

Containers Thienpont BV

Booiebos 6C

9031 Gent

Impactbeoordeling stikstof

Referentie: 24-22257

Projectlocatie: Booiebos 6C, 9031 Gent

Opgesteld door: Rani Bracke

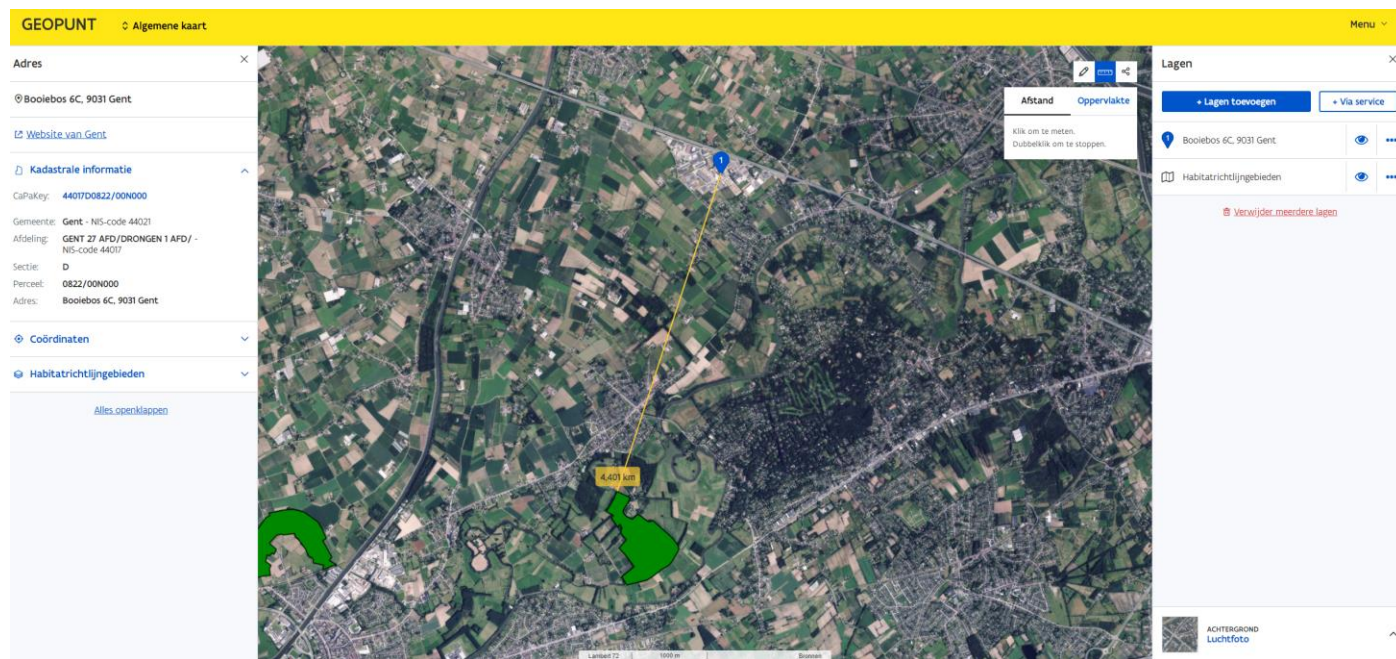
Datum: 17/12/2024



1. Toetsing

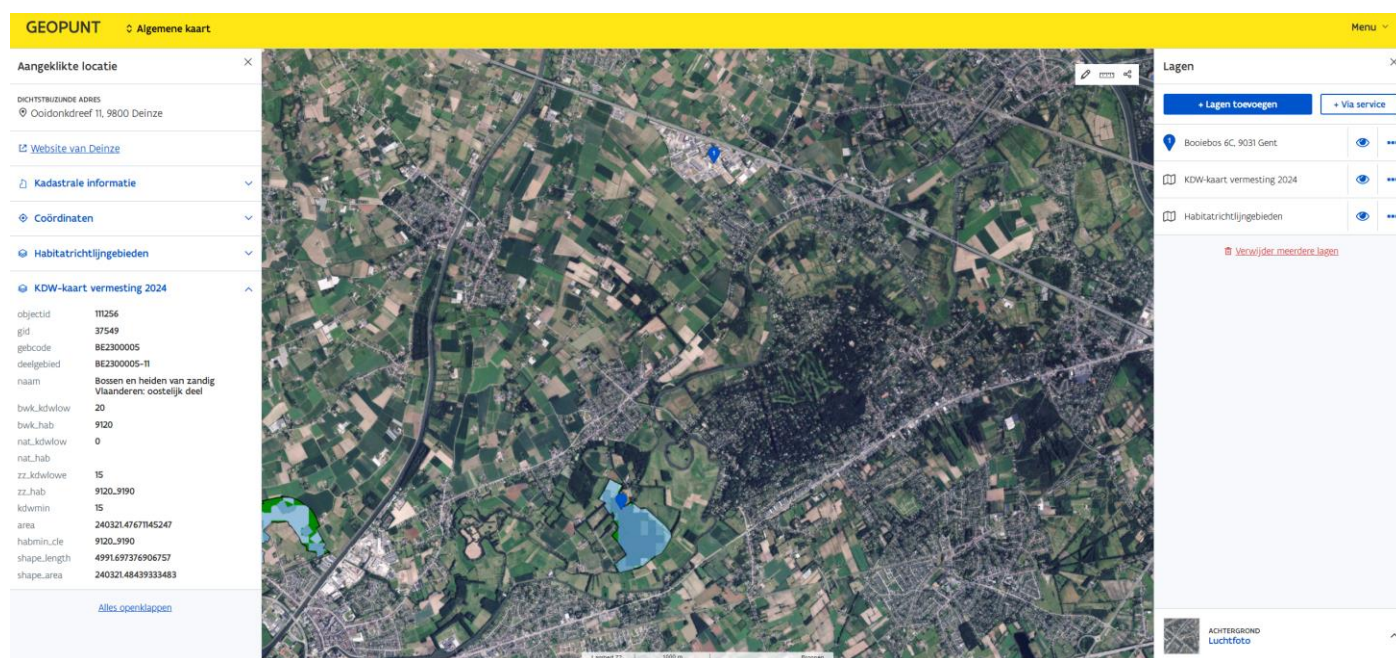
In het kader van de begroting m.b.t. verkeersgenererende emissies met een impact op eventueel omgevende natuurzones wordt in eerste instantie gekeken naar de pollutant NO_x. Deze bezit nl. het element stikstof wat bij depositie (op de plant of bodem) kan leiden tot vermistende en/of verzurende effecten. Indien relevant kan dit leiden tot een ongewenste achteruitgang van de biodiversiteit.

De projectlocatie is gelegen te Booeibos 6C, 9031 Gent. Het dichtstbijzijnde habitatrichtlijngebied bevindt zich op ca. 4,4 km van de inrichting.



Figuur 1: Habitatrichtlijngebieden in de omgeving

De verdeling van de kritische depositiewaarden binnen het habitatrichtlijngebied wordt weergegeven in onderstaande figuur.



Figuur 2: KDW-Kaart vermessing 2024

De meest kritische depositiewaarde is binnen het habitatrictlijngebied 15 kg N/ha.j.

De bijdrage van de exploitatie op de actuele habitattypes en zoekzones in Habitatrictlijngebied zal worden bepaald aan de hand van de Impactscoretool.

1.1. Exploitatiefase

De exploitatiefase bestaat uit een combinatie van stationaire bronnen en transport.

Stationaire bronnen

Containers Thienpont BV beschikt over een breker en zeefinstallatie voor de mechanische behandeling van inerte afvalstoffen. Daarnaast zijn er diverse voertuigen aanwezig op de site namelijk 1 verreiker, 3 kranen en 2 bulldozers.

In Tabel 1 wordt de uitstoot weergegeven die zal worden gebruikt in impactscore.

Tabel 1: Uitstoot stationaire bronnen

Machine	Vermogen	Draaiuren	Uitstoot NO _x (kg)
Breker	354 kW	240	16,99
Zeefinstallatie	75 kW	240	3,6
Verreiker	26 kW	440	26,77
Kraan 1	90 kW	1.760	31,68
Kraan 2	73 kW	1.760	25,7
Kraan 3	73 kW	1.760	25,7
Bulldozer 1	87 kW	1.760	36,75
Bulldozer 2	87 kW	1.760	36,75
TOTAAL			203,94

Transport

Tijdens de exploitatiefase vinden er verschillende processen plaats waarbij transportbewegingen gegenereerd worden namelijk: aanvoer afvalstoffen, afvoer van afvalstoffen en afvoer van grondstoffen (teelaarde, menggranulaten en zeefzand). Daarnaast worden er ook nog voertuigbewegingen gegenereerd omwille van personeelsleden.

Uit Bijlage E1 kunnen we afleiden dat voor de aanvoer van afvalstoffen 17.300 transporten per jaar genereert. Er wordt worst-case vanuit gegaan dat dit allemaal gaat om zware voertuigbewegingen. De afvoer van afvalstoffen genereert 1.100 voertuigbewegingen per jaar met vrachtwagens. De afvoer van grondstoffen genereert 1.600 voertuigbewegingen per jaar met vrachtwagens. Daar het over een aan- en afrijbeweging gaat worden bovenstaande cijfers vermenigvuldigd met 2. Bijgevolg resulteert het totaal in 40.000 zware voertuigbewegingen per jaar.

Uit Bijlage E1 blijkt dat er een 7 werknemers dagelijks aanwezig zijn op de site van Containers Thienpont die met de wagen naar het werk komen. Dit resulteert in 1.540 voertuigbewegingen per jaar. Daar het over een aan- en afrijbeweging gaat worden bovenstaande cijfers vermenigvuldigd met 2. Bijgevolg resulteert het totaal in 3.080 lichte voertuigbewegingen per jaar.

De impactberekening gebeurt op basis van de route naar het eerstvolgende kruispunt met hogere verkeersintensiteit. Startende van de exploitatie zal de route tot aan de oprit van de E40 meegenomen worden. Er geldt een snelheidslimiet van 50 km/u.

2. Conclusie

De Impactscoretool geeft een totale impact van 0,002 % voor de exploitatiefase. De emissies ten gevolge van de exploitatiefase veroorzaken dus geen overschrijding van de minimisdrempel van 1%.

Het decreet betreffende de programmatische aanpak stikstof stelt in Art 28. dat de drempelwaarde voor het opstellen van een passende beoordeling een impactscore van 1% bedraagt. Men gaat ervan uit dat bij een impactscore < 1% het behalen van de instandhoudingsdoelstelling niet gehypothekeerd zal worden en de dalende depositietrend zich zal blijven voortzetten. Bijgevolg voldoet deze inrichting met zekerheid aan de vooropgestelde voorwaarden en zal de gewenste aanvraag geen bijkomende druk op de omliggende natuur realiseren.



3. Referentielijst

Departement Mobiliteit & Openbare werken. (2018). Richtlijnenboek. Mobiliteitseffectenstudies, mobiliteitstoets en MOBER. In Vlaanderen.be. Geraadpleegd op 29 mei 2024, van <https://publicaties.vlaanderen.be/view-file/26437>

VITO. (2023). Voertuigemissies en de minimis-normen: een analytische benadering voor wegverkeer. Geraadpleegd op 29 mei 2024, van https://pww.natuurenbos.be/sites/default/files/2024-04/DMverkeer_analyse.pdf



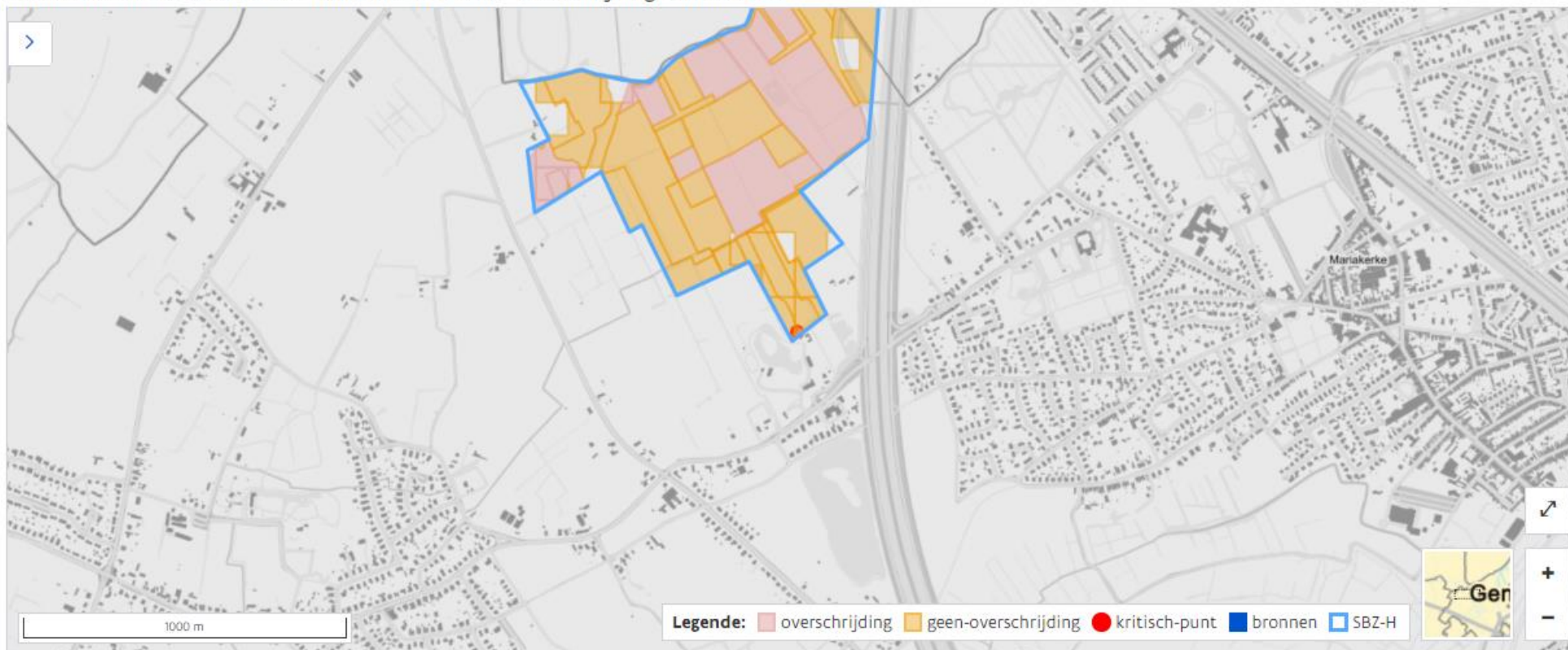
Bijlage 1 Resultaat impactscore – werf- en exploitatiefase

Impactscore vermessing: 0,002%

Impactscore verzuring: 0,002%

Impactscore vermessing/verzuring Nederland.: 0,000%

Habitatlocaties binnen de toetszone met en zonder overschrijding van de KDW.



Het kritische punt is het punt dat bepalend is voor de impactscoreberekening.

Link impactscore:

<https://pasberekening.omgeving.vlaanderen.be/#impactscore/rapport/665b44f4-1dc7-45ee-92d5-3609923bf3c6>



Profex is een merknaam van United Experts nv

United Experts nv | Koolmijnlaan 201 | 3582 Beringen | T. 0800/59 002 | info@profex.be | www.profex.be

BTW BE 0457 580 078 | Bank BE77 3350 3224 2442