

Nota: Impactscoreberekening

opdracht	OVA CCH
opdrachtgever	CCH
uw kenmerk	[Kenmerk opdrachtgever]
ons kenmerk	0488288-346195892-1195
versie	V1
datum	5 maart 2025
auteur	Katja Daems
vrijgave	Liesbet Van den Schoor

Inleiding

Speciale beschermingszones zijn op zeer grote afstand gelegen van het project. Ondanks deze ruime afstand kan een impact op de meest nabije Habitatrichtlijngebieden en VEN-gebieden niet uitgesloten worden ten gevolge van bijkomende stikstofdeposities. Bijgevolg wordt een voortoets passende beoordeling en verscherpte natuurtoets opgenomen in discipline Biodiversiteit.

In onderstaande voortoets passende beoordeling en verscherpte natuurtoets wordt enkel gefocust op het aspect verzuring en vermesting ten gevolge van bijkomende stikstofdeposities tijdens zowel de werf- als exploitatiefase.

Andere aspecten zoals biotoop- en ecotoopinname, verstoring, versnippering en barrièrewerking worden reeds behandeld in voorgaande paragrafen. Op basis van bovenstaande uiteenzetting worden voor deze aspecten geen betekenisvolle effecten ten gevolge van het projectvoornemen ter hoogte van Natura2000-gebieden en geen onvermijdbare of onherstelbare schade in het VEN-gebied verwacht.

Effecten op Habitatrichtlijngebied

Inzake de beoordeling van de mogelijke impact van stikstofdepositie wordt een onderscheid gemaakt tussen de exploitatiefase (continue depositie) en de werffase (tijdelijke depositie).

Werffase

Onder de bepalingen van de 'beslissingsboom stikstofdecreet¹' wordt enkel bijkomende depositie ten gevolge van verkeersgeneratie relevant geacht. In de werffase is dus enkel een relevante toename gedurende de werken mogelijk t.b.v. de aan- en afvoer van materialen, machines en arbeiders.

Op heden wordt verwacht dat de werken binnen ca. 18 maanden (of 375 werkdagen) worden afgerond. Dagelijks zijn er gemiddeld zo'n 40-50 mensen tewerkgesteld, maar deze komen niet allemaal individueel naar de werf.

Het aantal **verkeersbewegingen** voor het aan- en afrijden van personeel en aanvoer van materialen worden respectievelijk als volgt ingeschat:

- Personenwagens: ca. 9.375 transporten

¹ Zoals gepubliceerd d.d. 29/11/2024 en raadpleegbaar via [Stikstof en vergunningen | Vlaanderen.be](#)

- Vrachtwagens: ca. 1.883 transporten

Deze transporten worden verdubbeld om het aantal verkeersbewegingen (heen en weer) in kaart te brengen.

Om een eventuele overschrijding van de 1% drempelwaarde (minimis) uit de Programmatische Aanpak Stikstof (PAS, in werking sinds 23/02/2024) in de werffase te onderzoeken, is de gecumuleerde bijdrage voor zowel licht als zwaar verkeer bepalend.

De impact van het verkeer wordt onderzocht door toetsing binnen 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)².

Binnen de minimis-tabellen wordt bij wijze van worstcase benadering rekening gehouden met het meest gevoelige habitat in Vlaanderen (kritische depositiewaarde (KDW) 6 kg N/ha/jaar).

Daarnaast is de meest nabijgelegen Habitatrictlijngebied 'Bossen en heiden van zandig Vlaanderen: oostelijk deel' met gebiedscode BE2300005 gelegen op een afstand van ca. 7 km ten oosten van het projectgebied. Gezien de maximaal berekende afstand binnen de minimis-tabellen 2 km betreft, wordt de relevante afstand van de maximale stikstofdepositie op 2 km vastgelegd. Dit kan gezien worden als worstcase scenario.

De gecumuleerde bijdrage gedurende de werken wordt berekend door middel van de som van de 'toenames ten gevolge van het project/maximale toegestane waarden op relevante criteria'. De gecumuleerde bijdrage betreft in dit geval:

Impactscore VITO	Referentie studie	Criteria maximale waarde zonder overschrijding			Maximale waarden	Toename project	Impactscore NO _x
		Aard	KDW kgN/ha/jaar	Afstand m			
Licht verkeer	2024/EI/R/3195	# bewegingen/jaar	6	2.000	9.181.000	18.750	0,002
Zwaar verkeer	2024/EI/R/3195	# bewegingen/jaar	6	2.000	1.248.000	3.766	0,003
Impactscore werffase							0,005

Bijgevolg bedraagt de impactscore gedurende de werken maximaal **ca. 0,005 %** op basis van worstcase benaderingen inzake depositie en gevoeligheid, waardoor besloten kan worden dat het project de minimisdrempel (1%) niet overschrijdt en geen betekenisvolle impact ter hoogte van SBZ te verwachten valt. Bovendien is de bijdrage slechts tijdelijk gedurende de werffase en is het project-gebied met ontsluitend wegennet verder dan de berekende afstand gelegen.

Exploitatiefase

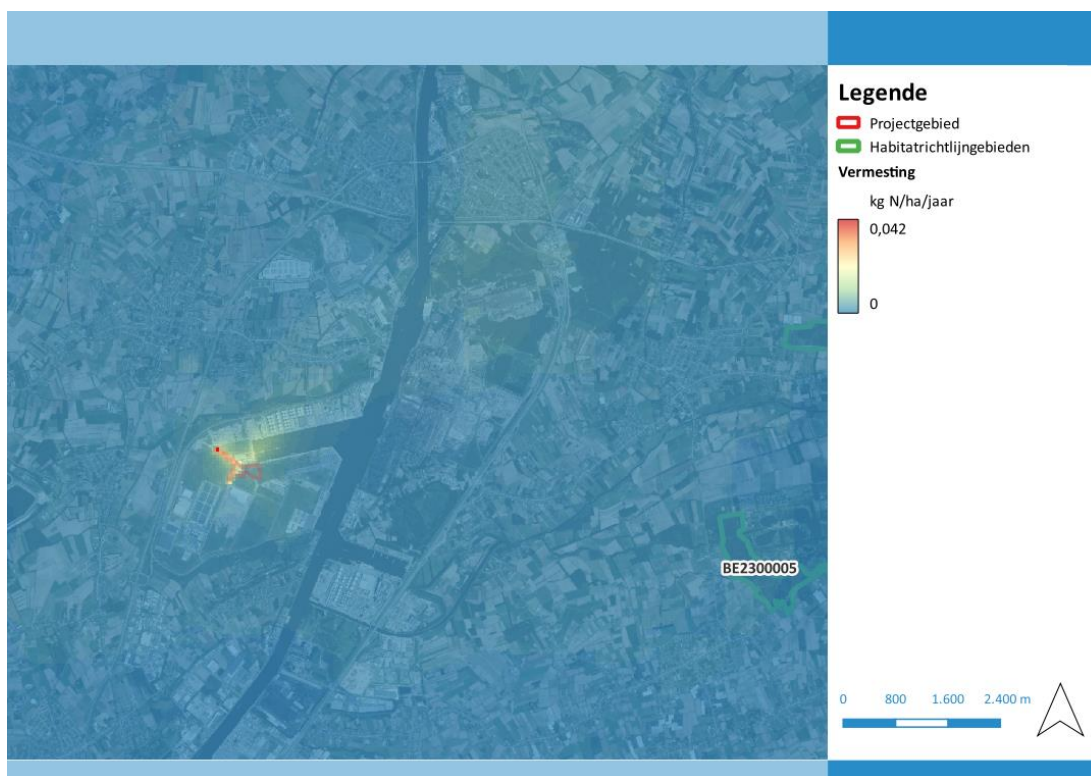
In de exploitatiefase wordt een toename van stikstofdepositie verwacht door zowel de industriële activiteiten op de site (o.a. dampverwerkingsinstallatie) als de verkeersbewegingen van en naar het projectgebied (schip, trein, tankwagen en personenwagen).

De stikstofgeneratoren maken N₂ uit lucht als stuur lucht en als inert gas als stikstofdeken voor de tanks. Hierbij komen geen NO_x-emissies vrij. Daarnaast zijn er dieselpompen voor het blussysteem. Dergelijke motoren zijn te vergelijken met deze van een zware vrachtwagen. Dit betreft enkel in noodgevallen. Voor de rest (bv. verwarming van de tanks) betreft het volledig elektrisch. Er worden geen stookinstallaties voorzien op andere locaties.

Om een eventuele overschrijding van de 1% drempelwaarde (minimis) uit de Programmatische Aanpak Stikstof (PAS, in werking sinds 23/02/2024) in de exploitatiefase te onderzoeken, is de gecumuleerde bijdrage voor **zowel verkeer als de industriële activiteiten** bepalend.

² Raadpleegbaar via: Praktische Wegwijzers van Agentschap Natuur en Bos ([Homepage](#) | [Passende beoordeling](#))

Voor de berekening van de emissies ten gevolge van de industriële activiteiten (o.a. dampverwerkingsinstallatie) en het verkeer wordt verwezen naar discipline Lucht van het project-MER. De vermesting op de naburige habitats in SBZ-H gebieden wordt berekend aan de hand van het IMPACT-model. In onderstaande figuur wordt de bijdrage van vermesting ter hoogte van de SBZ-H gebieden weergegeven.



Figuur-1: Vermesting ter hoogte van de naburige SBZ-H gebieden

Uit bovenstaande figuur blijkt dat de bijdrage sowieso minder dan 0,005 kg N/ha/jaar bedraagt. Worstcase wordt uitgegaan van het meest gevoelige habitat in Vlaanderen (6 kg N/ha/jaar) waardoor de impactscore 0,08 % bedraagt.

Voor de personenwagens en tankwagens zijn de emissies enkel berekend ter hoogte van de site. De impact van het verkeer wordt daarom verder onderzocht op dezelfde manier als de werffase. Het aantal verkeersbewegingen per dag wordt als volgt ingeschat:

- Licht vervoer: 24 personenwagens per dag * 2 = 48 verkeersbewegingen per dag
- Zwaar vervoer: 52 vrachtwagens per dag * 2 = 104 verkeersbewegingen per dag

De bijdrage bedraagt in dit geval:

Impactscore	Referentie studie	Criteria maximale waarde zonder overschrijding			Maximale waarden	Toename project	Impactscore NOx
		Aard	KDW kgN/ha/jaar	Afstand m			
Licht verkeer	2024/EI/R/3195	# bewegingen/jaar	6	2.000	9.181.000	17.520	0,002
Zwaar verkeer	2024/EI/R/3195	# bewegingen/jaar	6	2.000	1.248.000	27.040	0,022
Impactscore exploitatiefase							0,024

De gecumuleerde bijdrage bedraagt:

Impactscore	Referentie studie	Criteria maximale waarde zonder overschrijding			Maximale waarden	Toename project	Impactscore NOx
		Aard	KDW kgN/ha/jaar	Afstand m			
Licht verkeer	2024/EI/R/3195	# bewegingen/jaar	6	2.000	9.181.000	17.520	0,002
Zwaar verkeer	2024/EI/R/3195	# bewegingen/jaar	6	2.000	1.248.000	27.040	0,022
Industriële activiteiten	PAS-berekening	impactscore vermisting	-	-	-	-	0,080
Impactscore exploitatiefase							0,104

De impactscore bedraagt **ca. 0,104 %** op basis van worstcase benaderingen en is bijgevolg lager dan de minimisdrempel (1%). Bijgevolg is geen betekenisvolle impact ter hoogte van SBZ in exploitatiefase te verwachten.

Conclusie

Op basis van bovenstaande wordt geoordeeld dat de mogelijke invloed op beschermde gebieden ten gevolge van bijkomende stikstofdeposities uit het projectvoornemen niet van dergelijke grootteorde is dat betekenisvolle impact binnen SBZ te verwachten valt.

Effecten op VEN-gebied

Bovenstaand werd de impact van stikstofdepositie binnen habitatrictlijngebieden (i.r.t. het PAS) beoordeeld, waarbij een worstcase afstand van 2 km tot het beschermd gebied werd aangehouden.

Gezien het dichtstbijzijnde VEN-gebied op ca. 7 km ten oosten van het projectgebied en hoofdontsluitend wegennet is gelegen, kan uit bovenstaande tevens de maximale stikstofdepositie op relevante afstand (2 km) als volgt worden berekend:

- Bijdrage in de werffase:
= ca. 0,005 % * 6 kg N/ha/jaar = ca. 0,0003 kg N/ha/jaar
- Bijdrage in de exploitatiefase:
= ca. 0,104 % * 6 kg N/ha/jaar = ca. 0,006 kg N/ha/jaar

Op basis van de VLOPS- en BAU-kaarten kan de voorgaande en nog te verwachten daling van de totale vermestende depositie (in kg N/ha/jaar) bepaald worden, op basis van beschikbare en meest representatieve meteogegevens van 2017 en dit tussen de jaren 2017, 2022 en 2030. Hierbij wordt 2022 als laatst gekende, representatieve informatie beschouwd als de huidige toestand (bron: VMM):

Tabel -1: Evolutie vermestende depositie ter hoogte van projectgebied en meest nabijgelegen VEN-gebied

Locatie	Totale vermestende depositie		
	VLOPS20	VLOPS24	BAU30
	2017	2022	2030
Projectgebied	ca. 20,56	ca. 18,94	ca. 15,76
Evolutie	ca. 1,62	ca. 3,18	
Grens met meest nabijgelegen VEN-gebied	ca. 23,25	ca. 22,21	ca. 18,04
Evolutie	ca. 1,04	ca. 4,17	

Gelet op de zeer beperkte grootteorde van de bijkomende stikstofdepositie ten gevolge van het projectvoornemen, kan aangenomen worden dat de realisatie de dalende trend niet hypothekeert en bijgevolg geen onvermijdbare en onherstelbare schade wordt verwacht (VEN-besluit d.d. 10/01/2024).