

St. Islamitische moskee Errahmane,
t.a.v. dhr. M. Sat,
Prinses Irenestraat 3,
2911 AN Nieuwerkerk a/d IJssel

Betreft: Memo onderzoek stikstofdepositie
moskee Prinses Irenestraat 3 – Nieuwerkerk aan den IJssel

Datum: 30 december 2020

Nummer: 20109.01

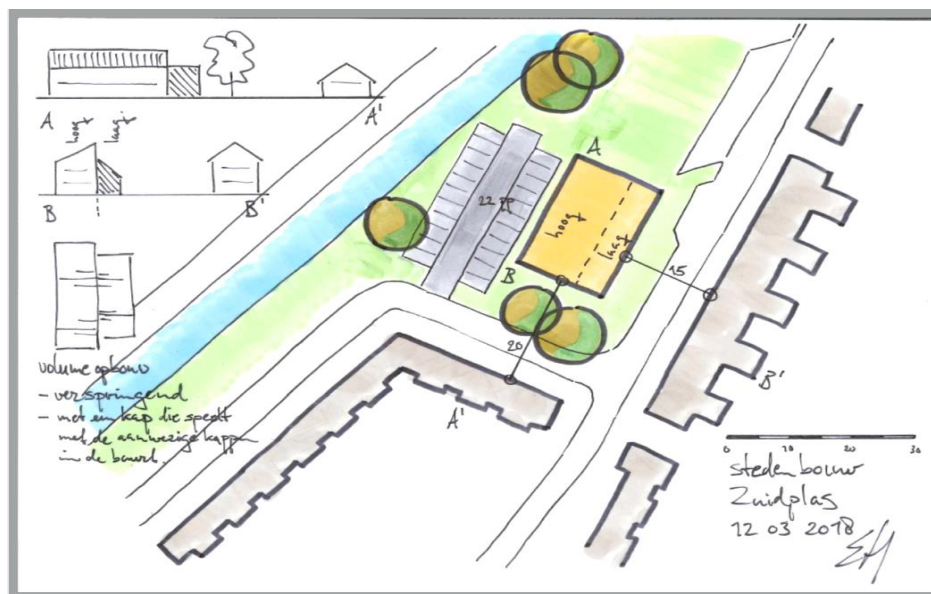
bijlage(n) AERIUS_bijlage_aanleg_20201230214120_RbvPFFhdjDDY.pdf
AERIUS_bijlage_aanleg_eigen_pnt_20201230214023_RnFSHMz8frHs.pdf
AERIUS_bijlage_gebruik_20201230215646_RmvC9AEvSAd1.pdf
AERIUS_bijlage_gebruik_eigen_pnt_20201230215824_S1zJyhRRirf.pdf

1.1. Aanleiding

In opdracht van St. Islamitische moskee Errahmane heeft Langelaar Milieuvadvis onderzoek verricht naar de stikstofdepositie op nabijgelegen kwetsbare natuurgebieden ten gevolge van het voornemen om aan de Prinses Irenestraat 3 in Nieuwerkerk aan den IJssel een nieuwe moskee te bouwen.

Het nieuwe gebouw moet de gebruiker meer mogelijkheden bieden voor de gewenste functie: islamitische gebedsruimte, met bijbehorende functies als wachtruimte en wasruimte (voor mannen en vrouwen). De moskee heeft hoofdzakelijk een lokale functie, hetgeen blijkt uit de herkomst van de leden.

Het nieuwe gebouw komt in de plaats voor het uit 1980 daterende en verouderde gebouw. wat tegemoet komt aan de wensen van de islamitische gemeenschap in Nieuwerkerk aan den IJssel. Op de onderstaande afbeelding is de stedenbouwkundige schets weergegeven.



Figuur 1 Luchtfoto #plangebied (rood gearceerd)

Het nieuwbouwplan is in strijd met het bestemmingsplan: er wordt deels gebouwd in de bestemming Groen en het nieuwe gebouw wordt ook deels buiten het bouwvlak gerealiseerd. Het parkeren zal uitgebreid worden, waardoor ook hier strijdigheid met de bestemming Groen optreedt.

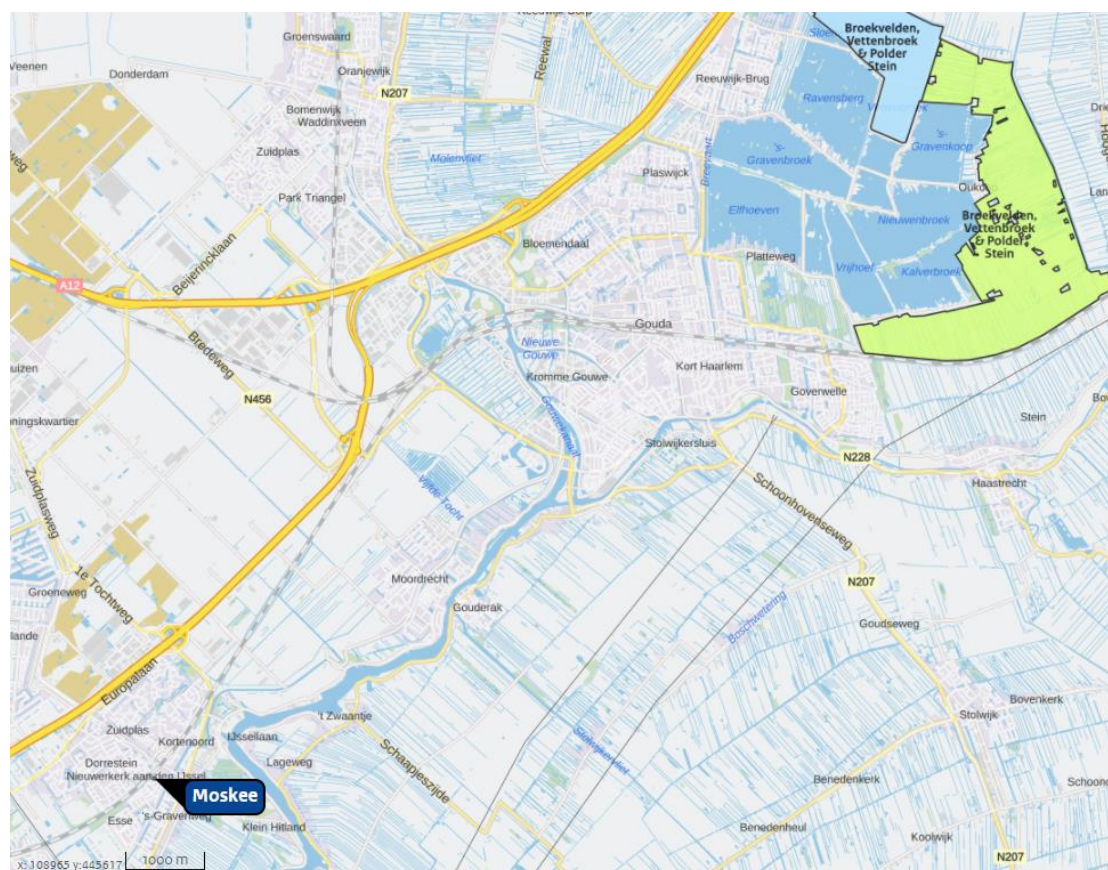
De gemeente is voornemens medewerking aan het bouwplan. is mogelijk door gebruikmaking van de zgn. uitgebreide procedure (Wabo – artikel 2.12, lid 1 onder a, juncto 3).

Het projectgebied ligt op circa 19 kilometer afstand van stikstofgevoelige habitats en leefgebieden in het Natura 2000-gebied “Nieuwkoopse plassen en de Haak.”

Dichtbij gelegen Natura 2000-gebieden zoals “Boezems Kinderdijk” (8,5 km) en “Broekvelden, Vettenbroek & Polder Stein” (10,8 km), bevatten formeel geen stikstofgevoelige habitats en leefgebieden.

Vooruitlopend op een mogelijke aanwijzing (van delen van) Broekvelden, Vettenbroek en Polder Stein tot stikstofgevoelige habitat, wenst het bevoegd gezag dat stikstof op dit gehele Natura 2000 gebied getoetst wordt.

In figuur 2 zijn het projectgebied en het Natura 2000-gebied “Broekvelden, Vettenbroek & Polder Stein” zwart omlijnd weergegeven.



Figuur 2 ligging #plangebied t.o.v. Natura 2000 (bron: AERIUS Calculator)

1.2. Doel van het onderzoek

In het kader van de Wet Natuurbescherming moet uitgesloten worden dat significante negatieve effecten kunnen optreden in Natura 2000-gebieden. Stikstofdepositie kan verslechterende gevolgen hebben voor stikstofgevoelige habitattypen of leefgebieden waarvoor een Natura 2000-gebied is aangewezen. Deze gevolgen kunnen significant zijn

wanneer een plan, project of andere handeling leidt tot een toename van stikstofdepositie op stikstofgevoelige habitattypen of leefgebieden die overbelast zijn.

Het onderzoek stikstofdepositie heeft tot doel de NO_x (stikstof) en NH₃ (ammoniak) emissies naar de lucht door het voornemen inzichtelijk te maken, de toename van stikstofdepositie op stikstofgevoelige habitattypen of leefgebieden te berekenen.

Zowel de depositie tijdens de aanleg- en bouwfase als de gebruiksfase zijn onderzocht.

Het onderzoek wordt afgesloten met conclusies waarbij duidelijk wordt of in het kader van de Wet Natuurbescherming significante effecten uitgesloten kunnen worden. dan wel een nader (ecologisch) onderzoek nodig is.

1.3. Wet en regelgeving Natura 2000 & stikstof

In Nederland zijn 166 Natura 2000-gebieden aangewezen; gebieden met een Europese beschermingsstatus. Veel van die gebieden zijn (ook) gevoelig voor stikstofdepositie. Een verdere toename van de stikstofdepositie kan leiden tot 'significante effecten' op de beschermde natuurgebieden.

Voor projecten geldt op grond van artikel 2.7 lid 2 dat het verboden is zonder vergunning een project te realiseren dat significante gevolgen kan hebben voor een Natura 2000-gebied. In geval van mogelijk significante gevolgen kan vergunningverlening slechts plaats vinden nadat uit een passende beoordeling de zekerheid is verkregen dat het project de natuurlijke kenmerken van het gebied niet zal aantasten (artikel 2.7 lid 3 en artikel 2.8 lid 3 Wnb).

Het onderstaande overzicht van de Rijksoverheid geeft meer inzicht in de procedure in het geval uit de AERIUS berekening blijkt dat de stikstofdepositie op relevante habitats en leefgebieden groter is dan 0,00 mol/ha/jr. Een project wordt volgens de Handreiking intern en extern salderen, d.d. 19 december 2019¹ en de provinciale beleidsregels van juni 2020²



Rijksoverheid

Vergunningen aanvragen: hoe zit het nu?

Wanneer u een project wilt uitvoeren waarbij stikstof vrijkomt, dan heeft u onder meer een natuurvergunning nodig. De 5 manieren om uw project te mogen uitvoeren.



1. Activiteiten zonder stikstofneerslag
U heeft geen natuurvergunning nodig. De berekening maakt u met de AERIUS Calculator.



2. Intern salderen
Als u uw bedrijf wilt uitbreiden, mag de stikstofdepositie niet toenemen. Dat kan door emissie-reducerende technieken te installeren die ervoor zorgen dat de uitstoot niet toeneemt. U lost het binnen het eigen project op: intern salderen.



3. Extern salderen
Als intern salderen geen optie is, dan kunt u bijvoorbeeld een bedrijf opkopen van een ondernemer die stopt. U kunt dan 70% van de stikstofemissie van dat bedrijf overnemen. U lost het probleem buiten uw eigen bedrijf op: extern salderen.



4. Ecologische beoordeling
Als de stikstofuitstoot van uw project heel laag is of tijdelijk is, dan kan een ecologische onderbouwing uitkomst bieden. Als deze beoordeling aangeeft dat er geen significant effect, is het mogelijk de activiteit uit te voeren.



5. ADC - TOETS
Als u een project wilt starten waarbij de stikstofuitstoot kan leiden tot negatieve effecten voor Natura 2000-gebieden, dan kunt u een ADC-toets uitvoeren om alsnog een vergunning te krijgen. U moet dan aantonen dat er geen Alternatief is, er voor het project een Dwingende reden van groot openbaar belang is, en de schade aan natuur wordt gecompenseerd.

Bij een aanvraag kan ook een combinatie van de bovenstaande mogelijkheden worden gebruikt.

Meer weten? www.aanpakstikstof.nl

¹ <https://www.bij12.nl/wp-content/uploads/2020/01/Handreiking-intern-en-extern-salderen.pdf>

² www.bij12.nl/wp-content/uploads/2020/06/Provinciale-Beleidsregels-intern-en-extern-salderen-26-juni-2020.pdf

vergunningplichtig als gebruik wordt gemaakt van de stappen 2 (intern salderen), 3 (extern salderen), 4 (passende beoordeling en 5 (ADC-toets).

Voor het onderhavige project is onderzocht of er sprake kan zijn van een significante depositie van stikstof op relevante delen van Natura 2000-gebieden.

Op basis van de berekende NO_x en ammoniak emissies die het project uitstoot wordt met een verspreidingsmodel de stikstofdepositie op stikstofgevoelige habitats en leefgebieden in Natura 2000-gebieden berekend. Depositieberekeningen worden uitgevoerd met de meest recente versie van AERIUS Calculator versie 2020.

Elke depositiebijdrage op een door stikstof overbelaste locatie in een Natura 2000-gebied – eventueel na saldering- is in potentie een significant effect. Een kwalitatieve ecologische beoordeling kan uitwijzen of de depositiebijdrage leidt tot significant negatieve effecten.

AERIUS Calculator geeft informatie over de actuele stikstofdepositie en kritische depositiewaarde (kdw) van stikstofgevoelige habitattypen en leefgebieden in de Natura 2000-gebieden. Ook geeft het inzicht of een depositiebijdrage optreedt op reeds (bijna) overbelast delen van een stikstofgevoelig habitattypen of leefgebieden.

1.4. Onderzoekopzet

De onderzoekopzet is als volgt:

- onderzoek naar de NO_x en NH₃ emissies gedurende de aanlegfase
- onderzoek naar de NO_x en NH₃ emissies gedurende de gebruiksfase
- een berekening van de depositie met AERIUS Calculator

2. Emissies aanlegfase

Tijdens de aanleg- en bouwperiode ontstaan NO_x en NH₃-emissies door de inzet van mobiele werktuigen, auto's en vrachtwagens. Het onderzoek richt zich op de emissies tijdens het slopen van het bestaande gebouw, het bouwrijp maken van de gronden en het bouwen van de moskee incl. het inrichten van de buitenruimte (incl. parkeervoorzieningen).

De verkeersgeneratie en de inzet van mobiele werktuigen is ingeschat met behulp van een inschatting van de aannemer van het onderhavige project.

De NO_x en NH₃ emissies zijn berekend conform de meest recente Instructie gegevensinvoer Aerius Calculator 2020 (versie 1.0 Oktober 2020) van het Expertiseteam Stikstof en Natura 2000 van Bij12 (verder genoemd: de instructie) en de verscheidene factsheets, leeswijzers en handleidingen waar naar wordt verwezen in deze instructie.

2.1. Rekenwijze m.b.t. motorvoertuigen

2.1.1. Verkeersgeneratie op de openbare weg

Conform de instructie wordt met de verkeersgeneratie het aantal vervoersbewegingen met motorvoertuigen uitgedrukt. Dit betekent zowel het heen- en teruggaand verkeer. Om het aantal vervoersbewegingen te krijgen is het aantal bezoeken verdubbeld.

2.1.2. Emissies stationair draaien vrachtwagens op de bouwplaats

Tijdens het laden en lossen draaien de motoren van de vrachtwagens gedurende een lange tijd. De gemiddelde laad/lostijd per vracht is ingeschat op circa 20 minuten. Het overgrote deel hiervan draait de motor op een lage belasting wanneer de vracht wordt in – of uitgeladen. Het deel van de tijd dat de motor stationair draait (idle) tijdens het laden en lossen op de bouwplaats is ingeschat op 80%.

Conform de defaultwaarden in AERIUS Calculator en de TNO emissiefactoren die voor het AERIUS Rekeninstrument beschikbaar zijn gesteld, is uitgegaan van een kipper van 2014 of nieuwer die voldoet aan de Euro6-normen en een vermogen heeft van 330 kW. Tijdens volle belasting (20% van de tijd) is de emissiefactor voor NO_x 2,5 gram/kWh en voor NH₃ 0,069 gram/kWh. Tijdens stationair draaien is de emissiefactor voor NO_x 3,4 gram/liter/uur en voor NH₃ 0,008 gram/liter/uur. Liters staat voor de cilinderinhoud van de motor (die ook wel wordt uitgedrukt in cubic centimeter, 1.000 cc = 1 liter). Het gaat daarbij om totale motorinhoud waarbij alle cilinders worden opgeteld. Omdat het gaat om een fictieve (default) voertuig, is de exacte cilinderinhoud niet bekend en conform de instructie ingeschat door het totale motorvermogen [kW] te delen door 20.

2.2. Rekenwijze m.b.t. mobiele werktuigen

Uit metingen van TNO blijkt dat werktuigen een substantieel deel van de tijd stationair draaien: het aandeel stationair draaien varieerde bij de metingen aan vier werktuigen tussen de 18% en 57% van de totale draaitijd (TNO, R10465). Voor de Klimaat- en Energieverkenning 2019 is door TNO uitgegaan van gemiddeld 30% van de tijd stationair draaien (TNO, P12134). Ook in dit onderzoek is uitgegaan dat 70% van de draaiuren de motor belast is en 30% van de draaiuren onbelast -idle- is (stationair draait), met uitzondering van een boor-/heistelling die nauwelijks stationair draait en 100% met belasting draait.

De emissiefactoren voor NO_x als NH₃ en de fractie van het volle motorvermogen dat gemiddeld tijdens belasting wordt gebruikt, zijn afkomstig uit de TNO bronbestanden.

Het volle motorvermogen per werktuig is geïnventariseerd de aannemer van het onderhavige project

In het TNO excelbestand komt geen boor-/heistelling voor. In de praktijk kan dit werktuig bestaan uit de onderbouw van een grote graafmachine of kraan met een opbouw van o.a. boormast of een heistelling. Omdat bij gelijk vermogen een kraan een hogere emissiefactor heeft dan een graafmachine, is aansluiting gezocht bij de boor-/heistelling voor wat betreft de belasting en de emissiefactoren.

2.2.1. Emissies bij belasting op de bouwplaats

Conform de instructie is de emissie uitgerekend met de formule zoals opgenomen in de AERIUS factsheet “emissieberekening mobiele werktuigen”.

Voor de berekening van de emissie NO_x en NH₃ op basis van het vermogen en het aantal draaiuren zijn onderstaande gegevens gebruikt: Het aantal draaiuren bij belasting [uur/jaar], Het volle motorvermogen [kW] en de emissiefactor [gram/kWh].

De emissiefactoren voor belast draaien zijn in AERIUS Calculator zijn opgenomen. Zowel voor de emissiefactoren als voor de fractie belasting geldt dat deze afhankelijk is van het type werktuig en de stage- en vermogensklasse. De in AERIUS Calculator en het TNO-excelbestand opgenomen emissiefactoren zijn al gecorrigeerd met de TAF-factor.

2.2.2. Emissies tijdens stationair draaien op de bouwplaats

Conform de instructie is de emissie als gevolg van stationair draaien berekend met de volgende formule:

$$ES = TS * EFS_CI * CI / 1.000$$

waarbij,

ES: Emissie als gevolg van stationair draaien [kg/jaar]

TS: Aantal draaiuren per jaar stationair [uur/jaar]

EFS_CI: Emissiefactor tijdens stationair draaien per liter cilinderinhoud [gram/liter/uur]

CI: Cilinderinhoud [liter]

De emissiefactor is afkomstig uit het Excelbestand

‘TNO_getallen_voor_AERIUS_2020v3_mobiele_werktuigen.xlsx’.

De gebruikte waarde is afhankelijk van stage- en vermogensklasse.

Omdat de exacte cilinderinhoud niet bekend (is), is deze conform de instructie ingeschat door het totale motorvermogen [kW] te delen door 20.

2.3. aanlegfase

De verwachte inzet van mobiele werktuigen incl. transport (bij belasting) tijdens de aanlegfase is weergegeven in de onderstaande tabel.

(mobiel) werktuig [categorie]	draaiuren bij belasting	bouw- jaar	vermo- gen [kW]	belasting [%]	emissiefactor [g/kWh]		totale emissie [kg]	
	[uur]				NOx	NH ₃	NOx	NH ₃
sloop bestaande pand								
bulldozers 100 kW	56	≥2015	100	55%	0,9	0,00283	2,77	0,00871
laadschoppen op banden	112	≥2015	125	55%	0,9	0,00271	6,93	0,02087
mobiele kranen 125 kW	112	≥2015	95	61%	0,9	0,00246	5,84	0,01593
mobiele kranen 210 kW	56	≥2015	200	61%	0,9	0,00236	6,15	0,01612
laden&lossen (kipper 330	9	≥2015	330	24%	2,5	0,06900	1,78	0,04918
Bouwrijp maken								
graafmachines 375 kW	56	≥2015	400	69%	0,8	0,00241	12,36	0,03724
graafmachines 375 kW	56	≥2015	350	69%	0,8	0,00241	10,82	0,03258
laden&lossen (kipper 330	29	≥2015	100	24%	2,5	0,06900	1,74	0,04802
Bouwen								
hijskranen 450 kW	518	≥2015	330	69%	1,0	0,00276	117,95	0,32561
trilplaten/stampers 10 kW	67	≥2015	10	40%	1,1	0,00062	0,29	0,00017
boor-/heistelling tot 450 kW	120	≥2015	400	69%	1,0	0,00276	33,12	0,09143
bronbemaalingspompen 20	4216	≥2014	20	34%	8,8	0,00309	252,29	0,08864
laden&lossen (kipper 330	103	≥2015	330	24%	2,5	0,06900	20,39	0,56287
inrichten buitenruimte								
sleuvenfrezers 30 kW	28	≥2015	30	84%	7,6	0,00265	5,36	0,00187
laden&lossen (kipper 330	7	≥2015	336	24%	2,5	0,06900	1,41	0,03895
totaal							479,2	1,3382

Figuur 3 emissies bij belasting (werktuigen & transport op de bouwplaats)

De verwachte inzet van mobiele werktuigen incl. transport (bij stationair draaien) tijdens de aanlegfase is weergegeven in de onderstaande tabel.

(mobiel) werktuig [categorie]	draaiuren stationair	bouw- jaar	vermo- gen [kW]	cilinder- inhoud [L]	emissiefactor [g/kWh]		totale emissie [kg]	
	idle [uur]				NOx	NH ₃	NOx	NH ₃
sloop bestaande pand								
bulldozers 100 kW	24	≥2015	100	5,0	10,0	0,00315	1,20	0,00038
laadschoppen op banden	48	≥2015	125	6,3	10,0	0,00315	3,00	0,00094
mobiele kranen 125 kW	48	≥2015	95	4,8	10,0	0,00315	2,28	0,00072
mobiele kranen 210 kW	24	≥2015	200	10,0	10,0	0,00314	2,40	0,00075
laden&lossen (kipper 330	36	≥2015	330	16,5	10,0	0,00314	5,94	0,00187
Bouwrijp maken								
graafmachines 375 kW	24	≥2015	400	20,0	10,0	0,00314	4,80	0,0015
graafmachines 375 kW	24	≥2015	350	17,5	10,0	0,00314	4,20	0,0013
laden&lossen (kipper 330	12	≥2015	100	5,0	10,0	0,00314	0,60	0,0002
Bouwen								
hijskranen 450 kW	222	≥2015	330	16,5	10,0	0,00314	36,63	0,0115
trilplaten/stampers 10 kW	29	≥2015	10	0,5	10,0	0,00314	0,15	0,0000
boor-/heistelling tot 450 kW	0	≥2015	400	20,0	10,0	0,00314	0,00	0,0000
bronbemaalingspompen 20	0	≥2014	20	1,0	10,0	0,00314	0,00	0,0000
laden&lossen (kipper 330	412	≥2015	330	16,5	10,0	0,00314	67,98	0,0214
inrichten buitenruimte								
sleuvenfrezers 30 kW	12	≥2015	30	1,5	10,0	0,00314	0,18	0,0001
laden&lossen (kipper 330	29	≥2015	336	16,8	10,0	0,00314	4,87	0,0015
totaal							134,2	0,0422

Figuur 4 emissies bij stationair draaien (werktuigen & transport op de bouwplaats)

In totaal vinden er circa 186 vrachten plaats. Dit leidt tot 372 ritten door vrachtwagens. Er wordt (worstcase) uitgegaan van 100% zware motorvoertuigbewegingen. Daarnaast vinden er circa 2684 ritten plaats met busjes en auto's (lichte motorvoertuigbewegingen).

2.4. Periode aanlegfase

Volgens de instructie dient bij tijdelijke emissies de totale emissie per jaar ingevoerd te worden: uitgaande van de aaneengesloten 12 maanden met de hoogste emissie. Bij projecten korter dan een jaar wordt de gehele projectemissie aan 1 jaar toegerekend.

Het slopen en bouwrijp maken duurt samen circa een maand.

Het bouwen duurt circa 9 maanden.

Het inrichting van de buitenruimte duurt circa 4 maanden

Alle emissies worden toegewezen aan 1 bouwjaar (worstcase).

3. Emissies gebruiksfase

3.1. Wegverkeer

De verkeersgeneratie is ingeschat door de Stichting Islamitische moskee Errahmane op basis van ervaringen voor de corona uitbraak.

inschatting verkeersproductie bezoekers stichting op basis ervaringen voor de corona			
Dagen	Aantal ritten	uitzonderingen	opmerkingen
maandag	12		dagelijks komen 3 mensen met de auto, in de ochtend en in de avond
dinsdag	12		
woensdag	12		
donderdag	12		
vrijdag	12	24	naast de dagelijkse ritten, tijdens het vrijdag gebed, komen tussen 10 en 12 mensen met de auto
zaterdag	16		
zondag	16		
Ramadan		24x29= 696	In de maand Ramadan komen dagelijks in de avond ongeveer 12 mensen met de auto
Suikerfeest		24	geldt voor deze feestdag
Offerfeest		24	geldt voor deze feestdag

Wekelijks zijn er 116 autoritten van en naar de moskee.

Op jaarbasis zijn dit (afgerond naar boven op even getallen) 6050 autoritten.

Tijdens de Ramadan, het Suikerfeest en het Offerfeest zijn er 744 extra ritten.

In totaal zijn er per jaar circa 6794 autoritten van en naar de moskee (gem. 18,6 per etmaal)

3.2. Verwarming van het pand

In het bouwplan wordt zoveel als mogelijk ingespeeld op duurzaamheidsdoelstellingen. Dat uit zich onder meer in:

- Energiebesparing: het plaatsen zonnepanelen op het dak of de schuine gevel van het gebouw.
- Gasloos bouwen – dit is mede afhankelijk van rijksbeleid;

Hierdoor leidt het pand niet tot noemenswaardige NOx of NH3 emissies.

4. Aeries berekeningen

4.1. Uitgangspunten

Met Aeries Calculator zijn de eerder genoemde emissiebronnen gemodelleerd.

- De inzet van machinerie in de aanlegfase is gemodelleerd als oppervlaktebron.
- Het wegverkeer is gemodelleerd als lijnbron.
- De doorrekening van het verkeer en de verkeersstromen zijn bepaald conform de “Instructie gegevensinvoer voor AERIUS Calculator 2020”, (versie 1.0 oktober 2020). Hierin worden 2 criteria genoemd wanneer het aan- en afvoerende verkeer is opgenomen in het heersende verkeersbeeld:
 1. Het verkeer door het voornemen onderscheidt zich hier door zijn snelheid en rij- en stopgedrag niet meer van het overige verkeer dat zich op de betrokken weg bevindt.
 2. De verhouding tussen de hoeveelheid verkeer (per etmaal) dat door het voornemen wordt aangetrokken en het reeds op de weg aanwezige verkeer. In de regel wordt het verkeer meegenomen tot het zich verdund heeft tot enkele procenten van het reeds aanwezige verkeer.
 - Het projectgebied wordt ontsloten op de Prinses Irenestraat. Het verkeer zal via de Prinses Beatrixstraat naar de Kerklaan rijden.
Als het aan- en afvoerende verkeer op de Prinses Irenestraat rijdt, onderscheidt het zich door zijn snelheid en rij- en stopgedrag niet meer van het overige verkeer dat zich op de betrokken weg bevindt. Hier wordt voldaan aan het 1^e criterium.
 - De verkeersintensiteit op de Prinses Irenestraat en Prinses Beatrixstraat is gering. Op de Kerklaan daarentegen rijden ter hoogte van de aansluiting met de Prinses Beatrixstraat gemiddeld 7728 motorvoertuigen³.
De verkeersgeneratie in de aanlegfase en de gebruiksfase op de Kerklaan verdund tot enkele procenten van het reeds aanwezige verkeer. Op de Kerklaan wordt voldaan aan het 2^e criterium.
Het verkeer is opgenomen in het heersende verkeersbeeld als het op de Kerklaan rijdt.

4.2. Rekenjaar

Uitgangspunt is dat de depositiebijdrage inzichtelijk wordt gemaakt voor het jaar waarvoor de depositie het hoogst is. Door de technologische ontwikkelingen en milieuregelgeving nemen de emissies van o.a. wegverkeer met de jaren af.

- De verspreidingsberekeningen zijn uitgevoerd voor 2021.
Dit is het eerste jaar waarin de bouwactiviteiten kunnen starten.

4.3. Rekenresultaten aanlegfase en gebruiksfase

Uit de rekenresultaten met AERIUS Calculator versie 2020 blijkt dat ten gevolge van het onderhavige project in de aanlegfase en de gebruiksfase de depositie op stikstofgevoelige habitats of leefgebieden in Natura 2000-gebieden en in het Natura 2000 gebied “Broekvelden, Vettenbroek & Polder Stein” nergens hoger is dan 0,00 mol/ha/jr. Voor gedetailleerde informatie over invoer en rekenresultaten wordt verwezen naar de met AERIUS gegenereerde rapportages (PDF) die als separate bijlage bij dit memo is gevoegd.

5. Conclusies

³ <https://www.nsl-monitoring.nl/viewer/#>

In opdracht van St. Islamitische moskee Errahmane heeft Langelaar Milieuadvies onderzoek verricht naar de stikstofdepositie op nabijgelegen kwetsbare natuurgebieden ten gevolge van het voornemen om aan de Prinses Irenestraat 3 in Nieuwerkerk aan den IJssel een nieuwe moskee te bouwen.

Het nieuwe gebouw komt in de plaats voor het uit 1980 daterende en verouderde gebouw.

Uit het uitgevoerde onderzoek stikstofdepositie blijkt dat zowel de inzet van machines en transportbewegingen in de aanlegfase als verkeer in de gebruiksfase niet leidt tot een stikstofdepositietoename die groter is dan 0,00 mol/ha/jr op stikstofgevoelige habitats en leefgebieden in Natura2000-gebieden en in het Natura 2000 gebied "Broekvelden, Vettenbroek & Polder Stein" waar formeel nog geen stikstofgevoelige habitats en leefgebieden zijn aangewezen.

Significant negatieve effecten op de instandhoudingsdoelstellingen van Natura 2000-gebieden door stikstof kunnen op voorhand worden uitgesloten.

Er is geen vergunningplicht op grond van de Wet Natuurbescherming ten gevolge van stikstoftoename.