

1 Beschrijf de bronnen van geluid of trillingen.

- Pompen, roerwerken, compressoren en blowers, ventilatoren, shredders, biogasmotoren en de biomethaanunit.
- Laden en lossen;
- Transportbewegingen;
- Fakkels (bij calamiteiten).

2 Geef de maatregelen die worden ingezet om de effecten van geluid of trillingen te voorkomen of te beperken.

- De composteerinstallatie is volledig indoor opgesteld.
- De biomethaanunit is volledig binnen opgesteld.
- De motoren staan indoor opgesteld in een gebouw.
- Alle pompen, roerwerken en biogasmotoren worden opgesteld ofwel in gesloten tanks en putten ofwel binnen in het bedrijfsgebouw, tenzij zij door hun plaatsing afgeschermd worden van de omgeving en hierdoor de geluidsimpact minimaal is.
- Het laden en lossen van vaste stromen m.b.v. vrachtwagens, gebeurt volledig in pandig.
- Er wordt tijdens de avond- en nachtperiode een (lichte) overschrijding verwacht op een beoordelingspunt midden op het kanaal. Het volgende is hier over opgenomen in de geluidsprognose:

De overschrijdende immissie ten aanzien van de nachtgrenswaarde ter hoogte van BP7 noodzaakt anderzijds enige nuancering. De bijdrage wordt quasi volledig bepaald door de impact van de laad- en losactiviteiten aan de hand van de grijpkranen.

Ten eerste gaat het om een locatie te midden van het kanaal. De relevantie ten aanzien van enige menselijke impact (waartoe de Vlarengeluidsnormen stricto sensu zijn ontworpen) is hier ver te zoeken. In tweede instantie betreft het de laad- en losactiviteiten aan de hand van een grijpkraan dewelke (gelijktijdig) een overschrijding van de norm veroorzaken. Het laden en lossen van (twee) schepen dient dus al samen te gebeuren om van een overschrijding te kunnen spreken. Dit zal hoegenaamd niet vaak voorkomen (maar is potentieel dus wel mogelijk). Overigens is het zo dat dit laden en lossen van schepen niet in hand is van B.A.T., maar wordt uitgevoerd door Sea-invest, een haven- en terminaloperator die dergelijke activiteiten in de hele Genste zeehaven uitvoeren. In feite heeft B.A.T. hier dan ook geen rechtstreeks zeggenschap rond het laden en lossen. Er zijn in dit verband ook specifiek te volgen procedures ten aanzien van deze havenactiviteiten. Naast al het voorgaande dient ook vermeld te worden dat – indien de activiteit effectief als een probleem wordt beschouwd – heel wat andere gelijkaardige activiteiten in het havengebied (en zo zijn er wel wat) mogelijks wel eens een probleem kunnen vormen in deze specifieke Vlarencontext. Als laatste kan ook de prognosefase vermeld worden. Er werd in de simulatie rekening gehouden met de akoestische gegevens van een type overslagkraan, maar in welke mate deze geluidsniveaus overeenkomen met deze die ter plaatse gebruikt worden is op heden niet gekend. Al het voorgaande leidt ons te stellen

dat de (overigens beperkte) nachtelijke overschrijding ter hoogte van BP7 als aanvaardbaar wordt beschouwd.

- Er worden geen problemen inzake geluid verwacht.

3 Motiveer waarom de effecten van geluid of trillingen al dan niet aanzienlijk zijn. Schenk hierbij ook aandacht aan effecten op menselijke gezondheid.

- De composteerinstallatie is volledig indoor opgesteld.
- De biomethaanunit is volledig binnen opgesteld.
- De motoren staan indoor opgesteld in een gebouw.
- Alle pompen, roerwerken en biogasmotoren worden opgesteld ofwel in gesloten tanks en putten ofwel binnen in het bedrijfsgebouw, tenzij zij door hun plaatsing afgeschermd worden van de omgeving en hierdoor de geluidsimpact minimaal is.
- Het laden en lossen van vaste stromen m.b.v. vrachtwagens, gebeurt volledig in pandig.
- Er wordt tijdens de avond- en nachtperiode een (lichte) overschrijding verwacht op een beoordelingspunt midden op het kanaal. Het volgende is hier over opgenomen in de geluidsprognose:

De overschrijdende immissie ten aanzien van de nachtgrenswaarde ter hoogte van BP7 noodzaakt anderzijds enige nuancering. De bijdrage wordt quasi volledig bepaald door de impact van de laad- en losactiviteiten aan de hand van de grijpkranen.

Ten eerste gaat het om een locatie te midden van het kanaal. De relevantie ten aanzien van enige menselijke impact (waartoe de Vlarengeluidsnormen stricto sensu zijn ontworpen) is hier ver te zoeken. In tweede instantie betreft het de laad- en losactiviteiten aan de hand van een grijpkraan dewelke (gelijktijdig) een overschrijding van de norm veroorzaken. Het laden en lossen van (twee) schepen dient dus al samen te gebeuren om van een overschrijding te kunnen spreken. Dit zal hoegenaamd niet vaak voorkomen (maar is potentieel dus wel mogelijk). Overigens is het zo dat dit laden en lossen van schepen niet in hand is van B.A.T., maar wordt uitgevoerd door Sea-invest, een haven- en terminaloperator die dergelijke activiteiten in de hele Genste zeehaven uitvoeren. In feite heeft B.A.T. hier dan ook geen rechtstreeks zeggenschap rond het laden en lossen. Er zijn in dit verband ook specifiek te volgen procedures ten aanzien van deze havenactiviteiten. Naast al het voorgaande dient ook vermeld te worden dat – indien de activiteit effectief als een probleem wordt beschouwd – heel wat andere gelijkaardige activiteiten in het havengebied (en zo zijn er wel wat) mogelijks wel eens een probleem kunnen vormen in deze specifieke Vlarengeluid context. Als laatste kan ook de prognosefase vermeld worden. Er werd in de simulatie rekening gehouden met de akoestische gegevens van een type overslagkraan, maar in welke mate deze geluidsniveaus overeenkomen met deze die ter plaatse gebruikt worden is op heden niet gekend. Al het voorgaande leidt ons te stellen dat de (overigens beperkte) nachtelijke overschrijding ter hoogte van BP7 als aanvaardbaar wordt beschouwd.

Er worden geen aanzienlijke effecten verwacht op vlak van geluid en trillingen. Voor verdere duiding wordt er verwezen naar de geluidstudie (zie bijlage E5bis).

**4 Wenst u een relevante studie toe te voegen ter ondersteuning van uw aanvraag?
Een mogelijke studie is een akoestisch onderzoek naar aanleiding van klachten.**

☒ *Ja. Voeg die studie als bijlage E5bis bij het formulier.*

☐ Nee

