

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 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.

De ondergrenzen voor de opmaak van een mobiliteitsstudie (MOBER) worden voor dit project niet overschreden, vermits de totale bruto-vloeroppervlakte van het project minder dan 15.000 m² bedraagt en er minder dan 200 parkeerplaatsen voorzien zijn.

2 Beschrijf de mobiliteit die gegenereerd wordt door de aanvraag.

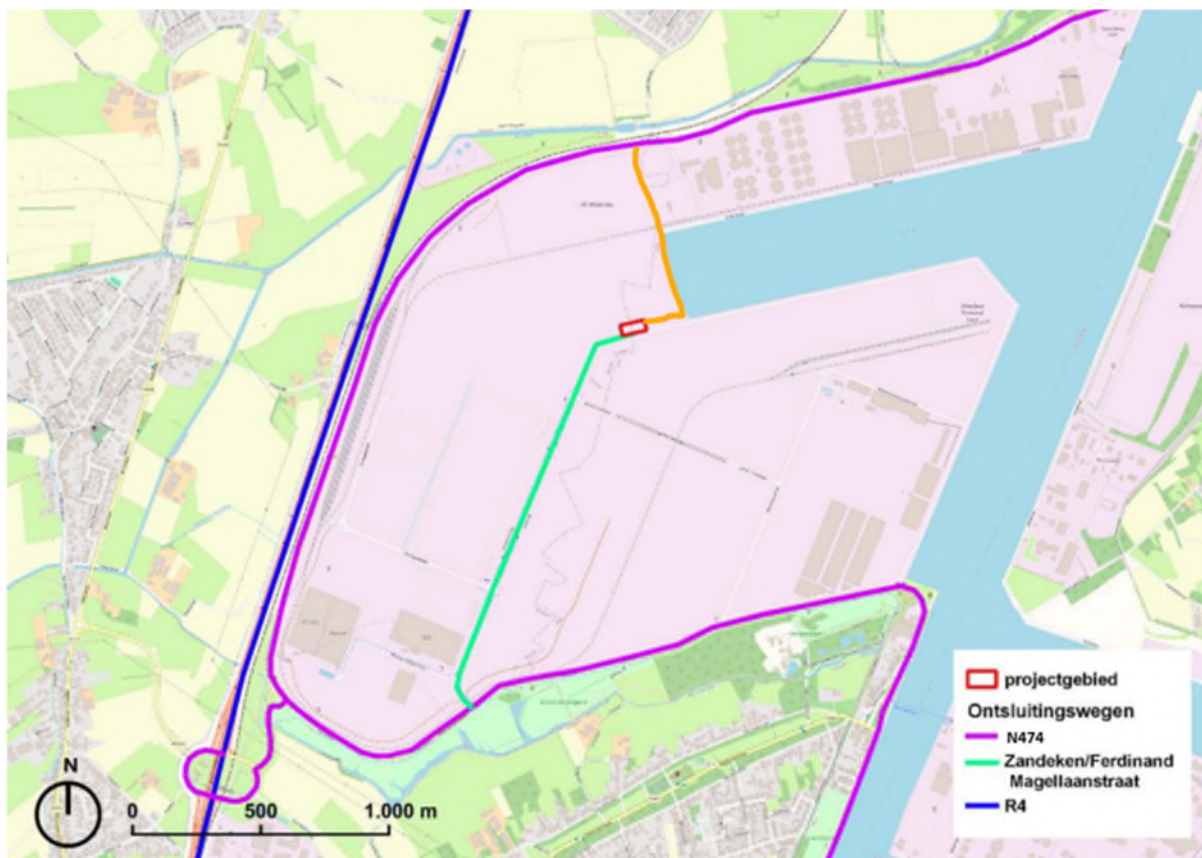
Geef daarbij ook een beschrijving van de organisatie van het personenverkeer van en naar het project, en de gebruikte mobiliteitsmiddelen voor goederentransport, met vermelding van de aan- en afvoerfrequenties, de tijdstippen (indien relevant) van de transporten en de transportroute(s). Geef daarbij ook een eventuele toename in de vervoersbewegingen aan en mogelijke andere effecten voor weggebruikers of omwonenden, bijvoorbeeld verkeersemmissies.

Het projectgebied wordt doorkruist door de gemeentegrens tussen Gent en Evergem. Het is gesitueerd binnen het bedrijventerrein 'Zeehavengebied Gent'. Het projectgebied is gelegen aan de haven van Gent. Het is gesitueerd op amper 125 m van het dok 'Kluizendok', een dok op de linkeroever van het Kanaal Gent-Terneuzen. De transportroute wordt weergegeven op onderstaande figuur. Vrachtwagens en auto's verlaten de site via de Zandeken/Ferdinand Magallaanstraat (groene route) of interne ontsluitingsweg (oranje route), waarna ze via de N494 Vasco Da Gamalaan aansluiting kunnen vinden op de R4. Vanuit de N474 kan er via het Ovaal van Wippelgem rechtstreeks ontsloten worden op de R4.

Auto's zullen voor 70% de oranje en voor 30% de groene route volgen terwijl de vrachtwagens altijd de oranje route zullen volgen.

Uit de project-MER 'Aanleg infrastructuur – industrieterreinontwikkeling Kluizendok te Gent' (Antea Group, 2018) blijkt dat het merendeel van het verkeer van het volledige Kluizendok voornamelijk via het Ovaal van Wippelgem naar de R4 zal ontsluiten. Slechts een beperkt deel maakt gebruik van de N474 Christoffel Columbuslaan en één van de meer noordelijk gelegen complexen met de R4. Via de R4 zal het verkeer verder ontsluiten richting E34 enerzijds en Gent-centrum (E40) anderzijds.

Binnen het bedrijventerrein geldt een algemeen snelheidsregime van 50 km/u. Dit met uitzondering van de verbindingsweg tussen Ovaal van Wippelgem en rotonde N474. Op de R4 geldt er een snelheidsregime van 90 km/u.



1. Aanlegfase

Zoals reeds eerder vermeld, zullen volgende werken worden uitgevoerd binnen voorliggend project:

- Bouw van het tankenpark met een laad- en losplaats voor tankwagens
- Aanleg van een procesgebouw (open staalconstructie)
- Operationeel gebouw: stuur- en schakelkamer (incl. microgolfinstallatie)

Voor het werfverkeer zal het meeste transport gegenereerd worden tijdens de sloop/grondwerken/grondverzet. In onderstaande tabel wordt een overzicht gegeven van het maximaal aantal transportbewegingen tijdens de aanlegfase.

Voertuigtype	Max. voertuigen/dag	Aantal dagen	Aantal transporten/jaar	Aantal bewegingen/jaar
Lichte voertuigen (auto's/camionettes)	25	180	4.500	9.000
Zware voertuigen (vrachtwagens)	2	125	250	500

Er wordt niet verwacht dat, wat betreft de verkeersgeneratie in de werffase, aanzienlijke negatieve effecten zullen optreden. Bovendien zijn deze transporten tijdelijk van aard en zal de transportroute geen woongebied passeren/doorkruisen.

2. Exploitatiefase

1. Aan- en afvoer grondstoffen

Het project Aether zal enkel gebruik maken van vrachtwagens als transportmiddel voor de aan- en afvoer van grondstoffen. Lossen en laden kan 24/7 gebeuren. De meeste acties zullen echter tijdens de kantooruren gebeuren.

Op basis van de (theoretisch) ingeschatte doorzet per jaar, 28 ton per vrachtwagen en uitgaande van 300 transportdagen per jaar wordt een inschatting gemaakt van het aantal vrachtwagens in de geplande situatie.

Type	Ton/jaar	Vrachtwagens/jaar	Vrachtwagens/werkdag
Aanvoer			
Feedstock (plantaardige (afval)oliën)	20.000	714	2,4
Glycerine	7.631	273	0,9
MTBE	8.805	314	1,0
Proceswater*	400	-	-
Totaal	36.836	1.302	4,3
Afvoer			
Biobrandstof	35.535	1.269	4,2
Afvalwater	1.301	46	0,2
Totaal	36.836	1.316	4,4

*Gezien er gebruik gemaakt wordt van leidingwater, worden hier geen vrachtwagens voor ingezet

2. Werknemers

Initieel zal de installatie opgestart worden onder leiding van een productiemanager, procesingenieur en een aantal operatoren. De plant zal in eerste instantie discontinu draaien, hoofdzakelijk tijdens de kantooruren.

Uiteindelijk zal de installatie 24/7 actief zijn met een operationeel team van zo'n 13 operatoren volgens een vijfploegensysteem. Er zullen iedere shift 2 operatoren op de site aanwezig zijn. Daarnaast zal er nog 1 logistieke supervisor worden aangesteld in dagdienst. In onderstaande tabel wordt een overzicht gegeven van het aantal werknemers in de geplande situatie.

Er wordt worst-case van uitgegaan dat elke werknemer individueel met de auto naar het werk komt.

Voor het aantal transportdagen wordt uitgegaan van 260 werkdagen per jaar.

Type	Aantal werknemers	Auto's/jaar	Auto's/werkdag
Operator	13	3.380	13
Logistieke supervisor	1	260	1
Productmanager	1	260	1
Proces ingenieur	1	260	1
Totaal	16	4.160	16

3. Aantal transporten per dag

Jaarlijks zullen ca. 1.302 vrachtwagens nodig zijn voor de aanvoer en ca. 1.316 vrachtwagens voor de afvoer van producten. Dit komt neer op gemiddeld ca. 9 vrachtwagens per dag, of 18 verkeersbewegingen. Vrachtwagens komen verspreid over de dag.

Bij volcontinue werking van de installatie, zullen er dagelijks maximaal 16 werknemers aanwezig zijn op de site. Dit resulteert in 32 verkeersbewegingen per dag door personenwagens.

o

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 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.

Hiervoor kan verwezen worden naar Hoofdstuk IV.1 van de project-m.e.r.-screeningsnota. Ook de cumulatieve mobiliteitseffecten voor de volledige Kluizendok Zuidwest (KDZW)-site wordt hierbij besproken. Er kan geconcludeerd worden dat zowel de effecten van Aether op zich als cumulatief met de

volledige KDZW-site als verwaarloosbaar worden beoordeeld. Met andere woorden zullen er geen aanzienlijk negatieve effecten plaatsvinden ten gevolge van voorliggend project.