

Addendum E Relevante potentiële effecten

1. Relevante potentiële effecten op mobiliteit

De verplaatsingen van dit bedrijf, betreffen in eerste instantie de eigen verplaatsingen van de exploitant en de werknemer.

De onderaannemers rijden meestal rechtstreeks naar de werf en komen aldus niet dagelijks naar deze nieuwe entiteit.

De zaakvoerder en diens echtgenote en maximaal 2 werknemers zullen hoogstens dagelijks van en naar deze site vertrekken.

De werkuren situeren zich tussen 6 u 's morgens en 19 u 's avonds. Vanaf 6 u 's morgens zullen er dus een beperkt aantal transporten plaatsvinden vanuit deze site naar de verschillende werven (hoogstens 4 per weekdag).

Verder omvat het transport naar deze site een aantal transporten ivm leveringen voor oa. mazout, bouwmaterialen, lasgas, oliën....deze transporten vinden steeds plaats gedurende de dag.

Naar schatting zullen hiervoor op weekbasis zo'n 5 transporten plaatsvinden.

Het betreft in hoofdzaak transporten ivm eigen vervoer, plaatselijk verkeer en dit in onbeladen toestand. Er zal geen afval op deze locatie worden gestockeerd.

Op heden geldt in de Tieltsteenweg een tonnagebeperking van 7,5 ton uitgezonderd plaatselijk verkeer. Een tonnagebeperking van 7,5 ton betekent dat voertuigen met een maximale toegelaten massa (MTM) van meer dan 7,5 ton niet mogen rijden in een bepaald gebied of tijdens bepaalde tijdstippen. Dit wordt vaak ingesteld om het verkeer in woonwijken of centra te reguleren, de verkeersveiligheid te verhogen en geluidsoverlast te verminderen. Vrachtwagens mogen wel nog laden en lossen binnen de beperkte zone, maar niet rijden. De doelstelling van een tonnagebeperking is vaak het verminderen van verkeersdruk, het verbeteren van de leefbaarheid van woonwijken en het verhogen van de verkeersveiligheid.

Zoals reeds werd gesteld zou het vestigen van Grodévé op deze site, slechts een beperkte bijkomende impact met zich meebrengen op deze straat. Er zullen hoogstens 4 eigen transporten per weekdag plaatsvinden. Daarnaast nog een beperkt aantal zware transporten ivm leveringen: hooguit 5 per week. Er kan ivm de tonnagebeperking een uitzondering worden verkregen op dit verbod ivm plaatselijk verkeer. Aanvrager wenst te duiden op het feit dat er nog andere bedrijven in de straat gevestigd zijn, waarvoor deze tonnagebeperking zou geldig zijn. Gezien de beperkte omvang van deze transporten wenst aanvrager aldus een uitzondering te mogen verkrijgen op deze beperking, zoniet lijkt het vestigen van om het even welk bedrijf op deze site naar de toekomst toe een heikel punt te blijven. Tot slot wenst aanvrager te wijzen op het feit dat het voormalige bedrijf Orotra NV die er zich gevestigd heeft destijds en waarvoor een BPA werd opgemaakt, een transportbedrijf was, die ruim 20 camions had rijden, dewelke ook boven deze tonnagebeperking vallen. Aangezien er op heden veel minder verkeer zal plaatsvinden dan destijds tijdens de uitbating van Orotra BV en aangezien er duidelijk vermeld wordt in de voorschriften van het BPA dat de bedrijvigheid die zich er vestigt, niet meer storend en of hinderlijk mag zijn voor de omgeving dan het aldaar huidig gevestigde bedrijf, staat het 100 % vast dat voorliggende aanvraag daar zeker kan aan voldoen. Zodoende deze aanvraag vergunbaar wordt geacht.

2. Relevante potentiële effecten op bodem

Op het bedrijf zijn er nauwelijks emissies te verwachten naar de bodem toe.

Bij aanvang is het de bedoeling om de activiteiten in de hoofdzakelijk vergunde gebouwen te laten doorgaan. Er moeten geen noemenswaardige wijzigingen gebeuren aan de gebouwen zelf.

Alle gebouwen werden gebouwd uit duurzame en degelijke materialen, volgens een code van goede praktijk. De vloer werd in geen geval voorzien van overstorten of afleidingskanalen en zijn vervaardigd uit vloeistofdichte materialen.

Tussen 2014 en op heden werden er geen Vlarebo activiteiten meer uitgebaat op deze site. Er was een huurder aanwezig die er zijn intrek nam in 2009, deze baatte er evemin Vlarebo activiteiten uit. De beroepsactiviteiten van de huurder was handel in tweedehands bureel-en opslagmateriaal (rekken).

Er werd daarvoor wel een oriënterend bodemonderzoek uitgevoerd, maar na dit onderzoek werden geen nieuwe vergunningen door de gemeente verstrekt waaruit kan afgeleid worden dat er andere risico-inrichtingen op deze site zouden hebben plaatsgevonden. Gezien de kadastrale ligging en het bestemmingstype niet wijzigt en ervan uitgaande dat er geen schadegevallen gebeurden, mogen we ervan uitgaan dat ikv een overdracht geen nieuw oriënterend bodemonderzoek dient uitgevoerd te worden.

De stalplaatsen van de voertuigen en hun aanhorigheden zijn van alle bewoonde lokalen afgescheiden door volle muren, schutsels, zolderingen, vloeren in metselwerk of in beton. De stalplaatsen worden voortdurend doeltreffend verlucht derwijze dat de atmosfeer er nooit giftig of ontplofbaar kan worden.

De mazout zal worden opgeslagen in bovengrondse, dubbelwandige tanks. De voertuigen worden binnen, op een verharde ondergrond geplaatst, voorzien van verdeelslang.

Het bedrijf ligt daarenboven volledig buiten elk waterwingebied en/of beschermingszone, zoals afgebakend in toepassing van het decreet van 24 januari 1984 houdende maatregelen inzake het grondwaterbeheer.

3. Relevante potentiële effecten op het watersysteem

Al het regenwater van de daken zal worden opgevangen in 5 citernes van 20 m³ met een overloop aangesloten op de Tieltssesteenweg.

Op het bedrijf zal hemelwater worden gebruikt voor het wassen van de voertuigen.

Bedrijfsafvalwater van het wassen van voertuigen/materiaal wordt opgevangen via de aan te leggen opvanggoot richting een olie-en vetafscheider, waarna dit geloosd kan worden op de openbare riolering.

Er wordt er steeds naar gestreefd om het verbruik van water te beperken. Aangezien het waterverbruik zich beperkt tot waswater voor de voertuigen en er ook gebruik zal gemaakt worden van een hogedrukreiniger, zijn er verder geen maatregelen te voorzien om het waterverbruik te gaan beperken.

Volgende hoeveelheden verontreinigd hemelwater zijn afkomstig van de wasplaats:

0,0159 m³/m²/u

0,0408 m³/m²/dag

0,85 m³/m²/jaar

Er wordt een wasplaats voorzien van 5 op 20 m of nog 100 m². De hoeveelheid verontreinigd hemelwater afkomstig van de wasplaats bedraagt aldus max. 1,59 m³/u of 4,08 m³/dag of 850 m³/jaar. Hierbij werd rekening gehouden aldus met de bovenvermelde piekdebieten.

De hoeveelheid bedrijfsafvalwater afkomstig van het wassen van de voertuigen wordt ingeschat op slechts max. 400 liter per uur of nog 0,4 m³/uur, 3,2 m³/dag of 640 m³/jaar, zodoende het totale lozingsdebiet van de wasplaats waarop regenwater terechtkomt en het waswater van de voertuigen zelf minder dan 2 m³/u zal bedragen, nl 1,99 m³/u of 7,28 m³/dag of 1.490 m³/jaar.

4. Relevante potentiële effecten op de luchtkwaliteit

Met betrekking tot de lucht vallen er geen emissies te verwachten. De beperkte transporten van en naar de site zullen geen nadelijke effecten veroorzaken op het compartiment lucht. Op deze site zullen zelf geen activiteiten plaatsvinden op heden. Deze site dient louter als stockage van het rollend materiaal en materieel.

Het bedrijf zal op uiterst nette manier geëxploiteerd worden. Er kan dus worden aangenomen dat de bestaande inrichting thans zonder noemenswaardige hinder voor de onmiddellijke omgeving wordt uitgebaat.

5. Relevante potentiële effecten van geluid en trillingen

Geluidshinder zal minimaal zijn.

Op het bedrijf zullen geen inrichtingen aanwezig zijn waarvoor de sectorale bepalingen specifieke geluidsnormen opleggen of een akoestisch onderzoek noodzakelijk zou zijn.

Op het bedrijf betreft het voornamelijk het stallen van voertuigen en opslag van klein materiaal. Er worden geen activiteiten uitgevoerd waardoor er geluidshinder zou ontstaan.

6. Relevante potentiële effecten op de biodiversiteit

Aangezien er geen erkende of Vlaamse natuurreservaten, Habitatrictlijn-, vogelrichtlijn-, of ramsargebieden gelegen zijn in de nabije omgeving van het bedrijf, worden er geen effecten verwacht van het bedrijf op deze gebieden.

Het meest nabijgelegen VEN gebied is gelegen op zo'n 330 m van deze site. Daar de stikstofuitstoot tgv deze activiteiten zich beperken tot louter aan en afvoerbewegingen van een aantal voertuigen is de impact op de waardevolle natuur in het nabijgelegen VEN gebied heel beperkt.

BEOORDELING STIKSTOFDEPOSITIE TEN GEVOLGE VAN HET VERKEERSGENEREREND MOBILITEITSASPECT

Het Stikstofdecreet bepaalt dat bij een verkeer genererend project, de stikstofdepositie ten gevolge van de vervoersbewegingen van het project beoordeeld moeten worden.

Het voorwerp van de aanvraag betreft het exploiteren van een aannemersbedrijf in grond-en afbraakwerken op deze site . Bijgevolg dient de stikstofdepositie ten gevolge van de vervoersbewegingen van het project beoordeeld te worden en dit tijdens de aanlegfase als ook tijdens de exploitatiefase.

Het project is bijgevolg in te delen bij de eenvoudige dossiers met verkeer als enige stikstofbron.

Om eenvoudige (stedenbouwkundige) dossiers met verkeer als enige stikstofbron te toetsen aan het Stikstofdecreet, kan beroep gedaan worden op de recente VITO studie 'Voertuigemissies en de minimis-normen: een analytische benadering voor wegverkeer' (VITO-rapport 2024/EI/R/3195).

De studie werd uitgevoerd in opdracht van: departement Omgeving, in het kader van de referentietask PAS Referentie: 2024/EI/R/3195 April 2023.

Dit rapport bevat drie tabellen:

1. Tabel 4: emissies van een wegsegment (in kg NO_x/km.u) waarbij geen overschrijding optreedt van de 1% de minimisdrempel

Tabel 2: Emissie van puntbron (in kg NO_x/jaar) waarbij geen overschrijding optreedt van de 1%-de minimisdrempel voor een habitatgebied op afstand zoals aangeduid in het kolomhoofd (in m) en een KDW zoals aangeduid in het rijhoofd (in kg

N/ha/jaar)

KDW (rij) vs. afstand (kolom)	0	5	10	20	30	50	70	100	150	200	300	500	1000	1500	2000
6	0	0	0	0	8	16	24	55	95	150	300	702	2239	4518	7356
7	0	0	0	0	16	16	32	63	110	181	355	820	2617	5267	8578
8	0	0	0	0	16	16	32	71	126	205	402	938	2988	6023	9808
10	8	8	8	8	24	24	47	87	158	252	505	1175	3737	7529	12260
11	8	8	8	8	24	32	47	95	173	284	560	1293	4115	8286	13490
12	8	8	8	8	24	32	55	110	189	307	607	1411	4486	9035	14712
15	8	8	8	8	32	39	71	134	244	386	765	1758	5606	11298	18393
16	8	8	8	8	39	39	71	142	260	410	812	1876	5984	12047	19615
17	8	8	8	8	39	47	79	150	276	434	859	1995	6355	12804	20845
18	16	16	16	16	39	47	79	166	292	465	915	2113	6733	13560	22075
20	16	16	16	16	47	55	95	181	323	512	1017	2349	7482	15066	24527
21	16	16	16	16	47	55	95	189	339	544	1064	2468	7852	15815	25749
22	16	16	16	16	55	63	102	197	355	568	1120	2586	8231	16572	26979
23	16	16	16	16	55	63	102	205	371	591	1167	2704	8601	17321	28201
26	24	24	24	24	63	71	118	237	418	670	1325	3059	9729	19584	31528
28	24	24	24	24	71	79	134	252	449	725	1427	3288	10470	21090	31528
29	24	24	24	24	71	79	134	268	473	749	1474	3406	10848	21847	31528
30	24	24	24	24	71	79	142	276	489	773	1529	3524	11219	22596	31528
32	24	24	24	24	79	87	150	292	520	828	1624	3761	11968	24101	31528

2. Tabel 5: aantal personenwagens per jaar waarbij geen overschrijding optreedt van de 1% de minimisdrempel

Tabel 3: Aantal lichte voertuigen per jaar waarbij geen overschrijding optreedt van de 1%-de minimisdrempel voor een habitatgebied gelegen op een afstand zoals aangeduid in het kolomhoofd (in m) en een KDW zoals aangeduid in het rijhoofd (in kg N/ha/jaar), naar beneden afgerond op 1.000 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

3. Tabel 6: aantal vrachtwagens per jaar waarbij geen overschrijding optreedt van de 1% de minimisdrempel

Tabel 4: Aantal zware voertuigen per jaar waarbij geen overschrijding optreedt van de 1%-de minimisdrempel voor een habitatgebied gelegen op een afstand zoals aangeduid in het kolomhoofd (in m) en een KDW zoals aangeduid in het rijhoofd

(in kg N/ha/jaar), naar beneden afgerond op 1.000 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

In die tabellen worden de maximale emissies of jaarlijkse verkeersbewegingen 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 verkeersemissies of de jaarlijkse vervoersbewegingen 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.

Volgens de kaart met de aanduiding van de Natura 2000-gebieden is de dichtste SBZ-H gelegen op ca. 9,6 km ten noordoosten van het projectgebied, dit is het habitatrichtlijngebied: "BE2300005 Bossen en heiden van zandig Vlaanderen: oostelijk deel"



Figuur 6: Ligging bedrijf t.o.v. SBZ-H (bron Geopunt)

Het project in de aanvraag genereert enerzijds personenverkeer of lichte voertuigen en anderzijds zware voertuigen.

1. Emissies exploitatiefase

De impact van de transportbewegingen tijdens de exploitatiefase kan ingeschat worden aan de VITO-studie 'Voertuigemissies en de minimis-normen: een analytische benadering voor wegverkeer' (VITO-rapport

2024/EI/R/3195).

Tijdens de exploitatiefase worden onderstaande transportbewegingen verwacht als we rekening houden met ongeveer 230 werkdagen per jaar.

Tabel 5: Aantal transportbewegingen exploitatiefase

Aard transport	Aantal transporten per dag	Aantal transport bewegingen per dag (heen en terug)	Aantal transportbewegingen per jaar	
			Licht verkeer	Zwaar verkeer
Directie en werknemers	4 (Kenny en echtgenote en 2 werknemers)	8	0	1840(onbeladen)
Bezoekers	2	4	920	0
Inkomende leveringen met bouwmaterialen, mazout, gas, olie...	1	2	0	460 (beladen)
Totaal			920	2.300

Er zal gemiddeld maximaal 1 werknemer 's morgens of 's avonds naar de site komen om materiaal te lossen/laden, in bovenstaande tabel werd zelfs rekening gehouden met nog een extra mankracht. Hoewel dit niet steeds om zwaar verkeer gaat, werd in bovenstaande tabel wel rekening gehouden met alle vrachten als zwaar verkeer

Daarnaast vindt er enkel heen en terugrit van de zaakvoerder en zijn vrouw met een vrachtwagen plaats dus gemiddeld 4 per dag (zie in tabel)

Er worden ook nog gemiddeld 1 transport per week in rekening gebracht afkomstig van leveringen van externen. De meeste materialen halen ze zelf en worden rechtstreeks op de werf geleverd. Aanlevering van brandstof zal het meest voorkomende transport zijn naar de site door een extern bedrijf

Er wordt gerekend met de worstcase-situatie nl. KDW 6 en een afstand van 0 m voor zowel de transportbewegingen van lichte en zware voertuigen.

Volgens tabel 5 mogen er maximaal 70.000 transportbewegingen zijn voor lichte voertuigen om geen overschrijding te hebben van de 1%-de minimisdrempel voor het habitatgebied. Voor het bedrijf wordt dit ingeschat op 2.0 transportbewegingen van lichte voertuigen tijdens de exploitatiefase, dit komt neer op **1,3 %**.

Volgens tabel 6 mogen er maximaal 9.000 transportbewegingen zijn voor zware voertuigen om geen overschrijding te hebben van de 1%-de minimisdrempel voor het habitatgebied. Voor het bedrijf wordt dit ingeschat op 2.300 transportbewegingen van zware voertuigen tijdens de exploitatiefase, dit komt neer op **25,6%**.

Wanneer de 2 tabellen voor licht en zwaar verkeer gecombineerd worden, dan bekomen we **26,9%**. De som van beide is niet groter dan 100%, bijgevolg wordt de de-minimis drempel van 1% niet overschreden en is er in de worstcase-situatie geen impact te verwachten van de exploitatiefase t.o.v. de nabijgelegen SBZ.

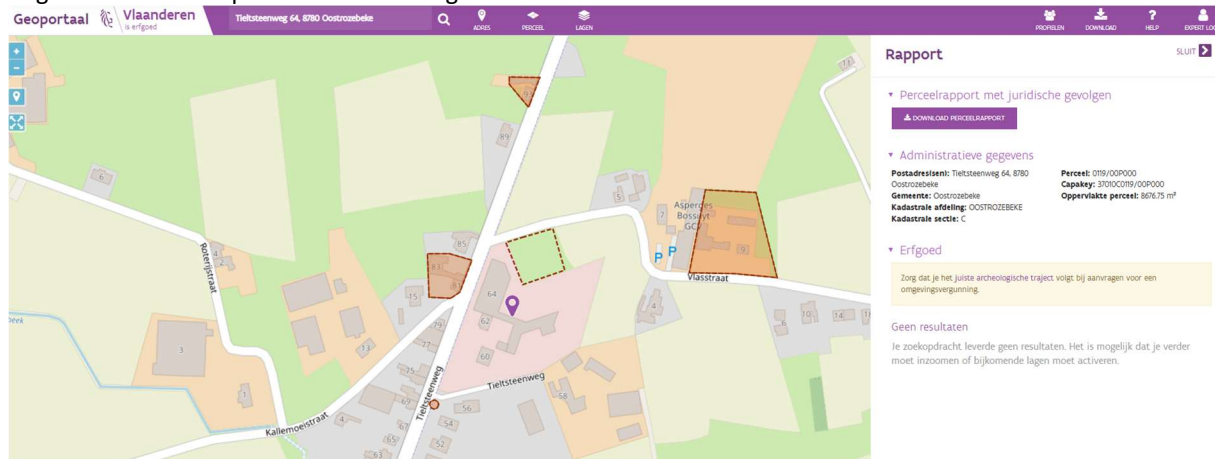
Er kan met zekerheid besloten worden dat de impactscore van de exploitatiefase onder de 1% de minimisdrempel blijft en er geen verdere passende beoordeling nodig is, bijgevolg zijn er geen negatieve effecten te verwachten t.o.v. habitats binnen SBZ-gebied.

7. Relevant risico op zware ongevallen of rampen

Accidentele gebeurtenissen die een weerslag zouden kunnen hebben buiten het bedrijfsterrein zijn vrijwel uitgesloten. Er worden geen activiteiten ontwikkeld of producten opgeslagen in dermate grote hoeveelheden dat er een echt veiligheidsrisico bestaat voor omwonenden. Het is dan ook niet verwonderlijk dat op het bedrijf enkel maatregelen zijn getroffen die de interne bedrijfszekerheid waarborgen.

8. Relevante potentiële effecten op onroerend erfgoed

Het bedrijf is niet gelegen in of in de nabijheid van een beschermd onroerend erfgoed. Zodoende worden er geen negatieve effecten op het onroerend erfgoed verwacht.



Figuur 7: Ligging site onroerend erfgoed (bron: Geoportaal onroerend erfgoed)

9. Relevante potentiële effecten van licht of straling

Hinder door straling is niet te verwachten.

De exploitant treft de nodige maatregelen om lichthinder te voorkomen. Het gebruik en de intensiteit van lichtbronnen in open lucht zijn beperkt tot de noodwendigheden inzake uitbating en veiligheid. De verlichting is dermate geconcentreerd dat niet-functionele lichtoverdracht naar de omgeving maximaal wordt beperkt.

10. Relevante potentiële effecten van de productie van afvalstoffen

Tijdens de exploitatie treden weinig tot geen afvalstoffen op.

Zo er al gevaarlijke stoffen op het bedrijf aanwezig zijn, zullen bij het toepassen steeds de nodige maatregelen getroffen worden om de hinder van deze stoffen naar mens en milieu toe tot een minimum te beperken.

Bedrijfsafvalwater van het wassen van voertuigen/materiaal wordt opgevangen via de aanwezige opvanggoot en afgeleid naar de olie- en vetafscheider, waarna dit geloosd wordt op de riolering.

Er zal hooguit 1 container aanwezig zijn op deze locatie, waarin snoeiafval, afkomstig van eigen groenwerken, kan gestockeerd worden, aangezien deze hoeveelheid nooit meer dan 40 m³ zal bedragen, is deze hoeveelheid evenmin ingedeeld. Deze hoeveelheid zal bovendien steeds op regelmatige tijdstippen worden afgevoerd naar een erkende afnemer van deze afvalstof.

Gelet op bovenstaande kunnen we concluderen dat er geen aanzienlijke effecten op de omgeving te verwachten zijn.