

Addendum E1 Effecten op mobiliteit

1 Is er een mobiliteitsstudie opgemaakt?

☐ ja. Voeg de mobiliteitsstudie als bijlage E1bis bij het formulier. Als de antwoorden op vraag 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). Geef daarbij ook een eventuele toename in de vervoersbewegingen aan en mogelijke andere effecten voor weggebruikers of omwonenden, bijvoorbeeld verkeersemmissies.

Aanlegfase

Tijdens de aanlegfase zal er tijdelijk een beperkte verhoging zijn van de verkeersbelasting in de omgeving van de projectlocatie, dit door het verkeer van- en naar de werf (aanvoer rollend materieel, materialen en grondstoffen, personeel).

In functie van de aanlegfase zullen verschillende gemotoriseerde voertuigen, stationaire werktuigen en materialen/grondstoffen worden aangevoerd. Bij de opstart van het project, die gemiddeld twee weken duurt, zal er meer vrachtverkeer plaatsvinden ter hoogte van de ontsluitingsweg Gentweg – Meergatstraat. Tijdens deze opstartfase bedraagt het aantal zware voertuigbewegingen gemiddeld ca. 20 per dag. Het aantal lichte voertuigbewegingen blijft gedurende de volledige opstartfase (en aanlegfase) relatief constant en bedraagt gemiddeld ongeveer 10 bewegingen per dag.

Voor de gehele aanlegfase wordt ingeschat (zie bijlage E6septies) dat er 1.600 zware voertuigbewegingen zullen zijn en 1.460 lichte voertuigbewegingen (personenwagens, inclusief werknemersverkeer). Dit wordt ingeschat op ca. 21 verplaatsingen per dag (heen en terug) waarvan 10 lichte verplaatsingen en 11 zware verplaatsingen. Dit komt gemiddeld op 2 transporten per uur rekening houdende met een werkdag van 12 uur (van 7h tot 19h).

Het maximaal aantal werknemers dat tijdens de aanlegfase wordt verwacht is 18 werknemers per dag.

Tijdens de aanlegfase worden er eveneens grondwerken uitgevoerd. De uitgegraven gronden zullen ter hoogte van de projectsite hergebruikt worden. Bijgevolg wordt er enkel intern werfverkeer en geen bijkomend vrachtverkeer verwacht ten gevolge van grondtransporten.

Exploitatiefase

Tijdens de exploitatiefase wordt geen mobiliteit gegenereerd.

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

3 Deze vraag moet alleen beantwoord worden als de aanvraag betrekking heeft op een project als vermeld in bijlage II van het m.e.r.-besluit van 24 oktober 2025 (project-m.e.r.-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.

Aanlegfase

In kader van de realisatie van het project zal er een toename aan verkeersbewegingen ten gevolge van personenvervoer, goederenvervoer en werfverkeer zijn. Afhankelijk van de fase in het bouwprogramma zullen deze verkeersintensiteiten intensief toenemen.

Er werden tellingen opgevraagd bij AWV (zie bijlage E1bis). Deze tellingen dateren uit 2018 en er zijn geen recentere verkeersstellingen beschikbaar in de directe omgeving van het project. Om de ouderdom van deze telgegevens te ondervangen, werd gebruikgemaakt van verkeersindicatoren op de nabijgelegen R4 om een

correctiefactor te bepalen. De gebruikte data en berekeningen zijn opgenomen in de Excel in Bijlage E1tris Berekening correctiefactor. Bijlage E1bis Tellingen Strodio_OSP en ASP tonen de visualisaties van deze gecorrigeerde verkeersintensiteiten.

In essentie werd uitgegaan van volgende correctiefactoren ten opzichte van de telgegevens uit 2018:

- Ochtendspits (OSP): correctiefactor 1,16 ($\approx$ 16% hogere verkeersintensiteit),
- Avondspits (ASP): correctiefactor 1,19 ($\approx$ 19% hogere verkeersintensiteit).

Op basis van de beschikbare AWW-telgegevens, gecorrigeerd met bovenstaande factoren, worden volgende representatieve uurlijkse verkeersintensiteiten waargenomen:

- 152 tot 773 Pae in OSP
- 209 – 883 Pae in ASP

Met de beschikbare telgegevens van AWW, rekening houdend met de correctiefactoren en het typisch verkeersbeeld zoals waargenomen via Google Maps, kan worden gesteld dat de betrokken wegvakken en kruispunten operationeel licht tot matig belast zijn.

Er worden per uur 2 transporten verwacht tijdens de werken. Het betreft zowel vrachtverkeer als personenverkeer. Gezien het feit dat dit transport via de gewestwegen verloopt, grondverzet enkel intern werfverkeer is en het om een tijdelijke periode gaat (met stilstanden max. 1 jaar), betekent bovenvermelde toename aan verkeer gelieerd aan dit project geen fundamentele problemen voor de doorstroming en een verwaarloosbaar effect ter hoogte van de betrokken rijbanen en kruispunten.

Exploitatiefase

In de exploitatiefase is er enkel sprake van beperkte mobiliteit in functie van periodiek onderhoud. Hierdoor zijn geen aanzienlijke negatieve mobiliteitseffecten te verwachten. Integendeel, door de levering van producten via de pijpleiding worden vervoersbewegingen over de weg vermeden die anders wel zouden plaatsvinden, wat leidt tot een positief effect op mobiliteit en verkeersbelasting.

Op basis van bovenstaande screening wordt geoordeeld dat het effect inzake discipline mobiliteit beperkt is.