

Beschrijving van de hedendaagse mobiliteitssituatie – Carbon Green Logistics (CGL)

Carbon Green Logistics (CGL) beschikt over twee opslagtanks van elk 3.100 m³, bestemd voor de op- en overslag van (bio-)ethanol. De ethanol wordt geproduceerd door Steelanol en via een ondergrondse leiding rechtstreeks aangevoerd naar de site. De verdere overslag gebeurt per binnenvaarttanker aan de steiger in het Rodenhuizedok, wat bijdraagt aan een duurzaam en verkeersarm logistiek proces.

De beoogde overslag op de binnenvaarttanker zou initieel betrekking hebben op twee schepen per maand, maar door de tegenvallende productiecapaciteit blijft het werkelijke aantal aanzienlijk lager, tot zelfs nagenoeg geen trafiek.

De exploitatie van de site gebeurt door personeel van het nabijgelegen Euro-Silo. CGL heeft geen eigen personeel in dienst. Verplaatsingen van het personeel gebeuren hoofdzakelijk per werkfiets. Er is geen sprake van regulier gemotoriseerd personenverkeer van of naar de site.

Er zijn slechts sporadische verplaatsingen in functie van materiaalleveringen of technisch onderhoud. Deze transporten zijn beperkt in aantal en hebben geen noemenswaardige impact op de verkeersstroom in de omgeving. Om die reden zijn ook op de site geen parkeerplaatsen voorzien.

De mobiliteitsimpact van CGL is hierdoor minimaal.

Toekomstige mobiliteitssituatie na uitbreidingsfase – Carbon Green Logistics (CGL)

In de uitbreidingsfase worden vijf extra opslagtanks gerealiseerd: twee tanks van elk 3.100 m³ en drie tanks van elk 4.500 m³. De opslagcapaciteit voor (bio-)ethanol wordt hiermee aanzienlijk vergroot. De ethanol wordt via een ondergrondse leiding aangeleverd, vergelijkbaar met de huidige situatie. De overslag zal voornamelijk plaatsvinden via binnenvaarttankers aan de steiger in het Rodenhuizedok. Occasioneel kan er ook een schip gelost worden naar de opslagtanks. Het aantal scheepsbewegingen neemt toe tot ongeveer 60 à 70 per jaar.

Er wordt een laad- en loszone voor vrachtwagens ingericht, die alleen wordt gebruikt als noodoplossing of op bijzondere verzoeken van klanten. Het vrachtverkeer via de weg blijft daarmee beperkt tot circa 10 vrachtwagenbewegingen per jaar.

Daarnaast wordt een stikstoftank van 30.000 liter geplaatst, die wordt gevuld via vrachtwagenleveringen van een nabijgelegen bedrijf. Dit leidt tot ongeveer 2 vrachtwagenbewegingen per maand.

Het personeel van CGL blijft afkomstig van Euro-Silo en gebruikt voornamelijk de fiets voor verplaatsingen naar de locatie. Er wordt geen toename verwacht van gemotoriseerd personenverkeer.

Mobiliteitsimpact na uitbreiding

Binnenvaartverkeer: De toename van het aantal binnenvaartbewegingen vindt via het water plaats en beïnvloedt het wegennet niet.

Wegverkeer vrachtwagens: Het aantal vrachtwagenbewegingen blijft beperkt, met ongeveer 10 voertuigen per jaar voor bijzondere situaties en circa 24 voertuigen per jaar voor de stikstoftank. Dit heeft een minimale impact op de verkeersdruk in de omgeving.

Personeelsvervoer: Er is geen verandering in het aantal of de modaliteit van personeelsverplaatsingen; gemotoriseerd verkeer blijft laag.

Parkeren: Er is geen noodzaak voor extra parkeervoorzieningen vanwege het geringe aantal gemotoriseerde voertuigen.

Veiligheid en bereikbaarheid: De beperkte groei in verkeersbewegingen zal naar verwachting geen negatieve effecten hebben op de verkeersveiligheid of bereikbaarheid van het gebied.

Conclusie:

De uitbreidingsfase van Carbon Green Logistics zorgt voor een aanzienlijke uitbreiding van de opslagcapaciteit en een toename van de overslag via binnenvaart. Het wegverkeer neemt beperkt toe en de impact op de lokale mobiliteit blijft gering. Bereikbaarheid en verkeersveiligheid worden hiermee niet negatief beïnvloed.