

Bijlage E1 Effecten op de mobiliteit

BAT Services

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.

De werffase bestaat uit 2 grote luiken, namelijk de verwerking van de bodemassen en het bouwen van de vergistingsinstallatie.

Verwerking bodemassen:

De te behandelen bodemassen zijn reeds aanwezig op de site van B.A.T. Services in Gent. Deze zijn reeds van de desbetreffende werf via watertransport naar de site in Gent getransporteerd.

Op de site zelf zal intern transport plaatsvinden tussen de tijdelijke opslagplaats van de onbehandelde bodemassen en de behandelingsinstallatie (zeef en windzifter in de bestaande loods). Uiteindelijk is er ook het transport naar de uiteindelijk toepassing op de site zelf. Daarnaast zullen er ook 4 personeelsleden aanwezig zijn op de site gedurende deze activiteiten (gedurende ca. 50 dagen).

Volgende transporten worden verwacht specifiek voor de verwerking van de bodemassen:

- Aanvoer toeslagstoffen beton (STAB-20):
 - 2.000 ton == 80 transporten;
- Afvoer vlottende en x-deeltjes:
 - 375 ton == 15 transporten;

Er worden in de aangevraagde situatie ca. 100 transporten verwacht voor de aanmaak van de beton en de afvoer van de restfractie.

Gezien de ligging in havengebied (industriegebied) worden hiermee geen problemen verwacht. De transportroute loopt niet langsheen woningen en er is een bijna directe aansluiting met de R4, waar het aantal bedrijfsgerelateerde transporten verwaarloosbaar is t.o.v. het totaal aantal verkeersbewegingen.

Ter info worden hier ook het aantal transporten weergegeven die zouden gegenereerd worden indien de bodemassen afgevoerd zouden worden voor externe verwerking en terug als grondstof voor de aanmaak van beton zouden aangevoerd worden:

- Afvoer aanwezige bodemassen: 25.000 ton == 1.000 transporten;
- Aanvoer beton voor bouw toekomstige site (dezelfde hoeveelheid als zou kunnen gemaakt worden met de aanwezige hoeveelheid bodemassen): 32.500 ton == 1.300 transporten;

Indien de aanwezige bodemassen zouden afgevoerd worden voor externe verwerking en daarna opnieuw naar de site getransporteerd worden voor de aanmaak van de hoeveelheid beton die kan aangemaakt worden met de aanwezige bodemassen, zou dit neerkomen op 2.300 transporten. Dit betreft een factor 23 van het verkeer dat gegenereerd wordt door de bodemassen louter ter plaatse te behandelen en te verwerken.



Vergistingsinstallatie

Voor de bouw van de vergistingsinstallatie worden zware voertuigen voor de levering van materialen verwacht. Ook zullen er dagelijks enkele transporten zijn met bestelwagens door het personeel die de werken zal uitvoeren.

De transporten vinden gespreid over de werffase plaats, afhankelijk van de fase van de werken en de specifieke eigenschappen van de deelopdracht. Deze transportbewegingen zullen sterk gecoördineerd worden zodat de transportbewegingen elkaar opvolgen (en dus niet gelijktijdig georganiseerd worden). Op deze manier wordt mogelijke hinder door bijvoorbeeld wachtende vrachtwagens voorkomen.

Er wordt een inschatting gemaakt van 3.000 transporten met zware voertuigen voor de levering van alle materialen voor de bouw van het volledige project. Ook zullen er dagelijks gemiddeld 10 bestelwagens naar de site komen voor het personeel. De werffase wordt voorzien voor een termijn van ca. 1 jaar (ca. 250 werkdagen).

Het personeel genereert nauwelijks verkeer. Hierdoor worden er geen negatieve effecten verwacht. Door de levering van materialen kan het sommige dagen druk zijn, zoals bijvoorbeeld voor de levering van STAB-20. Door de sterke coördinatie, zoals hierboven beschreven, worden er hier ook geen effecten van op de mobiliteit verwacht.

Som verwerking bodemassen & bouw vergistingsinstallatie:

De verwerking van de bodemassen en de algemene bouwwerkzaamheden zullen gelijktijdig plaatsvinden. Bijgevolg komen we tot vollende transporten voor de volledige werffase (zie ook bijlage E6bis – stikstofnota):

- Zwaar verkeer: 3.100 transporten of 6.200 transportbewegingen;
- Licht verkeer: 2.700 transporten of 5.400 transportbewegingen.

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

Bodemassen:

De te behandelen bodemassen zijn reeds aanwezig op de site van B.A.T. Services in Gent. Deze zijn reeds van de initiële werf via watertransport naar de site in Gent getransporteerd.

Op de site zelf zal intern transport plaatsvinden tussen de tijdelijke opslagplaats van de onbehandelde bodemassen en de behandelingeninstallatie enerzijds en anderzijds van de betoncentrale naar de uiteindelijk toepassing op de site zelf. Daarnaast zullen er ook 4 personeelsleden aanwezig zijn op de site gedurende deze activiteiten.

Volgende transporten worden verwacht:

- Aanvoer toeslagstoffen beton:
 - STAB-20: 2.000 ton == 80 transporten
- Afvoer vlottende en x-deeltjes:
 - 375 ton == 15 transporten

Er worden in de aangevraagde situatie ca. 100 transporten verwacht voor de aanmaak van de beton en afvoer van de restfractie.

Gezien de ligging in havengebied (industriegebied) worden hiermee geen problemen verwacht. De transportroute loopt niet langsheen woningen en er is een bijna directe aansluiting met de R4, waar het aantal bedrijfsgerelateerde transporten verwaarloosbaar is t.o.v. het totaal aantal verkeersbewegingen.

Ter info worden hier ook het aantal transporten weergegeven die zouden gegenereerd worden indien de bodemassen afgevoerd zouden worden voor externe verwerking en terug als grondstof voor de aanmaak van beton zouden aangevoerd worden.

- Afvoer aanwezige bodemassen: 25.000 ton == 1.000 transporten
- Aanvoer beton voor bouw toekomstige site (dezelfde hoeveelheid als zou kunnen gemaakt worden met de aanwezige hoeveelheid bodemassen): 32.500 ton == 1.300 transporten

Indien de aanwezige bodemassen zouden afgevoerd worden voor externe verwerking en daarna opnieuw naar de site getransporteerd worden voor de aanmaak van de hoeveelheid beton die kan aangemaakt worden met de aanwezige bodemassen, zou dit neerkomen op 2.300 transporten. Dit betreft een factor 23 van het verkeer dat zou gegenereerd worden door de bodemassen louter ter plaatse te behandelen en te verwerken.

Vergistingsinstallatie

Voor de bouw van de vergistingsinstallatie worden zware voertuigen voor de levering van materialen verwacht. Ook zullen er dagelijks enkele transporten zijn met bestelwagens door het personeel die de werken zal uitvoeren.

De transporten vinden gespreid over de werffase plaats, afhankelijk van de fase van de werken en de specifieke eigenschappen van de deelopdracht. Deze transportbewegingen zullen sterk gecoördineerd worden zodat de transportbewegingen elkaar opvolgen (en dus niet gelijktijdig georganiseerd worden). Op deze manier wordt mogelijke hinder door bijvoorbeeld wachtende vrachtwagens voorkomen.

Er wordt een inschatting gemaakt van 3.000 transporten met zware voertuigen voor de levering van alle materialen voor de bouw van het volledige project. Ook zullen er dagelijks gemiddeld 10 bestelwagens naar de site komen voor het personeel.

Het personeel genereert nauwelijks verkeer. Hierdoor worden er geen negatieve effecten verwacht. Voor de levering van materialen kan het sommige dagen druk zijn, zoals bijvoorbeeld voor de levering van beton. Door de sterke coördinatie, zoals hierboven beschreven, worden er hier ook geen effecten van op de mobiliteit verwacht.

