

INDUSS II – STIKSTOFNOTA

1 Inleiding

Op 24/01/2024 werd het stikstofdecreet aangenomen door de Vlaamse regering. Hierin wordt onder meer vastgelegd hoe bij een vergunningsplichtig project met NOx emissies, zoals voorliggend project, dient om te gaan met stikstofdepositie t.a.v. Speciale beschermingszones; gebieden van de Habitatrichtlijn en Vogelrichtlijn. Hierin blijft de vergunningsdrempel van 1% bijdrage aan de kritische depositiewaarde (KDW) voor industrie en transport behouden voor habitats binnen een Habitatrichtlijngebied (SBZ-H). Het kader voor de beoordeling ziet er dus als volgt uit:

Aandeel voorziene depositie t.o.v. de KDW van de getroffen gevoelige habitat (impactscore) ¹⁸	Gevolg
Kleiner dan 1%	In principe geen passende beoordeling vereist
Vanaf 1%	Passende beoordeling vereist

De **impactscore** betreft (voor en na het stikstofdecreet van februari) de beoordelingswijze ten aanzien van gebieden van de Habitatrichtlijn, en is de procentuele bijdrage van het project aan de hoeveelheid stikstof dat het meest kwetsbare habitat of zoekzone voor habitat binnen deze beschermde natuur jaarlijks aankan (= de Kritische depositiewaarde of KDW).

Het Stikstofdecreet van februari 2024 legt vast dat bij een impactscore van <1% er geen Passende beoordeling (uitgebreid onderzoek naar mogelijke effecten op Habitatrichtlijngebied dient te worden uitgevoerd. Deze impactscore kan modelmatig worden bepaald met een depositiemodel, het decreet spreekt van een toetsingszone van 20 km rond het project. Alleen de habitattypes waarvoor er reeds een overschrijding van de KDW geldt, of waarvoor het project een overschrijding van de KDW kan veroorzaken, moeten meegenomen worden.

Wat betreft de speciale beschermingszones dient te worden gekeken naar de:

- de actueel aanwezige Europees te beschermen habitats
- de locaties van de tot doel gestelde Europees te beschermen habitats op terreinen onder passend beheer: locaties waar reeds instandhoudingsdoelstellingen voor habitats ruimtelijk geplaatst en vastgelegd zijn in goedgekeurde natuurbeheerplannen of daarmee vergelijkbare overeenkomsten
- de zoekzones: zones die gevrijwaard worden per habitatype met het oog op het optimaal plaatsen in de toekomst van de instandhoudingsdoelstellingen voor dat habitatype voor de betrokken SBZ.

2 Impactscore van projectgebonden stikstofuitstoot

Tijdens de exploitatiefase komen NO_x-emissies vrijkomen door transport van materialen en personenvervoer.

Het doel van deze toetsing is nagaan wat de effecten zijn van mogelijke stikstofdepositie in de omgeving van het projectgebied.

De impact die in kaart wordt gebracht bestaat uit de uitstoot van stikstofoxiden (NO_x), die zich via de lucht verspreiden en als vermestende en verzurende stikstofdepositie kunnen neerslaan ter hoogte van de waardevolle vegetatie in de omgeving en zo de habitatkwaliteit aantasten door verontreiniging door atmosferische stikstofdepositie.

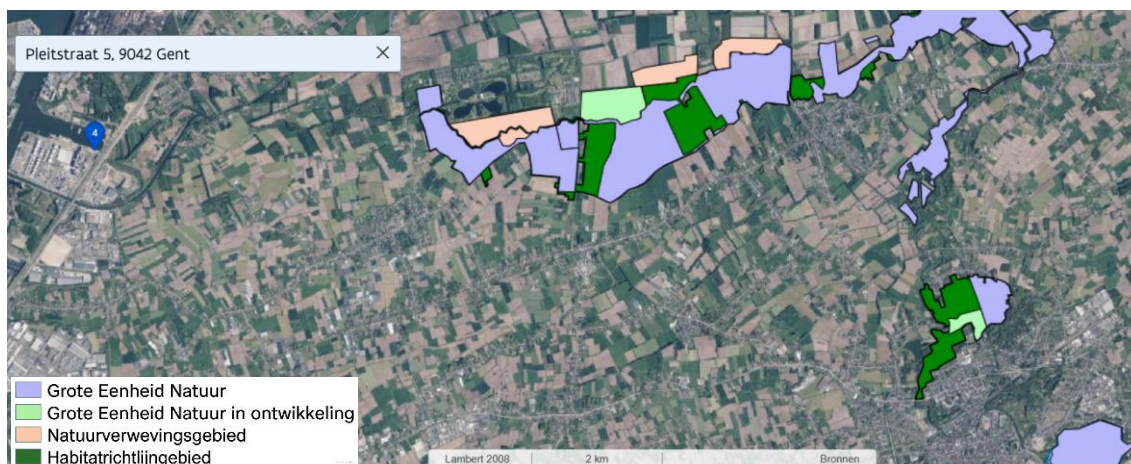
Er werd in functie van dit project gewerkt volgens de driestapsbenadering zoals voorgesteld Praktische wegwijzer stikstofdepositie (Eutrofiëring en verzuring via de lucht), versie 20 juni 2024.

1. In eerste instantie dient gebruik gemaakt te worden van de VITO studies 'Voertuigemissies en de minimis-normen: een analytische benadering voor wegverkeer' alsook 'Emissies in de aanlegfase en de minimis-normen: een analytische benadering' en daar bijhorende tabellen
2. Indien op basis daarvan niet met zekerheid kan aangetoond worden dat de impactscore van het project lager is dan 1% de minimis-drempel dient in de impactscoretool ingetekend worden.
3. Indien het resultaat van de impactscoretool voor mobiliteit boven 1% uitkomt of bij MER-plichtige projecten dient tot slot gemodelleerd worden in IMPACT.

Deze stappen worden gevolgd voor de emissies die zoals bovenstaand beschreven afkomstig zijn van volgende bronnen:

- Emissies afkomstig door verbrandingsmotoren tijdens de exploitatiefase.

Het dichtstbijzijnde Habitatrichtlijngebied 'Bossen en heiden van zandig Vlaanderen: oostelijk deel' (BE2300005) ligt op ca. 5 km ten oosten van het projectgebied. Grotendeels overlappend hiermee is VEN-gebied 'Moervaartvallei' (GEN-248). Op ca. 15.200 m ten zuidoosten van het projectgebied ligt Vogelrichtlijngebied 'Durme en de middenloop van de Schelde' (BE2301235) (Figuur 1).



Figuur 1: Habitatrichtlijngebieden (Groen) en VEN-gebieden (Paars) in de omgeving van het projectgebied (Bron: Geopunt)

2.1 Berekening van de impact door gebruik van de VITO studies en bijhorende tabellen

Dagelijks worden 3 verplaatsingen met kleine bestelwagens voorzien voor onderhoud installaties en controlerondes. Wekelijks komt een poetsfirma langs. Maandelijks worden 5 bijkomende verplaatsingen uitgevoerd voor toezicht, controle en onderhoud van apparatuur en installaties door bvb. IT-afdeling, facility afdeling, afdeling milieu, afdeling preventie, afdeling Engineering.

Qua zwaar verkeer zijn er zo'n 150 vrachtwagens op jaarbasis voor bulkophalingen. Er zijn zo'n 30 chemicaliënleveringen per jaar. Twee keer per jaar is er een afvalophaling met een vrachtwagen i.f.v. groter onderhoud van de installaties zoals vervanging van membranen.

Het aantal voertuigbewegingen tijdens de exploitatiefase als volgt ingeschat:

Tabel 1: Aantal voertuigbewegingen per jaar ten gevolge van de site

Functie	Licht verkeer	Zwaar verkeer
Levering chemicaliën	-	364
Personeel: auto / bestelwagen	2.414	-

Betreffend de emissies afkomstig van het gegenereerd (zwaar) verkeer wordt volgende tabel geraadpleegd:

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
21	32000	49000	65000	86000	107000	143000	178000	228000	312000	395000	561000	908000	1917000	1917000	1917000
22	34000	53000	67000	92000	111000	151000	186000	237000	327000	414000	588000	953000	1917000	1917000	1917000
23	36000	55000	70000	95000	116000	157000	195000	249000	341000	433000	615000	997000	1917000	1917000	1917000
26	42000	63000	80000	107000	132000	178000	220000	281000	387000	490000	696000	1127000	1917000	1917000	1917000
28	44000	67000	86000	116000	141000	191000	237000	302000	416000	527000	749000	1213000	1917000	1917000	1917000
29	46000	70000	90000	120000	147000	199000	247000	314000	431000	546000	776000	1256000	1917000	1917000	1917000
30	47000	72000	92000	124000	153000	207000	255000	326000	446000	565000	803000	1300000	1917000	1917000	1917000
32	51000	78000	99000	132000	163000	220000	272000	347000	475000	604000	855000	1386000	1917000	1917000	1917000

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
22	253000	394000	493000	676000	818000	1114000	1368000	1748000	2411000	3046000	4329000	7009000	14103000	14103000	14103000
23	267000	409000	521000	705000	860000	1156000	1438000	1833000	2510000	3187000	4527000	7333000	14103000	14103000	14103000
26	310000	465000	592000	789000	973000	1311000	1621000	2073000	2848000	3610000	5119000	8293000	14103000	14103000	14103000
28	324000	493000	634000	860000	1043000	1410000	1748000	2228000	3060000	3878000	5514000	8927000	14103000	14103000	14103000
29	338000	521000	662000	888000	1085000	1466000	1819000	2313000	3173000	4019000	5712000	9237000	14103000	14103000	14103000
30	352000	535000	676000	916000	1128000	1523000	1875000	2397000	3286000	4160000	5909000	9562000	14103000	14103000	14103000
32	380000	578000	733000	973000	1198000	1621000	2002000	2552000	3497000	4442000	6290000	10197000	14103000	14103000	14103000

In deze beoordeling kijkt men naar een afstand van 2 km en een KDW van 6 (worst case). Bij deze waarde kan men aflezen uit de tabellen dat 1.248.000 voertuigbewegingen met zware voertuigen (vrachtwagens) en 9.181.000 voertuigbewegingen met lichte voertuigen mag bestaan vooraleer de drempel wordt bereikt. Ten gevolge van bovenstaande gegenereerde verkeerscijfers is de toetsing aan de drempelwaarde $364/1.248.000 + 2.414/9.181.000 \cdot 100\% = 0,026\%$ van de benodigde uitstoot om de 1% drempel te overschrijden. De werkelijke impact zal nog lager zijn aangezien het VEN-gebied niet op 2 km, maar 5 km van de site gelegen is.

3 Resultaten en conclusies

Tijdens de **exploitatiefase** stoot men door de mobiele bronnen 0,026% uit van de uitstoot benodigd om de 1% drempel te overschrijden. Met andere woorden is de impact niet dermate groot dat de 1% drempel wordt overschreden.

Concreet kan er dus gesteld worden dat de uitstoot aan NO_x en NH₃ **geen betekenisvol negatief** effect veroorzaakt op de omliggende Habitatrichtlijngebieden. Er hoeft **geen passende beoordeling** opgemaakt te worden voor wat betreft de impact van eutrofiëring en verzuring via de lucht.

Uitgaand van de zeer beperkte lokale toename van stikstofdepositie samengaan met het project, is er binnen de naburige VEN-gebieden ook geen hypotheek te verwachten ten opzichte van de beleidsmatig via PAS en Luchtbeleidsplan 2030 verankerde, veel sterkere stikstofdepositiedaling die ook in de nabije VEN-gebieden wordt verwacht. Aldus wordt **geen onvermijdbare of onherstelbare schade aan het VEN** verwacht.

Het gebied ligt bovendien te ver van Nederland om op deze gebieden een impact te hebben. Er is zo **geen betekenisvolle impact op in Nederland aanwezige Speciale beschermingszones** mogelijk.