

Addendum 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 E1bis 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).

De opslagen producten worden aan- en afgevoerd door middel van trein, trucks, binnenvaart- en zeeschepen. Het laden en lossen gebeurt 24 uur op 24 uur.

Aangezien het project voor de bouw van TP16 voor de op- en overslag van bitumen niet wordt gerealiseerd, wordt vanuit gegaan dat de vergunde situatie nog steeds actueel is. Immers de transportbewegingen van TP10 werden reeds een eerste maal aangevraagd in 2019.

Transport goederen totale situatie

Aantal vergunde situatie			
	Aanvoer per jaar	Afvoer per jaar	Totaal per jaar
Vrachtwagens	6.456	31.261	37.717
Trein	20	70	90
Binnenvaart	660	795	1.455
Zeeschepen	188	110	290

De exploitatiezetel van STT Gent bevindt zich ter hoogte van de Henri Farmanstraat. De toegang tot de terminal wordt voorzien in de Zuiddokweg. Door aanpassingen aan het kruispunt Henri Farmanstraat/Zuiddokweg, kunnen vrachtwagens, zonder veel hinder voor andere weggebruikers (waaronder fietsers) vlot de Henri Farmanstraat opdraaien.

De vrachtwagens gebruiken hoofdzakelijk deze route om goederen aan te voeren en weg te brengen. STT Gent is vlot bereikbaar en er dienen geen woonzones worden gekruist voor het bereiken van de exploitatiezetel (aanvoer vooral via R4).

Op de site zelf zijn ruime parkeermogelijkheden voorzien voor vrachtwagens. Het beladen of lossen van de vrachtwagens gebeurt hetzij aan laadkaaien of aan de nieuwe laad- en losstations.

Er is tevens een spooraansluiting op spoorbundel AF.

Personenvervoer

	Aantal	
	Dagregime	Ploegenstelsel
Gemiddeld	16	24

Bij STT Gent werken 40 personeelsleden. De meerderheid hiervan komt met de wagen naar het werk. Op het bedrijfsterrein is voldoende plaats voorzien voor het stallen van de voertuigen van het personeel en van bezoekers.

Deze 40 werknemers bestaan uit 24 operatoren, 6 techniekers en 10 bedienden. De operatoren werken in een vierploegensysteem. Door de verschillende aanvangstijden wordt het verkeer in en om de site maximaal gespreid.

Op de site is voldoende parking en fietsenstalling voorzien voor de wagens en fietsen van de eigen medewerkers. Daarnaast zijn er nog bijkomende parkeerplaatsen voorzien voor contractoren en bezoekers. Deze moeten niet op de openbare weg parkeren.

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

- 3** *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.*

Gezien het multimodaal karakter van de terminal, aanvoer via zeeschip en afvoer via barges, trein en truck en de liggen in het havengebied, met een goede ontsluiting naar de R4, kan besloten worden dat de impact van de inrichting niet significant zal zijn.

Er wordt geen (negatieve) impact verwacht op de mobiliteitssituatie in de onmiddellijke en ruimere omgeving van de inrichting.