

Bijlage E1 Effecten op mobiliteit

Voeg de gegevens als bijlage E1 bij het formulier, tenzij anders vermeld.

1 *Is er een mobiliteitseffectenrapport (MOBER) opgemaakt?*

~~ja. Voeg dat MOBER als bijlage E1 bis bij het formulier. Als de antwoorden op vragen 2 en 3 (indien van toepassing) opgenomen zijn in het MOBER, hoeft u die vragen niet in te vullen.~~

nee. Ga naar vraag 2.

2 *Beschrijf de mobiliteit die gegenereerd wordt door de aanvraag.*

Geef daarbij ook een beschrijving van de organisatie van het personenverkeer van en naar het project, en de gebruikte mobiliteitsmiddelen voor goederentransport, met vermelding van de aan- en afvoerfrequenties, de tijdstippen (indien relevant) van de transporten en de transportroute(s).

Aanlegfase

Er wordt verondersteld dat tijdens de aanlegfase er een aantal vervoersbewegingen zullen bijkomen in functie van de werf. Dit zijn voornamelijk bewegingen voor de aan- en afvoer van materiaal, machines en eventueel grondverzet. Daarnaast wordt er ook een beperkte toename van de vervoersbewegingen verwacht voor het personeel op de werf. Er wordt verwacht dat gemiddeld 10 arbeiders/dag de werf zullen aandoen. De verkeersstromen zullen ook variabel zijn en gespreid over de duur van het project.

De aan- en afvoer van materialen gebeurt over de weg. Het kanaal is voor deze geen optie.

Het is de bedoeling dat het personeel het grootste deel van de tijd werkt tijdens de normale werkuren, d.w.z. tussen 7.00 en 19.00 uur, behalve in uitzonderlijke gevallen. In dit stadium zijn er nog geen details bekend over de transportmiddelen die door het personeel op de bouwplaats worden gebruikt. Er wordt echter verondersteld dat de werknemers voornamelijk met een bestelwagen of een auto zullen reizen.

De site ligt in de haven van Gent. Aansluiting op de hogere weginfrastructuur is zowel in noordelijke als in zuidelijke richting mogelijk.

Wat de parkeergelegenheid betreft, zal er een aparte parkeerplaats voor de arbeiders komen die gescheiden is van de site en voldoende capaciteit heeft.

Exploitatiefase

Gedurende de exploitatie van het batterijenpark wordt nagenoeg geen mobiliteit gegenereerd. Aangezien er bij de processen van het batterijproject geen sprake is van een klassiek productieproces. Er worden geen

grondstoffen aangevoerd noch eindproducten afgevoerd. Ook is er nauwelijks een verkeersgeneratie te verwachten afkomstig van personeel, aangezien deze enkel ter plaatse komen voor onderhoud en interventies.

3 motiveer waarom de effecten op de mobiliteit al dan niet aanzienlijk zijn.

Deze vraag moet alleen beantwoord worden als de aanvraag betrekking heeft op een project als vermeld in bijlage III van het besluit van de Vlaamse Regering van 10 december 2004 houdende vaststelling van de categorieën van projecten, onderworpen aan milieueffectrapportage (project-MER-screening).

Deze vraag moet niet beantwoord worden als het voorwerp van de aanvraag louter een hernieuwing van een milieu- of omgevingsvergunning of een mededeling met de vraag tot omzetting van een milieuvergunning betreft en de hernieuwing of omzetting betrekking heeft op activiteiten die geen fysieke ingrepen in het leefmilieu tot gevolg hebben.

Geef daarbij ook een eventuele toename in de vervoersbewegingen aan en mogelijke andere effecten voor weggebruikers of omwonenden, bijvoorbeeld verkeersemissies.

Concluderend kan worden gesteld dat het verkeer op de bouwplaats tijdens de aanlegfase verband houdt met de verplaatsing van arbeiders, bouwmachines en bestelwagens. Tijdens de aanlegfase zal dus tijdelijk het vrachtverkeer van en naar het projectgebied toenemen. Gezien de beperkte schaal van het project (gemiddeld 10 arbeiders/dag) en gezien het feit dat deze toename maar tijdelijk is en dat het transport kan verlopen via hogere weginfrastructuur worden geen negatieve effecten verwacht ten aanzien van de verkeersafwikkeling. Bovendien zullen de verkeersstromen variabel zijn en gespreid over de duur van het project. De geplande in- en uitgangen zullen er eveneens voor zorgen dat een vlotte doorstroming van het interne verkeer mogelijk blijft en dat de impact op de aangrenzende wegen zo goed als onbestaande is. Het aantal voertuigbewegingen tijdens de exploitatiefase blijft eveneens beperkt tot ca. 1 voertuig per maand. Er kan gesteld worden dat het effect op de mobiliteit verwaarloosbaar is.