

DRIEBEEKSTRAAT – STIKSTOFNOTA

DRIEBEEKSTRAAT 2-6, 9050 GENTBRUGGE

1 Achtergrond

Op 24/01/2024 werd het stikstofdecreet aangenomen door de Vlaamse regering. Hierin wordt onder meer vastgelegd hoe bij een vergunningsplichtig project met NOx emissies, zoals voorliggend project, dient om te gaan met stikstofdepositie t.a.v. Speciale beschermingszones; gebieden van de Habitatrichtlijn en Vogelrichtlijn. Hierin blijft de vergunningsdrempel van 1% bijdrage aan de kritische depositiewaarde (KDW) voor industrie en transport behouden voor habitats binnen SBZ-H. Het kader voor de beoordeling ziet er dus als volgt uit:

Aandeel voorziene depositie t.o.v. de KDW van de getroffen gevoelige habitat (impactscore) ¹⁸	Gevolg
Kleiner dan 1%	In principe geen passende beoordeling vereist
Vanaf 1%	Passende beoordeling vereist

De **impactscore** betreft (voor en na het stikstofdecreet van februari) de beoordelingswijze ten aanzien van gebieden van de Habitatrichtlijn, en is de procentuele bijdrage van het project aan de hoeveelheid stikstof dat het meest kwetsbare habitat of zoekzone voor habitat binnen deze beschermde natuur jaarlijks aankan (= de Kritische depositiewaarde of KDW).

Het Stikstofdecreet van februari 2024 legt vast dat bij een impactscore van <1% er geen Passende beoordeling (uitgebreid onderzoek naar mogelijke effecten op Habitatrichtlijngebied dient te worden uitgevoerd. Deze impactscore kan modelmatig worden bepaald met een depositiemodel, het decreet spreekt van een toetsingszone van 20 km rond het project. Alleen de habitattypes waarvoor er reeds een overschrijding van de KDW geldt, of waarvoor het project een overschrijding van de KDW kan veroorzaken, moeten meegenomen worden.

Wat betreft de speciale beschermingszones dient te worden gekeken naar de:

- de actueel aanwezige Europees te beschermen habitats
- de locaties van de tot doel gestelde Europees te beschermen habitats op terreinen onder passend beheer: locaties waar reeds instandhoudingsdoelstellingen voor habitats ruimtelijk geplaatst en vastgelegd zijn in goedgekeurde natuurbeheerplannen of daarmee vergelijkbare overeenkomsten
- de zoekzones: zones die gevrijwaard worden per habitatype met het oog op het optimaal plaatsen in de toekomst van de instandhoudingsdoelstellingen voor dat habitatype voor de betrokken SBZ.

2 Impactscore van projectgebonden stikstofuitstoot

Het doel van deze modellering is nagaan wat de effecten zijn van mogelijke stikstofdepositie in en rond de omgeving van het projectgebied. De impact van dit project zal gerelateerd zijn aan mobiele verbrandingsmotoren tijdens de exploitatiefase. Het project omvat het splitsen, hernieuwen en uitbreiden van de bestaande vergunning van de vzw 'Alles is Goed'. Meer specifiek worden twee feestzalen op deze locatie aangevraagd (beiden operationeel), dit maakt dit project verkeersgenererend.

De impact die in kaart wordt gebracht bestaat uit de bijkomende uitstoot van stikstofoxiden (NO_x), die zich via de lucht verspreiden en als vermestende en verzurende stikstofdepositie kunnen neerslaan ter hoogte van de waardevolle vegetatie in de omgeving en zo de habitatkwaliteit aantasten door verontreiniging door atmosferische stikstofdepositie.

Er werd in functie van dit project gewerkt volgens de driestapsbenadering zoals voorgesteld Praktische wegwijzer stikstofdepositie (Eutrofiëring en verzuring via de lucht), versie 20 juni 2024.

1. In eerste instantie dient gebruik gemaakt te worden van de VITO studies 'Voertuigemissies en de minimis-normen: een analytische benadering voor wegverkeer' alsook 'Emissies in de aanlegfase en de minimis-normen: een analytische benadering' en daar bijhorende tabellen
2. Indien op basis daarvan niet met zekerheid kan aangetoond worden dat de impactscore van het project lager is dan 1% de minimis-drempel dient in de impactscoretool ingetekend worden.
3. Indien het resultaat van de impactscoretool voor mobiliteit boven 1% uitkomt of bij MER-plichtige projecten dient tot slot gemodelleerd worden in IMPACT.

Deze stappen worden gevolgd voor de emissies die zoals bovenstaand beschreven afkomstig zijn van volgende bronnen:

- Emissies afkomstig door mobiele verbrandingsmotoren tijdens de exploitatiefase

Het dichtstbijzijnde speciale beschermingsgebied vallend onder habitatrichtlijngebied SBZ-V ligt op 1,6 km van het projectgebied en SBZ-H ligt op 260 m van het projectgebied. Het grotendeels overlappend VEN- en IVON gebied ligt ook op 1,6 km van het projectgebied. Het betreft het gebied 'Vallei van de Boven Zeeschelde van Kalkense meersen tot Sint-Onolfspolder'.

2.1 Berekening van de impact door gebruik van de VITO studies en bijhorende tabellen

2.1.1 Emissies afkomstig door mobiele verbrandingsmotoren tijdens de exploitatiefase

Gezien er geen bijkomende verkeersgeneratie verwacht wordt tijdens de exploitatiefase blijft de bestaande toestand ongewijzigd. Hieronder de bestaande toestand en berekening van mobiele verbrandingsmotoren.

De berekening houdt rekening met een worst case scenario waarin elke bezoeker apart met de wagen komt én dat elke geopende avond, beide feestzalen de maximale capaciteit aan gasten ontvangen; dit komt op een totaal van 84.720 lichte verplaatsingen en 268 zware verplaatsingen.

Betreffend de emissies afkomstig van het gegenereerd verkeer (licht en zwaar) tijdens de exploitatiefase, wordt volgende tabel geraadpleegd:

Tabel 2 : Gemiddelde emissie van de weg (in kgNOx/km/h) 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).

KDW/afstand	0	5	10	20	30	50	70	100	150	200	300	500	1000	1500	2000
6	0.0045	0.0063	0.0081	0.0117	0.0144	0.0189	0.0234	0.0306	0.0414	0.0531	0.0747	0.1215	0.2619	0.4104	0.5859
7	0.0045	0.0072	0.0099	0.0135	0.0162	0.0225	0.0279	0.0351	0.0486	0.0612	0.0873	0.1422	0.306	0.4788	0.6831
8	0.0054	0.009	0.0117	0.0153	0.0189	0.0252	0.0315	0.0405	0.0558	0.0702	0.0999	0.162	0.3492	0.5472	0.7812
10	0.0072	0.0108	0.0144	0.0189	0.0234	0.0324	0.0396	0.0504	0.0693	0.0882	0.1251	0.2034	0.4374	0.684	0.9
11	0.0081	0.0126	0.0153	0.0216	0.0261	0.0351	0.0432	0.0558	0.0765	0.0972	0.1377	0.2232	0.4806	0.7524	0.9
12	0.009	0.0135	0.0171	0.0234	0.0288	0.0387	0.0477	0.0612	0.0837	0.1062	0.1503	0.2439	0.5247	0.8208	0.9
15	0.0108	0.0171	0.0216	0.0288	0.036	0.0486	0.0594	0.0765	0.1044	0.1323	0.1881	0.3051	0.6561	0.9	0.9
16	0.0117	0.018	0.0234	0.0306	0.0378	0.0513	0.0639	0.081	0.1116	0.1413	0.2007	0.3249	0.6993	0.9	0.9
17	0.0126	0.0189	0.0243	0.0333	0.0405	0.0549	0.0675	0.0864	0.1188	0.1503	0.2133	0.3456	0.7434	0.9	0.9
18	0.0135	0.0207	0.0261	0.0351	0.0432	0.0576	0.072	0.0918	0.1251	0.1593	0.2259	0.3663	0.7875	0.9	0.9
20	0.0144	0.0225	0.0288	0.0387	0.0477	0.0648	0.0801	0.1017	0.1395	0.1773	0.2511	0.4068	0.8748	0.9	0.9
21	0.0153	0.0234	0.0306	0.0405	0.0504	0.0675	0.0837	0.1071	0.1467	0.1854	0.2637	0.4266	0.9	0.9	0.9
22	0.0162	0.0252	0.0315	0.0432	0.0522	0.0711	0.0873	0.1116	0.1539	0.1944	0.2763	0.4473	0.9	0.9	0.9
23	0.0171	0.0261	0.0333	0.045	0.0549	0.0738	0.0918	0.117	0.1602	0.2034	0.2889	0.468	0.9	0.9	0.9
26	0.0198	0.0297	0.0378	0.0504	0.0621	0.0837	0.1035	0.1323	0.1818	0.2304	0.3267	0.5292	0.9	0.9	0.9
28	0.0207	0.0315	0.0405	0.0549	0.0666	0.09	0.1116	0.1422	0.1953	0.2475	0.3519	0.5697	0.9	0.9	0.9
29	0.0216	0.0333	0.0423	0.0567	0.0693	0.0936	0.1161	0.1476	0.2025	0.2565	0.3645	0.5895	0.9	0.9	0.9
30	0.0225	0.0342	0.0432	0.0585	0.072	0.0972	0.1197	0.153	0.2097	0.2655	0.3771	0.6102	0.9	0.9	0.9
32	0.0243	0.0369	0.0468	0.0621	0.0765	0.1035	0.1278	0.1629	0.2232	0.2835	0.4014	0.6507	0.9	0.9	0.9

In deze beoordeling kijkt men eerst worst case bij een KDW van 6, en een afstand van 0 km. Bij deze waarde kan men in de tabel aflezen dat men 0,0045 kgN/ha/jaar emissies van de weg mag toestaan vooraleer de drempel bereikt wordt. De KDW voor deze site werd echter berekend op 20, en de habitat bevindt zich op 260 meter, waardoor er 0,1773 kgN/ha/jaar emissies van de weg mag toegestaan worden vooraleer de drempel bereikt wordt.

Om aan deze drempelwaarde te kunnen toetsen werden de emissies van de weg berekend voor NOx en NH3 aan de hand van de Excel voor emissieberekening voor verkeer. Hieruit blijkt dat het verkeer in de exploitatiefase een uitstoot van 0,00111 kg/km/uur NOx en 0,00003 kg/km/uur NH3 met zich meebrengt (zie berekening onderaan).

Ten gevolge van bovenstaande gegenereerde verkeerscijfers voor zwaar en licht verkeer is de toetsing aan de drempelwaarde:

3 Resultaten en conclusies

Om een volledige toetsing te voorzien voor voorliggend project bekijkt men de individuele waarden op uit de beoordelingsmethodiek en telt men de waarden op die gelijktijdig tot een uitstoot zorgen. De exploitatiefase loopt niet gelijktijdig met de aanlegfase en wordt apart opgeteld. Hieruit volgen dus volgende cijfers:

- Tijdens de **exploitatiefase** stoot men door de mobiele verbrandingsmotoren voor zwaar en licht verkeer 0,64 % uit van de uitstoot benodigd om de 1% drempel te overschrijden. De totale impact van het project tijdens de exploitatiefase is dus 0,64 %, van de uitstoot benodigd om de 1% drempel te overschrijden. De totale impact van het project tijdens de exploitatiefase is dus kleiner dan de 1% drempel.

Op geen enkel moment komt de impact van dit project in de buurt van de 1% drempel.

Gezien de drempelwaarde van 1% niet overschreden noch benaderd wordt ten gevolge emissies vanuit voorliggend project kan men concluderen dat **voorliggend project geen enkel risico inhoudt op betekenisvolle aantasting van Habitatrichtlijngebied ten gevolge van stikstofdepositie**. Er is aldus geen passende beoordeling nodig voor dit dossier.

Het gebied ligt bovendien te ver van Nederland om op deze gebieden een impact te hebben. Er is zo **geen betekenisvolle impact op in Nederland aanwezige Speciale beschermingszones mogelijk**.

Wat betreft VEN en IVON gebieden is het dichtstbijzijnde gebied dat van 'Vallei van de Boven Zeeschelde van Kalkense meersen tot Sint-Onolfspolder' op 1,6 km, wat overeen komt met de SBZ-H. Gezien de bovenstaande beoordeling in tabellen gebeurde met worst case aannames is er ook **geen risico dat er een significante impact op VEN en IVON gebied zou voorkomen** ten gevolge van het project.