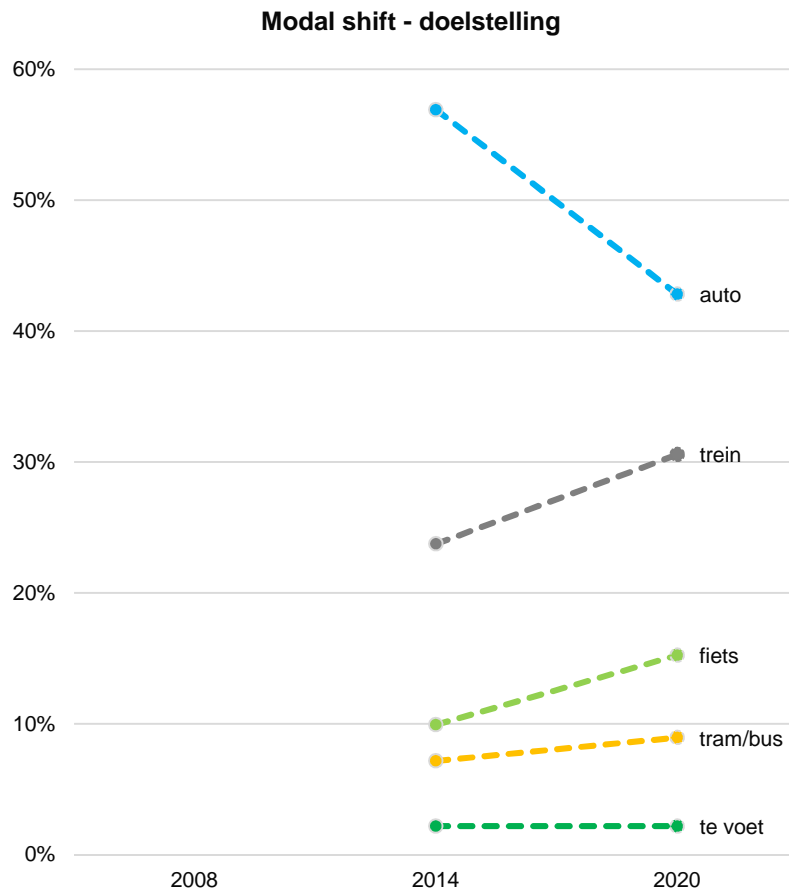
#### 2.21.4. Inschatting potentiële modal shift

Om de potentiële modal shift in te schatten wordt gekeken naar de mogelijkheden die de huidige automobilisten hebben om te kiezen voor een duurzaam alternatief. Automobilisten met een woon-werkafstand van minder dan 5 km, kunnen overschakelen naar de fiets, de tram of de bus (fiets-/bus-/trampotentieel). Automobilisten die op minder dan 3 km wonen van een station dat een rechtstreekse verbinding heeft met Gent Sint-Pieters of Gent-Dampoort én een woon-werkafstand hebben van meer dan 5 km, worden gezien als potentiële treingebruikers (treinpotentieel).



### 2.21.5. Conclusie


Stel dat 60% van de autogebruikers met een woon-werkafstand van minder dan 5 km overschakelt op de fiets en 20% op de tram of bus, en stel dat 1/3 van de personeelsleden die kunnen overschakelen op de trein dit ook doen, dan wordt volgende modal shift bekomen:





## 2.22 CAMPUS KORTRIJK

### 2.22.1. Identificatie en ligging

<p><b>Regio Kortrijk, campus Kortrijk</b> Graaf Karel De Goedelaan 5 8500 Kortrijk Fysische inventaris: FI 44</p>	
---	--

### 2.22.2. Bereikbaarheidsprofiel

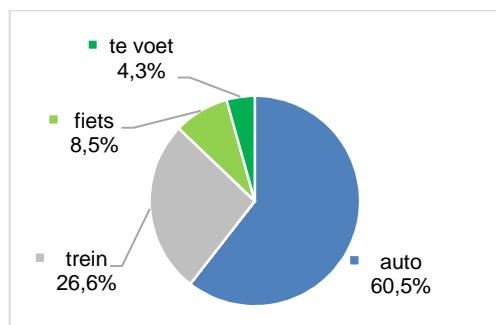
Om het bereikbaarheidsprofiel van de site te bepalen is een scoretabel opgesteld die toelaat om elke vervoersmodus per site te beoordelen (zie bijlage). De scores zijn zo opgebouwd dat de optimale toestand wordt bereikt wanneer de score 6 is.

<p><b>Fiets: intern</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Fietsenstallingen voor personeel, niet afgesloten of overdekt</li> <li>➤ Fietsenstalling voor studenten aantallen onvoldoende en niet overdekt</li> </ul>	
<p><b>Fiets: extern</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Fietsroutes in de omgeving van de campus</li> </ul>	
<p><b>Bus / Tram</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Meerdere bussen op wandelafstand</li> </ul>	
<p><b>Trein</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Station Kortrijk is niet op wandelafstand, afstand is 1,2 km</li> </ul>	
<p><b>Auto: intern</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Er zijn meer plaatsen dan auto's in het woon-werkverkeer</li> </ul>	
<p><b>Auto: extern</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ In de omgeving zijn de plaatsen niet betalend</li> </ul>	

### 2.22.3. Mobiliteitsprofiel

#### Verdeling van vervoerswijzen (modal split)

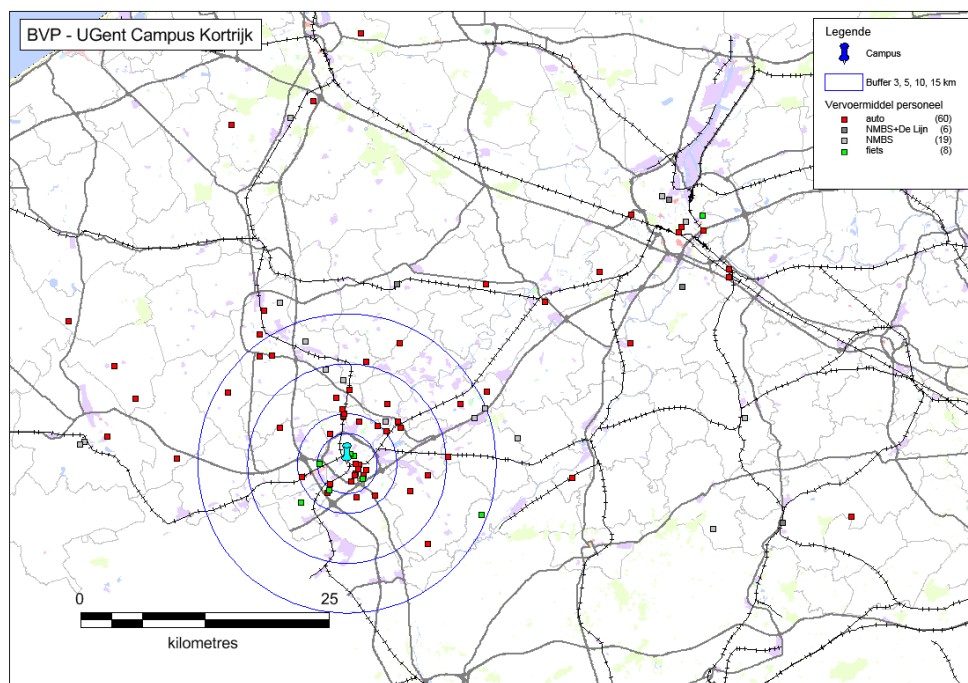
De modal split op datum van 6/2014 voor de **personeelsleden** is (94 medewerkers):



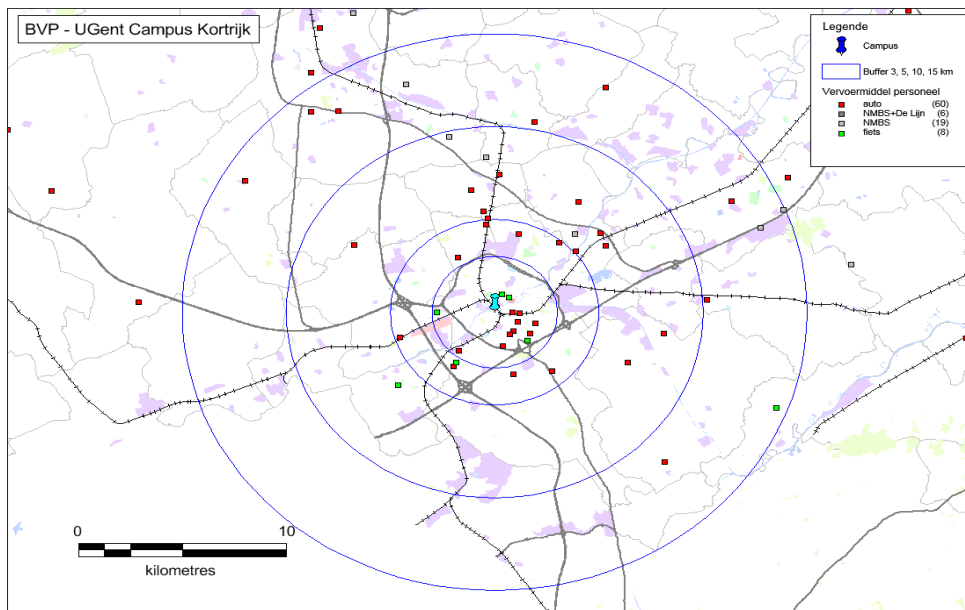
Voor studenten zijn geen cijfers beschikbaar.

#### Woon-werkafstand per persoon

Onderstaande figuren geven de woonplaats weer van de personeelsleden en de pendelstudenten in relatie tot de afstand van hun campus, evenals het gebruikte hoofdvervoermiddel. Voetgangers worden nergens geregistreerd, en worden bijgevolg weergegeven als automobilisten in de straal van 3 km rond de werkplek.



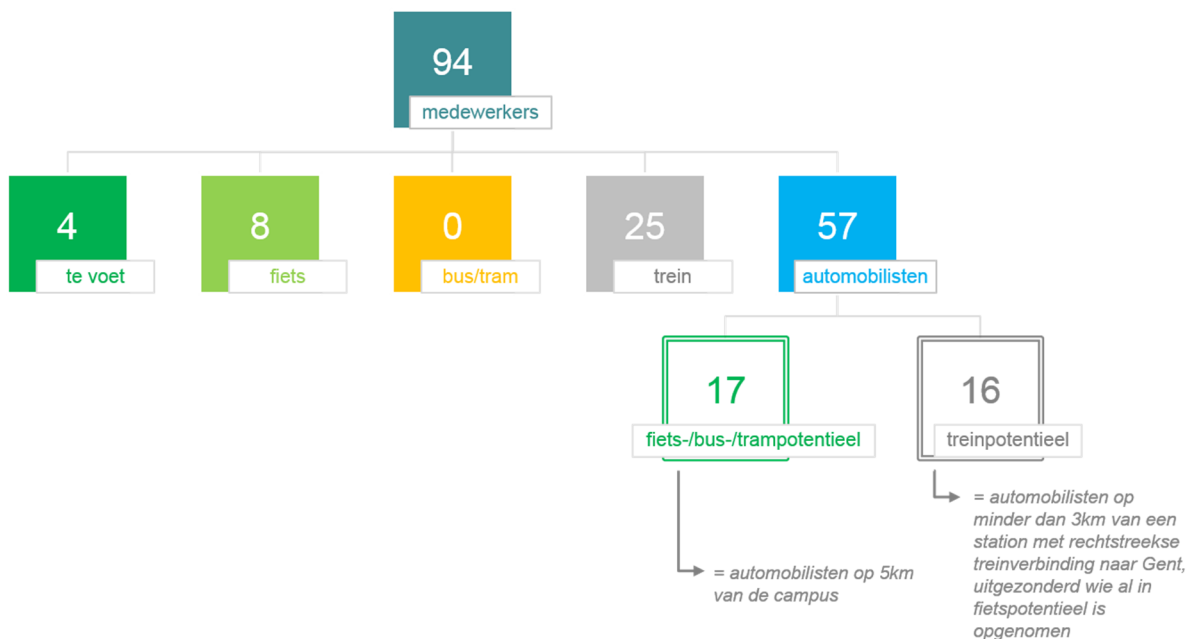
*Woonplaats van personeelsleden in relatie tot de afstand van hun campus, macroniveau*



Woonplaats van personeelsleden in relatie tot de afstand van hun campus, mesoniveau

#### 2.22.4. Inschatting potentiële modal shift

Om de potentiële modal shift in te schatten wordt gekeken naar de mogelijkheden die de huidige automobilisten hebben om te kiezen voor een duurzaam alternatief. Automobilisten met een woon-werkafstand van minder dan 5 km, kunnen overschakelen naar de fiets, de tram of de bus (fiets-/bus-/trampotentieel). Automobilisten die op minder dan 3 km wonen van een station dat een rechtstreekse verbinding heeft met Gent Sint-Pieters of Gent-Dampoort én een woon-werkafstand hebben van meer dan 5 km, worden gezien als potentiële treingebruikers (treinpotentieel).



### 2.22.5. Conclusie

Stel dat 60% van de autogebruikers met een woon-werkafstand van minder dan 5 km overschakelt op de fiets en 20% op de tram of bus, en stel dat 1/3 van de personeelsleden die kunnen overschakelen op de trein dit ook doen, dan wordt volgende modal shift bekomen:

