

Impactscore berekening

Referentie: 23-17378

Projectlocatie: Willem Van Rubroeckstraat, 9042 Gent

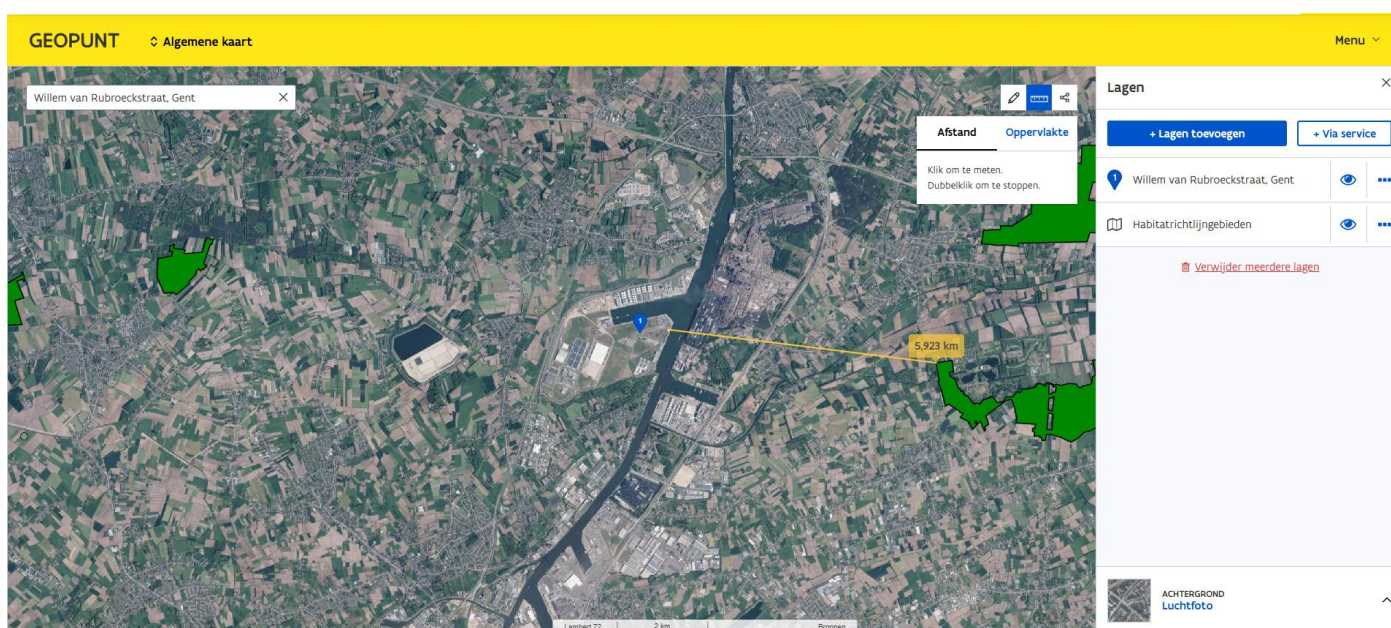
Hannah De Bruyn & Justien Jacques
Datum: November 2025

Toetsing

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

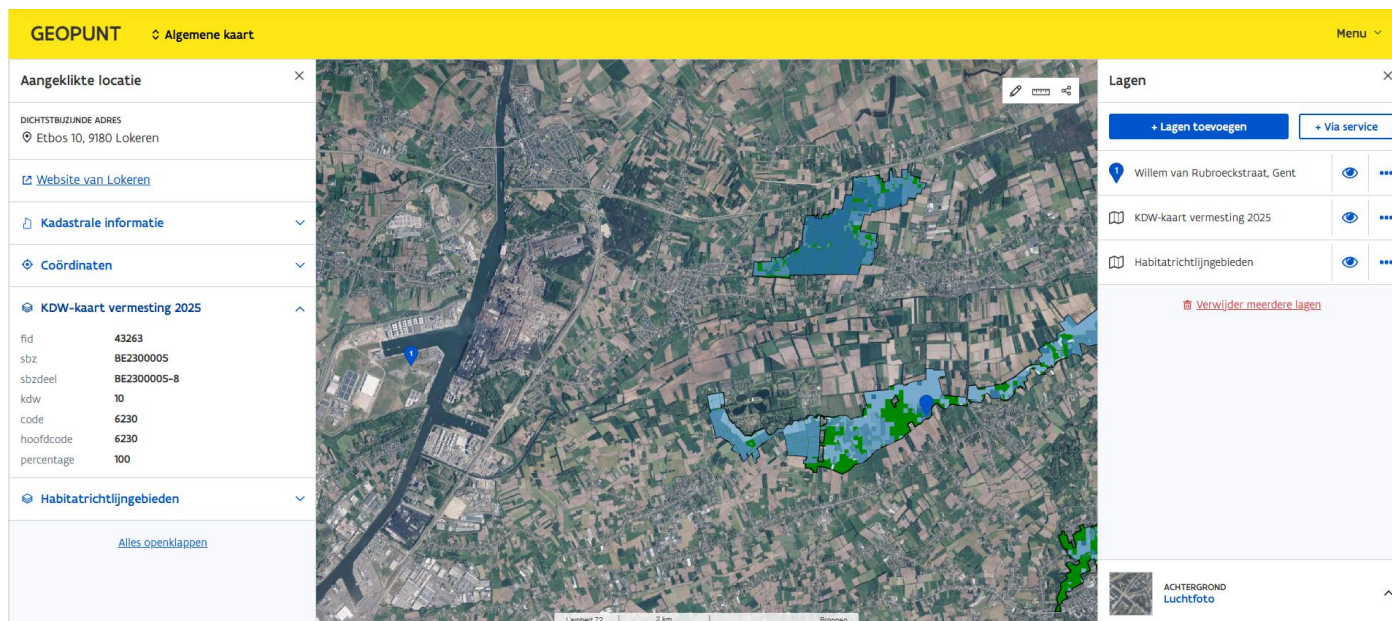
Het toetsen van stikstofdepositie gebeurt aan de hand van de VITO-studie: 'Voertuigemissies en de minimis-normen: een analytische benadering voor wegverkeer' (VITO-rapport 2024/EI/R/3195). Indien de verkeersemissies of de jaarlijkse vervoersbewegingen van een project onder de waarden, weergegeven in de tabellen van het VITO-rapport, blijven kan met zekerheid gesteld worden dat de impactscore van het project onder de minimisdrempel van 1% blijft en er aldus geen verdere passende beoordeling nodig is.

De projectlocatie is gelegen te Willem Van Rubroeckstraat, 9042 Gent. De afstand tussen het dichtstbijgelegen habitatrichtlijngebied en de projectlocatie is net iets minder dan 6 kilometer.



Figuur 1: Habitatrichtlijngebieden in de omgeving

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



Figuur 2: KGW-Kaart vermesting 2024

De meest kritische depositiewaarde is binnen het habitatrichtlijngebied 10 kg N/ha.j.

Om na te gaan of de impact lager is dan de minimisdrempel van 1% worden onderstaande tabellen gebruikt. De praktische wegwijzer stikstofdepositie geeft aan dat de volgende stappen moeten ondernomen worden:

- 1) Toets de voertuigbewegingen van het project af aan de respectievelijke VITO-tabel met afstand = 0 en KDW = 6 (= absolute worst-case aannames, alsof het project op het meest gevoelige habitat geëxploiteerd wordt). Indien er aangetoond kan worden dat de voertuigbewegingen van het project lager zijn dan de waarde uit de VITO-tabellen kan met zekerheid gesteld worden dat de impactscore van het project nooit meer dan 1% zal bedragen.
- 2) Indien de voertuigbewegingen van het project hoger zijn dan de waarde uit de VITO-tabel in stap 1 kan vervolgens rekening gehouden worden met de afstand tussen het dichtstbijgelegen habitatrichtlijngebied en het dichtstbijgelegen wegsegment dat door het project gebruikt wordt. Hierbij wordt enkel de afstand aangepast, de KDW wordt op 6 gehouden (worst case aanname)
- 3) Indien de voertuigbewegingen van het project hoger zijn dan de waarde uit de VITO-tabel in bovenstaande stap kan vervolgens gebruik gemaakt worden van de impactscoretool, waarbij de weg ingetekend wordt.

Er zal getoetst worden aan punt 3 van bovenstaande tabel. Dit aangezien er in de exploitatiefase een stationaire bron aanwezig is. Er is geen werffase aanwezig.

Exploitatiefase

Lichte voertuigen

Volgens bijlage E1 zullen er 4 werknemers aanwezig zijn op de site. Dit gedurende 50 werkdagen. Er wordt worst-case vanuit gegaan dat deze werknemers allemaal met de wagen naar de site komen. Dit zorgt op jaarbasis voor 200 transporten. Het gaat over een aan- en afrijbewegingen waardoor dit met 2 vermenigvuldigd wordt. In totaal worden er door licht vervoer 400 vervoersbewegingen genereerd.

Zware voertuigen

Voor zware voertuigen worden volgende transporten verwacht:

- Aanvoer toeslagstoffen beton:
 - o STAB: 2.000 ton == 80 transporten
- Afvoer vlottende en x-deeltjes:
 - o 375 ton == 15 transporten

Er worden in de aangevraagde situatie ca. 100 transporten verwacht voor de aanmaak van de beton. Het gaat over een aan- en afrijbewegingen waardoor dit met 2 vermenigvuldigd wordt. In totaal worden er door zwaar vervoer 200 vervoersbewegingen genereerd.

Hieronder zijn de berekeningen voor de emissies van het verkeer tijdens de exploitatiefase terug te vinden.

Jaar	2025	2025	
Wegtype	Andere (lokaal)	Andere (lokaal)	
Type voertuig	Licht Verkeer	Zwaar verkeer	
Polluent	NOx	NOx	
Snelheid (km/h)	50	50	
EF (kg/voertuigkm)	0,00021419	0,000609012	
Aantal voertuigbewegingen/jaar ten gevolge van het project	400	200	
	LV	ZV	Totaal
Emissies (kg/km/jaar)	0	0	0
Emissies (kg/km/uur)	0,00001	0,00001	0,00002

Stationaire bronnen

De zeef en windzifter wordt opgesteld in een gebouw waardoor het in principe niet gaat om een geleide emissie.

Voor de productie van elektriciteit voor de betoncentrale wordt gebruikgemaakt van een dieselgenerator met een vermogen van 250 kW. Uit 25.000 ton bodemassen wordt in totaal 32.500 ton beton geproduceerd. Met een verwerkingscapaciteit van 100 ton per uur komt dit neer op 325 werkuren. Om rekening te houden met opstarttijden, stilstanden en andere onvoorziene omstandigheden, wordt een veiligheidsmarge van 10% extra werkingsuren toegepast. Dit resulteert in een totale werktijd van circa 358 uur, verdeeld over maximaal 50 werkdagen.

Berekening

Brandstof	diesel	
Grootteklasse	130<=kW<300	
Vermogen [kW]	250	
Motorbelasting [%]	0,75	
Draaiuren [h]	358	
--> Energievraag [kWh]		
	67125	
	Brandstofverbruik	NOx
EF (g/kWh)	250	0,400
TAF	1,00	1,00
--> Emissie of brandstofverbruik [kg]		
	16781,25	26,85

De berekening van de impactscore van de exploitatiefase kan terug gevonden worden via de volgende link:

<https://pasberekening.omgeving.vlaanderen.be/#impactscore/rapport/23a4abbe-7ea5-4232-92c4-1bcaad9ece0c>

De berekening geeft de volgende impactscore aan:

- Impactscore vermessing: 0,000%
- Impactscore verzuring: 0,000%
- Impactscore vermessing/verzuring Nederland: 0,000%

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

Het VEN-besluit (Besluit van de Vlaamse Regering van 10 januari 2024 over de beoordeling van schade aan de natuur in het Vlaams Ecologisch Netwerk) voorziet dat indien een activiteit schade veroorzaakt, deze schade herstelbaar kan worden geacht wanneer wordt aangetoond dat de effecten van het project de gebiedsspecifieke vastgestelde neerwaartse trend, die o.m. het gevolg is van het PAS-kader, niet hypothekeert. In dit dossier is er geen sprake van schade en het project heeft ook geen negatieve impact op de dalende trend van de deposities in de betrokken natuurgebieden. De VLOPS-kaarten tonen ook de neerwaartse trend van deposities aan.