



Mober RUP Hotel Beveren
Versie 2.1

d.d. november 2023

opgemaakt door

Dhr. Valère Ceysens architect – verkeerskundige
Schanstraat 66
3550 Heusden – Zolder

1	VOORWOORD	7
2	INLEIDING	8
2.1	AANLEIDING	8
2.2	PROBLEEMSTELLING	8
2.3	DOELSTELLING	8
3	ANALYSE	9
3.1	SITUERING PROJECTGEBIED	9
3.1.1	MACRONIVEAU	9
3.1.2	MESONIVEAU	10
3.1.3	MICRONIVEAU	11
4	PROGRAMMA	12
5	PLANNINGSCONTEXT	14
5.1	JURIDISCHE PLANNINGSCONTEXT	14
5.1.1	GEWESTPLAN	14
5.1.2	BPA - RUP	14
5.2	RUIMTELIJKE PLANNINGSCONTEXT	15
5.2.1	RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN VLAANDEREN (RSV)	15
5.2.2	RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN PROVINCIE OOST-VLAANDEREN	19
5.3	BELEIDSPLAN RUIMTE PROVINCIE OOST-VLAANDEREN (IN OPMAAK)	25
5.4	GEMEENTELIJK RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN BEVEREN	27
5.4.1	INFORMATIE GEDEELTE BESTAANDE ECONOMISCHE STRUCTUUR	27
5.4.2	RICHTINGGEVEND GEDEELTE	28
5.4.3	DEELRUIMTE STEDELIJKE HOOFDRUIMTE BEVEREN-MELSELE	29
5.5	VERKEERSKUNDIGE PLANNINGSCONTEXT	31
5.5.1	OPENBAAR VERVOERSNETWERK	31

5.5.2	FIETSNETWERKEN	32
5.5.3	REGIONAAL MOBILITEITSPLAN VERVOERREGIO ANTWERPEN	35
5.5.4	MOBILITEITSPLAN BEVEREN	40
5.5.5	MOBER WESTAKKERS (2017)	42

6 BEREIKBAARHEIDSPROFIEL **50**

6.1	AANWEZIGE VERKEERSNETWERKEN	50
6.1.1	AUTO	50
6.1.2	OPENBAAR VERVOER	55
6.1.3	FIETS	56
6.1.4	TE VOET	57
6.2	GEBRUIK VERKEERSNETWERKEN	58
6.2.1	HUIDIG GEBRUIK VERKEERSNETWERKEN	58
6.2.2	EVALUATIE KRUISPUNT GENTSEWEG – N70	66
6.2.3	CONCLUSIE BEREIKBAARHEIDSPROFIEL	67
6.3	GEBRUIK AANBOD HOTEL BEVEREN	67

7 MOBILITEITSPROFIEL - RAMING VAN DE VERKEERSGENERATIE **68**

7.1	HET PROJECT	68
7.1.1	AARD EN OMVANG	68
7.1.2	DOELSTELLING	71
7.2	KENCIJFERS	77
7.2.1	BEZETTINGSGRAAD	77
7.2.2	MODAL SPLIT	80
7.2.3	TRENDVOLGEND OF STUREND	83
7.3	VERKEERSGENERATIE - HUIDIGE SITUATIE	84
7.3.1	HUIDIGE SITUATIE - WERKNEMERS	85
7.3.2	HUIDIGE SITUATIE - BEZOEKERS – WEEKDAG	87
7.3.3	HUIDIGE SITUATIE BEZOEKERS – WEEKENDDAG	90
7.4	VERKEERSGENERATIE - KORTE TERMIJN (2030)	93
7.4.1	WERKNEMERS	95

7.4.2	KORTE TERMIJN - WEKELIJKS EVENEMENT	99
7.4.3	KORTE TERMIJN - MAANDELIJKS EVENEMENT	105
7.4.4	KORTE TERMIJN - TRIMESTRIEEL EVENEMENT	111
7.5	TOEDELING VAN HET VERKEER OVER HET NETWERK	117
7.5.1	HUIDIGE SITUATIE	117
7.6	VERKEERSINTENSITEITEN N70 - KORTE TERMIJN (2030)	123
7.6.1	MOBER WESTAKKERS	123
7.6.2	ONTWIKKELINGEN GROTE HEIDE	125
7.6.3	VERVOERREGIO	126
7.7	EFFECTEN ONTWIKKELING HOTEL BEVEREN & GROTE HEIDE	127
7.7.1	WEKELIJKSE EVENEMENT	127
7.7.2	MAANDELIJKS EVENEMENT	138
7.7.3	TRIMESTRIEEL EVENEMENT	147
7.7.4	OVERZICHT EVOLUTIE BELASTING KRUISPUNT N70 X GENTSEWEG	156
8	CONFRONTATIE BEREIKBAARHEIDSPROFIEL EN MOBILITEITSPROFIEL	161
8.1	AANNAMES OVERIGE ONTWIKKELINGEN RELEVANT VOOR HET PROJECTGEBIED	161
8.2	EFFECTEN TEN GEVOLGE VAN BIJKOMENDE VERKEERSGENERATIE	162
8.2.1	EVOLUTIE BELASTING KRUISPUNT GENTSEWEG – N70	162
8.2.2	EVOLUTIE BELASTING N70 & GENTSEWEG	163
8.3	CONCLUSIE	167
8.3.1	AFWEGINGSKADER	167
8.4	BESLUIT VERKEERSBELASTING WEGEN	169
9	MILDERENDE EN FLANKERENDE MAATREGELEN	170
9.1	MILDERENDE MAATREGELEN – ALGEMEEN	170
9.2	MILDERENDE MAATREGELEN – INFRASTRUCTUREEL & VERKEERSTECHNISCH	172
9.2.1	ONTSLUITING HOTEL BEVEREN	172
9.2.2	CIRCULATIE EN PARKEERORGANISATIE HOTEL BEVEREN	172
9.2.3	RECHTSTREEKSE ONTSLUITING DOORNPARK NAAR N70 MET NIEUWE TOEGANGSWEG	173
9.2.4	AANSLUITING OP DE FIETSSNELWEG	173

9.3	FLANKERENDE MAATREGELEN	173
10	<u>SENSITIVITEITSTOETS</u>	<u>174</u>
10.1	MODAL SPLIT	174
10.2	UITBREIDING HOTEL	175
11	<u>BESLUIT</u>	<u>177</u>
12	<u>BIJLAGEN</u>	<u>178</u>
12.1	VERKEERSTELLINGEN N70 x GENTSEWEG	178
12.2	VERKEERSTELLINGEN GENTSEWEG x GROTE HEIDESTRAAT	179

1 Voorwoord

- De gemeente Beveren stelt een RUP voor de terreinen en activiteiten van Hotel Beveren. De gemeente Beveren heeft op 19 december 2019 een planologisch attest verleent aan Hotel Beveren waarin de ontwikkelingen op korte en lange termijn zijn beschreven. De ontwikkelingen op korte termijn, zijnde de uitbreiding van het hotel met 62 kamers is in 2021 opgeleverd en in 2022 officieel geopend. Voor de ontwikkelingen op korte en lange termijn dient de gemeente een RUP op te stellen.
- De gemeente wenst bij het opstellen van het RUP een goed beeld te krijgen op de mobiliteit van de activiteiten van Hotel Beveren met focus op de mobiliteit bij het realiseren van de ontwikkeling van een zalencomplex waar het mogelijk is om 800 personen te ontvangen.
-
- Om het project te kunnen kaderen wordt in het **inleidend hoofdstuk 2** een korte beschrijving gegeven van het project en het doel van deze MOBER. In het volgende **hoofdstuk 3** wordt vervolgens de projectzone geanalyseerd, met bijzondere aandacht voor de **situering**, het **ruimtelijk programma** en de **planningscontext** worden in **hoofdstuk 4 en 5** behandeld. Vervolgens wordt in **hoofdstuk 6** het **bereikbaarheidsprofiel** geschetst. Hierbij wordt bekeken hoe de site toegankelijk is voor diverse vervoersmodi (auto, openbaar vervoer, fiets, te voet).
- **Hoofdstuk 7** bespreekt het mobiliteitsprofiel. Er wordt bepaald welke verkeersgeneratie er kan verwacht worden voor de geplande ontwikkelingen en hoe de verkeersstromen verspreid worden in de omgeving.
- Uiteindelijk wordt het bereikbaarheidsprofiel van de locatie vergeleken met het mobiliteitsprofiel en worden de **mobilitateffecten (hoofdstuk 8)** ingeschat. Daarna worden er nog een aantal maatregelen geformuleerd (**hoofdstuk 9**) en wordt een **sensitiviteitstoets (hoofdstuk 10)** opgenomen om in te schatten wat de effecten zouden zijn indien één of enkele aannames anders worden in geschat.
- Tot slot worden in **hoofdstuk 11** de **eindconclusies** opgenomen.

2 Inleiding

2.1 Aanleiding

- Hotel Van der Valk plant conform de omschrijving van het planologisch attest de verbouwing van een deel van de bestaande accommodatie tot een geheel van feest- en vergaderzalen met een maximale capaciteit van 800 personen (zittend). De gemeente maakt n.a.v. het goedkeuren van het planologisch attest een RUP op en wenst i.f.v. de opmaak van het RUP dat de mobiliteit onderzocht wordt a.d.h.v. een MOBER.

2.2 Probleemstelling

- Bij de realisatie van de ontwikkelingen zal extra verkeer gegenereerd worden op de omliggende wegen en zullen de bijkomende gasten en bezoekers een parkeerbehoefte creëren. De gemeente wenst de effecten van de mobiliteit onderzocht te hebben en wil nagaan of in het RUP elementen uit de MOBER dienen opgenomen te worden.

2.3 Doelstelling

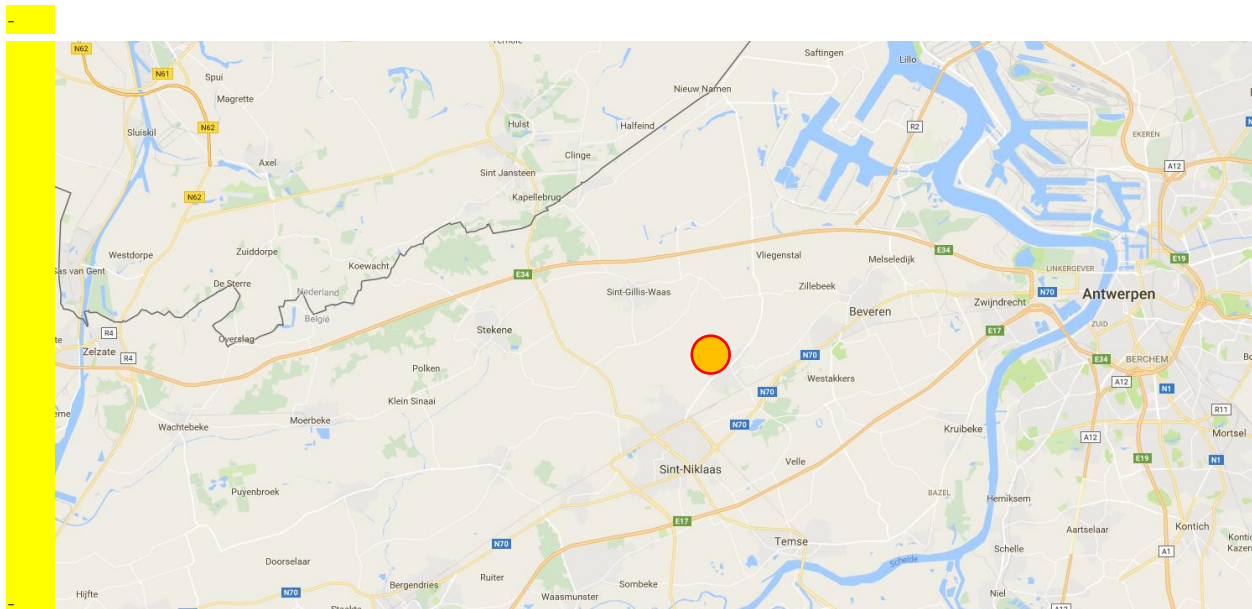
- In dit rapport worden de mobiliteitseffecten beschreven, alsook de mogelijke maatregelen die genomen worden om de eventuele verkeershinder zoveel mogelijk te beperken. In dit rapport is beschreven wat de effecten zijn op verkeerskundig vlak.

3 Analyse

3.1 Situering projectgebied

3.1.1 Macroniveau

- De site is gelegen in de gemeente Beveren (provincie Oost-Vlaanderen). Het verkeer op macroniveau situeert zich op de R1-Ring van Antwerpen, de E34 Zeebrugge – Antwerpen en de E17 Antwerpen – Gent. Vanaf deze verkeersstructuur kan de N70 bereikt worden.



Figuur 1: situering op macroniveau (bron: maps.google.be)

3.1.2 Mesoniveau

- De projectsite is gelegen ten westen van het centrum van Beveren, nabij de N70, die op mesoniveau de verbinding verzorgt tussen Beveren en Sint-Niklaas. Ten zuidwesten van de projectsite ligt spoorweg 59 Antwerpen-Gent.



Figuur 2: situering op mesoniveau (bron: Geopunt, middenschalgige orthofoto 2021)

3.1.3 Microniveau

- De projectsite wordt ontsloten door de Gentseweg (het oude tracé van de verbinding Antwerpen – Gent, de huidige N70) die aan de zijde van Beveren aansluit op de N70.



Figuur 3: situering op microniveau (bron: Geopunt middenschalige orthofoto 2021)

4 Programma

- Hotel Beveren plant cf. het planologisch attest:
- de verbouwing van een deel van de bestaande accommodatie tot een geheel van feest- en vergaderzalen met een maximale capaciteit van 800 personen (zittend) in het verbouwde deel.
- het optimaliseren van het parkeeraanbod op de percelen sectie C, nr(s) 1384W en 1384X en delen van de percelen sectie C, nr(s) 1384V, 1387E en 1376D.
-

- Functie	- Huidige situatie		- uitbreiding op korte termijn	
	- Opp. in m ²	- Aantal	- Opp. in m ²	- Aantal
- Hotelkamers + toebehoren	- 9008	- 202	- 9008	- 202
- Restaurant + sushi bar	- 2050	-	- 2050	-
- Feest- en vergaderzalen + toebehoren ¹	- 4628,60	-	- 4849,60	-
- Wellness en zwembad	- 711	-	- 711	-
- Administratie en receptie	- 934,50	-	- 934,50	-
- totaal	- 17312,1	-	- 17533,10	-

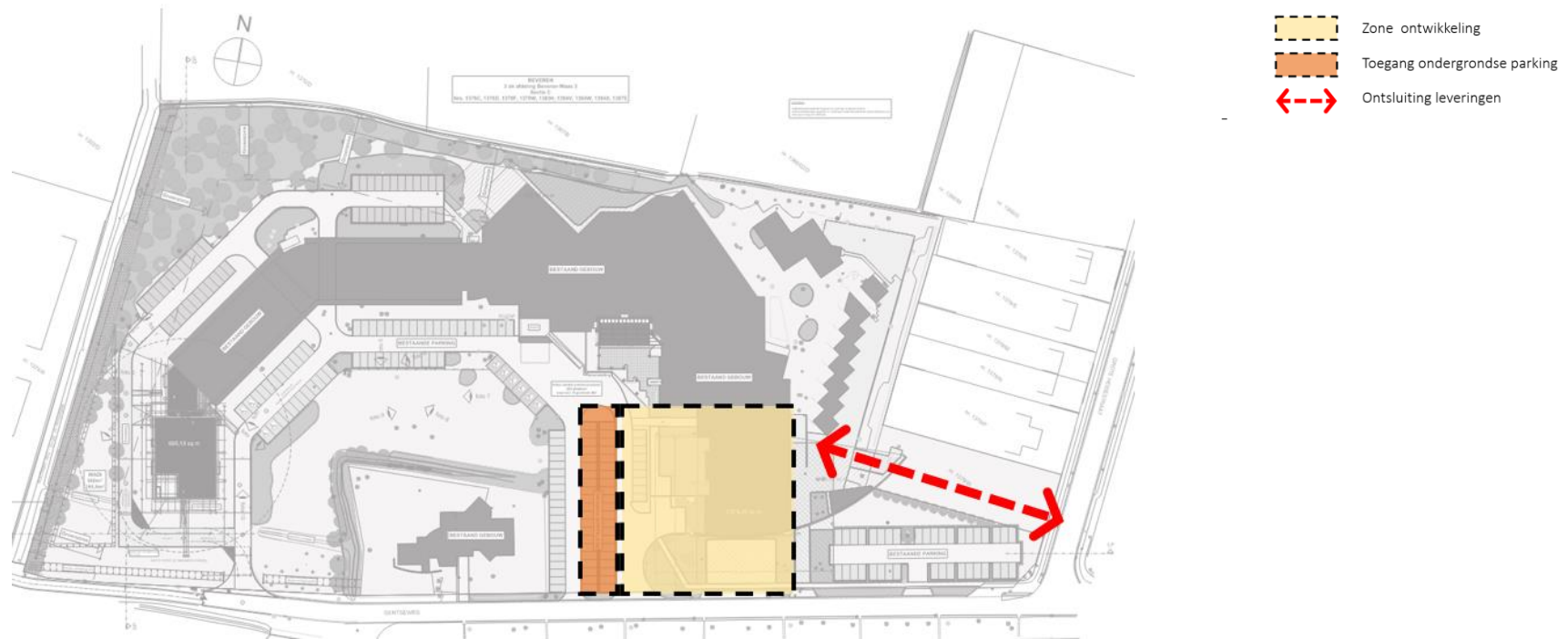
Tabel 1: Voorziene functies

- Aanbod parking - aantallen	- Huidige situatie	- Korte termijn
- Fietsenstalling – open lucht	- 40	- 100
- Fietsenstalling – overdekt en afgesloten	- 60	- 60
- Autoparking	- 290	- 368 ²
- Autobusparking	- 4	- 4

¹ Gangen, coffee corners, ed. inbegrepen

² Zie hoofdstuk 7.1.2.4 mogelijke evolutie parkeeraanbod

Tabel 2: Voorzien aantal fietsenstallingen en parkeerplaatsen



Figuur 4: overzicht project – korte termijn

-
- Er van uitgaande dat het project enkel impact heeft op de plaats waar het op terrein gelegen is, heeft de realisatie van het zalencomplex en gewijzigde ontsluiting van Hotel Beveren tot gevolg dat 106 bestaande parkeerplaatsen verdwijnen. In de ondergrondse parking die in de kelder van het project gerealiseerd worden kunnen 184 parkeerplaatsen gerealiseerd worden. De nog aanwezige parkeerplaatsen op terrein samen met het aantal ondergrondse parkeerplaatsen geven 368 parkeerplaatsen. In hoofdstuk 7.1. Aard / doelstelling / omvang van het project wordt verder ingegaan op het mogelijke aantal parkeerplaatsen in relatie tot toekomstige evoluties.
-

5 Planningscontext

5.1 Juridische planningscontext

5.1.1 Gewestplan

- De activiteit is gelegen in het bij Koninklijk Besluit d.d. 7/11/1978 vastgestelde gewestplan "Sint-Niklaas - Lokeren" en ligt overlappend in volgende zones: woongebied, bufferzone en zone voor ambachtelijke bedrijven en KMO's. Zie figuur hieronder.



Figuur 5: situering op gewestplan

5.1.2 BPA - RUP

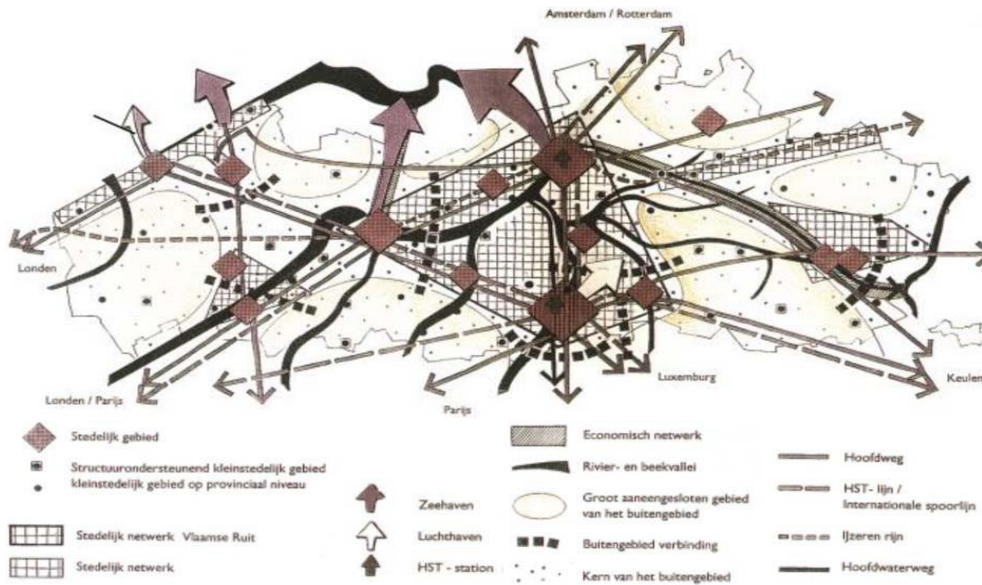
- Er is geen BPA noch RUP van toepassing op de projectsite. De gemeente is bezig met de opmaak van een RUP voor de activiteiten van Hotel Beveren.

5.2 Ruimtelijke planningscontext

- Op Vlaams, provinciaal en gemeentelijk niveau worden in ruimtelijke structuurplannen uitspraken gedaan over de gewenste ruimtelijke structuur vanuit een geïntegreerde benadering. Deze uitspraken binnen de diverse structuurplannen zijn van belang en vormen het uitgangspunt voor de genomen planopties.
- Ruimtelijke structuurplannen doen uitspraken over het ruimtegebruik, maar leggen geen bodembestemmingen vast zoals een gewestplan of een bijzonder plan van aanleg. Dit plan is niet bindend voor de burger, maar bepaalt wel het toekomstig ruimtelijk beleid in de betrokken regio's.
-
- Zowel de Vlaamse regering als provincie Oost-Vlaanderen werken aan een nieuwe, actuele visie over onze ruimte op lange termijn werken. Deze nieuwe visie zal opgenomen worden in een ruimtelijk beleidsplan. Deze beleidsplannen zullen de ruimtelijke structuurplannen vervangen. Deze beleidsplannen zijn nog in opmaak.
-

5.2.1 Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV)

- Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen hanteert een visie op de ruimtelijke ontwikkeling van Vlaanderen die kort kan worden samengevat met de metafoor: 'Vlaanderen, open en stedelijk'. Concreet betekent dit het beschermen van de open ruimte, het tegengaan van de versnippering en het beter scheiden van de open ruimte en de stedelijke gebieden. Daarom wordt het principe van de gedeconcentreerde bundeling nagestreefd, wat neerkomt op een selectieve concentratie van de groei van het wonen, van het werken en van de andere maatschappelijke functies in de steden en in de kernen van het buitengebied.
- De visie op de ruimtelijke ontwikkeling van Vlaanderen leidt tot vier basisdoelstellingen. Deze zijn:
 1. de selectieve uitbouw van de stedelijke gebieden, het gericht verweven en bundelen van functies en voorzieningen waaronder de economische activiteiten binnen de stedelijke gebieden; daarbij gaat absolute prioriteit naar een zo goed mogelijk gebruik en beheer van de bestaande stedelijke structuur;
 2. het behoud en waar mogelijk de versterking van het buitengebied en een bundeling van wonen en werken in de kernen van het buitengebied;
 3. het concentreren van economische activiteiten in die plaatsen die deel uitmaken van de bestaande economische structuur van Vlaanderen;
 4. het optimaliseren van de bestaande verkeers- en vervoersinfrastructuur waarbij de ruimtelijke condities worden gecreëerd voor het verbeteren van het collectief vervoer en de organisatie van vervoer genererende activiteiten op punten die ontsloten worden door openbaar vervoer.
-
- Op basis van de ruimtelijke principes wordt voor deze vier structuurbepalende componenten (stedelijke gebieden, het buitengebied, de gebieden voor economische activiteiten en de lijninfrastructuren) de gewenste ruimtelijke structuur uitgewerkt. De visie op de ruimtelijke ontwikkeling van Vlaanderen wordt ruimtelijk geconcretiseerd door vier onderling samenhangende principes: de gedeconcentreerde bundeling; het ruimtelijk structurend fysisch systeem; de infrastructuur als bindteken en basis voor locatie van activiteiten; de poorten als motor voor ontwikkeling.
-

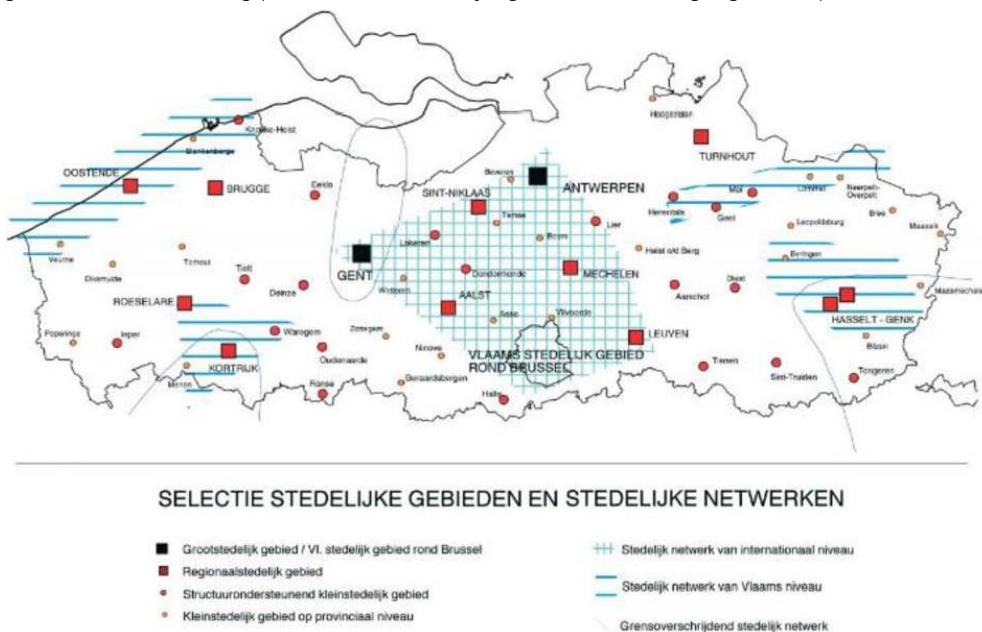


5.2.1.1 Stedelijke gebieden en stedelijke netwerken

- Een duurzame ruimtelijke ontwikkeling vormt het uitgangspunt. Op basis van de ruimtelijke principes wordt voor deze structuurbepalende componenten de gewenste ruimtelijke structuur uitgewerkt. Binnen het RSV wordt vanuit het streven naar openheid en stedelijkheid de ruimte opgedeeld in delen met een stedelijke karakter (stedelijke gebieden) en delen met een buitengebied karakter.
-
- Op basis van de stedelijke uitrustingsgraad en het voorzieningenniveau wordt beleidsmatig onderscheid gemaakt in vier categorieën van stedelijke gebieden:
 - grootstedelijke gebieden;
 - regionaalstedelijke gebieden;
 - structuurondersteunende kleinstedelijke gebieden;
 - kleinstedelijke gebieden op provinciaal niveau.
-
- De verschillen in ontwikkelingsperspectieven tussen de vier categorieën van stedelijke gebieden situeren zich enerzijds op de doelstellingen inzake het ruimtelijk beleid voor de betrokken categorie en anderzijds op het kwantitatieve en het kwalitatieve vlak.
- VLAAMSE RUIT
- Het RSV brengt Beveren onder binnen de Vlaamse Ruit, een stedelijk netwerk op internationaal niveau. In dit stedelijk netwerk worden stedelijke en economische ontwikkelingen gestimuleerd, rekening houdende met de eigenheid van het stedelijk netwerk. De inplanting van nieuwe activiteiten zal gebeuren conform het principe van 'gedeconcentreerde bundeling', waarbij de bestaande

stedelijke en economische structuur als basis wordt genomen. Aldus wordt de groei selectief en geconcentreerd opgevangen en wordt een afwenteling van activiteiten naar het buitengebied voorkomen.

- BEVEREN
- Beveren wordt in het RSV afgebakend als kleinstedelijk gebied op provinciaal niveau (3c). Het ruimtelijk beleid voor de kleinstedelijke gebieden op provinciaal niveau is erop gericht de bestaande stedelijke morfologische structuur en het stedelijk functioneren terug voldoende economische, sociale en ruimtelijke draagkracht te geven. Dit is slechts mogelijk door enerzijds een doorgedreven kernversterkend beleid met alle prioriteit naar inbreiding en het valoriseren van de bestaande stedelijke potenties (bestaande natuurelementen, het historisch karakter, de sterke stedelijke voorzieningen...) en anderzijds door een complementair beleid in de aangrenzende goed uitgeruste kernen van het buitengebied. Veel aandacht moet gaan naar de kwalitatieve verbetering van het woningpatrimonium, de stedelijke voorzieningen en de stedelijke economische structuur veeleer dan naar een ruimtelijke ontwikkeling met alleen een kwantitatieve uitbreiding die opnieuw de stedelijke kern beconcurrereert.
-
- In het RSV wordt de opdracht gegeven aan de provincies om in de kleinstedelijke gebieden af te bakenen op provinciaal niveau, in nauw overleg met het Vlaams Gewest en de betrokken gemeenten. Het afbakeningsplan voor de kleinstedelijke gebieden wordt vastgelegd in een provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan.



Figuur 6: Selectie stedelijke gebieden en stedelijke netwerken (RSV, 2011)

5.2.1.2 Beveren als economisch knooppunt

- Beveren als kleinstedelijk gebied wordt beschouwd als economisch knooppunt. De doelstellingen hierbij zijn:
 - het bundelen van economische activiteiten in economische knooppunten;

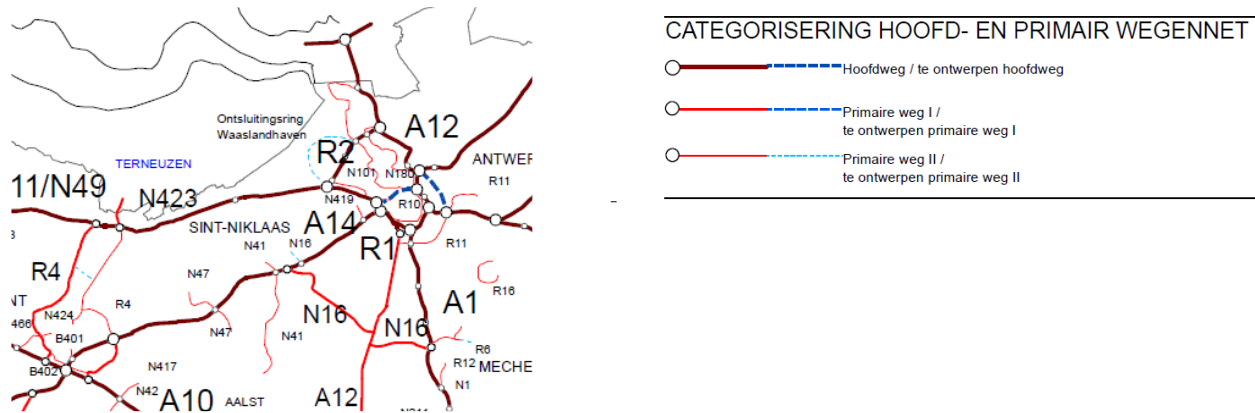
- het ondersteunen van de economische sterkte van iedere subregio;
- het ruimtelijk beleid ondersteunen met het economisch ontwikkelingsgebied

-

5.2.1.3 Belangrijke lijninfrastructuren op grondgebied Beveren

- Als doelstelling voor de lijninfrastructuur wordt optimalisering voorgesteld door een categorisering van het wegennet. Volgende wegcategorisering op niveau van Vlaanderen is relevant voor het project:

- Hoofdweg:
 - o A14 Lille – Kortrijk – Gent – Antwerpen (segment van complex 15 Sint-Niklaas tot aansluiting R1)
 - o N49/A11 Havenweg (segment van complex 10 Vrasene en complex 9 Melsele)



Figuur 7: categorisering hoofd- en primaire wegen (bron: RSV)

-

- De Lijn Antwerpen – Gent – Kortrijk – Rijsel behoort tot het hoofdspoorwegennet voor personenvervoer.
- De Schelde en de dokken maken deel uit van het hoofdwaterwegennet.

-

-

5.2.2 Ruimtelijk Structuurplan provincie Oost-Vlaanderen

- Het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan (PRS) Oost-Vlaanderen³ van 2004 bevat de structuurbepalende elementen van provinciaal belang en de taakstelling met betrekking tot de uitvoering ervan. Het PRS is in 2009 gedeeltelijk herzien met als doel een provinciaal beleidskader voor windturbines toe te voegen. Een tweede partiële herziening vond plaats in 2012, deze herziening houdt voornamelijk wijzigingen in op het vlak van wonen en bedrijvigheid, waarbij de planningshorizon wordt verlengd en een doorkijk wordt geboden naar 2020.

-

5.2.2.1 Algemeen

- Dit structuurplan bevat de structuurbepalende elementen van provinciaal niveau en focust op de problemen van bovenlokaal belang. Tevens wordt aangeduid welke taken er door de provincie en de gemeente uitgevoerd moeten worden.
- Bij de visie op de ruimtelijke ontwikkeling van Oost-Vlaanderen wordt het duurzaam ruimtelijk beleid met respect voor de ruimtelijke draagkracht en kwaliteit als uitvalsbasis geciteerd. De uitgangspunten hierbij zijn:
 - Het herstel van het evenwicht in de ruimtelijke ontwikkeling van de verschillende functies door een gebiedsgerichte afweging en complementaire ontwikkelingsperspectieven;
 - Het omgaan met de eindigheid van de ruimte door verweving van functies en samen gebruik van de ruimte;
 - De historische ruimtelijke context en de bestaande ruimtelijke structuur als aanknopingspunten en randvoorwaarde voor een kwalitatieve ruimtelijke ontwikkeling;
 - Het aanvaarden en aanwenden van mobiliteit als ruimtelijk ordenend principe in een netwerksamenleving.

-

- De globale ontwikkelingsvisies in het ruimtelijk structuurplan van de provincie Oost-Vlaanderen kunnen worden samengevat in volgende elementen:
 - Een gedifferentieerde rol voor elke deelruimte;
 - Een samenhangende ontwikkeling van de deelstructuren over de deelruimten heen.

-

- ³ Goedgekeurd op 18/02/2004 door de Vlaamse regering, partiële herziening op 25/08/2009, tweede partiële herziening op 18/07/2012.

5.2.2.2 Deelruimten

- Er worden in het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan Oost-Vlaanderen verschillende hoofd- en deelruimten onderscheiden. Voor elk van deze deelruimten worden uitgangspunten voor het beleid en de ruimtelijke visie en concepten geformuleerd. Beveren situeert zich in de gewenste deelruimten 'De Waaslandhaven', 'het E17- netwerk' en 'Noordelijk Openruimtegebied'.
-
- DEELRUIMTE: HET E17-NET WERK ALS STEDELIJK NETWERK OP PROVINCIAAL NIVEAU
- De deelruimte E17-netwerk als stedelijk netwerk op provinciaal niveau moet de (stedelijke) dynamiek in het spanningsveld Gent-Antwerpen opvangen. Door die te concentreren en te bundelen in het netwerk wordt de verdere verstedelijking van de openruimtegebieden voorkomen. Het ruimtelijk beleid is gericht op:
 - Het bieden van voldoende ruimte om bijkomende ontwikkelingen op te vangen;
 - Het versterken van de woonomgevingskwaliteit in het netwerk;
 - Het behoud van de relatie tussen de openruimtegebieden doorheen het E17-netwerk.
-
- Het wordt vertaald in o.a. volgende ruimtelijke principes:
 - Structureren van de interne en externe bereikbaarheid: De N70 fungeert als hoofdstraat in het netwerk en staat in voor de interne bereikbaarheid.
 - Regionale economie op goed ontsloten plekken en gekoppeld aan de centrale plaatsen: Om de economische groei in het E17-netwerk op te vangen, worden bijkomende bedrijventerreinen voorzien. Aandachtspunten bij het voorzien van regionale bedrijventerreinen zijn:
 - o een goed ontsloten locatie (t.o.v. E17);
 - o bereikbaarheid voor het openbaar vervoer;
 - o een ruimtelijke en functionele koppeling van het bedrijventerrein met stedelijke kern/economisch knooppunt (recreatieve (groen)gebieden, grootschalige handelsconcentraties,...) met aandacht voor ruimtelijke kwaliteit en multifunctionaliteit.
-
- DEELRUIMTE: DE WAASLANDHAVEN, POORT EN MOTOR VOOR ONTWIKKELINGEN IN OOST-VLAANDEREN
- De Waaslandhaven is een poort van Vlaams belang. De ontwikkeling van dit zeehavengebied (m.i.v. het multimodaal logistiek park) zal ontwikkelingen in Oost-Vlaanderen induceren.
-
- Volgende ruimtelijke principes worden vooropgesteld:
 - De Waaslandhaven is de motor voor ontwikkelingen in het E-17 netwerk;
 - Om de leefbaarheid van de openruimtefuncties, de bedrijfszekerheid van de landbouwbedrijven en de woonkwaliteit in de polderdorpen te behouden, moet de haven duidelijk begrensd en gebufferd worden.
-

- DEELRUIMTE: HET NOORDELIJK OPENRUIMTEGEBIED, BUITENGEBIED TUSSEN VERSTEDELIJKE ZONES
- In het Noordelijk Openruimtegebied wordt verdere verstedelijking tegengegaan en worden de nodige ontwikkelingsmogelijkheden geboden aan de openruimtefuncties. Het evenwicht van de openruimtefuncties (natuur, bos, landbouw en recreatie) onderling en dat met de lokale ontwikkelingen op het vlak van wonen en de daarbij behorende functies op het niveau van het buitengebied worden hersteld.
-
- Volgende ruimtelijke principes worden gehanteerd:
 - De oost-west gerichte landschapsstructuren worden als kapstok gebruikt bij het creëren van een evenwicht tussen landbouw, natuur en landschap;
 - De ontwikkelingen op het vlak van wonen en werken worden beperkt tot die van een lokale schaal. De stedelijke functies en ontwikkelingen situeren zich in het E17-netwerk;
 - Een beperkte toegankelijkheid tegen een verdere verstedelijking. Het aantal op- en afritten langs de N49/A11 wordt beperkt om de verstedelingsdruk die deze as zou kunnen genereren, tegen te gaan.
-
- GEWENSTE DEELSTRUCTUREN
- GEWENSTE NEDERZETTINGSSTRUCTUUR - KLEINSTEDELIJK GEBIED
- De gewenste nederzittingsstructuur stelt volgende doelstellingen voorop:
 - Het voorzien in een kwantitatief en kwalitatief aanbod aan woonmogelijkheden;
 - Tegengaan van het ongeordend uitzwermen van functies;
 - De leefbaarheid en attractiviteit van de stedelijke gebieden vergroten;
 - De leefbaarheid van de buitengebiedkernen garanderen.
-
- De invloedssfeer van het kleinstedelijk gebied Beveren is grotendeels beperkt tot (de dorpen in) de eigen fusiegemeente. De ontwikkelingen in de Waaslandhaven beïnvloeden echter in belangrijke mate de ontwikkelingen in het stedelijk gebied Beveren. De gewenste rol van Beveren omvat volgende elementen.
 - Binnen het E17-netwerk is voor Beveren vooral een woonfunctie weggelegd. De ontwikkeling van voorzieningen en bedrijvigheid moet gericht zijn op het ondersteunen van de eigen woonfunctie. Bijkomende woonmogelijkheden moeten worden voorzien in de bestaande woonconcentraties, waaronder het kleinstedelijk gebied Beveren-Melsele. Hierbij moet het hiërarchisch verschil tussen de kernen op vlak van voorzieningenniveau worden bewaard en versterkt.
 - Een concurrentiële ontwikkeling t.o.v. Antwerpen en/of Sint-Niklaas is niet wenselijk.
-
- Grootschalige bedrijfsontwikkelingen worden beter elders in het netwerk of in de Waaslandhaven opgevangen. In beperkte mate kunnen in het stedelijk gebied kantoorfuncties (bv. afgeleide dienstenfuncties t.o.v. de Waaslandhaven) opgevangen worden.
- Belangrijke aandachtspunten voor het afbakeningsproces van Beveren zijn: de spoorlijn, de stationsomgeving, de N70, de openruimtecorridor tussen Beveren en Sint-Niklaas, het woongebied Beveren-Melsele, de grote aaneengesloten openruimtegehelen. De afbakening van het kleinstedelijk gebied Beveren is nog lopende (fase startnota). De afbakening van het kleinstedelijk gebied 'Beveren' zal toelaten om binnen de contour een stedelijk gebiedbeleid te voeren om de verschillende maatschappelijke behoeften (wonen, werken, ontspannen,...) op te vangen.
-
- GEWENSTE RUIMTELIJK-ECONOMISCHE STRUCTUUR

- In het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen zijn de economische knooppunten, de plaatsen waar het wenselijk is economische ontwikkelingen te concentreren, bindend geselecteerd. Beveren werd geselecteerd als kleinstedelijk gebied. Beveren is als economisch knooppunt gelegen in het E17-netwerk dat een niet onbelangrijke rol vervult binnen de Vlaamse Ruit. De economische knooppunten die hier gelegen zijn vervullen eveneens een belangrijke rol inzake werkgelegenheid voor het Noordelijk Openruimtegebied en het Oostelijk Rastergebied.
-
- Verdere ontwikkelingen in Beveren mogen niet concurrentieel zijn met deze in Antwerpen of Sint-Niklaas. Naast de beperkte ontwikkeling van kantoor- en dienstenfuncties (i.f.v. de haven) in het stedelijk gebied kunnen ook bedrijfseconomische ontwikkelingen met een woonondersteunend karakter in het stedelijk gebied gesitueerd worden. Verder kan Beveren een belangrijke rol vervullen in het opvangen van economische ontwikkelingen die zich nu perifeer langs de E17 voordoen. Een goede ontsluiting van dit kleinstedelijk gebied naar de E17 is wenselijk om de kleinstedelijke functie in het netwerk te kunnen vervullen.
-
- **GEWENSTE TOERISTISCH-RECREATIEVE STRUCTUUR**
- De gewenste toeristisch-recreatieve structuur stelt volgende doelstellingen voorop:
 - Het ondersteunen van het economisch en maatschappelijk belang van toerisme en recreatie;
 - Het streven naar een duurzame en kwalitatieve ontwikkeling van toerisme en recreatie;
 - Aandacht voor de eigenheid van de streek en gebiedsgerichte werking;
 - Bevorderen van de samenhang in toeristisch-recreatieve netwerken;
 - De versterking van de recreatieve voorzieningen omwille van het ruimtelijk – functioneel belang.
-
- Bundeling en concentratie van toeristisch-recreatieve infrastructuur zijn de algemene principes voor het ruimtelijk beleid. Dit betekent dat:
 - Bijkomende hoogdynamische toeristisch-recreatieve infrastructuur gesitueerd wordt in gebieden van primair toeristisch belang;
 - Bijkomende laagdynamische infrastructuur met een beperkte omvang kan worden gesitueerd
 - o nabij de kernen in het buitengebied;
 - o in toeristisch-recreatieve netwerken;
 - o langs en in functie van het toeristisch-recreatief hoofdrouthenetwerk.
 - Voor de bestaande toeristisch-recreatieve knooppunten de verdere ontwikkeling onderzocht wordt, in overeenstemming met de visie op de ontwikkeling van de omgeving;
 - Nieuwe toeristisch-recreatieve knooppunten op provinciaal niveau slechts ontwikkeld worden in stedelijke gebieden en gebieden van primair toeristisch-recreatief belang.
-
- Bundeling van voorzieningen wordt ondersteund vanwege:
 - De functionele meerwaarde die ontstaat door wisselwerking tussen het toerisme en de andere voorzieningen in de nederzettingkernen;
 - Het belang van recreatieve voorzieningen in de directe nabijheid, voor een aangename, leefbare woonomgeving;
 - Het voorkomen van de morfologische en functionele aantasting van openruimtegebieden.
-
- In Oost-Vlaanderen worden met betrekking tot recreatie en toerisme gebiedsvormige, lijnvormige en puntvormige beleidscategorieën onderscheiden:
 - De gebiedsvormige beleidscategorieën zijn de toeristisch-recreatieve netwerken, de toeristisch-recreatieve aandachtsgebieden en de gebieden van primair toeristisch-recreatief belang;
 - De lijnvormige beleidscategorie vormt het toeristisch-recreatief hoofdrouthenetwerk, waarin de lijnelementen op een kwaliteitsvolle manier ontwikkeld en uitgebreid worden;

- De puntvormige beleidscategorieën omvatten de dagrecreatieve knooppunten, de verblijfs-recreatieve knooppunten en de natuur- en landschapsknooppunten.
-
- Gebieden van primair toeristisch-recreatief belang zijn gebieden waar verdere ondersteuning wenselijk is. Ze bieden mogelijkheden voor de ontwikkeling en/of bundeling van bijkomende toeristisch-recreatieve infrastructuur.
- De gebieden van primair toeristisch-recreatief belang zijn alle stedelijke gebieden, het E17-netwerk, de specifieke economische knooppunten en het provinciaal domein Puyenbroeck met de omgeving in Wachtebeke – Lochristi-Lokeren.
- Beveren behoort tot een gebied van primair toeristisch-recreatief belang.
-
- **GEWENSTE LIJNINFRASTRUCTUUR**
- In het provinciaal Ruimtelijk Structuurplan worden de wegen met een bovenlokale verzamel- en/of verbindingfunctie (cf. secundaire wegen) geselecteerd. Secundaire wegen zijn wegen die een belangrijke rol spelen in het ontsluiten van gebieden naar de primaire wegen en naar de hoofdwegen (= verzamelfunctie op bovenlokaal niveau) en die tevens op lokaal niveau van belang zijn voor de bereikbaarheid van de diverse activiteiten langsheen die wegen (= toegang even). Deze wegen zijn niet van gewestelijk belang.
- In Beveren komen o.a. volgende selecties voor:
 - N70 als secundaire weg II: N47 (Lokeren) – N41 (Sint-Niklaas), en van R42 (Sint-Niklaas) – N485 (Beveren): verzamelen van verkeer van het E17-netwerk, meer in het bijzonder van delen van kleinstedelijk gebied Lokeren en woonkernen en hoofddorpen in het E17-netwerk, naar het hogere wegennet en naar de resp. stedelijke gebieden.
 - N450 als secundaire weg II: van N70 (Beveren) tot Nx (te ontwerpen primaire parallelweg A11/N49: verzamelen verkeer uit kleinstedelijk gebied Beveren – Melsele naar A11/N49 en Waaslandhaven; aandacht voor doortocht Melsele.
 - N70 als secundaire weg III: N41 – R42 (te Sint-Niklaas), en N485 (Beveren) - provinciegrens Antwerpen:
 - 'hoofdstraat' binnen het stedelijk netwerk, met een wegverkeersfunctie, nevens geschikt aan de functie voor openbaar vervoer en langzaam verkeer; - bijzondere aandacht naar inrichting als OV-as en langzaam-verkeersas.
- Openbaar vervoer
- Het station te Beveren wordt aangeduid als knooppunt van regionaal niveau. Het station is een tussenknoop op de spoorlijn en vormt geen knooppunt in het spoorwegennet. Binnen de NMBS-structuur wordt het station dan ook aangeduid als lokaal station. Wegens de ligging in het stedelijk gebied dient het station dan ook opgewaardeerd te worden. De status moet minstens deze van interstedelijk station benaderen.
- De N70 Sint-Niklaas, en Beveren – Antwerpen heeft volgende openbare busvervoersassen:
 - lijn 75 (Sint-Niklaas – Belsele – Heesdonk – Lokeren),
 - lijn 77 (Sint-Niklaas – Zwembad – Heesdonk – Lokeren),
 - lijnen 81 tot en met 86 (Sint-Niklaas en/of Beveren – Antwerpen). Fietsrouten netwerk
-
- In opdracht van het Vlaams Gewest, worden door de Vlaamse provincies verbindende functionele fietsroutenetwerken op provinciaal niveau opgemaakt. Deze netwerken verbinden fietskernen en attractiepolen en zijn in eerste instantie bestemd voor (boven)lokaal woonwerk, woon-school en woon-winkelverkeer, terwijl recreatief medegebruik steeds mogelijk is. Alle openbaar-vervoerknooppunten worden meegenomen bij de opbouw van de netwerken.
- In Beveren zijn volgende bovenlokale functionele fietsnetwerken gelegen:
 - F41 Zelzate – Antwerpen: via Gentse Haven, Beveren, Haven van Antwerpen,

- F425 Beveren Waas – Waaslandhaven,
- F4 Antwerpen – Gent: via Beveren – Sint-Niklaas.

-

- TWEEDE PARTIËLE HERZIENING

- Het addendum - tweede partiële herziening van het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan Oost-Vlaanderen werd op 18 juli 2012 door de minister goedgekeurd.

- De provinciale beleidsopties worden gedeeltelijk herzien en aangevuld in functie van actuele en prioritaire knelpunten en potenties. De tweede partiële herziening van het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan Oost-Vlaanderen omvat vooral wijzigingen op het vlak van wonen en bedrijvigheid. In een latere herziening van het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan Oost-Vlaanderen zal voor een aantal aspecten diepgaander onderzoek en evaluatie nodig zijn en afstemming gebeuren met het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen.

-

5.3 Beleidsplan Ruimte provincie Oost-Vlaanderen (in opmaak)

- De provincie Oost-Vlaanderen werkt aan een nieuw Beleidsplan Ruimte met een langetermijnvisie voor het gebruik van de ruimte in Oost-Vlaanderen in 2050. Deze nieuwe visie dient tegemoet te komen aan de huidige maatschappelijke en ruimtelijke trends en ontwikkelingen, zoals klimaatverandering, globalisering, bevolkingsgroei en migratie, schaarse grondstoffen, het mobiliteits- en energievraagstuk, nieuwe technologieën etc.

-

- Volgende fasen worden doorlopen om te komen tot een nieuw provinciaal Beleidsplan Ruimte:

1. Voorbereidende fase;
2. Opmaak conceptnota: februari tot mei 2019;
3. Raadpleging publiek en adviesvraag over conceptnota: 16/09/2019 - 14/11/2019;
4. Voorontwerp beleidsplan;
5. Voorlopige vaststelling ontwerp beleidsplan;
6. Openbaar onderzoek;
7. Definitieve vaststelling.

-

STRATEGISCHE VISIE ZOALS OPGENOMEN IN DE CONCEPTNOTA

- De provincie werkt naar een ruimtelijk beleid waarin de ruimte op een slimme manier ingezet wordt om tegen 2050 te beschikken over een klimaatgezonde en kwalitatieve leefomgeving. Hiervoor is een ommekeer noodzakelijk op verschillende vlakken (wonen, open ruimte, mobiliteit, energie en economie). De strategische visie (zoals opgenomen in de conceptnota) is de drager van dit ruimtelijk beleid dat de provincie tot 2050 wil voeren.

- In deze strategische visie verwoorden we acht waarden, vier ruimtelijke principes en vijf werkvelden. In de conceptnota worden deze steeds gestaafd met illustraties.

Acht waarden

- De strategische visie moet zowel het hoofd bieden aan huidige beleidsuitdagingen, als een goede gids zijn bij het aangaan van toekomstige uitdagingen en trends die vandaag nog niet gekend zijn. Om een grondig antwoord te formuleren, grijpt deze strategische visie terug naar de essentie van het ruimtelijk beleid: het realiseren van fundamentele waarden. Het eerste deel van deze strategische visie bundelt daarom acht kernwaarden waar de provincie vanuit haar ruimtelijk beleid uitvoering aan wil geven.

-

- De acht kernwaarden zijn:

1. Gezondheid en veiligheid;
2. Kwaliteit en comfort;
3. Klimaatgezond;
4. Identiteit en authenticiteit;
5. Autonomie en robuustheid;
6. Welvaart;
7. Rechtvaardigheid;
8. Sociale cohesie en inclusie.

- Deze acht kernwaarden hebben allen een doorwerking in de ruimte.
 -
 - Vier ruimtelijke principes
 - Verder worden er ruimtelijke principes vooropgesteld die de acht kernwaarden (en bijhorende illustraties) omzetten in een concreet toetsingskader.
 - Volgende vier ruimtelijke principes staan hierin centraal:
- 1) Nabijheid en bereikbaarheid:
 - a) Ruimtelijke ontwikkelingen worden gebundeld op plaatsen die multimodaal zijn of worden ontsloten.
 - b) De aanleg van mobiliteitsinfrastructuur versterkt de multimodale bereikbaarheid van de knooppuntlocatie
 - 2) Meervoudig en intensief ruimtegebruik:
 - a) De beste ruimtelijke oplossing is de oplossing die het meest efficiënt gebruik maakt van de schaarse ruimte.
 - b) Meervoudig en intensief ruimtegebruik is de norm. Nieuwe projecten die de ruimteclaims van slechts één partij behartigen, zijn onwenselijk of onafgewerkt.
 - c) Meervoudig en intensief ruimtegebruik moet ook de ruimtelijke kwaliteit verhogen.
 - 3) Ecosysteemdiensten versterken:
 - a) Elke ruimtelijke ontwikkeling dient rekening te houden met de ecosysteemdiensten die de omgeving levert.
 - b) Ruimtelijke ontwikkelingen dienen deze ecosysteemdiensten te respecteren en waar mogelijk te versterken.
 - c) Ruimtelijke ontwikkelingen die ecosysteemdiensten schaden, zijn onwenselijk. Ze dienen vermeden, hersteld of gecompenseerd te worden.
 - 4) Maatschappelijke betaalbaarheid:
 - a) Projecten zoeken een goed evenwicht tussen de ruimtelijke en maatschappelijke meerwaarde op korte en op lange termijn. Onder lange termijn worden terugkerende kosten voor onderhoud en exploitatie verstaan, alsook de kosten voor hergebruik en omkeerbaar ruimtegebruik.
 - b) Projecten zoeken eveneens een correct sociaal evenwicht tussen de lusten en lasten die ze met zich meebrengen en verdelen deze rechtvaardig.
 -
 - Door dit toetsingskader te gebruiken bij alle ruimtelijke dossiers die op de tafel van de provincie komen te liggen, is de doorwerking van de kernwaarden in het beleid gegarandeerd. Wanneer een project aan de vier ruimtelijke principes beantwoordt, komt het impliciet ook tegemoet aan de acht waarden.
 -
 - Vijf werkvelden
 - Tot slotte legt de provincie uit hoe ze uitvoering wil geven aan de inhoudelijke ambities en haar bijhorende attitudes. Naast het verdedigen van de bovenlokale belangen, zal ook ingezet worden op het ondersteunen van lokale initiatieven en behoeften, en het bundelen van krachten over administratieve en institutionele grenzen heen.
 - Dit wordt gekaderd in vijf werkvelden:
 - 1. Ruimtelijke governance;
 - 2. Sensibilisering en transitie management;
 - 3. Sterke gebiedsgerichte benadering;
 - 4. Instrumenten en hefboomen;
 - 5. Realisatiegericht aan de slag.

5.4 Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan Beveren

- Het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan (GRS) Beveren⁴ geeft de visie voor de gewenste ruimtelijke structuur in de gemeente weer.
- In het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan wordt de ruimtelijke structuur uitgewerkt aan de hand van deelruimten en deelstructuren, net zoals het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen en het provinciaal Structuurplan Oost-Vlaanderen.
-
- In wat volgt worden de relevante elementen aangehaald met betrekking tot de gewenste ruimtelijke structuur van de gemeente Beveren. Het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan werd echter opgemaakt in de periode 2006-2007 en is dus deels gedateerd. Onderstaande bepalingen dienen ook in die zin gelezen te worden.

5.4.1 Informatie gedeelte bestaande economische structuur

- De gemeente beschikt over verschillende zones voor ambachtelijke bedrijven en KMO's. De meeste zones voor ambachtelijke bedrijvigheid en KMO situeren zich rond en in het verstedelijkte gebied Beveren-Melsele. Het betreft de bedrijventerreinen Gasdam (ca. 14ha), LU (ca. 20ha), Kruisstraat en Doornpark. Dit laatste is het grootste van de vier (het beslaat momenteel bijna 45ha) en is nog in volle expansie.
-
- **BESTAANDE TOERISTISCH-RECREATIEVE STRUCTUUR**
- Toerisme en recreatie wordt steeds meer een activiteit van economisch belang en economische potenties. Dit maakt dat voor een aantal gebieden het een stuwende activiteit wordt waar heel wat tewerkstelling aan vast hangt. Voor de gemeente Beveren zijn de toeristisch-recreatieve activiteiten ook belangrijk voor de open ruimte, een belang dat naar de toekomst alleen maar zal toenemen, gelet op de troeven die de gemeente op dit vlak bezit.
- De gemeente Beveren telt één hotel op haar grondgebied, nl. Hotel Beveren op de Gentseweg 280. Het is een goed uitgerust hotel met o.a. bar, restaurant, fietsverhuur, speeltuin e.d.
-
- **BESTAANDE LIJNINFRASTRUCTUUR**
- **Wegennet**
- De gemeente Beveren wordt doorkruist door drie snelwegen: de E17 Antwerpen/Gent, de E34 (N49) Antwerpen/Knokke en de R2 die via de toltunnel (Liefkenshoektunnel) een kortere verbinding op de ring van Antwerpen maakt.
- Via de secundaire weg type III, N70 Antwerpen/Sint-Niklaas wordt de stedelijke hoofdruimte Beveren-Melsele verbonden met de ontsluitingsassen naar de hoofdwegen. Richting E34 is dit de Melseledijk (N450) en richting E17 staat de Krijgsbaan (N419) en de Zandstraat – Bergstraat (N485) via Haasdonk voor de verbinding in.
- De N70 vormt daarnaast nog de lokale verbinding naar Zwijndrecht en Sint-Niklaas. Daar er bovendien ook lokaal verkeer zich op deze as voortbeweegt, maakt dat dit een drukke baan is en de nodige verkeersonveiligheid tot gevolg heeft. In het centrum van Beveren is de baan reeds verkeersveilig heringericht.
- De gemeentewegen kunnen als lokale wegen getypeerd worden.
-
- **Openbaar vervoer**

- ⁴ Goedgekeurd d.d. 28/09/2006 door de bestendige deputatie van de provincie

- Beveren wordt ontsloten door de spoorwegverbinding lijn 59 Gent - Antwerpen. Er is een station in Beveren en Melsele. Er
- stoppen enkel L-treinen. In de spits stoppen 2 tot 3 treinen per uur. De volgende buslijnen bedienen Beveren:
 - Lijn 81: St.-Niklaas – Westakkers – Beveren – Antwerpen L.O.
 - Lijn 82: St.-Niklaas - Haasdonk - Beveren – Antwerpen L.O.
 - Lijn 83: Doel – Kieldrecht – Kallo – Beveren – Antwerpen L.O.
 - Lijn 84: Doel - Kieldrecht - Beveren – Antwerpen L.O.
 - Lijn 85: St.Gillis Waas - Beveren – Antwerpen L.O.
 - Lijn 89: Doel - Kieldrecht - Kallo –Antwerpen L.O.
- In de stedelijke hoofdruimte rijden bijna alle lijnen langs de hoofdassen zijnde de N70 en de N450.
-
- Fietsinfrastructuur
- De gemeente Beveren wil zoveel mogelijk veilige en comfortabele en korte fietsroutes aanbieden. Men wil een netwerk opbouwen bestaande uit fietspaden, rustige straten en voetwegen waarlangs fietsers zich veilig kunnen voortbewegen. Basis hiervoor is o.a. het provinciaal fietsroutenetwerk. Langs de N70 zijn wel fietspaden voorzien. Deze zijn echter buiten het centrum van Beveren oncomfortabel en niet echt veilig. Er zijn ook geen veilige oversteekmogelijkheden aanwezig.
-

5.4.2 Richtinggevend gedeelte

- GEWENSTE RUIMTELIJK ECONOMISCHE STRUCTUUR
- Beveren heeft als kleinstedelijk gebied naast de taakstelling inzake regionale bedrijvigheid, ook de taak om te voorzien in de noden van de lokale bedrijvigheid.
- Voor de planperiode 2005-2007 zijn er binnen de bestaande bedrijfszone (cf. gewestplan) (Doornpark, LU, Gasdam) nog voldoende reserves aanwezig om de totale ruimtevrage voor vestiging binnen een lokaal bedrijventerrein op te vangen.
- Het bedrijfsgebied Doornpark beschikt over voldoende potenties voor een verdere uitbouw als lokale bedrijfszone:
 - De zone Doornpark beschikt nog over een reserve van +/- 15ha bedrijfsgebied volgens de gewestplanbestemming. Een deel van deze gronden is in eigendom van het gemeentebestuur. De realisatie van deze 3e fase Doornpark als lokaal bedrijventerrein wordt vooropgesteld. Een belangrijk deel van deze fase dient om niet regulariseerbare zonevreemde bedrijven de kans te geven om zich naar het Doornpark te herlocaliseren.
 - Voorwaarde voor het aansnijden van de niet ontwikkelde terreinen is de realisatie van een betere ontsluiting.
 - Omwille van landschappelijke redenen is een verdere uitbreiding in noordelijke richting aan de overzijde van de Boerenstraat niet wenselijk. Een uitbreiding in westelijke richting wordt niet weerhouden, omdat deze uitbreiding plaats vindt in het reserveringstracé van de R2. Het tracé van de R2 wordt als grens behouden.
-
- GEWENSTE TOERISTISCH-RECREATIEVE STRUCTUUR
- Onderstaande ruimtelijke principes vormen het uitgangspunt voor de gewenste ontwikkeling van de toeristisch recreatieve structuur:
 - Toeristisch-recreatieve voorzieningen afstemmen op de schaal van de omgeving;
 - Toeristisch-recreatieve voorzieningen gebruiken als identiteitsversterkend element;
 - Toeristisch-recreatieve voorzieningen bundelen tot een netwerk.

- In het richtinggevend gedeelte wordt voor de verblijfsrecreatie volgende visie opgesteld: De huidige verblijfsrecreatieve mogelijkheden (Hotel Beveren, jeugdcentrum Prosperpolder, weekendverblijven in zone Westakkers) kunnen worden behouden. Gelet op de draagkracht en de schaal van hun omgeving is een verdere uitbreiding of intensivering van deze activiteiten niet gewenst.
-
- GEWENSTE LIJNINFRASTRUCTUUR
- Hoofd- en primaire wegen zijn geselecteerd in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV), secundaire wegen in het Ruimtelijk Structuurplan Provincie Oost-Vlaanderen (RSPO). De gemeente is bevoegd voor de categorisering van de lokale wegen en heeft deze reeds vastgelegd in het goedgekeurde mobiliteitsplan (zie 3.7 mobiliteitsplan Beveren).
- Selectie lokale wegen
- Lokale wegen type I (lokale verbindingsweg)
 - o Bestaande parallelweg N49/ E34 tussen Sint-Gillis-Waas en N451;
 - o N451 tussen Sint-Niklaas en Kieldrecht;
 - o N419 tussen E17 en Kruibeke;
- Lokale wegen type II (gebiedsontsluiting centrum)
- Lokale weg type III (erftoegangsweg): In de gemeente worden alle overige wegen geselecteerd als lokale weg, type III. Het gaat vooral over de woonstraten en de landelijke wegen. Sluipverkeer zal er worden ontmoedigd.
- Toegangen tot het kleinstedelijk gebied: N70 - Doornstraat, N70 - Grote Heidestraat, Vijfstraten, N70 - Van Beverenlaan, N70 - Kasteeldreef - Gravendreef, N70 - Viergemeet, N70 - Torenstraat - Spoorweglaan, N70 - Burggravenstraat – Snoeckstraat, N450 - Dambrugstraat, N450 - Gaverlandstraat, N450 -Fazantenlaan, N450 – Brielstraat, Koolputstraat - Gaverlandstraat, Leurshoek, Glazenleeuwstraat – Labytstraat – Klapperstraat, Elzestraat, Lindenlaan – Steenssensstraat
-
- Lokale fietsroutes
- Waar de bovenlokale routes deel uitmaken van een bovengemeentelijk netwerk, vormen de lokale routes een verfijning op lokaal vlak, waarbij alle woongebieden en lokale attractiepolen verbonden worden. In volgende straten worden fietspaden aangelegd:
 - Bergstraat (N485) (Haasdonk – Kruibeke)
 - Gaverlandstraat
 - Spoorweglaan
 - Burggravenstaat – noordelijk deel Kalishoekstraat
 - Bosdamlaan – P. Stautstraat
 - Elzestraat – P. Steenssensstraat
 - Grote Heidestraat
- Uiteindelijk moet ook elke woonstraat in Beveren een veilige fietsstraat worden.

5.4.3 Deelruimte stedelijke hoofdruimte Beveren-Melsele

- De stedelijke hoofdruimte Beveren – Melsele is een gebied met een sterke ruimtelijke dynamiek, geconcentreerd rond de hoofdstraat N70, waar diverse lokale en bovenlokale functies aanwezig zijn: de N70 als hoofdstraat; de stedelijke kern van Beveren met zijn veelvuldigheid aan functies en de voorstedelijke kern van Melsele met een wat lagere dynamiek en woondensiteit; Meerminnendam en Cortewalle als kleinstedelijke recreatieruimten; bijkomende lokale bedrijvigheid in het Doornpark en de voormalige LU-terreinen, ...

- De concepten zijn:
- Stedelijk gebied met 2 ontwikkelingspolen: De stedelijke hoofdruimte is een gebied met grote dynamiek. Beveren en Melsele vormen de twee kerngebieden voor wonen, bedrijvigheid en voorzieningen met de N70 als hoofdstraat.
- Selectief verdichten van het stedelijk gebied: Het stedelijk gebied heeft een taakstelling inzake wonen en bedrijvigheid. Naast het versterken van de stedelijke woongebieden moet de kwaliteit van het oudere woningbestand verbeterd worden.
- Uitbouwen van een gedifferentieerd bedrijfsbeleid: De werkgelegenheid zal in de gemeente Beveren verder gestimuleerd worden. Dit betekent het uitbouwen van bedrijfsactiviteiten met aandacht voor de ruimtelijke, verkeerskundige en milieuhygiënische randvoorwaarden. Het optimaliseren en versterken van bestaande bedrijfsterreinen vormt een belangrijk uitgangspunt.
- Beveren – Melsele verkeersleefbaar houden: De leefbaarheid en aantrekkelijkheid van de kernen wordt vandaag gehypothekeerd door de verkeersoverlast; mede het gevolg van de congestie op de E17. De bestaande verkeers- en vervoersstructuur dient te worden geoptimaliseerd. Dit noopt tot een goede bereikbaarheid en ontsluiting van het stedelijke woongebied en de verschillende voorzieningen. Daarnaast dienen de bedrijfsgebieden goed ontsloten te worden richting hoofdwegenet, zonder dat de woongebieden hiervan te veel hinder ondervinden.
-

5.5 Verkeerskundige planningscontext

5.5.1 Openbaar vervoersnetwerk

5.5.1.1 NMBS -trein

- Beveren heeft een station op de spoorlijn 59 Antwerpen-Gent. Het station is op 3,3 km van hotel Beveren gelegen. In de bediening van Hotel Beveren speelt het station geen rol van betekenis.

5.5.1.2 De Lijn - bus

- De Lijn bedient met lijn 81, halte Grote Heidestraat, de omgeving van Hotel Beveren. De halte is gelegen op 240 m van de perceelsgrens van Hotel Beveren. Tot aan de ingang bedraagt de afstand 440 m.
- Lijn 81 heeft een bediening vanaf 6 uur tot 20u30 met een half uur frequentie.

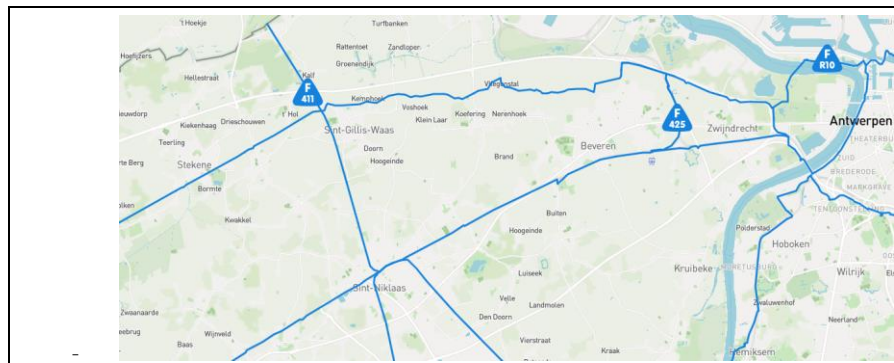


Figuur 8: netwerk openbaar vervoer per bus (bron Vlaamse Vervoersmaatschappij)

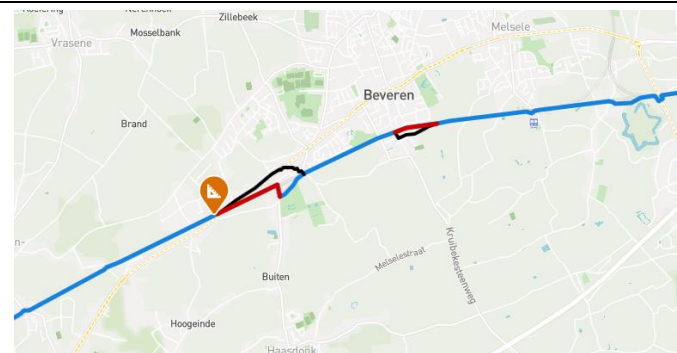
5.5.2 Fietsnetwerken

5.5.2.1 Fietsssnelweg

- Spoorlijn 59 is drager van de F4 Antwerpen – Gent als onderdeel het netwerk van fietssnelwegen.



- Figuur 9: netwerk van fietssnelwegen
(bron: prov. <https://fietssnelwegen.be>)



- Figuur 10: deel van F4 in tracéonderzoek
(bron: prov. <https://fietssnelwegen.be>)

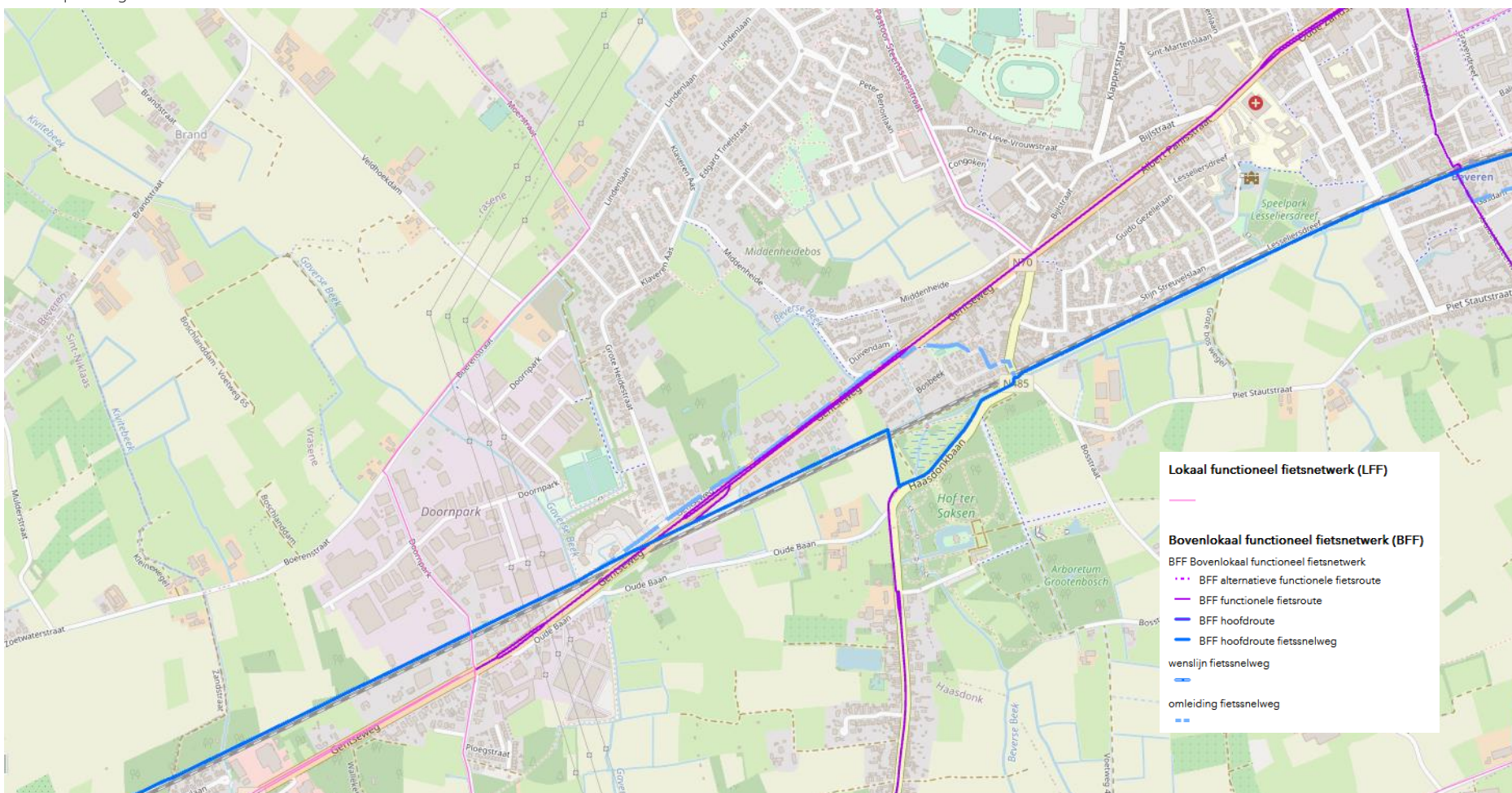
Legende

- Fietssnelweg ⓘ
- Niet-toegankelijk deel van fietssnelweg (niet gerealiseerd)
- Alternatieve route in afwachting van verdere realisatie
- Aansluitende fietssnelwegen

-
- Ter hoogte van Hotel Beveren onderzoekt de provincie de mogelijkheid om de fietssnelweg door te trekken langsheen de spoorlijn onder de N70 door. Deze studie past binnen het onderzoek van Infrabel naar alternatieven voor overwegen.
-

5.5.2.2 Bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk

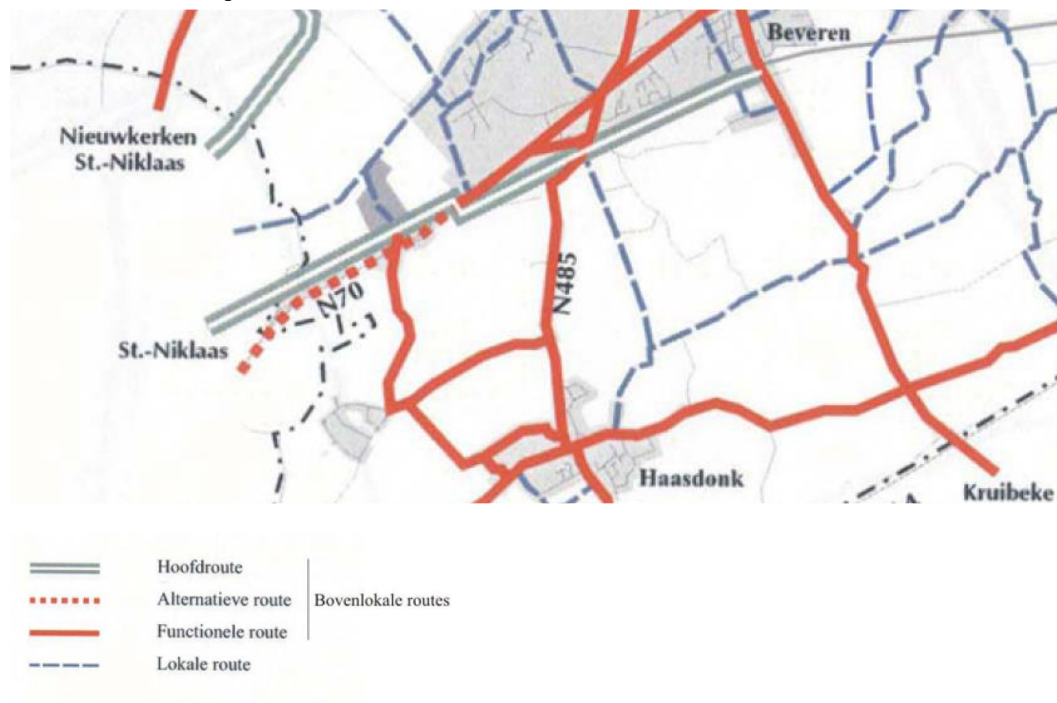
- De N70 is voorzien van vrijliggende fietspaden. Richting Sint-Niklaas betreft het een dubbel richtingsfietspad. In de richting Beveren is het een enkelrichtingsfietspad.
- Het fietspad langs de N70 maakt deel uit van het Bovenlokaal Functioneel Fietsnetwerk.



Figuur 11: Bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk (<https://geoportal.oost-vlaanderen.be/Extern/Fietsnetwerk/>)

5.5.2.3 Lokaal fietsnetwerk

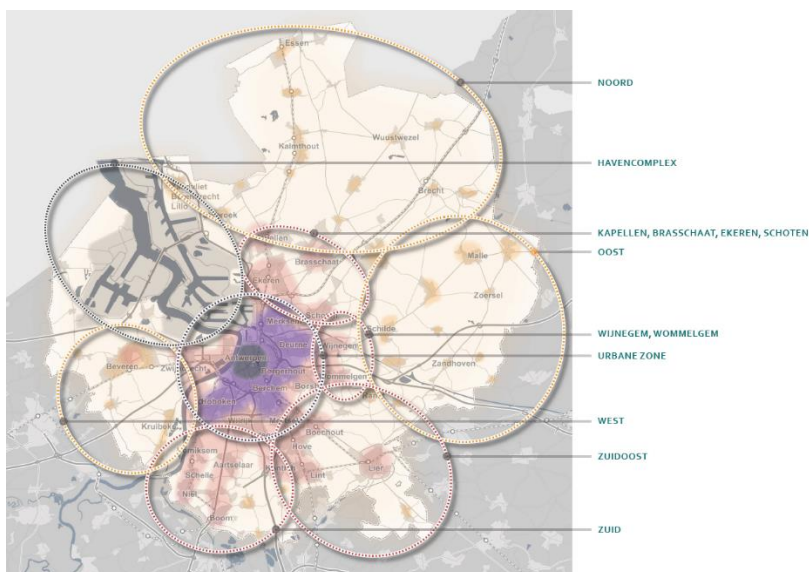
- De Grote Heidestraat is geselecteerd als onderdeel van het lokaal fietsnetwerk.



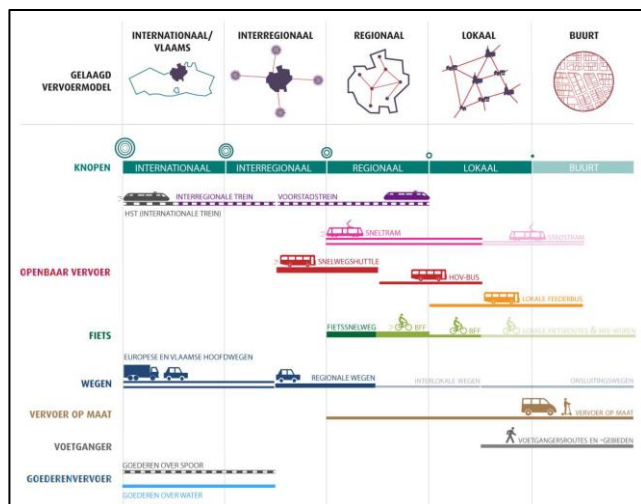
Figuur 12: lokaal fietsnetwerk (bron mobiliteitsplan Beveren)

5.5.3 Regionaal Mobiliteitsplan Vervoerregio Antwerpen

- Sinds 1 januari 2019 is Vlaanderen ingedeeld in 15 vervoerregio's. Met de inrichting van vervoerregioraden en regionale mobiliteitsplannen hebben de Vlaamse gemeenten sedertdien een kader waarbinnen ze samenwerken aan gemeenschappelijke mobiliteitsuitdagingen. Vanuit Vlaanderen is aan de vervoerregio Antwerpen opgelegd om een modal split 50/50 te bereiken tegen 2030. Daarnaast legt Vlaanderen op om het aantal gereden auto en vrachtwagenkilometers met 15% te verminderen tegen 2030.
- De documenten van het regionaal mobiliteitsplan Antwerpen zijn publiekelijk raadpleegbaar op volgende website <https://www.vlaanderen.be/basisbereikbaarheid/vervoerregios/vervoerregio-antwerpen>. De documenten die d.d. 05 juni 2023 op de website gepubliceerd waren zijn gebruikt. Voor het deel van het Mober is gebruik gemaakt van
- de visienota Routeplan 2030 deel 1 (d.d. 21 juni 2018)
- mobiliteitsknooppunten (d.d. 25 maart 2021)
- nota wegencategorisering (d.d. 25 maart 2021)
- In de visienota stelt het Regionaal Mobiliteitsplan (RMP) dat er om de mobiliteit weer vlot te trekken en de impact op de leefbaarheid te beperken in de hele vervoerregio nood is aan een kentering zodat (veel) vaker gebruik wordt gemaakt van openbaar vervoer, fiets, deelmobiliteit etc. en het autogebruik voor vele ritten minder vanzelfsprekend wordt. Vanuit de opgaven waar de vervoerregio voor staat en de doelen die zij wil bereiken wordt een gezamenlijke en samenhangende strategie verwoord voor mobiliteit, voor de gebiedstypen en voor deelgebieden.
- De gemeente Beveren ligt in het deelgebied West.



- Bij de beschrijving van de strategie voor deel West is sterk de nadruk gelegd op de relatie met stedelijk Antwerpen en de economische activiteit van de haven. In de nota wordt de strategie als volgt beschreven (visienota deel 1, p.38):
- Het westen van de vervoerregio heeft relatief grote kernen zoals Beveren en Kruikeke en heeft een heel eigen karakter. Het is zowel op Antwerpen als Gent, Sint-Niklaas en Brussel georiënteerd, terwijl ook de nabijheid van de havens van Antwerpen en Gent/ Zeebrugge zich doet voelen. Logistieke stromen die door het gebied lopen, dienen daarom goed te worden geregeld teneinde overlast te beperken. Het spoor Antwerpen - Gent geeft goede mogelijkheden om het personenvervoer te bundelen. Hiertoe moeten de stations beter bereikbaar zijn met de fiets en de auto. Ook de aansluiting met auto en fiets op de trams naar Linkeroever is voor personenvervoer vanuit het Waasland van belang. Voor personenvervoer van en naar de haven kunnen de mogelijkheden van het gebruik van de (e-)fiets beter benut worden.



- Om de mobiliteitshift te realiseren heeft Vlaanderen in 2019 gekozen om het openbaar vervoersnet te laten evolueren naar een gelaagd multimodaal netwerk waarin alle modi hun plaats hebben en syncromodaliteit en combi-modaliteit sleutelbegrippen zijn.
- Om een gelaagd mobiliteitsnetwerk te laten functioneren dienen op de juiste plaatsen mobiliteitsknoepen ingericht te worden.
- In de omgeving van Hotel Beveren is geen mobiliteitsknoop op niveau van de vervoerregio voorzien. De dichtstbijzijnde mobiliteitsknoop is station Beveren. Het station Beveren is een regionale knoop. In deze mobiliteitsknoop wordt de focus gelegd op zowel voor- als natransport met de fiets. Beveren Markt is aangeduid als lokaal multimodaal knooppunt.
- Ten westen van de Hotel Beveren ligt de interregionale knoop (station Sint Niklaas).
- Beide regionale mobiliteitsknoepen en het lokaal multimodaal knooppunt liggen te ver van Hotel Beveren om rechtstreeks impact te hebben op de verplaatsingswijze.
- De N70 wordt in het voorstel voorzien van een HOV-bus⁵.

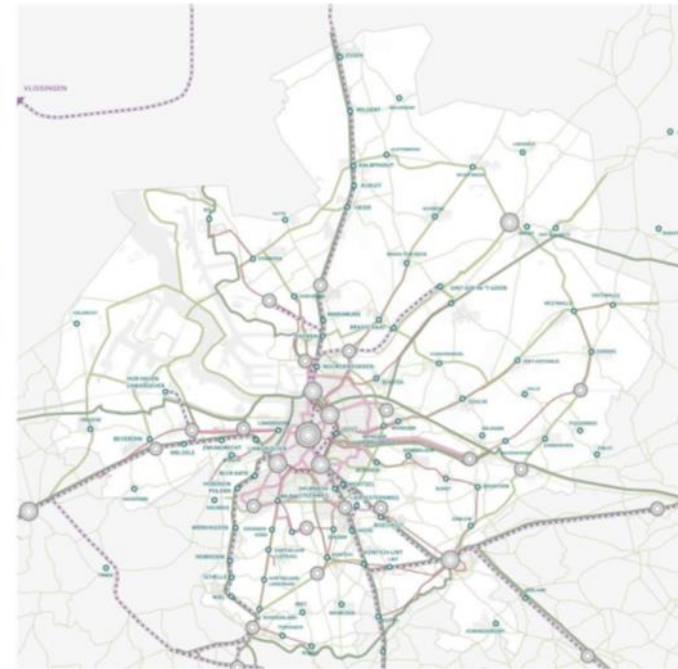
⁵ Er is nog geen definitie op Vlaams niveau m.b.t. HOV

- In de strategie van combimobiliteit zal de fiets een belangrijke rol moeten vervullen, zowel voor directe verplaatsingen van A naar B als in het voor- en natransport. Steeds vaker is de fiets (al dan niet elektrisch) een volwaardig vervoermiddel, zowel voor verplaatsingen in de kernen alsook voor de langere afstanden. Naast veilige en directe routes spelen ook comfortabele voorzieningen zoals goede fietsenstallingen een grote rol.
- De fietssnelweg F4 in de rand van de spoorverbinding Antwerpen – Gent passeert aan de site van Hotel Beveren. Een onderzoek loopt om de kruising van N70 en spoorweg in de omgeving van Hotel Beveren mogelijk te maken.

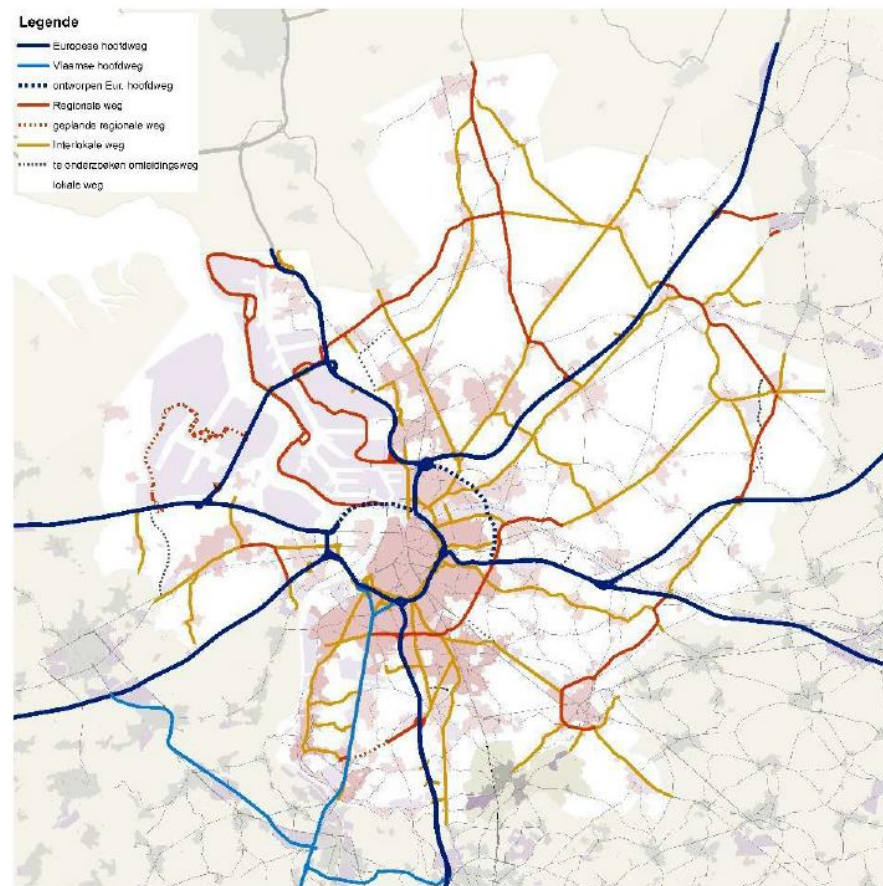
LOKALE KNOPEN & NETWERKEN

Legende

- internationale knoop
- interregionale knoop
- regionale knoop
- lokale knoop
- spoornetwerk
- sneltram
- HOV-bus
- BFF met A-net kwaliteit
- bovenlokaal functioneel fietsnetwerk (BFF)
- lokale feederbus



- In de nota wegcategorisering wordt het wegennet in de vervoerregio Antwerpen gecategoriseerd i.f.v; de verkeerskundige taakstelling van de verschillende wegen. Net zoals in de andere vervoerregio's worden volgende wegtypes onderscheiden:
- Het hoofdwegennet: de Europese hoofdwegen en de Vlaamse hoofdwegen
- De Europese hoofdwegen vormen een zelfstandig grofmazig raster van verbindingswegen. De Europese hoofdwegen zijn drager van internationaal verkeer en verbinden de internationale knooppunten met het buitenland. Dit zijn de zeehavens; de luchthavens; en de grootsteden met hst-stations. De Europese hoofdwegen behoren tot het Europese TEN-T-netwerk (trans-Europees vervoersnetwerk).
- De Vlaamse hoofdwegen zijn verbindingen tussen de Europese hoofdwegen. Ze vormen op zich geen zelfstandig netwerk, maar verfijnen samen met de Europese hoofdwegen een raster van hoofdwegen. Vlaamse hoofdwegen kunnen deel uitmaken van het Europese TEN-T-netwerk. De Vlaamse hoofdwegen die geen deel uitmaken van het TEN-T-netwerk kunnen de internationale knooppunten aansluiten op het TEN-T-netwerk.
- Het dragend netwerk: de regionale en interlokale wegen
- De regionale wegen vormen verbindingen tussen gemeenten onderling en het hoofdwegennet enerzijds en tussen het hoofdwegennet en de regionale logistieke knopen anderzijds.
- De interlokale wegen verbinden niet-aanpalende gemeenten. Ze ontsluiten belangrijke recreatieve en economische attractiepolen. Dit zijn attractiepolen op regionaal niveau. Het dragende netwerk kan bij capaciteitsproblemen van het hoofdwegennet ingeschakeld worden om het hoofdwegennet te ondersteunen, waarbij de lokale wegen vrij van doorgaand verkeer blijven, dit is het verkeer dat in het gebied in kwestie geen herkomst of bestemming heeft. Vermits het dragend wegennet op bepaalde momenten kan ingeschakeld worden voor doorgaand verkeer is een passende weginrichting en een verkeerssturing van groot belang. Het respecteren van leefbaarheids grenzen en verkeersveiligheid in o.a. de doortochten en t.h.v. kwetsbare functies zoals scholen, wordt daarbij een kritische factor. Dit zal verder worden uitgewerkt in o.a. de inrichtingsprincipes voor het dragend wegennet.
-
- De N70 (tussen Beveren-Melsele en de grens met Sint Niklaas wordt geselecteerd als een Interlokale weg. Tussen de E34 en de N70 (net ten westen van Hotel Beveren) wordt een te onderzoeken omleidingsweg op kaart aangeduid.
-



- Vervoerregio Antwerpen heeft een pakket maatregelen uitgewerkt die invullingen geven aan het streven om deze ambitieuze doelstellingen te bereiken. De maatregelen en projecten van Lantis zijn onderdeel van het regionaal mobiliteitstplan.



- Het hoofdwegennet is een belangrijke drager voor het regionale mobiliteitssysteem. Vervoerregio Antwerpen kiest ervoor de structuur te versterken, een aanpak die zowel op de hoofdwegen zelf als op de aansluitingscomplexen te merken zal zijn. De aanpak mikt op meer bundeling, meer veiligheid en minder hinder op het onderliggende wegennet. Deze uitdaging wordt onder meer vormgegeven door een aantal projecten.
- Voor de site van Hotel Beveren is de connectie tussen E34 en E17 op de grens van Beveren en Sint-Niklaas belangrijk. In het regionaal mobiliteitsplan wordt dit als volgt beschreven.
- Op meerdere plaatsen in de Vervoerregio zijn verbeteringen aan de regionale aansluitingswegen aangewezen. Dat zal gaan over het aanpassen van bestaande infrastructuur of in uitzonderlijke gevallen over het aanleggen van nieuwe infrastructuur. In een aantal gevallen is daar in hoofdlijnen al duidelijkheid over, in andere gevallen is er nog bijkomend onderzoek nodig, zowel over de noodzaak van nieuwe infrastructuur als over de mogelijke tracés die onderzocht moeten worden. Voorbeelden zijn de omleiding Zoersel/Malle, de verlenging van de N171 in Rumst en de ontsluiting van de Waaslandhaven in Beveren. Dit onderzoek moet, in de mate van het mogelijke, op korte termijn worden opgestart en moet sterk getoetst worden aan de uitdagingen op vlak van ruimtelijke ordening. De pijlen op de projectkaart zijn louter indicatief en leggen nog geen traject vast.

5.5.4 Mobiliteitsplan Beveren

- Op 15 december 2015 heeft de gemeenteraad een nieuw mobiliteitsplan goedgekeurd.
- Volgende elementen kunnen als relevant beschouwd worden voor de projectsite van Hotel Beveren. In het hoofdstuk van de ontwikkelingsperspectieven voor de verschillende deelruimten is het volgende over de N70 en Doornpark opgenomen



van de site van Hotel Beveren, en de Gentseweg tussen de Grote Heidestraat en de N70 gecategoriseerd als een lokale weg type II. De Grote Heidestraat staat dan in voor de ontsluiting van de aanwezige en geplande woonfunctie.

- Het ontwikkelingsperspectief voor de stedelijke hoofdruimte Beveren – Melsele is dat van gebied met een sterke ruimtelijke dynamiek, geconcentreerd rond de hoofdstraat N70, waar diverse lokale en bovenlokale functies aanwezig zijn: de N70 als hoofdstraat; de stedelijke kern van Beveren met zijn veelzijdigheid aan functies en de voorstedelijke kern van Melsele met een wat lagere dynamiek en woondensiteit; Meerminndam en Cortewalle als kleinstedelijke recreatierruimten; **bijkomende lokale bedrijvigheid in het Doornpark** en het Pareinpark, ...

- Bij de ruimtelijke ontwikkelingen wordt specifiek Doornpark, gelegen ten noorden en ten westen van de site van Hotel Beveren, besproken

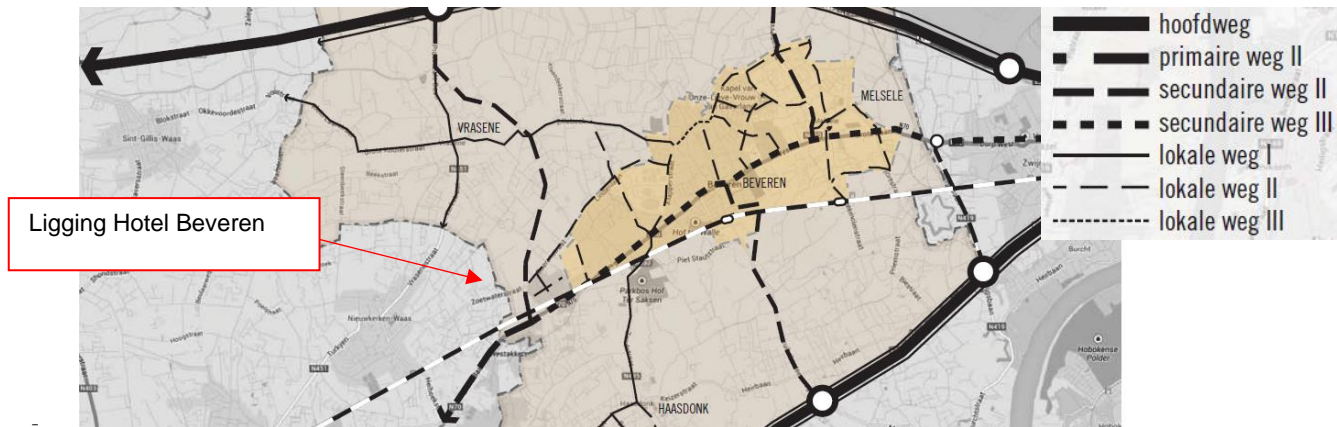
- De uitbreiding van het Doornpark in oostelijke richting wordt momenteel gerealiseerd. Vergeleken met het vorige beleidsplan, wordt een nieuwe ontsluiting voorgesteld door middel van een nieuwe weg vanaf de N70, aan de westkant van het bedrijventerrein⁶. Deze weg kan dan via de bestaande Doornstraat toegang verlenen tot de site. Om te vermijden dat via de Boerenstraat en Lindenstraat een sluiproute parallel aan de N70 ontstaat, zullen maatregelen worden genomen (knip voor autoverkeer of circulatiemaatregelen zijn mogelijk). De nieuwe weg is tegelijk de aanzet van de nieuwe ontsluitingsweg richting E34, die ten noorden van Vrasene zal aantakken op de N451 – Provinciale Baan. De bestaande ontsluiting van het bedrijventerrein langs Doornpark naar de N70 kan dan worden geknipt ter hoogte van de spoorlijn, zodat hier de overweg kan worden geschrapt en de fietsroute langs de spoorlijn niet langer wordt gekruist door auto- en vrachtverkeer.

-

Figuur 13: Ontsluiting Doornpark (bron: mobiliteitsplan)

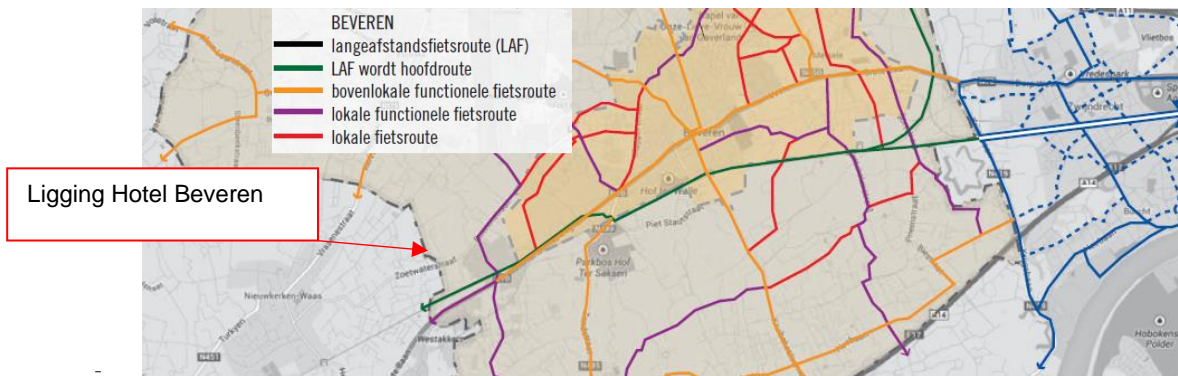
- Het mobiliteitsplan maakt een onderscheid tussen een categorisering op korte en lange termijn. Op korte termijn is de Gentseweg en de Grote Heidestraat gecategoriseerd als lokale weg type II. Op lange termijn als de verbinding tussen de N70 en E34 is gerealiseerd als ontsluiting van Doornpark wordt de Grote Heidestraat, ten oosten

⁶ De bepalingen m.b.t. de verbindingsweg E34 – N70 werden in het mobiliteitsplan Beveren onder voorbehoud van nader overleg met de hogere overheid opgenomen.



Figuur 14: Categorisering wegen - lange termijn (bron: mobiliteitsplan Beveren)

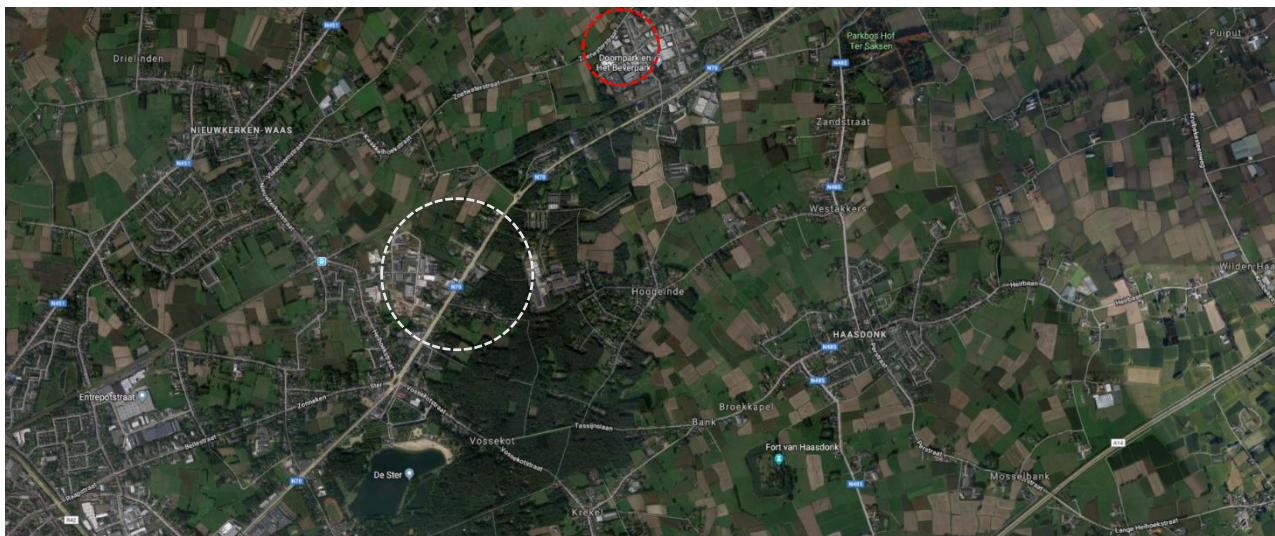
- In de directe omgeving van de site Hotel Beveren ligt de spoorlijn 59 Antwerpen – Gent. Deze spoorlijn vormt de belangrijkste route in het netwerk van Lange Afstand Fietsen. Er wordt
- gepland om deze route verder door te trekken tot op het grondgebied van Zwijndrecht. Hierdoor loopt er een uitstekende oost-westroute doorheen de gemeente die Sint-Niklaas verbindt met Zwijndrecht. Vanuit de richting van Sint-Niklaas is het fietspad al gerealiseerd tot aan het station van Beveren. Tussen station Beveren en de grens met Zwijndrecht dient het fietspad nog te worden aangelegd.



Figuur 15: wensbeeld fietsroutes (bron: mobiliteitsplan Beveren)

5.5.5 MOBER Westakkers (2017)

- In opdracht van de provincie Oost-Vlaanderen is een MOBER op gemaakt voor de ontwikkelingen Westakkers in Sint Niklaas. Het MOBER dateert van juni 2017 en is opgemaakt door Vectris cvba.
- De provincie Oost-Vlaanderen wenst een PRUP op te maken om de herontwikkeling van het militair domein Westakkers mogelijk te maken. Het terrein is gelegen in het oosten van Sint-Niklaas tegen de grens van Beveren. Op de figuur hieronder is de ligging aangeduid met de witte cirkel. De ligging van Hotel Beveren is aangeduid met een rode cirkel.



Figuur 16: orthofoto met aanduiding Westakkers en Hotel Beveren





Figuur 17: Masterplan project Westackers

- Op p. 11 van het MOBER wordt het programma als volgt omschreven
- "De site (50 ha) wordt ontwikkeld als geheel, met complementaire programma's die elkaar versterken. Westackers wordt de (RE)CREATIEVE LONG binnen de Archipel Waasland. We gaan uit van sterke recreatieve trekkers. Vooreerst wordt een deel van de site (5,5 ha bruto van de open ruimte) voor sportfuncties gereserveerd, met als mogelijke trekkers klimmen en hockey, skate en BMX. Ook is er nood aan grote multifunctionele terreinen, bv. voor sportevenementen. Daarnaast voorzien we ruimte voor recreatieve functies (2 ha), o.a. jeugd- en groepsaccommodaties, een indoor speeltuin, een evenementenhal, paintball en tijdelijk gebruik door sociale evenementen. Ook in dit verhaal is de grote multifunctionele ruimte van belang: bv. in het kader van jeugdkampen, festivalruimtes,... Tegelijk wordt Westackers een plek voor vernieuwende, creatieve bedrijvigheid in een exclusieve groene omgeving. Een plek waar het onderzoek en experiment centraal gesteld wordt. De bedrijven die zich hier vestigen spelen actief in op het groene karakter van de site. In totaal wordt hiervoor tussen 13 ha en 17 ha gereserveerd. Synergiën tussen de nichebedrijvigheid en de recreatieve trekkers worden maximaal nagestreefd. De groene ruimte (~ 25 ha) tenslotte wordt opgeladen en gebruikt door de aanwezige functies op de site: bv. als avonturenpark (bij het klimmen), als parkruimte voor evenementen, als speelbos bij de jeugdaccommodatie,..."
- Er is een masterplan opgemaakt om het programma inzichtelijk te maken (zie figuur hiernaast). Omwille van de invulling van een deel van Westackers als een opleidingscentrum voor politiediensten (zie verder) is dit masterplan achterhaald.

- In hoofdstuk 4 van het MOBER Westakkers worden de toekomstige ontwikkelingen in de omgeving van Westakkers beschreven, met de bedoeling om de impact op de verkeersafwikkeling op de N70 te kunnen bepalen. Op onderstaande figuur zijn de ontwikkelingen gesitueerd.



Figuur 18: beschouwde ontwikkelingen omgeving N70 in mober Westakkers

- ontwikkeling	- invulling	- plan of dergelijke	- status
<ul style="list-style-type: none"> - Woonwijk Grote Heide 	<ul style="list-style-type: none"> - 800 à 1100 woningen. - De westelijke helft kan niet meer ontwikkeld worden aangezien het in 2017 aangeduid is als Signaalgebied. Het is momenteel niet duidelijk of de oostelijke helft verder verdicht gaat worden om de 800 à 1100 woningen te kunnen realiseren. 	<ul style="list-style-type: none"> - Detail masterplan (2017) 	<ul style="list-style-type: none"> - ontwerpfase
<ul style="list-style-type: none"> - Woonwijk Het Zonneken 	<ul style="list-style-type: none"> - 11 ha KMO zone - 712 woningen - Gemeenschapsfuncties (FC Raap, dierenasiel, schooltje, jeugdlokaal) 	<ul style="list-style-type: none"> - 	<ul style="list-style-type: none"> - inrichtingsplan

- ontwikkeling	- invulling	- Plan of dergelijke	- status
<ul style="list-style-type: none"> - Uitbreiding bedrijventerrein Heihoek 	<ul style="list-style-type: none"> - 11,5 ha - Containerpark - Lokaal bedrijventerrein - speelbos 	<ul style="list-style-type: none"> - RUP Heihoek (2012) 	<ul style="list-style-type: none"> - Grotendeels gerealiseerd
<ul style="list-style-type: none"> - Bedrijventerrein Doornpark 	<ul style="list-style-type: none"> - 18 ha uitbreiding 	<ul style="list-style-type: none"> - Gewestplan 	<ul style="list-style-type: none"> - Uitvoering volgens het gewestplan. Meeste gronden van de uitbreiding zijn reeds verkocht

- ontwikkeling	- invulling	- status
- Kasteeldomein ⁷ Sint-Maarten	<ul style="list-style-type: none"> - - woonfunctie: zowel voor particuliere als collectieve gezinnen (bv. serviceflats) - - commerciële functie: horeca, hotel, restaurant, bed and breakfast,...⁸ - - maatschappelijk-economische functie: praktijkruimte voor vrije beroepen,.... - - sociale functie: gemeenschapsvoorziening, openbare nutsvoorziening, evenementenruimte, ontmoetingsplaats,... - - educatieve functie: opleidingscentrum, seminarieruimte,... - - wetenschappelijke functie: onderzoekscentrum, arboreta,... - - recreatieve functie: wellnesscentrum, schoonheidsinstituut, ... - - cultuurhistorische functie: galerij, tentoonstelling, kasteeltuin, botanische tuin,... - - ecologische functie: natuurgebied, park, bos,.... 	- RUP

-
- In hoofdstuk 5 worden verkeerstellingen van de N70 aangehaald die zijn uitgevoerd in 2015. Hieruit blijkt dat de maximale verkeersstroom gemeten wordt op woensdag tussen 18 en 19 uur. In de richting Sint-Niklaas is dat 648 pae/uur en in de richting Beveren is dat 471 pae/uur.
-
- In het MOBER worden 3 scenario's onderzocht waarbij een onderscheid gemaakt wordt tussen enkel ontwikkeling Wesackers (A) en realisatie van alle ontwikkelingen (B). Voor deze scenario's is steeds een infrastructurele variant (ontsluiting Westackers) gebruikt om de impact op de N70 te toetsen. In het MOBER wordt op p. 106 volgende conclusie getrokken
- Op basis van het MOBER werd vastgesteld dat wanneer alle ontwikkelingen tegelijk doorgaan de restcapaciteit van het volledige netwerk is opgebruikt. Er werden daarom enkele bijkomende scenario's berekend om uitgaande van scenario 2 (ontsluiting Kwakkelhoekstraat) + fietsverbinding ter hoogte van Kwakkelhoek onder spoorlijn + huidige inrichting van de N70 (1- baansvak) + volledige realisatie van bedrijventerrein (Heihoekstraat, Doorpark, Heidestraat (aan Zonneken), Beverpark) te bepalen wat de maximumcapaciteit is van de ovonde De Ster en rotonde Kwakkelhoekstraat. De bedrijventerreinen zijn immers gepland en ook grotendeels uitgevoerd.
- Bijkomend uitgaande van deze maximumcapaciteit in verschillende scenario's te bepalen welke zaken kunnen gerealiseerd worden:
 - Alles realiseren : Bellestraat, Westackers (huidig masterplan met 13 of 20 ha BT en versie met enkel sport en recreatie), Grote Heide.
 - Scenario met alleen ontwikkeling Bellestraat + gevolgen
 - Scenario met alleen ontwikkeling Grote Heide + gevolgen
 - Scenario met alleen ontwikkeling Westackers (versie met en zonder bedrijventerrein(dus gericht op toerisme en recreatie)) + gevolgen

⁷ Er is geen mobiliteitsprofiel berekend in het MOBER omdat dit niet dagelijks intensief zal gebruikt worden.

⁸ Ingevuld in 2022 als feestzaal en catering (130-150 gasten)

- Gemengd scenario waarbij voor alle drie de projecten gekeken wordt welke ontwikkelingen (aantal woningen voor Bellestraat en Grote Heide, aantal hectares bedrijventerrein en sport/recreatie voor Westakkers) er maximaal mogelijk zijn om de N70 te laten functioneren. Dit laatste scenario is natuurlijk het meest belangrijke gezien vermoedelijk zowel Sint-Niklaas als Beveren zijn project (al dan niet in afgeslankte vorm) wil verderzetten en dat het ook gewenst is een nieuwe invulling (wat die ook mogen zijn) te geven aan Westakkers.
 - Op p. 114 van het MOBER wordt volgend besluit getrokken wat betreft de bijkomende scenario's:
 - Onderstaande tabel geeft een overzicht van de verschillende scenario's waarbij de bedrijventerreinen allemaal gerealiseerd worden. Ook zal het project Westakkers rechtstreeks op de rotonde aansluiten (scenario 2). We zien dat de ideale combinatie van projecten het realiseren van de bedrijvenzones is - mits een rechts-uit voor de bedrijven van het Zonneken -, het realiseren van het sportdomein van Westakkers met 8 ha bedrijventerrein met daarbij ofwel de woningen van het Zonneken ofwel 25% van het woongebied Grote Heide (of in de buurt).

Maximale verzadigingsgraad		Ovonde Ster	Rotonde Kwakkelhoek
HUIDIGE SITUATIE		88%	55%
Scenario 5	Alle bedrijven (Zonneken, Heihoek en Doornpark)	97%	62%
Scenario 5'	Alle bedrijven (Zonneken enkel rechts-uit)	89%	56%
Scenario 6	Scen 5' + woningen Zonneken	93%	59%
Scenario 7	Scen 5' + woningen Grote Heide	103%	67%
Scenario 7'	Scen 5' + 25% woningen Grote Heide	95%	61%
Scenario	Scen 5' + sport Westakkers	91%	58%

8			
Scenario 8'	Scen 5' + sport Westakkers + 13 ha bedrijven	96%	62%
Scenario 8''	Scen 5' + sport Westakkers + 20 ha bedrijven	112%	96%
Scenario 9a	Scen 5' + sport Westakkers + 8 ha + 712 woningen Zonneken	95%	63%
Scenario 9b	Scen 5' + sport Westakkers + 8 ha + 275 woningen Grote Heide	95%	62%
Scenario 9c	Scen 5' + sport & 8 ha + 128 won Zonneken + 220 won Grote Heide	96%	62%

- In de milderende en flankerende maatregelen wordt aanbevolen om
 - Westakkers aan te sluiten op de fietssnelweg Sint-Niklaas – Beveren – Antwerpen en volop inzetten op de fiets
 - Te streven naar een goede doorwaadbaarheid en toegankelijkheid van de site vanuit de randen
 - Te evolueren naar een autovrije campus (combiparkeren met recreatiedomein De Ster) en het invoeren van parkeerbeheer
 - Een nieuwe rechtstreekse ontsluiting van Doornpark naar de N70 (nieuwe spoorwegbrug, ontsluiting Middenheide mogelijk, doorgroeien naar ontsluiting naar E34 mogelijk)
 - De N70 te ontwikkelen als een OV-corridor
 - De opwaardering van spoorlijn 59 te onderzoeken samen met de verplaatsing van het station Nieuwkerken-Waas naar de Kwakkelhoekstraat
- Op p. 119 wordt het niet opportuun gevonden om een invulling van 20 ha na te streven voor Westakkers. Bij de invulling van het terrein met bedrijvigheid moet worden gestreefd naar profielen met een duurzame modal split. De voorkeur gaat ook uit naar een programma met beperkt aantal voertuigbewegingen.
- In het besluit (hoofdstuk 11) wordt aangehaald dat
 - Het mobiliteitsprofiel van Westakkers erg autogericht is en er dus best geen grote intensieve verkeersgenererende functies worden voorzien
 - De geplande ruimtelijke ontwikkelingen rond de N70 vragen een herziening van de ontsluitingsstructuur met aandacht voor de stappers en trappers (aansluiten op de fietssnelweg), het versterken van de OV functie van de N70 (stadslijn vanuit Sint-Niklaas, hogere frequentie van de bussen op de N70, verlengen van de tram tot voorbij Doornpark) en voor het autoverkeer het aangewezen is om en bijkomende auto-ontsluiting te voorzien naar het noorden om het verkeer van de N70 weg te halen. Een ontsluiting van Doornpark via een nieuwe ontsluitingsweg en brug over de spoorweg kan op korte termijn ook reeds voor een verbeterde ontsluiting zorgen. Deze nieuwe ontsluiting zou enkel toegang geven tot Doornpark en niet tot de Boerenstraat en Zoetwaterstraat.
 - Een herziening van het programma van de geplande ontwikkelingen zich opdringt
 - De restcapaciteit van de ovonde De Ster is beperkt, een rechtstreekse toegang tot Westakkers is gewenst.
-

5.5.5.1 Invulling van Westakkers⁹

- In 2021 is de keuze gemaakt om Westakkers gefaseerd om te vormen tot een oefenterrein voor de geïntegreerde politie. De ruimte die niet zal nodig zijn voor het oefenterrein zou kunnen ingezet worden voor recreatie (fietsen, wandelen,...).
-

⁹ Bron: <https://sint-niklaas.n-va.be/nieuws/westakkers-wordt-trainingscentrum-voor-politie>

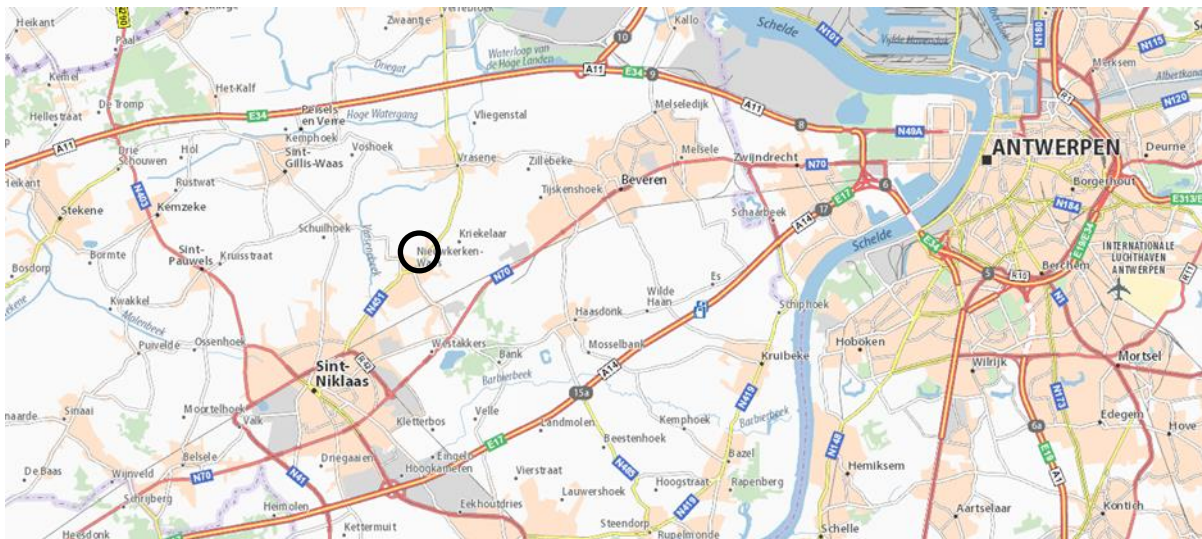
6 Bereikbaarheidsprofiel

6.1 Aanwezige verkeersnetwerken

6.1.1 Auto

6.1.1.1 Wegennetwerk

- Hotel Beveren is gelegen aan de Gentseweg t.h.v. hotel Beveren vormt de Gentseweg een parallelweg aan de gewestweg N70 (Gentseweg) die op talud is gelegen i.f.v. de ongelijkvloerse kruising van de spoorlijn 59 Antwerpen – Gent.
- De N70 is de historische verbinding tussen Antwerpen en Gent, een functie die overgenomen is door de E17. De N70 is tussen de R42 (Sint Niklaas) en de N485 Haasdonkbaan gecategoriseerd als een secundaire weg type II.
- De Gentseweg is niet gecategoriseerd. De Grote Heidestraat is (op lange termijn) gecategoriseerd als een lokale weg type II.



Figuur 19 Bereikbaarheid met de auto

-
- Gentseweg
 - De Gentseweg bestaat uit 2x1 rijstroken met aan de noordzijde een breed voetpad achter de haagstructuur. Dit voetpad loopt tot aan de toegang van Hotel Beveren. Verder in westelijke richting is enkel een 2x1 weg aanwezig.
 -



Foto 1 : Profiel Gentseweg t.h.v. projectgebied

-
- Grote Heidestraat
 - De Grote Heidestraat heeft een 2x1 profiel met een vrijliggend gemengd fiets-voetpad aan beide zijden.
 -



Foto 2: Grote Heidestraat (bron: google maps)

-
- De N70-Gentseweg
 - De N70-Gentseweg heeft een 2x1 profiel met een centrale strook die ingericht is als opstelstrook voor afslagbewegingen. Aan beide zijden van de N70 zijn vrijliggende fietspaden aanwezig. Aan de noordzijde is dit zelfs een dubbelrichtingsfietspad.
 - T.h.v. de aansluiting van de Gentseweg is een afslagstrook (linksaf komende van Sint Niklaas) en een uitvoegstrook (rechtsaf komende van Beveren) aanwezig.
 - Op de viaduct gaat de N70 naar een 2x2 profiel met vrijliggende enkelrichtingsfietspaden.



Foto 3 : Profiel N70-Gentseweg



Foto 4 : Profiel N70-Gentseweg (viaduct)

6.1.1.2 Parkeren

- Op het terrein van Hotel Beveren zijn in totaal 290 afgebakende parkeerplaatsen aanwezig.
- 91 parkeerplaatsen achter het hotel en t.h.v. de nieuwe uitbreiding¹⁰
- 144 parkeerplaatsen voor het hotel,
- 55 parkeerplaatsen in de rand van de Gentseweg¹¹ (overloop parking)
- Voor fietsen is voorzien in een aanbod van 40 fietsparkeerplaatsen in openlucht (dat in 2023 uitgebreid wordt tot 100 plaatsen) en 60 overdekte inpandige plaatsen in de recente uitbreiding van het hotel.
- Op onderstaande figuur zijn de verschillende parkeerzones voor wagens en fietsen aangeduid

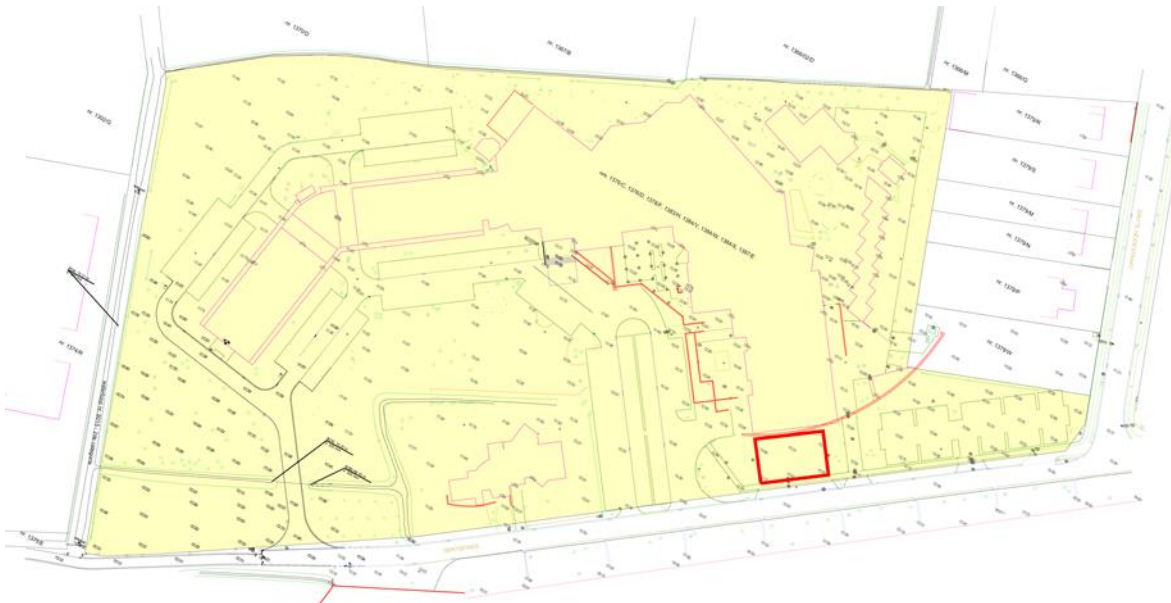


Figuur 20: aanduiding parkeerplaatsen (bron: OMV buitenaanleg 2021)

¹⁰ Waarvan 43 parkeerplaatsen vergund door omgevingsvergunning (besluit college van burgemeester en schepenen van 17/05/2021)

¹¹ Waarvan 17 parkeerplaatsen vergund door omgevingsvergunning (besluit college van burgemeester en schepenen van 17/05/2021)

- In de rand van de Gentseweg is een autobusparking aangelegd. In totaal kunnen 4 autobussen geparkeerd worden. Deze autobusparkings zijn aangelegd voor de autobussen die komen i.f.v. van specifieke (dag)activiteiten. Deze dagactiviteiten zijn dikwijls te situeren in de namiddag tijdens de weekdays en bij uitzondering op een weekenddag. De impact van de verplaatsing per autobus is niet opgenomen in het bepalen van de modal shift van de bezoekers van Hotel Beveren omdat deze wijze van verplaatsen uitzonderlijk voorkomt. Op die momenten dat een autobus Hotel Beveren aandoet wordt deze doorverwezen naar de autobusparking. Op onderstaande figuur is de autobusparking aangeduid.



Figuur 21: aanduiding autobusparking

6.1.2 Openbaar vervoer

6.1.2.1 Trein

- Beveren heeft een station op de spoorlijn 59 Antwerpen-Gent. Het station is op 3,3 km van hotel Beveren gelegen. In de bediening van Hotel Beveren speelt het station geen rol van betekenis.

6.1.2.2 Bus

- De Vlaamse Vervoersmaatschappij De Lijn bedient met lijn 81, halte Grote Heidestraat, de omgeving van Hotel Beveren. De halte is gelegen op 240 m van de perceelsgrens van Hotel Beveren. Tot aan de ingang bedraagt de afstand 440 m.
- Lijn 81 heeft een bediening vanaf 6 uur tot 20u30 met een half uur frequentie.



Figuur 22: netwerk openbaar vervoer per bus (bron Vlaamse Vervoersmaatschappij)

6.1.3 Fiets

- De N70 is voorzien van vrijliggende fietspaden. Richting Sint-Niklaas betreft het een dubbel richtingsfietspad. In de richting Beveren is het een enkelrichtingsfietspad.
- Het fietspad langs de N70 maakt deel uit van het Bovenlokaal Functioneel Fietsnetwerk.



Foto 5: fietspaden N70 (bron: Google Maps)

- In de Gentseweg ligt tot net voorbij de aansluiting van de Grote Heidestraat aan de noordzijde een dubbelrichtingsfietspad. Dit is de doortrekking van het dubbelrichtingsfietspad van de N70. Na de aansluiting van de Gentseweg wordt dit dubbelrichtingsfietspad op de Gentseweg gebracht. Verder wordt het fietsverkeer gemengd met het autoverkeer tot aan de aansluiting van het vrijliggend fietspad langs de spoorlijn.



Foto 6 : orthofoto Gentseweg – aansluiting fietspad langs spoorweg

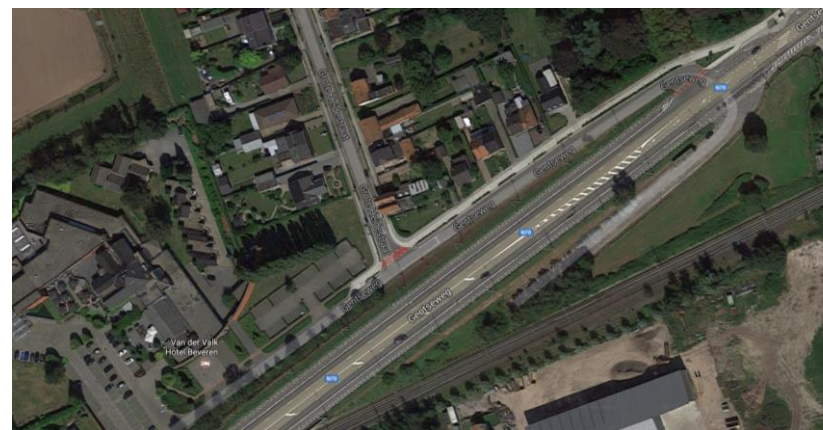


Foto 7: orthofoto Gentseweg – fietspaden (bron; Google Maps)

6.1.4 Te voet

- Vanaf Hotel Beveren tot aan de bushalte langs de N70 is er aan de noordzijde van de Gentseweg een voetpad aanwezig.
-

6.2 Gebruik verkeersnetwerken

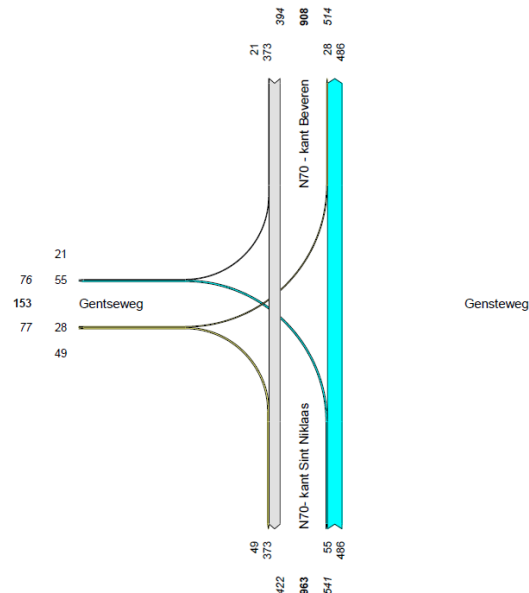
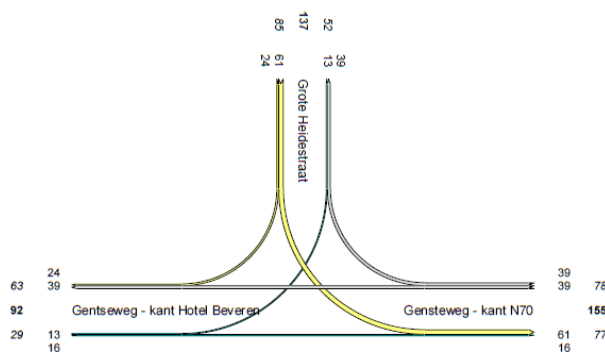
6.2.1 Huidig gebruik verkeersnetwerken

- Het huidig gebruik van het verkeersnetwerk spitst zich toe op de verkeersbelasting op het kruispunt van de Gentseweg met de N70. Op die manier kan zowel de belasting van de N70 als deze van de Gentseweg in beeld gebracht worden. Het kruispunt van de Gentseweg en de Grote Heidestraat geeft inzicht in de verdeling van het verkeer dat van de N70 komt of ernaar toe rijdt.

6.2.1.1 Verkeerstellingen

- Om de huidige verkeerssituatie in beeld te brengen zijn op 9 maart (donderdag) en 11 maart (zaterdag) verkeerstellingen uitgevoerd. De verkeersafwikkeling op de kruispunten van de N70 x Gentseweg en de Gentseweg x Grote Heidestraat is geteld. Voor een weekdag is gekozen om deze uit te voeren in de ochtend en avondspits. Op zaterdag is gekozen om deze later in de voormiddag en in de vroege namiddag uit te voeren om zicht te krijgen op het recreatief en woon-winkel verkeer dat op zaterdag de overhand heeft t.o.v. het woon-werkverkeer dat traditioneel eerder op de ochtend- en avondspits gericht is.
- In de grafieken hieronder is de situatie voor de verschillende telmomenten weergegeven. De verkeersintensiteiten zijn uitgedrukt in pae/uur, waarbij volgende gewichten gebruikt zijn:
 - Licht voertuig = 1 pae
 - Vrachtwagen 1 delig= 1,5 pae
 - Vrachtwagen 2 delig= 2 pae

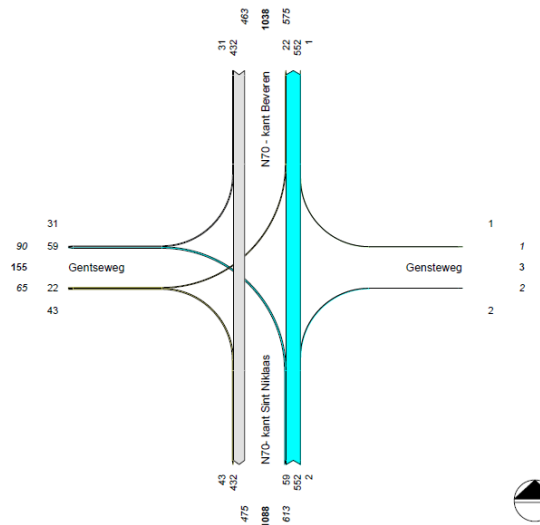
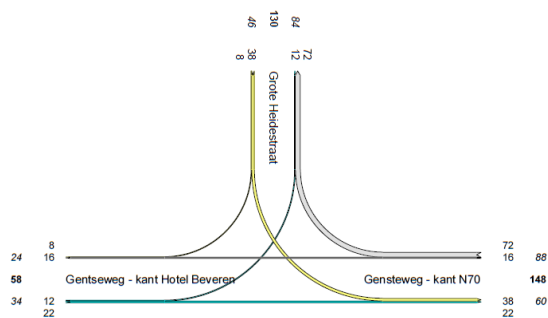
- 9 maart 2023 – weekdag, ochtendspits 8u00 – 9u00



- Tijdens de ochtendspits op een weekdag verdeelt het verkeer zich als volgt over het kruispunt:
 - De hoofdstroom bevindt zich op de N70 waarbij de grootste verkeersstroom richting Beveren rijdt.
 - Van het verkeer dat de Gentsweg verlaat richting N70 rijdt het grootste aandeel richting Sint Niklaas.
 - Het verkeer dat van de N70 de Gentsweg inrijdt (76 pae/u), deelt zich gelijkmatig op richting Hotel Beveren (50%) en Grote Heidestraat (50%).
 - Van de aankomende pae in Hotel Beveren (63 pae/u) is 62% afkomstig van de N70 en

		<p>38% van de Grote Heidestraat.</p> <ul style="list-style-type: none">• Van de vertrekkende pae uit Hotel Beveren (29 pae/uur) rijdt 55% richting N70 en 45% naar de Grote Heidestraat <p>- In totaliteit wordt er 153 pae/u geteld in de Gentseweg (deel tussen N70 en Grote Heidestraat).</p>
--	--	--

- 9 maart 2023 – weekdag, avondspits 16u30 – 17u30

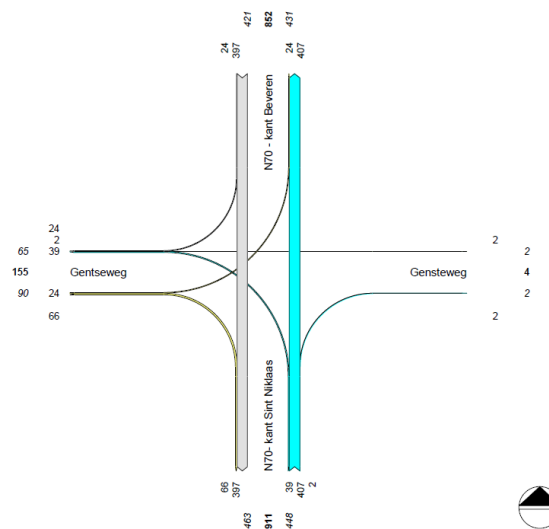
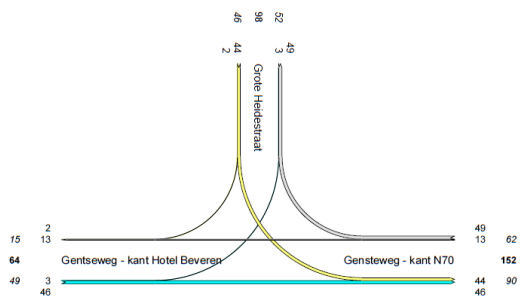


- Tijdens de avondspits op een weekdag verdeelt het verkeer zich als volgt over het kruispunt:

- De hoofdstroom bevindt zich op de N70 waarbij de grootste verkeersstroom richting Beveren rijdt.
- Van het verkeer dat de Gentseweg verlaat richting N70 rijdt het grootste aandeel richting Sint Niklaas.
- Het verkeer dat van de N70 de Gentsweg inrijdt (90 pae/u), rijdt het overgrote deel (82%) richting Grote Heidestraat.
- Van de aankomende pae in Hotel Beveren (24 pae/u) is 67% afkomstig van de N70 en 23% van de Grote Heidestraat.
- Van de vertrekkende pae uit Hotel Beveren (34 pae/uur) rijdt 65% richting N70 en 35% naar de Grote Heidestraat

- In totaliteit wordt er 155 pae/u geteld in de Gentseweg (deel tussen N70 en Grote Heidestraat).

- 11 maart – weekenddag, voormiddag 11u00 – 12u00

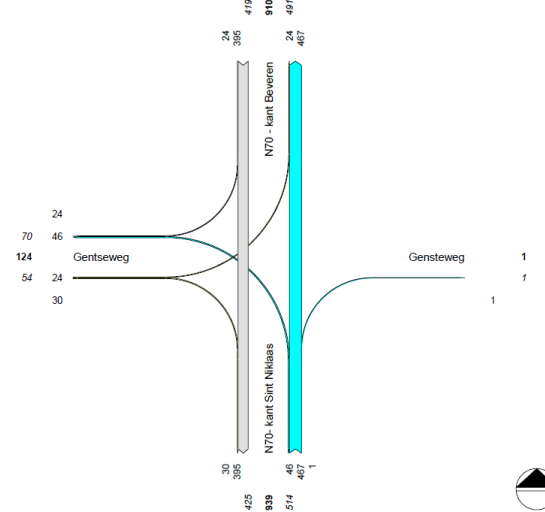
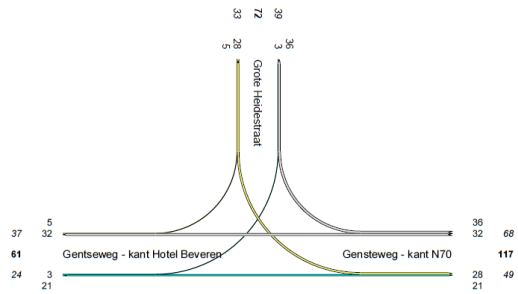


- Tijdens de voormiddag op een zaterdag verdeelt het verkeer zich als volgt over het kruispunt:

- De hoofdstroom bevindt zich op de N70 waarbij de verkeerstromen richting Beveren en Sint Niklaas quasi in evenwicht zijn.
- Van het verkeer dat de Gentseweg verlaat richting N70 rijdt het grootste aandeel richting Sint Niklaas.
- Het verkeer dat van de N70 de Gentsweg inrijdt (65 pae/u), rijdt het overgrote deel (79%) richting Grote Heidestraat.
- Van de aankomende pae in Hotel Beveren (15 pae/u) is 87% afkomstig van de N70 en 13% van de Grote Heidestraat.
- Van de vertrekkende pae uit Hotel Beveren (49 pae/uur) rijdt 94% richting N70 en 7% naar de Grote Heidestraat

- In totaliteit wordt er 155 pae/u geteld in de Gentseweg (deel tussen N70 en Grote Heidestraat).

- 11 maart – weekenddag, namiddag 14u15 – 15u15



- Tijdens de namiddag op een zaterdag verdeelt het verkeer zich als volgt over het kruispunt:
 - De hoofdstroom bevindt zich op de N70 waarbij de grootste verkeerstream richting Beveren rijdt.
 - Het verkeer dat de Gentseweg verlaat richting N70 verdeelt zich in twee bijna gelijke stromen richting Sint Niklaas en Beveren.
 - Het verkeer dat van de N70 de Gentsweg inrijdt (70 pae/u) verdeelt quasi gelijkmatig richting Hotel Beveren en Grote Heide.
 - Van de aankomende pae in Hotel Beveren (37 pae/u) is 86% afkomstig van de N70 en 14% van de Grote Heidestraat.
 - Van de vertrekkende pae uit Hotel Beveren (24 pae/uur) rijdt 88% richting N70 en 12% naar de Grote Heidestraat
-
- In totaliteit wordt er 124 pae/u geteld in de Gentseweg (deel tussen N70 en Grote Heidestraat).

6.2.2 Evaluatie kruispunt Gentseweg – N70

- De intensiteiten uit de verkeerstellingen worden geëvalueerd met de methode Harders (niet geregelde kruispunten).

- Weekdag ochtendspits						- Weekdag avondspits					
BEREKENING						BEREKENING					
Richting	Intensiteit pae/u	Gecor. cap. pae/u	Restcap. pae/u	Wachttijd	Acceptabel	Richting	Intensiteit pae/u	Gecor. cap. pae/u	Restcap. pae/u	Wachttijd	Acceptabel
3	55	730	675	0 sec.	Ja	3	59	670	611	0 sec.	Ja
4	50	300	222	15 sec.	Ja	4	43	247	182	15 sec.	Ja
5	0	300	222	0 sec.	Ja	5	0	247	182	0 sec.	Ja
6	28	300	222	15 sec.	Ja	6	22	247	182	15 sec.	Ja
9	0	670	670	0 sec.	Ja	9	0	610	610	0 sec.	Ja
10	0	300	300	0 sec.	Ja	10	1	470	469	<15 sec.	Ja
11	0	300	300	0 sec.	Ja	11	0	470	469	0 sec.	Ja
12	0	300	300	0 sec.	Ja	12	0	470	469	0 sec.	Ja
<ul style="list-style-type: none"> - De methode van Harders voorspelt geen wachttijden voor het verkeer op de N70 komende van Sint Niklaas dat richting Gentseweg (Hotel Beveren) wenst te rijden (links af). - Komende van de Gentseweg is er bijna geen wachttijd (<15s) om of in de richting van Beveren, hetzij Sint Niklaas te rijden. 						<ul style="list-style-type: none"> - De methode van Harders voorspelt geen wachttijden voor het verkeer op de N70 komende van Sint Niklaas dat richting Gentseweg (Hotel Beveren) wenst te rijden (links af). - Komende van de Gentseweg is er bijna geen wachttijd (<15s) om of in de richting van Beveren, hetzij Sint Niklaas te rijden. 					

- Uit de berekeningen blijkt dat er op de N70 geen wachttijd verwacht wordt en dat er voor de verkeersstromen die van de Gentsweg naar de N70 rijden een beperkte wachttijd van 15 s of minder verwacht wordt.

-

- Zaterdag voormiddag	- Zaterdag namiddag																																																																																																																								
<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="6">BEREKENING</th> </tr> <tr> <th>Richting</th> <th>Intensiteit pae/u</th> <th>Gecor. cap. pae/u</th> <th>Restcap. pae/u</th> <th>Wachttijd</th> <th>Acceptabel</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>3</td><td>38</td><td>710</td><td>672</td><td>0 sec.</td><td>Ja</td></tr> <tr><td>4</td><td>66</td><td>362</td><td>272</td><td><15 sec.</td><td>Ja</td></tr> <tr><td>5</td><td>0</td><td>362</td><td>272</td><td>0 sec.</td><td>Ja</td></tr> <tr><td>6</td><td>24</td><td>362</td><td>272</td><td><15 sec.</td><td>Ja</td></tr> <tr><td>9</td><td>0</td><td>730</td><td>730</td><td>0 sec.</td><td>Ja</td></tr> <tr><td>10</td><td>0</td><td>221</td><td>219</td><td>0 sec.</td><td>Ja</td></tr> <tr><td>11</td><td>2</td><td>221</td><td>219</td><td>15 sec.</td><td>Ja</td></tr> <tr><td>12</td><td>0</td><td>221</td><td>219</td><td>0 sec.</td><td>Ja</td></tr> </tbody> </table>	BEREKENING						Richting	Intensiteit pae/u	Gecor. cap. pae/u	Restcap. pae/u	Wachttijd	Acceptabel	3	38	710	672	0 sec.	Ja	4	66	362	272	<15 sec.	Ja	5	0	362	272	0 sec.	Ja	6	24	362	272	<15 sec.	Ja	9	0	730	730	0 sec.	Ja	10	0	221	219	0 sec.	Ja	11	2	221	219	15 sec.	Ja	12	0	221	219	0 sec.	Ja	<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="6">BEREKENING</th> </tr> <tr> <th>Richting</th> <th>Intensiteit pae/u</th> <th>Gecor. cap. pae/u</th> <th>Restcap. pae/u</th> <th>Wachttijd</th> <th>Acceptabel</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>3</td><td>46</td><td>710</td><td>664</td><td>0 sec.</td><td>Ja</td></tr> <tr><td>4</td><td>30</td><td>269</td><td>215</td><td>15 sec.</td><td>Ja</td></tr> <tr><td>5</td><td>0</td><td>269</td><td>215</td><td>0 sec.</td><td>Ja</td></tr> <tr><td>6</td><td>24</td><td>269</td><td>215</td><td>15 sec.</td><td>Ja</td></tr> <tr><td>9</td><td>0</td><td>670</td><td>670</td><td>0 sec.</td><td>Ja</td></tr> <tr><td>10</td><td>0</td><td>269</td><td>269</td><td>0 sec.</td><td>Ja</td></tr> <tr><td>11</td><td>0</td><td>269</td><td>269</td><td>0 sec.</td><td>Ja</td></tr> <tr><td>12</td><td>0</td><td>269</td><td>269</td><td>0 sec.</td><td>Ja</td></tr> </tbody> </table>	BEREKENING						Richting	Intensiteit pae/u	Gecor. cap. pae/u	Restcap. pae/u	Wachttijd	Acceptabel	3	46	710	664	0 sec.	Ja	4	30	269	215	15 sec.	Ja	5	0	269	215	0 sec.	Ja	6	24	269	215	15 sec.	Ja	9	0	670	670	0 sec.	Ja	10	0	269	269	0 sec.	Ja	11	0	269	269	0 sec.	Ja	12	0	269	269	0 sec.	Ja
BEREKENING																																																																																																																									
Richting	Intensiteit pae/u	Gecor. cap. pae/u	Restcap. pae/u	Wachttijd	Acceptabel																																																																																																																				
3	38	710	672	0 sec.	Ja																																																																																																																				
4	66	362	272	<15 sec.	Ja																																																																																																																				
5	0	362	272	0 sec.	Ja																																																																																																																				
6	24	362	272	<15 sec.	Ja																																																																																																																				
9	0	730	730	0 sec.	Ja																																																																																																																				
10	0	221	219	0 sec.	Ja																																																																																																																				
11	2	221	219	15 sec.	Ja																																																																																																																				
12	0	221	219	0 sec.	Ja																																																																																																																				
BEREKENING																																																																																																																									
Richting	Intensiteit pae/u	Gecor. cap. pae/u	Restcap. pae/u	Wachttijd	Acceptabel																																																																																																																				
3	46	710	664	0 sec.	Ja																																																																																																																				
4	30	269	215	15 sec.	Ja																																																																																																																				
5	0	269	215	0 sec.	Ja																																																																																																																				
6	24	269	215	15 sec.	Ja																																																																																																																				
9	0	670	670	0 sec.	Ja																																																																																																																				
10	0	269	269	0 sec.	Ja																																																																																																																				
11	0	269	269	0 sec.	Ja																																																																																																																				
12	0	269	269	0 sec.	Ja																																																																																																																				
<p>- De methode van Harders voorspelt geen wachttijden voor het verkeer op de N70 komende van Sint Niklaas dat richting Gentseweg (Hotel Beveren) wenst te rijden (links af).</p> <p>- Komende van de Gentseweg is er bijna geen wachttijd (<15s) om of in de richting van Beveren, hetzij Sint Niklaas te rijden.</p>	<p>- De methode van Harders voorspelt geen wachttijden voor het verkeer op de N70 komende van Sint Niklaas dat richting Gentseweg (Hotel Beveren) wenst te rijden (links af).</p> <p>- Komende van de Gentseweg is de wachttijd beperkt tot 15s om of in de richting van Beveren, hetzij Sint Niklaas te rijden.</p>																																																																																																																								

6.2.3 Conclusie bereikbaarheidsprofiel

- De site is vlot toegankelijk met verschillende modi. De N70 (2x1) heeft t.h.v. de aansluiting van de Gentseweg een linksafslagstrook en een rechtsuitvoegstrook. Er zijn goede fiets- en voetgangersvoorzieningen aanwezig tot aan het projectgebied. De bushalte bevindt zich op de N70 op wandelafstand doch met een beperkte bediening (1 lijn) en met een half uur frequentie.
- Het projectgebied heeft een parkeeraanbod op eigen terrein waardoor de parkeerdruk maximaal op eigen terrein kan opgevangen worden.

6.3 Gebruik aanbod Hotel Beveren

- In de periode van de verkeerstellingen is volgend bezetting van het aanbod van Hotel Beveren genoteerd.

Datum	8/03/2023	9/03/2023	10/03/2023	11/03/2023	12/03/2023
aantal kamers	123	104	120	130	75
Aantal personen zalen	146	37	31	175	31
Aantal personen extern ontbijt	37	77	34	177	324
Aantal personen Live cooking buffet & jardin brunch	0	0	197	0	355
Aantal couverts restaurants	140	130	250	374	205

7 Mobiliteitsprofiel - raming van de verkeersgeneratie

- Het mobiliteitsprofiel geeft een inzicht in de omvang en de aard van het verkeer dat door het geplande project wordt gegenereerd.
- De bezoekers van Hotel Beveren is divers. Naast een internationaal cliënteel, dat grotendeels gelinkt is aan de havenactiviteit, wordt Hotel Beveren ook vanuit de regio opgezocht voor vergaderen en feesten en vanuit een ruimere regio om te genieten van het uitgebreide en gevarieerde aanbod. Daarnaast heeft het restaurant, het live-cooking, de Jardin en de Sushi-bar OZZO een aantrekkingskracht die de lokale omgeving overstijgt.

7.1 Het project

7.1.1 Aard en omvang

- Hotel Beveren plant conform de omschrijving van het planologisch attest de verbouwing van een deel van de bestaande accommodatie tot een geheel van feest- en vergaderzalen met een maximale capaciteit van 800 personen (zittend). Onder de projectzone wordt een ondergrondse parking voorzien.
- Zoals eerder in het MOBER aangegeven worden volgende functies op korte termijn voorzien:

- Functie	- Huidige situatie		- Uitbreiding lange termijn	
	- Opp. in m ²	- Aantal	- Opp. in m ²	- Aantal
- Hotelkamers + toebehoren	- 9008	- 202	- 9008	- 202
- Restaurant + sushi bar	- 2050	-	- 2050	-
- Feest- en vergaderzalen + toebehoren ¹²	- 4628,60	-	- 4849,60	-
- Wellness en zwembad	- 711	-	- 711	-
- Administratie en receptie	- 934,50	-	- 934,50	-
- totaal	- 17312,1	-	- 17533,10	-

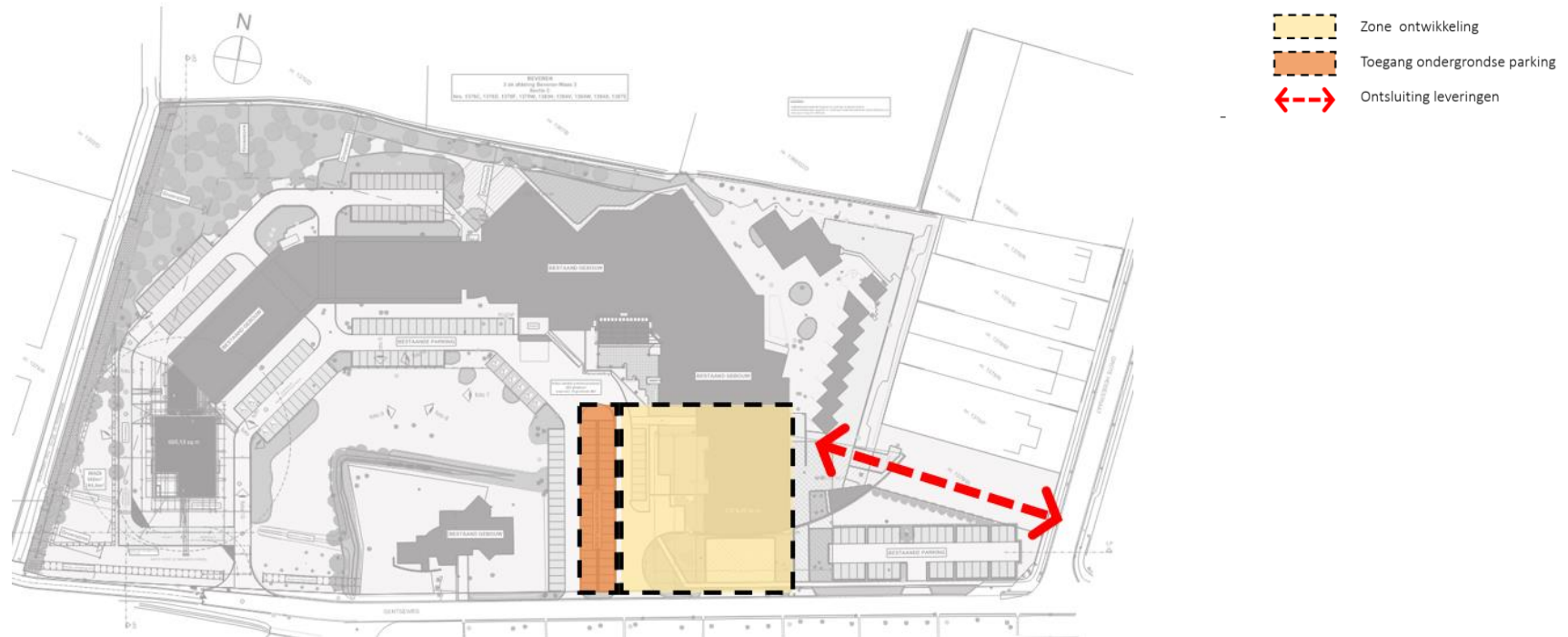
Tabel 3: Voorziene functies

¹² Gangen, coffeecorners, ed. inbegrepen

- Aanbod parking - aantallen	- Huidige situatie	- Korte termijn
- Fietsenstalling – open lucht	- 40	- 80
- Fietsenstalling – overdekt en afgesloten	- 60	- 60
- Autoparking	- 290	- 368
- Autobusparking	- 4	- 4

Tabel 4: Voorzien aantal fietsenstallingen en parkeerplaatsen

-
- De realisatie van de nieuwe zaalconfiguratie situeert zich aan de voorzijde van het gebouwencomplex. Hiervoor zullen naast delen van het bestaande gebouw ook een deel van de bestaande parkeerplaatsen worden weggenomen. Onder de nieuwe ontwikkeling worden **184** ondergrondse parkeerplaatsen voorzien.

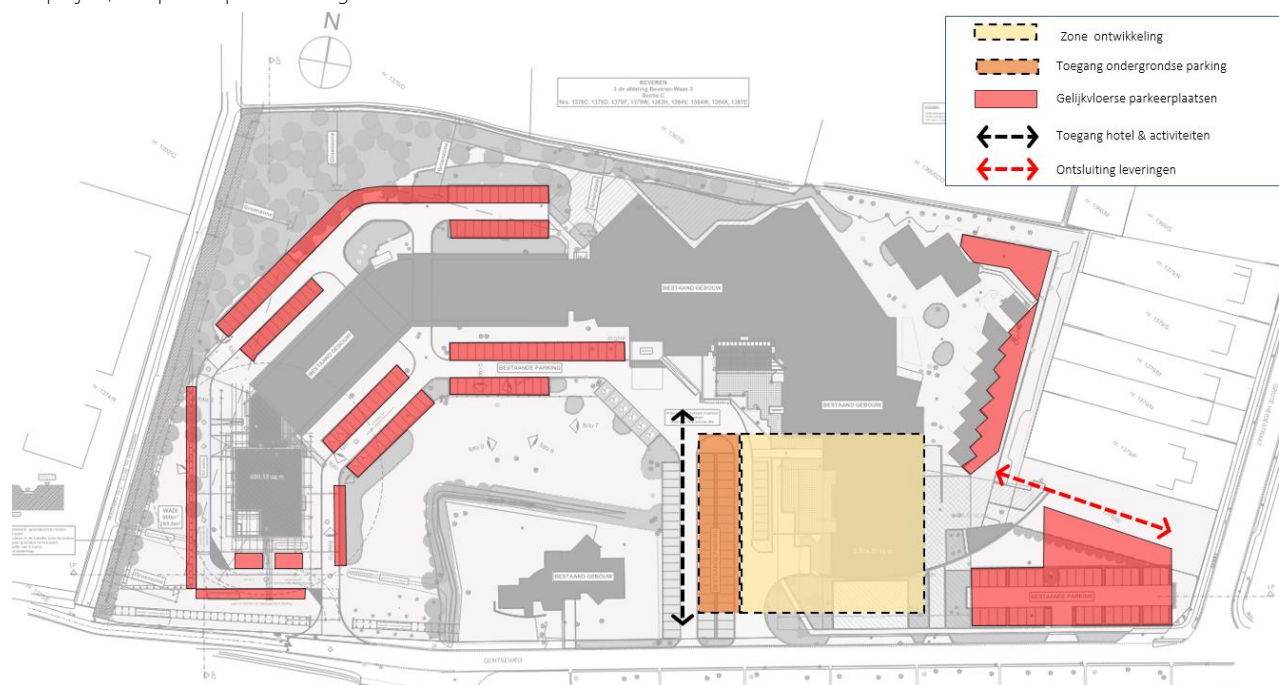


7.1.2 Doelstelling

- Naast het realiseren van een zalencomplex waar 800 zittende personen kunnen ontvangen worden, wil Hotel Beveren afgestemd op maatschappelijke evoluties haar omgeving vergroenen en aangenaam maken om te verblijven. Het bewust omgaan met het aantal parkeerplaatsen stelt Hotel Beveren in de mogelijkheid om substantieel te vergroenen en te ontharden.

7.1.2.1 Parkeeraanbod korte termijn

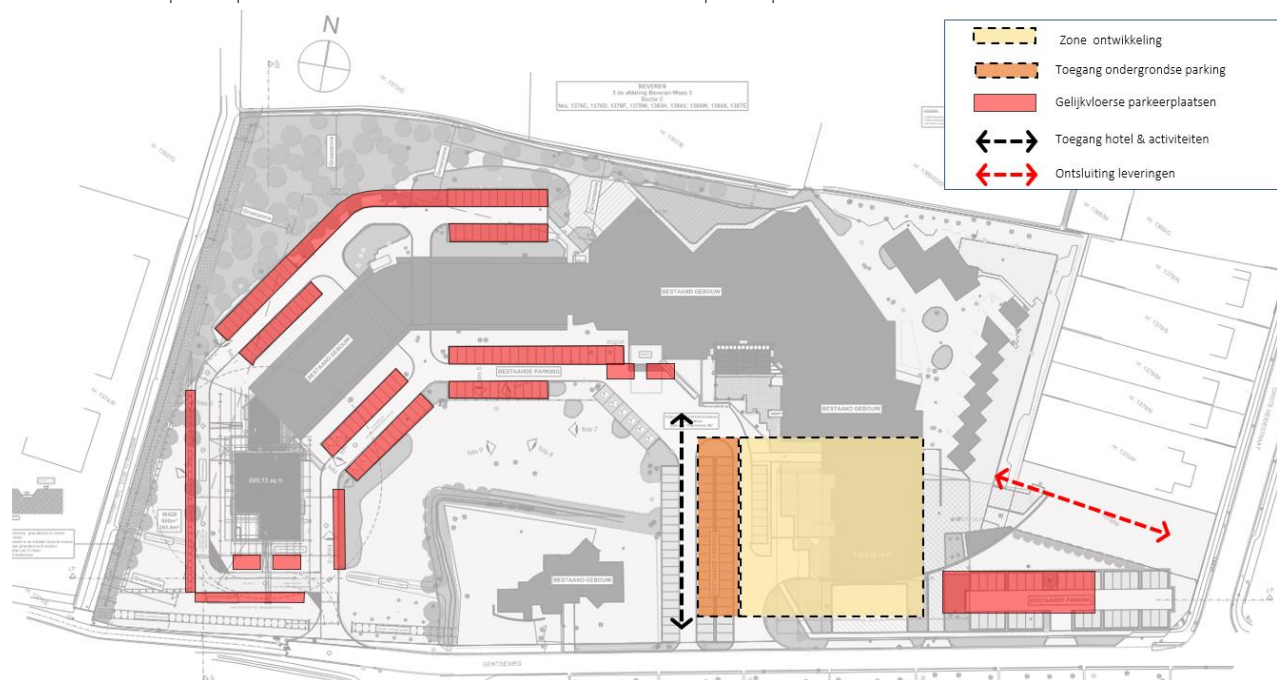
- Na realisatie van het project zijn er op terrein nog 184 gelijkvloerse parkeerplaatsen aanwezig. In totaal worden er dan, indien er niet meer parkeerplaatsen worden verwijderd dan noodzakelijk voor het project, 368 parkeerplaatsen aangeboden.



Figuur 23: locatie parkeerplaatsen korte termijn

7.1.2.2 Herlocatie van een gedeelte van het kameraanbod

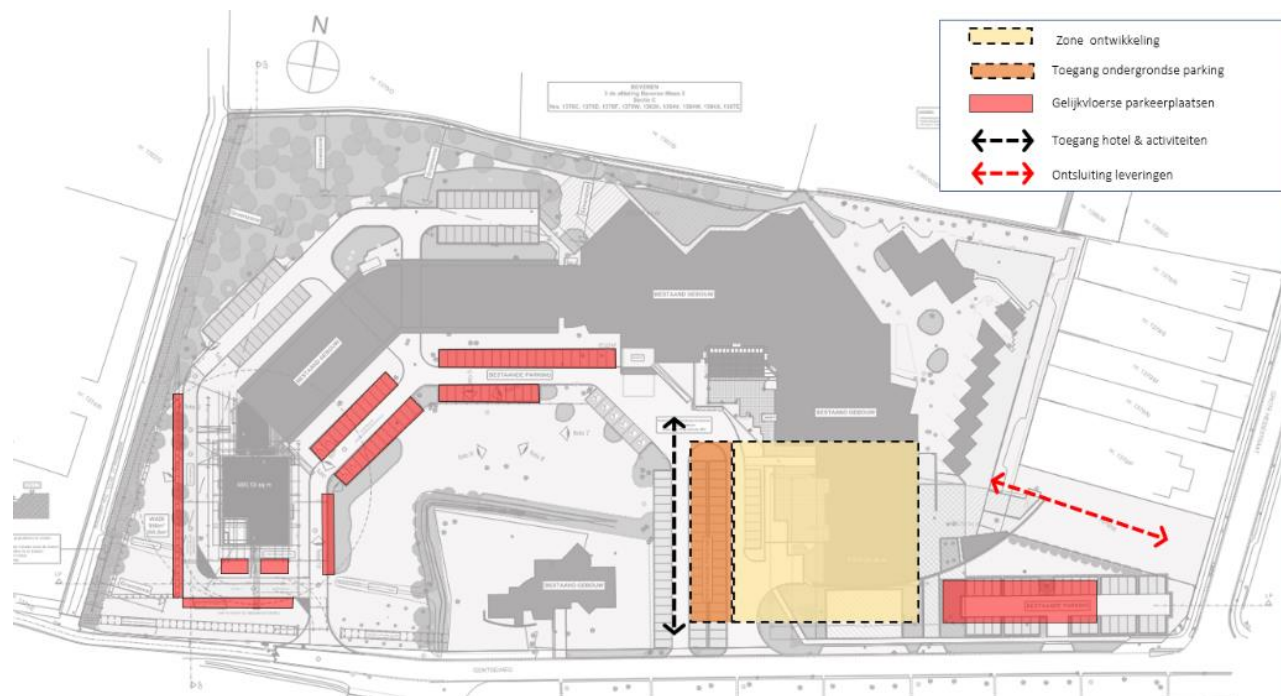
- Hotel Beveren wil in navolging van de trend om meer duurzame verplaatsingen te genereren het parkeeraanbod op terrein verminderen en kwalitatieve groene ruimte in de plaats creëren. Bij het herlocaliseren van de cottages, die in de huidige situatie in de noord-oostelijke hoek van het terrein gelegen zijn, naar de rand van de Gentseweg en Grote Heidestraat komt in het noord-oosten van het terrein ruimte vrij om te ontharden en vergroenen. De overloopparking in de rand van de Gentseweg neemt af tot 32 parkeerplaatsen en deze aan de huidige cottages verdwijnen, in totaal neemt het aantal parkeerplaatsen af met 20 eenheden tot een totaal van 348 parkeerplaatsen.



Figuur 24: locatie parkeerplaatsen na herlocatie van een gedeelte van het kameraanbod

7.1.2.3 Vergroening omgeving hotel

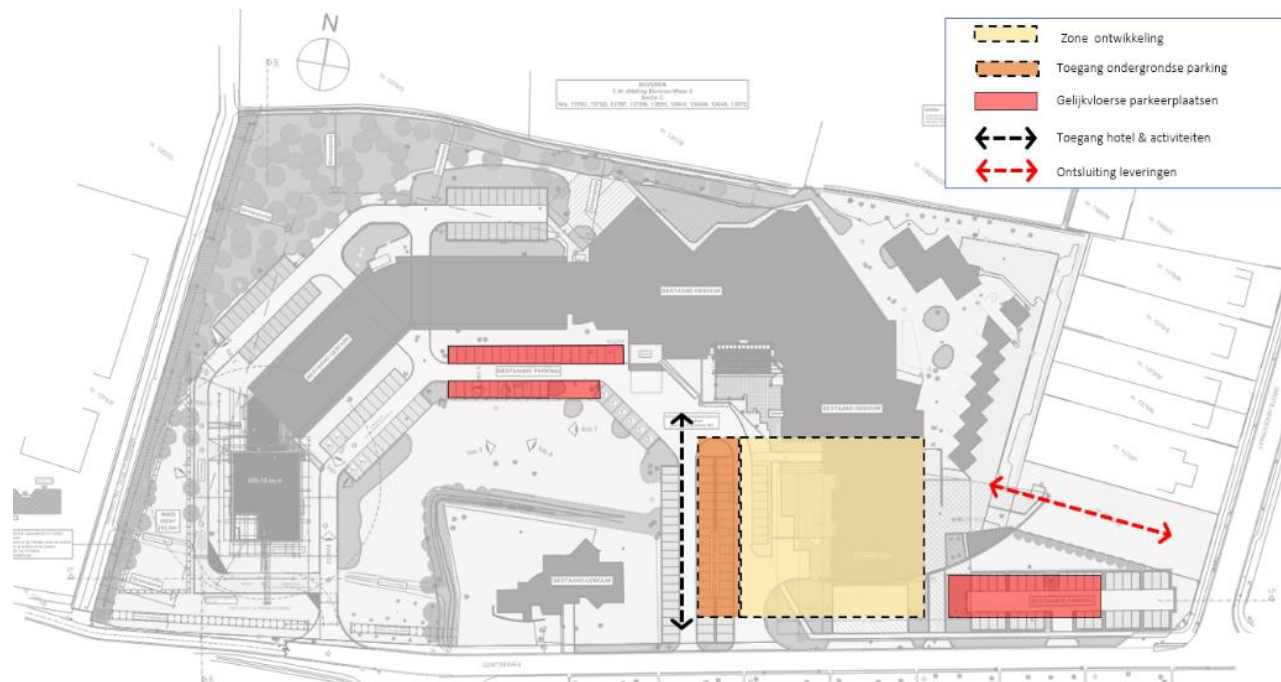
- Afgestemd op de evolutie van de modal split in de vervoerregio kan de omgeving van Hotel Beveren verder ontharden en vergroenen. Er wordt eerst gefocust op de parkeerplaatsen die in de rand van de groene buffer liggen achter het hotel. Op die manier kan de groen buffer versterkt worden en kan de gereden afstand op terrein i.f.v. parkeren verminderd worden.



Figuur 25: locatie parkeerplaatsen bij ontharding / vergroening – stap 1¹³

¹³ Dit voorstel van afbouw van het aantal parkeerplaatsen en de locatie waar dit gebeurt dient louter als een voorbeeld beschouwd te worden.

- Bij het verwijderen van gelijkvloerse parkeerplaatsen komen de parkeerplaatsen die het verst van de toegang gelegen zijn eerst in beeld. Om de werkbaarheid van het hotel er haar activiteiten correct te ondersteunen worden in de omgeving van de toegang van het hotel een aantal gelijkvloerse parkeerplaatsen behouden.
- Deze worden ingezet voor:
 - kort parkeren voor laden en lossen
 - drop off – pick up
 - laden van elektrische voertuigen (zolang dit niet wordt toegelaten in de ondergrondse ruimten)
 - parkeren voor personen met een beperking
- De vergroening van de omgeving van Hotel Beveren kan leiden tot een gelijkvloers parkeeraanbod van 72 parkeerplaatsen waarvan 32 t.h.v. de huidige overloopparking in de rand van de Gentseweg en 42 kortparkeerplaatsen t.h.v. de ingang van het hotel.
- In totaal worden in deze situatie 260 parkeerplaatsen aangeboden waarvan 184 ondergrondse parkeerplaatsen.
-
-



Figuur 26: locatie parkeerplaatsen na ontharding / vergroening¹⁴

¹⁴ Idem als vorige voetnoot

7.1.2.4 Mogelijke evolutie parkeeraanbod

- In het Mober worden verschillende groottes van het parkeeraanbod getoetst aan de berekende parkeervraag. Op die manier kan bepaald worden welk parkeeraanbod het best aansluit op de parkeervraag en / of er overlast t.g.v. parkeren mag verwacht worden.
- Hotel Beveren wenst de verschuiving naar meer duurzame verplaatsingen te ondersteunen. Het parkeeraanbod is één van de parameters die belangrijk zal zijn om te sturen op meer duurzame verplaatsingen, naast het actief aanbieden van duurzame modi aan personeel en bezoekers van Hotel Beveren.
- Voor Hotel Beveren kan een scenario om het parkeeraanbod te laten evolueren in de tijd in relatie met de doelstellingen binnen de vervoerregio beschreven worden. Hieronder wordt kort ingegaan op dergelijk scenario zonder echter bindend te zijn naar Hotel Beveren.

- tijdsvenster	- Omschrijving	- #ppl ondergronds	- #ppl maaiveld
- Huidige situatie (2023)	- In de huidige situatie is er op terrein van Hotel Beveren een parkeeraanbod van 290 parkeerplaatsen (ppl)	- 0	- 290
- Korte termijn (... - 2030)	- Na realisatie van de nieuwe zalen (800 zittende bezoekers) zijn er 368 ppl op het terrein, waarvan 184 ppl ondergronds.	- 184	- 184
- Middellange termijn (... – 2040)	- In kader van het zoeken naar een ruimtelijke optimalisatie van het terrein en het kameraanbod kan overwogen worden om de cottages in de noord-oostelijke hoek van het terrein te verplaatsen naar de rand van de Gensteweg (Hoek Gensteweg – Grote Heidestraat). De ruimte waar nu de cottages gelegen zijn wordt onthard en vergroend. De overlooparking in de rand van de Gentseweg neemt af met 20 ppl tot 32 ppl waardoor het totaal parkeeraanbod 348 ppl bedraagt.	- 184	- 164
- Lange termijn (...- 2050)	- De omgeving van Hotel Beveren wordt verder onthard en vergroend waarbij de parkeerplaatsen die het verst van de toegang tot het hotel gelegen als eerste in aanmerking komen om te worden onthard en vergroend. Om de werking van het hotel te verzekeren is een aanbod in de directe omgeving van de hoteltoegang nodig. Uitgaande van de huidige parkeerorganisatie zou het over 44 ppl gaan. Deze kunnen bestemd worden voor kort parkeren (laden en lossen), drop off & pick up, laden van elektrische voertuigen (zolang dit niet ondergronds wordt toegestaan), personen met een beperking,.... Samen met de 32 plaatsen van de overlooparking in de rand van de Gentseweg zal het totale parkeeraanbod 260 ppl bedragen.	- 184	- 76
-	- Bij verdere ontharding en vergroening van de ruimte en het ondersteunen van de algemene tendens van een meer duurzame modal split, kan onderzocht worden of de 32 ppl van de parking in de rand van Gentseweg kunnen opgeheven worden. Dit brengt het totaal parkeeraanbod op 228 ppl.	- 184	- 44
-	- Indien enkel het aanbod ondergrondse parkeerplaatsen beschouwd wordt, bedraagt het parkeeraanbod 184 ppl. Dit scenario is enkel opgenomen om als toetsing te dienen. Er zal steeds een parkeeraanbod in de directe omgeving van de hoteltoegang dienen te zijn voor een aantal vormen van parkeren (zie hoger).	- 184	- 0

7.2 Kencijfers

- Gezien de kencijfers voor horeca functies een brede vork kennen, wordt gebruik gemaakt van informatie aangereikt door Hotel Beveren.
- Om een goed beeld te krijgen op de verkeersgeneratie van de functies wordt zowel een weekdag als een weekenddag geanalyseerd.
- Voor de berekening van de verkeersgeneratie werd van volgend bronnenmateriaal gebruik gemaakt:
 - voor het bepalen van de bezettingsgraad van wagens i.f.v. type verplaatsing
 - o OVG – Vlaanderen 5.1 (2015-2016), tabellenrapport, universiteit Hasselt IMOB
 - Voor het bepalen van de verkeersgeneratie van de functies
 - o Richtlijnenboek mobiliteitseffectenstudies, mei 2018, mobiliteit en openbare werken
 - o CROW kencijfers parkeren en verkeersgeneratie

7.2.1 Bezettingsgraad

- Uit OVG Vlaanderen 5.1 (tabel 230) kan afgeleid worden dat de gemiddelde bezettingsgraad van de auto bij een verplaatsing 1,8 personen/wagen bedraagt. Voor een verplaatsing met recreatieve doeleinden bedraagt de gemiddelde bezettingsgraad 1,8 personen/wagen (tabel 234), terwijl bij een dienstverplaatsing de gemiddelde bezettingsgraad 1,42 personen/wagen bedraagt (tabel 232).

Er wordt voorgesteld om deze bezettingsgraden licht bij te sturen. Voor de recreatieve verplaatsingen wordt voorgesteld dat de bezettingsgraad iets lager is (weinig ontsloten met andere modi en de ligging) -3% terwijl er voor de zakelijke verplaatsingen kan van uitgegaan worden dat de bezettingsgraad iets hoger is (havenactiviteiten en andere grote bedrijven met meer aandacht voor "samen rijden") +4%

Deze benadering levert volgende bezettingsgraden van een wagen op:

- o Recreatieve verplaatsingen (hotel, restaurant, feestzaal): 1,75 personen/wagen
- o Zakelijke verplaatsingen (vergaderaccommodatie): 1,48 personen/wagen
- Door Hotel Beveren werd vertrekkende van de reservaties (zalen, kamers, restaurant, e.d.) bezoekersaantallen aangeleverd en hun verdeling over de dag, met aandacht voor de overlapping in gebruik van de verschillende functies.

Om de attractie van de activiteiten van Hotel Beveren te kennen, kan uitgegaan worden van kencijfers maar deze zijn niet steeds accuraat om de attractie correct in beeld te brengen. Hotel Beveren heeft gegevens aangeleverd van de bezoekers aan het hotel, de restaurants en de zalen.

7.2.1.1 Weekdag

Het hotel telt 202 kamers. Men gaat uit van een bezetting van 85%. Op weekdays gaat men uit van 1,2 personen per kamer. Dit geeft 206 bezoekers.

In onderstaande tabel is een overzicht gegeven voor deze activiteiten op een weekday.

Dagdeel	Ochtend	Overdag	Avond
Activiteiten			
Hotel	206		
Restaurant ¹⁵	30	60	180 / 210
Zalen	200		
Personeel	26	63	63

Omdat niet alle bezoekers op hetzelfde moment aankomen of vertrekken wordt uitgegaan van onderstaande verrekensleutels

- ± 20% van de hotelgasten is vertrokken bij aanvang van de dagactiviteiten in de zalen
- ± 25% van de hotelgasten checkt in in de vroege namiddag
- ± 10% van de hotelgasten zijn tevens aanwezig bij een zaalactiviteit
- ± 90% van de hotelgasten maakt ook gebruik van het restaurant
- ± 15% van de bezetting van de zalen ligt in het avondblok

¹⁵ Onder restaurant wordt verstaan, Nest, Ozzo, Jardin en live cooking

7.2.1.2 Weekenddag - zaterdag

Het hotel telt 202 kamers. Men gaat uit van een bezetting van 85%. Voor het weekend gaat men uit van 1,5 personen per kamer.

In onderstaande tabel is een overzicht gegeven voor deze activiteiten op een weekenddag (zaterdag).

Dagdeel	Ochtend	Overdag	Avond
Activiteiten			
Hotel	258		
Restaurant ¹⁶	20	50	360
Zalen	200		
Personeel	26	40	87

- ± 20% van de hotelgasten is vertrokken bij aanvang van de dagactiviteiten in de zalen
- ± 70% van de hotelgasten checkt in na 14 uur
- ± 30% van de hotelgasten zijn tevens aanwezig bij een zaalactiviteit
- ± 50% van de hotelgasten maakt ook gebruik van het restaurant
- ± 20% van de hotelgasten heeft een avondactiviteit buiten Hotel Beveren en keert pas 's avonds laat terug
- ± 80% van de bezetting van de zalen ligt in het avondblok

¹⁶ Idem als opmerking 11

7.2.2 Modal split

- Voor het bepalen van de modal split wordt een onderscheid gemaakt tussen personeel en bezoekers. Voor het bepalen van de modal split van de bezoekers wordt gebruik gemaakt van de kencijfers zoals opgenomen in het Richtlijnenboek, Mobiliteitseffectenstudies, Mobiliteitstoets en Mober van mei 2018.
- Voor het bepalen van de modal split wordt eveneens gebruik gemaakt van de kencijfers zoals opgenomen in het Richtlijnenboek, Mobiliteitseffectenstudies, Mobiliteitstoets en Mober van mei 2018. Deze worden afgezet tegenover de modal split van het personeel zoals die anno 2023 genoteerd worden door de personeelsafdeling van Hotel Beveren.

7.2.2.1 Personeel

- Op basis van de ligging van het hotel en de informatie die ter beschikking is over de verplaatsingswijze van het personeel wordt voorgesteld om de modal split te gebruiken zoals die af te leiden is uit de aangeleverde gegevens door Hotel Beveren.

- Modus	- Aandeel Volgens RLB ¹⁷	- Volgens Hotel Beveren
- Autobestuurder (alleen)	- 60%	- 57,5%
- Carpool	- 1%	- 0%
- Trein	- 11%	- 0%
- De Lijn	- 19%	- 6,5%
- Bedrijfsvervoer	- 0%	- 0%
- Fiets, elektrische fiets	- 4%	- 35,4%
- Moto	- 1%	- 0%
- Te voet	- 3%	- 0,6%

- Het aandeel verplaatsingen te voet (minder dan 1%) wordt verder niet afzonderlijk in de berekeningen meegenomen, maar wordt met het aandeel van de fietsverplaatsingen opgeteld.

¹⁷ Volgens Richtlijnenboek, tabel 49 modal split werknemers recreatie, p. 229

7.2.2.2 Bezoekers

7.2.2.2.1 Huidige situatie – volgens kencijfers

- Voor de modal split van de bezoekers wordt verwezen naar het Richtlijnenboek Mobiliteitseffectenstudies, Mobiliteitstoets en MOBER (mei 2018). Conform het Richtlijnenboek Mobiliteitseffectenstudies, Mobiliteitstoets en MOBER wordt de modal split voor het motief "Ontspanning" toegepast (tabel 44, p. 222). In onderstaande tabel wordt dit weergegeven.
- De ligging van Beveren dient beschouwd te worden als landelijk in de rand van metropolitaan Antwerpen volgens RMP Antwerpen¹⁸. Bij het opstellen van de afbakening van het kleinstedelijk gebied Beveren wordt gesteld dat de locatie van Hotel Beveren binnen de afbakening gelegen is¹⁹.
- Gezien het aandeel elektrische fietsen op enkele jaren sterk gestegen wordt voorgesteld om de kencijfers op dat vlak bij te sturen. In eerste instantie zal de fietser de verplaatsing per OV vervangen om vervolgens in de plaats gewone fietsverplaatsingen te komen en tenslotte het aandeel autoverplaatsingen als bestuurder en passagier te verlagen.

- Modus	- Modal split	
	- Buitengebied	- Kleinstedelijk gebied op provinciaal niveau
- Te voet	- 11%	- 12%
- Fietser	- 15%	- 13%
- Elektrische fietser	- 0%	- 0%
- Brom-/snorfietser	- 0%	- 0%
- Motorrijder/passagier	- 0%	- 0%
- Autobestuurder	- 36%	- 39%
- Autopassagier	- 32%	- 31%
- Lijnbus	- 1%	- 1%
- Tram of (pré)metro	- 0%	- 0%
- Trein	- 1%	- 1%
- Autocar	- 1%	- 1%
- Op andere wijze	- 0%	- 1%
- Modal split	- 68/32	- 70/30

¹⁸ Visienota 2018, deelnota's 2021

¹⁹ Het afbakeningsproces nog lopende. De aanname dat Hotel Beveren in kleinstedelijk gebied gelegen is wordt afgeleid uit de uitspraken en adviezen

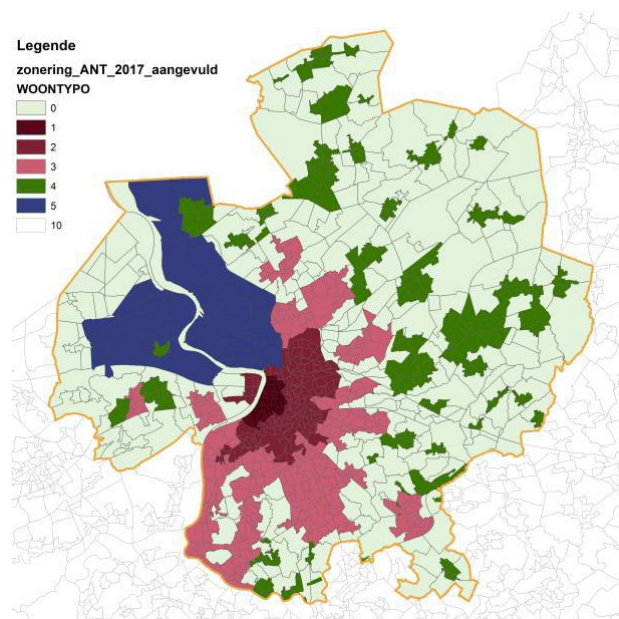
7.2.2.2.2 Huidige situatie – realistisch

- De kencijfers gaan uit van een modal split 67/33 wat wil zeggen dat 33% van alle verplaatsingen op een duurzame wijze gebeuren en dus geen extra parkeerplaatsen vergen. Omdat deze cijfers niet op elke plaats in de vervoerregio Antwerpen gelden wordt voorgesteld om voor de huidige situatie van Hotel Beveren een modal split 75/25 te hanteren.

7.2.2.2.3 Toekomstige situatie

In het Regionaal Mobiliteitsplan vervoerregio Antwerpen worden maatregelen ontwikkeld om het aandeel duurzame verplaatsingen te laten stijgen van 50% van alle verplaatsingen conform de doelstelling opgelegd door de Vlaamse Regering.

De vervoerregio is zich bewust van een aantal verschillende ruimtelijke typologieën. Het volgende onderscheid wordt gemaakt²⁰:



- Het metropolitaan centrum is het centrum van de stad Antwerpen, binnen de 'Leien' incl. de omgeving rondom het Centraal Station. Dit is een denses bebouwd gebied met een hoog aandeel werkgelegenheid en functies, vaak met een (inter)regionale (en ook internationale) aantrekkingskracht. Hierrond ligt het hoogstedelijk gebied: een meer residentieel gebied, eveneens met hoge dichtheden, die de 19de-eeuwse gordel, de 20ste-eeuwse gordel en delen van randgemeenten omvat. Geografisch is dit een ruim gebied binnen en rondom de Antwerpse Ring met uitlopers tot aan de fortengordel t.h.v. R11. Samen vormen deze het urbane gebied. Het stedelijk woon- en werkgebied ligt tenslotte vingervormig en met enkele satellieten hierrond en kent nog steeds hoge dichtheden, zeker in de kernen van de gemeenten die hier deel van uitmaken. Deze drie delen samen vormen het verstedelijkt gebied van de regio.
- Rondom dit verstedelijkt gebied ligt een ruim landelijk gebied met meer verspreide bewoning en tewerkstelling maar ook met woonkernen met hogere dichtheden.
- In het noordwesten van de Vervoerregio bevindt zich de haven met een heel eigen typologie.

De nota geeft volgende modal split voor stedelijke en landelijke gebieden.²¹

Gebiedstypologie	Autoverplaatsingen	Duurzame verplaatsingen
Verstedelijkt	42%	58%
Landelijk	59%	41%

Figuur 27: Aggregatie van inwoners, werkplaatsen en bestemmingen o.b.v. inputgegevens (wonen, werken, bestemmingen) van het rvm ANT versie 4.2.1

²⁰ Visienota RMP 2018

²¹ Verwerking tabellen visienota RMP 2018

7.2.3 Trendvolgend of sturend

- Bij de keuze van de te gebruiken modal split dient nagedacht te worden of men trendvolgend of sturend wil werken. Aangezien de modal split rechtstreeks impact heeft op het aantal parkeerplaatsen wordt voorgesteld om vanuit de bestaande situatie te vertrekken en zo via het maatregelen en een wijzigend verplaatsingsgedrag te evolueren naar een toekomstige modal split.
- Er wordt voorgesteld om trendvolgend te rekenen (huidige situatie) en rekening houdend met de tendens om de verplaatsingen te verduurzamen en de initiatieven die Hotel Beveren op dat vlak wenst te ontwikkelen verder te evolueren naar een ambitieuzere modal split voor bezoekers die in lijn ligt met de ambities van de vervoerregio.
- Voor de situatie 2030 wordt de modal split gehanteerd voor een ligging in een kleinstedelijk gebied op provinciaal niveau (70/30). Gezien de maatschappelijke tendens om de verplaatsingen te verduurzamen (elektrificatie, deelsystemen, operationeel gelaagd verkeersnetwerk) wordt voor 2040 een modal split 63/37 voorgesteld (zie tabel hiernaast) om in 2050 de modal split te bereiken zoals beschreven in het regionaal mobiliteitsplan vervoerregio Antwerpen, zijnde 59/41.

- Modus	- Modal split
- Te voet	- 10%
- Fietser	- 10%
- Elektrische fietser	- 10%
- Brom-/snorfietser	- 0%
- Motorrijder/passagier	- 0%
- Autobestuurder	- 35%
- Autopassagier	- 32%
- Lijnbus	- 0%
- Tram of (pré)metro	- 0%
- Trein	- 0%
- Autocar	- 1%
- Op andere wijze	- 0%
- Modal split	- 67/33

- Volgende modal split in relatie met de tijd wordt voorgesteld.

- Type verplaatsing	- Huidige situatie		- Korte termijn (.-2030)		- Middellange termijn (.-2040)		- Lange termijn (.- 2050)	
	- Personeel	- Bezoekers	- Personeel	- Bezoekers	- Personeel	- Bezoekers	- Personeel	- Bezoekers
- Niet duurzaam	- 57,5%	- 75%	- 57,5%	- 70%	- 53%	- 63%	- 50%	- 59%
- Duurzaam	- 42,5%	- 25%	- 42,5%	- 30%	- 47%	- 37%	- 50%	- 41%

7.3 Verkeersgeneratie - huidige situatie

Het hotel is in de periode 2020 – 2021 uitgebreid met **62 hotelkamers** wat het totaal op 202 hotelkamers brengt. In de omgevingsvergunning voor de buitenaanleg bij de uitbreiding van het hotel zijn 60 extra parkeerplaatsen vergund. Het totaal parkeeraanbod bedraagt afgebakende 290 parkeerplaatsen, waarvan 10 voor personen met een beperking. Het aanbod fietsparkeerplaatsen bedraagt 40 in openlucht en 60 overdekt – inpandig. Het aanbod openlucht parkeerplaatsen voor fietsen wordt in 2023 uitgebreid tot 100 fietsparkeerplaatsen waarbij tevens aandacht zal voor het stallen van buitenmaatse fietsen.



Figuur 28: organisatie terrein Hotel Beveren huidige situatie²²

²² Bron: dossier omgevingsvergunning buitenaanleg uitbreiding hotel

7.3.1 Huidige situatie - werknemers

Het aantal werknemers bedraagt 153 voltijds equivalenten. Deze worden gedurende de week anders ingezet dan in het weekend. Er wordt in 3 shiften gewerkt ochtend, middag en avond. Het personeel is als volgt verdeeld over deze shiften

Tijdstip	Aantallen	
	Weekdag	Weekenddag
Ochtend	26	26
Middag	63	40
Avond	63	87

De werknemers verplaatsen zich op volgende wijze (informatie aangeleverd door Hotel Beveren).

Modi	
Te voet & Fiets – elektrische fiets, bromfiets	36,0%
Openbaar vervoer	6,5%
Auto	57,5%

Omwille van de specifieke werkwijze in de horeca zijn er geen passagiers als verplaatsingswijze.

Voor een gemiddelde weekdag geeft dit volgende verplaatsingen

Modi	Ochtend	Middag	Avond	Totaal
Fiets	9	23	23	55
Openbaar vervoer	2	4	4	10
Auto	15	36	36	88
Totaal	26	63	63	153

Voor een gemiddelde weekenddag zijn de verplaatsingen in onderstaande tabel weergegeven

Modi	Ochtend	Middag	Avond	Totaal
Fiets	9	14	31	54
Openbaar vervoer	2	3	6	10
Auto	15	23	50	88
Totaal	26	40	87	153

Het aantal autoverplaatsingen van de werknemers bedraagt $2 \times 88 = 176$ verplaatsingen op een gemiddelde week- of weekenddag.

In onderstaande tabel zijn de verplaatsingen en de parkeervraag verdeeld over een gemiddelde weekdag voor de huidige situatie weergegeven.

personeel																																						
Personeel (ochtend)	26	17,0%																																				
Personeel (overdag)	63	41,5%																																				
Personeel (avond)	63	41,5%																																				
totaal	153																																					
			0u	1u	2u	3u	4u	5u	6u	7u	8u	9u	10u	11u	12u	13u	14u	15u	16u	17u	18u	19u	20u	21u	22u	23u												
aankomsten personeel			0%	0%	0%	0%	0%	0%	10%	6%	0%	15%	26%	0%	0%	0%	0%	15%	24%	2%	0%	0%	0%	0%	2%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	100%
vertrekkende personeel			4%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	5%	15%	8%	14%	10%	5%	4%	0%	5%	30%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	
aantal aankomsten			0	0	0	0	0	0	15	9	0	23	40	0	0	0	0	23	37	3	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	153
aantal vertrekken			6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8	23	12	21	15	8	6	0	8	46	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	153
verplaatsingen per wagen			57,5%																																			
aantal wagen aankomsten			0	0	0	0	0	0	9	5	0	13	23	0	0	0	0	13	21	2	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	88
aantal wagens vertrekken			4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	13	7	12	9	4	4	0	4	26	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	88
ingenomen plaatsen door personeelsleden			0	0	0	0	0	0	9	14	14	27	50	50	50	46	33	39	47	40	36	33	33	28	4	4												

Tabel 5: voertuigbewegingen / parkeervraag personeelsleden gespreid over de weekdag – huidige situatie

In onderstaande tabel zijn de verplaatsingen en de parkeervraag verdeeld over een gemiddelde weekenddag voor de huidige situatie weergegeven.

personeel																																							
Personeel (ochtend)	26	17,0%																																					
Personeel (overdag)	40	26,0%																																					
Personeel (avond)	87	57,0%																																					
totaal	153																																						
			0u	1u	2u	3u	4u	5u	6u	7u	8u	9u	10u	11u	12u	13u	14u	15u	16u	17u	18u	19u	20u	21u	22u	23u													
aankomsten personeel			0%	0%	0%	0%	0%	0%	10%	6%	0%	5%	20%	5%	2%	0%	5%	10%	21%	14%	0%	0%	0%	0%	2%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	100%	
vertrekkende personeel			4%	0%	10%	6%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	5%	15%	15%	0%	0%	10%	0%	0%	5%	30%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	
aantal aankomsten			0	0	0	0	0	0	15	9	0	8	31	8	3	0	8	15	32	21	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	153
aantal vertrekken			6	0	15	9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8	23	23	0	0	15	0	0	8	46	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
verplaatsingen per wagen			57,5%																																				
aantal wagen aankomsten			0	0	0	0	0	0	9	5	0	4	18	4	2	0	4	9	18	12	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	88
aantal wagens vertrekken			4	0	9	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	13	13	0	0	9	0	0	4	26	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	88
ingenomen plaatsen door personeelsleden			0	0	-9	-14	-14	-14	-5	0	0	4	22	26	28	24	15	11	29	41	33	33	33	28	4	4													

Tabel 6: voertuigbewegingen / parkeervraag personeelsleden gespreid over de weekenddag – huidige situatie

7.3.2 Huidige situatie - bezoekers – weekdag

Er wordt een onderscheid gemaakt tussen bezoekers voor het hotel, restaurant en de feest- en vergaderzalen. Omdat deze functies elkaar aanvullen en/of overlappen in de dag wordt volgend gebruikschema gehanteerd

Functie	Ochtend	Middag	Avond
Hotel	X		X
Restaurant - ochtend	X		
Restaurant – middag		X	
Restaurant - avond			X
Zalen	X	X	X

De bezoekersaantallen worden weergegeven voor een gemiddelde weekdag. Deze gegevens zijn gebaseerd op informatie verkregen van Hotel Beveren. Voor een gemiddelde weekdag wordt uitgegaan van een gemiddelde bezetting van 85%, voor 202 kamers met gemiddeld 1,2 personen per kamer. Dit geeft gemiddeld 206 bezoekers voor een gemiddelde weekdag.

Activiteit	# bezoekers
Hotel	206
Restaurant - ochtend	30
Restaurant – middag	60
Restaurant - avond	180/210
Zalen	200

Bij de opgave van het aantal bezoekers is steeds uitgegaan van de hoofdbestemming. Gezien de synergie die tussen de activiteiten kan ontstaan zullen een aantal van de activiteiten extra bezoekers krijgen die om een andere (hoofd)reden Hotel Beveren bezoeken. Hierbij wordt gedacht aan bv. bezoekers van de feestzaal die eveneens een hotelovernachting boeken, gebruikers van de vergaderaccommodatie die eveneens het restaurant gebruiken.

Uit gegevens van Hotel Beveren blijkt dat:

- o Bij aanvang van de dagactiviteiten in de zalen 20% van de hotelbezoekers vertrokken is
- o 25% van de hotelgasten komt aan in de vroege namiddag
- o 10 % van de hotelbezoekers zijn tevens gebruikers van de zalen (vergadering, e.d.)
- o 90% van de hotelbezoekers maakt 's avonds gebruik van het restaurant
- o 's Avonds de bezettingsgraad van de zalen 15% van de totale dagbezetting is

Voor de modal split voor werknemers in de horeca kan gebruik gemaakt worden van de cijfers van de FOD Mobiliteit, waar de modal split gegevens per NACE-sectie beschikbaar zijn.

De waarden voor de sectie "verschaffen van accommodatie en maaltijden" zijn van toepassing.

Voor het berekenen van het totaal aantal verplaatsingen wordt met volgende bezettingsgraden van de wagen rekening gehouden:

- o Recreatieve verplaatsingen (hotel, restaurant, feestzaal): 1,75 personen/wagen
- o Zakelijke verplaatsingen (vergaderaccommodatie): 1,48 personen/wagen

Voor de huidige situatie wordt modal split 75/25 gehanteerd.

7.3.2.1 Verplaatsingen

Onderstaande tabel geeft het aantal bezoekers gespreid over een gemiddelde weekdag weer volgens de hoger genoemde verdeelsleutels. Rekening houdende met de bezettingsgraden van de wagens wordt de parkeervraag gespreid over een gemiddelde weekdag bekomen. Deze is eveneens opgenomen in onderstaande tabel. Ofschoon de bezoekers voor de zalen kunnen verdeeld worden over recreatieve verplaatsingen en zakelijke verplaatsingen wordt in de berekening uitgegaan van de lagere wagenbezetting van de zakelijke verplaatsing (1,48 personen/wagen).

hotel		0u	1u	2u	3u	4u	5u	6u	7u	8u	9u	10u	11u	12u	13u	14u	15u	16u	17u	18u	19u	20u	21u	22u	23u	
aantal kamers	202																									
gemiddeld aantal personen per kamer	1,20																									
gemiddelde bezettingsgraad	85%																									
gemiddeld aantal bezoekers per dag	206																									
in (aankomsten)	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	5%	5%	15%	16%	10%	19%	20%	5%	3%	1%	1%	0%	100%
uit (vertrekken)	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	5%	10%	33%	30%	22%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	100%
aantal aankomsten hotelgasten	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	10	31	33	21	39	41	10	6	2	2	0	206
aantal vertrekkenden hotelgasten	0	0	0	0	0	0	0	0	10	21	68	62	45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	206
Modal split - aandeel verplaatsingen per wagen	75%																									
bezettingsgraad wagen 1,75 personen/wagen																										
aantal aankomsten auto's	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	4	13	14	9	17	18	4	3	1	1	0	0	88
aantal vertrekkenden auto's	0	0	0	0	0	0	0	0	4	9	29	26	19	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	88
ingenomen plaatsen door hotelgasten	88	88	88	88	88	88	88	84	75	46	19	0	4	9	22	36	45	62	79	84	87	87	88	88		
restaurant																										
gemiddeld aantal bezoekers middag	60																									
gemiddeld aantal bezoekers avond	210																									
gemiddeld aantal bezoekers per weekdag	270																									
in (aankomsten)	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	7%	8%	1%	0%	0%	5%	35%	33%	10%	1%	0%	100%	
uit (vertrekken)	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	1%	7%	7%	1%	0%	0%	1%	6%	36%	33%	8%	100%	
aantal aankomsten restaurantbezoekers	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	19	22	3	0	0	0	14	95	89	27	3	0	270	
aantal vertrekkenden restaurantbezoekers	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	19	19	3	0	0	3	16	97	89	22	270	
90% van de restaurantbezoekers (avond) zijn hotelgasten																										
aantal aankomsten externe restaurantbezoekers	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	19	22	3	0	0	0	1	9	9	3	0	0	66	
aantal vertrekkenden externe restaurantbezoekers	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	19	19	3	0	0	0	2	10	9	2	66	
Modal split - aandeel verplaatsingen per wagen	75%																									
bezettingsgraad wagen 1,75 personen/wagen																										
aantal aankomsten auto's	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8	9	1	0	0	0	1	4	4	1	0	0	0	28
aantal vertrekkenden auto's	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	8	8	1	0	0	1	4	4	1	0	0	28
ingenomen ppl door externe restaurantbezoekers	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8	16	9	1	0	0	1	5	8	5	1	0		
zalen																										
gemiddeld aantal bezoekers per dag	200																									
in (aankomsten)	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	10%	50%	10%	0%	0%	27%	3%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	100%
uit (vertrekken)	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	15%	0%	0%	2%	12%	19%	19%	15%	10%	5%	2%	1%	100%
aantal aankomsten bezoekers zalen	0	0	0	0	0	0	0	0	20	100	20	0	0	54	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	200
aantal vertrekkenden bezoekers zalen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0	4	24	38	38	30	20	10	4	2	200
15% bezetting van de zalen s'avonds zijn hotelgasten																										
aantal aankomsten externe bezoekers zalen	0	0	0	0	0	0	0	0	20	100	20	0	0	46	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	191
aantal vertrekkenden externe bezoekers zalen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0	4	24	38	38	26	17	9	4	2	191
Modal split - aandeel verplaatsingen per wagen	75%																									
bezettingsgraad wagen 1,48 personen/wagen																										
aantal aankomsten auto's	0	0	0	0	0	0	0	0	10	51	10	0	0	23	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	97
aantal vertrekkenden auto's	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	15	0	0	2	12	19	19	13	9	4	2	1	97
ingenomen ppl door externe bezoekers zalen	0	0	0	0	0	0	0	0	10	61	71	71	56	79	82	80	67	48	29	16	7	3	1	0		

Tabel 7: voertuigbewegingen / parkeervraag bezoekers per activiteit gespreid over de weekdag – huidige situatie

Onderstaande tabel geeft een samenvatting van de voertuigbewegingen en de parkeervraag gespreid over een gemiddelde weekdag.

Weekdag	0u	1u	2u	3u	4u	5u	6u	7u	8u	9u	10u	11u	12u	13u	14u	15u	16u	17u	18u	19u	20u	21u	22u	23u
parking 184 ppl	48%	48%	48%	48%	48%	48%	53%	53%	54%	73%	76%	66%	64%	81%	79%	85%	87%	82%	79%	74%	73%	67%	51%	50%
parking 228 ppl	39%	39%	39%	39%	39%	39%	43%	43%	44%	59%	62%	53%	52%	66%	64%	68%	70%	66%	64%	60%	59%	54%	41%	40%
parking 260 ppl	34%	34%	34%	34%	34%	34%	37%	38%	38%	52%	54%	47%	46%	58%	56%	60%	62%	58%	56%	53%	52%	47%	36%	35%
parking 290 ppl	30%	30%	30%	30%	30%	30%	33%	34%	34%	46%	48%	42%	41%	52%	50%	54%	55%	52%	50%	47%	46%	42%	32%	32%
parking 348 ppl	25%	25%	25%	25%	25%	25%	28%	28%	29%	39%	40%	35%	34%	43%	42%	45%	46%	43%	42%	39%	39%	35%	27%	26%
parking 368 ppl	24%	24%	24%	24%	24%	24%	26%	27%	27%	36%	38%	33%	32%	41%	40%	42%	43%	41%	39%	37%	36%	33%	25%	25%

parkeren is geen probleem	<70%	gevoel van lege plaatsen
parkeren wordt als druk ervaren	70 - 80 %	gevoel van volle parking
parking wordt als vol ervaren	80 - 95 %	ervaren als vol
parking is vol	95 - 100%	parking is vol

Grafiek 1: voertuigbewegingen / parkeervraag bezoekers totaal gespreid over de weekdag en parkeerdruk- huidige situatie

7.3.2.2 Parkeren

In de tabel hierboven is de parkeervraag afgezet t.o.v. een parkeeraanbod van respectievelijk 368, 348, 290, 260, 228, 184 ppl.

Hieruit kan opgemaakt worden dat, er van uitgaande dat het huidige parkeeraanbod van 290 ppl. De parkeervraag voldoende kan opvangen.

7.3.3 Huidige situatie bezoekers – weekenddag

Er wordt een onderscheid gemaakt tussen bezoekers voor het hotel, restaurant en de zalen. Omdat deze functies elkaar aanvullen en/of overlappen in de dag wordt volgend gebruikschema gehanteerd.

Functie	Ochtend	Middag	Avond
Hotel	X	X	X
Restaurant - ochtend	X		
Restaurant – middag		X	
Restaurant - avond			X
Zalen		X	X

De bezoekersaantallen worden weergegeven voor een gemiddelde zaterdag. Deze gegevens zijn gebaseerd op informatie verkregen van Hotel Beveren. Voor een gemiddelde zaterdag wordt uitgegaan van een gemiddelde bezetting van 85%, voor 202 kamers met gemiddeld 1,5 personen per kamer. Dit geeft gemiddeld 258 bezoekers voor een gemiddelde zaterdag.

Activiteit	# bezoekers
Hotel	258
Restaurant - ochtend	20
Restaurant – middag	50
Restaurant - avond	360
Zalen	200

Bij de opgave van het aantal bezoekers is steeds uitgegaan van de hoofdbestemming. Gezien de synergie die tussen de activiteiten kan ontstaan zullen een aantal van de activiteiten extra bezoekers krijgen die om een andere (hoofd)reden Hotel Beveren bezoeken. Hierbij wordt gedacht aan bv. bezoekers van de feestzaal die eveneens een hotelovernachting boeken, gebruikers van de vergaderaccommodatie die eveneens het restaurant gebruiken.

Uit gegevens van Hotel Beveren blijkt dat

- o 70% van de hotelgasten komt aan in de vroege namiddag (na 14 uur)
- o 30 % van de hotelbezoekers tevens gebruiker is van de zalen (feesten)
- o 50% van de hotelbezoekers 's avonds gebruik maakt van het restaurant
- o De bezettingsgraad van de zalen 's avonds 80% van de totale dagbezetting is
- o 20% van de hotelgasten een avondactiviteit heeft buiten het hotel (zijn niet opgenomen in de avondbezetting)

De verplaatsingswijze voor de activiteiten hotel, restaurant, feestzaal en vergaderen in hotel Beveren wordt omwille van haar ligging in een landelijke omgeving (CROW kencijfers parkeren en verkeersgeneratie, publicatie 137, oktober 2012) volledig toebedeeld aan wagenverplaatsingen. Dit vormt tevens een worst case voor de situatie Hotel Beveren.

Voor het berekenen van het totaal aantal verplaatsingen wordt met volgende bezettingsgraden van de wagen rekening gehouden:

- o Recreatieve verplaatsingen (hotel, restaurant, feestzaal): 1,75 personen/wagen
- o Zakelijke verplaatsingen (vergaderaccommodatie): 1,48 personen/wagen

Voor de huidige situatie wordt modal split 75/25 gehanteerd.

7.3.3.1 Verplaatsingen

Onderstaande tabel geeft het aantal bezoekers gespreid over een gemiddelde weekenddag weer volgens de hoger genoemde verdeelsleutels. Rekening houdende met de bezettingsgraden van de wagens wordt de parkeervraag gespreid over een gemiddelde weekenddag bekomen. Deze is eveneens opgenomen in onderstaande tabel. Ofschoon de bezoekers voor de zalen kunnen verdeeld worden over recreatieve verplaatsingen en zakelijke verplaatsingen wordt in de berekening uitgegaan van de lagere wagenbezetting van de zakelijke verplaatsing (1,48 personen/wagen).

hotel		0u	1u	2u	3u	4u	5u	6u	7u	8u	9u	10u	11u	12u	13u	14u	15u	16u	17u	18u	19u	20u	21u	22u	23u	
aantal kamers	202																									
gemiddeld aantal personen per kamer	1,50																									
gemiddelde bezettingsgraad	85%																									
gemiddeld aantal bezoekers per dag	258																									
in (aankomsten)	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	2%	5%	15%	25%	20%	15%	14%	3%	1%	0%	0%	0%	100%
uit (vertrekken)	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	2%	5%	10%	15%	24%	44%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	100%
aantal aankomsten hotelgasten	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	13	39	64	52	39	36	8	3	0	0	0	258
aantal vertrekkenden hotelgasten	0	0	0	0	0	0	0	0	5	13	26	39	62	113	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	258
Modal split - aandeel verplaatsingen per wagen	75%																									
bezettingsgraad wagen 1,75 personen/wagen																										
aantal aankomsten auto's	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	6	17	28	22	17	15	3	1	0	0	0	110
aantal vertrekkenden auto's	0	0	0	0	0	0	0	0	2	6	11	17	26	49	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	110
ingenomen plaatsen door hotelgasten	110	110	110	110	110	110	110	108	103	92	75	49	2	8	24	52	74	91	106	109	110	110	110	110	110	
restaurant																										
gemiddeld aantal bezoekers middag	60																									
gemiddeld aantal bezoekers avond	210																									
gemiddeld aantal bezoekers per weekdag	270																									
in (aankomsten)	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	2%	10%	8%	2%	0%	0%	0%	5%	30%	32%	10%	1%	0%	0%	100%
uit (vertrekken)	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	2%	8%	10%	2%	0%	0%	2%	7%	30%	28%	11%	100%
aantal aankomsten restaurantbezoekers	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	27	22	5	0	0	0	14	81	86	27	3	0	0	270
aantal vertrekkenden restaurantbezoekers	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	22	27	5	0	0	5	19	81	76	30	270
50% van de restaurantbezoekers (avond) zijn hotelgasten																										
aantal aankomsten externe restaurantbezoekers	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	27	22	5	0	0	0	7	41	43	14	1	0	0	165
aantal vertrekkenden externe restaurantbezoekers	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	22	27	5	0	0	3	9	41	38	15	165
Modal split - aandeel verplaatsingen per wagen	75%																									
bezettingsgraad wagen 1,75 personen/wagen																										
aantal aankomsten auto's	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	12	9	2	0	0	0	3	17	19	6	1	0	0	71
aantal vertrekkenden auto's	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	9	12	2	0	0	1	4	17	16	6	71
ingenomen ppl door externe restaurantbezoekers	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	14	21	14	2	0	0	0	3	19	34	22	6	0	0	
zalen																										
gemiddeld aantal bezoekers per dag	200																									
in (aankomsten)	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	4%	10%	6%	0%	0%	0%	30%	40%	10%	0%	0%	100%
uit (vertrekken)	20%	30%	20%	10%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	10%	10%	100%
aantal aankomsten bezoekers zalen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8	20	12	0	0	60	80	20	0	0	0	200
aantal vertrekkenden bezoekers zalen	40	60	40	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	20	200
30% bezetting van de zalen s'avonds zijn hotelgasten																										
aantal aankomsten externe bezoekers zalen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8	20	12	0	0	42	56	14	0	0	0	152
aantal vertrekkenden externe bezoekers zalen	30	46	30	15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	15	15	152
Modal split - aandeel verplaatsingen per wagen	75%																									
bezettingsgraad wagen 1,48 personen/wagen																										
aantal aankomsten auto's	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	10	6	0	0	21	28	7	0	0	0	77
aantal vertrekkenden auto's	15	23	15	8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8	8	77
ingenomen ppl door externe bezoekers zalen	46	23	8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	14	20	20	20	42	70	77	77	69	62	

Tabel 8: voertuigbewegingen / parkeervraag bezoekers per activiteit gespreid over de weekenddag – huidige situatie

Onderstaande tabel geeft een samenvatting van de voertuigbewegingen en de parkeervraag gespreid over een gemiddelde weekenddag.

Weekenddag	0u	1u	2u	3u	4u	5u	6u	7u	8u	9u	10u	11u	12u	13u	14u	15u	16u	17u	18u	19u	20u	21u	22u	23u
parking 184 ppl	85%	73%	59%	52%	52%	52%	57%	59%	56%	52%	53%	42%	24%	31%	37%	46%	67%	83%	99%	125%	138%	129%	103%	95%
parking 228 ppl	69%	59%	48%	42%	42%	42%	46%	47%	45%	42%	43%	34%	19%	25%	30%	37%	54%	67%	80%	101%	111%	104%	83%	77%
parking 260 ppl	60%	51%	42%	37%	37%	37%	40%	42%	39%	37%	37%	30%	17%	22%	26%	33%	47%	59%	70%	89%	97%	91%	73%	68%
parking 290 ppl	54%	46%	38%	33%	33%	33%	36%	37%	35%	33%	33%	27%	15%	19%	23%	29%	42%	52%	63%	80%	87%	82%	65%	61%
parking 348 ppl	45%	38%	31%	28%	28%	28%	30%	31%	29%	28%	28%	22%	13%	16%	19%	24%	35%	44%	53%	66%	73%	68%	54%	50%
parking 368 ppl	43%	36%	30%	26%	26%	26%	29%	29%	28%	26%	26%	21%	12%	15%	18%	23%	33%	41%	50%	63%	69%	65%	52%	48%

parkeren is geen probleem	<70%	gevoel van lege plaatsen
parkeren wordt als druk ervaren	70 - 80 %	gevoel van volle parking
parking wordt als vol ervaren	80 - 95 %	ervaren als vol
parking is vol	95 - 100%	parking is vol

Grafiek 2: voertuigbewegingen / parkeervraag bezoekers totaal gespreid over de weekenddag en parkeerdruk- huidige situatie

7.3.3.2 Parkeren

In de tabel hierboven is de parkeervraag afgezet t.o.v. een parkeeraanbod van respectievelijk 368, 348, 290, 260, 228 en 184 ppl.

Hieruit kan opgemaakt worden dat het huidige parkeeraanbod van 290 ppl de parkeervraag kan opvangen.

7.4 Verkeersgeneratie - korte termijn (2030)

Op korte termijn (na de goedkeuring van het RUP) plant Hotel Beveren de reorganisatie van de zaalfaciliteiten waarbij een zalencombinatie gecreëerd wordt die toelaat om 800 personen (zittend) in één ruimte onder te brengen. Om dit te bereiken wordt een deel van de bestaande zaalaccommodatie gesloopt (achter de gebogen muur, zie aanduiding op plan).

De indeling van deze uitbreiding laat toe om de beschikbare oppervlakte op te delen in maximaal 3 zalen naar gelang de behoefte, aangevuld met break out rooms.

Hotel Beveren wil met deze uitbreiding aan een vraag naar grote zalen voldoen.

De behoefte om een zaalcapaciteit van 800 personen te benutten zal sporadisch (2 à 3 maal per jaar) voorkomen, zoals bv. grote bedrijfsevenementen, lanceringsevents, beurzen, e.d.....

Met de flexibele indeling van de zaalcomplexen wordt er naar gestreefd om een zaalcapaciteit voor 400 personen maandelijks te benutten (12 maal per jaar). Hierbij wordt gedacht aan opleidingen, seminaries, congressen, e.d.....

Het is het streven om een zaalcapaciteit van 200 personen wekelijks (52 maal per jaar) te benutten. Deze situatie dient gezien te worden als een uitbreiding van het huidig gebruik van de zalen.

De grote events (2 à 3 maal per jaar) vergen een aparte benadering onder vorm van een eventvervoerplan waarbij o.a. gebruik gemaakt wordt van afstandsparkeren en shuttlebussen. De impact van deze events wordt niet beschouwd om de courante impact van de mobiliteit van en naar Hotel Beveren in beeld te brengen. De impact van deze events (trimestrieel) wordt opgenomen in het Mober om te kunnen nagaan welke te verwachten parkeerdruk dient opgevangen te worden en wat de impact van de verkeersattractie en -generatie is op het kruispunt van de Gentseweg met de N70.

Bij dit type van evenementen wordt er van uitgegaan dat het zwaartepunt van de logistieke organisatie van Hotel Beveren op deze "grote" zaal zal liggen en dat de andere zalen een lagere bezetting kennen dan in de huidige situatie. Er wordt uitgegaan van een bezetting van ca. 70 personen in de andere zalen.

In het Mober wordt de nadruk gelegd op de situaties die zich wekelijks en maandelijks voordoen.

Het aantal hotelkamers is gelijk aan deze in de huidige situatie nl. 202.

Onder de te verbouwen zone zal een ondergrondse parking voorzien worden. Er wordt uitgegaan van 184 ondergrondse parkeerplaatsen. Omdat we ervan overtuigd zijn dat parkeren een belangrijk thema is in het MOBER en parkeren afhankelijk is van de heersende modal split, willen we modal split als criterium gebruiken om de parkeerbehoefte te bepalen.

Hotel Beveren wil niet enkel volgend op de modal split haar parkeeraanbod in de toekomst bijsturen maar wil ook actief werk maken van het sensibiliseren van duurzame verplaatsingen bij haar personeel en de bezoekers.

Een mogelijk evolutie van het parkeeraanbod is beschreven in hoofdstuk 7.1.2 Doelstelling.

Voor het uitvoeren van het MOBER wordt vertrokken van alternatief 4 zoals beschreven in de startnota van het RUP.



Figuur 29: organisatie terrein Hotel Beveren op korte termijn

7.4.1 Werknemers

Het aantal werknemers bedraagt 153 voltijds equivalenten. Deze worden gedurende de week anders ingezet dan in het weekend. We gaan uit van eenzelfde personeelsbezetting op korte termijn als in de huidige situatie. Er wordt in 3 shiften gewerkt ochtend, middag en avond. Het personeel is als volgt verdeeld over deze shiften:

Tijdstip	Aantallen	
	Weekdag	Weekenddag
Ochtend	26	26
Middag	63	40
Avond	63	87

De werknemers verplaatsen zich op volgende wijze (informatie aangeleverd door Hotel Beveren).

Modi	
Te voet & Fiets – elektrische fiets, bromfiets	36,0%
Openbaar vervoer	6,5%
Auto	57,5%

Omwille van de specifieke werkwijze in de horeca zijn er geen passagiers als verplaatsingswijze.

Voor een gemiddelde weekdag geeft dit volgende verplaatsingen

Modi	Ochtend	Middag	Avond	Totaal
Fiets	9	23	23	55
Openbaar vervoer	2	4	4	10
Auto	15	36	36	88
Totaal	26	63	63	153

Voor een gemiddelde weekenddag zijn de verplaatsingen in onderstaande tabel weergegeven

Modi	Ochtend	Middag	Avond	Totaal
Fiets	9	14	31	54
Openbaar vervoer	2	3	6	10
Auto	15	23	50	88
Totaal	26	40	87	153

Het aantal autoverplaatsingen van de werknemers bedraagt $2 \times 88 = 176$ verplaatsingen op een gemiddelde week- of weekenddag.

In onderstaande tabellen zijn de verplaatsingen en de parkeervraag verdeeld over een gemiddelde weekdag voor de situatie op korte termijn weergegeven voor een wekelijks evenement.

Wekelijks evenement

personeel																											
Personeel (ochtend)	26	17,0%																									
Personeel (overdag)	63	41,5%																									
Personeel (avond)	63	41,5%																									
totaal	153																										
			0u	1u	2u	3u	4u	5u	6u	7u	8u	9u	10u	11u	12u	13u	14u	15u	16u	17u	18u	19u	20u	21u	22u	23u	
aankomsten personeel	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	10%	6%	0%	15%	26%	0%	0%	0%	0%	15%	24%	2%	0%	0%	0%	0%	2%	0%	100%	
vertrekkende personeel	4%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	5%	15%	8%	14%	10%	5%	4%	0%	5%	30%	0%	100%
aantal aankomsten	0	0	0	0	0	0	0	15	9	0	23	40	0	0	0	0	23	37	3	0	0	0	0	0	3	0	153
aantal vertrekken	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8	23	12	21	15	8	6	0	8	46	0	153
verplaatsingen per wagen	57,5%																										
aantal wagen aankomsten	0	0	0	0	0	0	9	5	0	13	23	0	0	0	0	13	21	2	0	0	0	0	0	2	0	88	
aantal wagens vertrekken	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	13	7	12	9	4	4	0	4	26	0	88	
ingenomen plaatsen door personeelsleden	0	0	0	0	0	0	9	14	14	27	50	50	50	46	33	39	47	40	36	33	33	28	4	4			

Tabel 9: voertuigbewegingen / parkeervraag personeelsleden gespreid over de weekdag – korte termijn – wekelijks evenement

personeel																											
Personeel (ochtend)	26	17,0%																									
Personeel (overdag)	40	26,0%																									
Personeel (avond)	87	57,0%																									
totaal	153																										
			0u	1u	2u	3u	4u	5u	6u	7u	8u	9u	10u	11u	12u	13u	14u	15u	16u	17u	18u	19u	20u	21u	22u	23u	
aankomsten personeel	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	10%	6%	0%	5%	20%	5%	2%	0%	5%	10%	21%	14%	0%	0%	0%	0%	0%	2%	0%	100%
vertrekkende personeel	4%	0%	10%	6%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	5%	15%	15%	0%	0%	10%	0%	0%	5%	30%	0%	100%	
aantal aankomsten	0	0	0	0	0	0	15	9	0	8	31	8	3	0	8	15	32	21	0	0	0	0	0	3	0	153	
aantal vertrekken	6	0	15	9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8	23	23	0	0	15	0	0	8	46	0	153	
verplaatsingen per wagen	57,5%																										
aantal wagen aankomsten	0	0	0	0	0	0	9	5	0	4	18	4	2	0	4	9	18	12	0	0	0	0	0	2	0	88	
aantal wagens vertrekken	4	0	9	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	13	13	0	0	9	0	0	4	26	0	88	
ingenomen plaatsen door personeelsleden	0	0	-9	-14	-14	-14	-5	0	0	4	22	26	28	24	15	11	29	41	33	33	33	28	4	4			

Tabel 10: voertuigbewegingen / parkeervraag personeelsleden gespreid over de weekenddag – korte termijn – wekelijks evenement

In onderstaande tabellen zijn de verplaatsingen en de parkeervraag verdeeld over een gemiddelde weekdag voor de situatie op korte termijn weergegeven voor een maandelijks evenement.

Maandelijks evenement

personeel																										
Personeel (ochtend)	26	17,0%																								
Personeel (overdag)	63	41,5%																								
Personeel (avond)	63	41,5%																								
totaal	153																									
		0u	1u	2u	3u	4u	5u	6u	7u	8u	9u	10u	11u	12u	13u	14u	15u	16u	17u	18u	19u	20u	21u	22u	23u	
aankomsten personeel		0%	0%	0%	0%	0%	0%	10%	6%	0%	15%	26%	0%	0%	0%	0%	15%	24%	2%	0%	0%	0%	0%	2%	0%	100%
vertrekkende personeel		4%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	5%	15%	8%	14%	10%	5%	4%	0%	5%	30%	0%	100%
aantal aankomsten		0	0	0	0	0	0	15	9	0	23	40	0	0	0	0	23	37	3	0	0	0	0	3	0	153
aantal vertrekken		6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8	23	12	21	15	8	6	0	8	46	0	153
verplaatsingen per wagen	57,5%																									
aantal wagen aankomsten		0	0	0	0	0	0	9	5	0	13	23	0	0	0	0	13	21	2	0	0	0	0	2	0	88
aantal wagens vertrekken		4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	13	7	12	9	4	4	0	4	26	0	88
ingenomen plaatsen door personeelsleden		0	0	0	0	0	0	9	14	14	27	50	50	50	46	33	39	47	40	36	33	33	28	4	4	

Tabel 11: voertuigbewegingen / parkeervraag personeelsleden gespreid over de weekdag – korte termijn – maandelijks evenement

personeel																										
Personeel (ochtend)	26	17,0%																								
Personeel (overdag)	40	26,0%																								
Personeel (avond)	87	57,0%																								
totaal	153																									
		0u	1u	2u	3u	4u	5u	6u	7u	8u	9u	10u	11u	12u	13u	14u	15u	16u	17u	18u	19u	20u	21u	22u	23u	
aankomsten personeel		0%	0%	0%	0%	0%	0%	10%	6%	0%	5%	20%	0%	0%	0%	0%	5%	36%	16%	0%	0%	0%	0%	2%	0%	100%
vertrekkende personeel		4%	0%	10%	6%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	5%	20%	6%	0%	0%	10%	0%	0%	5%	34%	0%	100%
aantal aankomsten		0	0	0	0	0	0	15	9	0	8	31	0	0	0	0	8	55	24	0	0	0	0	3	0	153
aantal vertrekken		6	0	15	9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8	31	9	0	0	15	0	0	8	52	0	153
verplaatsingen per wagen	57,5%																									
aantal wagen aankomsten		0	0	0	0	0	0	9	5	0	4	18	0	0	0	0	4	32	14	0	0	0	0	2	0	88
aantal wagens vertrekken		4	0	9	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	18	5	0	0	9	0	0	4	30	0	88
ingenomen plaatsen door personeelsleden		0	0	-9	-14	-14	-14	-5	0	0	4	22	22	22	18	0	-1	31	45	36	36	36	32	4	4	

Tabel 12: voertuigbewegingen / parkeervraag personeelsleden gespreid over de weekenddag – korte termijn – maandelijks evenement

In onderstaande tabellen zijn de verplaatsingen en de parkeervraag verdeeld over een gemiddelde weekdag voor de situatie op korte termijn weergegeven voor een trimestrieel evenement.

Trimestrieel evenement

personeel																										
Personeel (ochtend)	26	17,0%																								
Personeel (overdag)	63	41,5%																								
Personeel (avond)	63	41,5%																								
totaal	153																									
		0u	1u	2u	3u	4u	5u	6u	7u	8u	9u	10u	11u	12u	13u	14u	15u	16u	17u	18u	19u	20u	21u	22u	23u	
aankomsten personeel		0%	0%	0%	0%	0%	0%	10%	6%	0%	15%	26%	0%	0%	0%	0%	15%	24%	2%	0%	0%	0%	0%	2%	0%	100%
vertrekkende personeel		4%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	5%	15%	8%	14%	10%	5%	4%	0%	5%	30%	0%	100%
aantal aankomsten		0	0	0	0	0	0	15	9	0	23	40	0	0	0	0	23	37	3	0	0	0	0	3	0	153
aantal vertrekken		6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8	23	12	21	15	8	6	0	8	46	0	153
verplaatsingen per wagen	57,5%																									
aantal wagen aankomsten	0	0	0	0	0	0	0	9	5	0	13	23	0	0	0	0	13	21	2	0	0	0	0	2	0	88
aantal wagens vertrekken	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	13	7	12	9	4	4	0	4	26	0	88
ingenomen plaatsen door personeelsleden	0	0	0	0	0	0	0	9	14	14	27	50	50	50	46	33	39	47	40	36	33	33	28	4	4	

Tabel 13: voertuigbewegingen / parkeervraag personeelsleden gespreid over de weekdag – korte termijn – trimestrieel evenement

personeel																										
Personeel (ochtend)	26	17,0%																								
Personeel (overdag)	40	26,0%																								
Personeel (avond)	87	57,0%																								
totaal	153																									
		0u	1u	2u	3u	4u	5u	6u	7u	8u	9u	10u	11u	12u	13u	14u	15u	16u	17u	18u	19u	20u	21u	22u	23u	
aankomsten personeel		0%	0%	0%	0%	0%	0%	10%	6%	0%	5%	20%	5%	2%	0%	5%	10%	21%	14%	0%	0%	0%	0%	2%	0%	100%
vertrekkende personeel		4%	0%	10%	6%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	5%	15%	15%	0%	0%	10%	0%	0%	5%	30%	0%	100%
aantal aankomsten		0	0	0	0	0	0	15	9	0	8	31	8	3	0	8	15	32	21	0	0	0	0	3	0	153
aantal vertrekken		6	0	15	9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8	23	23	0	0	15	0	0	8	46	0	153
verplaatsingen per wagen	57,5%																									
aantal wagen aankomsten	0	0	0	0	0	0	0	9	5	0	4	18	4	2	0	4	9	18	12	0	0	0	0	2	0	88
aantal wagens vertrekken	4	0	9	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	13	13	0	0	9	0	0	4	26	0	88
ingenomen plaatsen door personeelsleden	0	0	-9	-14	-14	-14	-5	0	0	4	22	26	28	24	15	11	29	41	33	33	33	28	4	4		

Tabel 14: voertuigbewegingen / parkeervraag personeelsleden gespreid over de weekenddag – korte termijn – trimestrieel evenement

7.4.2 Korte termijn - wekelijks evenement

7.4.2.1 Bezoekers - weekday

Er wordt een onderscheid gemaakt tussen bezoekers voor het hotel, restaurant en de zalen. Omdat noch de functies, noch hun gebruik wijzigen wordt het gebruiksschema van de situatie op korte termijn gehanteerd.

Functie	Ochtend	Middag	Avond
Hotel	X		X
Restaurant - ochtend	X		
Restaurant - middag		X	
Restaurant - avond			X
Zalen	X	X	X

De bezoekersaantallen worden weergegeven voor een gemiddelde weekday. Deze gegevens zijn gebaseerd op informatie verkregen van Hotel Beveren. Voor een gemiddelde weekday wordt uitgegaan van een gemiddelde bezetting van 85%, voor 202 kamers met gemiddeld 1,2 personen per kamer. Dit geeft gemiddeld 206 bezoekers voor een gemiddelde weekday.

Activiteit	# bezoekers
Hotel	206
Restaurant - ochtend	20
Restaurant - middag	70
Restaurant - avond	210
Zalen	270

Bij de opgave van het aantal bezoekers is steeds uitgegaan van de hoofdbestemming. Gezien de synergie die tussen de activiteiten kan ontstaan zullen een aantal van de activiteiten extra bezoekers krijgen die om een andere (hoofd)reden Hotel Beveren bezoeken. Hierbij wordt gedacht aan bv. bezoekers van de feestzaal die eveneens een hotelovernachting boeken, gebruikers van de vergaderaccommodatie die eveneens het restaurant gebruiken.

Uit gegevens van Hotel Beveren blijkt dat

- o Bij aanvang van de dagactiviteiten in de zalen 20% van de hotelbezoekers vertrokken is
- o 25% van de hotelgasten komt aan in de vroege namiddag
- o 10 % van de hotelbezoekers tevens gebruikers zijn van de zalen (vergadering, e.d.)
- o 90% van de hotelbezoekers 's avonds gebruik maakt van het restaurant
- o De bezettingsgraad van de zalen 's avonds 15% van de totale dagbezetting is

Voor het bepalen van het aandeel verplaatsingen met de wagen voor de activiteiten hotel, restaurant, feestzaal en vergaderen in hotel Beveren wordt gebruik gemaakt van de kencijfers zoals beschreven in hoofdstuk 7.2.2 Modal split.

Voor het berekenen van het totaal aantal verplaatsingen wordt met volgende bezettingsgraden van de wagen rekening gehouden:

- o Recreative verplaatsingen (hotel, restaurant, feestzaal): 1,75 personen/wagen
- o Zakelijke verplaatsingen (vergaderaccommodatie): 1,48 personen/wagen

Voor de situatie op korte termijn wordt modal split 70/30 gehanteerd.

7.4.2.1.1 Verplaatsingen

Onderstaande tabel geeft het aantal bezoekers gespreid over een gemiddelde weekdag weer volgens de hoger genoemde verdeelsleutels. Rekening houdende met de bezettingsgraden van de wagens wordt de parkeervraag gespreid over een gemiddelde weekdag bekomen. Deze is eveneens opgenomen in onderstaande tabel. Ofschoon de bezoekers voor de zalen kunnen verdeeld worden over recreatieve verplaatsingen en zakelijke verplaatsingen wordt in de berekening uitgegaan van de lagere wagenbezetting van de zakelijke verplaatsing (1,48 personen/wagen).

hotel		0u	1u	2u	3u	4u	5u	6u	7u	8u	9u	10u	11u	12u	13u	14u	15u	16u	17u	18u	19u	20u	21u	22u	23u	
aantal kamers	202																									
gemiddeld aantal personen per kamer	1,20																									
gemiddelde bezettingsgraad	85%																									
gemiddeld aantal bezoekers per dag	206																									
in (aankomsten)	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	5%	5%	15%	16%	10%	19%	20%	5%	3%	1%	1%	0%	100%
uit (vertrekken)	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	5%	10%	33%	30%	22%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	100%
aantal aankomsten hotelgasten	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	10	31	33	21	39	41	10	6	2	2	0	206
aantal vertrekkenden hotelgasten	0	0	0	0	0	0	0	0	10	21	68	62	45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	206
Modal split 66/34 - verplaatsingen per wagen	70%																									
bezettingsgraad wagen 1,75 personen/wagen																										
aantal aankomsten auto's	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	4	12	13	8	16	16	4	2	1	1	0	82	
aantal vertrekkenden auto's	0	0	0	0	0	0	0	4	8	27	25	18	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	82
ingenomen plaatsen door hotelgasten	82	82	82	82	82	82	82	78	70	43	18	0	4	8	21	34	42	58	74	78	81	82	82	82	82	
restaurant																										
gemiddeld aantal bezoekers middag	70																									
gemiddeld aantal bezoekers avond	210																									
gemiddeld aantal bezoekers per weekdag	280																									
in (aankomsten)	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	7%	8%	1%	0%	0%	0%	5%	35%	33%	10%	1%	0%	100%
uit (vertrekken)	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	20%	1%	7%	7%	1%	0%	0%	1%	6%	36%	33%	8%	100%
aantal aankomsten restaurantbezoekers	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	22	3	0	0	0	14	98	92	28	3	0	280
aantal vertrekkenden restaurantbezoekers	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	20	20	3	0	0	3	17	101	92	22	280
90% van de restaurantbezoekers (avond) zijn hotelgasten																										
aantal aankomsten externe restaurantbezoekers	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	22	3	0	0	0	1	10	9	3	0	0	68
aantal vertrekkenden externe restaurantbezoekers	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	20	20	3	0	0	0	2	10	9	2	68
Modal split 66/34 - verplaatsingen per wagen	70%																									
bezettingsgraad wagen 1,75 personen/wagen																										
aantal aankomsten auto's	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8	9	1	0	0	0	1	4	4	1	0	0	27
aantal vertrekkenden auto's	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	8	8	1	0	0	0	1	4	4	1	27
ingenomen ppl door externe restaurantbezoekers	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8	16	9	1	0	0	1	4	7	4	1	0	
zalen																										
gemiddeld aantal bezoekers per dag	270																									
in (aankomsten)	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	10%	50%	10%	0%	0%	27%	3%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	100%
uit (vertrekken)	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	15%	0%	0%	2%	12%	19%	19%	15%	10%	5%	2%	1%	100%	
aantal aankomsten bezoekers zalen	0	0	0	0	0	0	0	0	27	135	27	0	0	73	8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	270
aantal vertrekkenden bezoekers zalen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	41	0	0	5	32	51	51	41	27	14	5	3	270	
15% bezetting van de zalen s'avonds zijn hotelgasten																										
aantal aankomsten externe bezoekers zalen	0	0	0	0	0	0	0	0	27	135	27	0	0	62	7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	258
aantal vertrekkenden externe bezoekers zalen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	41	0	0	5	32	51	51	34	23	11	5	3	258	
Modal split 66/34 - verplaatsingen per wagen	70%																									
bezettingsgraad wagen 1,48 personen/wagen																										
aantal aankomsten auto's	0	0	0	0	0	0	0	0	13	64	13	0	0	29	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	122
aantal vertrekkenden auto's	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	19	0	0	3	15	24	24	16	11	5	3	1	122	
ingenomen ppl door externe bezoekers zalen	0	0	0	0	0	0	0	0	13	77	89	89	70	100	103	100	85	61	36	20	9	4	1	0		

Tabel 15: voertuigbewegingen / parkeervraag bezoekers per activiteit gespreid over de weekdag – korte termijn en wekelijks evenement

Onderstaande tabel geeft een samenvatting van de voertuigbewegingen en de parkeervraag gespreid over een gemiddelde weekdag.

Weekdag	0u	1u	2u	3u	4u	5u	6u	7u	8u	9u	10u	11u	12u	13u	14u	15u	16u	17u	18u	19u	20u	21u	22u	23u
parking 184 ppl	45%	45%	45%	45%	45%	45%	50%	50%	53%	80%	86%	76%	72%	92%	90%	94%	95%	86%	80%	74%	71%	64%	48%	47%
parking 228 ppl	36%	36%	36%	36%	36%	36%	40%	41%	42%	64%	69%	61%	58%	74%	72%	76%	77%	70%	65%	59%	57%	52%	39%	38%
parking 260 ppl	32%	32%	32%	32%	32%	32%	35%	36%	37%	56%	61%	54%	51%	65%	63%	67%	67%	61%	57%	52%	50%	45%	34%	33%
parking 290 ppl	28%	28%	28%	28%	28%	28%	31%	32%	33%	51%	54%	48%	46%	58%	57%	60%	60%	55%	51%	47%	45%	41%	30%	30%
parking 348 ppl	24%	24%	24%	24%	24%	24%	26%	27%	28%	42%	45%	40%	38%	49%	47%	50%	50%	46%	42%	39%	37%	34%	25%	25%
parking 368 ppl	22%	22%	22%	22%	22%	22%	25%	25%	26%	40%	43%	38%	36%	46%	45%	47%	47%	43%	40%	37%	35%	32%	24%	23%

parkeren is geen probleem	<70%	gevoel van lege plaatsen
parkeren wordt als druk ervaren	70 - 80 %	gevoel van volle parking
parking wordt als vol ervaren	80 - 95 %	ervaren als vol
parking is vol	95 - 100%	parking is vol

Grafiek 3: voertuigbewegingen / parkeervraag bezoekers totaal gespreid over de weekdag en parkeerdruk- korte termijn en wekelijks evenement

7.4.2.1.2 Parkeren

In de tabel hierboven is de parkeervraag afgezet t.o.v. een parkeeraanbod van respectievelijk 368, 348, 290, 260, 228 en 184 ppl. Hieruit kan opgemaakt worden dat een parkeervoorziening met 228 ppl volstaat om de parkeervraag op korte termijn bij een wekelijks evenement op een weekdag op te vangen, uitgaande van een modal split 70/30.

Indien op de korte termijn de modal split van de verplaatsingen in de omgeving van het projectgebied eerder 75/25 is, kan een parkeeraanbod van 228 ppl de parkeervraag opvangen.

Weekdag	0u	1u	2u	3u	4u	5u	6u	7u	8u	9u	10u	11u	12u	13u	14u	15u	16u	17u	18u	19u	20u	21u	22u	23u
parking 184 ppl	48%	48%	48%	48%	48%	48%	53%	53%	56%	84%	90%	79%	75%	97%	95%	100%	100%	91%	84%	78%	74%	68%	51%	50%
parking 228 ppl	39%	39%	39%	39%	39%	39%	43%	43%	45%	68%	73%	64%	61%	78%	76%	80%	80%	73%	68%	63%	60%	55%	41%	40%
parking 260 ppl	34%	34%	34%	34%	34%	34%	37%	38%	40%	60%	64%	56%	53%	68%	67%	71%	71%	64%	60%	55%	53%	48%	36%	35%
parking 290 ppl	30%	30%	30%	30%	30%	30%	33%	34%	35%	54%	57%	50%	48%	61%	60%	63%	63%	58%	53%	49%	47%	43%	32%	32%
parking 348 ppl	25%	25%	25%	25%	25%	25%	28%	28%	30%	45%	48%	42%	40%	51%	50%	53%	53%	48%	45%	41%	39%	36%	27%	26%
parking 368 ppl	24%	24%	24%	24%	24%	24%	26%	27%	28%	42%	45%	40%	38%	48%	47%	50%	50%	45%	42%	39%	37%	34%	26%	25%

7.4.2.2 Bezoekers - weekenddag

Er wordt een onderscheid gemaakt tussen bezoekers voor het hotel, restaurant en de zalen. Omdat deze functies elkaar aanvullen en/of overlappen in de dag wordt volgend gebruikschema gehanteerd.

Functie	Ochtend	Middag	Avond
Hotel	X	X	X
Restaurant - ochtend	X		
Restaurant – middag		X	
Restaurant - avond			X
Zalen		X	X

De bezoekersaantallen worden weergegeven voor een gemiddelde zaterdag. Deze gegevens zijn gebaseerd op informatie verkregen van Hotel Beveren. Voor een gemiddelde zaterdag wordt uitgegaan van een gemiddelde bezetting van 85%, voor 202 kamers met gemiddeld 1,5 personen per kamer. Dit geeft gemiddeld 258 bezoekers voor een gemiddelde zaterdag.

Activiteit	# bezoekers
Hotel	258
Restaurant - ochtend	20
Restaurant – middag	150
Restaurant - avond	250
Zalen	350

Bij de opgave van het aantal bezoekers is steeds uitgegaan van de hoofdbestemming. Gezien de synergie die tussen de activiteiten kan ontstaan zullen een aantal van de activiteiten extra bezoekers krijgen die om een andere (hoofd)reden Hotel Beveren bezoeken. Hierbij wordt gedacht aan bv. bezoekers van de feestzaal die eveneens een hotelovernachting boeken, gebruikers van de vergaderaccommodatie die eveneens het restaurant gebruiken.

Uit gegevens van Hotel Beveren blijkt dat

- o 70% van de hotelgasten komt aan in de vroege namiddag (na 14 uur)
- o 30 % van de hotelbezoekers tevens gebruikers zijn van de zalen (feesten)
- o 50% van de hotelbezoekers 's avonds gebruik maakt van het restaurant
- o De bezettingsgraad van de zalen 's avonds 80% van de totale dagbezetting is
- o 20% van de hotelgasten avondactiviteiten heeft buiten het hotel (zijn niet opgenomen in de avondbezetting)

Voor het bepalen van het aandeel verplaatsingen met de wagen voor de activiteiten hotel, restaurant, feestzaal en vergaderen in hotel Beveren wordt gebruik gemaakt van de kencijfers zoals beschreven in hoofdstuk 7.2.2 Modal split.

Voor het berekenen van het totaal aantal verplaatsingen wordt met volgende bezettingsgraden van de wagen rekening gehouden:

- o Recreatieve verplaatsingen (hotel, restaurant, feestzaal): 1,75 personen/wagen
- o Zakelijke verplaatsingen (vergaderaccommodatie): 1,48 personen/wagen

Voor de situatie op korte termijn wordt modal split 70/30 gehanteerd.

7.4.2.2.1 Verplaatsingen

Onderstaande tabel geeft het aantal bezoekers gespreid over een gemiddelde weekenddag weer volgens de hoger genoemde verdeelsleutels. Rekening houdende met de bezettingsgraden van de wagens wordt de parkeervraag gespreid over een gemiddelde weekenddag bekomen. Deze is eveneens opgenomen in onderstaande tabel. Ofschoon de bezoekers voor de zalen kunnen verdeeld worden over recreatieve verplaatsingen en zakelijke verplaatsingen wordt in de berekening uitgegaan van de lagere wagenbezetting van de zakelijke verplaatsing (1,48 personen/wagen).

hotel		0u	1u	2u	3u	4u	5u	6u	7u	8u	9u	10u	11u	12u	13u	14u	15u	16u	17u	18u	19u	20u	21u	22u	23u	
aantal kamers	202																									
gemiddeld aantal personen per kamer	1,50																									
gemiddelde bezettingsgraad	85%																									
gemiddeld aantal bezoekers per dag	258																									
in (aankomsten)	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	2%	5%	15%	25%	20%	15%	14%	3%	1%	0%	0%	0%	100%
uit (vertrekken)	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	2%	5%	10%	15%	24%	44%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	100%
aantal aankomsten hotelgasten	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	13	39	64	52	39	36	8	3	0	0	0	0	258
aantal vertrekkenden hotelgasten	0	0	0	0	0	0	0	5	13	26	39	62	113	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	258
Modal split 66/34 - verplaatsingen per wagen	70%																									
bezettingsgraad wagen 1,75 personen/wagen																										
aantal aankomsten auto's	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	5	15	26	21	15	14	3	1	0	0	0	0	0	103
aantal vertrekkenden auto's	0	0	0	0	0	0	2	5	10	15	25	45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	103
ingenomen plaatsen door hotelgasten	103	103	103	103	103	103	103	101	96	86	70	45	2	7	23	48	69	84	99	102	103	103	103	103	103	
restaurant																										
gemiddeld aantal bezoekers middag	150																									
gemiddeld aantal bezoekers avond	250																									
gemiddeld aantal bezoekers per weekdag	400																									
in (aankomsten)	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	2%	10%	8%	2%	0%	0%	0%	5%	30%	32%	10%	1%	0%	100%	
uit (vertrekken)	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	2%	8%	10%	2%	0%	2%	7%	30%	28%	11%	100%	
aantal aankomsten restaurantbezoekers	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8	40	32	8	0	0	0	0	20	120	128	40	4	0	400	
aantal vertrekkenden restaurantbezoekers	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8	32	40	8	0	0	8	28	120	112	44	400	
50% van de restaurantbezoekers (avond) zijn hotelgasten																										
aantal aankomsten externe restaurantbezoekers	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8	40	32	8	0	0	0	10	60	64	20	2	0	0	244	
aantal vertrekkenden externe restaurantbezoekers	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8	32	40	8	0	0	4	14	60	56	22	244	
Modal split 66/34 - verplaatsingen per wagen	70%																									
bezettingsgraad wagen 1,75 personen/wagen																										
aantal aankomsten auto's	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	16	13	3	0	0	0	4	24	26	8	1	0	98	
aantal vertrekkenden auto's	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	13	16	3	0	0	2	6	24	22	9	98	
ingenomen ppl door externe restaurantbezoekers	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	19	29	19	3	0	0	4	26	46	30	9	0	0	
zalen																										
gemiddeld aantal bezoekers per dag	350																									
in (aankomsten)	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	4%	10%	6%	0%	0%	30%	40%	10%	0%	0%	100%	
uit (vertrekken)	20%	30%	20%	10%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	10%	10%	100%	
aantal aankomsten bezoekers zalen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	14	35	19	0	0	105	140	35	0	0	0	348	
aantal vertrekkenden bezoekers zalen	70	105	70	35	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	35	35	350	
30% bezetting van de zalen s'avonds zijn hotelgasten																										
aantal aankomsten externe bezoekers zalen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	14	35	19	0	0	74	98	25	0	0	0	264	
aantal vertrekkenden externe bezoekers zalen	53	80	53	27	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	27	27	266	
Modal split 66/34 - verplaatsingen per wagen	70%																									
bezettingsgraad wagen 1,48 personen/wagen																										
aantal aankomsten auto's	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7	17	9	0	0	35	46	12	0	0	0	125	
aantal vertrekkenden auto's	25	38	25	13	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	13	13	126	
ingenomen ppl door externe bezoekers zalen	75	37	12	-1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7	23	32	32	32	67	113	125	125	112	100		

Tabel 16: voertuigbewegingen / parkeervraag bezoekers per activiteit gespreid over de weekenddag – korte termijn en wekelijks evenement

Onderstaande tabel geeft een samenvatting van de voertuigbewegingen en de parkeervraag gespreid over een gemiddelde weekenddag.

Weekenddag	0u	1u	2u	3u	4u	5u	6u	7u	8u	9u	10u	11u	12u	13u	14u	15u	16u	17u	18u	19u	20u	21u	22u	23u
parking 184 ppl	97%	76%	58%	48%	48%	48%	53%	55%	52%	49%	50%	41%	27%	36%	43%	51%	71%	86%	110%	149%	167%	156%	124%	112%
parking 228 ppl	78%	61%	46%	39%	39%	39%	43%	44%	42%	39%	40%	33%	22%	29%	35%	41%	57%	69%	89%	120%	135%	126%	100%	91%
parking 260 ppl	68%	54%	41%	34%	34%	34%	38%	39%	37%	35%	35%	29%	19%	26%	31%	36%	50%	61%	78%	106%	118%	110%	88%	79%
parking 290 ppl	61%	48%	37%	30%	31%	31%	34%	35%	33%	31%	32%	26%	17%	23%	28%	33%	45%	55%	70%	95%	106%	99%	79%	71%
parking 348 ppl	51%	40%	30%	25%	26%	26%	28%	29%	28%	26%	26%	22%	14%	19%	23%	27%	37%	45%	58%	79%	88%	82%	65%	59%
parking 368 ppl	48%	38%	29%	24%	24%	24%	27%	27%	26%	24%	25%	20%	13%	18%	22%	26%	35%	43%	55%	75%	83%	78%	62%	56%

parkeren is geen probleem	<70%	gevoel van lege plaatsen
parkeren wordt als druk ervaren	70 - 80 %	gevoel van volle parking
parking wordt als vol ervaren	80 - 95 %	ervaren als vol
parking is vol	95 - 100%	parking is vol

Grafiek 4: voertuigbewegingen / parkeervraag bezoekers totaal gespreid over de weekenddag en parkeerdruk- korte termijn en wekelijks evenement

7.4.2.2.2 Parkeren

In de tabel hierboven is de parkeervraag afgezet t.o.v. een parkeeraanbod van respectievelijk 368, 348, 290, 260, 228 en 184 ppl. Hieruit kan opgemaakt worden dat een parkeervoorziening met 290 ppl niet volstaat om de parkeervraag op korte termijn bij een wekelijks evenement op een weekdag op te vangen. Het is aangewezen om een parkeeraanbod van 348 ppl aan te bieden. Hierbij wordt uitgegaan van een modal split 70/30.

Indien op de korte termijn de modal split van de verplaatsingen in de omgeving van het projectgebied eerder 75/25 is, zal een parkeeraanbod van 348 ppl de parkeervraag net afdekken. Het is te overwegen om in die situatie een parkeeraanbod van 368 ppl aan te bieden om ongewenst zoekverkeer en parkeerdruk op openbaar domein te voorkomen.

Weekenddag	0u	1u	2u	3u	4u	5u	6u	7u	8u	9u	10u	11u	12u	13u	14u	15u	16u	17u	18u	19u	20u	21u	22u	23u
parking 184 ppl	103%	81%	62%	52%	52%	52%	57%	59%	56%	52%	53%	43%	28%	38%	46%	55%	75%	90%	117%	158%	177%	166%	132%	120%
parking 228 ppl	83%	66%	50%	42%	42%	42%	46%	47%	45%	42%	43%	34%	22%	30%	37%	44%	60%	73%	94%	128%	143%	134%	107%	97%
parking 260 ppl	73%	58%	44%	37%	37%	37%	40%	42%	39%	37%	37%	30%	20%	27%	33%	39%	53%	64%	83%	112%	126%	117%	94%	85%
parking 290 ppl	66%	52%	39%	33%	33%	33%	36%	37%	35%	33%	33%	27%	18%	24%	29%	35%	47%	57%	74%	101%	113%	105%	84%	76%
parking 348 ppl	55%	43%	33%	27%	28%	28%	30%	31%	29%	28%	28%	23%	15%	20%	24%	29%	40%	48%	62%	84%	94%	88%	70%	63%
parking 368 ppl	52%	41%	31%	26%	26%	26%	29%	29%	28%	26%	26%	21%	14%	19%	23%	27%	37%	45%	58%	79%	89%	83%	66%	60%

7.4.3 Korte termijn - maandelijks evenement

7.4.3.1 Bezoekers - weekday

Er wordt een onderscheid gemaakt tussen bezoekers voor het hotel, restaurant en de zalen. Omdat noch de functies, noch hun gebruik wijzigen wordt het gebruiksschema van de situatie op korte termijn gehanteerd.

Functie	Ochtend	Middag	Avond
Hotel	X		X
Restaurant - ochtend	X		
Restaurant - middag		X	
Restaurant - avond			X
Zalen	X	X	X

De bezoekersaantallen worden weergegeven voor een gemiddelde weekday. Deze gegevens zijn gebaseerd op informatie verkregen van Hotel Beveren. Voor een gemiddelde weekday wordt uitgegaan van een gemiddelde bezetting van 85%, voor 203 kamers met gemiddeld 1,2 personen per kamer. Dit geeft gemiddeld 207 bezoekers voor een gemiddelde weekday.

Activiteit	# bezoekers
Hotel	206
Restaurant - ochtend	20
Restaurant - middag	70
Restaurant - avond	210
Zalen	400

Bij de opgave van het aantal bezoekers is steeds uitgegaan van de hoofdbestemming. Gezien de synergie die tussen de activiteiten kan ontstaan zullen een aantal van de activiteiten extra bezoekers krijgen die om een andere (hoofd)reden Hotel Beveren bezoeken. Hierbij wordt gedacht aan bv. bezoekers van de feestzaal die eveneens een hotelovernachting boeken, gebruikers van de vergaderaccommodatie die eveneens het restaurant gebruiken.

Uit gegevens van Hotel Beveren blijkt dat

- o Bij aanvang van de dagactiviteiten in de zalen 20% van de hotelbezoekers vertrokken is
- o 25% van de hotelgasten komt aan in de vroege namiddag
- o 10 % van de hotelbezoekers tevens gebruikers zijn van de zalen (vergadering, e.d.)
- o 90% van de hotelbezoekers 's avonds gebruik maakt van het restaurant
- o De bezettingsgraad van de zalen 's avonds 15% van de totale dagbezetting is

Voor het bepalen van het aandeel verplaatsingen met de wagen voor de activiteiten hotel, restaurant, feestzaal en vergaderen in hotel Beveren wordt gebruik gemaakt van de kencijfers zoals beschreven in hoofdstuk 7.2.2 Modal split.

Voor het berekenen van het totaal aantal verplaatsingen wordt met volgende bezettingsgraden van de wagen rekening gehouden:

- o Recreatieve verplaatsingen (hotel, restaurant, feestzaal): 1,75 personen/wagen
- o Zakelijke verplaatsingen (vergaderaccommodatie): 1,48 personen/wagen

Voor de situatie op korte termijn wordt modal split 70/30 gehanteerd.

7.4.3.1.1 Verplaatsingen

Onderstaande tabel geeft het aantal bezoekers gespreid over een gemiddelde weekdag weer volgens de hoger genoemde verdeelsleutels. Rekening houdende met de bezettingsgraden van de wagens wordt de parkeervraag gespreid over een gemiddelde weekdag bij een maandelijks evenement bekomen. Deze is eveneens opgenomen in onderstaande tabel. Ofschoon de bezoekers voor de zalen kunnen verdeeld worden over recreatieve verplaatsingen en zakelijke verplaatsingen wordt in de berekening uitgegaan van de lagere wagenbezetting van de zakelijke verplaatsing (1,48 personen/wagen).

hotel		0u	1u	2u	3u	4u	5u	6u	7u	8u	9u	10u	11u	12u	13u	14u	15u	16u	17u	18u	19u	20u	21u	22u	23u		
aantal kamers	202																										
gemiddeld aantal personen per kamer	1,20																										
gemiddelde bezettingsgraad	85%																										
gemiddeld aantal bezoekers per dag	206																										
in (aankomsten)	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	5%	5%	15%	16%	10%	19%	20%	5%	3%	1%	1%	0%	100%	
uit (vertrekken)	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	5%	10%	33%	30%	22%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	100%	
aantal aankomsten hotelgasten	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	10	31	33	21	39	41	10	6	2	2	0	206	
aantal vertrekkenden hotelgasten	0	0	0	0	0	0	0	10	21	68	62	45	0	0	0	0	0	0	0	0	41	10	6	2	2	0	206
Modal split 66/34 - verplaatsingen per wagen	70%																										
bezettingsgraad wagen 1,75 personen/wagen																											
aantal aankomsten auto's	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	4	12	13	8	16	16	4	2	1	1	0	82	
aantal vertrekkenden auto's	0	0	0	0	0	0	0	4	8	27	25	18	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	82	
ingenomen plaatsen door hotelgasten	82	82	82	82	82	82	82	78	70	43	18	0	4	8	21	34	42	58	74	78	81	82	82	82	82		
restaurant																											
gemiddeld aantal bezoekers middag	70																										
gemiddeld aantal bezoekers avond	210																										
gemiddel aantal bezoekers per weekdag	280																										
in (aankomsten)	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	7%	8%	1%	0%	0%	5%	35%	33%	10%	1%	0%	100%		
uit (vertrekken)	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	1%	7%	7%	1%	0%	0%	1%	6%	36%	33%	8%	100%	
aantal aankomsten restaurantbezoekers	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	22	3	0	0	14	98	92	28	3	0	280		
aantal vertrekkenden restaurantbezoekers	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	20	20	3	0	0	3	17	101	92	22	280	
90% van de restaurantbezoekers (avond) zijn hotelgasten																											
aantal aankomsten externe restaurantbezoekers	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	22	3	0	0	1	10	9	3	0	0	68		
aantal vertrekkenden externe restaurantbezoekers	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	20	20	3	0	0	0	2	10	9	2	68	
Modal split 66/34 - verplaatsingen per wagen	70%																										
bezettingsgraad wagen 1,75 personen/wagen																											
aantal aankomsten auto's	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8	9	1	0	0	0	1	4	4	1	0	0	27	
aantal vertrekkenden auto's	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	8	8	1	0	0	0	1	4	4	1	27	
ingenomen ppl door externe restaurantbezoekers	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8	16	9	1	0	0	1	4	7	4	1	0		
zalen																											
gemiddeld aantal bezoekers per dag	350																										
in (aankomsten)	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	10%	50%	10%	0%	0%	27%	3%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	100%	
uit (vertrekken)	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	15%	0%	0%	2%	12%	19%	15%	10%	5%	2%	1%	100%		
aantal aankomsten bezoekers zalen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	35	175	35	0	0	95	11	0	0	0	0	0	0	0	0	0	350	
aantal vertrekkenden bezoekers zalen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	53	0	0	7	42	67	67	53	35	18	7	4	350	
15% bezetting van de zalen s'avonds zijn hotelgasten																											
aantal aankomsten externe bezoekers zalen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	35	175	35	0	0	80	9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	334	
aantal vertrekkenden externe bezoekers zalen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	53	0	0	7	42	67	67	45	30	15	7	4	334	
Modal split 66/34 - verplaatsingen per wagen	70%																										
bezettingsgraad wagen 1,48 personen/wagen																											
aantal aankomsten auto's	0	0	0	0	0	0	0	0	0	17	83	17	0	0	38	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	158	
aantal vertrekkenden auto's	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	25	0	0	3	20	31	31	21	14	7	3	2	158	
ingenomen ppl door externe bezoekers zalen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	17	99	116	116	91	129	133	130	110	79	47	26	12	5	2	0		

Tabel 17: voertuigbewegingen / parkeervraag bezoekers per activiteit gespreid over de weekdag – korte termijn en maandelijks evenement

Onderstaande tabel geeft een samenvatting van de voertuigbewegingen en de parkeervraag gespreid over een gemiddelde weekdag.

Weekdag	0u	1u	2u	3u	4u	5u	6u	7u	8u	9u	10u	11u	12u	13u	14u	15u	16u	17u	18u	19u	20u	21u	22u	23u
parking 184 ppl	45%	45%	45%	45%	45%	45%	50%	50%	50%	95%	100%	90%	83%	108%	106%	111%	108%	96%	86%	77%	72%	65%	48%	47%
parking 228 ppl	36%	36%	36%	36%	36%	36%	40%	41%	41%	76%	81%	73%	67%	87%	86%	89%	88%	78%	69%	62%	58%	52%	39%	38%
parking 260 ppl	32%	32%	32%	32%	32%	32%	35%	36%	36%	67%	71%	64%	59%	76%	75%	78%	77%	68%	61%	54%	51%	46%	34%	33%
parking 290 ppl	28%	28%	28%	28%	28%	28%	31%	32%	32%	60%	63%	57%	53%	69%	67%	70%	69%	61%	54%	49%	46%	41%	31%	30%
parking 348 ppl	24%	24%	24%	24%	24%	24%	26%	27%	27%	50%	53%	48%	44%	57%	56%	58%	57%	51%	45%	41%	38%	34%	25%	25%
parking 368 ppl	22%	22%	22%	22%	22%	22%	25%	25%	25%	47%	50%	45%	42%	54%	53%	55%	54%	48%	43%	38%	36%	32%	24%	23%

parkeren is geen probleem	<70%	gevoel van lege plaatsen
parkeren wordt als druk ervaren	70 - 80 %	gevoel van volle parking
parking wordt als vol ervaren	80 - 95 %	ervaren als vol
parking is vol	95 - 100%	parking is vol

Grafiek 5: voertuigbewegingen / parkeervraag bezoekers totaal gespreid over de weekdag en parkeerdruk- korte termijn en maandelijks evenement

7.4.3.1.2 Parkeren

In de tabel hierboven is de parkeervraag afgezet t.o.v. een parkeeraanbod van respectievelijk 368, 348, 290, 260, 228 en 184 ppl. Hieruit kan opgemaakt worden dat een parkeervoorziening met 228 ppl volstaat om de parkeervraag op korte termijn bij een maandelijks evenement op een weekdag op te vangen, uitgaande van een modal split 70/30.

Indien op de korte termijn de modal split van de verplaatsingen in de omgeving van het projectgebied eerder 75/25 is, is een parkeeraanbod van 260 ppl voldoende om de parkeervraag op te vangen. Het is te overwegen om een parkeeraanbod van 290 ppl aan te bieden om ongewenst zoekverkeer en parkeerdruk op openbaar domein te voorkomen

Weekdag	0u	1u	2u	3u	4u	5u	6u	7u	8u	9u	10u	11u	12u	13u	14u	15u	16u	17u	18u	19u	20u	21u	22u	23u
parking 184 ppl	48%	48%	48%	48%	48%	48%	53%	53%	53%	100%	105%	95%	87%	114%	112%	117%	114%	101%	91%	81%	76%	68%	51%	50%
parking 228 ppl	39%	39%	39%	39%	39%	39%	43%	43%	43%	81%	85%	76%	70%	92%	91%	94%	92%	82%	73%	65%	61%	55%	41%	40%
parking 260 ppl	34%	34%	34%	34%	34%	34%	37%	38%	38%	71%	74%	67%	62%	81%	80%	83%	81%	72%	64%	57%	54%	48%	36%	35%
parking 290 ppl	30%	30%	30%	30%	30%	30%	33%	34%	34%	64%	67%	60%	55%	72%	71%	74%	73%	64%	57%	51%	48%	43%	33%	32%
parking 348 ppl	25%	25%	25%	25%	25%	25%	28%	28%	28%	53%	56%	50%	46%	60%	59%	62%	60%	54%	48%	43%	40%	36%	27%	26%
parking 368 ppl	24%	24%	24%	24%	24%	24%	26%	27%	27%	50%	53%	47%	44%	57%	56%	59%	57%	51%	45%	40%	38%	34%	26%	25%

7.4.3.2 Bezoekers – weekenddag

Er wordt een onderscheid gemaakt tussen bezoekers voor het hotel, restaurant en de zalen. Omdat deze functies elkaar aanvullen en/of overlappen in de dag wordt volgend gebruikschema gehanteerd.

Functie	Ochtend	Middag	Avond
Hotel	X	X	X
Restaurant - ochtend	X		
Restaurant – middag		X	
Restaurant - avond			X
Zalen		X	X

De bezoekersaantallen worden weergegeven voor een gemiddelde weekenddag. Deze gegevens zijn gebaseerd op informatie verkregen van Hotel Beveren. Voor een gemiddelde zaterdag wordt uitgegaan van een gemiddelde bezetting van 85%, voor 200 kamers met gemiddeld 1,5 personen per kamer. Dit geeft gemiddeld 255 bezoekers voor een gemiddelde zaterdag.

Activiteit	# bezoekers
Hotel	258
Restaurant – ochtend	20
Restaurant – middag	150
Restaurant - avond	250
Zalen	470

Bij de opgave van het aantal bezoekers is steeds uitgegaan van de hoofdbestemming. Gezien de synergie die tussen de activiteiten kan ontstaan zullen een aantal van de activiteiten extra bezoekers krijgen die om een andere (hoofd)reden Hotel Beveren bezoeken. Hierbij wordt gedacht aan bv. bezoekers van de feestzaal die eveneens een hotelovernachting boeken, gebruikers van de vergaderaccommodatie die eveneens het restaurant gebruiken.

Uit gegevens van Hotel Beveren blijkt dat

- o 70% van de hotelgasten komt aan in de vroege namiddag (na 14 uur)
- o 30 % van de hotelbezoekers tevens gebruikers zijn van de zalen (feesten)
- o 50% van de hotelbezoekers 's avonds gebruik maakt van het restaurant
- o De bezettingsgraad van de zalen 's avonds 80% van de totale dagbezetting is
- o 20% van de hotelgasten avondactiviteiten heeft buiten het hotel (zijn niet opgenomen in de avondbezetting)

Voor het bepalen van het aandeel verplaatsingen met de wagen voor de activiteiten hotel, restaurant, feestzaal en vergaderen in hotel Beveren wordt gebruik gemaakt van de kencijfers zoals beschreven in hoofdstuk 7.2.2 Modal split.

Voor het berekenen van het totaal aantal verplaatsingen wordt met volgende bezettingsgraden van de wagen rekening gehouden:

- o Recreatieve verplaatsingen (hotel, restaurant, feestzaal): 1,75 personen/wagen
- o Zakelijke verplaatsingen (vergaderaccommodatie): 1,48 personen/wagen

Voor de situatie op korte termijn wordt modal split 70/30 gehanteerd.

7.4.3.2.1 Verplaatsingen

Onderstaande tabel geeft het aantal bezoekers gespreid over een gemiddelde weekenddag weer volgens de hoger genoemde verdeelsleutels. Rekening houdende met de bezettingsgraden van de wagens wordt de parkeervraag gespreid over een gemiddelde weekenddag bij een maandelijks evenement bekomen. Deze is eveneens opgenomen in onderstaande tabel. Ofschoon de bezoekers voor de zalen kunnen verdeeld worden over recreatieve verplaatsingen en zakelijke verplaatsingen wordt in de berekening uitgegaan van de lagere wagenbezetting van de zakelijke verplaatsing (1,48 personen/wagen).

hotel		0u	1u	2u	3u	4u	5u	6u	7u	8u	9u	10u	11u	12u	13u	14u	15u	16u	17u	18u	19u	20u	21u	22u	23u	
aantal kamers	202																									
gemiddeld aantal personen per kamer	1,50																									
gemiddelde bezettingsgraad	85%																									
gemiddeld aantal bezoekers per dag	258																									
in (aankomsten)	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	2%	5%	15%	25%	20%	15%	14%	3%	1%	0%	0%	0%	100%
uit (vertrekken)	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	2%	5%	10%	15%	24%	44%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	100%
aantal aankomsten hotelgasten	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	13	39	64	52	39	36	8	3	0	0	0	258
aantal vertrekkenden hotelgasten	0	0	0	0	0	0	0	0	5	13	26	39	62	113	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	258
Modal split - verplaatsingen per wagen	70%																									
bezettingsgraad wagen 1,75 personen/wagen																										
aantal aankomsten auto's	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	5	15	26	21	15	14	3	1	0	0	0	103
aantal vertrekkenden auto's	0	0	0	0	0	0	0	0	2	5	10	15	25	45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	103
ingenomen plaatsen door hotelgasten	103	103	103	103	103	103	103	101	96	86	70	45	2	7	23	48	69	84	99	102	103	103	103	103	103	
restaurant																										
gemiddeld aantal bezoekers middag	150																									
gemiddeld aantal bezoekers avond	250																									
gemiddel aantal bezoekers per weekdag	400																									
in (aankomsten)	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	2%	10%	8%	2%	0%	0%	0%	5%	30%	32%	10%	1%	0%	100%
uit (vertrekken)	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	2%	8%	10%	2%	0%	0%	2%	7%	30%	28%	11%	100%
aantal aankomsten restaurantbezoekers	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8	40	32	8	0	0	0	20	120	128	40	4	0	400
aantal vertrekkenden restaurantbezoekers	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8	32	40	8	0	0	8	28	120	112	44	400
50% van de restaurantbezoekers (avond) zijn hotelgasten																										
aantal aankomsten externe restaurantbezoekers	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8	40	32	8	0	0	0	10	60	64	20	2	0	244
aantal vertrekkenden externe restaurantbezoekers	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8	32	40	8	0	0	4	14	60	56	22	244
Modal split - verplaatsingen per wagen	70%																									
bezettingsgraad wagen 1,75 personen/wagen																										
aantal aankomsten auto's	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	16	13	3	0	0	0	4	24	26	8	1	0	98
aantal vertrekkenden auto's	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	13	16	3	0	0	2	6	24	22	9	98
ingenomen ppl door externe restaurantbezoekers	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	19	29	19	3	0	0	4	26	46	30	9	0	
zalen																										
gemiddeld aantal bezoekers per dag	470																									
in (aankomsten)	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	5%	10%	5%	0%	0%	30%	40%	10%	0%	0%	0%	100%
uit (vertrekken)	20%	30%	20%	10%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	10%	10%	10%	100%
aantal aankomsten bezoekers zalen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	24	47	24	0	0	141	188	47	0	0	0	470
aantal vertrekkenden bezoekers zalen	94	141	94	47	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	47	47	470
30% bezetting van de zalen s'avonds zijn hotelgasten																										
aantal aankomsten externe bezoekers zalen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	24	47	24	0	0	99	132	33	0	0	0	357
aantal vertrekkenden externe bezoekers zalen	71	107	71	36	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	36	36	357
Modal split - verplaatsingen per wagen	70%																									
bezettingsgraad wagen 1,48 personen/wagen																										
aantal aankomsten auto's	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	11	22	11	0	0	47	62	16	0	0	0	169
aantal vertrekkenden auto's	34	51	34	17	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	17	17	169
ingenomen ppl door externe bezoekers zalen	101	51	17	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	11	33	44	44	44	91	153	169	169	152	135	

Tabel 18: voertuigbewegingen / parkeervraag bezoekers per activiteit gespreid over de weekenddag – korte termijn en maandelijks evenement

Onderstaande tabel geeft een samenvatting van de voertuigbewegingen en de parkeervraag gespreid over een gemiddelde weekenddag.

Weekenddag	0u	1u	2u	3u	4u	5u	6u	7u	8u	9u	10u	11u	12u	13u	14u	15u	16u	17u	18u	19u	20u	21u	22u	23u
parking 184 ppl	111%	84%	60%	48%	48%	48%	53%	55%	52%	49%	50%	41%	27%	39%	49%	58%	77%	93%	123%	171%	191%	180%	145%	131%
parking 228 ppl	90%	67%	49%	39%	39%	39%	43%	44%	42%	39%	40%	33%	22%	31%	40%	47%	62%	75%	99%	138%	154%	145%	117%	106%
parking 260 ppl	79%	59%	43%	34%	34%	34%	38%	39%	37%	35%	35%	29%	19%	27%	35%	41%	55%	65%	87%	121%	135%	127%	103%	93%
parking 290 ppl	70%	53%	38%	31%	31%	31%	34%	35%	33%	31%	32%	26%	17%	24%	31%	37%	49%	59%	78%	108%	121%	114%	92%	83%
parking 348 ppl	59%	44%	32%	26%	26%	26%	28%	29%	28%	26%	26%	22%	14%	20%	26%	31%	41%	49%	65%	90%	101%	95%	77%	69%
parking 368 ppl	56%	42%	30%	24%	24%	24%	27%	27%	26%	24%	25%	20%	13%	19%	24%	29%	39%	46%	62%	85%	95%	90%	73%	66%

parkeren is geen probleem	<70%	gevoel van lege plaatsen
parkeren wordt als druk ervaren	70 - 80 %	gevoel van volle parking
parking wordt als vol ervaren	80 - 95 %	ervaren als vol
parking is vol	95 - 100%	parking is vol

Grafiek 6: voertuigbewegingen / parkeervraag bezoekers totaal gespreid over de weekdag en parkeerdruk- lange termijn en maandelijks evenement

7.4.3.2.2 Parkeren

In de tabel hierboven is de parkeervraag afgezet t.o.v. een parkeeraanbod van respectievelijk 368, 348, 290, 260, 228 en 184 ppl. Hieruit kan opgemaakt worden dat een parkeervoorziening met 348 ppl net niet voldoende is om de parkeervraag op korte termijn bij een maandelijks evenement op een weekenddag op te vangen, uitgaande van een modal split 70/30. Het is aangewezen om een parkeeraanbod van 368 ppl aan te bieden om ongewenst zoekverkeer en parkeerdruk op openbaar domein te voorkomen

Indien op de korte termijn de modal split van de verplaatsingen in de omgeving van het projectgebied eerder 75/25 is, kan een parkeeraanbod van 368 ppl de parkeervraag net niet meer afdekken. Bijkomende maatregelen zoals parkeerbegeleiders, afstandsparkeren en shuttles zijn aangewezen om de parkeerdruk op het terrein van Hotel Beveren te beheersen.

Weekenddag	0u	1u	2u	3u	4u	5u	6u	7u	8u	9u	10u	11u	12u	13u	14u	15u	16u	17u	18u	19u	20u	21u	22u	23u
parking 184 ppl	119%	90%	65%	52%	52%	52%	57%	59%	56%	52%	53%	43%	28%	40%	52%	62%	82%	98%	131%	182%	203%	191%	156%	141%
parking 228 ppl	96%	72%	52%	42%	42%	42%	46%	47%	45%	42%	43%	34%	22%	33%	42%	50%	66%	79%	105%	147%	164%	154%	126%	113%
parking 260 ppl	84%	63%	46%	37%	37%	37%	40%	42%	39%	37%	37%	30%	20%	29%	37%	44%	58%	69%	92%	129%	144%	135%	110%	100%
parking 290 ppl	76%	57%	41%	33%	33%	33%	36%	37%	35%	33%	33%	27%	18%	26%	33%	39%	52%	62%	83%	115%	129%	121%	99%	89%
parking 348 ppl	63%	47%	34%	28%	28%	28%	30%	31%	29%	28%	28%	23%	15%	21%	27%	33%	43%	52%	69%	96%	107%	101%	82%	74%
parking 368 ppl	60%	45%	33%	26%	26%	26%	29%	29%	28%	26%	26%	21%	14%	20%	26%	31%	41%	49%	65%	91%	102%	96%	78%	70%

7.4.4 Korte termijn - trimestrieel evenement

7.4.4.1 Bezoekers - weekday

Er wordt een onderscheid gemaakt tussen bezoekers voor het hotel, restaurant en de zalen. Omdat noch de functies, noch hun gebruik wijzigen wordt het gebruiksschema van de situatie op korte termijn gehanteerd.

Functie	Ochtend	Middag	Avond
Hotel	X		X
Restaurant - ochtend	X		
Restaurant - middag		X	
Restaurant - avond			X
Zalen	X	X	X

De bezoekersaantallen worden weergegeven voor een gemiddelde weekday. Deze gegevens zijn gebaseerd op informatie verkregen van Hotel Beveren. Voor een gemiddelde weekday wordt uitgegaan van een gemiddelde bezetting van 85%, voor 203 kamers met gemiddeld 1,2 personen per kamer. Dit geeft gemiddeld 207 bezoekers voor een gemiddelde weekday.

Activiteit	# bezoekers
Hotel	206
Restaurant - ochtend	20
Restaurant - middag	70
Restaurant - avond	210
Zalen	870

Bij de opgave van het aantal bezoekers is steeds uitgegaan van de hoofdbestemming. Gezien de synergie die tussen de activiteiten kan ontstaan zullen een aantal van de activiteiten extra bezoekers krijgen die om een andere (hoofd)reden Hotel Beveren bezoeken. Hierbij wordt gedacht aan bv. bezoekers van de feestzaal die eveneens een hotelovernachting boeken, gebruikers van de vergaderaccommodatie die eveneens het restaurant gebruiken.

Uit gegevens van Hotel Beveren blijkt dat

- o Bij aanvang van de dagactiviteiten in de zalen 20% van de hotelbezoekers vertrokken is
- o 25% van de hotelgasten komt aan in de vroege namiddag
- o 10 % van de hotelbezoekers tevens gebruikers zijn van de zalen (vergadering, e.d.)
- o 90% van de hotelbezoekers 's avonds gebruik maakt van het restaurant
- o De bezettingsgraad van de zalen 's avonds 15% van de totale dagbezetting is

Voor het bepalen van het aandeel verplaatsingen met de wagen voor de activiteiten hotel, restaurant, feestzaal en vergaderen in hotel Beveren wordt gebruik gemaakt van de kencijfers zoals beschreven in hoofdstuk 7.2.2 Modal split.

Voor het berekenen van het totaal aantal verplaatsingen wordt met volgende bezettingsgraden van de wagen rekening gehouden:

- o Recreatieve verplaatsingen (hotel, restaurant, feestzaal): 1,75 personen/wagen
- o Zakelijke verplaatsingen (vergaderaccommodatie): 1,48 personen/wagen

Voor de situatie op korte termijn wordt modal split 70/30 gehanteerd.

7.4.4.11 Verplaatsingen

Onderstaande tabel geeft het aantal bezoekers gespreid over een gemiddelde weekdag weer volgens de hoger genoemde verdeelsleutels. Rekening houdende met de bezettingsgraden van de wagens wordt de parkeervraag gespreid over een gemiddelde weekdag bij een maandelijks evenement bekomen. Deze is eveneens opgenomen in onderstaande tabel. Ofschoon de bezoekers voor de zalen kunnen verdeeld worden over recreatieve verplaatsingen en zakelijke verplaatsingen wordt in de berekening uitgegaan van de lagere wagenbezetting van de zakelijke verplaatsing (1,48 personen/wagen).

hotel																										
aantal kamers	202																									
gemiddeld aantal personen per kamer	1,20																									
gemiddelde bezettingsgraad	95%																									
gemiddeld aantal bezoekers per dag	230																									
	0u	1u	2u	3u	4u	5u	6u	7u	8u	9u	10u	11u	12u	13u	14u	15u	16u	17u	18u	19u	20u	21u	22u	23u		
in (aankomsten)	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	5%	5%	15%	16%	10%	19%	20%	5%	3%	1%	1%	0%	100%	
uit (vertrekken)	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	5%	10%	33%	30%	22%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	100%	
aantal aankomsten hotelgasten	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12	12	35	37	23	44	46	12	7	2	2	0	230		
aantal vertrekkenden hotelgasten	0	0	0	0	0	0	0	12	23	76	69	51	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	230		
Modal split - verplaatsingen per wagen	70%																									
bezettingsgraad wagen 1,75 personen/wagen																										
aantal aankomsten auto's	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	5	14	15	9	18	18	5	3	1	1	0	92	
aantal vertrekkenden auto's	0	0	0	0	0	0	0	5	9	30	28	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	92	
ingenomen plaatsen door hotelgasten	92	92	92	92	92	92	92	88	78	48	20	0	5	9	23	38	47	64	83	88	90	91	92	92		
restaurant																										
gemiddeld aantal bezoekers middag	70																									
gemiddeld aantal bezoekers avond	210																									
gemiddeld aantal bezoekers per weekdag	280																									
	0u	1u	2u	3u	4u	5u	6u	7u	8u	9u	10u	11u	12u	13u	14u	15u	16u	17u	18u	19u	20u	21u	22u	23u		
in (aankomsten)	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	7%	8%	1%	0%	0%	0%	5%	35%	33%	10%	1%	0%	100%	
uit (vertrekken)	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	1%	7%	7%	1%	0%	0%	1%	6%	36%	33%	8%	100%	
aantal aankomsten restaurantbezoekers	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	22	3	0	0	0	14	98	92	28	3	0	280		
aantal vertrekkenden restaurantbezoekers	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	20	20	3	0	0	3	17	101	92	22	280	
90% van de restaurantbezoekers (avond) zijn hotelgasten																										
aantal aankomsten externe restaurantbezoekers	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	22	3	0	0	0	1	10	9	3	0	0	68	
aantal vertrekkenden externe restaurantbezoekers	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	20	20	3	0	0	0	2	10	9	2	68	
Modal split - verplaatsingen per wagen	70%																									
bezettingsgraad wagen 1,75 personen/wagen																										
aantal aankomsten auto's	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8	9	1	0	0	0	1	4	4	1	0	0	27	
aantal vertrekkenden auto's	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	8	8	1	0	0	0	1	4	4	1	27	
ingenomen ppl door externe restaurantbezoekers	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8	16	9	1	0	0	1	4	7	4	1	0		
zalen																										
gemiddeld aantal bezoekers per dag	870																									
	0u	1u	2u	3u	4u	5u	6u	7u	8u	9u	10u	11u	12u	13u	14u	15u	16u	17u	18u	19u	20u	21u	22u	23u		
in (aankomsten)	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	10%	50%	10%	0%	0%	27%	3%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	100%	
uit (vertrekken)	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	15%	0%	0%	2%	12%	19%	19%	15%	10%	5%	2%	1%	100%	
aantal aankomsten bezoekers zalen	0	0	0	0	0	0	0	0	87	435	87	0	0	235	26	0	0	0	0	0	0	0	0	0	870	
aantal vertrekkenden bezoekers zalen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	131	0	0	17	104	165	165	131	87	44	17	9	870	
15% bezetting van de zalen s'avonds zijn hotelgasten																										
aantal aankomsten externe bezoekers zalen	0	0	0	0	0	0	0	0	87	435	87	0	0	200	22	0	0	0	0	0	0	0	0	0	831	
aantal vertrekkenden externe bezoekers zalen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	131	0	0	17	104	165	165	111	74	37	17	9	831	
Modal split - verplaatsingen per wagen	70%																									
bezettingsgraad wagen 1,48 personen/wagen																										
aantal aankomsten auto's	0	0	0	0	0	0	0	0	41	206	41	0	0	94	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	393	
aantal vertrekkenden auto's	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	62	0	0	8	49	78	78	52	35	17	8	4	393
ingenomen ppl door externe bezoekers zalen	0	0	0	0	0	0	0	0	41	247	288	288	226	321	331	323	274	195	117	65	30	12	4	0		

Tabel 19: voertuigbewegingen / parkeervraag bezoekers per activiteit gespreid over de weekdag – korte termijn en trimestriële evenement

Onderstaande tabel geeft een samenvatting van de voertuigbewegingen en de parkeervraag gespreid over een gemiddelde weekdag.

Weekdag	0u	1u	2u	3u	4u	5u	6u	7u	8u	9u	10u	11u	12u	13u	14u	15u	16u	17u	18u	19u	20u	21u	22u	23u
parking 184 ppl	54%	54%	54%	54%	54%	54%	58%	59%	65%	194%	207%	195%	166%	226%	229%	232%	212%	173%	136%	109%	92%	78%	58%	56%
parking 228 ppl	43%	43%	43%	43%	43%	43%	47%	47%	53%	156%	167%	157%	134%	182%	185%	187%	171%	140%	110%	88%	74%	63%	47%	45%
parking 260 ppl	38%	38%	38%	38%	38%	38%	41%	41%	46%	137%	146%	138%	118%	160%	162%	164%	150%	123%	97%	77%	65%	55%	41%	39%
parking 290 ppl	34%	34%	34%	34%	34%	34%	37%	37%	41%	123%	131%	124%	105%	143%	145%	147%	135%	110%	87%	69%	58%	50%	37%	35%
parking 348 ppl	28%	28%	28%	28%	28%	28%	31%	31%	34%	102%	109%	103%	88%	120%	121%	123%	112%	92%	72%	58%	49%	41%	31%	29%
parking 368 ppl	27%	27%	27%	27%	27%	27%	29%	29%	33%	97%	103%	97%	83%	113%	115%	116%	106%	87%	68%	54%	46%	39%	29%	28%

parkeren is geen probleem	<70%	gevoel van lege plaatsen
parkeren wordt als druk ervaren	70 - 80 %	gevoel van volle parking
parking wordt als vol ervaren	80 - 95 %	ervaren als vol
parking is vol	95 - 100%	parking is vol

Grafiek 7: voertuigbewegingen / parkeervraag bezoekers totaal gespreid over de weekdag en parkeerdruk- korte termijn en trimestrieel evenement

7.4.4.1.2 Parkeren

In de tabel hierboven is de parkeervraag afgezet t.o.v. een parkeeraanbod van respectievelijk 368, 348, 290, 260, 228 en 184 ppl. Hieruit kan opgemaakt worden dat een parkeervoorziening met 368 ppl niet volstaat om de parkeervraag op korte termijn bij een trimestrieel evenement op een weekdag op te vangen, uitgaande van een modal split 70/30.

Indien op de korte termijn de modal split van de verplaatsingen in de omgeving van het projectgebied eerder 75/25 is, zal het parkeeraanbod van 368 ppl onvoldoende zijn.

Weekdag	0u	1u	2u	3u	4u	5u	6u	7u	8u	9u	10u	11u	12u	13u	14u	15u	16u	17u	18u	19u	20u	21u	22u	23u
parking 184 ppl	54%	54%	54%	54%	54%	54%	58%	59%	65%	194%	207%	195%	166%	226%	229%	232%	212%	173%	136%	109%	92%	78%	58%	56%
parking 228 ppl	43%	43%	43%	43%	43%	43%	47%	47%	53%	156%	167%	157%	134%	182%	185%	187%	171%	140%	110%	88%	74%	63%	47%	45%
parking 260 ppl	38%	38%	38%	38%	38%	38%	41%	41%	46%	137%	146%	138%	118%	160%	162%	164%	150%	123%	97%	77%	65%	55%	41%	39%
parking 290 ppl	34%	34%	34%	34%	34%	34%	37%	37%	41%	123%	131%	124%	105%	143%	145%	147%	135%	110%	87%	69%	58%	50%	37%	35%
parking 348 ppl	28%	28%	28%	28%	28%	28%	31%	31%	34%	102%	109%	103%	88%	120%	121%	123%	112%	92%	72%	58%	49%	41%	31%	29%
parking 368 ppl	27%	27%	27%	27%	27%	27%	29%	29%	33%	97%	103%	97%	83%	113%	115%	116%	106%	87%	68%	54%	46%	39%	29%	28%

Hotel Beveren voorziet op eigen terrein in parkeerbegeleiders en zet in op afstandsparkeren met shuttledienst (zie hoofdstuk 9). We stellen voor om deze evenementen niet te gebruiken om het parkeeraanbod op de terreinen van Hotel Beveren te bepalen maar gebruik te maken van de parkeervraag van maandelijks evenementen. Vertrekkende van het parkeeraanbod van een maandelijks evenement op een weekdag zijnde 290 ppl. In de situatie van een modal split 75/25 is het noodzakelijk om minstens 137 parkerende wagens op te vangen. Vertrekkende van een bezettingsgraad van 1,75 personen per wagen, leidt dit tot 240 personen. Bij het inzetten van minibusjes (8+1) wil dit zeggen dat er 30 ritten enkel ofwel 60 voertuigbewegingen dienen uitgevoerd te worden om de bezoekers naar en van Hotel Beveren te brengen.

7.4.4.2 Bezoekers – weekenddag

Er wordt een onderscheid gemaakt tussen bezoekers voor het hotel, restaurant en de zalen. Omdat deze functies elkaar aanvullen en/of overlappen in de dag wordt volgend gebruikschema gehanteerd.

Functie	Ochtend	Middag	Avond
Hotel	X	X	X
Restaurant - ochtend	X		
Restaurant – middag		X	
Restaurant - avond			X
Zalen		X	X

De bezoekersaantallen worden weergegeven voor een gemiddelde weekenddag. Deze gegevens zijn gebaseerd op informatie verkregen van Hotel Beveren. Voor een gemiddelde zaterdag wordt uitgegaan van een gemiddelde bezetting van 85%, voor 200 kamers met gemiddeld 1,5 personen per kamer. Dit geeft gemiddeld 255 bezoekers voor een gemiddelde zaterdag.

Activiteit	# bezoekers
Hotel	303
Restaurant – ochtend	20
Restaurant – middag	150
Restaurant - avond	250
Zalen	870

Bij de opgave van het aantal bezoekers is steeds uitgegaan van de hoofdbestemming. Gezien de synergie die tussen de activiteiten kan ontstaan zullen een aantal van de activiteiten extra bezoekers krijgen die om een andere (hoofd)reden Hotel Beveren bezoeken. Hierbij wordt gedacht aan bv. bezoekers van de feestzaal die eveneens een hotelovernachting boeken, gebruikers van de vergaderaccommodatie die eveneens het restaurant gebruiken.

Uit gegevens van Hotel Beveren blijkt dat

- o 70% van de hotelgasten komt aan in de vroege namiddag (na 14 uur)
- o 30 % van de hotelbezoekers tevens gebruikers zijn van de zalen (feesten)
- o 50% van de hotelbezoekers 's avonds gebruik maakt van het restaurant
- o De bezettingsgraad van de zalen 's avonds 80% van de totale dagbezetting is
- o 20% van de hotelgasten avondactiviteiten heeft buiten het hotel (zijn niet opgenomen in de avondbezetting)

Voor het bepalen van het aandeel verplaatsingen met de wagen voor de activiteiten hotel, restaurant, feestzaal en vergaderen in hotel Beveren wordt gebruik gemaakt van de kencijfers zoals beschreven in hoofdstuk 7.2.2 Modal split.

Voor het berekenen van het totaal aantal verplaatsingen wordt met volgende bezettingsgraden van de wagen rekening gehouden:

- o Recreatieve verplaatsingen (hotel, restaurant, feestzaal): 1,75 personen/wagen
- o Zakelijke verplaatsingen (vergaderaccommodatie): 1,48 personen/wagen

Voor de situatie op korte termijn wordt modal split 70/30 gehanteerd.

7.4.4.2.1 Verplaatsingen

Onderstaande tabel geeft het aantal bezoekers gespreid over een gemiddelde weekenddag weer volgens de hoger genoemde verdeelsleutels. Rekening houdende met de bezettingsgraden van de wagens wordt de parkeervraag gespreid over een gemiddelde weekenddag bij een maandelijks evenement bekomen. Deze is eveneens opgenomen in onderstaande tabel. Ofschoon de bezoekers voor de zalen kunnen verdeeld worden over recreatieve verplaatsingen en zakelijke verplaatsingen wordt in de berekening uitgegaan van de lagere wagenbezetting van de zakelijke verplaatsing (1,48 personen/wagen).

hotel		0u	1u	2u	3u	4u	5u	6u	7u	8u	9u	10u	11u	12u	13u	14u	15u	16u	17u	18u	19u	20u	21u	22u	23u	
aantal kamers	202																									
gemiddeld aantal personen per kamer	1,50																									
gemiddelde bezettingsgraad	100%																									
gemiddeld aantal bezoekers per dag	303																									
in (aankomsten)	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	2%	5%	15%	25%	20%	15%	14%	3%	1%	0%	0%	0%	100%
uit (vertrekken)	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	2%	5%	10%	15%	24%	44%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	100%
aantal aankomsten hotelgasten	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	15	45	76	61	45	42	9	3	0	0	0	303
aantal vertrekkenden hotelgasten	0	0	0	0	0	0	0	0	6	15	30	45	73	133	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	303
Modal split - verplaatsingen per wagen	70%																									
bezettingsgraad wagen 1,75 personen/wagen																										
aantal aankomsten auto's	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	6	18	30	24	18	17	4	1	0	0	0	121
aantal vertrekkenden auto's	0	0	0	0	0	0	0	0	2	6	12	18	29	53	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	121
ingenomen plaatsen door hotelgasten	121	121	121	121	121	121	121	119	113	101	82	53	2	8	27	57	81	99	116	120	121	121	121	121	121	
restaurant																										
gemiddeld aantal bezoekers middag	150																									
gemiddeld aantal bezoekers avond	250																									
gemiddel aantal bezoekers per weekdag	400																									
in (aankomsten)	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	2%	10%	8%	2%	0%	0%	0%	5%	30%	32%	10%	1%	0%	100%
uit (vertrekken)	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	2%	8%	10%	2%	0%	0%	2%	7%	30%	28%	11%	100%
aantal aankomsten restaurantbezoekers	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8	40	32	8	0	0	0	0	20	120	128	40	4	0	400
aantal vertrekkenden restaurantbezoekers	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8	32	40	8	0	0	8	28	120	112	44	400
50% van de restaurantbezoekers (avond) zijn hotelgasten																										
aantal aankomsten externe restaurantbezoekers	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8	40	32	8	0	0	0	10	60	64	20	2	0	244	
aantal vertrekkenden externe restaurantbezoekers	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8	32	40	8	0	0	4	14	60	56	22	244
Modal split - verplaatsingen per wagen	70%																									
bezettingsgraad wagen 1,75 personen/wagen																										
aantal aankomsten auto's	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	16	13	3	0	0	0	4	24	26	8	1	0	98	
aantal vertrekkenden auto's	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	13	16	3	0	0	2	6	24	22	9	98
ingenomen ppl door externe restaurantbezoekers	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	19	29	19	3	0	0	4	26	46	30	9	0	0	
zalen																										
gemiddeld aantal bezoekers per dag	870																									
in (aankomsten)	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	5%	10%	5%	0%	0%	30%	40%	10%	0%	0%	0%	100%
uit (vertrekken)	20%	30%	20%	10%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	10%	10%	10%	100%
aantal aankomsten bezoekers zalen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	44	87	44	0	0	261	348	87	0	0	0	870
aantal vertrekkenden bezoekers zalen	174	261	174	87	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	87	87	870
30% bezetting van de zalen s'avonds zijn hotelgasten																										
aantal aankomsten externe bezoekers zalen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	44	87	44	0	0	183	244	61	0	0	0	661
aantal vertrekkenden externe bezoekers	132	198	132	66	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	66	66	661
Modal split - verplaatsingen per wagen	70%																									
bezettingsgraad wagen 1,48 personen/wagen																										
aantal aankomsten auto's	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	21	41	21	0	0	86	115	29	0	0	0	313
aantal vertrekkenden auto's	63	94	63	31	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	31	31	313
ingenomen ppl door externe bezoekers zalen	188	94	31	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	21	62	82	82	82	169	284	313	313	281	250	

Tabel 20: voertuigbewegingen / parkeervraag bezoekers per activiteit gespreid over de weekenddag – korte termijn en maandelijks evenement

Onderstaande tabel geeft een samenvatting van de voertuigbewegingen en de parkeervraag gespreid over een gemiddelde weekenddag.

Weekenddag	0u	1u	2u	3u	4u	5u	6u	7u	8u	9u	10u	11u	12u	13u	14u	15u	16u	17u	18u	19u	20u	21u	22u	23u
parking 184 ppl	168%	117%	78%	58%	58%	58%	63%	65%	61%	57%	57%	45%	27%	44%	67%	83%	105%	121%	175%	252%	279%	268%	226%	204%
parking 228 ppl	135%	94%	63%	47%	47%	47%	51%	52%	49%	46%	46%	36%	22%	36%	54%	67%	84%	98%	141%	203%	225%	216%	182%	164%
parking 260 ppl	119%	83%	55%	41%	41%	41%	45%	46%	43%	40%	40%	32%	19%	31%	47%	59%	74%	86%	124%	178%	197%	189%	160%	144%
parking 290 ppl	106%	74%	50%	37%	37%	37%	40%	41%	39%	36%	36%	29%	17%	28%	42%	53%	66%	77%	111%	160%	177%	170%	143%	129%
parking 348 ppl	89%	62%	41%	31%	31%	31%	33%	34%	32%	30%	30%	24%	14%	23%	35%	44%	55%	64%	92%	133%	147%	142%	119%	108%
parking 368 ppl	84%	58%	39%	29%	29%	29%	32%	32%	31%	29%	28%	23%	14%	22%	33%	42%	52%	61%	87%	126%	139%	134%	113%	102%

parkeren is geen probleem	<70%	gevoel van lege plaatsen
parkeren wordt als druk ervaren	70 - 80 %	gevoel van volle parking
parking wordt als vol ervaren	80 - 95 %	ervaren als vol
parking is vol	95 - 100%	parking is vol

Grafiek 8: voertuigbewegingen / parkeervraag bezoekers totaal gespreid over de weekdag en parkeerdruk- lange termijn en maandelijks evenement

7.4.4.2.2 Parkeren

In de tabel hierboven is de parkeervraag afgezet t.o.v. een parkeeraanbod van respectievelijk 368, 348, 290, 260, 228 en 184 ppl. Hieruit kan opgemaakt worden dat een parkeervoorziening met 368 ppl niet volstaat om de parkeervraag op korte termijn bij een trimestrieel evenement op een weekdag op te vangen, uitgaande van een modal split 70/30.

Indien op de korte termijn de modal split van de verplaatsingen in de omgeving van het projectgebied eerder 75/25 is, zal het parkeeraanbod van 368 ppl onvoldoende zijn.

Weekenddag	0u	1u	2u	3u	4u	5u	6u	7u	8u	9u	10u	11u	12u	13u	14u	15u	16u	17u	18u	19u	20u	21u	22u	23u
parking 184 ppl	180%	125%	84%	63%	63%	63%	68%	69%	66%	61%	60%	47%	28%	47%	71%	89%	111%	128%	186%	268%	297%	286%	242%	218%
parking 228 ppl	145%	101%	68%	51%	51%	51%	55%	56%	53%	49%	48%	38%	23%	38%	57%	72%	90%	104%	150%	216%	240%	231%	195%	176%
parking 260 ppl	127%	89%	59%	45%	45%	45%	48%	49%	46%	43%	42%	33%	20%	33%	50%	63%	79%	91%	132%	190%	210%	202%	171%	154%
parking 290 ppl	114%	79%	53%	40%	40%	40%	43%	44%	42%	39%	38%	30%	18%	30%	45%	56%	70%	81%	118%	170%	189%	181%	153%	138%
parking 348 ppl	95%	66%	44%	33%	33%	33%	36%	37%	35%	32%	32%	25%	15%	25%	37%	47%	59%	68%	98%	142%	157%	151%	128%	115%
parking 368 ppl	90%	63%	42%	31%	31%	31%	34%	35%	33%	30%	30%	24%	14%	23%	35%	44%	55%	64%	93%	134%	149%	143%	121%	109%

Hotel Beveren voorziet in op eigen terrein in parkeerbegeleiders en zet in op afstandsparkeren met shuttledienst (zie hoofdstuk 9). We stellen voor om deze evenementen niet te gebruiken om het parkeeraanbod op de terreinen van Hotel Beveren te bepalen maar gebruik te maken van de parkeervraag van maandelijks evenementen. Vertrekkende van het parkeeraanbod van een maandelijks evenement op een weekdag zijnde 290 ppl. In de situatie van een modal split 75/25 is het noodzakelijk om minstens 258 parkerende wagens op te vangen. Vertrekkende van een bezettingsgraad van 1,75 personen per wagen, leidt dit tot 452 personen. Bij het inzetten van minibusjes (8+1) wil dit zeggen dat er 57 ritten enkel ofwel 104 voertuigbewegingen dienen uitgevoerd te worden om de bezoekers naar en van Hotel Beveren te brengen.

7.5 Toedeling van het verkeer over het netwerk

7.5.1 Huidige situatie

7.5.1.1 Algemeen

- Voor de toedeling van het verkeer aan het netwerk wordt enkel rekening gehouden met het autoverkeer. De voertuigbewegingen van vrachtwagens (leveringen) worden niet in aanmerking genomen omwille van het lage aantal leveringen op dagbasis.
- We kunnen er van uitgaan dat, gezien de ligging van Hotel Beveren tussen Beveren en Sint-Niklaas, deze gemeenten het grootste deel van de bezoekers leveren.
- Omwille van de ligging zal het verkeer via de N70 worden afgewikkeld. De verdeling van het verkeer op het kruispunt van de Gentseweg met de N70 wordt afgeleid uit de resultaten van de kruispunttellingen. Deze verdeling van verkeer op het kruispunt van de N70 met de Gentseweg zal gebruikt worden voor de verdeling van verkeer in de situatie op korte termijn.

Weekdag OSP				
In	76 pae/u	van Beveren	21 pae/u	27,6%
		van Sint Niklaas	55 pae/u	62,3%
Uit	77 pae/u	naar Beveren	28 pae/u	36,4%
		naar Sint Niklaas	49 pae/u	63,6%
Weekdag ASP				
In	90 pae/u	van Beveren	31 pae/u	34,4%
		van Sint Niklaas	59 pae/u	65,6%
Uit	65 pae/u	naar Beveren	22 pae/u	33,9%
-		naar Sint Niklaas	43 pae/u	66,1%

Weekenddag voormiddag				
In	65 pae/u	van Beveren	24 pae/u	36,9%
		van Sint Niklaas	39 pae/u	63,1%
Uit	90 pae/u	naar Beveren	24 pae/u	26,7%
		naar Sint Niklaas	66 pae/u	73,3%
Weekenddag namiddag				
In	70 pae/u	van Beveren	24 pae/u	34,3%
		van Sint Niklaas	46 pae/u	65,7%
Uit	54 pae/u	naar Beveren	24 pae/u	44,4%
-		naar Sint Niklaas	30 pae/u	55,6%

Tabel 21: verdeling verkeersstromen volgens verkeerstellingen

7.5.1.2 Capaciteit

- De N70-Gentseweg kan op basis van onderstaande tabel gecategoriseerd worden als een stedelijke hoofdstraat. Het is een 2x1 met een groot aantal kruispunten en scheiding van verkeersdeelnemers. De theoretische capaciteit en capaciteit i.f.v. leefbaarheid bedraagt 1200 pae/u/rijrichting.
- De Gentseweg kan beschouwd worden als een wijkverzamelweg. Het is een 2x1 met groot aantal kruispunten. De capaciteit i.f.v. de leefbaarheid bedraagt. 400 pae/u/richting.

Omschrijving wegtype ²³	Omschrijving uitzicht weg	Theoretische capaciteit (in pae ²⁴ /uur per rijrichting)	Capaciteit i.f.v. leefbaarheid
Primaire weg	Omlegging 2x2 beperkt aantal kruispunten scheiding van verkeer	3600	3600
Secundaire weg - hoofdinvalsweg	2x2-weg in bebouwde kom groot aantal kruispunten	2400	2000
	2x1-weg met weinig tot geen kruispunten en scheiding verkeersdeelnemers	1800	1800
Stedelijke hoofdstraat	2x1-weg groot aantal kruispunten en scheiding verkeersdeelnemers	1200	1200
Lokale verbindingsweg – interne ontsluitingsweg	2x1-weg groot aantal kruispunten	1000	650
Wijkverzamelweg	2x1-weg groot aantal kruispunten	/	400
Woonstraat	2x1-weg geen scheiding verkeersdeelnemers	/	250

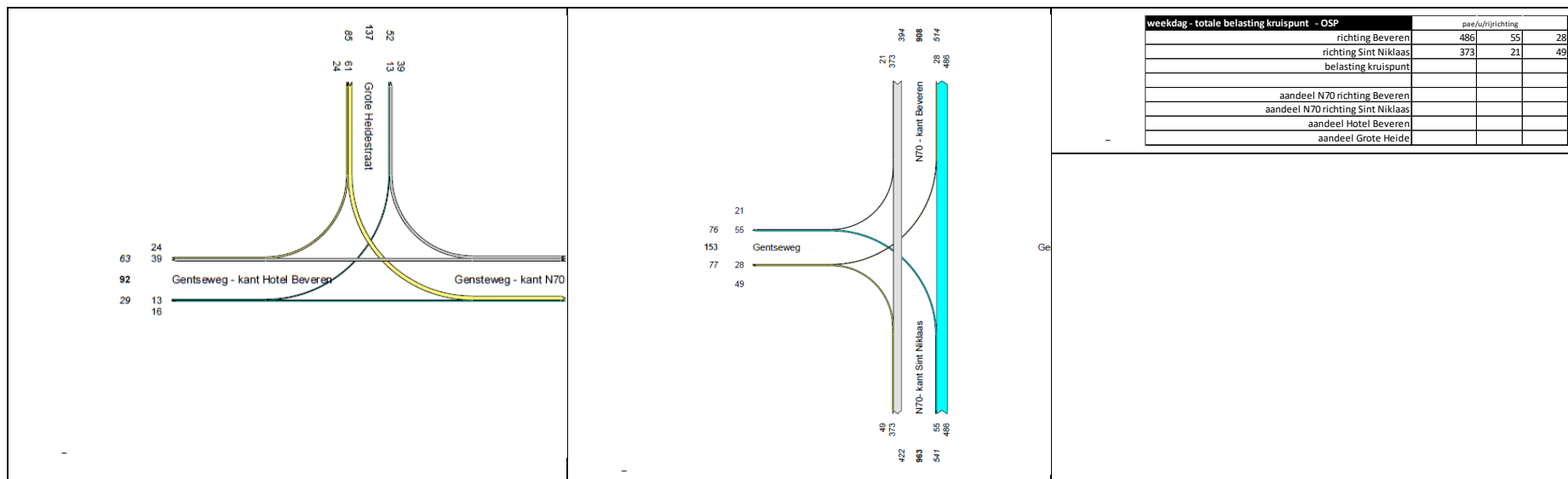
Tabel 22: theoretische capaciteit wegen

²³ Categorisering van het wegennet zoals beschreven in de leefbaarheids capaciteit groep Swartenbroekx, verkeersmodel Noord-Limburg 1991

²⁴ Pae: personenauto-equivalenten. Intensiteiten van alle soorten verkeersdeelnemers omgerekend naar personenauto's. Een lichte vrachtwagen telt voor 1,5 pae; een zware vrachtwagen voor 2 pae

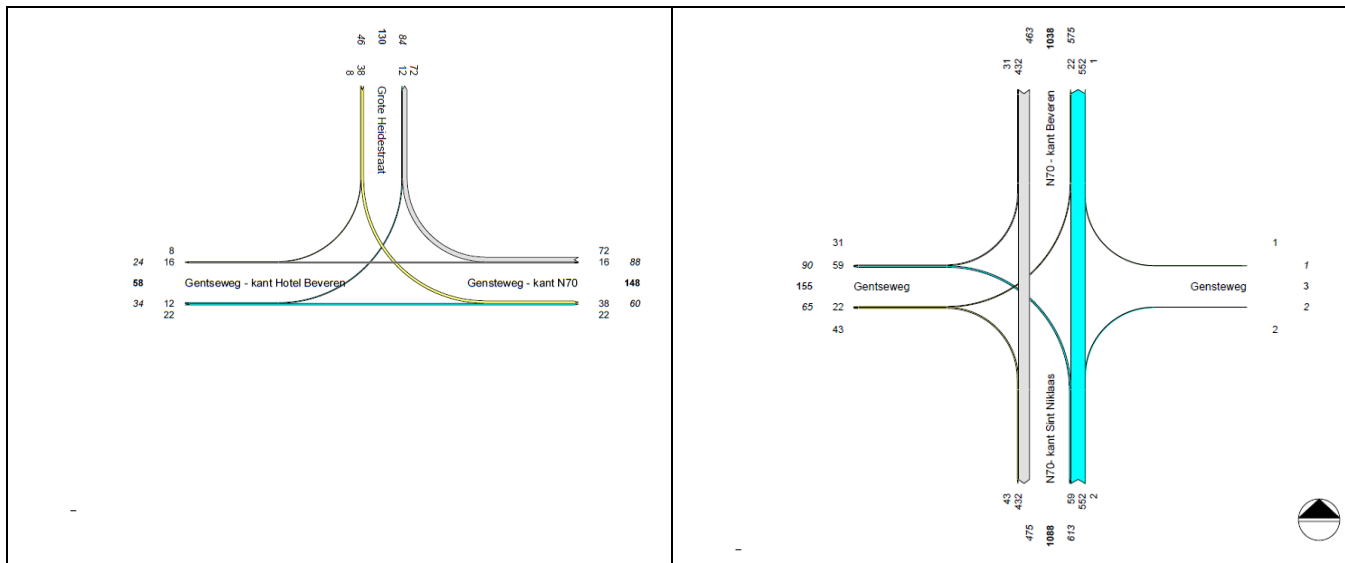
7.5.1.3 Kruispunt Gentseweg / N70

- Onderstaande grafiek en tabel geeft een overzicht van de verkeersbelasting van het kruispunt in de huidige situatie op een weekdag in de ochtendspits (9 maart 2023, 8-9uur).



Grafiek 9: totale belasting kruispunten / aandelen van de rijrichtingen – weekdag huidige toestand - OSP

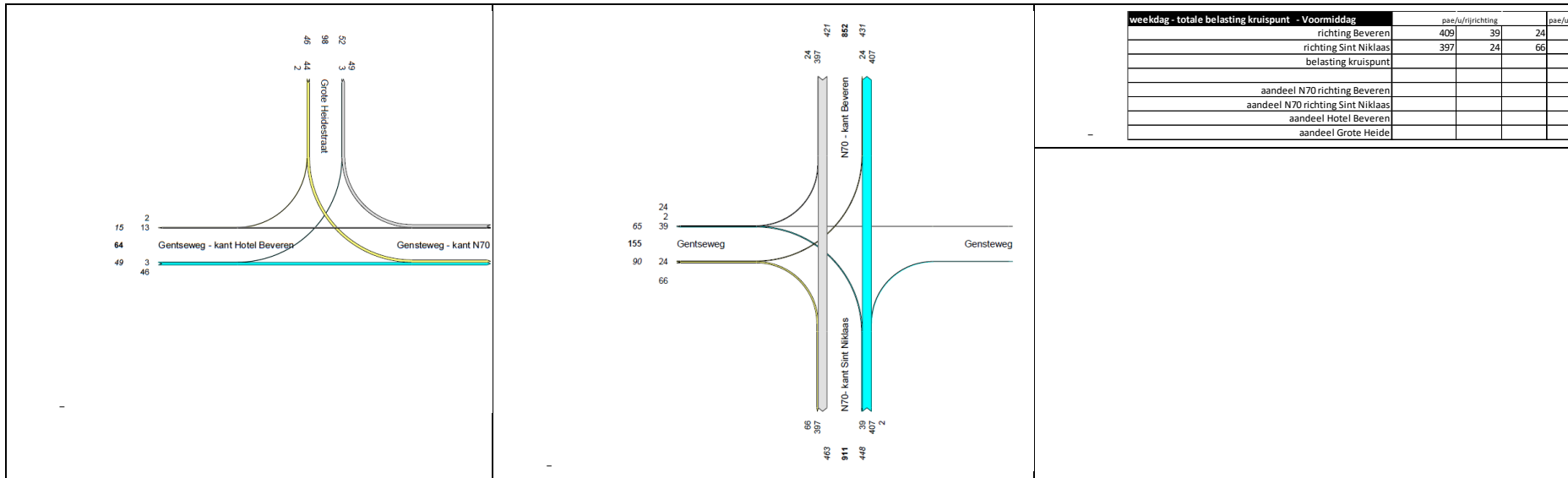
- Onderstaande grafiek en tabel geeft een overzicht van de verkeersbelasting van het kruispunt in de huidige situatie op een weekdag in de avondspits (9 maart 2023, 16:45-17:45uur).



weekdag - totale belasting kruispunt - ASP				
	per/af richting		per/af totaal	
richting Beveren	552	59	22	633
richting Sint Niklaas	432	31	43	506
belasting kruispunt				1139
aandeel N70 richting Beveren				552
aandeel N70 richting Sint Niklaas				432
aandeel Hotel Beveren				40
aandeel Grote Heide				122

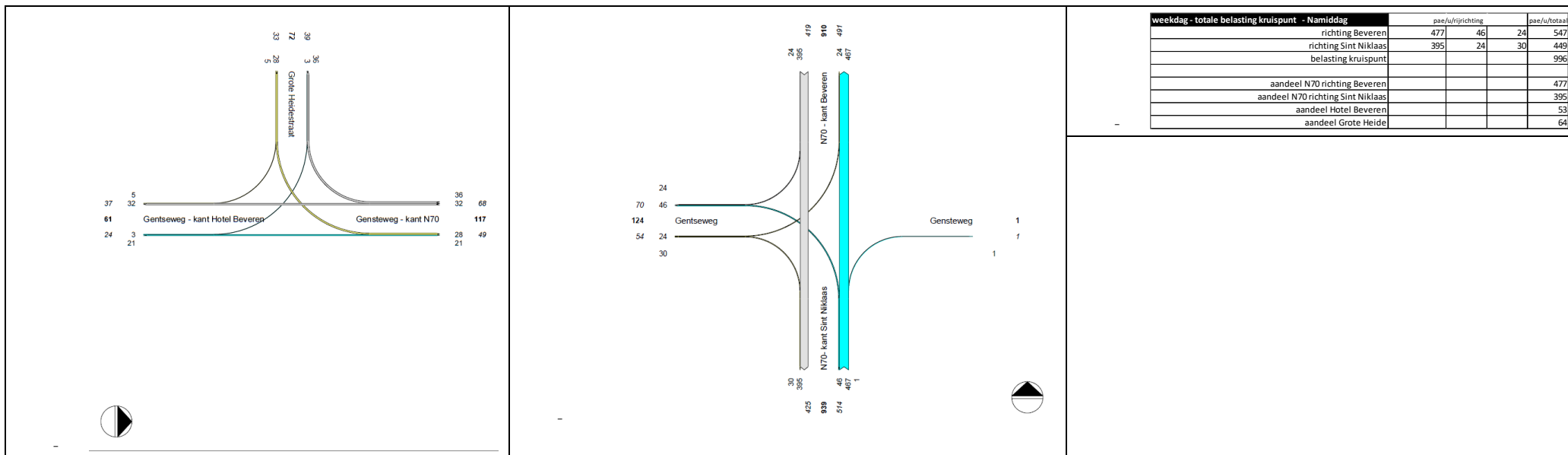
Grafiek 10: totale belasting kruispunten / aandelen van de rijrichtingen – weekdag huidige toestand - ASP

Onderstaande grafiek en tabel geeft een overzicht van de verkeersbelasting van het kruispunt in de huidige situatie op een zaterdag in de voormiddag (11 maart 2023, 11-12uur).



Grafiek 11: totale belasting kruispunten / aandelen van de rijrichtingen – zaterdag huidige toestand - voormiddag

- Onderstaande grafiek en tabel geeft een overzicht van de verkeersbelasting van het kruispunt in de huidige situatie op een zaterdag in de namiddag (11 maart 2023, 14:15-15:15uur).



Grafiek 12: totale belasting kruispunten / aandelen van de rijrichtingen – zaterdag huidige toestand - namiddag

7.6 Verkeersintensiteiten N70 - korte termijn (2030)

- Om de verkeersvolumes op korte termijn (2030) voor de N70 te bepalen wordt gekeken naar de ontwikkelingen in de omgeving van de N70. In de Mober Westakkers (2017) is een overzicht gegeven van de ontwikkeling die relevant zijn voor de N70. Daarnaast wordt ook gekeken naar de autonome groei van het verkeersvolume. Onderstaande hoofdstukken gaan hier verder op in.

7.6.1 Mober Westakkers

- In de MOBER Westakkers zijn verschillende ontwikkelingen in beeld gebracht, echter zonder een vast tijdsvenster wat het niet mogelijk maakt om de te verwachten intensiteiten op de N70 voor de periode 2024 – 2030 correct in te schatten.
- Na contact met de dienst planning van de stad Sint Niklaas en Beveren kan onderstaande omschrijving van de stand van zaken van de verschillende ontwikkelingen gegeven worden.

- ontwikkeling	- Voorzien	- Status	- verkeersimpact
- Het zonneken	- KMO 11 ha, 712 woningen	- KMO is voor ½ ontwikkeld, woonontwikkeling on hold tot 2035	- Zeer beperkte mobiliteitsimpact. De KMO zone was reeds ontwikkeld bij het uitvoeren van de verkeerstellingen in april 2017
- Bedrijventerrein Heihoek	- Containerpark, bedrijventerrein	- Ingevuld	- Zeer beperkte mobiliteitsimpact. Het containerpark is in dienst bij het uitvoeren van de verkeerstellingen in maart 2023 alsook een gedeelte van het bedrijventerrein
- Westakkers	- Verschillende scenario's mogelijk	- Opleidingscentrum voor de verschillende politiediensten. Voor de de resterende delen is nog geen keuze gemaakt. Nog steeds eigendom van de federale overheid.	- verkeersimpact van de ontwikkelingen niet correct in te schatten wegens geen vastgesteld programma, naast de invulling als opleidingscentrum voor de politie
- Doornpark	- Uitbreiding 18 ha	- Meeste gronden van de uitbreiding zijn verkocht	- Uitbreiding was ingevuld bij uitvoeren van de tellingen
- Woonontwikkeling Grote Heide	- Invulling van woonuitbreidingsgebied (800 tot 1100 woningen)	- Charter mbt masterplan is door gemeente Beveren niet ondertekend. - Uitgesteld zonder tijdshorizon. - De westelijke helft kan niet meer ontwikkeld worden aangezien het in 2017 aangeduid is als Signaalgebied. - Het is momenteel niet duidelijk of de oostelijke helft verder verdicht gaat worden om de 800 à 1100 woningen te kunnen realiseren.	- verkeersimpact van de ontwikkelingen is niet correct in te schatten wegens het ontbreken van een timing van uitvoering. Een deel van de ontwikkelingen wordt meegenomen (zie verder).

-

7.6.2 Ontwikkelingen Grote Heide

- Ofschoon de ontwikkeling van Grote Heide onzeker is, wordt ervan uitgegaan dat tegen 2030 een aandeel van 20% gerealiseerd is (1100 woonheden x 20% = 220wooneenheden). Er wordt uitgegaan van een 50/50 verdeling van het verkeer van de ontwikkeling van Grote Heide via Grote Heide en Duivendamb.

-

7.6.2.1.1 Weekdag

- Om de verkeersgeneratie in de ochtendspits op een weekdag te bepalen wordt uitgegaan van de informatie uit de Mober Westakkers (660 pae/u in de avondspits voor een ontwikkeling van 1100 wooneenheden). Voor de omrekening naar een ochtendspits wordt gebruik gemaakt van de aandelen volgens OVG 4.5 zijnde 8,7% van alle verplaatsingen gebeuren in de avondspits, terwijl 8,8% van alle verplaatsingen in de ochtendspits worden gedaan.
- Bij een ontwikkeling van 20% van Grote Heide geeft dat voor de avondspits
- $660 \text{ pae/u} * 20\% = 132 \text{ pae/uur}$
- Voor de ochtendspits kan dan berekend worden dat er $132 \text{ pae/uur} / 8,7 * 8,8 = 134 \text{ pae/uur}$
- Het aandeel ingaande verplaatsingen in de ochtendspits bedraagt 6%, de uitgaande 94%. Bij een 50/50 spreiding geeft dit volgende intensiteiten die via de Gentseweg en Grote Heidestraat van en naar de ontwikkeling Grote Heide rijden:
 - Ingaand: $134 \text{ pae/uur} * 50\% * 6\% = 4 \text{ pae/uur}$
 - Uitgaand: $134 \text{ pae/uur} * 50\% * 94\% = 63 \text{ pae/uur}$

-

7.6.2.1.2 Weekenddag

- Om de verkeersgeneratie in de namiddag van een zaterdag (weekend) te bepalen wordt uitgegaan van de informatie uit de Mober Westakkers (660 pae/u in de avondspits voor een ontwikkeling van 1100 wooneenheden). Voor de omrekening naar een zaterdagnamiddag wordt gebruik gemaakt van de aandelen volgens OVG 4.5 zijnde 8,7% van alle verplaatsingen gebeuren in de avondspits. Volgens ASVV 2004 is de verhouding van de verkeersdruk op een zaterdag gelijk aan 0,85 van een gemiddelde weekdag. Eveneens volgens ASVV 2004 is het aandeel verkeer op een zaterdag gelijk aan 8,7% van het totale verkeer op een zaterdag.
- Bij een ontwikkeling van 20% van Grote Heide geeft dat voor de zaterdagnamiddag
- Totale verkeersgeneratie voor een zaterdag = $660 \text{ pae/uur} / 8,7\% * 0,85 = 6448 \text{ pae/zaterdag}$
- De verkeersgeneratie voor een zaterdagnamiddag (14 – 15 uur) bij 20% ontwikkeling van Grote Heide bedraagt $6448 \text{ pae/zaterdag} * 8,7\% * 20\% = 112 \text{ pae/uur}$
- Uit de telgegevens van de huidige situatie op de zaterdagnamiddag blijkt dat van het totale verkeersvolume in de Gentseweg 48% ingaand en 52% uitgaand was.
- Bij een 50/50 spreiding geeft dit volgende intensiteiten die via de Gentseweg en Grote Heidestraat van en naar de ontwikkeling Grote Heide rijden:
 - Ingaand: $112 \text{ pae/uur} * 50\% * 48\% = 27 \text{ pae/uur}$
 - Uitgaand: $112 \text{ pae/uur} * 50\% * 52\% = 29 \text{ pae/uur}$
- Gezien het tijdsvenster van de ontwikkelingen van Grote Heide niet bekend is dienen bovenstaande berekeningen als een aanname beschouwd te worden. Het is echter nuttig om de toename van de verkeersintensiteiten als gevolg van deze woonontwikkeling te kunnen afzonderen van deze van Hotel Beveren.

-

7.6.3 Vervoerregio

- Niet enkel in de vervoerregio Antwerpen, maar in alle andere vervoerregio's in Vlaanderen, wordt gestreefd naar een duurzamere modal shift. Voor vervoerregio Antwerpen heeft Vlaanderen opgelegd dat de modal split in 2030 moet geland zijn op 50/50. In de vervoerregio Waasland wordt een modal split 60/40 tegen 2030 opgelegd. Naast het streven naar een meer duurzame modal split is er ook de Vlaamse doelstelling²⁵ om 12% minder autokilometers (t.o.v. situatie 2015) te rijden tegen 2030. Voor het vrachtverkeer is het de doelstelling om de stijging van de gereden kilometers te beperken tot maximaal +14% t.o.v. de situatie 2015.
-
- Gezien verschillende van de in het MOBER Westakkers beschreven ontwikkelingen in maart 2023 deels of geheel waren gerealiseerd, is de verkeersgeneratie van deze ontwikkelingen (status maart 2023) in de verkeerstellingen vervat. Het ontbreken van een ontwikkelingsscenario voor de resterende gronden van Westakkers (na invulling van een deel van Westakkers door de politieschool) zorgt er voor dat geen correcte inschatting van de verkeersgeneratie kan gemaakt worden voor deze ontwikkeling.
- Gezien de doelstelling die Vlaanderen oplegd om het aandeel duurzame verplaatsingen sterk te laten toenemen;
- Gezien de doelstelling van Vlaanderen om het aantal gereden autokilometers tegen 2030 met 12% te laten afnemen en het aantal gereden vrachtkilometers maximaal met 14% te laten stijgen wordt voorgesteld om de verkeersbelasting op de N70 t.h.v. het projectgebied in 2030 gelijk te stellen aan de situatie in 2023.
-
-

²⁵ Vlaams klimaatbeleidsplan 2021-2030, VR 2018 2007 doc.0830/2ter

7.7 Effecten ontwikkeling Hotel Beveren & Grote Heide

- Algemeen: voor het berekenen van de verplaatsingen met de wagen is voor de situatie 2030 rekening gehouden met een modal split 70/30. Om de evolutie met de bestaande toestand te beschrijven wordt de vergelijking gemaakt met de situatie 2023 waar een modal split 75/25 is toegepast.

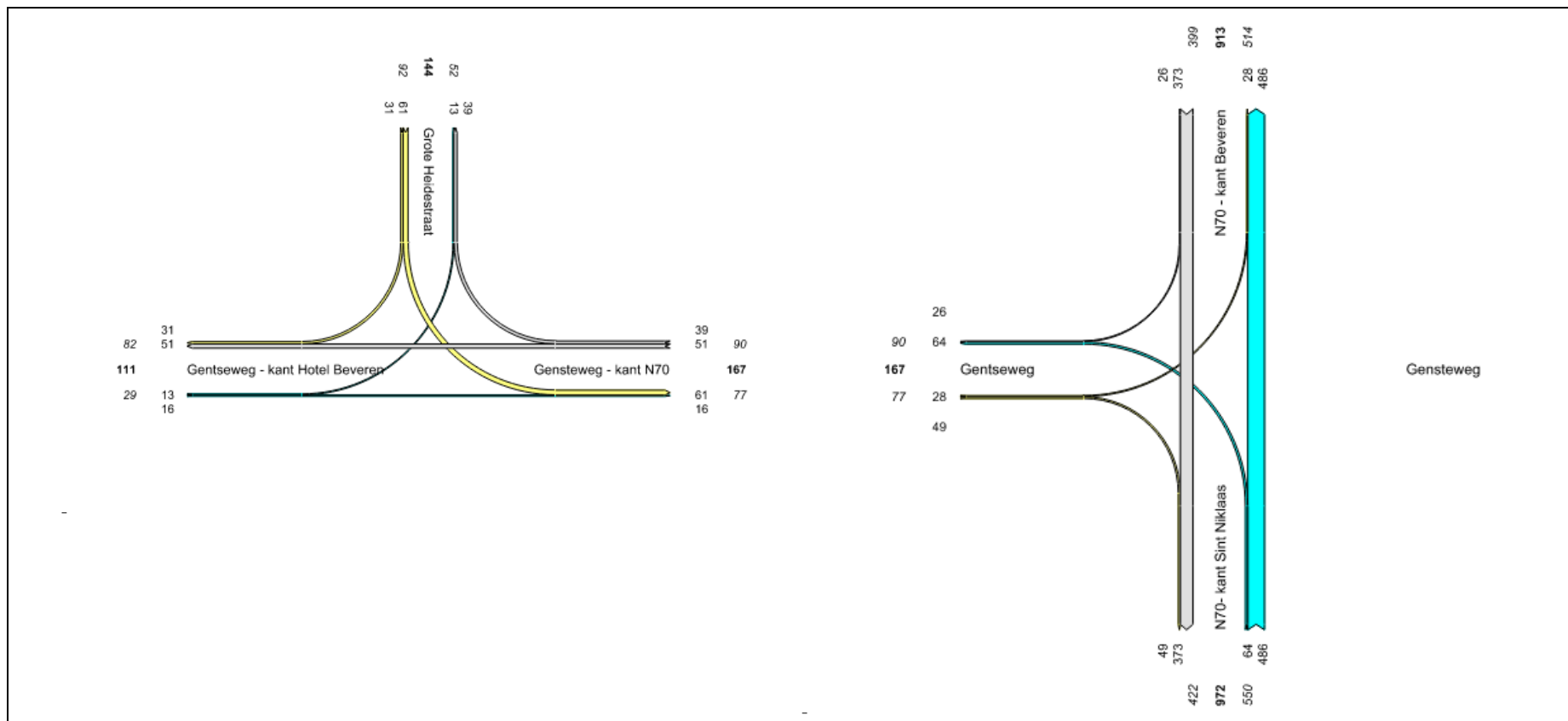
7.7.1 Wekelijkse evenement

7.7.1.1 Weekdag

- Onderstaande grafieken geven een overzicht van de verkeersbelasting van de kruispunten N70xGentseweg en GentsewegxGrote Heidestraat op korte termijn bij een wekelijks evenement op een weekdag.
- Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen de ontwikkeling van Hotel Beveren en Grote Heide. Om de impact van de ontwikkelingen van Hotel Beveren (aangepast zalencomplex) op korte termijn te kunnen inschatten is deze afzonderlijk berekend. In tweede orde is de ontwikkeling van Grote Heide zoals eerder beschreven opgenomen.

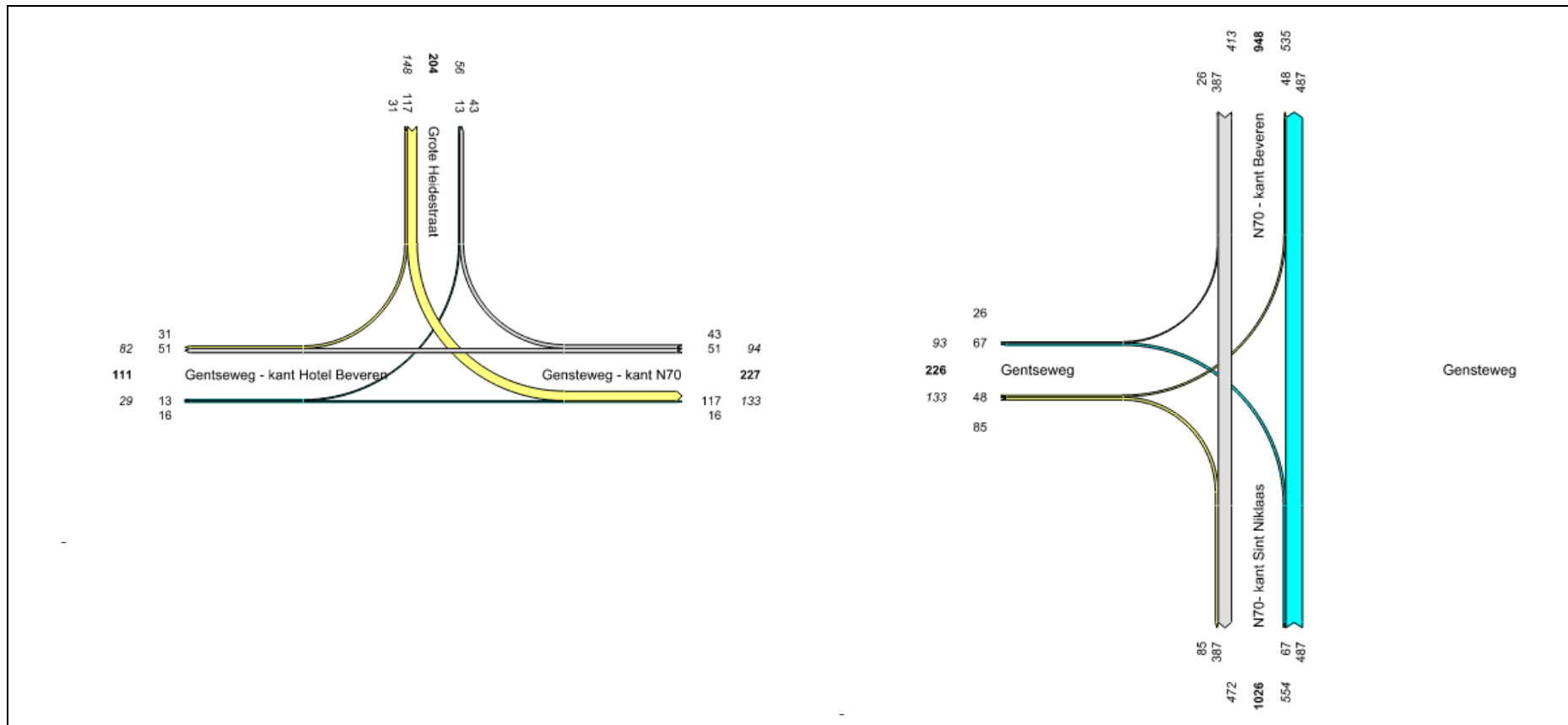
7.7.1.1.1 Ochtendspits

- Ontwikkeling Hotel Beveren



Grafiek 13: totale belasting kruispunten – korte termijn weekdag – ontwikkeling Hotel Beveren - wekelijks evenement - ochtendspits

- Ontwikkeling Hotel Beveren en Grote Heide



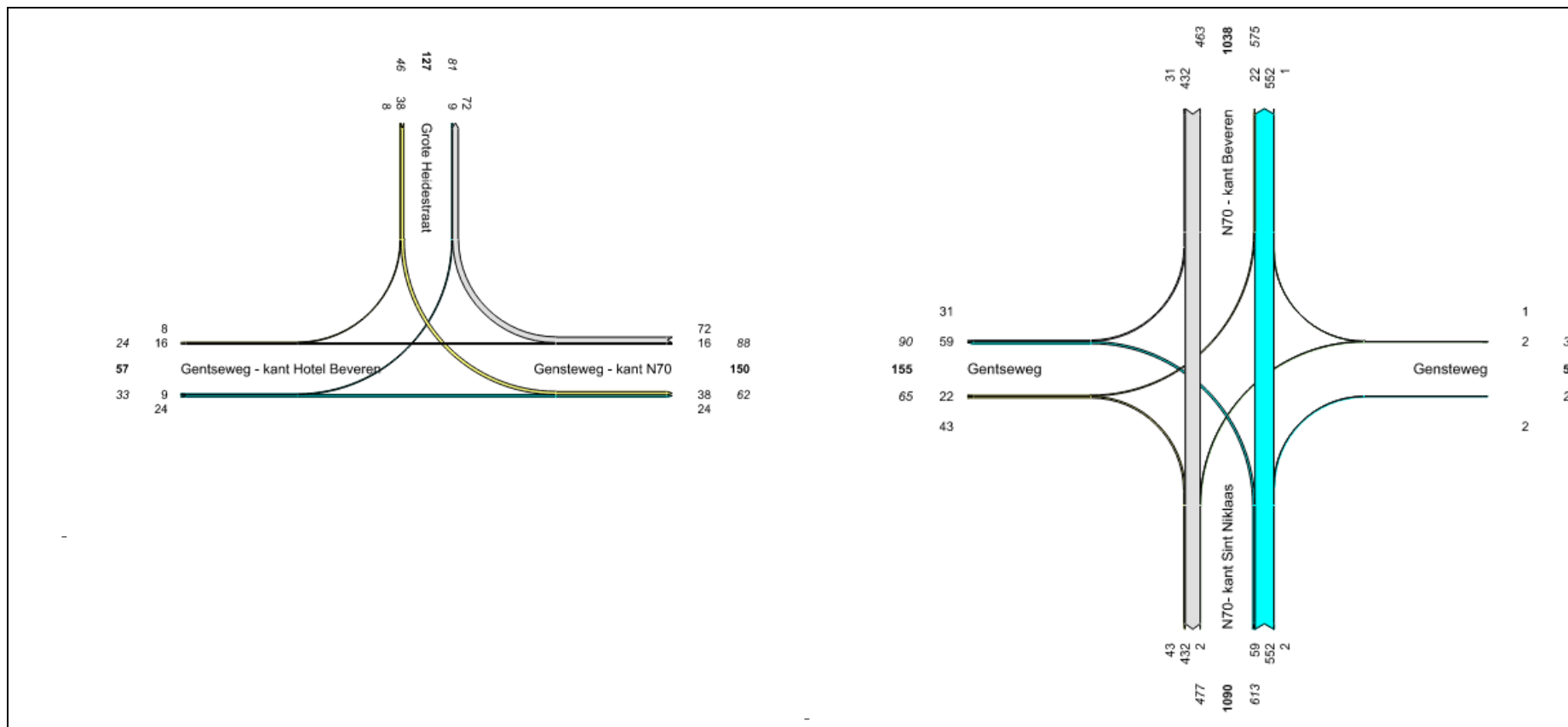
Grafiek 14: totale belasting kruispunten – korte termijn weekdag – ontwikkeling Hotel Beveren & Grote Heide - wekelijks evenement - ochtendspits

-
- De verkeersgeneratie en -attractie van de ontwikkelingen van Hotel Beveren doen de belasting van het kruispunt van de N70 met de Gentseweg met **3,8%** toenemen in de ochtendspits²⁶.
- De verkeersgeneratie en -attractie van de ontwikkelingen van Hotel Beveren en Grote Heide doen de belasting van het kruispunt van de N70 met de Gentseweg met **6,8%** toenemen in de ochtendspits.
-

²⁶ In de meetperiode 8-9 uur

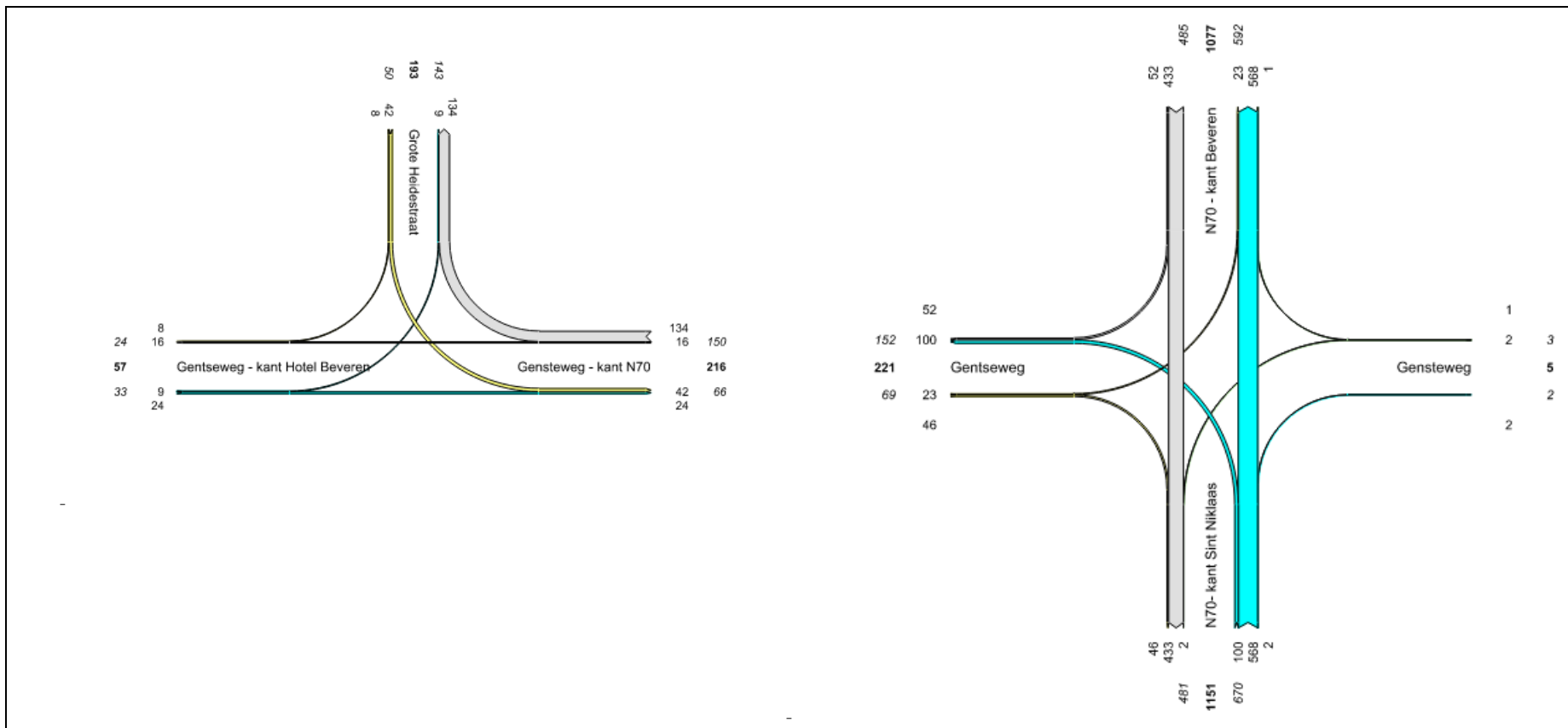
7.7.1.1.2 Avondspits

- Ontwikkeling Hotel Beveren



Grafiek 15: totale belasting kruispunten – korte termijn weekdag – ontwikkeling Hotel Beveren - wekelijks evenement - avondspits

- Ontwikkeling Hotel Beveren en Grote Heide



Grafiek 16: totale belasting kruispunten – korte termijn weekday – ontwikkeling Hotel Beveren & Grote Heide - wekelijks evenement - avondspits

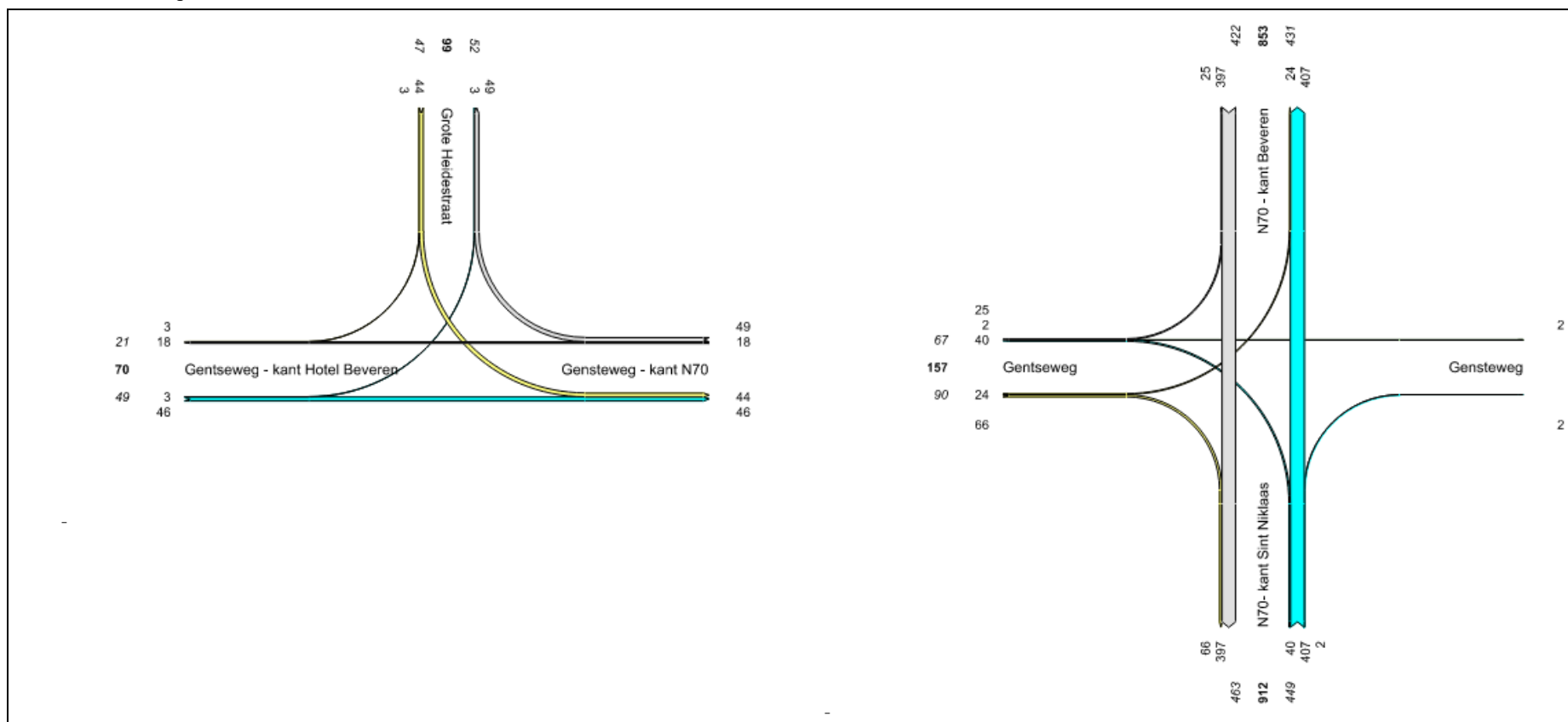
- De verkeersgeneratie en -attractie van de ontwikkelingen van Hotel Beveren doen de belasting van het kruispunt van de N70 met de Gentseweg met **3,8%** toenemen in de avondspits.
- De verkeersgeneratie en -attractie van de ontwikkelingen van Hotel Beveren en Grote Heide doen de belasting van het kruispunt van de N70 met de Gentseweg met **7,3%** toenemen in de avondspits.

7.7.1.2 Weekenddag (zaterdag)

- Onderstaande grafieken geven een overzicht van de verkeersbelasting van de kruispunten N70xGentseweg en GentsewegxGrote Heidestraat op korte termijn bij een wekelijks evenement op een weekenddag (zaterdag).
- Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen de ontwikkeling van Hotel Beveren en Grote Heide. Om de impact van de ontwikkelingen van Hotel Beveren (aangepast zalencomplex) op korte termijn te kunnen inschatten is deze afzonderlijk berekend. In tweede orde is de ontwikkeling van Grote Heide zoals eerder beschreven.

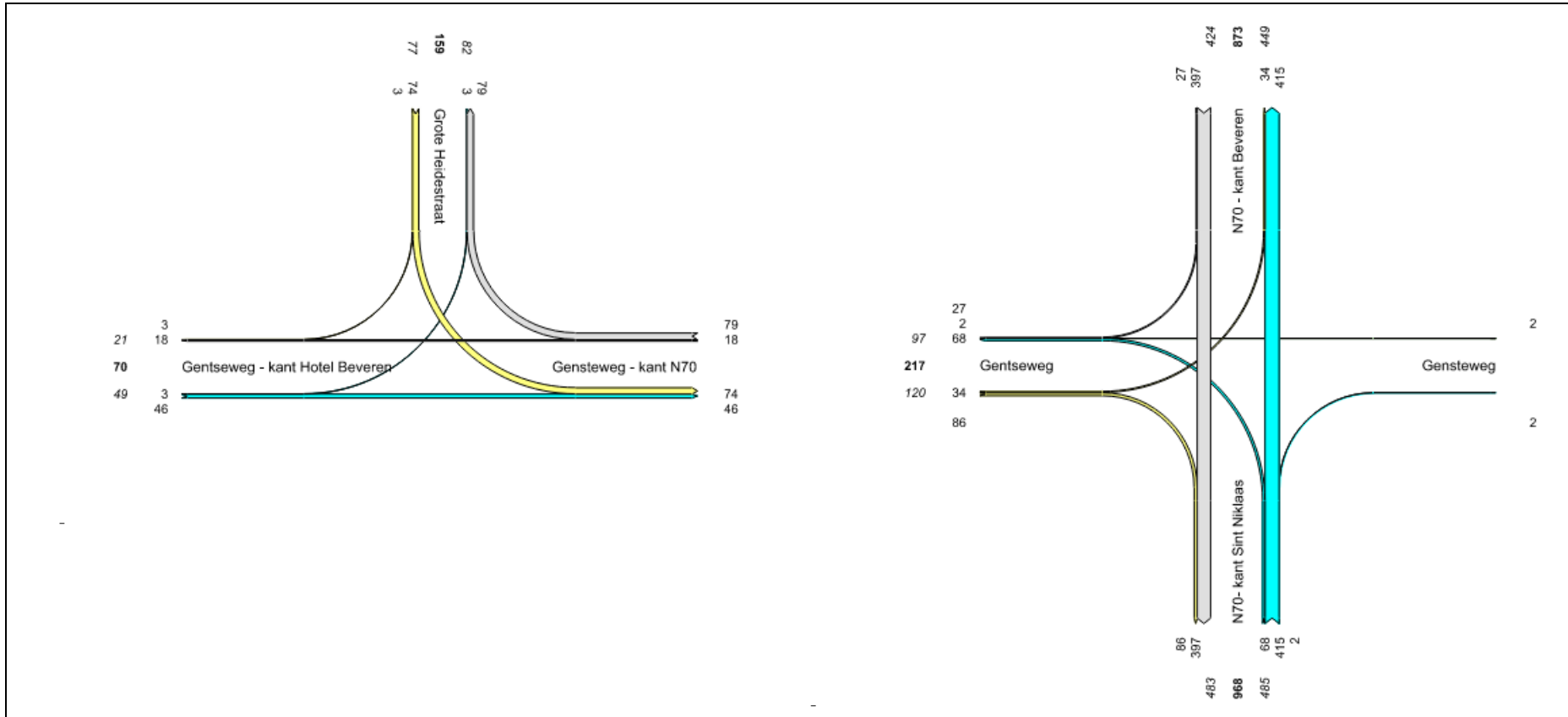
7.7.1.2.1 Voormiddag

- Ontwikkeling Hotel Beveren



Grafiek 17: totale belasting kruispunten – korte termijn weekenddag – ontwikkeling Hotel Beveren - wekelijks evenement - voormiddag

-
- Ontwikkeling Hotel Beveren en Grote Heide

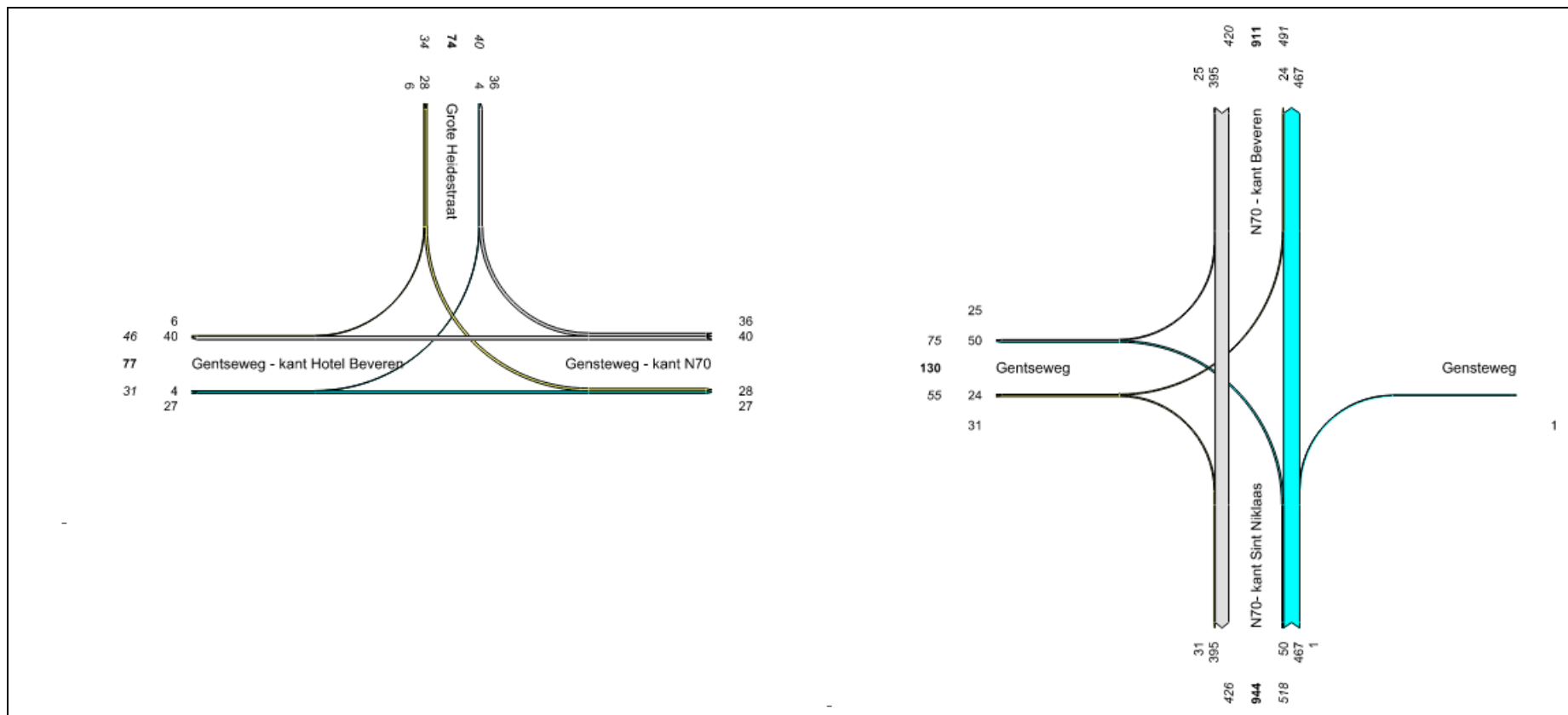


Grafiek 18: totale belasting kruispunten – korte termijn weekenddag – ontwikkeling Hotel Beveren & Grote Heide - wekelijks evenement - voormiddag

-
- De verkeersgeneratie en -attractie van de ontwikkelingen van Hotel Beveren doen de belasting van het kruispunt van de N70 met de Gentseweg met **2,9%** toenemen in de voormiddag.
- De verkeersgeneratie en -attractie van de ontwikkelingen van Hotel Beveren en Grote Heide doen de belasting van het kruispunt van de N70 met de Gentseweg met **6,0%** toenemen in de voormiddag.
-

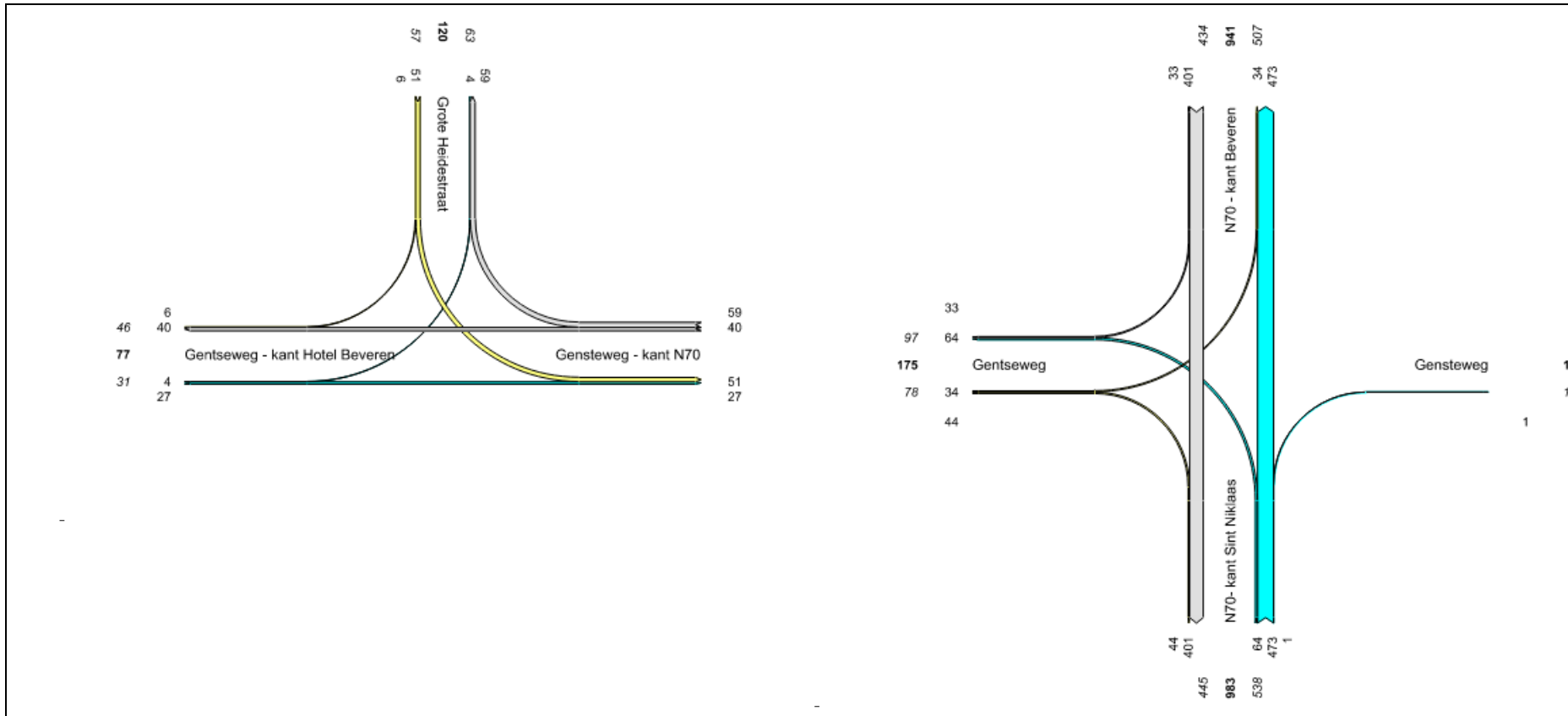
7.7.1.2.2 Namiddag

- Ontwikkeling Hotel Beveren



Grafiek 19: totale belasting kruispunten – korte termijn weekenddag – ontwikkeling Hotel Beveren - wekelijks evenement - namiddag

-
- Ontwikkeling Hotel Beveren en Grote Heide



Grafiek 20: totale belasting kruispunten – korte termijn weekenddag – ontwikkeling Hotel Beveren & Grote Heide - wekelijks evenement - namiddag

-
- De verkeersgeneratie en -attractie van de ontwikkelingen van Hotel Beveren doen de belasting van het kruispunt van de N70 met de Gentseweg met **3,2%** toenemen in de namiddag.
- De verkeersgeneratie en -attractie van de ontwikkelingen van Hotel Beveren en Grote Heide doen de belasting van het kruispunt van de N70 met de Gentseweg met **5,6%** toenemen in de namiddag.
-

7.7.2 Maandelijks evenement

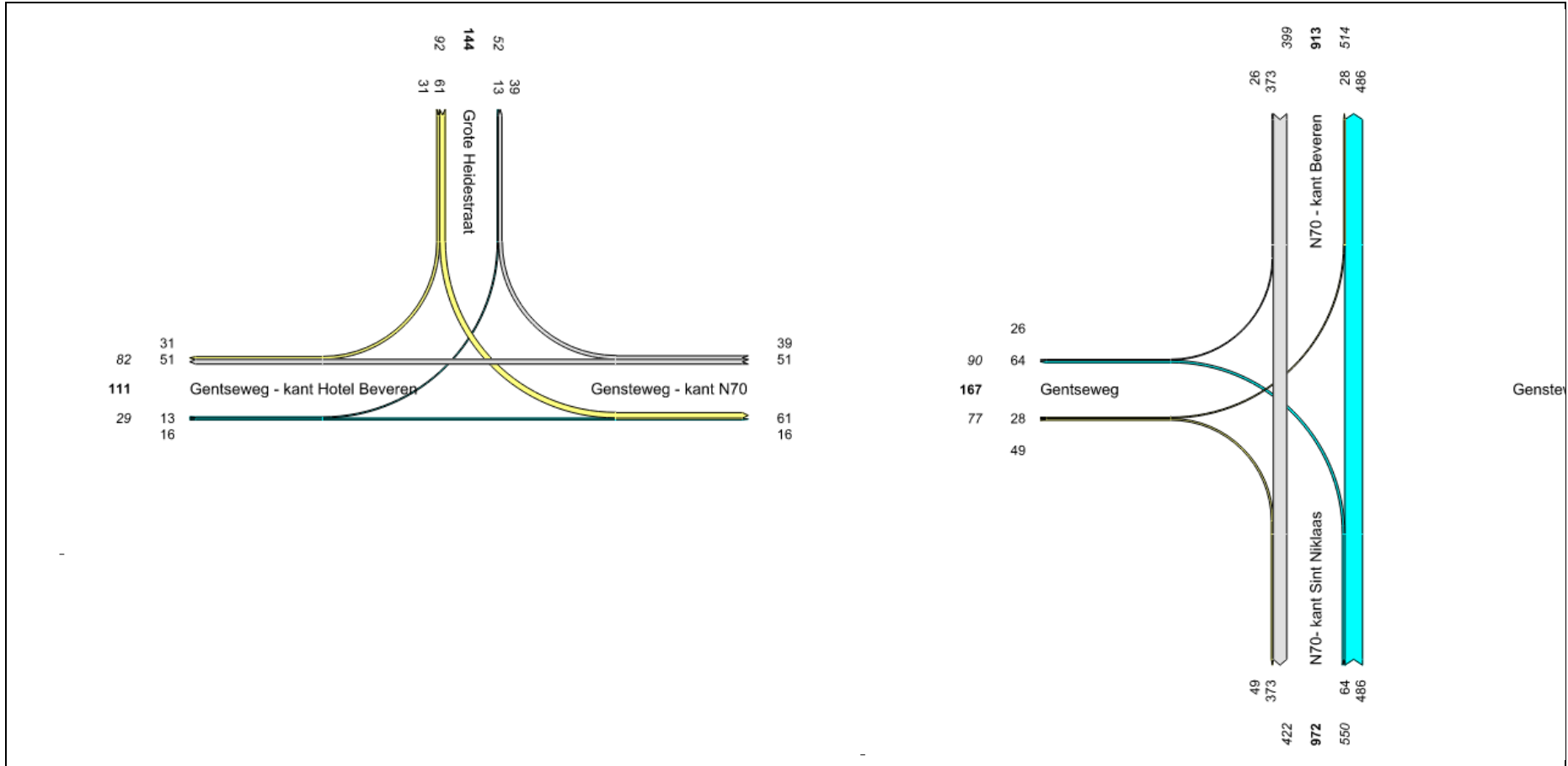
7.7.2.1 Weekdag

- Onderstaande grafieken geven een overzicht van de verkeersbelasting van de kruispunten N70xGentseweg en GentsewegxGrote Heidestraat op korte termijn bij een maandelijks evenement op een weekdag.
- Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen de ontwikkeling van Hotel Beveren en Grote Heide. Om de impact van de ontwikkelingen van Hotel Beveren (aangepast zalencomplex) op korte termijn te kunnen inschatten is deze afzonderlijk berekend. In tweede orde is de ontwikkeling van Grote Heide zoals eerder beschreven.

-

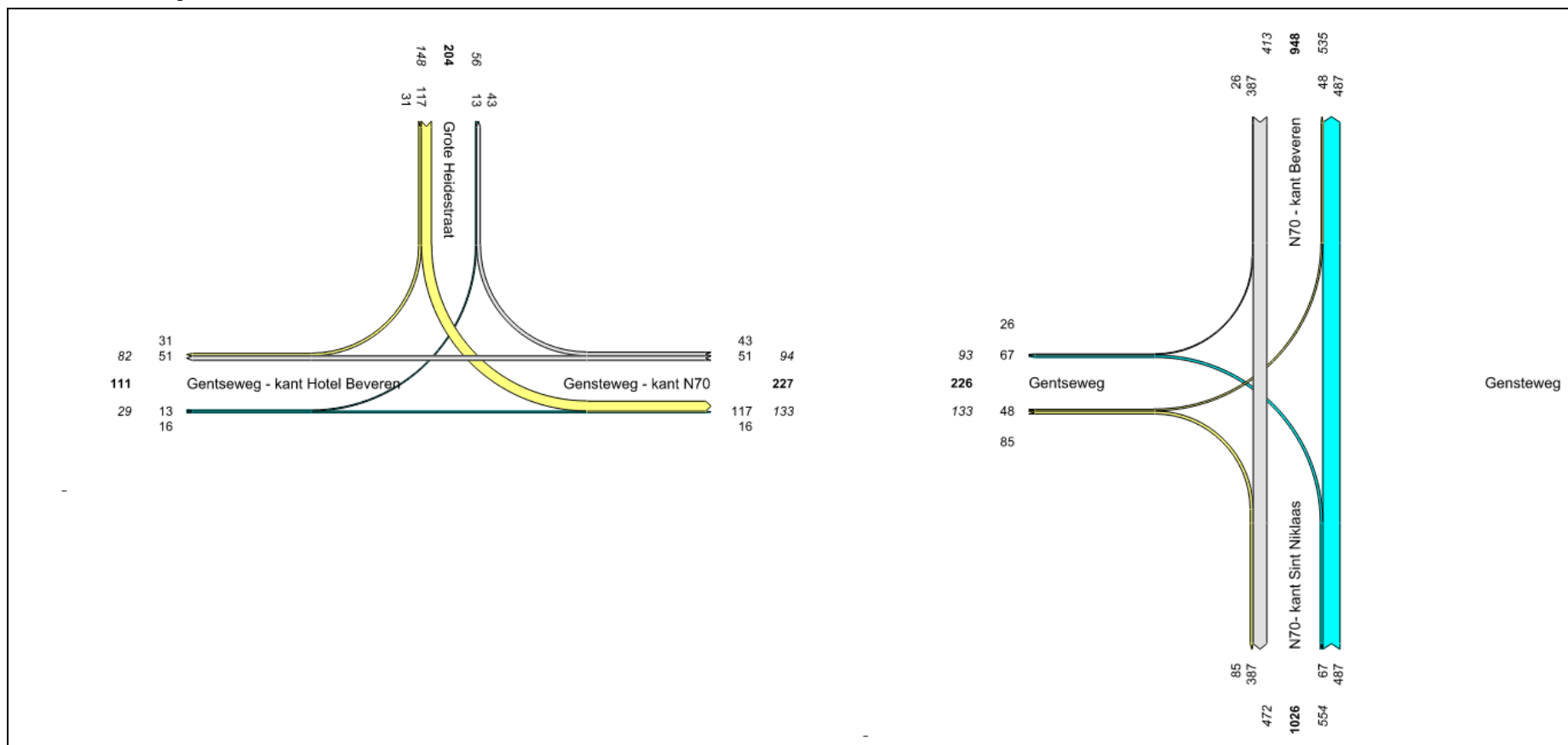
7.7.2.1.1 Ochtendspits

- Ontwikkeling Hotel Beveren



Grafiek 21: totale belasting kruispunten – korte termijn weekdag – ontwikkeling Hotel Beveren - maandelijks evenement - ochtendpits

- Ontwikkeling Hotel Beveren en Grote Heide

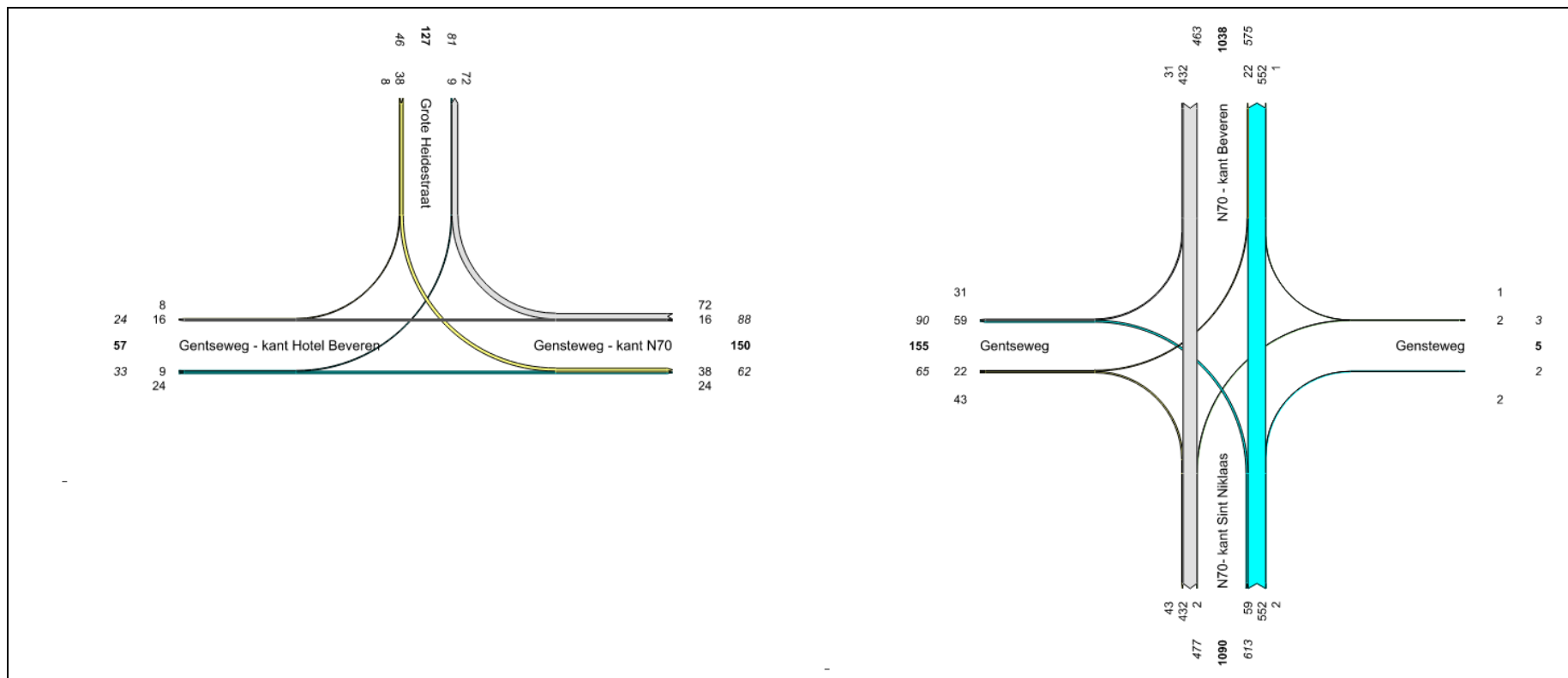


Grafiek 22: totale belasting kruispunten – korte termijn weekdag – ontwikkeling Hotel Beveren & Grote Heide - maandelijks evenement - ochtendspits

-
- De verkeersgeneratie en -attractie van de ontwikkelingen van Hotel Beveren doen de belasting van het kruispunt van de N70 met de Gentseweg met **4,1%** toenemen in de ochtendspits.
- De verkeersgeneratie en -attractie van de ontwikkelingen van Hotel Beveren en Grote Heide doen de belasting van het kruispunt van de N70 met de Gentseweg met **7,4%** toenemen in de ochtendspits.
-

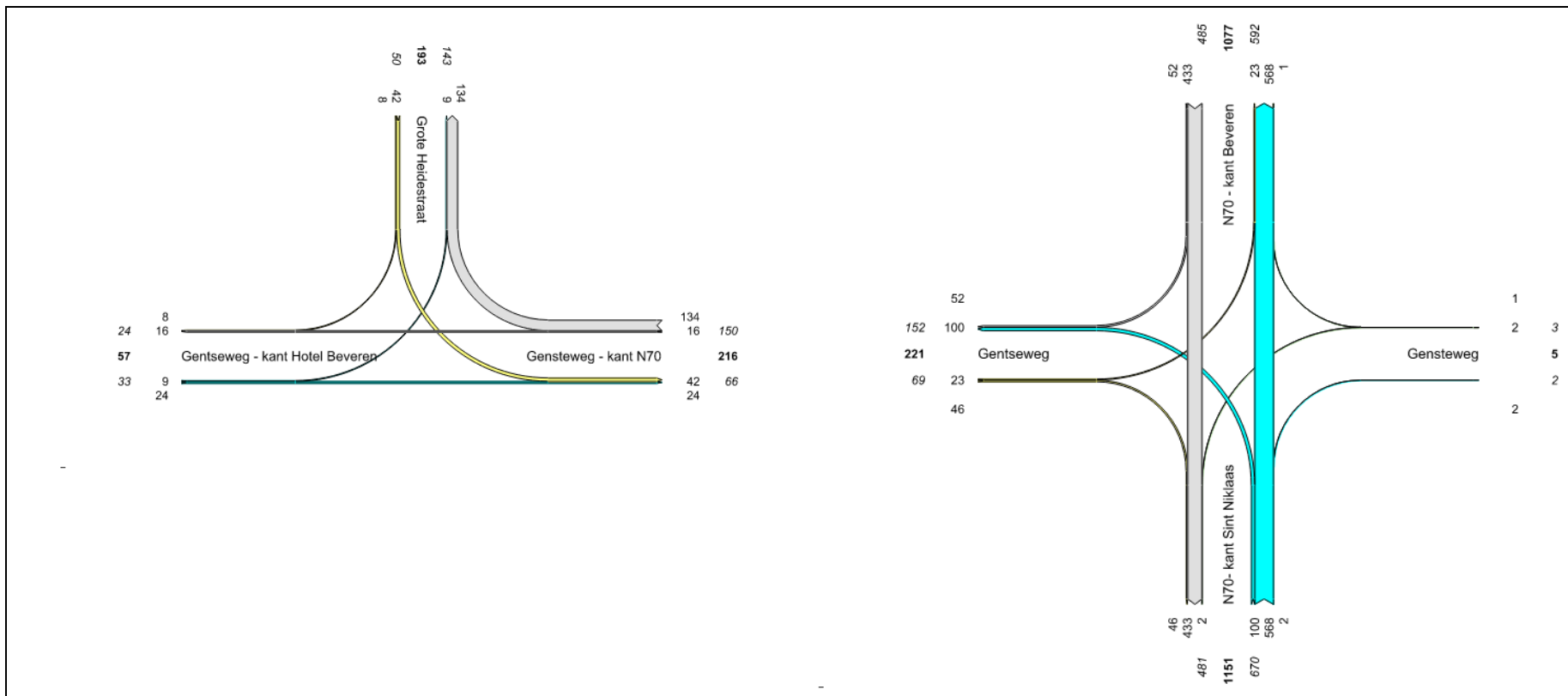
7.7.2.1.2 Avondspits

- Ontwikkeling Hotel Beveren



Grafiek 23: totale belasting kruispunten – korte termijn weekdag – ontwikkeling Hotel Beveren - maandelijks evenement - avondspits

- Ontwikkeling Hotel Beveren en Grote Heide



Grafiek 24: totale belasting kruispunten – korte termijn weekdag – ontwikkeling Hotel Beveren & Grote Heide - maandelijks evenement - avondspits

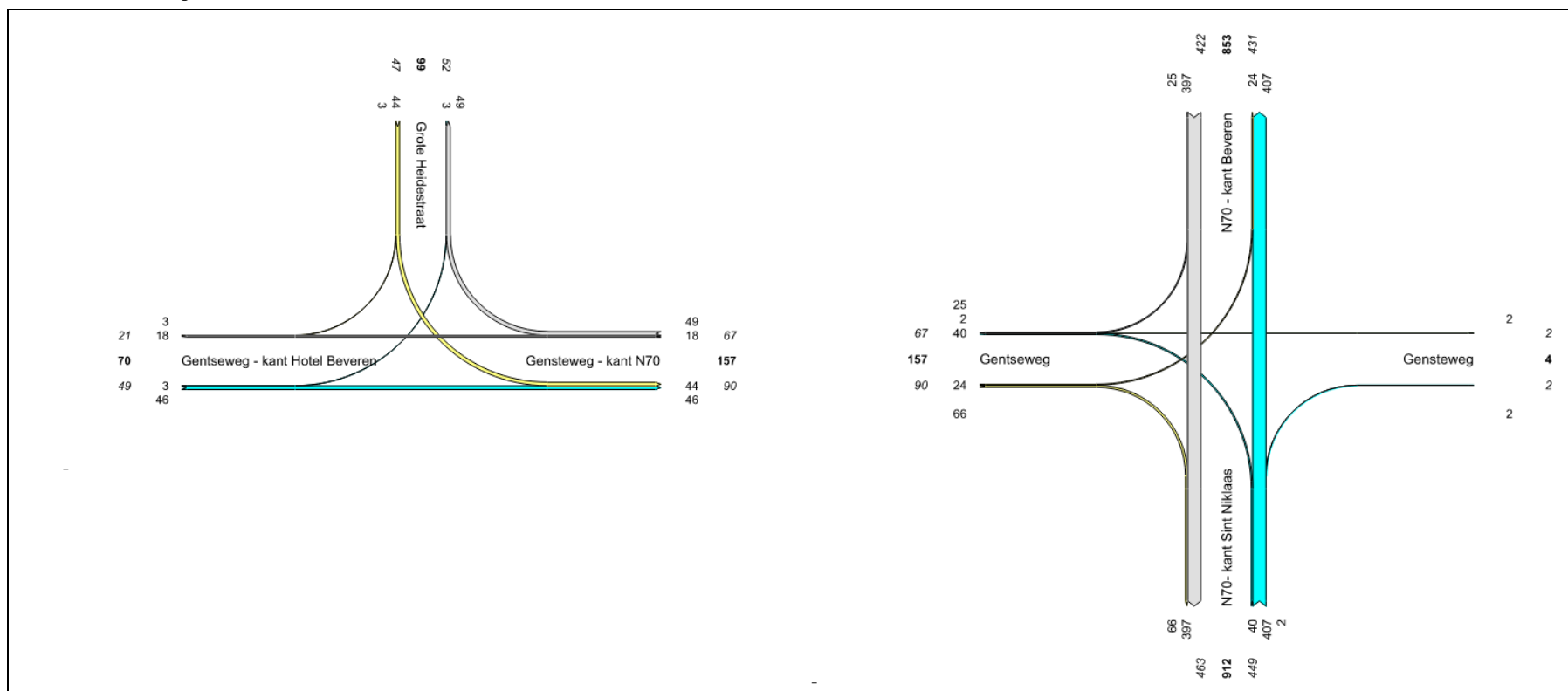
-
- De verkeersgeneratie en -attractie van de ontwikkelingen van Hotel Beveren doen de belasting van het kruispunt van de N70 met de Gentseweg met **3,8%** toenemen in de avondspits.
- De verkeersgeneratie en -attractie van de ontwikkelingen van Hotel Beveren en Grote Heide doen de belasting van het kruispunt van de N70 met de Gentseweg met **7,3%** toenemen in de avondspits.
-

7.7.2.2 Weekenddag (zaterdag)

- Onderstaande grafieken geven een overzicht van de verkeersbelasting van de kruispunten N70xGentseweg en GentsewegxGrote Heidestraat op korte termijn bij een maandelijks evenement op een weekenddag (zaterdag).
- Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen de ontwikkeling van Hotel Beveren en Grote Heide. Om de impact van de ontwikkelingen van Hotel Beveren (aangepast zalencomplex) op korte termijn te kunnen inschatten is deze afzonderlijk berekend. In tweede orde is de ontwikkeling van Grote Heide zoals eerder beschreven.

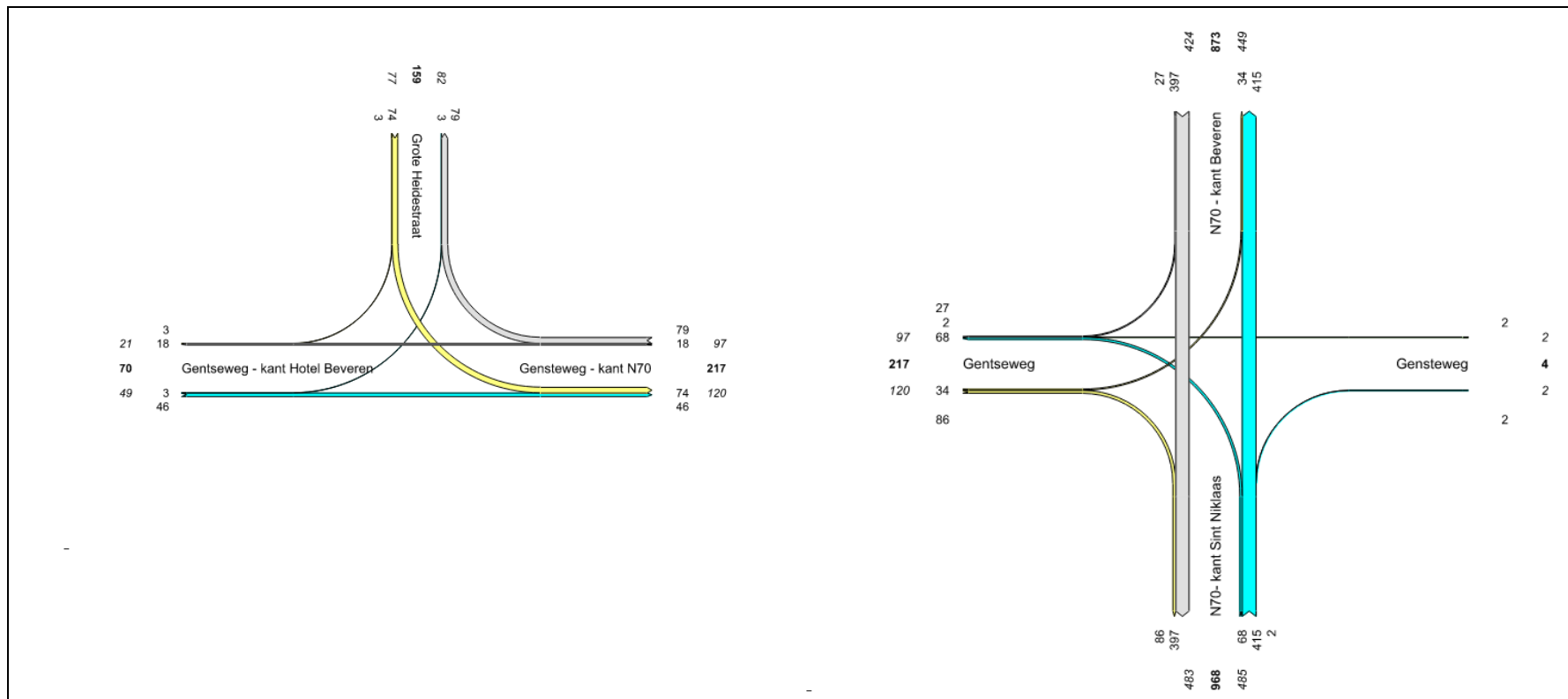
7.7.2.2.1 Voormiddag

- Ontwikkeling Hotel Beveren



Grafiek 25: totale belasting kruispunten – korte termijn weekenddag – ontwikkeling Hotel Beveren - maandelijks evenement - voormiddag

- Ontwikkeling Hotel Beveren en Grote Heide

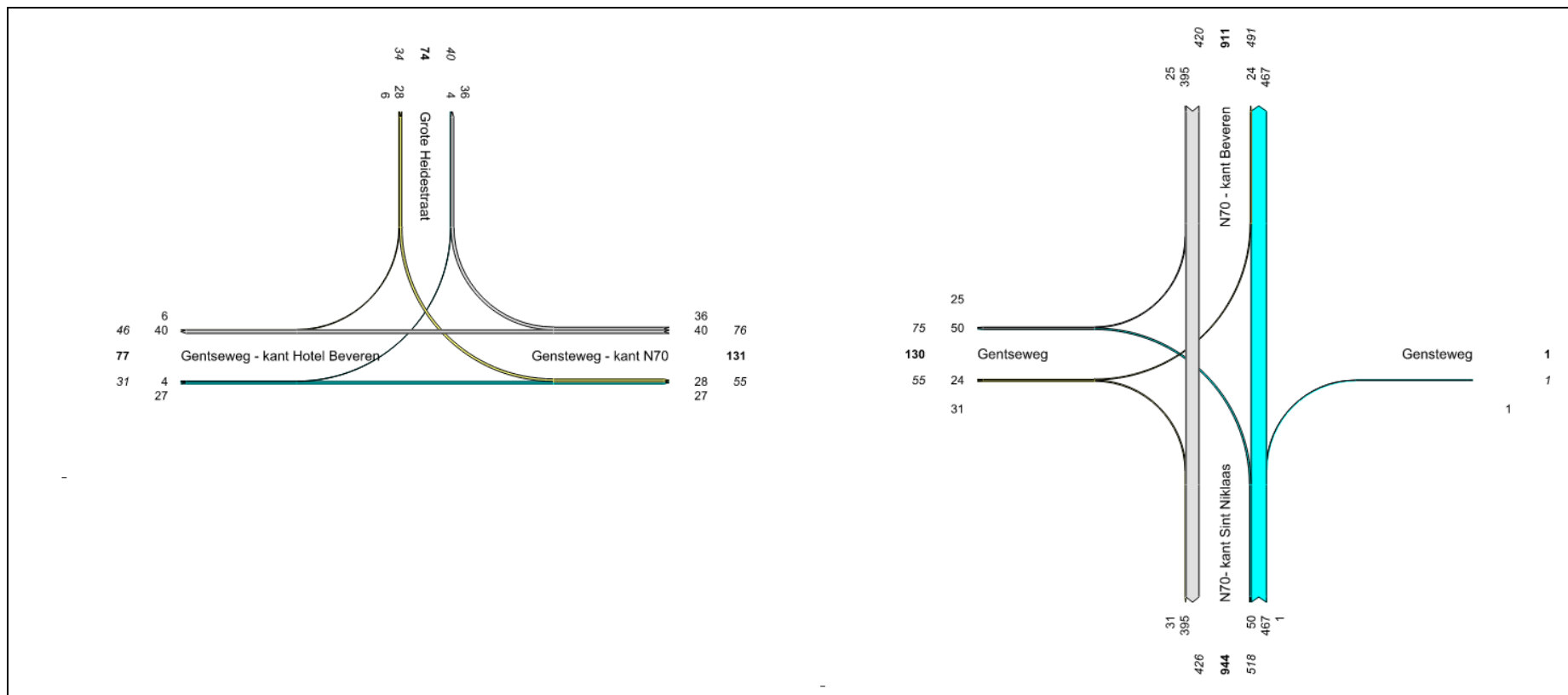


Grafiek 26: totale belasting kruispunten – korte termijn weekenddag – ontwikkeling Hotel Beveren & Grote Heide – maandelijks evenement - voormiddag

-
- De verkeersgeneratie en -attractie van de ontwikkelingen van Hotel Beveren doen de belasting van het kruispunt van de N70 met de Gentseweg met **2,9%** toenemen in de voormiddag.
- De verkeersgeneratie en -attractie van de ontwikkelingen van Hotel Beveren en Grote Heide doen de belasting van het kruispunt van de N70 met de Gentseweg met **6,0%** toenemen in de voormiddag.
-

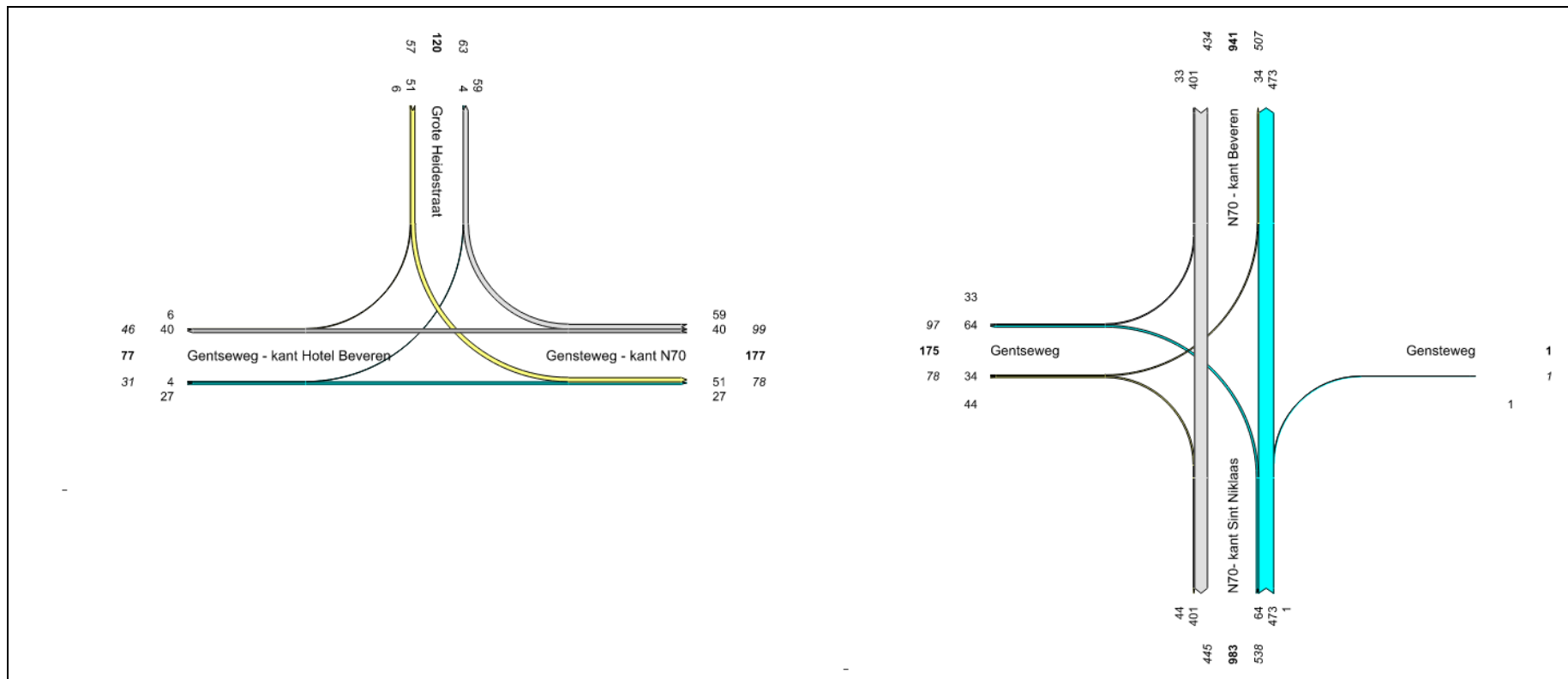
7.7.2.2.2 Namiddag

- Ontwikkeling Hotel Beveren



Grafiek 27: totale belasting kruispunten – korte termijn weekenddag – ontwikkeling Hotel Beveren - maandelijks evenement - namiddag

- Ontwikkeling Hotel Beveren en Grote Heide



Grafiek 28: totale belasting kruispunten – korte termijn weekdag – ontwikkeling Hotel Beveren & Grote Heide - maandelijks evenement - namiddag

- De verkeersgeneratie en -attractie van de ontwikkelingen van Hotel Beveren doen de belasting van het kruispunt van de N70 met de Gentseweg met **3,2%** toenemen in de namiddag.
- De verkeersgeneratie en -attractie van de ontwikkelingen van Hotel Beveren en Grote Heide doen de belasting van het kruispunt van de N70 met de Gentseweg met **5,5%** toenemen in de namiddag.

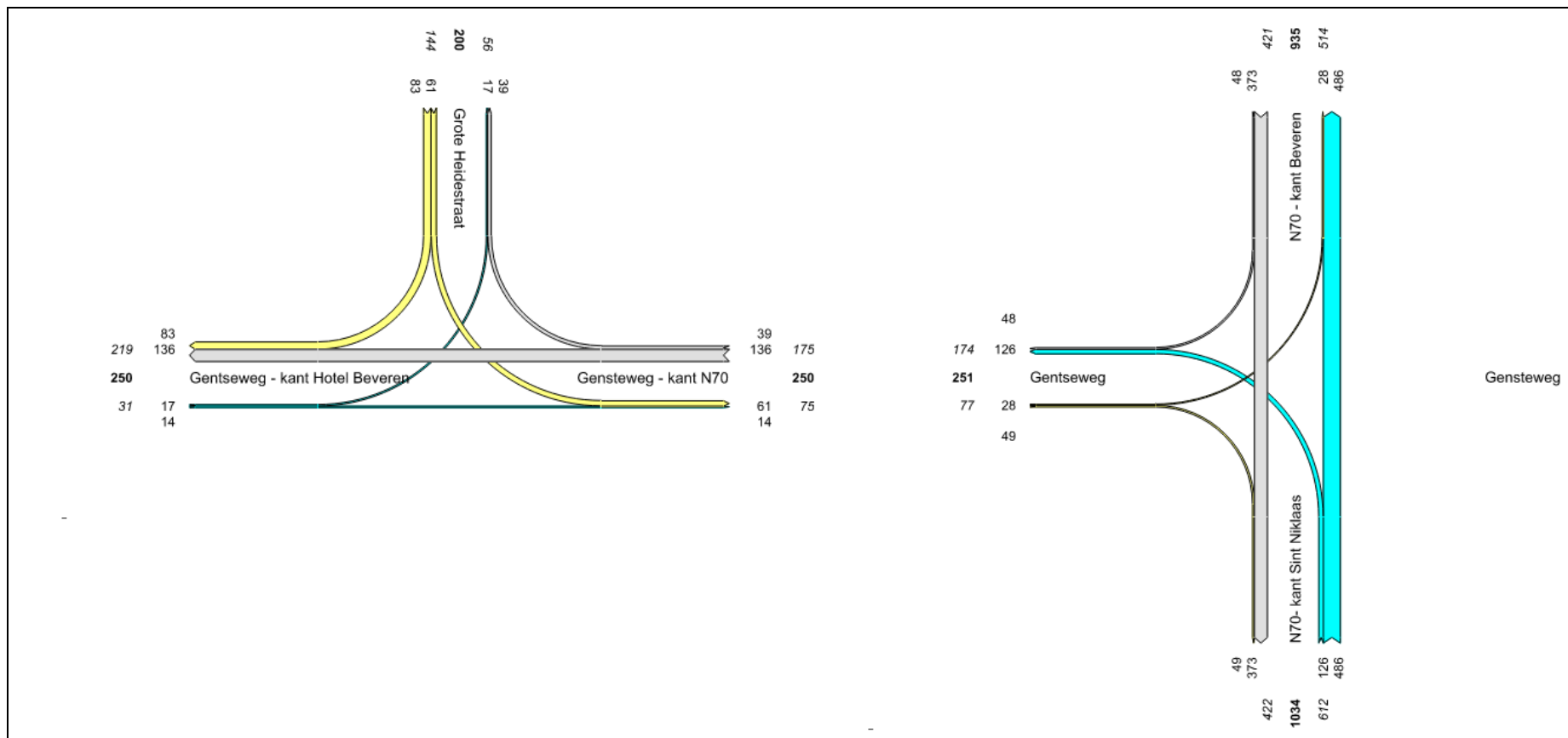
7.7.3 Trimestrieel evenement

7.7.3.1 Weekdag

- Onderstaande grafieken geven een overzicht van de verkeersbelasting van de kruispunten N70xGentseweg en GentsewegxGrote Heidestraat op korte termijn bij een trimestrieel evenement op een weekdag.
- Let op: in de kruispuntbelasting is geen rekening gehouden met de inzet van shuttles i.f.v. het afstandsparkeren. De voorgestelde situatie is bijgevolg wordt case.
- Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen de ontwikkeling van Hotel Beveren en Grote Heide. Om de impact van de ontwikkelingen van Hotel Beveren (aangepast zalencomplex) op korte termijn te kunnen inschatten is deze afzonderlijk berekend. In tweede orde is de ontwikkeling van Grote Heide zoals eerder beschreven.
-

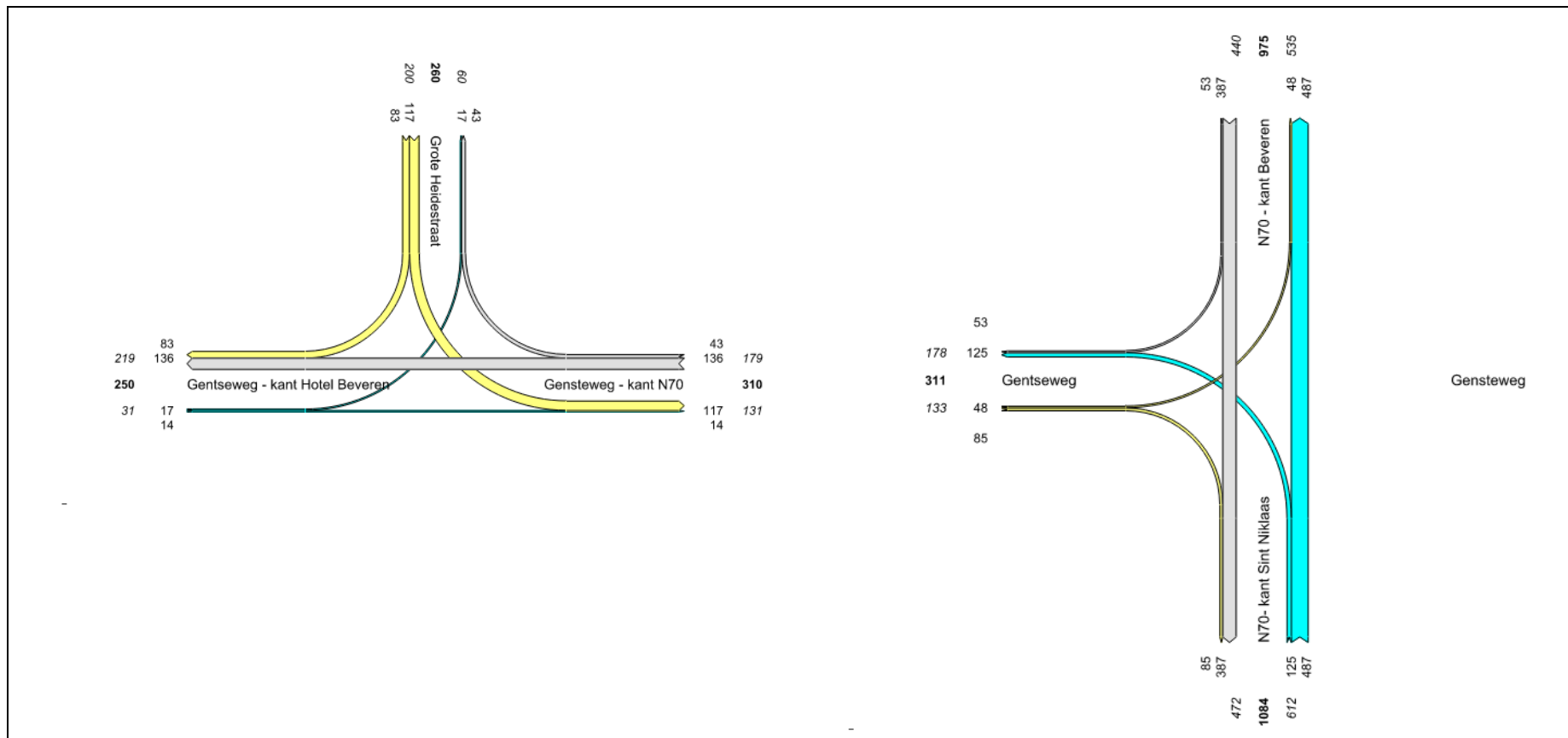
7.7.3.1.1 Ochtendspits

- Ontwikkeling Hotel Beveren



Grafiek 29: totale belasting kruispunten – korte termijn weekday – ontwikkeling Hotel Beveren - trimestrieel evenement - ochtendspits

- Ontwikkeling Hotel Beveren en Grote Heide

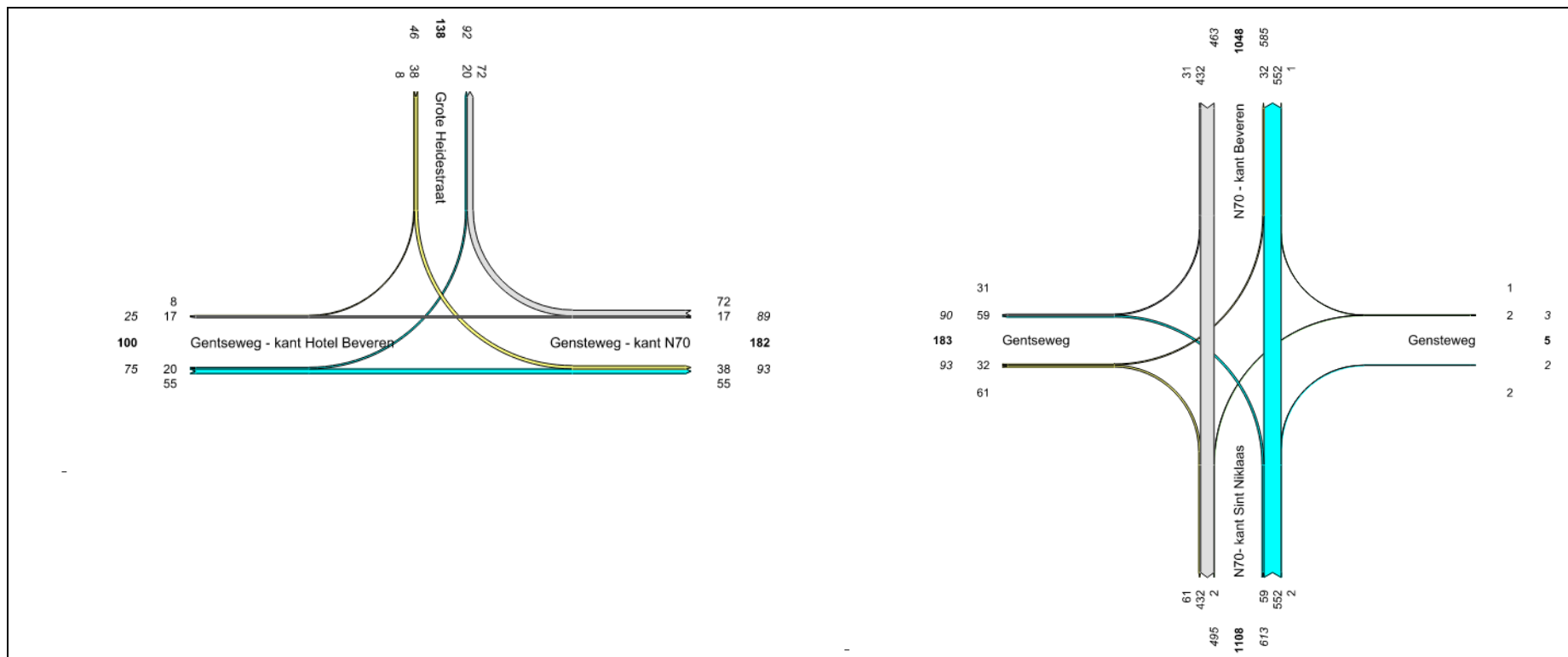


Grafiek 30: totale belasting kruispunten – korte termijn weekdag – ontwikkeling Hotel Beveren & Grote Heide - trimestrieel evenement - ochtendspits

-
- De verkeersgeneratie en -attractie van de ontwikkelingen van Hotel Beveren doen de belasting van het kruispunt van de N70 met de Gentseweg met **7,3%** toenemen in de ochtendspits.
- De verkeersgeneratie en -attractie van de ontwikkelingen van Hotel Beveren en Grote Heide doen de belasting van het kruispunt van de N70 met de Gentseweg met **10,4%** toenemen in de ochtendspits.
-

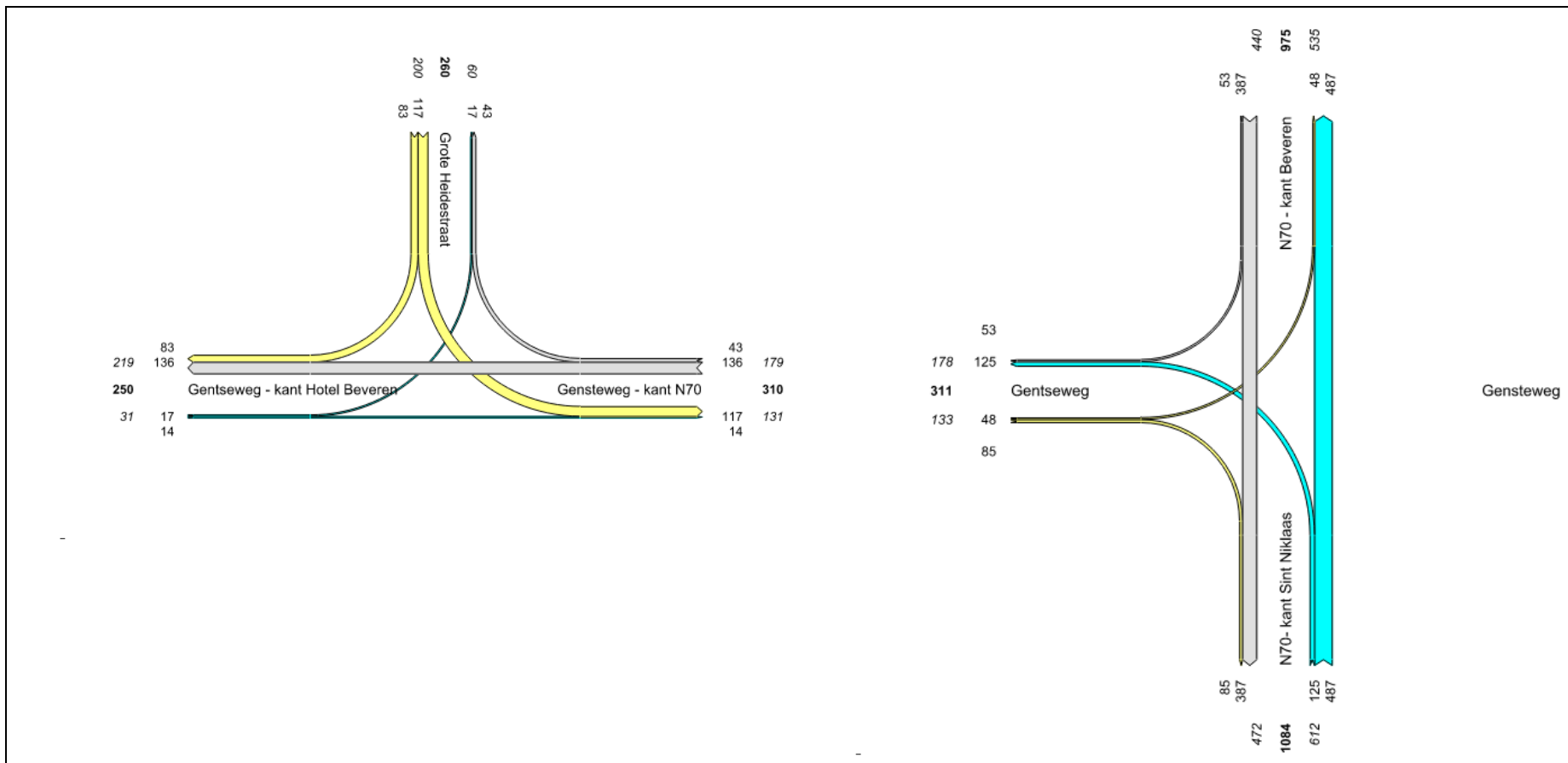
7.7.3.1.2 Avondspits

- Ontwikkeling Hotel Beveren



Grafiek 31: totale belasting kruispunten – korte termijn weekdag – ontwikkeling Hotel Beveren - trimestrieel evenement - avondspits

- Ontwikkeling Hotel Beveren en Grote Heide



Grafiek 32: totale belasting kruispunten – korte termijn weekdag – ontwikkeling Hotel Beveren & Grote Heide - trimestrieel evenement - avondspits

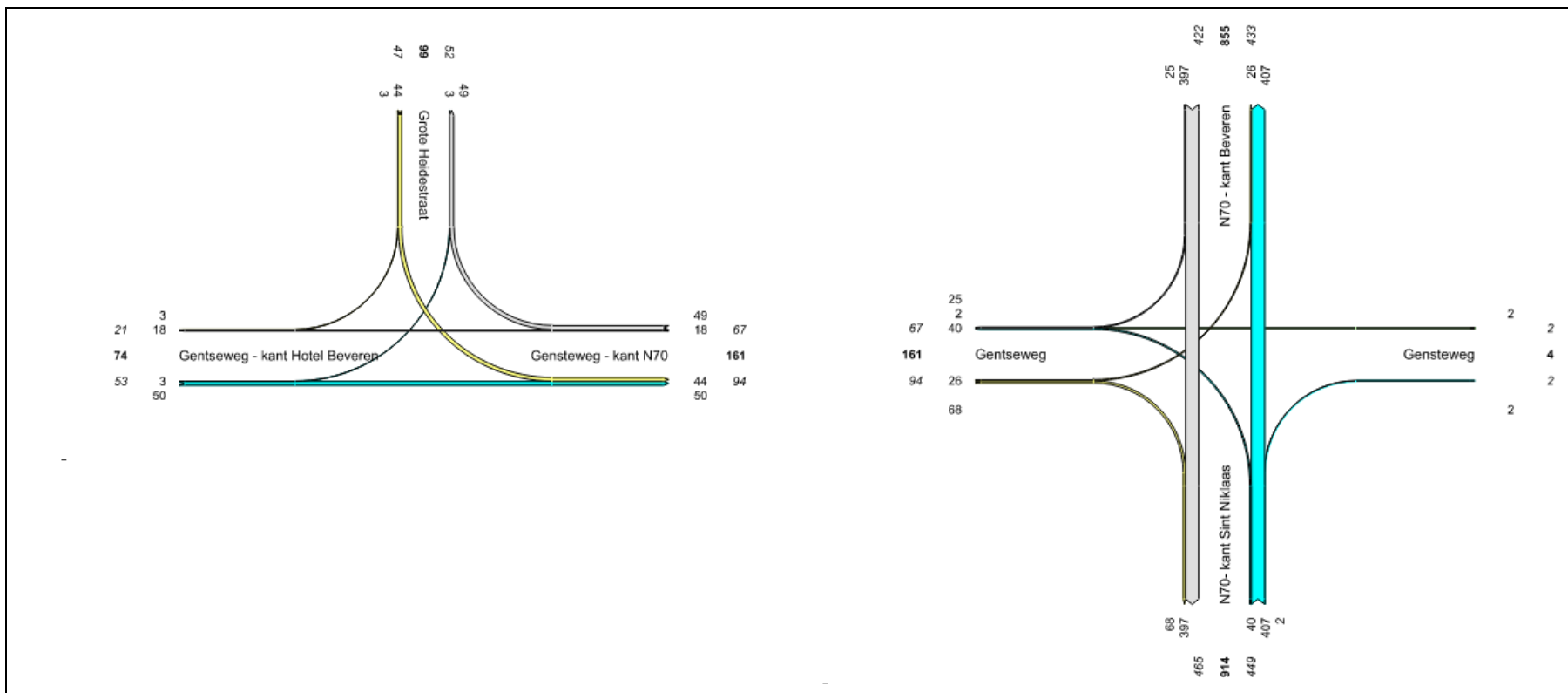
-
- De verkeersgeneratie en -attractie van de ontwikkelingen van Hotel Beveren doen de belasting van het kruispunt van de N70 met de Gentseweg met **5,0%** toenemen in de avondspits.
- De verkeersgeneratie en -attractie van de ontwikkelingen van Hotel Beveren en Grote Heide doen de belasting van het kruispunt van de N70 met de Gentseweg met **8,4%** toenemen in de avondspits.
-

7.7.3.2 Weekenddag (zaterdag)

- Onderstaande grafieken geven een overzicht van de verkeersbelasting van de kruispunten N70xGentseweg en GentsewegxGrote Heidestraat op korte termijn bij een maandelijks evenement op een weekenddag (zaterdag).
- Let op: in de kruispuntbelasting is geen rekening gehouden met de inzet van shuttles i.f.v. het afstandsparkeren. De voorgestelde situatie is bijgevolg wordt case.
- Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen de ontwikkeling van Hotel Beveren en Grote Heide. Om de impact van de ontwikkelingen van Hotel Beveren (aangepast zalencomplex) op korte termijn te kunnen inschatten is deze afzonderlijk berekend. In tweede orde is de ontwikkeling van Grote Heide zoals eerder beschreven.

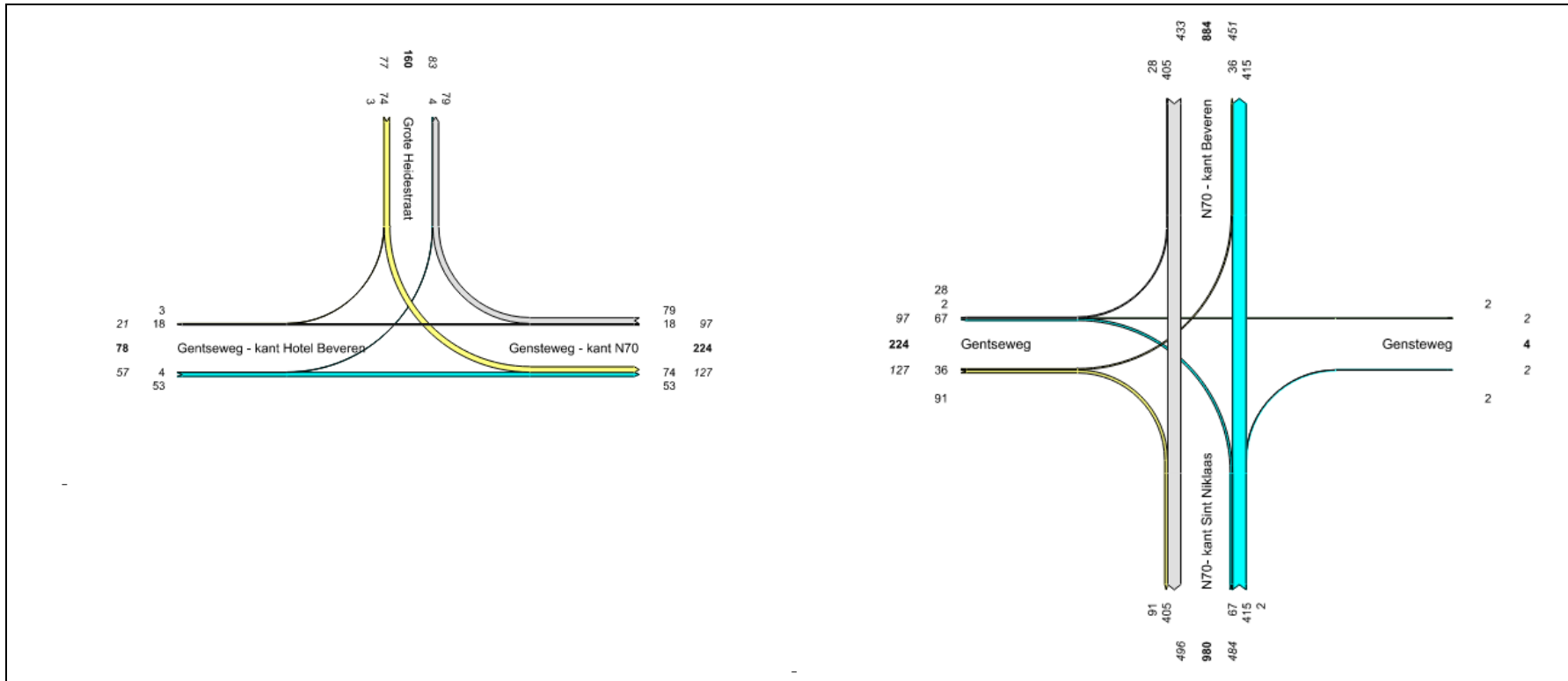
7.7.3.2.1 Voormiddag

- Ontwikkeling Hotel Beveren



Grafiek 33: totale belasting kruispunten – korte termijn weekenddag – ontwikkeling Hotel Beveren - trimestrieel evenement - voormiddag

-
- Ontwikkeling Hotel Beveren en Grote Heide

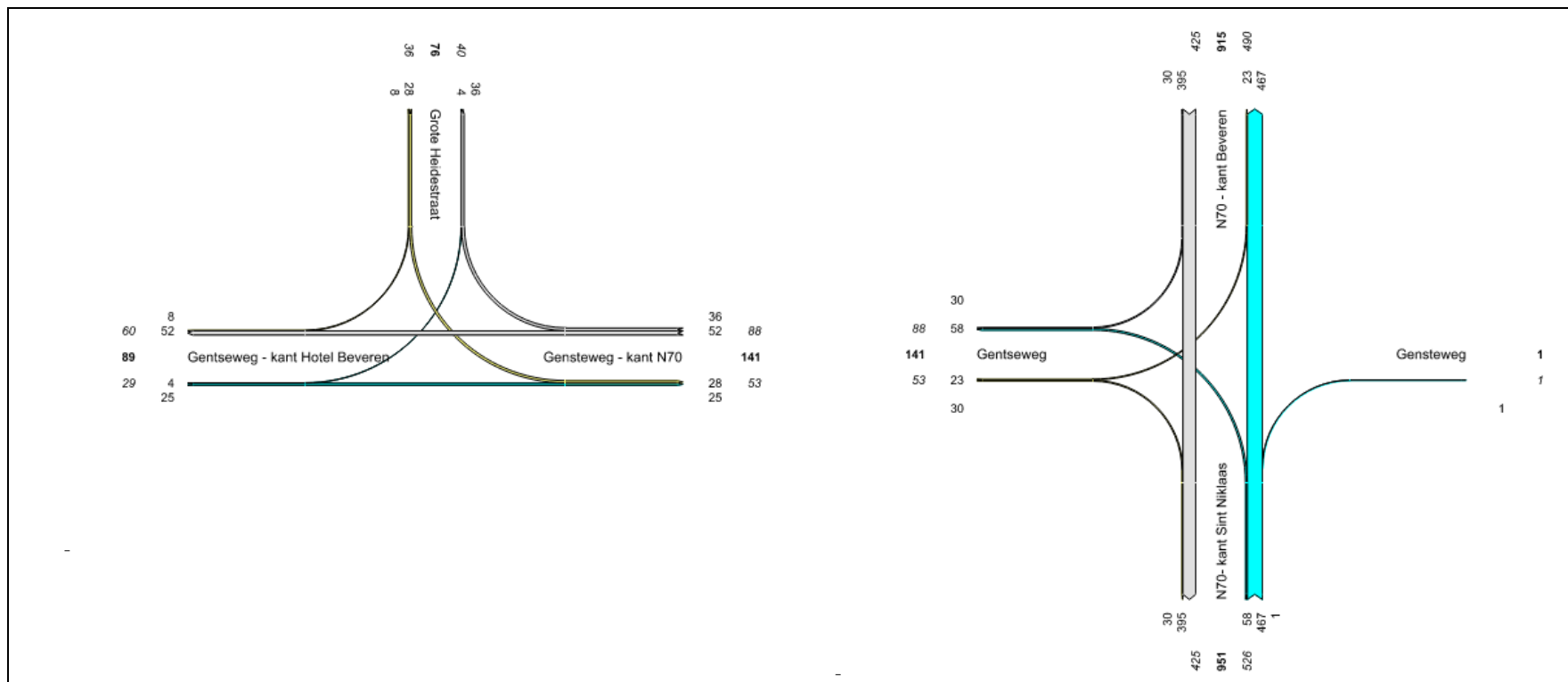


Grafiek 34: totale belasting kruispunten – korte termijn weekenddag – ontwikkeling Hotel Beveren & Grote Heide – trimestrieel evenement - voormiddag

-
- De verkeersgeneratie en -attractie van de ontwikkelingen van Hotel Beveren doen de belasting van het kruispunt van de N70 met de Gentseweg met **3,0%** toenemen in de voormiddag.
- De verkeersgeneratie en -attractie van de ontwikkelingen van Hotel Beveren en Grote Heide doen de belasting van het kruispunt van de N70 met de Gentseweg met **6,3%** toenemen in de voormiddag.
-

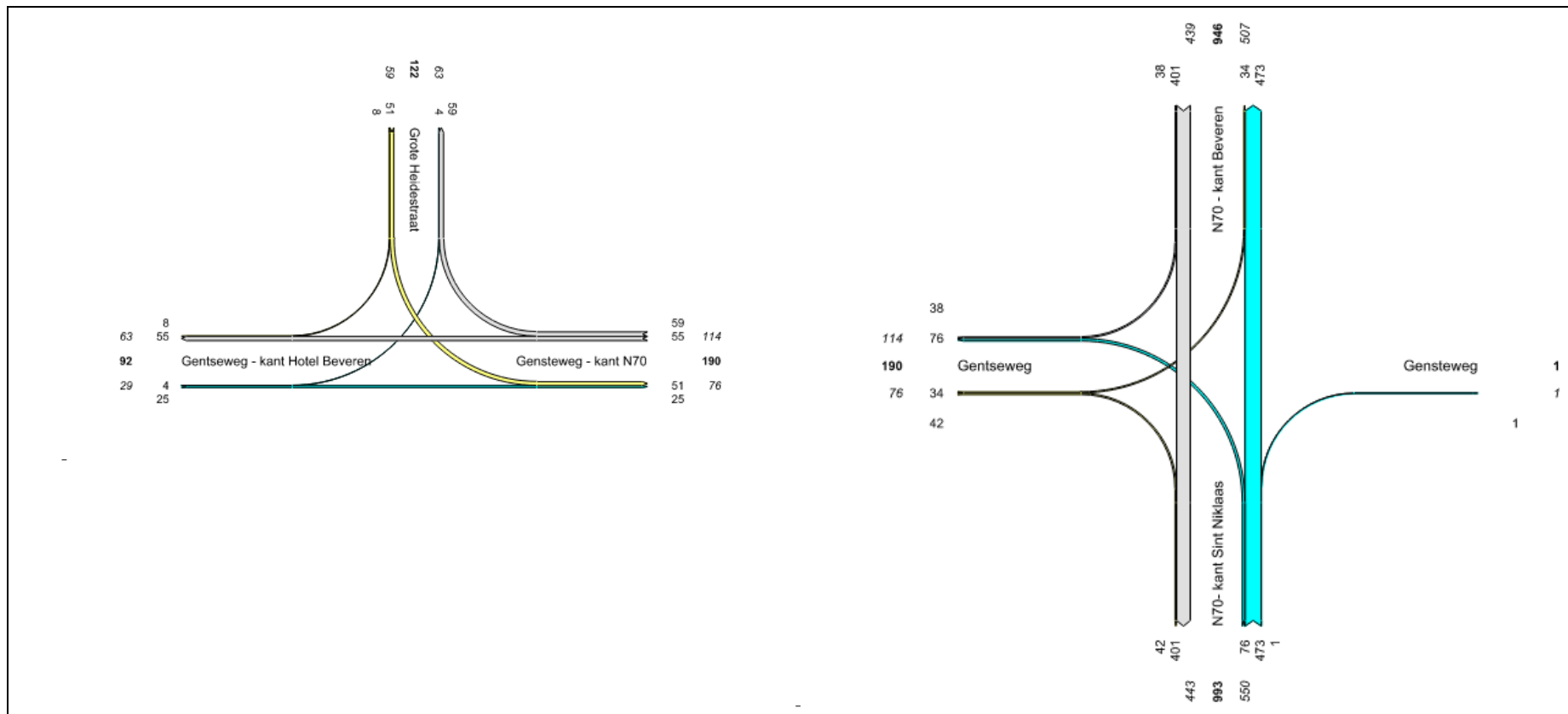
7.7.3.2.2 Namiddag

- Ontwikkeling Hotel Beveren



Grafiek 35: totale belasting kruispunten – korte termijn weekenddag – ontwikkeling Hotel Beveren - trimestriel evenement - namiddag

- Ontwikkeling Hotel Beveren en Grote Heide



Grafiek 36: totale belasting kruispunten – korte termijn weekdag – ontwikkeling Hotel Beveren & Grote Heide - trimestrieel evenement - namiddag

-
- De verkeersgeneratie en -attractie van de ontwikkelingen van Hotel Beveren doen de belasting van het kruispunt van de N70 met de Gentseweg met **3,7%** toenemen in de namiddag.
- De verkeersgeneratie en -attractie van de ontwikkelingen van Hotel Beveren en Grote Heide doen de belasting van het kruispunt van de N70 met de Gentseweg met **6,2%** toenemen in de namiddag.
-

7.7.4 Overzicht evolutie belasting kruispunt N70 x Gentseweg

- In onderstaande tabel wordt een overzicht gegeven van de evolutie van de belasting van het kruispunt van de N70 met de Gentseweg op korte termijn voor verschillende types van evenementen.

	- Wekelijks evenement				- Maandelijks evenement			
	- weekdag		- Weekenddag (zaterdag)		- weekdag		- Weekenddag (zaterdag)	
	- ochtendspits	- avondspits	- voormiddag	- namiddag	- ochtendspits	- avondspits	- voormiddag	- namiddag
- Ontwikkeling Hotel Beveren	- 3,8%	- 3,8%	- 2,9%	- 3,2%	- 4,1%	- 3,8%	- 2,9%	- 3,2%
- Ontwikkeling Hotel Beveren en Grote Heide	- 6,8%	- 7,3%	- 6,0%	- 5,6%	- 7,4%	- 7,3%	- 6,0%	- 5,5%

Tabel 23: overzicht evolutie belasting kruispunt N70 x Gentseweg

7.7.4.1 Evolutie van de wachttijden op het kruispunt N70 x Gentseweg

- Om de wachttijden op het kruispunt van de N70 x Gentseweg (kruispunt zonder verkeerslichten) inzichtelijk te maken wordt gebruik gemaakt van de methode Harders. Om de evolutie inzichtelijk te maken wordt gebruik gemaakt van de situatie met de grootste toename per type evenement.
- Wekelijks evenement weekdag ochtendspits
- Maandelijks evenement weekdag ochtendspits
- Trimestrieel evenement weekdag ochtendspits
- Voor het beschrijven van de evolutie wordt enkel de impact van de ontwikkelingen van Hotel Beveren meegenomen.
-
- Bestaande situatie weekdag ochtendspits (telling 9 maart 2023)

- verkeerstromendiagram	- Methode Harders	- besluit																																																						
	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Richting</th> <th>Intensiteit pae/u</th> <th>Gecor. cap. pae/u</th> <th>Restcap. pae/u</th> <th>Wachttijd</th> <th>Acceptabel</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>3</td> <td>45</td> <td>730</td> <td>685</td> <td>0 sec.</td> <td>Ja</td> </tr> <tr> <td>4</td> <td>50</td> <td>401</td> <td>323</td> <td><15 sec.</td> <td>Ja</td> </tr> <tr> <td>5</td> <td>0</td> <td>401</td> <td>323</td> <td>0 sec.</td> <td>Ja</td> </tr> <tr> <td>6</td> <td>28</td> <td>401</td> <td>323</td> <td><15 sec.</td> <td>Ja</td> </tr> <tr> <td>9</td> <td>0</td> <td>690</td> <td>690</td> <td>0 sec.</td> <td>Ja</td> </tr> <tr> <td>10</td> <td>0</td> <td>401</td> <td>401</td> <td>0 sec.</td> <td>Ja</td> </tr> <tr> <td>11</td> <td>0</td> <td>401</td> <td>401</td> <td>0 sec.</td> <td>Ja</td> </tr> <tr> <td>12</td> <td>0</td> <td>401</td> <td>401</td> <td>0 sec.</td> <td>Ja</td> </tr> </tbody> </table>	Richting	Intensiteit pae/u	Gecor. cap. pae/u	Restcap. pae/u	Wachttijd	Acceptabel	3	45	730	685	0 sec.	Ja	4	50	401	323	<15 sec.	Ja	5	0	401	323	0 sec.	Ja	6	28	401	323	<15 sec.	Ja	9	0	690	690	0 sec.	Ja	10	0	401	401	0 sec.	Ja	11	0	401	401	0 sec.	Ja	12	0	401	401	0 sec.	Ja	<p>- De verkeersafwikkeling op het kruispunt is voor alle rijrichtingen acceptabel.</p>
Richting	Intensiteit pae/u	Gecor. cap. pae/u	Restcap. pae/u	Wachttijd	Acceptabel																																																			
3	45	730	685	0 sec.	Ja																																																			
4	50	401	323	<15 sec.	Ja																																																			
5	0	401	323	0 sec.	Ja																																																			
6	28	401	323	<15 sec.	Ja																																																			
9	0	690	690	0 sec.	Ja																																																			
10	0	401	401	0 sec.	Ja																																																			
11	0	401	401	0 sec.	Ja																																																			
12	0	401	401	0 sec.	Ja																																																			

- Wekelijks evenement weekdag ochtendspits

- verkeerstromendiagram	- Methode Harders	- besluit																																																						
<p>Verkeerstromendiagram details: Gentseweg (top to bottom): 26, 90, 167, 77, 28, 49 Gensteweg (left to right): 49, 373, 422, 972, 500, 64, 486 Crossing flows: 26, 90, 77, 49 from Gentseweg to Gensteweg; 49, 373, 422, 972, 500, 64, 486 from Gensteweg to Gentseweg.</p>	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Richting</th> <th>Intensiteit pae/u</th> <th>Gecor. cap. pae/u</th> <th>Restcap. pae/u</th> <th>Wachttijd</th> <th>Acceptabel</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>3</td><td>52</td><td>730</td><td>678</td><td>0 sec.</td><td>Ja</td></tr> <tr><td>4</td><td>50</td><td>397</td><td>319</td><td><15 sec.</td><td>Ja</td></tr> <tr><td>5</td><td>0</td><td>397</td><td>319</td><td>0 sec.</td><td>Ja</td></tr> <tr><td>6</td><td>28</td><td>397</td><td>319</td><td><15 sec.</td><td>Ja</td></tr> <tr><td>9</td><td>0</td><td>670</td><td>670</td><td>0 sec.</td><td>Ja</td></tr> <tr><td>10</td><td>0</td><td>397</td><td>397</td><td>0 sec.</td><td>Ja</td></tr> <tr><td>11</td><td>0</td><td>397</td><td>397</td><td>0 sec.</td><td>Ja</td></tr> <tr><td>12</td><td>0</td><td>397</td><td>397</td><td>0 sec.</td><td>Ja</td></tr> </tbody> </table>	Richting	Intensiteit pae/u	Gecor. cap. pae/u	Restcap. pae/u	Wachttijd	Acceptabel	3	52	730	678	0 sec.	Ja	4	50	397	319	<15 sec.	Ja	5	0	397	319	0 sec.	Ja	6	28	397	319	<15 sec.	Ja	9	0	670	670	0 sec.	Ja	10	0	397	397	0 sec.	Ja	11	0	397	397	0 sec.	Ja	12	0	397	397	0 sec.	Ja	<p>- De verkeersafwikkeling op het kruispunt is voor alle rijrichtingen acceptabel.</p>
Richting	Intensiteit pae/u	Gecor. cap. pae/u	Restcap. pae/u	Wachttijd	Acceptabel																																																			
3	52	730	678	0 sec.	Ja																																																			
4	50	397	319	<15 sec.	Ja																																																			
5	0	397	319	0 sec.	Ja																																																			
6	28	397	319	<15 sec.	Ja																																																			
9	0	670	670	0 sec.	Ja																																																			
10	0	397	397	0 sec.	Ja																																																			
11	0	397	397	0 sec.	Ja																																																			
12	0	397	397	0 sec.	Ja																																																			

- Maandelijks evenement weekdag ochtendspits

- verkeerstromendiagram	- Methode Harders	- besluit																																																						
<p>Verkeerstromendiagram met volgende gegevens:</p> <ul style="list-style-type: none"> Gensteweg (verticaal): 31, 373, 404, 918 Gentseweg (horizontaal): 31, 80, 111, 188, 77, 49 N70-kant Sinter Niklaas (verticaal): 49, 373, 422 N70-kant Beveren (verticaal): 80, 28, 514, 486 	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Richting</th> <th>Intensiteit pae/u</th> <th>Gecor. cap. pae/u</th> <th>Restcap. pae/u</th> <th>Wachttijd</th> <th>Acceptabel</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>3</td><td>66</td><td>730</td><td>664</td><td>0 sec.</td><td>Ja</td></tr> <tr><td>4</td><td>50</td><td>371</td><td>293</td><td><15 sec.</td><td>Ja</td></tr> <tr><td>5</td><td>0</td><td>371</td><td>293</td><td>0 sec.</td><td>Ja</td></tr> <tr><td>6</td><td>28</td><td>371</td><td>293</td><td><15 sec.</td><td>Ja</td></tr> <tr><td>9</td><td>0</td><td>670</td><td>670</td><td>0 sec.</td><td>Ja</td></tr> <tr><td>10</td><td>0</td><td>371</td><td>371</td><td>0 sec.</td><td>Ja</td></tr> <tr><td>11</td><td>0</td><td>371</td><td>371</td><td>0 sec.</td><td>Ja</td></tr> <tr><td>12</td><td>0</td><td>371</td><td>371</td><td>0 sec.</td><td>Ja</td></tr> </tbody> </table>	Richting	Intensiteit pae/u	Gecor. cap. pae/u	Restcap. pae/u	Wachttijd	Acceptabel	3	66	730	664	0 sec.	Ja	4	50	371	293	<15 sec.	Ja	5	0	371	293	0 sec.	Ja	6	28	371	293	<15 sec.	Ja	9	0	670	670	0 sec.	Ja	10	0	371	371	0 sec.	Ja	11	0	371	371	0 sec.	Ja	12	0	371	371	0 sec.	Ja	<p>- De verkeersafwikkeling op het kruispunt is voor alle rijrichtingen acceptabel.</p>
Richting	Intensiteit pae/u	Gecor. cap. pae/u	Restcap. pae/u	Wachttijd	Acceptabel																																																			
3	66	730	664	0 sec.	Ja																																																			
4	50	371	293	<15 sec.	Ja																																																			
5	0	371	293	0 sec.	Ja																																																			
6	28	371	293	<15 sec.	Ja																																																			
9	0	670	670	0 sec.	Ja																																																			
10	0	371	371	0 sec.	Ja																																																			
11	0	371	371	0 sec.	Ja																																																			
12	0	371	371	0 sec.	Ja																																																			

- Timestrieel evenement weekdag ochtendspits

- verkeerstromendiagram	- Methode Harders	- besluit																																																						
<p>The diagram illustrates the traffic flow at the intersection of N70 and Gentseweg. It shows the following flow volumes (pae/u):</p> <ul style="list-style-type: none"> Northbound (top): 48, 373, 421 Southbound (bottom): 49, 373, 422 Westbound (left): 174, 126, 251, 77, 49 Eastbound (right): 28, 514, 486 <p>Labels in the diagram include: "Gentseweg", "N70 - kant Beveren", "N70 - kant Sint Nikolaas", and "Gensteweg".</p>	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Richting</th> <th>Intensiteit pae/u</th> <th>Gecor. cap. pae/u</th> <th>Restcap. pae/u</th> <th>Wachttijd</th> <th>Acceptabel</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>3</td> <td>99</td> <td>710</td> <td>611</td> <td>0 sec.</td> <td>Ja</td> </tr> <tr> <td>4</td> <td>50</td> <td>363</td> <td>285</td> <td><15 sec.</td> <td>Ja</td> </tr> <tr> <td>5</td> <td>0</td> <td>363</td> <td>285</td> <td>0 sec.</td> <td>Ja</td> </tr> <tr> <td>6</td> <td>28</td> <td>363</td> <td>285</td> <td><15 sec.</td> <td>Ja</td> </tr> <tr> <td>9</td> <td>0</td> <td>670</td> <td>670</td> <td>0 sec.</td> <td>Ja</td> </tr> <tr> <td>10</td> <td>0</td> <td>363</td> <td>363</td> <td>0 sec.</td> <td>Ja</td> </tr> <tr> <td>11</td> <td>0</td> <td>363</td> <td>363</td> <td>0 sec.</td> <td>Ja</td> </tr> <tr> <td>12</td> <td>0</td> <td>363</td> <td>363</td> <td>0 sec.</td> <td>Ja</td> </tr> </tbody> </table>	Richting	Intensiteit pae/u	Gecor. cap. pae/u	Restcap. pae/u	Wachttijd	Acceptabel	3	99	710	611	0 sec.	Ja	4	50	363	285	<15 sec.	Ja	5	0	363	285	0 sec.	Ja	6	28	363	285	<15 sec.	Ja	9	0	670	670	0 sec.	Ja	10	0	363	363	0 sec.	Ja	11	0	363	363	0 sec.	Ja	12	0	363	363	0 sec.	Ja	<ul style="list-style-type: none"> - De verkeersafwikkeling op het kruispunt is voor alle rijrichtingen acceptabel.
Richting	Intensiteit pae/u	Gecor. cap. pae/u	Restcap. pae/u	Wachttijd	Acceptabel																																																			
3	99	710	611	0 sec.	Ja																																																			
4	50	363	285	<15 sec.	Ja																																																			
5	0	363	285	0 sec.	Ja																																																			
6	28	363	285	<15 sec.	Ja																																																			
9	0	670	670	0 sec.	Ja																																																			
10	0	363	363	0 sec.	Ja																																																			
11	0	363	363	0 sec.	Ja																																																			
12	0	363	363	0 sec.	Ja																																																			

- Uit berekeningen met Methode Harders blijkt dat het kruispunt N70 x Gentseweg in de verschillende situaties een acceptabele verkeersafwikkeling kent voor de verschillende verkeersstromen.

8 Confrontatie bereikbaarheidsprofiel en mobiliteitsprofiel

- De confrontatie van het bereikbaarheidsprofiel van de locatie met het mobiliteitsprofiel van de toekomstige activiteiten (zowel op korte als lange termijn) is een toets over de mate waarop activiteiten en locatie bij elkaar passen.

8.1 Aannames overige ontwikkelingen relevant voor het projectgebied

8.2 In de MOBER Westakkers zijn verschillende ontwikkelingen in de omgeving opgenomen en begroot, doch zonder een duidelijk afgeleid tijdsvenster waarbinnen de realisatie van deze ontwikkelingen verwacht worden (zie hoofdstuk 7.6 Verkeersintensiteiten N70 - korte termijn (2030))

- Om de verkeersvolumes op korte termijn (2030) voor de N70 te bepalen wordt gekeken naar de ontwikkelingen in de omgeving van de N70. In de Mober Westakkers (2017) is een overzicht gegeven van de ontwikkeling die relevant zijn voor de N70. Daarnaast wordt ook gekeken naar de autonome groei van het verkeersvolume. Onderstaande hoofdstukken gaan hier verder op in. De invulling van een deel van Westakkers als opleidingscentrum voor politiediensten is al gebeurd en is daarom te beschouwen als opgenomen in de verkeerstellingen.
- Op korte termijn (2024 – 2030) worden geen wijzigingen in de verkeersgeneratie van de omliggende activiteiten voorzien buiten de ontwikkelingen van Hotel Beveren.

8.3 Om de impact van de ontwikkelingen op korte termijn meet en nemen wordt uitgegaan van een nulgroei van de verkeersintensiteiten op de N70²⁷ en de realisatie van de ontwikkeling Grote Heide voor 20%. De verkeersstromen van en naar de ontwikkeling van Grote Heide worden 50/50 verdeeld over Gentseweg – Grote Heidestraat en Duivendam (zie toelichting in hoofdstuk 7.6.7.6 Verkeersintensiteiten N70 - korte termijn (2030))

- Om de verkeersvolumes op korte termijn (2030) voor de N70 te bepalen wordt gekeken naar de ontwikkelingen in de omgeving van de N70. In de Mober Westakkers (2017) is een overzicht gegeven van de ontwikkeling die relevant zijn voor de N70. Daarnaast wordt ook gekeken naar de autonome groei van het verkeersvolume. Onderstaande hoofdstukken gaan hier verder op in.
- Na de realisatie van de verbinding tussen de N70 en de E34 zullen de verkeersstromen in de gehele omgeving wijzigen. Echter zolang deze verbinding niet gerealiseerd is, wordt uitgegaan van de intensiteiten zoals hierboven beschreven.

²⁷ Zie hoofdstuk 7.6.3 Vervoerregio

8.4 Effecten ten gevolge van bijkomende verkeersgeneratie

- De verkeersgeneratie van het project werd in eerdere hoofdstukken behandeld. De effecten op het omliggend wegennet worden geëvalueerd a.d.h.v.
- De toename van de belasting van het kruispunt N70 x Gentseweg. De resultaten zijn eveneens al opgenomen in het vorige hoofdstuk
- de I/C verhouding van de Gentseweg en de stijging van de I/C verhouding

8.4.1 Evolutie belasting kruispunt Gentseweg – N70

- Hieronder wordt een overzicht gegeven van de toename van de belasting van het kruispunt van de N70 x Gentseweg (uitgedrukt in %).

	- Wekelijks evenement				- Maandelijks evenement			
	- weekdag		- Weekenddag (zaterdag)		- weekdag		- Weekenddag (zaterdag)	
	- ochtendspits	- avondspits	- voormiddag	- namiddag	- ochtendspits	- avondspits	- voormiddag	- namiddag
- Ontwikkeling Hotel Beveren	- 3,8%	- 3,8%	- 2,9%	- 3,2%	- 4,1%	- 3,8%	- 2,9%	- 3,2%
- Ontwikkeling Hotel Beveren en Grote Heide	- 6,8%	- 7,3%	- 6,0%	- 5,6%	- 7,4%	- 7,3%	- 6,0%	- 5,5%

8.4.2 Evolutie belasting N70 & Gentseweg

- In onderstaande tabel is een overzicht gegeven van de I/C verhoudingen en hun stijgingspercentages. Er wordt uitgegaan van een capaciteit van (1200 pae/u/richting) 2400 pae/u voor de N70 en 800 pae/u voor de Gensteweg (400pae/u/richting). De toenames zijn gerekend t.o.v. de bestaande toestand (2023).

	- Weekdag		- Weekenddag	
	- OSP	- ASP	- VM	- NM
	- I/C	- I/C	- I/C	- I/C
- N70	- 39,0%	- 43,8%	- 37,3%	- 38,2%
- Gentseweg	- 19,4%	- 18,5%	- 19,0%	- 14,6%

Tabel 24: overzicht I/C verhouding N70 & Gentseweg – 2023

	- Korte termijn wekelijks evenement							
	- Weekdag				- Weekenddag			
	- OSP		- ASP		- VM		- NM	
	- I/C	- Δ	- I/C	- Δ	- I/C	- Δ	- I/C	- Δ
- Ontwikkeling Hotel Beveren								
- N70	- 42,8%	- 3,8%	- 47,7%	- 3,8%	- 40,1%	- 2,9%	- 41,4%	- 3,2%
- Gentseweg	- 20,3%	- 1,0%	- 18,5%	- 0,2%	- 19,1%	- 0,1%	- 15,9%	- 1,3%
- Ontwikkeling Hotel Beveren en Grote Heide								
- N70	- 45,8%	- 6,8%	- 51,1%	- 7,3%	- 43,3%	- 6,0%	- 43,7%	- 5,6%
- Gentseweg	- 27,8%	- 7,3%	- 26,8%	- 8,3%	- 27,1%	- 8,1%	- 21,9%	- 7,3%

Tabel 25: overzicht I/C verhouding N70 & Gentseweg – korte termijn – wekelijks evenement

-	- Korte termijn maandelijks evenement							
-	- Weekdag				- Weekenddag			
-	- OSP		- ASP		- VM		- NM	
-	-	-	-	-	-	-	-	-

- Ontwikkeling Hotel Beveren								
-	N 7 0	-	-	-	-	-	-	-
-	G e n t s e w e g	-	-	-	-	-	-	-
- Ontwikkeling Hotel Beveren en Grote Heide								
-	N 7 0	-	-	-	-	-	-	-
-	G e n t s e w	-	-	-	-	-	-	-

e								
g								

Tabel 26: overzicht I/C verhouding N70 & Gentseweg – korte termijn – maandelijks evenement

		- Korte termijn trimestriël evenement							
		- Weekdag				- Weekenddag			
		- OSP		- ASP		- VM		- NM	
- Ontwikkeling Hotel Beveren									
- N70		-	-	-	-	-	-	-	-
- Gentseweg		-	-	-	-	-	-	-	-
- Ontwikkeling Hotel Beveren en Grote Heide									
- N70		-	-	-	-	-	-	-	-
- Gent		-	-	-	-	-	-	-	-

s								
e								
w								
e								
g								

Tabel 27: overzicht I/C verhouding N70 & Gentseweg – korte termijn – trimestrieel evenement

-
-
-
-
- Indien enkel de ontwikkeling op korte termijn van Hotel Beveren beschouwd wordt
- varieert de I/C verhouding voor de N70 tussen 40,1% (wekelijks evenement weekenddag voormiddag) en 48,8% (trimestrieel evenemente avondspits weekdag). De toenames van de I/C verhouding situeren zich tussen 2,9 en 7,3%.
- varieert de I/C verhouding voor de Gentseweg tussen 15,9% (wekelijks evenement weekend namiddag) en 31,5% (trimestrieel evenement weekdag ochtendspits). De toenames van de I/C verhouding situeren zich tussen 0,1 en 12,2%.
-
- Indien tevens de ontwikkeling van Grote Heide wordt meegenomen
- varieert de I/C verhouding voor de N70 tussen 43,3% (wekelijks evenement weekend voormiddag) en 52,3% (trimestrieel evenement weekdag avondspits). De toenames van de I/C verhouding situeren zich tussen 5,5% en 10,4%.
- varieert de I/C verhouding voor de Gentseweg tussen 21,9% (maandelijks evenement weekend namiddag) en 39,0% (trimestrieel evenement weekdag ochtendspits). De toenames van de I/C verhouding situeren zich tussen 7,3 en 19,6%.

8.5 Conclusie

8.5.1 Afwegingskader

8.5.1.1 Level of Service van de wegsegmenten

- Om de wijzigingen in I/C verhouding van de wegsegmenten te kunnen beoordelen wordt gebruik gemaakt van de afwikkelingsniveaus (Level Of Service) zoals die beschreven worden in de Highway Capacity manual.
- Het afwikkelingsniveau is gebaseerd op de I/C verhouding. Er kunnen zes kwaliteitsniveaus worden onderscheiden:
- Kwaliteitsniveau A: een vlotte, en nagenoeg volledig vrije verkeersafwikkeling met een I/C van minder dan 35%;
- Kwaliteitsniveau B: Een vlotte verkeersafwikkeling met een I/C tussen de 35% en 50%;
- Kwaliteitsniveau C: Regelmatige verkeersafwikkeling met beperkte vrijheid en een I/C tussen de 50% en 75%;
- Kwaliteitsniveau D: Onregelmatige verkeersafwikkeling met zeer beperkte vrijheid en een I/C tussen de 75% en 90%;
- Kwaliteitsniveau E: Voortdurend onregelmatige verkeersafwikkeling met benadering van de capaciteit en een I/C tussen de 90% en 100%;
- Kwaliteitsniveau F: stilstaand en zeer langzaam rijdend verkeer met een I/C die voortdurend tussen de 0% en 100% schommelt.
-
- De beoordeling van de kwaliteitsniveaus is als volgt:

- kwaliteitsniveau	- Beoordeling
- A	- Zeer goed
- B	- Goed
- C	- Matig tot goed
- D	- Matig tot slecht
- E	- slecht
- F	- Zeer slecht

Tabel 28: beoordeling kwaliteitsniveau wegsegmenten

8.5.1.2 Evaluatiekader van de evolutie van de verkeersbelasting van de wegsegmenten

- Om de wijzigingen in de verkeersbelasting (I/C verhouding) van de wegsegmenten te kunnen beoordelen wordt gebruik gemaakt van onderstaande tabel waarin de wijziging van de verkeersbelasting wordt geëvalueerd.

		Toename totale verkeersintensiteit (in pae)				Status quo	Afname totale verkeersintensiteit (in pae)			
		>50%	20-50%	10-20%	5-10%		<5%	5-10%	10-20%	20-50%
I/C-verhouding toekomstige situatie	>100%	---	---	---	--	0	0	0	+	+
	90-100%	---	---	--	-	0	0	+	++	++
	80-90%	--	--	-	-	0	+	++	+++	+++
	<80%	-	-	0	0	0	+	+++	+++	+++

Tabel 29: beoordeling wijziging I/C-verhouding

8.6 Besluit verkeersbelasting wegen

- De ontwikkelingen van Hotel Beveren, bij een **wekelijks** of **maandelijks evenement**, hebben een beperkte impact op de verkeersbelasting van de N70 (I/C verhouding +4,1%) en de Gentseweg (I/C verhouding +2,4%). De verkeersbelasting van de N70 varieert tussen 40,1% en 48,8% wat overeenkomt met een kwaliteitsniveau B. Dit kwaliteitsniveau komt overeen met het kwaliteitsniveau in 2023. De verkeersbelasting van de Gentseweg varieert tussen 15,9% en 31,5% wat overeenkomt met een kwaliteitsniveau A. Dit kwaliteitsniveau komt overeen met het kwaliteitsniveau in 2023.
-
- Indien de ontwikkeling van Grote Heide wordt meegenomen samen met de ontwikkeling van Hotel Beveren neemt de verkeersbelasting van de N70 (I/C verhouding +7,4%) licht toe. De verkeersbelasting van de Gentseweg neemt duidelijk toe (I/C verhouding +9,9%). De verkeersbelasting van de N70 varieert tussen 40,1% en 51,1% wat hoofdzakelijke overeenkomt met een kwaliteitsniveau B. Dit kwaliteitsniveau komt overeen met het kwaliteitsniveau in 2023. De verkeersbelasting van de Gentseweg varieert tussen 21,9% en 29,2% wat overeenkomt met over het een kwaliteitsniveau A. Dit kwaliteitsniveau komt overeen met het kwaliteitsniveau in 2023.
-
- Als de verkeerssituatie bij een **trimestrieel evenement** beschouwd wordt, stijgt de I/C verhouding van de N70 naar 48,8% en voor de Gentseweg naar 31,5%. Indien de ontwikkelingen van Grote Heide worden toegevoegd worden voor de N70 en de Gentseweg een I/C verhouding van respectievelijk 52,3% en 39,0%. Voor deze evenementen wordt door Hotel Beveren initiatief genomen om op afstand te parkeren en de bezoekers met shuttles naar en van Hotel Beveren te brengen.
-
- De ontwikkelingen van Hotel Beveren hebben een beperkte impact op de verkeersbelasting van het kruispunt van de N70 x Gentseweg. De ontwikkelingen van Grote Heide hebben een even grote impact op de verkeersbelasting van het kruispunt van de N70 met de Gentseweg.
-
- Het effect van de toename van de verkeersbelasting bij een wekelijks of maandelijks en zelfs trimestrieel evenement kan geëvalueerd worden als neutraal omdat
- De kruispuntbelasting in dezelfde level of service blijft t.o.v. de situatie 2023
- De toename van de verkeersbelasting op niveau van het wegsegment minder dan 5% is voor de N70 en minder dan 20% is voor de Gentseweg gezien de IC verhouding voor beide wegen lager is dan 80%
-
-
-
-

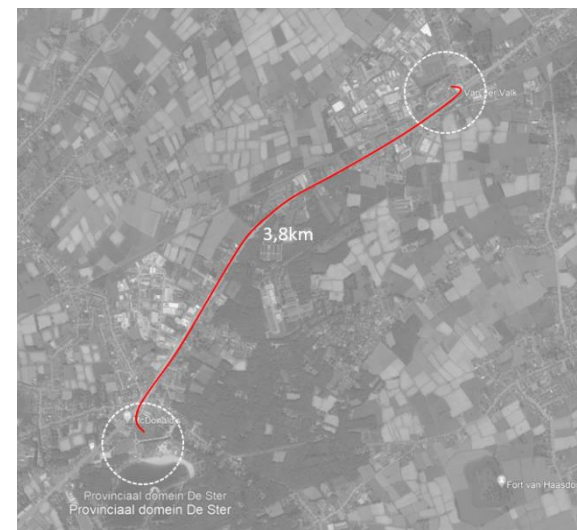
9 Milderende en flankerende maatregelen

9.1 Milderende maatregelen - algemeen

- Het is op termijn voor elke functie / activiteit noodzakelijk om na te denken over de beste en meest duurzame wijze of zich van en naar de functie te verplaatsen. Daarom worden volgende suggesties gedaan:
- Aanbieden van fietslease aan het personeel
 - Aan het personeel wordt de mogelijkheid aangeboden om in te tekenen op een fietslease. Er lopen momenteel al 4 fietsleases. Hotel Beveren blijft verder stimuleren om zich op duurzame wijze te verplaatsen
- Fietsen:
 - De aanwezige fietsenstalling (t.h.v. de ingang van het hotel) wordt uitgerust met goede aanbindbeugels en het aanbod wordt uitgebreid tot een 100 tal fietsenstallingen.
 - In de uitbreiding van het hotel is een beveligde overdekte (in pandige) fietsenstalling voor 60 fietsen voorzien
- Aanbod aan de gebruikers van Hotel Beveren
 - Hotel Beveren biedt aan de gasten de mogelijkheid aan om de verplaatsingen tijdens het verblijf te maken per fiets, E-bike of E-chopper
- Openbaar vervoer
 - In overleg met de gemeente Beveren en in afstemming met de vervoerregio Antwerpen kan onderzocht worden welke rol de omgeving van Hotel Beveren kan hebben in het OV-netwerk, meer bepaald het inzetten van Vervoer op Maat (VoM).
- Parkeerbezetting monitoren
 - Bij evenementen is het boodschap om de parkeerdruk te monitoren en een optimaal gebruik van het parkeeraanbod na te streven. Hotel Beveren zal daartoe parkeerbegeleiders inzetten. Bij evenementen zal steeds geëvalueerd worden of er dient overgegaan te worden naar afstandsparkeren waarbij shuttles worden ingezet.

- Afstandsparkeren

- Bij grote evenementen wordt afstandsparkeren georganiseerd. Hotel Beveren heeft afspraken met de exploitant van de domein De Ster in Sint-Niklaas. Domein De Ster heeft een parkeeraanbod van 1800 ppl en ligt op 3,8km (5 minuten).
- De ritten zullen verzorgd worden met minibusjes (8+1 personen). Bij een trimestrieel evenement is berekend dat er 205 wagens op afstand zouden parkeren. Vertrekkende van een bezettingsgraad van 1,75 personen per wagen, leidt dit tot 359 personen. Bij het inzetten van minibusjes (8+1) wil dit zeggen dat er 45 ritten enkel ofwel 90 voertuigbewegingen dienen uitgevoerd te worden om de bezoekers naar en van Hotel Beveren te brengen.
- Naargelang het evenement zal onderzocht worden of het inzetten van kleine busjes (19 zitplaatsen) aangewezen is.
- Hotel Beveren heeft in 2023 het afstandsparkeren reeds enkele malen uitgeprobeerd en evalueert deze maatregel met als doel het bij een volgende toepassing nog beter te kunnen uitrollen.



9.2 Milderende maatregelen – infrastructureel & verkeerstechnisch

9.2.1 Ontsluiting Hotel Beveren

- Op korte termijn zijn er geen infrastructurele of verkeerskundige maatregelen noodzakelijk, noch aan de Gentseweg als aan het kruispunt van de Gentseweg met de N70. Op lange termijn als ook de ontwikkelingen van Grote Heide zich doorzetten is het noodzakelijk om de ontsluiting van de ontwikkelingen Grote Heide grondig te onderzoeken. De mogelijke infrastructurele maatregelen moeten steeds gezien worden in relatie met de te onderzoeken verbinding tussen de E34 en de N70.

9.2.2 Circulatie en parkeerorganisatie Hotel Beveren

- Hotel Beveren voorziet in een éénduidige circulatie. De parking voor en rond het hotel wordt bediend door 1 inrit en 1 uitrit. De meest westelijke aansluiting wordt afgesloten voor autoverkeer. De overloopparking in het oosten van het perceel van Hotel Beveren wordt ontsloten via 1 inrit en 1 uitrit. Op het terrein wordt een eenduidige circulatie uitgewerkt die door passende signalisatie wordt ondersteund.



9.2.3 Rechtstreekse ontsluiting Doornpark naar N70 met nieuwe toegangsweg

- Op lange termijn zal het verkeersvolume op de N70 beter kunnen gemonitord en beheerst worden er van uitgaande dat de maatregelen op de E19 (ventwegen en optimalisatie gebruik van de infrastructuur) genomen zijn. Dichter in de omgeving van Hotel Beveren speelt de rechtstreekse ontsluiting van Doornpark op de N70. De overweg Doornpark wordt afgesloten voor alle verkeer en vervangen door een nieuwe spoorwegbrug op het gewestplantracé van de grote ring. Via deze nieuwe weg wordt het Doornpark ontsloten maar kan later ook het woongebied Middenheide worden ontsloten. Er worden wel maatregelen genomen om sluipverkeer op de as Zoetwaterstraat-Boerenstraat-Lindenstraat tegen te gaan. De nieuwe spoorwegbrug kan ook de aanzet zijn tot de realisatie van een noordelijke ontsluiting naar de E34 om op die manier de verschillende doortochten te ontlasten.

-

9.2.4 Aansluiting op de fietssnelweg

- De fietssnelweg tussen Sint-Niklaas en Beveren is gelegen aan de noordzijde van de spoorlijn. Ter hoogte van Hotel Beveren sluit het functioneel fietsnetwerk dat in de Gentseweg gelegen is aan op de fietssnelweg. Hotel Beveren voorziet in een ontsluiting (voor urgentievoertuigen) van de activiteiten en gebouwen in het zuid-westen van hun terrein. Deze aansluiting is dicht bij de fietssnelweg gelegen. De ontsluiting voor de fietser wordt langs deze weg ingericht zodat een optimale aansluiting op de fietssnelweg kan gerealiseerd worden.

-

9.3 Flankerende maatregelen

- Onderstaande flankerende maatregelen kunnen door Hotel Beveren genomen worden:
 - Hotel Beveren streeft naar maximaal gebruik van duurzame modi (fiets, openbaar vervoer) door werknemers te sensibiliseren, kleedruimte met douches aan te bieden, overdekte staling van fietsen,...
 - Hotel Beveren sensibiliseert bezoekers om zich op een duurzame wijze van en naar Hotel Beveren te verplaatsen, carpoolen, taxi, collectief vervoer, bedrijfsvervoer.
 - Hotel Beveren duidt ophaar website de bereikbaarheid voor alle vervoerwijzen aan
 - Hotel Beveren is in onderhandeling met Donkey Republic (leverancier van het fietsdeelsysteem in de vervoerregio Antwerpen) om op de site een deelfietshub te ontwikkelen.
- Hotel Beveren kan volgende maatregel nemen:
 - Monitoring van de verkeersstromen door periodiek verkeerstellingen te organiseren. Resultaten vergelijken met de berekende waardes en waar nodig bijstellingen voorstellen.

-

10 Sensitiviteitstoets

10.1 Modal split

- Voor de situatie op korte termijn waarbij Hotel Beveren de verbouwing van een deel van de bestaande accommodatie tot een geheel van feest- en vergaderzalen met een maximale capaciteit van 800 personen (zittend) heeft afgerond is rekening gehouden met een modal split 70/30 bij de bezoekers en 57,5/42,5 voor het personeel. Indien de modal split zou aangehouden worden die vooropgesteld wordt in de vervoerregio zijnde 59/41 voor de bezoekers en de inspanning van Hotel Beveren om de woon-werkverplaatsing meer duurzaam (50/50) te laten verlopen, zal het verkeer op de wegen nog verder afnemen de belastingsgraad onder deze van 2023 zakken.
- Het effect van deze modal split is vooral merkbaar op de parkeervraag bij activiteiten van Hotel Beveren. Hierbij dient aangestipt te worden dat de parkeerbehoefte een evenwichtsoefening is tussen het volgen van de parkeervraag (als gevolg van een dan heersende modal split) en het sturen op een kleiner parkeeraanbod door het aanbieden van duurzamere alternatieven om de activiteiten van Hotel Beveren te bereiken.
- In de grafieken hieronder is het effect van de modal split 59/41 voor bezoekers en 50/50 voor personeel op de parkeervraag weergegeven.

uitbreiding zalen - wekelijks event																								
Weekdag	0u	1u	2u	3u	4u	5u	6u	7u	8u	9u	10u	11u	12u	13u	14u	15u	16u	17u	18u	19u	20u	21u	22u	23u
parking 184 ppl	38%	38%	38%	38%	38%	38%	42%	43%	42%	69%	73%	65%	61%	78%	76%	81%	82%	69%	58%	51%	48%	43%	30%	30%
parking 228 ppl	30%	30%	30%	30%	30%	30%	34%	34%	34%	56%	59%	52%	50%	63%	61%	66%	66%	55%	47%	41%	39%	35%	25%	24%
parking 260 ppl	27%	27%	27%	27%	27%	27%	30%	30%	29%	49%	52%	46%	43%	55%	53%	57%	58%	49%	41%	36%	34%	31%	22%	21%
parking 290 ppl	24%	24%	24%	24%	24%	24%	27%	27%	26%	44%	46%	41%	39%	49%	48%	52%	52%	44%	37%	33%	31%	28%	19%	19%
parking 348 ppl	20%	20%	20%	20%	20%	20%	22%	22%	22%	37%	39%	34%	32%	41%	40%	43%	43%	36%	31%	27%	26%	23%	16%	16%
parking 368 ppl	19%	19%	19%	19%	19%	19%	21%	21%	21%	35%	36%	32%	31%	39%	38%	41%	41%	34%	29%	26%	24%	22%	15%	15%

Weekenddag																								
	0u	1u	2u	3u	4u	5u	6u	7u	8u	9u	10u	11u	12u	13u	14u	15u	16u	17u	18u	19u	20u	21u	22u	23u
parking 184 ppl	81%	64%	48%	40%	41%	41%	45%	46%	44%	41%	42%	35%	23%	31%	37%	43%	60%	73%	93%	126%	141%	132%	104%	95%
parking 228 ppl	66%	52%	39%	32%	33%	33%	36%	37%	35%	33%	34%	28%	19%	25%	30%	35%	49%	59%	75%	102%	114%	106%	84%	76%
parking 260 ppl	58%	45%	34%	28%	29%	29%	32%	33%	31%	29%	30%	25%	16%	22%	26%	31%	43%	52%	66%	89%	100%	93%	74%	67%
parking 290 ppl	52%	41%	31%	25%	26%	26%	28%	29%	28%	26%	27%	22%	15%	20%	23%	28%	38%	46%	59%	80%	90%	84%	66%	60%
parking 348 ppl	43%	34%	26%	21%	21%	21%	24%	24%	23%	22%	18%	12%	16%	19%	23%	32%	39%	49%	67%	75%	70%	55%	50%	50%
parking 368 ppl	41%	32%	24%	20%	20%	20%	22%	23%	22%	21%	17%	12%	15%	18%	22%	30%	37%	47%	63%	71%	66%	52%	47%	47%

uitbreiding zalen - maandelijks event																								
Weekdag	0u	1u	2u	3u	4u	5u	6u	7u	8u	9u	10u	11u	12u	13u	14u	15u	16u	17u	18u	19u	20u	21u	22u	23u
parking 184 ppl	38%	38%	38%	38%	38%	38%	42%	43%	43%	80%	85%	77%	71%	91%	89%	95%	96%	79%	65%	56%	52%	46%	33%	32%
parking 228 ppl	30%	30%	30%	30%	30%	30%	34%	34%	34%	65%	69%	62%	57%	74%	72%	77%	77%	64%	53%	45%	42%	37%	26%	26%
parking 260 ppl	27%	27%	27%	27%	27%	27%	30%	30%	30%	57%	60%	54%	50%	65%	63%	67%	68%	56%	46%	40%	37%	32%	23%	22%
parking 290 ppl	24%	24%	24%	24%	24%	24%	27%	27%	27%	51%	54%	49%	45%	58%	57%	60%	61%	50%	42%	36%	33%	29%	21%	20%
parking 348 ppl	20%	20%	20%	20%	20%	20%	22%	22%	22%	42%	45%	41%	37%	48%	47%	50%	51%	42%	35%	30%	27%	24%	17%	17%
parking 368 ppl	19%	19%	19%	19%	19%	19%	21%	21%	21%	40%	43%	38%	35%	46%	45%	48%	48%	40%	33%	28%	26%	23%	16%	16%

Weekenddag																								
	0u	1u	2u	3u	4u	5u	6u	7u	8u	9u	10u	11u	12u	13u	14u	15u	16u	17u	18u	19u	20u	21u	22u	23u
parking 184 ppl	86%	67%	50%	41%	41%	41%	45%	46%	44%	41%	42%	35%	23%	32%	39%	46%	63%	75%	98%	134%	149%	140%	112%	101%
parking 228 ppl	70%	54%	40%	33%	33%	33%	36%	37%	35%	33%	34%	28%	19%	26%	32%	37%	50%	61%	79%	108%	120%	113%	90%	82%
parking 260 ppl	61%	47%	35%	29%	29%	29%	32%	33%	31%	29%	30%	25%	16%	23%	28%	32%	44%	53%	69%	95%	106%	99%	79%	72%
parking 290 ppl	55%	42%	31%	26%	26%	26%	28%	29%	28%	26%	27%	22%	15%	20%	25%	29%	40%	48%	62%	85%	95%	89%	71%	64%
parking 348 ppl	46%	35%	26%	21%	21%	21%	24%	24%	23%	22%	18%	12%	17%	21%	24%	33%	40%	52%	71%	79%	74%	59%	54%	
parking 368 ppl	43%	33%	25%	20%	20%	20%	22%	23%	22%	21%	17%	12%	16%	20%	23%	31%	38%	49%	67%	75%	70%	56%	51%	

- Een parkeeraanbod van 260 ppl is aangewezen waarbij er bij een maandelijks evenement op een weekenddag extra inspanningen dienen geleverd te worden om de parkeervraag te beperken tot 260 wagens.

10.2 Uitbreiding hotel

- In het RUP is voorzien dat het kameraanbod van het hotel mag uitbreiden met 20% (= 202 x 1,2= 242 kamers). Deze uitbreiding is nog niet voorzien in concrete plannen van Hotel Beveren maar zorgt voor de nodige toekomstperspectieven voor het hotelaanbod. Het eerste wat hotel Beveren beoogt is het bouwen van een zaalcomplex met plaats voor 800 zittende bezoekers.
- Om na te gaan wat de impact zou kunnen zijn van de hoteluitbreiding tot 242 kamers wordt hieronder inzichtelijk gemaakt wat de impact is op vlak van parkeren. Hiervoor gebruik gemaakt van de modal split van de middellange termijn zoals opgenomen in de tabel in hoofdstuk 7.2.3 Trendvolgend of sturend (hieronder hernomen). We gaan uit van deze modal split omdat de planning van deze uitbreiding momenteel nog niet voorzien is en zeker pas zal gerealiseerd worden nadat het zaalcomplex is gebouwd en in exploitatie is waardoor de tijdshorizon eerder richting 2040 schuift.

Type verplaatsing	Huidige situatie		Korte termijn (.-2030)		Middellange termijn (.-2040)		Lange termijn (.- 2050)	
	Personeel	Bezoekers	Personeel	Bezoekers	Personeel	Bezoekers	Personeel	Bezoekers
Niet duurzaam	57,5%	75%	57,5%	70%	53%	63%	50%	59%
Duurzaam	42,5%	25%	42,5%	30%	47%	37%	50%	41%

uitbreiding zalen - wekelijks event

Weekdag	0u	1u	2u	3u	4u	5u	6u	7u	8u	9u	10u	11u	12u	13u	14u	15u	16u	17u	18u	19u	20u	21u	22u	23u
parking 184 ppl	48%	48%	48%	48%	48%	48%	53%	54%	55%	77%	82%	71%	68%	86%	84%	90%	92%	85%	81%	76%	73%	67%	51%	50%
parking 228 ppl	39%	39%	39%	39%	39%	39%	43%	43%	44%	62%	66%	57%	55%	68%	68%	73%	74%	69%	65%	61%	59%	54%	41%	41%
parking 260 ppl	34%	34%	34%	34%	34%	34%	38%	38%	39%	55%	58%	50%	48%	61%	60%	64%	65%	60%	57%	53%	52%	48%	36%	36%
parking 290 ppl	31%	31%	31%	31%	31%	31%	34%	34%	35%	49%	52%	45%	43%	55%	54%	57%	58%	54%	51%	48%	46%	43%	33%	32%
parking 348 ppl	26%	26%	26%	26%	26%	26%	28%	28%	29%	41%	43%	38%	36%	45%	45%	48%	49%	45%	43%	40%	39%	36%	27%	27%
parking 368 ppl	24%	24%	24%	24%	24%	24%	27%	27%	27%	39%	41%	35%	34%	43%	42%	45%	46%	43%	41%	38%	37%	34%	26%	25%

Weekenddag	0u	1u	2u	3u	4u	5u	6u	7u	8u	9u	10u	11u	12u	13u	14u	15u	16u	17u	18u	19u	20u	21u	22u	23u
parking 184 ppl	97%	78%	61%	52%	53%	53%	58%	59%	56%	52%	53%	42%	26%	34%	42%	51%	72%	88%	110%	146%	162%	152%	122%	111%
parking 228 ppl	78%	63%	50%	42%	43%	43%	46%	48%	45%	42%	43%	34%	21%	28%	34%	42%	58%	71%	89%	118%	131%	122%	98%	90%
parking 260 ppl	69%	56%	43%	37%	37%	37%	41%	42%	40%	37%	38%	30%	18%	24%	30%	36%	51%	62%	78%	103%	115%	107%	86%	79%
parking 290 ppl	61%	50%	39%	33%	33%	33%	36%	38%	36%	33%	34%	27%	16%	22%	27%	33%	46%	56%	70%	93%	103%	96%	77%	70%
parking 348 ppl	51%	41%	32%	28%	28%	28%	30%	31%	30%	28%	28%	22%	14%	18%	22%	27%	38%	46%	58%	77%	86%	80%	64%	59%
parking 368 ppl	48%	39%	31%	26%	26%	26%	29%	30%	28%	26%	26%	21%	13%	17%	21%	26%	36%	44%	55%	73%	81%	76%	61%	56%

uitbreiding zalen - maandelijks event

Weekdag	0u	1u	2u	3u	4u	5u	6u	7u	8u	9u	10u	11u	12u	13u	14u	15u	16u	17u	18u	19u	20u	21u	22u	23u
parking 184 ppl	48%	48%	48%	48%	48%	48%	53%	54%	57%	89%	95%	84%	78%	100%	99%	105%	104%	94%	86%	78%	74%	68%	51%	50%
parking 228 ppl	39%	39%	39%	39%	39%	39%	43%	43%	45%	71%	76%	68%	63%	81%	80%	85%	84%	76%	70%	63%	60%	55%	42%	41%
parking 260 ppl	34%	34%	34%	34%	34%	34%	38%	38%	40%	63%	67%	59%	55%	71%	70%	74%	74%	67%	61%	56%	53%	48%	36%	36%
parking 290 ppl	31%	31%	31%	31%	31%	31%	34%	34%	36%	56%	60%	53%	50%	64%	63%	67%	66%	60%	55%	50%	47%	43%	33%	32%
parking 348 ppl	26%	26%	26%	26%	26%	26%	28%	28%	30%	47%	50%	44%	41%	53%	53%	55%	55%	50%	46%	41%	39%	36%	27%	27%
parking 368 ppl	24%	24%	24%	24%	24%	24%	27%	27%	28%	44%	47%	42%	39%	50%	50%	52%	52%	47%	43%	39%	37%	34%	26%	26%

Weekenddag	0u	1u	2u	3u	4u	5u	6u	7u	8u	9u	10u	11u	12u	13u	14u	15u	16u	17u	18u	19u	20u	21u	22u	23u
parking 184 ppl	110%	85%	64%	53%	53%	58%	59%	56%	52%	53%	42%	26%	37%	47%	57%	78%	94%	122%	165%	183%	173%	141%	128%	
parking 228 ppl	89%	69%	52%	43%	43%	43%	46%	48%	45%	42%	43%	34%	21%	30%	38%	46%	63%	76%	99%	133%	148%	140%	114%	104%
parking 260 ppl	78%	60%	45%	37%	37%	37%	41%	42%	40%	37%	38%	30%	18%	26%	33%	41%	55%	66%	86%	117%	130%	123%	100%	91%
parking 290 ppl	70%	54%	41%	33%	33%	33%	36%	38%	36%	33%	34%	27%	16%	23%	30%	36%	49%	59%	78%	105%	116%	110%	89%	81%
parking 348 ppl	58%	45%	34%	28%	28%	28%	30%	31%	30%	22%	28%	22%	14%	19%	25%	30%	41%	50%	65%	87%	92%	92%	75%	68%
parking 368 ppl	55%	43%	32%	26%	26%	26%	29%	30%	28%	26%	26%	21%	13%	18%	24%	29%	39%	47%	61%	83%	92%	87%	70%	64%

uitbreiding zalen - trimestrieel event																								
Weekdag	0u	1u	2u	3u	4u	5u	6u	7u	8u	9u	10u	11u	12u	13u	14u	15u	16u	17u	18u	19u	20u	21u	22u	23u
parking 184 ppl	54%	54%	54%	54%	54%	54%	58%	59%	65%	194%	207%	195%	166%	226%	229%	232%	212%	173%	136%	109%	92%	78%	58%	56%
parking 228 ppl	43%	43%	43%	43%	43%	43%	47%	47%	53%	156%	167%	157%	134%	182%	185%	187%	171%	140%	110%	88%	74%	63%	47%	45%
parking 260 ppl	38%	38%	38%	38%	38%	38%	41%	41%	46%	137%	146%	138%	118%	160%	162%	164%	150%	123%	97%	77%	65%	55%	41%	39%
parking 290 ppl	34%	34%	34%	34%	34%	34%	37%	37%	41%	123%	131%	124%	105%	143%	145%	147%	135%	110%	87%	69%	58%	50%	37%	35%
parking 348 ppl	28%	28%	28%	28%	28%	28%	31%	31%	34%	102%	109%	103%	88%	120%	121%	123%	112%	92%	72%	58%	49%	41%	31%	29%
parking 368 ppl	27%	27%	27%	27%	27%	27%	29%	29%	33%	97%	103%	97%	83%	113%	115%	116%	106%	87%	68%	54%	46%	39%	29%	28%
Weekenddag	0u	1u	2u	3u	4u	5u	6u	7u	8u	9u	10u	11u	12u	13u	14u	15u	16u	17u	18u	19u	20u	21u	22u	23u
parking 184 ppl	163%	117%	82%	63%	63%	63%	68%	70%	66%	61%	60%	47%	26%	42%	63%	81%	104%	121%	170%	240%	264%	254%	215%	195%
parking 228 ppl	131%	94%	66%	51%	51%	51%	55%	56%	53%	50%	49%	38%	21%	34%	51%	65%	84%	98%	137%	194%	213%	205%	173%	158%
parking 260 ppl	115%	83%	58%	45%	45%	45%	48%	49%	47%	43%	43%	33%	18%	30%	45%	57%	73%	86%	121%	170%	187%	180%	152%	138%
parking 290 ppl	103%	74%	52%	40%	40%	40%	43%	44%	42%	39%	38%	30%	17%	27%	40%	51%	66%	77%	108%	152%	168%	161%	136%	124%
parking 348 ppl	86%	62%	43%	34%	34%	34%	36%	37%	35%	32%	32%	25%	14%	22%	33%	43%	55%	64%	90%	127%	140%	134%	114%	103%
parking 368 ppl	81%	58%	41%	32%	32%	32%	34%	35%	33%	31%	30%	24%	13%	21%	32%	40%	52%	60%	85%	120%	132%	127%	107%	98%

De uitbreiding van het hotel tot 242 kamers (in een tijdsvenster dat na de realisatie van het zaalcomplex voor 800 zittende personen valt) heeft geen impact op de parkeervraag. De berekening van de verkeersbelasting van de N70 is niet relevant omdat de verkeersintensiteiten op de N70 niet kunnen worden ingeschat gezien de infrastructurele ontwikkelingen in de regio (verbinding E34 – N70 en de optimalisatie van de E17).

11 Besluit

- Deze MOBBER onderzocht de mobiliteitseffecten van de geplande ontwikkeling van Hotel Beveren.
- De ontwikkelingen op korte termijn, de verbouwing van een deel van de bestaande accommodatie tot een geheel van feest- en vergaderzalen met een maximale capaciteit van 800 personen (zittend), levert geen situaties op waaruit zou blijken dat er maatregelen dienen genomen te worden voor de Gentseweg, de N70 en de kruispunten N70 x Gentseweg en Gentseweg x Grote Heidestraat.
- De toename van verkeer in de Gentseweg en op het kruispunt van de Gentseweg met de N70 resulteren in I/C verhoudingen die weliswaar een lichte toename inhouden maar als neutraal beschouwd kunnen worden omwille van de lage I/C verhouding in de bestaande en toekomstige situatie (Gentseweg ca. 30%, N70 ca. 50%).
- Ofschoon het nemen van infrastructurele of verkeerskundige maatregelen niet noodzakelijk zijn, is het aangewezen om de ontwikkelingen in de omgeving van de N70 te monitoren (ontwikkeling Grote Heide) en tegelijk de N70 klaar te maken om haar verkeersfunctie op te nemen (Interlokale weg).
- Bij de ontwikkeling van Hotel Beveren dient het parkeren opgevolgd te worden. Vertrekkend van een modal split 70/30 is er voor het wekelijks evenement tijdens het weekend nood aan 348 parkeerplaatsen. Voor een maandelijks evenement is er tijdens het weekend nood aan 368 parkeerplaatsen. Gezien de intentie van alle beleidslagen (lokaal, regio, Vlaanderen) om het aandeel duurzame verplaatsingen sterk te laten toenemen, mag verwacht worden dat de modal split de volgende jaren, decennia in positieve richting wijzigt. Indien de doelstelling van de vervoerregio Antwerpen gehaald wordt (modal split 59/41) zou er nood zijn aan 302 parkeerplaatsen voor een maandelijks evenement tijdens het weekend. Bij een trimestrieel evenement zal moeten worden ingezet op afstandsparkeren (wat nu reeds gebeurt als Hotel Beveren een groot aantal bezoekers verwacht). Hiervoor heeft Hotel Beveren afspraken gemaakt met De Ster in Sint-Niklaas.
- Het streven naar duurzamere verplaatsingen zal niet in elke omgeving leiden tot dezelfde modal split. Hotel Beveren wenst zich actief in te spannen om duurzame verplaatsingen te promoten en de stimuleren. Voor Hotel Beveren betekent dit in eerste instantie het sensibiliseren van personeel en bezoekers om zich op een duurzame wijze van en naar Hotel Beveren te verplaatsen. Maar daarnaast ook het voeren van een actief beleid om duurzame verplaatsingswijzen aan te bieden. In hoofdstuk 9.1 Milderende maatregelen en 9.3 Flankerende maatregelen worden maatregelen omschreven die kunnen leiden tot meer duurzame verplaatsingswijze, zo is Hotel Beveren in gesprek met Donkey Republic om op de site van Hotel Beveren een hub voor deelfietsen uit te bouwen.
-
-

12 Bijlagen

12.1 Verkeerstellingen N70 x Gentseweg

		Meting: V231041-1												PAE Factor				
		Datum: 9/03/2023 en 11/03/2023												LV	1,0			
		Duur: 07:00-09:00, 16:00-18:00, 10:00-12:00 en 14:00-16:00												1 Delig	1,5			
		Locatie: N70 - Gentseweg												2 Delig	2,0			
		Classificatie: PAE																
		A N70 Gentseweg Zuidwestwaarts				B Gentseweg Noordwestwaarts				C N70 Gentseweg Noordoostwaarts				D Gentseweg Zuidoostwaarts				
Datum	Start Tijd	D	C	B	U-Turn	A	D	C	U-Turn	B	A	D	U-Turn	C	B	A	U-Turn	
9/03/2023	7:00	5	54	0	0	0	0	0	0	0	0	59	6	2	8	0	9	0
	7:15	2	66	0	1	0	0	0	0	0	0	75	6	2	15	0	7	0
	7:30	3	118	0	0	0	0	0	0	0	0	63	5	0	25	0	5	0
	7:45	9	89	0	0	0	0	0	0	0	0	123	8	0	16	0	6	0
	8:00	3	77	0	0	0	0	0	0	0	0	102	15	0	13	0	10	0
	8:15	7	89	0	0	0	0	0	0	0	0	131	12	0	18	0	5	0
	8:30	5	103	0	0	0	0	0	0	0	0	132	11	0	15	0	6	0
	8:45	6	104	0	0	0	0	0	0	0	0	122	17	0	3	0	7	0
	16:00	8	113	0	0	0	0	0	0	0	0	140	12	1	8	0	6	0
	16:15	1	94	0	0	0	0	0	0	0	0	129	14	0	18	0	9	0
	16:30	4	124	0	0	0	0	0	0	0	0	153	12	0	10	0	6	0
	16:45	8	116	0	0	0	0	0	0	0	1	134	16	1	11	0	5	0
	17:00	7	101	0	0	0	0	0	0	0	1	109	15	0	11	0	7	0
	17:15	12	93	0	0	1	0	0	0	0	0	157	16	0	11	0	4	0
	17:30	9	106	0	0	2	0	0	0	0	2	135	22	0	13	0	2	0
	17:45	10	77	1	0	1	0	1	0	0	2	93	6	0	7	0	0	0
11/03/2023	10:00	10	85	0	0	0	0	0	0	0	0	89	16	0	12	0	4	0
	10:15	9	96	0	0	0	0	0	0	0	0	91	12	0	12	0	5	0
	10:30	4	92	0	0	0	0	0	0	0	0	84	12	0	20	0	4	0
	10:45	5	90	1	0	0	0	0	0	0	0	101	9	0	12	0	7	0
	11:00	3	96	0	0	0	0	0	0	0	0	110	16	1	17	0	5	0
	11:15	6	109	0	0	0	0	0	0	0	2	90	5	0	15	0	5	0
	11:30	7	90	0	0	0	2	0	0	0	0	95	7	1	21	0	4	0
	11:45	8	102	0	0	0	0	0	0	0	0	113	11	0	13	0	10	0
	14:00	4	110	0	0	0	0	0	0	0	0	88	9	0	16	0	6	0
	14:15	8	88	0	0	0	0	0	0	0	0	118	11	0	11	0	6	0
	14:30	7	96	0	0	0	0	0	0	0	0	127	5	0	8	0	5	0
	14:45	5	109	0	0	0	0	0	0	0	0	104	13	0	9	0	6	0
	15:00	4	103	0	0	0	0	0	0	0	1	119	17	0	2	0	7	0
	15:15	7	85	0	0	0	0	1	0	0	0	104	12	0	10	0	4	0
	15:30	8	67	0	0	0	0	0	0	0	0	111	11	1	9	0	7	0
	15:45	10	91	0	0	0	0	0	0	0	0	72	10	0	7	0	5	0

12.2 Verkeerstellingen Gentseweg x Grote Heidestraat

Meting: V231041-2		PAE Factor								
Datum: 09/03/2023 en 11/03/2023		LV	1,0							
Duur: 07:00-09:00, 16:00-18:00, 10:00-12:00 en 14:00-16:00		1 Delig	1,5							
Locatie: Gentseweg - GroteHeidestraat		2 Delig	2,0							
Classificatie: PAE										
		A Gentseweg Zuidwestwaarts			B Gentseweg Noordoostwaarts			C Grote Heidestraat Zuidoostwaarts		
Datum	Start Tijd	C	B	U-Turn	A	C	U-Turn	B	A	U-Turn
9/03/2023	7:00	9	3	0	7	2	0	0	8	0
	7:15	4	4	0	3	6	0	0	19	0
	7:30	6	2	0	7	3	0	0	23	0
	7:45	11	5	0	7	7	0	2	15	0
	8:00	14	5	0	5	6	0	7	18	0
	8:15	10	10	0	4	2	0	5	19	0
	8:30	6	9	0	5	5	0	6	17	0
	8:45	9	15	0	2	0	0	6	7	0
	16:00	16	4	1	3	1	0	1	12	1
	16:15	10	4	0	8	3	0	0	17	0
	16:30	14	3	0	7	1	0	2	7	0
	16:45	21	3	0	6	3	0	2	11	0
	17:00	16	5	0	5	5	0	3	11	0
	17:15	21	5	0	4	3	0	1	9	0
17:30	23	8	0	4	0	0	4	10	0	
17:45	10	6	0	2	1	0	2	5	0	
11/03/2023	10:00	3	22	0	7	0	0	4	9	0
	10:15	10	11	0	7	3	0	0	14	0
	10:30	10	5	0	11	2	0	0	12	0
	10:45	8	7	0	4	2	0	0	12	1
	11:00	17	2	0	11	0	0	0	12	0
	11:15	9	0	0	10	2	0	1	10	0
	11:30	12	3	0	14	1	0	1	11	0
	11:45	11	8	0	11	0	0	0	11	0
	14:00	8	6	0	5	0	0	1	17	0
	14:15	10	5	1	5	1	0	0	9	1
	14:30	6	6	0	5	1	0	2	8	0
	14:45	7	13	0	7	1	0	1	10	0
	15:00	13	8	0	4	0	0	2	1	0
	15:15	7	12	0	8	0	0	1	6	0
15:30	10	9	0	7	0	0	1	9	0	
15:45	8	12	0	7	2	0	5	5	0	