



Memo

onderwerp AERIUS-calcuatie Vechtrijk Gramsbergen – Nevengeul
bestemd voor Waterschap Vechtstromen
opgesteld door Juul Osinga
gecontroleerd door Martijn Huisjes

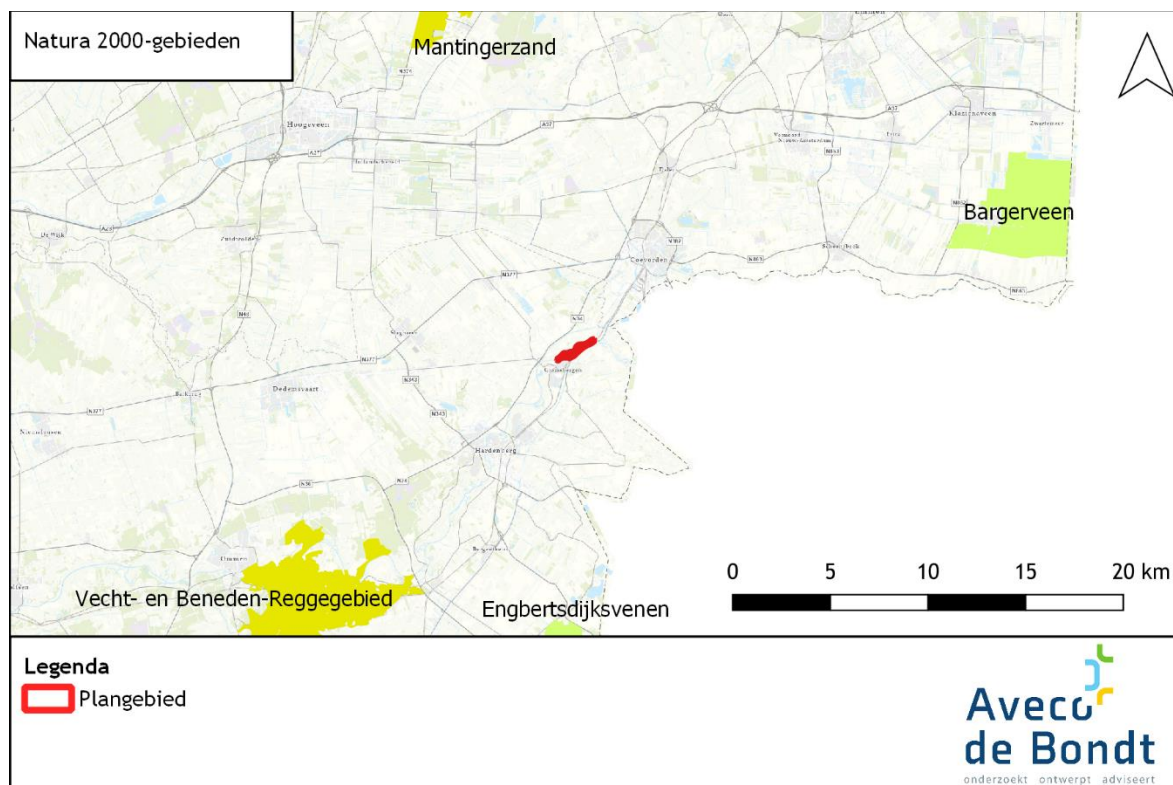
datum 26 januari 2023
referentie 210481_AdB_MEM_1049_v2
projectnummer 210481

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Waterschap Vechtstromen is voornemens om een meestromende nevengeul te realiseren in de uiterwaarden van de Vecht ten noorden van Gramsbergen, tussen de Vecht en de dijk waarop het spoor ligt.

Ten behoeve van de realisatie is onder meer een bestemmingsplanwijziging noodzakelijk en worden diverse vergunningen aangevraagd. In het kader van de besluitvorming is het noodzakelijk om aan te tonen of het plan kan leiden tot negatieve effecten op omliggende Natura 2000-gebieden. In figuur 1 is het plangebied weergegeven ten opzichte van nabijgelegen Natura 2000-gebieden. Het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied is Vecht- en Beneden-Reggegebied op circa 12,5 km vanaf het plangebied.



Figuur 1: ligging plangebied (rood) ten opzichte van omliggende Natura 2000-gebieden

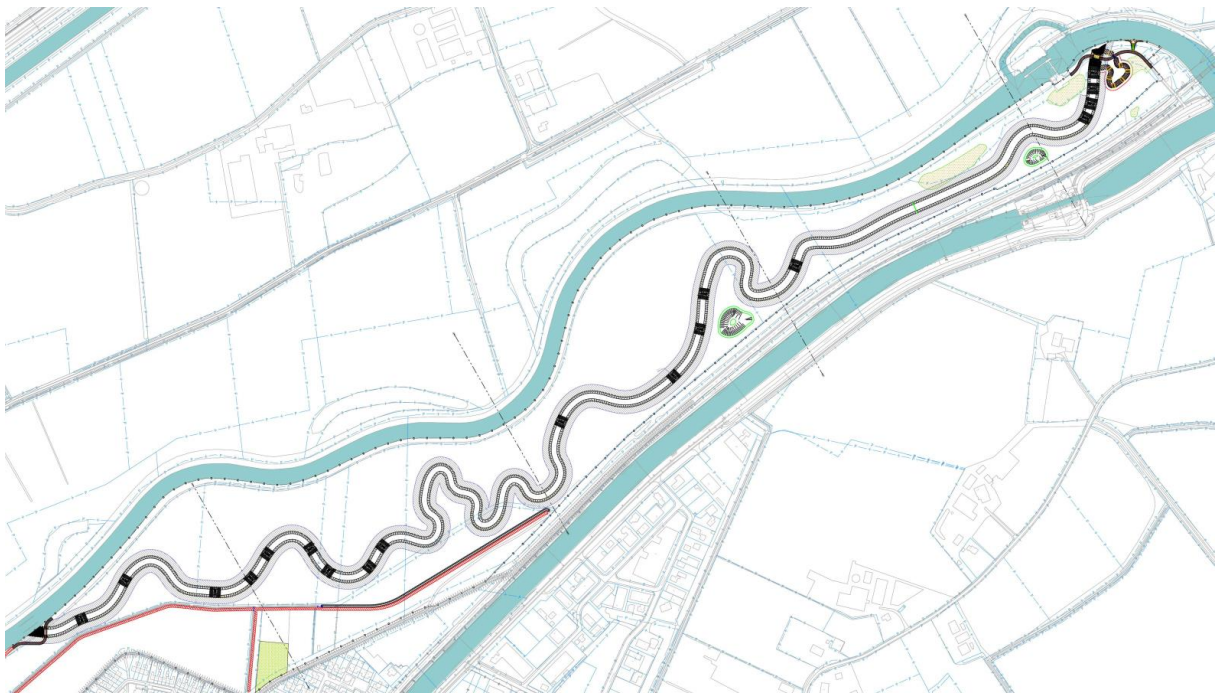


Doormiddel van AERIUS calculatie (AERIUS calculator versie 2022) is inzichtelijk gemaakt of het plan in de realisatiefase zorgt voor stikstofdepositie in (nabijgelegen) Natura 2000-gebieden. Er is geen belemmering voor de aanlegfase als er geen sprake is van stikstofdepositie boven de 0,00 mol/ha/jr.

1.2 Voorgenomen plan

De nevengeul ligt ruim tussen de Vecht en de dijk waarop het spoor ligt. De nevengeul wordt een watergang met een bochtige vormgeving met steile oevers in de buitenbochten en zeer flauwe oevers in de binnenbochten. De nevengeul heeft een bodembreedte van ca. 10,50 m en een diepte van ca. 1,10 m met taluds van 1:3. Bij het ontgraven van de nevengeul komt circa 63.050m³ grond vrij. De realisatie staat gepland in 2023.

Het ontwerp van de toekomstige situatie is weergegeven in de volgende figuur.



Figuur 2: voorgenomen plan



2 Uitgangspunten realisatiefase

Gelet op de fase waarin het project zich bevindt (planfase) is er nog geen gedetailleerd overzicht beschikbaar van het in te zetten materieel en het bouwverkeer dat benodigd is voor de realisatie. Er is immers nog geen aannemer gecontracteerd die de realisatiefase gaat uitvoeren. Op basis van expert judgement, referentieprojecten en kengetallen is een globale en zeer robuuste inschatting gemaakt van de inzet van mobiele werktuigen en bijbehorende totale brandstofverbruik, het aantal draaiuren en het AdBlue dat in een maatgevend jaar toegepast wordt. Tevens is een robuuste inschatting gemaakt van het bijbehorende bouwverkeer. De inschattingen betreffen een robuuste inschatting van de stikstofemissie die plaatsvindt en kunnen dan ook als worst-case worden beschouwd.

2.1 Mobiele werktuigen

In tabel 2.1 zijn de gegevens van mobiele werktuigen weergegeven. Het grootste deel van de inzet van mobiele werktuigen betreft de inzet van een graafmachine en kiepwagen ten behoeve van het ontgraven en afvoeren van de grond die vrijkomt voor het uitgraven van de nevengeul. De inzet van deze mobiele werktuigen is geraamd op basis van het totale te ontgraven volume grond.

Tabel 2.1: Realisatiefase - Inzet mobiele werktuigen 2023

Mobiele werktuig	Stage klasse ¹	Vermogen (kW)	Brandstofverbruik	Ad Blue verbruik	Draaiuren
Freemachine	IIIB	75-560	480 liter	15 liter	40 uur
Trekker met ploeg	IV	75-560	600 liter	36 liter	40 uur
Graafmachine	IV	75-560	15.900 liter	954 liter	1.325 uur
Kiepwagen	IV	75-560	18.420 liter	1.105 liter	1.230 uur
Heistelling damwanden	IIIB	75-560	480 liter	15 liter	40 uur
Mobiele kraan	IV	75-560	160 liter	9 liter	40 uur
Betonpomp	IV	75-560	160 liter	9 liter	16 uur
Totaal stage IIIB	IIIB	75-560	960 liter	30 liter	80 uur
Totaal stage IV	IV	75-560	35.240	2.113 liter	2.651 uur

Uitgangspunt is dat sprake is van inzet van materieel stage IV, 2014-2018, 75-560 kW, diesel, SCR: ja, met 6% AdBlue en materieel stage IIIB, 2011-2013, 75-560 kW, diesel, SCR: ja, met 3% AdBlue. Binnen deze categorieën is een breed scala aan mobiele werktuigen beschikbaar die ingezet kunnen worden ten behoeve van de noodzakelijke werkzaamheden.

¹ Mobiele werktuigen worden ingedeeld in verschillende STAGE-klasse (I tot en met V), afhankelijk van het bouwjaar. Op basis van Europese richtlijnen gelden per STAGE-klasse emissie-eisen voor het mobiele werktuig, onder andere voor NOx. De emissiefactoren voor mobiele werktuigen voor de berekeningen in AERIUS (zowel NOx als NH3) zijn bepaald door onderzoeksinstituut (TNO-2021-R12305), waarbij een indeling in categorieën is gemaakt op basis van het motorvermogen (in kW) en STAGE-klasse. Met deze emissiefactoren kan de emissie van NOx en NH3 ten gevolge van een project goed bepaald worden.



2.2 Wegverkeer

In tabel 2.2 zijn de gehanteerde uitgangspunten van de verkeersaantrekkende werking in de realisatiefase samengevat.

Tabel 2.2: Realisatiefase - Verkeersaantrekkende werking 2023

Omschrijving	Aantal vrachten	Verkeersgeneratie	Stagnatiefactor
Licht verkeer	300	600	15%
Middelzwaar verkeer	200	400	15%
Zwaar verkeer	3.600	7.200	15%

De beschouwde verkeersaantrekkende werking bestaat uit de aan- en of afvoer van grond, materieel en bouwmaterialen per vrachtwagen en vervoer van personeel dat gebruik maakt van licht verkeer (personen- of bestelwagens). Omdat het afvoeren van grond een groot deel van de werkzaamheden betreft is er ten opzichte van de hoeveelheid licht en middelzwaar verkeer relatief veel zwaar verkeer. Dit betreffen veelal kiepwagens die de ontgraven grond afvoeren. Voor de samenstelling van het wagenpark is uitgegaan van het gemiddelde wagenpark in Nederland. De gehanteerde stagnatiefactoren behoren bij de categorie 'normaal stadsverkeer' en betreffen daarmee een overschatting, in het buitengebied zou een lagere stagnatiefactor gehanteerd kunnen worden.

Uitgangspunt is dat wanneer het verkeer opgaat in het heersend verkeersbeeld dat de stikstofeffecten niet meer zijn toe te rekenen aan het plan. Verkeer gaat op in het heersend verkeersbeeld op het moment dat het aan- en afvoerende verkeer zich door zijn snelheid en rij- en stopgedrag niet meer onderscheidt van het overige verkeer dat zich op de betrokken weg bevindt. Hierbij kan ook het aandeel verkeer op de weg worden meegewogen.

De exacte rijroute voor het bouwverkeer is nog niet bekend. Vooralsnog is als uitgangspunt genomen dat het zware verkeer via een tijdelijke brug de Vecht overstreekt om vervolgens via de kortst mogelijke route te ontsluiten naar de N34. Dit is ook vereist omdat het ongewenst is dat het zware bouwverkeer door Gramsbergen rijdt. Het lichte en middelzware verkeer zal vanaf de N34 via de openbare weg richting De Haandrik rijden om daar in het projectgebied te komen. Op basis van de NSL-monitoringstool blijkt dat de N34 dagelijks meer dan 10.000 motorvoertuigen verwerkt, bestaand uit circa 80% licht verkeer en 20% middelzwaar/zwaar verkeer. De te verwachten dagelijkse hoeveelheid aan verkeer gerelateerd aan de realisatiefase is hier een fractie van. Aangenomen mag dus worden dat het verkeer opgenomen is in het heersend verkeersbeeld zodra het de N34 bereikt, vanaf dat moment is het verkeer niet meer te onderscheiden van het overige verkeer dat hier rijdt.

2.3 Stikstofemissie realisatiefase

In tabel 2.1 is de inzet van mobiele werktuigen en de daarbij behorende stikstofemissie weergegeven.

In tabel 2.2 is het aantal vervoersbewegingen tijdens de realisatiefase per categorie weergegeven.

De uitgangspunten zijn ingevoerd in AERIUS Calculator, welke als bijlage 1 is toegevoegd. Daarbij is uitgegaan van rekenjaar 2023 als het maatgevende jaar.

De totale stikstofemissie voor de realisatiefase bedraagt totaal 278,5 kg NOx en 10,1 kg NH3 in het jaar 2023.



3 Uitgangspunten gebruiksfase

In de gebruiksfase is ten opzichte van de huidige situatie zeer beperkt sprake van wijzigingen. Op dit moment kennen de gronden namelijk al een agrarisch gebruik en dat gebruik blijft na realisatie van de Nevengeul ook voortbestaan, met een andere gebiedsindeling. Per saldo neemt door de realisatie van de nevengeul de hoeveelheid agrarisch oppervlak af. Eventuele emissies door agrarische voertuigen, bemesting en beweiding zijn in de plansituatie dus vergelijkbaar of lager dan de bestaande situatie. Het plan kent verder geen verkeersaantrekkende werking en op de nevengeul kan niet door motorbootjes gevaren worden. Geconcludeerd kan dus worden dat ten opzichte van de bestaande situatie niet meer, en eerder minder, sprake zal zijn van emissies van stikstof. Negatieve effecten door dit plan op Natura 2000-gebieden zijn dus niet te verwachten.

4 Resultaten berekening

De hiervoor beschreven worst-case uitgangspunten zijn ingevoerd in de AERIUS calculator (versie 2022). De betreffende berekeningen zijn opgenomen in bijlage 1.

De totale stikstofemissie tijdens de realisatiefase leidt niet tot stikstofdepositie op omliggende Natura 2000-gebieden (niet hoger dan 0,00 mol/ha/jaar).

Geconcludeerd kan worden dat de stikstofemissie in de gebruiksfase en realisatiefase geen belemmering oplevert voor de instandhoudingsdoelstellingen van omliggende Natura 2000-gebieden.

Bijlage

Bijlage 1: Realisatiefase: invoer en resultaat AERIUS calculator



Bijlage 1 Realisatiefase: Invoer en resultaat AERIUS calculator