

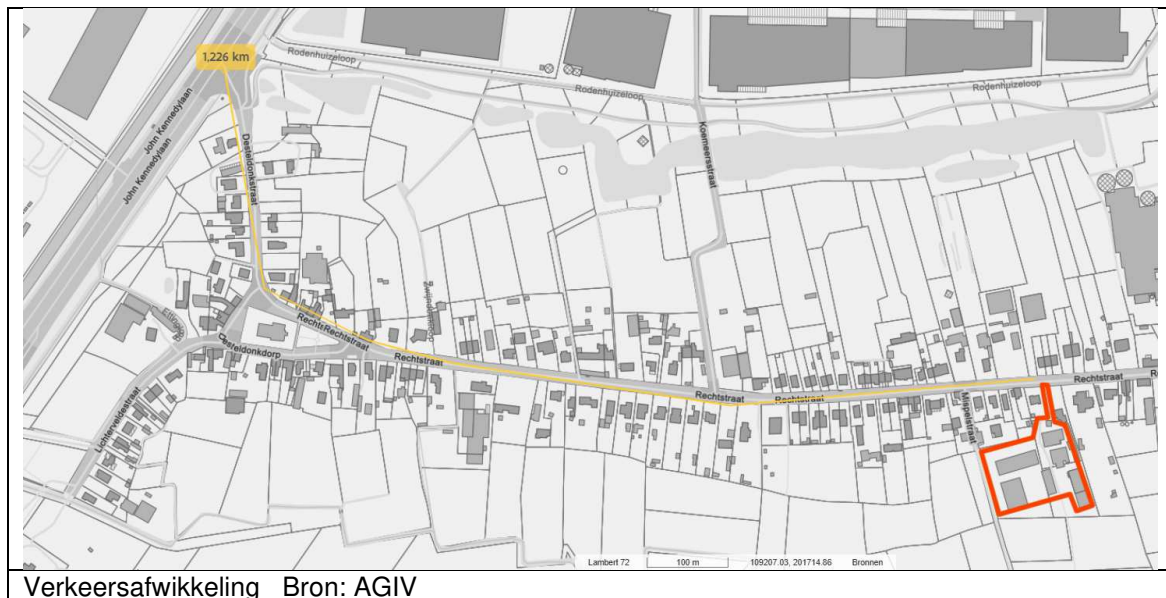
Effecten naar de omgeving

Er wordt een vergunning in twee fases gevraagd. De beschreven effectbeoordeling is uitgewerkt voor de eerste fase 2025- eind 2030, omdat in die periode de veebezetting het hoogst is.

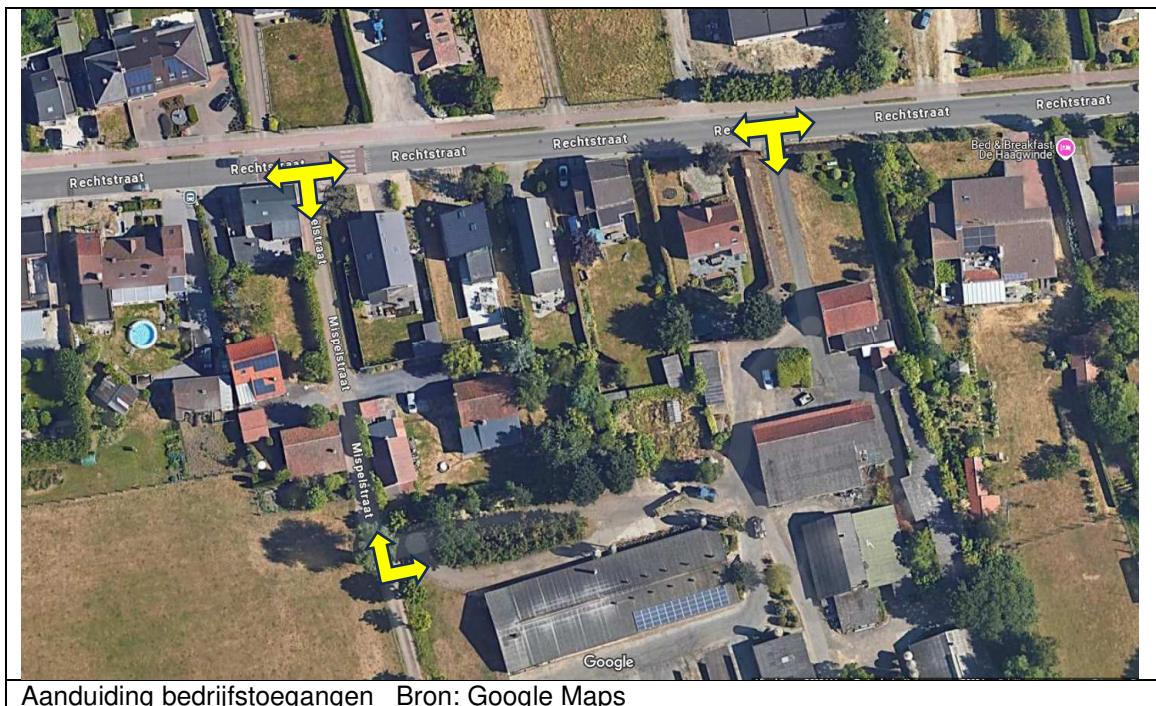
Na 2030 worden de varkens stopgezet, waardoor eventuele effecten op de omgeving enkel verder kunnen afnemen. De vooropgestelde aanpak is een worst-case-benadering.

1. Mobiliteit en bereikbaarheid

Het bedrijf heeft een eigen toegangsweg tot laden en lossen welke uitkomt op de Rechtstraat. Ook via de Mispelstraat kan toegang genomen worden. Door de herinrichting van de Rechtstraat is de inrit minder geschikt voor zwaar vervoer, en zal dit meestal via de Mispelstraat toegang nemen tot het bedrijf.



De Rechtstraat is een tweevaks rijbaan met apart afgescheiden fietspad aan de overzijde. De straat geeft in westelijke richting op ca 1,2 km direct uit op de R4, waarlangs ontsluiting kan genomen worden naar de verdere omgeving. In oostelijke richting kan eenvoudig ontsloten worden richting Zaffelare en Lochristi.



Aanduiding bedrijfstoegangen Bron: Google Maps

Het project is een vergunningsplichtig verkeersgenererend project dat niet wordt uitgebreid. Het aantal vervoersbewegingen blijft ongewijzigd, het gaat om de bestending van de bestaande exploitatie.

Er worden geen nieuwe gebouwen of constructies voorzien, er is dus evenmin een tijdelijke werffase.

De impact van de mobiliteit van de woning is identiek als dat van alle andere gezinswoningen in de straat en heeft bijgevolg geen effect aan de totale stikstofemissie en de bijhorende deposities.

Het project bestaat uit 1 woongelegenheden, geschikt voor vijf personen. We gaan dus uit van 5 volwassenen als een "worst case" scenario. We gaan uit van 2 verkeersbewegingen per volwassen persoon per dag.

Dit geeft $5 \text{ personen} \times 2 \text{ verkeersbewegingen/dag} \times 365 \text{ dagen/jaar} = 3.650 \text{ verkeersbewegingen per jaar}$.

De verwachting is dat het personenvervoer in de nabije toekomst in een snel tempo zal evolueren naar elektrische voertuigen die geen lokale uitstoot tot gevolg hebben. Dit wordt niet in rekening gebracht, waardoor opnieuw wordt uitgegaan van een worst case scenario.

Hierdoor is de impact van de mobiliteit niet-significant. Het dichtst gelegen habitatgebied bevindt zich op meer dan 5km van de inrichting, terwijl de voorgestelde tabellen van het VITO beperkt zijn tot een afstand van 2.000m. Uit de impactscore veehouderij blijkt dat het gevoeligst habitat een KDW van 10 heeft.

Tabel 3 : Aantal lichte voertuigen per jaar waarbij geen overschrijding optreedt van de 1%-de minimisdrempel voor een habitatgebied gelegen op afstand zoals aangeduid in het kolomhoofd (in m) en een KDW zoals aangeduid in het rijhoofd (in kgN/ha/jaar), naar beneden afgerond op 1000 voertuigen/jaar. De gebruikte emissiefactoren zijn deze voor het jaar 2022.

KDW/afstand	0	5	10	20	30	50	70	100	150	200	300	500	1000	1500	2000
6	70000	98000	126000	183000	225000	296000	366000	479000	648000	832000	1170000	1904000	4104000	6431000	9181000
7	70000	112000	155000	211000	253000	352000	437000	550000	761000	959000	1368000	2228000	4795000	7503000	10704000
8	84000	141000	183000	239000	296000	394000	493000	634000	874000	1100000	1565000	2538000	5472000	8575000	12242000
10	112000	169000	225000	296000	366000	507000	620000	789000	1085000	1382000	1960000	3187000	6854000	10718000	14103000
11	126000	197000	239000	338000	409000	550000	676000	874000	1198000	1523000	2157000	3497000	7531000	11790000	14103000
12	141000	211000	267000	366000	451000	606000	747000	959000	1311000	1664000	2355000	3822000	8222000	12862000	14103000
15	169000	267000	338000	451000	564000	761000	930000	1198000	1636000	2073000	2947000	4781000	10281000	14103000	14103000
16	183000	282000	366000	479000	592000	803000	1001000	1269000	1748000	2214000	3145000	5091000	10958000	14103000	14103000
17	197000	296000	380000	521000	634000	860000	1057000	1353000	1861000	2355000	3342000	5415000	11649000	14103000	14103000
18	211000	324000	409000	550000	676000	902000	1128000	1438000	1960000	2496000	3540000	5740000	12340000	14103000	14103000
20	225000	352000	451000	606000	747000	1015000	1255000	1593000	2186000	2778000	3934000	6374000	13708000	14103000	14103000
21	239000	366000	479000	634000	789000	1057000	1311000	1678000	2298000	2905000	4132000	6685000	14103000	14103000	14103000
22	253000	394000	493000	676000	818000	1114000	1368000	1748000	2411000	3046000	4329000	7009000	14103000	14103000	14103000
23	267000	409000	521000	705000	860000	1156000	1438000	1833000	2510000	3187000	4527000	7333000	14103000	14103000	14103000
26	310000	465000	592000	789000	973000	1311000	1621000	2073000	2848000	3610000	5119000	8293000	14103000	14103000	14103000
28	324000	493000	634000	860000	1043000	1410000	1748000	2269000	3060000	3878000	5514000	8927000	14103000	14103000	14103000
29	338000	521000	662000	888000	1085000	1466000	1819000	2313000	3173000	4019000	5712000	9237000	14103000	14103000	14103000
30	352000	535000	676000	916000	1128000	1523000	1875000	2397000	3286000	4160000	5909000	9562000	14103000	14103000	14103000
32	380000	578000	733000	973000	1198000	1621000	2002000	2552000	3497000	4442000	6290000	10197000	14103000	14103000	14103000

Uit de tabel blijkt dat een impact van 1% kan bereikt worden bij 14.103.000 bewegingen per jaar.

$3.650 / 14.103.000 = 0,026\%$ KDW waar het beoordelingskader voor mobiliteit een minimisdrempel hanteert van 1%....

Ook het vrachtverkeer dat de inrichting genereert blijft ongewijzigd. Vanaf 2031, wanneer de varkens worden stopgezet, zullen de bijhorende vrachtbewegingen voor de aanvoer van voeders en de afvoer van varkens wegvallen.

We verwachten tot maximaal 4 bewegingen per dag x 2 x 240 werkdagen per jaar = 1.920 verkeersbewegingen per jaar. Het gaat hierbij om de levering van voeders, hooi en stro; de aan- en afvoer van dieren, het ophalen van melk, de afvoer van mest etc.

Tabel 4 : Aantal zware voertuigen per jaar waarbij geen overschrijding optreedt van de 1%-de minimisdrempel voor een habitatgebied gelegen op afstand zoals aangeduid in het kolomhoofd (in m) en een KDW zoals aangeduid in het rijhoofd (in kgN/ha/jaar), naar beneden afgerond op 1000 voertuigen/jaar. De gebruikte emissiefactoren zijn deze voor het jaar 2022.

KDW/afstand	0	5	10	20	30	50	70	100	150	200	300	500	1000	1500	2000
6	9000	13000	17000	24000	30000	40000	49000	65000	88000	113000	159000	258000	558000	874000	1248000
7	9000	15000	21000	28000	34000	47000	59000	74000	103000	130000	186000	302000	652000	1020000	1455000
8	11000	19000	24000	32000	40000	53000	67000	86000	118000	149000	212000	345000	744000	1165000	1664000
10	15000	23000	30000	40000	49000	69000	84000	107000	147000	187000	266000	433000	932000	1457000	1917000
11	17000	26000	32000	46000	55000	74000	92000	118000	163000	207000	293000	475000	1024000	1603000	1917000
12	19000	28000	36000	49000	61000	82000	101000	130000	178000	226000	320000	519000	1118000	1748000	1917000
15	23000	36000	46000	61000	76000	103000	126000	163000	222000	281000	400000	650000	1398000	1917000	1917000
16	24000	38000	49000	65000	80000	109000	136000	172000	237000	301000	427000	692000	1490000	1917000	1917000
17	26000	40000	51000	70000	86000	116000	143000	184000	253000	320000	454000	736000	1584000	1917000	1917000
18	28000	44000	55000	74000	92000	122000	153000	195000	266000	339000	481000	780000	1678000	1917000	1917000
20	30000	47000	61000	82000	101000	138000	170000	216000	297000	377000	535000	866000	1864000	1917000	1917000
21	32000	49000	65000	86000	107000	143000	178000	228000	312000	395000	561000	908000	1917000	1917000	1917000
22	34000	53000	67000	92000	111000	151000	186000	237000	327000	414000	588000	953000	1917000	1917000	1917000
23	36000	55000	70000	95000	116000	157000	195000	249000	341000	433000	615000	997000	1917000	1917000	1917000
26	42000	63000	80000	107000	132000	178000	220000	281000	387000	490000	696000	1127000	1917000	1917000	1917000
28	44000	67000	86000	116000	141000	191000	237000	302000	416000	527000	749000	1213000	1917000	1917000	1917000
29	46000	70000	90000	120000	147000	199000	247000	314000	431000	546000	776000	1256000	1917000	1917000	1917000
30	47000	72000	92000	124000	153000	207000	255000	326000	446000	565000	803000	1300000	1917000	1917000	1917000
32	51000	78000	99000	132000	163000	220000	272000	347000	475000	604000	855000	1386000	1917000	1917000	1917000

$1.920 / 1.917.000 = 0,100\%$, van de 1% minimisdrempel voor mobiliteit.

De impactscore zonder mobiliteitseffecten # 105.710 bedraagt 0,248% voor het aspect vermesting en 0,249% voor het aspect verzuring.

Het aantal vervoersbeweging wordt met het rekenblad begroot op 0,00008 kg Nox/km/jaar:

Dit resulteert in een nieuwe impactscore #105.712 welke exact dezelfde waarden oplevert.

Berekening nummer # 105712



<https://pasberekening.omgeving.vlaanderen.be/#impactscore/rapport/bcbf56bf-c940-43a8-8766-a8339e82088f>

Startdatum berekening

Einddatum berekening

26-1-2025, 17:33:12

26-1-2025, 18:03:37

Impactscore vermisting: 0,248%

Impactscore verzuring: 0,249%

Impactscore vermisting/verzuring Nederland: 0,000%

Het mobiliteitsaspect heeft dus geen significante impact op de impactscore, noch op de te verwachten effecten van de NO_x-emissies.

Beide impactscores worden als bijlage toegevoegd.

Er mag gesteld worden dat er geen significante effecten op de mobiliteit in de directe, noch de ruimere omgeving te verwachten zijn.

2. Bodem

De ondergrondse mazouttank van 4.900 liter/4,22 ton is een enkelwandige polyestertank van MIP, welke ongevoelig is voor corrosie. De tank werd met goed gevolg gekeurd op 20 december 2023.

De bovengrondse tank van 2.500 liter/2,15 ton is dubbelwandig uitgevoerd, en werd met goed gevolg gekeurd op 20 december 2023. De tankplaats is overdekt en verhard, de nodige absorptiemiddelen worden voorzien.

De opslag van gevaarlijke stoffen in kleinverpakking gebeurt in de gebouwen, in of op een lekbak.

Er is dan ook geen effect naar het compartiment bodem te verwachten.

3. Watersysteem en afvalwater