

Effecten op de omgeving

MOGELIJKE EFFECTEN VAN DE AANVRAAG OP DE OMGEVING (MENS EN MILIEU)

Heeft de aanvraag mogelijke effecten op de mobiliteit?

Ja

Heeft de aanvraag mogelijke effecten op de bodem en hierdoor een mogelijk effect op het milieu?

Nee. Er zijn geen effecten denkbaar.

Heeft de aanvraag mogelijke effecten op het watersysteem en hierdoor een mogelijk effect op het milieu?

Nee. Er zijn geen effecten denkbaar.

Heeft de aanvraag mogelijke effecten op de luchtkwaliteit en hierdoor een mogelijk effect op het milieu?

Nee. Er zijn geen effecten denkbaar.

Zijn er mogelijke effecten van geluid of trillingen ten gevolge van de aanvraag en hierdoor een mogelijk effect op het milieu?

Ja

Heeft de aanvraag mogelijke effecten op biodiversiteit of kan de aanvraag een betekenisvolle aantasting van de natuurlijke kenmerken van een speciale beschermingszone veroorzaken, zodat een voortoets, impactscoreberekening of een passende beoordeling nodig is?

Nee. Er zijn geen effecten denkbaar.

Heeft de aanvraag een mogelijk risico op zware ongevallen of rampen?

Nee. Er zijn geen effecten denkbaar.

Heeft de aanvraag mogelijke effecten op landschap, erfgoed of archeologie?

Nee. Er zijn geen effecten denkbaar.

Zijn er mogelijke effecten op de gezondheid ten gevolge van de aanvraag?

Nee. Er zijn geen effecten denkbaar.

Heeft het project een mogelijk effect op ruimtelijke aspecten?

Nee. Er zijn geen effecten denkbaar.

Zijn er mogelijke effecten op het klimaat ten gevolge van de aanvraag?

Nee. Er zijn geen effecten denkbaar.

Heeft de aanvraag mogelijk nog andere relevante effecten?

Nee

Zijn er door de relatie met andere projecten relevante cumulatieve effecten te verwachten?

Nee

Mobiliteit

Is er een mobiliteitsstudie opgemaakt?

Nee

Beschrijf de mobiliteit die gegenereerd wordt door de aanvraag.

Biodiversiteit – beoordeling van de potentiële effecten van stikstofoxiden door mobiliteit

In het kader van de aanvraag werd het potentiële effect van de bedrijfsgebonden mobiliteit op stikstofgevoelige habitats beoordeeld overeenkomstig de Vlaamse methodiek voor stikstofdepositie ten gevolge van mobiliteit.

De exploitatie genereert voornamelijk verkeer tijdens de periode van 1 september tot en met 30 juni.

Het bedrijfsverkeer bestaat uit 7 dieselbestelwagens (Euro 6) die op werkdagen worden ingezet. Uitgaande van circa 203 werkdagen per exploitatieperiode geeft dit:

$7 \text{ bestelwagens} \times 203 \text{ werkdagen} \times 2 \text{ bewegingen} = 2.842 \text{ lichte voertuigbewegingen per jaar.}$

Daarnaast wordt gemiddeld tweemaal per week een dieselvrachtwagen (Euro 6) ingezet. Dit resulteert in ongeveer:

$2 \text{ bezoeken/week} \times \text{circa } 40,6 \text{ weken} \times 2 \text{ bewegingen} = \text{circa } 162 \text{ zware voertuigbewegingen per jaar.}$

De totale bedrijfsgebonden verkeersgeneratie bedraagt bijgevolg circa 3.004 voertuigbewegingen per jaar, waarvan 2.842 bewegingen met lichte voertuigen en 162 bewegingen met een zwaar voertuig.

De voornaamste verkeersroute van en naar de inrichting verloopt via Eddastraat – Skaldenstraat – John Kennedylaan – R4.

Binnen de inrichting worden tevens 8 elektrische heftrucks gebruikt. Deze heftrucks zijn elektrisch aangedreven en worden beschouwd als intern elektrisch verkeer. Er is bijgevolg geen rechtstreekse uitlatemissie van NOx door deze heftrucks.

Voor de beoordeling van het mobiliteitsaspect werd eerst de worst-case toets uitgevoerd aan de hand van de Vlaamse VITO-tabellen voor voertuigemissies en de minimis-normen.

Bij de worst-case toets worden voor een habitat met een kritische depositiewaarde van 6 kg N/(ha.jaar) en een afstand van 0 m de volgende aantallen gehanteerd als grens waarbij de 1%-de minimisdrempel niet wordt overschreden:

- licht verkeer: 70.000 voertuigbewegingen per jaar;
- zwaar verkeer: 9.000 voertuigbewegingen per jaar.

De lichte voertuigbewegingen van het project vertegenwoordigen:

$$2.842 / 70.000 \times 100 = 4,06\%$$

van de overeenkomstige worst-case grenswaarde.

De zware voertuigbewegingen vertegenwoordigen:

$$162 / 9.000 \times 100 = 1,80\%$$

van de overeenkomstige worst-case grenswaarde.

De som van beide aandelen bedraagt:

$$4,06\% + 1,80\% = 5,86\%$$

en blijft bijgevolg ruim onder 100%.

Op basis van deze worst-case toets kan met zekerheid worden gesteld dat de impactscore van de bedrijfsgebonden mobiliteit niet hoger is dan de 1%-de minimisdrempel.

Een verdere modellering van de verkeersroute in de impactscoretool is op basis van deze toets niet noodzakelijk. De verkeersroute Eddastraat – Skaldenstraat – John Kennedylaan – R4 wordt wel ter volledigheid in het dossier beschreven.

Bijgevolg wordt geconcludeerd dat de bedrijfsgebonden mobiliteit geen relevante impact veroorzaakt op stikstofgevoelige habitats ten gevolge van NOx-depositie en dat voor dit mobiliteitsaspect geen verdere passende beoordeling inzake stikstofdepositie vereist is.

Motiveer waarom de effecten op de mobiliteit al dan niet aanzienlijk zijn.



Biodiversiteit – beoordeling van de potentiële effecten van stikstofoxiden door mobiliteit

In het kader van de aanvraag werd het potentiële effect van de bedrijfsgebonden mobiliteit op stikstofgevoelige habitats beoordeeld overeenkomstig de Vlaamse methodiek voor stikstofdepositie ten gevolge van mobiliteit.

De exploitatie genereert voornamelijk verkeer tijdens de periode van 1 september tot en met 30 juni.

Het bedrijfsverkeer bestaat uit 7 dieselbestelwagens (Euro 6) die op werkdagen worden ingezet. Uitgaande van circa 203 werkdagen per exploitatieperiode geeft dit:

$7 \text{ bestelwagens} \times 203 \text{ werkdagen} \times 2 \text{ bewegingen} = 2.842 \text{ lichte voertuigbewegingen per jaar.}$

Daarnaast wordt gemiddeld tweemaal per week een dieselvrachtwagen (Euro 6) ingezet. Dit resulteert in ongeveer:

$2 \text{ bezoeken/week} \times \text{circa } 40,6 \text{ weken} \times 2 \text{ bewegingen} = \text{circa } 162 \text{ zware voertuigbewegingen per jaar.}$

De totale bedrijfsgebonden verkeersgeneratie bedraagt bijgevolg circa 3.004 voertuigbewegingen per jaar, waarvan 2.842 bewegingen met lichte voertuigen en 162 bewegingen met een zwaar voertuig.

De voornaamste verkeersroute van en naar de inrichting verloopt via Eddastraat – Skaldenstraat – John Kennedylaan – R4.

Binnen de inrichting worden tevens 8 elektrische heftrucks gebruikt. Deze heftrucks zijn elektrisch aangedreven en worden beschouwd als intern elektrisch verkeer. Er is bijgevolg geen rechtstreekse uitlaatmissie van NOx door deze heftrucks.

Voor de beoordeling van het mobiliteitsaspect werd eerst de worst-case toets uitgevoerd aan de hand van de Vlaamse VITO-tabellen voor voertuigemissies en de minimis-normen.

Bij de worst-case toets worden voor een habitat met een kritische depositiewaarde van 6 kg N/(ha.jaar) en een afstand van 0 m de volgende aantallen gehanteerd als grens waarbij de 1%-de minimisdrempel niet wordt overschreden:

- licht verkeer: 70.000 voertuigbewegingen per jaar;
- zwaar verkeer: 9.000 voertuigbewegingen per jaar.

De lichte voertuigbewegingen van het project vertegenwoordigen:

$2.842 / 70.000 \times 100 = 4,06\%$

van de overeenkomstige worst-case grenswaarde.

De zware voertuigbewegingen vertegenwoordigen:

$162 / 9.000 \times 100 = 1,80\%$

van de overeenkomstige worst-case grenswaarde.

De som van beide aandelen bedraagt:

$4,06\% + 1,80\% = 5,86\%$

en blijft bijgevolg ruim onder 100%.

Op basis van deze worst-case toets kan met zekerheid worden gesteld dat de impactscore van de bedrijfsgebonden mobiliteit niet hoger is dan de 1%-de minimisdrempel.

Een verdere modellering van de verkeersroute in de impactscoretool is op basis van deze toets niet noodzakelijk. De verkeersroute Eddastraat – Skaldenstraat – John Kennedylaan – R4 wordt wel ter volledigheid in het dossier beschreven.

Bijgevolg wordt geconcludeerd dat de bedrijfsgebonden mobiliteit geen relevante impact veroorzaakt op stikstofgevoelige habitats ten gevolge van NOx-depositie en dat voor dit mobiliteitsaspect geen verdere passende beoordeling inzake stikstofdepositie vereist is.

Geluid of trillingen

EFFECTEN VAN GELUID OF TRILLINGEN

Beschrijf de bronnen van geluid of trillingen.

Potentieel: machines, compressor en intern transport.

Aanvulling_OMV_2026075733_AlterExpo_v3.pdf

Aanvullingen bij aanvraag omgevingsvergunning Alter Expo.pdf

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

Alle activiteiten gebeuren in pandig

Massieve gebouwschil

Uitsluitend elektrische heftrucks

Werkuren beperkt tot normale dagperiode (7u–18u)

Motiveer waarom de effecten van geluid of trillingen op de omgeving al dan niet aanzienlijk zijn.

Alle activiteiten gebeuren in pandig

Massieve gebouwschil

Uitsluitend elektrische heftrucks

Werkuren beperkt tot normale dagperiode (7u–18u)

Indien u wenst, kunt u hier een relevante studie toevoegen ter ondersteuning van uw aanvraag.

☒ niet van toepassing