

Aan:	IV Infra
T.a.v.:	
Onderwerp:	Stikstofberekening reconstructie N214
Datum:	06-12-2023
Referte:	ing. R.H.B. Hendriks en B. de Groot

Aanleiding

Het voornemen bestaat om de N214 tussen Papendrecht en de A27 in de gemeente Molenlanden te herstructureren. Deze maatregelen wordt uitgevoerd door IV Infra. De reconstructie bestaat uit het vernieuwen van het asfalt van het gehele wegtraject alsmede de fietspaden behorende tot de inrichting. Daarnaast worden de bestaande rotondes en knooppunten heringericht. Tevens wordt het fietspad aan de noordzijde van de N214 tussen Papendrecht en Peilmolenweg verbreed. Voor de reconstructie worden enkele sloten gedempt. Deze maatregelen leiden tot een toename aan verhard oppervlakte waardoor er tevens nieuwe wateren worden gegraven. Deze maatregelen leiden tot een toename van stikstofemissies door materieelinzet en verkeersbewegingen. Dit kan mogelijk leiden tot een toename van stikstofdepositie op Natura 2000-gebied. De planlocatie ligt op circa 3,66 kilometer van het dichtstbijzijnde stikstofgevoelige Natura-2000 gebied Biesbosch. De ligging van het gebied ten opzichte van Natura 2000-gebieden is weergegeven in figuur 1. Middels deze memo worden de depositie effecten van de reconstructie op Natura 2000-gebieden en de gevolgen hiervan voor de uitvoerbaarheid binnen het kader van de Wet natuurbescherming bepaald.



Figuur 1 Ligging plangebied (rood omlind) ten opzichte van Natura 2000

Aanlegfase

De reconstructie van de N214 vindt in verschillende wegvakken plaats. Per deelvak is op basis van de oppervlakte en het aantal ton asfalt de draaiuren en de verkeersbewegingen berekend. Voor het asfalteren zijn de gegevens aangeleverd door IV Infra (Bijlage 1). Er is uitgegaan van een verbruik van 25 liter per uur per machine en materieel van *Stage-IV, 2014-2018, 75-560 kW, diesel, SCR: ja*. De machines die ingezet worden voor de sloop en aanleg maken gebruik van AdBlue. AdBlue zorgt ervoor dat schadelijke NOx in de uitlaatgassen wordt omgezet in onschadelijke stikstof en waterdamp, met als gevolg een duidelijk afname van stikstofoxiden (NOx) ter verbetering van de luchtkwaliteit. Dit is maximaal 6% van het brandstofverbruik. De verkeersbewegingen zijn gebaseerd op 33 ton asfalt per vrachtwagen en tien werknemers (2 per auto) per werkdag van 8 uur. In totaal is er dus sprake van 10 lichte verkeersbewegingen per werkdag. Voor de inzet van zware voertuigen is tevens het stationair draaien meegenomen. Hiervoor zijn het vrachtwagens per deelvak ingevoerd als verkeersbeweging met 100% stagnatie op het gehele wegvak.

Tabel 1 Materieelinzet per wegvak voor werkzaamheden aan weg

Wegvak	Oppervlakte (m²)	Asfalt (Ton)	Draaiuren	Totaal brandstof verbruik (l)	AdBlue verbruik (6%)	Werkdagen	Lichte verkeersbewegingen	Zware verkeersbewegingen
N481 - N482	28.500	7.481	121,3	3.033	181	16	160	454
N482 - Damseweg	40.050	10.343	71,3	4.218	252	21	210	628
Damseweg – N216	35.000	6.563	113	2.825	169	15	150	398
N216 – Gorissenweg	27.875	5.466	95,5	2.388	142	12	120	332
Gorissenweg – Grote Waard	7.025	11.778	39,2	980	59	5	50	84
Grote Waard – Middenweg	11.625	2.208	45,9	1.148	68	6	60	134
Middenweg – Minkeloos	12.500	2.344	48,1	1.203	71	6	60	142
Minkeloos – A27	3.250	609	21,4	535	31	3	30	38

Voor de reconstructie van de N214 is het tevens nodig om watergangen te dempen en te graven. Hiervoor is uitgegaan van de inzet van een graafmachine en tractor met grondkar. De inzet is gebaseerd op referentieprojecten waarbij 0,9 draaiuur per machine per 100m² is gehanteerd als uitgangspunt. Voor het materieel is uitgegaan van een verbruik van 25 liter per uur per machine en materieel *Stage-IV, 2014-2018, 75-560 kW, diesel, SCR: ja*. Voor het wegvak N3-N481 wordt gebruikt gemaakt van materieel *Stage-IV, 2014-2018, 75-560 kW, diesel, SCR: ja*. De machines die ingezet worden voor de sloop en aanleg maken gebruik van AdBlue. AdBlue zorgt ervoor dat schadelijke NOx in de uitlaatgassen wordt omgezet in onschadelijke stikstof en waterdamp, met als gevolg een duidelijk afname van stikstofoxiden (NOx) ter verbetering van de luchtkwaliteit. Dit is maximaal 6% van het brandstofverbruik. Daarnaast is in deze fase uitgegaan van 10 zware en 10 lichte verkeersbewegingen per werkdag van 8 uur. Voor de inzet van zware voertuigen is tevens het stationair draaien meegenomen. Hiervoor zijn het vrachtwagens ingevoerd als verkeersbeweging met 100% stagnatie bij de locatie van de grondwerkzaamheden.

Tabel 2 Materieelinzet per wegvak voor werkzaamheden watergang

Wegvak	Oppervlakte (m²)	Draaiuren	Totaal brandstof verbruik (l)	AdBlue 6%	Lichte verkeersbewegingen	Zware verkeersbewegingen
N3 - N481	1.7091	307,6	7.691	690	390	390
N481 - N482	626	11,3	282	16	20	20
Damseweg – N216	118	2,1	53	2	10	10
Compensatie kruising N214 – N216	2.148	38,7	967	56	50	50
Middenweg – Minkeloos	700	12,6	315	18	20	20

Het verkeer wikkelt via de onderstaande routes af naar de A15 en de A27:

- N214 en N2
- N214, N482, Sportlaan en Rivierdijk
- N216 en Banneweg
- N214 (aansluiting A27)

Op de A15 en A27 gaat de extra verkeersgeneratie op in het heersende verkeersbeeld. Dit is het geval op het moment dat het aan- en afrijdende verkeer zich door zijn snelheid en rij- en stopgedrag nog niet, dan wel niet meer onderscheidt van het overige verkeer dat zich op de betrokken weg bevindt. Op grond van jurisprudentie worden de gevolgen voor het milieu van het af- en aanrijdend verkeer niet meer aan het in werking zijn van de inrichting toegerekend wanneer dit verkeer kan worden geacht te zijn opgenomen in het heersende verkeersbeeld.

Resultaten

Bovengenoemde emissiebronnen zijn ingevoerd in AERIUS Calculator (2023.0.1). Uit de berekening van de reconstructie van de N214 komen geen stikstofdepositie hoger dan 0,00 mol/ha/j op Natura 2000-gebied.

Conclusie

Uit berekeningen met AERIUS Calculator blijkt dat de reconstructie van de N214 niet leidt tot stikstofdepositie hoger dan 0,00 mol/ha/j op overbelast Natura 2000-gebied. Derhalve is er geen sprake van melding of vergunningsplicht in het kader van de Wet natuurbescherming. De uitkomsten van de berekening zijn als PDF-bijlage aan deze memo toegevoegd. De uitkomsten van de AERIUS-berekeningen dienen wel 5 jaar te worden bewaard, zodat bij controle kan worden aangetoond dat dit aspect is onderzocht.