

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.

Activiteiten bodemassen:

De te behandelen bodemassen zijn reeds aanwezig op de site van B.A.T. Services in Gent. Deze zijn van de desbetreffende werf via watertransport naar de site in Gent getransporteerd.

Op de site zelf zal intern transport plaatsvinden tussen de tijdelijke opslagplaats van de onbehandelde bodemassen, de behandelingsinstallatie, de tijdelijke opslag van de behandelde bodemassen in afwachting van de analysesresultaten en de opslagplaats van de behandelde bodemassen in afwachting tot hun definitieve bestemming als bouwstof.

De bouwstoffen zullen ofwel ter plaatse gebruikt worden voor de bouw van de volledige installatie of, bij overschot na toepassing op het eigen terrein, bij externe werven.

Worst case kan de mobiliteit die gecreëerd wordt door de behandeling van de bodemassen als volgt ingeschat worden:

- Aanvoer bodemassen: 0 transporten/jaar == 0 transporten/dag
- Afvoer van eindproduct als bouwstof indien alle bouwstof op externe werven zal gebruikt worden: 25.000 ton/jaar == 1.000 vrachten/jaar

Indien er afvoer van eindproducten zal plaats vinden, zal dit gebeuren in functie van lopende werven waardoor het kan zijn dat er in tijdsblokken wordt afgevoerd i.p.v. een gelijkmatige spreiding. Gezien de ligging in havengebied (industriegebied) worden hiermee geen problemen verwacht. De transportroute loopt niet langsheen woningen en er is een bijna directe aansluiting met de R4, waar het aantal bedrijfsgerelateerde transporten verwaarloosbaar is t.o.v. het totaal aantal verkeersbewegingen.

Activiteiten vergisting, biomethaan-opwaardering, compostering en op- en overslag afvalstoffen:

Zie Bijlage E1bis – mobiliteitsstudie.

Besluit mobiliteitsstudie:

Binnen deze MOBBER werd de mobiliteit van voorliggend project geanalyseerd op verschillende niveaus. De vaststellingen bekomen uit de bereikbaarheidsprofiel, mobiliteitsprofiel, mobiliteitseffecten en maatregelen vormen volgende conclusie:

- *Uit hoofdstuk 8.2 komt naar voren dat de nodige parkeervoorzieningen aanwezig zijn voor het stallen van de personenwagens en fietsen. Dit komt het efficiënt ruimtegebruik ten goede.*
- *Zoals uit hoofdstuk 10 naar voren komt is de gegenereerde verkeersintensiteit in de huidige en de toekomstige situatie niet problematisch. Dit komt de verkeersleefbaarheid ten goede.*
- *Er dienen geen aanpassingen te gebeuren op het openbaar domein om de toegankelijkheid en de bereikbaarheid van de site te garanderen.*

- *Binnen het openbaar vervoer is er in de huidige situatie geen buslijn die langs het projectgebied loopt. De site heeft echter een goede aansluiting voor fietsers en wagens.*
 - *De nabije ligging van de projectsite ten op zichte van hoger gelegen verkeersnetwerk zorgt voor goede verbindingen in het transportsysteem en zorgt voor beperkte hinder op wegen die niet tot het vrachtroutenetwerk behoren.*
 - *De omliggende wegen zijn visueel zeer overzichtelijk, bestuurders hebben goed zicht op al het verkeer rondom. De inritten zijn op een veilige wijze toegankelijk.*
- Er worden dan ook geen problemen verwacht op vlak van verkeersleefbaarheid en -veiligheid.*

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.

Activiteiten bodemassen:

De te behandelen bodemassen zijn reeds aanwezig op de site van B.A.T. Services in Gent. Deze zijn van de desbetreffende werf via watertransport naar de site in Gent getransporteerd.

Op de site zelf zal intern transport plaatsvinden tussen de tijdelijke opslagplaats van de onbehandelde bodemassen, de behandelingsinstallatie, de tijdelijke opslag van de behandelde bodemassen in afwachting van de analyseresultaten en de opslagplaats van de behandelde bodemassen in afwachting tot hun definitieve bestemming als bouwstof.

De bouwstoffen zullen ofwel ter plaatse gebruikt worden voor de bouw van de volledige installatie of, bij overschot na toepassing op het eigen terrein, bij externe werven.

Worst case kan de mobiliteit die gecreëerd wordt door de behandeling van de bodemassen als volgt ingeschat worden:

- Aanvoer bodemassen: 0 transporten/jaar == 0 transporten/dag
- Afvoer van eindproduct als bouwstof indien alle bouwstof op externe werven zal gebruikt worden: 25.000 ton/jaar == 1.000 vrachten/jaar

Indien er afvoer van eindproducten zal plaats vinden, zal dit gebeuren in functie van lopende werven waardoor het kan zijn dat er in tijdsblokken wordt afgevoerd i.p.v. een gelijkmatige spreiding. Gezien de ligging in havengebied (industriegebied) worden hiermee geen problemen verwacht. De transportroute loopt niet langsheen woningen en er is een bijna directe aansluiting met de R4, waar het aantal bedrijfsgerelateerde transporten verwaarloosbaar is t.o.v. het totaal aantal verkeersbewegingen.

Activiteiten vergisting, biomethaan-opwaardering, compostering en op- en overslag afvalstoffen:
Zie Bijlage E1bis – mobiliteitsstudie.

Besluit mobiliteitsstudie:

Binnen deze MOBBER werd de mobiliteit van voorliggend project geanalyseerd op verschillende niveaus. De vaststellingen bekomen uit de bereikbaarheidsprofiel, mobiliteitsprofiel, mobiliteitseffecten en maatregelen vormen volgende conclusie:

- *Uit hoofdstuk 8.2 komt naar voren dat de nodige parkeervoorzieningen aanwezig zijn voor het stallen van de personenwagens en fietsen. Dit komt het efficiënt ruimtegebruik ten goede.*
- *Zoals uit hoofdstuk 10 naar voren komt is de gegenereerde verkeersintensiteit in de huidige en de toekomstige situatie niet problematisch. Dit komt de verkeersleefbaarheid ten goede.*
- *Er dienen geen aanpassingen te gebeuren op het openbaar domein om de toegankelijkheid en de bereikbaarheid van de site te garanderen.*
- *Binnen het openbaar vervoer is er in de huidige situatie geen buslijn die langs het projectgebied loopt. De site heeft echter een goede aansluiting voor fietsers en wagens.*
- *De nabije ligging van de projectsite ten op zichte van hoger gelegen verkeersnetwerk zorgt voor goede verbindingen in het transportsysteem en zorgen voor beperkte hinder op wegen die niet tot het vrachtroutenetwerk behoren.*
- *De omliggende wegen zijn visueel zeer overzichtelijk, bestuurders hebben goed zicht op al het verkeer rondom. De inritten zijn op een veilige wijze toegankelijk.*

Er worden dan ook geen problemen verwacht op vlak van verkeersleefbaarheid en -veiligheid.

Er worden geen aanzienlijke effecten verwacht afkomstig van mobiliteit.

