

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 860.000 ton grond- en afvalstoffen worden aangevoerd en zal er meer dan 340.000 ton eindproducten 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 308 vrachtwagens per week voor de aanvoer van materialen/afvalstromen en 343 vrachtwagens voor de afvoer van materialen/afvalstromen. Deze verkeersbewegingen zijn verspreid over de volledige werkdag, zonder uitgesproken piekmomenten. De verdere verdeling is terug te vinden in Bijlag E1bis.

B.A.T. Services heeft onderzocht in welke mate goederentransport via het spoor een haalbare optie is, mede gezien de aanwezigheid van treinsporen bestemd voor goederenvervoer in de nabijheid van de projectsite. Uit deze analyse blijkt echter dat zowel het type als de omvang van de te vervoeren goederen niet geschikt zijn voor transport per spoor. Bijgevolg wordt deze modaliteit niet als een realistisch alternatief beschouwd voor het beoogde goederenvervoer.

M.b.t. de parkeerbehoefte worden er 19 autoparkeerplaatsen voorzien. Ook wordt er een fietsenstalling met 18 plaatsen voorzien voor het personeel.

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. De locatie van de weegbrug werd in die zin aangepast zodat er meerdere vrachtwagens kunnen wachten op het eigen terrein in afwachting van passage over de weegbrug. Elke aan- en afvoer van afvalstromen en grondstoffen dient gewogen en geregistreerd te worden in de betreffende registers conform VLAREMA (in en uit). Verder is aan- en afvoer enkel mogelijk bij aanwezigheid van personeel in het kader van acceptatie.

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 een overzicht van de transportcijfers (via wegverkeer en waterverkeer) wordt verwezen naar de MOBER (bijlage E1bis).

Voor verdere duiding zie Bijlage E1bis – Mobiliteitsstudie.

Aftoetsing Vlare II – Artikel 5.2.1.2.

- Er zal tijdens de aanvoer altijd iemand van de exploitant aanwezig zijn. Deze afgevaardigde zal zorgen voor toezicht op de aanvoer, de aanvaarding, de opslag, de verwerking en de afvoer van afvalstoffen.
- Voor de aanvoer via wegtransport, zal gebruik gemaakt worden van de eigen geijkte weegbruggen met automatische registratie. De weegbrug ligt op de interne transportroute wanneer de vrachtwagens de inrichting oprijden. Voor de vrachten die via schepen komen, wordt een afwijking aangevraagd onder Bijlage Q2.
- Er wordt een afwijking gevraagd m.b.t. de aan- en afvoertijden onder Bijlage Q2.
- Er zullen enkel afvalstoffen aanvaard worden die mogen verwerkt worden volgens de omgevingsvergunning. Meer uitleg omtrent aanvaarding van de afvalstoffen, kan terug gevonden worden onder het puntje “aanvoer inkomende stromen” in Bijlage C6. De nodige analyses zullen gedaan worden conform Vlarema. Er zullen ook analyses gedaan worden voor de goede werking van de verwerkingsinstallatie te bewerkstellingen.

Aftoetsing Vlare II – Artikel 5.2.1.5 en artikel 5.16.2.2:

- De inrichting is toegankelijk te zijn voor onbevoegden. Er is een 2m hoge omheining aanwezig rondom de inrichting. Alle toegangswegen tot de inrichting worden met een poort afgesloten. De in- en uitrit voor vrachtwagens is voldoende breed om geen gevaarlijke verkeerssituaties te creëren noch op het terrein, noch op de openbare weg. De poorten worden enkel open gehouden onder toezicht van de exploitant of zijn bevoegde afgevaardigde. Buiten de normale openingsuren worden de poorten op slot gehouden.
- De positie van de weegbrug is aangepast t.o.v. de vorige projectversie, zodoende dat er voldoende plaats is op het terrein zelf zodat vrachtwagens die over de weegbrug moeten, op het terrein zelf kunnen wachten.

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

Zie Bijlage E1bis – Mobiliteitsstudie:

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 860.000 ton grond- en afvalstoffen worden aangevoerd en zal er meer dan 340.000 ton eindproducten 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 308 vrachtwagens per week voor de aanvoer van materialen/afvalstromen en 343 vrachtwagens voor de afvoer van materialen/afvalstromen. Deze verkeersbewegingen zijn verspreid over de volledige werkdag, zonder uitgesproken piekmomenten. De verdere verdeling is terug te vinden in Bijlag E1bis.

B.A.T. Services heeft onderzocht in welke mate goederentransport via het spoor een haalbare optie is, mede gezien de aanwezigheid van treinsporen bestemd voor goederenvervoer in de nabijheid van de projectsite. Uit deze analyse blijkt echter dat zowel het type als de omvang van de te vervoeren goederen niet geschikt zijn voor transport per spoor. Bijgevolg wordt deze modaliteit niet als een realistisch alternatief beschouwd voor het beoogde goederenvervoer.

M.b.t. de parkeerbehoefte worden er 19 autoparkeerplaatsen voorzien. Ook wordt er een fietsenstalling met 18 plaatsen voorzien voor het personeel.

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. De locatie van de weegbrug werd in die zin aangepast zodat er meerdere vrachtwagens kunnen wachten op het eigen terrein in afwachting van passage over de weegbrug. Elke aan- en afvoer van afvalstromen en grondstoffen dient gewogen en geregistreerd te worden in de betreffende registers conform VLAREMA (in en uit). Verder is aan- en afvoer enkel mogelijk bij aanwezigheid van personeel in het kader van acceptatie.

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 een overzicht van de transportcijfers (via wegverkeer en waterverkeer) wordt verwezen naar de MOBER (bijlage E1bis).

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.

Voor verdere duiding zie Bijlage E1bis – Mobiliteitsstudie.

Aftoetsing Vlare II – Artikel 5.2.1.2.

- Er zal tijdens de aanvoer altijd iemand van de exploitant aanwezig zijn. Deze afgevaardigde zal zorgen voor toezicht op de aanvoer, de aanvaarding, de opslag, de verwerking en de afvoer van afvalstoffen.
- Voor de aanvoer via wegtransport, zal gebruik gemaakt worden van de eigen geijkte weegbruggen met automatische registratie. De weegbrug ligt op de interne transportroute wanneer de vrachtwagens de inrichting oprijden. Voor de vrachten die via schepen komen, wordt een afwijking aangevraagd onder Bijlage Q2.
- Er wordt een afwijking gevraagd m.b.t. de aan- en afvoertijden onder Bijlage Q2.
- Er zullen enkel afvalstoffen aanvaard worden die mogen verwerkt worden volgens de omgevingsvergunning. Meer uitleg omtrent aanvaarding van de afvalstoffen, kan terug gevonden worden onder het puntje “aanvoer inkomende stromen” in Bijlage C6. De nodige analyses zullen gedaan worden conform Vlarema. Er zullen ook analyses gedaan worden voor de goede werking van de verwerkingsinstallatie te bewerkstellingen.

Aftoetsing Vlarema II – Artikel 5.2.1.5 en artikel 5.16.2.2:

- De inrichting is ontoegankelijk te zijn voor onbevoegden. Er is een 2m hoge omheining aanwezig rondom de inrichting. Alle toegangswegen tot de inrichting worden met een poort afgesloten. De in- en uitrit voor vrachtwagens is voldoende breed om geen gevaarlijke verkeerssituaties te creëren noch op het terrein, noch op de openbare weg. De poorten worden enkel open gehouden onder toezicht van de exploitant of zijn bevoegde afgevaardigde. Buiten de normale openingsuren worden de poorten op slot gehouden.
- De positie van de weegbrug is aangepast t.o.v. de vorige projectversie, zodoende dat er voldoende plaats is op het terrein zelf zodat vrachtwagens die over de weegbrug moeten, op het terrein zelf kunnen wachten.

Er worden geen aanzienlijke effecten verwacht afkomstig van mobiliteit.

