



(Plan)MOBER Leopoldskazerne Gent

Ontwerp rapport

16 oktober 2015

Maria Hendrikaplein 65c | 9000 Gent | +32 (0)9 242 32 80
Theresianenstraat 7 | 1000 Brussel | +32 (0)2 505 40 46
Rue Thérésienne 7 | 1000 Bruxelles | +32 (0)2 505 40 46
traject@traject.be www.traject.be
BTW-TVA: BE 0448 394 475

1.	Inleiding	6
1.1	Proces.....	6
1.2	Situering.....	6
1.3	Visie en ambities herontwikkeling van de site	9
1.3.1	Open stedenbouwkundige figuur.....	10
1.3.2	Een provinciaal baken in de stad en de provincie	10
1.3.3	Een knooppunt van een genetwerkte samenleving.....	11
1.3.4	Een nieuwe toekomst met respect voor het verleden	13
2.	Planningscontext	15
2.1.1	Ruimtelijk structuurplan Vlaanderen.....	15
2.1.2	Provinciaal ruimtelijk structuurplan Oost-Vlaanderen.....	15
2.2	Mobiliteitsplan Gent en wijkcirculatieplan.....	16
2.3	Parkeerplan Gent.....	19
2.4	Vertramming bundel 7	22
3.	Bereikbaarheidsprofiel.....	23
3.1	Bereikbaarheid te voet.....	23
3.2	Bereikbaarheid met de fiets.....	25
3.3	Bereikbaarheid met het openbaar vervoer	27
3.3.1	Trein.....	27
3.3.2	Tram.....	27
3.3.3	Bus.....	28
3.3.4	Overzicht openbaar vervoersaanbod	31
3.4	Bereikbaarheid met de wagen.....	32
3.5	Parkeren	33
3.5.1	Intern.....	33
3.5.2	Extern	33
3.6	Huidig functioneren verkeersstructuur.....	34
3.6.1	Verkeersintensiteiten	34
3.6.1.1	Kruispunt R40 x Kunstlaan	34
3.6.1.2	Eekhout.....	36

3.6.2	Gebruik parkeerareaal	37
3.6.2.1	Publieke parkeergarages.....	37
3.6.2.2	Straatparkeren	37
4.	Mobiliteitsprofiel	38
4.1	Type activiteiten.....	38
4.1.1	Provinciebestuur	38
4.1.2	Volwassenonderwijs	38
4.1.3	Defensie.....	39
4.1.4	Kinderdagverblijf	39
4.1.5	Overige activiteiten	39
4.1.6	Functies die verdwijnen	39
4.2	Verplaatsingsgedrag referentiescenario.....	40
4.2.1	Provinciebestuur	40
4.2.2	Volwassenenonderwijs	41
4.2.3	Defensie.....	41
4.2.4	Kinderdagverblijf	41
4.2.5	Overige activiteiten	41
4.2.6	Dienstverplaatsingen	42
4.3	Potentiële mobiliteitsimpact	43
4.3.1	Scenario's	43
4.3.2	Beschrijving verkeersgeneratie	44
4.3.2.1	S1 – Referentiescenario	44
4.3.2.2	S2 – Ontwikkelingsscenario A	45
4.3.2.3	S3 – Ontwikkelingsscenario B	45
4.3.2.4	Samenvatting en conclusies	46
4.3.3	Raming parkeerbehoefte	48
4.3.3.1	S1 – Referentiescenario	48
4.3.3.2	S2 – Ontwikkelingsscenario A	48
4.3.3.3	S3 – Ontwikkelingsscenario B	49
4.3.3.4	Samenvatting en conclusies	49

5.	Effectbeoordeling.....	50
5.1	Ontsluitingsvarianten	50
5.1.1	Concept 1: rechtstreekse ontsluiting op R40 (nieuwe toegang).....	51
5.1.2	Concept 2: ontsluiting via Eekhout	52
5.1.3	Concept 3: ontsluiting via Kattenberg.....	53
5.1.4	Concept 4: ontsluiting Kattenberg en extra uitgang Eekhout	54
5.1.5	Conclusie en mogelijk milderende maatregelen.....	55
5.2	Routekeuze.....	57
5.3	Beoordeling ontsluiting	58
5.4	Beoordeling parkeerbalans.....	60
6.	Conclusies en aanbevelingen.....	61

1. Inleiding

1.1 Proces

De opmaak van dit “PlanMOBER” kent een korte doorlooptijd. In anderhalve maand (september tot medio oktober 2015) wordt een eerste foto gemaakt van het mobiliteits- en bereikbaarheidsprofiel, worden de mobiliteitseffecten geraamd en worden de eerste aanbevelingen naar ontsluiting geformuleerd.

Vanaf november 2015 wordt aan ontwerpers gevraagd om de visie en ambities met betrekking tot de Leopoldskazerne uit te werken (zie hoofdstuk 1.3). Deze nota zal eveneens de basis vormen voor verdere dialoog tussen de provincie, de stad Gent en de Vlaamse overheid.

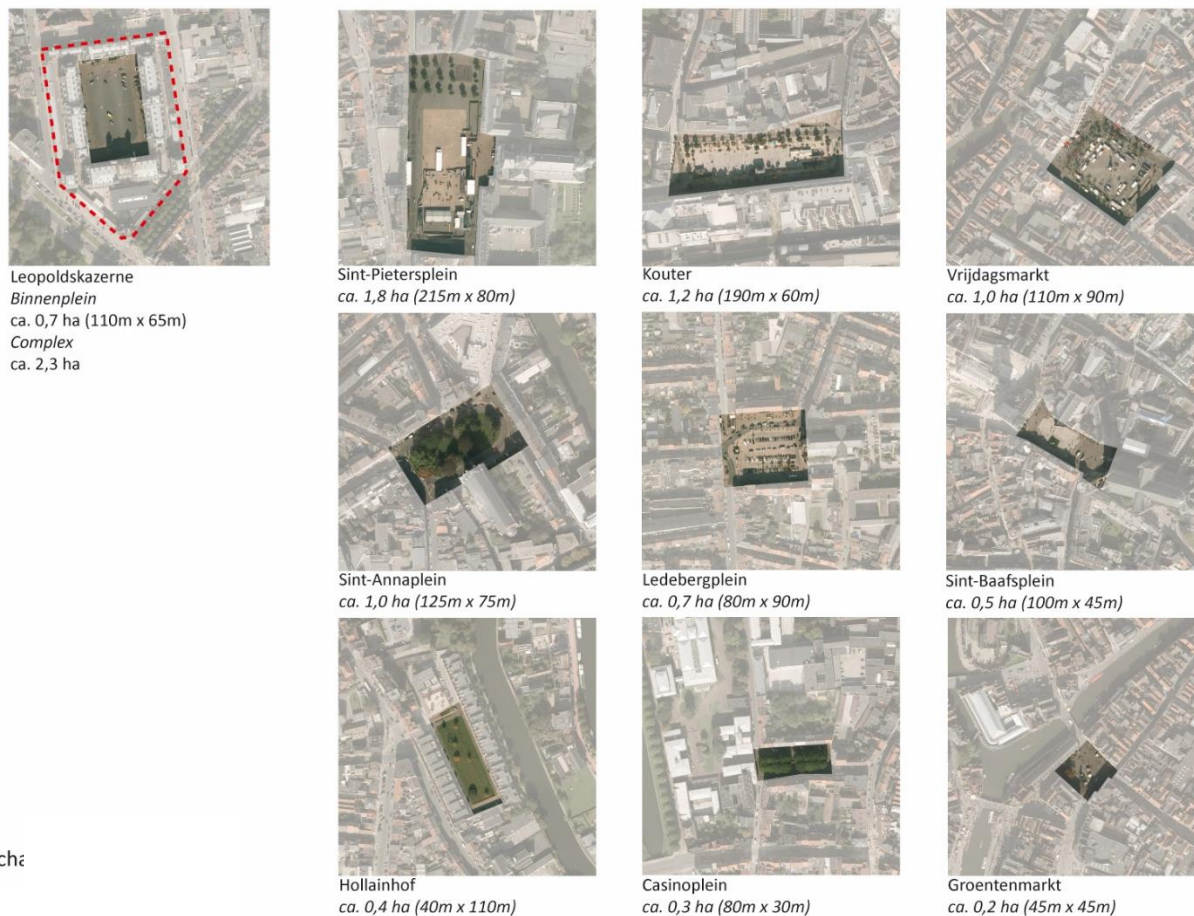
In een volgende fase, als de visie op de Leopoldskazerne is uitgewerkt, wordt een “ProjectMOBER” opgemaakt waarin de mobiliteitseffecten voor een concreet programma zullen worden beoordeeld.

1.2 Situering

De Leopoldskazerne is gelegen op één van de hoogste punten van Gent (Blandijnberg), tussen Leie en Schelde, vlakbij het Citadelpark. De site ligt in het hart van het Kunstenkwartier, dat gevormd wordt door de Zuid-site, de Sint-Pietersplein-site, de Citadelpark-site en de Bijloke-site. In het Kunstenkwartier liggen de belangrijkste musea op wandelafstand van elkaar: het Museum voor Schone Kunsten (MSK), het S.M.A.K, het STAM, de Sint-Pieters-Abdij. De omgeving is ook een echte studentenbuurt met heel wat (hoge)schoolinstellingen en studentenvoorzieningen.



De Leopoldskazerne is een groot complex met een totale oppervlakte van 2,4 ha. Het terrein beslaat met zijn vijfhoekig grondvlak een volledig bouwblok omsloten door de Kattenberg, Kunstlaan, Charles de Kerchovelaan, Eekhout en Gaspar de Craeyerstraat. Het gebouw kent langs alle zijden gesloten dominerende straatgevels en heeft door zijn omvang en uitvoering een burchtallure. Het gesloten bouwgeheel bestaat uit 4 grote bouwblokken rond een centrale open ruimte (het oefenplein) met een oppervlakte van ongeveer 0,7 ha (circa 60 m x 110 m). Alle bouwblokken zijn toegankelijk via en gericht naar het centrale oefenplein. Dit oefenplein is momenteel volledig verhard en wordt gebruikt als parkeerruimte. Onderstaande vergelijkende studie geeft een idee van de omvang van het oefenplein:

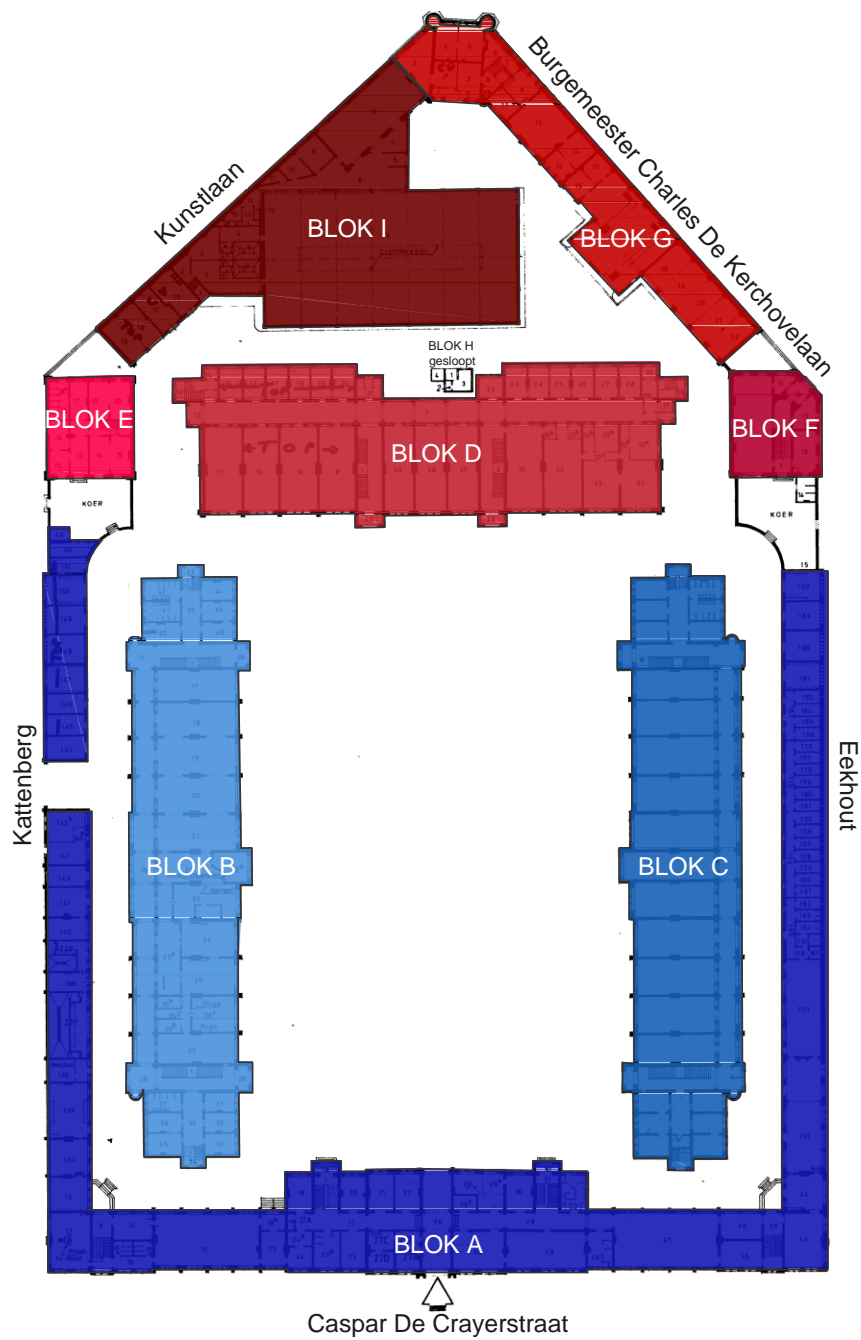


Figuur 1: Vergelijkende studie van de oppervlakte van het oefenplein t.o.v. publieke pleinen in Gent (bron: Stad Gent, 2013)

Het hoofdgebouw (**blok A**), met een hoogte tot 25 meter, bevindt zich aan de noordelijke zijde langs de Gaspar de Craeyerstraat, waar zich ook de enige hoofdtoegang tot de site bevindt. De hoofdtoegang is eerder klein uitgevoerd ten opzichte van de imposante bouw en versterkt de ondoorwaadbaarheid van de site.

Blok B is gelegen aan de oostelijke zijde, langs Kattenberg. **Blok C** bevindt zich hier recht tegenover aan de westelijke zijde, langs Eeckhout. Beide bouwblokken palen niet rechtstreeks aan de openbare weg, maar worden via een achterliggende rondweg gescheiden van de eigenlijke omwallingsmuren. Aan de zijde van de Kattenberg is in de muur een afgesloten uitrit gecreëerd.

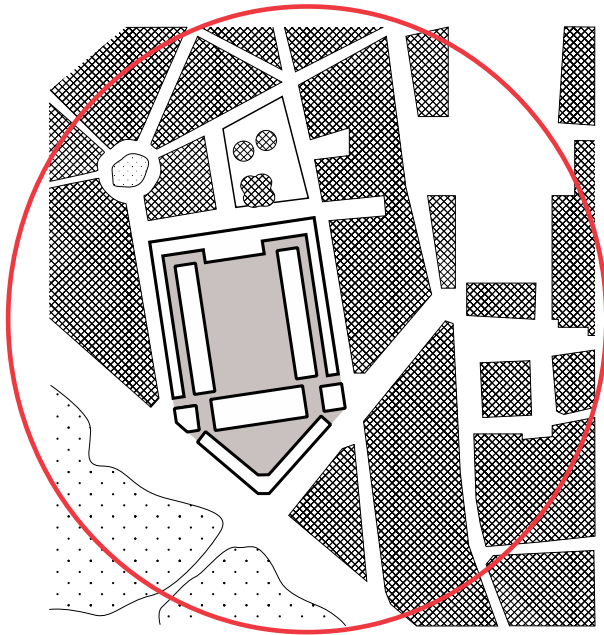
Aan de zuidelijke zijde ligt **blok D**. Deze bouw kent, in tegenstelling tot de andere blokken, een minder duurzame basisstructuur, met ramen in enkel glas en een dak dat aan vernieuwing toe is. Op de hoek van de Kunstlaan en Charles de Kerckhovelaan bevindt zich een hoekgebouw (**blok G**). Er zijn eveneens hoekgebouwen aanwezig op de hoekpunten Eeckhout/Charles de Kerchovelaan (**blok F**) en Kattenberg/Kunstlaan (**blok E**). De straatwanden langs de Kunstlaan en de Charles de Kerckhovelaan zijn ommuurd. Tussen blok D en het hoekgebouw G bevindt zich een sporthal (**blok I**). Deze sporthal wordt voornamelijk gebruikt door een basketclub. De ruimtelijke impact van de sporthal op de site is groot.



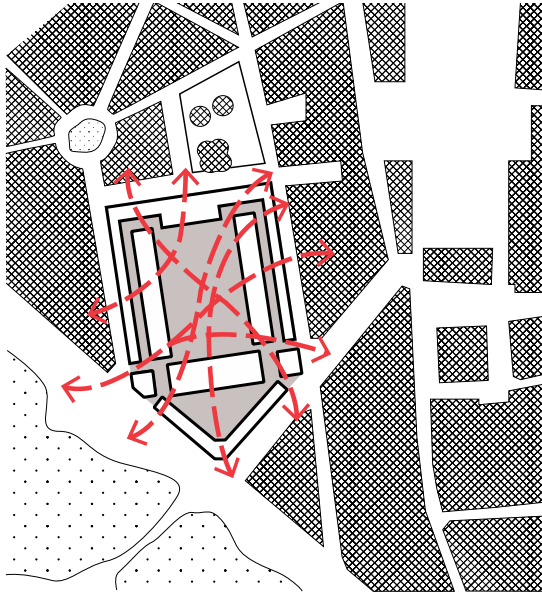
Figuur 2: 'Blokkenplan' Leopoldskazerne (bron: Provincie Oost-Vlaanderen, 2014)

1.3 Visie en ambities herontwikkeling van de site

De ambitie van de Provincie Oost-Vlaanderen, zoals die is gesteld in het meerjarenplan, moet ook in de herontwikkeling van de site van de Leopoldskazerne vorm krijgen. De eerste aanleiding voor de herbestemming van de site van de Leopoldskazerne is het centraliseren van de provinciale diensten op één site, in één provinciehuis. Maar tegelijk moet de herontwikkeling van deze site ook een stedelijk project worden dat de visie, missie en waarden van de Provincie uitstraalt. Niet enkel het provinciehuis, de volledige herbestemming van de site van de Leopoldskazerne moet de ruimtelijke vertaling worden van de visie van het Provinciebestuur. Die ruimtelijke visie van de Provincie op de herontwikkeling van de site stelt 4 concepten centraal die samen het ontwerpkader voor de herontwikkeling van de site vormen.



1.3.1 Open stedenbouwkundige figuur

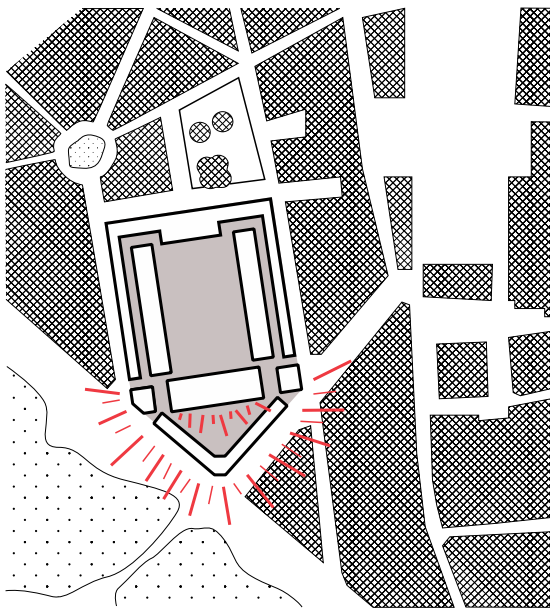


Het Provinciebestuur kiest voor openheid. De provincie is 'geen eiland in de maatschappij', maar wil integendeel open en toegankelijk zijn.

De keuze voor de site van de Leopoldskazerne is op dit vlak niet vanzelfsprekend. Waar de uitstraling van het bestaande gebouwencomplex van de militaire kazerne eerder gesloten is, wil de provincie een instelling zijn die open en toegankelijk is voor iedereen. De ambitie van de provincie om geen eiland in de samenleving te zijn, is een ambitie om de Leopoldskazerne te herdenken als een stedelijk complex waarvan de ontwikkeling niet alleen een meerwaarde genereert voor de gebruikers die er worden gehuisvest maar ook voor dit stadsdeel, het kunstenviertel, in het algemeen.

De nieuwe ontwikkeling van de site van de voormalige Leopoldskazerne gebeurt daarom niet als een enclave of campus binnen de stedelijke context van het Gentse kunstenviertel, maar wel als een open stedenbouwkundige figuur. De voormalige kazerne wordt behoedzaam opengebroken, meer doorwaadbaar gemaakt en voorzien van leesbare toegangen. En ook de bereikbaarheid van de site wordt meer leesbaar gemaakt door aan te sluiten op de bestaande circulatiestromen. Daarbij wordt, volgens het STOP-principe (Stappen – Trappen – Openbaar vervoer – Personenwagen), voorrang gegeven aan voetgangers, fietsers en openbaar vervoer boven de auto. Langzaam verkeer en gemotoriseerd verkeer worden zoveel mogelijk gescheiden en de logistieke ruggengraat van de site wordt aan Eekhout gesitueerd.

1.3.2 Een provinciaal baken in de stad en de provincie



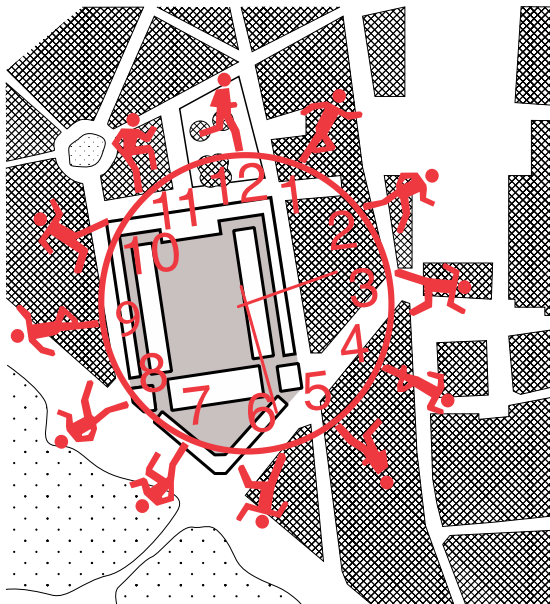
Het Provinciebestuur wil als bestuurlijke overheid haar identiteit versterken en haar zichtbaarheid in de stad vergroten. De provincie wil door de nieuwe huisvesting niet alleen centraliseren, maar ook haar eigen gezicht en unieke herkenbaarheid binnen de stad en de provincie bestendigen.

De Leopoldskazerne heeft monumentaliteit en draagt de potentie in zich om een oriëntatiepunt te worden binnen het kunstenviertel en de stad. Ze zou kunnen uitgroeien tot een herkenningspunt aan de Charles de Kerchovelaan/R40 en op de fietsroute van het station Gent Sint-Pieters naar het centrum. Alleen is het meest gekende beeld van deze site op vandaag eigenlijk haar achterkant. In het collectief geheugen wordt de site van de Leopoldskazerne in de eerste plaats geassocieerd met het hoekgebouw met twee ronde torentjes (blok G) op de hoek Charles de Kerchovelaan –

Kunstlaan. De eigenlijke hoofdgebouwen en de bestaande toegang van het complex zijn veel minder gekend.

Met de herontwikkeling wil de provincie een nieuwe identiteit geven aan de Leopoldskazerne. De voormalige naar binnen gekeerde kazerne wordt opengebroken en in plaats van de huidige oriëntatie met de rug naar de stad, krijgt de provinciale site ook een toegang en gezicht naar de Charles de Kerchovelaan – Kunstlaan. Dit versterkt de monumentaliteit en beeldbepalende waarde van de site. De site van de voormalige Leopoldskazerne wordt een nieuw stedelijk oriëntatiepunt en een provinciaal baken in de stad. Het gezicht en de identiteit van deze stedelijke site zijn in de eerste plaats bepaald door het provinciehuis. Het provinciehuis vestigt zich (o.a.) in blok D, dat ook naar de Charles de Kerchovelaan – Kunstlaan een voorgevel krijgt en wordt aangekondigd door een 'voorplein'. Om het blok D voldoende uitstraling te geven, wordt in de 'punt van de vijfhoek' een (semi)publieke ruimte gemaakt die een portaalfunctie vervult voor het provinciehuis.

1.3.3 Een knooppunt van een genetwerkte samenleving



De provincie is een knooppunt in een genetwerkte en gelaagde samenleving. De provincie wil de dialoog tussen burgers, verenigingen, bedrijven en overheden faciliteren. Zij wil een plaats van ontmoeting zijn en zich huisvesten op een dynamische en levendige site die deze ontmoetingen faciliteert. De keuze voor de site van de Leopoldskazerne is een keuze voor de stad en voor de ontwikkeling van een site met de nodige stedelijke gelaagdheid zowel programmatorisch, ruimtelijk als temporeel:

- **PROGRAMMATORISCH:** op de site van de Leopoldskazerne is plaats voor meer functies dan enkel het provinciehuis. Met de herontwikkeling wordt een breed stedelijk programma in de site gebracht dat verder gaat dan het huisvesten van de provincie.

Daarbij gaat het niet om de inbreng van om het even welke bijkomende functies, maar om programma-elementen die compatibel zijn met de missie en het functioneren van de provincie. De nieuwe functies ondersteunen de ambities van de provincie en versterken de provinciale identiteit van de totale site. De nieuwe functies vullen het programma van het provinciehuis ook aan door hun functioneren in andere tijdsvensters (zie ook temporeel) en/of gebruik van voor de provincie minder geschikte ruimtes. De inbreng van de 'bijkomende' functies creëert m.a.w. een meerwaarde voor de provincie en zorgt voor een evenwichtig functioneren van de site als één geheel.

De nieuwe programma-elementen versterken bovendien het engagement van de provincie binnen de samenleving. De site van de Leopoldskazerne staat niet enkel ruimtelijk open voor de buurt, de

stad, de provincie, maar staat ook inhoudelijk open voor samenwerking met derden. De provincie wil medegebruik op de site faciliteren. De nieuwe functies vullen het programma van het provinciehuis niet alleen aan, maar kunnen ook een aantal ruimtes gemeenschappelijk inzetten.

Daarbij mag ook de relatie van de site met haar omgeving niet uit het oog worden verloren. De ruimtelijke draagkracht van de buurt mag door de nieuwe programmatorische invulling van de voormalige Leopoldskazerne niet worden overschreden. De nieuwe ontwikkeling streeft integendeel naar de realisatie van een meerwaarde voor het kunstenviertel.

- **RUIMTELIJK:** de Leopoldskazerne kent met het oefenplein, de dubbele perimeter en het potentiële driehoekige ‘voorplein’ een diversiteit aan kwalitatieve buitenruimtes. Deze buitenruimtes kunnen een gelaagdheid van publieke, semipublieke en private ruimtes creëren en een rol spelen in het subtiel openbreken en meer toegankelijk maken van de site. De dubbele perimeter van de kazerne – waartoe ook het potentiële ‘voorplein’ behoort – wordt maximaal benut en ingezet als filter tussen ‘de buitenwereld’ en het hart van de site. De lagere bebouwing in de perimeter ‘filtert’ het waardevolle hart van de site met oefenplein en de vier hoofdgebouwen zowel visueel als fysiek. De perimeter creëert een getrapte toegankelijkheid en zorgt, door het deels verhullen van de hoofdgebouwen, voor boeiende zichtassen. Deze hiërarchische en gelaagde opbouw van de kazerne is een te bewaren en te versterken kwaliteit. Naast een filter is deze perimeter immers ook een scharnier tussen het hart van de site en haar omgeving. Het is de plaats waar interessante architecturale en functionele relaties kunnen ontstaan. Dit geldt in het bijzonder voor het potentiële ‘voorplein’ dat kan zorgen voor een entree aan de Charles de Kerchovelaan – Kunstlaan.

Het gebruikmaken van de ruimtelijke gelaagdheid houdt ook een optimaal gebruik van alle bouwlagen in, van ondergrondse tot onderdakse ruimte, van bestaande tot nieuw te creëren ruimtes. De nieuwe ontwikkeling creëert een multifunctionele ondergrondse ruimte die de gelaagdheid van haar programma ook ruimtelijk vertaalt. De topografie en niveauverschillen binnen de site kunnen op bepaalde plaatsen aanleiding geven tot het slim inzetten van deze ruimtelijke gelaagdheid. En ook voor de ruimtes onder het dak wordt naar een optimalisatie gezocht op vlak van toegankelijkheid, functionaliteit en duurzaamheid.

- **TEMPOREEL:** de ontwikkeling van het provinciehuis als stedelijk complex is niet enkel een ruimtelijke opgave maar vraagt ook een grondige reflectie over het functioneren van de herbestemde kazerne in verschillende tijdsvensters. De site moet levendig zijn en ook na de kantooruren (ook ’s avonds, in het weekend, in vakantieperiodes) maximaal worden benut. Maar ook in een ruimer tijdsperspectief moet de site blijven functioneren. Ook als er in de verre toekomst andere gebruikers voor de site zouden opstaan, moet de bestaande structuur inzetbaar blijven. Het ontwerp voor de nieuwe invulling streeft naar een flexibele basisstructuur, die niet alleen in de nabije toekomst kan dienen voor het Provinciehuis en derden, maar ook op langere termijn bruikbaar blijft.

1.3.4 Een nieuwe toekomst met respect voor het verleden

Het Provinciebestuur koos er voor om zich met het nieuwe provinciehuis op de site van de Leopoldskazerne te vestigen omdat deze over een aantal kwaliteiten beschikt. Met de herbestemming wil de provincie deze kwaliteiten uiteraard respecteren en versterken, maar tegelijk wil ze ook een nieuwe identiteit geven aan deze site. De nieuwe ontwikkeling op de site van de Leopoldskazerne moet met zorg omgaan met het verleden, maar moet er ook voor zorgen dat ze voldoet aan de noden van de toekomst. Een respectvolle en omzichtige zorg voor het erfgoed moet worden verzoend met de huidige en toekomstige noden van de nieuwe gebruikers (Provincie en derden) om te fungeren als een knooppunt in de samenleving.

De Leopoldskazerne heeft een uitgesproken historische, wetenschappelijke en architectuurhistorische erfgoedwaarde. De bestaande architectuur heeft bijzondere ruimtelijke en architecturale kwaliteiten die in het ontwerp voor de nieuwe ontwikkeling van de site moeten worden meegenomen en/of versterkt. Het ontwerp moet met respect omgaan met de architectuur en vormgeving van de kazerne. Dit houdt in dat minimaal volgende elementen in het ontwerp moeten worden meegenomen:

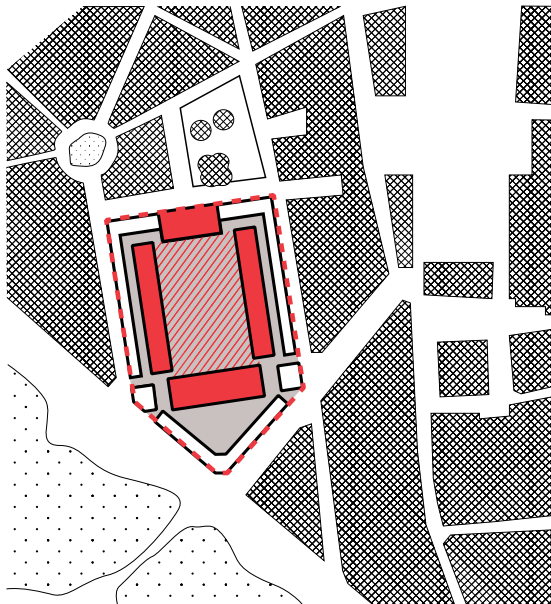
- de beleving én omvang van het oefenplein als één open ruimte die wordt gevormd door de 4 aan elkaar verwante gevels van de blokken A, B, C en D;
- de voornaamste kenmerken van de vier hoofdgebouwen, blokken A, B, C en D: hun gevelopbouw met de centraal hoger oplopende partij, eenvoudige planopbouw, interne bouwstructuur en materiaalgebruik. De structuur van deze gebouwen moet worden behouden. Om te voldoen aan de nieuwe en toekomstige noden kunnen aanpassingen gebeuren die respectvol omgaan met de bestaande kwaliteiten;
- de hiërarchische en symmetrische opbouw van de gebouwen met lagere en architecturaal minder uitgewerkte bebouwing in de perimeter die fungeert als een filter tussen de 'buitenwereld' en de vier hogere hoofdblokken rond het oefenplein;
- de vijfhoek als stedenbouwkundige en architecturale figuur. De stedenbouwkundige figuur wordt bepaald door de hoekgebouwen die de kazerne verankeren in zijn omgeving. Het zicht op de site vanuit de omliggende straten wordt geleid door de hoekgebouwen. Zij zijn de eerste herkenningspunten en kondigen de site aan. Ook van deze hoekgebouwen moeten de structuur en kwaliteiten worden behouden. Dit geldt zeker voor het blok G (hoek Charles de Kerchovelaan – Kunstlaan) dat deel is van het collectief geheugen. Het blok G mag niet als een 'artefact' los worden gezet, maar blijft geflankeerd en houdt een fysieke binding met de vijfhoek als figuur. Respectvolle aanpassingen aan de hoekgebouwen omwille van het nieuwe gebruik zijn mogelijk.

De architecturale figuur wordt bepaald door de gesloten lagere bebouwing in de perimeter. Deze figuur kan in de nieuwe ontwikkeling niet in zijn totaliteit worden behouden, maar moet op weloverwogen plaatsen opengebroken en/of transparanter worden gemaakt. Wel moet de idee van geslotenheid, de herinnering aan het gesloten karakter van deze blinde, monumentale en ondoordringbare buitenmuren ook deel uitmaken van het nieuwe ontwerp;

Tegelijk moet de kazerne een nieuwe invulling en identiteit krijgen. De kazerne moet worden herbestemd van militair tot burgerlijk patrimonium. Ze wordt gedemilitariseerd en omgevormd tot een stedelijke site. Dit vraagt vooral om een symbolische ontmanteling van de huidige architectuur. Dezelfde bouwkundige elementen worden binnen een nieuw ontwerp zo ingezet dat ze een nieuwe invulling en betekenis krijgen. Dit gebeurt eerder door het toevoegen van nieuwe elementen dan door het weghalen van het bestaande. De grootste potenties voor nieuwe ingrepen bevinden zich in:

- het ontwerpen van een 'voorplein' in de ruimte die wordt gevormd door het blok D en het blok G met zijn flankerende bebouwing;

- het blok D en in het bijzonder de aan dit ‘voorplein’ grenzende gebouwdelen. De wens om de site een gezicht te geven naar de Charles de Kerchovelaan – Kunstlaan maakt dat er met dit blok meer mogelijkheden zijn dan met de andere drie hoofdgebouwen. Vandaag staat het blok A hoger in de hiërarchie dan de drie gelijkwaardige blokken B, C en D. In de nieuwe ontwikkeling moet het blok D een prominentere plaats krijgen binnen de hiërarchie van de vier hoofdblokken. Het creëren van een nieuwe voorgevel en o.a. ingrepen aan het dakvolume zijn mogelijk. Deze nieuwe ingrepen spelen op een hedendaagse, krachtige maar subtiele manier in op de bestaande structuur van het gebouw.
- de ‘ondergrond’, het creëren van een multifunctionele ondergrondse ruimte en het slim inzetten van de topografie en niveaunderschillen binnen de site;
- de ruimtes onder de daken die vragen om een optimalisatie naar toegankelijkheid, functionaliteit en duurzaamheid. De bestaande daken zijn bouwtechnisch en naar functionaliteit problematisch, maar vormen wel een belangrijk kenmerk van de bestaande gebouwen. Slimme architectuuringrepen die het potentieel dakvolume maximaliseren, de daken verduurzamen, maar tegelijk rekening houden met de bestaande waarde zijn gewenst;
- de lagere bebouwing in de perimeter die niet langer een buffer voor de kazerne moet zijn, maar wel kan transformeren in een filter en scharnier tussen de ‘buitenwereld’ en het hart van de site. Mogelijke functionele invullingen van de bebouwing en weloverwogen perforaties en transformaties van de perimeter creëren een grotere openheid van de site. Zij zorgen er voor dat de site sterkere functionele en visuele relaties aangaat met haar omgeving;
- de hoekruimtes tussen de vier hoofdblokken A, B, C en D;



De grootste waarde zit vandaag in het hart van de Leopoldskazerne (het oefenplein en de vier hoofdgebouwegevels die dit plein bepalen) én in de stedenbouwkundige en architecturale figuur van de vijfhoek. Dit zijn in essentie te behouden elementen. Ingrepen op deze delen van de voormalige Leopoldskazerne moeten met grote subtiliteit en respect voor de bestaande kwaliteiten gebeuren.

In de tussenruimte die wordt bepaald door deze twee figuren zijn de potenties voor nieuwe ingrepen groter. In de ruimtes tussen de hoofdgebouwen en de perimeter, in de oksels van het oefenplein, aan de lagere bebouwing in de perimeter en in de ruimte die wordt bepaald door het blok D en de punt van de vijfhoek kunnen transformaties, uitbreidingen en nieuwbouw de nieuwe identiteit van de site realiseren. In deze ‘tussenruimte’ wordt de filter en scharnier tussen ‘de buitenwereld’ en het waardevolle hart gerealiseerd en wordt een architecturaal antwoord geformuleerd op de spanning tussen het bestaande gesloten karakter van de

voormalige kazerne en de ambitie van een open stedenbouwkundige figuur voor de nieuwe provinciale site.

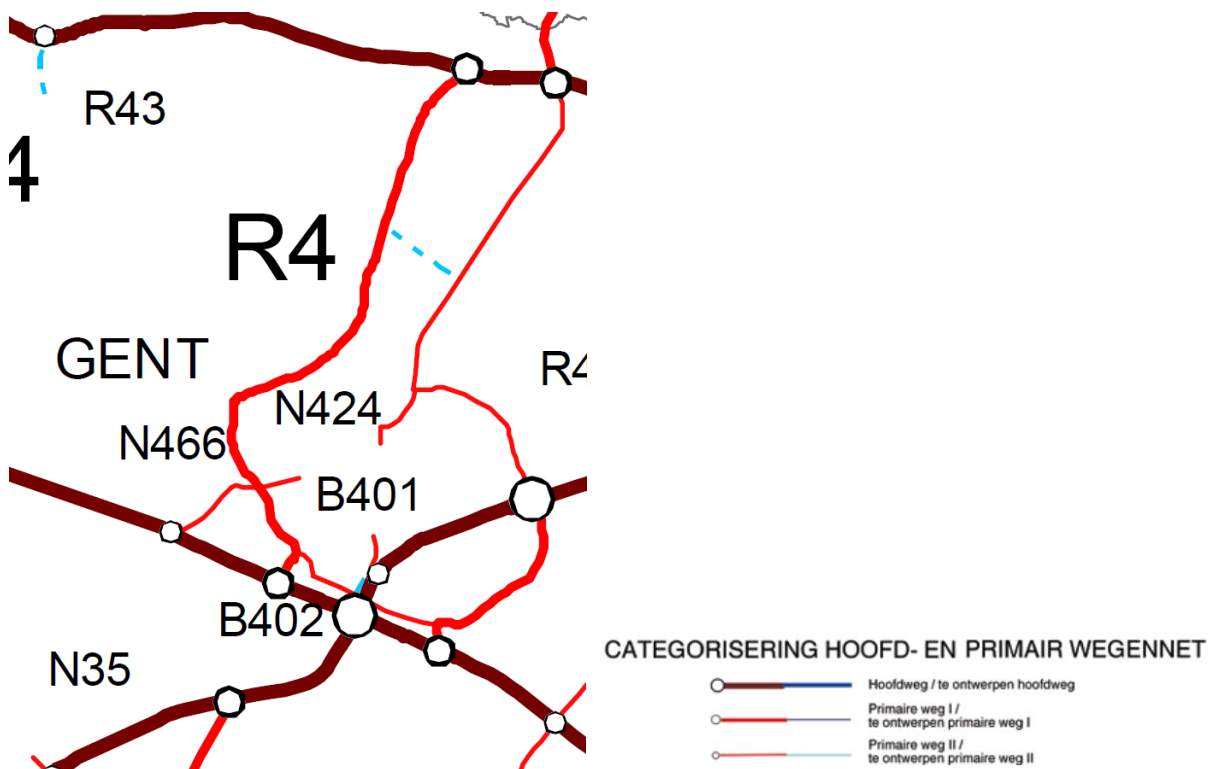
2. Planningscontext

2.1.1 Ruimtelijk structuurplan Vlaanderen

De stad Gent is geselecteerd als grootstedelijk gebied. Op het grondgebied van Gent zijn volgende hoofdwegen gelegen:

- A10 (E40)
- A14 (E17).

Via de stadsring kan de site ook ontsluiten richting primaire wegen als de B401, de R4 en de N466. Onderstaande kaart geeft deze categorisering weer op kaart.



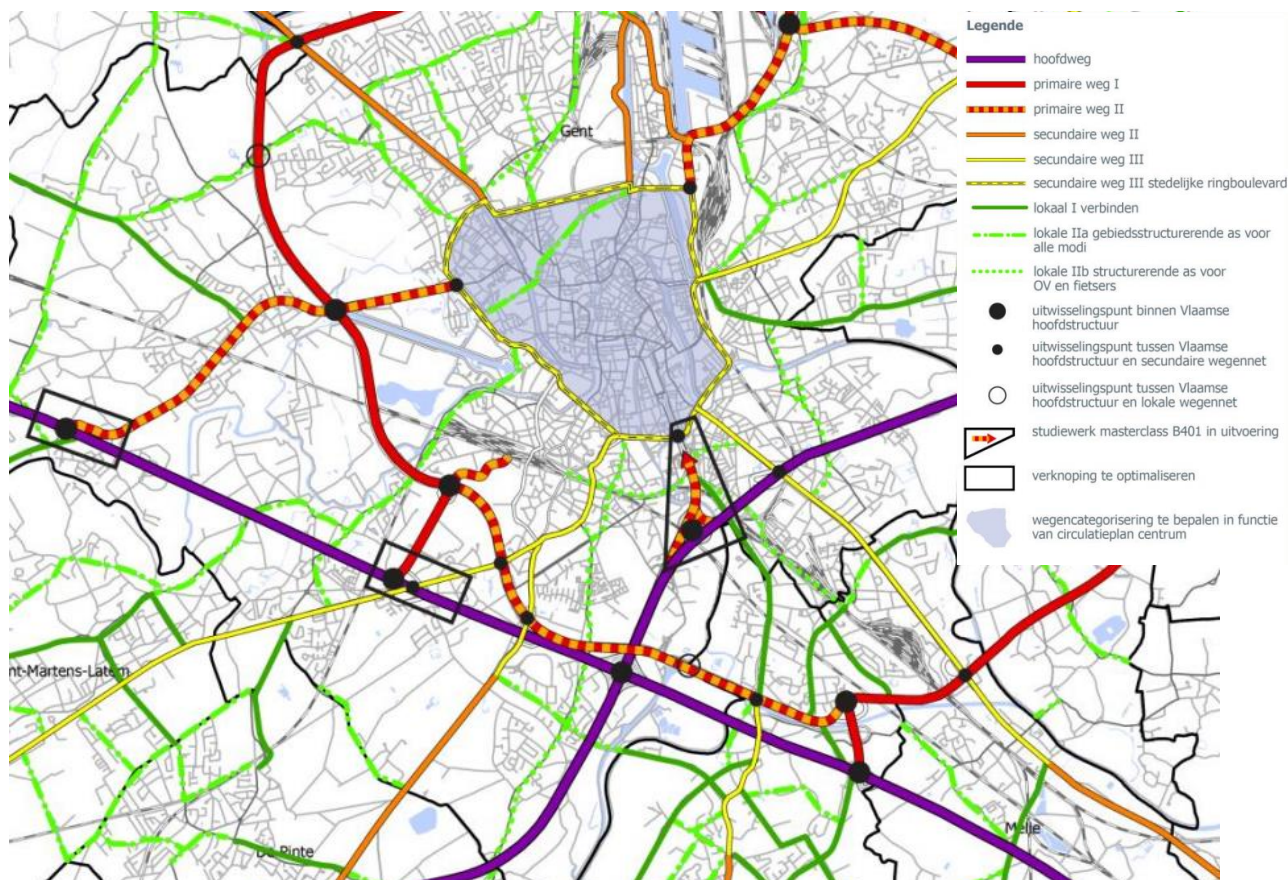
Figuur 3: wegcategorisering RSV (2011)

2.1.2 Provinciaal ruimtelijk structuurplan Oost-Vlaanderen

De stad Gent is structuurbepalend voor de provincie Oost-Vlaanderen, zowel inzake de ruimtelijk-economische structuur, de ruimtelijke verkeers- en vervoersstructuur als inzake de nederzettingstructuur.

De projectzone maakt deel uit van het Oost-Vlaams kerngebied. Om de externe bereikbaarheid van dit gebied te garanderen zijn het goed functioneren van een geoptimaliseerde R4, met het wegwerken van de ontbrekende schakels R4-zuid en de 'Sifferverbinding', en het goed functioneren van de hoofdverbindingen tussen de R4 en R40, en tussen de R4 en het hoofdwegenet cruciaal. Om de interne bereikbaarheid te garanderen zijn, naast het grootstedelijk OV-net, de vroegere steenwegen van belang. Zij kunnen ontwikkelen als hoofdstraten.

Het Provinciale Structuurplan selecteert eveneens de secundaire wegen zoals de R40. Onderstaande figuur visualiseert de wegcategorisering in Gent (bron: Mobiliteitsplan Gent).



Figuur 4: wegcategorisering (bron: Mobiliteitsplan Gent)

2.2 Mobiliteitsplan Gent en wijkcirculatieplan

De Stad Gent keurde op 29 september 2015 het nieuw mobiliteitsplan goed. Met het nieuwe mobiliteitsplan moet de stad leefbaarder, gezonder, bereikbaarder en veiliger worden.

De R40 als stedelijke ringboulevard

Een van de krachtlijnen van het mobiliteitsplan is het weren van het doorgaand verkeer in het historisch centrum om zo een groter voetgangersgebied te krijgen. Te veel doorgaand gemotoriseerd verkeer in de binnenstad bemoeilijkt immers de bereikbaarheid voor fietsers, openbaar vervoer én bestemmingsverkeer per auto. De bereikbaarheid moet beter door het knippen van doorgaand verkeer. De stad Gent wil geen doorgaand verkeer binnen de R40, maar wil dit doorgaand verkeer opvangen op de stadsring, de R40 en het hoger netwerk.

Een neveneffect van de inzet op een grotere 'ringwerking' van de R40 is dat deze als een zekere barrièrewerking veroorzaakt tussen de zone binnen en de zone buiten de R40. De visie die de Stad Gent op de stadsring/R40 naar voor schuift is: De stadsring moet als een '**stedelijke ringboulevard**' zodanig functioneren dat de verkeersfunctie en de verblijfsfunctie kwalitatief kunnen worden gecombineerd.

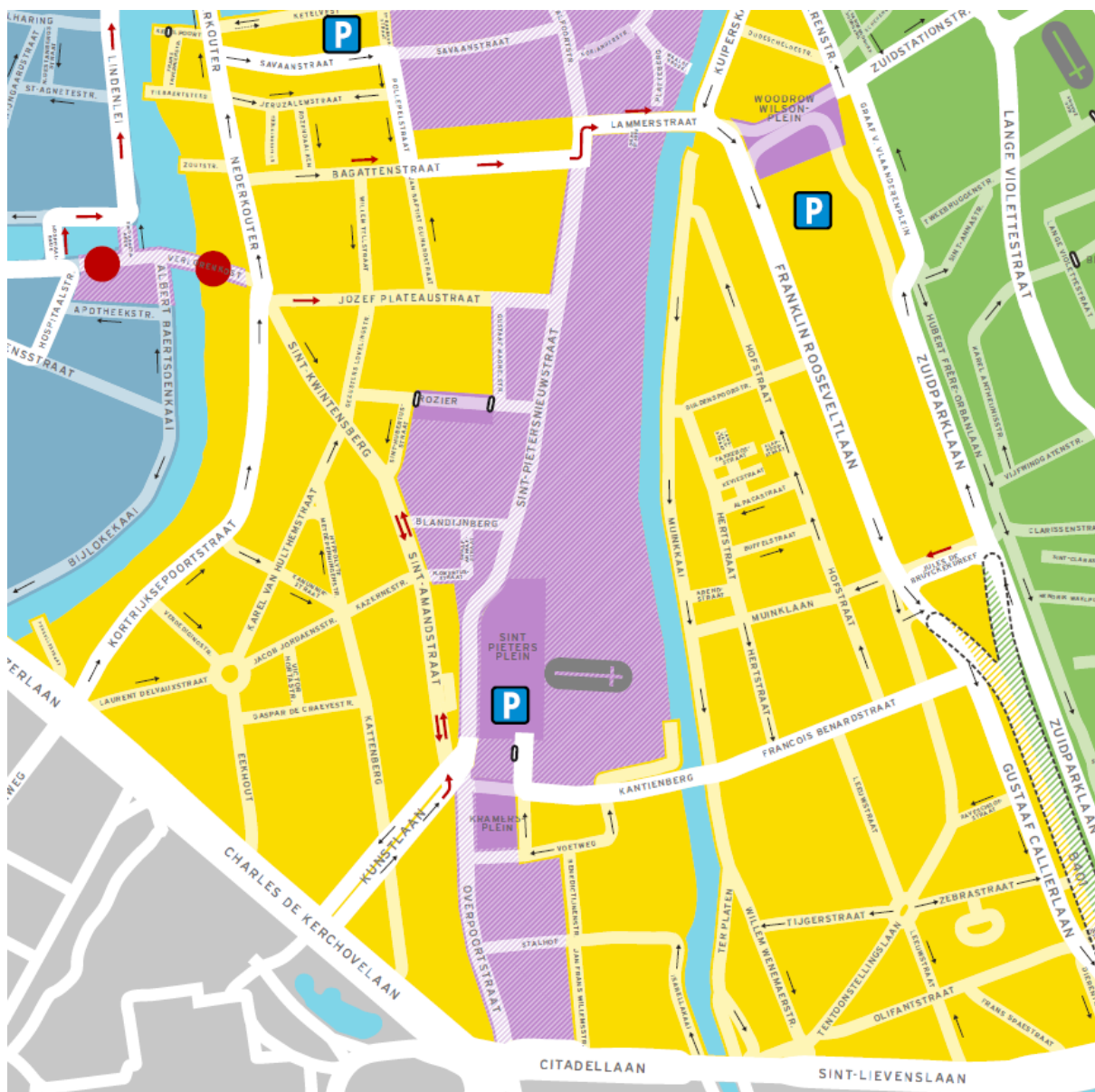
Er zal nog bijkomend studiewerk noodzakelijk zijn naar het structurerend vermogen van de R40 en de samenhang met de overige onderdelen van het netwerk. De concrete uitwerking en ruimtelijke-verkeerskundige vertaalslag van een 'stedelijke ringboulevard' moet gebeuren in een apart streefbeeld voor heel de R40.

In functie van de ontwikkeling voor de Leopoldskazerne mag worden verondersteld dat de R40 ook in de toekomst een belangrijke verdeelweg voor het autoverkeer zal blijven. In hoofdstuk 3.6 worden beschikbare gegevens met betrekking tot de belasting van de R40 gebundeld.

Circulatiemaatregelen

In 2016 zullen een aantal circulatiemaatregelen in de binnenstad worden ingevoerd. Uit overleg met de stad Gent blijkt echter dat er weinig tot geen impact zal zijn op de bereikbaarheid van de Leopoldskazerne:

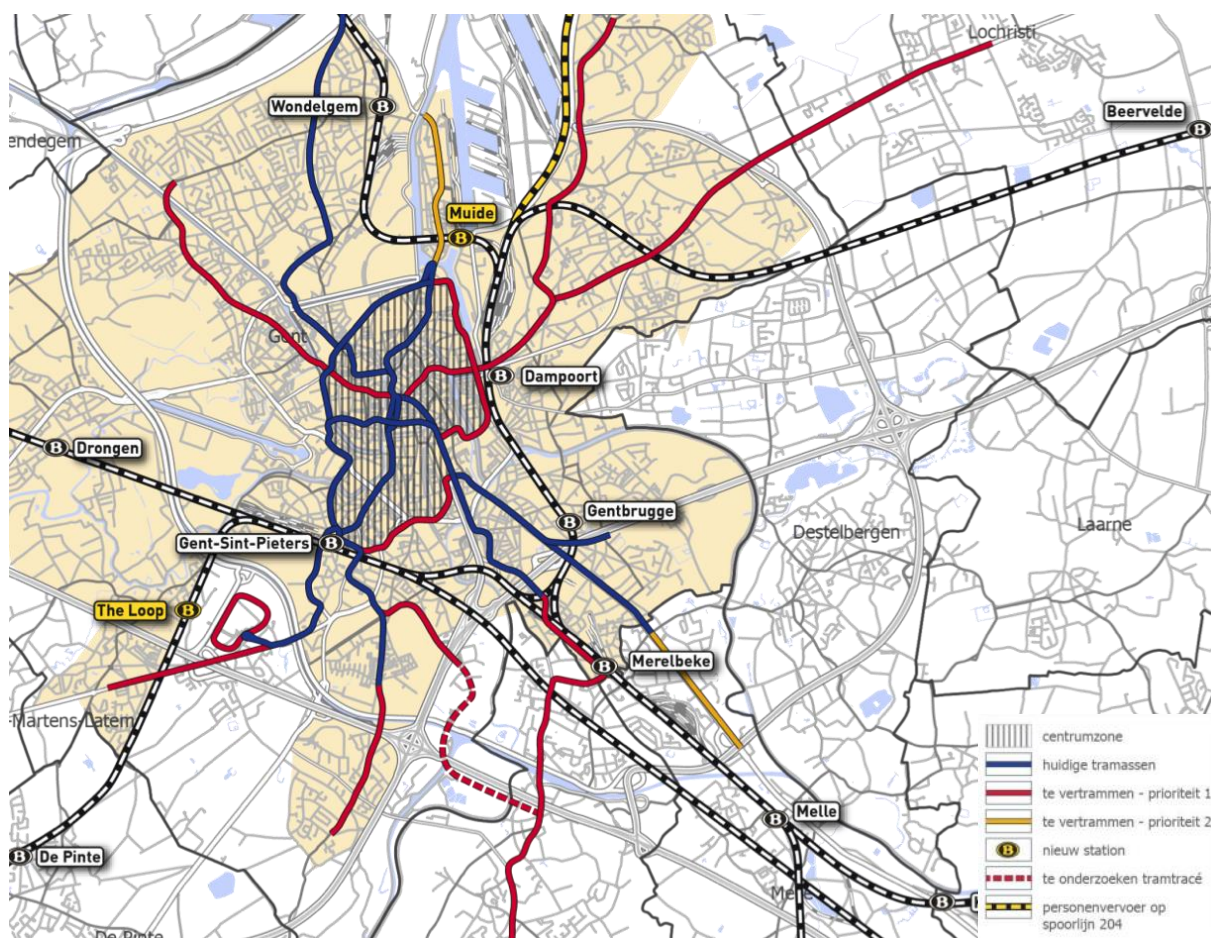
- In de Sint-Pietersnieuwstraat en de Overpoortstraat blijft autoverkeer mogelijk.
- Door infrastructuurmaatregelen zal de beweging Kunstlaan – Sint-Amandsstraat de meest logische route vormen. De bereikbaarheid van de parking Sint-Pietersplein zal blijven zoals in de huidige verkeerssituatie.
- De Verlorenkost wordt geknipt voor het autoverkeer. Dit zal geen impact hebben op de bereikbaarheid van de Leopoldskazerne.
- In de Jules de Bruyckerdreef zal enkel nog verkeer van oost naar west mogelijk zijn. De terugkeerbeweging van de Rooseveltlaan naar de Zuidparklaan zal niet meer mogelijk zijn.



Figuur 5: wijzigingen verkeerscirculatie binnenstad

Doorstroming van het openbaar vervoer

Een andere krachtlijn van het mobiliteitsplan is het faciliteren van een vlotte doorstroming van het openbaar vervoer en het omvormen van de belangrijkste buslijnen tot tramlijnen. De stad Gent wil het openbaar vervoer nog een stuk aantrekkelijker maken door een snellere doorstroming van bussen en trams, een modernisering van bestaande tramassen, de vertraming van de belangrijkste stamlijnen en het actief inspelen op nieuwe stadsontwikkelingen waar het openbaar vervoer cruciaal is voor een goede ontsluiting. Voor de herontwikkeling van de Leopoldskazerne zal er met de geplande vertraming van busbundel 7 (hoge prioriteit, studie op korte termijn en realisatie op middellange termijn) een nog betere ontsluiting zijn met het openbaar vervoer.



Figuur 6: Geactualiseerd Pegasusplan

2.3 Parkeerplan Gent

Het **parkeerplan** is een belangrijk onderdeel van het nieuw op te maken mobiliteitsplan, dat al is voltooid en goedgekeurd door de gemeenteraad (24 november 2014). Dit plan doet uitspraken over hoe de Stad de parkeeruitdagingen voor fietsen en auto's wil aangaan.

Richtlijnen voor fietsen

Voor fietsen worden enkel minimumrichtlijnen vastgelegd. Een initiatiefnemer mag meer fietsenstaanplaatsen voorzien dan minimaal gevraagd wordt. Er wordt geen maximumrichtlijn vastgelegd, dus er is geen beperking op het aantal toelaatbare fietsenstaanplaatsen.

Het vereiste minimum fietsparkeerplaatsen kan worden berekend aan de hand van de tabel die in de Deelnota Parkeerrichtlijnen van het Parkeerplan Gent 2020, is opgenomen op p. 13.

Richtlijnen voor auto's

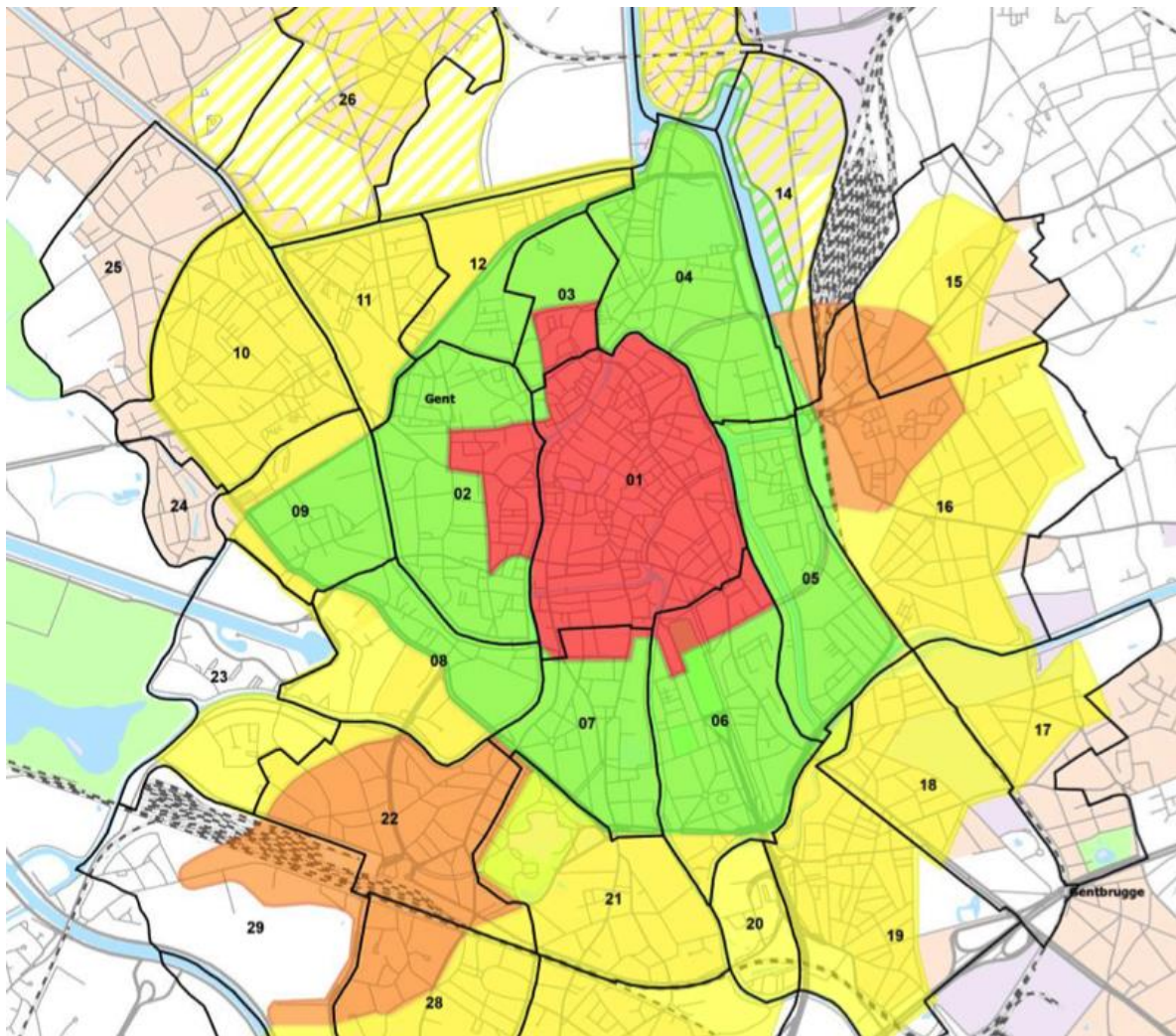
Voor de parkeerrichtlijnen voor auto's wordt met verschillende zones/parkeerregimes gewerkt. De Leopoldskazerne ligt in de 'groene zone: centraal stedelijk gebied':

De groene zone vormt het stedelijk gebied in een schil rond het stadshart. Ook hier moet de draagkracht beheerst worden om de leefbaarheid te waarborgen. Er is een hoge concentratie aan functies (hoofdzakelijk wonen) maar de verkeersattractie is er wel lager dan in de rode zone.

Ook voor het groen gebied wordt voor het openbare parkeeraanbod het stand-still principe gehanteerd (analoog aan het huidige Algemeen Bouwreglement). Er mag geen extra openbaar parkeeraanbod gecreëerd worden. Het creëren van openbare parkeerplaatsen mag enkel als er op het openbaar domein binnen hetzelfde gebied een gelijk aantal parkeerplaatsen verdwijnt. Het aanleggen van buurtparkings kan enkel als op openbaar domein een gelijk aantal parkeerplaatsen wordt geschrapd. ... Op dit stand-still principe voor buurtparkeren is een uitzondering mogelijk indien er aantoonbaar een zeer hoge parkeerdruk is in een bepaalde buurt. In bepaalde situaties kan het parkeeraanbod van de buurtparking (of een gedeelte ervan) ook een vorm van extra openbaar parkeeraanbod zijn. De buurtparking draagt dan bij in het verlichten van de parkeerdruk in de betreffende buurt. Dit wordt situatie specifiek beoordeeld.

Voor het creëren van private parkeerplaatsen wordt flexibiliteit voorzien. Het creëren van privé parkeeraanbod is mogelijk binnen een vork van een minimum- en vrij strenge maximumrichtlijn. Afwijkingen van de richtlijn zijn mogelijk mits motivering. Er worden flexibele mechanisme aangeboden ter bepaling van het parkeeraanbod (bijvoorbeeld meervoudig gebruik, integreren van autodelen, ...)

Ook voor de autoparkeerrichtlijnen per zone en per functie is een tabel opgenomen in de Deelnota Parkeerrichtlijnen van het Parkeerplan Gent 2020 op p. 18.



Figuur 7: Gebiedsindeling parkeerregimes en –richtlijnen, Parkeerplan Gent 2020

Impact op de Leopoldskazerne

Voor de herontwikkeling van de Leopoldskazerne betekent bovenstaande richtlijn dat het potentieel aan parkeerplaatsen enkel kan worden ingezet voor een private bestemmingsparking. Gezien de hoge parkeerdruk in de omgeving, kan buurtparkeren (bv. onder de vorm van dubbel gebruik en openstellen 's avonds en in het weekend voor bewoners en evenementen) wellicht worden toegestaan, maar dit kan enkel mits akkoord van en na overleg met het Mobiliteitsbedrijf.

Voor meer informatie i.v.m. het parkeerplan, zie:

http://www.mobiliteitgent.be/sites/default/files/media/20141022_Parkeerplan_Strategische%20nota.pdf

http://www.mobiliteitgent.be/sites/default/files/media/20141029_Deelnota_parkeerrichtlijnen_V2.pdf

2.4 Vertramming bundel 7

Huidige busbundel 7

De huidige busbundel 7 verbindt Sint-Denijs-Westrem via de Kortrijksesteenweg met het station Gent-Sint-Pieters en gaat vervolgens via de Heuvelpoort over het Zuid naar het station Gent Dampoort om verder te verspreiden via Sint-Amandsberg naar Oostakker en Lochtristi. De as ontsluit een deel van de stad en gaat tevens dwars door de binnenstad.

Doelstellingen van het project

De as Gent-Sint-Pieters – Gent-Dampoort via het Zuid werd in de Openbaar Vervoersstudie Gentse Regio (TRITEL, 2003) geïdentificeerd als een hoofdas voor het openbaar vervoer in het centrum van Gent. Voor deze as werd dan ook een tramlijn in eigen bedding vooropgesteld.

Met dit project kan een deel van het busnet in Gent vertramd worden. Het belangrijkste uitgangspunt is dus dat De Lijn wil investeren in een hoogwaardiger en duurzamer openbaar vervoersysteem voor de stad, dat eveneens meer capaciteit aanbiedt.

Impact op gebied rond de Heuvelpoort en Leopoldskazerne

De Heuvelpoort is één van de moeilijkste verkeersknopen van de Gentse binnenstad. Naast hoge intensiteiten aan openbaar vervoer en gemotoriseerd verkeer wordt het kruispunt ook door een belangrijke fietsas gekruist.

Voor de definitieve inrichting worden verschillende inrichtingsvarianten onderzocht, zowel gelijkvloers als ongelijkvloers.

Het streefdoel is om zowel de doorstroming van de auto te verbeteren alsook de leesbaarheid en de veiligheid voor langzaam verkeer te verhogen. Bovendien vereist de aanleg van een tramlijn die over Heuvelpoort op Citadellaan moet geraken, een veilige en vlotte oversteek.



Figuur 8: inrichtingsvariant kruispunt Heuvelpoort

Voor de bereikbaarheid van de Leopoldskazerne heeft het project weinig impact. De halte Heuvelpoort vormt reeds een belangrijke bushalte. Binnen enkele jaren wordt dit een belangrijke bus- en tramhalte. Over de mogelijke herinrichting van de Heuvelpoort voor autoverkeer is momenteel nog geen duidelijkheid.

3. Bereikbaarheidsprofiel

Het bereikbaarheidsprofiel geeft een inzicht in de bereikbaarheid van de site, gebruik makend van de verschillende vervoermiddelen. Hiertoe worden volgende zaken geïnventariseerd:

- Bereikbaarheid te voet,
- Bereikbaarheid met de fiets;
- Voorzieningen openbaar vervoer;
- Voorzieningen voor autoverkeer en vrachtvervoer.

3.1 Bereikbaarheid te voet

Rondom de Leopoldskazerne

De Leopoldskazerne is goed bereikbaar te voet. Volledig rondom de site van de Leopoldskazerne zijn er voetpaden voorzien en ook de belangrijkste wandelroutes naar openbaar vervoershaltes zijn voorzien van voetpaden.

Op de verschillende hoeken rondom de site zijn oversteekzones voor voetgangers voorzien. Ter hoogte van de stadsring is er een lichtengeregelde oversteekzone voorzien.



Figuur 9 en figuur 10: voetpaden rondom de site van de Leopoldskazerne



Figuur 11, figuur 12 en figuur 13: voetpaden rondom de site van de Leopoldskazerne

Wandelroutes naar de belangrijkste OV-haltes

De verschillende bus- en tramhaltes liggen in een straal van maximaal 500m wandelen rond de site. Ook het station – op 1,2km - ligt nog net op wandelafstand. De kortste route vanaf het station loopt via de Koning Astridlaan, over het Citadelpark naar de lichtengeregelde oversteeklocatie met de stadsring.



Figuur 14: Wandelroutes vanaf de dichtbijzijnde openbaar vervoer haltes

3.2 Bereikbaarheid met de fiets

Ook met de fiets is de site vlot bereikbaar. De meerderheid van de straten rondom de Leopoldskazerne kent gemengd verkeer met een snelheidsregime van 30km/u.

De Kunstlaan daarentegen beschikt over een volledig vrijliggend fietspad tussen de bomen in het midden van de laan. Deze fietsroute, die langsheen de Leopoldskazerne loopt, verbindt het station via het Citadelpark met het Sint-Pietersplein en de binnenstad. De komende jaren zal deze fietsas nog verder worden geoptimaliseerd door de heraanleg van de Koning Astridlaan en het Citadelpark.

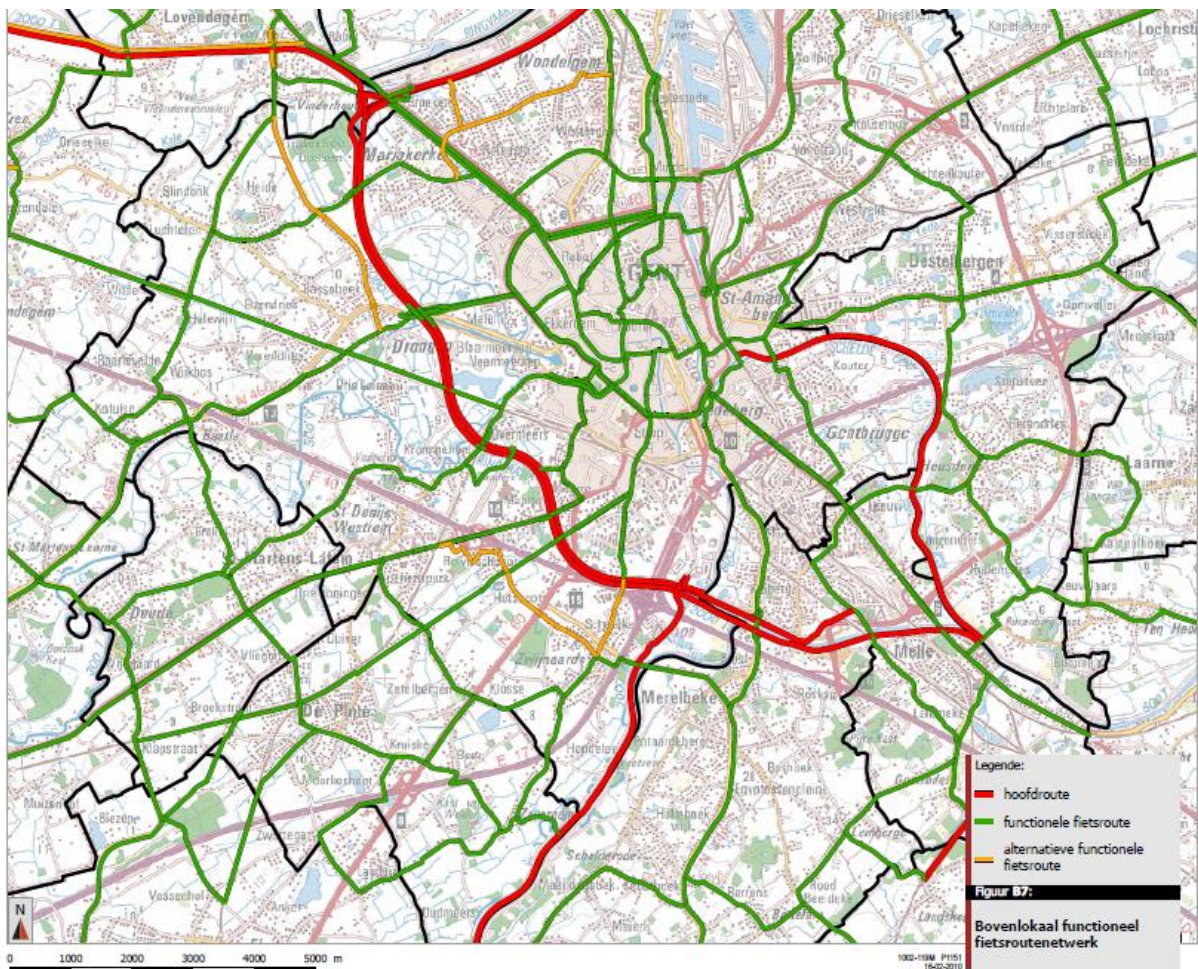
Langsheen de stadsring (R40) ligt er ter hoogte van de Leopoldskazerne een aanliggend fietspad. Het oversteken van de stadsring kan op verschillende locaties met lichtengeregelde kruispunten.



Figuur 15: centrale fietsas op de Kunstlaan

Het ontwerp mobiliteitsplan Gent bevat enkel een fietsnetwerk op strategisch niveau. In deze synthese van het stadsregionaal fietsconcept ligt de site in het kerngebied vlakbij de R40. Dit is het gebied waar de stad Gent een “fietsende stad” wil nastreven waarbinnen de fiets een volwaardig stedelijk vervoersmiddel is.

In eerdere versies van het mobiliteitsplan was wel een netwerk op straatniveau opgenomen. Daarin sluit de site aan op de functionele fietsroutes langs de stadsring (R40), de Zwijnaardsesteenweg en de Bijlokekaai .



3.3 Bereikbaarheid met het openbaar vervoer

In de omgeving van de site is er een ruim aanbod aan verschillende vormen van openbaar vervoer. Zowel trein, tram als bushaltes bevinden zich op wandelafstand van de Leopoldskazerne.



3.3.1 Trein

Het station Gent Sint-Pieters ligt nog net op wandelafstand (1,2 km) van de Leopoldskazerne. Natransport vanaf het station kan met tramlijn 1 – die het station met de binnenstad verbindt – en een halte vlakbij heeft. Ook de busbundel tussen het station en het knooppunt Heuvelpoort kan gebruikt worden om de afstand tussen het station en de Leopoldskazerne te overbruggen.

Het IC-station Gent-Sint-Pieters is het drukste treinstation van Vlaanderen. Er vertrekken rechtstreekse treinen naar een groot aantal steden zoals Brussel, Brugge, Oostende, Antwerpen en Luik.

3.3.2 Tram

Zowel tramhalte Van Nassaustraat als tramhalte Veergrep bevinden zich op wandelafstand van de Leopoldskazerne. Beide haltes worden momenteel aangedaan door trams 1 en 22. Tramlijn 1 is de meest frequente die tijdens de spits elke 5 min de binnenstad en het station verbindt. De bediening met lijn 2 is een tijdelijke situatie gedurende de werken op de PAG-as.

Buslijn	Route	Frequentie
	Gent Flanders Expo – Wondelgem Industrieweg Gent Flanders Expo - Evergem	Dal: elke 6min Spits: Elke 5min.
	Gentbrugge DC – Gent Zonnestraat	3/u

Tabel 1: Overzicht tramlijnen in de buurt van de Leopoldskazerne

Naast deze 2 tramlijnen zal ook de toekomstige tram Sint-Denijs-Westrem – Gent Sint-Pieters Zuid – Dampoort ten in latere fase Lochristi/Oostakker) in de buurt van de site halteren. Zie ook hoofdstuk 0

Vertramming bundel 7.

3.3.3 Bus

Het knooppunt Heuvelpoort bevindt zich op ca. 500m van de Leopoldskazerne. Op dit knooppunt komen verschillende streekbussen en de stadsbuslijn 5 samen. In de toekomst zal ook de tram (traject Sint-Pieters – Zuid – Dampoort) halteren aan dit knooppunt. Het grote busaanbod op dit knooppunt zorgt ervoor dat er tijdens de spitsen elke 1 à 4 minuten een bus halteert. De halte Heuvelpoort is één van de drukste openbaar-vervoerhaltes in het Gentse.

Bushaltes Heuvelpoort		
Buslijn	Route	Frequentie
34	Wetteren - Gent - Latem - De Pinte/St-Martens-Leerne-	1/u
35	Lokeren- Beervelde- Gent- Latem - De Pinte/St-Martens-Leerne	2/OSP ¹ 4/ASP ²
36	Zele - Gent - Latem - De Pinte/St-Martens-Leerne	2/u (OSP) 1/u (ASP)
55	Gent – Zelzate	2/u
57	Gent St Pieters – Watervliet	3/dag
58	Brugge - Eeklo - Gent St Pieters	1/u
70	Zwijnaarde - Gent - Oostakker	2/u
71	Oostakker - Gent – Nazareth	1/u
72	Merelbeke - Gent – Oostakker	1/u
73	Gent - Oostakker - Zelzate Busstation/Wachtebeke Overslag	1/OSP 3/ASP
74	Gent - Zaffelare - Lokeren Station	1/dag
76	De Pinte - Gent - Lochristi - Wachtebeke	Spits: 2/u Dal: 1/u
77	Deinze - Gent - Lochristi - Beervelde	3/dag
78	Lokeren - Lochristi - Gent - De Pinte - Zevegem	Spits: 3/u Dal: 1/u

¹ OSP: ochtendspits

² ASP: avondspits

Bushaltes Heuvelpoort		
Buslijn	Route	Frequentie
55S	Zelzate - Gent St Pieters (sneldienst)	3/OSP
N70	Zwijnaarde - Gent - Oostakker	Nachtbus (3/nacht)

Buslijn 5 halteert zowel aan het eerder besproken knooppunt Heuvelpoort als aan de halte Sint-Pietersplein die nog dichterbij de Leopoldskazerne gelegen is.

Bushalte Sint-Pietersplein		
Buslijn	Route	Frequentie
5	Gent - Drongen - Deinze	1/u
5	Gent - Drongen - Nevele - Tielt	1/u

3.3.4 Overzicht openbaar vervoersaanbod

Onderstaande kaart geeft een overzicht van het volledige openbaar vervoersaanbod in de omgeving van de site. Ook de haltes dichtst bij de Leopoldskazerne worden weergegeven.

Zoals eerder aangegeven rijdt de tramlijn 2 tijdelijk door de Kortrijksepoortstraat. We kunnen evenwel niet concluderen dat het openbaar-voervoeraanbod in de omgeving van de site zeer goed is.

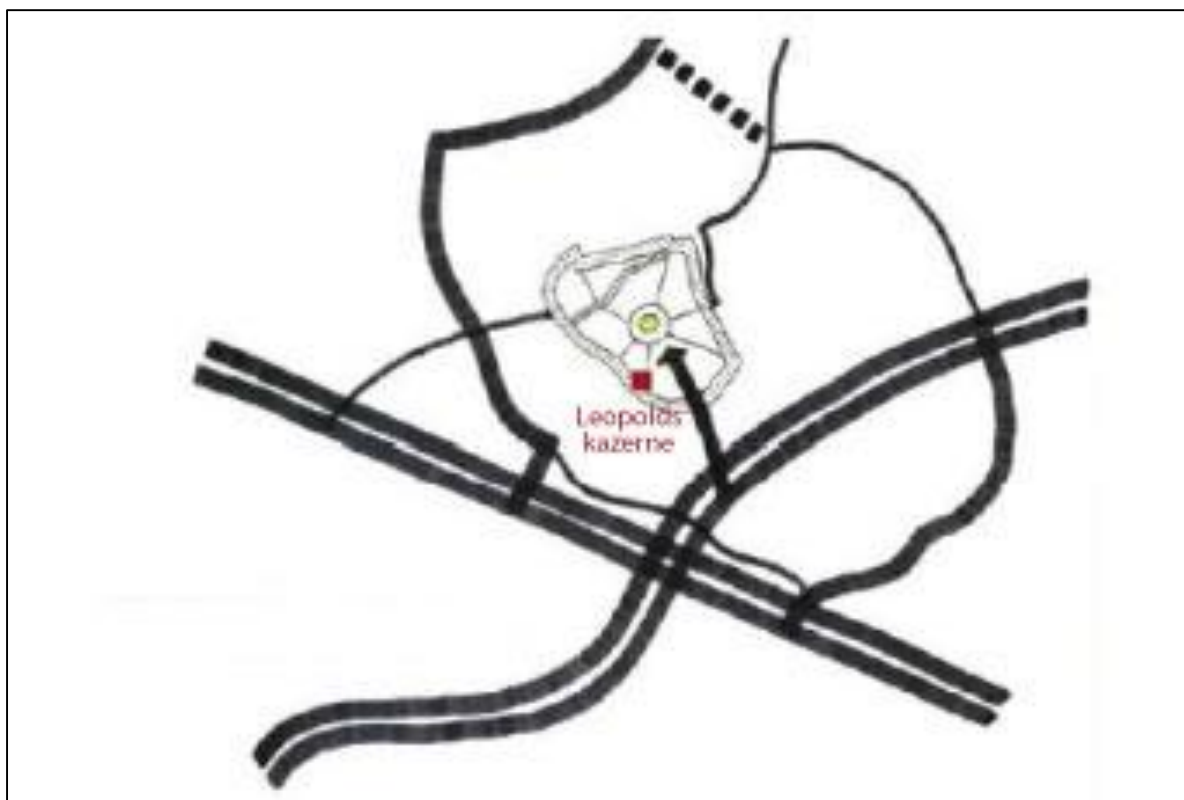


Figuur 16: Openbaar vervoersaanbod rond de Leopoldskazerne

3.4 Bereikbaarheid met de wagen

De site ligt tenslotte ook langs de gewestweg R40. Deze “stedelijke ringboulevard”, ter plaatse Charles de Kerchovelaan genaamd, maakt de site goed bereikbaar en biedt mogelijkheden naar visibiliteit en herkenbaarheid.

De R40 wordt intensief gebruikt door autoverkeer, zeker tijdens de spitsmomenten. De belangrijkste knooppunten in de omgeving, Heuvelpoort en Kortrijksepoort, functioneren op de grens van hun capaciteit.



Figuur 17: Ligging Leopoldskazerne binnen de Gentse verkeersstructuur

3.5 Parkeren

3.5.1 Intern

Het oefenplein van de Leopoldskazerne wordt nu voornamelijk als parking gebruikt en biedt parkeerruimte aan een potentieel van een 250-tal auto's. Het is niet wenselijk om bij de herbestemming van de Leopoldskazerne het oefenplein als parkeerruimte te blijven gebruiken. Het parkeren wordt ondergronds voorzien en zal deel uitmaken van een multifunctionele ondergrondse ruimte.

3.5.2 Extern

Op wandelafstand van de Leopoldskazerne zijn er ook twee publieke parkings. Onder het in 2007 heraangelegde **Sint-Pietersplein** is een publieke parking met 700 parkeerplaatsen. Deze parking bevindt zich op een 200-tal meter wandelen van de kazerne. In het project **Gent-Sint-Pieters**, dat in het najaar van 2006 is gestart en dat het station en zijn hele omgeving grondig vernieuwt, is een ondergrondse parking met een 2750 parkeerplaatsen, waarvan een 500-tal voor publieke parking. De ligging van de kazerne op een afstand van ca. 1,2 km van het station is goed. De verbinding met het openbaar vervoer tussen het station en de kazerne zal op termijn verbeteren met de vertramming van lijn 7.

3.6 Huidig functioneren verkeersstructuur

3.6.1 Verkeersintensiteiten

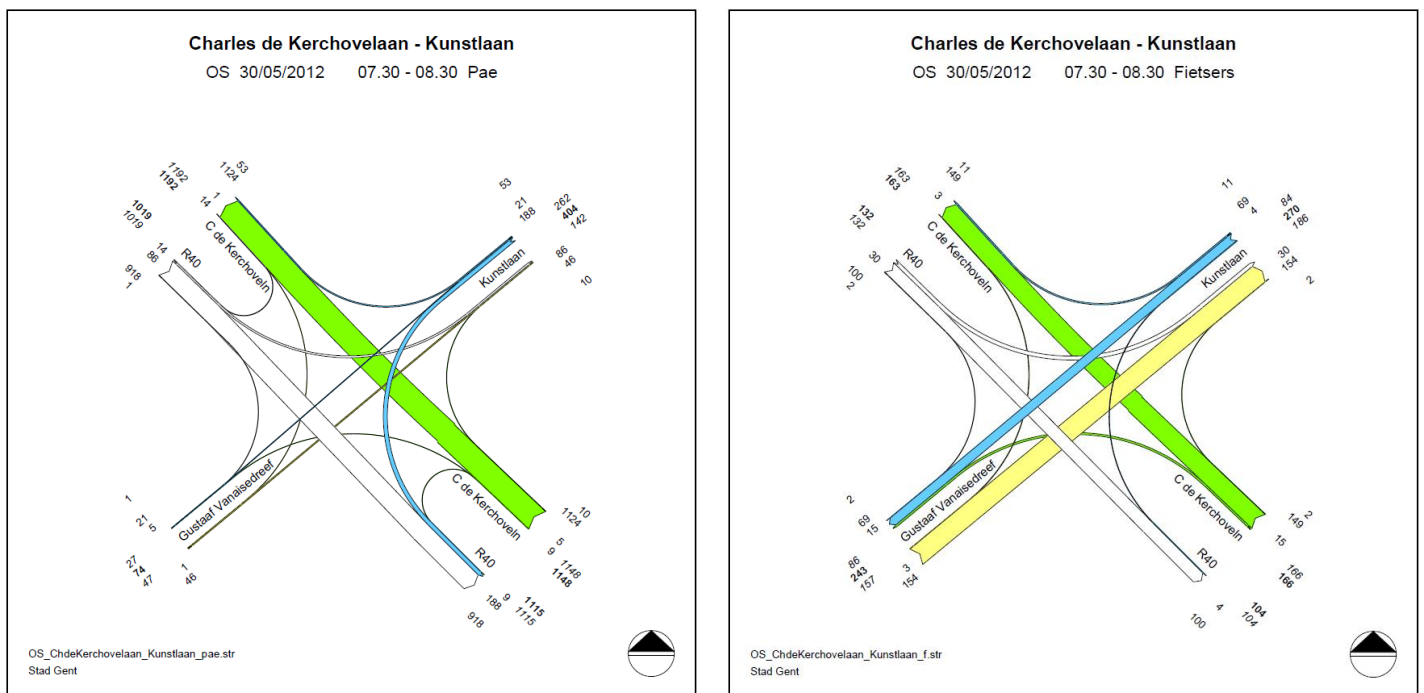
Op basis van beschikbare tellingen bij het Mobiliteitsbedrijf van de stad Gent wordt een beeld geschetst van de verkeersdrukte.

3.6.1.1 Kruispunt R40 x Kunstlaan

Ochtendspits

De grootte-orde van verkeersstroom in de ochtenspits op de R40 bedraagt 1.100 pae/u tot 1.200 pae/u. De beide rijrichtingen zijn quasi evenwaardig. In de Kunstlaan is het rustig, de verkeersintensiteiten bedragen 100 tot 200 pae/u per rijrichting. De uitgaande rijrichting is het sterkst, waarbij het verkeer vooral richting Heuvelpoort rijdt.

Zowel op de R40 als op de Kunstlaan wordt er veel gefietst. In een ochtenspits kruisen ca 270 fietsers de R40.

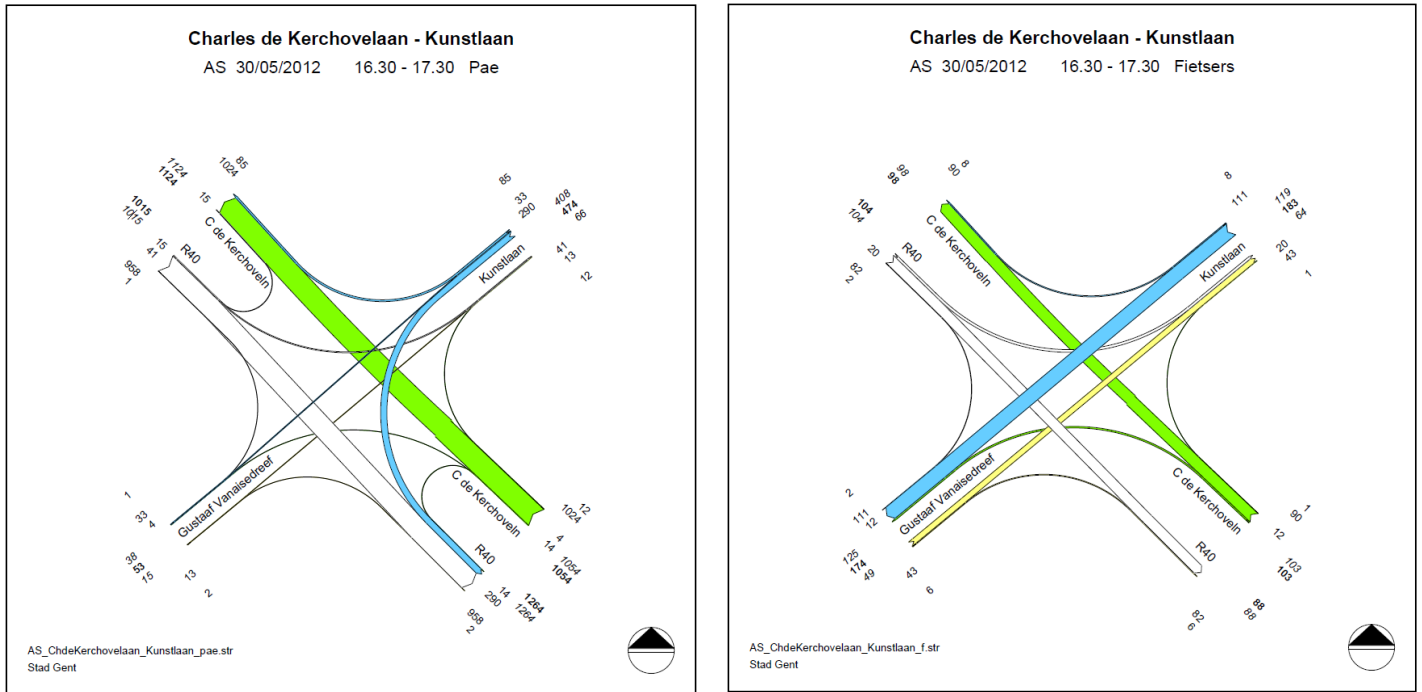


Figuur 18: intensiteiten ochtenspits kruispunt R40 x Kunstlaan (links pae/u; rechts fietsers/u)

Avondspits

De grootte-orde van verkeersstroom in de avondspits op de R40 bedraagt ca 1.000 pae/u. De beide rijrichtingen zijn quasi evenwaardig. De Kunstlaan kent vooral uitrijdend verkeer, goed voor ca 400 pae/u. Het merendeel van het verkeer rijdt linksaf richting Heuvelpoort.

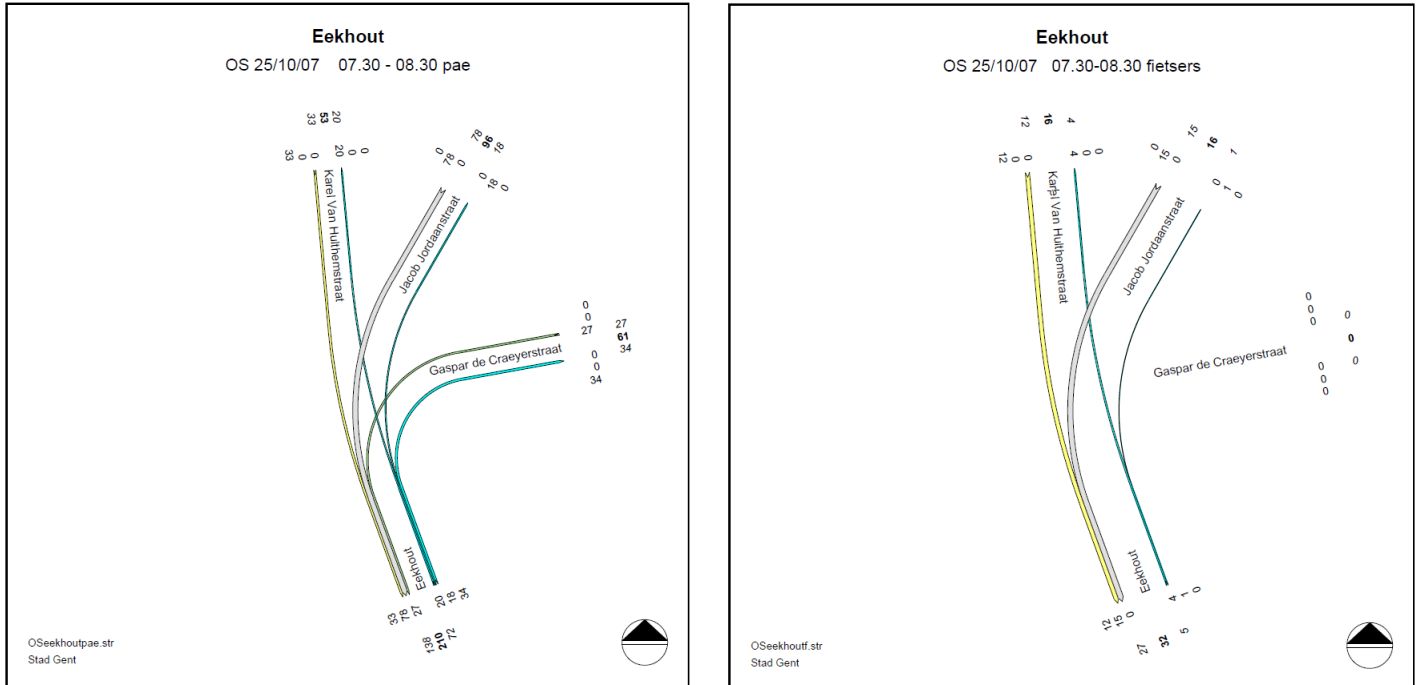
Het fietsverkeer is zowel langs de R40 als op de as Kunstlaan – Citadelpark manifest aanwezig. In een avondspits kruisen 180 fietsers/u de R40 via deze route.



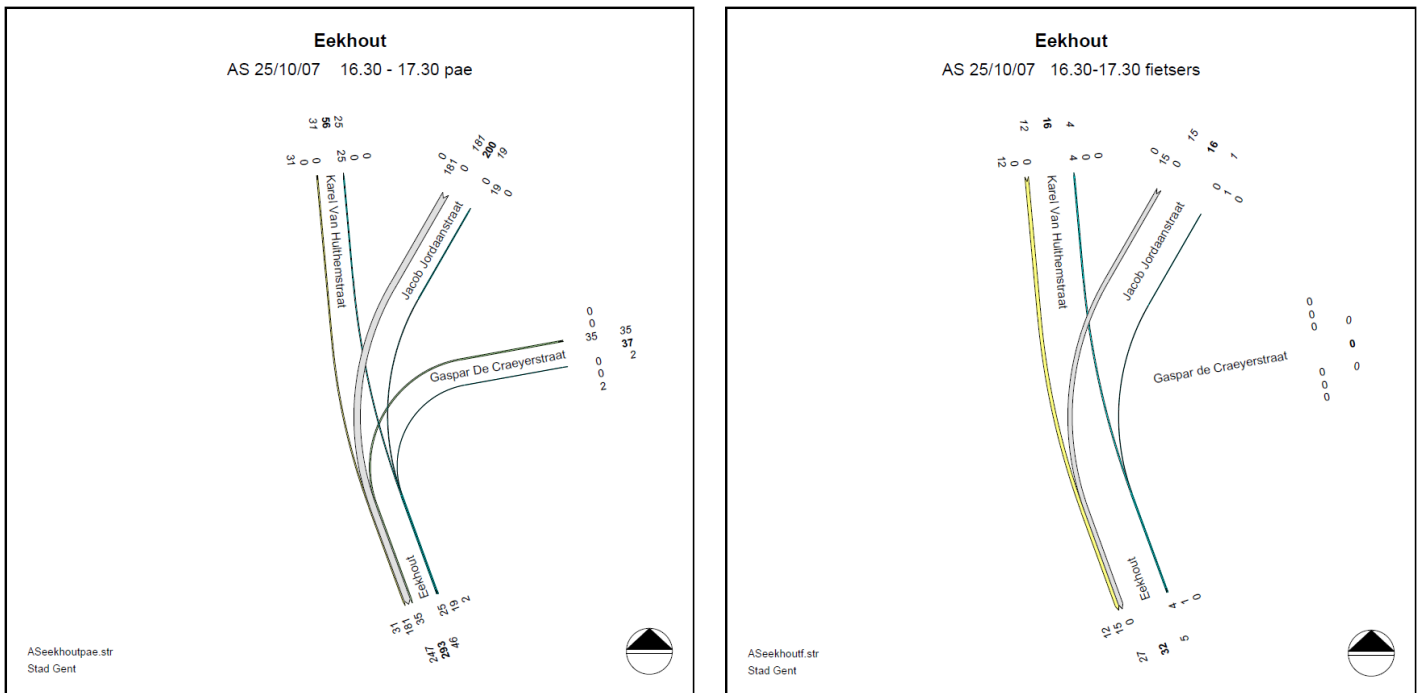
Figuur 19: intensiteiten avondspits kruispunt R40 x Kunstlaan (links pae/u; rechts fietsers/u)

3.6.1.2 Eekhout

In Eekhout rijdt 200 tot 300 pae/u, vooral uitgaand verkeer richting R40. De avondspits is iets drukker dan de ochtendspits.



Figuur 20: intensiteiten ochtendspits Eekhout (links pae/u; rechts fietsers/u)



Figuur 21: intensiteiten avondspits Eekhout (links pae/u; rechts fietsers/u)

3.6.2 Gebruik parkeerareaal

3.6.2.1 Publieke parkeergarages

De **parking Sint-Pieterplein** is de belangrijkste openbare parking in de buurt van de Leopoldskazerne (op 300m afstand). Voor de verhoging van de parkeertarieven in de parking (op 01/06/2015) kende de parking een hoge parkeerbezetting; de parking was meer dan 90% bezet vooral door studenten.

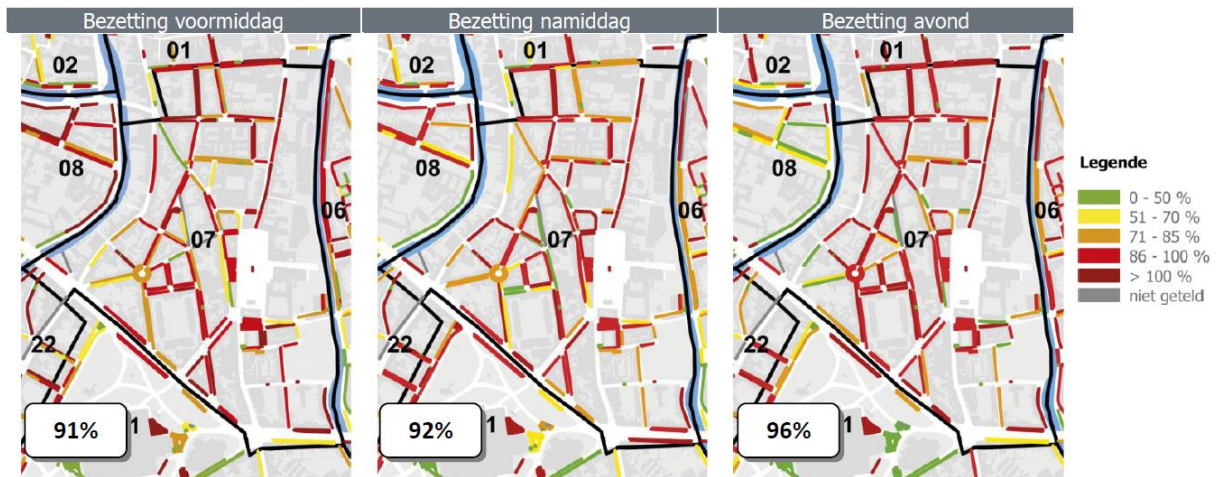
Na de tariefverhoging is de bezettingsgraad teruggevallen tot ca 50%³. Dit is anno 2015 nog steeds het geval. De parking heeft een capaciteit van 700 parkeerplaatsen. Dit betekent dat er in de parking Sint-Pietersplein nog een praktische capaciteit van 350 parkeerplaatsen aanwezig is.

De **parking Sint-Pietersstation** ligt op wandelafstand (1,2 km) van de Leopoldskazerne en vormt een aanvullend alternatief. Vooral de vlotte bereikbaarheid van de parking vanaf het hoofdwegenet is een belangrijke troef. De parking heeft momenteel een capaciteit van 1.385 parkeerplaatsen (oktober 2012) en zal in de toekomst uitbreiden naar 2.708 parkeerplaatsen. Van dit parkeerareaal zouden er 1436 parkeerplaatsen voorbehouden zijn voor abonneementhouders (pendelaars), 793 voor werknemers en bewoners van de bovengrondse ontwikkelingen en 479 voor bezoekers en occasionele reizigers.

Momenteel wordt de parking enkel gebruikt door pendelaars en werknemers van het Lovelinggebouw. Er zijn exacte bezettingsgegevens beschikbaar, maar terreinvaststellingen tonen aan dat de restcapaciteit anno 2015 nog zeer groot is.

3.6.2.2 Straatparkeren

De openbare parkeerplaatsen op straat worden intensief gebruikt. Uit het parkeerbezettingsonderzoek in het parkeerplan Gent blijkt dat de bezettingsgraad van het parkeerareaal op straat steeds boven de 90% ligt.



Figuur 22: bezetting straatparkeerplaatsen omgeving Leopoldskazerne⁴

³ Input Mobiliteitsbedrijf stad Gent, overleg d.d. 25/09/2015

⁴ Parkeerplan stad Gent – Onderzoeksrapport Deel 1 voorbereidend onderzoek, versie 1 oktober 2013

4. Mobiliteitsprofiel

4.1 Type activiteiten

Het verwachte programma in de Leopoldskazerne kan grosso modo als volgt worden opgedeeld:

- Ca 20.000 m² grotendeels bestaande activiteiten, ten behoeve van het **provinciebestuur** Oost-Vlaanderen en **avond- en kunstonderwijs**. Het provinciebestuur zit momenteel verspreid over verschillende vestigingen in de stad Gent en zou centraliseren in de Leopoldskazerne. De onderwijsactiviteiten zijn reeds op de site aanwezig.

Tevens zullen **Defensie** alsook een **kinderdagverblijf** op de site aanwezig zijn.

- Ca 10.000 m² 'nieuwe activiteiten', waarbij **woonfunctie**, **kantoorfunctie** en/of **detailhandel** mogelijk is.

4.1.1 Provinciebestuur

De vanuit mobiliteitsoogpunt is het provinciebestuur, gezien de schaal, de belangrijkste functie die zich zal vestigen in de Leopoldskazerne. Er wordt rekening gehouden dat een 750-tal personeelsleden (politiek, administratief, logistieke functies) op de site zullen worden tewerkgesteld. Echter slechts 70% van de werknemers zal effectief op de site aanwezig zijn, dus de feitelijke personeelsbezetting zal **525 personeelsleden** bedragen.

4.1.2 Volwassenonderwijs

De activiteiten voor het volwassenenonderwijs zijn reeds grotendeels aanwezig op de site. In principe hoeven ze naar verkeersgeneratie niet te worden meegenomen. Met de parkeervraag dient evenwel rekening te worden gehouden.

Volgende activiteiten en organisaties mogen op de site worden verwacht:

- PCVO: het Provinciaal Centrum voor Volwassenenonderwijs Gent (Het Perspectief)

Het PCVO heeft momenteel 19 leslokalen die tegelijkertijd kunnen worden gebruikt. Vanaf november 2015 zullen 3 extra leslokalen worden in gebruik genomen.

Naar bezetting toe impliceert dit dat 22 leerkrachten op de site aanwezig zullen voor maximaal 550 leerlingen.

- HISK: het Hoger Instituut Voor Schone Kunsten

Het Hisk is er voor een 24 tal studenten die dag en nacht gebruik kunnen maken van hun atelier. Af en toe is er dan een kunstenaar die begeleiding komt geven. Er zijn ook een 4 tal administratieve personeelsleden die er overdag zijn.

4.1.3 Defensie

Momenteel zijn 50 werknemers van Defensie aanwezig in het Provinciecommando. De tewerkstelling op de site zal de komende jaren dalen. De verwachte tewerkstelling op de site na reorganisatie bedraagt 17 tewerkstellingsplaatsen.

4.1.4 Kinderdagverblijf

Het nieuwe kinderdagverblijf zal een capaciteit hebben voor 28 kinderen. Er worden 4 werknemers tewerkgesteld.

4.1.5 Overige activiteiten

De 10.000m² voor nieuwe activiteiten zijn thans niet gekend. In dit MOBER hanteren we volgende hypothesen:

- **Woonfunctie.** Er wordt rekening gehouden met een gemiddelde woonoppervlakte van 100m² per woning en een gemiddelde gezinsgrootte van 2.
- **Kantoren.** Afhankelijk van de type tewerkstelling zal deze activiteit 3 tot 6 werknemers per 100m² ontwikkeling aantrekken. In het kader van deze eerste screening wordt rekening gehouden met 4,5 werknemers per 100m² ontwikkeling.
- **Detailhandel.** Voor de winkelactiviteit wordt een 'gemiddeld' profiel verondersteld met 1 werknemer per 100m² ontwikkeling en 40 bezoekers per dag per 100m² ontwikkeling.

4.1.6 Functies die verdwijnen

Momenteel zijn ook de Artevelde Hogeschool (21 leerkrachten, 858 studenten), het conservatorium (30 leerkrachten, 100 leerlingen) en de International School of Ghent (15 personeelsleden, 55 leerlingen) op de site gevestigd. Deze functies zullen verhuizen en geen onderdeel uitmaken van het programma voor de Leopoldskazerne).

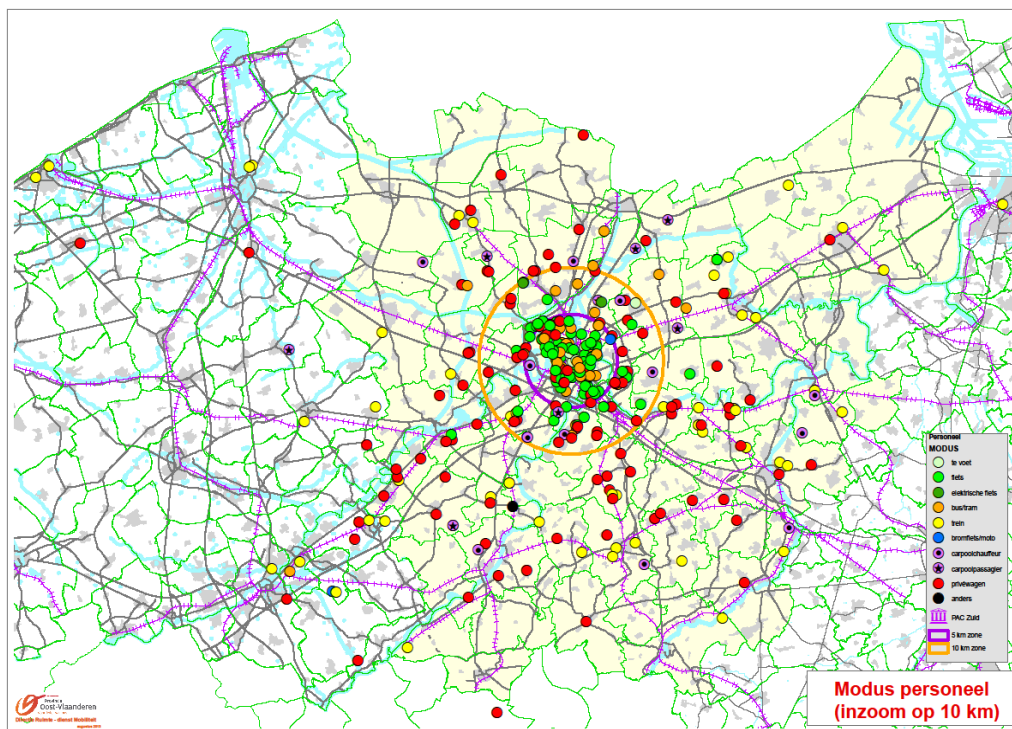
Dit betekent dus dat in totaal 66 leerkrachten en 1013 leerlingen 'in mindering' zouden mogen worden gebracht bij de effectbeoordeling. Probleem is evenwel dat er geen gegevens ter beschikking zijn met betrekking tot verplaatsingsgedrag en routekeuze van deze activiteiten.

4.2 Verplaatsingsgedrag referentiescenario

4.2.1 Provinciebestuur

Van het provinciebestuur zijn reeds heel wat gegevens beschikbaar gezien in het verleden een bedrijfsvervoerplan is opgemaakt en in functie van de federale diagnostiek. Het huidige mobiliteitsprofiel kan als volgt worden samengevat:

- Er is een grote concentratie van het personeel in de regio Gent: 36% woont op maximum 7 km van het werk, 75% van de personeelsleden op maximum 25 km.



Figuur 23: herkomst werknemers

- De modal split is reeds gunstig. Het **aandeel autoverplaatsingen** voor het woonwerkverkeer daalt en bedraagt momenteel **37%**, waarvan ca 33% autosolisten en 4% automobilisten die carpoolers meenemen naar het werk.
- 33% van de werknemers komt met de fiets of te voet. Het aandeel van het openbaar vervoer stagneert, maar is met een aandeel van 30% beter dan in andere Provincies.
- Voor het personeel dat op max 15 km van het PAC 'Het Zuid' woont is de modal split 26% (wagen), 53% (fiets) en 17% openbaar vervoer.
- Het openbaar vervoer wordt minder interessant vanaf 7 km t.o.v. de wagen en de fiets omwille van de langere reistijd.

4.2.2 Volwassenenonderwijs

Met merendeel van de lessen van het PCVO vinden overdag plaats. Er zijn geen specifieke gegevens over het verplaatsingsgedrag gekend.

De lesblokken in de voor- en namiddag komen grosso modo overeen met de klassieke werkuren, waardoor wordt verondersteld dat een aanzienlijk aandeel van de verplaatsingen van en naar de site eveneens in een spitsuur zal gebeuren. We veronderstellen dat 60% van de verplaatsingen in een spitsuur (ochtend en avond) zal plaatsvinden.

Met betrekking tot de vervoerswijzekeuze wordt bij gebrek aan detailgegevens dezelfde modal split als voor het provinciepersoneel verondersteld: 37% autogebruik, zowel voor leerkrachten als studenten.

Voor Hoger Instituut Voor Schone Kunsten wordt eenzelfde modal split verondersteld. De bezettingsgraad is echter niet vergelijkbaar. Leerlingen kunnen 24u op 24u gebruik maken van de ateliers en leslokalen. Er wordt verondersteld dat slechts 20% van de leerlingen samen aanwezig zijn en dat het spitsaandeel beperkt is (20%).

4.2.3 Defensie

Er zijn gegevens gekend voor het verplaatsingsgedrag van het militair provinciecommando. We veronderstellen een doorsnee verplaatsingsgedrag: 90% aanwezigheidsgraad en 50% autogebruik.

4.2.4 Kinderdagverblijf

In het kinderdagverblijf zullen 4 personeelsleden worden tewerk gesteld. Er wordt een 50% autogebruik verondersteld. Gezien de openingsuren van een crèche kan worden verondersteld dat deze verplaatsingen voor het merendeel buiten een klassiek spitsuur zullen gebeuren.

In volle exploitatie zullen 28 kinderen door de ouders worden afgezet. We veronderstellen 50% autogebruik en een spitsaandeel van de verplaatsingen van maximaal 30%.

4.2.5 Overige activiteiten

Het verplaatsingsgedrag van de nieuwe activiteit is niet gekend. Als hypothese worden volgende veronderstellingen gebruikt:

Wonen

- Aantal woninggerelateerde verplaatsingen per dag: 2 waarbij het merendeel van de verplaatsingen van de woning weg 's morgens gebeurt en vice versa 's avonds.
- Autogebruik: 50%
- Spitsaandeel van de verplaatsingen: maximum 20%

Kantoren

- Aanwezigheidsgraad: 90%
- Autogebruik: 50%
- Spitsaandeel:

- Ochtendspits: 45%
- Avondpits: 35%

Detailhandel

- Autogebruik: 50%
- Spitsaandeel:
 - Ochtendspits: 0%
 - Avondpits: 13%

4.2.6 Dienstverplaatsingen

Bovenop de verplaatsingen in van werknemers en bezoekers, worden de dienstverplaatsingen ingerekend.

De dienstverplaatsingen voor de **provincie** (catering, archivering, ICT, verzendingen, klusjesdienst, deputatie) kunnen bestaan uit:

- Ca 9 logistieke aan- en afvoerbewegingen per dag
- Dienstverplaatsingen met de 8 dienstwagens logistiek
- Dienstverplaatsingen met de 6 aanwezige bestelwagens
- Dienstverplaatsingen met de 12 dienstwagens van de Deputatie
- Dienstverplaatsingen door externen:
 - 2 leveringen keuken
 - 3 tot 4 raamcontracten (???)
 - 3 afvalophalingen

Op basis van deze gegevens wordt voor de raming van de productie en attractie verondersteld dat in een spitsuur 5 vrachtwagens en 5 dienstverplaatsingen (samen 15 pae) van en naar het provinciebestuur rijden.

Voor het volwassenonderwijs zijn de dienstverplaatsingen beperkt:

- Het PVCO heeft één logistieke aan- en afvoer per week per bestelwagen. Er kan worden aangenomen dat deze verplaatsing in een doorsnee situatie niet binnen een gemiddeld spitsuur zal vallen.
- Het HISK heeft één logistieke aan- en afvoer per dag met een bestelwagen. We veronderstellen dat deze levering buiten het spitsuur zal gebeuren.

4.3 Potentiële mobiliteitsimpact

4.3.1 Scenario's

Het ramen van de mobiliteitsimpact gebeurt op basis van hypothesen, zowel op vlak van verplaatsingsgedrag als inzake activiteitenprogramma. Dé mobiliteitsimpact kan niet exact worden berekend, wel kan een vork worden aangegeven met de verwachte mobiliteitsimpact. Om deze vork te kunnen bepalen, wordt met een drietal scenario's gewerkt:

	Variabele 1 programma		Variabele 2 verplaatsingsgedrag
	De activiteiten zoals beschreven in hoofdstuk 4.1 vormen de basis. De 'overige activiteiten' wonen, kantoren en detailhandel vormen de variabele in het programma		De autogebruik bij het provinciepersoneel zit in dalende lijn. De provincie ambieert op basis van haar vervoerplan een modal split van 20% autoverkeer tegen 2020.
Scenario 1 Referentiescenario Maximale impact	Wonen	2.000 m ²	Verplaatsingsgedrag zoals beschreven in hoofdstuk 4.2 wordt gehanteerd.
	Kantoren	4.000 m ²	
	Winkels	4.000 m ²	
Scenario 2 Ontwikkelingsscenario A Matige impact	Wonen	4.500 m ²	Verdere verduurzaming van het verplaatsingsgedrag. Het autogebruik daalt: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Provincie: van 37% naar 30% ▪ Overige activiteiten: van 50% naar 40%
	Kantoren	4.500 m ²	
	Winkels	1.000 m ²	
Scenario 3 Ontwikkelingsscenario B Minimale impact	Wonen	7.000 m ²	Verdere verduurzaming van het verplaatsingsgedrag. Het autogebruik daalt: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Provincie: van 37% naar 20% ▪ Overige activiteiten: van 50% naar 30%
	Kantoren	2.000 m ²	
	Winkels	1.000 m ²	

Tabel 2: Opbouw van de verschillende scenario's

4.3.2 Beschrijving verkeersgeneratie

De mobiliteitsimpact wordt voor de verschillende scenario's beschreven op basis van de verwachte verkeersintensiteiten op een spitsuur. Er wordt zowel een onderscheid gemaakt tussen een ochtendspits en een avondspits.

Eenzijds wordt de mobiliteitsimpact beschreven van het integrale programma dat zich op de Leopoldskazerne zal vestigen. Echter een aandeel van deze activiteiten is nu reeds op de site aanwezig en kunnen niet als 'nieuw' of 'extra' verkeer worden beschouwd. Het betreft het volwassenonderwijs PCVO en HISK, alsook het provinciecommando van Defensie. Daarom wordt anderzijds ook de verkeersgeneratie van het effectieve extra verkeer weergegeven.

4.3.2.1 S1 – Referentiescenario

De verwachte verkeersintensiteiten worden weergegeven in onderstaande tabel. In het linkerdeel van de tabel (blauwe velden) wordt de totale verkeersintensiteit weergegeven, in het rechterdeel (oranje velden) wordt het extra verkeer bovenop het bestaande verkeer weergegeven.

Programma	m ²	TOTALE VERKEERSGENERATIE (pae/u)				Programma	EXTRA VERKEERSGENERATIE ('nieuw' verkeer) pae/u			
		OSP IN	OSP UIT	ASP IN	ASP UIT		OSP IN	OSP UIT	ASP IN	ASP UIT
Provincie Oost-Vlaanderen		169	15	47	149	Provincie Oost-Vlaanderen	104	15	26	84
<i>Provinciebestuur</i>	20.000	104	15	26	84	<i>Provinciebestuur</i>	104	15	26	84
<i>PCVO</i>		65	0	21	65	<i>PCVO</i>				
Volwassenenonderwijs HISK		1	0	0	1	Volwassenenonderwijs HISK				
Defensie Provinciecommando	500	3	0	0	3	Defensie Provinciecommando				
Kinderdagverblijf		2	2	2	2	Kinderdagverblijf	2	2	2	2
Overige activiteiten - wonen	2.000	0	4	4	1	Overige activiteiten - wonen	0	4	4	1
Overige activiteiten - kantoren	4.000	39	0	6	31	Overige activiteiten - kantoren	39	0	6	31
Overige activiteiten - detailhandel	4.000	0	0	104	104	Overige activiteiten - detailhandel	0	0	104	104
TOTALEN		214	21	164	291	TOTALEN	146	21	143	223

Tabel 3: Verkeersgeneratie in het referentiescenario

4.3.2.2 S2 – Ontwikkelingsscenario A

De verwachte verkeersintensiteiten worden weergegeven in onderstaande tabel. In het linkerdeel van de tabel (blauwe velden) wordt de totale verkeersintensiteit weergegeven, in het rechterdeel (oranje velden) wordt het extra verkeer bovenop het bestaande verkeer weergegeven.

		TOTALE VERKEERSGENERATIE (pae/u)						EXTRA VERKEERSGENERATIE ('nieuw' verkeer) pae/u			
Programma		OSP	OSP	ASP	ASP	Programma		OSP	OSP	ASP	ASP
m ²		IN	UIT	IN	UIT			IN	UIT	IN	UIT
Provincie Oost-Vlaanderen		151	15	45	136	Provincie Oost-Vlaanderen		87	15	24	72
Provinciebestuur	20.000	87	15	24	72	Provinciebestuur		87	15	24	72
PCVO		64	0	21	64	PCVO					
Volwassenenonderwijs HISK		1	0	0	1	Volwassenenonderwijs HISK					
Defensie Provinciecommando	500	3	0	0	3	Defensie Provinciecommando					
Kinderdagverblijf		2	2	2	2	Kinderdagverblijf		2	2	2	2
Overige activiteiten - wonen	4.500	1	7	7	2	Overige activiteiten - wonen		1	7	7	2
Overige activiteiten - kantoren	4.500	35	0	6	28	Overige activiteiten - kantoren		35	0	6	28
Overige activiteiten - detailhandel	1.000	0	0	26	26	Overige activiteiten - detailhandel		0	0	26	26
TOTALEN		194	25	87	197	TOTALEN		126	24	66	130

Tabel 4: Verkeersgeneratie in ontwikkelingsscenario A

4.3.2.3 S3 – Ontwikkelingsscenario B

De verwachte verkeersintensiteiten worden weergegeven in onderstaande tabel. In het linkerdeel van de tabel (blauwe velden) wordt de totale verkeersintensiteit weergegeven, in het rechterdeel (oranje velden) wordt het extra verkeer bovenop het bestaande verkeer weergegeven.

		TOTALE VERKEERSGENERATIE (pae/u)						EXTRA VERKEERSGENERATIE ('nieuw' verkeer) pae/u			
Programma		OSP	OSP	ASP	ASP	Programma		OSP	OSP	ASP	ASP
m ²		IN	UIT	IN	UIT			IN	UIT	IN	UIT
Provincie Oost-Vlaanderen		127	15	42	116	Provincie Oost-Vlaanderen		64	15	22	53
Provinciebestuur	20.000	64	15	22	53	Provinciebestuur		64	15	22	53
PCVO		63	0	20	63	PCVO					
Volwassenenonderwijs HISK		1	0	0	1	Volwassenenonderwijs HISK					
Defensie Provinciecommando	500	3	0	0	3	Defensie Provinciecommando					
Kinderdagverblijf		2	2	2	2	Kinderdagverblijf		2	2	2	2
Overige activiteiten - wonen	7.000	1	8	8	2	Overige activiteiten - wonen		1	8	8	2
Overige activiteiten - kantoren	2.000	12	0	2	10	Overige activiteiten - kantoren		12	0	2	10
Overige activiteiten - detailhandel	1.000	0	0	26	26	Overige activiteiten - detailhandel		0	0	26	26
TOTALEN		146	26	82	160	TOTALEN		79	26	61	93

Tabel 5: Verkeersgeneratie in ontwikkelingsscenario B

4.3.2.4 Samenvatting en conclusies

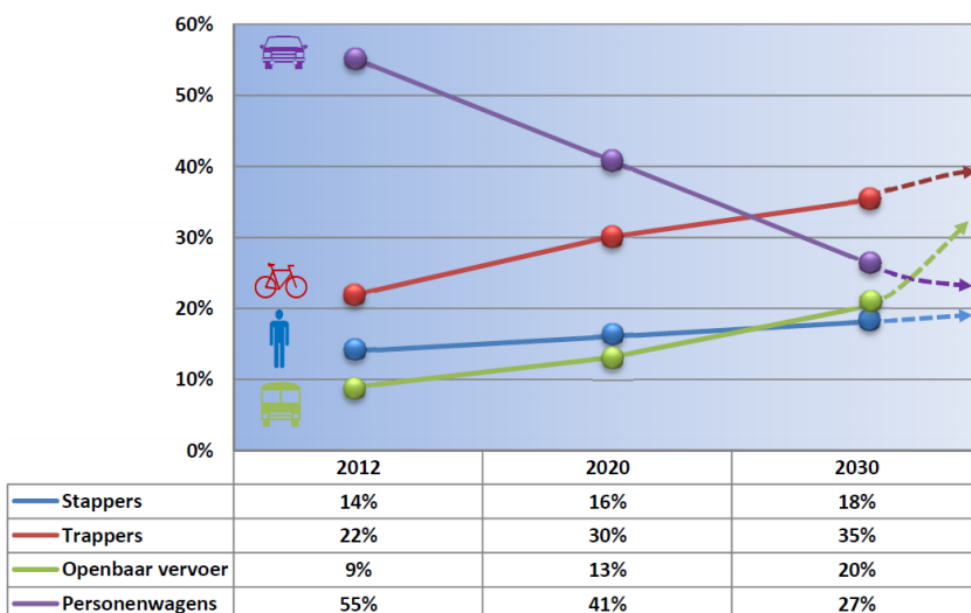
Uit de scenario's blijkt dat de mobiliteitsimpact, afhankelijk van het hypothesen, sterk verschilt. Onderstaande tabel biedt een samenvatting van de verkeersgeneratie naargelang het scenario.

Programma	TOTALE VERKEERSGENERATIE (pae/u)				TOTALE EXTRA VERKEERSGENERATIE (pae/u)			
	OSP	OSP	ASP	ASP	OSP	OSP	ASP	ASP
	IN	UIT	IN	UIT	IN	UIT	IN	UIT
S1 - Referentiescenario - maximale impact <i>Totalen</i>	216	21	166	292	146	21	143	223
	237		458		167		365	
S2 - Ontwikkelingscenario A - matige impact <i>Totalen</i>	194	25	87	197	126	24	66	130
	218		284		150		196	
S3 - Ontwikkelingscenario B - minimale impact <i>Totalen</i>	146	26	82	160	79	26	61	93
	172		242		105		154	

Tabel 6: samenvatting verkeersgeneratie naargelang scenario

Momenteel is het activiteitenprogramma van de 'overige activiteiten' nog niet bepaald. Hoe meer activiteiten van het type detailhandel en/of kantoren, hoe groter de mobiliteitsimpact. Hoe meer wonen wordt voorzien, hoe gunstiger de mobiliteitsimpact zal zijn.

Anderzijds is ook de evolutie van de modal split niet gekend, al kan wel worden verwacht dat de daling van het autogebruik bij het provinciebestuur zich zal voortzetten mits een sterk ondersteunend mobiliteitsbeleid en goede alternatieven. Ook voor de overige activiteiten mag een daling van het autogebruik worden verwacht. De stad Gent heeft alvast de ambitie om op basis van haar mobiliteitsplan een modal shift te realiseren. In het straatbeeld stijgt het aantal fietsers doorheen de jaren. Het ontwikkelingsscenario B houdt rekening met deze evoluties.



Grafiek 1: Mobiliteitsplan Gent – ambities op vlak van modal shift

Op basis van de gemaakte analyses kan een ‘aanneembare’ vork met betrekking tot de verwachte verkeersstromen worden bepaald. Het referentiescenario bevat de ‘meest nadelige’ modal split alsook het naar mobiliteit toe ‘zwaarste’ programma. De geraamde verkeersstromen mogen als een richtinggevend maximum worden beschouwd.

Het ontwikkelingsscenario B bevat een programma met hoofdzakelijk wonen en een meer duurzame modal split. De geraamde verkeersstromen kunnen als richtinggevend minimum worden beschouwd. In onderstaande tabel worden voor een ochtend- en een avondspits de onder- en bovengrens nogmaals samengevat.

Ochtendspits	TOTAAL (pae/u)		EXTRA (pae/u)	
	OSP	OSP	OSP	OSP
	IN	UIT	IN	UIT
Bovengrens	216	21	146	21
	237		167	
Ondergrens	146	26	79	26
	172		105	

Tabel 7: geraamde onder- en bovengrens ochtendspits

Avondspits	TOTAAL (pae/u)		EXTRA (pae/u)	
	ASP	ASP	ASP	ASP
	IN	UIT	IN	UIT
Bovengrens	166	292	143	223
	458		365	
Ondergrens	82	160	61	93
	242		154	

Tabel 8: geraamde onder- en bovengrens avondspits

De avondspits is maatgevend in vergelijking met de ochtendspits. Wordt het extra projectverkeer in beschouwing genomen dan kunnen we concluderen dat het bij benadering 150 tot 350 pae/u van en naar het projectgebied zullen rijden.

4.3.3 Raming parkeerbehoefte

De parkeerbehoefte wordt in eerste instantie geraamd door het verwachte aantal personen dat aanwezig zal zijn overdag voor ieder type activiteit in relatie te brengen met de veronderstelde modal split. Aanvullend wordt voor de functie wonen gerekend met 1 parkeerplaats per wooneenheid. Specifiek voor het provinciecommando (Defensie) worden 17 parkeerplaatsen gevraagd in functie van dienstvoertuigen.

Op deze manier kan een inschatting worden gemaakt van de fiets- en autoparkeerbehoefte.

Onderstaande tabellen bieden hierin per scenario inzicht in de parkeervraag.

4.3.3.1 S1 – Referentiescenario

Programma	m ²	Fietsparkeer- behoefte overdag	P-behoefte autoverkeer overdag
Provincie Oost-Vlaanderen		296	309
<i>Provinciebestuur</i>	20.000	177	202
<i>PCVO</i>		119	108
Volwassenenonderwijs HISK		9	3
Defensie Provinciecommando	500	3	18
Kinderdagverblijf		4	9
Overige activiteiten - wonen	2.000	40	20
Overige activiteiten - kantoren	4.000	41	89
Overige activiteiten - detailhandel	4.000	34	68
TOTALEN		427	515

Tabel 9: Raming parkeerbehoefte in het referentiescenario

4.3.3.2 S2 – Ontwikkelingsscenario A

Programma	m ²	Fietsparkeer- behoefte overdag	P-behoefte autoverkeer overdag
Provincie Oost-Vlaanderen		334	272
<i>Provinciebestuur</i>	20.000	214	165
<i>PCVO</i>		121	107
Volwassenenonderwijs HISK		9	3
Defensie Provinciecommando	500	3	18
Kinderdagverblijf		4	9
Overige activiteiten - wonen	4.500	90	36
Overige activiteiten - kantoren	4.500	65	82
Overige activiteiten - detailhandel	1.000	9	16
TOTALEN		514	435

Tabel 10: Raming parkeerbehoefte in ontwikkelingsscenario A

4.3.3.3 S3 – Ontwikkelingsscenario B

Programma	m ²	Fietsparkeer- behoefte overdag	P-behoefte autoverkeer overdag
Provincie Oost-Vlaanderen		388	217
<i>Provinciebestuur</i>	20.000	266	113
<i>PCVO</i>		122	105
Volwassenenonderwijs HISK		9	3
Defensie Provinciecommando	500	3	18
Kinderdagverblijf		4	9
Overige activiteiten - wonen	7.000	140	42
Overige activiteiten - kantoren	2.000	37	28
Overige activiteiten - detailhandel	1.000	10	16
TOTALEN		590	333

Tabel 11: Raming parkeerbehoefte in ontwikkelingsscenario B

4.3.3.4 Samenvatting en conclusies

Gezien de parkeerbehoefte voor het merendeel van de activiteiten gelinkt is aan de modal split genereert het referentiescenario de grootste parkeervraag en het ontwikkelingsscenario B de laagste parkeervraag.

De fietsstallingenbehoefte bedraagt 400 tot 600 fietsenstallingen.

De parkeerbehoefte voor autoverkeer ligt tussen 330 en 520 parkeerplaatsen.

Programma	Fietsparkeer- behoefte overdag	P-behoefte autoverkeer overdag
S1 - Referentiescenario - maximale impact	427	515
S2 - Ontwikkelingsscenario A - matige impact	514	435
S3 - Ontwikkelingsscenario B - minimale impact	590	333

Tabel 12: samenvatting stallingen- en parkeerbehoefte naargelang het scenario

5. Effectbeoordeling

Voor de effectbeoordeling wordt het programma van de ontwikkeling zoals in het vorige hoofdstuk als uitgangshouding gehanteerd, beoordeeld. Het ontwerp van de nieuwe infrastructuur zoals beschreven in de inleiding wordt eveneens als een gegeven beschouwd.

5.1 Ontsluitingsvarianten

De Leopoldskazerne heeft in de huidige toestand twee toegangen voor autoverkeer: een brede in de Kattenberg (oostzijde site) en een hoofdingang in de Gaspar de Craeyerstraat (noordelijke toegang). In het nieuwe ontwerp is het uiteraard mogelijk om nieuwe toegangen te maken. In de volgende paragrafen worden verschillende ontsluitingsvarianten voorgesteld en beoordeeld op hun kwaliteiten.

Er mag worden aangenomen dat het grootste deel van het verkeer dat via R40 zal komen, zal aan- en afrijden via de Heuvelpoort⁵. Er wordt een verhouding aangenomen van 70% via Heuvelpoort en 30% via de Kortrijksepoort.

Volgende aspecten spelen een rol bij de auto ontsluiting van de Leopoldskazerne:

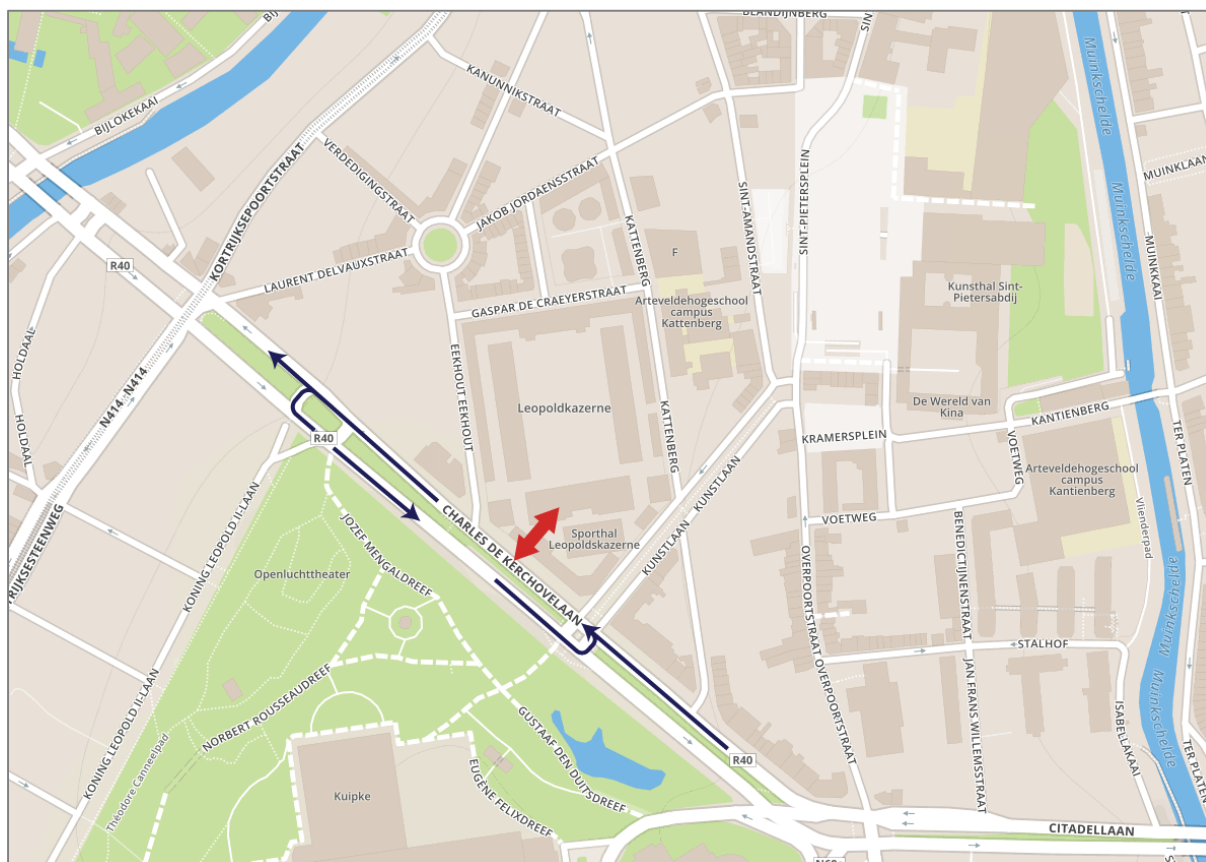
- Conform het nieuwe mobiliteitsplan van de stad Gent komt het autoverkeer idealiter toe via R40 en vertrekt het ook via R40 en dit met een zo een gering mogelijke belasting voor de woonstraten. Er wordt aangenomen dat ontsluitingsroutes via andere wegen (Sint-Pietersnieuwstraat – Lammerstraat) niet mogelijk zijn, of op zijn minst zullen worden ontmoedigd.
- Er kan aangenomen worden dat het grootste aandeel verkeer dat via R40 komt langs de Heuvelpoort zal passeren. Er wordt een verhouding aangenomen van 70% via Heuvelpoort en 30% via Kortrijksepoort.
- Door de implementatie van de circulatiemaatregelen in de binnenstad als gevolg van het mobiliteitsplan kan de verkeersdruk op R40 toenemen en zal een deel van het verkeer op de R40 naar de R4 worden geduwd. De R40 is nu reeds een drukke verdeelweg waarbij de knooppunten op de grens van het hun capaciteit werken. Doorstroming op R40 is een aandachtspunt. Dit betekent dat oplossingen die een minder goede doorstroming op de R40 zouden veroorzaken, niet wenselijk zijn.
- Het kruispunt Kunstlaan – Overpoortstraat – Sint-Pietersplein – Sint-Amandsstraat zal door de stad Gent worden heringericht waarbij de beweging Kunstlaan – Sint-Amandsstraat meer voor de hand liggend zou moeten zijn. Hierbij kan worden rekening gehouden met de ontsluiting van de Leopoldskazerne.
- Er zal rekening moeten gehouden worden met belangrijke fietsstromen zowel langs R40 als langs de as Citadelpark – Kunstlaan.
- Het is geen optie om ter hoogte van Kattenberg een opening te maken in de middenberm van Kunstlaan. Dit zou een extra kruising voor fietsers betekenen.

In de volgende hoofdstukken worden een aantal ontsluitingsmogelijkheden conceptueel beschreven.

⁵ Dit wordt bevestigd door analyses met het verkeersmodel door de stad Gent. Ook uit de tellingen in de Kunstlaan blijkt het merendeel van het verkeer in relatie te staan tot de Heuvelpoort.

5.1.1 Concept 1: rechtstreekse ontsluiting op R40 (nieuwe toegang)

Op de onderstaande figuur wordt de bereikbaarheid conceptueel voorgesteld.



Figuur 24: ontsluitingsconcept 1 met rechtstreekse toegang tot de R40

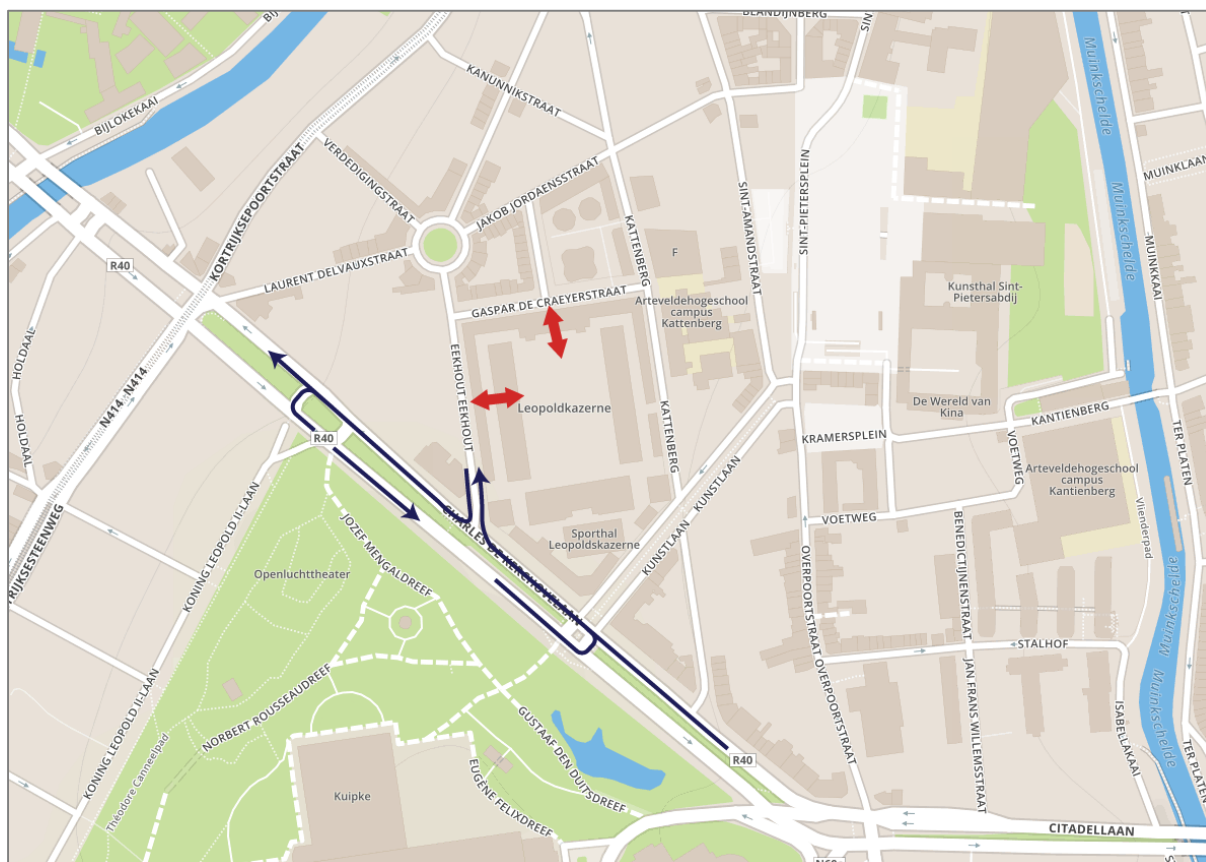
De voor- en nadelen worden hierna opgesomd.

Voordelen	Nadelen
Geen belasting op woonstraten	Er is een nieuwe toegang noodzakelijk
Leesbaarheid	Er komt een extra conflictpunt op R40 en een extra kruising van het fietspad langs R40
	Er zijn 2 terugkeer bewegingen noodzakelijk op R40 waarvan 1 niet geregeld door verkeerslichten (ter hoogte van Koning Leopold II laan)

Tabel 13: voor- en nadelen ontsluitingsconcept 1

5.1.2 Concept 2: ontsluiting via Eekhout

Op de onderstaande figuur wordt de bereikbaarheid conceptueel voorgesteld.



Figuur 25: ontsluitingsconcept 2 via Eekhout

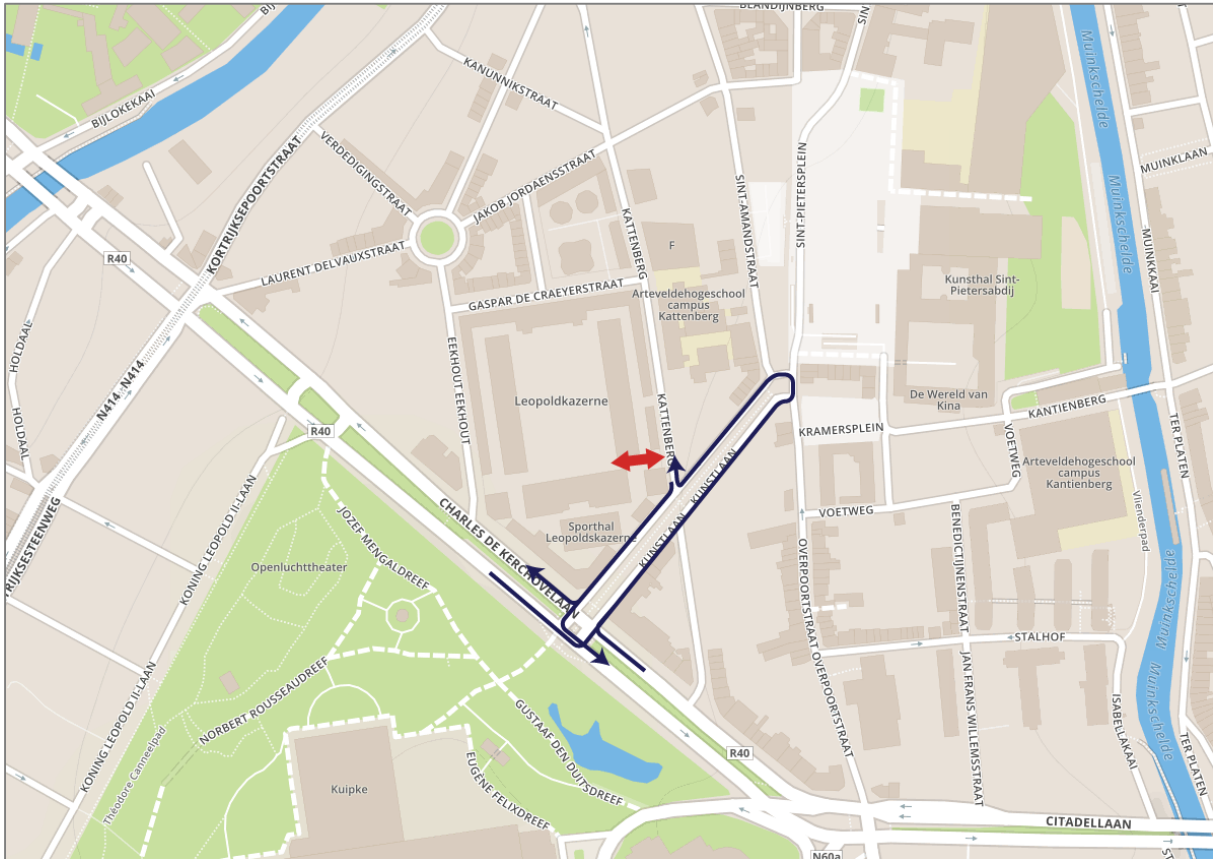
De voor- en nadelen worden hierna opgesomd.

Voordelen	Nadelen
Geringe belasting van de woonstraten indien gebruik wordt gemaakt van een nieuwe toegang in Eekhout	Er is een nieuwe toegang noodzakelijk of men moet via de smalle hoofdtoegang in de Gaspar de Craeyerlaan
	Er komt na ontwikkeling van de Leopoldskazerne een drukkere straat uit op R40 zonder beveiliging van lichten
	Er zijn 2 terugkeer bewegingen noodzakelijk op R40 waarvan 1 niet geregeld door verkeerslichten (ter hoogte van Koning Leopold II laan)

Tabel 14: voor- en nadelen ontsluitingsconcept 2

5.1.3 Concept 3: ontsluiting via Kattenberg

Op de onderstaande figuur wordt de bereikbaarheid conceptueel voorgesteld.



Figuur 26: ontsluitingsconcept 3 via Kattenberg

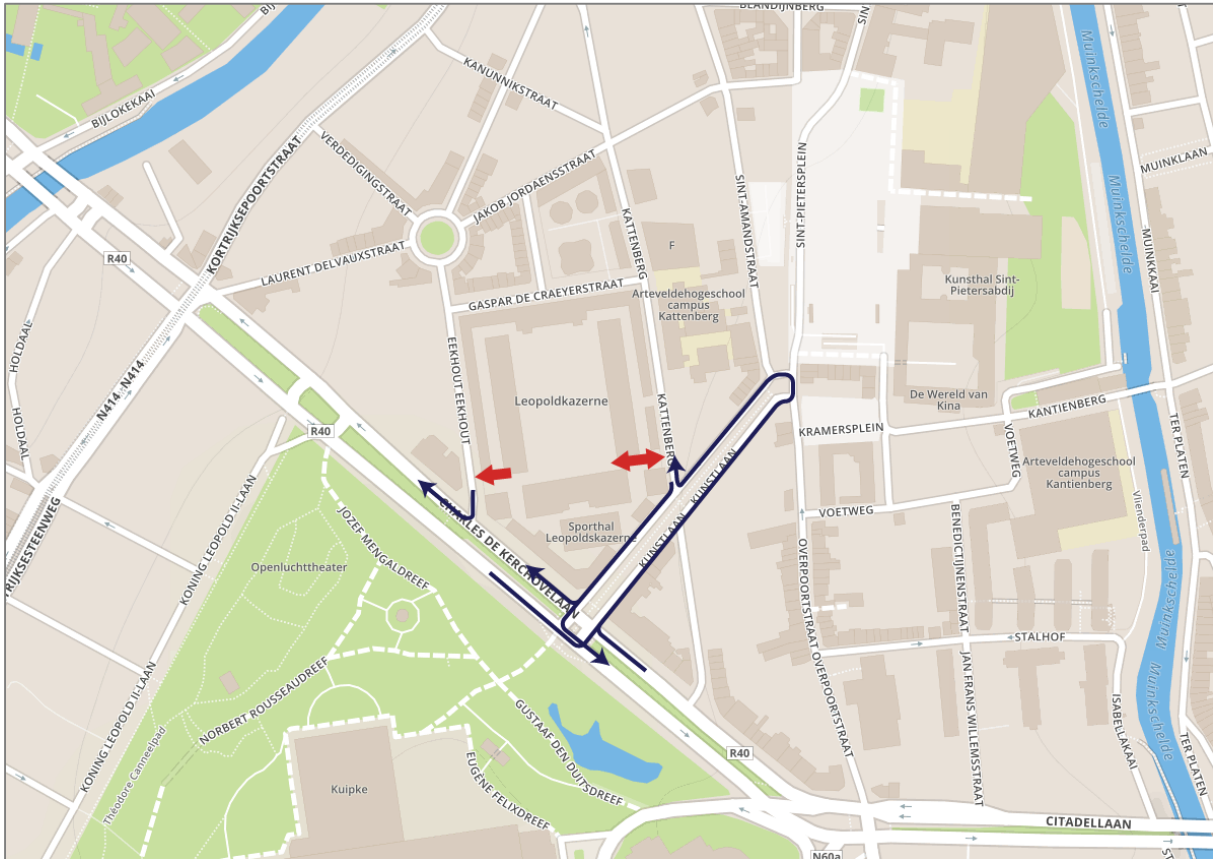
De voor- en nadelen worden hierna opgesomd.

Voordelen	Nadelen
De aansluiting op R40 loopt altijd via een geregeld kruispunt	Er is een niet geregelde kruising met de fietsas Citadelpark – Kunstlaan en Sint-Pietersnieuwstraat – Overpoortstraat op het einde van Kunstlaan. Bij de heraanleg van dit kruispunt (gepland in Mobiliteitsplan Gent) kan deze kruising wel zo veilig mogelijk worden gemaakt, maar er zullen altijd conflicten blijven.
De kleinere woonstraten worden niet belast	Bij het verlaten van de site kan het druk worden op de Kunstlaan. In de avondspits kunnen ca 200 pae/u de site verlaten via de Kunstlaan.
Bezoekers die worden aangewezen op de parking Sint-Pietersplein volgen deels dezelfde toegangsrouten (eenvoudigere bewegwijzering)	De leesbaarheid is niet optimaal omwille van de noodzakelijke keerbeweging in de Kunstlaan.

Tabel 15: voor- en nadelen ontsluitingsconcept 3

5.1.4 Concept 4: ontsluiting Kattenberg en extra uitgang Eekhout

Op de onderstaande figuur wordt de bereikbaarheid conceptueel voorgesteld.



Figuur 27: ontsluitingsconcept via Kattenberg en Eekhout

De voor- en nadelen worden hierna opgesomd.

Voordelen	Nadelen
De aansluiting op R40 loopt maximaal via een geregeld kruispunt. Enkel het aandeel uitrijdend verkeer richting Kortrijksepoort zou via Eekhout kunnen ontsluiten.	Er is een niet geregelde kruising met de fietsas Citadelpark – Kunstlaan en Sint-Pietersnieuwstraat – Overpoortstraat op het einde van Kunstlaan. Bij de heraanleg van dit kruispunt (gepland in Mobiliteitsplan Gent) kan deze kruising wel zo veilig mogelijk worden gemaakt, maar er zullen altijd conflicten blijven.
De kleinere woonstraten worden niet belast	Bij het verlaten van de site kan het druk worden op de Kunstlaan. In de avondspits kunnen ca 150 pae/u de site verlaten.
Het uitrijdend verkeer wordt verdeeld waardoor het kruispunt Kunstlaan x R40 vlotter zal afwikkelen.	De leesbaarheid is niet optimaal omwille van de noodzakelijke keerbeweging in de Kunstlaan.

Voordelen	Nadelen
Bezoekers die worden aangewezen op de parking Sint-Pietersplein volgen deels dezelfde toegangsrouten (eenvoudigere bewegwijzering)	

Tabel 16: voor- en nadelen ontsluitingsconcept 4

5.1.5 Conclusie en mogelijk milderende maatregelen

De ontsluitingsconcepten 1 en 2 initiëren keerbewegingen op de R40. Deze verkeerssituaties worden als niet gewenst beoordeeld.

Een ontsluitingsconcept waarbij de hoofdontsluitingsroute via de Kunstlaan verloopt wordt sterk aanbevolen en geniet ook de voorkeur van de stad Gent⁶.

De ontsluitingsvarianten 3 en 4 bieden een aantal mogelijkheden maar kennen ook een aantal probleempunten:

- Het toekomstig verkeer moet flink omrijden in de Kunstlaan vooraleer de bestemming wordt bereikt.
- Tevens kruist dit omrijdend verkeer een belangrijke fietsas.



Figuur 28: conflicten autoverkeer – fietsverkeer in aanrijdroute naar de Leopoldskazerne

⁶ Input Mobiliteitsbedrijf stad Gent, overleg d.d. 25/09/2015

Beide problemen zouden kunnen worden opgelost door een herverkaveling van de rijbanen van Kunstlaan. Deze reorganisatie zou kunnen bestaan uit:

- De oostelijke rijbaan waarop het autoverkeer nu rijdt naar het Sint-Pietersplein zou exclusief voor fietsers kunnen worden voorbehouden.
- De huidige fietsas en de westelijke rijbaan wordt bestemd voor het autoverkeer.

Verder overleg met de stad Gent en Vlaamse overheid over dit schema is noodzakelijk. Onderstaand schema verduidelijkt dit ontsluitingsprincipe.



Figuur 29: discussievoorstel tot reorganisatie verkeersdeelnemers Kunstlaan

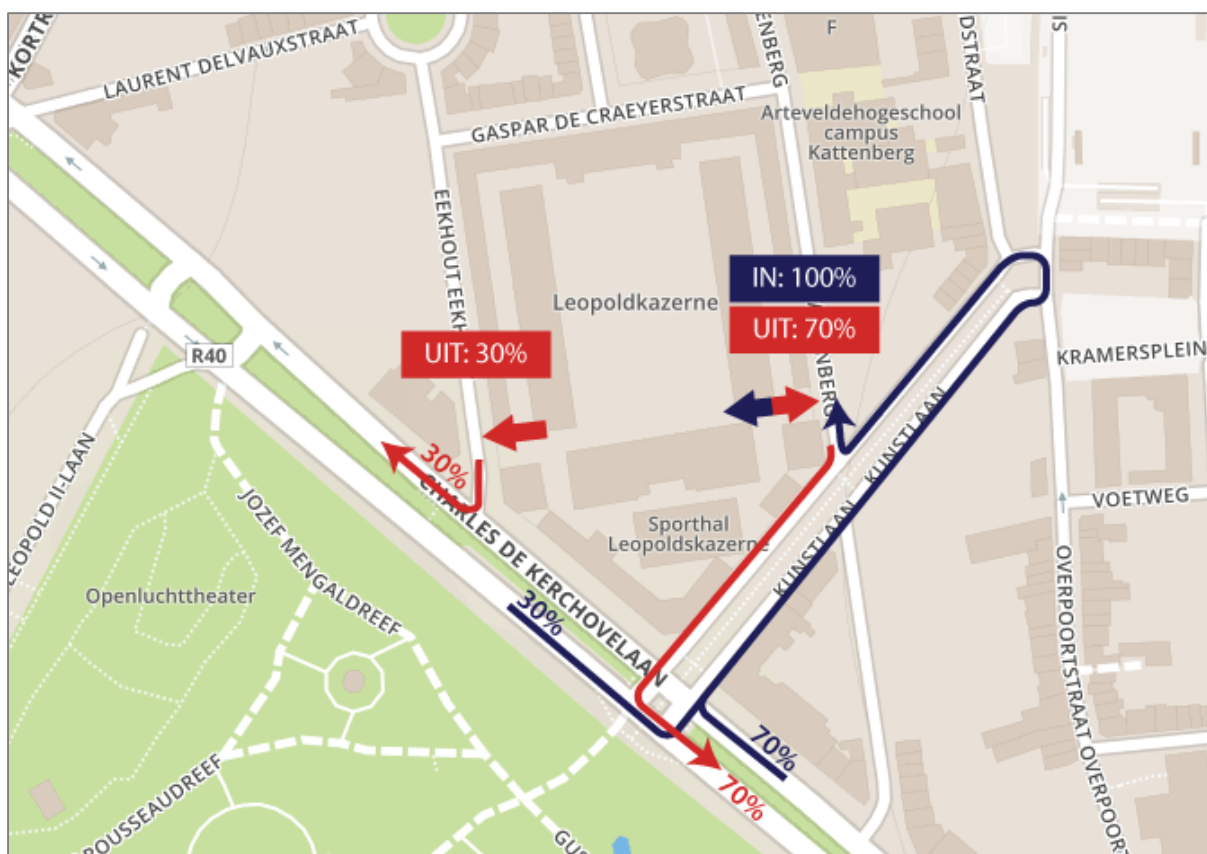
Uit dit schema blijkt dat de conflicten tussen fietsers en autoverkeer van en naar de Leopoldskazerne worden vermeden. Het verkeer richting Kortrijksepoort kan via Eeckhout wegrijden en zal de Kunstlaan niet nodeloos belasten. Al het overige verkeer wordt ontsloten via het lichtengeregelede kruispunt Kunstlaan x R40.

Dit ontsluitingsconcept vormt de basis voor verder overleg.

5.2 Routekeuze

Voor de toedeling op het wegennet veronderstellen we dat alle verkeer aan- en afrijdt via de R40. Dit is alvast de meest gewenste verkeerssituatie. 30% van het verkeer rijdt van en naar de Kortrijksepoort, 70% van en naar de Heuvelpoort.

Op onderstaande figuur wordt de hypothese in routekeuze gevisualiseerd.

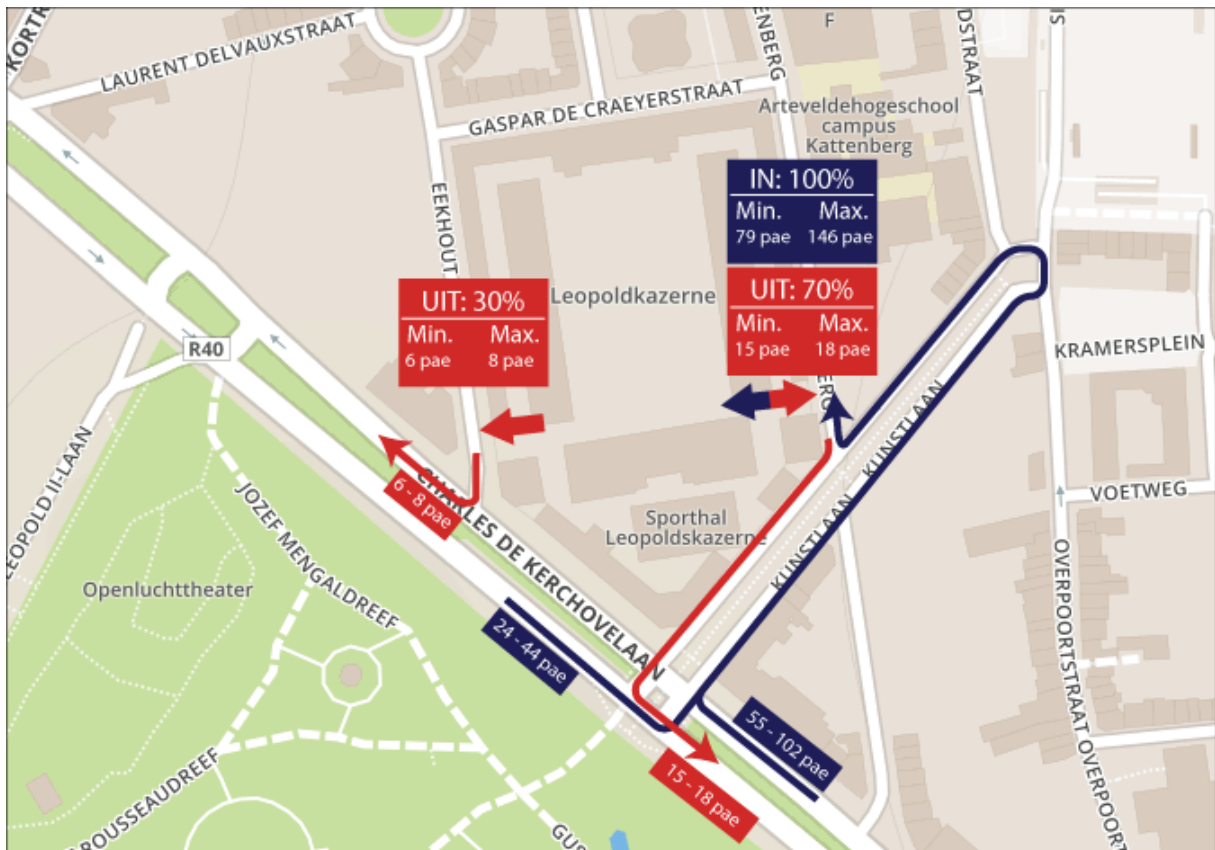


Figuur 30: hypothesen inzake routekeuze

5.3 Beoordeling ontsluiting

De beoordeling van de ontsluiting gebeurt in eerste instantie kwalitatief. Een kwantitatieve beoordeling van de verkeerssituatie lijkt momenteel nog niet aan de orde gezien enerzijds de randvoorwaarde met betrekking tot de lichtenregeling op de R40 (cyclusduur, coördinatie,...) zich momenteel nog in studiefase bevinden en anderzijds het programma voor de Leopoldskazerne nog in ontwikkeling is. Wel kan reeds een eerste toedeling worden gemaakt van de in vorige hoofdstukken geraamde vork aan verkeersstromen, waarbij geopteerd is om het ‘extra’ verkeer toe te delen.

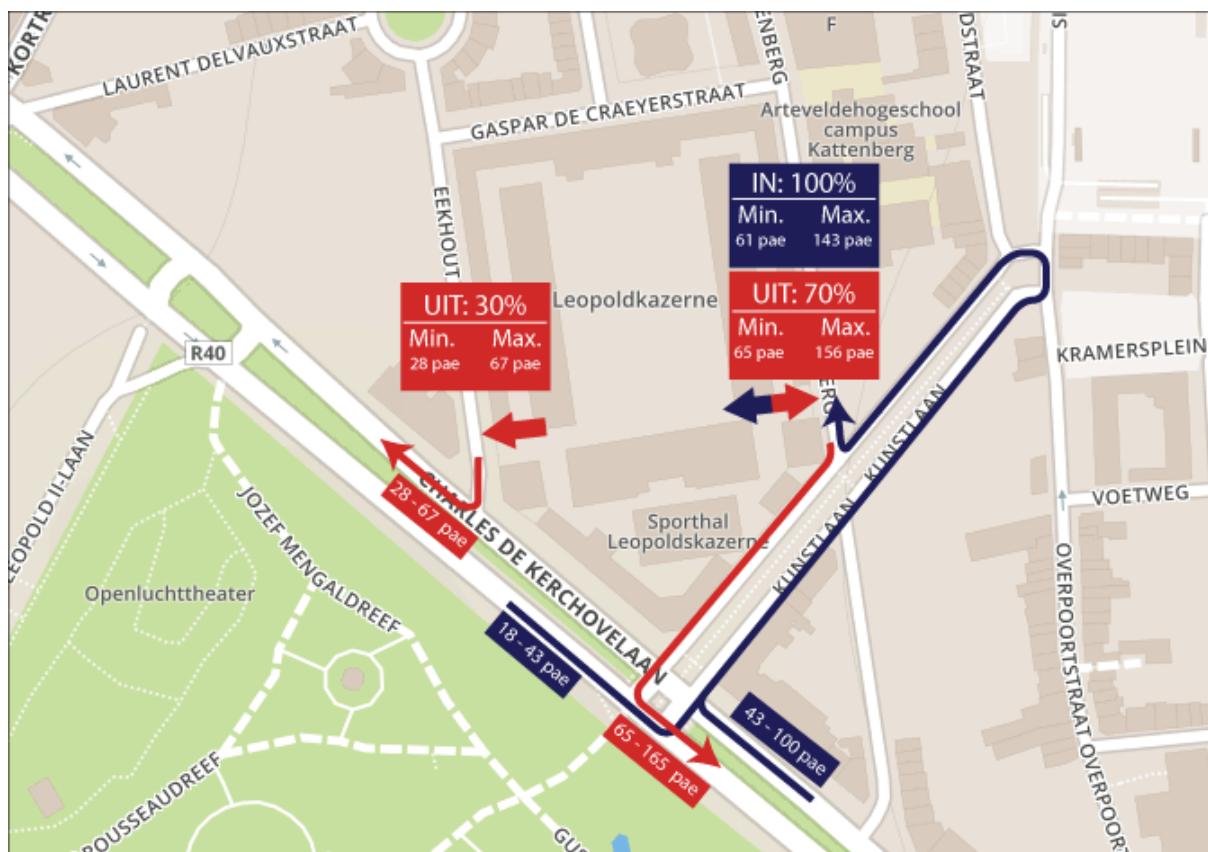
Op onderstaande figuur wordt de mogelijke impact voor een ochtendspitsuur voorgesteld.



Figuur 31: toedeling extra projectverkeer tijdens de ochtendspits

In de ochtendspits is de impact eerder beperkt. Er zullen maximaal 50 tot 100 pae/u op de R40 rijden in relatie tot site.

De figuur op de volgende pagina beschrijft de impact voor een avondspits.



Figuur 32: toedeling extra projectverkeer tijdens de avondspits

In de aanrijdende richting zijn de verkeersintensiteiten vergelijkbaar met een ochtendspits. Het uitrijdend verkeer bevindt zich vooral op de Kunstlaan en zal maximaal 156 pae/u bedragen bovenop de bestaande verkeersstroom. Ten opzichte van de beschikbare verkeerstellingen is dit een stijging van ca 35%. Uit de tellingen van de stad Gent blijkt immers dat ca 400 pae/u in de avondspits via de Kunstlaan het centrum verlaten.

De impact op het kruispunt kwantitatief beoordelen is niet eenvoudig. Zoals reeds aangehaald zijn de randvoorwaarden vanuit de R40 nog onduidelijk. Variabelen die sterk de beoordeling zullen bepalen zoals cyclusduur en de coördinatie tussen de verschillende lichten zijn momenteel nog onbekenden. Aanvullend zou het ook niet helemaal correct om dit verkeer 100% bovenop het bestaande verkeer op te tellen:

- Enerzijds omdat een belangrijke activiteit in de Leopoldskazerne aanwezig is die komt te verdwijnen. Momenteel zijn de Artevelde Hogeschool (21 leerkrachten, 858 studenten), het conservatorium (30 leerkrachten, 100 leerlingen) en de International School of Ghent (15 personeelsleden, 55 leerlingen) op de site gevestigd. Deze functies zullen verhuizen en geen onderdeel uitmaken van het programma voor de Leopoldskazerne. Dit betekent dus dat in totaal 66 leerkrachten en 1013 leerlingen 'in mindering' zouden mogen worden gebracht bij de effectbeoordeling. Probleem is evenwel dat er geen gegevens ter beschikking zijn met betrekking tot verplaatsingsgedrag en routekeuze van deze activiteiten.
- Anderzijds betreft een belangrijk deel van het programma de verhuis van het provinciebestuur dat reeds op verschillende plaatsen in het centrum van Gent is gevestigd. Er mag worden aangenomen dat het autoverkeer van en naar de huidige sites van het provinciebestuur zich reeds op het Gentse wegennet bevindt. Een aandeel van dit verkeer zal eveneens op de R40 rijden, het is evenwel moeilijk in te schatten hoe groot dit aandeel zal zijn.

- Tot slot zal in de huidige verkeersstructuur niet alle verkeer wegrijden zoals in onze 'gewenste situatie'. Zonder harde sturende maatregelen zal eveneens een aandeel verkeer via de Sint-Pietersnieuwstraat – Lammerstraat – Rooseveltlaan het centrum verlaten. Dit verkeer is in principe ook geen oneigenlijk verkeer. Dit is een logische ontsluitingsroute voor wegrijdend verkeer uit dit deel van Gent centrum.

In de huidige verkeerssituatie kunnen de wachtrijen in de Kunstlaan vrij lang worden. Om alle verkeer te kunnen ontsluiten zoals gewenst, namelijk via de Kunstlaan, is een aanpassing aan de lichtenregeling op de R40 noodzakelijk. Zonder extra groentijd voor de Kunstlaan zal het autoverkeer vermoedelijk zijn weg zoeken via Eekhout naar de R40 (met terugkeerbeweging aan Koning Leopold II Laan) via de Sint-Pietersnieuwstraat en de Lammerstraat richting de Rooseveltlaan.

5.4 Beoordeling parkeerbalans

Het parkeerareaal op de site Leopoldskazerne zou ca 250 parkeerplaatsen bedragen. In het ontwerp zou de parkeerruimte als 'multifunctionele ruimte' worden ingericht teneinde te kunnen anticiperen op wijzigende parkeervraag in de toekomst.

Op basis van de raming van de parkeerbehoefte kunnen we concluderen dat de 250 parkeerplaatsen voldoende zijn om de primaire parkeervraag ten gevolge van het provinciebestuur, de kinderopvang en Defensie op te vangen. Indien op termijn het autogebruik zal verlagen kan het parkeerareaal worden afgebouwd ten voordele van bijvoorbeeld fietsenstallingen. Afhankelijk van het programma wordt verwacht dat 150 tot 250 parkeerplaatsen extra bovenop de 250 flexibele parkeerplaatsen in de Leopoldskazerne noodzakelijk zullen zijn. De parking Sint-Pietersplein heeft voldoende restcapaciteit om deze parkeervraag op te vangen.

6. Conclusies en aanbevelingen

De Leopoldskazerne kent een zeer goede bereikbaarheid met de fiets en het openbaar vervoer. De site ligt binnen de R40 vlakbij sterke fietsassen en zeer goed bediende openbaar-vervoerhaltes. Via de Kunstlaan is een goed georganiseerde aansluiting op de R40 mogelijk.

Op de site Leopoldskazerne en het Sint-Pietersplein is voldoende parkeercapaciteit om de parkeervraag als gevolg van de ontwikkeling op te vangen.

Idealiter verloopt de ontsluiting van de site via de Kunstlaan. Vooral in de avondspits wordt verwacht dat zonder wijzigingen aan de lichtenregeling op het kruispunt Kunstlaan x R40 de wachtrij aan de lichten sterk zal vergroten waardoor verkeer alternatieve routes zal zoeken.

Zoals bij de inleiding vermeld, schetst dit plan-MOBER de mobiliteitscontext op basis van de beschikbare inzichten in 'oktober 2015'. De korte tijdspanne voor de opmaak van dit MOBER liet niet toe om de vaststellingen en inzichten door te praten met de Vlaamse overheid en de stad Gent. De belangrijkste aanbeveling naar het vervolgproces is dan ook om in dialoog de mobiliteitsstrategie voor de ontsluiting van de Leopoldskazerne te bespreken. Openstaande punten voor verdere dialoog zijn:

- De Kunstlaan heeft voldoende draagkracht om het verkeer van en naar de Leopoldskazerne te kunnen opvangen. Niettemin blijft er in de route naar de Leopoldskazerne een conflict met het fietsverkeer in de Kunstlaan. *Wordt de reorganisatie van het fiets- en autoverkeer in de Kunstlaan gezien als een kansrijk concept ?*
- Gezien de zeer goede bereikbaarheid van de site is verdere stedelijke verdichting, ook met kantoren en detailhandel, vanuit mobiliteitsoogpunt een ideale locatie. Het gevolg van deze aanpak is een iets hogere lokale mobiliteitsimpact, echter op het niveau van het grootstedelijk gebied Gent is de balans positief gezien dergelijke functies op B- of C-locaties een veel grotere mobiliteitsimpact zullen hebben. *Is er bereidheid om een iets grotere mobiliteitsimpact te tolereren als gevolg van een denser programma omwille van zeer goede bereikbaarheid met de fiets en het openbaar vervoer ?*
- De wijze waarop het kruispunt Kunstlaan x R40 naar de toekomst toe zal functioneren is momenteel moeilijk in te schatten. Momenteel loopt er een studieopdracht met betrekking tot de regeling van de verkeerslichten op de R40. De evaluatie van de verkeersafwikkeling van dit kruispunt dient binnen dit ruimere kader te gebeuren. Hiervoor is overleg met AWV noodzakelijk van zodra de studieopdracht voor de R40 reeds eerste inzichten kan verschaffen. Voor een vlotte ontsluiting van dit stadsdeel is extra groentijd voor de Kunstlaan aangewezen.
- Het verkeer van en naar de Leopoldskazerne zal de weg van de minste weerstand kiezen. In dit MOBER is de meest gewenste route beschreven. De mate waarin sturende maatregelen worden genomen zullen deze routekeuze beïnvloeden. Deze maatregelen hangen dan weer samen met de mate waarin een vlotte afwikkeling op het kruispunt Kunstlaan x R40 kan worden bereikt (cfr. studieopdracht R40). Het kruispunt kan uiteraard niet als singulier punt op de R40 worden behandeld. Het inrichtingsconcept voor de Heuvelpoort zal in sterke mate mee bepalen hoe vlot het verkeer zal aan- en afrijden. Momenteel zijn hier nog geen beslissingen genomen en verdere afstemming is dus noodzakelijk.