

Nota impact N-deposities op SBZ

1 Korte omschrijving van het project

Plixxent Belgium bv gelegen te Boeiebos 8 in Drongen is een verkeersgenererend project zonder aanlegfase. Het aantal verkeersbewegingen per jaar wordt ingeschat op het volgende:

Tabel 1: Geschatte verkeersgeneratie (zware en lichte voertuigen) van het project

Verkeersgeneratie	Aantal vervoersbewegingen (per jaar)
Totaal zware voertuigen	1.020
Totaal lichte voertuigen	2.500

Het project ligt op 1.196 meter van het dichtstbijzijnde VEN gebied en op 4,86 km van het dichtstbijzijnde SBZ.

Effecten op biodiversiteit kunnen optreden als gevolg van vermestende en verzurende deposities door middel van verkeersemissies naar de lucht.

Via voorliggende toetsing wordt nagegaan of effecten ten aanzien van SBZ kunnen optreden.

2 Wetgevend kader

Op basis van Artikel 36ter van het Natuurdecreet, dient te worden nagegaan of het project kan leiden tot een betekenisvolle aantasting van de natuurlijke kenmerken van een speciale beschermingszone. Hiermee wordt bedoeld, een aantasting die meetbare en aantoonbare gevolgen heeft voor de natuurlijke kenmerken van een speciale beschermingszone, in de mate er meetbare en aantoonbare gevolgen zijn voor de staat van instandhouding van de soort(en) of de habitat(s) waarvoor de betreffende speciale beschermingszone is aangewezen of voor de staat van instandhouding van de soort(en) vermeld in bijlage III van dit decreet voor zover voorkomend in de betreffende speciale beschermingszone.

Het risico of de waarschijnlijkheid op een betekenisvolle aantasting kan onderzocht worden in een **voortoets**. Indien uit de voortoets op grond van objectieve gegevens blijkt dat er geen risico op een meetbare of aantoonbare aantasting van de natuurlijke kenmerken van de betrokken SBZ bestaat, moet geen passende beoordeling worden opgemaakt.

Als op grond van de voortoets significante effecten niet kunnen worden uitgesloten, dient het project te worden onderworpen aan een Passende Beoordeling, volgens de methode zoals toegelicht in de Omzendbrief OMG/2017/01. – 'De toepassing van de op grond van artikel 36ter, § 3 en § 4, van het Natuurdecreet opgelegde beoordeling van vergunningsaanvragen betreffende projecten of activiteiten met mogelijk betekenisvolle effecten voor speciale beschermingszones' van 6 september 2017.

Inzake atmosferische deposities wordt rekening gehouden met het decreet over de programmatische aanpak stikstof (het Stikstofdecreet) dat werd goedgekeurd door de Vlaams Parlement op 24 januari 2024 en in werking is getreden op 23 februari 2024, de dag na publicatie in het Belgisch Staatsblad (22 februari 2024).

3 Impactscoreberekening

Het project betreft een vergunningsplichtige activiteit die stikstofemissies ten gevolge van verkeer veroorzaakt. Onder verkeer worden alle vormen van stikstofemissiegenererend verkeer bedoeld: wegverkeer, spoorverkeer, waterwegverkeer, luchtverkeer.

Er wordt een onderscheid gemaakt tussen projecten die als hoofddoel hebben het vervoersysteem op zich te wijzigen, bv. aanleg of wijziging van wegen, spoorwegen, waterwegen, havens en vliegvelden. Deze projecten worden als verkeersdragende infrastructuurprojecten beschouwd. Aangezien dergelijk project normaliter niet kan ingrijpen op een lopende exploitatievergunning die het reeds aanwezig verkeer vat, komen enkel projecten in aanmerking die de capaciteit van het verkeer verhogen. . Hierbij

dient enkel de stikstofemissie die het gevolg is van het bijkomende verkeer ten opzichte van de bestaande situatie geëvalueerd te worden.

Daarnaast worden ook (andere) verkeersgenererende projecten gevat. Hier gaat het om alle vergunningsplichtige projecten die stikstofemissiegenererende vervoersbewegingen veroorzaken. Hierbij dient de stikstofemissie ten gevolge van de vervoersbewegingen die het project veroorzaakt geëvalueerd te worden.

Als een mobiliteit gerelateerd project ook een exploitatie van een IIOA omvat met een of meer stationaire bronnen van stikstofoxiden wordt de totale stikstofdepositie beoordeeld conform het beoordelingskader stikstofoxiden stationaire bronnen indien de exploitatie van de IIOA met stationaire bronnen plaatsvindt na de aanlegfase van het mobiliteit gerelateerd project; of indien de exploitatie van de IIOA met stationaire bronnen enkel plaatsvindt tijdens de aanlegfase van het mobiliteit gerelateerd project en de gemiddelde equivalente jaaremissie van NO_x van de aanlegfase in totaliteit (inclusief exploitatie van de IIOA) > gemiddelde jaaremissie van NO_x van het mobiliteit gerelateerd project na de aanlegfase.

In de andere gevallen gebeurt de beoordeling van de totale stikstofdepositie van het project conform het beoordelingskader stikstofoxiden mobiliteit.

Voor beide beoordelingskaders geldt (actueel) een drempelwaarde van 1% om te bepalen of een passende beoordeling vereist is voor de beoordeling van de effecten van stikstofdepositie via de lucht.

3.1 verkeersemisies exploitatiefase

Om de mogelijke impact van verkeersemisies te bepalen wordt er beroep gedaan op de recente VITO studie 'Voertuigemissies en de minimis-normen: een analytische benadering voor wegverkeer' (VITO-rapport 2024/EI/R/3195). Hierbij gaan we uit van een driestappenplan:

- 1) Bepaling aantal verkeersbewegingen door het project
- 2) "worst-case" benadering met afstand = 0 en KDW = 6 kg N/ha/jaar
- 3) Aangepaste afstand (tot dichtstbijzijnde SBZ-H) en KDW = 6 kg N/ha/jaar

Indien de verkeersemisies of het aantal voertuigen per jaar van een project onder de waarden weergegeven in de tabellen blijven, kan met zekerheid gesteld worden dat de impactscore van het project onder de 1% de minimisdrempel blijft.

In onderstaande tabel wordt het aantal gegeneerde vracht- en personenvoertuigen weergegeven tijdens de exploitatiefase op jaarbasis.

Tabel 2: Geschatte verkeersgeneratie (zware en lichte voertuigen) van het project

Verkeersgeneratie	Aantal vervoersbewegingen (per jaar)
Totaal zware voertuigen	1.020
Totaal lichte voertuigen	2.500

Op basis van de voortoetstabellen (VITO, 2024), waarbij we uitgaan van een worst-case scenario (combinatie van KDW 6 kg N/ha/jaar en afstand = 0), kan besloten worden dat het aantal voertuigen waarbij er geen overschrijding van de 1%-de *minimis* drempel overeenkomt met 9.000 zware voertuigen en 70.000 lichte voertuigen. De maximale verkeersintensiteiten afkomstig van het project, hebben een fractie van 11,33% en 3,6%, respectievelijk. De som van beide fracties ligt >100%, dus er wordt niet voldaan aan de voorwaarden binnen stap 2. Bijgevolg maken we een gelijkaardige berekening via stap 3 (combinatie van KDW 6 kg N/ha/jaar en afstand = 2km). Het aantal voertuigen waarbij er geen overschrijding van de 1%-de *minimis* drempel, zijn 1.248.000 zware voertuigen en 9.181.000 lichte voertuigen. De som van de fracties van zware en lichte voertuigen (0,11%) is beduidend lager dan 100%, dus er kan gesteld worden dat de impactscore van het project bij een combinatie van zwaar- en licht verkeer onder de *minimisdrempel* blijft.

4 Conclusie

Er kan met zekerheid gesteld worden dat de impactscore van het project in exploitatiefase onder de 1% drempel blijft/ een combinatie van zwaar- en licht verkeer onder de *minimisdrempel* blijft. Dergelijke lage waarden worden gezien als niet betekenisvol, omdat hierbij wordt uitgesloten dat de natuurlijke kenmerken van dat gebied als geheel in het licht van de instandhoudingsdoelstellingen van het gebied worden aangetast. Verzekerd blijft dat de doelstellingen van de PAS worden gerealiseerd.

Het project zal niet leiden tot betekenisvolle aantasting van de natuurlijke kenmerken, de habitats en soorten en hun instandhoudingsdoelstellingen (Artikel 36ter van het Natuurdecreet). Er is geen risico op meetbare of aantoonbare aantasting van de natuurlijke kenmerken van het betrokken SBZ. Er dient geen “passende beoordeling” te worden opgemaakt.