

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 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

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 verkeersemisseries.

Algemeen – bereikbaarheid

De inrichting is gelegen in het Gewestelijk RUP 'Afbakening Zeehaven Gebied – Inrichting R4 Oost en R4 West', dat werd goedgekeurd op 14 juli 2005, in deelgebied 3. 'Zeehaventerrein Kluizendok en koppelingsgebieden Rieme Zuid, Rieme Oost en Doornzele Noord'. De bestemming van het gebied is bepaald in art. 25 als een zone voor bestaande productiebedrijvigheid in zeehavengebied.

Het projectgebied is gelegen langs de Terdonkkaai in Gent. Deze straat betreft een interlokale weg. Onderstaande figuur situeert het projectgebied op luchtfoto.



Figuur 1: Situering projectgebied op luchtfoto (bron: Geopunt)

De exploitatie is vlot bereikbaar via de Terdonkkaai die ontsluit op de R4 waardoor vrachtwagens in principe niet op secundaire wegen en zeker niet door dorpskernen moeten rijden. De multimodale bereikbaarheid van deze exploitatie is hoog, gezien de mogelijkheid tot gebruik van fietssnelweg F401 (Doorsteek Gentse Haven – Veer Terdonk). Het veer Terdonk opereert ten zuiden van de site.

Op een afstand van 350 meter ten zuiden van de projectsite is er een bushalte 'Gent Terdonk Station'. Deze bushalte is opgenomen in het flexgebied Region Gent (West). De dichtstbijzijnde bushalte met vaste bediening, Evergem Twaalfroedenstraat, is gelegen op 700 m ten zuiden van de site. Deze halte wordt echter enkel tijdens de spitsmomenten door de lijn 565 Doornzele – Evergem – Gent Zuid. Gezien er gewerkt wordt in een ploegensysteem is het gebruik van het openbaar vervoer voor het woon-werkverkeer niet vanzelfsprekend.

Tijdens de aanlegfase

Aangezien voorliggende aanvraag een actualisatie betreft is er geen sprake van een aanlegfase.

Tijdens de exploitatie

Bij huidige aanvraag wordt geen MOBER of mobiliteitstoets toegevoegd aangezien met de huidige aanvraag geen toename in verkeersstromen wordt verwacht.

Op de site zijn geen buurtwegen, zoals vastgesteld in de Atlas der Buurtwegen aanwezig.



Figuur 2: Situering projectgebied op Atlas der Buurtwegen (bron: Geopunt)

Vrachtwagens

De aanleveringen van grondstoffen door derden gebeuren in principe in bulk. De aanvoer van de goederen gebeurt via vrachtwagens en deze vrachtwagens kunnen de terreinen rechtstreeks binnenrijden om hun goederen te laden/lossen.

Het laden en lossen gebeurt tussen 7u en 19u. Het grootste gedeelte van de transportbewegingen bevindt zich dan ook tijdens deze periode.

Er rijden dagelijks ongeveer 15 vrachtwagens op en af (= 30 transportbewegingen aan- en afvoer).

Aantal			
	Aanvoer grondstoffen	Afvoer afgewerkte producten	Overige
Gemiddeld	15	15	

Op de site zelf zijn voldoende parkeermogelijkheden voorzien voor vrachtwagens. Het beladen of lossen van de vrachtwagens gebeurt hetzij aan de stortput / de laadkaai of in de toekomst binnen in het gebouw van de stortput.

Personenvervoer

Aantal		
	Dagregime	Ploegenstelsel
Gemiddeld	34	12

Op de site worden er momenteel 45 personen tewerk gesteld. Het productieteam omvat ±24 werknemers, waarvan ±16 VTE in de dagploeg en telkens ±4 VTE in iedere shift. Voor de bedienden, een 18 tal, deze zijn niet altijd op de site aanwezig, maar ofwel bij klanten of thuiswerk. Op vandaag wordt tijdens de week gewerkt in een 3-ploegenstelsel (ma-vr) met een 3 tot 5 arbeiders. In het weekend wordt gewerkt van zaterdag van 5u tot maandag 5u met een beperkte ploeg enkel in de productie.

Parkeerruimte en in- en uitritten

De parkeerruimte voor de personenwagens, is gelegen op het nabijgelegen perceel.

De grootste parkeerbehoefte wordt verwacht rond 13u, bij de shiftwissel van de vroege ploeg met de late ploeg. Op het piekmoment zijn 38 personen gelijktijdig aanwezig. Er zijn in totaal 47 parkeerplaatsen beschikbaar op de parking. Gezien er op de personeelsparking voldoende parkeerplaatsen ingericht werden, wordt de parkeerbehoefte volledig op de site ingevuld (zie ook plannen architect). Zelf bij een worst-case scenario dat alle 38 medewerkers tijdens de shiftwissel rond 13u gelijktijdig aanwezig zijn en allen met de wagen de woon-werkverplaatsing maken, zijn er voldoende parkeerplaatsen voorzien op de parking.

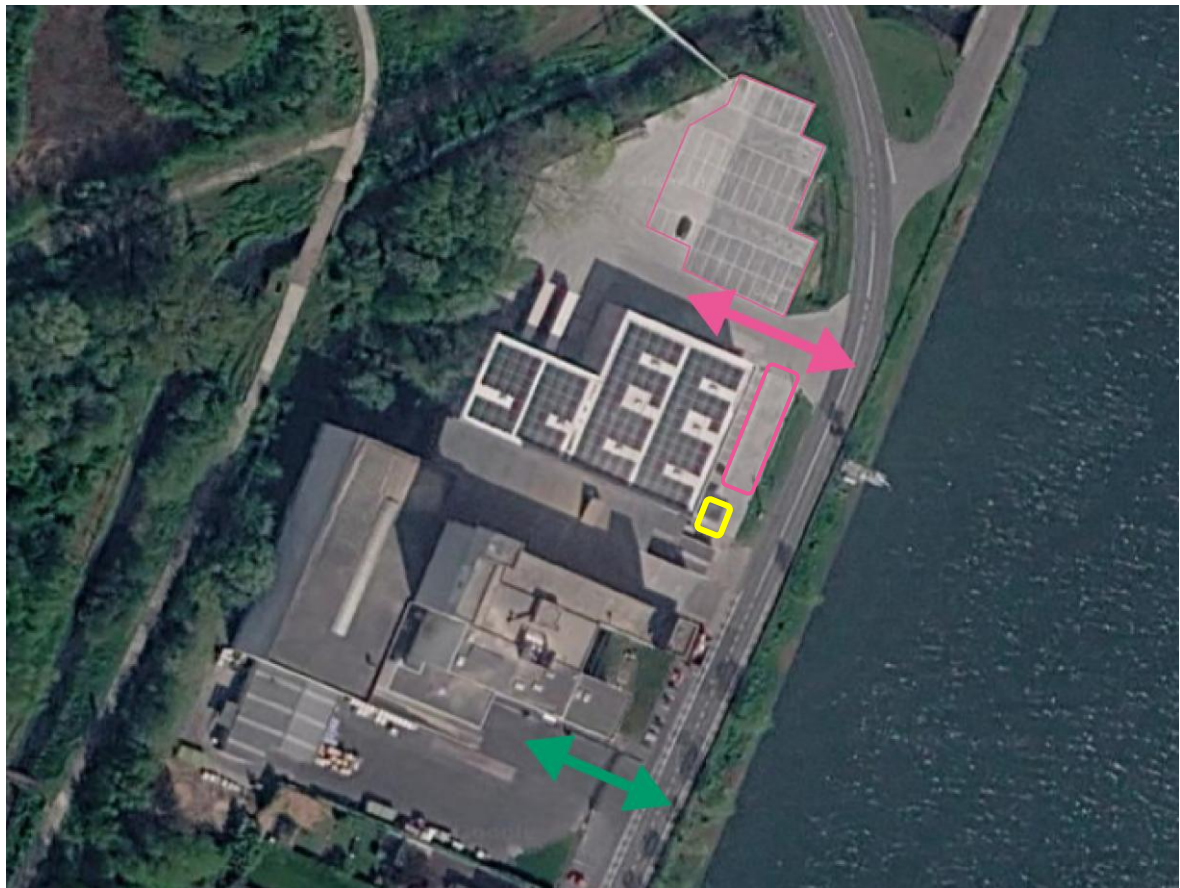
Wordt het fietsverkeer in beschouwing genomen, dan kan vastgesteld worden dat op piekmomenten een behoefte is aan 5 fietsparkeerplaatsen. Ook deze parkeerbehoefte kan volledig op de site zelf ingevuld worden in een nieuwe overdekte fietsparkeerplaats. (zie gele omkadering in figuur 3). Er geldt bijgevolg een verwaarloosbaar effect inzake parkeerbehoefte.

Op het situeringsplan is de beschikbare parkeerruimte aangegeven en de in- en uitritten voor de verschillende types gemotoriseerd verkeer. Personenwagens

(werknemers en bezoekers) dienen de toegang aangeduid met de roze pijl te gebruiken. Vrachtverkeer dient de toegang aangeduid met de groene pijl te gebruiken.

De oriëntatie van de laad- en loskade is de meest optimale om op een veilige manier in-en uit te rijden en om te manoeuvreren. Er is voldoende ruimte voorzien voor de loskades om het manoeuvre om achterwaarts te koppelen aan de laadkade op een veilige manier en op eigen terrein uit te voeren. Ook voor het manoeuvre om over de weegbrug te rijden is voldoende ruimte voorzien om dit op een veilige manier te voltooien.

Bezoekers kunnen gebruik maken van de parkeerplaatsen dichterbij het gebouw (zie figuur 4).



Figuur 3: Situering parking en in- en uitritten



Figuur 4: Situering parkeerplaatsen bezoekers

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.

Tijdens de exploitatie

Het voorwerp van deze aanvraag betreft de actualisatie van de uitbreiding van de productie (zie C1-bijlage).

Er zijn geen significante bijkomende verkeersbewegingen ten opzichte van de laatste vergunning. De bijkomende verkeersbewegingen zijn toe te schrijven aan extra personenverkeer door de bezoekers, contractors (wat tijdelijk is t.g.v. de werkzaamheden) ten opzichte van de laatste vergunningstoestand (OMV_2022011528).