

## **Bijlage E6bis\_1**

### **Voortoets mobiliteit en geleide emissies**

Voorliggend project is een verkeersgenererend project met daarnaast ook geleide emissies als stikstofbron.

Bij het aftoetsen van een project met mobiliteit aan de drempelwaarde van 1% voorziet de praktische wegwijzer stikstofdepositie (eutrofiëring en verzuring van de lucht)<sup>1</sup> in een drietrapsbenadering.

1. In eerste instantie dient gebruik gemaakt te worden van de VITO studie 'Voertuigemissies en de *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 wegenis ingetekend worden.
3. Indien het resultaat van de impactscoretool voor mobiliteit boven 1% uitkomt, of bij MER-plichtige projecten, dient tot slot gemodelleerd te worden in IMPACT.

Deze drietrapsbenadering wordt hierna toegepast.

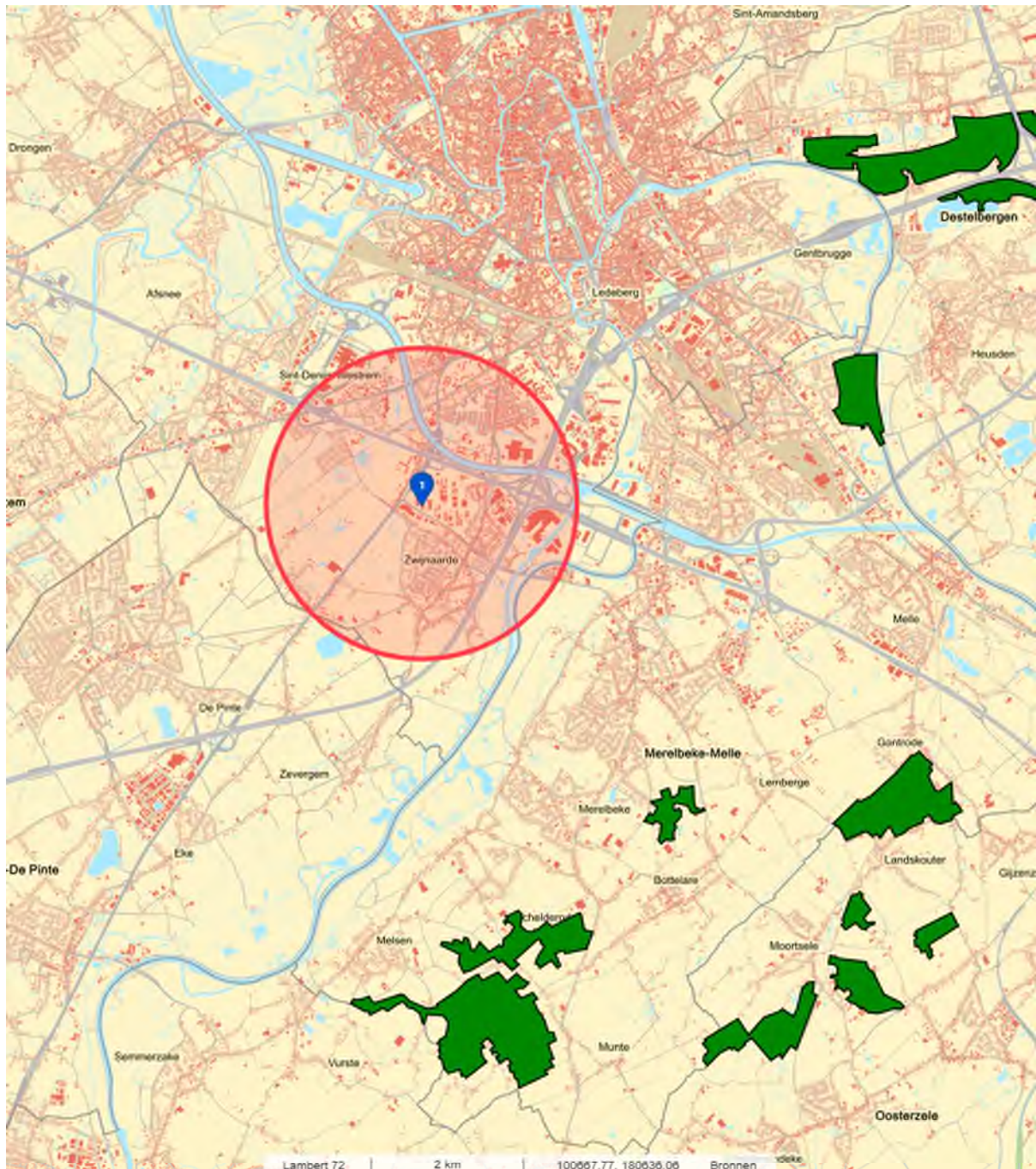
#### **1. Ligging van het project**

Het bedrijf is gelegen te technologiepark-Zwijnaarde 66 in Gent. Het dichtstbijzijnde habitatrictlijngebied, "Bossen van het zuidoosten van de zandleemstreek", is gelegen op ca 5 km ten zuidoosten van de site. Op ca. 5,5 km ten noordoosten van de site ligt het habitatrictlijngebied "Schelde- en Durme-estuarium van de Nederlandse grens tot Gent".

In onderstaande figuur (Figuur 1) worden de meest nabij gelegen habitatrictlijngebieden weergegeven. Aangezien de berekende maximale voertuigbewegingen worden weergegeven in de VITO-studie 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, weergegeven.

---

<sup>1</sup> [https://pww.natuurenbos.be/sites/default/files/2024-06/EG3.1\\_PW\\_EutrofiëringLucht\\_versiejuni2024.klein\\_.pdf](https://pww.natuurenbos.be/sites/default/files/2024-06/EG3.1_PW_EutrofiëringLucht_versiejuni2024.klein_.pdf)



Vlaggetje met (1) geeft de ligging van de projectsite weer  
 Rode cirkel geeft een 2 km radius aan vanaf het centrum van de site  
 Groen zijn de habitatrijke gebieden

## 2. Beoordeling verkeersemissies

In onderstaande tabel wordt het aantal verkeersbewegingen weergegeven dat OCAS per jaar genereert. Het personenverkeer dat gegenereerd wordt door het project betreft het woon-werkverkeer van de personeelsleden, de bezoekers, contractors en andere licht vervoer in functie van exploitatie. Standaard wordt er in het weekend niet gewerkt. Op weekdays komen dagelijks ca. 105 werknemers met de wagen naar het werk.

Het vrachtwagenverkeer is beperkt tot 2 vrachtwagens per werkdag. Deze leveren benodigdheden voor de

onderzoeksactiviteiten van OCAS.

In onderstaande tabel wordt het maximum aantal bewegingen per dag en per jaar weergegeven. Voor toepassing van de VITO-tabellen werd het maximum aantal transporten per dag verondersteld. Niet alle dagen zal echter het maximum aantal transporten plaatsvinden. Deze benadering is bijgevolg een worst-case benadering.

Type verkeer	Aantal bewegingen per dag	Aantal bewegingen per jaar
	Max.	Max.
Lichte voertuigen	105	54.600
Zware voertuigen	2	1.040

## 2.1 VITO-studie voertuigemissies

In eerste instantie (1<sup>ste</sup> trap) wordt er beroep gedaan op de VITO studie 'Voertuigemissies en de *minimis*-normen: een analytische benadering voor wegverkeer' (VITO-rapport 2024/EI/R/3195).

Op basis van de tabellen uit deze VITO-studie 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 worst-case aannames<sup>2</sup>.

De impactevaluatie inzake verkeeremissies in de 1<sup>ste</sup> trap alsook de beoordeling van het gehele project in combinatie met de impactscore van de geleide emissies gebeurde volgens het stappenplan zoals opgenomen in voormelde praktische wegwijzer.

Indien de som van:

- % van de lichte verkeersbewegingen veroorzaakt door het project ten opzichte van het maximum aantal lichte bewegingen zonder overschrijding van de 1%-de *minimisdrempel*,
- % van de zware verkeersbewegingen veroorzaakt door het project ten opzichte van het maximum aantal zware bewegingen zonder overschrijding van de 1%-de *minimisdrempel*, en
- (impactscore/drempelwaarde)\*100 voor de geleide emissies,

kleiner is dan 100%, kan met zekerheid gesteld worden dat de impactscore van het project onder de 1%-de *minimisdrempel* blijft en er aldus geen verdere passende beoordeling nodig is.

In onderstaande tabel worden het aantal transportbewegingen gegenereerd door het project (bepaald in stap 1 van het stappenplan, hier opgenomen in paragraaf 2) vergeleken met het aantal verkeersbewegingen waarbij de 1%-de *minimisdrempel* niet overschreden wordt<sup>3</sup>.

In stap 2 gebeurt dit 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.

KDW (kg N/ha/jaar)	Afstand tot projectsite	Type voertuigen	Max. aantal bewegingen zonder overschrijding 1%-de <i>minimisdrempel</i> <sup>3</sup>	Aantal bewegingen project	% bewegingen project t.o.v. max. bewegingen zonder overschrijding 1%-de <i>minimisdrempel</i>
6	0 m	Lichte voertuigen	70.000	54.600	78%
		Zware voertuigen	9.000	1.040	11,56%

<sup>2</sup> [https://pww.natuurenbos.be/sites/default/files/2024-04/DMverkeer\\_analyse.pdf](https://pww.natuurenbos.be/sites/default/files/2024-04/DMverkeer_analyse.pdf)

<sup>3</sup> Volgens de VITO-studie 'Voertuigemissies en de *minimis*-normen: een analytische benadering voor wegverkeer' tabel 3 voor personenvoertuigen en tabel 4 voor zwaar vrachtverkeer.

Hierbij bedraagt het personenverkeer en zware voertuigenverkeer van OCAS respectievelijk 78% en 11,56% van de maximale bewegingen waarbij de 1%-*de minimis*drempel niet wordt overschreden. De som van beide fracties bedraagt 89,56% (< 100%). Gezien zowel het lichte verkeer als het zware verkeer slechts een fractie bedraagt van het maximale verkeer waarbij de 1%-*de minimis*drempel niet wordt overschreden (d.w.z. de som van de fracties < 100%), kan bijgevolg met zekerheid gesteld worden dat de impactscore van OCAS inzake verkeersemissies minder dan 1% bedraagt.

## **2.2 Intekenen wegenis in impactscoretool**

Gezien op basis van de VITO-studie met zekerheid kan aangetoond worden dat de impactscore van het project lager is dan de 1% *de minimis*-drempel dient geen wegenis ingetekend te worden in de Impactscoretool.

## **3. Beoordeling geleide emissies**

Het rapport van de Impactscoretool is bijgevoegd (zie bijlage E6bis\_2). Voor de geleide emissies wordt een maximale impactscore vermist berekend van 0,000%. De bijdrage blijft dus ruim onder de 1%-*de minimis*drempel van de KDW-waarde.

## **4. Conclusie – verkeersemissies + geleide emissies**

Het aantal verkeersbewegingen afkomstig van het project maakt voor de beschouwde maximumafstand van 2.000 m slechts een fractie uit van 89,56 % van het maximum aantal verkeersbewegingen dat zou leiden tot een *de minimis*drempel van 1% van de KDW-waarde. Verder ligt de impactscore berekend voor de geleide emissies ruim onder deze 1%.

De (impactscore/drempelwaarde)\*100 voor de geleide emissies is gelijk aan 0,000% (< 100%). In combinatie met de verkeersemissies is de som van % (= 89,56%) kleiner dan 100%. Er wordt opgemerkt dat bij de bepaling van de verkeersemissies is uitgegaan van een afstand van 0 m tot het habitatrictlijngebied. In de praktijk bedraagt deze echter meer dan 2 km, waardoor kan worden aangenomen dat de impact ter hoogte van het SBZ-H kleiner zal zijn dan hoger bepaald.

Bijgevolg kan met zekerheid gesteld worden dat de impactscore van het gehele project ook cumulatief minder dan 1% bedraagt en dat er geen verdere passende beoordeling nodig is, gezien er geen risico is op een betekenisvolle aantasting.