

Bijlage E Beschrijving van potentiële effecten op de omgeving

Addendum E1 Effecten op mobiliteit

Voeg de gegevens als bijlage E1 bij het formulier, tenzij anders vermeld.

1 Is er een mobiliteitsstudie opgemaakt?

- ☐ ja. Voeg de mobiliteitsstudie als bijlage E1bis bij het formulier. Als de antwoorden op vragen 2 en 3 (indien van toepassing) opgenomen zijn in de mobiliteitsstudie, hoeft u die vragen niet in te vullen.
- ☒ nee. Ga naar vraag 2.

2 Beschrijf de mobiliteit die gegenereerd wordt door de aanvraag.

Geef daarbij ook een beschrijving van de organisatie van het personenverkeer van en naar het project, en de gebruikte mobiliteitsmiddelen voor goederentransport, met vermelding van de aan- en afvoerfrequenties, de tijdstippen (indien relevant) van de transporten en de transportroute(s).

Hieronder wordt kort een overzicht gegeven van de **verwachte transporten op deze werfzone**.

Onder hoofdstuk 5.3.6 Effecten tijdens de aanlegfase werd eveneens al rekening gehouden met het vrachtverkeer tijdens de aanlegfase waarbij de mobiliteitseffecten van de werken aan de R4WO in de project MER toegevoegd als bijlage bij MER (zie deelrapport MER Mobiliteit)

a) Verwachte transporten voor deze werfzone

De meeste vrachten voor de aanvoer van de puinfracties en grond zijn afkomstig van de werf langsheen de R4. Er wordt geschat dat maximaal 25% van de aanvoer van puin of grond van externe werven van Stadsbader afkomstig zijn.

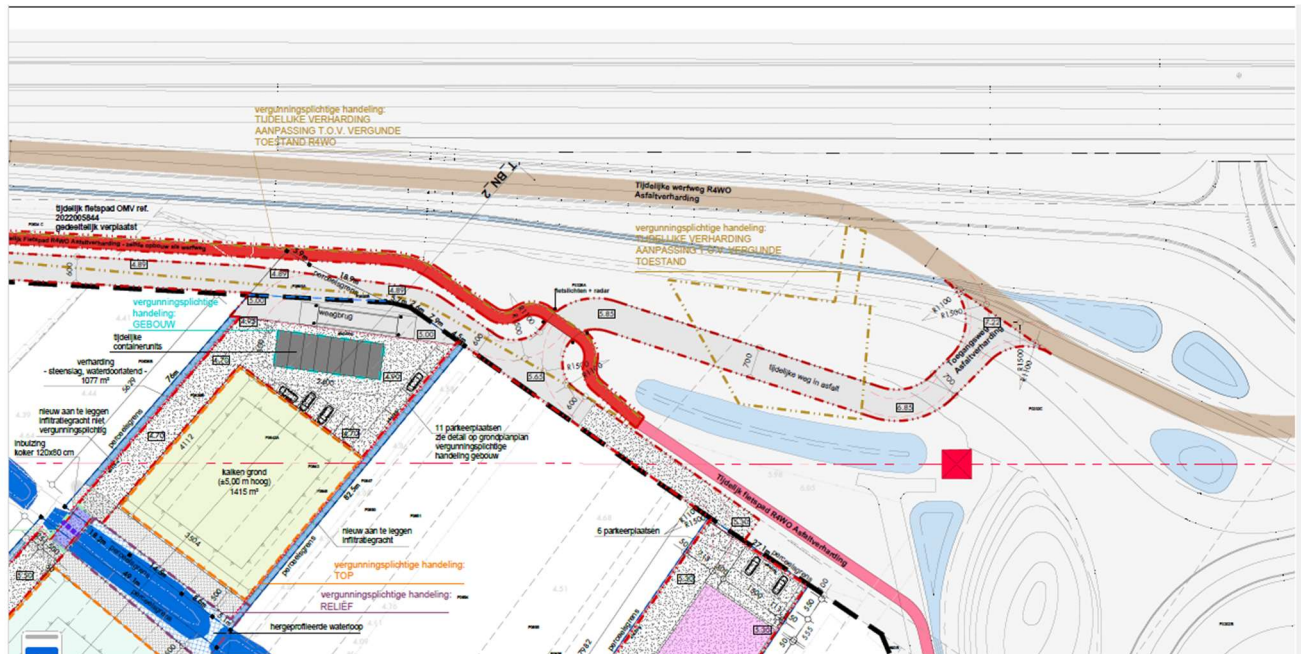
- Vrachtverkeer voor de aanleg van de werfweg, de verharding op de site en de afwateringsgracht wordt ingeschat op maximaal 50 vrachten per dag waarvan de vrachten voor de aanleg van de werfweg mee opgenomen zijn onder de actualisatienota van OVA5.
- Vrachtverkeer voor TOP: een 200 vrachten inkomend en 100-tal vrachten uitgaand per dag, waarbij 75% afkomstig is van de wegenwerken aan de R4WO zelf en 25% afkomstig is van de externe werven;
- Personenverkeer: 5-tal per dag;
- Andere transporten: inkomend materiaal, afvalstoffen ophalen, waterbevoorrading: 20-tal per dag.

In hoofdstuk 5.3.6 Effecten tijdens de aanlegfase in project MER werd gesteld dat voor de aanleg van knooppunt O5 er een grondtekort zal zijn. Er wordt zoveel als mogelijk ingezet op grond dat afkomstig is van uitgraafwerken en aangevuld met grond afkomstig van externe werven.

b) Transportroute voor het vrachtverkeer

De nieuwe werfzone wordt enkel bereikt **via de R4**, namelijk via de **tijdelijke aan te leggen werfweg** welke vergund is binnen OVA5 en een tijdelijk aan te leggen werfweg naar deze werfzone. De vergunde werfweg van de werken aan de R4WO binnen OVA5 wordt een gedeelte verlegd zodat het verkeer vlot de werfzone kan oprijden. Deze nieuwe ontsluitingsweg doorkruist de tijdelijke werfzone met werfketen en het tijdelijk fietspad van de vergunning OMV 2022005844 (het betreft werfzone knooppunt O5 West en Oost – 20220612-0002:). Deze vergunde tijdelijke werfzone wordt met de huidige aanvraag gesupprimeerd, de werfketen worden ondergebracht in de nieuwe container units die vervat zitten in de huidige aanvraag.

Er worden geen andere ontsluitingswegen voorzien.



Figuur 1: Aansluiting op tijdelijke werfweg op tijdelijk weg R4WO (bron BA_Werfzone_R4_I_N_Inrichtingsplan)

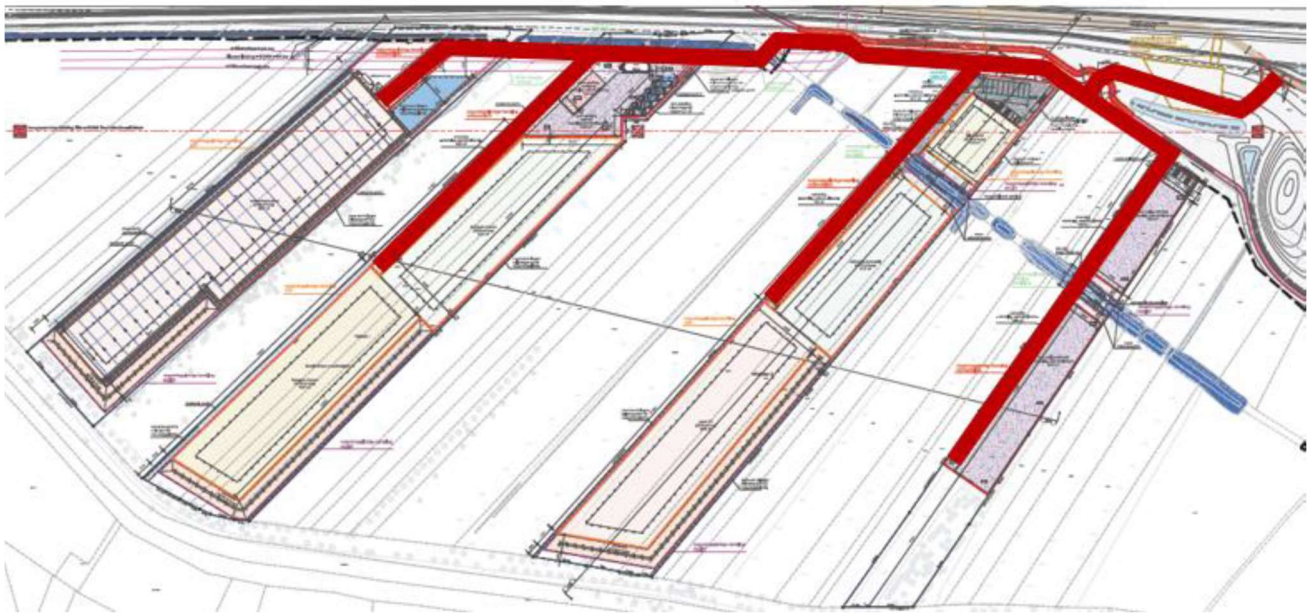
Dit betekent dus concreet dat er ten opzichte van de inschatting van de mobiliteit in de aanlegfase van de project_Mer en de actualisatienota beperkt bijkomende vrachten zullen zijn. Deze site bevinden zich binnen de werfzone van de werken een R4 en zijn dus goed omsloten. De vrachtwagens dienen voor de aanvoer van materialen en afvoer van puin en uitgegraven bodem binnen deze werfzone voor de aanleg van R4 zelf of voor de aanleg van de werfweg, verhardingen en afwateringsgrachten op de site.

De werfzone wordt enkel bereikt via de R4, namelijk via de tijdelijke aan te leggen werfweg welke vergund is binnen OVA5 en een tijdelijk aan te leggen werfweg naar deze werfzone.

De ontsluiting van de werfzone zal via een tijdelijke weg aangelegd in de vergunde werfzone van de OVA 5 van de R4WO aangelegd worden. De vergunde werfweg van de werken aan de R4WO binnen OVA5 wordt een gedeelte verlegd zodat het verkeer vlot de werfzone kan oprijden. Momenteel is er ook geen doorstromend verkeer omdat er geen aansluiting op deze plaats aanwezig is, hierdoor zal er door deze bijkomende vrachtverkeer geen effect op de doorstroming of langere verkeerstijden optreden.

Extern aangevoerde vrachten kunnen via de R4 verder aansluiting vinden naar het hoofdwegennet E34 of E17. De herkomst van het puin van de externe werven en eventuele gronden zullen meer dan waarschijnlijk afkomstig zijn van andere grote infrastructuurwerken zoals de Oosterweelverbinding en van de werken langsheen de wegen van R4 uitgevoerd door de nutsmaatschappijen.

Op de site zal het transport van het vrachtverkeer als volgt plaatsvinden (verspreiding per perceel).



Figuur 2. Interne circulatieplan van vrachtverkeer.

Het personenverkeer van en naar de site is zeer beperkt als gevolg van het beperkte aantal personen dat werkzaam is op de site. Deze komen voornamelijk met gemotoriseerd vervoer naar de site.

De transporten worden per dag gespreid over de verschillende periodes, over een tijdspanne van ongeveer 5 jaar.

o
3

Motiveer waarom de effecten op de mobiliteit al dan niet aanzienlijk zijn.

Deze vraag moet alleen beantwoord worden als de aanvraag betrekking heeft op een project als vermeld in bijlage III van het besluit van de Vlaamse Regering van 10 december 2004 houdende vaststelling van de categorieën van projecten, onderworpen aan milieueffectrapportage (project-MER-screening).

Deze vraag moet niet beantwoord worden als het voorwerp van de aanvraag louter een hernieuwing van een milieu- of omgevingsvergunning of een mededeling met de vraag tot omzetting van een milieuvergunning betreft en de hernieuwing of omzetting betrekking heeft op activiteiten die geen fysieke ingrepen in het leefmilieu tot gevolg hebben. Geef daarbij ook een eventuele toename in de vervoersbewegingen aan en mogelijke andere effecten voor weggebruikers of omwonenden, bijvoorbeeld verkeersemisseries.

Ten aanzien van de discipline mobiliteit zijn de belangrijkste effecten tijdens de aanlegfase van de R4WO waaronder deze werfzone ook zal deel uitmaken de volgende:

- De effecten op het dagelijkse verkeer (doorstroming, verkeersveiligheid) terwijl de aanpassingen aan de weginfrastructuur bezig zijn (impact van tijdelijk afgesloten of versmalde rijbanen, tijdelijk afgesloten op- en afritten, omléidingen, ...). Hierbij wordt een onderscheid gemaakt tussen:
 - Doorgaand verkeer op de R4
 - Lokaal verkeer dat gebruik maakt van de R4 of deze kruist
- De effecten van het werfverkeer.

De aanleg van de R4WO en de effecten op de mobiliteit werden beoordeeld in project MER (deelrapport Mobiliteit). De effecten op mobiliteit van de aanleg van tijdelijke fietssnel langs de oostzijde van de werfzone werd in actualisatienota OVA5 beoordeeld.

1. Functioneren van het verkeerssysteem – andere modi en openbaar vervoer

De effecten met betrekking tot het functioneren van **het openbaar vervoer** wijzingen door deze bijkomende werfzone niet.

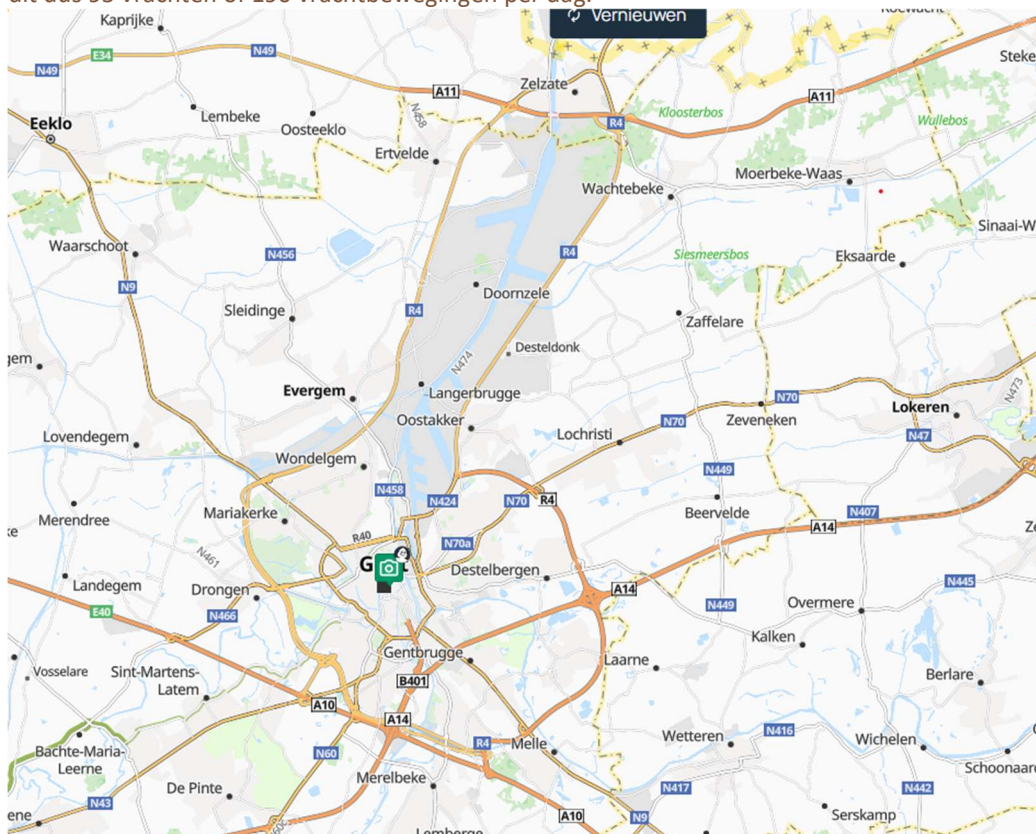
Het **fietsnetwerk** kan tijdens de werkzaamheden aan de R4WO kort onderbroken of tijdelijk omgeleid worden zoals besproken in het project-MER en in de actualisatienota OVA5. Door het inzetten van deze bijkomende werfzone zal geen bijkomende onderbreking van het fietsnetwerk optreden. Na de realisatie van de fietssnelweg kan deze blijven gebruikt worden. Hierdoor wijzigen de effecten zoals besproken in project-MER en actualisatienota niet.

De wijzigingen voor **voetgangers** die gebruik maken van de fietsinfrastructuur zijn gelijkaardig aan de effecten voor de fietser. Er zijn geen andere met betrekking tot het voetgangersnetwerk.

De aanleg en exploitatie van deze werfzone leidt **niet tot het wijzigen van de effecten op het functioneren van het verkeerssysteem**.

2. Functioneren van het verkeerssysteem – goederenvervoer

Het goederenverkeer betreft ter hoogte van deze werfweg het inkomende en uitgaande vrachtverkeer over de werfweg naar de R4 en aansluitende wegen. Een groot deel van het vrachtverkeer betreft de aan- en afvoer van grond en puin afkomstig van de werken aan de R4, deze zullen dus op de werfwegen blijven en niet mee het functioneren van de R4 en aansluitende wegen beïnvloeden. De bijkomende transporten betreffen slechts 25% van inkomende en uitgaande transporten grond en puin, met andere woorden slecht 75 vrachten of 150 vrachtbewegingen per dag. Hierbij dient dan nog de bijkomende 20 vrachten voor aanleveren van water of andere zaken geteld te worden. Samenvatten betekent dit dus 95 vrachten of 190 vrachtbewegingen per dag.



Figuur 3: Aansluitende wegen op de werfzone

De werfweg is verbonden met de R4, aansluitend op de ring van Gent naar de E17 of E40 en naar de E34.

De effectieve verdeling over de verschillende routes heen is een variabel gegeven. In een worst-case benadering, zou men kunnen stellen dat op een dag, alle vrachtwagens dezelfde route volgen.

De capaciteit en intensiteit van een weg wordt uitgedrukt in PAE (personen-auto-equivalenten). Hierdoor is het mogelijk om de impact van de verschillende vervoersmiddelen onderling te vergelijken.

De capaciteit van een rijstrook staat gelijk aan het aantal PAE die de rijstrook op een uur tijd kan verwerken. De minimale volgtijd tussen twee voertuigen bij goede doorstroming van het verkeer bedraagt 2 seconden. Dit houdt in dat de maximale capaciteit van een rijstrook gelijk is aan 1.800 PAE/uur (uitgaand van rijstrookbreedte van 3,5 m). Externe factoren beïnvloeden dit cijfer negatief (kruispunten, smallere rijstroken, bochten, hellingen, ronde punten, ...).

Er wordt uitgegaan van de volgende maatvoering:

Fiets	0,3 PAE
Motorrijwiel	0,5 PAE
Auto/Kleine bestelwagen	1 PAE
Grote bestelwagen/Kleine vrachtwagen	2 PAE
Bus	2 PAE
Zware vrachtauto	3 PAE

Volgende capaciteiten worden vooropgesteld:

Tabel 1: Overzicht capaciteit per weg

Wegencategorie	Omschrijving	Theoretische capaciteit (PAE/u/inrichting)
Primair	Omgeving 2x2, beperkt aantal kruispunten	3.600
Secundair (hoofdinvalsweg)	2x2 in bebouwde kom, groot aantal kruispunten	2.400
	2x1 met weinig tot geen kruispunten en scheiding verkeersdeelnemers	1.500
Stedelijke hoofdstraat	2x1 groot aantal kruispunten en scheiding verkeersdeelnemers	1.200
	2x1 groot aantal kruispunten	1.000

Door de verhouding intensiteit/capaciteit te berekenen kunnen verkeersproblemen door overbelasting gekwantificeerd worden.

De capaciteit wordt dan ingeschat als 95×3 PAE per ingaande beweging en 95×3 per uitgaande beweging ingeschat. In totaal heeft dit dan 285 per rijrichting. De eerste aansluiting is een R4 met 2x2 wegnnet en heeft dus een capaciteit van 2.400. Uit deze analyse kan gesteld worden dat er geen effect op het functioneren van verkeerssysteem zal zijn.

Op basis van de informatie van verkeersindicatoren jaargegevens 2023 kan dan voor rijrichting R4 Langebruggestraat tot Zelzate of omgekeerd de percentuele bijdrage van de exploitatie van de werfzone berekend worden (deze van de aanlegfase zal kleiner zijn omdat er maar 50 vrachten per dag zijn).

Tabel 2: Overzicht impact verkeersvolume per dag

Wegsegment	Verkeersvolume in aantal per dag	Percentage ten opzichte van 190 vrachtwagens per dag
R4 tussen af- en oprit Langerbruggestraat in beide richtingen	$3.173 + 3.050 = 6.223$	3,0%
E34 (A11) Complex Zelzate Oost	$2.757 + 2.533 = 5.266$	3,6%

De verzadiging wordt op onderstaande figuur weergegeven. Het is maar vanaf R4 knooppunt Oostakker dat er verzadiging optreedt. Voor de aansluiting met de E34 is er een lichte verzadigingsgraad aanwezig.



Figuur 4: Overzicht van verzadigingsgraden op een werkdag R4 en A11 (bron: indicatoren.verkeerscentrum.be)

De verzadigingsgraad van de A11 (segment ter hoogte van complex Zelzate Oost is in noordelijke rijrichting 4.08 uren/dag en in zuidelijke rijrichting 3.84 uren/dag (Bron: www.indicatoren.verkeerscentrum.be). Het vrachtwagenverkeer van de exploitatie van deze werfzone zal geen effect op de verzadiging betekenen.

Hierdoor wijzigt de effecten op het functioneren verkeerssysteem – goederenvervoer ten opzicht van de effecten beschreven in project MER en in de actualisatienota OVA5 niet.

3. Effect op het lokaal verkeer tijdens de exploitatie en aanleg van deze werfzone

Aangezien er lokaal geen verkeer rijdt t.h.v. deze knoop om de eenvoudige reden dat hier geen wegenis aanwezig is, is er ook **geen sprake van een effect op het lokale verkeer**. Dit zal met deze bijkomende werfzone dan ook niet wijzigen.

4. Effect op het doorgaande verkeer

Er wordt gestreefd dat tijdens de werken de beschikbaarheid van de hoofdsassen en van de aansluitingen tot deze hoofdsassen maximaal gevrijwaard blijft. Volgens de project MER zal de verkeershinder op de R4 en op- en afrittencomplex tot een minimum beperkt worden door de duurtijd van de werken die een invloed hebben op de verkeersafwikkeling tot een minimum te beperken en de nieuw uitgevoerde vakken en aansluitingen zo snel mogelijk open te stellen.

Knoop O5 (Moervaart Noord)

T.h.v. deze knoop wordt gedurende de gehele aanlegfase de bestaande 2x2-configuratie van de R4 behouden, zij het wel met versmalde rijstroken in de rijrichting Gent dan wel rijrichting Zelzate of beiden. Daarnaast worden de rijrichtingen in verschillende fases opgesplitst in 3+1 (bv. 2 richting Zelzate + 2 richting Gent, waarbij 1 rijstrook richting Gent aan de andere zijde van de middenberm wordt ingericht) of omgekeerd. In een latere fase zal de 2x2-configuratie eveneens behouden blijven, waarbij 1 rijstrook telkens gebruikmaakt van de rotonde en 1 rijstrook van de R4. Dit alles heeft slechts een beperkt effect op de doorstroming. De effecten van de aanlegfase van de R4 worden in het project

MER als geen impact beoordeeld.

Door de aanleg van de werfweg en de wijziging van de fietsroute zal er het effect gelijkaardig zijn als door de MER-deskundige ingeschat.

5. Effect op verkeersveiligheid

De transporten zijn vaak transporten binnen de werfzone rond de R4 waardoor er geen effecten op verkeer verder weg zijn. Bijna 75% van de aanvoer van de puin en gronden zijn afkomstig van de aanleg van de R4 zelf, deze transporten zullen via werfwegen naar deze werfzone getransporteerd worden. Hiervoor wordt zelf de werfweg, vergund in OVA 5, gewijzigd om zo maximaal gebruik te kunnen maken van deze werfweg.

Er is bij de aanleg van de nieuwe werfweg rekening gehouden met de doorgangsbreedte van en naar het terrein en deze is voldoende breed om een vlot aan- en afrijden van het vrachtverkeer mogelijk te maken. Hierdoor treedt er voor het inkomende en uitgaande vrachtverkeer geen mobiliteitshinder op.

Enkel de aanvoer van gronden en puinfracties komt van externe werven waardoor deze wel van langere afstand komen, maar dit is ten opzichte van de werfgebonden aanvoer beperkt. Deze vinden een goede aansluiting via de voorziene route naar de E17 of A34 en zullen dus geen bijkomende effecten naar verkeershinder opleveren.

Door de nieuwe werfzone is er een **bijkomende kruising van deze werfweg met fietsers**. Voor de verkeersveiligheid voorziet de aanvraag dat de reeds vergunde tijdelijke fietsweg (OMV ref.2022005844) langsheen de R4 gedeeltelijk ter hoogte van de werfweg voor deze werfzone verlegd. In functie van verkeersveiligheid wordt de bocht van de werfweg zodanig aangelegd dat er een goede zichtbaarheid op de fietsers.

De kruising tussen de fietsweg en de werftoegang wordt als volgt beveiligd:

De fietsweg is aan beide zijden van de kruising voorzien van een asverschuiving welke de kruising fysiek aankondigt, het attentieniveau van de fietsers verhoogt en de snelheid van de fietsers reduceert. Deze asverschuiving legt de effectieve fietsovergang verder van de T-aansluiting van de werfweg wat de zichtbaarheid zowel voor fietsers als vrachtwagenbestuurders ten goede komt.

De fietsovergang wordt duidelijk in rode wegenverf met gestreepte witte zijlijnen afgebakend op de asfaltweg.

Daarenboven wordt de fietsovergang beveiligd door gestuurde verkeerlichten. Gezien de intensiteit van het werfverkeer groot is en uitgespreid over de tijd, wordt de verkeerlichten voor de fietsers standaard op rood gezet. Via naderingsdetectie voor fietsers op de beide aansluitingen worden de verkeerlichten voor de fietsers naar groen aangestuurd.

Door het nemen van deze projectgeïntegreerde maatregel wordt de hinder en verkeersveiligheid van de fietsers wordt het effect als zeer beperkt ingeschat.

6. Conclusie

Door het nemen van de projectgeïntegreerde maatregel inzake het plaatsen van verkeerlichten op de kruising van de werfweg met tijdelijke fietssnelweg is dit een te beperkt effect om tot een andere beoordeling dan in de project MER of actualisatienota te komen.

Voor de tijdelijke werffase worden er geen relevante wijziging in vermestende of verzurende deposities ter hoogte van een Habitatrichtlijngebied of VEN-gebied verwacht. Het aantal verkeersbewegingen ten gevolge van de werffase ter hoogte van deze beschermde natuurgebieden is beperkt. De werfzones zelf zijn op ruime afstand van deze beschermde natuurgebied gelegen. Eveneens zullen de transporten afkomstig van externe werven dit niet beïnvloeden.

In de project MER waren geen milderende maatregelen opgenomen inde discipline mobiliteit. Dit wijzigt niet voor deze werfzone.

Addendum E2 Effecten op de bodem

Voeg de gegevens als bijlage E2 bij het formulier.

Bij het beantwoorden van de vragen moeten de mogelijke effecten van het project ten gevolge van het gebruik van natuurlijke hulpbronnen mee in rekening gebracht worden.

1 Beschrijf de bronnen van emissies naar de bodem.

De volgende bronnen van emissies naar de bodem zijn aanwezig:

- Breek- en zeefinstallatie: brandstoflek;
- Uitgegraven bodem: uitloging van uitgegraven grond naar de bodem;
- Verontreinigde uitgegraven grond: uitloging van deze grond naar de bodem
- Brandstoftank: m.b.t. de houders kunnen emissies naar de bodem veroorzaakt worden door accidentele emissies bij het tanken;
- Opslag van gevaarlijke producten zijnde hydraulisch bindmiddel (vaste stof).
- Verdichtingseffect op kleigrond met aanwezige veengrond.

Opmerking: deze werfzone werd niet opgenomen in de Project-MER en actualisatienota van OVA5 waardoor er een volledige beschrijving van de effecten in deze aanvraag opgenomen is.

2 Geef de maatregelen die worden ingezet om de effecten op de bodem te voorkomen of te beperken.

Een aantal bijkomende maatregelen worden in deze werfzone ingezet om de effecten op de bodem te voorkomen of te beperken:

1. Beschrijving van de ondergrond voor de volledige site

Hiervoor wordt verwezen naar hetgeen onder de watertoets werd uiteengezet. Naar de verdeling van de zones zal in de verdere bespreking van de maatregelen verwezen worden welke verschillend zijn van de indeling in de verschillende opslaglocaties. (zie bijlage OMV_2024014697_Bijlage_B25_Hemelwatertoets).

De rijweg wordt voorzien in asfalt met afwatering naar de aangrenzende percelen.



2. Maatregelen voor de verontreinigde uitgegraven grond

De volgende maatregelen worden getroffen op de zone van verontreinigde uitgegraven grond:

- Het betreft een vaste locatie waarop verontreinigde niet uitgegraven grond zal gestockeerd worden. De werfweg tot deze zone zal bestaan uit asfalt.
- Volledige folieafdichting aan de onderzijde van de stockages of een ondoorlatende laag. Dit voorkomt ten alle tijden dat de huidige bodem verontreinigd wordt.

De onderafdek bestaat uit HDPE-folie.

HDPE- folie wordt gemaakt door middel van een lagedrukproces, gebruikmakend van een katalysator. Hierdoor ontstaat een stug, sterk, vloeistofdicht, slijt- en slagvast folie.

HDP- folie is onder andere geschikt als scheidingslaag tussen schoon en verontreinigd water of grond.

Tevens is het geschikt voor het maken van opvangbekkens en te gebruiken als beschermfolie.

Technische gegevens		LDPE 1,0
	Test methode	
Materiaal:		LDPE
Carbon Black gehalte:	ASTM D4218	>2
Kleur:		zwart
Dikte:	EN 1849-2	(± 5%) 1,0
Gewicht:		(± 5%) 0,935
Dichtheid:	ASTM D 792	(± 5%) 0,935
Hittebestendigheid:	ASTM D 1238	≤ 0,7
Treksterkte bij spanning:	EN ISO 527-1/3/5	9
Treksterkte bij breuk:	EN ISO 527-1/3/5	21
Rek bij spanning:	EN ISO 527-1/3/5	17
Rek bij breuk:	EN ISO 527-1/3/5	550
Weerstand perforatie dynamisch	EN ISO 12236	(± 0,4) 1,8
Weerstand perforatie statisch	ASTM D 4833	(± 5%) 280
Scheurweerstand:	ASTM D638IV	100

I

- Boven op de folie afdichting die het huidige maaiveld beschermd tegen uitloging wordt een zandpakket, steenslag of gelijkwaardig alternatief gerealiseerd. Hier bovenop kunnen de stockages geplaatst worden.
- Het afstromend regenwater van de stockages wordt opgevangen in een infiltratiegracht welke ook met folie afgescheiden is.
- Indien er verontreinigd materiaal wordt opgeslagen op de stockages wordt het verontreinigd hemelwater opgevangen in een naastliggende buffer van 323m³ die is aangesloten op de waterzuivering. Het gezuiverde water wordt vervolgens opgevangen in een mobiele container en ingezet worden voor stofbestrijding op deze opslaglocatie. Het niet gebruikte gedeelte wordt via een flexibele leiding verpompt naar het oppervlaktewater Hoofgeleed.

Met deze maatregel wordt voldaan aan artikel 5.2.2.42, §2 waarbij de exploitant de afvalstoffen (al dan niet in containers) opslaan op een vloeistofdichte vloer die bestaat uit een betonnen of gelijkwaardige verharding met een afwateringssysteem.

Door het plaatsen van het bovenbeschreven systeem is er gelijkwaardige verharding met afwateringssysteem aanwezig.

3. Maatregelen voor de uitgegraven grond (TOP)

- De werfweg tot aan de opslag van de vaste locatie van grond in zone 3 wordt aangelegd door steenslag. Van deze zone wordt voor de opslag van grond geen steenslag voorzien. In de afwisselende locaties (waar ook meng-of betonpuin) kan liggen zal er wel steenslag aanwezig zijn.
- Het kalken van de grond gebeurt op zone 4 op bovenstaande figuur. Deze zone wordt van 40 cm steenslag voorzien.
- Door het respecteren van de grondverzetsregels zal de emissie naar de bodem beperkt blijven.

- Voor uitgegraven bodem die voldoet aan de bepalingen voor het gebruik van bodemmaterialen, vermeld in het Bodemdecreet van 27 oktober 2006 en het VLAREBO-besluit van 14 december 2007, zijn geen specifieke voorwaarden gesteld in Hoofdstuk 5.61 van titel II van Vlarem. Er kan gesteld worden dat van deze opslag geen impact op bodem of (grond)water moet verwacht worden.

4. Opslag van puinfracties onder meer niet teerhoudend asfalt

- De puinfracties worden eveneens zo veel als mogelijk afgeschermd en op laag gebroken puin geplaatst. In (opslag)zones 2, 3 (zie bovenstaande figuur) wordt 40 cm teelaarde afgegraven (waarmee grondbermen worden opgericht), waarop een waterdoorlatend worteldoek komt te liggen waarboven terug opgevuld wordt met steenslag.
- De afvoer wordt regelmatig georganiseerd.

Hierdoor werd voldaan aan artikel 5.2.2.4.2.§2 van Vlarem waarbij een verharding aanwezig is zonder dat deze moet uitgerust zijn met een vloeistofdichte verharding.

5. Andere maatregelen

- De teelaarde wordt eerst afgeschraapt en vervolgens in de grondbermen opgeslagen
- Er is een aangepaste spill-kit aanwezig zodat bij eventuele accidentele emissies van de dieselhouder en van de silo's snel kan ingegrepen worden;
- De mobiele houder heeft een groene dop en geldig keuringsattest. Dit attest kan opgevraagd worden via de verhuurder. Dubbelwandig brandstofreservoir, met lekdetectie en overvulbeveiliging;
- Er wordt een tankpiste bestaande uit vloeistofdichte vloer aangelegd en de werfvoertuigen worden op dezelfde vloeistofdichte vloer gestald. De afwatering is voorzien langsheen een KWS-afscheider. Deze KWS-afscheider wordt regelmatig onderhouden.
- Hydraulisch bindmiddel wordt opgeslagen in een silo;
- De breek- en zeefinstallatie beschikt over een geïntegreerd brandstofreservoir;
- Voor het aan- en afvoer van puinfracties en gronden wordt een tijdelijke verharding aangelegd.

6. Verdichting en aanwezigheid veenlaag

Uit 'bijlage 1 – bepaling van de GHG' van de reeds ingediende omgevingsvergunning blijkt dat de werfzone zicht bevindt in 'Zone 12'. Er werden in deze zone geen peilbuismetingen uitgevoerd. De aanname van het GHG in deze zone gebeurt op basis van de bodem. Deze is natte kleigrond (E) met drainageklasse g. Dit betekent dat de GHG zich hier 0 tot 50 cm onder het laagste maaiveld bevindt.

Uit de bodemkaart blijkt het volgende



Figuur 1. Bodemtypes (bron: www.geopunt.be).

Hieruit volgt dat er ondiep een veenlaag kan bevinden. Deze veenlaag is vastgesteld uit volgende documentatie:

Samenvatting profielbeschrijving 'KART_PROF_040E/48'

Datum: 12/08/1952
Auteur: K. De Caestecker
Doel: bodemprofielen en oppervlaktemonsters kartering Belgische bodemkaart
Coördinaten: X 110604.0, Y 203940.0

Opmerkingen

AARDEWERK-Vlaanderen-2010: BO - Niet gestandaardiseerde bodemserie

Algemene profielbeschrijving (K. De Caestecker)

- 1: (0 tot 15 cm):** De beschrijving is opgesplitst in verschillende observaties bij deze horizont; Enkele bijzondere kenmerken: baksteenresten.
- 2: (15 tot 32 cm):** De beschrijving is opgesplitst in verschillende observaties bij deze horizont; Enkele bijzondere kenmerken: schelpresten / horentjes.
- 3: (32 tot 41 cm):** De beschrijving is opgesplitst in verschillende observaties bij deze horizont; Enkele bijzondere kenmerken: veenrijk horizont, veenlaag, verveende plantenresten.
- 4: (41 tot 46 cm):** De beschrijving is opgesplitst in verschillende observaties bij deze horizont; Enkele bijzondere kenmerken: secundaire humusaccumulatie.
- 5:** De beschrijving is opgesplitst in verschillende observaties bij deze horizont.
- 6:** De beschrijving is opgesplitst in verschillende observaties bij deze horizont; Enkele bijzondere kenmerken: veenrijk horizont, veenlaag, verveende plantenresten.

Er is geen boring in het betreffende gebied aanwezig.

Uit een virtuele boring via dataset www.dov.vlaanderen.be blijkt dat de veenlaag tot 41 cm te vinden is en tot niet ondiep. Deze zou zich bevinden in de formatie

Streek	Zandstreek
Bodemtype	vEgp
Substraat	v Veen op geringe diepte (ondieper dan 75 cm)
Textuurklasse	E klei
Drainageklasse	g uiterst nat, gereduceerd
Profielontwikkelingsgroep	p zonder profielontwikkeling

Uit de biologische waarderingskaart, versie 2 blijkt dat er een weilandencomplex met grachten, rijen bomen en akkerland aanwezig is.

Uit het feit dat er landbouwactiviteiten plaatshebben gevonden waarbij er tractor en andere materialen al op deze bodem ingezet zijn, grachten gegraven zijn, beplanting aanwezig is, kan gesteld worden dat de veenlaag al aangetast is. Tevens bestaat het uit zanderige akkerland. Door het omploegen van de bodem en door de aanwezigheid van landbouwactiviteiten en aanleggen van grachten kan al gesteld worden dat er verstoring van de veenlaag welke zich op ondiepe laag bevindt, heeft plaatsgevonden. Hierdoor zal het uitbaten van de werfzone geen bijkomende aantasting van de veenlaag opleveren. De effecten op de bodem zijn dus beperkt.

7. Herstel van de oorspronkelijke toestand

Na het afronden van de werken aan de R4WO wordt nog zes maanden langer gevraagd om de resterende gronden of puinfracties te kunnen afvoeren, de steenslag te verwijderen, het folie te verwijderen, de containers te verwijderen en het slopen van de werfweg uit te voeren. Op het einde van de werken zal dus alle materiaal en materieel uit het agrarisch gebied verwijderd worden.

De teelaarde in de grondbermen zullen dan terug over de verschillende zones uitgereden worden. Het terrein zal afgewerkt worden met een goede laag grond zodat de landbouwkundig gebruik van dit terrein mogelijk te maken.

3 Motiveer waarom de effecten op de bodem al dan niet aanzienlijk zijn. Schenk hierbij ook aandacht aan effecten op menselijke gezondheid.

Deze vraag moet alleen beantwoord worden als de aanvraag betrekking heeft op een project als vermeld in bijlage III van het besluit van de Vlaamse Regering van 10 december 2004 houdende vaststelling van de categorieën van projecten, onderworpen aan milieueffectrapportage (project-MER-screening).

Deze vraag moet niet beantwoord worden als het voorwerp van de aanvraag louter een hernieuwing van een milieu- of omgevingsvergunning of een mededeling met de vraag tot omzetting van een milieuvergunning betreft en de hernieuwing of omzetting betrekking heeft op activiteiten die geen fysieke ingrepen in het leefmilieu tot gevolg hebben. Houd bij het beantwoorden van deze vraag rekening met de maatregelen die u hebt vermeld bij vraag 2.

De uitbating gebeurt conform Vlarem II voorwaarden zoals hierboven bij de maatregelen beschreven.

Door de project geïntegreerde maatregelen zullen er geen bijkomende effecten naar de bodem optreden.

De zone van verontreinigde uitgegraven grond wordt op een folie met steenslag gelegd, de zones van puinfracties op steenslag, verschillende werfwegen worden in asfalt of steenslag uitgevoerd zodat de effecten naar de bodem minimaal zijn.

Er is steeds een aangepast spill-kit aanwezig zodat bij eventuele accidentele emissies van de geïntegreerde brandstofreservoirs van de breek- en zeefinstallatie en zeefinstallatie direct kan worden ingegrepen.

Er is een tankpiste aanwezig welke op een KWS-afscheider is aangesloten.

Na de werken worden de terreinen weer in hun oorspronkelijke toestand gebracht.

Door gebruik te maken van gekeurde dubbelwandige houder voor de opslag van gasolie, dubbelwandige houder van silo's en spill-kits is er geen aanzienlijke effecten naar de bodem te verwachten.

Addendum E3 Effecten op het watersysteem

Voeg de gegevens als bijlage E3 bij het formulier.

1 Beschrijf de maatregelen die genomen worden met betrekking tot preventie van vervuiling van het afstromende hemelwater:

- de voorzorgsmaatregelen om verontreiniging van hemelwater te voorkomen, zoals het leggen van afsluitbare leidingen, het voorzien in calamiteitenbekkens en aftakkingen naar de (openbare) afvalwaterriool;
- maatregelen ter beperking van de verharde oppervlakte waarvoor geldt dat het hemelwater door contact met de verharde oppervlakte dermate vervuild wordt dat het als bedrijfsafvalwater beschouwd moet worden, overeenkomstig de bepalingen van titel II van het VLAREM;
- de behandelingstechnieken (bijvoorbeeld KWS-afscheider, zandfilter);
- welke maatregelen er nog genomen kunnen worden of de redenen waarom het overeenkomstig de beste beschikbare technieken niet mogelijk is om bijkomende maatregelen te nemen.

De maatregelen dat ingezet worden voor de lozing van bedrijfsafvalwater of verontreinigde hemelwater zijn de volgende:

- Er is een noodaflaat waarbij het water via een KWS- afscheider zal geloosd worden in HJoofdgeleed. Dit is voorzien voor de verhardingen waarop de werfvoertuigen geparkeerd zijn en voor de tankpiste
- Voor het hemelwater op de zone van verontreinigde uitgegraven grond worden drains voorzien zodat dit water afwatert richting een aangelegde gracht uit de beschreven HDPE folie, dit hemelwater zal dan naar de WZI, bestaande uit mobiele containerunits met eventueel zandfiltratie en actief koolfilter, gezuiverd te worden en vervolgens opgeslagen worden in en mobiele container. Een deel van het water zal ingezet worden voor het besproeien van deze zone. Het niet gebruikte gedeelte zal opgepompt worden om in het oppervlaktewater Hoofdgeleed te lozen.
De verontreinigde uitgegraven gronden wordt eerst in het verste gedeelte van deze zone opgeslagen waarbij na een bepaalde oppervlakte bereikt is, deze zullen afgedicht worden met een folie (bij het niet verrichten van activiteiten van meer dan 48 uur). Deze zone zal deel per deel opgevuld worden en afgedekt worden.
- Het water afkomstig van de natte wielwasinstallatie zal eveneens afwateren richting de WZI voor de zone verontreinigde uitgegraven zone.

Hemelwater dat op het dak van de prefab containers valt wordt opgevangen in een hemelwaterput van 20.000l en hergebruikt voor het sanitair en buitenkraan. De overloop van de hemelwaterputten wordt aangesloten op een nieuwe infiltratiegracht met een maximale diepte van 50 cm.

Het sanitair afvalwater van de kantoorunit zal via een IBA geloosd worden, deze wordt dan aangesloten naar de gracht. Dit betreft een niet ingedeelde rubriek.

Het hemelwater op verschillende zones van opslag puin en grond kan infiltreren of afstromen in zone 2 en 3 in nieuwe infiltratiegrachten en uitbreiding van bestaande grachten.

De rijweg in asfalt moet zoveel mogelijk afgewaterd worden naar het steenslag op de percelen in bezit. Om deze verharding niet te hoeven inrekenen moet er een groenstrook/berm naast de rijweg voorzien worden die minstens 25% van de verharde oppervlakte bedraagt. De rijweg is bijvoorbeeld 7 m breed, dan moet er over de gehele lengte van de weg een groenstrook van 1.75 m breed aanwezig zijn. Het hemelwater dat valt op de wegenis verondersteld af te stromen en te infiltreren in de aangrenzende groenzones.

De zones uitgevoerd in steenslag zullen ter plaatse infiltreren.

Voor de beschrijving van de impact op het hemelwater en de verhardingen wordt verwezen naar de watertoets welke als bijlage bij het stedenbouwkundig luik wordt opgeladen (zie OMV-2024014697_Bijlage_B25_Watertoets). Op verschillende zones zullen de overstromingsvolumes gecompenseerd worden. Er is gekozen om rond bepaalde percelen

een infiltratiegracht te gaan aanleggen om zo doende aan de infiltratieverplichtingen te voldoen.

Volgens het fluviaal riviermodel wordt op de werfzone geen gevaar op overstroming vanuit de grachten of waterweg, noch onder het huidige klimaat, en evenmin bij een hoog klimaatscenario (2050) verwacht. Op de werfzone zijn er wel zones waar volgens de pluviale overstromingsgevaarkaarten een zekere kans bestaat op voorkomen van lokale wateroverlast bij kortstondige, hevige neerslag in de zomer. Door de aanwezigheid van infiltratiegrachten langsheen de zones van opslag wordt deze tijdelijke regenbuien opgevangen en is er geen kans tot bijkomende overstroming mogelijk. Voor verder bespreking wordt verwezen naar de watertoets gevoegd als bijlage aan B25 bij stedenbouw.

Opmerking: deze werfzone werd niet opgenomen in de Project-MER en actualisatie nota van OVA5 waardoor er een volledige beschrijving van de effecten in deze aanvraag opgenomen is.

2 Beschrijf andere effecten, zoals mogelijke bronnen van emissies naar of verstoringen van het watersysteem en de genomen maatregelen om de effecten te beperken.

Hou daarbij ook rekening met de overstromingsgevoeligheid van het terrein en beschrijf desgevallend maatregelen die genomen worden om schadelijke effecten tijdens een overstroming te beperken. Voor de effecten op het watersysteem ten gevolge van lozingen, bemalingen, het terug in de grond brengen van bemalingswater of het kunstmatig aanvullen van grondwater, kan verwezen worden naar de addenda R3b, R3c, R53 en R54, voor zover deze effecten daar beschreven zijn.

Voor de gegevens met betrekking tot de gewestelijke hemelwaterverordening, overstromingsgevoeligheid en machtigheden voor werken aan de waterloop kan verwezen worden naar addendum B25 Water, indien toegevoegd.

Voor de beschrijving van mogelijke impact op overstromingsgevoelige gebieden wordt verwezen naar B26

Beschrijvende nota opgeladen onder stedenbouwkundig luik en addendum Watertoets R4 werfzone eveneens onder stedenbouw opgeladen.

- Brandstoftank: m.b.t. de houders kunnen emissies naar het watersysteem veroorzaakt worden door accidentele emissies bij het tanken;
- Opslag van gevaarlijke producten (kalk in silo);
- Opslag van verontreinigde grond of grond welke kan uitloggen naar bodem of grondwater.
- Effecten op de overstromingsgevoelige gebieden

3 Motiveer waarom de effecten van het project op het watersysteem al dan niet aanzienlijk zijn. Schenk hierbij ook aandacht aan effecten op menselijke gezondheid.

Deze vraag moet alleen beantwoord worden als de aanvraag betrekking heeft op een project als vermeld in bijlage III van het besluit van de Vlaamse Regering van 10 december 2004 houdende vaststelling van de categorieën van projecten, onderworpen aan milieueffectrapportage (project-MER-screening). Ook de mogelijke effecten van het project ten gevolge van het gebruik van natuurlijke hulpbronnen dient mee in rekening te worden gebracht.

Deze vraag moet niet beantwoord worden als het voorwerp van de aanvraag louter een hernieuwing van een milieu- of omgevingsvergunning of een mededeling met de vraag tot omzetting van een milieuvergunning betreft en de hernieuwing of omzetting betrekking heeft op activiteiten die geen fysieke ingrepen in het leefmilieu tot gevolg hebben.

Er zal geen impact op het watersysteem zijn door de genomen maatregelen, namelijk het hemelwater afstromend van verhardingen op het terrein zelf te laten infiltreren en op natuurlijke wijze de weg naar de waterloop te vinden.

Voor de waterdoorlatende oppervlaktes kan besloten worden dat deze geen invloed zullen hebben op de bestaande hydraulische toestand. De ophopingen van bouw materiaal op de percelen zorgen namelijk enkel voor vertraagde afvoer van het hemelwater naar de ondergrond. De afwatering van de terreinen blijft dezelfde als in bestaande toestand en bijkomend worden extra infiltratiegrachten voorzien. Het hemelwater watert af via bestaande en nieuw aan te leggen infiltratiegrachten tussen de percelen (indien aanwezig) naar Hoofdgeleed, die zich verder afwaarts uitkomt in de Zijarm Moervaart en vervolgens in de Moervaart.

Door de aanleg van infiltratiegrachten zal er voldoende geïnfiltreerd worden en zal aan de infiltratieverplichtingen voldaan worden. Hiervoor wordt verwezen naar de volgende bijlagen:

- OMV_2024014697_Bijlage_B25_Watertoets tijdelijke werfzone
- BA_Werfzone_R4_P_N_01_Waterhuishouding

Door de aanwezigheid van een mobiele houder voor gasolie enkel ten tijde van de werken van de werf en door de aanwezigheid van spill-kits, om in te zetten bij accidentele emissies, kan er tijdig worden ingegrepen en zijn er geen significante effecten naar het water te verwachten. Deze wordt opgesteld op een vloeistofdichte piste aangesloten op een KWS-afscheider. Eveneens is de zone voor de stelplaats van werfvoertuigen op deze zone aangesloten.

Door het zuiveren van het mogelijks verontreinigd hemelwater afkomstig van de zone opslag van verontreinigde uitgegraven grond wordt effect naar water beperkt. Deze gronden zullen bij volledige gebruik ook afgedekt worden door een vloeistofdichte folie waardoor het hemelwater ook niet verontreinigd wordt. Dit water zal dan afvloeien naar bufferbekken.

Bij het niet afdekken van de grond zal het verontreinigd hemelwater via drains naar gracht gaan om vervolgens in de waterzuivering gezuiverd te worden. Het gezuiverde water wordt opgeslagen in een mobiele container waarbij het water zal ingezet worden als stofbeheersmaatregel op deze zone. Het niet gebruikte gezuiverde water zal dan naar het oppervlaktewater verpompt worden.

Door de uitvoering van dit project worden bodemvreemde materialen aangebracht. Gezien het om inerte materialen gaat zal de grondwaterkwaliteit niet beïnvloed worden. Er wordt vanuit gegaan dat dit materiaal inert is en bijgevolg geen impact zal hebben op de grondwaterkwaliteit.

Het regenwater dat op de wegnis terecht komt zal afstromen en infiltreren in de bodem (via de talud en aan te leggen infiltratiegrachten). Ook in de huidige situatie infiltreert het regenwater in de bodem. Deze afwateringsgrachten worden als buffer- en infiltratiegrachten uitgevoerd die voldoende zijn gedimensioneerd. Binnen het project wordt waar mogelijk gewerkt met grasbetontegels of met verharding dat waterdoorlatend is voor de verharding.

Er is bijgevolg geen invloed op de grondwaterkwantiteit. Voor een detailbespreking wordt verwezen naar bijlage Watertoets Werfzone R4 opgeladen onder stedenbouwkundig luik.

Hierdoor worden de effecten op het watersysteem als gering beschouwd.

Addendum E4 Effecten op de luchtkwaliteit

Voeg de gegevens als bijlage E4 bij het formulier, tenzij anders vermeld.

^s 1 Vul de gegevens van de geleide emissies in.

1 Druk de coördinaten uit in Lambertcoördinaten.

emissiepunt	X-coördinaat	Y-coördinaat	gekoppelde installaties of inrichtingen	hoogte (m)
Geen aanwezig				

2 Geef voor geleide emissies per emissiepunt een overzicht van de emissies van verontreinigende stoffen, de emissieperiode en de emissieduur, en, als dat relevant is, de meetfrequentie, de uitgestoten concentratie en de massastroom.

Niet van toepassing

3 Geef voor niet-geleide emissies een inschatting van de grootteorde en de aard van de emissies van verontreinigende stoffen.

Opmerking: deze werfzone werd niet opgenomen in de Project-MER en actualisatienota van OVA5 waardoor er een volledige beschrijving van de effecten in deze aanvraag opgenomen is.

De site zal op het elektrische net aangesloten worden waardoor er dieselmotoren of generatoren meer aanwezig zijn.

De installaties worden aangedreven door elektrische motoren, die verspreid op de site staan opgesteld.

Diverse inrichtingen en activiteiten op de werfzone geven aanleiding tot diffuse stofemissies, namelijk de aan-, afvoer en opslag van het beton-, en mengpuin (stuifcategorie 2), alsook het verplaatsen/verladen en het zeven, het breken en het crushen hiervan.

In de silo's wordt kalk van stuifcategorie 1 opgeslagen.

Ook het aan- en afvoeren van de uitgegraven gronden (TOP) en de uitgegraven verontreinigde grond kan aanleiding geven tot diffuse stofemissies. Eveneens het zeven van de uitgegraven gronden heeft aanleiding tot stofemissies.

4 Geef de bronnen van geuremissie indien relevant voor de omgeving.

Beschrijf minstens de activiteiten of installaties die geur veroorzaken, de emissieperiode en de -duur.

Geen relevante geuremissies.

5 Beschrijf de maatregelen die ingezet worden om de effecten op de luchtkwaliteit te voorkomen of te beperken.

Geef voor de geleide emissies minimaal een beschrijving van de luchtzuiveringsapparatuur per emissiepunt, de verontreinigende stoffen waarop de zuiveringsapparatuur een invloed heeft, en, als dat bekend is, het verwijderingsrendement.

Geef voor de niet-geleide emissies minimaal een beschrijving van de maatregelen die genomen worden om de niet-geleide emissies maximaal te beperken of te voorkomen.

De activiteiten die aanleiding kunnen geven tot stofemissies zijn de volgende:

- Opslag van grond op vaste locatie en afwisselende locatie
- Opslag van uitgegraven verontreinigde grond op vaste locatie

- Opslag van niet-teerhoudend asfalt op vaste locatie
- Opslag van beton- en mengpuin op afwisselende locatie met opslag van grond.
- Opslag van kalk in silo
- Stofemissies afkomstig van interne transport.
- Stofemissies afkomstig van breken en zeven van puinfracties, zeven en kalken van gronden, crushen en grijpen van puinfracties, grijpen van gronden
- Stofemissies afkomstig van extern transport

Voor het inzetten van de maatregelen om de stofemissies te voorkomen dient een verschil gemaakt te worden tussen:

- Stofemissies voor de opslag en zeven van gronden (TOP) die voldoen aan de Vlarebo
- Stofemissies voor de opslag van uitgegraven verontreinigde grond waarbij enkel opslagemissies en transportemissies optreden
- Stofemissies voor de opslag, crushen, breken en zeven van de puinfracties

Er zijn ook maatregelen die gelden over de volledige site. Deze zullen eveneens besproken worden.

1. Maatregelen geldig over de volledig site ter stofbestrijding

De stockages zullen goed georganiseerd worden waarbij de verantwoordelijke van de site de regie in handen heeft. Deze zal de opslag inrichten volgens de bijgevoegde milieuinrichtingsplannen waarbij rekening wordt gehouden met de vaste locatie voor uitgegraven verontreinigde puin, niet teerhoudend asfalt, uitgegraven grond en de afwisselende locaties voor meng- en betonpuin en grond. Het ordelijk en overzichtelijk inrichten van de stockageruimte op de werf draagt bij aan een beheerst proces voor transport, stockage en doorvoer van de grondstromen en puinfracties op deze site.

Om bij activiteiten op de stockage overlast van stof naar de omgeving te voorkomen, worden de **volgende maatregelen** genomen:

- Deels afschermen van de opslaglocaties door grondbermen. Deze grondbermen zullen met grassoorten ingezaaid worden. Deze grondbermen zijn op de inrichtingsplannen aangeduid.
- Verder afschermen van de opslaglocaties met afsluiting voorzien van stofdoeken van 2 meter hoogte
- Verharde werfwegen in asfalt welke dagelijks proper zullen gehouden worden met een tractor met bezem
- Stofbestrijding (procedures op te stellen van toepassing op de activiteiten en besproeien van de opslaglocatie met vaste sproeiers op de opslaghopen en met wagen met sproei-installatie). Voertuig voor waterbeneveling is permanent aanwezig en ter beschikking.
- Bij droog en winderig weer worden, indien nodig, de interne wegen, opslaglocaties en werkzones bijkomend besproeid met hemelwater door middel van een wagen met sproei-installatie
- Aanwezigheid van een natte wielwasinstallatie zodat bij uitgaande vrachtverkeer de wielen gewassen worden.
- Bij TOP's waarbij de gronden hoger dan 4 meter gestapeld zijn, wordt een oprit op het depot (op de grondopslag aangelegd). Een waterwagen zal dan op dit depot rijden middels rijplaten om vervolgens water te vernevelen over het depot. Deze wagen wordt aangesloten op de sproeiers die aanwezig zijn. Bij depots lager dan 4 meter zal een waterwagen zijn waterslang omhoog richten om de TOP te benevelen.
- De snelheid van de voertuigen op het terrein wordt tot 20 km/uur beperkt om het opwaaien van stof te vermijden.
- Vermijden van bruuske bewegingen bij intern transport;
- Vermijden van overbelading;
- Bij het zwenken kraan drijft men de snelheid geleidelijk op om bruuske bewegingen te vermijden;
- Opleiding personeel en periodieke bijscholing in kader van vermijden diffuse stofemissies. Personeel wordt regelmatig ingelicht en gesensibiliseerd over stofemissiebeperkende maatregelen, via veiligheids- en milieumeeting en toolboxen;
- Dagelijkse controle op toepassen goed vakmanschap en toezicht op toepassing van opgelegde maatregelen;
- Preventief onderhoud van installaties ter voorkoming van defecten. Hiervoor zullen de nodige procedures/instructies en logboeken met vermelding van data, frequentie en eventuele opmerkingen te

beschikken voor technisch onderhoud van de gebruikte machines en interne transportmiddelen, zodat de kans op technische defecten, met mogelijke effecten op stofemissies, beperkt worden.

De verantwoordelijk van de site zal minimaal wekelijks de verschillende locaties van opslag visueel gaan controleren of (1) de stapeling niet te hoog is en (2) of er stof opwaait en bijkomende besproeiing noodzakelijk is. Deze verantwoordelijk zal ook de weersomstandigheden (verwachte neerslag en windsnelheid) monitoren zodat tijdig de bijkomende aanvoer van gezuiverd bemalingswater kan aangevraagd worden. Dit bemalingswater is afkomstig van de vergunde bemalingen waarbij het grondwater wordt gezuiverd langsheen de werken van de R4.

De medewerkers hebben richtlijnen bekomen m.b.t. het gebruik van grijpers:

- Geen bruuske beweging van de grijpers;
- Grijpers niet overladen (grijper open aan bovenzijde);
- De storthoogte van de grijper beperken;
- Geleidelijk openen van de grijper bij lossen;
- Bij het onderhoud steeds controleren dat de grijperschalen goed afsluiten bij gesloten stand van de grijper.
- Bij grondtransport over de weg wordt de grond op de vrachtwagen of dumper afgedekt en nat gesproeid.
- Geen grijp en kraanactiviteiten bij windsnelheden van meer dan 22 m/s

De medewerkers en onderaannemers hebben richtlijnen bekomen m.b.t. het gebruik van wielladers:

- De laadschop van de wielladers niet overladen (het geladen materiaal loopt niet af langs de zijwanden);
- Bruuske bewegingen vermijden;
- De snelheid wordt beperkt;
- De wielladers worden zo laag mogelijk boven de opslaghoop gelost.

De volgende sprinklers zullen ingezet worden:

Perceel 1 (links op plan):

- op 4 bar met nossel 20 mm is 41 meter ver en 506l/min.
- Enkel aan perceelsgrenzen sprinklers plaatsen
- 10 sprinklers ongeveer rondom rond.

: Perceel 2:

- op 4 bar met nossel 20 mm is 41 meter ver en 506l/min.
- Enkel aan perceelsgrenzen sprinklers plaatsen
- 11 sprinklers ongeveer rondom rond.

Perceel 3:

- op 4 bar met nossel 20 mm is 41 meter ver en 506l/min.
- Enkel aan perceelsgrenzen sprinklers plaatsen
- 10 sprinklers ongeveer rondom rond.

2. Bijkomende maatregelen voor de zone van opslag van uitgegraven verontreinigde grond

De bijkomende maatregelen tegen stofbestrijding voor de zone opslag van uitgegraven verontreinigde grond zijn de volgende:

- Het betreft een vaste locatie waarop verontreinigde niet uitgegraven grond zal gestockeerd worden. De werfweg tot deze zone zal bestaan uit asfalt.
- Volledige folieafdichting aan de onderzijde van deze zone of een ondoorlatende laag. Boven op de folie

afdichting die het huidige maaiveld beschermd tegen uitloging wordt een zandpakket, steenslag of gelijkwaardig alternatief gerealiseerd. Hier bovenop kunnen de stockages geplaatst worden.

- Het afdekken van deze zone met folie naarmate de opvulling van deze zone aangevuld wordt. Er zullen deelzones ingedeeld worden zodat deze verschillende deelzones kunnen afgeschermd worden door middel van een folie als er voor meer dan 48 uur geen handeling op deze zone wordt verwacht. De folie wordt vastgemaakt dat deze niet kan wegwaaien.

3. Bijkomende maatregelen voor de breekinstallatie en crushen voor de puinfracties

Om de stofemissies naar de breekinstallatie te beperken worden volgende bijkomende maatregelen genomen:

- Breekinstallatie is uitgerust met sproei installatie
- Transportbanden uitgerust met hogedruk-watersproeiers indien noodzakelijk;
- De kraanmachinisten krijgen de instructies om te storten van geringe hoogte in de storttrechters van de breekinstallatie.

Bij het crushen zal bij droog weer bijkomend verneveld worden.

4. Bijkomende maatregel voor de zeefinstallaties

Voor zeven van puinfracties als voor zeven van gronden zal een sproei-installatie ter beschikking staan.

Bij het toevoegen en inmengen (stabiliseren) van de gronden met de toeslagstof kalk zal er bij droog weer eveneens verneveling aanwezig zijn.

Er kunnen altijd bijkomende vrachtwagens met verneveling vanuit de werken aan de R4 ingezet worden.

De stofbestrijdingsmaatregelen in deze aanvraag beschreven, bieden voldoende garanties voor het behalen van de VLAREM II normen, waardoor er geen significante effecten naar lucht optreden.

Volledigheidshalve wordt in bijlage ook nog het aftoetsen van de BBT toegevoegd (Bijlage E4 Aftoetsen aan BBT-studies).

6. Wenst u een relevante studie of resultaten van emissiemetingen toe te voegen ter ondersteuning van uw aanvraag?

Een mogelijke studie is een geurstudie of impactstudie.

☐ ja. Voeg die studie en/of de resultaten van de emissiemetingen toe als bijlage E4bis bij het formulier.

☒ nee

7. Heeft de aanvraag betrekking op een inrichting met een jaarlijkse fugatieve emissie van meer dan 10 ton VOS, berekend volgens de berekeningsmethode van hoofdstuk I van bijlage 4.4.6 van titel II van het VLAREM, of heeft de aanvraag betrekking op een inrichting met een jaarlijkse fugatieve emissie van meer dan 2 ton VOS waaraan één of meer van de gevarenaanduidingen H340, H350, H350i, H360D en H360F zijn toegekend, berekend volgens de berekeningsmethode van hoofdstuk I van bijlage 4.4.6. van titel II van het VLAREM?

☐ ja. Voeg de volgende documenten als bijlage E4ter bij de aanvraag:

- de berekening van de totale jaarlijkse fugatieve emissie volgens de berekeningsmethode van hoofdstuk I van bijlage 4.4.6;
- het rapporteringsdocument van het voorgaande jaar, vermeld in artikel 4.4.6.2.5 van titel II van het VLAREM.

☒ nee**8 Beschikt de inrichting over een op- of overslag van stuivende stoffen?**☒ ja. Ga naar vraag 9.☐ nee. Ga naar vraag 12.**9 Geef een overzicht van de aard en de hoeveelheid van alle stuivende stoffen die op- of overgeslagen worden. De stoffen worden ingedeeld in stuifcategorieën overeenkomstig artikel 4.4.7.2.1 van titel II van het VLAREM.**

stuivende stof	stuifcategorie	opslagcapaciteit (m ² grond-oppervlakte)	maximale overslaghoeveelheid (ton/jaar)	wijze van opslag
Betonpuin of grond	SC2	5.537 m ²	54.000 ton/jaar	Bulk stockering
Mengpuin of grond	SC2	6.247 m ²	43.200 ton/jaar	Bulk stockering
Niet-teerhoudend asfaltpuin	SC2	4.127 m ²	21.600 ton/jaar	Bulk stockering
Grond	SC2	17.037 m ²	132.000 ton/jaar	Bulk stockering
Kalk	SC1	Nvt - silo	90 ton/jaar	Silo

10 Vul op het niveau van de ingedeelde inrichting of activiteit de volgende hoeveelheden in.de totale opslagcapaciteit voor stuivende stoffen (m² grondoppervlakte) 32.948 m²

de gemiddelde overslaghoeveelheid stuivende stoffen van de drie voorgaande kalenderjaren jaar 1 jaar 2 jaar 3

de verwachte overslaghoeveelheid stuivende stoffen voor het komende kalenderjaar (ton/jaar) 250.800 ton/jaar

11 Voeg een stofrapport als bijlage E4quater bij de aanvraag als de aanvraag betrekking heeft op een van de volgende inrichtingen:

- een inrichting die beschikt over een opslagcapaciteit voor stuivende stoffen van meer dan 50.000 m² grondoppervlakte;
- een inrichting met een over de drie voorgaande kalenderjaren gemiddelde overslaghoeveelheid van stuivende stoffen van meer dan 700.000 ton per jaar;
- een inrichting met een verwachte overslaghoeveelheid van stuivende stoffen van meer dan 700.000 ton per jaar;
- een inrichting die ingedeeld is onder rubriek 2.4.3.a)5° of 2.4.3.b)4° van de indelingslijst.

Een stofrapport bevat minstens de volgende gegevens:

- de naam en de contactgegevens van de personen die betrokken zijn bij de opmaak van het stofrapport;
- de opslagcapaciteit en de overslaghoeveelheid van stuivende stoffen voor de drie voorgaande kalenderjaren, als dat mogelijk is per stuifcategorie, vermeld in artikel 4.4.7.2.1 van titel II van het VLAREM. Voor nieuwe inrichtingen en uitbreidingen worden de verwachte hoeveelheden vermeld;
- een beschrijving van de behandelingsstappen van de stuivende stoffen in de inrichting, met aanduiding van de potentiële bronnen van niet-geleide stofemissies;
- een overzicht van de maatregelen die al van kracht zijn om de stofemissies te voorkomen en te beperken, en een toetsing van die maatregelen aan de beschikbare BBT-documenten en BREF's;
- een overzicht van mogelijke bijkomende maatregelen om de stofemissies te voorkomen en te beperken;
- een indicatief stappenplan voor de invoering van de geselecteerde bijkomende maatregelen, met vermelding van de

randvoorwaarden;

- *een motivatie waarom bepaalde mogelijke bijkomende maatregelen (zie 5° aandachtsstreepje) niet in het stappenplan zijn opgenomen;*
- *een beschrijving van de types procedures en types voorschriften die worden gehanteerd om de stofemissies te beperken, alsook van de wijze waarop die voorschriften aan de betrokken personeelsleden worden meegedeeld. Daarbij wordt ook beschreven op welke manier wordt omgegaan met goederen die bij levering tot een andere stuifcategorie behoren dan wat was verwacht;*
- *een beschrijving van de manier waarop en de periodiciteit waarmee de technische installaties, de behoorlijke werking ervan en de correcte opvolging van de procedures en voorschriften zullen worden gecontroleerd.*

Bij verandering van de inrichting waarvoor al een stofrapport is opgesteld, die leidt tot een toename van de opslagcapaciteit of de overslaghoeveelheden met 50% of meer ten opzichte van de toestand in het meest recente stofrapport of addendum, wordt bij de aanvraag van die verandering een addendum bij het bestaande stofrapport gevoegd. Dat addendum bevat de punten die aangepast moeten worden ten gevolge van de verandering.

Het stofrapport en het addendum worden goedgekeurd, ondertekend en gedateerd door een erkende MER-deskundige in de discipline lucht en worden ondertekend door de exploitant.

De aanvraag heeft geen betrekking op een inrichting die beschikt over een opslagcapaciteit voor stuvende stoffen van meer dan 50.000 m² grondoppervlakte, een inrichting met een over de drie voorgaande kalenderjaren gemiddelde overslaghoeveelheid van stuvende stoffen van meer dan 700.000 ton per jaar, een inrichting met een verwachte overslaghoeveelheid van stuvende stoffen van meer dan 700.000 ton per jaar, een inrichting die ingedeeld is onder rubriek 5.4.3.a)5° of 2.4.3.b)4° van de indelingslijst.

**o
12 Motiveer waarom de effecten op de luchtkwaliteit al dan niet aanzienlijk zijn. Schenk hierbij ook aandacht aan effecten op menselijke gezondheid.**

Deze vraag moet alleen beantwoord worden als de aanvraag betrekking heeft op een project als vermeld in bijlage III van het besluit van de Vlaamse Regering van 10 december 2004 houdende vaststelling van de categorieën van projecten, onderworpen aan milieueffectrapportage (project-MER-screening).

Deze vraag moet niet beantwoord worden als het voorwerp van de aanvraag louter een hernieuwing van een milieu- of omgevingsvergunning of een mededeling met de vraag tot omzetting van een milieuvergunning betreft en de hernieuwing of omzetting betrekking heeft op activiteiten die geen fysieke ingrepen in het leefmilieu tot gevolg hebben.

Er worden voldoende maatregelen genomen om geen abnormale stofhinder te veroorzaken voor de omgeving, mits een goede opvolging van de bovengenoemde stofbestrijdingsmaatregelen, waardoor er geen significante effecten naar lucht optreden. Er wordt voldaan aan de voorwaarden uit afdeling 4.4.7 (VLAREM II) ter beheersing van niet-geleide stofemissies.

Hierdoor zijn er geen aanzienlijke effecten op de luchtkwaliteit te verwachten.

Addendum E5 Effecten van geluid of trillingen

Voeg de gegevens als bijlage E5 bij het formulier, tenzij anders vermeld.

1 Beschrijf de bronnen van geluid of trillingen.

Er zal elke maand 1 breekbeurt plaatsvinden welke aanwezig is op het perceel waarop beton- en mengpuin zal opgeslagen worden.

Tevens is er een zeefinstallatie bijhorende bij de TOP aanwezig. Er wordt telkens een zeefcampagne gestart telkens er voldoende grond in stockage is. In totaal zal er maximaal 20.000 m³ grond uitgezeefd worden.

Deze installaties zullen niet gelijktijdig aanwezig zijn.

Naast voornoemde vaste installatie die geluid en trillingen produceren, zijn er ook bewegende geluidsbronnen over het terrein (zoals het aan- en afrijden van de vrachtwagens, alsook het intern transport op het terrein zelf, met de daar bijhorende laad- en losactiviteiten van te breken/gebroken materialen).

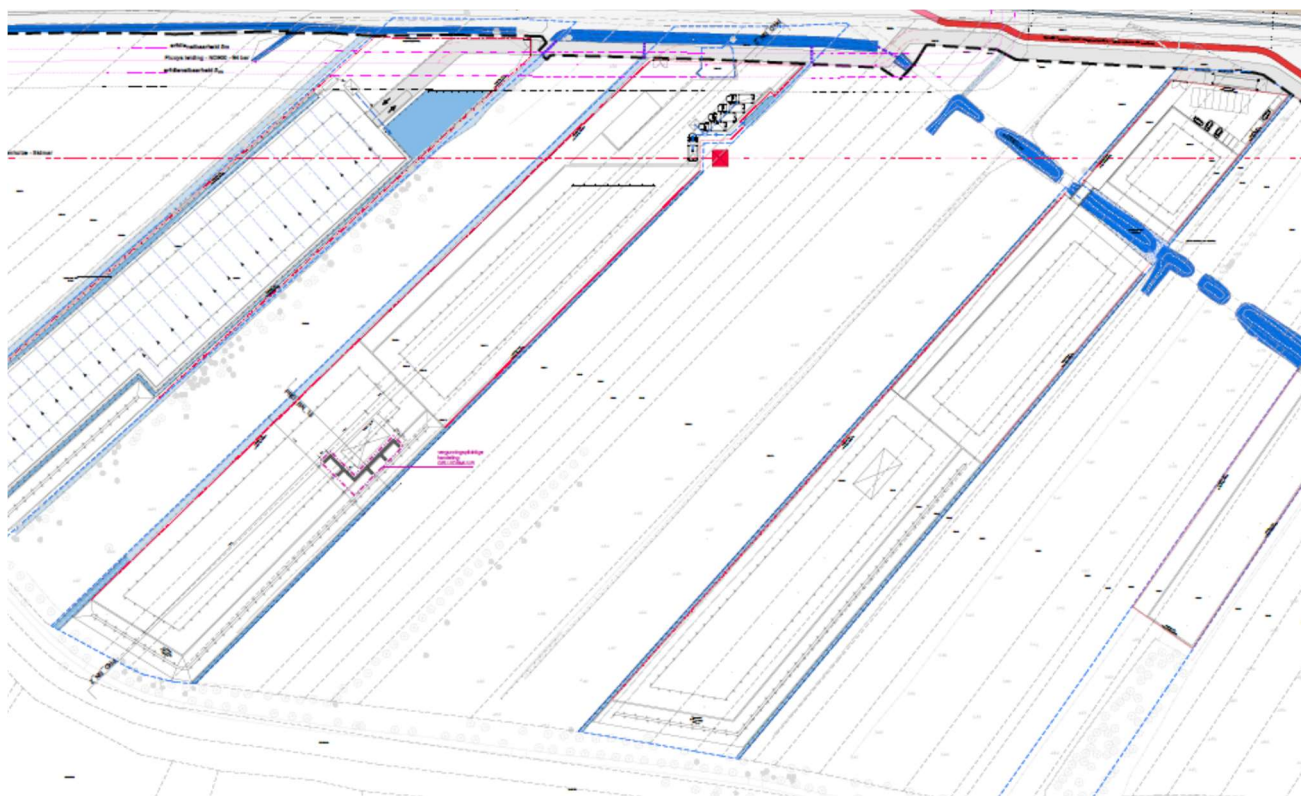
Het crushen van puin is eveneens een bron van geluid. Deze wordt door een hydraulische kraan mee uitgevoerd.

Voor een gedetailleerde beschrijving van de bronnen van geluid wordt verwezen naar de bijgevoegde geluidstudie opgeladen in bijlage E5bis. In de geluidstudie wordt bij elk scenario in hoofdstuk 5 in detail de geluidsbronnen beschreven.

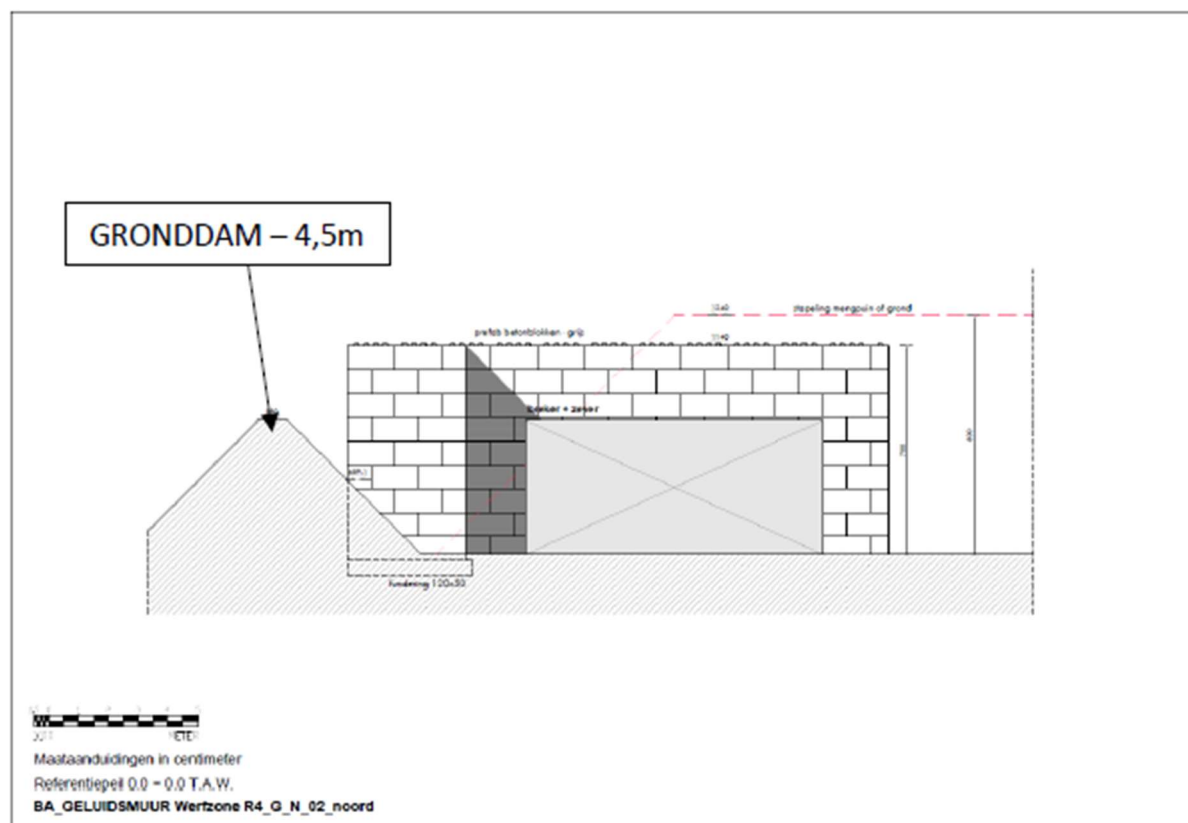
2 Geef de maatregelen die worden ingezet om de effecten van geluid of trillingen te voorkomen of te beperken.

Breekinstallatie:

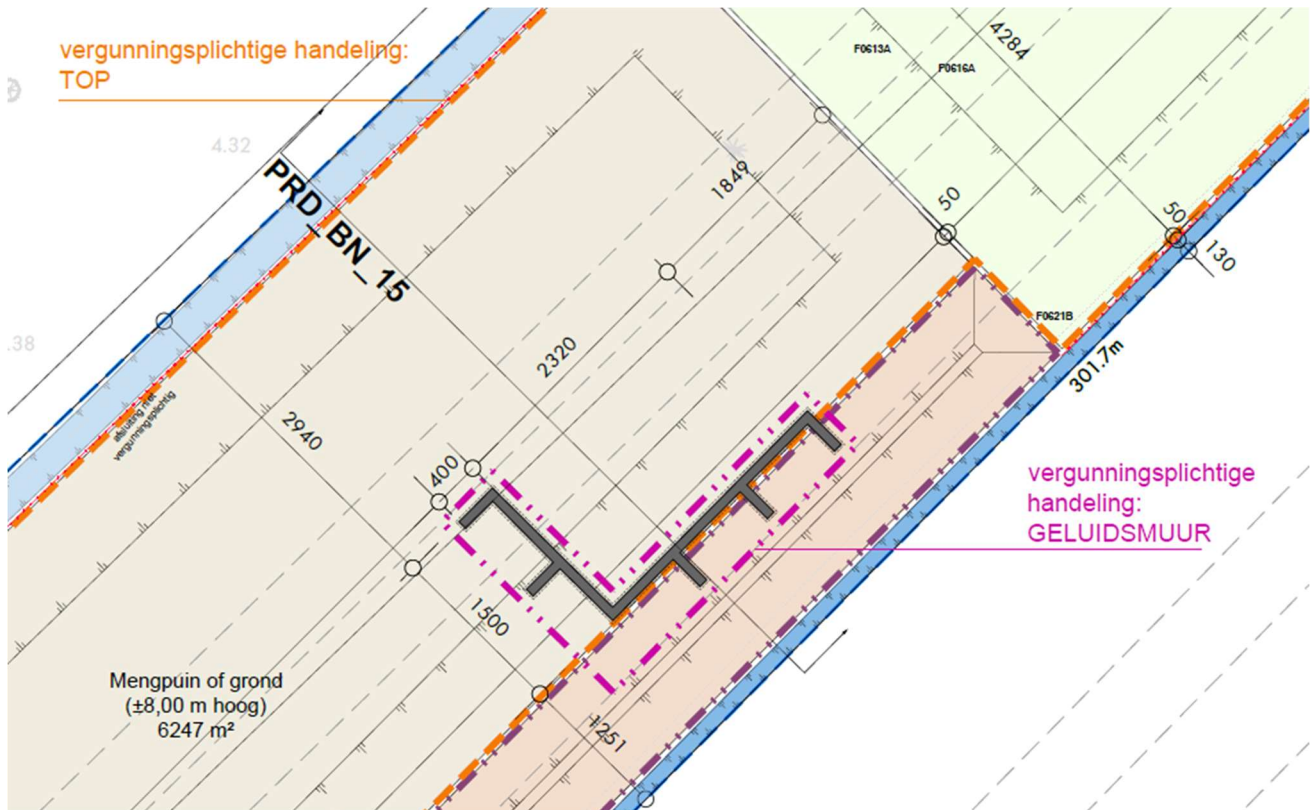
- Intern circulatieplan op het terrein: bestaande uit interne wegenis: deels verhard, deels onverhard: de vrachtwagens en bulldozers krijgen richtlijnen i.v.m. de te volgen rijroutes op het terrein; Aan- en afvoer routes; Snelheidsbeperking.
- Intern transport: Slijtvaste rubber bekleding van storttrechters om lawaaihinder te voorkomen;
- In de geluidsstudie wordt het intern transport beschreven en ook een overzicht van de aan- en afvoer van deze transporten. Hiervoor wordt verwezen naar figuur 7 en 8 van de geluidsstudie.
- Trillingen breker: Gebruik van trillingsisolatoren (silent-blocks) onder triltafels en –machines; Elektrogeengroep is ingekast (beperking geluidshinder).
- Lawaai puinbreker: Motor is ingekast en voorzien van geluidsisolatie.
- Plaatsing breek- en zeefinstallatie tussen de hopen te breken en gebroken materialen en tussen grondbermen met een hoogte van 4,5 m. Volgens de maatregelen in de geluidstudie is het niet nodig om nog opgeslagen puin te hebben.
- De breek- en zeefinstallatie van puin met zeefinstallatie van grond zullen nooit gelijktijdig gebruikt worden.
- Het aantal breekcampagnes wordt beperkt tot 1x per maand.
- Langs heen de breek- en zeefinstallatie van de breker zal een muur van 8 meter hoogte bestaande uit cellenbeton aanwezig. Deze wordt als volgt ingepland



Figuur 1: Ligging van scherm rond de breekinstallatie

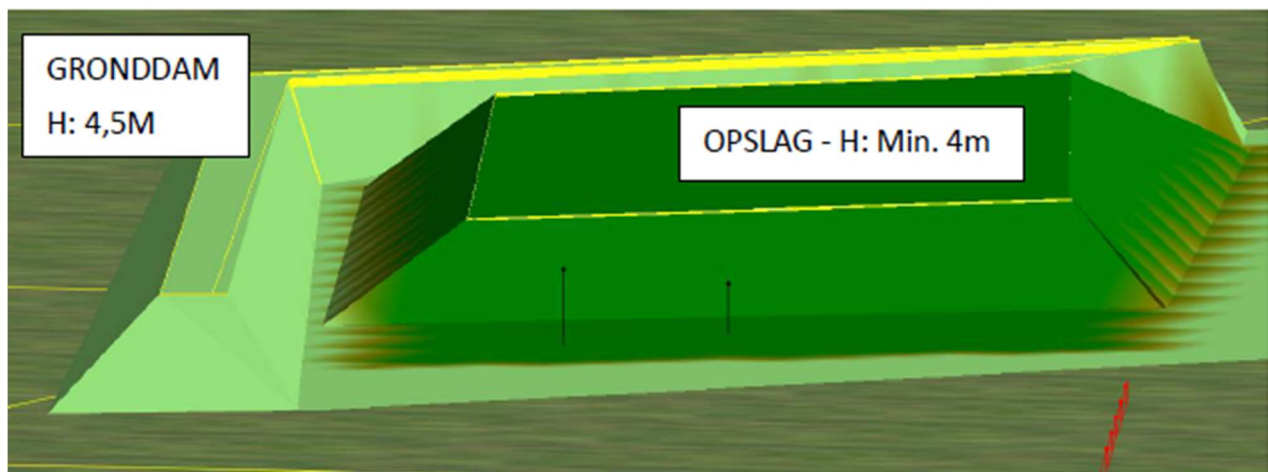


Figuur 2: Noordelijk zijaanzicht van reflecterende legomuur.



Figuur 3: Aanduiding van de ligging van de geluidsmuur op inrichtingsplan

- Plaatsing van de zeefinstallatie achter de gronddam van 4,5m hoogte en aanwezigheid van opgeslagen grond tot 4 meter hoogte op de zone waarop de zeefinstallatie is geplaatst.



Figuur 4: Aanduiding opslag en gronddam op segment 2 voor zeefinstallatie van gronden

Uit de geluidsstudie is gebleken dat de opslag van grond op het deel van de grondzeef, segment 2 (zie figuur 5), dient ten alle tijden minimaal een hoogte van 4m te hebben. Dit om in combinatie met de gronddam van 4,5m een afscherming te bieden richting de woningen. Uiteraard resulteert het verhogen van de grondopslag in een nog hogere afscherming richting de woningen.

Het betreft hier enkel de opslag van grond op segment 2. De hoogte van de opslag van de puinhoop ter hoogte

van de breek- en zeefinstallatie is niet vereist. Doch biedt deze ook een bijkomende, extra afscherming indien deze van voldoende hoogte is.

Om te waarborgen dat deze minimale hoogte van de grondopslag op segment 2 aanwezig is, wordt voor het plaatsen van de zeefinstallatie de hoogte van de grond opgemeten en genoteerd in een afzonderlijk register. Tijdens de zeefcampagne zal dagelijks de hoogte van de grond gemeten worden en zal dit in een register genoteerd worden. Bij te lage opslaghoogte zullen de zeefactiviteiten gestopt worden.

Hierdoor kan voldoende aantoonbaar gemaakt worden dat deze milderende maatregel zal nageleefd worden.

o
3

Motiveer waarom de effecten van geluid of trillingen al dan niet aanzienlijk zijn. Schenk hierbij ook aandacht aan effecten op menselijke gezondheid.

Deze vraag moet alleen beantwoord worden als de aanvraag betrekking heeft op een project als vermeld in bijlage III van het besluit van de Vlaamse Regering van 10 december 2004 houdende vaststelling van de categorieën van projecten, onderworpen aan milieueffectrapportage (project-MER-screening).

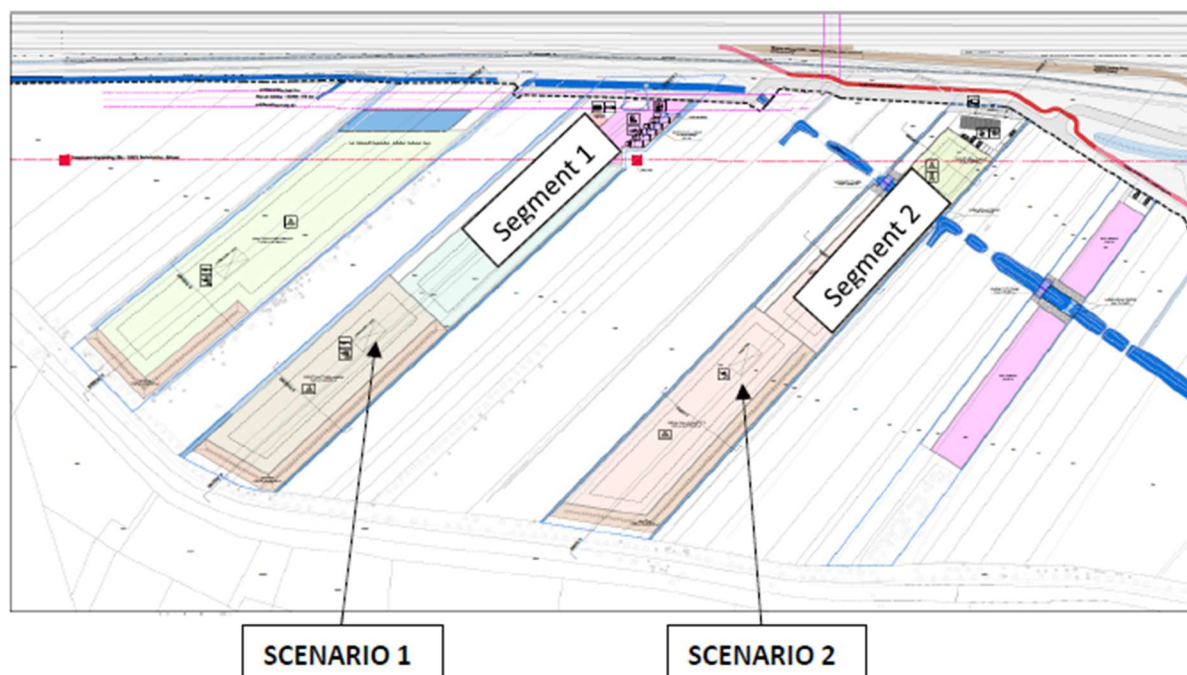
Deze vraag moet niet beantwoord worden als het voorwerp van de aanvraag louter een hernieuwing van een milieu- of omgevingsvergunning of een mededeling met de vraag tot omzetting van een milieuvergunning betreft en de hernieuwing of omzetting betrekking heeft op activiteiten die geen fysieke ingrepen in het leefmilieu tot gevolg hebben. Houd bij het beantwoorden van deze vraag rekening met de maatregelen die u hebt vermeld bij vraag 2.

Gelet op de reeds getroffen geluidsreducerende maatregelen (m.b.t. de locatie en uitvoering van de installaties), kan worden aangenomen dat er kan worden voldaan aan de geldende geluidsnormen en dat er geen abnormale geluidshinder optreedt voor de omgeving.

In de bijgevoegde studie zijn twee scenario's uitgerekend waarbij rekening werd gehouden met simultaan in werking zijn van de puin breekinstallaties en een zeefinstallaties.

Berekeningen zijn uitgevoerd voor 2 scenario's, te weten:

- Scenario 1 Breker met lego geluidswant op locatie van opslag van mengpuin
- Scenario 2 Zeefinstallatie voor grond met aanwezige grondnam en opslag van grond tot 4 meter hoogte/.



Figuur 5: Aanduiding van de twee scenario's op inrichtingsplan

In onderstaande tabel, afkomstig uit het akoestisch onderzoek, werd de geluidsniveaus in dB(A) van de dichtstbijzijnde woningen bepaald.

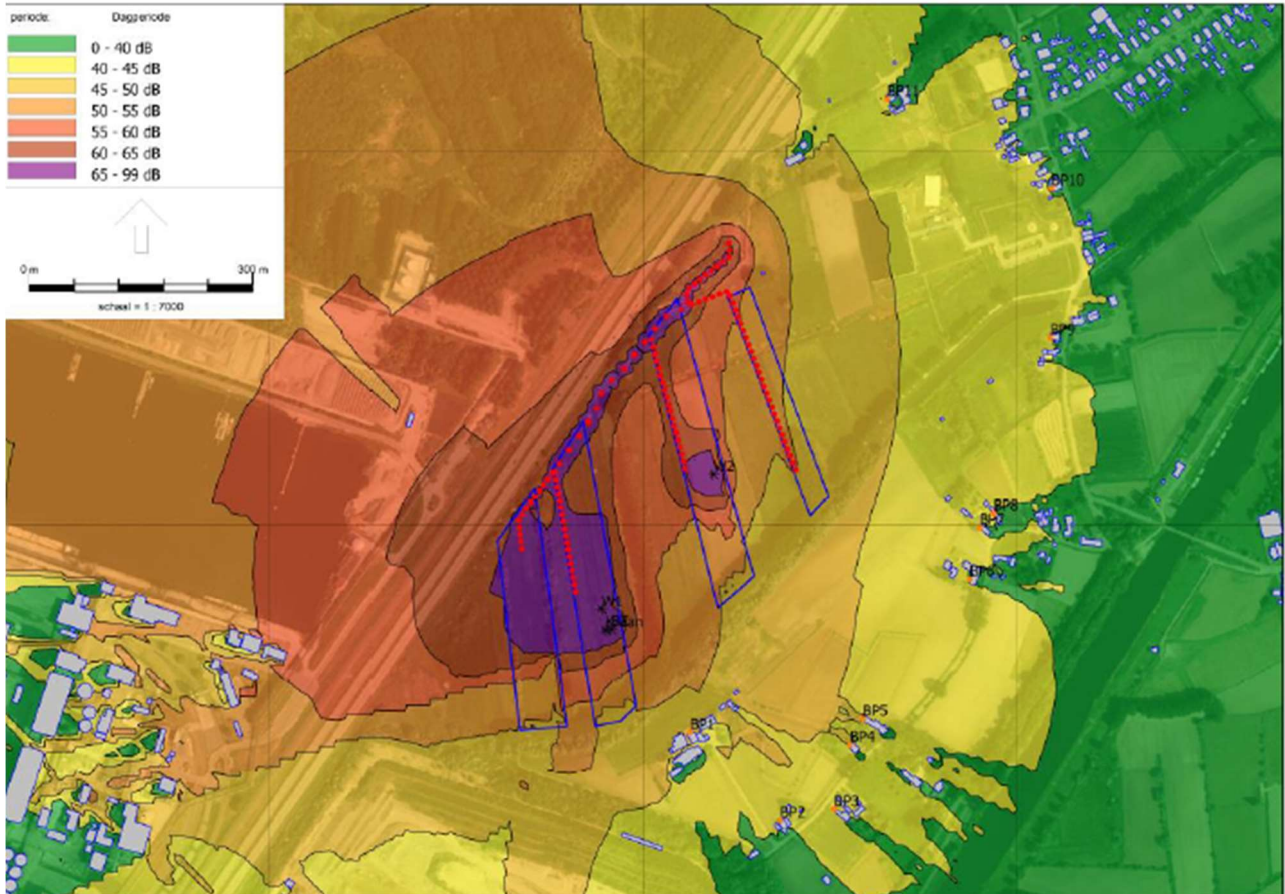
Tabel 1: Overzicht van waarden voor scenario 1 breker met geluidsscherm

Beoordelings- punt	Adres	Hoogte	Lsp in dB(A)	Grenswaarde dagperiode in dB(A)
BP1	Spanjeveerstraat 28, Gent	4m	45	45
BP2	Spanjeveerstraat 24, Gent	4m	43	45
BP3	Spanjeveerstraat 11, Gent	4m	43	45
BP4	Spanjeveerstraat 22, Gent	4m	44	45
BP5	Spanjeveerstraat 20, Gent	4m	44	45
BP6	Spanjeveerstraat 18, Gent	4m	43	45
BP7	Spanjeveerstraat 16, Gent	4m	44	45
BP8	Spanjeveerstraat 14, Gent	4m	44	45
BP9	Spanjeveerstraat 2, Gent	4m	41	45
BP10	Barkstraat 11, Gent	4m	40	45
BP11	Schuitstraat 1, Gent	4m	44	45

Aangezien de installatie enkel overdag in werking zal zijn, wordt er getoetst aan de dagperiode. Uit de

overdrachtsberekening wordt er geconstateerd dat er **geen overschrijdingen plaatsvinden** aan de beoordelingspunten.

De geluidscontouren zijn weergegeven in onderstaande figuur:



Figuur 6: Geluidscontouren van scenario 1 met breker inclusief wand

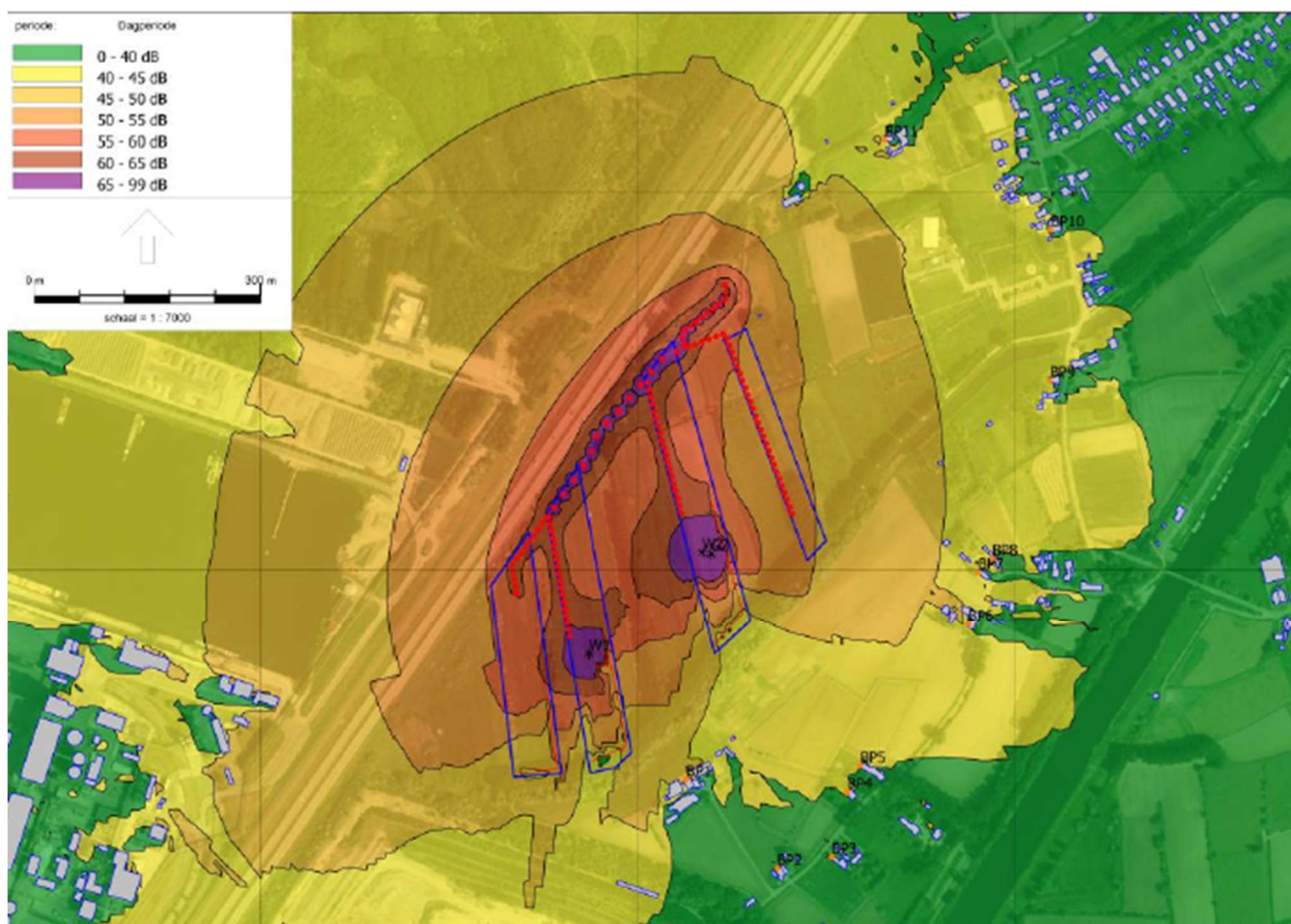
Het geluid van de hydraulische kraan zit in de studie vervat en wordt getoetst aan de VLAREM-normen voor continue geluidsbronnen. Indien de hydraulische kraan voorzien wordt van een crusher om betonpuin te breken wordt dit geïmiteerde geluid getoetst aan de richtwaarde voor fluctuerend geluid (zie tabel 2). **Hiervoor geldt dan een grenswaarde van $45 \text{ dB(A)} + 15 \text{ dB(A)} = 60 \text{ dB(A)}$ tijdens de dagperiode.**

Aangezien het geluidsvermoggenniveau tijdens het breken van betonpuin door middel van een crusher met 6 dB(A) zal stijgen, tot 110 dB(A) , kan men concluderen dat deze activiteit geen overschrijding teweeg zal brengen daar het gecombineerd specifiek geluid afkomstig van de andere installaties voldoet aan de in VLAREM gestelde norm. Het piekgeluid afkomstig van de crusher is dus lager dan gestelde eis voor fluctuerend geluid.

In het tweede scenario zijnde de zeefinstallatie voor grond blijkt uit de geluidstudie dat er ook geen overschrijdingen zijn vastgesteld.

Tabel 2: Overzicht van resultaten voor scenario 2 zijnde zeefinstallatie

Beoordelings- punt	Adres	Hoogte	Lsp in dB(A)	Grenswaarde dagperiode in dB(A)
BP1	Spanjeveerstraat 28, Gent	4m	45	45
BP2	Spanjeveerstraat 24, Gent	4m	41	45
BP3	Spanjeveerstraat 11, Gent	4m	42	45
BP4	Spanjeveerstraat 22, Gent	4m	43	45
BP5	Spanjeveerstraat 20, Gent	4m	43	45
BP6	Spanjeveerstraat 18, Gent	4m	43	45
BP7	Spanjeveerstraat 16, Gent	4m	44	45
BP8	Spanjeveerstraat 14, Gent	4m	43	45
BP9	Spanjeveerstraat 2, Gent	4m	42	45
BP10	Barkstraat 11, Gent	4m	41	45
BP11	Schuitstraat 1, Gent	4m	43	45



Figuur 7: Geluidscontouren van de zeefinstallatie

Aangezien de installatie enkel overdag in werking zal zijn, wordt er getoetst aan de dagperiode. Uit de overdrachtsberekening wordt er geconstateerd dat er **geen overschrijdingen plaatsvinden** aan de beoordelingspunten.

4 **Wenst u een relevante studie toe te voegen ter ondersteuning van uw aanvraag?**

Een mogelijke studie is een akoestisch onderzoek naar aanleiding van klachten.

☒ ja. Voeg die studie als bijlage E5bis bij het formulier.

☒ Nee

Addendum E6 Effecten op de biodiversiteit

Voeg de gegevens als bijlage E6 bij het formulier, tenzij anders vermeld.

Bij het beantwoorden van de vragen moeten de mogelijke effecten van het project ten gevolge van het gebruik van natuurlijke hulpbronnen mee in rekening gebracht worden.

1 Geef de maatregelen die worden ingezet om de invloeden op de biodiversiteit zo veel mogelijk te beperken en eventuele schade zo veel mogelijk ongedaan te maken.

U kunt hiervoor ook verwijzen naar de documenten, vermeld in de volgende vragen.

Het projectgebied ligt niet in een speciale beschermingszone (Vogel- of Habitatrichtlijngebied), VEN-/IVON-gebied of natuurreserveaat.

Het projectgebied ligt niet in de onmiddellijke omgeving van een VEN gebied. De dichtstbijzijnde VEN-gebieden zijn op meer dan 4,2 km van het projectgebied gelegen. Gezien de ruimte afstand tot de dichts bijgelegen VEN-gebieden en gezien het project geen verbinding vormt met VEN-gebieden, wordt de opmaak van een Verscherpte natuurtoets niet noodzakelijk geacht. Er wordt geen vermijdbare en onherstelbare schade aan VEN-gebieden verwacht.

Gezien de tijdelijke aard van het project worden indirecte effecten op verafgelegen natuurgebieden uitgesloten. De bedrijfsactiviteiten bestaan voornamelijk uit de opslag van TOP, en breken en zeven van puin. Het terrein wordt na het uitvoeren van de werkzaamheden in haar oorspronkelijke toestand hersteld.

Deze werfzone valt onder mobiliteitsgerelateerd project omdat er tijdens de **exploitatiefase** enkel stikstofbronnen afkomstig van transport aanwezig zijn. De site en de breek en zeefinstallaties zijn aangesloten op het elektrisch net.

Voor mobiliteit wordt een afzonderlijk berekening uitgevoerd en wordt er verwezen naar bijkomende rapport berekening impactscore voor project.

Voor de **aanlegfase** wordt eveneens via rekenblad en handleiding van stikstofdepositie, versie augustus 2024, een impactberekening voor stikstof uitgevoerd, hiervoor wordt verwezen naar bijgevoegd rapport berekening impactscore voor project.

De inrichting van de werfzone vindt zo plaats dat er zo weinig mogelijk struikgewas of bomen die op de site aanwezig zijn, moeten worden gekapt. Dit zijn maar een beperkt aantal wilgen.

De bomenrij dat op het einde van de percelen aanwezig zijn, blijft integraal behouden als groenscherm om de site af te schermen. Ook de tussenliggende bomen rond de opslag van de puinfracties en de gronden blijven behouden.

03 Voer, als dat relevant is, een voortoets uit.

- 2** Voor aftoetsing van bepaalde effectengroepen is een online instrument beschikbaar ([link online-voortoets](#)). Voeg het rapport van de voortoets als bijlage E6bis bij de aanvraag. Aan de hand van de voortoets dient te worden nagegaan of er een (potentieel) risico bestaat op een betekenisvolle aantasting van de actuele en potentieel te realiseren habitats en soorten die voorkomen in deze speciale beschermingszone (SBZ). Enkele voorbeelden van activiteiten waarbij er een potentieel risico kan zijn: grondwaterwinning, bemaling of drainage, ruimtebeslag, lozingen, etc. Indien een betekenisvolle aantasting wordt verwacht, of de risico's op basis van de voortoets niet kunnen worden uitgesloten, moet een passende beoordeling worden opgemaakt.

Dient u hierdoor een passende beoordeling uit te voeren?

☐ ja

☒ nee

OS3 Komen er door het project stikstofemissies vrij, die een beoordeling vergen volgens het decreet over de programmatische aanpak stikstof?**3**

☒ Ja. Ga naar vraag 4

☐ Nee. Ga naar vraag 11

OS3 Welk beoordelingskader is voor uw project van toepassing volgens het decreet over de programmatische aanpak stikstof?**4**

- ☐ Het betreft een veehouderij of mestverwerkingsinstallatie. De emissies van stikstofoxiden en ammoniak uit stationaire bronnen en de emissies van stikstofoxiden uit verkeer worden samen beoordeeld conform het beoordelingskader voor ammoniak van veehouderijen en mestverwerkingsinstallaties. Ga naar vraag 5, 8 en 10
- ☐ Het betreft 1 of meerdere stationaire bronnen van stikstofoxiden of ammoniak, andere dan bij een veehouderij of mestverwerkingsinstallatie. Het betreft mogelijk ook een mobiliteitsgerelateerd project dat voldoet aan de bepalingen van artikel 26 van het decreet.
- ☐ Het betreft 1 of meer stationaire bronnen van stikstofoxiden. Hiervoor geldt het beoordelingskader voor stationaire bronnen van stikstofoxiden. Ga naar vraag 5, 7 en 10
- ☐ Het betreft 1 of meer stationaire bronnen van stikstofoxiden en ammoniak waarbij de ammoniakemissies niet voortkomen uit de toepassing van deNOx-technieken. Hiervoor geldt het beoordelingskader voor stationaire bronnen van stikstofoxiden. Ga naar vraag 5, 7 en 10
- ☐ Het betreft 1 of meer stationaire bronnen van stikstofoxiden en ammoniak, waarbij de ammoniakemissies (deels) voortkomen uit de toepassing van deNOx-technieken. Er wordt voldaan aan de voorwaarden zoals opgenomen in artikel 23, §2, tweede of derde lid van het decreet. De ammoniakemissies worden gezamenlijk met de stikstofoxide-emissies beoordeeld volgens het beoordelingskader voor stationaire bronnen van stikstofoxiden. Ga naar vraag 5, 7 en 10
- ☐ Het betreft 1 of meer stationaire bronnen van stikstofoxiden en ammoniak, waarbij de ammoniakemissies (deels) voortkomen uit de toepassing van deNOx-technieken. Er wordt niet voldaan aan de voorwaarden zoals opgenomen in artikel 23, §2, tweede of derde lid van het decreet. Voor stikstofoxiden en ammoniak die niet voortkomt uit de toepassing van deNOx-technieken geldt het beoordelingskader voor stationaire bronnen van stikstofoxiden, voor ammoniak uit deNOx geldt het beoordelingskader voor ammoniak van veehouderijen en mestverwerkingsinstallaties. Ga naar vraag 5, 6, 7, 8 en 10
- ☒ Het betreft een mobiliteitsgerelateerd project dat conform artikel 26 van het decreet niet beoordeeld wordt volgens het beoordelingskader voor stationaire bronnen van stikstofoxiden. Hiervoor geldt het beoordelingskader voor stikstofoxiden veroorzaakt door mobiliteitsgerelateerde projecten. Ga naar vraag

5, 9, 9bis en 10

☐ Geen van bovenstaande *Ga naar vraag 5 en 10*

OS3 5 Bereken de impact van het project met behulp van het online-instrument Impactscoretool of via eigen berekening bv. op basis van een depositiemodel zoals IMPACT. Voor projecten met verkeer als enige bron van stikstofoxide-emissies kunnen de tabellen uit de praktische wegwijzer <https://pwww.natuurenbos.be> gebruikt worden

Gebruik steeds de meest recent beschikbare versie van de impactscoretool.

Voeg het rapport van de berekening toe als bijlage E6septies bij de aanvraag.

☒ Het betreft een project waarbij de impact wordt berekend:

Impactscore vermesting zoals berekend: 0.000 %

Impactscore verzuring zoals berekend: 0.000 %

Impactscore vermesting/verzuring tov Nederland: 0.000 %

Geef de link naar het rapport impactscoretool:

[https://pasberekening.omgeving.vlaanderen.be/#impac
tscore/rapport/5ff3b471-0609-41fc-a45a-
e72b2015127f](https://pasberekening.omgeving.vlaanderen.be/#impac
tscore/rapport/5ff3b471-0609-41fc-a45a-
e72b2015127f)

Dient u als gevolg van de berekening een passende beoordeling uit te voeren?

☐ ja

☐ nee

☒ Het betreft een project met verkeer als enige bron van stikstofoxide-emissies waarbij de de minimis drempel niet overschreden wordt.

De waarden weergegeven in de van toepassing zijnde tabellen uit de praktische wegwijzer (de verkeersemisies of het aantal voertuigen per jaar van het project) worden niet overschreden.

Afstand tot habitatrichtlijngebied: 4000 m

KDW waartegen afgetoetst wordt: 6

Maximaal jaarlijks aantal vervoersbewegingen lichte voertuigen: Aanlegfase: 620
Exploitatiefase: 2600

Maximaal jaarlijks aantal vervoersbewegingen zware voertuigen: Aanlegfase: 6.200
Exploitatiefase: 166.400

OS3 6 Geef specifiek voor de deNOx- installatie(s) de impactscore voor ammoniak, berekend met behulp van het online-instrument Impactscoretool of via eigen berekening bv. op basis van een depositiemodel zoals IMPACT.

Gebruik steeds de meest recent beschikbare versie van de impactscoretool.

Voeg het rapport van de berekening toe als bijlage E6octies bij de aanvraag.

Impactscore vermesting zoals berekend: %

Impactscore verzuring zoals berekend: %

Impactscore vermesting/verzuring tov Nederland: %

Geef de link naar het rapport impactscoretool:

Dient u als gevolg van de berekening een passende beoordeling uit te voeren?

☐ ja

☐ nee

OS3 Wat geldt volgens het beoordelingskader voor stationaire bronnen van stikstofoxiden?

7

☐ Impactscore is kleiner of gelijk aan 1%

☐ Impactscore is groter dan 1%, maar het project hypothekeert de gebiedsspecifieke neerwaartse depositietrend van stikstofoxiden niet

☐ Andere

OS3 Wat geldt volgens het beoordelingskader voor ammoniak van veehouderijen en mestverwerkingsinstallaties?

8

☐ Impactscore is kleiner of gelijk aan 0,025%

☐ Impactscore is groter dan 0,025%, maar kleiner dan 50%, het project voldoet aan de PAS-referentie 2030 en de depositie stijgt niet t.o.v. vergunde situatie

☐ Impactscore is groter dan 0,025%, maar kleiner dan 50% en depositie stijgt niet t.o.v. vergunde situatie

☐ Impactscore is groter dan 0,025%, maar het project hypothekeert de gebiedsspecifieke neerwaartse depositietrend van ammoniak niet

☐ Andere

OS3 Wat geldt volgens het beoordelingskader voor stikstofoxiden veroorzaakt door mobiliteitsgerelateerde projecten?

9

☒ Impactscore is kleiner of gelijk aan 1%

☐ Impactscore is groter dan 1%, maar het project hypothekeert de gebiedsspecifieke neerwaartse depositietrend van stikstofoxiden niet

☐ Andere

OS3 Het betreft een:

9bis

☐ Verkeersgenererend project (zoals winkels, bioscopen, recreatieve terreinen, andere, ...)

☒ Verkeersdragend project (zoals wegen, ...)

03 Motiveer hoe u aan de bepalingen van het decreet over de programmatische aanpak stikstof en het toepasselijke beoordelingskader voldoet.

10

Indien het project de gebiedsspecifieke neerwaartse depositietrend voor ammoniak / stikstofoxiden niet

hypotheekeert: gelieve dit aan te tonen gebruik makend van de depositietool.

Indien de depositie niet stijgt t.o.v. vergunde situatie (beoordelingskader ammoniak voor veehouderijen en mestverwerkingsinstallaties): gelieve dit aan te tonen gebruik makend van de module 'depositietoename' in de impactscoretool.

Zie bijkomende bijlage – berekening van de impactscore

- O** Als de aanvraag een betekenisvolle aantasting van de natuurlijke kenmerken van een speciale beschermingszone (SBZ) kan veroorzaken en er geen MER opgesteld hoeft te worden, voegt u een **passende beoordeling** als bijlage E6ter bij de aanvraag. Het gaat om de passende beoordeling, vermeld in artikel 36ter, §3, van het decreet van 21 oktober 1997 betreffende het natuurbehoud en het natuurlijk milieu. Er kan geen vergunning verleend worden voor een activiteit die een betekenisvolle aantasting van de natuurlijke kenmerken van de betrokken speciale beschermingszone kan veroorzaken.
- 11**
- O** Voeg, als dat beschikbaar is, het advies van het agentschap voor Natuur en Bos (ANB) als bijlage E6quater bij de aanvraag, waarin ANB besluit dat het niet noodzakelijk is een passende beoordeling uit te voeren.
- 12**
- 13** Als de aanvraag effecten kan veroorzaken op een gebied dat deel uitmaakt van het Vlaams Ecologisch Netwerk (VEN), voegt u een document als bijlage E6quinqies bij de aanvraag, waarin er wordt aangetoond dat de aanvraag geen onvermijdbare of onherstelbare schade toebrengt aan de natuur in het VEN als vermeld in artikel 26bis van het decreet van 21 oktober 1997 betreffende het natuurbehoud en het natuurlijk milieu. Onvermijdbare schade is de schade die men hoe dan ook zal veroorzaken, op welke wijze men de activiteit ook uitvoert. Vermijdbare schade is die schade die kan vermeden worden door de activiteit op een andere wijze uit te voeren (bv. met andere materialen, op een andere plaats, ...). Onherstelbare schade betekent dat de schade niet meer kan hersteld worden. Onder herstel van de schade wordt herstel verstaan op de plaats van beschadiging met een kwantitatief en kwalitatief gelijkaardig habitat als deze die er voor de beschadiging aanwezig was. Er kan geen vergunning verleend worden voor een activiteit die onvermijdbare en onherstelbare schade aan de natuur in het VEN kan veroorzaken.
- O** Als voor de inrichting een vergunning of toestemming is verleend om af te wijken van de wetgeving met betrekking tot het milieu of het natuurbehoud (bijvoorbeeld met betrekking tot het VEN of de speciale beschermingszones ter uitvoering van de EU-Vogelrichtlijn of -Habitatrichtlijn), voeg dan een afschrift van de beslissing en andere bewijsstukken als bijlage E6sexies bij de aanvraag. Het betreft afwijkingen conform artikel 26bis, §3 en/of 36ter, §5 van het decreet voor Natuurbehoud.
- 14**
- 15** Voegt u een voorstel tot compensatie van de ontbossing als bijlage B23 bij het formulier (zie addendum B23)?
- ☐ ja
- ☒ nee
- O** **Motiveer waarom de effecten op de biodiversiteit al dan niet aanzienlijk zijn.**
- 16** Deze vraag moet alleen beantwoord worden als de aanvraag betrekking heeft op een project als vermeld in bijlage III van het besluit van de Vlaamse Regering van 10 december 2004 houdende vaststelling van de categorieën van projecten, onderworpen aan milieueffectrapportage (project-MER-screening). Deze vraag moet niet beantwoord worden als het voorwerp van de aanvraag louter een hernieuwing van een milieu- of omgevingsvergunning of een mededeling met de vraag tot omzetting van een milieuvergunning betreft en de hernieuwing of omzetting betrekking heeft op activiteiten die geen fysieke ingrepen in het leefmilieu tot gevolg hebben. Houd bij het beantwoorden van deze vraag rekening met de maatregelen die u hebt vermeld bij vraag 1. U kunt hiervoor ook verwijzen naar de documenten, vermeld in de voorgaande vragen.

De inrichting is tijdelijk van aard. De locatie is daarbij gunstig door de nabije ligging van de werfzone waaraan voorliggende omgevingsvergunningsaanvraag wordt gekoppeld.

Uit de toegevoegde berekening van de stikstofdepositie in de aanlegfase en in de exploitatiefase blijkt dat de impact telkens lager is dan 1% waardoor geen passende beoordeling dient toegevoegd te worden (zie bijlage E6septies rapport impactscoreberekening).

Biotoopwijziging in de omgeving van het projectgebied door uitvoering van het projectvoornemen wordt evenmin verwacht. Er wordt enkel een beperkte rietzone verwijderd en 22 bomen gekapt. De bestaande ecologische corridor dat aan het einde van de werfzone bestaat uit bosrijk gebied wordt niet aangetast.

Geluidsverstoring is eventueel mogelijk, hoofdzakelijk door het aan- en afrijden van vrachtwagens en de breekinstallatie. Echter uit de toegevoegde geluidstudie blijkt dat de geluidsemissies ter hoogte van de bufferzone de meeste tijd binnen de normen vallen. Er zal enkel in derde scenario binnen de bufferzone mogelijks verstoring optreden maar de oppervlakte is dan zodanig beperkt en er kan aangenomen worden dat er genoeg uitwijkingmogelijkheden zijn in de nabije omgeving voor verstoringgevoelig fauna waardoor er kan besloten worden dat er geen aanzienlijke effecten zullen optreden.

Gezien er geen inname is van leefgebied van (potentieel) voorkomende soorten en gezien er geen effecten inzake versnippering/barrièrewerking verwacht worden en de bijkomende rustverstoring als niet aanzienlijk wordt beschouwd, worden geen aanzienlijke effecten verwacht op de voorkomende soorten in de nabije omgeving van het project.

De bufferzone aanwezig aan de projectrand wordt gekenmerkt door bospercelen en (lijnvormige) KLE's (bomenrijen). Het zou dus mogelijk zijn dat dit voor vleermuizen bezocht wordt. Er zal op de site beperkte verlichting aanwezig zijn. Ook de verlichting van aan- en afrijdende vrachtwagens kan voor hinder zorgen. Omwille van het feit dat er neerwaartse verlichting zal gebruikt worden en er bermen geplaatst zijn, is er een lichtbarrière aanwezig. De effecten van lichthinder afkomstig van rondrijdende voertuigen kan beperkt worden door de aanwezige bermen. Hierdoor zullen er geen significante effecten optreden.

Volledigheidshalve werd aan het dossier een passende beoordeling en verscherpte natuurtoets toegevoegd zodat in detail de mogelijke effecten op ruimtebeslag, depositie, versnippering, verstoring biotoop voor deze werfzone beschreven worden. Dit werd eveneens opgenomen omdat deze werfzone niet in het hoofdstuk van biodiversiteit van de Project-MER R4WO van maart 2000 is beschreven.

Bijlage E6- septies Rapport Berekening impactscore tijdens de aanlegfase en de exploitatiefase**1. Algemene gegevens van aanlegfase**

De volgende machines zullen tijdens de aanlegfase ingeschakeld worden:

- Bulldozer = 48 werkdagen
- Kraan = 62 werkdagen
- Wals = 20 werkdagen
- Dumper = 30 werkdagen

Er wordt een worstcasescenario genomen, waarbij rekening wordt gehouden met stage IV- motoren terwijl een aantal al stage V zijn.

- Vrachtverkeer voor de aanleg van de werfweg, de verharding op de site en de afwateringsgracht wordt ingeschat op maximaal 50 vrachten per dag en dus 100 vrachtbewegingen per dag

De werffase zal ongeveer 62 werfdagen in beslag nemen waardoor het totaal transport op volgende gegevens komt:

- Personenverkeer: 10 per dag * 62 dagen = 620
- Zwaar vrachtverkeer: 100 vrachtwagens per dag * 62 dagen = 6.200

Volgens de geactualiseerde handleiding van stikstof, versie 22 augustus 2024 dient zowel voor de aanlegfase gebruik van machines als voor mobiliteit in aanlegfase een impactscore berekend te worden.

2. Algemene gegevens voor de exploitatiefase**Mobiliteitsgegevens**

Hieronder wordt kort een overzicht gegeven van de verwachte transporten op deze werfzone waarbij het vrachtverkeer al opgenomen werd in de mobiliteitseffecten van de werken aan de R4WO in de project MER toegevoegd als bijlage bij MER. De meeste vrachten voor de aanvoer van de puinfracties en grond zijn afkomstig van de werf langsheen de R4. Er wordt geschat dat maximaal 25% van de aanvoer van puin of grond van externe werven van Stadsbader afkomstig zijn.

- Vrachtverkeer voor TOP: een 200 vrachten inkomend en 100-tal vrachten uitgaand per dag, waarbij 75% afkomstig is van de wegenwerken aan de R4WO zelf;

Volgend verkeer is nog niet opgenomen in Project-MER of actualisatienota van OVA5 en kan dus als bijkomende effecten bekeken worden:

- Personenverkeer: 5-tal per dag;
- Vrachtverkeer in en uitgaand: voor de aanvoer en afvoer van de (verontreinigde) gronden of puinfracties 75 extra vrachten per dag bijkomen (25% van externe werven)
- Andere transporten: inkomend materiaal, afvalstoffen ophalen, waterbevoorrading: 20-tal per dag.

Volledigheidshalve werd alle vrachten in de exploitatiefase bekeken en in aanmerking genomen.

Samenvattend betekent dit dus:

- Personeelsverkeer: 10 bewegingen per dag
- Vrachtverkeer: 300 + 40 = 340 vrachtbewegingen per dag.

Om na te gaan of er impact op de meest gevoelige habitats in de gebieden is werd de impactscore berekend. Voor de resultaten wordt verwezen naar rapport toegevoegd.

Tevens dient er voor de exploitatiefase een impactscoreberekening voor stationaire bron en een berekening voor mobiliteit toegevoegd te worden.

3. Algemene gegevens van de habitatrichtlijngebieden

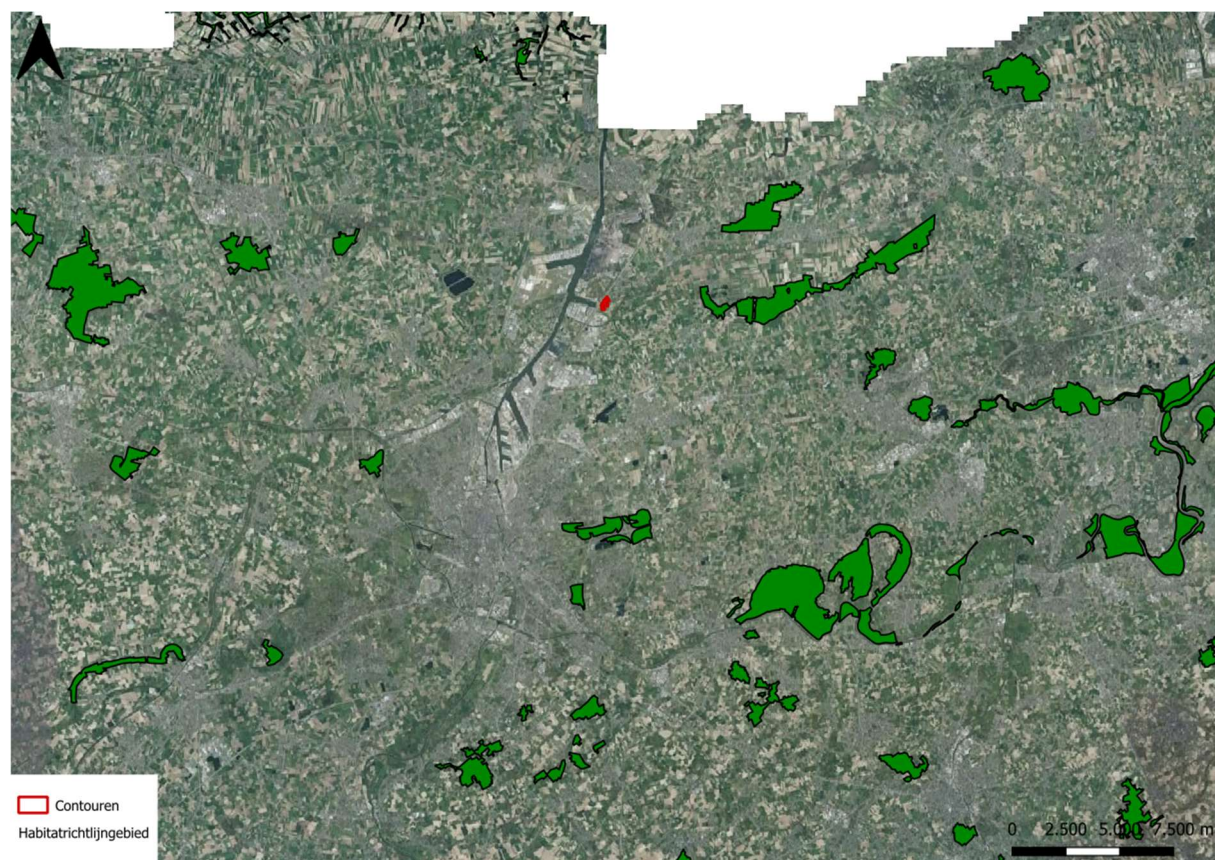
Het dichtstbijzijnde Habitatrichtlijngebied 'Bossen en heiden van zandig Vlaanderen: oostelijk deel' situeert zich op een afstand van ca. 4 km ten oosten van de site.

Het dichtstbijzijnde Vogelrichtlijngebied is gelegen op ca. 10 km ten noorden van de site.



Figuur 1: Ligging van Habitatrichtlijngebieden (groen) ten opzichte van het project (bron: Geopunt, geraadpleegd op 01/02/2024).

Het dichtstbijzijnde Habitatrichtlijngebied "Bossen en Heide van Zanderige Vlaanderen- oostelijk deel" en het dichtstbijzijnde VEN-gebied 'Moertvaartvallei fase 1' ligt op respectievelijk ca. 4,6 km ten oosten van het projectgebied. Op een afstand van 10.6 km ligt nog het habitatrichtlijngebied van "Schelde- en Durme-estuarium van de Nederlandse grens tot Gent" en VEN gebied "Damvallei". Het natuurgebied Bossen en Heide is op meerdere afstanden ook terug te vinden.



Figuur 2: Situering projectgebied t.o.v. Habitatrichtlijngebieden (bron: Geopunt, geraadpleegd op 01/02/2024, binnen de 20 km zone).

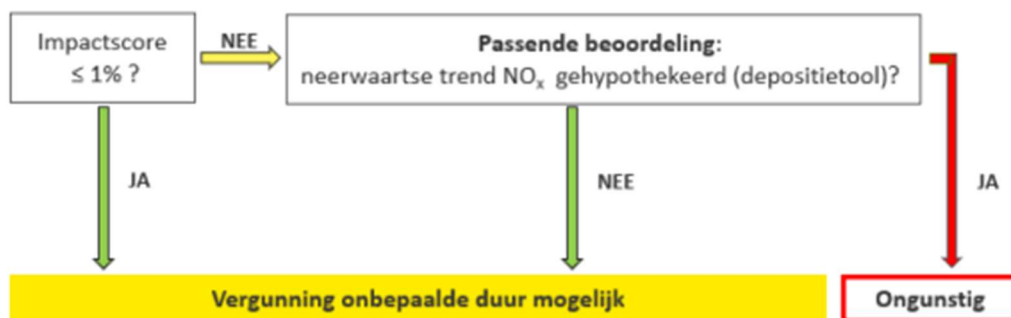
Omdat de impactscore op worstcasescenario bekeken wordt stellen we de KDW op 6 vast.

4. Bepalen van de impactscore in de aanlegfase

1. Bepalen van de stikstofdepositie voor stationaire bronnen in aanlegfase

Volgend schema is van toepassing:

6.3. NO_x STATIONAIRE BRONNEN



Figuur 3: Schema voor interpretatie impact van stationaire bronnen

De volgende machines zullen tijdens de aanlegfase ingeschakeld worden:

- Bulldozer = 48 werkdagen
- Kraan = 62 werkdagen
- Wals = 20 werkdagen
- Dumper = 30 werkdagen

Er wordt een worstcasescenario genomen, waarbij rekening wordt gehouden met stage IV motoren terwijl een aantal al stage V zijn.

In totaal van alle machines betekent dit 160 werkdagen aan 8 uur per dag: 1.280 draaiuren in totaal.

Hierdoor wordt gerekend met een worstcasescenario.

Om de aanlegfase van eenvoudige projecten te beoordelen in 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). Hierdoor is gewerkt via het rekenblad dat ter beschikking wordt gesteld.

Rekenblad impactscore aanlegfase

Voor de bulldozers betekent dit aan 48 werkdagen aan 8 uur per dag zijnde 384 draaiuren.

Input

Voertuigkenmerken

Voertuigtype (dropdown)

buldozers - diesel - 56<=kW<75

Norm

Stage IV

Vermogen

indien niet gekend, wordt dit later aangevuld o.b.v. algemene karakteristieken

kW

ok

Activiteitsgegevens

Aantal draaiuren

384

Gemiddelde motorbelasting

indien niet gekend, wordt dit later aangevuld o.b.v. algemene karakteristieken

%

ok

Berekening

Brandstof

diesel

Grootteklasse

56<=kW<75

Vermogen [kW]

60

Motorbelasting [%]

0,6

Draaiuren [h]

384

--> Energievraag [kWh]

13824

Brandstofverbruik

NOx

NH3

EF (g/kWh)

260

0,400

0,002

TAF

1,00

1,00

1,00

--> Emissie of brandstofverbruik [kg]

3594,24

5,5296

0,027648

Voor overslagkraan betekent dit 62 werkdagen aan 8 uren per dag: 496 draaiuren.

Input

Voertuigkenmerken

Voertuigtype (dropdown)

Overslagkraan - diesel - 56<=kW<75

Norm

Stage IV

Vermogen

indien niet gekend, wordt dit later aangevuld o.b.v. algemene karakteristieken

kW

ok

Activiteitsgegevens

Aantal draaiuren

496

Gemiddelde motorbelasting

indien niet gekend, wordt dit later aangevuld o.b.v. algemene karakteristieken

%

ok

Berekening

Brandstof

diesel

Grootteklasse

56<=kW<75

Vermogen [kW]

60

Motorbelasting [%]

0,5

Draaiuren [h]

496

--> Energievraag [kWh]

14880

Brandstofverbruik

NOx

NH3

EF (g/kWh)

260

0,400

0,002

TAF

1,00

1,00

1,00

--> Emissie of brandstofverbruik [kg]

3868,8

5,952

0,02976

Voor de wals betekent dit 20 werkdagen aan 8 uren zijnde 160 draaiuren.

Input

Voertuigkenmerken

Voertuigtype (dropdown)

walsen/compactors - diesel - 56<=kW<75

▼

Norm

Stage IV

Vermogen

indien niet gekend, wordt dit later aangevuld o.b.v. algemene karakteristieken

kW

ok

Activiteitsgegevens

Aantal draaiuren

160

Gemiddelde motorbelasting

indien niet gekend, wordt dit later aangevuld o.b.v. algemene karakteristieken

%

ok

Berekening

Brandstof

diesel

Grootteklasse

56<=kW<75

Vermogen [kW]

60

Motorbelasting [%]

0,5

Draaiuren [h]

160

--> Energievraag [kWh]

4800

Brandstofverbruik

NOx

NH3

EF (g/kWh)

260

0,400

0,002

TAF

1,00

1,00

1,00

--> Emissie of brandstofverbruik [kg]

1248

1,92

0,0096

Voor dumpers werd dan ingevuld als wegschaven.

Input

Voertuigkenmerken

Voertuigtype (dropdown)

wegenschaven - diesel - 56<=kW<75

Norm

Stage V

Vermogen

indien niet gekend, wordt dit later aangevuld o.b.v. algemene karakteristieken

kW

ok

Activiteitsgegevens

Aantal draaiuren

240

Gemiddelde motorbelasting

indien niet gekend, wordt dit later aangevuld o.b.v. algemene karakteristieken

%

ok

Berekening

Brandstof

diesel

Grootteklasse

56<=kW<75

Vermogen [kW]

60

Motorbelasting [%]

0,6

Draaiuren [h]

240

--> Energievraag [kWh]

8640

Brandstofverbruik

NOx

NH3

EF (g/kWh)

260

0,400

0,002

TAF

1,00

1,00

1,00

--> Emissie of brandstofverbruik [kg]

2246,4

3,456

0,01728

Samenvatting

Emissies voor stikstof zijn:

- Buldozers zijn 5.296 kg
- Kranen: 5,952 kg
- Walsen: 1,92 kg
- Dumpers: 3,456

Totaal: 16,624 kg per jaar voor stikstofemissies

Emissie voor ammoniak zijn in totaal 0.084 kgNH₃ per jaar.

Vervolgens kunnen de emissies afgetoetst worden aan de waarden uit tabel 1 in de VITO studie, die de emissies van de puntbron weergeeft waarbij geen overschrijding optreedt van de 1%-de minimis drempel voor een habitatgebied gelegen op een bepaalde afstand en voor een bepaalde KDW. Deze tabel is opgemaakt op basis van worst-case aannames. Indien de berekende emissies lager zijn dan de waarde in de tabel kan met zekerheid besloten worden dat de impactscore van de puntbronnen in de aanlegfase lager is dan 1%.

Het habitatgebied liggen op een afstand van meer dan 2 km, waardoor deze afstand als referentie wordt genomen.

Tabel 1: Emissie van de puntbron (in kgNO_x/jaar) waarbij geen overschrijding optreedt van de 1%-de minimis drempel 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). (bron handleiding stikstof)

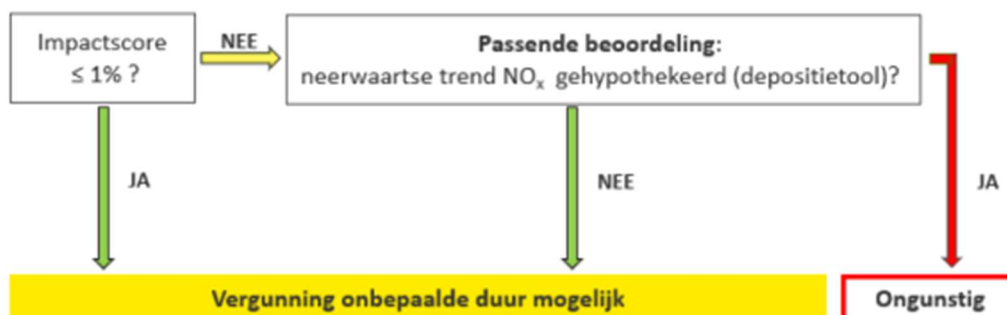
KDW (rij) vs. afstand (kolom)	0	5	10	20	30	50	70	100	150	200	300	500	1000	1500	2000
6	0	0	0	0	8	16	24	55	95	150	300	702	2239	4518	7356
7	0	0	0	0	16	16	32	63	110	181	355	820	2617	5267	8578
8	0	0	0	0	16	16	32	71	126	205	402	938	2988	6023	9808
10	8	8	8	8	24	24	47	87	158	252	505	1175	3737	7529	12260
11	8	8	8	8	24	32	47	95	173	284	560	1293	4115	8286	13490
12	8	8	8	8	24	32	55	110	189	307	607	1411	4486	9035	14712
15	8	8	8	8	32	39	71	134	244	386	765	1758	5606	11298	18393
16	8	8	8	8	39	39	71	142	260	410	812	1876	5984	12047	19615
17	8	8	8	8	39	47	79	150	276	434	859	1995	6355	12804	20845
18	16	16	16	16	39	47	79	166	292	465	915	2113	6733	13560	22075
20	16	16	16	16	47	55	95	181	323	512	1017	2349	7482	15066	24527
21	16	16	16	16	47	55	95	189	339	544	1064	2468	7852	15815	25749
22	16	16	16	16	55	63	102	197	355	568	1120	2586	8231	16572	26979
23	16	16	16	16	55	63	102	205	371	591	1167	2704	8601	17321	28201
26	24	24	24	24	63	71	118	237	418	670	1325	3059	9729	19584	31528
28	24	24	24	24	71	79	134	252	449	725	1427	3288	10470	21090	31528
29	24	24	24	24	71	79	134	268	473	749	1474	3406	10848	21847	31528
30	24	24	24	24	71	79	142	276	489	773	1529	3524	11219	22596	31528
32	24	24	24	24	79	87	150	292	520	828	1624	3761	11968	24101	31528

Uit deze gegevens blijkt dat er volgens de handleiding een bijkomende impactscore dient berekend te worden. De gegevens werden als een andere emissiebron in de PAS impactscoretool ingegeven.

<https://pasberekening.omgeving.vlaanderen.be/#impactscore/rapport/5ff3b471-0609-41fc-a45a-e72b2015127f>

Hieruit blijkt dat er op er geen impact op habitatrichtlijnen zijn vastgesteld. De percentages bedragen 0%

2. Impact van mobiliteit tijdens aanlegfase.



Figuur 4: Schematische voorstelling van de impactscore van mobiliteit

De meeste habitatgebieden liggen op een afstand van 2 km waarbij deze afstand als maximaal zal genomen worden en eveneens zal de KDW waarde van 6 genomen worden.

De werffase zal ongeveer 62 werfdagen in beslag nemen waardoor het totaal transport op volgende gegevens komt:

- Personenverkeer: 10 bewegingen per dag * 62 dagen = 620
- Zwaar vrachtverkeer: 100 bewegingen van vrachtwagens per dag * 62 dagen = 6.200

De emissie zijn bepaald via het ter beschikking gestelde rekenblad voor wegen waarbij er lokaal weg genomen is met een snelheid van 70 km/uur. (beperking van km tijdens werken)

Jaar	2030	2030	
Wegtype	Gewestweg	Gewestweg	
Type voertuig	Licht Verkeer	Zwaar verkeer	
Polluent	NOx	NOx	
Snelheid (km/h)	70	70	
EF (kg/voertuigkm)	9,58794E-05	0,000210208	
Aantal voertuigbewegingen/jaar ten gevolge van het project	620	6200	
	LV	ZV	Totaal
Emissies (kg/km/jaar)	0	1	1
Emissies (kg/km/uur)	0,00001	0,00015	0,00016

Om eenvoudige dossiers met verkeer te toetsen aan het Stikstofdecreet, kan beroep gedaan worden op de recente VITO studie 'Voertuigemissies en de minimis-normen: een analytische benadering voor wegverkeer' (VITO-rapport 2024/EI/R/3195).

Er zijn 620 lichte vervoersbewegingen noodzakelijk. Hiervoor zal tabel 3 van de Vito studie gehanteerd worden, waarbij KDW-waarde 6 en afstand 0 wordt gekozen.

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	2228000	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

Er zijn 620 bewegingen ten opzichte van 70.000 bewegingen waardoor de score $620/70000 = 0.0088$ of 0.88% ten opzichte van 100%

Er zijn hier 6.200 zware vrachtwagens noodzakelijk. Hierdoor zal tabel 4 van de Vito studie gehanteerd worden, waarbij KDW - waarde 6 en afstand 0 wordt gekozen.

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	15000	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

Hierdoor is de impact van het verkeer zeker kleiner dan 1%. Deze bedraagt immers 6.200 van 9000 of 0.68 of 68.88% ten opzichte van 100%

3. Samenvatting voor aanlegfase

Beide tabellen kunnen gecombineerd worden onder volgende voorwaarden:

- ✓ ✓ de emissies van het gebruikte machines in de aanlegfase project in de aanlegfase bedraagt volgens de impactscore berekening 0.000 % van de cijfers (< 100%) uit tabel 1 van de VITO studie omtrent de aanlegfase, EN
- ✓ ✓ het aantal voertuigen van het project, voor zowel lichte als zware voertuigen, bedraagt een % van de cijfers (< 100%) uit de tabellen 3 en 4 van de VITO studie omtrent verkeer, deze bedraagt 0.88% + 68.88%, EN
- ✓ ✓ de som van bovenstaande % is niet groter dan 100%. De som van beide is 68.88 % + 0.88 % = **69.76 % wat lager dan 100% .**

Hierdoor is het project voor de aanlegfase vergunbaar omdat de impactscore 0,69 % bedraagt wat lager is dan 1%.

5. Bepalen impactscore voor de exploitatiefase

1. Mobiliteit tijdens de exploitatiefase

Het volgende zware vrachtverkeer is per dag aanwezig:

- Vrachtverkeer voor TOP: een 200 vrachten inkomend en 100-tal vrachten uitgaand per dag
- Andere transporten: inkomend materiaal, afvalstoffen ophalen, waterbevoorrading: 20-tal per dag.

In totaal betekent dit 640 vrachtbewegingen per dag aan 260 werkdagen= 166.400

- Personenverkeer: 5-tal per dag;

In totaal is dit dan $10 \cdot 260 = 2.600$

Om eenvoudige dossiers met verkeer te toetsen aan het Stikstofdecreet, kan beroep gedaan worden op de recente VITO studie 'Voertuigemissies en de minimalis-normen: een analytische benadering voor wegverkeer' (VITO-rapport 2024/EI/R/3195).

Jaar	2030	2030		
Wegtype	Gewestweg	Gewestweg		
Type voertuig	Licht Verkeer	Zwaar verkeer		
Polluent	NOx	NOx		
Snelheid (km/h)	70	70		
EF (kg/voertuigkm)	9,58794E-05	0,000210208		
Aantal voertuigbewegingen/jaar ten gevolge van het project	2600	166400		
	LV	ZV	Totaal	
Emissies (kg/km/jaar)	0	35	35	
Emissies (kg/km/uur)	0,00003	0,00399	0,00402	

Er zijn 2.600 lichte vervoersbewegingen noodzakelijk. Hiervoor zal tabel 3 van de Vito studie gehanteerd worden, waarbij KDW-waarde 6 en afstand 0 wordt gekozen.

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	2228000	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

Er zijn 2.600 bewegingen ten opzichte van 70.000 bewegingen waardoor de score $2.600/70000 = 0,037$ of 3,7%

Er zijn hier 166.400 zware vrachtwagens noodzakelijk. Hierdoor zal tabel 4 van de Vito studie gehanteerd worden, waarbij KDW-waarde 6 en afstand 2km wordt gekozen omdat de waarde van aantal voertuigen hoger is dan op de 0 meter en de werkelijke afstand van habitatrichtlijngebied op meer dan 2 km ligt.

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

Er zijn 166.400 bewegingen ten opzichte van 1.248.000 bewegingen waardoor de score $166.400/1.248.000 = 0.13$ of 1.3%.

In totaal betekent dit 3.7% + 1.3% is 5 % wat aanzienlijk lager is dan 100%.

2. Samenvatting van de stikstofdepositie in de exploitatiefase

Dit betekent dat de conclusie genomen in de passende beoordeling opgemaakt op 17/04/2024 kan behouden blijft.

Ter hoogte van het SBZH "Schelde- en Durmeëstuarium van de Nederlandse grens tot Gent" wordt er een maximale bijdrage van 0.05% verwacht (d.i. aanzienlijk lage bijdrage van de KDW van het meest gevoelige element dat in Vlaanderen voorkomt met een KDW van 6 kg /ha.j en 429 zeq/ha.j). Er kan verwacht worden dat deze uiterst kleine bijdragen in combinatie met realisatie van het luchtbeleidsplan de instandhoudingsdoelen niet hypothekeren. Er kan dus geen sprake zijn van betekenisvolle aantasting van de natuurlijke kenmerken van de betrokken speciale beschermingszone zoals omschreven in het Natuurdecreet (cf. artikel 2, 30°), de opmaak van een passende beoordeling was aldus niet vereist maar werd toch volledigheidshalve toegevoegd door de recente rechtspraak van de Raad van Vergunningsbetwisting.

Ter hoogte van het SBZH "Bossen en heide van Vlaanderen: oostelijk deel" wordt er eveneens een maximale bijdrage van 0.05% verwacht wat weerom een kleine bijdrage is. Er kan verwacht worden dat deze uiterst kleine bijdragen in combinatie met realisatie van het luchtbeleidsplan de instandhoudingsdoelen niet hypothekeren. Er kan dus geen sprake zijn van betekenisvolle aantasting van de natuurlijke kenmerken van de betrokken speciale beschermingszone zoals omschreven in het Natuurdecreet (cf. artikel 2, 30°), de opmaak van een passende beoordeling was aldus niet vereist.

De impactscore is lager dan 1% waardoor het project in de exploitatiefase eveneens vergunbaar is en er geen passende beoordeling noodzakelijk is.

Bijlage E6bis Rapport voortoets

Bijlage E6ter Passende beoordeling

Addendum E9 Effecten van licht of straling

Voeg de gegevens als bijlage E9 bij het formulier.

1 Beschrijf de bronnen van licht of straling.

De bronnen van licht voor de werfzone zijn de verlichtingspunten via verstralers. De breekinstallatie zorgt niet voor licht- of stralingshinder.

Andere werfinrichtingen zijn enkel de tijdelijke verlichting van de wegenwerken aanwezig. Hierdoor zorgen deze werfinrichtingen niet voor licht-of stralingshinder.

2 Geef de maatregelen die worden ingezet om de effecten van licht of straling te voorkomen of te beperken.

Het aantal verlichtingspunten wordt beperkt tot strikt noodzakelijk, zonder de veiligheid in het gedrang te brengen.

3 ^o Motiveer waarom de effecten van licht of straling al dan niet aanzienlijk zijn. Schenk hierbij ook aandacht aan effecten op menselijke gezondheid.

Deze vraag moet alleen beantwoord worden als de aanvraag betrekking heeft op een project als vermeld in bijlage III van het besluit van de Vlaamse Regering van 10 december 2004 houdende vaststelling van de categorieën van projecten, onderworpen aan milieueffectrapportage (project-MER-screening).

Deze vraag moet niet beantwoord worden als het voorwerp van de aanvraag louter een hernieuwing van een milieu- of omgevingsvergunning of een mededeling met de vraag tot omzetting van een milieuvergunning betreft en de hernieuwing of omzetting betrekking heeft op activiteiten die geen fysieke ingrepen in het leefmilieu tot gevolg hebben. Houd bij het beantwoorden van deze vraag rekening met de maatregelen die u hebt vermeld bij vraag 2.

Het terrein wordt maar op een beperkt aantal punten verlicht. De verlichting is neerwaarts, waardoor er geen hinder naar de omgeving wordt verwacht.

Addendum E12 Cumulatieve effecten

Voeg de gegevens als bijlage E12 bij het formulier.

1 Beschrijf de potentiële cumulatieve effecten van de aanvraag.

Deze omgevingsaanvraag heeft betrekking op de werfzones die aangelegd zullen worden ten behoeve van de aanleg van de R4. Voor de globale aanleg van R4WO zijn reeds een aantal werfzones vergund. Tevens werden ook de beslissingen voor de aanleg van de infrastructuurwerken van de nieuwe R4 goedgekeurd.

Omdat het om een omvangrijk project gaat, werd de aanvraag van het project R4WO opgedeeld in 6 grotere deelgebieden. Deze deelgebieden zijn gebaseerd op logische grenzen en afspraken tussen de actoren.

Volgende deelgebieden worden onderscheiden, waarvoor de beslissingen zijn verkregen:

- OVA1 R4 West: tussen knoop W1 (N49-R4) en Molenvaardeken te Zelzate en Evergem, vergunning verkregen door ministerieel besluit van 6 maart 2023 gekend onder OMV/2022000920;
- OVA2 R4 West: tussen knoop Wippelgem en Ringvaart te Evergem en Gent, vergunning verkregen door ministerieel besluit van 9 juni 2023 gekend onder OMV/2022005841;
- OVA3 R4 West: tussen Ringvaart en N9 te Gent, vergunning verkregen door ministerieel besluit van 2 juni 2023 gekend onder nummer OMV/2022005842;
- OVA4 "light" R4 Oost: tussen op- en afrit E34 en knoop O4bis te Gent en Zelzate, vergunning verkregen door ministerieel besluit van 9 juni 2023 onder nummer OMV/2022005843;
- OVA5 R4 Oost: ten zuiden van knoop O4bis en knoop O6 Moervaart te Gent, vergunning verkregen door ministerieel besluit van 2 juni 2023 gekend onder nummer OMV/2022005844;
- OVA6 R4 Oost: tussen knoop O6bis (Energistraat) en knoop O8 (Oostakker) te Gent, vergunning verkregen door ministerieel besluit van 21 juni 2023 gekend onder nummer OMV/2022005845.

Deze beslissingen werden toegekend aan Bravo4.

In dit project gaat het over een werfzone die uitsluitend zal ingericht worden door Stadsbader, zijnde één van de hoofdaannemers in het consortium Bravo4.

Deze werfzone is strikt noodzakelijk om de werken aan de oostelijke R4 mogelijk te maken. Deze werfzone zal niet enkel voor het gedeelte van de OVA5 gebruikt worden maar eveneens voor de andere delen van de aanleg van R4WO.

De werfzone Knippegroen vergund onder OVA5 met OMV-nummer 2022005844 zal niet meer gebruikt worden omdat er geen gebruiksrecht werd verkregen. Hierdoor is er langs de Oostzijde een tekort aan opslag van gronden en puinfracties.

Deze aan te vragen werfzone is nog niet besproken in de actualisatienota OVA 5 (zie bijlage 10 Actualisatienota R4WO OVA5) gevoegd bij het project MER voor het volledig project MER R4WO. In deze MER is weliswaar het verkeer dat de aanleg van R4WO met name aan- en afvoer van de gronden en puinfracties reeds besproken.

Voor de globale aanleg van R4WO zijn meerdere werfzones noodzakelijk. Hierdoor werd beslist om per OVA eveneens de tijdelijke ingedeelde werfinrichtingen en/of -activiteiten mee te laten vergunnen. Voor de aanleg van R4 Oost tussen op- en afrit en knoop O8 zijn verschillende werfzones noodzakelijk, welke soms elkaar in tijd opvolgen en welke kunnen overlappen. Elke werfzone werd opgenomen als afzonderlijke milieutechnische eenheid waardoor er meerdere milieudelen in deze omgevingsvergunningsaanvraag werden ingediend. Hierdoor blijft er per werfzone een overzicht van de ingedeelde werfactiviteiten aanwezig. Met deze werfzones is er geen cumulatieve effecten met TOP Knippegroen mogelijk.

Deze vergunning OMV 20252005844 betreft eveneens nog vergunde bijkomende werfzones welke mogelijks een cumulatief effect kunnen veroorzaken.

In dezelfde vergunning is tevens nog een werfzone aan de Moertvaartkaai, in de omgeving van de nieuwe aan te vragen werfzone vergund.

Deze werfzone knooppunt O6 betreft

- Werfinrichting O6 - fase 1 thv van R4 en spoor aan de Moertvaart zelf. Werfinrichting O6 - fase 2 thv Rodenhuizekaai en Energiestraat deels onder brug geleden (moeilijk om in te tekenen) Werfinrichting O6 fase 3 installaties op berm tussen spoor en R4

Knooppunt O6 is gelegen ter hoogte van de brug over de Moervaart aan de Moervaartkaai en de Rodenhuizekaai. Er zullen 3 werfinstallaties geplaatst worden, dit in drie fases. In onderstaande bespreking zal voor elk van deze werfzone een afzonderlijke rubriekenlijst weergegeven worden. De werfinstallaties zijn gesitueerd op het milieuinrichtingsplan: C8-werfinrichting O6. Fase 1 zal samenlopen met fase 2 en/of fase 3, maar loopt ook alleen. De werfinstallaties van fase 1 zullen dus het langst aanwezig zijn. De gecoördineerde rubriekentabel wordt bepaald aan de hand van het maximum dat gelijktijdig aanwezig zal zijn op twee verschillende fases. Deze werfzones zullen gedurende 30 maanden tijdens de werken aan het knooppunt O6 aanwezig zijn. De drie werfzones zijn allen gelegen op openbaar domein. Op de stedenbouwkundige plannen worden deze benoemd als: werfzone O6 Moervaartkaai, Zone Moervaartkaai, Rodenhuizekaai en Spoorbrug.



Kaart 1. Ligging van werfinstallaties werfzone O6 (3 fases) (bron: www.geopunt.be, geraadpleegd op 13/06/2022).

Omdat deze TOP enkel voor een beperkt gedeelte van de heraanleg van de R4WO van toepassing is werd beslist om voor de volledige oostelijk deel van de heraanleg van R4WO nog bijkomende werfzone aan te leggen. Dit is de werfzone waarvoor deze aanvraag ingediend is. De huidige in aanvraag zijnde R4WO werfzone dat uitgebraat zal worden zal in gebruik blijven voor 7 jaar en 1 extra jaar voor opruimen van de werfzone.

De cumulatieve effecten zijn:

- Mobiliteit: Volgend verkeer is nog niet opgenomen in Project-MER of actualisatienota van OVA5 en kan dus als bijkomende effecten bekeken worden:

-

- Personenverkeer: 5-tal per dag;
- Vrachtverkeer in en uitgaand: voor de aanvoer en afvoer van de (verontreinigde) gronden of puinfracties 75 extra vrachten per dag bijkomen (25% van externe werven)
- Andere transporten: inkomend materiaal, afvalstoffen ophalen, waterbevoorrading: 20-tal per dag

2 Geef de maatregelen die worden ingezet om deze effecten te voorkomen of te beperken.

Er zijn geen bijkomende maatregelen noodzakelijk om de effecten te beperken omdat al deze werfzones deel uitmaken van de heraanleg van de R4WO waarbij zowel de effecten van mobiliteit voor de vergunde werfzone in de vergunning OVA5 met kenmerk OMV20225844 beschreven zijn en voor de werfzone R4WO van Stadsbader maar beperkt bijkomende vrachten zullen optreden.

De werfzones liggen ook verspreid en zullen niet volledig in tijd overlappen.

De werfweg en tijdelijke fietspad aangelegd in OMV 2022005844 aan de aan te vragen wefrzone zal verplaatst worden zodat er geen interactie van vrachtverkeer en de fietsers mogelijk is. Er wordt voorzien in verkeerslichten zodat het vrachtverkeer het fietspad vlot kan kruizen.

^o Motiveer waarom deze effecten al dan niet aanzienlijk zijn.

³ Deze vraag moet alleen beantwoord worden als de aanvraag betrekking heeft op een project als vermeld in bijlage III van het besluit van de Vlaamse Regering van 10 december 2004 houdende vaststelling van de categorieën van projecten, onderworpen aan milieueffectrapportage (project-MER-screening).

Deze vraag moet niet beantwoord worden als het voorwerp van de aanvraag louter een hernieuwing van een milieu- of omgevingsvergunning of een mededeling met de vraag tot omzetting van een milieuvergunning betreft en de hernieuwing of omzetting betrekking heeft op activiteiten die geen fysieke ingrepen in het leefmilieu tot gevolg hebben. Houd bij het beantwoorden van deze vraag rekening met de maatregelen die u hebt vermeld bij vraag 2.

Doordat de werfzones dienen voor de heraanleg van de R4WO zullen de effecten maar beperkt zijn.

Het aantal bijkomende verkeer noodzakelijk voor de aanleg van deze werfzone en de uitbating ervan, is zeer beperkt ten opzichte van het vrachtverkeer opgenomen in de aanlegfase van de R4WO waardoor er de effecten beperkt blijven.

Door de verspreide ligging zijn er geen cumulatieve effecten naar geluid, biodiversiteit, licht of water aanwezig.

Omdat op alle werfzone dezelfde maatregelen inzake stofverspreiding worden ingezet zal de totale impact van de stofhinder niet toenemen en beperkt blijven.

De depositie van stikstof van deze werfzone is heel beperkt en zal dus niet bijdragen aan toename van de totale depositie van de heraanleg van de R4WO. Hierdoor is er ook geen effect verwacht.