



Verkeersonderzoek bestemmingsplan Teleport

Rapportage (definitieve versie)

A. Hagens
A. van de Werken

verkeersonderzoek@ivv.amsterdam.nl

Rapportnummer 110176

Samenvatting en conclusies

Samenvatting

Voor Teleport zijn nieuwe ontwikkelingsplannen. Om deze te realiseren is een bestemmingsplanwijziging nodig. Een bestemmingsplanwijziging vergt divers onderzoek, waaronder naar het verkeersaspect. In dit rapport zijn van de ontwikkelingen die volgens de nieuwe plannen plaats zullen vinden de effecten op het verkeer in kaart gebracht. Met deze resultaten kan aanvullend lucht- en geluidsonderzoek worden gedaan.

Conclusies

Het algemene beeld is dat als gevolg van de planontwikkeling de toename van het autoverkeer op de Kimpoweg, Teleportboulevard en Changiweg het grootst is. De verwachting is dat deze toename van het autoverkeer als gevolg van de planontwikkeling geen invloed heeft op de doorstroming in de directe omgeving. Aangezien de capaciteit van de toeleidende wegvakken van de kruispunten in het gebied niet wordt overschreden is er geen aanleiding ontstaan voor het uitvoeren van gedetailleerde analyses van de verkeersafwikkeling op kruispuntniveau.

Inhoud

Samenvatting en conclusies	3
Samenvatting	3
Conclusies	3
1 Inleiding	7
1.1 Aanleiding	7
1.2 Uw vraag	7
1.3 Resultaat	7
1.4 Werkwijze	7
1.5 Afbakening	7
1.6 Omgevingsanalyse	8
1.7 Communicatie	8
1.8 Leeswijzer	8
2 Werkwijze	9
3 Uitgangspunten	10
3.1 Algemeen	10
3.2 Studiegebied	10
3.3 Invloedsgebied (verkeerskundig en lucht & geluid)	11
3.4 Zichtjaren	12
3.5 Beleidsuitgangspunten	12
3.6 Varianten	13
3.6.1 Basisprognose 2015	13
3.6.2 Variant 1: referentiesituatie 2015	13
3.6.3 Variant 2: projectsituatie 2015	14
3.6.4 Basisprognose 2020	14
3.6.5 Variant 3: referentiesituatie 2020	14
3.6.6 Variant 4: projectsituatie 2020	15
4 Modelinvoer	16
4.1 Stappenplan berekenen SEGs	16
4.2 Stap 1: Uitgangspunten SEGs	16
4.3 Stap 2: Verdeling GenMod-zones over het Teleport-gebied	17
4.4 Stap 3: SEGs situatie 578.709 m ² reeds gerealiseerd	18
4.5 Stap 4: SEGs variant 1 vigerend plan (651.000 m ²)	18
4.6 Stap 5: SEGs max. ontwikkeling per functie (872.000 m ²)	19
4.7 Stap 6: SEGs variant 2 nieuwe plan (817.000 m ²)	19
5 Resultaten	21
5.1 Modal split	21
5.2 Verkeersintensiteiten per wegvak	21
5.3 Intensiteit/capaciteit-verhouding per wegvak	22

5.4	Input voor lucht- en geluidsonderzoek	22
6	Conclusie	24
Bijlage 1	Wat is GenMod?	25
Bijlage 2	Samenvatting ‘Basisgegevens Verkeersprognoses’	27
2.1	Inleiding	27
2.2	Infrastructuur	27
2.2.1	Autonetwerk	27
2.2.2	Openbaar vervoernetwerk	28
2.3	Sociaal-economische kenmerken en kostenontwikkeling	28
2.3.1	Inwoners en arbeidsplaatsen	28
2.3.2	Kostenontwikkeling	29
2.3.3	Autobezit	29
2.4	Beleid	29
2.4.1	Locatiebeleid	29
2.4.2	Parkeertarieven	30
2.4.3	Betaald rijden	30
Bijlage 3	Modelinvoer hotel	31
Bijlage 4	Modal split	33
4.1	Modal split 2015 autonoom en 2015 plan	33
4.2	Modal split 2020 autonoom en 2020 plan	34
Bijlage 5	Intensiteiten	35
Bijlage 6	Verschil intensiteiten	40
Bijlage 7	I/C-verhoudingen	43
Bijlage 8	Milieuresultaten	48

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Het vigerende bestemmingsplan Teleport uit 1996 voorziet slechts in de ontwikkeling van kantoren. Om het Teleport-gebied rendabel te kunnen ontwikkelen is er behoefte aan het mogelijk maken van andere ontwikkelingen in dit gebied. Hiertoe zal een flexibel bestemmingsplan worden gemaakt.

1.2 Uw vraag

Het Ontwikkelingsbedrijf van de Gemeente Amsterdam heeft DIVV gevraagd om een verkeersonderzoek uit te voeren naar de effecten van de voorgenomen bestemmingsplanwijzigingen op de verkeersintensiteiten en de verkeersafwikkeling op wegen in het Teleport-gebied en de directe omgeving.

1.3 Resultaat

Dit rapport kan als technische onderligger gebruikt worden in de bestemmingsplan-procedure. Tevens kan het verkeersonderzoek als input dienen voor het lucht- en geluidonderzoek.

1.4 Werkwijze

Bij de werkwijze wordt aangesloten op het 'Juridisch Programma van Eisen Verkeersonderzoeken' (Juridisch PvE VO) zoals dat door DRO is opgesteld. Deze is op 28 juli 2011 per e-mail aan de heer Bosman en mevrouw Van Wiggen van uw organisatie toegestuurd.

1.5 Afbakening

Dit onderzoeksrapport dekt samen met de toelichting op het bestemmingsplan alle onderdelen uit het Juridisch PvE VO af.

DIVV levert input t.b.v. lucht- en geluidsberekeningen. Uitvoering van de lucht- en geluidsberekeningen zelf maakt geen onderdeel uit van de werkzaamheden van DIVV.

1.6 Omgevingsanalyse

Er is rekening gehouden met de realisatie van studentenwoningen op Teleport. Dit type woningen levert een afwijkende verkeersgeneratie vanwege het kleinere oppervlak per woning, de lagere woningbezitting (ca. 1,0 persoon per studentenwoning) en het veel lagere autobezit van studenten (gemiddeld 8,2% van de studenten bezit een auto). Ook zijn de netwerkwijzigingen die zich in de afgelopen jaren op Teleport hebben voltrokken als gevolg van het nieuwe tram- en busstation Sloterdijk in het onderzoek meegenomen.

1.7 Communicatie

De contactpersonen bij dit onderzoek zijn geweest:

- § opdrachtgever: Winneke van Wiggen (OGA, opdrachtgever vanaf oktober 2011)
- § opdrachtnemer: Anton Hagens (DIVV Verkeersonderzoek)

Verder zijn de bij het onderzoek betrokken personen:

- § Michiel Bosman (assistent projectmanager Westpoort bij OGA, opdrachtgever tot oktober 2011)
- § Ellen Nieuweboer (projectmanager Westpoort bij OGA)
- § Tanja Priems (jurist DRO)
- § Leonie Schouten (jurist DRO)
- § Theodoor Höngens (adviseur geluid M+P raadgevende ingenieurs)
- § Arjan van de Werken (projectmedewerker DIVV Verkeersonderzoek)

1.8 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt de werkwijze van het onderzoek besproken aan de hand van het Juridisch PvE VO. Hoofdstuk 3 beschrijft de uitgangspunten die in het onderzoek zijn gehanteerd. De vertaling van de uitgangspunten naar de modelinvoer wordt beschreven in hoofdstuk 4. In hoofdstuk 5 worden de resultaten van het onderzoek beschreven.

2 Werkwijze

Het verkeersonderzoek is uitgevoerd conform het Juridisch PvE VO. In hoofdlijnen betekent dit dat de volgende onderdelen aan bod komen:

- § Algemene informatie over het verkeersmodel
- § Beschrijving ontwikkelingen autonoom en plan op de volgende punten:
 - § realisatie gebouwen en functies
 - § wegcapaciteit
 - § OV-netwerk en –knooppunten
 - § fietsverkeer
 - § autobezit
 - § locatiebeleid en parkeertarieven
 - § overige projectmaatregelen
- § Resultaten autonoom en plan:
 - § modal split
 - § verkeersintensiteiten
 - § verkeersafwikkeling (I/C-verhouding)
 - § input voor lucht- en geluidsonderzoeken

3 Uitgangspunten

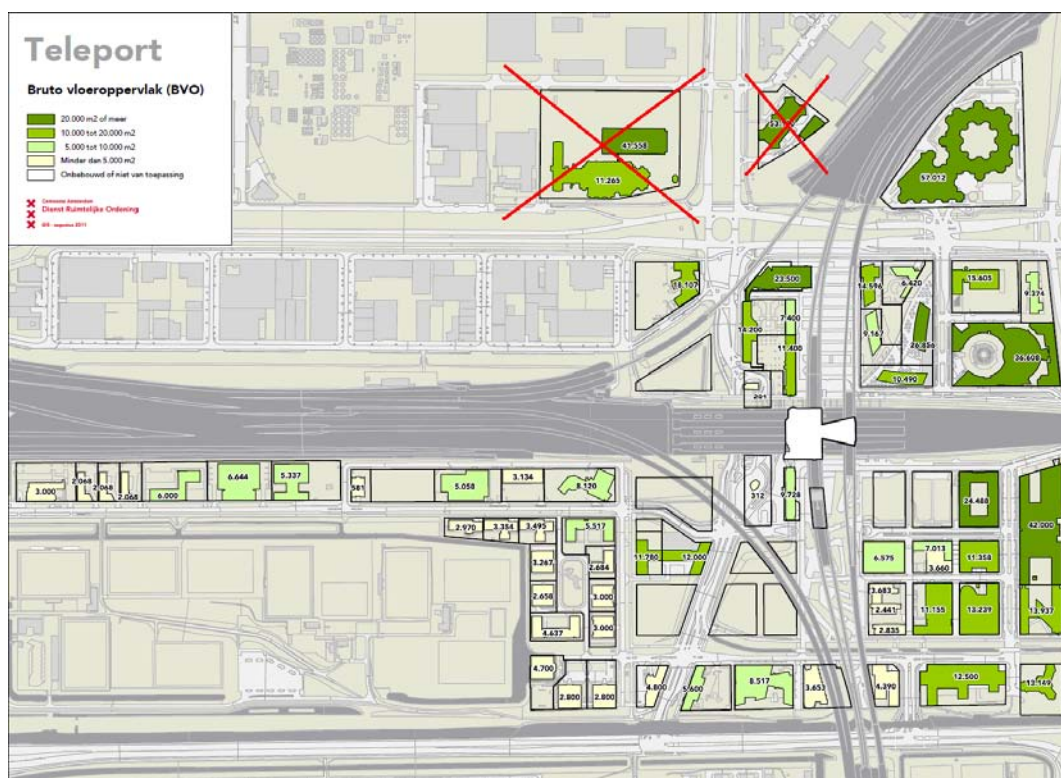
3.1 Algemeen

Bij de uitvoering van het verkeersonderzoek is gebruikgemaakt van het statische verkeersmodel GenMod-2010 (zie bijlage 1). Dit is het strategische verkeersmodel van de gemeente Amsterdam. Het model omvat basisjaar 2008 en de prognosejaren 2010, 2015, 2020 en 2030.

In overleg tussen de opdrachtgever OGA en DIVV is op advies van DIVV gezamenlijk vastgesteld dat het model GenMod-2010 geschikt is om voor het verkeersonderzoek in het kader van het bestemmingsplan in te zetten. Alle wegen waar in het kader van dit verkeersonderzoek uitspraken over moeten worden gedaan worden door dit model gemodelleerd. Daarnaast is de zonering ter plaatse van Teleport voldoende verfijnd en is het oppervlak van het studiegebied beperkt.

3.2 Studieggebied

Het studiegebied is de GREX-contour van Teleport. Dit bestaat uit de omkaderde kavels uit figuur 1.



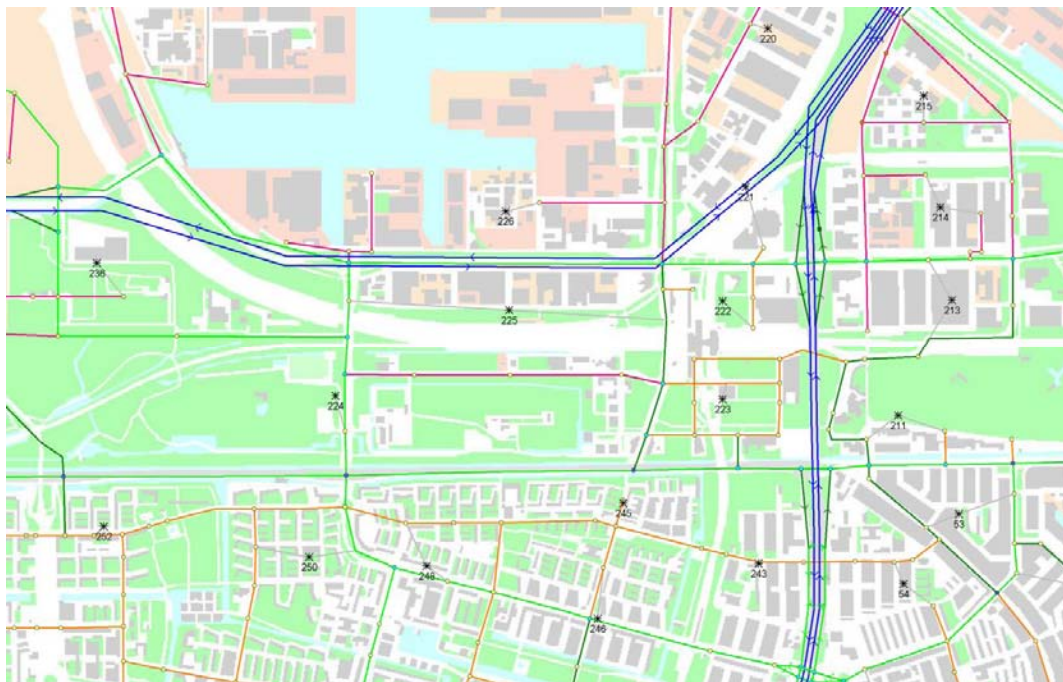
Figuur 1: Bruto vloeroppervlak Teleport per kavel (augustus 2011, bron: DRO)

De 2 meest noordwestelijk gelegen kavels maken hier geen deel van uit en vallen zodoende buiten de grenzen van zowel het vigerende als het nieuwe bestemmingsplan. Deze zijn in de figuur aangegeven.

Op dit moment (stand van zaken augustus 2011) is er binnen de GREX-contour van Teleport 578.709 m² aan bruto vloeroppervlak (BVO) gerealiseerd.

3.3 Invloedsgebied (verkeerskundig en lucht & geluid)

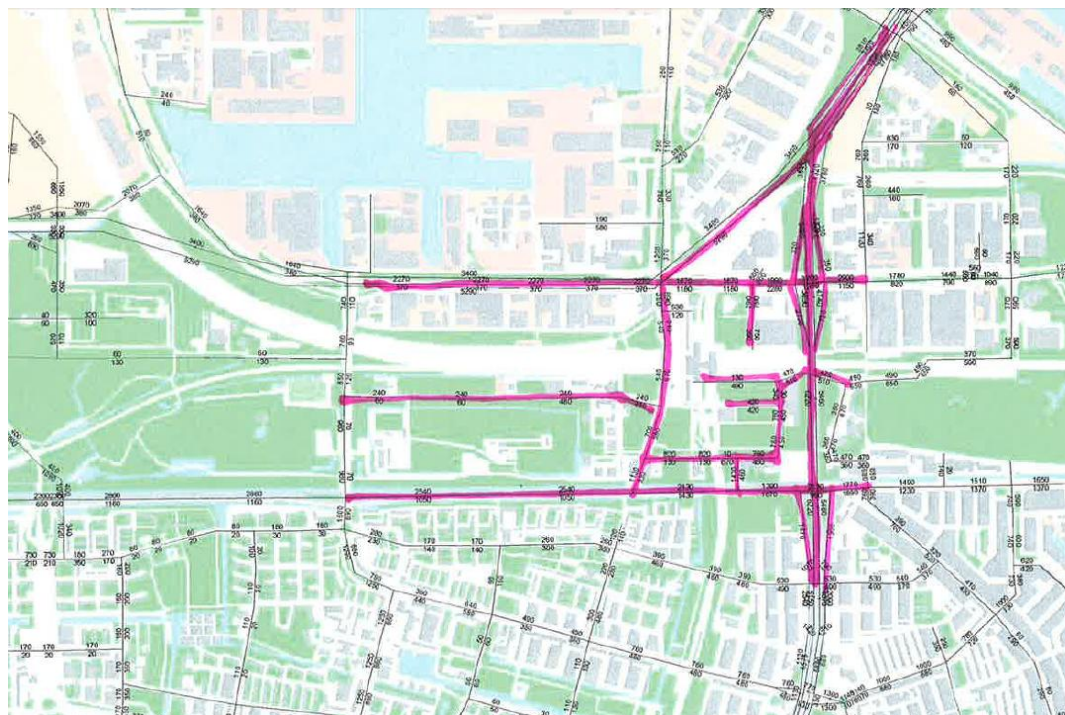
In figuur 2 is een overzicht opgenomen van Teleport en de directe omgeving uit het verkeersmodel. Zichtbaar zijn de wegen in het model en de zones. Te zien is dat Teleport uit meerdere zones bestaat.



Figuur 2: Netwerk autoverkeer 2020 Teleport en omgeving (bron: GenMod-2010)

Het verkeerskundige invloedsgebied bestaat uit de wegen die zichtbaar zijn in figuur 2.

Het invloedsgebied voor lucht- en geluidsberekeningen is door M+P raadgevende ingenieurs bepaald en in overleg met de opdrachtgever OGA rechtstreeks door M+P aan DIVV kenbaar gemaakt. Het gebied is aangegeven in figuur 3.



Figuur 3: Invloedsgebied lucht & geluid (bron: M+P raadgevende ingenieurs)

3.4 Zichtjaren

In het kader van het bestemmingsplan worden de jaren 2015 en 2020 verkeerskundig beschouwd. Voor het aspect lucht & geluid wordt naast 2015 en 2020 eveneens het jaar 2023 beschouwd.

3.5 Beleidsuitgangspunten

Er wordt aangesloten bij de 'Basisgegevens verkeersprognoses' (zie bijlage 2), welke op 18 januari 2010 door het College van B&W zijn vastgesteld. In hoofdlijnen houdt dit onder andere het volgende in:

- § In 2020 zijn er in de gemeente Amsterdam ruim 810.000 inwoners en krap 495.000 arbeidsplaatsen.
- § Het autobezit neemt in de toekomst in Amsterdam toe als gevolg van een toename van het zakelijke autobezit.
- § In 2020 is de Noord|Zuidlijn operationeel en zijn op het spoor de plannen uit OV-SAAL doorgevoerd.
- § In 2015 is de Haarlemmerweg afgewaardeerd en is de Westrandweg geopend, evenals de 2^e Coentunnel.
- § Het gedeelte van Teleport dat het dichtst bij station Sloterdijk ligt is een zogenaamde A-locatie (norm: 1 parkeerplaats per 250 m² BVO / 10 arbeidsplaatsen). De schil daaromheen is als een B-locatie bestempeld (norm: 1 parkeerplaats per 125 m² BVO / 5 arbeidsplaatsen).
- § In het Teleport-gebied geldt betaald parkeren.

§ Er wordt geen kilometerheffing of andere nieuwe vorm van mobiliteitsbeprijzing ingevoerd.

De volledige lijst aan uitgangspunten is in het document 'Basisgegevens verkeersprognoses' te vinden.

Een gedeelte van de woningen uit het programma van het nieuwe bestemmingsplan betreft studentenwoningen. Deze bevolkingsgroep heeft een lager autobezit dan gemiddeld (gemiddeld 8,2% van de Amsterdamse studenten heeft een auto, tegenover 56% van alle Amsterdamse inwoners¹). Dit effect zal in het verkeersonderzoek worden meegenomen.

In het overleg tussen DIVV en OGA op 30 augustus 2011 is afgesproken om de helft van het aantal m² dat in de huidige plannen voor studentenhuisvesting in aanmerking komt ook daadwerkelijk als zodanig in het onderzoek te betrekken. De overige m² zullen als normale woningen worden behandeld.

Voor overige woonfuncties (normale huizen), kantoren en voorzieningen worden de uitgangspunten zoals die ook bij verkeersonderzoeken in de Zuidas zijn toegepast gehanteerd. Deze wijken licht af van de standaard-uitgangspunten uit de 'Basisgegevens verkeersprognoses' voor het Amsterdamse gemiddelde.

3.6 Varianten

Alle varianten verschillen alleen op de aspect sociaal-economische variabelen in Teleport van de basisprognoses en van elkaar. De wegcapaciteit, het openbaar vervoer, het fietsnetwerk, het locatiebeleid en de parkeertarieven wijzigen niet t.o.v. de basisprognoses. Dit geldt ook voor de sociaal-economische variabelen buiten Teleport.

3.6.1 Basisprognose 2015

De basisprognose 2015 is geheel conform de 'Basisgegevens verkeersprognoses'. In dit scenario komt er tot 2015 in Teleport 11.800 m² BVO aan kantoren en 25.000 m² BVO aan voorzieningen bij.

Deze variant speelt in dit onderzoek geen rol en wordt niet onderzocht.

3.6.2 Variant 1: referentiesituatie 2015

In deze variant wordt verondersteld dat het vigerende bestemmingsplan volledig wordt gerealiseerd. Dit komt overeen met het huidige programma² en betreft realisatie van maximaal:

- 528.000 m² kantoren
- 105.000 m² kantoorachtige bedrijven
- 1.450 m² centrumvoorzieningen detailhandel

¹ 'Lust of last? Studenten, auto's en parkeerplaatsen: Richtlijnen voor een parkeernorm bij studentenwoningen', DRO, juni 2006

² http://www.bestemmingsplannen.amsterdam.nl/docs/BPN/B008nd/02_Toelichting_Teleport_355.pdf

- 10.550 m² centrumvoorzieningen overig
- 400 m² centrumvoorzieningen stationsgebonden detailhandel
- 600 m² centrumvoorzieningen stationsgebonden overig
- 5.000 m² satellietgrondstations

Totaal omvat het huidige vigerende bestemmingsplan 651.000 m² aan programma.

Op dit moment (cijfers augustus 2011) is er al 578.709 m² hiervan gerealiseerd. Ten opzichte van de basisprognose 2015 betekent realisatie van het vigerende bestemmingsplan ruim 90.000 m² BVO extra in 2015.

3.6.3 Variant 2: projectsituatie 2015

Het nieuwe bestemmingplan zal een zogenaamd flexibel bestemmingsplan zijn. Dit houdt in dat er realisaties van verschillende soorten functies mogelijk worden gemaakt binnen een vastgestelde totale maximale ontwikkelingscapaciteit, waarbinnen met de verschillende functies nog gevarieerd kan worden. Per functie kan maximaal worden ontwikkeld:

- 100.000 m² woningen
- 537.000 m² kantoren
- 60.000 m² maatschappelijke voorzieningen
- 15.000 m² culturele en sportvoorzieningen
- 80.000 m² hotel
- 40.000 m² extended stay
- 25.000 m² plintvoorzieningen
- 15.000 m² bedrijven

Het maximale programma omvat 817.000 m². De som van alle maximale ontwikkelingen per functie is echter hoger, namelijk 872.000 m². Niet elke functie kan dus binnen het flexibele bestemmingsplan maximaal worden ontwikkeld. Via DRO is door de opdrachtgever aan DIVV informatie (in de vorm van kaartmateriaal) verstrekt over de locaties waar functiespecifieke ontwikkelingen plaats kunnen vinden.

In een later stadium is het maximale programma bijgesteld naar 800.000 m². Aangezien dit lager is dan het maximale programma dat in het verkeersonderzoek is aangehouden wordt dit dus ruimschoots hiermee afgedekt.

3.6.4 Basisprognose 2020

De basisprognose 2020 is geheel conform de 'Basisgegevens verkeersprognoses'. In dit scenario komt er tot 2020 in Teleport 61.800 m² BVO aan kantoren en 80.000 m² BVO aan voorzieningen bij. Dit is inclusief de toevoeging tot 2015.

Deze variant speelt in dit onderzoek geen rol en wordt niet onderzocht.

3.6.5 Variant 3: referentiesituatie 2020

In deze variant wordt verondersteld dat het vigerende bestemmingsplan volledig wordt gerealiseerd. Dit komt overeen met de invulling van de referentiesituatie 2015 (variant 1) voor het Teleport-gebied zelf. Ten opzichte van de basisprognose 2020 betekent realisatie van het vigerende bestemmingsplan circa 10.000 m² BVO minder in 2020.

3.6.6 Variant 4: projectsituatie 2020

Deze variant komt voor wat betreft vulling van het Teleport-gebied volledig overeen met de projectsituatie 2015 (variant 2).

4 Modelinvoer

Het verkeersmodel GenMod-2010 rekent niet met m² BVO, maar met sociaal-economische gegevens (SEGs). Dit zijn de volgende vier variabelen:

- § inwoners
- § arbeidsplaatsen (totaal)
- § winkelarbeitsplaatsen
- § studieplaatsen (HBO/WO)

Voor elke zone uit het verkeersmodel zijn waarden voor deze variabelen ingevoerd. Het programma van zowel het huidige als het nieuwe bestemmingsplan moet zodoende vertaald worden naar deze variabelen. In dit hoofdstuk staat omschreven hoe dat gebeurt.

4.1 Stappenplan berekenen SEGs

Om te komen tot een invulling van sociaal-economische gegevens voor de varianten 1 en 2 zijn zes stappen doorlopen:

- 1 bepalen uitgangspunten voor het berekenen van de SEGs;
- 2 bepalen verdeling van de SEGs over de zones in het Teleport-gebied;
- 3 berekenen SEGs voor de situatie van 578.709 m² reeds gerealiseerde ontwikkelingen uit het vigerende bestemmingsplan;
- 4 berekenen SEGs voor variant 1 met alle ontwikkelingen (651.000 m²) uit het vigerende bestemmingsplan gerealiseerd;
- 5 berekenen SEGs voor de situatie met maximale ontwikkeling per functie (872.000 m²) volgens het nieuwe flexibele bestemmingsplan;
- 6 berekenen SEGs voor variant 2 met het maximale programma (817.000 m²) volgens het nieuwe bestemmingsplan inclusief correctie studentenwoningen.

De resultaten van de stappen 4 en 6 worden gebruikt als input voor de verkeersmodelberekeningen.

4.2 Stap 1: Uitgangspunten SEGs

Voor het berekenen van de SEGs zijn de uitgangspunten gehanteerd zoals weergegeven in tabel 1. Deze uitgangspunten komen overeen met de uitgangspunten die zijn gebruikt voor recente verkeersonderzoeken in de Zuidas. Een uitzondering hierop zijn de hotelarbeidsplaatsen (incl. extended stay), deze zijn niet overgenomen uit de Zuidas-onderzoeken maar zijn in het kader van deze Teleport-studie berekend. Een onderbouwing hiervoor is opgenomen in bijlage 3.

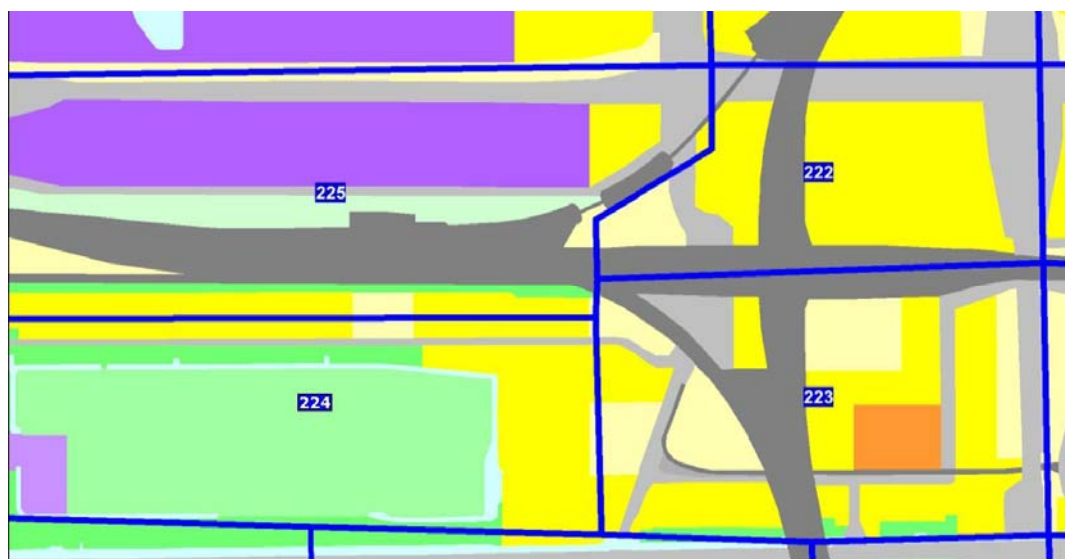
Uitgangspunten Teleport (idem Zuidas)	m2	inwoners/woning
Woning	125	1,7
Kantoorarbeidsplaats	30	
Voorzieningarbeidsplaats	125	
Bedrijvenarbeidsplaats (industrie)	80	
Hotelarbeidsplaats	50	

Tabel 1: Uitgangspunten berekening SEGs

Studieplaatsen zijn in GenMod-2010 in het Teleport-gebied niet aanwezig. Dit geldt zowel voor de huidige situatie als voor alle basisprognoses. Omdat de huidige situatie in het model is gekalibreerd (geijkt) op verkeerstellingen en hierbij verondersteld is dat er geen studieplaatsen aanwezig zijn, passen we dit niet aan voor de huidige situatie. Om deze reden nemen we alleen de inschatting van DRO dat er in het nieuwe bestemmingsplan 1000 extra HBO-studieplaatsen mogelijk zijn mee.

4.3 Stap 2: Verdeling GenMod-zones over het Teleport-gebied

Het Teleport-gebied is in het GenMod onderverdeeld over vier zones (zie figuur 4).



Figuur 4: zone indeling Teleport gebied (bron: GenMod-2010)

Voor de verdeling van de al gerealiseerde ontwikkelingen uit het vigerende bestemmingsplan is uitgegaan van de door de opdrachtgever aangeleverde gegevens hierover. Dit betreft alleen gegevens van werkzame personen per kavel in de huidige situatie (augustus 2011, bron: DRO). Er zijn verder geen woningen of studieplaatsen al gerealiseerd.

Op basis van de fysieke lokatie van elke kavel is deze op basis van de grenzen uit figuur 3 toegekend aan een GenMod-zone. Hieruit volgt een procentuele verdeling van het aantal arbeidsplaatsen in Teleport over GenMod-zones voor de huidige situatie (augustus 2011).

De verdeling van de ontwikkelingen die in de toekomst gerealiseerd moeten gaan worden, zijn gebaseerd op de fysieke ligging van lege kavels. De lege kavels zijn ontleend aan het 'Programma gemengd stedelijk gebied – Gebiedstrategie Teleport 2023 (DRO, 11 juli 2011). In tabel 2 is weergegeven in welke zone elke lege kavel valt. De 1000 extra studieplaatsen vallen in de L- en O-kavels.

Lege kavel	GenMod-zone	Lege kavel	GenMod-zone
OP1 (noord)	222	kavel L2 (midden)	223
OP2 (zuid)	223	kavel N3	224
Stationsgebouw	222	kavel O1	223
kavel E	225	kavel O2	223
kavel J1	223	kavel O3	223
kavel J2	223	kavel O4	223
kavel L1 (west)	223		

Tabel 2: Toekenning lege kavels Teleport aan GenMod-zones

4.4 Stap 3: SEGs situatie 578.709 m² reeds gerealiseerd

Op basis van bovenstaande uitgangspunten en verdeling over de zones in het GenMod-2010 zijn de SEGs voor de huidige situatie (augustus 2011) waarin 578.709 m² is gerealiseerd berekend. Hieruit bleek dat de standaardrekening niet leidde tot een volledige match met het totaal aantal arbeidsplaatsen zoals door DRO opgegeven. Het berekende resultaat is hiervoor gecorrigeerd door het daadwerkelijke aantal arbeidsplaatsen volgens de opgave van DRO als totaal aan te houden. Dit geldt ook voor het aantal winkelarbeitsplaatsen: hiervoor is het totale aantal voor Teleport uit het GenMod-basisjaar als minimum genomen.

Tabel 3 toont het resultaat van deze exercitie.

zonenr	inw	arbpl	winkelarb	studiepl
222	0	6700	22	0
223	0	6422	264	0
224	0	2689	111	0
225	0	662	4	0
Totaal	0	16473	401	0

Tabel 3: SEGs situatie 578.709 m² reeds gerealiseerd

4.5 Stap 4: SEGs variant 1 vigerend plan (651.000 m²)

De toename tussen de situatie 'reeds gerealiseerd' (578.709 m²) en variant 1 (651.000 m²) is 72.291 m² BVO. Er wordt van uitgegaan dat deze toename in zijn geheel bestaat uit kantoren. Dat resulteert in een toename van 2410 (kantoor)arbeidsplaatsen. Deze toename is verdeeld over de zones conform tabel 2. Dat heeft geleid tot de volgende SEGs (tabel 4).

zonenr	inw	arbpl	winkelarb	studiepl
222	0	6787	22	0
223	0	8701	264	0
224	0	2732	111	0
225	0	662	4	0
Totaal	0	18883	401	0

Tabel 4: SEGs variant 1 (651.000 m²)

4.6 Stap 5: SEGs max. ontwikkeling per functie (872.000 m²)

Op basis van het maximaal toegestane programma per functie in het nieuwe bestemmingsplan zijn conform de uitgangspunten uit tabel 1 de SEGs berekend.

De toename tussen de situatie 'reeds gerealiseerd' (578.709 m²) en de maximale ontwikkeling per functie conform het nieuwe bestemmingsplan (872.000 m²) is 293.291 m² BVO. Het verschil in SEG-totaal tussen deze beide situaties levert het SEG-totaal op van deze extra 293.291 m² BVO op. Deze is weergegeven in tabel 5.

inw	arbpl	winkelarb	studiepl
1360	4815	188	1000

Tabel 5: Toename SEGs situatie 872.000 m² t.o.v. huidige situatie 578.709 m²

Deze toename is verdeeld over de zones conform tabel 2. Dat heeft geleid tot de volgende SEGs (tabel 6).

zonenr	inw	arbpl	winkelarb	studiepl
222	0	6875	71	0
223	824	10976	384	1000
224	536	2775	130	0
225	0	662	4	0
Totaal	1360	21288	589	1000

Tabel 6: SEGs maximale ontwikkeling per functie (872.000 m²)

4.7 Stap 6: SEGs variant 2 nieuwe plan (817.000 m²)

De ontwikkelingen die het minste verkeer genereren zijn verwijderd om tot het maximale programma van 817.000 m² BVO te komen. De ontwikkelingen die volgens het ritproductiemodel van GenMod-2010 het minste verkeer genereren zijn woningen. Dit komt doordat een inwoner ongeveer de helft van het aantal ritten van een arbeidsplaats genereert. Per m² leveren woningen zodoende het minste verkeer op. Er is dan ook voor gekozen om het aantal woningen te verminderen met 55.000 m² BVO (872.000 – 817.000). Dat heeft geresulteerd in een afname van 748 inwoners. Dat wil zeggen dat er nog 612 inwoners overblijven.

In aanvulling hierop diende rekening te worden gehouden met het aantal studentenwoningen wat in het plan is opgenomen. Conform het aangeleverde woonprogramma betreft het 30.000 m² BVO studentenwoningen. In het overleg van 30 augustus 2011 is afgesproken om de helft van dit aantal ook daadwerkelijk op te nemen als studentenwoningen. Nu ervoor gekozen is om voor de projectvariant het aantal

woningen te verminderen met 55.000 m² BVO, vervallen hiermee ook alle studentenwoningen. Deze hebben immers een lagere ritgeneratie per m² BVO voor het vervoermiddel auto, ook indien het kleiner behuist zijn van studenten in de analyse wordt meegenomen. De oorzaak hiervan is het veel lagere autobezit van studenten.

De SEGs voor variant 2 zijn zodoende als in tabel 7.

zonenr	inw	arbpl	winkelarb	studiepl
222	0	6875	71	0
223	371	10976	384	1000
224	241	2775	130	0
225	0	662	4	0
Totaal	612	21288	589	1000

Tabel 7: SEGs variant 2 (817.000 m² nieuw plan worst-case)

5 Resultaten

In dit hoofdstuk worden de onderzoeksresultaten beschreven en geanalyseerd van de onderdelen die volgens het Juridisch PvE VO benodigd zijn. Achtereenvolgens wordt ingegaan op de modal split, verkeersintensiteiten, verkeersafwikkeling (I/C verhouding) en de input voor lucht- en geluidsonderzoek.

5.1 Modal split

Van het plangebied is de modal split in procenten over de vervoerwijzen auto(bestuurder), OV(-reizigers) en fiets berekend. Dit betreft punt 9 uit het Juridisch PvE VO. Het blijkt dat in 2015 tussen de autonome- en plansituatie het aandeel openbaar vervoer stijgt met 2% ten koste van de auto. In 2020 is eveneens een stijging te zien in het aandeel openbaar vervoer (1%), eveneens ten koste van de auto.

Dit zijn minimale verschillen. Het project heeft dus nauwelijks effect op de vervoerwijzekeuze. Het iets lagere aandeel auto wordt veroorzaakt door een toename van het totaal aantal reizigers van en naar Teleport. Deze nieuwe reizigers kennen als gevolg van het locatiebeleid een lager autogebruik, waardoor het totale aandeel auto licht daalt.

De modal split is verder vergeleken met de waarden van de gemeente Amsterdam en de metropoolregio. Hieruit blijkt dat het Teleport gebied gemiddeld een hoger aandeel (ca. 15%) openbaar vervoer verplaatsingen heeft t.o.v. het gemiddelde in de gemeente Amsterdam en de Metropoolregio. Het aandeel fiets ligt daarentegen iets lager (ca. 5%). Deze beide zaken hebben te maken met de goede bereikbaarheid van Teleport per openbaar vervoer (ligging vlakbij station Sloterdijk) en de relatief grote afstand ten opzichte van diverse woongebieden in Amsterdam.

De modal split is in tabel- en grafiekvorm opgenomen in bijlage 4.

5.2 Verkeersintensiteiten per wegvak

De verkeersintensiteiten zijn per variant en wegvak berekend en bijgevoegd. Dit is punt 10 uit het Juridisch PvE VO. De intensiteiten zijn als plots terug te vinden in bijlage 5.

Daarnaast zijn verschil plots gemaakt die het planeffect in beeld brengen. Het gaat hierbij om de volgende verschilplots:

1. Verschil 2015 plan – 2015 autonoom
2. Verschil 2020 plan – 2020 autonoom

Naar aanleiding van de planontwikkeling ontstaan relatief gezien de grootste toenames van het verkeer op de Kimpoweg, Teleportboulevard en Changiweg. Deze toename doet zich zowel in 2015 als in 2020 voor. In bijlage 6 zijn de relatieve verschilplots terug te vinden.

De intensiteitsgroei is in lijn met de groei van het programma dat mogelijk wordt gemaakt in het nieuwe bestemmingsplan.

5.3 Intensiteit/capaciteit-verhouding per wegvak

Op basis van de modelberekeningen zijn I/C-verhoudingen per wegvak inzichtelijk gemaakt middels I/C-plots. Dit is punt 11 uit het Juridisch PvE VO. De I/C-waarden geven de verhouding tussen de intensiteit en de capaciteit aan, en is een maatstaf voor de mate van vertraging op een wegvak.

In de planvarianten zijn de I/C-waarden beperkt hoger dan in de autonome varianten. Ook hier geldt dat de toename van de I/C-waarden relatief gezien het grootst is op de Kimpoweg, Teleportboulevard en Changiweg. Een hogere I/C-verhouding wil echter niet per definitie zeggen dat er ook een verkeerskundig knelpunt optreedt. In zijn algemeenheid geldt dat waarden onder de 0,7 (70%) geen verkeersafwikkelingsproblemen inhouden. Deze waarde wordt op geen enkel wegvak op Teleport en in de directe omgeving bereikt als gevolg van de ontwikkelingen uit het nieuwe plan. Gelet op de I/C-verhoudingen geldt dus dat de planontwikkeling van Teleport niet bijdraagt aan een verslechtering van de doorstroming op wegvakniveau. Aangezien de capaciteit van de toeleidende wegvakken van de kruispunten in het gebied niet wordt overschreden is er geen aanleiding ontstaan voor het uitvoeren van gedetailleerde analyses van de verkeersafwikkeling op kruispuntniveau.

De I/C-plots zijn terug te vinden in bijlage 7.

5.4 Input voor lucht- en geluidsonderzoek

Voor elke variant zijn voor een aantal vooraf gedefinieerde wegvakken verkeersintensiteiten geleverd ten behoeve van milieuberekeningen. Het gaat om 33 wegvakken. Deze wegvakken zijn in overleg met de opdrachtgever OGA door Theodoor Höngens van M+P raadgevende ingenieurs aan DIVV aangeleverd. De verkeersgegevens ten behoeve van de milieuberekeningen voldoen aan de eisen die hiervoor gesteld worden in de Wet geluidhinder en de Kaderrichtlijn Luchtkwaliteit. Om deze berekeningen uit te kunnen voeren moeten de verkeerscijfers worden verdeeld over voertuigcategorieën en dagdelen op een gemiddelde weekdag (dag-, avond- en nachtperiode).

In hoofdstuk 3 is een kaart van de wegvakken opgenomen (figuur 3). De tabellen van de wegvakken zijn opgenomen in bijlage 8. Het betreft de volgende wegvakken (zie tabel 8):

nr	Omschrijving	nr	Omschrijving
1	S103 Haarlemmerweg (Admiraal de Ruijterweg - oostelijke afrit A10)	18	S102 Basisweg (Radarweg - La Guardiaweg)
2	S103 Haarlemmerweg (oostelijke afrit A10 - westelijke toerit A10)	19	La Guardiaweg (S102 Basisweg - Hatostaat)
3	S103 Haarlemmerweg (westelijke toerit A10 - Kimpoweg)	20	S102 Basisweg (La Guardiaweg - westelijke aansluiting A10)
4	S103 Haarlemmerweg (Kimpoweg - Radarweg)	21	S102 Basisweg (westelijke aansluiting A10 - oostelijke aansluiting A10)
5	S103 Haarlemmerweg (Radarweg - S103 Seineweg)	22	S102 Basisweg (oostelijke aansluiting A10 - Kabelweg)
6	Radarweg (S103 Haarlemmerweg - Arlandaweg)	23	A10 oostelijke afrit S103
7	Radarweg (Arlandaweg - Naritaweg)	24	A10 westelijke toerit S103
8	Radarweg (Naritaweg - S102 Basisweg)	25	A10 (af-toerit S103 - zuidelijke af-toerit S102)
9	Naritaweg (Radarweg - S103 Seineweg)	26	A10 (zuidelijke af-toerit S102 - noordelijke af-toerit S102)
10	Arlandaweg (Radarweg - Kimpoweg)	27	A10 (noordelijke af-toerit S102 - Westrandweg)
11	Arlandaweg/Kingsfordweg (Kimpoweg - Teleportboulevard)	28	A10 oostelijke afrit S102
12	Kimpoweg (S103 Haarlemmerweg - Arlandaweg)	29	A10 oostelijke toerit S102
13	Teleportboulevard	30	A10 westelijke afrit S102
14	Changiweg (ten westen van Kingsfordweg)	31	A10 westelijke toerit S102
15	Kingsfordweg (Teleportboulevard - Changiweg)	32	Westrandweg (S102 Westpoortweg - A10)
16	Changiweg (Kingsfordweg - Sloterdijkerweg)	33	Ringlijn (metro lijn 50)
17	S102 Basisweg (S103 Seineweg - Radarweg)		

Tabel 8: Wegvakken invloedsgebied lucht & geluid (bron: M+P raadgevende ingenieurs)

6 Conclusie

Het algemene beeld is dat als gevolg van de planontwikkeling de toename van het autoverkeer op de Kimpoweg, Teleportboulevard en Changiweg het grootst is. De verwachting is dat deze toename van het autoverkeer als gevolg van de planontwikkeling geen invloed heeft op de doorstroming in de directe omgeving. Aangezien de capaciteit van de toeleidende wegvakken van de kruispunten in het gebied niet wordt overschreden is er geen aanleiding ontstaan voor het uitvoeren van gedetailleerde analyses van de verkeersafwikkeling op kruispuntniveau.

Bijlage 1 Wat is GenMod?

De Dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer (DIVV) maakt voor zijn verkeersberekeningen gebruik van het verkeersmodel GenMod (General Model). De basis voor het model bestaat uit onderzoeksgegevens uit verkeersenquêtes, verkeerstellingen, kenmerken van het wegen- en OV-net en kennis over de ruimtelijke ordening in termen van aantallen inwoners en arbeidsplaatsen. Voor het verleden en het heden zijn deze gegevens bekend, voor de toekomstige situatie worden inschattingen hiervan gebruikt.

Met het model worden, op basis van deze informatie, uitspraken gedaan over het verkeer en vervoer in brede zin. GenMod onderscheidt de vervoerswijzen auto, fiets en openbaar vervoer, waarbij het openbaar vervoer een verdere opsplitsing naar bus, tram, metro en trein kent.

De invoergegevens van GenMod voor Amsterdam zijn afkomstig van DIVV en (wat betreft socio- economische gegevens) van de Dienst Ruimtelijke Ordening (DRO) van de gemeente Amsterdam. De invoergegevens van het buitengebied alsmede de kostenparameters zijn afkomstig van Rijkswaterstaat en sluiten aan bij het NRM-2010³.

Het model wordt in principe elke twee jaar bijgewerkt met de meest recente invoer, en daarnaast elke vier jaar opnieuw gekalibreerd (volledig herijkt). In 2010 is dit beide gebeurd. Hierbij is GenMod-2010 tot stand gekomen, dit is de vigerende versie van het model. GenMod-2010 is gekalibreerd⁴ op het basisjaar 2008. Met het model kunnen uitspraken worden gedaan voor de prognosejaren 2015, 2020 en 2030.

GenMod maakt berekeningen voor de avondspits (periode 16.00-18.00 uur) van een gemiddelde werkdag. Middels omrekenfactoren kunnen uitspraken worden gedaan voor de dag-, avond- en nachtperiode van een gemiddelde weekdag, ten behoeve van lucht- en geluidsberekeningen.

Bij de berekeningen met GenMod wordt rekening gehouden met de capaciteit van wegen en OV-verbindingen. Zowel de verkeersvraag (per vervoerwijze) als de gekozen routes zijn hiervan afhankelijk.

Voor de toekomstige situatie geldt dat de invloed van diverse soorten ontwikkelingen en beleid kwantitatief in beeld kunnen worden gebracht, zowel gezamenlijk als afzonderlijk. Enkele voorbeelden hiervan zijn:

- autonome ontwikkelingen, zoals de effecten van groei van inwoners en arbeidsplaatsen op het verkeer;
- mobiliteitsontwikkelingen door veranderingen in de netwerken voor auto, fiets en openbaar vervoer;

³ De vigerende versie van het verkeersmodel dat Rijkswaterstaat inzet voor het Rijks- en hoofdwegennet.

⁴ IJking van het model: op basis van de invoergegevens wordt in een bijstellingsproces gecontroleerd of het model de werkelijke verkeerssituatie in een recent historisch jaar voldoende representeert.

- pullbeleid (sturing verkeersvraag), zoals wijzigingen in het aanbod van trein en metro, reistijd en reissnelheid;
- pushbeleid (sturing verkeersaanbod), zoals wijzigingen in de reiskosten, rekeningrijden, betaald parkeren en locatiebeleid.

GenMod kan een grote hoeveelheid informatie genereren. Hieronder valt naast informatie over de wegvakbelastingen en het afwikkelingsniveau onder andere het aantal afgelegde kilometers en gereisde uren, zitplaatsaanbod in het openbaar vervoer, aantal overstappen etc. Bij de auto en fiets is deze informatie uitgesplitst naar wegtype en bij het openbaar vervoer naar het soort vervoermiddel.

Bijlage 2 Samenvatting

‘Basisgegevens Verkeersprognoses’

De tekst uit deze bijlage is een samenvatting van de 'Basisgegevens verkeersprognoses; Basisjaar 2008 en prognosejaren 2015, 2020, 2030', DIVV Verkeersonderzoek, versie 1.2, 18 mei 2011⁵.

2.1 Inleiding

De toekomst is moeilijk te voorspellen. Voor het maken van verkeersprognoses voor de toekomst worden daarom een aantal aannames gedaan. Deze aannames zijn uitgebreid beschreven in het document Basisgegevens Verkeersprognoses. Hier worden de belangrijkste uitgangspunten samengevat.

In 2006 zijn langetermijnverkenningen opgesteld onder de titel 'Welvaart en Leefomgeving' (WLO, 2006). In dit document zijn op basis van een aantal onzekerheden (onder andere de mate waarin landen internationaal willen samenwerken en de hervormingen in de collectieve sector) vier scenario's voor Europa beschreven. Het Global Economy- (GE-)scenario is het scenario met de hoogste sociaal-economische groei. De bevolking groeit met 0,5% per jaar, de werkgelegenheid met 0,4% en het BBP per hoofd met 2,1%. Op dit scenario zijn de Basisgegevens Verkeersprognoses gebaseerd.

2.2 Infrastructuur

Tussen 2008 en 2030 vinden er diverse infrastructurele ontwikkelingen plaats in het netwerk van het openbaar vervoer en het netwerk van de auto. Zo veranderen er bijvoorbeeld dienstregelingen en komen er nieuwe wegverbindingen bij. Enkele belangrijke ontwikkelingen worden hier toegelicht. Een volledige opsomming van alle infrastructurele wijzigingen is te vinden in Basisgegevens Verkeersprognoses.

2.2.1 Autonetwerk

Tussen 2008 en 2015 worden de Westrandweg en de tweede Coentunnel aangelegd. De Westrandweg verbindt knooppunt Raasdorp met de A10 ten zuiden van de Coentunnel. In deze periode wordt in de binnenstad een 'knip' in de Prins Hendrikkade gerealiseerd, waardoor het doorgaand verkeer dat eerder voor het Centraal Station langs reed, vanaf deze periode over de De Ruyterkade wordt geleid.

Tussen 2015 en 2020 is aangenomen dat in Noord de Bongerdweg wordt aangelegd tussen de IJdoornlaan en de Klaprozenweg. Deze verbinding vormt de ontsluiting van de

⁵ http://www.verkeersprognoses.amsterdam.nl/publish/pages/10/basisgegevens_verkeersprognoses.pdf

Noordelijke IJ-oeveren naar de A10 Noord. In deze periode wordt in de binnenstad de Weesperstraat versmald van 2x2 naar 2x1 rijstroken.

2.2.2 Openbaar vervoernetwerk

In het OV-netwerk van 2015 maken alle bussen van en naar het Centraal Station gebruik van het nieuwe busstation aan de IJ-zijde, in tegenstelling tot 2008, wanneer er nog bushaltes op verschillende locaties aan de zuidzijde van het Centraal Station worden gebruikt. Ook is in het netwerk van 2015 de Zuidtangente (snelle busverbinding) doorgetrokken naar IJburg.

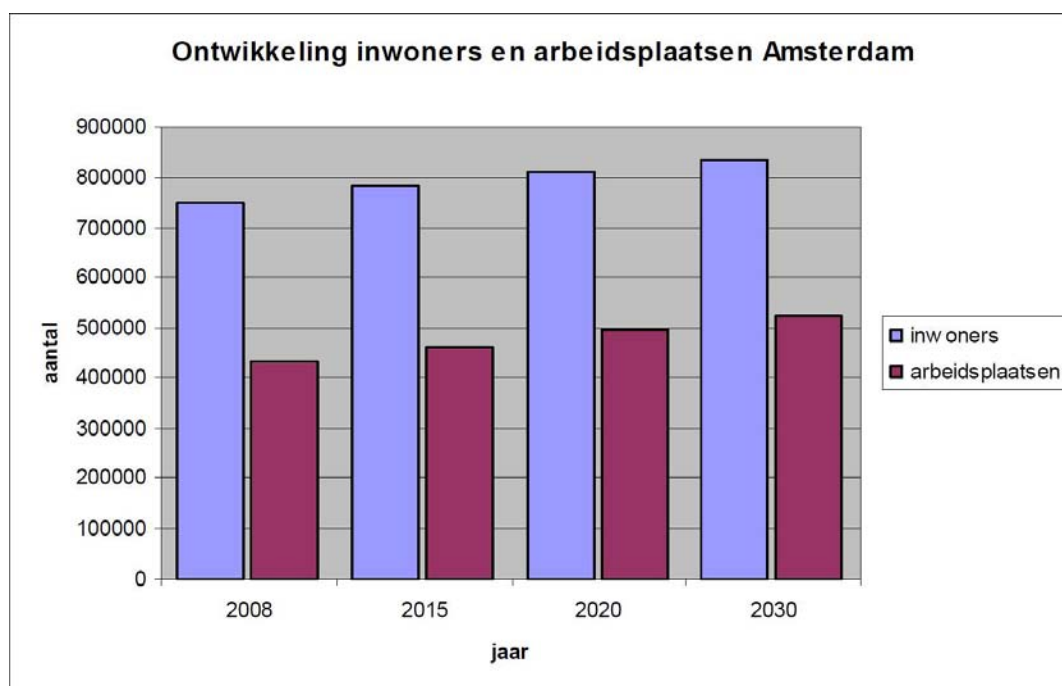
In het netwerk van 2020 hebben diverse wijzigingen plaatsgevonden in het bus- en tramnet t.o.v. dat van 2015 als gevolg van de ingebruikname van de Noord-Zuidlijn. In het metronetwerk van 2030 wordt rekening gehouden met de ombouw van de Amstelveerlijn tot een verlenging van de Noord-Zuidlijn.

2.3 Sociaal-economische kenmerken en kostenontwikkeling

De inschatting van de mobiliteit in de toekomst wordt gebaseerd op ontwikkelingen in sociaal-economische gegevens en een aantal andere ontwikkelingen.

2.3.1 Inwoners en arbeidsplaatsen

De ontwikkeling van het aantal inwoners en het aantal arbeidsplaatsen in Amsterdam in de periode 2008-2030 wordt in onderstaand figuur weergegeven.



Figuur B2.1: Ontwikkeling inwoners en arbeidsplaatsen in Amsterdam in de periode 2008-2030

De groei van het aantal inwoners en arbeidsplaatsen wordt onder andere veroorzaakt door ruimtelijke ontwikkelingen in gebieden als de Zuidas en IJburg II.

2.3.2 Kostenontwikkeling

De ontwikkeling van de kosten voor het gebruik van de auto en voor het gebruik van het openbaar vervoer speelt ook een rol. De ontwikkeling is te zien in onderstaande tabel.

	2008	2015	2020	2030
Kosten auto	1,00	1,04	1,06	1,06
Kosten openbaar vervoer	1,00	0,98	0,97	0,94

Tabel B2.1: Kostenontwikkeling van de auto en het openbaar vervoer (groefactor t.o.v. 2008)

Ten opzichte van het jaar 2008 wordt een stijging van de OV-kosten voorzien van 6% in 2020 en wordt uitgegaan van een daling van de autokosten van 3%. De daling van de kosten van de auto is een gevolg van het zuiniger worden van de auto's.

2.3.3 Autobezit

Het autobezit is een belangrijke voorwaarde voor het maken van autoverplaatsingen. Van invloed op het autobezit is leeftijd, arbeidsparticipatie en bereikbaarheid van de woonplek met het openbaar vervoer, de fiets en de auto. Er wordt onderscheid gemaakt naar privé en zakelijk autobezit. Het privé autobezit blijft naar de toekomst toe redelijk constant. Er wordt wel groei verondersteld van het zakelijk autobezit in de toekomst.

2.4 Beleid

De belangrijkste uitgangspunten met betrekking tot beleid hebben betrekking op parkeren. Daarbij gaat het om het locatiebeleid en over de parkeertarieven.

2.4.1 Locatiebeleid

Parkeerbeperkingen in de woon-werk- en in de zakelijke sfeer worden doorgevoerd door het bepalen van parkeernormen voor de werkgebieden. Een instrument hiervoor is het locatiebeleid, waarmee getracht wordt vermijdbaar autoverkeer terug te dringen. Amsterdam streeft ernaar bedrijven met veel werknemers en bezoekers te concentreren in gebieden die goed met het openbaar vervoer bereikbaar zijn (A- en B-locaties). Bedrijven met veel goederenvervoer of met zakelijk personenverkeer worden geconcentreerd op plekken die goed per auto bereikbaar zijn (B-en C-locaties). De parkeerrestricties zijn op A-locaties het strengst en op B-locaties minder streng. Op C-locaties zijn er geen restricties. De A-locaties bevinden zich rondom het Centraal Station en de NS-stations Bijlmer, Amstel, Zuid en Sloterdijk. De B-locaties zijn locaties in de directe omgeving van ringlijn/metrostation en overige NS-stations of locaties gelegen binnen het fijnmazige netwerk van trams en bussen. Een kaartje met de A-, B-, en C-locaties is te vinden in het document 'Basisgegevens verkeersprognoses'.

2.4.2 Parkeertarieven

In 2009 en 2010 zijn de parkeertarieven aangepast. Tot en met 2014 worden de parkeertarieven bevroren, zoals in het programakkoord van het huidige college is opgenomen. Vanaf 2015 wordt aangenomen dat de parkeertarieven alleen zullen stijgen met de inflatie. Een kaartje met de parkeertarieven is te vinden in het document 'Basisgegevens verkeersprognoses'.

2.4.3 Betaald rijden

Er wordt niet uitgegaan van enige vorm van betaald rijden (kilometerheffing).

Bijlage 3 Modelinvoer hotel

Volgens 'Verkeersgeneratie Amsterdamse Voorzieningen'⁶ ligt de gemiddelde slaappleatsbezetting van Amsterdam 17% boven het landelijk gemiddelde.

Het landelijk gemiddelde:

- * : 35,7%
- ** : 37,8%
- *** : 41,7%
- **** : 45,0%
- ***** : 56,5%

Het is niet bekend welke sterrenkwalificatie (volgens de Nederlandse Hotel Classificatie) in Teleport gebouwd mag worden.

Om die reden wordt uitgegaan van het hotel met de hoogste bezettingsgraad (worst case). Dus $56,5\% + 17\% = 73,5\%$.

In de huidige situatie zijn in Amsterdam totaal 516 personen werkzaam in logies/overnachtingen over totaal 22.169 kamers.

Dus per werkzaam persoon is dat $22.169 / 516 = 42,96$ kamers

Gemiddeld aantal bedden per kamer: $48.365 / 22.169 = 2,182$.

Gemiddelde oppervlakte hotelkamer ligt tussen de 20 en de 40 m². Steekproef o.b.v.:

- Eden Amsterdam Hotel
- Okura Hotel
- Krasnapolsky
- Amsterdam Hotel Renaissance

Gemiddeld gaan we uit van 30 m².

Hotels in Teleport

Als we aannemen dat ca. 80% van de totale BVO wordt gebruikt voor de kamers, wil dat zeggen dat $80.000 * 0,8 = 64.000$ m² wordt besteed aan de kamers. Totaal zijn dat dan $64.000 / 30 = 2133$ kamers.

Extended stay

Als we ook hier aannemen dat ca. 80% van de totale BVO wordt gebruikt voor kamers, wil dat zeggen dat $40.000 * 0,8 = 32.000$ m² wordt besteed aan de kamers. Totaal zijn dat dan $32.000 / 30 = 1067$ kamers.

Totaal $2133 + 1067 = 3200$ kamers

⁶ 'Verkeersgeneratie Amsterdamse Voorzieningen; Kentallen gemotoriseerd verkeer', Goudappel Coffeng, 25 oktober 2010.

Personeel: $3200 / 42,96 = 74$ medewerkers

Als we ervan uitgaan dat 73,5% van de kamers bezet zijn, zijn $3200 * 0,735 = 2352$ gasten aanwezig.

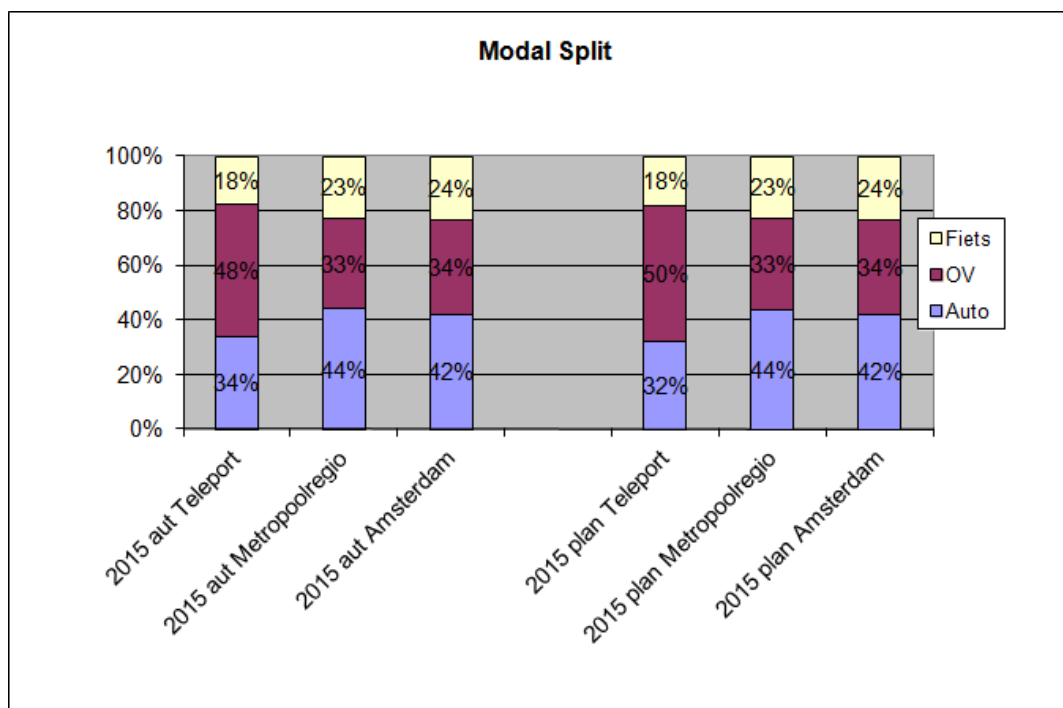
Totaal $2352 + 74 = 2426$ arbeidsplaatsen hotel & extended stay Teleport (personeel inclusief gasten).

1 hotelarbeidsplaats (incl. extended stay) staat voor $80.000 + 40.000 / 2426 = 49 \approx 50 \text{ m}^2$ BVO (hotel)oppervlak.

Bijlage 4 Modal split

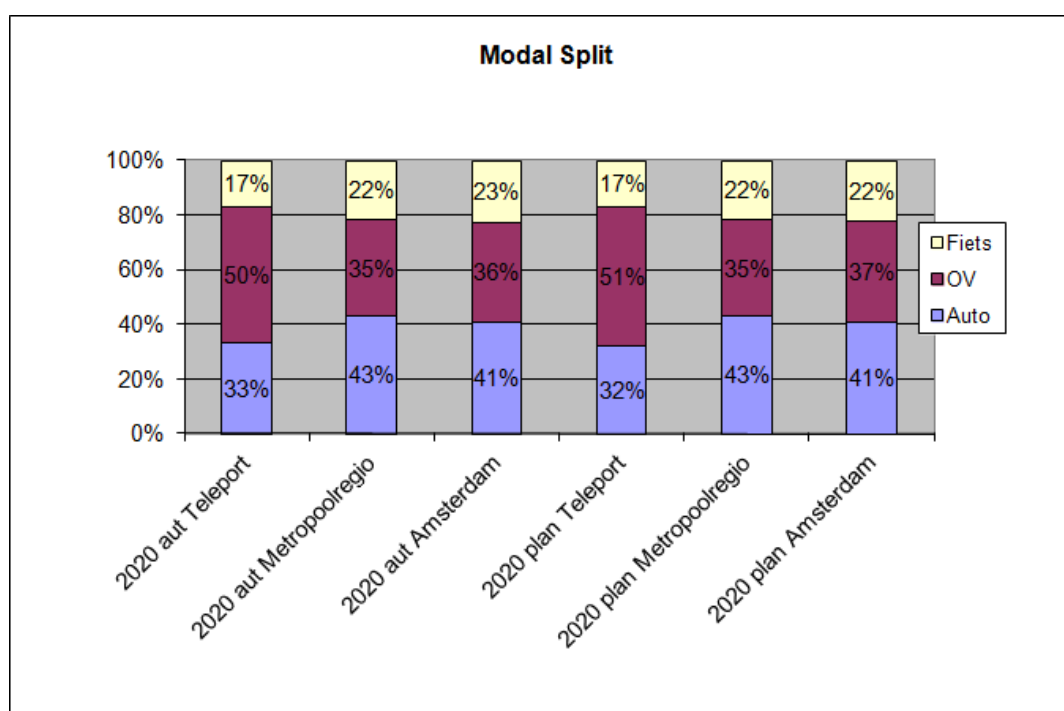
4.1 Modal split 2015 autonoom en 2015 plan

%	2015 aut Teleport	2015 aut Metropoolregio	2015 aut Amsterdam
Auto	34%	44%	42%
OV	48%	33%	34%
Fiets	18%	23%	24%
%	2015 plan Teleport	2015 plan Metropoolregio	2015 plan Amsterdam
Auto	32%	44%	42%
OV	50%	33%	34%
Fiets	18%	23%	24%

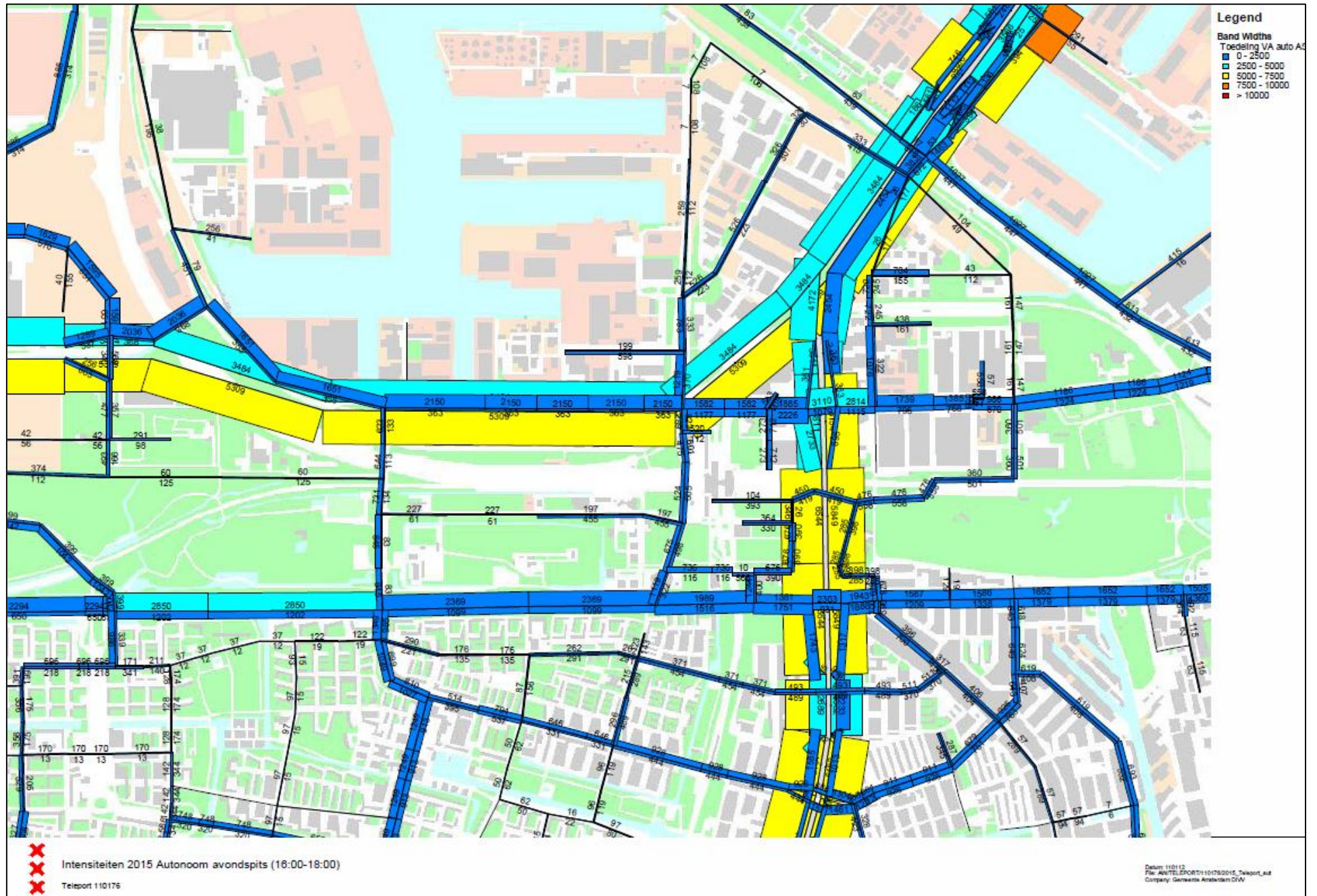


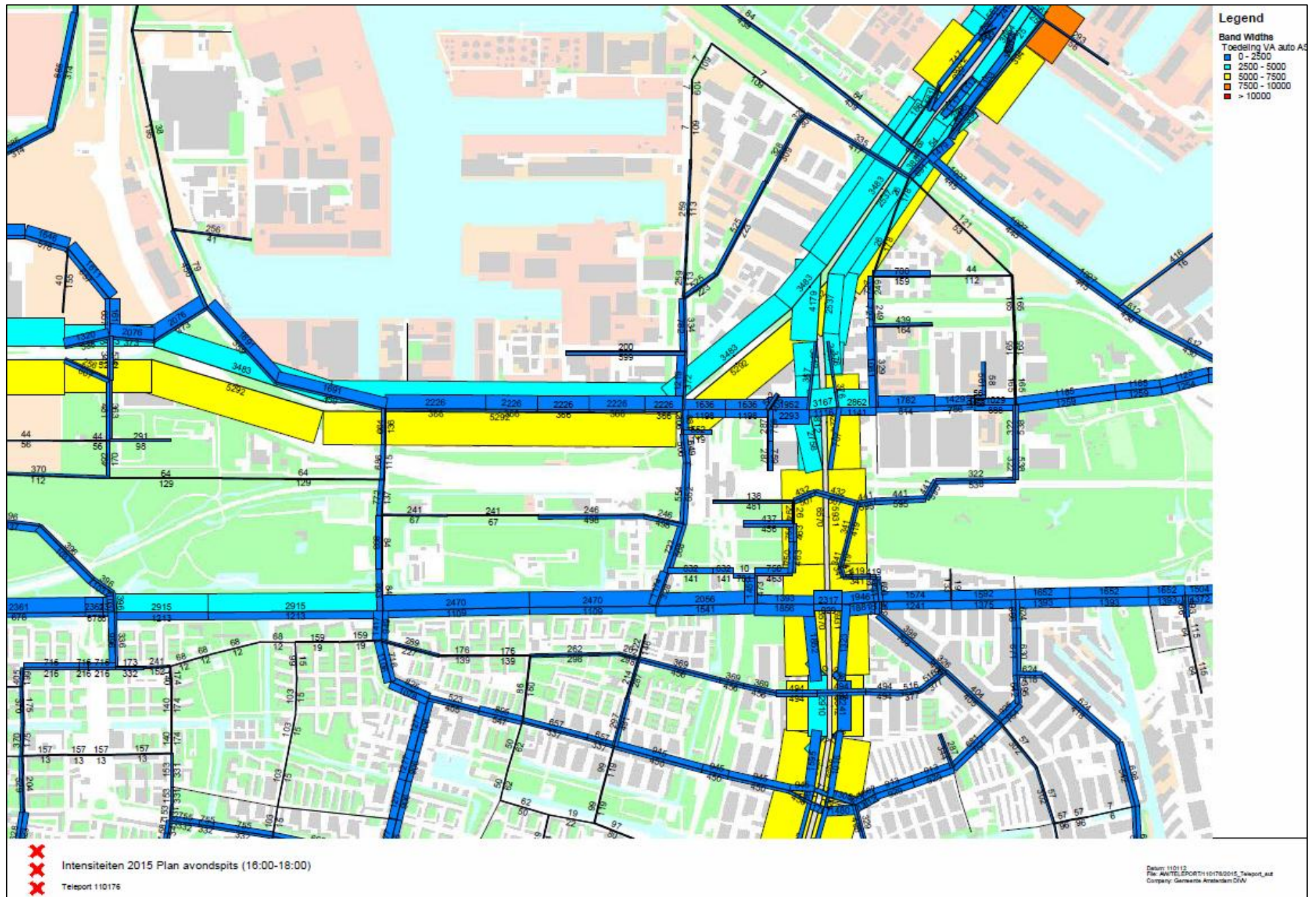
4.2 Modal split 2020 autonoom en 2020 plan

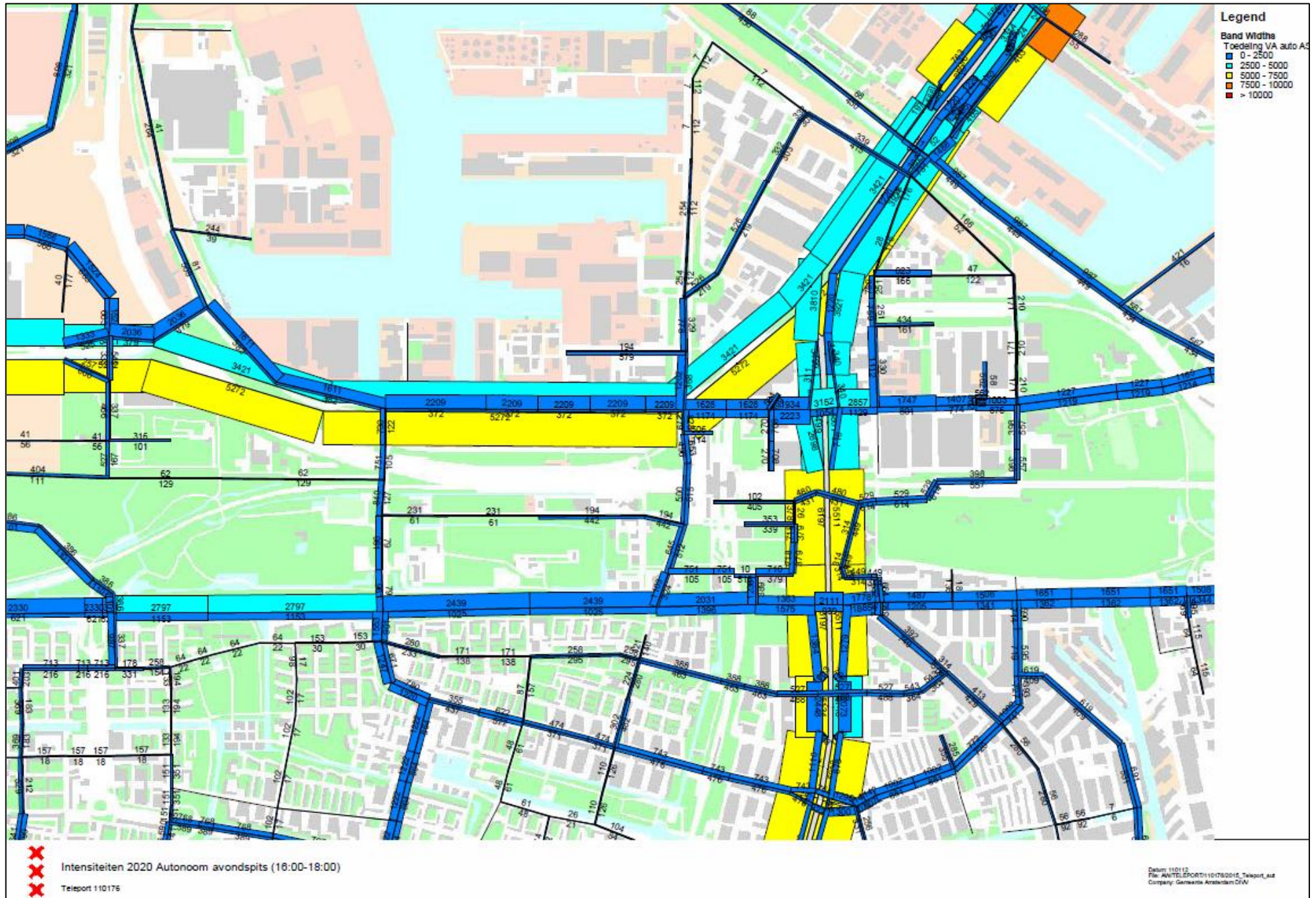
%	2020 aut Teleport	2020 aut Metropoolregio	2020 aut Amsterdam
Auto	33%	43%	41%
OV	50%	35%	36%
Fiets	17%	22%	23%
%	2020 plan Teleport	2020 plan Metropoolregio	2020 plan Amsterdam
Auto	32%	43%	41%
OV	51%	35%	37%
Fiets	17%	22%	22%

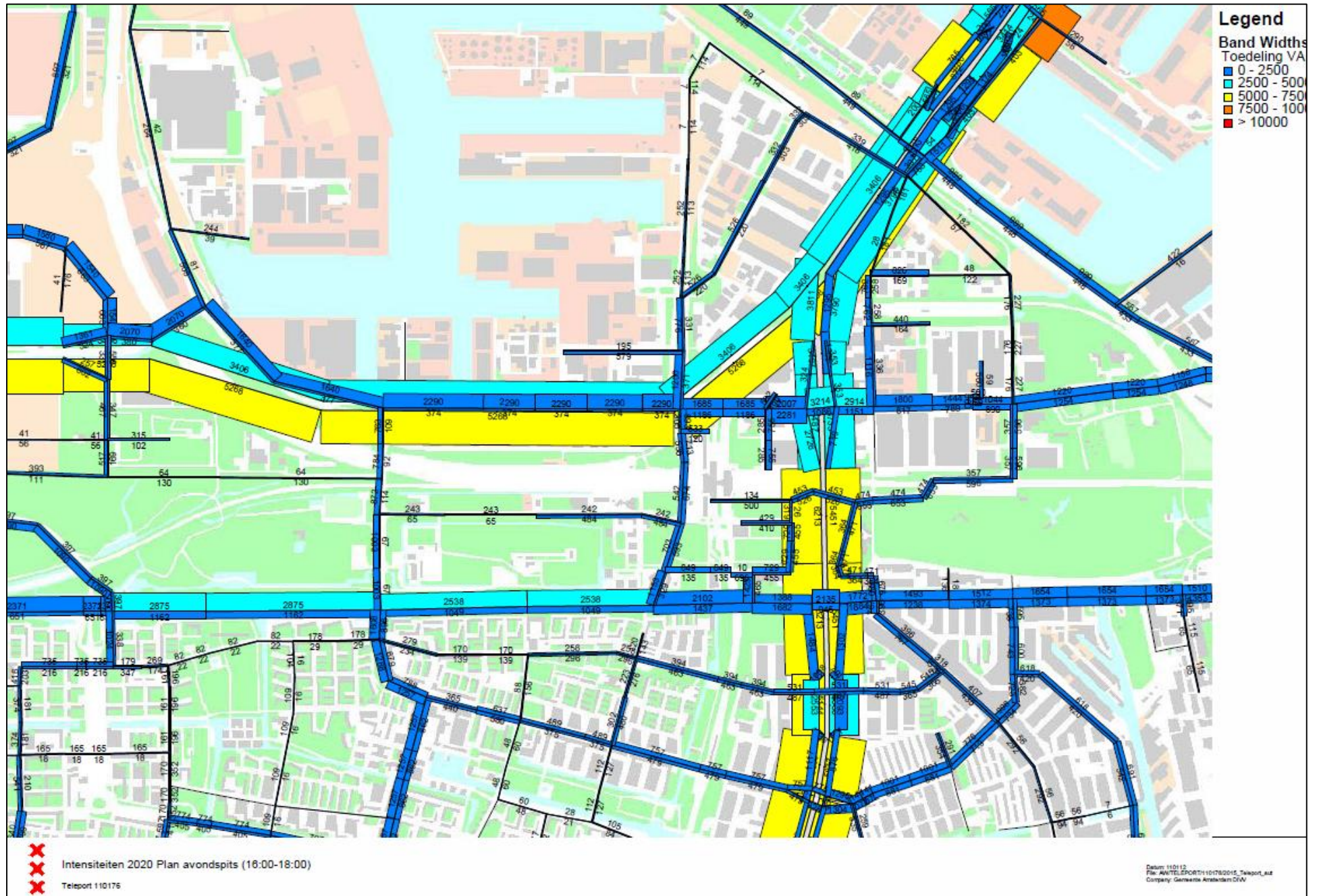


Bijlage 5 Intensiteiten

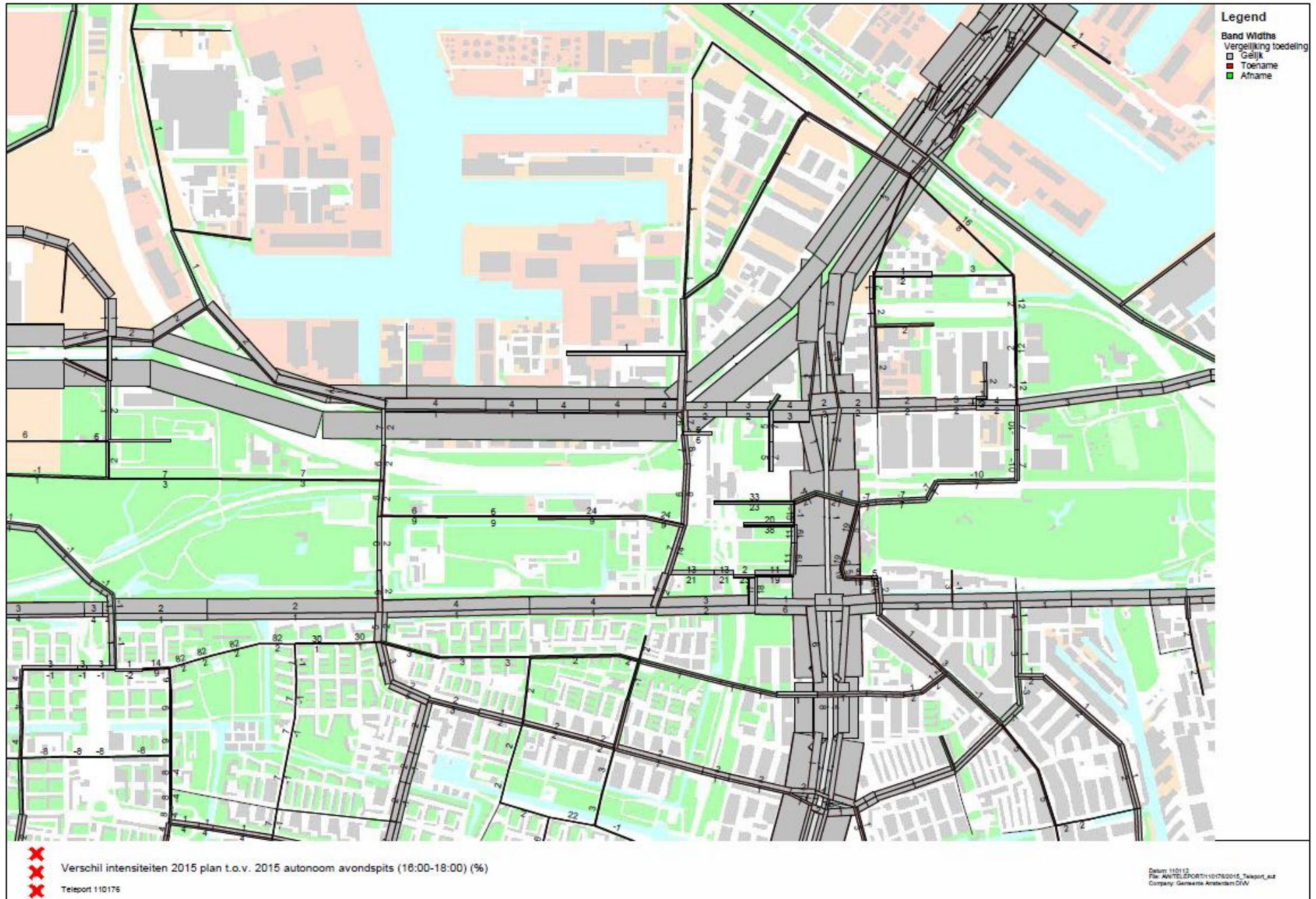


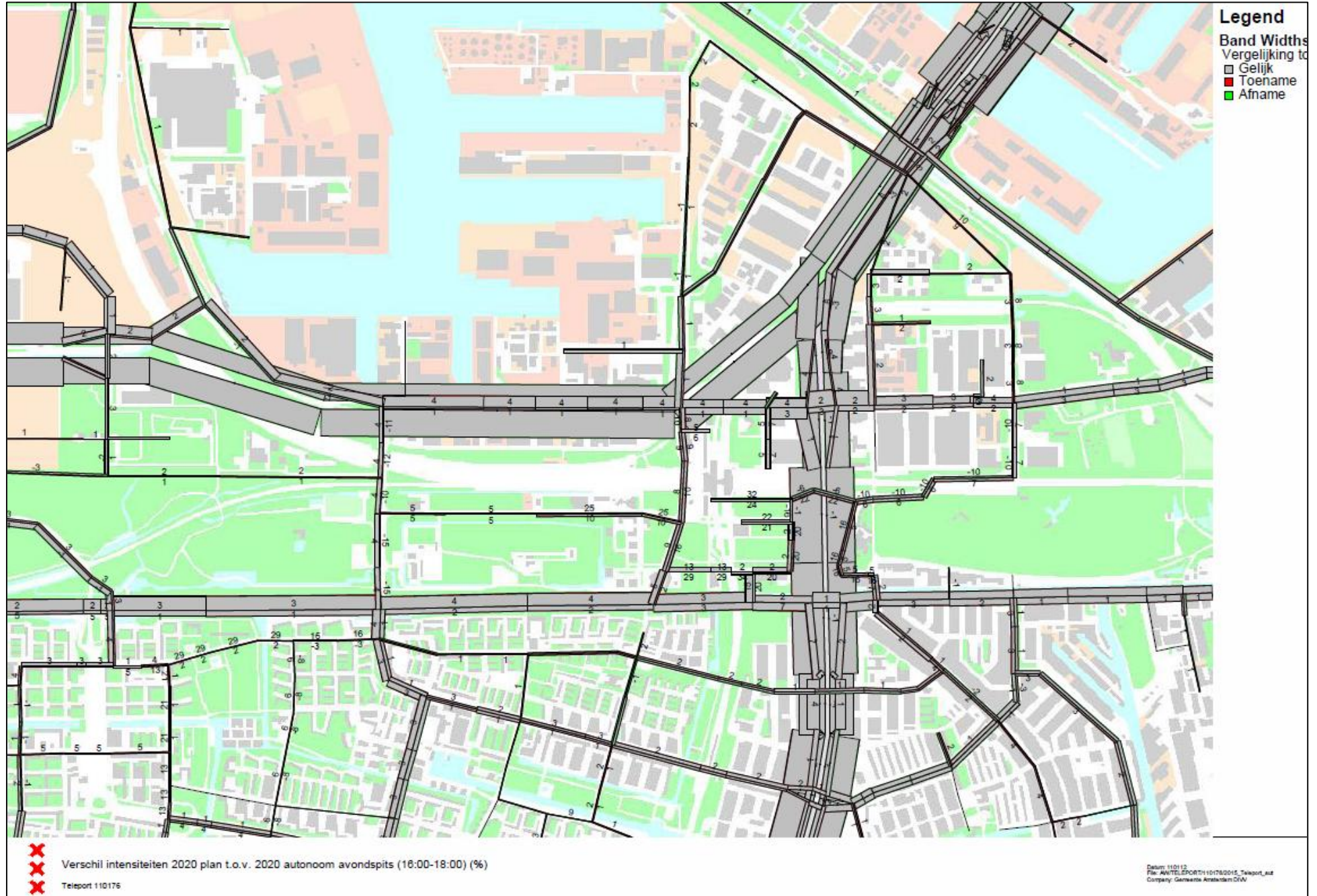




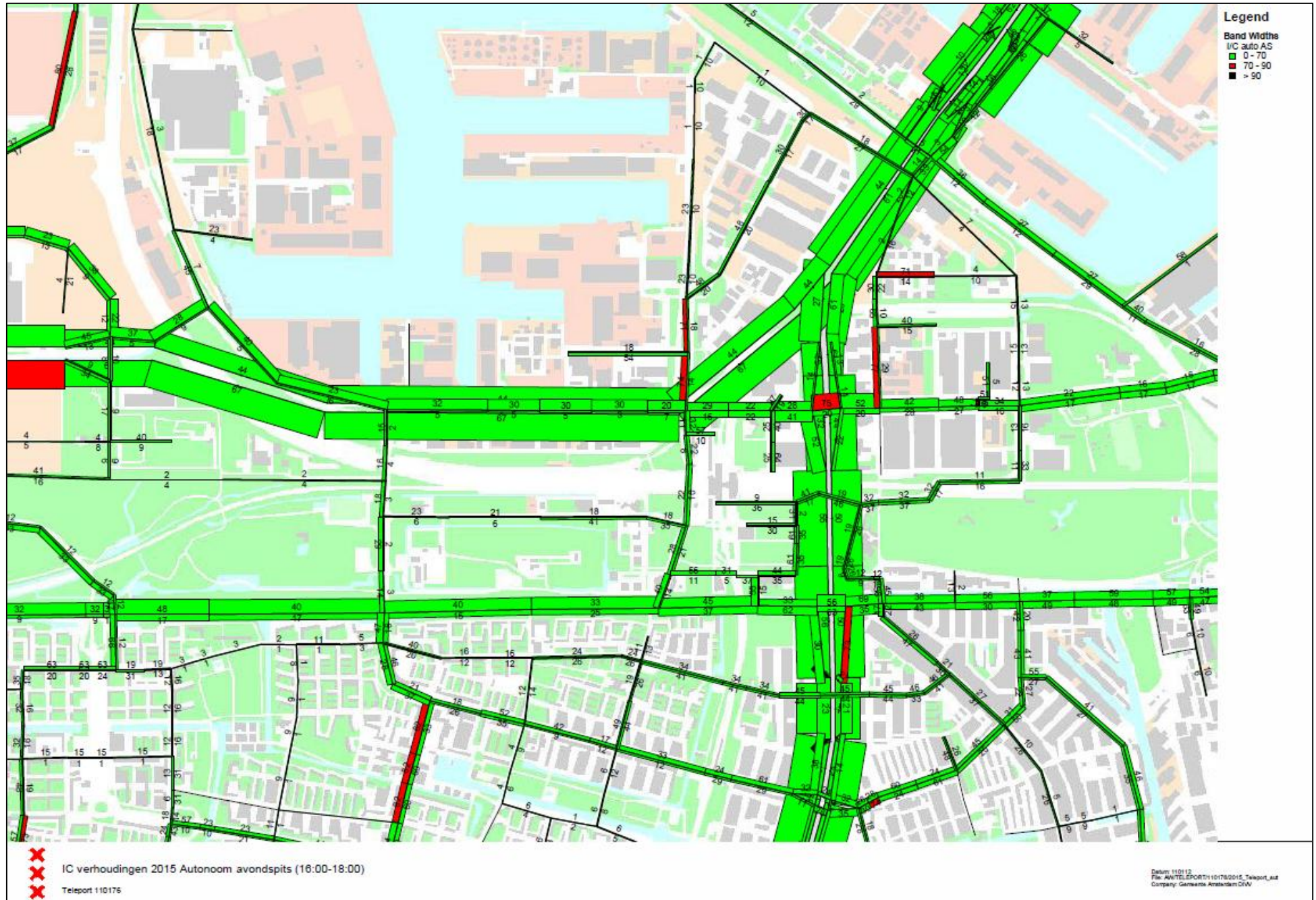


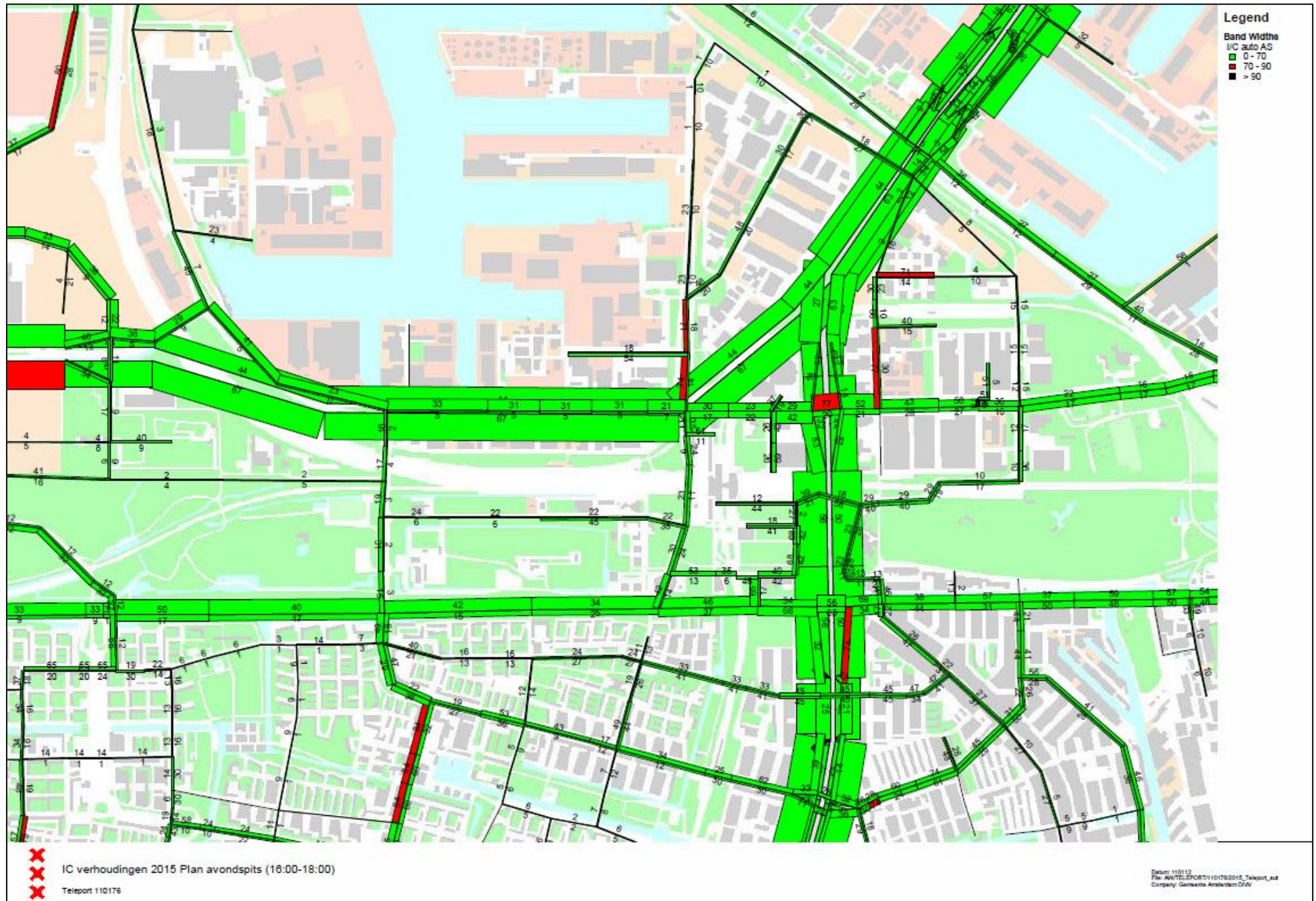
Bijlage 6 Verschil intensiteiten

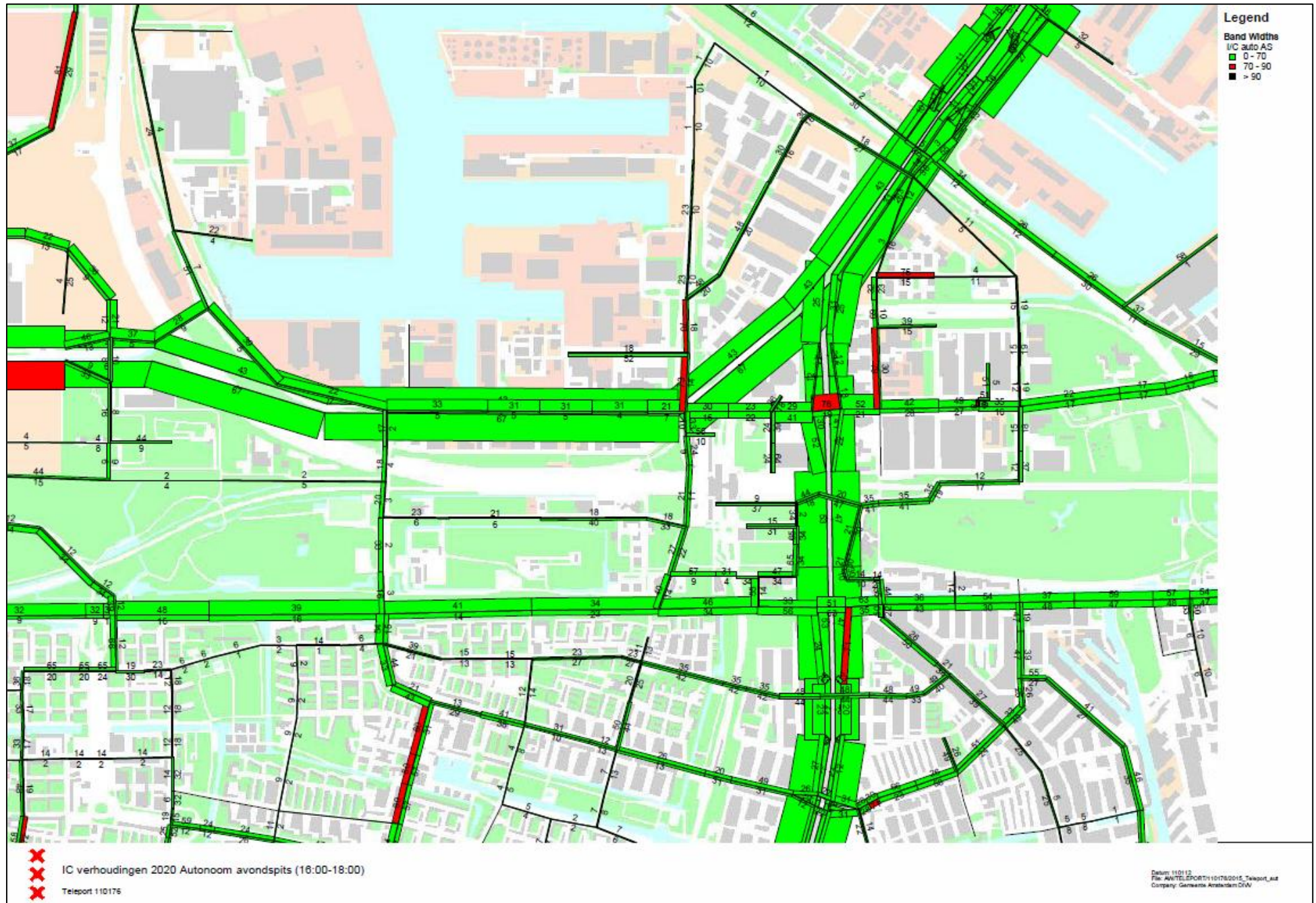


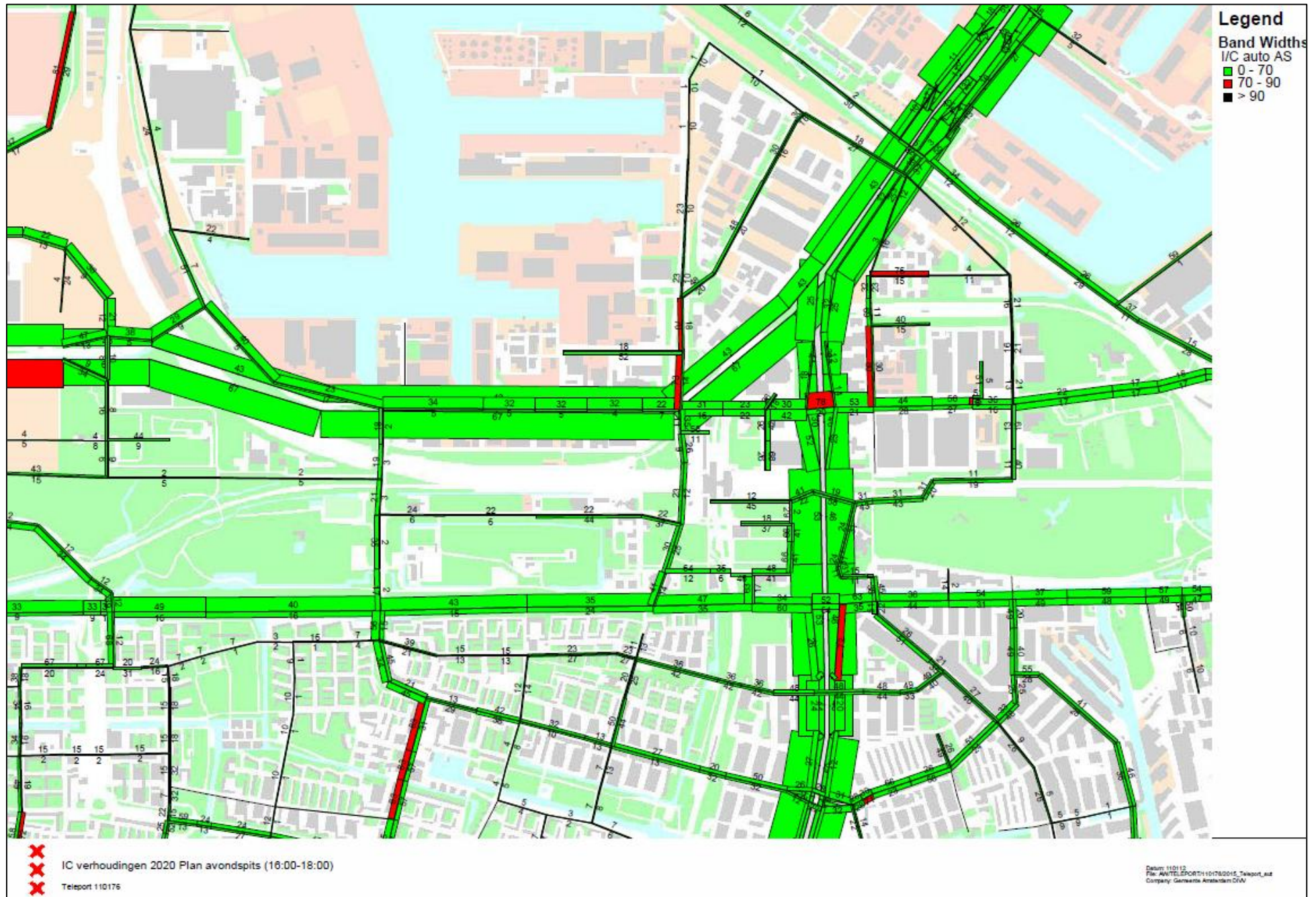


Bijlage 7 I/C-verhoudingen









Bijlage 8 Milieuresultaten

Jaar		werkdaggemiddelde						werkdaggemiddelde						werkdaggemiddelde						Max.snelheid
Referentiesituatie 2015 (autonome ontwikkeling)		Gemiddeld daguur t.b.v. geluidberekeningen:						Gemiddeld avonduur t.b.v. geluidberekeningen:						Gemiddeld nachtuur t.b.v. geluidberekeningen:						
nr	Omschrijving	MO	LV	MV	ZV	bus	tram	MO	LV	MV	ZV	bus	tram	MO	LV	MV	ZV	bus	tram	
1	S103 Haarlemmerweg (Admiraal de Ruijterweg - oostelijke afrit A10)	17	1523	52	23	23	0	8	944	4	1	11	0	2	289	12	4	8	0	50
2	S103 Haarlemmerweg (oostelijke afrit A10 - westelijke toerit A10)	14	1264	47	42	28	0	7	784	4	2	13	0	1	240	11	7	9	0	50
3	S103 Haarlemmerweg (westelijke toerit A10 - Kimpoweg)	13	1224	45	40	28	0	7	759	4	2	13	0	1	233	11	7	9	0	70
4	S103 Haarlemmerweg (Kimpoweg - Radarweg)	15	1370	51	45	28	0	8	849	4	2	13	0	2	260	12	8	9	0	70
5	S103 Haarlemmerweg (Radarweg - S103 Seineweg)	15	1356	50	45	3	0	8	840	4	2	1	0	2	258	12	8	1	0	70
6	Radarweg (S103 Haarlemmerweg - Arlandaweg)	6	584	16	10	37	0	3	362	1	0	17	0	1	111	3	2	12	0	50
7	Radarweg (Arlandaweg - Naritaweg)	5	496	15	16	37	10	3	307	1	1	17	4	1	94	3	3	12	2	50
8	Radarweg (Naritaweg - S102 Basisweg)	5	477	14	16	55	0	3	296	1	1	25	0	1	91	3	3	19	0	50
9	Naritaweg (Radarweg - S103 Seineweg)	3	261	14	20	15	0	1	137	1	1	7	0	0	48	2	4	6	0	50
10	Arlandaweg (Radarweg - Kimpoweg)	4	349	12	9	0	10	2	181	0	0	0	4	0	57	2	1	0	2	50
11	Arlandaweg/Kingsfordweg (Kimpoweg - Teleportboulevard)	5	436	16	12	0	10	2	226	1	0	0	4	0	71	2	2	0	2	50
12	Kimpoweg (S103 Haarlemmerweg - Arlandaweg)	7	667	18	11	0	0	4	413	2	0	0	0	1	127	3	2	0	0	50
13	Teleportboulevard	3	284	10	8	0	0	1	147	0	0	0	0	0	46	2	1	0	0	50
14	Changiweg (ten westen van Kingsfordweg)	2	203	7	5	0	0	1	106	0	0	0	0	0	33	1	1	0	0	50
15	Kingsfordweg (Teleportboulevard - Changiweg)	2	152	5	4	0	0	1	79	0	0	0	0	0	25	1	1	0	0	50
16	Changiweg (Kingsfordweg - Sloterdijkerweg)	4	355	13	10	0	0	2	185	0	0	0	0	0	58	2	1	0	0	50
17	S102 Basisweg (S103 Seineweg - Radarweg)	10	953	48	55	21	0	5	591	4	3	9	0	1	181	12	10	7	0	70
18	S102 Basisweg (Radarweg - La Guardiaweg)	12	1046	53	60	27	0	6	649	5	3	12	0	1	199	13	11	10	0	50
19	La Guardiaweg (S102 Basisweg - Hatostraat)	4	403	14	11	0	0	2	209	1	0	0	0	0	66	2	2	0	0	50
20	S102 Basisweg (La Guardiaweg - westelijke aansluiting A10)	17	1559	78	89	27	0	9	967	7	4	12	0	2	296	19	16	10	0	50
21	S102 Basisweg (westelijke aansluiting A10 - oostelijke aansluiting A10)	17	1589	80	91	21	0	9	985	7	4	10	0	2	302	20	16	8	0	50
22	S102 Basisweg (oostelijke aansluiting A10 - Kabelweg)	16	1490	75	85	15	0	8	924	7	4	7	0	2	283	18	15	6	0	50
23	A10 oostelijke afrit S103	11	1024	28	17	3	0	6	635	2	1	1	0	1	195	5	3	1	0	80
24	A10 westelijke toerit S103	10	915	25	15	1	0	5	567	2	1	1	0	1	174	5	3	0	0	80
25	A10 (af-toerit S103 - zuidelijke af-toerit S102)	89	8117	398	526	4	0	28	3157	43	53	2	0	8	1278	67	93	1	0	80
26	A10 (zuidelijke af-toerit S102 - noordelijke af-toerit S102)	63	5762	283	374	0	0	20	2241	30	38	0	0	5	907	47	66	0	0	80
27	A10 (noordelijke af-toerit S102 - Westrandweg)	86	7828	384	508	15	0	27	3044	41	51	7	0	7	1232	64	89	5	0	80
28	A10 oostelijke afrit S102	12	1075	32	35	4	0	6	667	3	1	2	0	1	204	6	7	1	0	80
29	A10 oostelijke toerit S102	11	997	30	33	10	0	6	618	3	1	4	0	1	189	5	6	3	0	80
30	A10 westelijke afrit S102	11	995	30	33	6	0	6	617	3	1	3	0	1	189	5	6	2	0	80
31	A10 westelijke toerit S102	13	1183	36	39	0	0	7	734	4	2	0	0	1	225	6	8	0	0	80
32	Westrandweg (S102 Westpoortweg - A10)	15	1409	42	46	0	0	8	873	4	2	0	0	2	268	8	9	0	0	100
33	Ringlijn (metro lijn 50)	0	0	0	0	0	13	0	0	0	0	0	5	0	0	0	0	0	2	50

Jaar		weekgemiddelde						weekgemiddelde						weekgemiddelde						gemiddelde weekdag incl.bus								
Referentiesituatie 2015 (autonome ontwikkeling)		Gemiddeld daguur t.b.v. geluidberekeningen:						Gemiddeld avonduur t.b.v. geluidberekeningen:						Gemiddeld nachtuur t.b.v. geluidberekeningen:						Etmaal gemiddelden t.b.v. de berekening luchtkwaliteit:								
nr	Omschrijving	MO	LV	MV	ZV	bus	tram	MO	LV	MV	ZV	bus	tram	MO	LV	MV	ZV	bus	tram	MVT	VRV	% VRV	MV	% MV	ZV	% ZV	bus	% Bus
1	S103 Haarlemmerweg (Admiraal de Ruijterweg - oostelijke afrit A10)	16	1317	39	18	22	0	8	869	3	1	10	0	2	320	8	3	7	0	23250	1145	4,9%	535	2,3%	250	1,1%	355	1,5%
2	S103 Haarlemmerweg (oostelijke afrit A10 - westelijke toerit A10)	13	1093	35	33	26	0	7	722	3	1	12	0	2	266	8	6	8	0	19750	1360	6,9%	485	2,5%	450	2,3%	425	2,1%
3	S103 Haarlemmerweg (westelijke toerit A10 - Kimpoweg)	13	1059	33	32	26	0	7	699	3	1	12	0	2	257	7	5	8	0	19150	1330	6,9%	470	2,5%	435	2,3%	425	2,2%
4	S103 Haarlemmerweg (Kimpoweg - Radarweg)	14	1185	37	36	26	0	8	782	3	2	12	0	2	288	8	6	8	0	21400	1435	6,7%	525	2,5%	485	2,3%	425	2,0%
5	S103 Haarlemmerweg (Radarweg - S103 Seineweg)	14	1172	37	36	3	0	7	774	3	2	1	0	2	285	8	6	1	0	20800	1045	5,0%	520	2,5%	480	2,3%	45	0,2%
6	Radarweg (S103 Haarlemmerweg - Arlandaweg)	6	505	12	8	34	0	3	334	1	0	15	0	1	123	2	1	11	0	9300	825	8,8%	160	1,7%	105	1,1%	560	6,0%
7	Radarweg (Arlandaweg - Naritaweg)	5	429	11	13	34	9	3	283	1	0	15	4	1	104	2	2	11	1	8100	885	10,9%	150	1,9%	175	2,2%	560	6,9%
8	Radarweg (Naritaweg - S102 Basisweg)	5	413	11	13	51	0	3	272	1	0	23	0	1	100	2	2	17	0	8100	1160	14,3%	145	1,8%	170	2,1%	845	10,4%
9	Naritaweg (Radarweg - S103 Seineweg)	3	225	10	16	14	0	1	126	1	1	6	0	0	53	1	3	6	0	4300	595	13,8%	135	3,1%	220	5,1%	240	5,6%
10	Arlandaweg (Radarweg - Kimpoweg)	4	301	9	7	0	9	2	167	0	0	0	4	0	63	1	1	0	1	5100	220	4,3%	120	2,4%	100	2,0%	0	0,0%
11	Arlandaweg/Kingsfordweg (Kimpoweg - Teleportboulevard)	4	377	11	9	0	9	2	208	0	0	0	4	1	79	2	1	0	1	6350	275	4,3%	150	2,4%	125	2,0%	0	0,0%
12	Kimpoweg (S103 Haarlemmerweg - Arlandaweg)	7	577	13	9	0	0	4	381	1	0	0	0	1	140	2	2	0	0	10000	305	3,0%	180	1,8%	120	1,2%	0	0,0%
13	Teleportboulevard	3	246	7	6	0	0	1	136	0	0	0	0	0	51	1	1	0	0	4150	180	4,3%	100	2,4%	80	2,0%	0	0,0%
14	Changiweg (ten westen van Kingsfordweg)	2	176	5	4	0	0	1	97	0	0	0	0	0	37	1	1	0	0	2950	130	4,3%	70	2,4%	60	2,0%	0	0,0%
15	Kingsfordweg (Teleportboulevard - Changiweg)	2	132	4	3	0	0	1	73	0	0	0	0	0	28	1	0	0	0	2200	95	4,3%	55	2,4%	45	2,0%	0	0,0%
16	Changiweg (Kingsfordweg - Sloterdijkerweg)	4	307	9	8	0	0	2	170	0	0	0	0	0	64	1	1	0	0	5200	225	4,3%	125	2,4%	100	2,0%	0	0,0%
17	S102 Basisweg (S103 Seineweg - Radarweg)	10	824	35	44	19	0	5	544	3	2	9	0	1	200	8	7	6	0	15350	1400	9,1%	500	3,3%	590	3,8%	310	2,0%
18	S102 Basisweg (Radarweg - La Guardiaweg)	11	905	39	48	25	0	6	597	3	2	11	0	1	220	9	8	9	0	16900	1615	9,6%	550	3,3%	645	3,8%	420	2,5%
19	La Guardiaweg (S102 Basisweg - Hatostraat)	4	349	11	9	0	0	2	193	0	0	0	0	0	73	1	1	0	0	5850	255	4,3%	140	2,4%	115	2,0%	0	0,0%
20	S102 Basisweg (La Guardiaweg - westelijke aansluiting A10)	16	1349	58	71	25	0	9	890	5	3	11	0	2	328	13	12	9	0	25000	2200	8,8%	820	3,3%	960	3,9%	420	1,7%
21	S102 Basisweg (westelijke aansluiting A10 - oostelijke aansluiting A10)	16	1374	59	73	20	0	9	907	5	3	9	0	2	334	13	12	7	0	25350	2145	8,5%	835	3,3%	980	3,9%	330	1,3%
22	S102 Basisweg (oostelijke aansluiting A10 - Kabelweg)	15	1289	55	68	14	0	8	851	5	3	6	0	2	313	13	11	6	0	23700	1945	8,2%	780	3,3%	920	3,9%	240	1,0%
23	A10 oostelijke afrit S103	10	896	20	14	3	0	6	585	2	1	1	0	1	215	4	3	1	0	15400	510	3,3%	280	1,8%	185	1,2%	45	0,3%
24	A10 westelijke toerit S103	9	791	18	12	1	0	5	522	1	0	1	0	1	192	3	2	0	0	13750	440	3,2%	250	1,8%	165	1,2%	20	0,2%
25	A10 (af-toerit S103 - zuidelijke af-toerit S102)	83	7020	294	420	3	0	28	2906	28	38	2	0	9	1414	46	69	1	0	119200	9800	8,2%	4005	3,4%	5740	4,8%	55	0,0%
26	A10 (zuidelijke af-toerit S102 - noordelijke af-toerit S102)	59	4984	208	298	0	0	20	2063	20	27	0	0	6	1004	33	49	0	0	84550	6915	8,2%	2840	3,4%	4075	4,8%	0	0,0%
27	A10 (noordelijke af-toerit S102 - Westrandweg)	80	6770	283	405	14	0	27	2803	27	37	6	0	9	1364	44	67	5	0	115100	9630	8,4%	3860	3,4%	5535	4,8%	235	0,2%
28	A10 oostelijke afrit S102	11	930	24	28	3	0	6	614	2	1	2	0	1	226	4	5	1	0	16400	765	4,7%	325	2,0%	385	2,3%	55	0,3%
29	A10 oostelijke toerit S102	10	862	22	26	9	0	6	569	2	1	4	0	1	210	4	5	3	0	15300	805	5,2%	305	2,0%	355	2,3%	145	0,9%
30	A10 westelijke afrit S102	10	860	22	26	5	0	5	568	2	1	2	0	1	209	4	5	2	0	15250	745	4,9%	305	2,0%	355	2,3%	90	0,6%
31	A10 westelijke toerit S102	12	1023	26	31	0	0	7	675	2	1	0	0	2	249	4	6	0	0	18000	780	4,3%	360	2,0%	420	2,3%	0	0,0%
32	Westrandweg (S102 Westpoortweg - A10)	14	1218	31	37	0	0	8	804	3	1	0	0	2	296	5	7	0	0	21450	930	4,3%	430	2,0%	505	2,3%	0	0,0%
33	Ringlijn (metro lijn 50)	0	0	0	0	0	12	0	0	0	0	0	5	0	0	0	0	0	2	0	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%

Jaar		werkdaggemiddelde						werkdaggemiddelde						werkdaggemiddelde						
Projectsituatie 2015 (planontwikkeling)		Gemiddeld daguur t.b.v. geluidberekeningen:						Gemiddeld avonduur t.b.v. geluidberekeningen:						Gemiddeld nachtuur t.b.v. geluidberekeningen:						
nr	Omschrijving	MO	LV	MV	ZV	bus	tram	MO	LV	MV	ZV	bus	tram	MO	LV	MV	ZV	bus	tram	Max.snelheid
1	S103 Haarlemmerweg (Admiraal de Ruijterweg - oostelijke afrit A10)	17	1521	52	23	23	0	8	943	4	1	11	0	2	289	12	4	8	0	50
2	S103 Haarlemmerweg (oostelijke afrit A10 - westelijke toerit A10)	14	1269	47	42	28	0	7	787	4	2	13	0	1	241	11	7	9	0	50
3	S103 Haarlemmerweg (westelijke toerit A10 - Kimpoweg)	14	1270	47	42	28	0	7	787	4	2	13	0	1	241	11	7	9	0	70
4	S103 Haarlemmerweg (Kimpoweg - Radarweg)	15	1406	52	46	28	0	8	872	5	2	13	0	2	267	12	8	9	0	70
5	S103 Haarlemmerweg (Radarweg - S103 Seineweg)	15	1399	52	46	3	0	8	867	5	2	1	0	2	266	12	8	1	0	70
6	Radarweg (S103 Haarlemmerweg - Arlandaweg)	7	609	16	10	37	0	3	378	1	0	17	0	1	116	3	2	12	0	50
7	Radarweg (Arlandaweg - Naritaweg)	6	546	16	18	37	10	3	338	2	1	17	4	1	104	3	4	12	2	50
8	Radarweg (Naritaweg - S102 Basisweg)	6	510	15	17	55	0	3	316	2	1	25	0	1	97	3	3	19	0	50
9	Naritaweg (Radarweg - S103 Seineweg)	3	297	15	23	15	0	1	156	1	1	7	0	0	55	2	4	6	0	50
10	Arlandaweg (Radarweg - Kimpoweg)	4	398	14	11	0	10	2	207	1	0	0	4	0	65	2	2	0	2	50
11	Arlandaweg/Kingsfordweg (Kimpoweg - Teleportboulevard)	5	496	18	13	0	10	2	258	1	0	0	4	0	81	3	2	0	2	50
12	Kimpoweg (S103 Haarlemmerweg - Arlandaweg)	9	780	21	13	0	0	4	484	2	1	0	0	1	148	4	3	0	0	50
13	Teleportboulevard	4	365	13	10	0	0	2	190	0	0	0	0	0	60	2	1	0	0	50
14	Changiweg (ten westen van Kingsfordweg)	3	253	9	7	0	0	1	131	0	0	0	0	0	41	1	1	0	0	50
15	Kingsfordweg (Teleportboulevard - Changiweg)	1	131	5	4	0	0	1	68	0	0	0	0	0	21	1	1	0	0	50
16	Changiweg (Kingsfordweg - Sloterdijkerweg)	4	384	14	10	0	0	2	199	1	0	0	0	0	63	2	2	0	0	50
17	S102 Basisweg (S103 Seineweg - Radarweg)	11	983	49	56	21	0	5	610	5	3	9	0	1	187	12	10	7	0	70
18	S102 Basisweg (Radarweg - La Guardiaweg)	12	1075	54	62	27	0	6	666	5	3	12	0	1	204	13	11	10	0	50
19	La Guardiaweg (S102 Basisweg - Hatostraat)	5	428	15	12	0	0	2	222	1	0	0	0	0	70	2	2	0	0	50
20	S102 Basisweg (La Guardiaweg - westelijke aansluiting A10)	18	1610	81	92	27	0	9	998	8	4	12	0	2	306	20	16	10	0	50
21	S102 Basisweg (westelijke aansluiting A10 - oostelijke aansluiting A10)	18	1624	82	93	21	0	9	1007	8	5	10	0	2	309	20	17	8	0	50
22	S102 Basisweg (oostelijke aansluiting A10 - Kabelweg)	17	1518	76	87	15	0	8	941	7	4	7	0	2	288	19	16	6	0	50
23	A10 oostelijke afrit S103	11	1033	28	17	3	0	6	640	2	1	1	0	1	196	5	3	1	0	80
24	A10 westelijke toerit S103	10	952	26	16	1	0	5	591	2	1	1	0	1	181	5	3	0	0	80
25	A10 (af-toerit S103 - zuidelijke af-toerit S102)	89	8099	397	525	4	0	28	3150	42	53	2	0	8	1275	67	92	1	0	80
26	A10 (zuidelijke af-toerit S102 - noordelijke af-toerit S102)	63	5730	281	372	0	0	20	2228	30	38	0	0	5	902	47	65	0	0	80
27	A10 (noordelijke af-toerit S102 - Westrandweg)	86	7806	383	506	15	0	27	3036	41	51	7	0	7	1229	64	89	5	0	80
28	A10 oostelijke afrit S102	12	1078	32	35	4	0	6	669	3	1	2	0	1	205	6	7	1	0	80
29	A10 oostelijke toerit S102	11	1002	30	33	10	0	6	621	3	1	4	0	1	190	5	7	3	0	80
30	A10 westelijke afrit S102	11	1000	30	33	6	0	6	620	3	1	3	0	1	190	5	6	2	0	80
31	A10 westelijke toerit S102	13	1194	36	39	0	0	7	740	4	2	0	0	1	227	7	8	0	0	80
32	Westrandweg (S102 Westpoortweg - A10)	15	1401	42	46	0	0	8	869	4	2	0	0	2	266	8	9	0	0	100
33	Ringlijn (metro lijn 50)	0	0	0	0	0	13	0	0	0	0	0	5	0	0	0	0	0	2	50

Jaar		weekgemiddelde						weekgemiddelde						weekgemiddelde						gemiddelde weekdag incl.bus								
Projectsituatie 2015 (planontwikkeling)		Gemiddeld daguur t.b.v. geluidberekeningen:						Gemiddeld avonduur t.b.v. geluidberekeningen:						Gemiddeld nachtuur t.b.v. geluidberekeningen:						Etnaal gemiddelden t.b.v. de berekening luchtkwaliteit:								
nr	Omschrijving	MO	LV	MV	ZV	bus	tram	MO	LV	MV	ZV	bus	tram	MO	LV	MV	ZV	bus	tram	MVT	VRV	% VRV	MV	% MV	ZV	% ZV	bus	% Bus
1	S103 Haarlemmerweg (Admiraal de Ruijterweg - oostelijke afrit A10)	16	1316	38	18	22	0	8	868	3	1	10	0	2	320	8	3	7	0	23250	1145	4,9%	535	2,3%	250	1,1%	355	1,5%
2	S103 Haarlemmerweg (oostelijke afrit A10 - westelijke toerit A10)	13	1097	35	33	26	0	7	724	3	1	12	0	2	267	8	6	8	0	19850	1365	6,9%	490	2,5%	450	2,3%	425	2,1%
3	S103 Haarlemmerweg (westelijke toerit A10 - Kimpoweg)	13	1098	35	33	26	0	7	725	3	1	12	0	2	267	8	6	8	0	19850	1365	6,9%	490	2,5%	450	2,3%	425	2,1%
4	S103 Haarlemmerweg (Kimpoweg - Radarweg)	14	1216	38	37	26	0	8	803	3	2	12	0	2	296	8	6	8	0	21950	1465	6,7%	540	2,5%	500	2,3%	425	1,9%
5	S103 Haarlemmerweg (Radarweg - S103 Seineweg)	14	1210	38	37	3	0	8	799	3	2	1	0	2	294	8	6	1	0	21450	1080	5,0%	540	2,5%	495	2,3%	45	0,2%
6	Radarweg (S103 Haarlemmerweg - Arlandaweg)	6	527	12	8	34	0	3	348	1	0	15	0	1	128	2	1	11	0	9700	835	8,6%	165	1,7%	110	1,1%	560	5,8%
7	Radarweg (Arlandaweg - Naritaweg)	6	472	12	14	34	9	3	312	1	1	15	4	1	115	2	3	11	1	8850	920	10,4%	165	1,9%	195	2,2%	560	6,3%
8	Radarweg (Naritaweg - S102 Basisweg)	5	441	11	13	51	0	3	291	1	0	23	0	1	107	2	2	17	0	8600	1180	13,7%	155	1,8%	180	2,1%	845	9,8%
9	Naritaweg (Radarweg - S103 Seineweg)	3	257	11	18	14	0	1	144	1	1	6	0	0	61	2	3	6	0	4900	645	13,2%	155	3,1%	250	5,1%	240	4,9%
10	Arlandaweg (Radarweg - Kimpoweg)	4	344	10	9	0	9	2	190	0	0	0	4	0	72	1	1	0	1	5800	250	4,3%	140	2,4%	115	2,0%	0	0,0%
11	Arlandaweg/Kingsfordweg (Kimpoweg - Teleportboulevard)	5	429	13	11	0	9	2	237	0	0	0	4	1	90	2	1	0	1	7250	315	4,3%	175	2,4%	140	2,0%	0	0,0%
12	Kimpoweg (S103 Haarlemmerweg - Arlandaweg)	8	675	16	10	0	0	4	445	1	0	0	0	1	164	3	2	0	0	11700	355	3,0%	215	1,8%	140	1,2%	0	0,0%
13	Teleportboulevard	4	316	10	8	0	0	2	175	0	0	0	0	0	66	1	1	0	0	5300	230	4,3%	125	2,4%	105	2,0%	0	0,0%
14	Changiweg (ten westen van Kingsfordweg)	3	219	7	5	0	0	1	121	0	0	0	0	0	46	1	1	0	0	3700	160	4,3%	90	2,4%	70	2,0%	0	0,0%
15	Kingsfordweg (Teleportboulevard - Changiweg)	1	113	3	3	0	0	1	63	0	0	0	0	0	24	0	0	0	0	1900	85	4,3%	45	2,4%	35	2,0%	0	0,0%
16	Changiweg (Kingsfordweg - Sloterdijkerweg)	4	332	10	8	0	0	2	184	0	0	0	0	0	69	1	1	0	0	5600	245	4,3%	135	2,4%	110	2,0%	0	0,0%
17	S102 Basisweg (S103 Seineweg - Radarweg)	10	850	36	45	19	0	5	561	3	2	9	0	1	207	8	7	6	0	15800	1435	9,1%	515	3,3%	605	3,8%	310	2,0%
18	S102 Basisweg (Radarweg - La Guardiaweg)	11	930	40	49	25	0	6	614	3	2	11	0	1	226	9	8	9	0	17350	1650	9,5%	565	3,3%	665	3,8%	420	2,4%
19	La Guardiaweg (S102 Basisweg - Hatostraat)	4	370	11	9	0	0	2	205	0	0	0	0	0	77	2	1	0	0	6250	270	4,3%	150	2,4%	120	2,0%	0	0,0%
20	S102 Basisweg (La Guardiaweg - westelijke aansluiting A10)	16	1393	60	74	25	0	9	919	5	3	11	0	2	339	14	12	9	0	25800	2260	8,8%	845	3,3%	995	3,9%	420	1,6%
21	S102 Basisweg (westelijke aansluiting A10 - oostelijke aansluiting A10)	17	1405	60	74	20	0	9	927	5	3	9	0	2	342	14	12	7	0	25900	2185	8,4%	855	3,3%	1005	3,9%	330	1,3%
22	S102 Basisweg (oostelijke aansluiting A10 - Kabelweg)	16	1313	56	69	14	0	8	867	5	3	6	0	2	319	13	12	6	0	24150	1975	8,2%	795	3,3%	935	3,9%	240	1,0%
23	A10 oostelijke afrit S103	11	893	21	14	3	0	6	589	2	1	1	0	1	217	4	3	1	0	15500	515	3,3%	280	1,8%	185	1,2%	45	0,3%
24	A10 westelijke toerit S103	10	824	19	13	1	0	5	544	1	0	1	0	1	200	3	2	0	0	14300	455	3,2%	260	1,8%	175	1,2%	20	0,2%
25	A10 (af-toerit S103 - zuidelijke af-toerit S102)	83	7005	293	419	3	0	28	2900	28	38	2	0	9	1411	46	69	1	0	118950	9775	8,2%	3995	3,4%	5725	4,8%	55	0,0%
26	A10 (zuidelijke af-toerit S102 - noordelijke af-toerit S102)	59	4956	207	296	0	0	20	2052	20	27	0	0	6	998	32	49	0	0	84100	6875	8,2%	2825	3,4%	4050	4,8%	0	0,0%
27	A10 (noordelijke af-toerit S102 - Westrandweg)	80	6752	282	403	14	0	27	2795	27	37	6	0	9	1360	44	66	5	0	114800	9605	8,4%	3850	3,4%	5520	4,8%	235	0,2%
28	A10 oostelijke afrit S102	11	933	24	28	3	0	6	616	2	1	2	0	1	227	4	5	1	0	16450	770	4,7%	330	2,0%	385	2,3%	55	0,3%
29	A10 oostelijke toerit S102	10	866	22	26	9	0	6	572	2	1	4	0	1	211	4	5	3	0	15400	805	5,2%	305	2,0%	360	2,3%	145	0,9%
30	A10 westelijke afrit S102	10	865	22	26	5	0	6	571	2	1	2	0	1	210	4	5	2	0	15300	750	4,9%	305	2,0%	355	2,3%	90	0,6%
31	A10 westelijke toerit S102	12	1033	27	31	0	0	7	682	2	1	0	0	2	251	4	6	0	0	18200	790	4,3%	365	2,0%	425	2,3%	0	0,0%
32	Westrandweg (S102 Westpoortweg - A10)	14	1212	31	37	0	0	8	800	3	1	0	0	2	295	5	7	0	0	21350	925	4,3%	425	2,0%	500	2,3%	0	0,0%
33	Ringlijn (metro lijn 50)	0	0	0	0	0	12	0	0	0	0	0	5	0	0	0	0	0	2	0	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%

Jaar		werkdaggemiddelde						werkdaggemiddelde						werkdaggemiddelde						Max.snelheid
Referentiesituatie 2020 (autonome ontwikkeling)		Gemiddeld daguur t.b.v. geluidberekeningen:						Gemiddeld avonduur t.b.v. geluidberekeningen:						Gemiddeld nachtuur t.b.v. geluidberekeningen:						
nr	Omschrijving	MO	LV	MV	ZV	bus	tram	MO	LV	MV	ZV	bus	tram	MO	LV	MV	ZV	bus	tram	
1	S103 Haarlemmerweg (Admiraal de Ruijterweg - oostelijke afrit A10)	16	1456	50	22	23	0	8	903	4	1	11	0	2	277	11	4	8	0	50
2	S103 Haarlemmerweg (oostelijke afrit A10 - westelijke toerit A10)	13	1192	44	39	28	0	7	739	4	2	13	0	1	227	10	7	9	0	50
3	S103 Haarlemmerweg (westelijke toerit A10 - Kimpoweg)	13	1148	43	38	28	0	6	712	4	2	13	0	1	218	10	7	9	0	70
4	S103 Haarlemmerweg (Kimpoweg - Radarweg)	15	1340	50	44	28	0	7	831	4	2	13	0	2	255	12	8	9	0	70
5	S103 Haarlemmerweg (Radarweg - S103 Seineweg)	15	1354	50	45	3	0	8	840	4	2	1	0	2	257	12	8	1	0	70
6	Radarweg (S103 Haarlemmerweg - Arlandaweg)	6	579	16	10	37	0	3	359	1	0	17	0	1	110	3	2	12	0	50
7	Radarweg (Arlandaweg - Naritaweg)	5	489	15	16	37	10	3	303	1	1	17	4	1	93	3	3	12	2	50
8	Radarweg (Naritaweg - S102 Basisweg)	5	486	15	16	55	0	3	301	1	1	25	0	1	92	3	3	19	0	50
9	Naritaweg (Radarweg - S103 Seineweg)	3	254	13	20	15	0	1	134	1	1	7	0	0	47	2	4	6	0	50
10	Arlandaweg (Radarweg - Kimpoweg)	4	350	12	9	0	10	2	182	0	0	0	4	0	57	2	1	0	2	50
11	Arlandaweg/Kingsfordweg (Kimpoweg - Teleportboulevard)	5	449	16	12	0	10	2	233	1	0	0	4	0	73	2	2	0	2	50
12	Kimpoweg (S103 Haarlemmerweg - Arlandaweg)	7	659	18	11	0	0	4	409	2	0	0	0	1	125	3	2	0	0	50
13	Teleportboulevard	3	283	10	8	0	0	1	147	0	0	0	0	0	46	2	1	0	0	50
14	Changiweg (ten westen van Kingsfordweg)	2	207	7	6	0	0	1	108	0	0	0	0	0	34	1	1	0	0	50
15	Kingsfordweg (Teleportboulevard - Changiweg)	2	165	6	4	0	0	1	86	0	0	0	0	0	27	1	1	0	0	50
16	Changiweg (Kingsfordweg - Sloterdijkerweg)	4	373	13	10	0	0	2	193	0	0	0	0	0	61	2	2	0	0	50
17	S102 Basisweg (S103 Seineweg - Radarweg)	11	979	49	56	21	0	5	607	5	3	9	0	1	186	12	10	7	0	70
18	S102 Basisweg (Radarweg - La Guardiaweg)	12	1063	53	61	27	0	6	659	5	3	12	0	1	202	13	11	10	0	50
19	La Guardiaweg (S102 Basisweg - Hatostraat)	4	400	14	11	0	0	2	208	1	0	0	0	0	65	2	2	0	0	50
20	S102 Basisweg (La Guardiaweg - westelijke aansluiting A10)	17	1577	79	90	27	0	9	978	7	4	12	0	2	300	19	16	10	0	50
21	S102 Basisweg (westelijke aansluiting A10 - oostelijke aansluiting A10)	18	1595	80	91	21	0	9	989	8	4	10	0	2	303	20	16	8	0	50
22	S102 Basisweg (oostelijke aansluiting A10 - Kabelweg)	17	1512	76	87	15	0	8	937	7	4	7	0	2	287	19	15	6	0	50
23	A10 oostelijke afrit S103	12	1103	30	18	3	0	6	684	3	1	1	0	1	210	6	4	1	0	80
24	A10 westelijke toerit S103	11	986	27	16	1	0	5	611	2	1	1	0	1	187	5	3	0	0	80
25	A10 (af-/toerit S103 - zuidelijke af-/toerit S102)	96	8744	429	567	4	0	31	3401	46	57	2	0	8	1376	72	100	1	0	80
26	A10 (zuidelijke af-/toerit S102 - noordelijke af-/toerit S102)	68	6207	305	402	0	0	22	2414	33	41	0	0	6	977	51	71	0	0	80
27	A10 (noordelijke af-/toerit S102 - Westrandweg)	93	8433	414	547	15	0	30	3280	44	55	7	0	8	1327	69	96	5	0	80
28	A10 oostelijke afrit S102	13	1158	35	38	4	0	6	718	3	2	2	0	1	220	6	8	1	0	80
29	A10 oostelijke toerit S102	12	1074	32	35	10	0	6	666	3	1	4	0	1	204	6	7	3	0	80
30	A10 westelijke afrit S102	12	1072	32	35	6	0	6	664	3	1	3	0	1	204	6	7	2	0	80
31	A10 westelijke toerit S102	14	1275	38	42	0	0	7	790	4	2	0	0	1	242	7	8	0	0	80
32	Westrandweg (S102 Westpoortweg - A10)	17	1518	46	50	0	0	8	941	5	2	0	0	2	288	8	10	0	0	100
33	Ringlijn (metro lijn 50)	0	0	0	0	0	13	0	0	0	0	0	5	0	0	0	0	0	2	50

Jaar		weekgemiddelde						weekgemiddelde						weekgemiddelde						gemiddelde weekdag incl.bus									
Referentiesituatie 2020 (autonome ontwikkeling)		Gemiddeld daguur t.b.v. geluidberekeningen:						Gemiddeld avonduur t.b.v. geluidberekeningen:						Gemiddeld nachtuur t.b.v. geluidberekeningen:						Etmal gemiddelden t.b.v. de berekening luchtkwaliteit:									
nr	Omschrijving	MO	LV	MV	ZV	bus	tram	MO	LV	MV	ZV	bus	tram	MO	LV	MV	ZV	bus	tram	MVT	VRV	%VRV	MV	%MV	ZV	%ZV	bus	%Bus	
1	S103 Haarlemmerweg (Admiraal de Ruijterweg - oostelijke afrit A10)	15	1259	37	18	22	0	8	831	3	1	10	0	2	306	8	3	7	0	22250	1110	5,0%	515	2,3%	240	1,1%	355	1,6%	
2	S103 Haarlemmerweg (oostelijke afrit A10 - westelijke toerit A10)	12	1031	33	31	26	0	7	681	3	1	12	0	2	251	7	5	8	0	18650	1305	7,0%	460	2,5%	425	2,3%	425	2,3%	
3	S103 Haarlemmerweg (westelijke toerit A10 - Kimpoweg)	12	993	31	30	26	0	6	656	2	1	12	0	2	241	7	5	8	0	18000	1275	7,1%	440	2,5%	410	2,3%	425	2,4%	
4	S103 Haarlemmerweg (Kimpoweg - Radarweg)	14	1159	37	35	26	0	7	765	3	2	12	0	2	282	8	6	8	0	20900	1415	6,8%	515	2,5%	475	2,3%	425	2,0%	
5	S103 Haarlemmerweg (Radarweg - S103 Seineweg)	14	1171	37	36	3	0	7	773	3	2	1	0	2	295	8	6	1	0	20750	1045	5,0%	520	2,5%	480	2,3%	45	0,2%	
6	Radarweg (S103 Haarlemmerweg - Arlandaweg)	6	501	12	8	34	0	3	330	1	0	15	0	1	122	2	1	11	0	9250	820	8,9%	160	1,7%	105	1,1%	560	6,0%	
7	Radarweg (Arlandaweg - Naritaweg)	5	423	11	13	34	9	3	279	1	0	15	4	1	103	2	2	11	1	8000	880	11,0%	150	1,9%	175	2,2%	560	7,0%	
8	Radarweg (Naritaweg - S102 Basisweg)	5	420	11	13	51	0	3	277	1	0	23	0	1	102	2	2	17	0	8250	1165	14,1%	150	1,8%	175	2,1%	845	10,2%	
9	Naritaweg (Radarweg - S103 Seineweg)	3	220	10	16	14	0	1	123	1	1	6	0	0	52	1	3	6	0	4200	585	13,9%	130	3,1%	215	5,1%	240	5,7%	
10	Arlandaweg (Radarweg - Kimpoweg)	4	303	9	8	0	9	2	167	0	0	0	4	0	63	1	1	0	1	5100	220	4,3%	120	2,4%	100	2,0%	0	0,0%	
11	Arlandaweg/Kingsfordweg (Kimpoweg - Teleportboulevard)	5	388	12	10	0	9	2	215	0	0	0	4	1	81	2	1	0	1	6550	285	4,3%	155	2,4%	130	2,0%	0	0,0%	
12	Kimpoweg (S103 Haarlemmerweg - Arlandaweg)	7	570	13	9	0	0	4	376	1	0	0	0	1	139	2	2	0	0	9900	300	3,0%	180	1,8%	120	1,2%	0	0,0%	
13	Teleportboulevard	3	245	7	6	0	0	1	135	0	0	0	0	0	51	1	1	0	0	4100	180	4,3%	100	2,4%	80	2,0%	0	0,0%	
14	Changiweg (ten westen van Kingsfordweg)	2	179	5	4	0	0	1	99	0	0	0	0	0	38	1	1	0	0	3000	130	4,3%	70	2,4%	60	2,0%	0	0,0%	
15	Kingsfordweg (Teleportboulevard - Changiweg)	2	143	4	4	0	0	1	79	0	0	0	0	0	30	1	0	0	0	2400	105	4,3%	60	2,4%	45	2,0%	0	0,0%	
16	Changiweg (Kingsfordweg - Sloterdijkerweg)	4	322	10	8	0	0	2	178	0	0	0	0	0	67	1	1	0	0	5450	235	4,3%	130	2,4%	105	2,0%	0	0,0%	
17	S102 Basisweg (S103 Seineweg - Radarweg)	10	847	36	45	19	0	5	559	3	2	9	0	1	206	8	7	6	0	15750	1430	9,1%	515	3,3%	605	3,8%	310	2,0%	
18	S102 Basisweg (Radarweg - La Guardiaweg)	11	919	39	49	25	0	6	607	3	2	11	0	1	223	9	8	9	0	17150	1635	9,5%	560	3,3%	655	3,8%	420	2,4%	
19	La Guardiaweg (S102 Basisweg - Hatostraat)	4	346	11	9	0	0	2	191	0	0	0	0	0	72	1	1	0	0	5850	255	4,3%	140	2,4%	115	2,0%	0	0,0%	
20	S102 Basisweg (La Guardiaweg - westelijke aansluiting A10)	16	1364	58	72	25	0	9	900	5	3	11	0	2	332	13	12	9	0	25250	2220	8,8%	830	3,3%	975	3,9%	420	1,7%	
21	S102 Basisweg (westelijke aansluiting A10 - oostelijke aansluiting A10)	16	1380	59	73	20	0	9	911	5	3	9	0	2	335	13	12	7	0	25450	2155	8,5%	840	3,3%	985	3,9%	330	1,3%	
22	S102 Basisweg (oostelijke aansluiting A10 - Kabelweg)	15	1308	56	69	14	0	8	863	5	3	6	0	2	318	13	12	6	0	24050	1970	8,2%	795	3,3%	935	3,9%	240	1,0%	
23	A10 oostelijke afrit S103	11	954	22	15	3	0	6	630	2	1	1	0	1	232	4	3	1	0	16600	545	3,3%	300	1,8%	200	1,2%	45	0,3%	
24	A10 westelijke toerit S103	10	852	20	13	1	0	5	563	2	0	1	0	1	207	3	2	0	0	14800	470	3,2%	270	1,8%	180	1,2%	20	0,2%	
25	A10 (af-toerit S103 - zuidelijke af-toerit S102)	89	7563	316	452	3	0	30	3131	30	41	2	0	10	1523	49	74	1	0	128400	10550	8,2%	4315	3,4%	6180	4,8%	55	0,0%	
26	A10 (zuidelijke af-toerit S102 - noordelijke af-toerit S102)	64	5369	225	321	0	0	22	2223	22	29	0	0	7	1081	35	53	0	0	91100	7450	8,2%	3060	3,4%	4390	4,8%	0	0,0%	
27	A10 (noordelijke af-toerit S102 - Westrandweg)	86	7294	305	436	14	0	29	3019	29	40	6	0	9	1469	48	72	5	0	124000	10355	8,4%	4160	3,4%	5960	4,8%	235	0,2%	
28	A10 oostelijke afrit S102	12	1002	26	30	3	0	6	661	2	1	2	0	2	244	4	6	1	0	17700	820	4,6%	350	2,0%	415	2,3%	55	0,3%	
29	A10 oostelijke toerit S102	11	929	24	28	9	0	6	613	2	1	4	0	1	226	4	5	3	0	16500	855	5,2%	325	2,0%	385	2,3%	145	0,9%	
30	A10 westelijke afrit S102	11	927	24	28	5	0	6	612	2	1	2	0	1	225	4	5	2	0	16400	800	4,9%	325	2,0%	380	2,3%	90	0,5%	
31	A10 westelijke toerit S102	13	1102	28	33	0	0	7	728	3	1	0	0	2	268	5	6	0	0	19400	845	4,3%	390	2,0%	455	2,3%	0	0,0%	
32	Westrandweg (S102 Westpoortweg - A10)	16	1313	34	40	0	0	8	866	3	1	0	0	2	319	6	7	0	0	23100	1005	4,3%	460	2,0%	540	2,3%	0	0,0%	
33	Ringlijn (metro lijn 50)	0	0	0	0	0	12	0	0	0	0	0	5	0	0	0	0	0	2	0	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	

Jaar		werkdaggemiddelde						werkdaggemiddelde						werkdaggemiddelde						
Projectsituatie 2020 (planontwikkeling)		Gemiddeld daguur t.b.v. geluidberekeningen:						Gemiddeld avonduur t.b.v. geluidberekeningen:						Gemiddeld nachtuur t.b.v. geluidberekeningen:						
nr	Omschrijving	MO	LV	MV	ZV	bus	tram	MO	LV	MV	ZV	bus	tram	MO	LV	MV	ZV	bus	tram	Max.snelheid
1	S103 Haarlemmerweg (Admiraal de Ruijterweg - oostelijke afrit A10)	16	1453	50	22	23	0	8	901	4	1	11	0	2	276	11	4	8	0	50
2	S103 Haarlemmerweg (oostelijke afrit A10 - westelijke toerit A10)	13	1204	45	40	28	0	7	746	4	2	13	0	1	229	11	7	9	0	50
3	S103 Haarlemmerweg (westelijke toerit A10 - Kimpoweg)	13	1200	44	40	28	0	7	744	4	2	13	0	1	228	11	7	9	0	70
4	S103 Haarlemmerweg (Kimpoweg - Radarweg)	15	1383	51	46	28	0	8	858	5	2	13	0	2	263	12	8	9	0	70
5	S103 Haarlemmerweg (Radarweg - S103 Seineweg)	15	1402	52	46	3	0	8	869	5	2	1	0	2	266	12	8	1	0	70
6	Radarweg (S103 Haarlemmerweg - Arlandaweg)	7	601	16	10	37	0	3	373	1	0	17	0	1	114	3	2	12	0	50
7	Radarweg (Arlandaweg - Naritaweg)	6	548	16	18	37	10	3	340	2	1	17	4	1	104	3	4	12	2	50
8	Radarweg (Naritaweg - S102 Basisweg)	6	529	16	17	55	0	3	328	2	1	25	0	1	100	3	3	19	0	50
9	Naritaweg (Radarweg - S103 Seineweg)	3	290	15	23	15	0	1	153	1	1	7	0	0	54	2	4	6	0	50
10	Arlandaweg (Radarweg - Kimpoweg)	4	403	14	11	0	10	2	209	1	0	0	4	0	66	2	2	0	2	50
11	Arlandaweg/Kingsfordweg (Kimpoweg - Teleportboulevard)	5	484	17	13	0	10	2	251	1	0	0	4	0	79	3	2	0	2	50
12	Kimpoweg (S103 Haarlemmerweg - Arlandaweg)	8	767	21	13	0	0	4	475	2	1	0	0	1	146	4	3	0	0	50
13	Teleportboulevard	4	343	12	9	0	0	2	178	0	0	0	0	0	56	2	1	0	0	50
14	Changiweg (ten westen van Kingsfordweg)	3	259	9	7	0	0	1	135	0	0	0	0	0	42	1	1	0	0	50
15	Kingsfordweg (Teleportboulevard - Changiweg)	2	141	5	4	0	0	1	73	0	0	0	0	0	23	1	1	0	0	50
16	Changiweg (Kingsfordweg - Sloterdijkerweg)	4	400	14	11	0	0	2	208	1	0	0	0	0	65	2	2	0	0	50
17	S102 Basisweg (S103 Seineweg - Radarweg)	11	1010	51	58	21	0	6	626	5	3	9	0	1	192	12	10	7	0	70
18	S102 Basisweg (Radarweg - La Guardiaweg)	12	1089	55	62	27	0	6	675	5	3	12	0	1	207	13	11	10	0	50
19	La Guardiaweg (S102 Basisweg - Hatostraat)	5	425	15	11	0	0	2	221	1	0	0	0	0	70	2	2	0	0	50
20	S102 Basisweg (La Guardiaweg - westelijke aansluiting A10)	18	1626	82	93	27	0	9	1008	8	5	12	0	2	309	20	17	10	0	50
21	S102 Basisweg (westelijke aansluiting A10 - oostelijke aansluiting A10)	18	1631	82	93	21	0	9	1011	8	5	10	0	2	310	20	17	8	0	50
22	S102 Basisweg (oostelijke aansluiting A10 - Kabelweg)	17	1542	78	88	15	0	9	956	7	4	7	0	2	293	19	16	6	0	50
23	A10 oostelijke afrit S103	12	1112	30	19	3	0	6	690	3	1	1	0	1	211	6	4	1	0	80
24	A10 westelijke toerit S103	11	1026	28	17	1	0	6	636	2	1	1	0	1	195	5	3	0	0	80
25	A10 (af-toerit S103 - zuidelijke af-toerit S102)	96	8725	428	566	4	0	31	3393	46	57	2	0	8	1373	72	100	1	0	80
26	A10 (zuidelijke af-toerit S102 - noordelijke af-toerit S102)	68	6172	303	400	0	0	22	2400	32	40	0	0	6	972	51	70	0	0	80
27	A10 (noordelijke af-toerit S102 - Westrandweg)	93	8409	413	545	15	0	29	3270	44	55	7	0	8	1324	69	96	5	0	80
28	A10 oostelijke afrit S102	13	1162	35	38	4	0	6	720	3	2	2	0	1	221	6	8	1	0	80
29	A10 oostelijke toerit S102	12	1079	33	35	10	0	6	669	3	1	4	0	1	205	6	7	3	0	80
30	A10 westelijke afrit S102	12	1077	32	35	6	0	6	668	3	1	3	0	1	205	6	7	2	0	80
31	A10 westelijke toerit S102	14	1286	39	42	0	0	7	798	4	2	0	0	1	244	7	8	0	0	80
32	Westrandweg (S102 Westpoortweg - A10)	17	1509	45	50	0	0	8	936	5	2	0	0	2	287	8	10	0	0	100
33	Ringlijn (metro lijn 50)	0	0	0	0	0	13	0	0	0	0	0	5	0	0	0	0	0	2	50

Jaar		weekgemiddelde						weekgemiddelde						weekgemiddelde						gemiddelde weekdag incl.bus									
Projectsituatie 2020 (planontwikkeling)		Gemiddeld daguur t.b.v. geluidberekeningen:						Gemiddeld avonduur t.b.v. geluidberekeningen:						Gemiddeld nachtuur t.b.v. geluidberekeningen:						Etnaal gemiddelden t.b.v. de berekening luchtkwaliteit:									
nr	Omschrijving	MO	LV	MV	ZV	bus	tram	MO	LV	MV	ZV	bus	tram	MO	LV	MV	ZV	bus	tram	MVT	VRV	% VRV	MV	% MV	ZV	% ZV	bus	% Bus	
1	S103 Haarlemmerweg (Admiraal de Ruijterweg - oostelijke afrit A10)	15	1257	37	18	22	0	8	830	3	1	10	0	2	306	8	3	7	0	22200	1110	5,0%	515	2,3%	240	1,1%	355	1,6%	
2	S103 Haarlemmerweg (oostelijke afrit A10 - westelijke toerit A10)	12	1041	33	32	26	0	7	687	3	1	12	0	2	253	7	5	8	0	18850	1315	7,0%	465	2,5%	430	2,3%	425	2,2%	
3	S103 Haarlemmerweg (westelijke toerit A10 - Kimpoweg)	12	1038	33	32	26	0	7	685	3	1	12	0	2	252	7	5	8	0	18800	1310	7,0%	460	2,5%	425	2,3%	425	2,3%	
4	S103 Haarlemmerweg (Kimpoweg - Radarweg)	14	1196	38	36	26	0	8	790	3	2	12	0	2	291	8	6	8	0	21600	1445	6,7%	530	2,5%	490	2,3%	425	2,0%	
5	S103 Haarlemmerweg (Radarweg - S103 Seineweg)	14	1213	38	37	3	0	8	800	3	2	1	0	2	295	8	6	1	0	21500	1080	5,0%	540	2,5%	500	2,3%	45	0,2%	
6	Radarweg (S103 Haarlemmerweg - Arlandaweg)	6	520	12	8	34	0	3	343	1	0	15	0	1	126	2	1	11	0	9550	830	8,7%	165	1,7%	110	1,1%	560	5,8%	
7	Radarweg (Arlandaweg - Naritaweg)	6	474	12	14	34	9	3	313	1	1	15	4	1	115	2	3	11	1	8900	920	10,3%	165	1,9%	195	2,2%	560	6,3%	
8	Radarweg (Naritaweg - S102 Basisweg)	5	457	12	14	51	0	3	302	1	1	23	0	1	111	2	3	17	0	8900	1195	13,4%	160	1,8%	190	2,1%	845	9,5%	
9	Naritaweg (Radarweg - S103 Seineweg)	3	251	11	18	14	0	1	141	1	1	6	0	0	59	2	3	6	0	4750	635	13,3%	150	3,1%	245	5,1%	240	5,1%	
10	Arlandaweg (Radarweg - Kimpoweg)	4	348	11	9	0	9	2	192	0	0	0	4	0	73	1	1	0	1	5850	255	4,3%	140	2,4%	115	2,0%	0	0,0%	
11	Arlandaweg/Kingsfordweg (Kimpoweg - Teleportboulevard)	5	419	13	10	0	9	2	232	0	0	0	4	1	88	2	1	0	1	7050	305	4,3%	170	2,4%	140	2,0%	0	0,0%	
12	Kimpoweg (S103 Haarlemmerweg - Arlandaweg)	8	663	15	10	0	0	4	438	1	0	0	0	1	161	3	2	0	0	11500	350	3,0%	210	1,8%	140	1,2%	0	0,0%	
13	Teleportboulevard	4	297	9	7	0	0	2	164	0	0	0	0	0	62	1	1	0	0	5000	215	4,3%	120	2,4%	100	2,0%	0	0,0%	
14	Changiweg (ten westen van Kingsfordweg)	3	234	7	6	0	0	1	124	0	0	0	0	0	47	1	1	0	0	3800	165	4,3%	90	2,4%	75	2,0%	0	0,0%	
15	Kingsfordweg (Teleportboulevard - Changiweg)	1	122	4	3	0	0	1	67	0	0	0	0	0	26	1	0	0	0	2050	90	4,3%	50	2,4%	40	2,0%	0	0,0%	
16	Changiweg (Kingsfordweg - Sloterdijkerweg)	4	346	11	9	0	0	2	191	0	0	0	0	0	72	1	1	0	0	5850	255	4,3%	140	2,4%	115	2,0%	0	0,0%	
17	S102 Basisweg (S103 Seineweg - Radarweg)	10	874	37	46	19	0	6	577	3	2	9	0	1	212	9	8	6	0	16250	1465	9,0%	530	3,3%	625	3,8%	310	1,9%	
18	S102 Basisweg (Radarweg - La Guardiaweg)	11	942	40	50	25	0	6	622	3	2	11	0	1	229	9	8	9	0	17550	1665	9,5%	570	3,3%	670	3,8%	420	2,4%	
19	La Guardiaweg (S102 Basisweg - Hatostraat)	4	368	11	9	0	0	2	203	0	0	0	0	0	77	2	1	0	0	6200	270	4,3%	150	2,4%	120	2,0%	0	0,0%	
20	S102 Basisweg (La Guardiaweg - westelijke aansluiting A10)	17	1407	60	74	25	0	9	928	5	3	11	0	2	342	14	12	9	0	26050	2280	8,7%	855	3,3%	1005	3,9%	420	1,6%	
21	S102 Basisweg (westelijke aansluiting A10 - oostelijke aansluiting A10)	17	1411	60	74	20	0	9	931	5	3	9	0	2	343	14	12	7	0	26000	2195	8,4%	855	3,3%	1005	3,9%	330	1,3%	
22	S102 Basisweg (oostelijke aansluiting A10 - Kabelweg)	16	1333	57	70	14	0	9	880	5	3	6	0	2	324	13	12	6	0	24550	2005	8,2%	810	3,3%	950	3,9%	240	1,0%	
23	A10 oostelijke afrit S103	11	962	22	15	3	0	6	635	2	1	1	0	2	234	4	3	1	0	16700	550	3,3%	305	1,8%	200	1,2%	45	0,3%	
24	A10 westelijke toerit S103	10	887	20	14	1	0	6	586	2	1	1	0	1	216	4	3	0	0	15400	490	3,2%	280	1,8%	185	1,2%	20	0,1%	
25	A10 (af-toerit S103 - zuidelijke af-toerit S102)	89	7547	316	451	3	0	30	3124	30	41	2	0	10	1520	49	74	1	0	128100	10530	8,2%	4305	3,4%	6170	4,8%	55	0,0%	
26	A10 (zuidelijke af-toerit S102 - noordelijke af-toerit S102)	63	5339	223	319	0	0	21	2210	21	29	0	0	7	1075	35	52	0	0	90600	7410	8,2%	3045	3,4%	4365	4,8%	0	0,0%	
27	A10 (noordelijke af-toerit S102 - Westrandweg)	86	7273	304	435	14	0	29	3011	29	39	6	0	9	1465	48	71	5	0	123650	10330	8,4%	4150	3,4%	5945	4,8%	235	0,2%	
28	A10 oostelijke afrit S102	12	1005	26	30	3	0	6	663	2	1	2	0	2	244	4	6	1	0	17750	825	4,6%	355	2,0%	415	2,3%	55	0,3%	
29	A10 oostelijke toerit S102	11	933	24	28	9	0	6	616	2	1	4	0	1	227	4	5	3	0	16600	860	5,2%	330	2,0%	385	2,3%	145	0,9%	
30	A10 westelijke afrit S102	11	932	24	28	5	0	6	615	2	1	2	0	1	226	4	5	2	0	16500	800	4,9%	330	2,0%	385	2,3%	90	0,5%	
31	A10 westelijke toerit S102	13	1113	29	34	0	0	7	734	3	1	0	0	2	270	5	6	0	0	19600	850	4,3%	390	2,0%	460	2,3%	0	0,0%	
32	Westrandweg (S102 Westpoortweg - A10)	15	1305	34	40	0	0	8	861	3	1	0	0	2	317	6	7	0	0	23000	1000	4,3%	460	2,0%	540	2,3%	0	0,0%	
33	Ringlijn (metro lijn 50)	0	0	0	0	0	12	0	0	0	0	0	5	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%

Jaar		werkdaggemiddelde						werkdaggemiddelde						werkdaggemiddelde						
Referentiesituatie 2023 (autonome ontwikkeling)		Gemiddeld daguur t.b.v. geluidberekeningen:						Gemiddeld avonduur t.b.v. geluidberekeningen:						Gemiddeld nachtuur t.b.v. geluidberekeningen:						
nr	Omschrijving	MO	LV	MV	ZV	bus	tram	MO	LV	MV	ZV	bus	tram	MO	LV	MV	ZV	bus	tram	Max.snelheid
1	S103 Haarlemmerweg (Admiraal de Ruijterweg - oostelijke afrit A10)	16	1416	49	22	23	0	8	878	4	1	11	0	2	269	11	4	8	0	50
2	S103 Haarlemmerweg (oostelijke afrit A10 - westelijke toerit A10)	13	1149	43	38	28	0	6	712	4	2	13	0	1	218	10	7	9	0	50
3	S103 Haarlemmerweg (westelijke toerit A10 - Kimpoweg)	12	1103	41	36	28	0	6	684	4	2	13	0	1	210	10	7	9	0	70
4	S103 Haarlemmerweg (Kimpoweg - Radarweg)	15	1321	49	44	28	0	7	819	4	2	13	0	2	251	12	8	9	0	70
5	S103 Haarlemmerweg (Radarweg - S103 Seineweg)	15	1353	50	45	3	0	8	839	4	2	1	0	2	257	12	8	1	0	70
6	Radarweg (S103 Haarlemmerweg - Arlandaweg)	6	575	16	10	37	0	3	357	1	0	17	0	1	109	3	2	12	0	50
7	Radarweg (Arlandaweg - Naritaweg)	5	485	15	16	37	10	3	301	1	1	17	4	1	92	3	3	12	2	50
8	Radarweg (Naritaweg - S102 Basisweg)	5	491	15	16	55	0	3	304	1	1	25	0	1	93	3	3	19	0	50
9	Naritaweg (Radarweg - S103 Seineweg)	3	250	13	19	15	0	1	132	1	1	7	0	0	46	2	3	6	0	50
10	Arlandaweg (Radarweg - Kimpoweg)	4	351	13	9	0	10	2	182	0	0	0	4	0	57	2	1	0	2	50
11	Arlandaweg/Kingsfordweg (Kimpoweg - Teleportboulevard)	5	456	16	12	0	10	2	237	1	0	0	4	0	75	2	2	0	2	50
12	Kimpoweg (S103 Haarlemmerweg - Arlandaweg)	7	654	18	11	0	0	4	406	2	0	0	0	1	124	3	2	0	0	50
13	Teleportboulevard	3	283	10	8	0	0	1	147	0	0	0	0	0	46	2	1	0	0	50
14	Changiweg (ten westen van Kingsfordweg)	2	210	7	6	0	0	1	109	0	0	0	0	0	34	1	1	0	0	50
15	Kingsfordweg (Teleportboulevard - Changiweg)	2	173	6	5	0	0	1	90	0	0	0	0	0	28	1	1	0	0	50
16	Changiweg (Kingsfordweg - Sloterdijkerweg)	4	383	14	10	0	0	2	199	1	0	0	0	0	63	2	2	0	0	50
17	S102 Basisweg (S103 Seineweg - Radarweg)	11	994	50	57	21	0	6	617	5	3	9	0	1	189	12	10	7	0	70
18	S102 Basisweg (Radarweg - La Guardiaweg)	12	1073	54	61	27	0	6	665	5	3	12	0	1	204	13	11	10	0	50
19	La Guardiaweg (S102 Basisweg - Hatostraat)	4	398	14	11	0	0	2	207	1	0	0	0	0	65	2	2	0	0	50
20	S102 Basisweg (La Guardiaweg - westelijke aansluiting A10)	17	1587	80	91	27	0	9	984	7	4	12	0	2	302	19	16	10	0	50
21	S102 Basisweg (westelijke aansluiting A10 - oostelijke aansluiting A10)	18	1599	80	92	21	0	9	991	8	4	10	0	2	304	20	16	8	0	50
22	S102 Basisweg (oostelijke aansluiting A10 - Kabelweg)	17	1525	77	87	15	0	9	945	7	4	7	0	2	290	19	16	6	0	50
23	A10 oostelijke afrit S103	13	1142	31	19	3	0	6	708	3	1	1	0	1	217	6	4	1	0	80
24	A10 westelijke toerit S103	11	1007	27	17	1	0	6	625	2	1	1	0	1	191	5	3	0	0	80
25	A10 (af-/toerit S103 - zuidelijke af-/toerit S102)	97	8828	433	572	4	0	31	3433	46	58	2	0	8	1390	73	101	1	0	80
26	A10 (zuidelijke af-/toerit S102 - noordelijke af-/toerit S102)	69	6254	307	406	0	0	22	2432	33	41	0	0	6	984	51	71	0	0	80
27	A10 (noordelijke af-/toerit S102 - Westrandweg)	94	8517	418	552	15	0	30	3312	45	56	7	0	8	1341	70	97	5	0	80
28	A10 oostelijke afrit S102	14	1267	38	42	4	0	7	786	4	2	2	0	1	241	7	8	1	0	80
29	A10 oostelijke toerit S102	12	1098	33	36	10	0	6	681	3	1	4	0	1	209	6	7	3	0	80
30	A10 westelijke afrit S102	12	1095	33	36	6	0	6	679	3	1	3	0	1	208	6	7	2	0	80
31	A10 westelijke toerit S102	14	1290	39	42	0	0	7	800	4	2	0	0	1	245	7	8	0	0	80
32	Westrandweg (S102 Westpoortweg - A10)	19	1734	52	57	0	0	10	1075	5	2	0	0	2	330	9	11	0	0	100
33	Ringlijn (metro lijn 50)	0	0	0	0	0	13	0	0	0	0	0	5	0	0	0	0	0	2	50

Jaar		weekgemiddelde					weekgemiddelde					weekgemiddelde					gemiddelde weekdag incl.bus											
Referentiesituatie 2023 (autonome ontwikkeling)		Gemiddeld daguur t.b.v. geluidberekeningen:					Gemiddeld avonduur t.b.v. geluidberekeningen:					Gemiddeld nachtuur t.b.v. geluidberekeningen:					Etmal gemiddelden t.b.v. de berekening luchtkwaliteit:											
nr	Omschrijving	MO	LV	MV	ZV	bus	tram	MO	LV	MV	ZV	bus	tram	MO	LV	MV	ZV	bus	tram	MVT	VRV	% VRV	MV	% MV	ZV	% ZV	bus	% Bus
1	S103 Haarlemmerweg (Admiraal de Ruijterweg - oostelijke afrit A10)	14	1225	36	17	22	0	8	808	3	1	10	0	2	298	7	3	7	0	21650	1090	5,0%	500	2,3%	230	1,1%	355	1,6%
2	S103 Haarlemmerweg (oostelijke afrit A10 - westelijke toerit A10)	12	994	31	30	26	0	6	656	2	1	12	0	2	242	7	5	8	0	18000	1275	7,1%	440	2,5%	410	2,3%	425	2,4%
3	S103 Haarlemmerweg (westelijke toerit A10 - Kimpoweg)	11	954	30	29	26	0	6	630	2	1	12	0	1	232	7	5	8	0	17300	1240	7,2%	425	2,5%	390	2,3%	425	2,5%
4	S103 Haarlemmerweg (Kimpoweg - Radarweg)	14	1143	36	35	26	0	7	754	3	2	12	0	2	278	8	6	8	0	20650	1400	6,8%	510	2,5%	470	2,3%	425	2,1%
5	S103 Haarlemmerweg (Radarweg - S103 Seineweg)	14	1170	37	36	3	0	7	772	3	2	1	0	2	285	8	6	1	0	20750	1045	5,0%	520	2,5%	480	2,3%	45	0,2%
6	Radarweg (S103 Haarlemmerweg - Arlandaweg)	6	498	11	8	34	0	3	328	1	0	15	0	1	121	2	1	11	0	9200	820	8,9%	155	1,7%	105	1,1%	560	6,1%
7	Radarweg (Arlandaweg - Naritaweg)	5	420	11	13	34	9	3	277	1	0	15	4	1	102	2	2	11	1	7950	880	11,1%	150	1,9%	175	2,2%	560	7,0%
8	Radarweg (Naritaweg - S102 Basisweg)	5	424	11	13	51	0	3	280	1	0	23	0	1	103	2	2	17	0	8300	1170	14,1%	150	1,8%	175	2,1%	845	10,2%
9	Naritaweg (Radarweg - S103 Seineweg)	3	217	10	16	14	0	1	121	1	1	6	0	0	51	1	3	6	0	4150	580	14,0%	130	3,1%	210	5,1%	240	5,8%
10	Arlandaweg (Radarweg - Kimpoweg)	4	304	9	8	0	9	2	168	0	0	0	4	0	64	1	1	0	1	5100	220	4,3%	120	2,4%	100	2,0%	0	0,0%
11	Arlandaweg/Kingsfordweg (Kimpoweg - Teleportboulevard)	5	395	12	10	0	9	2	218	0	0	0	4	1	83	2	1	0	1	6650	290	4,3%	160	2,4%	130	2,0%	0	0,0%
12	Kimpoweg (S103 Haarlemmerweg - Arlandaweg)	7	566	13	9	0	0	4	374	1	0	0	0	1	138	2	2	0	0	9800	295	3,0%	180	1,8%	120	1,2%	0	0,0%
13	Teleportboulevard	3	244	7	6	0	0	1	135	0	0	0	0	0	51	1	1	0	0	4100	180	4,3%	100	2,4%	80	2,0%	0	0,0%
14	Changiweg (ten westen van Kingsfordweg)	2	182	6	5	0	0	1	100	0	0	0	0	0	38	1	1	0	0	3050	135	4,3%	75	2,4%	60	2,0%	0	0,0%
15	Kingsfordweg (Teleportboulevard - Changiweg)	2	150	5	4	0	0	1	83	0	0	0	0	0	31	1	1	0	0	2500	110	4,3%	60	2,4%	50	2,0%	0	0,0%
16	Changiweg (Kingsfordweg - Sloterdijkerweg)	4	331	10	8	0	0	2	183	0	0	0	0	0	69	1	1	0	0	5600	240	4,3%	135	2,4%	110	2,0%	0	0,0%
17	S102 Basisweg (S103 Seineweg - Radarweg)	10	860	37	45	19	0	5	568	3	2	9	0	1	209	8	8	6	0	16000	1450	9,1%	520	3,3%	615	3,8%	310	2,0%
18	S102 Basisweg (Radarweg - La Guardiaweg)	11	928	40	49	25	0	6	612	3	2	11	0	1	226	9	8	9	0	17300	1645	9,5%	565	3,3%	660	3,8%	420	2,4%
19	La Guardiaweg (S102 Basisweg - Hatostraat)	4	345	10	9	0	0	2	190	0	0	0	0	0	72	1	1	0	0	5800	250	4,3%	140	2,4%	115	2,0%	0	0,0%
20	S102 Basisweg (La Guardiaweg - westelijke aansluiting A10)	16	1373	59	72	25	0	9	906	5	3	11	0	2	334	13	12	9	0	25400	2235	8,8%	835	3,3%	980	3,9%	420	1,7%
21	S102 Basisweg (westelijke aansluiting A10 - oostelijke aansluiting A10)	16	1383	59	73	20	0	9	913	5	3	9	0	2	336	14	12	7	0	25500	2160	8,5%	840	3,3%	985	3,9%	330	1,3%
22	S102 Basisweg (oostelijke aansluiting A10 - Kabelweg)	16	1319	57	70	14	0	8	870	5	3	6	0	2	321	13	12	6	0	24250	1985	8,2%	800	3,3%	940	3,9%	240	1,0%
23	A10 oostelijke afrit S103	12	988	23	15	3	0	6	652	2	1	1	0	2	240	4	3	1	0	17150	565	3,3%	310	1,8%	205	1,2%	45	0,3%
24	A10 westelijke toerit S103	10	871	20	13	1	0	6	575	2	0	1	0	1	212	3	2	0	0	15100	480	3,2%	275	1,8%	185	1,2%	20	0,1%
25	A10 (af-toerit S103 - zuidelijke af-toerit S102)	90	7635	319	456	3	0	31	3161	31	41	2	0	10	1538	50	75	1	0	129600	10650	8,2%	4355	3,4%	6240	4,8%	55	0,0%
26	A10 (zuidelijke af-toerit S102 - noordelijke af-toerit S102)	64	5409	226	323	0	0	22	2239	22	29	0	0	7	1090	35	53	0	0	91800	7505	8,2%	3085	3,4%	4420	4,8%	0	0,0%
27	A10 (noordelijke af-toerit S102 - Westrandweg)	87	7366	308	440	14	0	30	3049	30	40	6	0	10	1484	48	72	5	0	125250	10455	8,3%	4200	3,4%	6020	4,8%	235	0,2%
28	A10 oostelijke afrit S102	13	1096	28	33	3	0	7	723	3	1	2	0	2	266	5	6	1	0	19350	895	4,6%	385	2,0%	450	2,3%	55	0,3%
29	A10 oostelijke toerit S102	11	950	24	29	9	0	6	627	2	1	4	0	1	231	4	5	3	0	16850	870	5,2%	335	2,0%	390	2,3%	145	0,9%
30	A10 westelijke afrit S102	11	947	24	29	5	0	6	625	2	1	2	0	1	230	4	5	2	0	16750	815	4,9%	335	2,0%	390	2,3%	90	0,5%
31	A10 westelijke toerit S102	13	1116	29	34	0	0	7	737	3	1	0	0	2	271	5	6	0	0	19650	855	4,3%	395	2,0%	460	2,3%	0	0,0%
32	Westrandweg (S102 Westpoortweg - A10)	18	1500	39	45	0	0	10	990	3	2	0	0	2	365	7	8	0	0	26400	1145	4,3%	530	2,0%	620	2,3%	0	0,0%
33	Ringlijn (metro lijn 50)	0	0	0	0	0	12	0	0	0	0	0	5	0	0	0	0	0	2	0	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%

Jaar		werkdaggemiddelde						werkdaggemiddelde						werkdaggemiddelde						
Projectsituatie 2023 (planontwikkeling)		Gemiddeld daguur t.b.v. geluidberekeningen:						Gemiddeld avonduur t.b.v. geluidberekeningen:						Gemiddeld nachtuur t.b.v. geluidberekeningen:						
nr	Omschrijving	MO	LV	MV	ZV	bus	tram	MO	LV	MV	ZV	bus	tram	MO	LV	MV	ZV	bus	tram	Max.snelheid
1	S103 Haarlemmerweg (Admiraal de Ruijterweg - oostelijke afrit A10)	16	1413	48	21	23	0	8	876	4	1	11	0	2	268	11	4	8	0	50
2	S103 Haarlemmerweg (oostelijke afrit A10 - westelijke toerit A10)	13	1165	43	38	28	0	7	722	4	2	13	0	1	221	10	7	9	0	50
3	S103 Haarlemmerweg (westelijke toerit A10 - Kimpoweg)	13	1158	43	38	28	0	6	718	4	2	13	0	1	220	10	7	9	0	70
4	S103 Haarlemmerweg (Kimpoweg - Radarweg)	15	1370	51	45	28	0	8	849	4	2	13	0	2	260	12	8	9	0	70
5	S103 Haarlemmerweg (Radarweg - S103 Seineweg)	15	1404	52	46	3	0	8	870	5	2	1	0	2	267	12	8	1	0	70
6	Radarweg (S103 Haarlemmerweg - Arlandaweg)	7	596	16	10	37	0	3	370	1	0	17	0	1	113	3	2	12	0	50
7	Radarweg (Arlandaweg - Naritaweg)	6	549	17	18	37	10	3	340	2	1	17	4	1	104	3	4	12	2	50
8	Radarweg (Naritaweg - S102 Basisweg)	6	540	16	18	55	0	3	335	2	1	25	0	1	103	3	4	19	0	50
9	Naritaweg (Radarweg - S103 Seineweg)	3	286	15	22	15	0	1	150	1	1	7	0	0	53	2	4	6	0	50
10	Arlandaweg (Radarweg - Kimpoweg)	4	405	14	11	0	10	2	210	1	0	0	4	0	66	2	2	0	2	50
11	Arlandaweg/Kingsfordweg (Kimpoweg - Teleportboulevard)	5	477	17	13	0	10	2	248	1	0	0	4	0	78	3	2	0	2	50
12	Kimpoweg (S103 Haarlemmerweg - Arlandaweg)	8	758	21	13	0	0	4	470	2	1	0	0	1	144	4	3	0	0	50
13	Teleportboulevard	4	330	12	9	0	0	2	171	0	0	0	0	0	54	2	1	0	0	50
14	Changiweg (ten westen van Kingsfordweg)	3	263	9	7	0	0	1	137	0	0	0	0	0	43	1	1	0	0	50
15	Kingsfordweg (Teleportboulevard - Changiweg)	2	147	5	4	0	0	1	76	0	0	0	0	0	24	1	1	0	0	50
16	Changiweg (Kingsfordweg - Sloterdijkerweg)	5	410	15	11	0	0	2	213	1	0	0	0	0	67	2	2	0	0	50
17	S102 Basisweg (S103 Seineweg - Radarweg)	11	1027	52	59	21	0	6	637	5	3	9	0	1	195	13	11	7	0	70
18	S102 Basisweg (Radarweg - La Guardiaweg)	12	1097	55	63	27	0	6	680	5	3	12	0	1	208	13	11	10	0	50
19	La Guardiaweg (S102 Basisweg - Hatostraat)	5	424	15	11	0	0	2	220	1	0	0	0	0	69	2	2	0	0	50
20	S102 Basisweg (La Guardiaweg - westelijke aansluiting A10)	18	1636	82	94	27	0	9	1014	8	5	12	0	2	311	20	17	10	0	50
21	S102 Basisweg (westelijke aansluiting A10 - oostelijke aansluiting A10)	18	1635	82	94	21	0	9	1014	8	5	10	0	2	311	20	17	8	0	50
22	S102 Basisweg (oostelijke aansluiting A10 - Kabelweg)	17	1556	78	89	15	0	9	965	7	4	7	0	2	296	19	16	6	0	50
23	A10 oostelijke afrit S103	13	1149	31	19	3	0	6	712	3	1	1	0	1	218	6	4	1	0	80
24	A10 westelijke toerit S103	11	1036	28	17	1	0	6	642	2	1	1	0	1	197	5	3	0	0	80
25	A10 (af-/toerit S103 - zuidelijke af-/toerit S102)	97	8815	433	572	4	0	31	3428	46	58	2	0	8	1388	72	101	1	0	80
26	A10 (zuidelijke af-/toerit S102 - noordelijke af-/toerit S102)	69	6230	306	404	0	0	22	2423	33	41	0	0	6	981	51	71	0	0	80
27	A10 (noordelijke af-/toerit S102 - Westrandweg)	94	8500	417	551	15	0	30	3306	45	56	7	0	8	1338	70	97	5	0	80
28	A10 oostelijke afrit S102	14	1270	38	42	4	0	7	787	4	2	2	0	1	241	7	8	1	0	80
29	A10 oostelijke toerit S102	12	1102	33	36	10	0	6	683	3	1	4	0	1	209	6	7	3	0	80
30	A10 westelijke afrit S102	12	1099	33	36	6	0	6	681	3	1	3	0	1	209	6	7	2	0	80
31	A10 westelijke toerit S102	14	1299	39	43	0	0	7	805	4	2	0	0	1	247	7	8	0	0	80
32	Westrandweg (S102 Westpoortweg - A10)	19	1729	52	57	0	0	10	1072	5	2	0	0	2	328	9	11	0	0	100
33	Ringlijn (metro lijn 50)	0	0	0	0	0	13	0	0	0	0	0	5	0	0	0	0	0	2	50

Jaar		weekgemiddelde					weekgemiddelde					weekgemiddelde					gemiddelde weekdag incl.bus											
Projectsituatie 2023 (planontwikkeling)		Gemiddeld daguur t.b.v. geluidberekeningen:					Gemiddeld avonduur t.b.v. geluidberekeningen:					Gemiddeld nachtuur t.b.v. geluidberekeningen:					Etnaal gemiddelden t.b.v. de berekening luchtkwaliteit:											
nr	Omschrijving	MO	LV	MV	ZV	bus	tram	MO	LV	MV	ZV	bus	tram	MO	LV	MV	ZV	bus	tram	MVT	VRV	% VRV	MV	%MV	ZV	% ZV	bus	% Bus
1	S103 Haarlemmerweg (Admiraal de Ruijterweg - oostelijke afrit A10)	14	1222	36	17	22	0	8	806	3	1	10	0	2	297	7	3	7	0	21600	1085	5,0%	500	2,3%	230	1,1%	355	1,7%
2	S103 Haarlemmerweg (oostelijke afrit A10 - westelijke toerit A10)	12	1008	32	31	26	0	6	665	3	1	12	0	2	245	7	5	8	0	18250	1285	7,0%	450	2,5%	415	2,3%	425	2,3%
3	S103 Haarlemmerweg (westelijke toerit A10 - Kimpoweg)	12	1002	32	30	26	0	6	661	3	1	12	0	2	244	7	5	8	0	18150	1280	7,1%	445	2,5%	410	2,3%	425	2,3%
4	S103 Haarlemmerweg (Kimpoweg - Radarweg)	14	1185	37	36	26	0	8	782	3	2	12	0	2	288	8	6	8	0	21400	1435	6,7%	525	2,5%	485	2,3%	425	2,0%
5	S103 Haarlemmerweg (Radarweg - S103 Seineweg)	14	1214	38	37	3	0	8	801	3	2	1	0	2	295	8	6	1	0	21550	1085	5,0%	540	2,5%	500	2,3%	45	0,2%
6	Radarweg (S103 Haarlemmerweg - Arlandaweg)	6	516	12	8	34	0	3	340	1	0	15	0	1	125	2	1	11	0	9500	830	8,7%	165	1,7%	110	1,1%	560	5,9%
7	Radarweg (Arlandaweg - Naritaweg)	6	475	12	14	34	9	3	313	1	1	15	4	1	115	2	3	11	1	8900	920	10,3%	165	1,9%	195	2,2%	560	6,3%
8	Radarweg (Naritaweg - S102 Basisweg)	6	467	12	14	51	0	3	308	1	1	23	0	1	114	2	3	17	0	9050	1200	13,2%	165	1,8%	195	2,1%	845	9,3%
9	Naritaweg (Radarweg - S103 Seineweg)	3	247	11	18	14	0	1	138	1	1	6	0	0	59	2	3	6	0	4700	630	13,4%	150	3,1%	240	5,1%	240	5,1%
10	Arlandaweg (Radarweg - Kimpoweg)	4	350	11	9	0	9	2	194	0	0	0	4	0	73	1	1	0	1	5900	255	4,3%	140	2,4%	115	2,0%	0	0,0%
11	Arlandaweg/Kingsfordweg (Kimpoweg - Teleportboulevard)	5	413	13	10	0	9	2	228	0	0	0	4	1	86	2	1	0	1	6950	300	4,3%	165	2,4%	135	2,0%	0	0,0%
12	Kimpoweg (S103 Haarlemmerweg - Arlandaweg)	8	656	15	10	0	0	4	433	1	0	0	0	1	159	3	2	0	0	11350	345	3,0%	205	1,8%	135	1,2%	0	0,0%
13	Teleportboulevard	3	285	9	7	0	0	2	158	0	0	0	0	0	60	1	1	0	0	4800	210	4,3%	115	2,4%	95	2,0%	0	0,0%
14	Changiweg (ten westen van Kingsfordweg)	3	227	7	6	0	0	1	126	0	0	0	0	0	48	1	1	0	0	3950	165	4,3%	90	2,4%	75	2,0%	0	0,0%
15	Kingsfordweg (Teleportboulevard - Changiweg)	2	127	4	3	0	0	1	70	0	0	0	0	0	27	1	0	0	0	2150	95	4,3%	50	2,4%	40	2,0%	0	0,0%
16	Changiweg (Kingsfordweg - Sloterdijkerweg)	4	355	11	9	0	0	2	196	0	0	0	0	0	74	2	1	0	0	6000	260	4,3%	145	2,4%	115	2,0%	0	0,0%
17	S102 Basisweg (S103 Seineweg - Radarweg)	11	888	38	47	19	0	6	586	3	2	9	0	1	216	9	8	6	0	16500	1485	9,0%	540	3,3%	635	3,8%	310	1,9%
18	S102 Basisweg (Radarweg - La Guardiaweg)	11	949	41	50	25	0	6	626	3	2	11	0	1	231	9	8	9	0	17700	1675	9,5%	575	3,3%	675	3,8%	420	2,4%
19	La Guardiaweg (S102 Basisweg - Hatostraat)	4	367	11	9	0	0	2	203	0	0	0	0	0	77	2	1	0	0	6200	270	4,3%	150	2,4%	120	2,0%	0	0,0%
20	S102 Basisweg (La Guardiaweg - westelijke aansluiting A10)	17	1415	61	75	25	0	9	934	5	3	11	0	2	344	14	12	9	0	26200	2290	8,7%	860	3,3%	1010	3,9%	420	1,6%
21	S102 Basisweg (westelijke aansluiting A10 - oostelijke aansluiting A10)	17	1414	61	75	20	0	9	933	5	3	9	0	2	344	14	12	7	0	26100	2200	8,4%	860	3,3%	1010	3,9%	330	1,3%
22	S102 Basisweg (oostelijke aansluiting A10 - Kabelweg)	16	1346	58	71	14	0	9	888	5	3	6	0	2	327	13	12	6	0	24750	2020	8,2%	815	3,3%	960	3,9%	240	1,0%
23	A10 oostelijke afrit S103	12	993	23	15	3	0	6	656	2	1	1	0	2	242	4	3	1	0	17250	565	3,3%	315	1,8%	210	1,2%	45	0,3%
24	A10 westelijke toerit S103	11	896	21	14	1	0	6	591	2	1	1	0	1	218	4	3	0	0	15550	495	3,2%	285	1,8%	190	1,2%	20	0,1%
25	A10 (af-toerit S103 - zuidelijke af-toerit S102)	90	7624	319	456	3	0	31	3156	31	41	2	0	10	1536	50	75	1	0	129400	10635	8,2%	4350	3,4%	6230	4,8%	55	0,0%
26	A10 (zuidelijke af-toerit S102 - noordelijke af-toerit S102)	64	5388	225	322	0	0	22	2231	22	29	0	0	7	1085	35	53	0	0	91450	7480	8,2%	3075	3,4%	4405	4,8%	0	0,0%
27	A10 (noordelijke af-toerit S102 - Westrandweg)	87	7352	308	439	14	0	29	3044	30	40	6	0	10	1481	48	72	5	0	125000	10435	8,4%	4195	3,4%	6010	4,8%	235	0,2%
28	A10 oostelijke afrit S102	13	1098	28	33	3	0	7	725	3	1	2	0	2	267	5	6	1	0	19400	895	4,6%	385	2,0%	455	2,3%	55	0,3%
29	A10 oostelijke toerit S102	11	953	24	29	9	0	6	629	2	1	4	0	1	232	4	5	3	0	16900	875	5,2%	335	2,0%	395	2,3%	145	0,9%
30	A10 westelijke afrit S102	11	950	24	29	5	0	6	627	2	1	2	0	1	231	4	5	2	0	16800	815	4,9%	335	2,0%	390	2,3%	90	0,5%
31	A10 westelijke toerit S102	13	1123	29	34	0	0	7	741	3	1	0	0	2	273	5	6	0	0	19750	860	4,3%	395	2,0%	465	2,3%	0	0,0%
32	Westrandweg (S102 Westpoortweg - A10)	18	1495	38	45	0	0	10	987	3	2	0	0	2	363	6	8	0	0	26300	1145	4,3%	525	2,0%	615	2,3%	0	0,0%
33	Ringlijn (metro lijn 50)	0	0	0	0	0	12	0	0	0	0	0	5	0	0	0	0	0	2	0	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%