

NOTA AFTOETSING STIKSTOFDEPOSITIE VERKEER

1. Inleiding

Het magazijn wordt verwarmd met 22 gasbranders.

Hiervan werd via de impactscore tool bepaald dat de impact ver onder de 1% drempel gelegen is, nl. 0,001% (zie aparte bijlage: PAS-berekening).

De 22 gasbranders werden als 1 emissiepunt beschouwd en het totale aardgasverbruik werd toegewezen aan deze stookinstallatie.

Ten gevolge van verkeersbewegingen kunnen echter ook stikstofemissies ontstaan. Op basis van de definitie, zoals opgenomen in het Stikstofdecreet (24 januari 2024) wordt voorliggende inrichting aangeduid als: “vergunningsplichtig verkeersgenererend project: een vergunningsplichtig project dat geen verkeersdragend infrastructuurproject is en dat stikstofemissiegenererende vervoersbewegingen veroorzaakt, of de wijziging van een dergelijk project”. In voorliggende nota wordt een voortoets stikstofdepositie uitgevoerd, waarbij wordt nagegaan of de impact van de stikstofdepositie, gerelateerd aan de verkeersgeneratie van het project, binnen de speciale beschermingszones (habitatrichtlijngebieden) beperkt blijft onder de drempelwaarde van 1 %.

Voor het bepalen van de impactscore voor mobiliteit werd een drietrapsbenadering uitgewerkt door de Vlaamse overheid. In eerste instantie kan er gebruik gemaakt worden van de VITO-studie ‘Voertuigemissies en de minimis-normen: een analytische benadering voor wegverkeer’ (VITO-rapport 2024/EI/R/3195) en bijhorende tabellen. In tabel 3 van dit rapport wordt de minimisdrempel voor lichte voertuigen opgenomen, in tabel 4 de minimisdrempel voor zware voertuigen.

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 wegnis ingetekend worden. De emissies voor deze lijnbron kunnen berekend worden aan de hand van een rekenblad opgemaakt door VITO. In de impactscoretool kunnen zowel wegnis als stookinstallaties of andere stikstofbronnen gecombineerd worden.

Indien het resultaat van de impactscoretool voor mobiliteit boven de 1% drempelwaarde uitkomt of bij MER-plichtige projecten dient gemodelleerd te worden in IMPACT. Deze tool is enkel toegankelijk voor experts inzake luchtkwaliteitsmodellering.

Deze nota zal invulling geven aan deze benadering.

2. Verkeersgeneratie

In de inrichting kunnen volgende verkeersbewegingen voorkomen:

- Op onderhavig exploitatieadres worden 180 werknemers tewerkgesteld. Door vakantie of ziekte zijn hier een aantal mensen niet aanwezig, dus stel max 150 wn/dag aanwezig. Afhankelijk van woonplaats en weersomstandigheden komen deze met de wagen / fiets / openbaar vervoer=maxmobiel naar Gates. Een aantal carpooled ook. Dus zonder de carpoolers, fietsers en max mobiel komen zo'n 130 werknemers met de wagen + de bus van Maaat

Worst case zijn er hier dus 260 transportbewegingen op dagbasis (aankomst + vertrek). Aan 260 werkdagen op jaarbasis betekent dit **67.600 transportbewegingen** met personenvoertuigen (= « lichte voertuigen »).

- Voor het leveren en versturen van de producten kan worden uitgegaan van **5.200 trucks, dus 10.400 transportbewegingen** (aankomst + vertrek) op jaarbasis (zie ook bijlage E01).
- Voor het ophalen van afvalstoffen door onze afvalbehandelaars zijn er 5 à 6 bewegingen per week. In worst case benadering kan dan worden uitgegaan van **290 trucks, zijnde 580 transportbewegingen** op jaarbasis.

Dit brengt het totaal op :

- lichte voertuigenbewegingen: **67.600**
- zware voertuigenbewegingen: $10.400 + 580 = \mathbf{10.980}$

3. Leidt de impact tot een betekenisvol effect ?

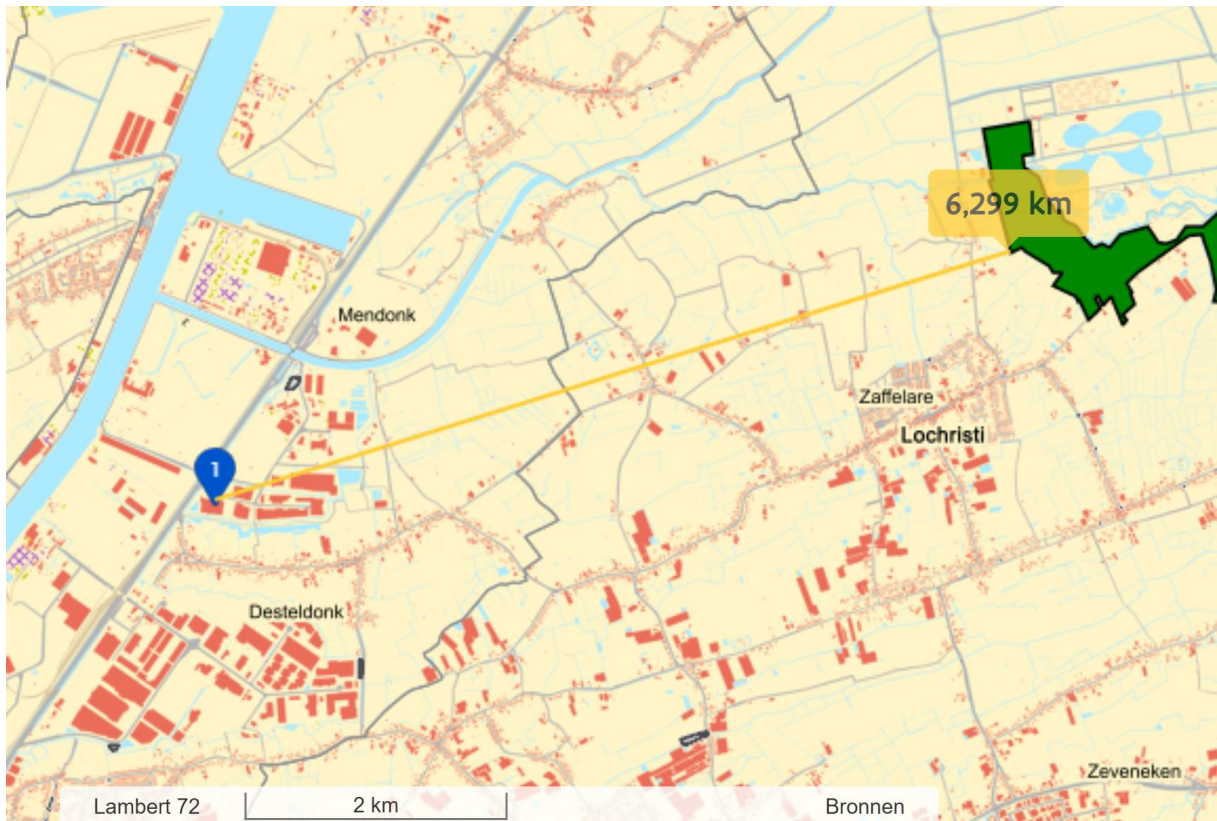
a. Habitat- en Vogelrichtlijngebieden binnen het onderzoeksgebied

Conform het stikstofdecreet (Art. 3 §1) dienen de effecten van het project op de habitatrichtlijngebieden (SBZ-H) binnen een zoekzone van 20 km binnen het project te worden onderzocht. In deze voortoets wordt de zoekzone echter beperkt tot 2 km rond de projectsite. Deze keuze is gebaseerd op de beschikbare data in de tabellen 1, 2 en 3 zoals opgenomen in 'Voertuigemissies en de minimis-normen: een analytische benadering voor wegverkeer' (VITO-rapport 2024/EI/R/3195).

Het projectgebied is niet gelegen binnen de gebieden die in het kader van Natura 2000 werden aangeduid als Habitat- of Vogelrichtlijngebied (SBZ).

In de omgeving van het bedrijf komen volgende aandachtsgebieden voor :

- Het dichtste Habitatrichtlijngebied situeert zich op ongeveer 6,3 km afstand.
- Het dichtste Vogelrichtlijngebied situeert zich op ongeveer 12,5 km afstand.



Habitatrictlijengebieden (bron : Geopunt Vlaanderen)



Vogelrichtlijengebieden (bron : Geopunt Vlaanderen)

Nagaan gevoeligheid en aftoetsing

In eerste instantie kan uitgegaan worden van een « worst case benadering » op basis van de tabellen van VITO. Indien de worst case benadering overschreden wordt, dan wordt binnen het onderzoeksgebied voor elk van de betrokken habitats nagegaan in hoeverre deze gevoelig zijn voor eutrofiëring en verzuring via de lucht. Hierbij dient dan de kritische depositiewaarde (KDW, uitgedrukt in kg N/ha.jaar)) te worden gehanteerd en per betrokken habitattype in kaart te worden gebracht.

In onderstaande tabel worden het aantal voertuigen per jaar weergegeven per kritische depositiewaarde (KDW, in kg N/(ha.jaar)) en afstand (in meter) tot het habitattype waarbij de 1% (de minimisdrempel) hoe dan ook niet zal worden overschreden. Indien de verkeersemisssies of het aantal voertuigen per jaar van een project onder de waarden weergegeven in de tabellen blijven, 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. Hierbij dienen enkel de netto (extra gegenereerde) voertuigenbewegingen afkomstig van het project afgetoetst te worden.

We toetsen af aan de worst case KDW (=6), op een afstand van 2 km (= dichtste Vogelrichtlijng gebied).

- **lichte voertuigenbewegingen:**

Er werd eerder aangegeven dat er maximaal **67.600** lichte voertuigbewegingen gecreeerd worden.

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

- ➔ Gerekend met een worst case KDW van 6 en afstand tot het dichtstbijzijnde Vogelrichtlijng gebied (> 2 km) zouden er tot **9.181.000** lichte voertuigbewegingen per jaar mogen voorkomen. Gelet op de amper **67.600** voertuigbewegingen bij Gates, kan er gesteld worden dat we hier ver onder de drempel blijven.
- ➔ Er kan dus aangenomen worden dat de 1% drempel zeker niet overschreden wordt.

- **zware voertuigenbewegingen:**
- Er werd eerder aangegeven dat er maximaal **10.980** zware voertuigbewegingen gecreeerd worden.

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

- ➔ Gerekend met een worst case KDW van 6 en afstand tot het dichtstbijzijnde Vogelrichtlijngebied (> 12 km, dus hier : 2 km) zouden er tot **1.248.000** zware voertuigbewegingen per jaar mogen voorkomen. Gelet op de amper **10.980** voertuigbewegingen bij Gates, kan er gesteld worden dat we hier ver onder de drempel blijven.
- ➔ Er kan dus aangenomen worden dat de 1% drempel zeker niet overschreden wordt.

b. Gebieden van het VEN en IVON

Het meest nabijgelegen gebied dat onderdeel uitmaakt van het VEN is gelegen op +/- 6 km afstand t.o.v. de site. Het betreft gebied nr. 248 "Moervaartvallei fase 1".



Gebieden van het VEN en IVO (bron : Geopunt Vlaanderen)

Indien voor deze, meest nabijgelegen, zones de strengst mogelijke KDW wordt aangenomen, 6 (kg N/(ha.j)), kan ook voor deze zones het maximaal toegelaten aantal vervoersbewegingen vastgelegd worden. Op basis van tabellen 3 en 4 zoals opgenomen in 'Voertuigemissies en de minimalisnormen: een analytische benadering voor wegverkeer' (VITO-rapport 2024/EI/R/3195) zouden echter meer voertuigen toegelaten zijn dan in voorgaande benadering. Voor beide vervoerscategorieën wordt het maximaal aantal vervoersbewegingen niet bereikt en dus is een nieuwe aftoetsing niet relevant.

Conclusie

Bij de worst case situatie (kortste afstand en laagste KDW) wordt het laagste aantal voertuigen of de laagste emissie gebruikt om het project aan af te toetsen (worst-case benadering):

- Voor onderhavig project betreft dit 9.181.000 lichte voertuigbewegingen en 1.248.000 zware voertuigbewegingen;
- Aangezien eerder het aantal voertuigbewegingen in worst-case omstandigheden werd bepaald op 67.600 lichte voertuigenbewegingen en 10.980 zware voertuigenbewegingen, is het duidelijk dat de minimisdrempels niet worden overschreden ;
- Daarenboven is ook de combinatie van lichte en zware voertuigbewegingen als volgt:
 - $67.600/9.181.000$ lichte voertuigbewegingen = 0,00736%
 - $10.980/1.248.000$ zware voertuigbewegingen = 0,00879%
 - $0,00736\% + 0,00879\% = 0,016158\%$ (< 1%)

Hierdoor kan met zekerheid worden gesteld dat de impactscore van het project **minder dan 1%** bedraagt en er dus **geen passende beoordeling** dient te worden uitgevoerd.