

Bijlage E1

Effecten op mobiliteit

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).

Ruimtelijke situering:

Rousselot is gelegen in de wijk Meulestede, en meer specifiek in het meest noordelijke stuk van het schiereiland Muide-Meulestede. De inrichting bevindt zich volledig in industriegebied, tussen het kanaal Gent-Terneuzen, het noorddok en de voorhaven van Gent.

Toegangswegen/bereikbaarheidsprofiel:

De inrichting is bereikbaar via de weg en het water.

Gezien de werken aan de Meulestedebrug is de ingang via de Meulestede-kaai tijdelijk afgesloten. Bijgevolg is de toegang via de weg voorlopig alleen maar mogelijk via ingang aan de Port Arthurlaan.

Vanuit de Port Arthurlaan kan het verkeer vanuit Rousselot enerzijds via de Meulestedebrug en de N465 Zeeschipstraat aansluiting vinden op de R4-west, of anderzijds via N456 Vliegtuiglaan en de turbo-rotonde aansluiting vinden op de R4-oost.

Voor transport via het water beschikt Rousselot niet over een laadkaai met de noodzakelijke kranen of rollend materieel op eigen terrein. Het gebruik van een kaai in de buurt zou een extra transport vereisen met food grade containers waardoor de logistieke kost sterk zou toenemen.

De investering in een eigen laadkaai werd onderzocht, maar momenteel is dergelijke investering nog lang niet kostenefficiënt. Dit omwille van volgende redenen:

Met betrekking tot de aanvoer van grondstoffen:

- De zwoerden (varkenshuiden) hebben een zekere bederfbaarheid, waardoor het product binnen een heel korte periode verwerkt dienen te worden waarbij de koude-keten niet onderbroken mag worden.
- Indien de koude-keten toch onderbroken zou worden, dienen de zwoerden binnen de 24u verwerkt te worden. Bij langere periodes van onderbreking treedt er snelle degradatie en een toename van endotoxines op.
- De leveranciers zijn vaak variabel qua locatie, beschikken niet over gekoelde opslagcapaciteit, en moeten op zeer korte termijn van hun zwoerden af. Bijgevolg dienen er vaak ad hoc en op korte termijn ophalingen georganiseerd te worden.

Omwille van bovenstaande punten dienen gespecialiseerde koeltransporten georganiseerd te worden die in staat zijn om bij een variabel aantal leveranciers, variabele hoeveelheden aan zwoerd op te halen vooraleer

deze komen lossen bij Rousselot. Deze logistieke flow is niet mogelijk om via schepen te organiseren gezien deze sterk aangewezen zijn op vooraf vastgelegde datums, grote hoeveelheden en vaste transportroutes.

Met betrekking tot de afvoer van eindproduct:

- Rousselot heeft variabele productiehoeveelheden op dagbasis, en op afroep van de klant. Bijgevolg is het niet mogelijk om ver genoeg op voorhand capaciteit te reserveren bij een binnenschip met een bepaalde bestemming. Binnenschepen zijn namelijk geen dienst dat je zomaar 'op afroep' kan gebruiken.
- Om een schip vol te laden zouden producten, gezien de variabele productie, vaak enkele weken opgeslagen moeten worden vooraleer deze opgestuurd kunnen worden. De klanten zijn echter niet akkoord als hun (food grade) product eerst zo lang heeft liggen wachten vooraleer het bij hen terechtkomt.

Aanlegfase van het project:

De bouw van de nieuwe loods waarin de nieuwe proceswaterinstallatie zal ondergebracht worden en de aanleg van het nieuw tankpark zal tijdelijk tot een verhoging leiden van het vracht- en personenverkeer. Concreet worden er voor een duurtijd van de aanlegfase van ongeveer zes maanden 173 extra vrachtwagens, en 1.002 extra personen- of bestelwagens verwacht.

Exploitatiefase:

Zoals reeds toegelicht onder het punt bereikbaarheidsprofiel vindt het vrachtverkeer bij Rousselot uitsluitend over de weg plaats. In 2024 bedroeg dit in totaal 12.297 vrachtwagens.

Voor het inschatten van het aantal personenwagens dat er naar de site komen wordt er gekeken naar het aantal personen die per dag op de site verwacht worden. Er wordt in een volcontinue regime gewerkt. Op weekdays zijn er een 45-tal arbeiders en bedienden aan het werk in het shiftensysteem. In het weekend betreft dit zo'n 30-tal arbeiders en bedienden. Daarnaast werken 123 bedienden tijdens de standaard kantooruren (7u30 – 18u00) op weekdays.

Naast de eigen werknemers zijn er ook contractoren aanwezig op de site voor preventief en curatief onderhoud. Er zijn van maandag tot vrijdag gemiddeld 20 contractoren per dag aanwezig op de site. In het weekend zijn er normaal geen contractoren aanwezig.

15 procent van de werknemers gebruikt de fiets voor het woon-werkverkeer.

Ten gevolge van eigen werknemers en contractoren worden er dus gemiddeld 121 personenwagens per etmaal verwacht d.i. 88.330 lichte verkeersbewegingen per jaar.

Verandering t.g.v. voorwerp van de aanvraag:

Het uitbreidingsproject zal niet leiden tot een toename aan goederen- of personenverkeer tijdens de exploitatie. Er is geen impact op het aantal goederen dan in- of uit de site getransporteerd wordt, of het aantal nodige personeelsleden. Daarentegen wordt er juist verwacht dat dit project zal leiden tot een (beperkte) afname. De huidige proceswaterinstallatie wordt namelijk beheerd door een derde partij genaamd Azulatis, terwijl de nieuwe proceswaterinstallatie volledig in eigen beheer zal zijn van Rousselot.

De toelevering van chemicaliën voor de proceswaterinstallatie zal omwille van het eigen beheer en het nieuwe tankpark beter gecoördineerd worden met de algemene leveringen van chemicaliën aan Rousselot, bijgevolg worden de vrachttransporten voor chemicaliën geoptimaliseerd wat tot een netto-afname zou moeten leiden. Daarnaast is er geen permanentie meer nodig van de proceswaterinstallatie door personen van Azulatis, wat tot een afname van 1-2 personenwagens zal leiden op dagelijkse basis.

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 verkeersemissies

Het nieuwe project zal niet leiden tot een toename van zowel vracht- als personenverkeer. Omwille van enkele optimalisaties zou dit juist (beperkt) moeten afnemen. Het aantal bijkomende transporten naar aanleiding van de aanlegfase is, gezien het beperkte aantal en de tijdelijke duur, verwaarloosbaar.

De huidige exploitatie van Rousselot leidt niet tot merkbare hinder op de omliggende wegen. De vestiging is gunstig gelegen in industriegebied. Er is een vlotte doorstroming richting zowel de R4-west als de R4-oost mogelijk. Er is momenteel een filegevoelig punt ter hoogte van de Meulestedebrug omwille van werkzaamheden aan deze brug, maar dit is een tijdelijke, niet-representatieve situatie. Wanneer deze werken voltooid zijn, zal er een vlottere doorstroming mogelijk zijn vanuit Rousselot richting de N465 Zeeschipstraat.

Vrachtwagens naar en afkomstig van Rousselot dienen zich, gezien de aard van de producten, nooit doorheen het centrum van Gent te begeven.