

Addendum E1 Effecten op mobiliteit

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

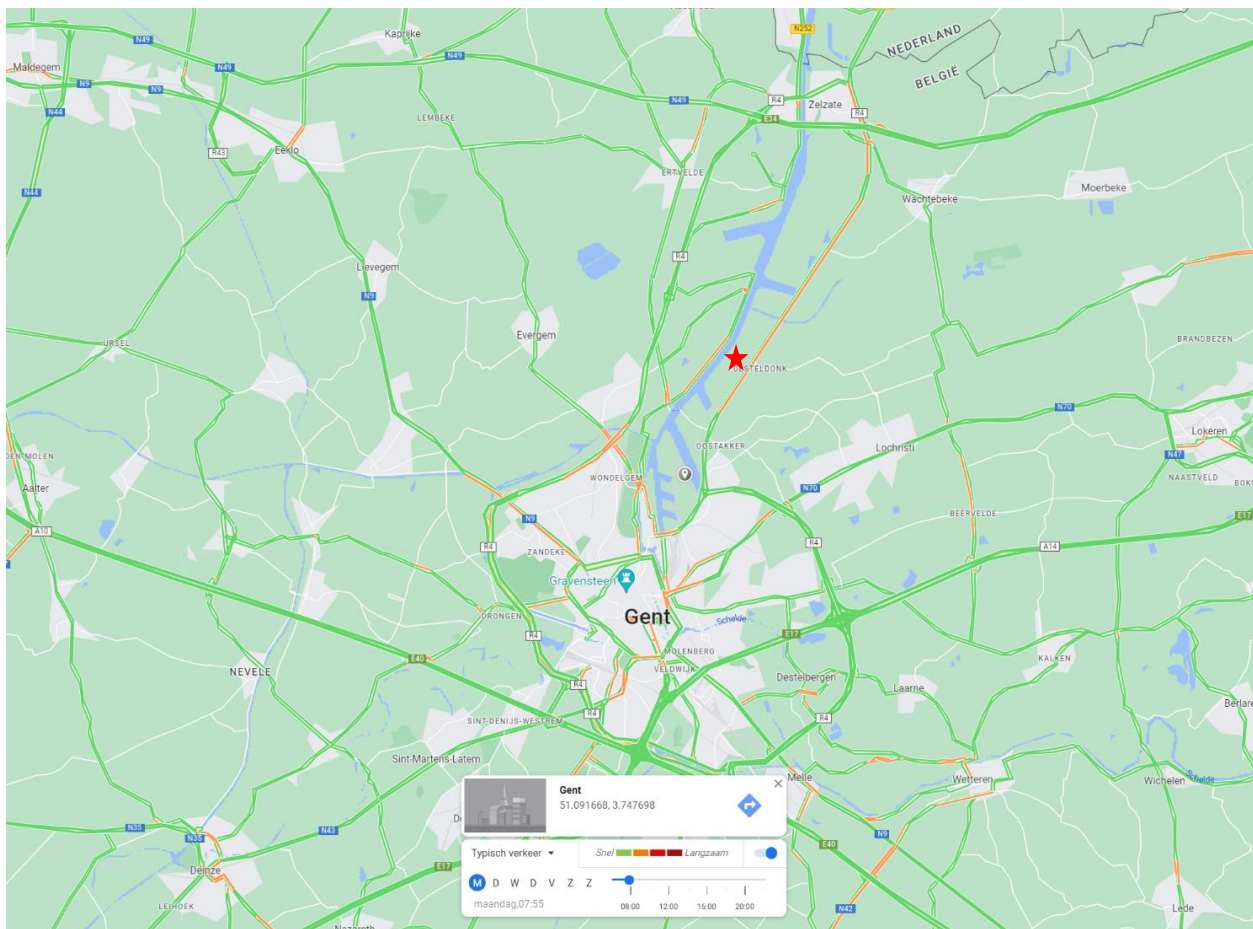
1 Is er een mobiliteitsstudie opgemaakt?

- ☐ 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).

De site GCT is gelegen in het Gewestelijk RUP 'Afbakening Zeehaven Gent', alsook in gebied voor zeehaven- en watergebonden bedrijven volgens het gewestplan. De exploitatie is gelegen aan kanaal Gent Terneuzen met adres John F. Kennedylaan 29, 9042 Gent. De site is voor wegverkeer vlot bereikbaar via de R4 (zie onderstaande schermafbeelding) waardoor vrachtwagens in principe niet op secundaire wegen en zeker niet door dorpskernen moeten rijden. De R4 verzorgt de ontsluiting op de rechterkanaaloever van het zeehavengebied Gent naar de hoofdwegen E34/N49 (Antwerpen – Zeebrugge), E17 (Antwerpen - Kortrijk) en de E40 (Brussel – Oostende).



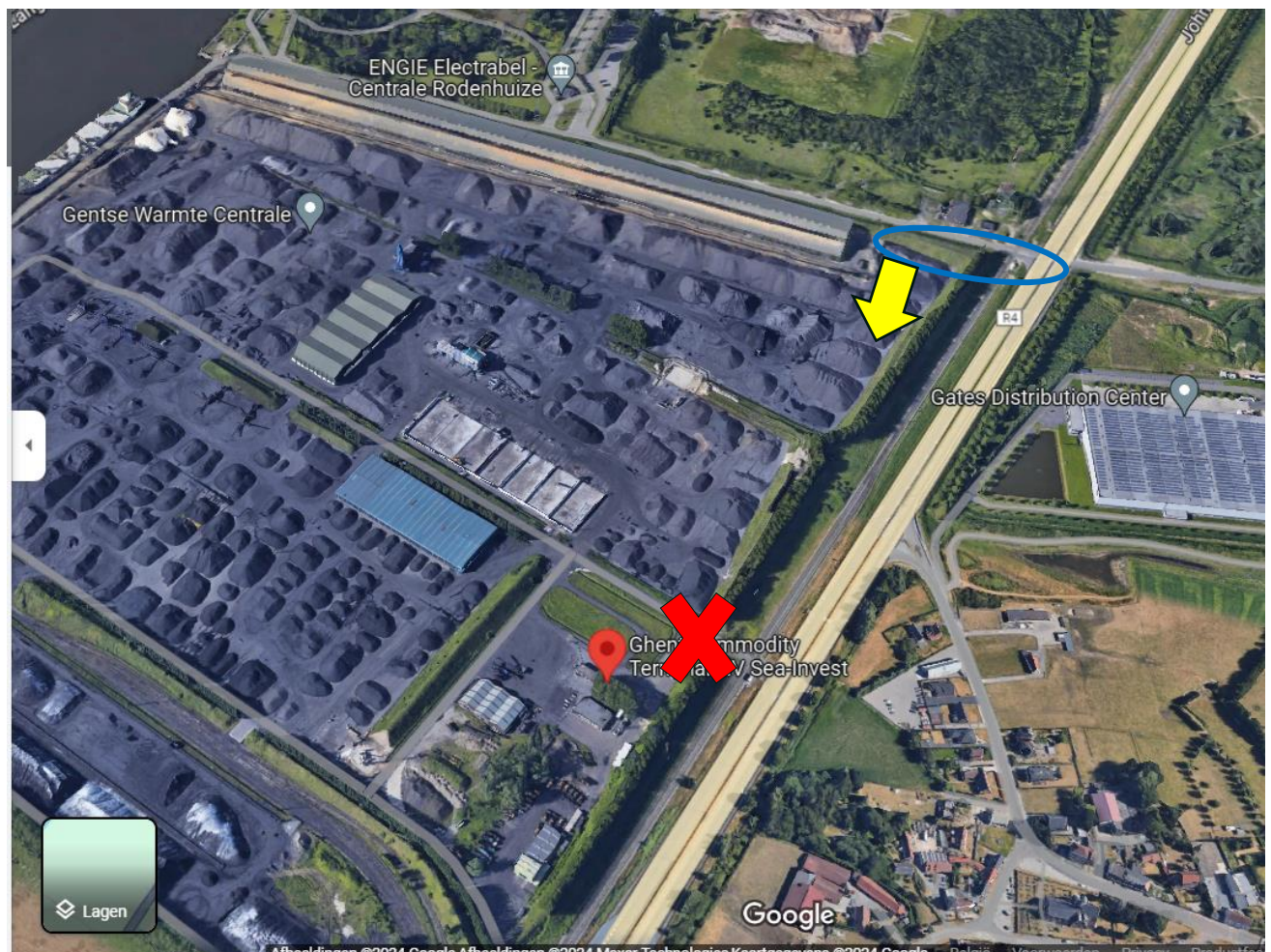
Momenteel zijn grondige werken lopende aan de R4. Met het project R4WO investeert de Vlaamse Overheid in leefbaarheid op én rond de R4. Het verkeer op de R4 zal vlotter en veiliger verlopen.

Een aantal aanpassingen van het project hebben een impact op de bereikbaarheid van GCT.

Zo zal het huidige kruispunt van de R4 met de Energiestraat en Lange Mate verdwijnen en wordt vervangen door een ondergronds kruispunt. De R4 loopt in de toekomst onder de Energiestraat door (zie blauw op onderstaande luchtfoto).

Tevens verdwijnt de huidige oprit van Ghent Commodity Terminal aan de R4 (zie rood kruis), waarbij de ingang verplaatst wordt naar de Energiestraat (gele pijl).

De aanpassingen zijn echter nog geen voorwerp van de onderhavige aanvraag.



Verplaatsingen personeel

Gemiddeld werken bij GCT ca. 20 havenarbeiders en ca. 67 arbeiders en bedienden waarvan het merendeel met de wagen naar het werk komt. Er kan 7/7 gewerkt worden in diverse shifts gewerkt waarbij de verkeersgeneratie afkomstig van medewerkers uitgemiddeld & gespreid wordt over verschillende periodes doorheen de dag.

Er zijn op de site voldoende parkeerplekken voor de werknemers en derden voorzien. De werknemers of bezoekers zullen niet op openbaar domein parkeren. Op de site is tevens een fietsenstalling aanwezig.

De site is zeker in toekomstige situatie vlot bereikbaar met de fiets (oa. door de heraanleg van de fietsinfrastructuur in de haven met het project R4WO).

Het mobiliteitseffect van de werknemers is verwaarloosbaar.

Verplaatsingen leveranciers

Diverse leveranciers zullen goederen leveren op de site. Dit is beperkt en variërend in aantal, tijdstip en frequentie. GCT is namelijk geen productiebedrijf. Leveringen zijn op afroep.

Verplaatsingen in kader van op- en overslag

GCT is zowel bereikbaar via de weg, via het spoor als via het water. De voornaamste transporten van goederen worden georganiseerd per vrachtwagen en schip.

Er kan gelost en geleverd worden tussen 7u45 en 11u30 en tussen 12u en 15u30.

Maandag, dinsdag en woensdag zijn de drukste dagen van de week. Op dagbasis zijn de meest drukke verkeersmomenten overdag van 7u45 tot 9u30 en van 12u tot 13u en van 15u tot 15u30.

Met voorliggende aanvraag worden goederen door schip aangeleverd & afgevoerd via vrachtwagen. Het transportprofiel & uren wijzigen niet met voorliggende aanvraag.

Door de nieuwe product doorzet worden op jaarbasis maximaal 6500 bijkomende vrachtwagens verwacht. In totaal worden op jaarbasis maximaal 25.000 vrachtwagens verwacht voor de afvoer van producten (bestaand + nieuw).

De verkeersgeneratie afkomstig van GCT wordt uitgemiddeld & gespreid over verschillende periodes doorheen de dag. Gemiddeld zijn er dus in totaal 100 vrachten per dag te verwachten (en maximaal 26 afkomstig omwille van voorliggende aanvraag).

Met voorliggende aanvraag wordt geen aanzienlijke stijging verwacht in het aantal scheepslossingen. De loods wordt gebouwd op een reeds vergunde opslaglocatie, de schepen die gelost worden vervangen schepen die voorheen fossiele brandstoffen loste. Op jaarbasis wordt een 5-tal scheepslossingen verwacht voor voorliggend project.

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 verkeersemisies.

Gezien de algemene ligging van GCT in de Gentse haven, de directe aansluiting op de R4, het lopende & toekomstige R4-project en de gespreide transport stromen over de dag & het jaar heen, kan worden geconcludeerd dat de impact op de mobiliteit beperkt en niet significant is.