Stikstofdepositie-onderzoek omgevingsplanwijziging "ZuidPleinweg"

Gemeente Rotterdam

KUIPER COMPAGNONS

PROJECTGEGEVENS

STIKSTOFDEPOSITIE-ONDERZOEK OMGEVINGSPLANWIJZIGING "ZUIDPLEINWEG" GEMEENTE ROTTERDAM

Werknummer	625.123.90
Opdrachtgever	Gemeente Rotterdam
Contactpersoon	dhr. Stef Poolman
Datum	3 april 2026

Projectverantwoordelijke:	mevr. J.M. Verweij BBE
Behandeld door:	ing. D.L. Brijder
Telefoonnummer	010 - 433 00 99

File: j:\625\123\90\3 projectresultaat\stikstof\rapport\62512390 stikstof goereesestraat 20260403.docm

Inhoudsopgave **blz**

1 Inleiding 1

2 Wettelijk kader 2

2.1 Habitatrichtlijn 2
2.2 Omgevingswet 2
2.3 Vergunningplicht 3
2.4 Effectbeoordeling 3

3 Situatiebeschrijving 4

3.1 Projectbeschrijving 4
3.2 Ligging project ten opzichte van Natura 2000-gebieden 4

4 Uitgangspunten 5

4.1 Algemeen 5
4.2 Tijdelijke situatie (aanlegfase) 5
4.3 Beoogde situatie (gebruiksfase) 7

5 Berekeningsresultaten 9

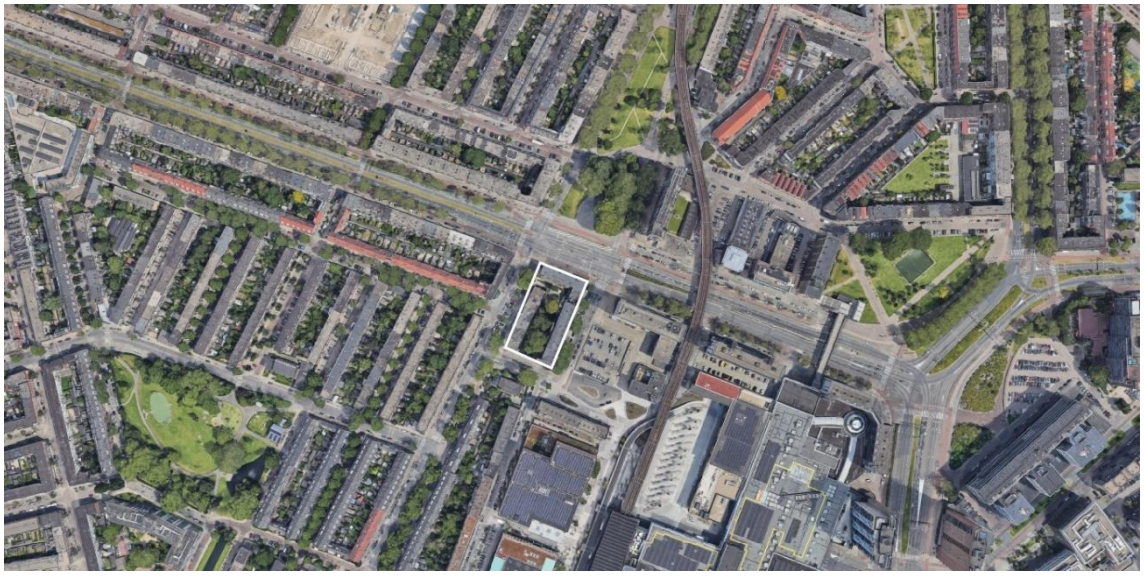
6 Conclusie 10

Bijlagen

Bijlage 1 Inzet mobiele installaties en verkeersproductie in de aanlegfase
Bijlage 2 AERIUS-berekening aanlegfase
Bijlage 3 AERIUS-berekening gebruiksfase

1 Inleiding

In opdracht van de gemeente Rotterdam is door KuiperCompagnons een stikstofdepositie-onderzoek uitgevoerd voor het project “Zuidpleinweg” in Rotterdam. Het voornemen is om de bestaande bebouwing te slopen en nieuwbouw te realiseren bestaande uit maximaal 270 woningen en maximaal 4.000 m^2 BVO voor het programma niet-wonen. Hiervoor wordt een wijziging van het omgevingsplan doorgevoerd. In afbeelding 1 is de ligging van het projectgebied weergegeven.



Afbeelding 1: Ligging project (met wit omkaderd).

In deze rapportage is de stikstofdepositie in de aanleg- en gebruiksfase voor de bouw en het gebruik van de nieuwe woningen en de ruimtes voor gemengd gebruik beschouwd. Beoordeeld is of sprake is van een toename van de stikstofdepositie ter plaatse van stikstofgevoelige habitats gelegen binnen Natura 2000-gebieden in de omgeving van het project.

Leeswijzer

Dit rapport bestaat uit zes hoofdstukken, waarvan hoofdstuk 1 deze inleiding is. In hoofdstuk 2 is het wettelijk kader beschreven. In hoofdstuk 3 is de situatiebeschrijving gegeven voor wat betreft het project en de situatie ten opzichte van Natura 2000-gebieden. De uitgangspunten van het onderzoek zijn in hoofdstuk 4 opgenomen, waarna de resultaten in hoofdstuk 5 zijn beschreven. Het rapport wordt afgesloten met hoofdstuk 6 waarin de conclusies van het onderzoek zijn beschreven.

2 Wettelijk kader

Onderzoek naar stikstofdepositie is noodzakelijk om aan te tonen dat een project of plan niet leidt tot negatieve effecten op het behalen van de instandhoudingsdoelstellingen van Natura 2000-gebieden. In veel Natura 2000-gebieden is door een overbelasting van stikstof een probleem met de realisatie van de instandhoudingsdoelstellingen. Nieuwe projecten of plannen kunnen uitsluitend doorgang vinden indien significante effecten op voorhand kunnen worden uitgesloten, of wanneer na het nemen van mitigerende maatregelen uit een passende beoordeling kan worden geconcludeerd dat de ontwikkeling niet leidt tot negatieve effecten.

2.1 Habitatrichtlijn

De juridische basis wordt gevormd door de Europese Habitatrichtlijn (1992). Het eerste lid van artikel 6 legt lidstaten een verplichting op om de nodige instandhoudingsmaatregelen vast te stellen en uit te voeren. Het tweede lid, van de Habitatrichtlijn bepaalt dat er passende maatregelen genomen moeten worden om ervoor te zorgen dat de kwaliteit van de natuurlijke habitats en de habitats van de soorten niet verslechtert en er geen storende factoren optreden voor de soorten waarvoor de gebieden zijn aangewezen.

Artikel 6, derde en vierde lid, bevat de zogenaamde habitattoets. Deze toets houdt in dat er een passende beoordeling gemaakt moet worden als een activiteit afzonderlijk of in combinatie met andere activiteiten significante gevolgen kan hebben voor een Vogel- of Habitatrichtlijngebied.

> ***Artikel 6 lid 3:*** *"Voor elk plan of project dat niet direct verband houdt met of nodig is voor het beheer van het gebied, maar afzonderlijk of in combinatie met andere plannen of projecten significante gevolgen kan hebben voor zo'n gebied, wordt een passende beoordeling gemaakt van de gevolgen voor het gebied, rekening houdend met de instandhoudingsdoelstellingen van dat gebied. Gelet op de conclusies van de beoordeling van de gevolgen voor het gebied en onder voorbehoud van het bepaalde in lid 4, geven de bevoegde nationale instanties slechts toestemming voor dat plan of project nadat zij de zekerheid hebben verkregen dat het de natuurlijke kenmerken van het betrokken gebied niet zal aantasten en nadat zij in voorkomend geval inspraakmogelijkheden hebben geboden."*

Lid 4 gaat over de mogelijkheden om door middel van een zogenoemde ADC-toets en compenserende maatregelen alsnog tot toestemming te komen.

2.2 Omgevingswet

De artikelen 3 en 4 van de Habitatrichtlijn hebben een directe doorwerking in de Omgevingswet (verder OW). In artikel 16.53c lid 1 is opgenomen dat:

> ***Artikel 16.53c:*** *"Voor een plan of een project als bedoeld in artikel 6, derde lid, van de habitatrichtlijn maakt het bestuursorgaan dat het plan vaststelt, de aanvrager van de betrokken omgevingsvergunning, of het bevoegd gezag voor het projectbesluit een passende beoordeling als bedoeld in artikel 6, derde lid, van die richtlijn, van de gevolgen voor het Natura 2000-gebied."*

Indien uit een stikstofdepositie-onderzoek blijkt dat effecten op voorhand kunnen worden uitgesloten is een passende beoordeling niet noodzakelijk. Een passende beoordeling is wel noodzakelijk indien sprake is van mitigerende maatregelen.

2.3 Vergunningplicht

Artikel 5.1 sub e Ow stelt dat het verboden is zonder omgevingsvergunning een Natura 2000-activiteit te verrichten. In de Omgevingswet is een Natura 2000-activiteit gedefinieerd als:

> *Natura 2000-activiteit: activiteit, inhoudende het realiseren van een project als bedoeld in artikel 6, derde lid, van de habitatrichtlijn dat niet direct verband houdt met of nodig is voor het beheer van een Natura 2000-gebied, maar afzonderlijk of in combinatie met andere plannen of projecten significante gevolgen kan hebben voor een Natura 2000-gebied;*

Een omgevingsvergunning is niet noodzakelijk indien negatieve effecten op voorhand kunnen worden uitgesloten.

2.4 Effectbeoordeling

Effecten van een plan of een project op de stikstofdepositie kunnen ontstaan tijdens de aanlegfase en/of de gebruiksfase. Met het rekenmodel AERIUS Calculator kan deze stikstofdepositie op de stikstofgevoelige habitattypen en stikstofgevoelige leefgebieden van soorten binnen Natura 2000-gebieden worden berekend. Indien uit de berekeningen met AERIUS blijkt dat er geen sprake is van een toename van de stikstofdepositie (kleiner dan of gelijk aan 0,00 mol N/ha/jaar), kunnen significante effecten ten gevolge van stikstofdepositie op voorhand worden uitgesloten. Voor het onderdeel stikstofdepositie is er dan geen vergunningplicht. Indien uit de berekening blijkt dat er sprake is van een toename aan stikstofdepositie (groter dan 0,00 mol N/ha/jaar) maar wordt voldaan aan één van onderstaande voorwaarden is er ook geen vergunningplicht:

- Verslechtering van stikstofgevoelige habitattypen of habitats van soorten kan, ondanks een toename van de depositie, volledig uitgesloten worden in een ecologische beoordeling.
- Als uit een ecologische beoordeling blijkt dat de tijdelijke effecten niet leiden tot negatieve effecten.

Indien uit de berekening blijkt dat er sprake is van een toename van stikstofdepositie (groter dan 0,00 mol N/ha/jaar), en niet aan één van bovenstaande voorwaarden wordt voldaan, is er sprake van een vergunningplicht op grond van de OW.
Een vergunning kan worden verleend als uit een passende beoordeling, eventueel inclusief extern salderen, en eventueel na het succesvol doorlopen van de ADC-toets, blijkt dat er geen risico's zijn voor het behalen van de instandhoudingsdoelstellingen van de betreffende Natura 2000-gebieden.

3 Situatiebeschrijving

3.1 Projectbeschrijving

Het te realiseren gebouw zal bestaan uit maximaal 270 woningen, met een BVO van maximaal 26.000 m^2. Hiernaast zal er maximaal 4.000 m^2 beschikbaar zijn voor gemengd gebruik voor onder andere bedrijven, kantoren, detailhandel, maatschappelijke voorzieningen en horeca.

3.2 Ligging project ten opzichte van Natura 2000-gebieden

Rondom het project zijn diverse Natura 2000-gebieden gelegen. Voor de gebieden Oude Maas (circa 5 km afstand), Boezems Kinderdijk (circa 10 km afstand), Oudeland van Strijen (circa 11 km afstand), Haringvliet (circa 16 km afstand), Donkse Laagten (circa 17 km afstand), Hollands Diep (circa 19 km afstand), Broekvelden, Vettenbroek & Polder Stein (circa 23 km afstand) en De Wilck (circa 25 km afstand) geldt dat binnen deze gebieden geen stikstofgevoelige habitats aanwezig zijn, zodat het onderzoek geen betrekking heeft op deze natuurgebieden.

De meest nabij gelegen stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden zijn Biesbosch (circa 19 km afstand), Krammer-Volkerak (circa 22 km afstand) en Solleveld & Kapittelduinen (circa 23 km afstand).



Afbeelding 2: Ligging van het projectgebied ten opzichte van Natura 2000-gebieden

4 Uitgangspunten

4.1 Algemeen

Voor de stikstofberekening van het project zijn de volgende situaties aan de orde:

- Een tijdelijke situatie, waarbij sprake is van tijdelijke emissies gedurende de aanlegfase[1] van het project.
- Een beoogde situatie, waarbij sprake is van blijvende emissies nadat het project in gebruik genomen is.

In de volgende paragrafen worden deze beide situatie beschreven.

4.2 Tijdelijke situatie (aanlegfase)

In de aanlegfase (tijdelijke situatie) vinden meerdere activiteiten plaats waarbij sprake is van stikstofemissie.

Mobiele installaties

Voor de uitvoering van dit stikstofdepositie-onderzoek was bij de opdrachtgever niet bekend welke mobiele installaties in de aanlegfase worden ingezet bij de bouwwerkzaamheden. Dit betekent dat over het dieselverbruik, de draai-uren, het bouwjaar en vermogen van deze installaties nog geen specifieke informatie beschikbaar is. De in dit onderzoek gehanteerde inzet van de mobiele installaties is daarom een worst-case inschatting op basis van bureauexpertise en informatie van vergelijkbare bouwprojecten. In de eerste tabel in bijlage 1 is de verwachte inzet van de mobiele installaties gepresenteerd.

Het dieselgebruik van de mobiele installaties is bepaald op basis van het TNO-onderzoek AUB (AdBlue verbruik, Uren, en Brandstofverbruik): een robuuste schatting van NO_x en NH_3 uitstoot van mobiele werktuigen van 10 december 2021. Er is voor het berekenen van het dieselgebruik van de verschillende mobiele installaties met een gemiddelde motorlast van 35% gebruik gemaakt van de formule:

$$\text{Liter diesel / uur} = 0{,}095 * P_{max}\ [\text{kW}] + 0{,}54.$$

Voor het AdBlue-gebruik kan op basis van ditzelfde onderzoek worden uitgegaan van 6% (categorie D) AdBlue-gebruik ten opzichte van het dieselgebruik van de betreffende mobiele installatie. Categorie D betreft Stage IV en Stage V installaties met een vermogen van 56 tot 75 kW alsmede Stage IV en Stage V installaties met een vermogen van 75 tot 560 kW. Voor alle installaties geldt dat deze voorzien zijn van SCR (selective catalytic reduction).

Verkeersbewegingen

Ook voor de aan- en afvoer van materiaal en personeel zijn geen gegevens voorhanden en zijn daarom gebaseerd op een worst-case inschatting op basis van bureauexpertise en informatie van vergelijkbare bouwprojecten. Tijdens de sloop van de bestaande bebouwing worden per werkdag 5 personenauto's verwacht met bouwvakkers en machinisten voor de mobiele installaties. Tijdens de aanleg van het nieuwe gebouw worden 20 personenauto's verwacht. Gedurende het jaar van aanleg (sloop en nieuwbouw) met 225 werkbare dagen betekent dit 3.900 personenauto's en 7.800 personenautobewegingen.

[1] De aanlegfase omvat alle activiteiten die nodig zijn om het plan of het project te realiseren. Hierbij kan gedacht worden aan sloopwerkzaamheden, grondwerk, bouwrijp maken, bouwen en woonrijp maken.

Voor de hoeveelheid vrachten voor afvoer van sloopafval is uitgegaan van de benadering dat 1/3 van het volume van de huidige bebouwing bestaat uit sloopafval. Worstcase is ingeschat dat het volume van de huidige bebouwing 23.525 m^3 bedraagt. Het volume van het sloopafval bedraagt daarom 7.842 m^3. Als per vrachtwagen gemiddeld 20 m^3 sloopafval wordt getransporteerd dan zijn er 392 vrachtwagens benodigd voor het vervoer van het sloopafval. Inclusief het brengen en halen van de mobiele installaties is afgerond uitgegaan van 400 vrachtwagens en 800 vrachtwagenbewegingen.
Voor het berekenen van het aantal vrachtwagens voor de nieuwbouw is uitgegaan van dezelfde benadering. Hierbij is op basis van de huidige plannen ingeschat dat het volume van het nieuwe gebouw 87.000 m^3 zal bedragen, met daarmee 29.000 m^3 aan bouwmateriaal. Dit betekent dat er 1.450 vrachtwagens benodigd zijn voor het vervoer van het bouwmateriaal, wat rekening houdend met het brengen en halen van mobiele installaties resulteert in een totaal van 1.490 vrachtwagens en 2.980 vrachtwagenbewegingen. Dit betekent dat de sloop en aanleg samen 1.890 vrachtwagens vereist, wat resulteert in 3.780 vrachtwagenbewegingen.

Op de eerste en tweede afbeelding in bijlage 1 zijn de inzet van de mobiele installaties en de aantallen verkeersbewegingen tijdens de aanlegfase weergegeven.

Op basis van de handreiking “Instructie gegevensinvoer voor AERIUS Calculator 2025” van Bij12 en recente jurisprudentie moet het verkeer worden meegenomen tot het is opgegaan in het heersende verkeersbeeld.

> **Opgenomen in het heersend verkeersbeeld**
> Een algemeen criterium voor de afbakening van het verkeer (onder andere wegverkeer en scheepvaart) van en naar inrichtingen dat in de berekening wordt betrokken, is dat de gevolgen niet meer aan de inrichting worden toegerekend wanneer het verkeer is opgenomen in het heersende verkeersbeeld. Dit is het geval op het moment dat het extra verkeer zich door zijn snelheid en rij- en stopgedrag niet meer onderscheidt van het overige bestaande verkeer dat zich op de weg bevindt. Hierbij weegt mee hoe de verhouding is tussen de hoeveelheid verkeer dat door de voorgenomen ontwikkeling 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.
> *Bron: Instructie gegevensinvoer voor AERIUS Calculator 2025, Bij12*

Op 24 januari 2024 heeft de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State in de uitspraak m.b.t. “Landgoed Paleis Soestdijk” (ECLI:NL:RVS:2024:249) aangegeven dat het verkeer voldoende is verdund en is opgenomen in het heersende verkeersbeeld als de bijdrage aan het totaal minder is dan 5%. De routering van het bouwverkeer is ingevoerd vanaf het projectgebied naar de Pleinweg. Het bouwverkeer betreft jaargemiddeld circa 53 voertuigen per weekdag. Gelet op de verkeersaantallen op de Pleinweg van meer dan 20.000 per weekdag (bron CIMLK, ronde 2025, jaar 2024), is de bijdrage van het bouwverkeer hier minder dan 5% en daarmee opgegaan in het heersende verkeersbeeld.

Stationair draaien vrachtwagens op de bouwlocatie
Gedurende de aanlegfase is sprake van 1.890 vrachtwagens die bouwmaterialen en mobiele installaties af- of aanvoeren. Er is van de veronderstelling uitgegaan dat tijdens het laden of lossen de vrachtwagen gemiddeld 10 minuten stationair draait. Voor de 1.890 vrachten betekent dit afgerond 315 uur stationair draaien.
Tijdens dit stationair draaien is ook sprake van een emissie van NO_x en NH_3. Voor het jaar 2027 zijn deze emissiefactoren in gram/uur weergegeven in de hierna opgenomen tabel. Daarnaast is in de volgende tabel ook de totale emissie berekend tijdens het stationair draaien welke ook in de AERIUS-berekening is betrokken.

Tabel: Stikstofemissie tijdens stationair draaien vrachtwagens

Eigenschap	Waarde
Jaar:	*2027* [-]
Aantal vrachtwagens:	*1890* [-]
Draaitijd per vrachtwagen:	*10* [minuten]
Draaitijd totaal:	18900 [minuten]
Draaitijd totaal:	315 [uren]
Emissie NO_x:	70,4098 [g/h]
Emissie NH_3:	0,97464 [g/h]
Totale emissie NO_x:	**22,18 [kg]**
Totale emissie NH_3:	**0,31 [kg]**

Koude start

Naast rijdend verkeer wordt uitgegaan van een zogenaamde koude start. Er is sprake van een koude start wanneer motorvoertuigen gestart worden nadat ze 2 uur of langer stil gestaan hebben. De katalysator functioneert dan niet gelijk. Hierdoor komt tijdens de koude start relatief meer emissie vrij dan tijdens het rijden met een warme motor (rijdend verkeer emissie). Het uitgangspunt is dat de hogere koude start-emissies in de eerste 10 tot 30 seconden na de start plaatsvinden (voor zowel lichte, middelzware als zware voertuigen). Dit betekent in de praktijk dat de emissies door koude start veelal optreden voordat een voertuig van zijn plaats is gekomen en koude start emissies kunnen daarmee veelal gekoppeld worden aan de locatie waar het voertuig langer dan twee uur geparkeerd staat.
Er wordt in AERIUS onderscheid gemaakt in koude starts in parkeergarages en overige situaties. In dit geval is sprake van overige situaties en wordt de emissiebron gedefinieerd als vlakbron en worden bronkenmerken gebruikt die standaard in AERIUS zijn opgenomen.

In de aanlegfase is alleen sprake van een koude start voor de voertuigen waarmee de bouwvakkers op het eind van de dag vertrekken. De aankomst van het voertuig op de bouwplaats vindt immers plaats vanaf een plek waar de koude start heeft plaatsgevonden zodat alleen de vertrekkende voertuigen een koude start hebben. Dit zijn in dit specifieke geval 3.900 lichte motorvoertuigen per jaar. Voor de zware vrachtwagenbewegingen is niet uitgegaan van een koude start omdat het laden en lossen binnen een periode van 2 uur plaatsvindt en de vrachtwagen binnen dit tijdsvenster weer is vertrokken.

Totale emissie in maximaal één jaar (worst-case)

In de berekening is worstcase uitgegaan van een aanlegfase die één jaar duurt. Dit zal in de praktijk langer zijn. Als tijdens een bouwperiode van één jaar geen depositie plaatsvindt in de Natura 2000-gebieden dan zal dat zeker niet het geval zijn als de bouwfase langer dan één jaar duurt.

4.3 Beoogde situatie (gebruiksfase)

De gebruiksfase is aan de orde nadat de woningen en de andere gemengde functies zijn opgeleverd. Omdat de nieuwe bebouwing gasloos is, veroorzaakt deze bebouwing/het gebruik daarvan zelf geen emissie tijdens het gebruik. De emissie wordt bepaald door de verkeersbewegingen van en naar het projectgebied.

Verkeersbewegingen

De totale verkeersproductie is worstcase bepaald, waarbij alle gerealiseerde woningen en gemengde functies in gebruik zijn. De totale oppervlaktes zijn vermenigvuldigd aan de hand van kengetallen uit CROW-publicatie 744. In totaal zijn op basis hiervan 2.566 verkeersbewegingen aan de orde.
Van deze 2.566 verkeersbewegingen is, rekening houdend met de combinatie van woningen en gemengde functies, van de veronderstelling uitgegaan dat daarvan 20 middelzware vrachtwagens en 20 zware vrachtwagens aan de orde zijn. Dit is in totaal ruim 1% van de totale verkeersproductie en is in totaal ook hoger dan 0,02 vrachtwagens die in het CROW als norm per woning per dag is opgenomen.

De rijroute van het verkeer in de gebruiksfase is 100% via de Goereesestraat richting de Pleinweg. Als het verkeer zich op de Pleinweg gelijk verdeeld is de toename op de Pleinweg per richting 1.284 verkeersbewegingen. Omdat deze toename nog groter is dan 5% is ook de Pleinweg meegenomen in dit onderzoek. In oostelijke richting is deze weg beschouwd tot de aansluiting met de Strevelsweg en in westelijke richting tot de aansluiting met de Brielselaan.
Daarna is het verkeer zodanig verdeeld dat de planbijdrage lager is dan 5% en is opgenomen in het heersende verkeersbeeld. Het jaar van berekening voor de gebruiksfase is 2028. Dit is worstcase omdat motorvoertuigen in latere jaren minder stikstof emitteren.

Koude start

Ook voor de gebruiksfase is naast rijdend verkeer sprake van koude start situaties. Vanaf de nieuwe woningen en andere functies zullen immers voertuigen vertrekken die langer dan 2 uur hebben stilgestaan. In de gebruiksfase is worstcase sprake van een koude start voor de helft van de personenwagens waarmee de bestuurders vertrekken. De aankomsten zijn per definitie de helft van de verkeersbewegingen en hebben per definitie ook geen koude start op de plaats waar de nieuwe functies zijn gebouwd.
Omdat hoofdzakelijk geparkeerd wordt in de parkeergarage onder het gebouw is de koude start meegenomen als een bron met het kenmerk ‘Koude start: parkeergarage’. Hierbij is uitgegaan van de standaard bronkenmerken: een uittreedhoogte van 0,3 m, spreiding van 0,1 m, geen warmte-inhoud en de temporele variatie ‘Licht Verkeer’

De aantallen koude starts zijn in dit specifieke geval 1.264 lichte motorvoertuigen per dag. Voor de middelzware en zware verkeersbewegingen is niet uitgegaan van een koude start omdat het laden en lossen binnen een periode van 2 uur plaatsvindt en de vrachtwagen binnen dit tijdsvenster weer is vertrokken. Het betreft hier bijvoorbeeld het afleveren van pakketjes, het ophalen van huisvuil en dergelijke.

.

5 Berekeningsresultaten

De resultaten van de berekeningen van de aanleg- en gebruiksfase zijn in respectievelijk bijlage 2 en bijlage 3 gepresenteerd. Uit deze berekeningen blijkt dat in beide situaties geen toename van de stikstofdepositie plaatsvindt binnen de Natura 2000-gebieden.

6 Conclusie

In opdracht van de gemeente Rotterdam is door KuiperCompagnons een stikstofdepositie-onderzoek uitgevoerd voor het project “ZuidPleinweg” in Rotterdam. Het voornemen is om de bestaande bebouwing te slopen en nieuwbouw te realiseren bestaande uit maximaal 270 woningen en maximaal 4.000 m^2 BVO voor het programma niet-wonen.

Uit dit onderzoek wordt geconcludeerd dat met zekerheid kan worden gesteld dat geen sprake is van een toename van de stikstofdepositie binnen stikstofgevoelige habitats van Natura 2000-gebieden in de aanleg- en de gebruiksfase van deze nieuwe woningen en ruimte voor gemengd gebruik.

Geconcludeerd kan worden dat significant negatieve effecten op de instandhouding van die gebieden kunnen worden uitgesloten en dat het aspect stikstofdepositie niet leidt tot belemmeringen voor de ontwikkelingen in dit project.

KUIPER COMPAGNONS

BIJLAGEN

Bijlage 1 Inzet mobiele installaties en verkeersproductie in de aanlegfase

KUIPER COMPAGNONS

Projectnaam: Omgevingsplanwijziging "ZuidPleinweg"
Jaartal aanlegfase: 2027

Nummer	Omschrijving werktuig	Stageklasse	Vermogen (kW)	Brandstofverbruik (l/j)	Draaiuren (u/j)	AdBlue verbruik (l/j)
1	Shovel (sloop)	Stage-IV, 2014-2018, 75-560 kW, diesel, SCR: ja	100	3213	320	193
2	Vaste kraan (sloop)	Stage-IV, 2014-2018, 75-560 kW, diesel, SCR: ja	150	4733	320	284
3	Graafmachine (bouwrijp)	Stage-IV, 2014-2018, 75-560 kW, diesel, SCR: ja	100	3213	320	193
4	Shovel (bouwrijp)	Stage-IV, 2014-2018, 75-560 kW, diesel, SCR: ja	100	1606	160	96
5	Trilplaat (bouwrijp)	Stage-IV, 2014-2018, <= 56 kW, diesel, SCR: nee	10	238	160	NIET INVULLEN
6	Heimachine (bouw)	Stage-IV, 2014-2018, 75-560 kW, diesel, SCR: ja	250	7773	320	466
7	Graafmachine (bouw)	Stage-IV, 2014-2018, 75-560 kW, diesel, SCR: ja	100	2410	240	145
8	Mobiele kraan (bouw)	Stage-IV, 2014-2018, 75-560 kW, diesel, SCR: ja	150	40229	2720	2414
9	Vaste kraan (bouw)	Stage-IV, 2014-2018, 75-560 kW, diesel, SCR: ja	150	40229	2720	2414
10	Graafmachine (woonrijp)	Stage-IV, 2014-2018, 75-560 kW, diesel, SCR: ja	100	4819	480	289
11	Shovel (woonrijp)	Stage-IV, 2014-2018, 75-560 kW, diesel, SCR: ja	100	2410	240	145
12	Trilplaat (woonrijp)	Stage-IV, 2014-2018, <= 56 kW, diesel, SCR: nee	10	477	320	NIET INVULLEN
13						
14						
15						
16						
17						
18						
19						
20						
21						
22						
23						
24						
25						
26						
27						
28						
29						
30						

KUIPER COMPAGNONS

Verkeer tijdens de gehele bouwperiode

		Invoer	Resultaat
Verkeerscategorie	**Voertuigtype**	**Aantal voertuigen**	**Aantal bewegingen**
Licht wegverkeer	Personenauto's, bestelauto's en motoren	**3900**	7800
Middelzwaar wegverkeer	Vrachtauto's < 20 ton GVW	**0**	0
Zwaar wegverkeer	Vrachtauto's > 20 ton GVW en trekkers	**1890**	3780

De verkeersbewegingen worden separaat in Aerius ingevoerd.

Bijlage 2 AERIUS-berekening aanlegfase

Projectberekening

Dit document geeft een overzicht van de invoer en rekenresultaten van een Projectberekening met AERIUS Calculator. De berekening is uitgevoerd binnen Natura 2000-gebieden, op rekenpunten die overlappen met stikstofgevoelige habitattypen en/of leefgebieden, gekoppeld aan een aangewezen soort, of nog onbekend maar mogelijk wel relevant, en waar tevens sprake is van een overbelaste of bijna overbelaste situatie voor stikstofdepositie.



- Overzicht
- Detailgegevens per emissiebron
- Resultaten
- Samenvatting situaties

Deze PDF is een digitaal bestand dat weer in te lezen is in AERIUS. Meer toelichting over de PDF en AERIUS kunt u vinden in de handleidingen of op onze website.

Contactgegevens

Rechtspersoon	KuiperCompagnons
Inrichtingslocatie	Pleinweg, 3083 DJ Rotterdam

Activiteit

Omschrijving	Pleinweg – Goereesestraat – Zuidenwijdsestraat – Zuidplein
Toelichting	Sloop en aanleg 625.123.90

Berekening

AERIUS kenmerk	Rim3zxfKPpn7
Datum berekening	31 maart 2026, 11:27
Rekenconfiguratie	OwN2000-rekengrid

Totale emissie

	Rekenjaar	Emissie NH_3	Emissie NO_x
Sloop en aanleg - Beoogd	2027	27,1 kg/j	683,5 kg/j

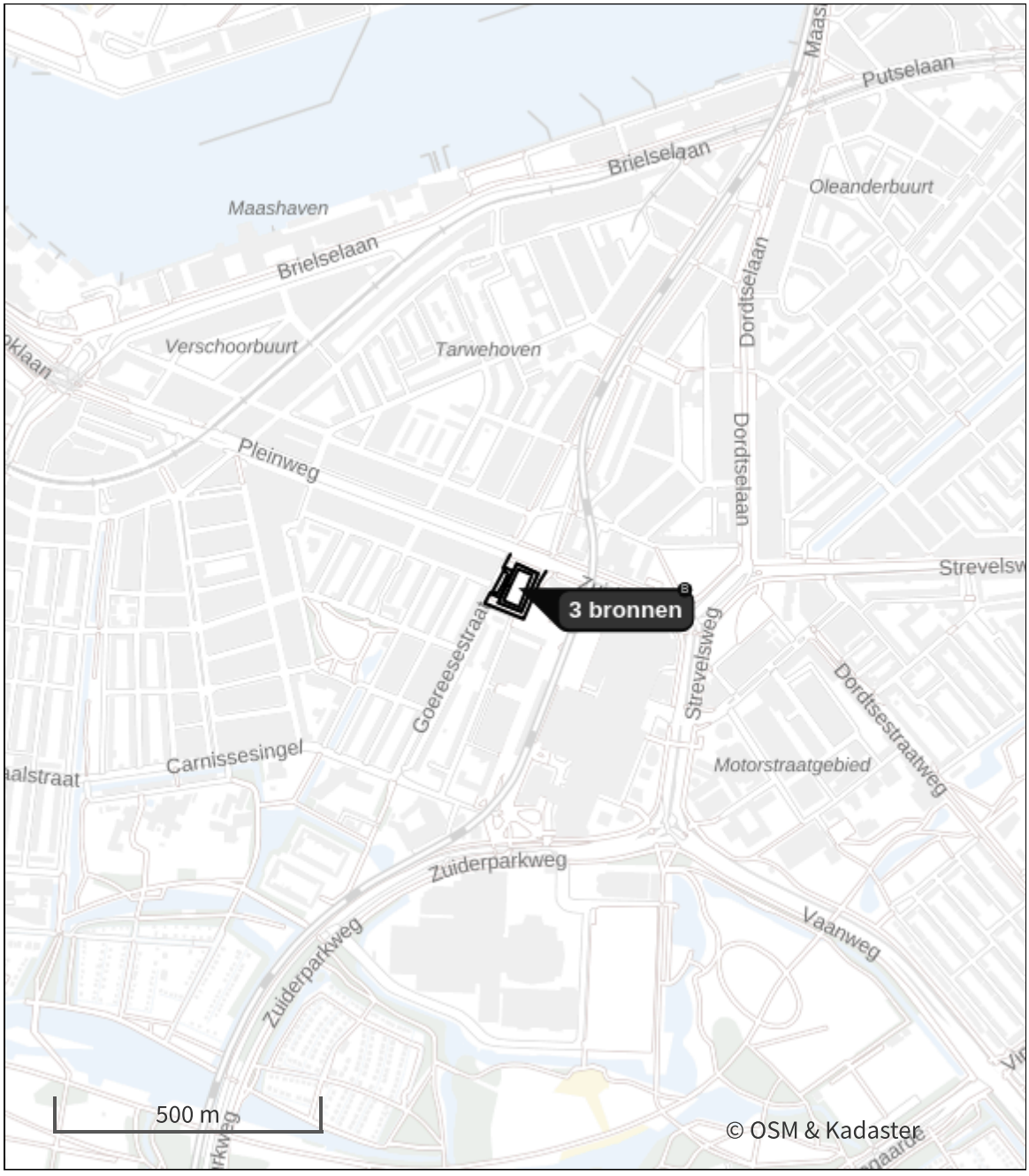
Resultaten

	Hoogste bijdrage	Hexagon	Gebied
Sloop en aanleg - Beoogd	-		
Gekarteerd oppervlak met toename (ha)	-		
Gekarteerd oppervlak met afname (ha)	-		
Grootste toename	-		
Grootste afname	-		

Sloop en aanleg (Beoogd), rekenjaar 2027

Emissiebronnen	Emissie NH_3	Emissie NO_x
1 Anders... | Stationaire emissies	0,3 kg/j	22,2 kg/j
2 Verkeer | Koude start: overig | Koude start	0,2 kg/j	1,0 kg/j
6 Mobiele werktuigen | Mobiele werktuigen	26,6 kg/j	652,9 kg/j
Verkeersnetwerk	0,1 kg/j	7,4 kg/j

Hoogste af- en toename op (bijna) overbelaste stikstofgevoelige Natura 2000 gebieden.



- Habitatrichtlijn
- Vogelrichtlijn
- Vogelrichtlijn, Habitatrichtlijn
- Niet bepaald
- Grootste toename (projectberekening)
- Grootste afname (projectberekening)
- Hoogste totaal (achtergrond + projectberekening)

De letters bij de bronlabels op de kaart geven bij welke type situaties de bronnen horen: beoogde situatie (B), referentiesituatie (R) en/of salderingssituatie (S).

Resultaten stikstofgevoelige Natura 2000 gebieden situatie "Sloop en aanleg" (Beoogd) incl. saldering e/o referentie

Er zijn geen resultaten voor deze weergave.

Sloop en aanleg, Rekenjaar 2027

1 Anders...

Naam	Stationaire emissies	Uittreedhoogte	0,3 m	NO_x	22,2 kg/j
		Warmteinhoud	0,008 MW	NH_3	0,3 kg/j
Locatie	X:93076,49 Y:433775,64	Spreiding	0,7 m		
Oppervlakte	0,37 ha				
Wijze van ventilatie	Niet geforceerd				
Temporele variatie	Zwaar Verkeer				

2 Verkeer | Koude start: overig

Naam	Koude start	NO_x	1,0 kg/j
Locatie	X:93045,58 Y:433785,74	NH_3	0,2 kg/j
Oppervlakte	0,09 ha		

Type voertuig	Koude starts
Licht verkeer	3.900,0 /jaar
Middelzwaar vrachtverkeer	0,0 /jaar
Zwaar vrachtverkeer	0,0 /jaar
Busverkeer	0,0 /jaar

3 Verkeer | Rijdend verkeer

			Links	Rechts		
Naam	Aankomend verkeer				NO_x	0,6 kg/j
Locatie	X:93048,83 Y:433811,99	Type scherm	-	-	NO_2	0,2 kg/j
Lengte	63,35 m	Hoogte	-	-	NH_3	12,1 g/j
Wegtype	Binnen bebouwde kom (normaal)	Afstand tot de weg	-	-		
Rijrichting	Van A naar B					
Tunnelfactor	1					
Type hoogteligging	Normaal					
Weghoogte t.o.v. maaiveld	0 m					

Verkeer	Maximum snelheid	Aantal voertuigbewegingen	In file
Licht verkeer	Voorgeschreven factoren	3.900,0 /jaar	0,0 %
Middelzwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /jaar	0,0 %
Zwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	1.890,0 /jaar	0,0 %
Busverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /jaar	0,0 %

4 Verkeer | Rijdend verkeer

			Links	Rechts		
Naam	Vertrekkend verkeer				NO_x	2,2 kg/j
Locatie	X:93068,54 Y:433723,95	Type scherm	-	-	NO_2	0,6 kg/j
Lengte	239,98 m	Hoogte	-	-	NH_3	45,7 g/j
Wegtype	Binnen bebouwde kom (normaal)	Afstand tot de weg	-	-		
Rijrichting	Van A naar B					
Tunnelfactor	1					
Type hoogteligging	Normaal					
Weghoogte t.o.v. maaiveld	0 m					

Verkeer	Maximum snelheid	Aantal voertuigbewegingen	In file
Licht verkeer	Voorgeschreven factoren	3.900,0 /jaar	0,0 %
Middelzwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /jaar	0,0 %
Zwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	1.890,0 /jaar	0,0 %
Busverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /jaar	0,0 %

5 Verkeer | Rijdend verkeer

			Links	Rechts		
Naam	Verkeer in gebied				NO_x	4,6 kg/j
Locatie	X:93093,42 Y:433777,57	Type scherm	-	-	NO_2	1,2 kg/j
Lengte	208,64 m	Hoogte	-	-	NH_3	64,0 g/j
Wegtype	Binnen bebouwde kom (normaal)	Afstand tot de weg	-	-		
Rijrichting	Beide richtingen					
Tunnelfactor	1					
Type hoogteligging	Normaal					
Weghoogte t.o.v. maaiveld	0 m					

Verkeer	Maximum snelheid	Aantal voertuigbewegingen	In file
Licht verkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /jaar	100,0 %
Middelzwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /jaar	100,0 %
Zwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	3.780,0 /jaar	100,0 %
Busverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /jaar	0,0 %

6 Mobiele werktuigen

Naam	Mobiele werktuigen	NO_x	652,9 kg/j
Locatie	X:93076,49 Y:433775,64	NH_3	26,6 kg/j
Oppervlakte	0,37 ha		

Naam/Stageklasse	Brandstof-verbruik/AdBlue verbruik	Draaiuren	Uittreedhoogte/Warmteinhoud	Spreiding/Temporele variatie	Stof	Emissie
Shovel (sloop) Stage-IV, 2014-2018, 75-560 kW, diesel, SCR: ja	3.212 l/j 193 l/j	320 u/j	2,9 m 0,027 MW	0,7 m Standaard Profiel Industrie	NO_x NH_3	18,8 kg/j 0,8 kg/j
Vaste kraan (sloop) Stage-IV, 2014-2018, 75-560 kW, diesel, SCR: ja	4.733 l/j 284 l/j	320 u/j	2,9 m 0,027 MW	0,7 m Standaard Profiel Industrie	NO_x NH_3	27,1 kg/j 1,1 kg/j
Graafmachine (bouwrijp) Stage-IV, 2014-2018, 75-560 kW, diesel, SCR: ja	3.213 l/j 193 l/j	320 u/j	2,9 m 0,027 MW	0,7 m Standaard Profiel Industrie	NO_x NH_3	18,8 kg/j 0,8 kg/j
Shovel (bouwrijp) Stage-IV, 2014-2018, 75-560 kW, diesel, SCR: ja	1.606 l/j 96 l/j	160 u/j	2,9 m 0,027 MW	0,7 m Standaard Profiel Industrie	NO_x NH_3	9,6 kg/j 0,4 kg/j
Trilplaat (bouwrijp) Stage-IV, 2014-2018, <= 56 kW, diesel, SCR: nee	238 l/j 0 l/j	160 u/j	1,0 m 0,006 MW	0,3 m Standaard Profiel Industrie	NO_x NH_3	5,6 kg/j 1,8 g/j
Heimachine (bouw) Stage-IV, 2014-2018, 75-560 kW, diesel, SCR: ja	7.773 l/j 466 l/j	320 u/j	2,9 m 0,027 MW	0,7 m Standaard Profiel Industrie	NO_x NH_3	43,7 kg/j 1,9 kg/j
Graafmachine (bouw) Stage-IV, 2014-2018, 75-560 kW, diesel, SCR: ja	2.410 l/j 145 l/j	240 u/j	2,9 m 0,027 MW	0,7 m Standaard Profiel Industrie	NO_x NH_3	14,0 kg/j 0,6 kg/j
Mobiele kraan (bouw) Stage-IV, 2014-2018, 75-560 kW, diesel, SCR: ja	40.229 l/j 2.414 l/j	2.720 u/j	2,9 m 0,027 MW	0,7 m Standaard Profiel Industrie	NO_x NH_3	230,7 kg/j 9,7 kg/j
Vaste kraan (bouw) Stage-IV, 2014-2018, 75-560 kW, diesel, SCR: ja	40.229 l/j 2.414 l/j	2.720 u/j	2,9 m 0,027 MW	0,7 m Standaard Profiel Industrie	NO_x NH_3	230,7 kg/j 9,7 kg/j
Graafmachine (woonrijp) Stage-IV, 2014-2018, 75-560 kW, diesel, SCR: ja	4.819 l/j 289 l/j	480 u/j	2,9 m 0,027 MW	0,7 m Standaard Profiel Industrie	NO_x NH_3	28,5 kg/j 1,2 kg/j
Shovel (woonrijp) Stage-IV, 2014-2018, 75-560 kW,	2.410 l/j 145 l/j	240 u/j	2,9 m 0,027 MW	0,7 m Standaard Profiel Industrie	NO_x NH_3	14,0 kg/j 0,6 kg/j

Naam/Stageklasse	Brandstof-verbruik/AdBlue verbruik	Draaiuren	Uittreedhoogte/Warmteinhoud	Spreiding/Temporele variatie	Stof	Emissie
diesel, SCR: ja						
Trilplaat (woonrijp) Stage-IV, 2014-2018, <= 56 kW, diesel, SCR: nee	477 l/j 0 l/j	320 u/j	1,0 m 0,006 MW	0,3 m Standaard Profiel Industrie	NO_x NH_3	11,1 kg/j 3,6 g/j

Disclaimer

Hoewel verstrekte gegevens kunnen dienen ter onderbouwing van een vergunningaanvraag, kunnen er geen rechten aan worden ontleend. De eigenaar van AERIUS aanvaardt geen aansprakelijkheid voor de inhoud van de door de gebruiker aangeboden informatie. Bovenstaande gegevens zijn enkel bruikbaar tot er een nieuwe versie van AERIUS beschikbaar is. AERIUS is een geregistreerd handelsmerk in Europa. Alle rechten die niet expliciet worden verleend, zijn voorbehouden.

Rekenbasis

Deze berekening is tot stand gekomen op basis van

AERIUS versie	2025.2_20260206_f42eba0c64
Database versie	2025.2_f42eba0c64_calculator_nl_stable

Voor meer informatie over de gebruikte methodiek en data zie:
https://link.aerius.nl/website

Bijlage projectberekening

Hulpmiddel beoordeling hexagonen met een hersteldoel

AERIUS kenmerk Projectberekening: Rim3zxfKPpn7

Dit document is een bijlage, behorende bij een Projectberekening uitgevoerd met AERIUS Calculator. De bijlage is een hulpmiddel bij het beoordelen van projecten waar sprake is van hexagonen met een hersteldoel. De bijlage bevat daartoe een overzicht van de maximale bijdrage per gebied. Voor meer uitleg over 'hexagonen met een hersteldoel' in AERIUS, zie het handboek Calculator.



- Overzicht
- Resultaten

Deze PDF is geen digitaal bestand dat weer in te lezen is in AERIUS, maar alleen een bijlage. Meer toelichting over de PDF en AERIUS kunt u vinden in de handleidingen of op onze website.

Contactgegevens

Rechtspersoon	KuiperCompagnons
Inrichtingslocatie	Pleinweg, 3083 DJ Rotterdam

Bijbehorende projectberekening

Omschrijving projectberekening	Pleinweg – Goereesestraat – Zuidenwijdsestraat – Zuidplein
AERIUS kenmerk projectberekening	Rim3zxfKPpn7
Datum projectberekening	31 maart 2026, 11:28

Totale emissie

	Rekenjaar	Emissie NH_3	Emissie NO_x
Sloop en aanleg - Beoogd	2027	27,1 kg/j	683,5 kg/j

Resultaten hexagonen met hersteldoel situatie "Sloop en aanleg" (Beoogd) incl. saldering e/o referentie

Er zijn geen resultaten voor deze weergave.

Disclaimer

Hoewel verstrekte gegevens kunnen dienen ter onderbouwing van een vergunningaanvraag, kunnen er geen rechten aan worden ontleend. De eigenaar van AERIUS aanvaardt geen aansprakelijkheid voor de inhoud van de door de gebruiker aangeboden informatie. Bovenstaande gegevens zijn enkel bruikbaar tot er een nieuwe versie van AERIUS beschikbaar is. AERIUS is een geregistreerd handelsmerk in Europa. Alle rechten die niet expliciet worden verleend, zijn voorbehouden.

Rekenbasis

Deze berekening is tot stand gekomen op basis van

AERIUS versie	2025.2_20260206_f42eba0c64
Database versie	2025.2_f42eba0c64_calculator_nl_stable

Voor meer informatie over de gebruikte methodiek en data zie:
https://link.aerius.nl/website

Bijlage 3 AERIUS-berekening gebruiksfase

Projectberekening

Dit document geeft een overzicht van de invoer en rekenresultaten van een Projectberekening met AERIUS Calculator. De berekening is uitgevoerd binnen Natura 2000-gebieden, op rekenpunten die overlappen met stikstofgevoelige habitattypen en/of leefgebieden, gekoppeld aan een aangewezen soort, of nog onbekend maar mogelijk wel relevant, en waar tevens sprake is van een overbelaste of bijna overbelaste situatie voor stikstofdepositie.



- Overzicht
- Detailgegevens per emissiebron
- Resultaten
- Samenvatting situaties

Deze PDF is een digitaal bestand dat weer in te lezen is in AERIUS. Meer toelichting over de PDF en AERIUS kunt u vinden in de handleidingen of op onze website.

Contactgegevens

Rechtspersoon	KuiperCompagnons
Inrichtingslocatie	Pleinweg, 3083 DJ Rotterdam

Activiteit

Omschrijving	Pleinweg – Goereesestraat – Zuidenwijdsestraat – Zuidplein
Toelichting	Gebruik 625.123.90

Berekening

AERIUS kenmerk	RvQ6KnzvimkE
Datum berekening	03 april 2026, 09:15
Rekenconfiguratie	OwN2000-rekengrid

Totale emissie

	Rekenjaar	Emissie NH_3	Emissie NO_x
Gebruik - Beoogd	2028	26,3 kg/j	282,7 kg/j

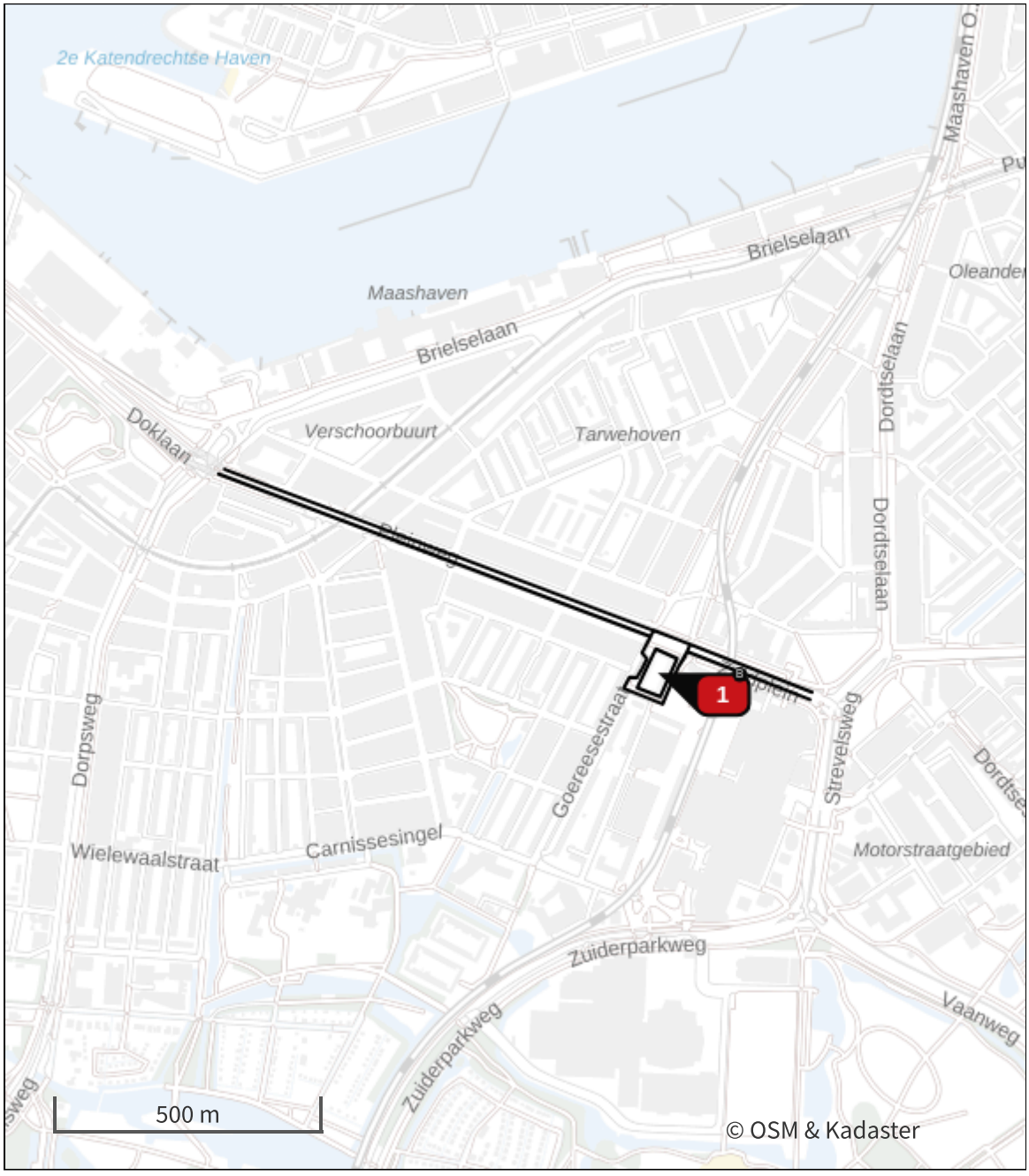
Resultaten

	Hoogste bijdrage	Hexagon	Gebied
Gebruik - Beoogd	-		
Gekarteerd oppervlak met toename (ha)	-		
Gekarteerd oppervlak met afname (ha)	-		
Grootste toename	-		
Grootste afname	-		

Gebruik (Beoogd), rekenjaar 2028

Emissiebronnen	Emissie NH_3	Emissie NO_x
1 Verkeer | Koude start: parkeergarage | Koude start	17,5 kg/j	113,9 kg/j
Verkeersnetwerk	8,8 kg/j	168,8 kg/j

Hoogste af- en toename op (bijna) overbelaste stikstofgevoelige Natura 2000 gebieden.



- Habitatrichtlijn
- Vogelrichtlijn
- Vogelrichtlijn, Habitatrichtlijn
- Niet bepaald
- Grootste toename (projectberekening)
- Grootste afname (projectberekening)
- Hoogste totaal (achtergrond + projectberekening)

De letters bij de bronlabels op de kaart geven bij welke type situaties de bronnen horen: beoogde situatie (B), referentiesituatie (R) en/of salderingssituatie (S).

Resultaten stikstofgevoelige Natura 2000 gebieden situatie "Gebruik" (Beoogd) incl. saldering e/o referentie

Er zijn geen resultaten voor deze weergave.

Gebruik, Rekenjaar 2028

1 Verkeer | Koude start: parkeergarage

Naam	Koude start	Uittreedhoogte	0,3 m	NO_x	113,9 kg/j
Locatie	X:93076,49 Y:433775,64	Warmteinhoud	0,000 MW	NH_3	17,5 kg/j
		Spreiding	0,1 m		
Oppervlakte	0,37 ha				
Wijze van ventilatie	Niet geforceerd				
Temporele variatie	Licht Verkeer				

Type voertuig	Koude starts
Licht verkeer	1.264,0 /etmaal
Middelzwaar vrachtverkeer	0,0 /etmaal
Zwaar vrachtverkeer	0,0 /etmaal
Busverkeer	0,0 /etmaal

2 Verkeer | Rijdend verkeer

			Links	Rechts		
Naam	Aankomend verkeer richting Brielselaan				NO_x	52,2 kg/j
Locatie	X:92684,9 Y:433987,29	Type scherm	-	-	NO_2	7,3 kg/j
Lengte	947,69 m	Hoogte	-	-	NH_3	2,7 kg/j
Wegtype	Binnen bebouwde kom (normaal)	Afstand tot de weg	-	-		
Rijrichting	Van A naar B					
Tunnelfactor	1					
Type hoogteligging	Normaal					
Weghoogte t.o.v. maaiveld	0 m					

Verkeer	Maximum snelheid	Aantal voertuigbewegingen	In file
Licht verkeer	Voorgeschreven factoren	632,0 /etmaal	0,0 %
Middelzwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	5,0 /etmaal	0,0 %
Zwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	5,0 /etmaal	0,0 %
Busverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /etmaal	0,0 %

3 Verkeer | Rijdend verkeer

			Links	Rechts		
Naam	Vertrekkend verkeer richting Brielselaan				NO_x	66,7 kg/j
Locatie	X:92819,88 Y:433950	Type scherm	-	-	NO_2	9,4 kg/j
Lengte	1.211,50 m	Hoogte	-	-	NH_3	3,5 kg/j
Wegtype	Binnen bebouwde kom (normaal)	Afstand tot de weg	-	-		
Rijrichting	Van A naar B					
Tunnelfactor	1					
Type hoogteligging	Normaal					
Weghoogte t.o.v. maaiveld	0 m					

Verkeer	Maximum snelheid	Aantal voertuigbewegingen	In file
Licht verkeer	Voorgeschreven factoren	632,0 /etmaal	0,0 %
Middelzwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	5,0 /etmaal	0,0 %
Zwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	5,0 /etmaal	0,0 %
Busverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /etmaal	0,0 %

4 Verkeer | Rijdend verkeer

			Links	Rechts		
Naam	Aankomend verkeer richting Strevelsweg				NO_x	22,4 kg/j
Locatie	X:93182,02 Y:433813,04	Type scherm	-	-	NO_2	3,1 kg/j
Lengte	406,13 m	Hoogte	-	-	NH_3	1,2 kg/j
Wegtype	Binnen bebouwde kom (normaal)	Afstand tot de weg	-	-		
Rijrichting	Van A naar B					
Tunnelfactor	1					
Type hoogteligging	Normaal					
Weghoogte t.o.v. maaiveld	0 m					

Verkeer	Maximum snelheid	Aantal voertuigbewegingen	In file
Licht verkeer	Voorgeschreven factoren	632,0 /etmaal	0,0 %
Middelzwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	5,0 /etmaal	0,0 %
Zwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	5,0 /etmaal	0,0 %
Busverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /etmaal	0,0 %

5 Verkeer | Rijdend verkeer

			Links	Rechts		
Naam	Vertrekkend verkeer richting Strevelsweg				NO_x	27,6 kg/j
Locatie	X:93133,9 Y:433815,86	Type scherm	-	-	NO_2	3,9 kg/j
Lengte	500,38 m	Hoogte	-	-	NH_3	1,4 kg/j
Wegtype	Binnen bebouwde kom (normaal)	Afstand tot de weg	-	-		
Rijrichting	Van A naar B					
Tunnelfactor	1					
Type hoogteligging	Normaal					
Weghoogte t.o.v. maaiveld	0 m					

Verkeer	Maximum snelheid	Aantal voertuigbewegingen	In file
Licht verkeer	Voorgeschreven factoren	632,0 /etmaal	0,0 %
Middelzwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	5,0 /etmaal	0,0 %
Zwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	5,0 /etmaal	0,0 %
Busverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /etmaal	0,0 %

Disclaimer
Hoewel verstrekte gegevens kunnen dienen ter onderbouwing van een vergunningaanvraag, kunnen er geen rechten aan worden ontleend. De eigenaar van AERIUS aanvaardt geen aansprakelijkheid voor de inhoud van de door de gebruiker aangeboden informatie. Bovenstaande gegevens zijn enkel bruikbaar tot er een nieuwe versie van AERIUS beschikbaar is. AERIUS is een geregistreerd handelsmerk in Europa. Alle rechten die niet expliciet worden verleend, zijn voorbehouden.

Rekenbasis

Deze berekening is tot stand gekomen op basis van

AERIUS versie	2025.2_20260206_f42eba0c64
Database versie	2025.2_f42eba0c64_calculator_nl_stable

Voor meer informatie over de gebruikte methodiek en data zie:
https://link.aerius.nl/website

Bijlage projectberekening

Hulpmiddel beoordeling hexagonen met een hersteldoel

AERIUS kenmerk Projectberekening: RvQ6KnzvimkE

Dit document is een bijlage, behorende bij een Projectberekening uitgevoerd met AERIUS Calculator. De bijlage is een hulpmiddel bij het beoordelen van projecten waar sprake is van hexagonen met een hersteldoel. De bijlage bevat daartoe een overzicht van de maximale bijdrage per gebied. Voor meer uitleg over 'hexagonen met een hersteldoel' in AERIUS, zie het handboek Calculator.



- Overzicht
- Resultaten

Deze PDF is geen digitaal bestand dat weer in te lezen is in AERIUS, maar alleen een bijlage. Meer toelichting over de PDF en AERIUS kunt u vinden in de handleidingen of op onze website.

Contactgegevens

Rechtspersoon	KuiperCompagnons
Inrichtingslocatie	Pleinweg, 3083 DJ Rotterdam

Bijbehorende projectberekening

Omschrijving projectberekening	Pleinweg – Goereesestraat – Zuidenwijdsestraat – Zuidplein
AERIUS kenmerk projectberekening	RvQ6KnzvimkE
Datum projectberekening	03 april 2026, 09:15

Totale emissie

Gebruik - Beoogd	Rekenjaar	Emissie NH_3	Emissie NO_x
	2028	26,3 kg/j	282,7 kg/j

Resultaten hexagonen met hersteldoel situatie "Gebruik" (Beoogd) incl. saldering e/o referentie

Er zijn geen resultaten voor deze weergave.

Disclaimer

Hoewel verstrekte gegevens kunnen dienen ter onderbouwing van een vergunningaanvraag, kunnen er geen rechten aan worden ontleend. De eigenaar van AERIUS aanvaardt geen aansprakelijkheid voor de inhoud van de door de gebruiker aangeboden informatie. Bovenstaande gegevens zijn enkel bruikbaar tot er een nieuwe versie van AERIUS beschikbaar is. AERIUS is een geregistreerd handelsmerk in Europa. Alle rechten die niet expliciet worden verleend, zijn voorbehouden.

Rekenbasis

Deze berekening is tot stand gekomen op basis van

AERIUS versie	2025.2_20260206_f42eba0c64
Database versie	2025.2_f42eba0c64_calculator_nl_stable

Voor meer informatie over de gebruikte methodiek en data zie:
https://link.aerius.nl/website

KuiperCompagnons B.V.
www.kuipercompagnons.nl

CONTACTGEGEVENS
+31 (0)10 - 433 00 99
kuiper@kuiper.nl

BEZOEKADRES
Van Nelle Fabriek
Van Nelleweg 3042
3044 BC Rotterdam
Gebouw thee 0, ingang 4

POSTADRES
Van Nelle Fabriek
Postbus 13042
3004 HA Rotterdam

KUIPER COMPAGNONS