

Bijlage E6bis_1: Voortoets – mobiliteit en geleide bronnen – cumulatieve aanlegfase en geplande exploitatiefase

Het voorliggend project betreft een hervegunning en de bouw van een nieuwe omgekeerde-osmose-installatie (RO-installatie) voor de zuivering van het eigen afvalwater voor het bedrijf Rousselot BV (hierna Rousselot) te Gent, dat gespecialiseerd is in de productie van gelatine bestemd voor menselijke en niet-menselijke consumptie. Het project bevat een tijdelijke aanlegfase.

In onderliggende voortoets worden de vermistende emissies van zowel de cumulatieve aanlegfase als de geplande exploitatie beoordeeld. Ter beoordeling van de cumulatieve aanlegfase worden de atmosferische emissies van de huidige exploitatie samengeteld met die van de tijdelijke aanlegfase gezien deze in tijd overlappen. De cumulatieve aanlegfase omvat emissies van stookinstallaties, wegverkeer en werfmachines. De geplande exploitatie omvat emissies afkomstig van stookinstallaties en wegverkeer.

Voor het aftoetsen van een project met mobiliteit aan de *de minimis*-drempelwaarde van 1% voorziet de Praktische wegwijzer stikstofdepositie (eutrofiëring en verzuring van de lucht)¹ in een drietrapsbenadering.

1. In eerste instantie dient gebruik gemaakt te worden van de VITO-studie 'Voertuigemissies en *de minimis*-normen: een analytische benadering voor wegverkeer' en de bijhorende tabellen.
2. Indien op basis daarvan niet met zekerheid kan aangetoond worden dat de impactscore van het project lager is dan de 1% *de minimis*-drempel dient in de Impactscoretool wegens ingetekend worden.
3. Indien het resultaat van de Impactscoretool voor mobiliteit boven 1% uitkomt dient een Passende beoordeling opgemaakt te worden met depositietrendanalyse. Voor MER-plichtige projecten kan gemodelleerd worden in IMPACT.

Deze drietrapsbenadering wordt hierna toegepast.

Voor de toetsing van de geleide emissies aan het Stikstofdecreet wordt gebruik gemaakt van de Impactscoretool. Voor de toetsing van de emissies van de stationaire bronnen (werfmachines) wordt gebruik gemaakt van het VITO-rapport (VITO 2024/EI/R/3206).

De impactevaluatie inzake verkeersemissies (1^e trap) alsook de beoordeling van het gehele project in combinatie met de impactscore van de werfmachines en de geleide emissies gebeurt volgens het stappenplan zoals opgenomen in voormelde Praktische wegwijzer.

Indien de som van:

- % van de lichte verkeersbewegingen veroorzaakt door het project t.o.v. het maximum aantal lichte bewegingen zonder overschrijding van de 1% *de minimis*-drempel,
- % van de zware verkeersbewegingen veroorzaakt door het project t.o.v. het maximum aantal zware bewegingen zonder overschrijding van de 1% *de minimis*-drempel,
- % van de emissies afkomstig van stationaire puntbronnen gegenereerd tijdens de cumulatieve aanlegfase of geplande exploitatie t.o.v. de maximale emissies van stationaire puntbronnen zonder overschrijding van de 1%-*de minimis*-drempel,
- (impactscore/*de minimis*-drempelwaarde)*100 voor de geleide emissies

kleiner is dan 100%, kan met zekerheid gesteld worden dat de impactscore van de cumulatieve aanlegfase of geplande exploitatie onder de 1%-*de minimis*-drempel blijft.

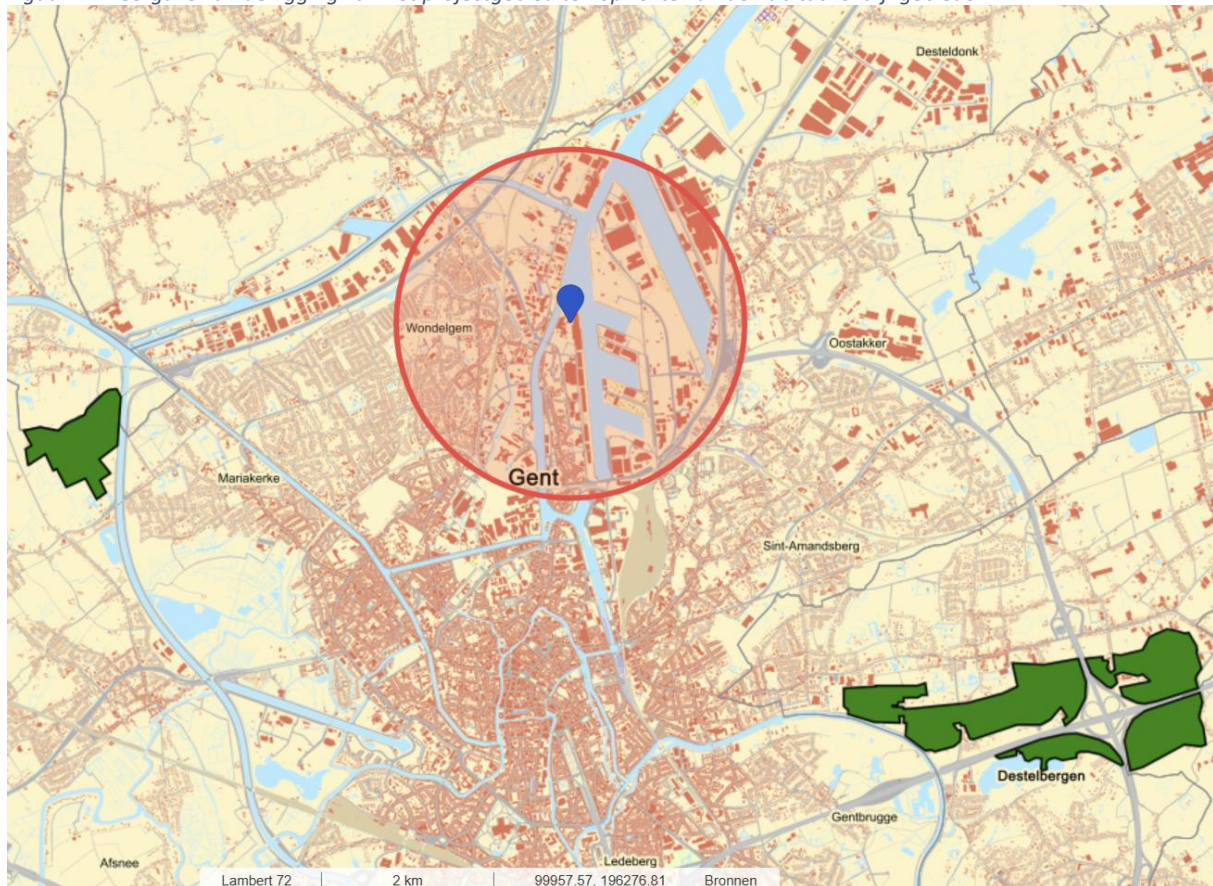
¹ https://www.natuurenbos.be/sites/default/files/2025-07/EG3.1_PW_Stikstofdepositie_202507.pdf

1. Ligging van het project

Het bedrijf is gelegen aan de Meulestedekaai 81 te Gent. De dichtstbijzijnde habitatrichtlijngebieden (SBZ-H) zijn BE2300006 “Schelde- en Durme-estuarium van de Nederlandse grens tot Gent” en BE2300005 “Bossen en heiden van zandig Vlaanderen: oostelijk deel”. Het meest nabijgelegen Vogelrichtlijngebied (SBZ-V) is BE2301235 “Durme en de middenloop van de Schelde”. De bedrijfssite is gelegen op meer dan 2 km van een Speciale Beschermingszone (SBZ).

In onderstaande Figuur 1 worden de meest nabije habitatrichtlijngebieden weergegeven. Aangezien de berekende maximale voertuigbewegingen alsook de maximale emissies ten gevolge van stationaire bronnen worden weergegeven in het VITO-rapport tot een maximale afstand van 2 km tot de site, wordt met een rode cirkel het gebied dat binnen de 2 km van de projectsite valt, aangeduid.

Figuur 1: Weergave van de ligging van het projectgebied ten opzichte van de habitatrichtlijngebieden.



Het blauwe vlaggetje geeft de ligging van de projectsite weer, de rode cirkel geeft een 2 km radius aan en in het groen zijn de habitatrichtlijngebieden aangeduid.

2. Verkeersemissies

Om de impact van de verkeersgeneratie van het project te toetsen aan het Stikstofdecreet wordt er in eerste instantie beroep gedaan op de VITO-studie 'Voertuigemissies en de *minimis*-normen: een analytische benadering voor wegverkeer' (VITO-rapport 2024/EI/R/3195)^{Error! Bookmark not defined.}. Op basis van de tabellen uit het VITO-rapport kan nagegaan worden of de maximale emissies of de jaarlijkse verkeersbewegingen gegenereerd door een project de 1%-de *minimisdrempel* zullen overschrijden. De tabellen zijn opgemaakt op basis van worstcase aannames.

2.1. Verkeersintensiteiten

In onderstaande Tabel 1^{Error! Reference source not found.} wordt het aantal verkeersbewegingen die het project tijdens respectievelijk de cumulatieve aanlegfase en de geplande exploitatie per jaar genereert, weergegeven. Voor toepassing van de VITO-tabellen werd het ingeschatte maximum aantal transportbewegingen per dag verondersteld en dit 5 dagen op 7.

Tabel 1: Worstcase-inschatting van het aantal bewegingen per jaar weergegeven tijdens de cumulatieve aanlegfase en geplande exploitatie.

Type verkeer	Max. aantal bewegingen per jaar tijdens de cumulatieve aanlegfase	Max. aantal bewegingen per jaar tijdens de geplande exploitatie
Lichte voertuigen	90.334	88.330
Zware voertuigen	24.940	24.594

2.2 Beoordeling wegverkeer tijdens de cumulatieve aanlegfase

In onderstaande Tabel 4 worden het aantal transportbewegingen gegenereerd tijdens de cumulatieve aanlegfase vergeleken met het aantal verkeersbewegingen waarbij de 1%-de *minimisdrempel* niet overschreden wordt². Bij aanname van een KDW van 6 kg N/ha/jaar en een afstand van 0 m tot de grens van het dichtstbijzijnde SBZ-H - volgens het stappenplan opgenomen in voormelde Praktische wegwijzer - wordt het maximale aantal verkeersbewegingen waarbij de 1%-de *minimisdrempel* niet overschreden wordt, voor de lichte en de zware voertuigen overschreden (met dus ook de som voor lichte en zware voertuigen > 100%).

Tabel 2: Het aantal transportbewegingen gegenereerd tijdens de cumulatieve aanlegfase vergeleken met het maximum aantal verkeersbewegingen waarbij de 1%-de *minimisdrempel* niet overschreden wordt.

KDW (kg N/ha/jaar)	Afstand tot projectsite	Type voertuigen	Max. aantal bewegingen zonder overschrijding 1%-de <i>minimisdrempel</i>	Aantal bewegingen project	% bewegingen project t.o.v. max. bewegingen zonder overschrijding 1%-de <i>minimisdrempel</i>
6	0 km	Lichte voertuigen	70.000	90.334	129,05%
		Zware voertuigen	9.000	24.940	277,11%
		Som			406,16%

Er wordt daarom overgegaan naar de volgende stap volgens de Praktische wegwijzer, met name door een KDW van 6 kg N/ha/jaar te beschouwen, in combinatie met de werkelijke afstand van het wegsegment waarbij de afstand tot SBZ minimaal is.

De projectsite is bereikbaar via de Port Arthurlaan, die via de Meeuwstraat en Glasgowstraat aansluit op de New-Orleansstraat (een segment van de N456). In het noorden sluit de N456 aan op de R4 (wegsegment met een hogere categorie), waar ervan uit wordt gegaan dat het verkeer opgaat in de 'achtergrond'. In het zuiden mondt de N456 uit in de N424, die rechtstreeks verbonden is met de R4; ook hier wordt aangenomen dat het verkeer opgaat in de achtergrond. De afstand van het wegverkeer ten opzichte van SBZ-H bedraagt meer dan 2 km.

² Volgens de VITO-studie 'Voertuigemissies en de *minimis*-normen: een analytische benadering voor wegverkeer' tabel 3 voor personenauto's en tabel 4 voor zwaar vrachtverkeer

Omdat de VITO-studie een maximale afstand van 2 km in rekening brengt, wordt met die afstand verder gerekend.

In werkelijkheid is de afstand tot de meest kwetsbare habitattypes groter dan 2 km en is ook de KDW van het meest kwetsbare habitatype in de beschouwde SBZ-H groter dan 6 kg N/ha/jaar, waardoor de beoordeling in onderstaande Tabel geldt als een absolute worstcasebenadering.

Tabel 3: Het aantal tijdens de cumulatieve aanlegfase gegenereerde transportbewegingen in verhouding tot het maximum aantal verkeersbewegingen waarbij de 1%-de minimisdrempel niet wordt overschreden. Hierbij is rekening gehouden met een afstand van 2 km tot de meest kwetsbare habitattypes en een KDW van 6 kg N/ha/jaar voor het meest kwetsbare habitatype binnen de beschouwde SBZ-H.

KDW (kg N/ha/jaar)	Afstand tot projectsite	Type voertuigen	Max. aantal bewegingen zonder overschrijding 1%-de minimisdrempel	Aantal bewegingen project	% bewegingen project t.o.v. max. bewegingen zonder overschrijding 1%-de minimisdrempel
6	2 km	Lichte voertuigen	9.181.000	90.334	0,98%
		Zware voertuigen	1.248.000	24.940	2,00%
		Som			2,98%

Het maximaal aantal bewegingen (zonder overschrijding van de 1% de minimis-drempel) voor personenvoertuigen en zware voertuigen kunnen niet gecombineerd worden. Indien echter zowel de jaarlijkse personenvoertuigen als de jaarlijkse zware voertuigen slechts een fractie zijn van het maximale verkeer (waarbij de 1% de minimis-drempel niet wordt overschreden, d.w.z. de som van de fracties < 100%), kan met zekerheid gesteld worden dat de impactscore van het project inzake verkeer minder dan 1% bedraagt.

Het personenverkeer en zware voertuigenverkeer van Rousselot bedragen tijdens de cumulatieve aanlegfase respectievelijk 0,98% en 2,00% van de maximale bewegingen waarbij de 1%-de minimisdrempel niet wordt overschreden, en dit in een worstcasebenadering. De som van beide fracties bedraagt slechts 2,98% (< 100%). Er kan bijgevolg met zekerheid worden gesteld dat de impactscore van Rousselot inzake verkeersemisies tijdens de cumulatieve aanlegfase minder dan 1% bedraagt.

2.3 Beoordeling wegverkeer tijdens de geplande exploitatie

In onderstaande Tabel 4 worden het aantal transportbewegingen gegenereerd tijdens de geplande exploitatie vergeleken met het aantal verkeersbewegingen waarbij de 1%-de minimisdrempel niet overschreden wordt³. Bij aanname van een KDW van 6 kg N/ha/jaar en een afstand van 0 m tot de grens van het dichtstbijzijnde SBZ-H - volgens het stappenplan opgenomen in voormelde Praktische wegwijzer - wordt het maximale aantal verkeersbewegingen waarbij de 1%-de minimisdrempel niet overschreden wordt, voor de lichte en de zware voertuigen overschreden (met dus ook de som voor lichte en zware voertuigen > 100%).

Tabel 4: Het aantal transportbewegingen gegenereerd tijdens de geplande exploitatie vergeleken met het maximum aantal verkeersbewegingen waarbij de 1%-de minimisdrempel niet overschreden wordt.

KDW (kg N/ha/jaar)	Afstand tot projectsite	Type voertuigen	Max. aantal bewegingen zonder overschrijding 1%-de minimisdrempel	Aantal bewegingen project	% bewegingen project t.o.v. max. bewegingen zonder overschrijding 1%-de minimisdrempel
6	0 km	Lichte voertuigen	70.000	88.330	126,19%
		Zware voertuigen	9.000	24.594	273,27%
		Som			399,45%

³ Volgens de VITO-studie 'Voertuigemissies en de minimis-normen: een analytische benadering voor wegverkeer' tabel 3 voor personenvoertuigen en tabel 4 voor zwaar vrachtverkeer

Er wordt daarom overgegaan naar de volgende stap volgens de Praktische wegwijzer, met name door een KDW van 6 kg N/ha/jaar te beschouwen, in combinatie met de werkelijke afstand van het wegsegment waarbij de afstand tot SBZ minimaal is.

De projectsite is bereikbaar via de Port Arthurlaan, die via de Meeuwstraat en Glasgowstraat aansluit op de New-Orleansstraat (een segment van de N456). In het noorden sluit de N456 aan op de R4 (wegsegment met een hogere categorie), waar ervan uit wordt gegaan dat het verkeer opgaat in de 'achtergrond'. In het zuiden mondt de N456 uit in de N424, die rechtstreeks verbonden is met de R4; ook hier wordt aangenomen dat het verkeer opgaat in de achtergrond. De afstand van het wegverkeer ten opzichte van SBZ-H bedraagt meer dan 2 km. Omdat de VITO-studie een maximale afstand van 2 km in rekening brengt, wordt met die afstand verder gerekend.

In werkelijkheid is de afstand tot de meest kwetsbare habitattypes groter dan 2 km en is ook de KDW van het meest kwetsbare habitatype in de beschouwde SBZ-H groter dan 6 kg N/ha/jaar, waardoor de beoordeling in onderstaande Tabel geldt als een absolute worstcasebenadering.

Tabel 5: Het aantal tijdens de geplande exploitatie gegenereerde transportbewegingen in verhouding tot het maximum aantal verkeersbewegingen waarbij de 1%-de minimisdrempel niet wordt overschreden. Hierbij is rekening gehouden met een afstand van 2 km tot de meest kwetsbare habitattypes en een KDW van 6 kg N/ha/jaar voor het meest kwetsbare habitatype binnen de beschouwde SBZ-H.

KDW (kg N/ha/jaar)	Afstand tot projectsite	Type voertuigen	Max. aantal bewegingen zonder overschrijding 1%-de minimisdrempel	Aantal bewegingen project	% bewegingen project t.o.v. max. bewegingen zonder overschrijding 1%-de minimisdrempel
6	2 km	Lichte voertuigen	9.181.000	88.330	0,96%
		Zware voertuigen	1.248.000	24.594	1,97%
		Som			2,93%

Het maximaal aantal bewegingen (zonder overschrijding van de 1% de *minimis*-drempel) voor personenvoertuigen en zware voertuigen kunnen niet gecombineerd worden. Indien echter zowel de jaarlijkse personenvoertuigen als de jaarlijkse zware voertuigen slechts een fractie zijn van het maximale verkeer (waarbij de 1% de *minimis*-drempel niet wordt overschreden, d.w.z. de som van de fracties < 100%), kan met zekerheid gesteld worden dat de impactscore van het project inzake verkeer minder dan 1% bedraagt.

Het personenverkeer en zware voertuigenverkeer van Rousselot bedragen tijdens de geplande exploitatie respectievelijk 0,96% en 1,97% van de maximale bewegingen waarbij de 1%-de *minimisdrempel* niet wordt overschreden, en dit in een worstcasebenadering. De som van beide fracties bedraagt slechts 2,93% (< 100%). Er kan bijgevolg met zekerheid worden gesteld dat de impactscore van Rousselot inzake verkeeremissies tijdens de geplande exploitatie minder dan 1% bedraagt.

3. Stationaire bronnen tijdens de cumulatieve aanlegfase

In onderstaande Tabel worden de gebruikte werfmachines voor de uitvoering van de cumulatieve aanlegfase weergegeven.

Tabel 6: Werfmachines die enkel werkzaam zijn tijdens de cumulatieve aanlegfase.

Type	Brandstofverbruik	Stage	Grootteklasse
Hijskranen - diesel - 130<=kW<300	diesel	Stage V	130<=kW<300

In onderstaande Tabel 7 zijn de emissies gegenereerd tijdens de cumulatieve aanlegfase ten gevolge van de stationaire bronnen vergeleken met de maximale emissies waarbij de 1%-de *minimisdrempel* niet overschreden

wordt⁴. Bij aanname van een KDW van 6 kg N/ha/jaar en een minimale afstand van 2 km tot de grens van het dichtstbijzijnde SBZ-H (t.o.v. de stationaire bronnen), worden de maximale emissies waarbij de 1%-de minimisdrempel niet overschreden wordt, niet overschreden.

Tabel 7: Het aantal tijdens de cumulatieve aanlegfase gegenereerde emissies ten gevolge van de stationaire bronnen in verhouding tot de maximale emissies waarbij de 1%-de minimisdrempel niet wordt overschreden. Hierbij is rekening gehouden met een afstand van 2 km tot de meest kwetsbare habitattypes en een KDW van 6 kg N/ha/jaar voor het meest kwetsbare habitatype binnen de beschouwde SBZ-H.

KDW (kg N/ha/jaar)	Afstand tot projectsite	Max. emissies zonder overschrijding 1%-de minimisdrempel (kg NOx)	Emissies stationaire bronnen tijdens project (kg NOx)	% emissies stationaire bronnen tijdens project t.o.v. max. emissies zonder overschrijding 1%-de minimisdrempel
6	2 km	7.356	9,60	0,13%

4. Beoordeling geleide emissies tijdens cumulatieve aanlegfase en geplande exploitatie

Aan de hand van de Impactscoretool is de impactscore van de geleide emissies die plaatsvinden tijdens zowel de cumulatieve aanlegfase als de geplande exploitatie berekend (zie bijlage E6bis_2 van voorliggende aanvraag en Tabel 6).

De (impactscore/de *minimis*-drempelwaarde)*100 voor vermesting bedraagt hierbij 2,5% (< 100%). De bijdrage blijft dus ruim onder de 1% de *minimis*-drempel van de KDW-waarde.

De (impactscore/de *minimis*-drempelwaarde)*100 voor verzuring bedraagt hierbij 3,2%. Echter, door het feit dat de impactscore van verzuring groter is dan die van vermesting, en het feit dat er SO_x aanwezig is in de emissies, zal verzuring apart beoordeeld worden in een Passende Beoordeling (zie bijlage E6ter)

Tabel 4: Resultaten van de Impactscoretool voor de geplande exploitatie.

Impactscore	Cumulatieve aanlegfase/Geplande exploitatie
Vermesting	0,025%
Verzuring	0,032%

5. Cumulatieve beoordeling

5.1. Cumulatieve aanlegfase

Het aantal verkeersbewegingen afkomstig van het project tijdens de cumulatieve aanlegfase maken slechts een kleine fractie uit van het maximum aantal verkeersbewegingen die zouden leiden tot een de *minimisdrempel* van 1% van de KDW-waarde (som = 2,98%).

De emissies ten gevolge van de stationaire bronnen (werfmachines) gegenereerd tijdens de cumulatieve aanlegfase maken slecht een kleine fractie uit van de maximale emissies waarbij de 1%-de *minimisdrempel* van de KDW-waarde zou worden overschreden (som = 0,13%).

De (impactscore/de *minimis*-drempelwaarde)*100 voor de geleide emissies is voor vermesting gelijk aan 2,5% (< 100%). In combinatie met de verkeersemissies en de emissies ten gevolge van de stationaire bronnen tijdens de cumulatieve aanlegfase is de som van % (= 5,61%) niet groter dan 100%.

Gezien de geringe bijdrages van de verkeersemissies, de emissies ten gevolge van werfmachines, en de geleide emissies kan met zekerheid gesteld worden dat de impactscore van de cumulatieve aanlegfase minder dan 1%

⁴ Volgens de VITO-studie 'Voertuigemissies en de *minimis*-normen: een analytische benadering voor wegverkeer' tabel 3 voor personenvervoertuigen en tabel 4 voor zwaar vrachtverkeer

bedraagt. Daarenboven is het meest nabije SBZ-V verder gelegen dan het meest nabije SBZ-H. **Bijgevolg is er geen risico op een betekenisvolle aantasting van de natuurlijke kenmerken van Speciale beschermingszones omwille van vermestende emissies tijdens de cumulatieve aanlegfase.**

5.2. Geplande exploitatie

Het aantal verkeersbewegingen afkomstig van het project tijdens de geplande exploitatie maken slechts een kleine fractie uit van het maximum aantal verkeersbewegingen die zouden leiden tot een *de minimis*drempel van 1% van de KDW-waarde (som = 2,93%).

De (impactscore/*de minimis*-drempelwaarde)*100 voor de geleide emissies is voor vermesting gelijk aan 2,5% (< 100%). In combinatie met de verkeersemissies is de som van % (= 5,43%) niet groter dan 100%.

Gezien de geringe bijdrages van zowel de verkeersemissies, als de geleide emissies, kan met zekerheid gesteld worden dat de impactscore van de geplande exploitatie minder dan 1% bedraagt. Daarenboven is het meest nabije SBZ-V verder gelegen dan het meest nabije SBZ-H. **Bijgevolg is er geen risico op een betekenisvolle aantasting van de natuurlijke kenmerken van Speciale beschermingszones omwille van vermestende emissies tijdens de geplande exploitatie.**