

PROJECT-MER- SCREENINGSNOTA

15.00/27.00 – CAMPUS TWEEKERKEN/UFO:
OMGEVINGSVERGUNNINGSAANVRAAG
2025036195 – IIOA

Universiteitsdiensten – Bestuur, Juridische zaken en Compliance

Team Milieu

4 april 2025

Onderstaande project-MER-screeningsnota beschrijft de effecten van IIOA. De effecten zijn grotendeels identiek als in de huidige situatie en zullen in de toekomst minder impact hebben door de geplande renovatiewerken, ontharding en vergroening en het verminderen van de laboratoriumactiviteit op de campus.

1 MOBILITEIT

1.1 Is er een mobiliteitsstudie opgemaakt?

Nee

1.2 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).

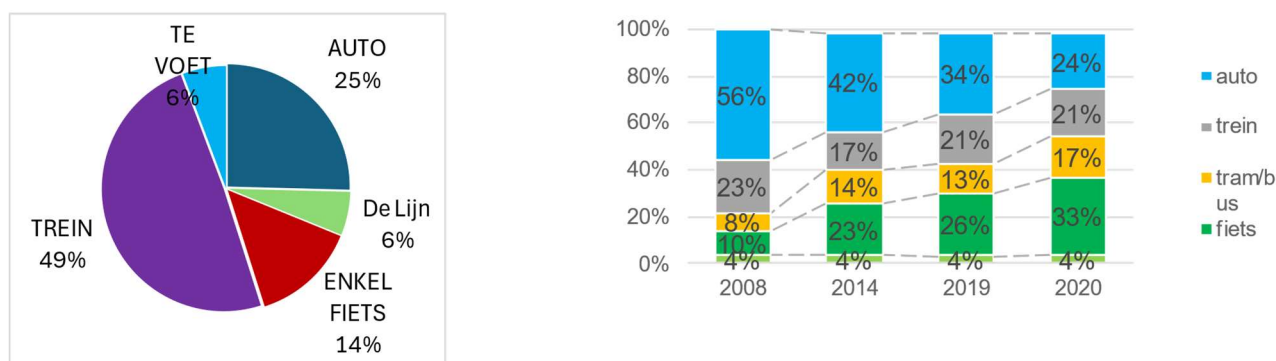
De aanvraag betreft een bestaande situatie. De mobiliteitsaspecten zijn uitvoerig bestudeerd in het Masterplan Sint-Pietersnieuwstraat opgeleverd in mei 2021) en waarvan kennis werd genomen door het college van burgemeester en schepenen op 10 juni 2021. Dit masterplan is als bijlage toegevoegd aan voorliggende aanvraag. Als bijlage zijn ook recentere schema's toegevoegd die de bezetting en huidige en toekomstige fietsbalans op kaart verduidelijken.

1.2.1 Algemeen

De regio Sint-Pietersnieuwstraat bevat de campussen Tweekerken en UFO en omvat een groot aantal gebouwen die bezocht worden door studenten van diverse faculteiten, personeelsleden, zowel academisch, administratief als technisch personeel, en bezoekers van UGent.

Voor het aantal studenten wordt gerekend met de aanwezige auditoria, studieruimtes, ateliers en restaurant. In totaal zijn op de campus ca. 5.300 beschikbare 'zitplaatsen'. Ervaring wijst uit dat 80% en zelfs 100 % bezettingsgraad gehaald wordt in de eerste weken van het academiejaar (eind september/begin oktober). Nadien daalt de bezettingsgraad naar gemiddeld 50%.

Er werken ca. 1.700 personeelsleden op de campussen. De medewerkers zullen eveneens nooit allemaal tegelijk aanwezig zijn omwille van thuiswerk, flexibele uren en deeltijds werk. Voor het aantal personeelsleden wordt in principe gerekend met een bezettingsgraad (en dus gelijktijdigheidscoëfficiënt) van 80%. Uit ervaring blijkt dat 60% een realistischere aanname is. De modal split voor het personeel is als volgt:



Figuur 1: modal split in 2024 en trend tussen 2008 en 2020 voor campus Sint-Pietersnieuwstraat (bron: UGent)

1.2.2 Voetgangers

De Scheldekaai wordt ook voor voetgangers een toegevoegde volwaardige toegangsweg tot de campus en de gebouwen. Met de gewenste vervollediging van de Kerkwegel (zone tussen Studentenplein en Hoveniersberg) en de nieuwe dwarsverbindingen wordt de doorwaadbaarheid van de campus verhoogd. De Kerkwegel wordt bestendigd als interne en integraal toegankelijke voetgangersverbinding. De Kerkwegel is in de eerste plaats een doorgangsweg. Daarnaast fungeert de verbinding als secundaire ontsluiting van gebouwen en vluchtweg.

1.2.3 Toegankelijkheid mindervaliden

De drie langsassen van de site, Sint-Pietersnieuwstraat, Kerkwegel en Scheldekaai zijn toegankelijk voor mindervaliden. De hoofdtoegangen van de gebouwen zijn geënt op de Sint-Pietersnieuwstraat en de Scheldekaai. Op de site is het niveauverschil tussen Sint-Pietersnieuwstraat en Scheldekaai voor mindervaliden overbrugbaar met een buitenlift t.h.v. het nieuwe Fietsgebouw Rectoraat (OMV_2023018566) en t.h.v. Technicum blok 2. De toegankelijkheid van De Terminal en Technicum blok 4 kan verhoogd worden door in de zone tussen de twee gebouwen een lift te incorporeren die aansluit op de Kerkwegel.

1.2.4 Fietsen

Naast de Sint-Pietersnieuwstraat is ook de Scheldekaai een ontsluitingsas van de campus. Op de campus wordt een veilige en goede fietsverbinding van Sint-Pietersnieuwstraat naar Scheldekaai opgenomen in het Fietsgebouw Rectoraat (OMV_2023018566) tussen Rectoraat 2 en het UFO gebouw.

Voor het parkeren van fietsen van studenten zijn naast de parkeergebouwen ook bovengrondse stallingen noodzakelijk. Enerzijds om voldoende capaciteit te voorzien, anderzijds om voldoende spreiding aan te houden. De fietsenstallingen worden geclusterd tot 'parkeerlussen'. Er worden logische, niet-doodlopende trajecten gemaakt zodat het parkeren vlot verloopt en wildparkeren een uitzondering wordt. Deze parkeerlussen kunnen ook door gebouwen lopen (op te nemen in het architecturale ontwerp). Er worden drie grote lussen vooropgesteld:

- Studentenplein – Ufo – Fietsgebouw Rectoraat
- Scheldekaai (T3 – T4 – Parking Hoveniersberg)
- Tweekerken – Hoveniersberg

Uit de meest recente enquête bleek dat op er op 100 studenten 59 studenten met de fiets komen. Voor het berekenen van de fietsparkeervraag wordt ervan uitgegaan dat gemiddeld 60% van de studenten met de fiets komt.

Rekening houdend met een maximaal mogelijke bezetting op de campus van 5.300 studenten, een bezettingsgraad van 80% en 60% fietsgebruik bedraagt de parkeervraag ca. 2.545 fietsstalplaatsen. Indien wordt rekening gehouden met een bezettingsgraad van 50% bedraagt de parkeervraag ca. 1.590 fietsstalplaatsen. De in totaal 1.420 zitplaatsen (27% van 5.300 zitplaatsen) in het studentenrestaurant de Brug en in het studentenhuys de Thermanal kunnen in principe als overlappend worden beschouwd met de auditoria. In dat geval, rekening houdend met een maximaal mogelijke bezetting op de campus van 3.880 (=5.300 – 1.420) studenten, een bezettingsgraad van 80% en 60% fietsgebruik bedraagt de parkeervraag ca. 1.860 fietsstalplaatsen.

Het fietsparkeeraanbod op de campus na renovatie van T4 en realisatie van het Fietsgebouw Rectoraat (OMV_2023018566) bedraagt in totaal ca. 2.050 plaatsen. Rekening houdend met bovenstaande berekeningswijzes voor de parkeervraag wordt verwacht dat dit aantal zal voldoen aan de gemiddelde parkeervraag.

Voor personeelsleden worden overdekte fietsenplaatsen voorzien in de parkeergebouwen, in toegankelijke ruimtes in de gebouwen en overdekt op binnengebieden waar dit noodzakelijk is (afstand tot parkeergebouw te ver en geen mogelijkheid fietsenstalling in gebouw). Dit laatste wordt tot een minimum beperkt. De fietsenstallingen voor werknemers zijn overdekte, afgesloten en gebundelde gehelen.

1.2.5 Auto's

Voor studenten worden geen autoparkeerplaatsen voorzien.

Rekening houdend met het aantal personeelsleden, een bezettingsgraad van 60% en 25% autogebruik wordt de parkeervraag ingeschat op ca. 255 parkeerplaatsen. Het gepland parkeeraanbod zal in totaal 285 plaatsen bedragen. Overdekte parkeerplaatsen voor auto's, zullen na de geplande afbraak van de rectoraatsparking in functie van het Fietsgebouw Rectoraat (OMV_2023018566), nog beschikbaar zijn in Parking UFO (90 plaatsen) en in Parking Hoveniersberg (160 plaatsen). Momenteel zijn er ook nog 13 plaatsen in open lucht langs de Muinschelde, maar die zullen mogelijks ook worden gesupprimeerd in functie van de heraanleg van de kade. Daarnaast blijven over de campus verspreid 22 plaatsen ter beschikking, gereserveerd voor laden en lossen, mindervaliden, dienstwagens voor de technische diensten en elektrische wagens (enkel ter hoogte van de laadpalen). Er wordt verwacht dat hiermee kan worden voldaan aan de parkeervraag.

1.2.6 Logistiek en hulpdiensten

De huidige logistieke stromen (Scheldekaai, Sint-Pietersnieuwstraat + pleinen) blijven behouden en stapsgewijs geoptimaliseerd in functie van de creatie van een autoluwere Scheldekaai. De implementatie van het LOOP¹ project zorgt in de toekomst voor meer gebundelde leveringen, die bovendien ook te sturen zijn in tijd. Een opportuniteit wordt gezien in afvalophaling (IVAGO) via het water.

Voor het studentenrestaurant aan in De Brug aan Sint-Pietersnieuwstraat worden dagelijkse leveringen voorzien. Voor de andere gebouwen zijn de leveringen eerder beperkt.

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

De UGent voert een geïntegreerd mobiliteitsbeleid waarbij de campussen vlot bereikbaar zijn, de verkeersveiligheid verhoogd wordt en de milieu-impact van de verplaatsingen door personeel en studenten gereduceerd wordt. Hiertoe:

- streeft de UGent naar 80% duurzame mobiliteit tegen 2030; voor de resterende automobilititeit wordt voorrang gegeven aan deelwagens en elektrische wagens;
- wordt het STOP-principe toegepast op elke campus: fietsers kunnen hun fiets dichtbij stallen en het aantal parkeerplaatsen wordt gereduceerd tot het strikt noodzakelijke en geclusterd ; de (vrijgekomen) open ruimte wordt maximaal benut voor trage mobiliteit en ontharde ruimte;
- trekt de UGent mee aan de kar van duurzame stadsdistributie;
- werkt de UGent nauw en constructief samen met experts, studenten en beleidsmedewerkers, alsook met partners zoals de Stad Gent, De Lijn, ... rond duurzame mobiliteit en verkeersveiligheid.

Om bovenstaande doelstellingen te behalen, is een bedrijfsvervoersplan opgemaakt. Dit is opgebouwd rond 4 pijlers, nl.:

- Meer duurzame verplaatsingen, minder autoverplaatsingen
- Duurzame mobiliteitsdoelstellingen geïntegreerd in masterplanning en infrastructuur-ontwikkeling
- Duurzame stadsdistributie
- Inzetten van engagement en expertise, intern en extern

Meer informatie is hier terug te vinden:

<https://www.ugent.be/nl/univgent/missie/duurzaamheidsbeleid/leidraad/mobiliteit/bedrijfsvervoerplan/overzicht.htm>

Algemeen is de campus zeer goed bereikbaar met het openbaar vervoer, de fiets en te voet. Er zijn zowel voldoende autoparkeerplaatsen als fietsenstallingen verspreid aanwezig. Voor de campus zijn de effecten op mobiliteit op langere termijn positief doordat er een betere verdeling zal zijn van de fietsstromen tussen de Sint-Pietersnieuwstraat en de Scheldekaai. De Scheldekaai wordt autoluwer en zal alleen nog toegankelijk zijn voor gemotoriseerd verkeer met logistieke functie en voor hulpverleners. De Scheldekaai wordt in hoofdzaak een (overdag) goed toegankelijke as voor fiets- en wandelverkeer.

Het autoverkeer op de campus wordt sterk teruggedrongen door de ingang van Parking UFO voor werknemers enkel via de Sint-Pietersnieuwstraat toe te laten. Parking Hoveniersberg blijft toegankelijk via de Scheldekaai. Dit deel van de Scheldekaai (van Geuzenhuis tot parking Hoveniersberg) is voldoende breed om autoverkeer naast fietsers en voetgangers te organiseren.

¹ <https://omgeving.vlaanderen.be/nl/loop-is-het-logistieke-project-van-ugent>

2 **BODEM**

2.1 Beschrijf de bronnen van emissies naar de bodem

Op de campus zijn:

- opslagplaatsen voor chemicaliën en afvalstoffen aanwezig. Verontreiniging naar bodem en grondwater zijn mogelijk omdat er calamiteiten kunnen optreden bij de opslag van stoffen (lekken, calamiteiten bij overgieten, vullen,...).
- opslagtanks voor brandstoffen aanwezig.
- inrichtingen voor hout- en metaalbewerking (rubrieken 19 en 29) aanwezig.
- laboratoria (rubriek 24.2) aanwezig.

2.2 Geef de maatregelen die worden ingezet om de effecten op de bodem te voorkomen of te beperken.

De opslag van stoffen wordt conform de VLAREM-reglementering uitgevoerd, hierdoor wordt de kans op calamiteiten verwaarloosbaar, bv. inkuipen. De opslag van stoffen vindt plaats in het gebouw en in veiligheidskasten of conform ingerichte opslaglokalen.

Voor producten met gevaarlijke eigenschappen voorziet UGent in een hele reeks aanbevelingen en adviezen inzake opslagfaciliteiten, risico-analyses en werkprocedures. Deze zijn te vinden op het intranet onder Welzijn en Milieu/Veiligheid/Producten met Gevaarlijke Eigenschappen. Er zijn checklijsten beschikbaar voor opslagkasten en opslaglokalen. Tevens worden er opleidingen gegeven aan personeelsleden over het werken met gevaarlijke stoffen, opslag en afvalinzameling. Er zijn technische fiches en posters beschikbaar voor alle chemische afvalstromen. Er zijn spill-kits aanwezig.

In de metaal- en houtbewerking wordt met zorg omgesprongen met de gebruikte producten. Gemorste producten worden meteen opgekuist zodat geen bodemverontreiniging kan ontstaan.

De laboratoria bevinden zich binnen in het gebouw op vloestofdichte vloeren.

2.3 Motiveer waarom de effecten op de bodem al dan niet aanzienlijk zijn. Schenk hierbij ook aandacht aan effecten op menselijke gezondheid.

Gezien bovenstaande maatregelen zowel voor opslag, werking als afvalinzameling is er geen mogelijkheid dat er gevaarlijke producten in de bodem terechtkomen. Spillkits zijn aanwezig in geval van calamiteiten.

3 WATER

3.1 Beschrijf de maatregelen die genomen worden met betrekking tot preventie van vervuiling van het afstromende hemelwater

Er worden geen specifieke maatregelen voorzien om verontreiniging van het afstromende hemelwater te voorkomen, het afstromend hemelwater is voornamelijk afkomstig van daken en verhardingen zonder gemotoriseerd transport. De parkeergarages zijn voorzien van een KWS-afscheider.

De autoparking wordt vervangen door een fietsparking (dit project maakt geen uit van voorliggende aanvraag, maar zal een positief effect hebben op de kwaliteit van het afstromende hemelwater). Hierdoor wordt het autoverkeer ter hoogte van de inrit rectoraat 1 verminderd ten opzichte van de huidige situatie. Er zijn geen andere bronnen dan het normaal autoverkeer die tot vervuiling van het hemelwater kunnen leiden. Het is niet nodig calamiteitenbekkens aan te leggen.

Ook op de rest van de verhardingen behorende tot de milieutechnische eenheid gaat het om beperkt verkeer van voornamelijk personenwagens (naar de ondergrondse parkeergarages) en af en toe een levering of afvalophaling met zwaarder vervoer. Het is weinig waarschijnlijk dat het afstromend hemelwater hierdoor ernstig vervuild wordt.

3.2 Beschrijf andere effecten, zoals mogelijke bronnen van emissies naar of verstoringen van het watersysteem en de genomen maatregelen om de effecten te beperken.

De campus Tweakerken/UFO bevindt zich niet in een 'overstromingsgevoelig gebied' volgens de pluviale overstromingskaarten van 2023. Indien rekening gehouden wordt met de klimaatverandering is er in de toekomst een kleine kans op wateroverlast door pluviale overstromingen ter hoogte van het Sint-Pietersplein. Op de rest van de site is er geen wateroverlast te verwachten.

Er wordt geen grondwater opgepompt.

Het afvalwater wordt geloosd in de openbare riolering. De lozingsdebieten zijn beperkt. Het lozen van afvalwater met gevaarlijke stoffen is verboden. Alle afvalwater wordt strikt gescheiden en conform alle wettelijke bepalingen afgevoerd. Hemelwater wordt opgevangen en maximaal herbruikt en het overschot aan hemelwater van de gebouwen langs de Muinkade en het UFO wordt rechtstreeks geloosd in het oppervlaktewater van de Schelde.

Er zijn een paar kleine infiltratievoorzieningen aanwezig (of op korte termijn aan te leggen): boomcirkel op het studentenplein, infiltratievoorziening aan de inkomhal van gebouw 27.13 en de fietsparking, infiltratiekommen aan gebouw 27.15.

Voor de optimalisatie van het waterbeheer wenst UGent in de toekomst een hybride systeem te installeren van zowel regenwater- als afvalwaterhergebruik voor toiletspoeling in de gebouwen van de noord- en zuidcluster. UGent tracht te streven naar 80% hergebruik door maximale inzet van alternatieve waterbronnen, zoals gezuiverd afvalwater en (opgevaardeerd) hemelwater. Er wordt hiervoor gebruik gemaakt van plantenfilters (beluchte helofytenfilter) (nog aan te leggen). Deze infrastructuurwerken maken geen deel uit van deze aanvraag.

3.3 Motiveer waarom de effecten op het watersysteem al dan niet aanzienlijk zijn. Schenk hierbij ook aandacht aan effecten op menselijke gezondheid.

Gezien de beperkte lozing van afvalwater, het maximaal inzetten op hergebruik van zowel afval- (in de toekomst) als hemelwater en de lozing van hemelwater in oppervlaktewater gecombineerd met infiltratie worden geen aanzienlijke effecten op het watersysteem verwacht.

4 **LUCHTKWALITEIT**

4.1 Geef de bronnen van geuremissie indien relevant voor de omgeving

Beschrijf minstens de activiteiten of installaties die geur veroorzaken, de emissieperiode en de -duur.

Niet van toepassing

4.2 Beschrijf de maatregelen die ingezet worden om de effecten op de luchtkwaliteit te voorkomen of te beperken

De gebouwen zijn voor de verwarming grotendeels aangesloten op het warmtenet van de stad Gent. Er zijn 5 kleine stookinstallaties aanwezig voor bijverwarming. Deze worden onderworpen aan een periodiek onderhoud en controle.

Daarnaast zijn emissies te verwachten van de afzuigkappen van de keukens. De uitlaten zijn oordeelkundig geplaatst (voldoende verwijderd van vensteropeningen) en zorgen niet voor hinder naar de omgeving.

In de hout- en metaalwerkplaatsen is stofafzuiging voorzien. Er is geen afvoer naar buiten het gebouw.

4.3 Wenst u een relevante studie of resultaten van emissiemetingen toe te voegen ter ondersteuning van uw aanvraag?

Nee. Er zijn geen toestellen met een individueel vermogen van meer dan 300 kW.

4.4 Motiveer waarom de effecten op de luchtkwaliteit al dan niet aanzienlijk zijn. Schenk hierbij ook aandacht aan effecten op menselijke gezondheid.

Voor dit project zijn de IIOA met mogelijk effect op de luchtkwaliteit beperkt tot HVAC-installaties en de werkplaatsen. De stookinstallaties worden gekeurd en regelmatig onderhouden conform de Vlare-normen. De emissies ten gevolge van koeling zijn niet van die omvang dat deze een significante bijdrage zullen leveren aan de luchtverontreiniging in de omgeving. De grote toestellen in de werkplaatsen zijn voorzien van stofafzuiging.

De effecten op de luchtkwaliteit zijn als niet significant te beschouwen.

5 **GELUID EN TRILLINGEN**

5.1 Beschrijf de bronnen van geluid of trillingen.

In de exploitatiefase zijn voornamelijk de toestellen horend bij de werkplaatsen en onderzoeksprojecten met motoren geluidsbronnen. In de onderzoekshal zijn diverse toestellen/installaties voorzien (ventilatie, warmtepompen, ovens, pilootunits...) die kunnen bijdragen aan mogelijke geluidshinder.

Daarnaast kan het aanwezige verkeer een bron van geluid zijn. Het betreft voornamelijk de bovengrondse doorstroom van toekomend en vertrekkend verkeer. Dit situeert zich vooral bij aankomst en vertrek personeel gedurende de ochtend en avond. Er wordt voornamelijk gewerkt gedurende de dag.

5.2 Geef de maatregelen die worden ingezet om de effecten van geluid of trillingen te voorkomen of te beperken.

Tijdens de exploitatiefase is vooral de geluidsproductie van de warmtepompen en de ventilatie-eenheden een mogelijke bron van geluid. Deze dient in ieder geval te voldoen aan de Vlareem-voorwaarden.

De bestaande regelgeving zal nagestreefd worden. Regelmatige controles zullen worden uitgevoerd.

Betreffende de warmtepompen, HVAC-lokalen aanzuig- en afblaasroosters, om de geluidsoverdracht naar de omgeving toe te beperken, dienen de geluidsvermogens te worden beperkt tot:

- Aanzuig van de ventilatiegroepen: $L_{wA} \leq 65$ dB(A)
- Afblaas van de ventilatiegroepen: $L_{wA} \leq 68$ dB(A)
- Warmtepomp op het dak: $L_{wA} \leq 76$ dB(A).

Rondom de warmtepompinstallaties worden er indien nodig maatregelen genomen zoals akoestische voorzieningen om de geluidsoverdracht nog extra te beperken.

De bestaande exploitatie brengt door de aard van de activiteiten een aantal geluidsbronnen mee zoals af- en aanrijdende wagens, toestellen, enz. De activiteiten vinden binnen in de gebouwen plaats en er wordt met de ramen dicht gewerkt en enkel tijdens de normale werkuren.

5.3 Motiveer waarom de effecten van geluid of trillingen al dan niet aanzienlijk zijn. Schenk hierbij ook aandacht aan effecten op menselijke gezondheid.

De activiteiten gebeuren allemaal binnen in de hal, waardoor de verspreiding van geluid beperkt is. Er zijn persoonlijke beschermingsmiddelen (gehoorbescherming) beschikbaar voor de medewerkers in de hal. In de werkplaatsen wordt met de ramen dicht gewerkt en enkel tijdens de normale werkuren. De bronnen van geluid worden kortstondig en niet continue gebruikt.

Toestellen die mogelijkse hinder kunnen opleveren worden rondom voorzien van akoestische isolatie, en installaties worden gekozen aan de hand van de nodige prestatie-eisen bepaald door de akoestische ingenieur.

6 BIODIVERSITEIT

6.1 Geef de maatregelen die worden ingezet om de invloeden op biodiversiteit zo veel mogelijk te beperken en eventuele schade zo veel mogelijk ongedaan te maken.

De UGent wil als grote grondeigenaar met een visionair beleid op vlak van groen en biodiversiteit een verschil maken. Bovendien zorgt groen voor meer aantrekkelijke campussen voor studenten, personeel en bezoekers/passanten. Hiertoe werden een aantal doelstelling geformuleerd:

De UGent behoudt en versterkt het groen en de biodiversiteit op terreinen waar ze verantwoordelijk voor is. Daarbij realiseert ze vooruitgang in zowel de kwantiteit als de kwaliteit, op campus- en op instellingsniveau en gebruikt dus een 'net gain' (nettowinst) aan groen en biodiversiteit als uitgangspunt.

Dit betekent dat de UGent:

- het aanwezige groen en biodiversiteit op haar terreinen behoudt;
- werkt aan een uitbreiding en kwaliteitsverhoging van het groen op haar campussen;
- groen en biodiversiteit als een volwaardige leidraad gebruikt bij beleidsbeslissingen.

Om met concrete doelstellingen en acties het biodiversiteitsplan te realiseren, worden vijf strategische pijlers naar voor geschoven:

- aangepaste inrichting en beheer van groen en biodiversiteit op de campussen;
- integratie en verankering van groen en biodiversiteit in beleidsbeslissingen over ontwikkelingsprojecten;
- meten en opvolgen;
- communicatie en betrokkenheid;
- inzetten van UGent-expertise via een werkgroep biodiversiteit.

De site Sint-Pietersnieuwstraat is in ruime mate verhard. Er wordt getracht de aanwezige onbebouwde ruimte zo biodivers mogelijk in te richten. Concrete acties:

- 500 m² ontharding en ingezaaien met bloemenmengsel langs Muinkschelde
- bloembollen planten in de tuin tussen Rectoraat, UFO en Technicum
- aanleg tuin Technicum 2
- gevelbeplantingen Technicum.

Geplande projecten (in ontwerp- of uitvoeringsfase):

- Binnentuin in het Fietsgebouw Rectoraat.
- Groencirkels op studentenplein UFO.
- 110 m² ontharden en vergroenen van binnenkoer De Brug.

6.2 Motiveer waarom de effecten op de biodiversiteit al dan niet aanzienlijk zijn

De site is grotendeels verhard. De biodiversiteit is laag. Bij renovatie- of nieuwbouwprojecten wordt een inspanning gedaan om de biodiversiteit te verbeteren. De IIOA hebben geen invloed op de biodiversiteit van de site.

Beschermde gebieden

Het projectgebied is niet gelegen in Habitatrichtlijn-, Vogelrichtlijn- of VEN-gebied.

- Het dichtstbijzijnde Habitatrichtlijngebied 'Schelde- en Durme-estuarium van de Nederlandse grens tot Gent' is gelegen ten oosten op ca. 3,5 km van het projectgebied en op ca. 3,4 km van site Sint-Pietersnieuwstraat.
- Het dichtstbijzijnde Vogelrichtlijngebied 'Durme en de middenloop van de Schelde' is gelegen op ca. 12,4 km ten oosten van het projectgebied en site Sint-Pietersnieuwstraat.
- Het dichtstbijzijnde VEN-gebied 'De Vallei van de Benedenleie' is gelegen ten noordwesten op ca. 3,2 km van het projectgebied en op ca. 3,1 km van site Sint-Pietersnieuwstraat.

Gezien de ruime afstand tot de meest nabijgelegen Natura 2000-gebieden en de tussenliggende bebouwing, infrastructuur en opgaand groen wordt er geen betekenisvolle impact t.g.v het projectvoornemen t.h.v. de SBZ verwacht. Er wordt hierbij verwezen naar de paragraaf 'stikstofdepositie' van dit addendum.

Gezien de ruime afstand tot VEN-gebied en de tussenliggende bebouwing, infrastructuur en opgaand groen wordt geen onvermijdbare of onherstelbare schade t.h.v. het VEN-gebied verwacht. Er wordt hierbij ook verwezen naar de paragraaf 'stikstofdepositie' van dit addendum.

Stikstof

Bij de beoordeling van de effecten op biodiversiteit (stikstofimpact) werd rekening gehouden met een worst case scenario.

- De stikstofdepositie van werfmachines werd doorgerekend hoewel deze volgens het laatste beoordelingskader niet langer als stationaire bronnen dienen beschouwd te worden.
- Bovendien zal waar mogelijk geopteerd worden voor elektrisch aangedreven werfmachines.
- Wat de mobiliteit betreft werd gerekend met de modal split van 2019 terwijl de meest recente cijfers gunstiger zijn qua alternatieve vervoersmodi. Het gebruik van de auto voor woon-werkverplaatsingen werd bijgevolg overschat bij de impactbeoordeling. De actuele cijfers worden opgenomen bij de bespreking van de effecten op mobiliteit (en komen dus niet één op één overeen met de cijfers uit de impactbeoordeling).
- Er werd rekening gehouden met een bezetting van 80% van de medewerkers op de campus, terwijl dit in werkelijkheid lager blijkt te zijn.

Onder de bepalingen van de recente publicatie van de 'beslissingsboom stikstofdecreet' worden enkel vergunningsplichtige ingedeelde inrichtingen of activiteiten (IIOA) met stationaire bronnen als relevant voor de impactberekening van stikstofdepositie beschouwd, waardoor onderstaand berekend werfmaterieel niet langer dient te worden opgenomen.

De stikstofimpactberekening werd echter opgesteld voor de publicatie van deze herinterpretatie van het toepassingskader en gezien het werfmaterieel, ondanks niet ingedeeld, een stikstofemitterende bron blijft, wordt deze op heden behouden als (aanzienlijk) worstcase scenario.

In het geval er geen overschrijding van de drempelwaarde is of de gebiedsspecifieke dalende trend niet gehypothekeerd wordt in dit scenario, kan met zekerheid gesteld worden dat (de uitvoering van) het project niet tot betekenisvolle impact binnen SBZ leidt.

Zoals reeds eerder aangegeven betreft het projectvoornemen de renovatie van het Technicum T4 op de Sint-Pietersnieuwstraat 41 te Gent. Dit gebouw maakt echter deel uit van de milieutechnische eenheid 'Sint-Pietersnieuwstraat', waardoor de volledige site in beschouwing genomen zal worden voor het bepalen van de impact van de stikstofdepositie.

Stationaire bronnen

Stookinstallaties

In de bestaande situatie zijn een aantal stookinstallaties (ketels) aanwezig op campus Tweekerken/UFO. In onderstaande tabel wordt de relevante info van deze stookinstallaties alsook hun uitstoot opgelijst.

Inzake debiet werden worst-case aannames gedaan, gezien deze info niet beschikbaar was.

Tabel 1: Stookinstallaties in de huidige toestand met ingangsvermogen, gebruik per kalenderjaar, brandstof (aardgas) op jaarbasis en voorspelde uitstoot (NO_x en SO₂) per jaar

Stookinstallatie	Ingangsvermogen (MW)	Gebruik per kalenderjaar (uur)	Brandstof (aardgas) op jaarbasis (kWh/jaar)	NO _x (kg/jaar)	SO ₂ (kg/jaar)
HVAC.27.09.100.001.K2	0,06	≥500	160.000	24,11	5,63
HVAC.15.06.130.002.K1	0,17	≥500	125.000	10,05	4,4
HVAC.15.06.130.002.K2	0,17	≥500	34.722,22	2,79	1,22
HVAC.15.10.140.ALG.K1	0,02	≥500	125.000	18,84	4,4
HVAC.27.09.100.001.K1	0,06	≥500	44.444,44	6,7	1,56
				62,48	17,21

Aan de hand van de 'minimis-tabellen' van de recente VITO-studie 'Emissies in de aanlegfase en de minimalis-normen: een analytische benadering' (2024/EI/R/3206, d.d. 04/2024), kan bepaald worden op welke afstand tot SBZ een bepaalde emissie van de puntbron er niet toe zal leiden dat de 1% drempelwaarde (minimis) wordt overschreden.

Volgens de 'minimis-tabel 1: emissie van de puntbron' kan met zekerheid gesteld worden dat de drempelwaarde voor het meest gevoelig habitat in Vlaanderen (KDW 6 kg N/ha/jaar) niet wordt overschreden vanaf 2.000 m bij 7.356 kg NO_x/jaar (referentiejaar emissiefactoren 2022). Het project neemt hiervan 0,849% in (= (62,48/7.356) * 100).

→ 0,849% < 100%

Er kan bijgevolg geconcludeerd worden dat de emissies t.g.v. de stookinstallaties in de huidige toestand lager zijn dan de aanvaardbare emissies (62,48 kg NO_x/jaar < 7.356 kg NO_x/jaar). Bovendien is het dichtstbijzijnde SBZ-H op > 3 km van het projectgebied gelegen.

Indien men enkel rekening houdt met de stookinstallaties in de impactscoretool, bedraagt de berekende impactscore zowel voor vermessing als voor verzuring 0,000%. Hierbij werd het meest kritische punt als bepalend voor de impactscoreberekening aangehouden, m.n. habitatype 6320 met KDW 10 kg N/ha/jaar, gelegen op ca. 6 km ten noordwesten van het projectgebied (i.e. hetzelfde habitat als hierboven reeds beschreven). De bijdrage van de huidige stookinstallaties t.h.v. het meest kritische punt bedraagt dan ook ca. 0 kg N/ha/jaar.

Mobiliteit huidige situatie

Wat betreft de verkeersgeneratie door studenten in de huidige situatie wordt er gerekend met 5.300 studenten, aan een bezetting van 50%. Uit een enquête van 2019 blijkt dat 12% van de studenten met de auto komt. Dit komt neer op 636 verkeersbewegingen per dag met licht vervoer.

Wat betreft de verkeersgeneratie door personeelsleden in de huidige situatie wordt er gerekend met 1.580 personeelsleden, aan een bezetting van 80%. Volgens de door de UGent gehanteerde modal split zal 31% hiervan met de auto komen. Dit komt neer op 784 verkeersbewegingen per dag met licht vervoer.

In totaal zijn er bijgevolg 1.420 verkeersbewegingen per dag met licht vervoer in de huidige situatie. Op jaarbasis komt dit overeen met 284.000 verkeersbewegingen met licht vervoer (rekening houdend met een gemiddelde van 200 werkdagen/jaar).

Wat betreft de verkeersgeneratie met zwaar vervoer in de huidige situatie wordt deze ingeschat op 70 verkeersbewegingen per week of 2.800 verkeersbewegingen per jaar (rekening houdend met een gemiddelde van 200 werkdagen/jaar of 40 werkweken/jaar).

De verkeersgeneratie in de huidige toestand wordt dus als volgt ingeschat:

- Licht vervoer: 284.000 verkeersbewegingen per jaar
- Zwaar vervoer: 2.800 verkeersbewegingen per jaar

Aan de hand van de 'minimis-tabellen' van de recente VITO-studie 'Voertuigemissies en de minimis-normen: een analytische benadering voor wegverkeer' (2024/EI/R/3195, d.d. 04/2024), kan bepaald worden op welke afstand tot SBZ een bepaalde verkeersgeneratie er niet toe zal leiden dat de 1% drempelwaarde (minimis) wordt overschreden.

Volgens de 'minimis-tabel 3: lichte voertuigen' kan met zekerheid gesteld worden dat de drempelwaarde voor het meest gevoelig habitat in Vlaanderen (KDW 6 kg N/ha/jaar) niet wordt overschreden vanaf 0 m (worstcasescenario) bij 70.000 bewegingen (referentiejaar emissiefactoren 2022). Het project neemt hiervan 405,714% in ($= (284.000/70.000) * 100$).

Volgens de 'minimis-tabel 4: zware voertuigen' kan met zekerheid gesteld worden dat de drempelwaarde voor het meest gevoelig habitat in Vlaanderen (KDW 6 kg N/ha/jaar) niet wordt overschreden vanaf 0 m (worstcasescenario) bij 9.000 bewegingen (referentiejaar emissiefactoren 2022). Het project neemt hiervan 31,111% in ($= (2.800/9.000) * 100$).

$$\rightarrow 405,714\% + 31,111\% = 436,825\% > 100\%$$

Bijgevolg kan op basis hiervan de overschrijding van de 1%-drempel niet uitgesloten worden. Er dient echter benadrukt te worden dat dit een worst-case berekening betreft, gezien de afstand tussen het projectgebied en het relevante SBZ-H (cfr. impactscoretool) > 5 km bedraagt.

Er wordt worst-case van uitgegaan dat al het verkeer ontsluit op de Sint-Pietersnieuwstraat en naar de R40 rijdt, om vervolgens via oostelijke of zuidelijke richting naar de R4 te rijden, die richting het noorden passeert langs het relevante SBZ-H. Ter hoogte van de aantakking op de R40 valt de depositie t.g.v. het projectvoornemen niet langer te onderscheiden van het overige verkeer. De afstand van deze aantakking tot het relevante SBZ-H bedraagt > 6 km, waardoor de relevante afstand tot het SBZ-H op

ca. 2 km kan worden vastgelegd en er bijgevolg getoetst mag worden op 2.000 m i.p.v. op 0 m.

Volgens de 'minimis-tabel 3: lichte voertuigen' kan met zekerheid gesteld worden dat de drempelwaarde voor het meest gevoelig habitat in Vlaanderen (KDW 6 kg N/ha/jaar) niet wordt overschreden op een afstand van 2.000 m tot (de belangrijkste ontsluitingsweg van) het projectgebied bij 9.181.000 bewegingen (referentiejaar emissiefactoren 2022). Het project neemt hiervan 3,093% in ($= (284.000/9.181.000) * 100$).

Volgens de 'minimis-tabel 4: zware voertuigen' kan met zekerheid gesteld worden dat de drempelwaarde voor het meest gevoelig habitat in Vlaanderen (KDW 6 kg N/ha/jaar) niet wordt overschreden op een afstand van 2.000 m tot (de belangrijkste ontsluitingsweg van) het projectgebied bij 1.248.000 bewegingen (referentiejaar emissiefactoren 2022). Het project neemt hiervan 0,224% in ($= (2.800/1.248.000) * 100$).

→ $3,093\% + 0,224\% = 3,317\% < 100\%$

Er kan bijgevolg gesteld worden dat het aantal verkeersbewegingen in de huidige toestand (aanzienlijk) lager zijn dan de aanvaardbare voertuigbewegingen en dat de minimis-drempel niet overschreden wordt.

Beoordeling

Beide VITO-tabellen kunnen gecombineerd worden.

Puntbronnen

- Huidige stookinstallaties: $(62,48/7.356) * 100 = 0,849\%$

Lijnbronnen

- Licht vervoer (huidige mobiliteit): $(284.000/9.181.000) * 100\% = 3,093\%$
- Zwaar vervoer (huidige mobiliteit): $(2.800/1.248.000) * 100\% = 0,224\%$

De som bedraagt 4,166% en is dus kleiner dan 100%

7 **LICHT EN STRALING**

7.1 Beschrijf de bronnen van licht en straling.

Het projectgebied bevindt zich in een stedelijke omgeving, waar verlichting aanwezig is om veiligheidsredenen. Verspreid op de site is buitenverlichting aanwezig. De gebouwen worden voornamelijk verlicht worden tijdens de daguren.

7.2 Geef de maatregelen die worden ingezet om de effecten van licht en straling zo veel mogelijk te beperken en eventuele schade zo veel mogelijk ongedaan te maken.

Er wordt geen onnodige verlichting voorzien. De aanwezige buitenverlichting is aanwezig voor veiligheidsredenen. De verlichting in de gebouwen wordt hoofdzakelijk tijdens de werkuren gebruikt.

7.3 Motiveer waarom de effecten van licht en straling al dan niet aanzienlijk zijn. Schenk hierbij ook aandacht aan effecten op menselijke gezondheid.

Rondom het projectgebied, en ook binnen het projectgebied, is verlichting aanwezig. Op basis van de beschikbare informatie zijn er geen aanwijzingen die op significante effecten op menselijke gezondheid kunnen wijzen ten aanzien van de discipline licht.

8 AFVALSTOFFEN

8.1 Motiveer waarom de effecten van de productie van afvalstoffen andere dan deze ten gevolge van opslag en verwerking al dan niet aanzienlijk zijn.

De afvalstoffen worden correct gesorteerd. Elke afvalstroom wordt in de daarvoor voorziene recipiënten ingezameld. Alle afvalstromen worden afgehaald door verschillende erkende IHM's. Op basis van bovenstaande kan geconcludeerd worden dat er geen aanzienlijke effecten worden verwacht in het kader van de productie van afvalstoffen.

9 **ANDERE**

9.1 Beschrijf de potentiële andere effecten van de aanvraag

In de grote hal die als practicumlokaal gebruikt wordt zijn zowel stookinstallaties, motoren, toestellen met gassen als gevaarlijke producten aanwezig.

9.2 Geef de maatregelen die worden ingezet om deze effecten te voorkomen of te beperken

In deze hal wordt voldaan aan de afstandsregels om de veiligheid te waarborgen. Gevaarlijke stoffen worden opgeslagen in de daarvoor voorziene opslagruimtes of kasten. De stookinstallaties bevinden zich aan het plafond van de hal, waardoor ze op veilige afstand van de werkruimtes zijn geplaatst. Daarnaast zijn er specifieke zones voorzien voor motoren en toestellen, zodat deze op een georganiseerde en veilige manier kunnen worden gebruikt zonder risico's voor de aanwezigen.

9.3 Motiveer waarom deze effecten al dan niet aanzienlijk zijn

Op basis van bovenstaande informatie kan geconcludeerd worden dat er geen andere aanzienlijke effecten worden verwacht.