

Bijlage E1

Effecten op de mobiliteit

1. Is er een mobiliteitsstudie opgemaakt?

☐ ja

☒ nee

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

Ruimtelijke situering van de inrichting

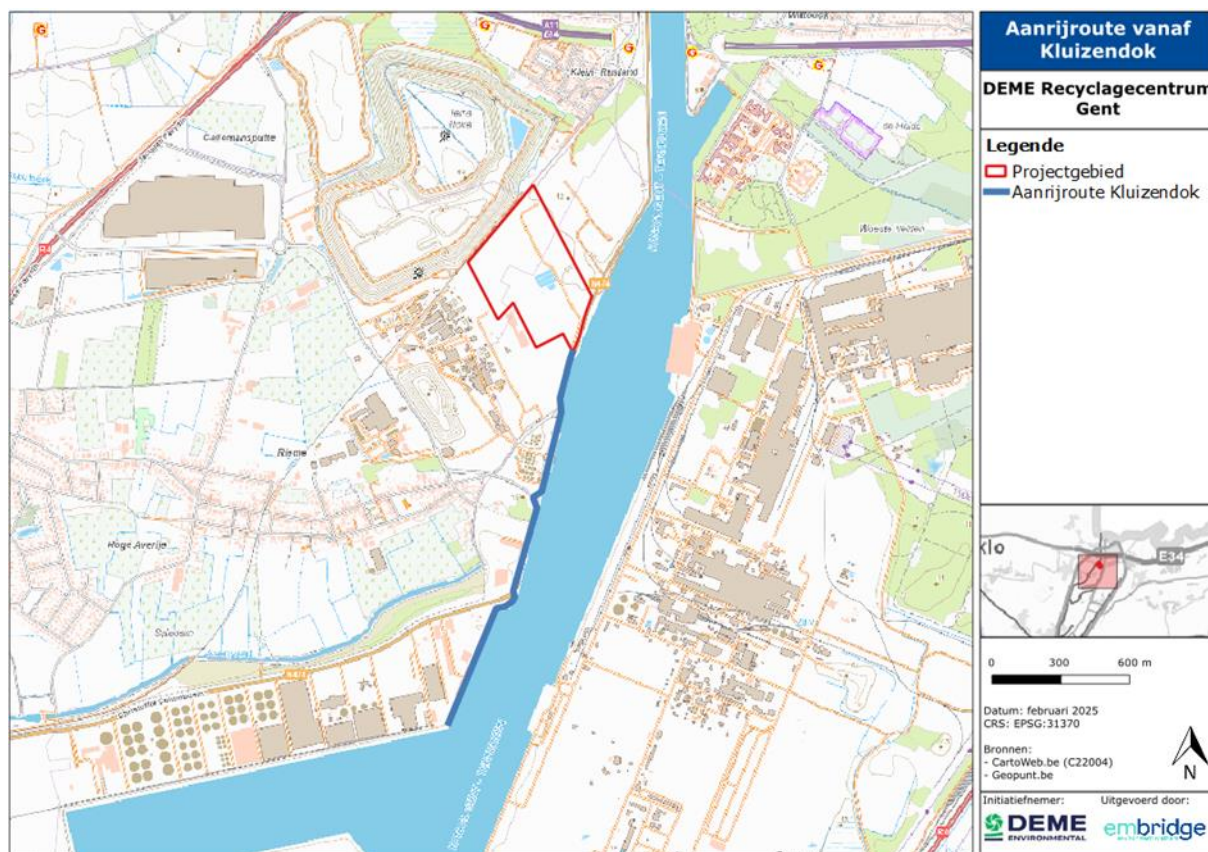
De projectsite van DEME Environmental NV is gelegen aan de Kuhlmannkaai 13, waarbij de gemeentegrenzen van Gent en Evergem doorheen de site lopen. De site situeert zich in het noordelijk deel van de haven van Gent, op de linkeroever van het kanaal Gent-Terneuzen en op ca. 2 km van de grens met Nederland. De totale oppervlakte van de projectsite bedraagt ongeveer 20 ha.

In het MER wordt de ruimtelijke situering van de inrichting uitvoerig besproken. De informatie is terug te vinden in hoofdstuk II, sectie 1.

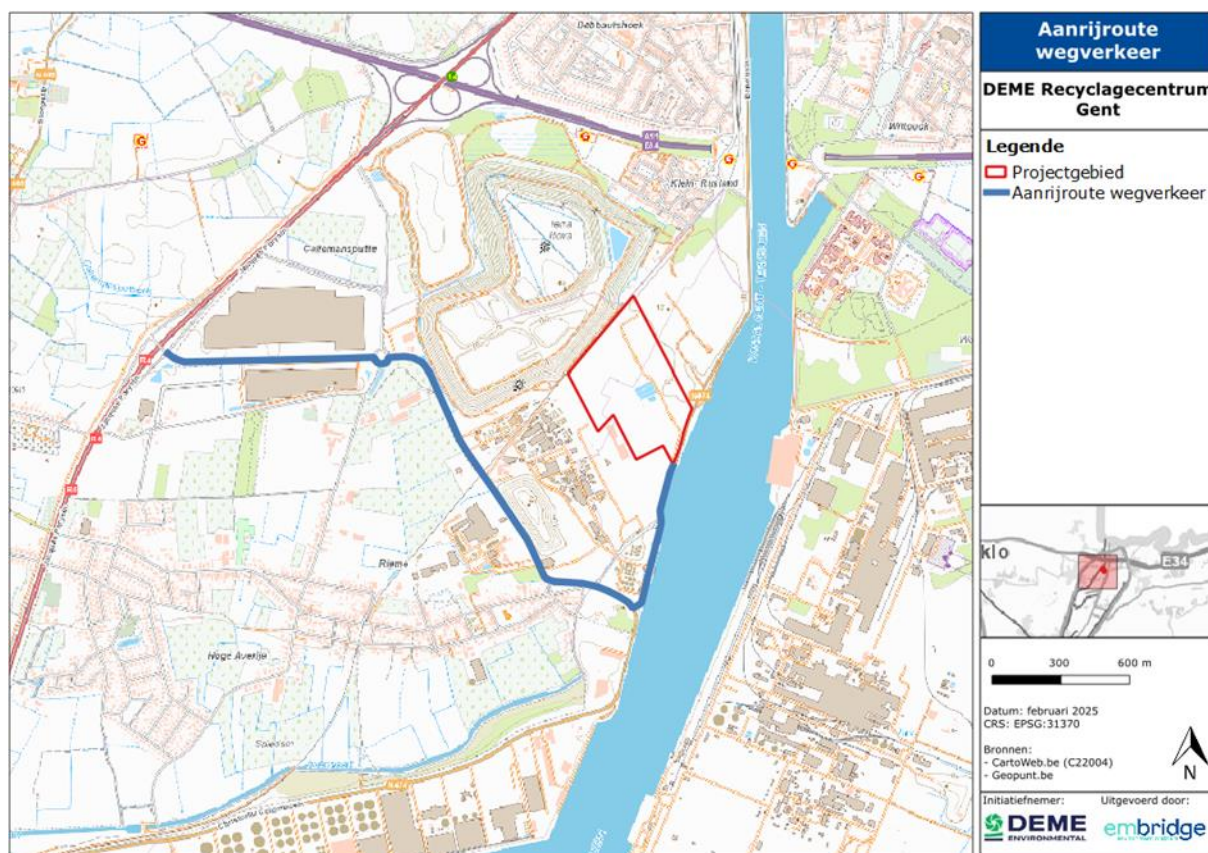
Bereikbaarheidsprofiel

In het MER wordt het bereikbaarheidsprofiel van de inrichting uitvoerig besproken. De informatie is terug te vinden in hoofdstuk XIV, sectie 1.3.2.

Volgende figuren uit het project-MER geven de routes weer richting het verwerkingscentrum. Deze routes bevinden zich volledig in havengebied of industrie en doorkruisen op geen enkel punt een dorpskern.



Figuur 1: Huidige aanrijroute vanaf Kluizendok (bron: project-MER)



Figuur 2: Huidige aanrijroute voor wegverkeer (bron: project-MER)

Mobiliteitsprofiel

In hoofdstuk XIV, sectie 1.4 van het project-MER werd een beschrijving van de transporten uitgewerkt. De gegevens van het project-MER worden hieronder overgenomen.

Vrachtwagens en schepen

Aanlegfase:

De aanlegfase voor de uitbreiding komt neer op de aanvoer van machines, bijhorende constructies, en de aanleg van verhardingen. Er komen verschillende nieuwe bouwvolumes bij zoals loodsen, een overkapping en aanpassingen aan bestaande constructies. De opdrachtgever heeft gegevens aangeleverd over de duur van deze aanlegfase en het aantal ritten dat nodig is voor de aan- en afvoer van materiaal, puin, machines, etc. Er zal als worst case-inschatting geen rekening worden gehouden met vrachtwagens die mogelijk vol toekomen en vol wegrijden.

De duur van de aanlegfase zal min. 1 jaar- en max. 2 jaar duren. Er zullen verschillende handelingen gebeuren waarvoor werfverkeer ritten zal genereren. Deze worden hieronder opgelijst, inclusief een inschatting van het aantal ritten dat nodig zal zijn per handeling:

- Grondwerken: 54 ritten
- Verharding: 316 ritten
- Gebouwen: 35 ritten
- Infrastructuur: 51 ritten
- Opslagloodsen: 218 ritten
- Installaties: 80 ritten
- Slibontwatering: 190
- Waterhuishouding: 40 ritten

Dit resulteert in een totaal van 984 ritten, oftewel 1.968 bewegingen verdeeld over 1 tot 2 jaar. Hierbij dient opgemerkt te worden dat een groot deel van de transporten in de aanlegfase wordt vermeden, omdat de benodigde grond voor de reliëfwijziging (terreinophoging) wordt ingevuld met grond die deel uitmaakt van de normale werking van het centrum. Er zijn met andere woorden geen extra transporten nodig om het terrein op te hogen. Er zullen door personeel naar verwachting 5.390 bewegingen (in- en uitgaand) worden gegenereerd gedurende de werffase.

Er zal worden berekend hoeveel ritten er bijkomend op dagbasis gegenereerd worden voor de aanleg rekening houdend met een duur van 1 jaar, 1,5 jaar en 2 jaar. Deze gegevens zullen vervolgens omgezet worden in pae. Hiervoor wordt zoals eerder een omrekenfactor van 2,3 gebruikt. Er zal worden aangenomen dat er jaarlijks 240 werfdagen zijn waarop de ritten plaatsvinden.

Aanlegfase 1 jaar (240 dagen):

Werkverkeer: 19 dagelijkse bewegingen, oftewel 44 pae per dag

Personeel: 23 dagelijkse bewegingen

Totaal: 67 pae per dag

Aanlegfase 1,5 jaar (360 dagen):

Werkverkeer: 13 dagelijkse bewegingen, oftewel 30 pae per dag

Personeel: 15 dagelijkse bewegingen

Totaal: 45 pae per dag

Aanlegfase 2 jaar (480 dagen):

Werfverkeer: 9 dagelijkse bewegingen, oftewel 21 pae per dag

Personeel: 11 dagelijkse bewegingen

Totaal: 32 pae per dag

Exploitatiefase

In de geplande toestand zal de doorzet toenemen met ongeveer 20%, wat resulteert in een totale doorzet van 1.290.200 ton/jaar. De verdeling tussen schip en vrachtwagens blijft hetzelfde als in de huidige situatie. Ook blijft de capaciteit 2.500 ton/schip en 28 ton/vrachtwagen en zal 10% vol toekomen en vertrekken. Onderstaande tabel toont de verkeersgeneratie in de toekomstige toestand:

Tabel 1: Verkeersgeneratie toekomstige situatie (bron: project-MER)

	% modus	Ton/jaar	Transporten		Bewegingen	
			#/jaar	#/dag	#/jaar	#/dag
Jaarlijkse doorzet		1.290.200				
Aanvoer						
Schepen	50%	645.100	258	1	490	2
Vrachtwagens wegtransport	50%	645.100	23.039	96	43.775	182
Vrachtwagens t.h.v. Kuhlmannkaai	100%	1.290.200	46.079	192	87.549	365
Afvoer						
Schepen	30%	387.060	155	1	294	1
Vrachtwagens wegtransport	70%	903.140	32.255	134	61.285	255
Vrachtwagens t.h.v. Kuhlmannkaai	100%	1.290.200	46079	192	87.549	365
Totaal						
Schepen	40%		413	2	784	3
Vrachtwagens wegtransport	60%		55.294	230	105.059	438
Vrachtwagens t.h.v. Kuhlmannkaai	100%		92.157	384	175.099	730

De vrachtwagenbewegingen werden in bovenstaande berekening en tabel nog niet omgezet in personenauto-equivalent (pae). De type vrachtwagens en aanrijroutes blijven hetzelfde, dus wordt eveneens een pae van 2,3 gebruikt als omrekenfactor. Onderstaande tabel geeft het aantal pae weer voor vrachtwagenverkeer op jaar- en dagbasis.

Tabel 2: Omrekening vrachtwagenbewegingen naar pae (bron: project-MER)

		Jaarlijks	Dagelijks
Vrachtwagens wegtransport	Totaal:	241.636 pae	1.007 pae
Vrachtwagens t.h.v. Kuhlmannkaai	Totaal:	402.728 pae	1.678 pae

De verplaatsingen van vrachtwagens zullen ook in de nieuwe situatie voornamelijk tussen 7u en 19u plaatsvinden. In deze 12 uren zal met een dagelijkse pae van 1.678, de pae per uur gelijk zijn aan 140. Er wordt steeds getracht zo min mogelijk transporten te regelen gedurende de spitsuren. Als worst case zal ook hier worden aangenomen dat de verdeling tijdens de spitsuren gelijk is.

Werknemers

Er kunnen tot 33 medewerkers op de site aanwezig zijn. Deze zullen naar verwachting grotendeels met de personenwagen komen. Als worst case zal dit worden aangenomen. De verdeling functies en werkuren wordt hieronder getoond:

- Werktuigen: 11 medewerkers (7u – 17u)
- Handlanger: 2 medewerkers (7u – 17u)
- Werfleiding: 5 medewerkers (7u – 17)
- Overige: 10 medewerkers (7u – 17u)
- Ondersteunend: 1 medewerker (7u – 15u30)
- Operatoren en techniek: 3 medewerkers (7u – 15u30)
- Onderaanneming: 1 medewerker (7u – 15u30)

Er zullen dan 66 autoverplaatsingen gebeuren per dag. Op basis van de werkuren wordt de ochtendspits vermeden door alle werknemers en verlaten 28 werknemers de site in de avondspits. Op basis van de werkuren zullen er dan 0 verplaatsingen zijn tijdens de ochtendspits en 28 tijdens de avondspits.

Bezoekers

In de toekomstige situatie blijven bezoekers slechts uitzonderlijk komen dus worden deze weer niet meegenomen in de berekening.

Totale verkeersgeneratie wegverkeer

De verkeersgeneratie voor de werknemers, bezoekers en transporten zijn berekend dus kan het totale aantal worden achterhaald, evenals het totale aantal gedurende de spitsuren. Dit zal steeds worden berekend in pae. De transporten via schip worden niet opgeteld bij het totaal, gezien deze de verkeersleefbaarheid en verzadigingsgraad van omliggende wegen niet in het gedrang zullen brengen. **Het totaal aantal verplaatsingen per schip bedraagt 784 per jaar en 3 per dag.**

Tabel 3: Totale verkeersgeneratie wegverkeer (bron: project-MER)

Verkeersgeneratie toekomstig (pae)	Ochtendspits	Avondspits	Totaal
Werknemers	0	28	66
Bezoekers	0	0	0
Vrachtwagens	140	140	1.679
Totaal	140	168	1.745

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

In hoofdstuk XIV, sectie 1.4.3. van het project-MER wordt een analyse en evaluatie uitgevoerd m.b.t. de effecten op de mobiliteit.

Aanlegfase

Een groot deel van de transporten in de aanlegfase wordt vermeden, omdat de benodigde grond voor de reliëfwijziging (terreinophoging) wordt ingevuld met grond die deel uitmaakt van de normale werking van het bedrijf. De aan- en afvoer zal dus vrij beperkt zijn. Vrachten worden gespreid over de daguren om de hinder te minimaliseren. Vrachtwagens zullen de site vlot op en af kunnen rijden en dienen niet op straat te wachten om de site op te rijden gezien er voldoende ruimte ter beschikking is. Tijdens de avond- en nachtperiode worden in de aanlegfase geen vrachten geleverd. Bovendien bevinden er zich geen woongebieden in de directe omgeving en dienen geen woonstraten gepasseerd te worden om het projectgebied te bereiken vanaf het hogere wegennet.

De precieze duur van de aanlegfase is nog niet met zekerheid gekend maar de totale verkeersgeneratie zal lager liggen dan tijdens de exploitatie. Alleen zal het verkeer iets meer geconcentreerd zijn in de daguren. Tijdens de werfperiode blijven de activiteiten van het recyclagecentrum echter wel doorgaan. Gedurende 1 tot 2 jaar zal de verkeersgeneratie van de gebruiksfase dus samenvallen met de verkeersgeneratie in de referentiesituatie. De totale verkeersgeneratie in de referentiesituatie bedraagt 1.745 pae wat significant hoger ligt dan die tijdens de werffase. Dit zal geen wezenlijke effecten veroorzaken gezien de beperkte hoeveelheid verkeer gelinkt aan de werffase.

De hinderaspecten zullen van tijdelijke aard zijn, de verkeersgeneratie is beperkt, en er bevinden zich geen woongebieden in de directe omgeving, waardoor conflicten met de zachte vervoersmodi en verkeer beperkt negatief zullen blijven (-1). De cumulatieve effecten van het verkeer gelinkt aan de werffase en het verkeer in de referentiesituatie, dat tijdens deze werffase blijft bestaan, zal insignificant zijn door een zeer beperkt verschil in pae.

Exploitatiefase

De uitbreiding van het centrum zal leiden tot ca. 20% meer transportbewegingen t.o.v. de vergunde situatie (ref. OMV_2024007920). Bemerkt hierbij wel dat in de basisvergunning van de site rekening werd gehouden met een doorzet die ca. 15% hoger is dan hetgeen wat geraamd wordt voor de geplande situatie.

Er zullen daarnaast ongeveer 13 werknemers bijkomen. Zoals getoond in de verkeersgeneratie gaat de dagelijkse pae tijdens het drukste uur (de avondspits) omhoog van 126 naar 168.

Er zijn effecten van de exploitatiefase op het woon-werk- en vrachtverkeer aangezien er extra personeel en aan- afleveringen bijkomen. Om de effecten van de exploitatiefase op het wegennet te achterhalen worden, zoals voor de huidige situatie, de grenswaarden leefbaarheid en verzadigingsgraad van de N474/Kuhlmannkaai berekend. Deze weg heeft van alle ontsluitingswegen de laagste grenswaarde leefbaarheid, dus zal het aandeel op de andere wegen minder aanzienlijk zijn. Het aandeel aan de grenswaarden van de N474 kan dus als worstcase worden beschouwd.

De vrachtwagens rijden nog steeds gelijk verdeeld op- en af langs de N474 dus zal de max. pae/u/richting in de avondspits 84 bedragen (168/2).

Voor de grenswaarden leefbaarheid resulteert dit in het volgende:

De N474/Kuhlmannkaai betreft een 'lokale weg type IIa gebiedsstructurerende as voor alle modi'. Volgens **Error! Reference source not found.** geldt hiervoor een grenswaarde leefbaarheid van 600 pae/u/richting. **Het aandeel van het projectgebied aan de leefbaarheid stemt dan overeen met 14% van de grenswaarde.**

Voor de verzadigingsgraad komt dit neer op het volgende:

De N474/Kuhlmannkaai betreft een lokale weg buiten de bebouwde kom 2x1 en heeft dus een wegcapaciteit van 1.000 vtg/uur/wegvak. **Het aandeel van de wegcapaciteit komt neer op 8,4% van de verzadigingsgraad.**

Deze percentages blijven ruim onder de drempelwaarden voor de N474 en zullen nog lager zijn voor de overige ontsluitingswegen. Er zijn bovendien geen verkeersproblemen gekend langs de ontsluitingswegen van- en naar het projectgebied dus zullen de effecten op mobiliteit tijdens de exploitatiefase hoogstens beperkt negatief blijven (-1).