

Addendum E1 Effecten op mobiliteit

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

1 Is er een mobiliteitsstudie opgemaakt?

- ja. Voeg de mobiliteitsstudie als bijlage E1bis bij het formulier. Als de antwoorden op vragen 2 en 3 (indien van toepassing) opgenomen zijn in de mobiliteitsstudie, 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).

Op de asfaltcentrale van Willemen Infra nv te Gent werken 7 werknemers. Er wordt 5/7 dagen gewerkt, met sporadisch weekend- en nachtwerk. Er wordt voorlopig niet gewerkt in ploegensystemen met shiften. De werkzaamheden voor de asfaltcentrale vangen aan om 06u00 en eindigen om 19u00. Deze werkuren werden in de bijzondere voorwaarde nr. 5 uit de hervergunning februari 2024 reeds toegekend. Er worden geen wijzigingen aan werkuren aangevraagd. De breekactiviteiten van het puin zullen enkel plaatsvinden in de daguren, waardoor ook hier geen extra bijkomende voorwaarde wordt opgevraagd.

De primaire grondstoffen voor Willemen Infra nv worden zoveel als mogelijk per schip aangevoerd. De site bevindt zich tussen de Sifferdok en het Grootdok van de Gentse Zeehaven. Dit biedt opportuniteiten om zowel aan- als afvoer van grondstoffen, afvalstoffen, uitgegraven bodem en afgewerkte producten per (binnen)schip te organiseren. Indien het niet mogelijk is om de grondstoffen per schip aan te voeren, wordt er gebruik gemaakt van spoor- en wegtransport.

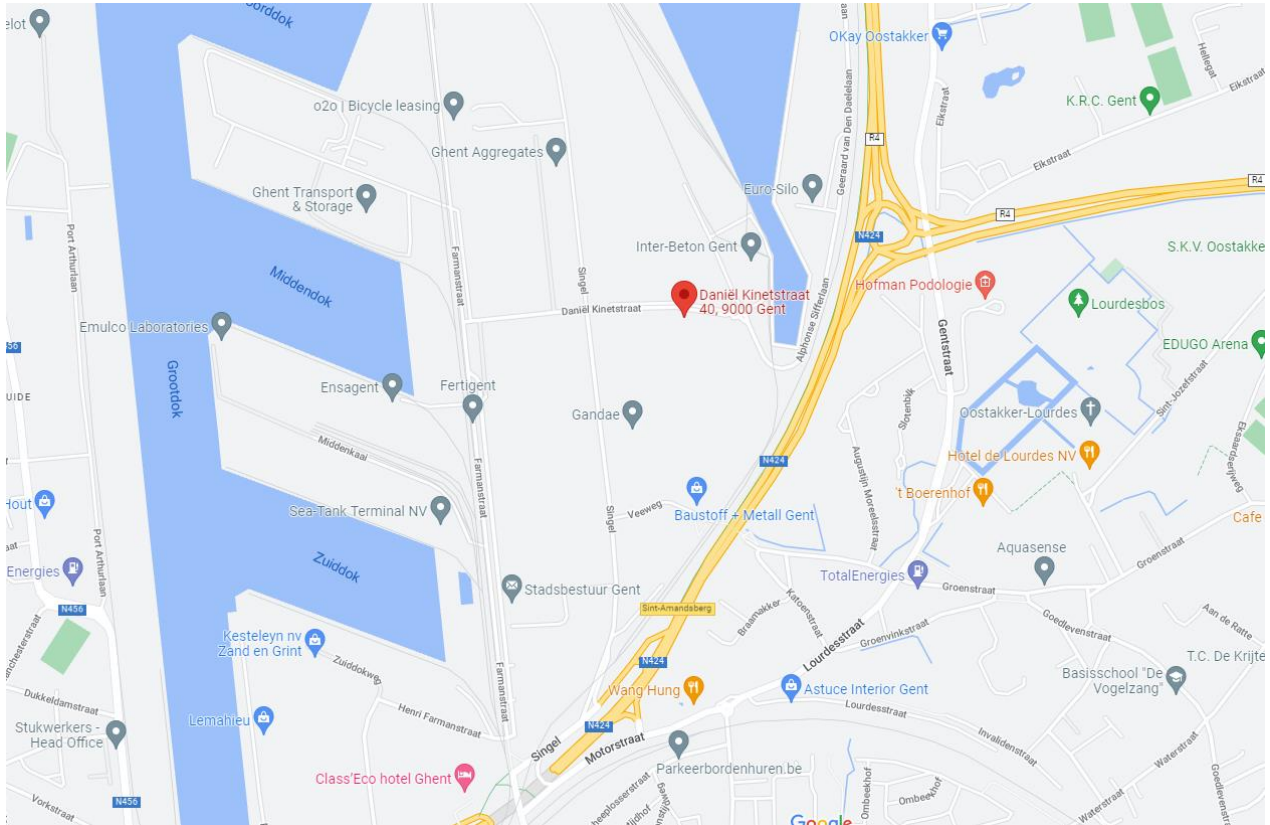
In de nabijheid van de site bevindt zich de Belgische gewestweg N424. Deze gewestweg bestaat voor de helft van de lengte uit 2x2 rijstroken en loopt van het station Gent-Dampoort tot aan de R4. De ringweg R4 rond de stad Gent is belangrijk voor het havenverkeer maar ook voor het verkeer dat rond Gent heen moet. Vanuit de R4 kunnen de autostrades E40 en E17 bereikt worden.

De doorgangsbreedte op het terrein is van voldoende breedte om een vlot aan- en afrijden van het vrachtverkeer mogelijk te maken. De in- en uitritten tot het perceel bevindt zich aan de Daniël Kinestraat, de Alphonse Sifferlaan en aan de Geraard van den Daelelaan met voldoende capaciteit om het verkeer op te vangen. Vrachtwagens dienen zich steeds op voorhand aan te melden en er is voldoende plaats voorzien om vrachtwagens op de site te stationeren. Zo dienen er geen vrachtwagens te stationeren of parkeren op de openbare weg. De in- en uitrit aan het perceel met huisnummer 40 is de ingang bij normale productiedagen. De in- en uitrit op het perceel met huisnummer 42 wordt heel sporadisch gebruikt wanneer de asfaltcentrale grote productie moet leveren voor grote werven (autostrades, luchthavens enz.: dit is ongeveer 3 maal per jaar. De in- en uitrit voor het perceel met huisnummer 52 moet het mogelijk maken om aan- en afvoer van materialen/grondstoffen/bodem via het Sifferdok efficiënt te organiseren. Zodoende wordt de aan- en afvoer via binnenschip efficiënter zodat er heel wat wegtransport kan vervangen worden door transport via binnenschip.

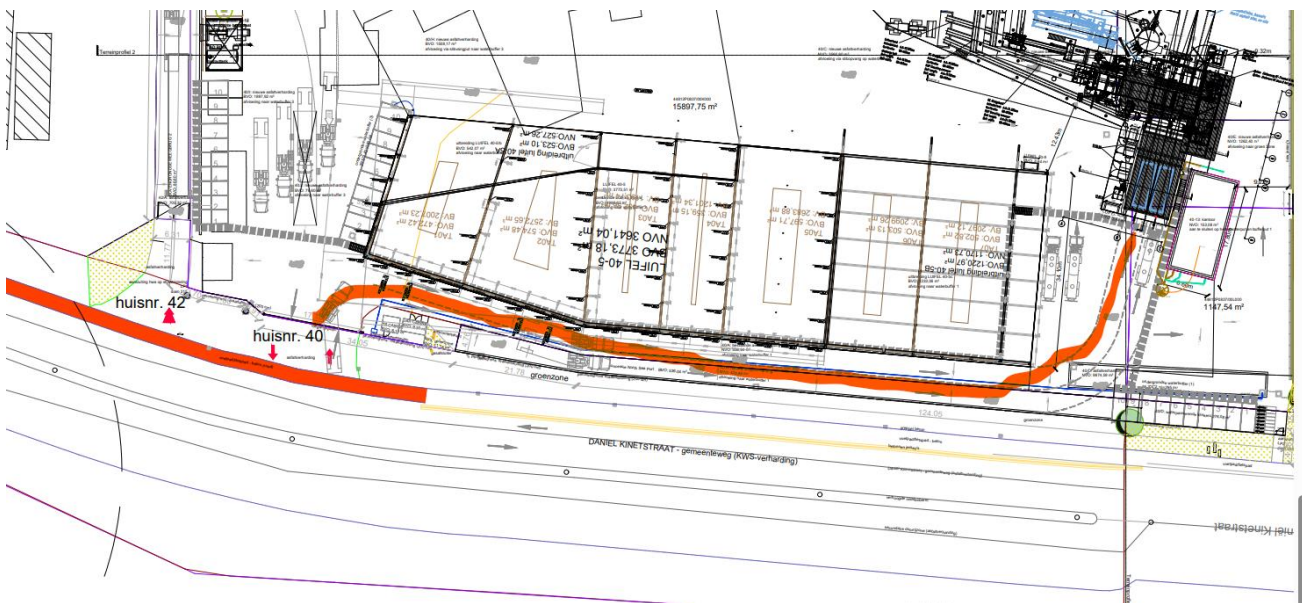
Het verwijderen van diverse constructies, inclusief asfaltcentrale en het opbouwen van een nieuwe asfaltcentrale en kantoorgebouw met bijhorende constructies zal tijdens de werf wel voor extra verkeer zorgen. (alles samen zal dit bijkomend werfverkeer 11 maanden tot een jaar doorlopen) echter zal het verwijderen van de bestaande asfaltcentrale en de werking van de nieuwe asfaltcentrale geen extra mobiliteit met zich meebrengen.

Door de afbraak van de oude asfaltcentrale en de herinrichting van het perceel waar de asfaltcentrale staat was het ook mogelijk om ook rekening te houden met een hertekening van de interne mobiliteit.

Waar vroeger vrachtwagens van de Kinetstraat nr 40 af sloegen en rechtstreeks op het terrein kwamen, is er bij de herinrichting rekening gehouden met een wachtzone. De inrichting werd reeds voorbesproken met de dienst mobiliteit van de stad Gent.



Kaart 1. Ligging van de inrichting (bron: Google Maps, geraadpleegd op 17/10/2023).



Kaart 2. Aanduiding van de nieuwe wachtzone voor vrachtwagens

o **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 verkeersemmissies.

Er kan gesteld worden dat bij de exploitatie van de site geen hinder van transport en mobiliteit verwacht wordt, gezien de ligging in industriegebied met verder goed bereikbare wegen.

De nabijheid van het Sifferdok biedt opportuniteiten voor de aan- als afvoer van grondstoffen, afvalstoffen, uitgegraven bodem en afgewerkte producten per (binnen)schip.

Door het voorzien van een wachtzone wordt er zelfs gestreefd naar een veiligere verkeerssituatie ten opzichte van de bestaande situatie.
