

Bijlage E1

Effecten op mobiliteit

1 Is er een mobiliteitseffectenrapport (MOBER) opgemaakt?

- ☐ ja
☒ nee

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

Het afvalhout wordt, na voorbehandeling bij de afvalverwerker zoals shredderen en het verwijderen van vreemde bestanddelen, per vrachtwagen (90 m³ inhoud) aangeleverd. Deze aanvoer vindt plaats vanuit verschillende verwerkingscentra.

De omgevingsvergunning met kenmerk OMV_2019005565 ging reeds uit van een verwerkingscapaciteit van 87.000 ton op jaarbasis. Dit komt overeen met een maximale daginput van 260 ton/dag¹.

De effecten op de mobiliteit blijven ongewijzigd ten opzichte van de beoordeling in het aanvraagdossier met kenmerk OMV_2019005565. Een verwerkingscapaciteit van 87.000 ton per jaar resulteert in een toename van ongeveer 5.000 vrachtwagens per jaar, wat neerkomt op gemiddeld 17 vrachtwagens per dag. Deze stijging is verwaarloosbaar in vergelijking met het totale aantal vrachtwagenbewegingen (900–1.000 per dag).

De aanvoer zal plaatsvinden tussen 7.00 uur en 19.00 uur, niet op zon- en feestdagen.

De aanvoer zal plaatsvinden via Post 4, de ingang het dichtst bij de zone waar biokool wordt behandeld. Deze neventoegang ligt ten zuiden van de site en verbindt via Knippegroen met de John F. Kennedylaan (R4 Oost). Momenteel wordt deze ingang gebruikt voor een deel van het personenverkeer, vrachttransporten voor de afvoer van zwavel, teer en benzol van de cokesfabriek, en voor ongeveer de helft van de afvaltransporten vanuit het afvalstoffenpark.

Er zijn geen alternatieven voorhanden. Transport via binnenvaart is geen optie vanuit alle locaties van erkende afvalverwerkers. Voor vestigingen die wel bereikbaar zijn, is de afstand bovendien te kort en dient vooreerst ook met vrachtwagens aangevoerd te worden naar een binnenvaarthaven. Bovendien is de los-infrastructuur bij ArcelorMittal Gent ongeschikt voor het lossen van schepen met materiaal met een lage dichtheid. De loskranen en loskade worden permanent gebruikt voor grondstofleveringen (ertsen, kolen). Daarnaast ontbreekt een transportbandverbinding tussen de haven en de locatie van de houtafvalopslag, waardoor intern transport met vrachtwagens noodzakelijk blijft. Binnenvaart is aldus geen haalbaar alternatief vanwege de beperkte beschikbaarheid en infrastructuur.

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

Er kan worden gesteld dat de effecten op de mobiliteit niet aanzienlijk zullen zijn om de volgende redenen:

- Marginale toename vrachtverkeer t.o.v. actuele situatie. Hoewel er jaarlijks circa 5.000 vrachtwagens extra worden ingezet voor de aanvoer van houtafval, komt dit neer op slechts

¹ De capaciteit in de omgevingsvergunning werd uiteindelijk beperkt tot maximum 100 ton/dag (conform rubriek 14 van bijlage I van het MER-besluit) om niet onder de MER-plicht te vallen.

ongeveer 17 vrachtwagens per dag. In verhouding tot het totale dagelijkse vrachtwagenverkeer (900–1.000 vrachtwagens per dag) is deze stijging verwaarloosbaar.

- Gebruik van de huidige logistieke infrastructuur. De toevoer gebeurt via Post 4, een bestaande ingang die al wordt gebruikt voor vergelijkbare vrachtstromen, waaronder het vervoer van zwavel, teer en benzol, evenals de afvoer van afvalstoffen. Hierdoor worden er geen nieuwe verkeersstromen geïntroduceerd, en blijft het impactgebied beperkt. Doordat de vrachtwagens een ingang gebruiken die aansluit op de John F. Kennedylaan (R4 Oost), worden omliggende wegen en woongebieden nauwelijks extra belast. Dit draagt bij aan een minimale verstoring van de mobiliteit.