

Bijlage E1 Effecten op de mobiliteit

BAT Services

1 Is er een mobiliteitsstudie opgemaakt?

- ☒ Ja. Zie bijlage E1bis
- ☐ Nee. Ga naar vraag 2.

2 Beschrijf de mobiliteit die gegenereerd wordt door de aanvraag.

Op heden zijn er geen activiteiten op de site. Het project voorziet een dagelijkse werking met 20 werknemers op de projectsite. Deze 20 werknemers worden verdeeld in 3 arbeidersploegen en bedienden (9u – 17u). Gezien de ligging van het project wordt ervan uitgegaan dat de werknemers maximaal met de wagen naar het werk komen. Dagelijks rijden dus 20 medewerkers de site op en af met de auto (20 PAE in, 20 PAE uit). Bij opstart van elke shift zijn er dus 5 extra inkomende PAE-bewegingen en na einde van de shift zijn er 5 extra uitgaande PAE-bewegingen. Op het drukste moment (shiftwissel) zijn 15 personenwagens gelijktijdig aanwezig. Slechts occasioneel zullen (zakelijke) bezoekers op de site worden ontvangen. Er worden ongeveer 1 zakelijke bezoeker per week verwacht.

Op jaarbasis zal er 850.000 ton grond- en afvalstoffen worden aangevoerd en zal er meer dan 500.000 ton afgevoerd worden. Gezien de gunstige ligging aan het kanaal Gent-Terneuzen, zal er volop ingezet worden op duurzame watertransporten waarbij een aanzienlijk deel van de aan- en afvoer over het water zal gebeuren. Gemiddeld zorgen 282 vrachtwagens per week voor de aanvoer van materialen/afvalstromen en 359 vrachtwagens voor de afvoer van materialen/afvalstromen. Deze verkeersbewegingen zijn verspreid over de volledige werkdag, zonder uitgesproken piekmomenten.

M.b.t. de parkeerbehoefte worden er 19 autoparkeerplaatsen voorzien. Ook wordt er een fietsenstalling met 10 plaatsen voorzien voor het personeel. Vrachtwagens kunnen steeds rechtstreeks naar de laad- en losplaats voor de bestemde grond- of afvalstoffen. Er is voldoende parkeeraanbod op eigen terrein om de respectievelijk stallings- en parkeerbehoefte op te kunnen vangen. Er wordt op geen enkel moment parkeerdruk afgewikkeld op het openbaar domein of andere private terreinen.

M.b.t. de bereikbaarheid kan er gesteld worden dat de locatie in het havengebied een beperkte bereikbaarheid kent voor actieve weggebruikers. Voor het gemotoriseerd wegverkeer en het transport over water zijn er wel rechtstreekse aansluitingen op het dragende netwerk. Het havengebied is gedimensioneerd op een multimodale ontsluiting van de goederenstromen.

Rekening houdend met het huidige druktebeeld en het beoordelingskader uit het handboek MER Mens-Mobiliteit kan worden aangenomen dat er een verwaarloosbaar effect is voor de doorstroming in de projectomgeving. Er is voldoende (rest)capaciteit om de extra verkeersbewegingen op te vangen.

Voor verdere duiding zie Bijlage E1bis – Mobiliteitsstudie.

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

Zie Bijlage E1bis – Mobiliteitsstudie:



Het projectgebied wordt begrensd door o.m. een goederenspoorlijn, het Kanaal Gent-Terneuzen en de Willem van Rubroeckstraat. BAT Services zal de diverse ontsluitingsmogelijkheden ook benutten, o.m. door een deel van de aan- en afvoer via het water af te wikkelen.

Het havengebied heeft een beperkte toegankelijkheid voor actieve weggebruikers. Het platform van Max Mobiel biedt een collectieve vervoersoptie, maar het openbaar vervoer ligt op grotere afstand. Een deel van de aan- en afvoer (en het woon-werkverkeer) gebeurt dus door gemotoriseerd verkeer via de toegangswegen. Via de Willem van Rubroeckstraat – Marco Polostraat – Vasco da Gamalaan is het Ovaal van Wippelgem aan de R4 bereikbaar. Deze vlotte aansluiting op het hoofdwegenet zorgt voor een minimale bijkomende belasting van de omliggende woonkernen.

Op uurbasis worden maximaal 41 PAE-bewegingen per uur per richting gegenereerd. De impact op segmentniveau is beperkt, omdat de toegangswegen voldoende zijn uitgerust voor de afwikkeling van dit type transporten.

Met de aan- en afvoer via het Kanaal Gent-Terneuzen draagt deze ontwikkeling bovendien bij aan de ambities op lokaal en bovenlokaal niveau om het goederentransport (in havengebieden) te verduurzamen. Deze ontwikkeling heeft op Vlaams niveau dan ook een gunstig effect op de verkeersvolumes op de weg en draagt bij aan een duurzame ontwikkeling van de North Sea Port.

Op basis van de MOBER kan worden geconcludeerd dat:

- De aanvraag een beperkt effect heeft op het verkeersbeeld. De toename van de verkeersdruk is beperkt, met een maximale toename van 3,4%-punt in de verzadigingsgraad op de toegangswegen.
- Het inplantingsplan voorziet voldoende fietsstal- en parkeercapaciteit om de verwachte parkeervraag op eigen terrein op te vangen. Er wordt op geen enkel moment parkeerdruk afgewikkeld op het openbaar domein of op andere private terreinen. Desalniettemin worden het carpoolen, taxi- en fietsgebruik aangemoedigd en gefaciliteerd in het ontwerp.
- Het effect op de verkeersveiligheid is beperkt. De gebundelde in- en uitrit beperkt het aantal potentiële conflictpunten. Binnen de grenzen van de ontwikkeling(en) wordt maximaal ingezet op een verkeersveilige omgeving. Waar actieve en gemotoriseerde weggebruikers elkaar kunnen kruisen, wordt de aanwezigheid van voetgangers benadrukt en wordt de snelheid van het gemotoriseerd verkeer geremd.

Algemeen kan worden besloten dat de mobiliteitsbeoordeling gunstig is. Er is geen bijkomend mobiliteitsonderzoek noodzakelijk.

Nota:

Via voorliggende omgevingsvergunningsaanvraag wordt er een afwijking aangevraagd om 7/7 en 24/24 rustversturende activiteiten uit te voeren (composteren, vergisting, etc.) en ook om de aan- en afvoer 7/7 en 24/24 te mogen laten plaatsvinden. Dit zorgt ervoor dat de transporten maximaal gespreid kunnen worden in de tijd.

De inrichting zal ontoegankelijk zijn voor onbevoegden. Er wordt rondom een omheining voorzien van ongeveer 2 meter hoog. De in- en uitritten worden voorzien van poorten.