

Toelichting berekening impactscore

Puntbronnen (aanlegfase)

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

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

Mobiliteit (aanlegfase en exploitatiefase)

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

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

Uit de eerste trap kan een worst-case benadering berekend worden waarbij de afstand tot het dichtstbijzijnde Habitatrichtlijngebied gelegen is op 0 meter. En waarbij de KDW, volgens de KDW-kaart vermessing 2025, de laagste waarde heeft nl. 6 kg N/ha/jaar.

Er wordt een opsplitsing gemaakt tussen:

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

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

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

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

Sommatie-regel

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

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

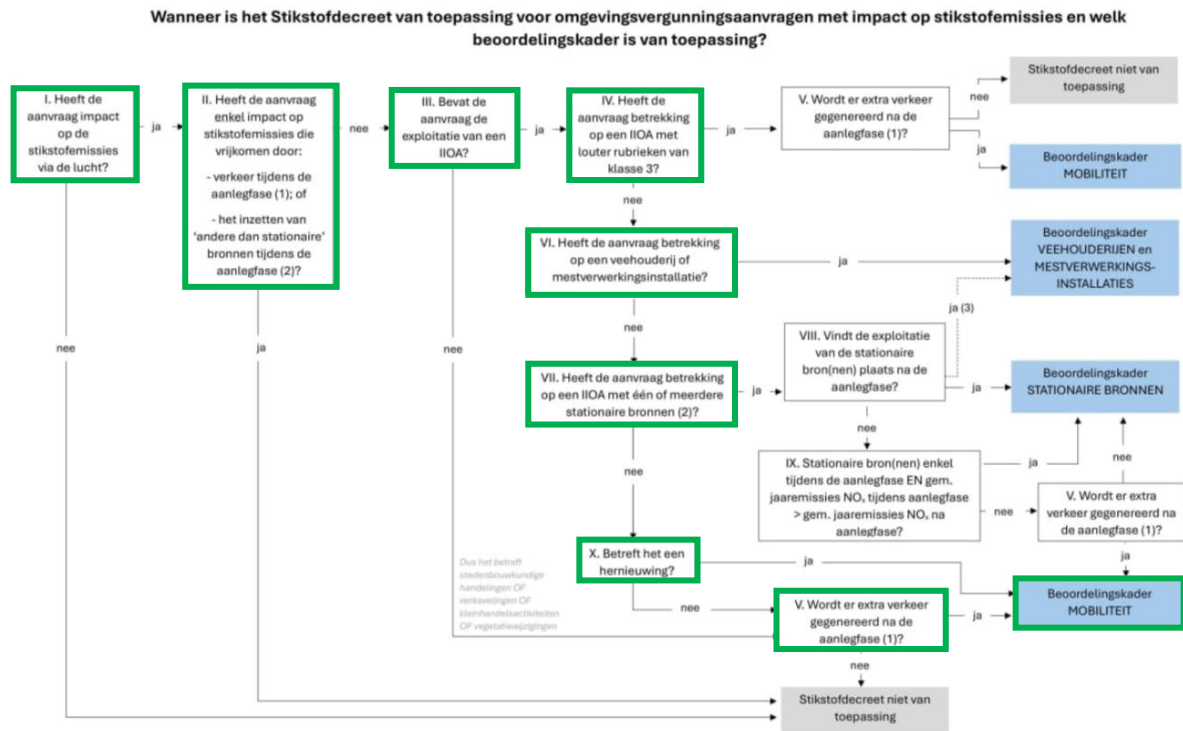
de som van bovenstaande % is niet groter dan 100%.

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

Opsplitsing aanlegfase en exploitatiefase

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

Berekening impactscore project



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

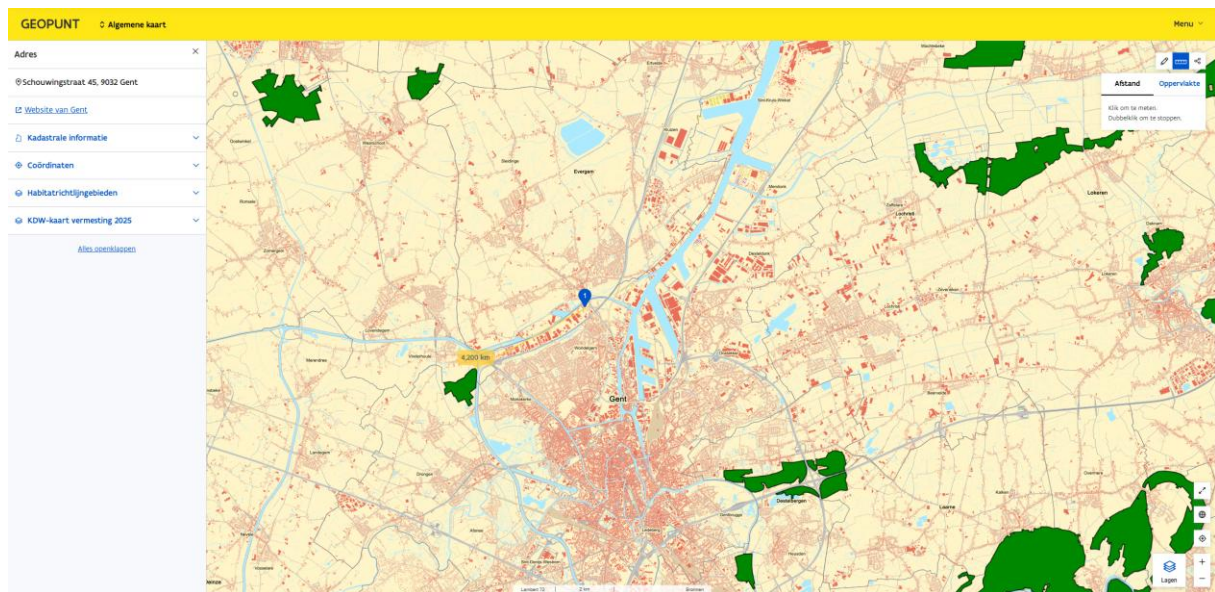
(2) Als stationaire bronnen van stikstofoxiden worden enkel beschouwd de ingedeelde inrichtingen of activiteiten (cf. bijlage 1 van VLAREM II) die stikstofoxiden emitteren. Werfmachines zoals graafmachines, bouwkransen, bulldozers e.d. zijn niet ingedeeld. Niet-stationaire motoren en motoren die opgesteld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

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

Omschrijving project

Voorliggend project betreft de vergunningsaanvraag voor de uitbreiding van de exploitatievergunning van een stal- en werkplaats voor bussen. Er zijn geen stedenbouwkundige handeling en dus geen aanlegfase. Onderstaande berekening betreft de exploitatiefase en beschrijft de dagdagelijkse mobiliteitsimpact die gegenereerd wordt.

Het dichtstbijzijnde SBZ is 'Bossen en heiden van zandig Vlaanderen: oostelijk deel' en is gelegen op ongeveer 4.200 meter. In dit gebied komen verschillende Habitats voor. Het Habitat met de minste KDW-waarde is 3110 'Mineraalarme oligotrofe wateren van de Atlantische zandvlakten' en heeft een KDW van 6 kg N/ha/jaar. Er wordt getoetst aan een KDW van 6 kg N/ha/jaar op een afstand van 2.000 meter.



Aanlegfase

Niet van toepassing.

Exploitatiefase

Voorliggend project betreft de vergunningsaanvraag voor de uitbreiding van de exploitatievergunning van een stal- en werkplaats voor bussen.

Volgens de exploitant wordt de inrichting gekenmerkt door volgende mobiliteit:

Dagelijks max. 150 voertuigbewegingen (i.e. lichte en zware voertuigen samen). Dit cijfer is echter zeer variabel aangezien de activiteiten sterk afhangen van schoolvakanties, toerisme en het week/weekend-regime. De 150 voertuigbewegingen reflecteren de drukste (worst-case) periode zijnde: een weekdag tijdens de schoolperiode.

Aangezien de mobiliteit in hoofdzaak bepaald wordt door de vervoersbewegingen van de busjes, wordt voor onderstaande berekening uitgegaan dat alle 150 dagelijkse voertuigbewegingen worden uitgevoerd met zware voertuigen. Bijkomend wordt er in deze berekening van uitgegaan dat er 365 dagen per jaar, dagelijks 150 zware vervoersbewegingen worden uitgevoerd. Dit betreft een absolute worst-case benadering.

Dagelijks gem. 150 zware voertuigbewegingen, oftewel 109.500 zware voertuigbewegingen per jaar (365 dagen) die getoetst worden aan tabel 4 (zware voertuigen) van het VITO-rapport.

Op basis van een afstand van 2.000 m en een KWD van 6 kgNOx/jaar bedraagt het maximaal aantal zware voertuigbewegingen waarbij met zekerheid gesteld kan worden dat de 1% minimisdrempel niet overschreden wordt 1.248.000 bewegingen.

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

- ➔ Het aantal zware vervoersbewegingen op jaarbasis zal 109.500 bedragen. Dit bedraagt 8,77% van de beschikbare capaciteit.

Aangezien het percentage voor de mobiliteit 8,77 (voor zware voertuigen) bedraagt, is aan wordt de beschikbare capaciteit (100%) niet overschreden. **Bijgevolg kan geoordeeld worden dat de impactscore van het project (exploitatiefase) minder dan 1% zal bedragen en de opmaak van een passende beoordeling niet vereist is voor voorliggende project.**