

Toelichting berekening impactscore

Puntbronnen (aanlegfase)

Om de aanlegfase van eenvoudige projecten te beoordelen in het kader van het Stikstofdecreet, werd door VITO een studie opgemaakt 'Emissies in de aanlegfase en de minimis-normen: een analytische benadering' (VITO-rapport 2024/EI/R/3206). In het rapport wordt een methode voorgesteld om op basis van een eenvoudig rekenblad de emissies van stationaire bronnen in de aanlegfase te bepalen. Het resultaat dient dan getoetst aan tabel 1 uit deze VITO-studie.

Indien de impactscore van het project onder de 1% de minimisdrempel blijft, is er aldus geen verdere passende beoordeling nodig is.

Mobiliteit (aanlegfase en exploitatiefase)

Voor het bepalen van de impactscore voor mobiliteit werd door de Vlaamse Overheid een drietrapsbenadering uitgewerkt.

1. In eerste instantie kan er gebruik gemaakt worden van de VITO-studie 'Voertuigemissies en de minimis-normen: een analytische benadering voor wegverkeer' en bijhorende tabellen (tabel 3 voor lichte voertuigen en tabel 4 voor zware voertuigen)
2. Indien op basis daarvan niet met zekerheid kan aangetoond worden dat de impactscore van het project lager is dan 1% drempelwaarde kan in de impactscoretool wegens ingetekend worden. De emissies voor deze lijnbron kunnen berekend worden aan de hand van een rekenblad opgemaakt door VITO.
3. Indien het resultaat van de impactscoretool voor mobiliteit boven de 1% drempelwaarde uitkomt of bij MER-plichtige projecten dient gemodelleerd te worden in IMPACT.

Uit de eerste trap kan een worst-case benadering berekend worden waarbij de afstand tot het dichtstbijzijnde Habitatrichtlijngebied gelegen is op 0 meter. En waarbij de KDW, volgens de KDW-kaart vermessing 2024, de laagste waarde heeft nl. 6 kg N/ha/jaar.

Er wordt een opsplitsing gemaakt tussen:

- Licht voertuigen (Tabel 3): personenwagens, bestelwagens, motors, mopeds
- Zware voertuigen (Tabel 4): vrachtwagens en bussen

Dan zijn het aantal vervoersbewegingen per jaar, in worst-case, beperkt tot:

- 70.000 → Indien 100% 'lichte voertuigen' → = 95 lichte voertuigen per dag
- 9.000 → Indien 100% 'zware voertuigen' → = 12 zware voertuigen per dag

Indien de impactscore van het project onder de 1% de minimisdrempel blijft, is er aldus geen verdere passende beoordeling nodig is.

Sommatie-regel

De tabellen uit de VITO-studies (tabel 1 voor de puntbronnen, tabel 3 voor het verkeer - lichte voertuigen en tabel 4 voor het verkeer- zware voertuigen) en het resultaat voor de stookinstallaties kunnen gecombineerd worden onder volgende voorwaarden:

- de emissies van het project in de aanlegfase bedraagt een % van de cijfers (< 100%) uit tabel 1 van de VITO studie omtrent de aanlegfase, EN
- het aantal voertuigen van het project, voor lichte voertuigen, bedraagt een % van de cijfers (< 100%) uit tabel 3 van de VITO studie omtrent verkeer, EN
- het aantal voertuigen van het project, voor zware voertuigen, bedraagt een % van de cijfers (< 100%) uit tabel 4 van de VITO studie omtrent verkeer, EN
- de impactscore stookinstallaties /drempelwaarde x 100 < 100%, EN

de som van bovenstaande % is niet groter dan 100%.

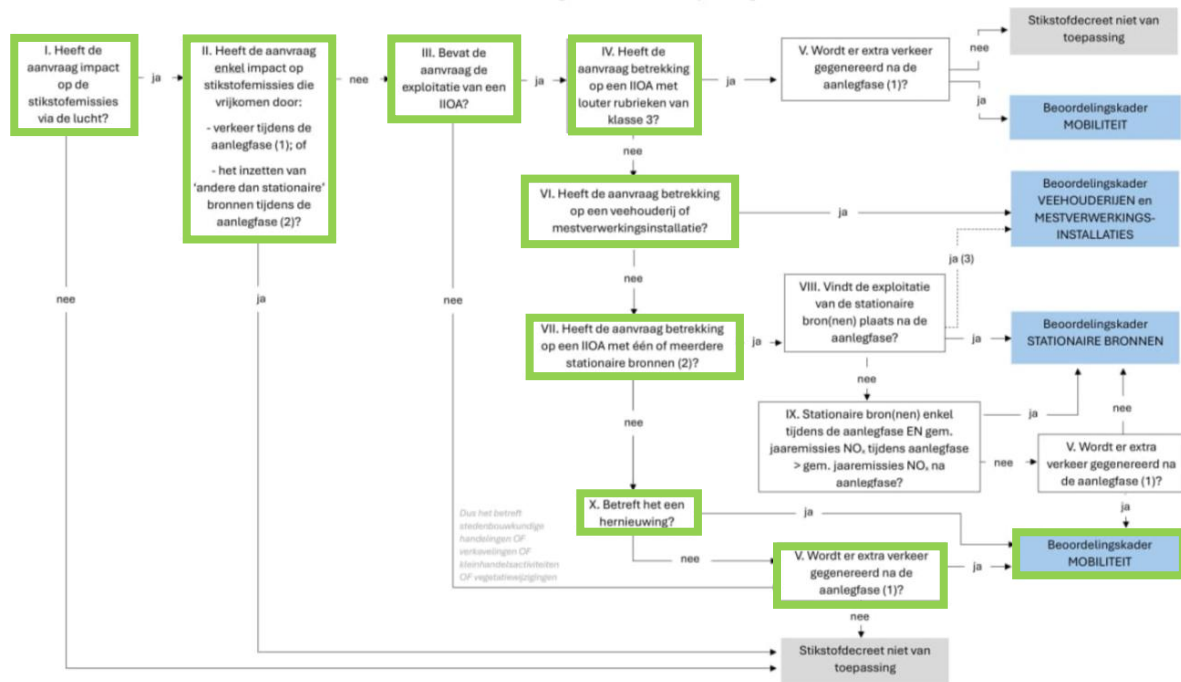
Als de individuele percentages EN de som van alle percentages kleiner zijn dan 100% dan is er geen overschrijding van de 1%-minimisdrempel en kan met zekerheid gesteld worden dat de impactscore van het project minder dan 1% zal bedragen en de opmaak van een passende beoordeling niet vereist is voor het voorliggende project.

Opsplitsing aanlegfase en exploitatiefase

Wanneer de stikstofemissies veroorzaakt in de aanleg- en exploitatiefase niet overlappen in tijd kan voor elke fase een aparte impactscore opgesteld worden.

Berekening impactscore project

Wanneer is het Stikstofdecreet van toepassing voor omgevingsvergunningaanvragen met impact op stikstofemissies en welk beoordelingskader is van toepassing?



(1) Met verkeer wordt hier bedoeld: het geheel van verplaatsingen waarbij goederen of personen vervoerd worden. Volgende modi vallen onder verkeer: voertuigen zowel bestemd (bv. personenwagens, bestelwagens, bromfietsen en motoren, vrachtwagens en bussen/coaches) als niet-bestemd voor de weg 'off-road' (bv. vorkheftrucks), vaartuigen, vliegtuigen en spoorvoertuigen (bv. trams, metro en treinen).

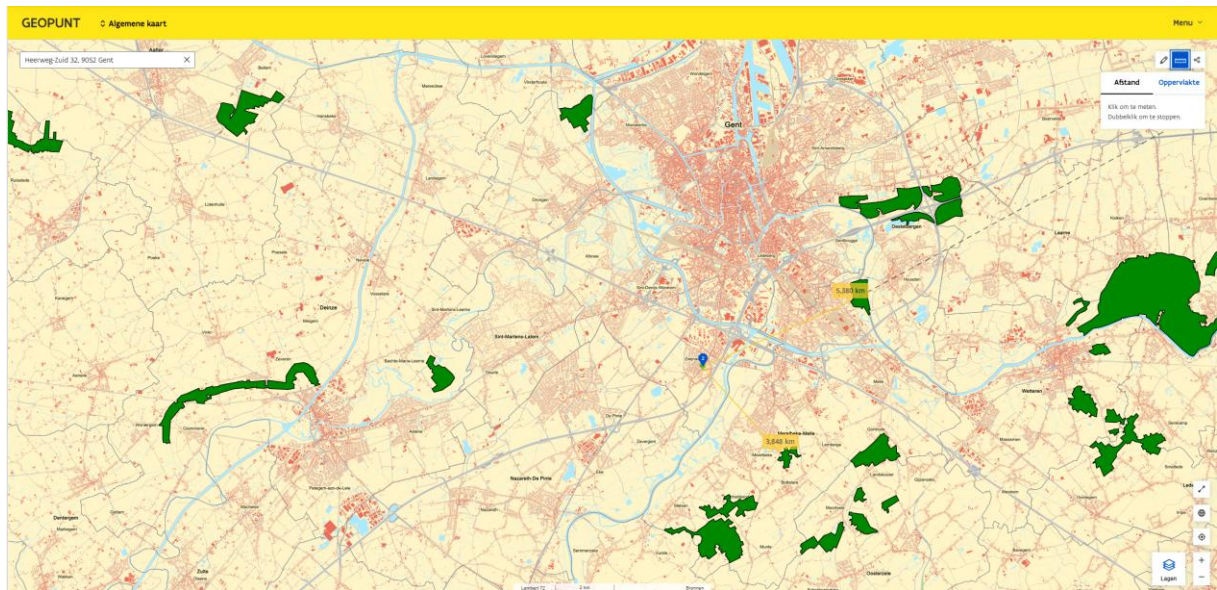
(2) Als stationaire bronnen van stikstofoxiden worden enkel beschouwd de ingedeelde inrichtingen of activiteiten (cf. bijlage 1 van VLAREM II) die stikstofoxiden emitteren. Werfmachines zoals graafmachines, bouwkransen, bulldozers e.d. zijn niet ingedeeld. Niet-stationaire motoren en motoren die opgesteld zijn op een bouwplaats voor de uitvoering van eigenlijke bouw-, sloop- of wegenwerken zijn (conform de uitzonderingen in rubrieken 12.1 en 31.1) eveneens niet ingedeeld. Deze worden bijgevolg niet beschouwd als stationaire bronnen die stikstofoxiden emitteren.

(3) NH₃ afkomstig van deNO_x, die niet voldoet aan de voorwaarden van art. 23, §2, 2° en 3° lid wordt afzonderlijk beoordeeld volgens het beoordelingskader Veehouderijen en Mestverwerkingsinstallaties.

Omschrijving project

Voorliggend project betreft de vergunningsaanvraag voor de exploitatie van een bestaand verdeelpunt voor vaste brandstoffen. Onderstaande berekening betreft de exploitatiefase en beschrijft de dagdagelijkse mobiliteitsimpact die gegenereerd wordt.

Het dichtstbijzijnde SBZ is 'Bossen van het zuidoosten van de Zandleemstreek' en is gelegen op ongeveer 3.848 meter. In dit gebied komen verschillende Habitats voor. Het Habitat met de minste KDW-waarde is 9120 'Atlantische zuurminnende beukenbossen met Ilex en soms ook Taxus in de ondergroei' en heeft een KDW van 20 kg N/ha/jaar.



Aanlegfase

Niet van toepassing.

Exploitatiefase

De inrichting is geopend van maandag tot en met zaterdag van 8u tot 18u.

Volgens de exploitant wordt de inrichting gekenmerkt door volgende mobiliteit:

- Dagelijks gem. 20 bezoekers per auto (i.e. lichte voertuigen)
- Dagelijks gem. 1 leveringen per bestelwagen (i.e. lichte voertuigen)
- Wekelijks gem. 2 leveringen per vrachtwagen (i.e. zware voertuigen)

Dit resulteert in:

- Dagelijks 21 lichte voertuigen (i.e. 42 bewegingen per dag), die getoetst worden aan tabel 3 van het VITO-rapport voor lichte voertuigen.
- Dagelijks gem. 0,33 zware voertuigen (i.e. 0,66 bewegingen per dag), die getoetst worden aan tabel 4 van het VITO-rapport voor zware voertuigen.

Uit de worst-case benadering volgt dat er onder de 95 lichte voertuigen per dag de impactscore van het project steeds minder dan 1% zal bedragen. Dit project genereert slechts 42 lichte voertuigen per dag. Dit is slechts 44,2% van het maximum aantal toegelaten lichte voertuigen per dag in de worst-case benadering.

Voor de zware voertuigen volgt uit de worst-case benadering dat er onder de 12 zware voertuigen per dag de impactscore van het project steeds minder dan 1% zal bedragen. Dit project genereert slechts 0,33 zware voertuigen per dag. Dit is slechts 2,7% van het maximum aantal toegelaten zware voertuigen per dag in worst-case benadering.

Aangezien voorliggend project de worst-case benadering niet overschrijdt, kan met zekerheid gesteld worden dat de **impactscore van het project minder dan 1% zal bedragen en de opmaak van een passende beoordeling niet vereist is voor voorliggende project.**