

Object- en vergunningenonderzoek

Raccordement t Harde

Objectnummer 27 A 07

Versie 1.1



Auteurs: [REDACTED]

Inleiding

In dit onderzoek is uitgewerkt waar alle stikstof emitterende bronnen op het Raccordement t Harde (hierna: RacCH) zich bevinden en waar deze gegevens zijn terug te vinden. Dit object- en vergunningenonderzoek geeft, samen met het Handboek Onderzoek Emissies en het stikstofonderzoek (uitgewerkt in Excel) een volledig beeld van de stikstofemissie van het object. Stikstof emitterende bronnen zijn onderverdeeld in vervoer, installaties en overige bronnen.

Het object RacCH, gelegen aan de spoorlijn Amersfoort-Zwolle is ongeveer 2100m lang en de breedte varieert tussen de 5 en 50 meter. Er is een verhoogd platform van circa 250 meter en in het verlengde van het platform liggen een aantal sporen t.b.v. het laden/lossen van treinen.

1. Relevante natuurgebieden

Het object ligt naast natuurgebied de Veluwe. In dit natuurgebied moet worden uitgegaan van de volgende aanwijzingsbesluiten:

- Vogelrichtlijn: vastgesteld op 24 maart 2000;
- Habitatrichtlijn: vastgesteld op 07 december 2004;
- Laatste wijzigingsbesluit Natura-2000 d.d. 29 september 2016.

In dit onderzoek wordt als referentiedata uitgegaan van de vastgestelde data van 24 maart 2000 en 7 december 2004, waarbij nadrukkelijk wordt gezien welke andere vergunningen (milieu, BRIKS) beperkingen hebben gelegd op het gebruik van de inrichting.

2. Onderzochte vergunningen

In totaal zijn op het object RacCH 7 vergunningen onderzocht.¹ De belangrijkste vergunning is onderstaande milieuvergunning die voertuigbewegingen en stookinstallaties vergund tot een maximaal niveau en als zodanig een beperkende vergunning is voor de referentie situatie.

1. Een revisievergunning ex. art. 8.4 vergunning Wet milieubeheer voor de hele inrichting, ingediend op 26 mei 1999 en beschikt op 06-06-2000 met nr. DGM/IOB 5074. Deze vergunning beschrijft alle hoofdactiviteiten inclusief alle routes die er met verschillende voertuigen gereden mogen worden op het terrein. Tevens zijn stationaire stikstof emitterende bronnen vermeld zoals de aanwezige c.v. ketel.

Overige verleende milieu en BRIKS vergunningen zijn weergegeven in bijlage A.

3. Stikstof emitterende bronnen

Verkeer:

De bewegingen op het terrein zijn verwoord in het bij de vergunningaanvraag gevoegde geluidrapport van TNO, nr HAG-RPT-980083. Hierin wordt de akoestische representatieve geluidssituatie verwoord die als input kan dienen voor de gekoppelde stikstofuitstoot. In de praktijk is er geen sprake van dagelijkse bewegingen maar zijn de activiteiten gekoppeld aan oefeningen en uitzendingen waarbij treinen beladen moeten worden met voertuigen en materieel.

Voor de berekening van de stikstofuitstoot is de toegangsweg vanaf de Eperweg meegenomen in de berekening. De Eperweg zelf is een drukke provinciale weg waarbij het aantal oefeningen niet dusdanig is (<30 x per jaar) dat dit substantieel is t.b.v. het heersende wegbeeld

¹ Zie bijlage A voor een volledig overzicht.

In de vergunningaanvraag is op pagina 3 aangegeven dat er geen vast personeel werkzaam is op het terrein en evenmin "binnenslapers". Er is dus ook geen sprake van regulier woon werkverkeer. Op pagina 4 wordt uitgelegd wat het hoofdproces (laden/lossen treinen) is.

Na pagina 33 van de vergunningaanvraag bevindt zich het geluidrapport (28 pagina's) waarin de voertuigbewegingen, tijden en snelheden worden vastgelegd.

Representatief voor de referentie situatie (pagina 7/28) is het 20 x laden van een trein + het enkele keren (6) oefenen van beladen. Voor het lossen geldt hetzelfde (20) aantal. In totaal zijn er dus 40 + 6 rekendagen.

De samenstelling voor een gemiddelde trein is:

- 45 wielvoertuigen waarvan 15 licht, 15 middelzwaar en 15 zwaar.
- 3 containers, aangevoerd met dieplader en verwerkt met liebherr kraan.
- 16 rups voertuigen waarvan 8 YPR en 8 Leopard.

Wielvoertuigen leggen een afstand af van 250 meter op het platform, en 200 meter op de trein.

Containers staan 250 lang op een dieplader en worden dan in 10 minuten per container gelost. De kraan rijdt 250 meter over het platform en weer terug.

Rupsvoertuig YPR rijdt 250 meter op het platform en 80 meter op de trein.

Rupsvoertuig Leopard rijdt 125 meter op een dieplader, 125 meter zelf en 80 meter op de trein.

Beladingsoefeningen zijn volgens bijlage A van het geluidrapport beperkt tot 6x per jaar en duren circa 2 uur. In die tijd worden diverse soorten voertuigen beladen te weten:

Jeeps, leopards, bouwmachines, WLS, heftrucks

Snelheden op trein = 3,4 km/h

Snelheid wielvtgn op platform is 15 km/h

Snelheid rupsvtgn op platform is 5 km/h

Snelheid leibherr kraan is 15 km/h

Diesel loc rijdt 35 km/h onbelast en 20 km/h belast

Info uit TNO rapport HAG-RPT-980083

Voor de situatie heden (medio 2021) is vastgesteld in welke mate er veranderingen zijn opgetreden in de hoeveelheid oefeningen en beladingen en de daaraan gekoppelde hoeveelheden voertuigen en containers. De opgave van de Defensie vervoerder (onderdeel Dosco) is overgenomen in het excel rekenblad en is:

Per jaar worden er gemiddeld 15 treinen beladen.

Dat betekent dat er ook 15 treinen worden gelost, dus een totaal van 30 treinen.

Het totaal aantal voertuigen wat er zelfstandig naar het terrein komt is 325.

Dat betekent een totaal van 650 voertuigbewegingen.

De voertuigen worden onderverdeeld in kleine wielvoertuigen, vrachtwagens en een klein deel rupsvoertuig.

Het gemiddeld aantal containers per jaar is 200 enkele reis.

Dus totaal 400 containers.

Deze worden met een vrachtwagen aangeleverd en met een reachstacker of kraan beladen op de trein.

Verwarmingsinstallaties en stationaire bronnen:

In de vergunningaanvraag van 06 juni 2000 staat op pagina 11 de aanwezigheid van een gebouw met c.v. installatie. Op pagina 12 de aanwezigheid van een propaantank (andere uitstoot dan regulier aardgas).

Voor de situatie heden ten dage is in april 2021 een uitdraai gemaakt uit het systeem " Registratie bouwdelen en installaties" (RBI) van het Rijksvastgoedbedrijf.

4. Conclusie

Naar aanleiding van dit object- en vergunningenonderzoek, en de berekeningen die zijn gemaakt in het excel "emissieonderzoek Project Referentiewaarden Stikstof", kan worden vastgesteld dat de stikstofuitstoot op het object RacCH 136,9 NOx en 0,75kg NH3 bedraagt. Hiervan is anno augustus 2021 185,04 kg NOx en 1,89 kg NH3 in gebruik en is er geen latente stikstofruimte echter een overschrijding van de stikstofuitstoot in relatie tot wat vergund is.

Om deze overschrijding terug te brengen naar de eerder vergunde norm is besloten de oude rangeer locomotief te vervangen door een nieuwe waarvan de belangrijkste gegevens zijn:

180 kW, 24 ton, EUStage 5 met nabehandeling AdBlue.

Met deze gegevens is de locomotief ingedeeld in de categorie "zwaar vrachtverkeer", dit leidt tot onderstaande getallen.

Voor het RacCH is de latente ruimte als volgt weer te geven:

	Stikstofuitstoot Referentiewaarde (in kg)	Stikstofuitstoot september 2021 (in kg)	Stikstofuitstoot 2023 (in kg)	Latente stikstofruimte (in kg), na invoering nieuwe Loc.
NOx	136,9	185,04	102,19	34,71
NH3	0,75	1,89	1,79	(-) 1,04
N- Totaal	137,65	186,93	103,98	33,67

De latente ruimte, na invoering van de nieuwe locomotief, kan ingezet worden om projecten mogelijk te maken door intern te salderen.

- 5. Bijlagen
 - A. Overzicht vergunningen
 - B. Voorbeeld routekaart verkeer

Bijlage A: overzicht vergunningen

1. Een 8.4 revisie vergunning d.d. 06 juni 2000.
2. Een melding art 8.19 voor werkzaamheden aan het spoor, 25-01-2013.

Appreciatie: bij bovenstaande vergunningen is alleen de art 8.4 relevant aangezien de andere melding een eenmalige activiteit betrof.

Bijlage B: voorbeeld routekaart verkeer.

Bijlage B Referentiesituatie, route 1 -4, bron: TNO rapport HAG-RPT-980083

Bewegingen zijn aantallen per oefening

