

Addendum E1 tem E 12 Effecten op de omgeving

13. Wijziging of uitbreiding van projecten van bijlage I, II of III waarvoor reeds een vergunning is afgegeven en die zijn of worden uitgevoerd (niet in bijlage I of II opgenomen wijziging of uitbreiding)

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).

Personenverkeer van en naar de onderneming

Het beheer van de inrichting wordt uitgevoerd door :

- 1 Operations Manager
- 1 Service Customer Manager
- 2 Administrative Support
- 1 Field Supervisor;
- 12 Tank Terminal operatoren (5 ploegensysteem);
- 11 ondersteunende medewerkers (Sales, Finance, Projecten, HSQE).

De inrichting is 24u/24u en 7d/7d operationeel (inclusief nacht- en weekendploegen). Ook in de weekendnacht is er minstens 1 operator aanwezig. De inrichting is dus steeds fysiek bemand, ook al vinden er geen operationele activiteiten plaats.

Het Operations Team voor de inrichting is hetzelfde personeel dat tevens de andere tankterminals van GTS met name Kluizendok Tank Terminal en Tankenpark GTS Kluizendok exploiteren.

Gezien de ligging binnen het havengebied gebeurt het transport per wagen.

Ten gevolge van de geplande wijzigingen wordt geen toename van het personeelsverkeer verwacht.

Goederentransport van en naar de onderneming

Het projectgebied ligt in het Gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Afbakening Zeehavengebied Gent – Inrichting R4-Oost en R4-West. De bouwplaats ligt in een zone voor zeehaven- en watergebonden bedrijven Kluizendok.

Op de inrichting vindt geen productie plaats. Het tankpark heeft in hoofdzaak een commercieel doel nl. de op- en overslag van aardolieproducten voor de bevoorrading van de Europese markt (incl. Benelux).

Het product wordt aan- en afgevoerd via zeeschepen (met een inhoud van 50 000 m³), lichters (met een inhoud tussen 1 000 m³ en 6 000 m³; gemiddelde inhoud van 3 500 m³) en treinen (24 wagons van 60 m³, totale inhoud 1 440 m³).

Er wordt verondersteld dat er maximaal 8 bewegingen per tank op jaarbasis zullen plaatsvinden, dit wil zeggen dat er maximaal 6 644 757 m³/j zal worden geladen en gelost, d.w.z. 3 322 378 m³ IN en 3 322 378 m³ UIT.

De volgende procentuele verdeling over zeeschepen, lichters en treinen wordt verondersteld voor:

- De aanvoer van product (IN): 3 322 378 m³/jaar

- o 52% per zeeschip; 1 719 428 m³/jaar
- o 45% per lichters; 1 502 780 m³/jaar
- o 3% per trein; 100 171 m³/jaar
- De afvoer van product (UIT): 3 322 378 m³/jaar
 - o 30% per zeeschip; 996 714 m³/jaar
 - o 60% per lichters; 1 993 427 m³/jaar
 - o 10% per trein; 332 238 m³/jaar

De aanvoer van product (IN) gebeurt dus met:

- o 34 zeeschepen van 50 000 m³ per jaar;
- o 429 lichters van 3 500 m³ per jaar;
- o 70 treinen met 24 wagons van 60 m³ per jaar;

De afvoer van product (UIT) gebeurt dus met:

- o 20 zeeschepen van 50 000 m³ per jaar;
- o 570 lichters van 3 500 m³ per jaar;
- o 231 treinen van 24 wagons van 60 m³ per jaar;

Dit betekent dat er voor de aan- en afvoer van producten jaarlijks :

- 54 zeeschepen aanmeren, dit is circa 5 per maand;
- 999 lichters aanmeren, circa 3 per dag;
- 300 treinen halt houden, dit is 25 per maand.

Douglas Terminals wenst een **uitbreiding / wijziging**⁹ van producten te voorzien in tankenparken TP G1.1 en TP G1.2 met opslag van volgende producten :

- In alle tanks van **TP G1.1**:
 - o Niet gevaarlijke stoffen : biodiesels of plantaardige oliën;
 - o Met naam genoemde stoffen “aardolieproducten en alternatieve brandstoffen” (Seveso-categorie 34) *met een vlampunt hoger dan of gelijk aan 55°C*;
 - o Ontvlambare vloeistoffen van gevaarcategorie 1 (H224 vlampunt <23°C, kpt<=35°C), 2 (H225 vlampunt <23°C, kpt >35°C) en 3 (H226 vlampunt 23°C-60°C) met vlampunt < 55°; met GHS02 pictogram volgens CLP-indeling;
 - o Met naam genoemde stoffen “aardolieproducten en alternatieve brandstoffen” (Seveso-categorie 34) *met een vlampunt lager dan 55°C*;
 - o Ontvlambare vloeistoffen **categorie 2 & 3** (GHS02, H225 of H226), zijnde Seveso-categorie P5c.
- In alle tanks van **TP G1.2** :
 - o Niet gevaarlijke stoffen : biodiesels of plantaardige oliën;
 - o **Gevaarlijke, niet-Seveso-producten o.a. corrosieve (GHS05), schadelijke (GHS07) of op lange termijn gevaarlijk voor de gezondheid (GHS08) producten;**

⁹ Blauw gemarkeerde tekst betreft wijzigingen voor de geplande inrichting in vergelijking met de huidige inrichting;

	○ Met naam genoemde stoffen “aardolieproducten en alternatieve brandstoffen” (Seveso-categorie 34) met een vlampunt hoger dan of gelijk aan 55°C; ○ Ontvlambare vloeistoffen van gevarencategorie 3 met GHS02 pictogram en vlampunt ≥ 55°C tot 60 °C volgens CLP-indeling; ○ Ontvlambare vloeistoffen categorie 3 (GHS02, H226), zijnde Seveso-categorie P5c (met een vlampunt hoger dan 55°C). ○ Aquatxische stoffen (Seveso-categorie E1, E2). Het totale opgeslagen volume zal hierdoor niet toenemen. Tijdens de exploitatie van TP G1.1 en TP G1.2 wordt geen vrachtverkeer gegenereerd. De tankterminal voorziet namelijk geen aan- en afvoer via vrachtwagens. Alle aan- en afvoer van de brandstoffen zal per schip of per trein gebeuren. Het verkeer op de tankterminal zal beperkt blijven tot de werknemers (maximaal 15 personen) of ten gevolge van onderhoudswerkzaamheden. Ten opzichte van het drukke scheepsverkeer langs het zeekanaal Gent-Terneuzen wordt het aandeel van de tankterminal van Douglas Terminals verwaarloosbaar ingeschat. Voor wat betreft het treinverkeer zal de bestaande laadinfrastructuur (2 lospompen voor treinen) ter hoogte van tankpark F gebruikt worden. Wellicht zullen wel onderhoudswerken noodzakelijk zijn, echter het daarmee gepaard gaande verkeer zal eerder beperkt zijn. Tijdens de exploitatiefase zijn er geen aanzienlijk effecten te verwachten inzake mobiliteit.
--	--

- 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 verkeersemmissies.

	Aangezien de aanleg en constructie van de tanks geen deel uitmaken van het voorwerp van de aanvraag, zal er geen verkeer voor de aanvoer van materialen en machines veroorzaakt worden. Tijdens de exploitatiefase zal het wegverkeer niet toenemen aangezien alle aan- en afvoer per trein of schip zal gebeuren. Aanzienlijke effecten worden bijgevolg niet verwacht. Tijdens de exploitatiefase zijn er geen effecten te verwachten inzake mobiliteit.
--	---