

**Centrum Amsterdam-Noord  
Actualisatie luchtkwaliteitsonderzoek**

**Datum** 24 augustus 2011  
**Referentie** 20111100-03

Referentie 20111100-03  
Rapporttitel Centrum Amsterdam-Noord  
Actualisatie luchtkwaliteitsonderzoek

Datum 24 augustus 2011

Opdrachtgever Ontwikkelingsbedrijf Gemeente Amsterdam  
Projectbureau Noordwaarts  
Postbus 1104  
1000 BC AMSTERDAM

Contactpersoon Mevrouw W. Kempes

Behandeld door De heer ing. J.I.J.H. van Rooij  
De heer ing. M.J.E.J. Souren  
Cauberg-Huygen Raadgevende Ingenieurs BV  
St. Annalaan 60  
6217 KC MAASTRICHT  
Postbus 480  
6200 AL MAASTRICHT  
Telefoon 043-3467878  
Fax 043-3476347

## Inhoudsopgave

<b>1</b>	<b>Inleiding</b>	<b>3</b>
1.1	Leeswijzer	3
<b>2</b>	<b>Algemene gegevens</b>	<b>4</b>
2.1	Situering projectgebied	4
2.2	Doel van het onderzoek	5
2.3	Onderzoeksvarianten en zichtjaren	5
<b>3</b>	<b>Toetsingskader</b>	<b>7</b>
3.1	Wet luchtkwaliteit	7
3.1.1	NSL en CAN	8
3.1.2	Gevoelige bestemmingen	8
3.1.3	NIBM-bijdragen	8
3.1.4	Grenswaarden	9
3.2	RBL 2007	10
3.2.1	Toepasbaarheidbeginsel en blootstellingcriterium	11
<b>4</b>	<b>Uitgangspunten berekeningen</b>	<b>12</b>
4.1	Rekenmethoden	12
4.2	Beschouwde wegen	12
4.3	Rekenpunten	13
4.3.1	Rekenpunten stationsgebied	14
4.4	Verkeersgegevens	15
4.5	Rekenparameters SRM 1	15
4.6	Rekenparameters SRM 2	17
4.7	Generieke invoergegevens	17
4.8	Bronbijdrage per rekenpunt	17
4.8.1	Achtergrondconcentraties	18
4.8.2	Dubbeltelling	18
<b>5</b>	<b>Resultaten</b>	<b>19</b>
5.1	Resultaten ontsluitingswegen	19
5.2	Resultaten stationsgebied	21
5.3	Beschouwing rekenresultaten	23
<b>6</b>	<b>Samenvatting en conclusie</b>	<b>25</b>
<b>Bijlagen</b>		
Bijlage I	Verkeersgegevens (DIVV)	
Bijlage II	Actualisatie windtunnelstudie busstation Buikslotermeerplein (Peutz)	
Bijlage III	Invoergegevens en rekenparameters SRM 2	
Bijlage IV	Rekenresultaten SRM 2	
Bijlage V	Invoergegevens en rekenparameters SRM 1	
Bijlage VI	Rekenresultaten SRM 1	

## 1 Inleiding

In 2009 is door Cauberg-Huygen een gedetailleerd onderzoek uitgevoerd naar de gevolgen voor de luchtkwaliteit die samenhangen met de voorgenomen ontwikkeling van het centrumgebied Amsterdam-Noord (hierna CAN). De resultaten van het desbetreffende onderzoek zijn samengevat in het onderzoeksrapport van 13 november 2009<sup>1</sup>.

De besluitvorming in het kader van de Wet ruimtelijke ordening (hierna de bestemmingsplanprocedures) voor het project CAN is op dit moment nog in voorbereiding. Om een zorgvuldige besluitvorming mogelijk te maken is het luchtkwaliteitsonderzoek van 13 november 2009 geactualiseerd waarbij rekening gehouden is met de meest actuele verkeersprognoses voor de wegen binnen in de omgeving van het projectgebied CAN. Verder zijn bij actualisatie ook de meest recente inzichten met betrekking tot de achtergrondconcentraties van luchtverontreinigende stoffen en emissies door wegverkeer betrokken (peildatum: augustus 2011).

In voorliggende actualisatie zijn de concentraties luchtverontreinigende stoffen herberekend voor de maatgevende locaties binnen en in de directe omgeving van het projectgebied. Uitgangspunt voor de actualisatie is de situatie inclusief ontwikkeling en gefaseerde ingebruikname van de toekomstige functies uit het CAN.

De concentraties luchtverontreinigende stoffen langs de belangrijkste ontsluitingswegen van het CAN zijn herberekend met de standaardrekenmethoden voor het berekenen van de luchtkwaliteit nabij wegen uit de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007. De concentraties luchtverontreinigende stoffen in de directe omgeving van het nieuwe busstation Buikslotermeerplein binnen CAN zijn eveneens opnieuw in kaart gebracht op basis van de geactualiseerde uitgangspunten. Hiertoe is door Bureau Peutz een actualisatie uitgevoerd van het windtunnelonderzoek uit 2009<sup>2</sup>.

De berekende concentraties zijn getoetst aan de geldende wet- en regelgeving en vormen de basis voor het maken van een zorgvuldige afweging omtrent het aspect luchtkwaliteit in de ruimtelijke onderbouwing van het bestemmingsplan. In de voorliggende rapportage wordt verslag gedaan van de uitgangspunten en bevindingen van de uitgevoerde actualisatie.

### 1.1 Leeswijzer

Hoofdstuk 2 geeft een algemene beschrijving van de voorgenomen ontwikkeling en de beschouwde situaties. Verder wordt in hoofdstuk 2 nader ingegaan op het doel van het luchtkwaliteitsonderzoek. In hoofdstuk 3 wordt ingegaan op het juridische kader waarbinnen voorliggend onderzoek is uitgevoerd. In hoofdstuk 4 worden de (rekentechnische) uitgangspunten beschreven. In hoofdstuk 5 worden de resultaten en bevindingen van het onderzoek gepresenteerd. Tot slot wordt in hoofdstuk 6 een samenvatting gegeven van de belangrijkste conclusies van het onderzoek.

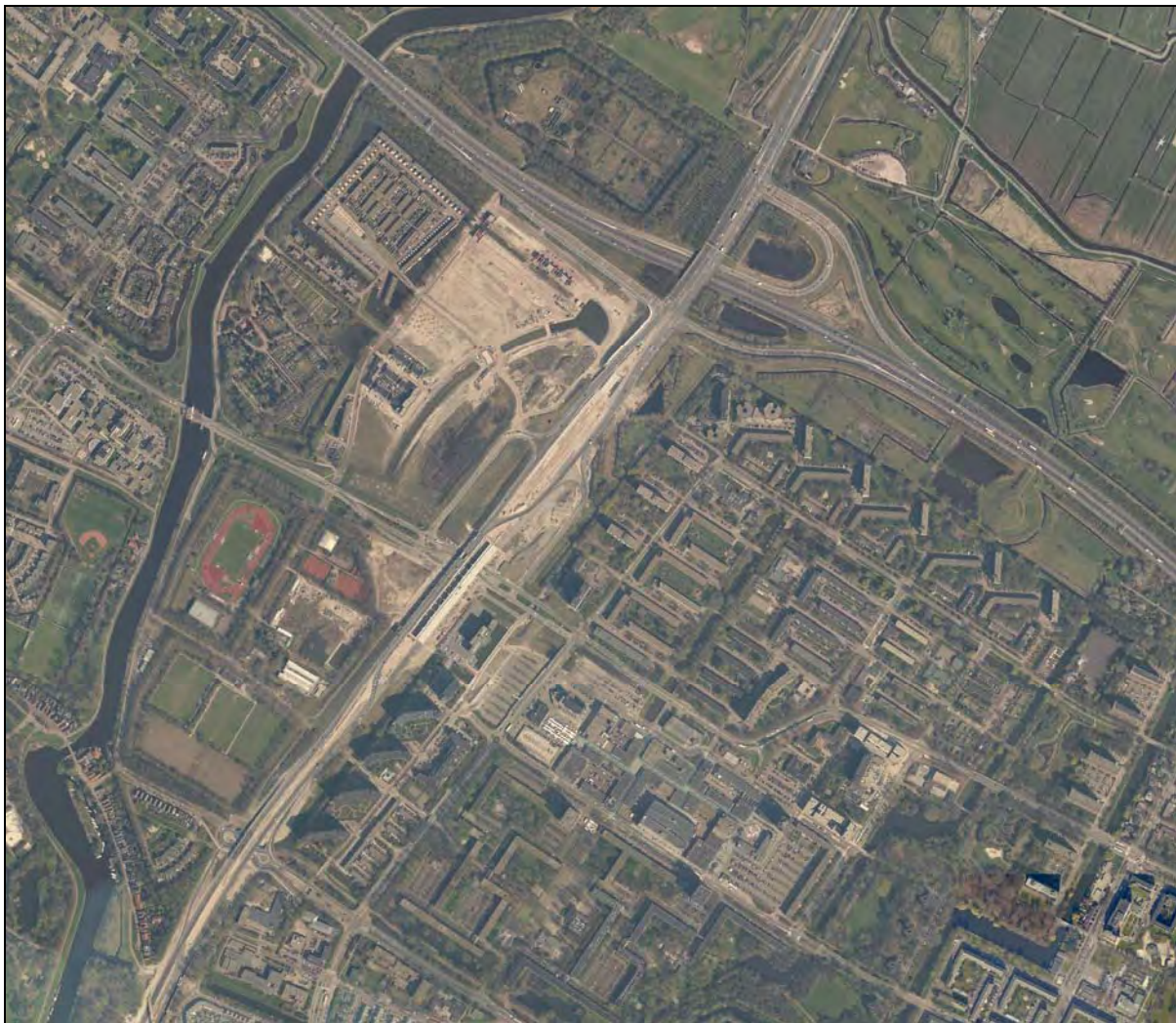
<sup>1</sup> Onderzoek luchtkwaliteit ontwikkelingsgebied CAN inclusief busstation Buikslotermeerplein, Cauberg-Huygen, d.d. 13 november 2009 (kenmerk 20081989-08).

<sup>2</sup> Luchtkwaliteitsonderzoek busstation Buikslotermeerplein te Amsterdam, Peutz d.d. 21 juli 2009 (Kenmerk FL19062-1).

## 2 Algemene gegevens

### 2.1 Situering projectgebied

Het projectgebied CAN is gelegen in het stadsdeel Amsterdam-Noord van de gemeente Amsterdam. Het projectgebied wordt in het westen begrensd door het Noordhollandsch Kanaal, in het noorden door de ring A10 en in het oosten wordt door het Buikslotermeerplein. In het zuiden wordt het plangebied begrensd door de Nieuwe Purmerweg. Een luchtfoto van het projectgebied en omgeving is weergegeven in figuur 2.1.



Figuur 2.1 Projectgebied CAN en omgeving (bron: Bureau Noordwaarts)

Het project CAN voorziet naast een vernieuwde stedenbouwkundige indeling van het gebied ook in de realisatie van nieuwe woningen, kantoren en voorzieningen. Ook is binnen het projectgebied de realisatie van een nieuw vervoersknooppunt voorzien. Dit knooppunt is geprojecteerd langs de Nieuwe Leeuwarderweg, direct ten zuiden van de IJdoornlaan en bestaat uit het metrostation Buikslotermeerplein en een busstation (voorheen gelegen op het Waddenwegviaduct).

Oplevering en ingebruikname van de nieuwe functies uit de het projectgebied CAN zal in de praktijk gefaseerd plaatsvinden vanaf medio 2011.

## 2.2 Doel van het onderzoek

Primair doel van het luchtkwaliteitsonderzoek is vast te stellen of de luchtkwaliteitsaspecten die samenhangen met de realisatie en ingebruikname van de functies uit het bestemmingsplan CAN voldoen aan geldende wet- en regelgeving. In dit kader zijn de concentraties luchtverontreinigende stoffen bepaald op maatgevende locaties binnen en in de directe omgeving van het projectgebied; locaties waar het effect van de voorgenomen ontwikkelingen op de luchtkwaliteit het grootst is c.q. locaties waar de hoogste concentraties luchtverontreinigende stoffen zijn te verwachten.

De concentraties berekend en beoordeeld conform de Wet luchtkwaliteit<sup>3</sup> en de daarmee samenhangende uitvoeringsregelgeving, vormen tevens de basis voor het maken van een goede afweging omtrent het aspect luchtkwaliteit in de ruimtelijke onderbouwing van de bestemmingsplannen. In hoofdstuk 3 wordt de inhoudelijke toetsing aan wet- en regelgeving nader toegelicht.

## 2.3 Onderzoeksvarianten en zichtjaren

De ingebruikname van de nieuwe functies uit het bestemmingsplan vindt gefaseerd plaats tussen 2011 en 2020. 2011 is derhalve het eerste jaar waarvoor de concentraties luchtverontreinigende stoffen zijn bepaald in het voorliggend onderzoek. Omdat in 2015 de grenswaarde NO<sub>2</sub> van kracht wordt, zijn ook voor 2015 de concentraties luchtverontreinigende stoffen berekend. Het laatste jaar waarvoor de concentraties luchtverontreinigende stoffen zijn berekend is het jaar 2020.

Voor het berekenen van de concentraties luchtverontreinigende stoffen in de jaren 2011, 2015 en 2020 is gebruik gemaakt van de verkeersprognoses inclusief ontwikkeling van CAN uit de rapportage Verkeersstudie CAN - definitief rapport<sup>4</sup> van de Dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer (DIVV). Voor de situatie 2020 inclusief ontwikkeling van CAN is daarbij uitgegaan van de worstcasevariant uit de verkeersstudie die ten opzichte van de gewone variant leidt tot een hogere verkeersdruk. Voor het herberekenen van de concentraties in de directe omgeving van het nieuwe busstation Buikslotermeerplein is vanuit een worstcase benadering uitgegaan van de ingebruikname van het busstation in 2011. Hierdoor worden de berekende concentraties in de omgeving van het busstation voor het jaar 2011 naar verwachting overschat.

In tabel 2.1 zijn de beschouwde onderzoeksvarianten beknopt weergegeven. Voor een beschrijving van de verkeerskundige varianten wordt verwezen naar de verkeersstudie van DIVV, zie bijlage I. Een uitgebreide beschrijving van de overige uitgangspunten per variant is opgenomen in hoofdstuk 4.

<sup>3</sup> Wet milieubeheer, titel 5.2 Luchtkwaliteitseisen.

<sup>4</sup> Verkeersstudie CAN - definitief rapport, DIVV gemeente Amsterdam d.d. 21 januari 2011.

Tabel 2.1: Onderzoeksvarianten per zichtjaar

Zichtjaar	Onderzoeksvariant
2011	Planvariant CAN 2011
2015	Planvariant CAN 2015
2020	Planvariant CAN 2020 worstcase

### 3 Toetsingskader

Het toetsingskader luchtkwaliteit voor het onderhavige plan is vastgelegd in de Wet luchtkwaliteit en onderliggende regelgeving. In de hiernavolgende paragrafen zijn de voornaamste bepalingen uit dit wettelijke kader kort toegelicht. Tevens is aangegeven hoe de bepalingen uit het wettelijk kader zijn betrokken bij de uitvoering van het onderhavige luchtkwaliteitsonderzoek.

#### 3.1 Wet luchtkwaliteit

Titel 5.2 (luchtkwaliteitseisen) van de gewijzigde Wm, in werking getreden op 15 november 2007, heeft betrekking op de luchtkwaliteitseisen en vervangt het Besluit luchtkwaliteit 2005. Titel 5.2 van de Wm wordt om die reden ook wel de Wet luchtkwaliteit genoemd.

De wijze waarop het aspect luchtkwaliteit in acht genomen dient te worden, is geregeld in artikel 5.16 van de wet en kan als volgt worden samengevat:

- indien aannemelijk is gemaakt dat grenswaarden niet worden overschreden bij realisatie van het plan, vormt het aspect luchtkwaliteit geen belemmering voor de realisatie van dat plan, zelfs niet indien het voorgenomen plan leidt tot een verslechtering van de luchtkwaliteit;
- indien aannemelijk is gemaakt dat bij realisatie van het plan de concentraties in de buitenlucht per saldo verbeteren of tenminste gelijk blijven, vormt het aspect luchtkwaliteit evenmin een belemmering voor de realisatie van dat plan;
- indien één of meerdere grenswaarde(n) word(en) overschreden bij realisatie van het plan, dan kan het voorgenomen plan alsnog worden gerealiseerd, indien het plan NIBM bijdraagt aan de concentraties van de stof waarvoor grenswaarden worden overschreden;
- indien één of meerdere grenswaarde(n) word(en) overschreden bij realisatie van het plan en het plan wel in betekenende mate bijdraagt aan de concentraties van de stof waarvoor grenswaarden worden overschreden, kan het plan alsnog worden gerealiseerd indien als gevolg van positieve effecten van het plan en/of als gevolg van met het plan samenhangende maatregelen, de kwaliteit van de lucht (elders) zodanig verbetert dat per saldo geen verslechtering optreedt (dit is de zogenaamde saldobenadering);
- indien een project genoemd of beschreven is in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (hierna NSL), of als het betrekking heeft op een daarin genoemde ontwikkeling of voorgenomen besluit of daarbinnen past, of in elk geval niet in strijd is met het NSL, dan vormt het aspect luchtkwaliteit geen belemmering voor de realisatie van dat plan.

De uitvoeringsregels voor de hiervoor omschreven beoordelingssystematiek zijn vastgelegd in onderstaande Algemene Maatregelen van Bestuur (AMvB's) en Ministeriële regelingen:

- AMvB - Niet in betekenende mate (NIBM) bijdragen (luchtkwaliteitseisen);
- AMvB - Gevoelige bestemmingen (luchtkwaliteitseisen);
- AMvB - Derogatie (luchtkwaliteitseisen);
- Ministeriële regeling NIBM-bijdragen (luchtkwaliteitseisen);
- Ministeriële regeling Beoordeling luchtkwaliteit 2007 (RBL 2007);
- Ministeriële regeling Wijziging regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007;
- Ministeriële regeling Projectsaldering luchtkwaliteit 2007.



### 3.1.1 NSL en CAN

Het NSL is op 1 augustus 2009 in werking getreden. Met het van kracht worden van het NSL hoeven (op grond van artikel 5.16 tweede lid onder d van de Wm) projecten die herkenbaar en representatief zijn opgenomen in het NSL, niet meer getoetst te worden aan grenswaarden. Voor de onderbouwing van de luchtkwaliteitsaspecten ten aanzien van dergelijke NSL-projecten, kan worden volstaan met een verwijzing naar het NSL en is géén luchtkwaliteitsonderzoek nodig. Een overzicht van de NSL-projecten is opgenomen in bijlage 8 en 9 van het NSL<sup>5</sup> en op de website [www.NSL-monitoring.nl](http://www.NSL-monitoring.nl).

Het bestemmingsplan CAN is in het NSL opgenomen als NSL-project 747 genaamd CAN gebied. Een afzonderlijke toets van het bestemmingsplan CAN aan de Wet luchtkwaliteit is derhalve strikt genomen niet nodig. Op verzoek van de gemeente Amsterdam zijn desalniettemin de consequenties voor de luchtkwaliteit vanwege de het bestemmingsplan gedetailleerd in kaart gebracht op basis van de meest recente inzichten.

### 3.1.2 Gevoelige bestemmingen

In de AMvB Gevoelige bestemmingen (luchtkwaliteitseisen) of kortweg het Besluit Gevoelige bestemmingen, zijn nadere regels gesteld om te voorkomen dat projecten doorgang vinden die leiden tot een toename van het aantal blootgestelden met een *verhoogde gevoeligheid* in gebieden met een (dreigende) overschrijding van één of meerdere grenswaarde(n).

Hiertoe zijn het Besluit Gevoelige bestemmingen afstanden tot rijkswegen en provinciale wegen opgenomen, waarbinnen (dreigende) grenswaarde overschrijdingen niet zonder nader onderzoek kunnen worden uitgesloten. Voor rijkswegen bedraagt deze afstand 300 meter en voor provinciale wegen 50 meter. Binnen deze afstanden mogen gevoelige bestemmingen alleen worden gerealiseerd, indien aan de hand van een luchtkwaliteitsonderzoek is aangetoond dat grenswaarden niet worden overschreden.

Binnen het projectgebied CAN zijn geen nieuwe gevoelige bestemmingen of uitbreidingen van bestaande gevoelige bestemmingen voorzien binnen 50 meter van provinciale of 300 meter van rijkswegen. Vanuit het Besluit Gevoelige bestemmingen gelden derhalve geen aanvullende eisen voor het bestemmingsplan.

### 3.1.3 NIBM-bijdragen

In de AMvB NIBM-bijdragen is geregeld tot welke bijdrage aan de concentraties sprake is van een NIBM-bijdrage.

Ingevolge de AMvB NIBM-bijdragen bedraagt na de inwerkingtreding van het NSL de NIBM-grens 3% van de jaargemiddelde grenswaarde van de betreffende stof. Voor de luchtkwaliteit maatgevende stoffen fijn stof en NO<sub>2</sub> komt dit overeen met een bijdrage aan de jaargemiddelde concentraties van 1,2 µm<sup>3</sup>. Voor projecten die NIBM-bijdragen leveren aan de concentraties luchtverontreinigende stoffen, kan besluitvorming plaatsvinden zonder dat toetsing aan de grenswaarden uit de Wm plaatsvindt.

<sup>5</sup> NSL, Kabinetsbesluit d.d. 10 juli 2009.

Volledigheidshalve wordt opgemerkt dat in het voorliggend onderzoek geen toetsing plaatsvindt aan het NIBM-criterium: de concentraties fijn stof en NO<sub>2</sub> zijn berekend en getoetst aan de grenswaarden uit de Wet luchtkwaliteit.

### 3.1.4 Grenswaarden

In bijlage II van de Wm (luchtkwaliteitseisen) zijn voor de volgende parameters grenswaarden voor de concentratie in de buitenlucht opgenomen:

- stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>): jaargemiddelde; uurgemiddelde; daarbij zijn 18 overschrijdingen per jaar toegestaan;
- stikstofoxide (NO<sub>x</sub>): jaargemiddelde;
- fijn stof (PM<sub>10</sub>): jaargemiddelde; daggemiddelde; daarbij zijn 35 overschrijdingen per jaar toegestaan;
- benzeen (C<sub>6</sub>H<sub>6</sub>): jaargemiddelde;
- zwaveldioxide (SO<sub>2</sub>): jaargemiddelde; aantal overschrijdingen 24-uurgemiddelde;
- lood (Pb): jaargemiddelde;
- koolmonoxide (CO): 98-percentiel (8 uur).

Uit metingen en berekeningen van het LML en PBL (o.a. de GCN) en het NSL, blijkt dat in Nederland alleen nog lokaal sprake is van een (dreigende) overschrijding van de grenswaarden voor de stoffen NO<sub>2</sub> en fijn stof (PM<sub>10</sub>). De grenswaarden voor overige luchtverontreinigende stoffen worden reeds geruime tijd en nagenoeg overal in Nederland gerespecteerd. Fijn stof en NO<sub>2</sub> zijn daarmee de meest relevante stoffen in het kader van de beoordeling van de gevolgen voor de luchtkwaliteit. In onderhavig onderzoek is de analyse van de luchtkwaliteit derhalve gericht op fijn stof en NO<sub>2</sub>.

Op grond van het NSL is door de Europese Commissie uitstel en vrijstelling (derogatie) verleend voor de ingangsdata van de grenswaarden voor fijn stof en NO<sub>2</sub>. De zones en agglomeraties waarop derogatie van toepassing is, zijn vastgelegd in de AMvB Derogatie (luchtkwaliteitseisen). Tot het eind van de derogatieperiode gelden in deze zones tijdelijk verhoogde grenswaarden voor fijn stof en NO<sub>2</sub>. In tabel 3.1 zijn de jaargemiddelde grenswaarden voor de parameters fijn stof en NO<sub>2</sub> weergegeven zoals die gelden voor de onderhavige onderzoekslocatie.

Tabel 3.1: Grenswaarden voor fijn stof en NO<sub>2</sub>

Stof	Norm	2011 t/m 2014	2015 en later
NO <sub>2</sub>	Grenswaarde jaargemiddelde in µg/m <sup>3</sup>	60	40
Fijn stof	Grenswaarde jaargemiddelde in µg/m <sup>3</sup>	40	40
	Grenswaarde aantal dagen per jaar dat de 24-uurgemiddeldeconcentratie boven de 50 µg/m <sup>3</sup> mag liggen	35	35

### Grenswaarde $PM_{2,5}$

Op 1 augustus 2009 zijn de luchtkwaliteitseisen uit de *EG-richtlijn betreffende de luchtkwaliteit en schonere lucht voor Europa* geïmplementeerd in de bestaande Wet luchtkwaliteit. Hiermee worden onder andere de grens- en richtwaarden voor  $PM_{2,5}$  opgenomen in de Wet luchtkwaliteit. De grenswaarde voor  $PM_{2,5}$  blijft echter tot 1 januari 2015 buiten beschouwing bij het toetsen van bevoegdheden (o.a. bestemmingsplannen) aan de luchtkwaliteitseisen<sup>6</sup>.

Uit analyses van het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) blijkt dat wanneer vanaf 2011 aan de grenswaarden voor fijn stof ( $PM_{10}$ ) wordt voldaan, er naar verwachting in 2015 ook aan de grenswaarde voor  $PM_{2,5}$  zal worden voldaan. Dit betekent dat wanneer uit het luchtonderzoek blijkt dat zich in de onderzochte zichtjaren geen overschrijdingen van de jaar- en 24-uurgemiddelde grenswaarden voor  $PM_{10}$  voordoen, op basis van de huidige wetenschappelijke inzichten aangenomen mag worden dat in het onderzoeksgebied evenmin overschrijdingen zullen optreden van de jaargemiddelde concentratie grenswaarde voor  $PM_{2,5}$ . Gelet op het voorgaande is de analyse van de luchtkwaliteit in voorliggend onderzoek primair gericht op fijn stof en  $NO_2$ .

### 3.2 RBL 2007

De RBL 2007 is sinds 15 november 2007 van kracht en vervangt onder andere de Meetregeling luchtkwaliteit 2005 en het Meet- en rekenvoorschrift bevoegdheden luchtkwaliteit. In de RBL 2007 zijn algemene regels opgenomen voor de wijze waarop de gevolgen voor de luchtkwaliteit van toekomstige ontwikkelingen berekend dienen te worden.

Op 19 juli 2008, 19 december 2008, 13 maart 2009 en 15 augustus 2009 zijn bij Ministeriële regelingen nog wijzigingen doorgevoerd op de oorspronkelijke RBL 2007 uit november 2007. De wijzigingen van 19 juli 2008 hadden in hoofdzaak betrekking op enkele technische onderdelen van de regeling. Latere wijzigingen hebben met name betrekking op (strikte) implementatie van bijlage III van de EG-richtlijn van 20 mei 2008 *Betreffende de luchtkwaliteit en schonere lucht voor Europa*. Daarnaast zijn nog enkele rekentechnische aanpassingen doorgevoerd ten opzichte van de oorspronkelijke regeling.

Hiernavolgend wordt met de RBL 2007 de regeling bedoeld zoals die geldt op het moment van uitvoeren van het voorliggende onderzoek. De belangrijkste punten uit de regeling zijn samengevat:

- VROM verstrekt elk jaar generieke gegevens (onder andere achtergrondconcentraties, dubbeltelcorrecties, emissiefactoren en meteorologische gegevens) die gebruikt worden bij het uitvoeren van berekeningen;
- het berekenen van de luchtkwaliteit gebeurt à priori volgens de standaard rekenmethoden. Er wordt daarbij onderscheid gemaakt tussen het berekenen van de luchtkwaliteit langs wegen in een stedelijke omgeving (methode 1), langs wegen in een open omgeving (methode 2) en in de nabijheid van inrichtingen (methode 3);
- andere generieke gegevens of rekenmethoden mogen, mits goed gemotiveerd en met goedkeuring van VROM, eveneens worden gebruikt voor het bepalen van de gevolgen voor de luchtkwaliteit bij toekomstige ontwikkelingen.

<sup>6</sup> De zogenaamde uitgestelde werking is opgenomen in bijlage II van de Wm (voorschrift 4.4).

Verder is in de regeling per gemeente vastgelegd met welke getalswaarde de jaargemiddelde concentratie fijn stof moet worden vermindert om te corrigeren voor de aanwezigheid van zeezout. Voor de gemeente Amsterdam bedraagt deze correctie  $6 \mu\text{g}/\text{m}^3$ .

Conform de regeling wordt het voor zeezout gecorrigeerde aantal overschrijdingen van de vierentwintig uurgemiddelde concentratie fijn stof, verkregen door het aantal berekende overschrijdingsdagen met 6 dagen te verminderen.

### 3.2.1 Toepasbaarheidbeginsel en blootstellingcriterium

Bij de keuze van de beoordelingslocaties is aansluiting gezocht bij het zogenaamde toepasbaarheidbeginsel uit de Wet luchtkwaliteit. Uit het toepasbaarheidbeginsel volgt op welke locaties de luchtkwaliteit niet dient te worden beoordeeld. De locaties waar de luchtkwaliteit op grond van het toepasbaarheidbeginsel niet dient te worden beoordeeld, zijn locaties:

- die zich bevinden in gebieden waartoe leden van het publiek geen toegang hebben en waar geen vaste bewoning is;
- op bedrijfsterreinen of terreinen van industriële inrichtingen, waarop alle relevante bepalingen inzake gezondheid en veiligheid op het werk gelden;
- op de rijbaan van wegen en op de middenberm van wegen, tenzij voetgangers normaliter toegang tot de middenberm hebben.

Voor het *berekenen en meten van de luchtkwaliteit* op locaties die niet zijn uitgezonderd op basis van het toepasbaarheidbeginsel geldt, kort gezegd, dat ter plaatse van de meet- en of rekenpunten sprake moet zijn van significante blootstelling van mensen. Dit volgt uit het blootstellingcriterium dat is opgenomen in de RBL 2007. Strikte toepassing van het blootstellingcriterium kan er in de praktijk toe leiden dat de luchtkwaliteit dient te worden berekend op grotere afstanden van bronnen dan de standaard rekenafstanden die hiervoor zijn opgenomen in de RBL 2007.

Vanuit een worstcase benadering is in het voorliggende onderzoek geen verruiming toegepast van de standaard rekenafstanden op grond van het blootstellingcriterium. In lijn met standaardbepalingen uit de RBL 2007, zijn de concentraties luchtverontreinigende stoffen langs de belangrijkste ontsluitingswegen van het bestemmingsplan berekend en beoordeeld op niet meer dan 10 meter van de wegrand en ten minste 25 meter van de rand van grote kruisingen.

Voor de nadere beeldvorming zijn de concentraties fijn stof en  $\text{NO}_2$  in het windtunnelonderzoek ook op kortere afstand van de weg inzichtelijk gemaakt ter plaatse van voetgangersgebieden en nabij halteplaatsen van het nieuwe busstation Buikslotermeerplein. Door de concentraties ter plaatse inzichtelijk te maken wordt een goed beeld verkregen van de verspreiding van de verkeersemisies in het gebied. Omwille van de korte verblijfsduur ter plaatse zijn deze locaties echter uitgezonderd van toetsing aan de grenswaarden.

## 4 Uitgangspunten berekeningen

### 4.1 Rekenmethoden

Voor het berekenen van de bijdrage door het verkeer op voornaamste ontsluitingswegen van CAN aan de concentraties luchtverontreinigende stoffen is - gelet op de relatief korte afstand tot (toekomstige) bebouwing - uitgegaan van Standaardrekenmethode 1 (SRM 1) uit de RBL 2007. Hiervoor is gebruik gemaakt van het rekenprogramma GeoAir, versie 2.1. Voor het bepalen van de bijdragen van het verkeer op de Rijksweg A10 en het gedeelte van de Nieuwe Leeuwarderweg ten noorden van de Rijksweg A10 is uitgegaan van Standaardrekenmethode 2 (SRM 2) uit de RBL 2007. Hiervoor is gebruik gemaakt van het rekenprogramma ISL2, versie 4.0.

Vanwege de complexe situatie ter plaatse van het busstation (aanwezigheid complexe hoge bebouwing, afschermingen langs wegen, hoogteverschillen etc.) zijn de concentratiebijdragen door de verkeersbronnen in dit gebied bepaald met een door bureau Peutz uitgevoerde actualisatie van de windtunnelstudie uit 2009. De door bureau Peutz berekende concentratiebijdragen zijn in het voorliggende onderzoek nog gecorrigeerd voor de bijdrage van het verkeer op de Rijksweg A10. De resultaten en uitgangspunten van het windtunnelonderzoek zijn gerapporteerd in het rapport Actualisatie luchtkwaliteitsonderzoek busstation Buikslotermeerplein te Amsterdam d.d. 4 augustus 2011. Dit rapport is bijgevoegd als bijlage II in het voorliggend rapport.

### 4.2 Beschouwde wegen

In analogie met het onderzoek van 2009 zijn in de voorliggende actualisatie de belangrijkste doorgaande wegen binnen en in de omgeving van het projectgebied CAN beschouwd. Dit betreft de IJdoornlaan, de Nieuwe Purmerweg, de A10 Noord en de Nieuwe Leeuwarderweg. Ook zijn enkele maatgevende lokale wegen (met de hoogste verkeersintensiteit) in het plangebied meegenomen. Door de gevolgen voor de luchtkwaliteit te bepalen langs de desbetreffende wegen wordt inzicht verkregen in de maximale gevolgen van het plan voor de luchtkwaliteit.

Figuur 4.1 geeft een schematisch overzicht van de wegen die zijn betrokken in het voorliggende onderzoek. De nummers in het figuur corresponderen met de wegvaknummers uit de verkeerstudie van DIVV.



Figuur 4.1 Beschouwde wegen (bron figuur: DIVV 2011)

### 4.3 Rekenpunten

De concentraties luchtverontreinigende stoffen zijn in analogie met het luchtkwaliteitsonderzoek uit 2009 bepaald op een 23-tal maatgevende locaties langs doorgaande en lokale wegen. Het gaat daarbij concreet om locaties langs de volgende wegvakken:

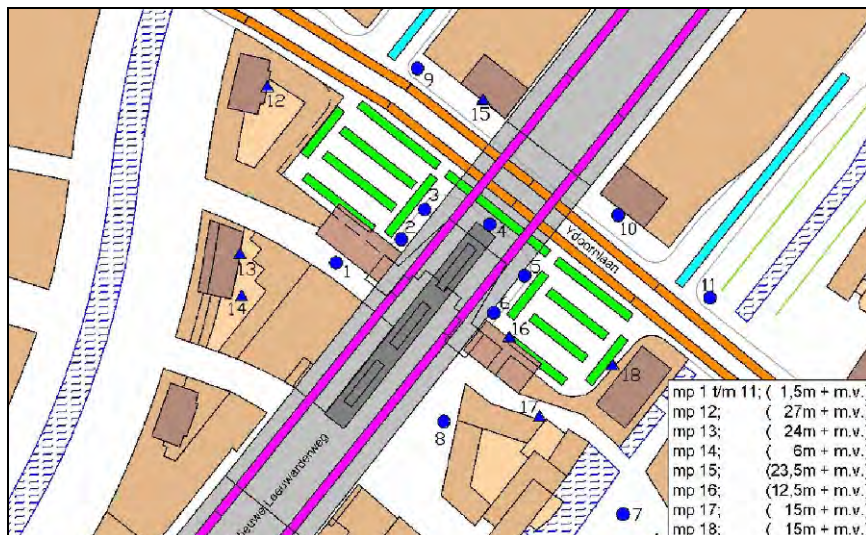
- A10-Noord tussen afslag Kadoelen en de Nieuwe Leeuwarderweg (31);
- A10 tussen Nieuwe Leeuwarderweg en de Zeeburgertunnel (32);
- op- en afritten Nieuwe Leeuwarderweg/A10 ten noorden van de hoofdrijbaan (33);
- afrit Nieuwe Leeuwarderweg/A10 ten zuiden van de hoofdrijbaan (34);
- oprit Nieuwe Leeuwarderweg/A10 ten zuiden van de hoofdrijbaan (35);
- A10 ter hoogte van de Nieuwe Leeuwarderweg tussen afrit en oprit (36).
- Nieuwe Leeuwarderweg (NLW) ten noorden van A10 (1);
- NLW tussen de IJdoornlaan en A10 (2);
- NLW tussen de Nieuwe Purmerweg (NPW) en IJdoornlaan (3);
- NLW ten zuiden van de NPW (4);
- IJdoornlaan tussen het Noordhollandsch Kanaal en de Singel (7);
- IJdoornlaan tussen de Singel en de westelijke op- en afrit NLW (8);

- IJdoornlaan tussen westelijke en oostelijke op/afrit NLW (9);
- IJdoornlaan tussen de oostelijke op- en afrit NLW en H. Cleyndertweg (10);
- IJdoornlaan tussen de H. Cleyndertweg en Hildsvan (11);
- IJdoornlaan tussen Hildsvan en de J. Drijverweg (12);
- IJdoornlaan tussen de J. Drijverweg en Th. Weeversweg (13)
- Nieuwe Purmerweg (NPW) tussen de NLW en Waddenweg (14);
- Waddenweg tussen NPW en de Loenermark (15);
- Waddenweg tussen Loenermark en Buikslotermeerplein (16);
- Waddenweg ten zuiden van NPW (17);
- op-/afrit kruising Nieuwe Leeuwarderweg en IJdoornlaan [vanaf A10] (21);
- op-/afrit kruising Nieuwe Leeuwarderweg en IJdoornlaan [richting A10] (22);
- Elzenhagensingel (26-28).

De nummers achter de verschillende wegvakken komen overeen met de wegvaknummers uit de verkeerstudie van DIVV, zie figuur 4.1 en bijlage I. Voor het berekenen van de concentraties NO<sub>2</sub> en fijn stof langs de wegen is overeenkomstig de RBL 2007 een afstand aangehouden van 10 meter tot de rand van de betreffende weg. Voor die locaties waar de gebouwen binnen 10 meter van de rand van de weg gelegen zijn, zijn rekenafstanden aangehouden die overeenkomen met de afstand tot de gevel van het betreffende gebouw.

#### 4.3.1 Rekenpunten stationsgebied

De concentraties NO<sub>2</sub> en fijn stof ter plaatse van een 18-tal maatgevende locaties in het stationsgebied zijn gedetailleerd bepaald in de windtunnelstudie van Bureau Peutz. Figuur 4.2 geeft globaal de ligging van de rekenpunten in het windtunnelmodel weer.



Figuur 4.2 Rekenpunten windtunnelstudie (bron: Peutz augustus 2011)

De rekenpunten 1 t/m 11 zijn gelegen op 1,5 meter boven maaiveldniveau. Deze punten geven een representatief beeld van de luchtkwaliteit in de verschillende voetgangersgebieden in en rondom het

busstation. Rekenpunt 4 bevindt zich ter plaatse van voetgangersgebied onder de Nieuwe Leeuwarderweg.

De rekenpunten 12, 13 en 15 t/m 18 zijn gelegen op de gevels van verschillende gebouwen die in de omgeving van het busstation worden gerealiseerd. Rekenpunt 14 bevindt zich op het binnenplein van de te realiseren onderwijsinstelling van het ROC van Amsterdam. Een gedetailleerde beschrijving van het windtunnelmodel is opgenomen in bijlage II bij dit rapport.

#### 4.4 Verkeersgegevens

In de voorliggende actualisatie is gebruik gemaakt van de verkeersprognoses voor de situatie inclusief planontwikkeling zoals opgenomen in de rapportage Verkeerstudie CAN - definitief rapport van DIVV. Voor de situatie 2020 inclusief ontwikkeling van CAN is daarbij uitgegaan van de worstcasevariant uit de verkeersstudie die ten opzichte van de gewone variant leidt tot een hogere verkeersdruk. Voor het herberekenen van de concentraties in de directe omgeving van het nieuwe busstation Buikslotermeerplein is vanuit een worstcase benadering uitgegaan van ingebruikname van het busstation in 2011.

Voor het aantal komende en vertrekkende bussen per etmaal binnen het nieuwe busstation Buikslotermeerplein is op aangegeven van de gemeente Amsterdam uitgegaan van de volgende (worstcase) intensiteiten:

- **2011:** 560 (zowel oostelijk als westelijk deel van busstation);
- **2015:** 670 (zowel oostelijk als westelijk deel van busstation);
- **2020:** 1.070 (zowel oostelijk als westelijk deel van busstation).

Een uitgebreid overzicht van alle aangeleverde en gehanteerde verkeersgegevens is opgenomen in bijlage I van het voorliggend onderzoek. Een uitgebreide toelichting de gehanteerde verkeersgegevens in de windtunnelstudie van Peutz wordt verwezen naar de in bijlage II opgenomen rapport Actualisatie luchtkwaliteitsonderzoek busstation Buikslotermeerplein te Amsterdam.

#### 4.5 Rekenparameters SRM 1

Bij een berekening volgens SRM 1 dienen, naast verkeersgerelateerde parameters en rekenafstanden diverse karakteristieken van de wegen te worden opgegeven. Tabel 4.1 geeft een overzicht van de gehanteerde karakteristieken per wegvak.



Tabel 4.1: Wegkenmerken ten behoeve van SRM 1 berekeningen.

Beoordelingslocatie/wegvak		Wegtype	Snelheidstype* [km/h gemiddeld]	Bomenfactor	Stagnatie
002	NLW tussen IJdoornlaan en A10 O	1	60	1.00	7 %
003	NLW tussen NPW en IJdoornlaan	3	60	1.00	7 %
004	NLW tussen IJtunnel en NPW	3	60	1.00	7 %
007	IJdoornlaan tussen Kanaal en Singel	4	15-30	1.00	7 %
008	IJdoornlaan tussen op-/afrit West en Singel	1	15-31	1.25	7 %
010	IJdoornlaan Cleyn/op-/afrit Oost	3	15-32	1.25	7 %
011	IJdoornlaan tussen Hildsven en Cleyn	1	15-33	1.00	7 %
012	IJdoornlaan tussen Drijverweg en Hildsven	1	15-34	1.25	7 %
013	IJdoornlaan tussen Drijverweg en Weeversweg	1	15-35	1.25	7 %
014	NPW tussen NLW en Waddenweg	4	15-36	1.25	7 %
015	Waddenweg NPW Loenermark	1	15-37	1.25	7 %
016	Waddenweg Loenermark/Buikslotermeerple	1	15-38	1.25	7 %
017	Waddenweg zuiden van NPW	1	15-39	1.25	7 %
021	Op-/afrit NLW/IJdoornlaan ri. IJtunnel	1	15-40	1.00	7 %
022	Op-/afrit NLW/IJdoornlaan ri. A10	1	15-41	1.00	7 %
026	Elzenhagensingel	2	15-42	1.50	7 %

\* Een hogere gemiddelde rijsnelheid leidt tot lagere concentratiebijdrage.

#### Toelichting wegtype

Het wegtype is afhankelijk van de aanwezige bebouwing langs de weg. De gebruikte wegtypes zijn als volgt te omschrijven:

1. Beide zijden van de weg min of meer aaneengesloten bebouwing, afstand tussen wegas en gevel is kleiner dan 3 maal de hoogte van de bebouwing, maar groter dan 1,5 maal de hoogte van de bebouwing.
2. Beide zijden van de weg min of meer aaneengesloten bebouwing, afstand tussen wegas en gevel is kleiner dan 1,5 maal de hoogte van de bebouwing.
3. Eenzijdige bebouwing, weg met aan één zijde min of meer aaneengesloten bebouwing op een afstand van minder dan 3 maal de hoogte van de bebouwing.
4. Basistype, alle wegen anders dan type 1, 2 en 3.

De gekozen wegtypes voor de Elzenhagensingel en de Nieuwe Leeuwarderweg ten zuiden van de A10 betreffen een worstcase interpretatie van de toekomstige situatie ter plaatse.

#### Toelichting bomenfactor

De bomenfactor is een maat voor de aanwezigheid van bomen langs een weg. Overeenkomstig de bepalingen van de RBL 2007 wordt een bomenfactor hoger dan één slechts gebruikt, indien er langs de gehele weg, aan tenminste één zijde bomen aanwezig zijn binnen 30 meter van de weg met een onderlinge afstand van **minder** dan 15 meter.

Er worden twee bomenfactoren hoger dan één onderscheiden in RBL 2007:

- **1,25:** één of meer rijen bomen met een onderlinge afstand van minder dan 15 meter met openingen tussen de kronen;
- **1,5:** één of meer rijen bomen met een onderlinge afstand van minder dan 15 meter, waarbij de kronen elkaar raken en minstens een derde gedeelte van de straatbreedte overspannen.

Volledigheidshalve wordt opgemerkt dat in SMR 1 geen rekening wordt gehouden met het effect van de verhoogde ligging van wegen op de concentraties luchtverontreinigende stoffen. De berekende concentraties langs onder meer de verhoogd gelegen Nieuwe Leeuwarderweg (ten zuiden van de A10) geven derhalve een worstcase beeld van de werkelijk optredende concentraties.

#### *Verdere informatie invoerparameters lokale wegen*

Voor een uitgebreide toelichting op de invloed van de verschillende karakteristieken op de berekende concentraties luchtverontreinigende stoffen, wordt verwezen naar bijlage I van de RBL 2007. Een volledig overzicht van alle invoerparameters is opgenomen in bijlage V van het voorliggend rapport.

#### **4.6 Rekenparameters SRM 2**

Bij een berekening met Standaardrekenmethode 2 (Rijksweg A10 en Nieuwe Leeuwarderweg ten noorden van A10) ondermeer de geometrie van de weg, de hoogteligging, alsmede de aanwezigheid van geluidafschermdende voorzieningen van belang voor de verspreiding van de luchtverontreinigende stoffen rond de weg. Deze parameters zijn in de voorliggende actualisatie onveranderd ten opzichte van het onderzoek uit 2009. Voor de verkeersintensiteiten en de percentages licht-, middel- en zwaar verkeer is voor de deze wegen uitgegaan van de door DIVV geactualiseerde verkeersprognoses. Een gedetailleerd overzicht van alle gehanteerde rekenparameters is opgenomen in bijlage IV bij dit onderzoek.

#### **4.7 Generieke invoergegevens**

De gehanteerde verspreidingsmodellen (GeoAir en ISL2) maken gebruik van de meest recente generieke gegevens voor meteorologie, voertuigemissies, achtergrondconcentraties en terreinruwheid. De desbetreffende gegevens zijn in maart 2011 vrijgegeven door het Ministerie van Infrastructuur en Milieu (I&M).

#### **4.8 Bronbijdrage per rekenpunt**

Niet alleen de rekenpunten direct langs de Rijksweg A10 en de Nieuwe Leeuwarderweg ten noorden van de A10 ondervinden een fijn stof en NO<sub>2</sub> bijdrage vanwege het verkeer op de Rijksweg A10. Ook de verder van de A10 gelegen rekenpunten uit het voorliggende onderzoek ondervinden een bijdrage van het verkeer op deze rijksweg. Deze bijdragen zijn in voorliggend onderzoek voor per wegvak bepaald met SRM 2. Ook voor de rekenpunten binnen het stationsgebied uit de windtunnelstudie is met SRM 2 bepaald wat de bijdrage, vanwege de Rijksweg A10, is. De verschillende bronbijdragen in elk rekenpunt (lokaal verkeer en snelwegverkeer) zijn vervolgens, conform de rekenregels van de RBL 2007, bij elkaar opgeteld.

Voor het optellen van de NO<sub>2</sub>-bijdrage van het snelwegverkeer bij de berekende concentratiebijdrage van lokale verkeersbronnen, is in het voorliggende luchtkwaliteitsonderzoek uitgegaan van een percentage direct uitgestoten NO<sub>2</sub> zoals berekend door ISL2.

Een overzicht van de met SRM 2 berekende snelwegbijdragen per wegvak en de percentages direct uitgestoten NO<sub>2</sub> is opgenomen in bijlage IV en V.

#### 4.8.1 Achtergrondconcentraties

Bij het bepalen en toetsen van de gevolgen voor de luchtkwaliteit per zichtjaar is, naast de bijdragen van het lokale verkeer en het snelwegverkeer ook rekening gehouden met de bijdrage van (andere) bestaande bronnen. Hiertoe zijn de berekende bijdragen van het verkeer opgeteld bij de Grootschalige Concentraties Nederland (GCN of kortweg de achtergrondconcentraties). De achtergrondconcentraties geven het gemiddeld concentratieniveau in een gebied van 1x1 km, veroorzaakt door de bijdrage van *alle* relevante bestaande bronnen uit binnen- en buitenland<sup>7</sup>. In de directe omgeving van de beoordelingslocaties zijn verder geen andere bronnen gelegen, waarvan de aard en omvang aanleiding geeft om de bijdrage separaat te berekenen.

#### 4.8.2 Dubbeltelling

Doordat de bijdrage van wegverkeer op de Rijksweg A10 in het voorliggende onderzoek apart is berekend en is opgeteld bij de achtergrondconcentraties en de bijdrage van lokale wegen, treedt een zekere mate van dubbeltelling op omdat bijdragen van rijkswegen reeds (globaal) is verwerkt in de achtergrondconcentraties (GCN). Om deze dubbeltelling te corrigeren is gebruik gemaakt van de, door het I&M vrijgegeven, grootschalige dubbeltellingcorrectiegegevens. Omdat de te corrigeren grootschalige dubbeltellingcorrectiegegevens voor de verkeersbijdrage van hoofdwegen töt op drie 1x1 km-vakken van een locatie is, is de Rijksweg A10 ook tot op ruim 3 km van de beoordelingslocaties betrokken in de berekeningen.

<sup>7</sup> [www.pbl.nl/gcn](http://www.pbl.nl/gcn) concentratiekaarten voor grootschalige luchtverontreiniging in Nederland, rapportage 2011.

## 5 Resultaten

Uitgaande van de voornoemde uitgangspunten zijn de concentraties fijn stof en NO<sub>2</sub> berekend voor de jaren 2011, 2015 en 2020 voor de situatie inclusief (gefaseerde) ingebruikname van de nieuwe functies uit het bestemmingsplan CAN vanaf 2011.

De berekende concentraties fijn stof en NO<sub>2</sub> langs de belangrijkste ontsluitingswegen van het CAN zijn in paragraaf 5.1 weergegeven. In paragraaf 5.2 zijn de berekende concentraties fijn stof en NO<sub>2</sub> in de directe omgeving van het busstation Buikslotermeerplein weergegeven. Een uitgebreid overzicht alle rekenresultaten is opgenomen in bijlage IV en VI. Een korte beschouwing van rekenresultaten is opgenomen in paragraaf 5.3.

### 5.1 Resultaten ontsluitingswegen

De berekende jaargemiddelde concentraties NO<sub>2</sub> zijn in tabel 5.1 weergegeven.

Tabel 5.1: Jaargemiddelden stikstofdioxide (µg/m<sup>3</sup>)

Locatie	2011	2015	2020
<i>Grenswaarde</i>	60	40	40
<i>Achtergrondwaarden</i>	26,2-28,4	23,5-25,7	19,6-21,6
31. A10	32,9	28,7	22,8
32. A10	37,8	32,7	25,6
33. A10	36,3	31,2	24,1
34. A10	35,4	30,4	23,6
35. A10	34,8	30,2	23,4
36. A10	39,5	33,6	25,7
1. Nieuw Leeuwarderweg	35,8	31,0	23,9
2. Nieuw Leeuwarderweg	42,6	37,5	28,6
3. Nieuw Leeuwarderweg	41,9	38,4	28,6
4. Nieuw Leeuwarderweg	43,7	36,2	27,8
7. IJdoornlaan	33,4	29,5	23,8
8. IJdoornlaan	37,9	33,8	26,4
10. IJdoornlaan	41,6	35,0	28,2
11. IJdoornlaan	34,0	28,5	22,8
12. IJdoornlaan	31,3	26,3	21,9
13. IJdoornlaan	31,8	27,9	22,2
14. Nieuwe Purmerweg	32,0	29,7	24,1
15. Waddenweg	35,7	29,9	24,8
16. Waddenweg	32,9	27,7	22,0
17. Waddenweg	34,1	29,7	23,9
21. Op-/afrit Nieuwe Leewarderweg	33,7	29,8	23,2
22. Op-/afrit Nieuwe Leewarderweg	32,5	28,6	23,7
26-28. Elzenhagensingel	40,4	37,5	29,9

De resultaten van de berekeningen voor de parameter fijn stof (exclusief zeezout) zijn weergegeven in tabel 5.2 en 5.3.

Tabel 5.2: Jaargemiddelde concentratie fijn stof ( $\mu\text{g}/\text{m}^3$ )

Beoordelingslocatie/wegvak	2011	2015	2020
<i>Grenswaarde</i>	40	40	40
<i>Achtergrondwaarden</i>	18,9-19,8	17,9-18,7	16,7 tot 17,4
31. A10	19,8	18,5	23,4
32. A10	20,4	19,1	23,8
33. A10	19,7	18,2	22,9
34. A10	19,5	18,0	22,8
35. A10	19,4	18,0	22,7
36. A10	20,3	18,7	23,3
1. Nieuw Leeuwarderweg	19,6	18,1	22,9
2. Nieuw Leeuwarderweg	21,4	19,9	18,5
3. Nieuw Leeuwarderweg	21,6	20,3	18,6
4. Nieuw Leeuwarderweg	22,5	20,3	18,7
7. IJdoornlaan	20,3	19,0	17,8
8. IJdoornlaan	21,3	19,9	18,5
10. IJdoornlaan	23,3	20,4	19,3
11. IJdoornlaan	20,5	18,8	17,6
12. IJdoornlaan	19,8	18,5	17,3
13. IJdoornlaan	19,8	18,6	17,3
14. Nieuwe Purmerweg	20,5	19,5	18,1
15. Waddenweg	21,3	19,6	18,3
16. Waddenweg	20,2	18,7	17,4
17. Waddenweg	20,9	19,5	18,0
21. Op-/afrit Nieuwe Leewarderweg	20,3	19,1	17,6
22. Op-/afrit Nieuwe Leewarderweg	20,0	18,8	17,8
26-28. Elzenhagensingel	21,3	20,5	19,3

Tabel 5.3: Overschrijdingsdagen fijn stof (dagen per jaar boven de 50 µg/m<sup>3</sup>)

Beoordelingslocatie/wegvak	2011	2015	2020
<i>Grenswaarde</i>	35	35	35
<i>Achtergrondwaarden</i>	9-12	7-9	5-6
31. A10	12	9	12
32. A10	13	10	13
33. A10	11	8	12
34. A10	11	8	11
35. A10	11	8	11
36. A10	13	9	12
1. Nieuw Leeuwarderweg	11	8	11
2. Nieuw Leeuwarderweg	16	12	9
3. Nieuw Leeuwarderweg	16	13	9
4. Nieuw Leeuwarderweg	19	13	9
7. IJdoornlaan	13	10	7
8. IJdoornlaan	16	12	9
10. IJdoornlaan	22	13	10
11. IJdoornlaan	13	9	7
12. IJdoornlaan	12	9	6
13. IJdoornlaan	12	9	6
14. Nieuwe Purmerweg	13	11	8
15. Waddenweg	16	11	8
16. Waddenweg	13	9	6
17. Waddenweg	15	11	8
21. Op-/afrit Nieuwe Leewarderweg	13	10	7
22. Op-/afrit Nieuwe Leewarderweg	12	9	7
26-28. Elzenhagensingel	16	13	10

## 5.2 Resultaten stationsgebied

De berekende concentraties fijn stof (exclusief zeezout) en NO<sub>2</sub> binnen het stationsgebied zijn weer-  
gegeven in tabel 5.4 en 5.5.

Tabel 5.4: Jaargemiddelden stikstofdioxide ( $\mu\text{g}/\text{m}^3$ )

Locatie	2011	2015	2020
Grenswaarde	60	40	40
Achtergrondwaarden	19,0-19,9	15,7-16,5	12,7-13,4
Bijdrage Rijksweg A10	0,95	0,7	0,44
Grootschalige dubbeltelcorrectie [ $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ]	-1,7	-1,4	-0,9
1 - Stationsgebied	27,7	24,6	20,5
2 - Stationsgebied	37,8	33,2	27,1
3 - Stationsgebied	39,3	34,5	28,2
4 - Stationsgebied	42,1	37,0	30,1
5 - Stationsgebied	39,2	34,6	28,4
6 - Stationsgebied	34,8	30,7	25,1
7 - Stationsgebied	28,8	25,5	20,8
8 - Stationsgebied	30,7	27,4	22,1
9 - Stationsgebied	37,1	32,7	26,3
10 - Stationsgebied	39,8	35,2	28,2
11 - Stationsgebied	35,4	31,2	24,8
12 - Stationsgebied	28,8	25,4	21,1
13 - Stationsgebied	28,9	25,7	21,2
14 - Stationsgebied	27,4	24,3	20,3
15 - Stationsgebied	35,6	31,4	25,4
16 - Stationsgebied	38,1	33,7	27,6
17 - Stationsgebied	30,0	26,6	21,6
18 - Stationsgebied	39,2	34,4	28,4

<sup>1</sup> Concentratiebijdrage A10 berekend met SRM 2 ter plaatse van IJdoornlaan rekenpunt 9, zie bijlage IV.

Tabel 5.5: Jaargemiddelde concentratie en aantal overschrijdingsdagen fijn stof (dagen per jaar boven de 50  $\mu\text{g}/\text{m}^3$ )

Locatie	2011	2015	2020
Grenswaarden [jaargemiddeld/overschrijdingsdagen]	40/35	40/35	40/35
Achtergrondwaarden [jaargemiddeld]	21,4	20,2	18,8
Bijdrage Rijksweg A10 [jaargemiddeld] <sup>1</sup>	0,1	0,1	0,07
Grootschalige dubbeltelcorrectie [ $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ]	-0,4	-0,3	-0,2
1 - Stationsgebied	19,0/10	17,9/8	16,8/6
2 - Stationsgebied	20,4/13	19,2/11	18,0/8
3 - Stationsgebied	20,6/14	20,4/14	18,2/8
4 - Stationsgebied	21,2/16	19,8/12	18,7/9
5 - Stationsgebied	20,5/14	19,3/11	18,2/8
6 - Stationsgebied	19,9/12	18,8/11	17,6/7
7 - Stationsgebied	19,1/10	18,1/8	16,9/6
8 - Stationsgebied	19,4/11	18,3/9	17,1/6
9 - Stationsgebied	20,4/14	19,2/11	17,9/8
10 - Stationsgebied	20,7/14	19,5/11	18,2/8
11 - Stationsgebied	20,2/13	19,0/10	17,7/7
12 - Stationsgebied	19,1/10	18,0/8	16,9/6
13 - Stationsgebied	19,1/10	18,1/8	16,9/6
14 - Stationsgebied	18,9/10	17,9/8	16,8/6
15 - Stationsgebied	20,1/13	18,9/10	17,7/7
16 - Stationsgebied	20,4/14	19,3/11	18,1/8
17 - Stationsgebied	20,3/13	18,2/8	17,0/6
18 - Stationsgebied	20,8/15	19,6/12	18,5/9

<sup>1</sup> Concentratiebijdrage A10 berekend met SRM 2 ter plaatse van IJdoornlaan rekenpunt 9, zie bijlage IV.

### 5.3 Beschouwing rekenresultaten

Uit de berekeningen volgt dat de voorgenomen ontwikkeling en ingebruikname van nieuwe functies uit het projectgebied CAN, niet leiden tot een overschrijding van de grenswaarden voor fijn stof en of  $\text{NO}_2$  op die locaties waar de te verwachten gevolgen voor de luchtkwaliteit het grootst zijn.

De hoogste concentraties binnen het stationsgebied worden berekend in 2011 en treden op ter plaatse van het voetgangersgebied onder de Nieuwe Leeuwarderweg (figuur 4.2, rekenpunt 4). Met 42,1  $\mu\text{g}/\text{m}^3$   $\text{NO}_2$  en 16 overschrijdingsdagen liggen de berekende concentraties in dit rekenpunt ruim onder de geldende grenswaarden in dat jaar (i.c. 60  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  en 35 overschrijdingsdagen). In alle ander rekenpunten binnen het stationsgebied liggen de berekende concentraties  $\text{NO}_2$  in 2011 ook al beneden de grenswaarde van 40  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  die in 2015 van kracht wordt.

De hoogste concentraties langs de ontsluitingswegen van CAN worden berekend in 2011 en treden op langs de IJdoornlaan (figuur 4.1, rekenpunt 10) en de Nieuwe Leeuwarderweg (figuur 4.1, rekenpunt 4). Ook in deze punten liggen de berekende concentraties  $\text{NO}_2$  met respectievelijk 46,7  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  en 41,6  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  ruim beneden de in dat jaar geldende grenswaarde van 60  $\mu\text{g}/\text{m}^3$ . Ook het maximaal aantal overschrijdingsdagen fijn stof ligt in deze rekenpunten met respectievelijk 19 en 22 dagen ruim beneden de grenswaarde van 35 dagen. Vanaf 2015 liggen de berekende concentraties  $\text{NO}_2$  langs alle ontsluitingswegen beneden de dan geldende grenswaarde van 40  $\mu\text{g}/\text{m}^3$ .



Volledigheidshalve wordt opgemerkt dat bovenstaande bevindingen gelden bij een worstcase invulling van diverse relevante uitgangspunten waaronder busintensiteiten, beoordelingsafstanden en wegtypes. Zelfs bij deze worstcase benadering vormen de eisen uit de Wet luchtkwaliteit geen belemmering voor het bestemmingsplan CAN.

## 6 Samenvatting en conclusie

In opdracht van Ontwikkelingsbedrijf Gemeente Amsterdam (Projectbureau Noordwaarts) is het luchtkwaliteitsonderzoek uit november 2009 voor het bestemmingsplan Centrumgebied Amsterdam-Noord geactualiseerd. In de actualisatie is rekening gehouden met de meest actuele verkeersprognoses voor de wegen binnen in de omgeving van het projectgebied CAN. Ook zijn bij actualisatie de meest recente inzichten met betrekking tot de achtergrondconcentraties van luchtverontreinigende stoffen en emissies door wegverkeer betrokken (peildatum: augustus 2011).

Ten einde het effect van de geactualiseerde verkeersgegevens en uitgangspunten op de concentraties fijn stof en NO<sub>2</sub> ter plaatse van het nieuwe busstation Buikslotermeerplein binnen CAN in kaart te brengen, is door bureau Peutz tevens een actualisatie uitgevoerd; het windtunnelonderzoek uit 2009<sup>8</sup>.

Voor het berekenen van de concentraties luchtverontreinigende stoffen in de jaren 2011, 2015 en 2020 is gebruik gemaakt van de verkeersprognoses inclusief ontwikkeling van CAN uit de rapportage Verkeerstudie CAN - definitief rapport van de Dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer van 21 januari 2011. Voor de situatie 2020 inclusief ontwikkeling van CAN is daarbij uitgegaan van de worstcasevariant uit de verkeersstudie die, ten opzichte van de gewone variant, leidt tot een hogere verkeersdruk. Voor het herberekenen van de concentraties in de directe omgeving van het nieuwe busstation Buikslotermeerplein is vanuit een worstcase benadering uitgegaan van de ingebruikname van het busstation in 2011. Hierdoor vormen de berekende concentraties in de omgeving van het busstation in het jaar 2011 naar verwachting overschatting van de werkelijk te verwachten concentraties in dat jaar.

Uit de actualisatie volgt dat de voorgenomen ontwikkeling en ingebruikname van nieuwe functies uit het projectgebied CAN niet leidt tot een overschrijding van de grenswaarden voor fijn stof en of NO<sub>2</sub> op die locaties waar de te verwachten gevolgen voor de luchtkwaliteit het grootst zijn.

De hoogste concentraties binnen het stationsgebied worden berekend in 2011 en treden op ter plaatse van het voetgangersgebied onder de Nieuwe Leeuwarderweg. De hoogste concentraties langs de ontsluitingswegen van CAN worden eveneens berekend in 2011 en treden op langs de IJdoornlaan en de Nieuwe Leeuwarderweg. Dalende achtergrondconcentraties en schonere voertuigemissies leiden ertoe dat de concentraties na 2011 (ondanks een hogere verkeersintensiteit) verder afnemen.

<sup>8</sup> Luchtkwaliteitsonderzoek busstation Buikslotermeerplein te Amsterdam, Peutz d.d. 21 juli 2009 (Kenmerk FL19062-1).

Op grond van bovenstaande bevindingen vormen de eisen uit de Wet luchtkwaliteit - zelfs bij een worstcase invulling van diverse relevante uitgangspunten - geen belemmering voor het bestemmingsplan CAN.

Cauberg-Huygen Raadgevende Ingenieurs BV



De heer ing. J.I.J.H. van Rooij  
Senior Projectleider

**Bijlage I      Verkeersgegevens (DIVV)**

oplossingen zijn ons vak



# **Verkeersstudie CAN**

## **DEFINITIEF RAPPORT**

Dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer  
afdeling Verkeersonderzoek

auteurs:

drs. M.A.G. Duijnisveld

ir. M. Muller

ir. A. Hagens

[a.hagens@ivv.amsterdam.nl](mailto:a.hagens@ivv.amsterdam.nl)

*Een verkeersmodel is een afspiegeling van de werkelijkheid. Het verplaatsingsgedrag in het model is gebaseerd op representatieve steekproeven onder de bevolking. Steekproefonderzoek kent onzekerheden. Zo ook de toekomst. Voor de toekomst worden in het verkeersmodel veronderstellingen gedaan over bouwplannen (bijvoorbeeld woningen, kantoren, infrastructuur), beleidsontwikkelingen (bijvoorbeeld ontwikkeling van parkeerkosten, dienstregeling OV) en economische groei (bijvoorbeeld het aantal banen, autobezit). Dit betekent dat de uitkomsten van het verkeersmodel enige mate van onzekerheid kennen.*

# Samenvatting

Ten behoeve van het bestemmingsplan voor het Stationsgebied in Centrum Amsterdam-Noord (het CAN-gebied) is een verkeersonderzoek uitgevoerd. De resultaten daarvan zijn opgenomen in dit rapport. In het onderzoek wordt ingegaan op de verwachte consequenties van de voorgenomen ontwikkelingen op de verkeerssituatie in en rondom het CAN-gebied. In de laatste bijlage van dit rapport zijn verkeerscijfers opgenomen die als input dienen voor het lucht- en geluidonderzoek.

De verkeersberekeningen zijn uitgevoerd met behulp van het verkeersmodel GenMod (General Model) van de gemeente Amsterdam. Voor Amsterdam-Noord is op basis van het GenMod een gedetailleerd verkeersmodel gemaakt, genaamd LocMod (Locatie Model). Hiermee zijn de volgende varianten onderzocht:

1. Autonome variant 2015
2. Planvariant 2015 CAN
3. Autonome variant 2020
4. Planvariant 2020 CAN
5. Planvariant 2020 CAN worstcase

Voor de toekomstige situaties is rekening gehouden met diverse ontwikkelingen in de omgeving. Deze uitgangspunten zijn in het rapport omschreven. Specifiek voor het CAN-gebied worden voor het jaar 2020 twee situaties onderscheiden (de 'gewone' planvariant en een worstcase-variant hierop). De 'gewone' planvariant omvat de volledige ontwikkeling van het programma in het CAN-gebied. De worstcase-variant omvat ten opzichte van de 'gewone' variant circa 1000 inwoners minder, maar wel circa 2500 extra arbeidsplaatsen meer. Hierdoor ligt de verkeersdruk in de worstcase-variant hoger.

Uit het verkeersonderzoek is gebleken dat de autonome situatie (de situatie zonder ontwikkeling van het CAN-gebied, in dit rapport de Autonome variant 2020) een aantal plekken kent waar mogelijk congestie kan optreden. Verder blijkt dat de intensiteiten in de Planvarianten 2020 CAN en 2020 CAN worstcase voor een aantal weggedeeltes hoger liggen dan in de Autonome variant 2020. Het effect van deze hogere intensiteiten als gevolg van de CAN-ontwikkelingen op de congestie in het gebied is daarentegen beperkt. De meeste knelpunten doen zich (zij het in iets lichtere mate) ook al voor in de Autonome variant 2020, waarin het CAN-gebied niet ontwikkeld wordt.

Deze congestie kan worden gemitigeerd door het optimaliseren en op elkaar afstemmen van verkeerslichtenregelingen in het gebied. Daarnaast zijn er een aantal infrastructurele maatregelen reeds uitgevoerd in het gebied die niet zijn meegenomen in het verkeersmodel (zoals de bypass bij de botonde Nieuwe Purmerweg). Het is echter niet uit te sluiten dat bij bijzondere omstandigheden zoals bijvoorbeeld regen of een extra drukke spits het verkeer op diverse punten enige vertraging zal ondervinden. Voor een centrumgebied is dit acceptabel. De verstoringen zullen in de tijd vanzelf weer oplossen en niet leiden tot een groot verkeersinfarct.

Geadviseerd wordt om bij de uiteindelijke herprofilering van het Buikslotermeerplein rekening te houden met de aandachtspunten op deze weg zoals die uit dit verkeersonderzoek

naar voren zijn gekomen, te weten de mogelijke knelpunten bij de aansluitingen op de Waddenweg en het Olof Palmeplein. Ook wordt geadviseerd om met het oog op mogelijk extra verkeer bij doorontwikkeling van het CAN-gebied (vergelijkbaar met de worstcase-variant) in de verdere toekomst te anticiperen op mogelijke aanleg van extra infrastructuur door een ruimtereservering te treffen voor een extra oprit vanaf de Verlengde Van Heekweg richting de Nieuwe Leeuwarderweg.



# Inhoud

Samenvatting	3
Inhoud	5
<b>1 Inleiding</b>	<b>6</b>
1.1 Aanleiding en doel	6
1.2 Onderzoeksgebied	6
1.3 Beschrijving varianten CAN-gebied	6
1.4 Werkwijze	7
1.5 Leeswijzer	8
1.6 Situatieschets	8
1.7 Verkeersmodel	8
<b>2 Uitgangspunten</b>	<b>9</b>
2.1 Inleiding	9
2.2 Sociaal-economische ontwikkelingen	9
2.3 Ontwikkelingen openbaar vervoer	9
2.4 Ontwikkelingen autonetwerk	9
2.5 Ontwikkelingen fietsnetwerk	9
2.6 Parkeerbeleid in het CAN-gebied	9
2.7 Locatie parkeergarages	9
2.8 Kilometerheffing in verkeersonderzoeken	9
2.9 P+R terrein	9
<b>3 Modelresultaten</b>	<b>9</b>
3.1 Inleiding	9
3.2 Verkeersintensiteit CAN en omgeving	9
3.3 Bereikbaarheid CAN gebied	9
<b>4 Conclusies</b>	<b>9</b>
<b>Bijlage 1 Technische documentatie GenMod</b>	<b>9</b>
<b>Bijlage 2 Sociaal-economische ontwikkelingen CAN-gebied in 2015 en 2020</b>	<b>9</b>
<b>Bijlage 3 Verkeersonderzoek P+R Bukslotermeer</b>	<b>9</b>
<b>Bijlage 4 Verkeersintensiteiten</b>	<b>9</b>
<b>Bijlage 5 I/C-kaarten</b>	<b>9</b>
<b>Bijlage 6 Intensiteitsverschillen</b>	<b>9</b>
<b>Bijlage 7 Verkeerscijfers t.b.v. berekening luchtkwaliteit en geluid</b>	<b>9</b>

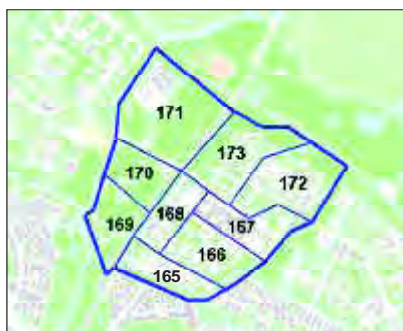
# 1 Inleiding

## 1.1 Aanleiding en doel

In Centrum Amsterdam Noord (CAN-gebied) wordt gewerkt aan een bestemmingsplan voor het Stationsgebied. Voor de onderbouwing van dit bestemmingsplan is een actualisatie van het verkeersonderzoek voor het gehele CAN gewenst. De verkeerskundige onderbouwing is vervolgens basis voor de benodigde milieuonderzoeken (o.a. lucht en geluid). Deze rapportage betreft het verkeerskundig onderzoek. De verkeerscijfers achterin dit rapport worden vormen de basis voor de lucht- en geluidonderzoeken.

## 1.2 Onderzoeksgebied

In de onderstaande figuur staat een overzicht opgenomen van het CAN-gebied en de directe omgeving. In het verkeersmodel GenMod<sup>1</sup> wordt dit gebied gerepresenteerd door de zones 165 t/m zone 173.



Figuur 1.1: situatieschets CAN-gebied en omgeving

In de zones 165, 166 en 172 worden geen bouwplannen specifiek voor het CAN-gebied uitgevoerd. De ontwikkelingen in deze gebieden zijn gelijk aan de referentiesituatie.

## 1.3 Beschrijving varianten CAN-gebied

In deze studie worden de volgende varianten onderzocht:

- 1 Autonome variant 2015
- 2 Planvariant 2015 CAN
- 3 Autonome variant 2020
- 4 Planvariant 2020 CAN
- 5 Planvariant 2020 CAN worstcase

De autonome variant voor 2015 is gelijk aan de planvariant voor 2015. De plannen behorende bij de planvariant in 2015 zijn dan gereed en juridisch akkoord, mede door dit laatste zijn deze plannen tevens opgenomen in de autonome situatie 2015. Vanwege deze gelijkenis wordt in het vervolg van deze studie alleen gesproken over de Variant 2015.

<sup>1</sup> Informatie over de werking van het verkeersmodel GenMod is opgenomen in bijlage 1

Tabel 1.1 geeft inzicht hoe de verschillende varianten programmatisch zijn opgebouwd. In het de planvariant 2020 CAN is het volledige CAN programma meegenomen en in 2020 gerealiseerd, dit op zich is al een worstcase situatie. Mogelijkerwijs zal realisering van een deel van het totale CAN programma na 2020 plaatsvinden. In de planvariant 2020 CAN worstcase is uitgegaan van een andere invulling van de gebieden ten noorden van de IJdoornlaan, langs de Nieuwe Leeuwarderweg. In plaats van het woningprogramma uit de planvariant CAN 2020 is hier het programma ingevuld met kantoren, waarmee een worst-case is weergegeven. In bijlage 2 staat in meer detail uiteengezet hoe de ontwikkeling in de varianten is opgebouwd. In de bijlage staat een overzicht per GenMod zone.

Tabel 1.1 Inwoners en arbeidsplaatsen in het CAN-gebied per variant en directe omgeving

	inwoners	arbeidsplaatsen		
		Totaal	voorzieningen	leerlingen
Variant 2015	9.521	6.893	1.586	2.100
Autonome variant 2020	9.521	6.893	1.586	2.100
Planvariant 2020 CAN	13.553	9.557	1.933	2.100
Planvariant 2020 CAN worstcase	12.503	12.107	1.933	2.100

## 1.4 Werkwijze

De verkeersberekeningen zijn uitgevoerd met het verkeersmodel GenMod (General Model). GenMod is het verkeersmodel voor de avondspits van de Gemeente Amsterdam dat voor een breed scala van verkeers- en vervoersproblemen ingezet wordt. De basis voor het model bestaat uit onderzoeksgegevens uit verkeersenquêtes, verkeerstellingen, kenmerken van het wegen- en openbaar vervoernet en kennis over de ruimtelijke ordening in termen van aantallen inwoners en arbeidsplaatsen. GenMod is in feite een verzameling van een groot aantal modellen. Deze modellen zijn voornamelijk gericht op het maken en analyseren van vervoersprognoses en verkeersintensiteiten.

Binnen GenMod wordt eerst het model RegMod toegepast. Dit model bepaalt de ritproductie, de relatiepatronen en de vervoerwijzekeuze in de toekomst. Vervolgens is voor Amsterdam Noord een gedetailleerd model gemaakt voor de auto, genaamd LocMod. In dit model worden de verplaatsingen toegedeeld aan een autonetwerk, zodat de verkeersintensiteiten op de wegvakken inzichtelijk worden gemaakt. Hierdoor is informatie beschikbaar over de bereikbaarheid en kunnen verkeerscijfers bepaald worden voor berekeningen voor emissies en geluid.

De voorliggende studie is gestart met het inzichtelijk maken van de basissituatie in het jaar 2007. Dit is het meest recente beschikbare basisjaar. Vervolgens zijn met het prognosemodel Incremod de effecten van maatregelen en ontwikkelingen individueel doorge-rekend, maar ook het gecombineerde effect hiervan. Dit prognosemodel onderscheidt veranderingen als gevolg van:

- autonome ontwikkelingen, zoals groei van inwoners en arbeidsplaatsen.
- mobiliteitsontwikkelingen door veranderingen in de netwerken voor auto, fiets en openbaar vervoer.
- pullbeleid, zoals wijzigingen in het aanbod van trein en metro, reistijd en reissnelheid.
- pushbeleid, zoals wijzigingen in de reiskosten, rekeningrijden, betaald parkeren en locatiebeleid.

Voor de toekomstvarianten is gebruik gemaakt van het prognosemodel. Dit model houdt rekening met de veranderingen in de ritgeneratie, de bestemmingskeuze en de modal split. Vervolgens wordt met behulp van een toedelingsmodel de verplaatsingen per auto op basis van de kortste routes in tijd aan het autonetwerk toegekend. Met het gedetailleerde model worden de verkeersintensiteiten inzichtelijk gemaakt. In bijlage 7 staan de verkeersintensiteiten voor 2011, 2015 en 2020 ten behoeve van de lucht- en geluidberekeningen.

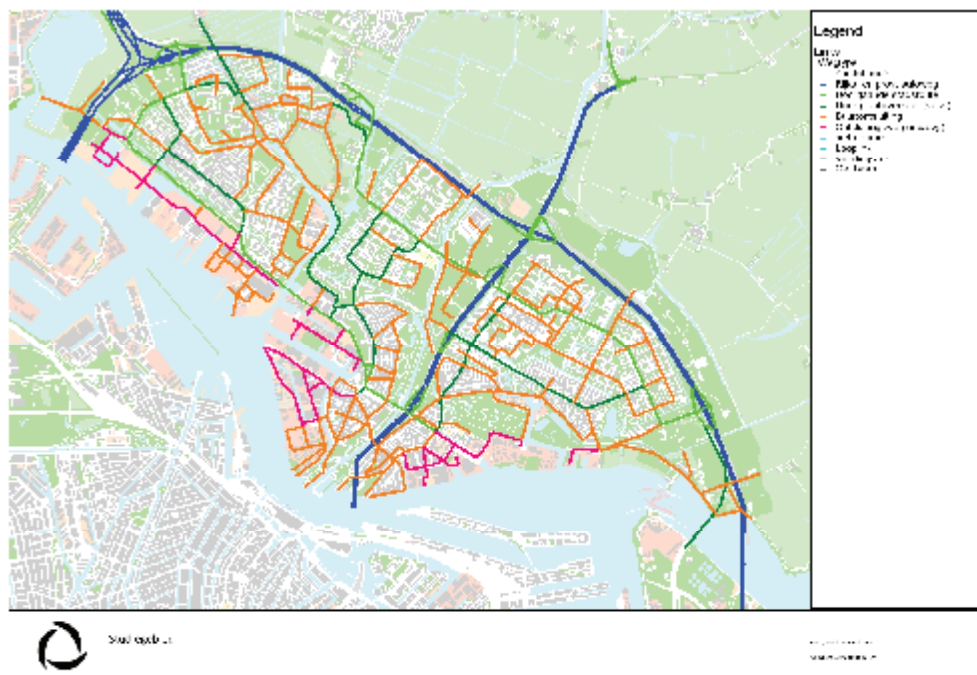
## 1.5 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 worden de uitgangspunten beschreven voor Amsterdam Noord. De uitgangspunten beschrijven veranderingen in het aantal arbeidsplaatsen en inwoners en de infrastructurele aanpassingen voor het auto-, fiets- en OV-netwerk. In hoofdstuk 3 staan vervolgens de resultaten weergegeven. Hierbij wordt onderscheid gemaakt naar verkeersintensiteiten voor het wegennet en de bereikbaarheid.

## 1.6 Situatieschets

In onderstaande afbeelding staat het studiegebied van het model dat gebruikt is in dit onderzoek, weergegeven.

Hierin staan de nieuwe op- en afritten van de NLW/NPW richting en van het noorden niet ingetekend.



Figuur 1.2: situatieschets gebiedsafbakening Amsterdam Noord, basisnetwerk 2010

## 1.7 Verkeersmodel

De verkeersberekeningen voor deze studie zijn uitgevoerd door de Dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer (DIVV) van de Gemeente Amsterdam. De afdeling Verkeersonderzoek heeft de verkeersberekeningen gemaakt met het verkeersmodel GenMod. Dit verkeersmodel is een erkend model, dat veelvuldig wordt toegepast in studies in de Gemeente Amsterdam.

GenMod is een multimodaal verkeersmodel. Dit wil zeggen dat de effecten voor verschillende modaliteiten (fiets, openbaar vervoer en auto) zijn berekend in de verkeersproductie van het toekomstige bouwprogramma. Het verkeersmodel GenMod is een avondspitsmodel (2-uur periode; 16.00 uur tot 18.00 uur) voor werkdagen, maar kan tevens ochtend- en etmaalintensiteiten leveren voor een gemiddelde werkdag. Meer informatie over GenMod is opgenomen in bijlage 1.

Voor de verkeerscijfers van de rijkswegen in de omgeving (A10) is gebruik gemaakt van door Rijkswaterstaat aangeleverde informatie. Deze is afkomstig uit het verkeersmodel Nieuw Regionaal Model (NRM) Randstad, versie 2.3. Dit is het standaardinstrument om uitspraken te doen over de verwachte hoeveelheid verkeer op het hoofdwegennet in de toekomst. De verkeerscijfers van het NRM zijn ook voor de aansluitingen tussen hoofd- en onderliggend wegennet (de op- en afritten) gebruikt.

## 2 Uitgangspunten

### 2.1 Inleiding

Zoals gemeld in hoofdstuk 1, is het basisjaar van het verkeersmodel het jaar 2007. De prognosejaren zijn de jaren 2015 en 2020. In dit hoofdstuk worden de uitgangspunten genoemd voor Amsterdam Noord. Deze uitgangspunten zijn overgenomen uit het uitgangspuntendocument Hamerstraatgebied (versie 19 mei 2009). Deze uitgangspunten zijn op hun beurt gebaseerd op andere recentelijk uitgevoerde verkeersstudies in Amsterdam Noord.

In dit hoofdstuk worden de uitgangspunten uiteengezet voor het verkeersonderzoek. In paragraaf 2.2 wordt ingegaan op deze sociaal-economische ontwikkelingen. Paragraaf 2.3 beschrijft de ontwikkelingen betreffende het openbaar vervoer en vervolgens wordt ingegaan op de ontwikkelingen van het autonetwerk (paragraaf 2.4) en het fietsnetwerk (paragraaf 2.5). Paragraaf 2.6 en paragraaf 2.7 gaan in op de parkeervoorzieningen en in paragraaf 2.8 wordt ingegaan op de kilometerheffing, waarvan het uitgangspunt recentelijk gewijzigd is. In paragraaf 2.9 tenslotte wordt ingegaan op het toekomstige P+R-terrein.

De gehanteerde werkwijze is identiek aan de werkwijze aan de eerdere uitgevoerde verkeersstudies in Amsterdam Noord. In alle planvarianten voor het CAN wordt gebruik gemaakt van dezelfde infrastructuur. De voornaamste verschillen tussen het jaar 2015 en 2020 zijn terug te lezen in onderstaande paragrafen.

### 2.2 Sociaal-economische ontwikkelingen

De sociaaleconomische gegevens (SEG) waar in deze studie vanuit wordt gegaan, zijn aangeleverd door Noordwaarts en staan beschreven in deze paragraaf. In bijlage 2 wordt in meer detail ingegaan op de sociaal-economische ontwikkelingen van het CAN-gebied. De volgende sociaal-economische gegevens worden gebruikt in het verkeersmodel: inwoners, arbeidsplaatsen, arbeidsplaatsen van voorzieningen<sup>2</sup> en studieplaatsen.

Amsterdam Noord is zoals gezegd een belangrijk groeigebied. Met de ontwikkeling van de Noordwaarts coalitieprojecten als Overhoeks, Buiksloterham, NDSM, Centrumgebied Amsterdam Noord (CAN) en het Hamerstraatgebied verandert Noord ruimtelijk gezien sterk. In tabel 2.1 staat een overzicht opgegeven van deze ontwikkelingen. De overige projecten (bijvoorbeeld Bongerd, Nieuwendam-Noord, Mosplein en Banne) zijn tevens opgenomen in het toekomstjaar 2020. In tabel 2.2 staat het aantal inwoners en arbeidsplaatsen voor het jaar 2007 en 2020 beschreven. De getoonde cijfers in deze tabel zijn inclusief de ontwikkelingen van de projecten Overhoeks, Buiksloterham, NDSM en CAN.

In onderstaande figuur is een indeling van het stadsdeel in regio's weergegeven. In de tabel op de volgende pagina staat voor elke regio het huidige aantal inwoners en arbeidsplaatsen en de verwachte aantallen voor 2020.

---

<sup>2</sup> Op basis van het aantal arbeidsplaatsen voorzieningen (hoofdzakelijk detailhandel) wordt het aantal aankomsten en vertrekken van de bezoekers gemodelleerd.



Figuur 2.1: Indeling van Stadsdeel Noord in tien regio's

Tabel 2.1 Inwoners en arbeidsplaatsen in 2007 en 2020

gebied	2007		2020	
	inwoners	arbeidsplaatsen	inwoners	arbeidsplaatsen
Buiksloot Noord	13.822	3.273	13.229	4.798
Buiksloot Zuid	9.732	1.687	9.151	1.429
Kadoelen	7.106	1.658	10.239	1.411
Landelijk Noord	2.126	653	1.871	599
Nieuwendam	27.778	5.263	30.758	8.750
Noord 1	64	3.682	5.002	8.878
Noord 4-5	122	3.905	8.750	8.797
Noord 6-9	161	2.943	166	2.674
Tuindorp	14.226	1.324	13.034	1.252
Vogelbuurt	12.287	1.964	13.056	2.316
<b>Totaal</b>	<b>87.424</b>	<b>26.352</b>	<b>105.256</b>	<b>40.904</b>

Opmerking: het noordelijke gedeelte van Bukslooterham is in de bovengenoemde tabel niet volledig opgenomen in gebied Noord 4-5. Voor een volledig overzicht van het deelgebied Bukslooterham wordt verwezen naar tabel 2.2.

Amsterdam Noord groeit qua inwoners met ongeveer 20%. Het aantal arbeidsplaatsen neemt met ongeveer 55% toe. Daarnaast groeit ook het aantal plekken met een publiek-trekkende werking. Hierbij kan gedacht worden aan de intensivering rondom het Buikslootmeerplein, de plannen voor Overhoeks en de plannen van de NDSM. Het aantal studieplekken in Amsterdam Noord is voor de huidige situatie (2007) ingeschat op 5050. Voor het referentiejaar 2020 is dit aantal gelijk gehouden.

De verwerking van deze gegevens in het verkeersmodel gebeurt op het reguliere schaalniveau van GenMod. Dat wil zeggen dat de vervoersberekeningen voor de gehele regio worden uitgevoerd. Na deze rekenslag is nog een verfijning aangebracht in de modellering, de zogenaamde LocMod (Locatie Model). Bij deze slag is uitsluitend een verfijning voor het autoverkeer opgesteld. Door deze verfijning wordt een gedetailleerder verkeersbeeld verkregen. Hierdoor kunnen meer tellingen worden gebruikt om het model te verbeteren. Deze procedure kan leiden tot lichte aanpassingen in de hier gepresenteerde totalen.

De ruimtelijke vulling van Amsterdam (Noord) is gelijkgeschakeld aan de vulling zoals deze is benut ten behoeve van de Saneringstool in het kader van het NSL<sup>3</sup>. Daarmee is aan een belangrijke voorwaarde voldaan om in deze berekening vergelijkbaar uit te komen met de auto-intensiteiten van de Saneringstool.

In tabel 2.2 staan de sociaal-economische kenmerken voor enkele deelgebieden van Amsterdam Noord weergegeven voor het jaar 2007 en 2020, zoals deze gebruikt worden in de referentiesituatie voor Amsterdam Noord. Voor de berekeningen uitgevoerd in de voorliggende studie, is binnen het CAN-gebied hiervan afgeweken om een vergelijking mogelijk te maken tussen de autonome ontwikkeling en de planvarianten.

Tabel 2.2 Inwoners, arbeidsplaatsen en studieplaatsen in deelgebieden Amsterdam Noord

Gebied	2007			
	inwoners	arbeids- plaatsen	arbeidsplaatsen voorzieningen	studieplaatsen
Hamerstraat	118	2.029	100	0
Overhoeks	32	1.505	80	0
Buiksloterham	213	3.375	230	0
CAN (*)	8.821	3.194	960	250
NDSM	62	1.797	150	0
	2020			
	inwoners	arbeids- plaatsen	arbeidsplaatsen voorzieningen	studieplaatsen
Hamerstraat (autonome situatie)	90	2300	25	0
Overhoeks	4.650	3.883	250	0
Buiksloterham	8.600	7.332	800	0
CAN (*)	15.365	6.753	1.280	250
NDSM (Strategiebesluit)	5.328	8.347	1.466	1.481

(\*): in deze tabel is ook zone 172 opgenomen als zijnde CAN-gebied.

## 2.3 Ontwikkelingen openbaar vervoer

De uitgangspunten voor het openbaar vervoer zijn gebaseerd op de studie 'Exploitatieve Effecten Noord/Zuidlijn', uitgevoerd door DIVV in 2007. Voor het voorliggende onderzoek is voor de varianten van 2020 uitgegaan van de volgende ontwikkelingen van het openbaar vervoer:

- De Noord/Zuidlijn is operationeel.
- De (streek)bussen zullen zijn aangesloten op het nieuwe busstation Buikslotermeerplein.
- Het Waddenwegviaduct zal als busroute/haltering zijn vervallen.
- De nieuwe woongebieden in CAN en Overhoeks zullen zijn aangesloten op het stedelijk busnet.
- De routes van de bussen zijn aangepast aan de aanwezigheid van de Noord/Zuidlijn. Dit betekent onder meer dat niet meer alle streekbussen doorrijden naar Centraal Station.
- In alle varianten rijden tussen het Centraal Station en Zaanstad de buslijnen 91 en 94.

Er is sprake van een HOV-busverbinding vanaf het Centraal Station naar Zaanstad via Amsterdam Noord, mogelijk via de Klaprozenweg. De exacte route ervan is nog niet be-

<sup>3</sup> NSL = Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit, versie 2009. Vanaf 2010 is de Saneringstool opgenomen in de Monitoringstool.



kend. Bij de voorbereidingen van het verkeersonderzoek is uitgerekend wat de verbinding zou betekenen voor de verkeersstudie. Het blijkt dat voor het model het nauwelijks uitmaakt of gerekend wordt met een HOV-busverbinding of met de reguliere buslijnen 91 en 94. Daarom zijn deze twee laatste lijnen in het model aangehouden.

## 2.4 Ontwikkelingen autonetwerk

Voor dit onderzoek is voor de varianten van 2020 uitgegaan van de volgende ontwikkelingen van het autonetwerk:

- De Nieuwe Leeuwarderweg is opnieuw ingericht, gereed vanaf 2010. De functionaliteit van de weg blijft vergelijkbaar met de huidige situatie (NB: Niet de situatie tijdens de bouw van de Noord/Zuidlijn, maar bij normaal functioneren).
- De Nieuwe Purmerweg heeft een volledige aansluiting op de Nieuwe Leeuwarderweg vanaf 2010.
- Het Waddenwegviaduct is als autoroute komen te vervallen.
- In 2009 wordt de Ridderspoorweg in de Buiksloterham geopend.
- De westelijke ontsluiting voor de Buiksloterham is in 2020 gereed tussen Klaprozenweg en Papaverweg.
- De Klaprozenweg is in 2012 geherprofileerd en de situatie rond het Mosplein is gestroomlijnd (Papaverweg 2-richtingsverkeer en Ribesstraat uit de hoofdroute). De Klaprozenweg is verbreed naar 2x2 (zonder busbaan).
- De Bongerdverbinding met een aansluiting op de Klaprozenweg is gerealiseerd.
- De aansluiting Atatürk op de Klaprozenweg blijft bestaan. De Werktuigstraat wordt een weg met 30 km/h.
- De IJdoornlaan is ter hoogte van de kruising met de Nieuwe Leeuwarderweg verlegd.

De uitgangspunten voor het jaar 2015 zijn identiek aan de uitgangspunten 2020, met uitzondering van de Bongerdverbinding.

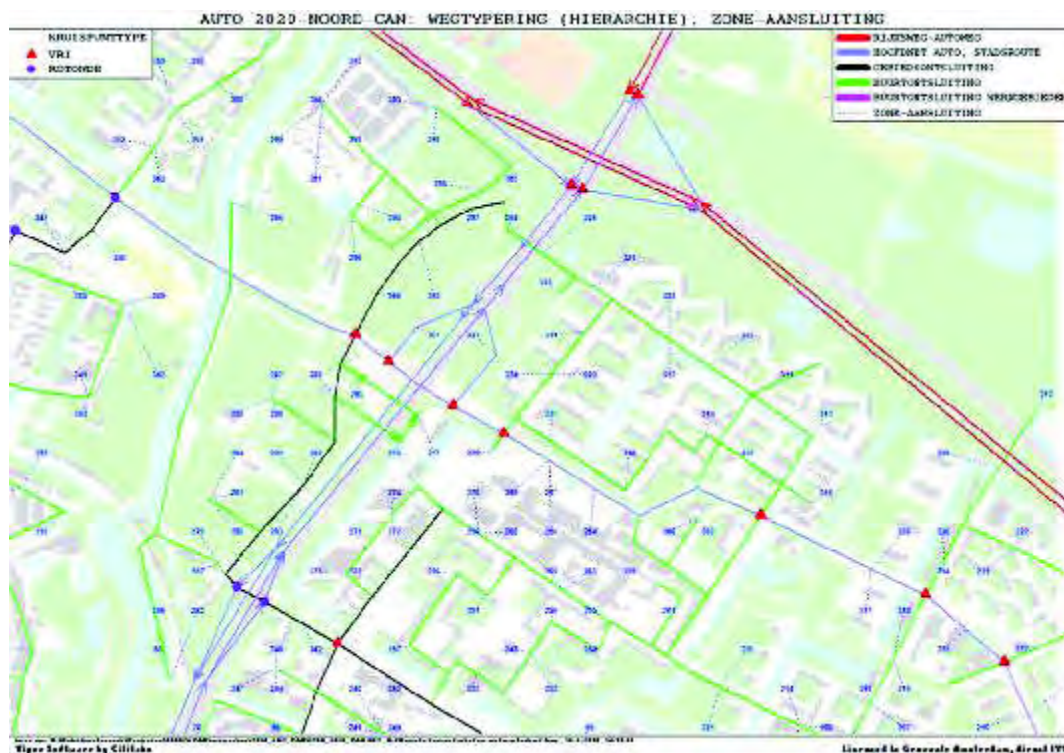
Op de hiernavolgende kaarten zijn de wijzigingen van de infrastructuur voor auto's weergegeven. In figuur 2.2 zijn de wijzigingen in auto-infrastructuur in 2020 ten opzichte van 2007 weergegeven. Het aantal rijstroken dat in de periode 2007-2020 wordt toegevoegd is in deze figuur aangegeven. Wanneer het aantal rijstroken afneemt is dit een negatief getal, deze waarden worden ondersteund door een rode kleur van de betreffende wegvakken. Wegvakken waar het aantal rijstroken wordt uitgebreid zijn groen gekleurd.

In de figuur is onder andere te zien dat de G.J. Scheurleerweg verdwijnt (het aantal rijstroken per richting neemt hier met 1 af tot nul resterend) en dat de Elzenhagensingel wordt aangelegd parallel aan de Nieuwe Leeuwarderweg, gesitueerd tussen de A10 en de Nieuwe Purmerweg.



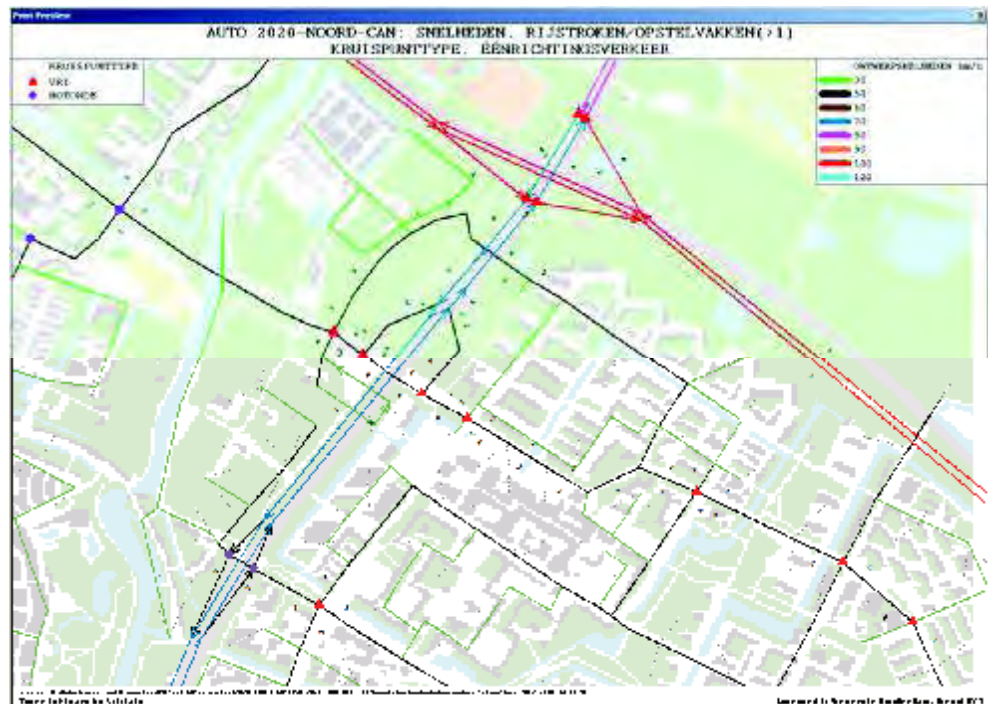
Figuur 2.2: Wijzigingen auto-infrastructuur Noord<sup>4</sup> in 2020 ten opzichte van 2007

In de onderstaande figuren wordt in meer detail het CAN-gebied en de directe omgeving weergegeven. Figuur 2.3 toont een overzicht van de zone-aansluitingen en het type wegen en kruispunten, Figuur 2.4 laat de ontwerpsnelheden en kruisingen zien.



Figuur 2.3: Autonetwerk in 2020 in het CAN-gebied en de directe omgeving, overzicht zone-aansluiting, kruispunttypes en type wegen

<sup>4</sup> De weg van het stationsgebied is niet opgenomen in deze figuur.



Figuur 2.4: Autonetwerk in 2020 in het CAN-gebied en de directe omgeving, overzicht ontwerpsnelheden en kruisingen

## 2.5 Ontwikkelingen fietsnetwerk

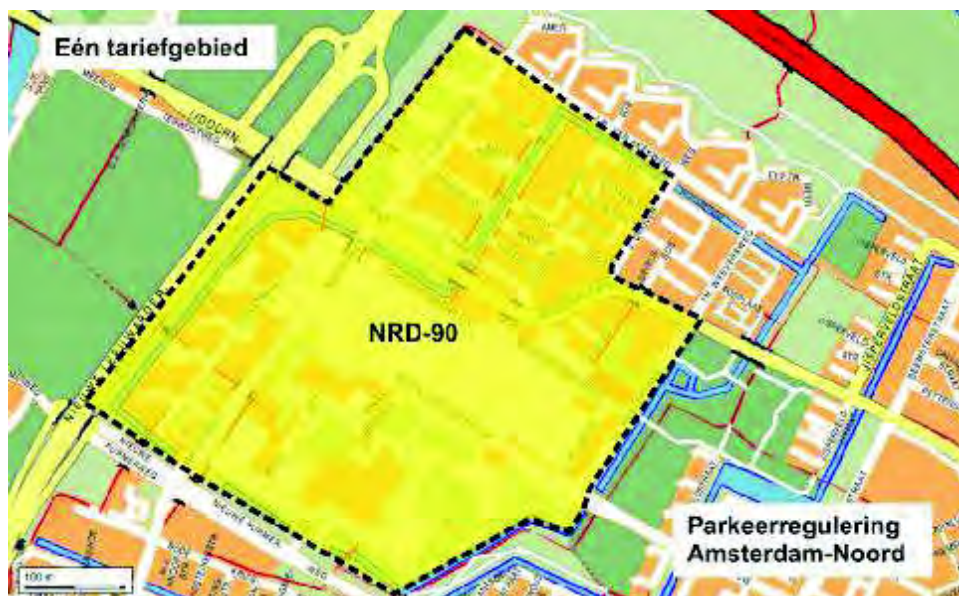
Voor dit onderzoek is voor de varianten in 2015 en 2020 uitgegaan van de volgende ontwikkelingen van het fietsnetwerk:

- Er is een nieuwe fietsverbinding tussen oostelijk Noord en westelijk Noord parallel aan de Van Hasseltweg. Routes langs het IJ zijn ontwikkeld.
- De route IJveer – Zaandam langs de Noorder IJplas is ontwikkeld (via noordkant Noorder IJplas aansluitend op Cornelis Douwesterrein).
- Voor het fietsverkeer zijn de bestaande ponten opgenomen, inclusief de pont tussen het Centraal Station en het IJplein en de pont naar het NDSM-terrein. De pont naar het NDSM-terrein heeft in 2010 een hogere frequentie gekregen dan in 2007.
- Er is uitgegaan van een fietsbrug tussen de Buiksloterham en het NDSM-terrein.
- Een brug over het IJ lijkt niet reëel voor 2020. Hier is in deze studie dan ook geen rekening mee gehouden. Ook een nieuwe pontverbinding tussen Java-eiland en Hamerstraatgebied is nog niet aan de orde en om deze reden niet meegenomen in deze studie.

Diverse aanpassingen in het CAN-gebied betreffende het fietsnetwerk zijn niet meegenomen in deze studie. De effecten hiervan zijn zeer beperkt op het aantal autoverplaatsingen.

## 2.6 Parkeerbeleid in het CAN-gebied

In de onderstaande figuren staat het tariefgebied en het vergunninggebied weergegeven voor het CAN. In dit gebied is sprake van betaald parkeren per 1 augustus 2009. De tarieven voor 2010, 2015 en 2020 zijn respectievelijk € 1,10, € 1,50 en € 1,80. Het parkeertarief is vanaf 2016 gelijk aan het C-tarief, maar dit bestaat echter niet meer. Hierdoor is gekozen voor parkeertarief 5 (zijnde € 1,80).



Figuur 2.5: Tariefgebied parkeren in CAN (Bron: dIVV, 2009)

In GenMod zone 167 (zie Figuur 1.1 voor de locatie) geldt een B-locatiebeleid in de autonome varianten 2015 en 2020 (en dus ook in de planvarianten). Richting de toekomst is een verdere uitbreiding van het locatiebeleid voorzien (zie tabel 2.3).

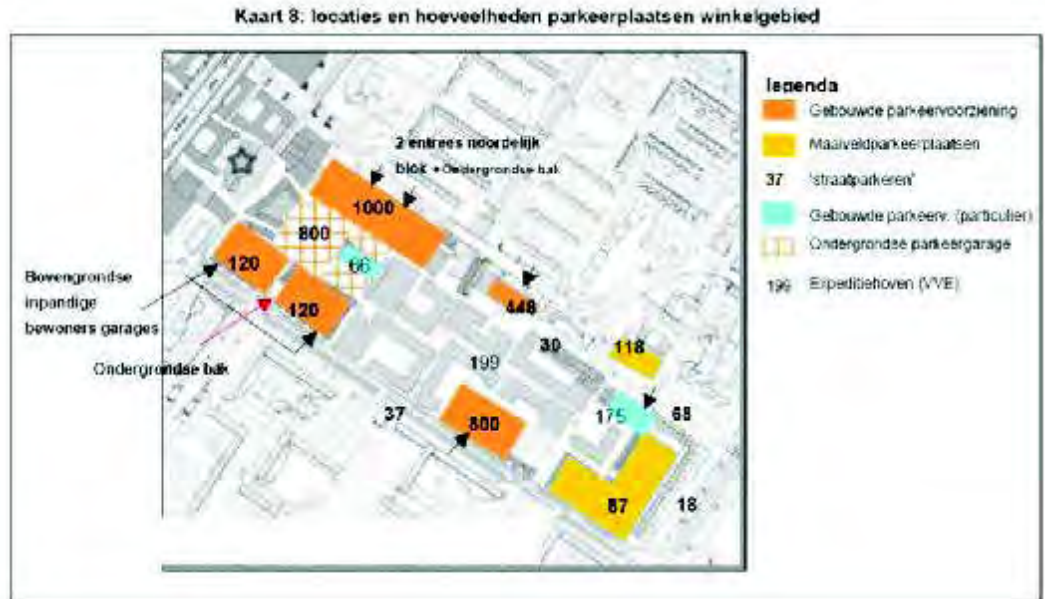
Tabel 2.3 Locatiebeleid per variant in het CAN-gebied en directe omgeving

zone	2010	Variante 2015	Autonome variant 2020	Planvariant 2020 CAN	Planvariant 2020 CAN worstcase
167	B-locatie	B-locatie	B-locatie	B-locatie	B-locatie
168		B-locatie	B-locatie	B-locatie	B-locatie
169				B-locatie	B-locatie
170		B-locatie	B-locatie	B-locatie	B-locatie
171				B-locatie	B-locatie
173				B-locatie	B-locatie

De parkeertarieven zijn direct gekoppeld aan het locatiebeleid en zijn gelijk aan de parkeertarieven zoals deze gaan gelden voor het CAN-winkelcentrum. Overal waar sprake is van een B-locatiebeleid wordt dan ook een parkeertarief verondersteld, ter voorkoming van de verkeersoverlast.

## 2.7 Locatie parkeergarages

In de volgende figuur wordt een overzicht getoond van de locaties en de hoeveelheid parkeerplaatsen in het winkelgebied voor het CAN-gebied. Op basis van het aantal parkeerplaatsen is een verdeling gemaakt van het aantal aankomsten en vertrekken in het winkelgebied.



Figuur 2.6: Locaties en hoeveelheden parkeerplaatsen winkelgebied

Vanaf 2015 is er een P+R parkeerterrein gerealiseerd in Amsterdam Noord. In een aparte notitie wordt hier nader op ingegaan. Mogelijk wordt er in de toekomst een kantoorparkeergarage toegevoegd aan het P+R-terrein. Er zal in deze situatie echter sprake zijn van een strikte scheiding van de parkeerplekken, zodat verkeer horende bij het kantoorprogramma niet kan parkeren op de P+R parkeerplekken. Deze situatie lijkt momenteel niet realistisch en is derhalve niet meegenomen in de verkeersstudie. Aangenomen is dat de genoemde kantoorparkeergarage gerealiseerd wordt langs het stationsgebied.

Voor het stationsgebied heeft DRO een analyse uitgevoerd naar de verwachte verkeersintensiteiten op basis van het aantal parkeerplaatsen. In de voorliggende verkeersstudie worden de verkeersintensiteiten inzichtelijk gemaakt op basis van de vraag naar mobiliteit (waarbij uiteraard rekening gehouden wordt met betaald parkeren). Geconstateerd is dat de verkeersintensiteiten op basis van de vraag niet veel hoger zijn dan de verkeersintensiteiten op basis van het aantal parkeerplaatsen. Derhalve is geen correctie doorgevoerd op de verkeersintensiteiten zoals bepaald met het verkeersmodel GenMod. Daarmee kan worden gezegd dat de situatie die in beeld is gebracht worstcase is en inzicht geeft in mogelijke knelpunten.

## 2.8 Kilometerheffing in verkeersonderzoeken

Bij de start van dit verkeersonderzoek is als uitgangspunt gekozen voor een situatie waarbij sprake is van een kilometerheffing in de toekomst. In het verkeersmodel waarmee de berekeningen zijn uitgevoerd is deze kilometerheffing voor de toekomstjaren dan ook opgenomen. Gezien de politieke ontwikkelingen op landelijk en op Amsterdams niveau is recent de keuze gemaakt om de kilometerheffing niet meer als uitgangspunt voor verkeersstudies te hanteren. Lopende en nagenoeg afgeronde studies maken om dit te implementeren gebruik van de werkwijze zoals verwoord in de notitie 'Gevoeligheidsanalyse naar effecten wijziging uitgangspunt kilometerheffing in verkeersonderzoeken' (DIVV, 2010). In deze notitie staan vuistregels opgenomen hoe wordt omgegaan met de keuze om de kilometerheffing niet meer mee te nemen in verkeersonderzoeken. In het vervolg van deze paragraaf wordt hier op ingegaan. De hieronder vermelde vuistregels zijn ge-

hanteerd in de hier voorliggende studie om de effecten van het niet meer meenemen van de kilometerheffing kwantitatief te onderbouwen in de verkeersintensiteiten ten behoeve van lucht- en geluidberekeningen (bijlage 7). De cijfers zoals in bijlage 7 opgenomen zijn dus vrij van het kilometerheffing-effect. Dit geldt ook voor de cijfers uit het 'Verkeersonderzoek P+R Buikslotermeer' (bijlage 3), de verkeersaantrekkende werking van het terrein is immers gebaseerd op de historische en huidige intensiteiten van en naar vergelijkbare terreinen. Dit zijn ook situaties zonder kilometerheffing.

In een gevoeligheidsanalyse heeft DIVV met het verkeersmodel GenMod gekeken naar het effect op de verkeersintensiteiten in 2015 en 2020 als gevolg van het niet meenemen van een kilometerheffing. Het niet meenemen van een kilometerheffing leidt tot hogere verkeersintensiteiten. De gemiddelde toename op de rijkswegen en provinciale autowegen bedraagt 3,9% in 2015 en 7,2% in 2020. Voor de stedelijke corridors zijn deze aantallen 2,4%, respectievelijk 3,9% en op het overige stedelijke netwerk 2,0% in 2015 en 3,7% in 2020 (zie tabel 2.4). De wegen in het CAN-gebied en in de nabije omgeving zijn allen overige stedelijke wegen. Enige uitzondering hierop is de Nieuwe Leeuwarderweg: deze weg maakt onderdeel uit van het stedelijke netwerk. Uiteraard is de A10 onderdeel van het Rijks- en provinciale wegennet.

Voor de toetsing van de verkeersintensiteiten aan de capaciteiten wordt uitgegaan van de gemiddelde toenames. Voor lucht- en geluidberekeningen kan mogelijk een ander effect optreden. Hierom wordt voor dergelijke berekeningen uitgegaan van een worst-case benadering als gevolg van het niet meenemen van een kilometerheffing. Dit leidt tot een grotere toename van de verkeersintensiteiten (zie onderstaande tabel).

Tabel 2.4: Gemiddelde en worst-case toename verkeersintensiteiten als gevolg van het niet meenemen van de kilometerheffing, uitgesplitst naar wegtypes

	<b>2015</b>	
	gemiddelde toename (%)	Worst-case toename t.b.v. lucht en geluid (%)
Rijksweg en provinciale autoweg	3,9	6,4
Corridor stedelijk netwerk	2,4	3,9
overig stedelijk netwerk	2,0	3,3
<b>2020</b>		
	gemiddelde toename (%)	Worst-case toename t.b.v. lucht en geluid (%)
Rijksweg en provinciale autoweg	7,2	12,9
Corridor stedelijk netwerk	3,9	6,6
overig stedelijk netwerk	3,7	6,3

## 2.9 P+R terrein

Binnen het gebied van de afrit en de oprit die de Nieuwe Leeuwarderweg met de IJdoornlaan verbinden wordt in 2015 een P+R terrein aangelegd met 1.000 parkeerplekken (P+R Buikslotermeer). Het P+R terrein wordt rechtstreeks ontsloten vanaf de Nieuwe Leeuwarderweg (toegang in zuidelijke richting en uitgang in noordelijke richting).



Figuur 2.7: Locatie P+R Buikslotermeer (bron: Verkeersonderzoek P+R Buikslotermeer, DIVV, 2010)

De aanwezigheid van de P+R-locatie leidt tot extra verkeersintensiteiten op de A10 en de Nieuwe Leeuwarderweg. In de onderstaande figuur staat een overzicht weergegeven van de extra verkeersintensiteiten in de avondspitsperiode. Meer achtergrondinformatie hieromtrent is opgenomen in het 'Verkeersonderzoek P+R Buikslotermeer' (zie bijlage 3)<sup>5</sup>.

In het verkeersmodel GenMod zijn de effecten van dit terrein niet gemodelleerd. De verkeersintensiteiten die gegenereerd worden door het P+R-terrein zijn in deze studie toegevoegd aan de verkeersintensiteiten zoals bepaald met het verkeersmodel GenMod. In het 'Verkeersonderzoek P+R Buikslotermeer' (bijlage 3) zijn de verkeerseffecten van het P+R-terrein inzichtelijk gemaakt. In figuur 2.7 staat de locatie van het P+R-terrein weergegeven.

<sup>5</sup> Verkeersonderzoek P+R Buikslotermeer, effecten op het onderliggend wegennet en het OV-gebruik, DIVV, maart 2010



Figuur 2.8: Extra intensiteiten in de 2-urige avondspitsperiode ten gevolge van P+R Buikslotermeer (bron: Verkeersonderzoek P+R Buikslotermeer, DIVV, 2010)



## 3 Modelresultaten

### 3.1 Inleiding

Met behulp van het verkeersmodel GenMod is de mobiliteit in 2015 en 2020 inzichtelijk gemaakt. GenMod is een avondspitsmodel. De getoonde verkeersintensiteiten hebben betrekking op de periode van 16:00 uur tot 18:00 uur. Het model geeft de hoeveelheid verkeer weer die via een bepaalde route wenst te rijden. De berekening van de routes wordt in één toedeling uitgevoerd op basis van het reistijdverschil (zonder congestie) tussen de mogelijke routes. Dit betekent dat alle verplaatsingen in het model plaatsvinden via de snelste route in de situatie zonder congestie, maar waarbij men wel vertraging op kruisingen ondervindt. In werkelijkheid kan het verkeer als gevolg van congestie zich anders verdelen. Het model signaleert zo mogelijke knelpunten, er wordt echter niet uitgesloten dat het verkeer vanwege deze congestie anders gaat rijden dan uit het model blijkt.

De getoonde verkeercijfers op de snelwegen zijn in de voorliggende rapportage overgenomen van het verkeersmodel GenMod. GenMod is een model voor de agglomeratie Amsterdam. Binnen GenMod is een lokaal model ontwikkeld, specifiek voor Amsterdam-Noord. Met Rijkswaterstaat is afgesproken dat DIVV zelf geen verkeerscijfers berekent voor wegen die beheerd worden door Rijkswaterstaat (de rijkswegen). Verkeersgegevens van deze wegvakken worden door Rijkswaterstaat aan DIVV geleverd. Op basis van deze gegevens worden de verkeerscijfers die als input dienen voor geluids- en emissieberekeningen bepaald. De cijfers welke in de plots in de bijlage voor de rijkswegen worden getoond zijn dan ook louter ter illustratie.

In bijlage 7 zijn tabellen te vinden die verkeersgegevens bevatten die gebruikt kunnen worden voor geluids- en emissieberekeningen (inclusief de rijkswegen). Deze gegevens zijn berekend op basis van de modeluitkomsten. Aangezien het model alleen verkeersintensiteiten voor de twee drukste uren van de avondspits als output levert, zijn vaste vermenigvuldigingsfactoren gehanteerd om deze output geschikt te maken voor de geluids- en emissieberekeningen. Deze factoren zijn afhankelijk van het wegtype<sup>6</sup> en het passeerdistrict<sup>7</sup>. Naast de tabellen is tevens een overzichtkaart opgenomen met daarop de wegvakken aangegeven welke zijn meegenomen in de analyse.

### 3.2 Verkeersintensiteit CAN en omgeving

Het model berekent (onder andere) de verkeersintensiteiten voor elke variant. In tabel 3.1 zijn voor een aantal wegen in het CAN-gebied de intensiteiten weergegeven.

<sup>6</sup> De verschillende wegtypes zijn: 1: rijks- en provinciale autowegen, 2: doorgaande stadsautoroutes, 3: doorgaand autoverkeer (verzamelend), 4: buurtontsluitingswegen (woonfunctie), 5: ontsluitingswegen (werkfunctie).

<sup>7</sup> Een passeerdistrict is geografisch gebied in Amsterdam, afgesloten door een gesloten cordon van telpunten. Matrices worden op passeerdistricten geaggregeerd en gecontroleerd op de geaggregeerde tellingen.

Tabel 3.1 Modelberekeningen van verkeersintensiteiten in de avondspits (in aantal motorvoertuigen in de twee-  
uursspits: 16.00 uur tot 18.00 uur) in het CAN-gebied

locatie	richting	variant			
		2015	Autonoom 2020	Plan 2020 CAN	Plan 2020 CAN worstcase
IJdoornlaan t.h.v. het Noordhollandsch Kanaal	oost	1300	1300	1400	1400
	west	2000	1900	2200	2400
IJdoornlaan t.h.v. H. Cleyndertweg	oost	1500	1500	1700	1700
	west	1900	1900	2500	2500
IJdoornlaan t.h.v. Baan- akkerspark	oost	900	900	900	1000
	west	700	600	800	800
Elzenhagensingel - noord	noord	500	400	600	600
	zuid	200	200	300	700
Waddenweg t.h.v. Nieuwe Purmerweg	noord	1100	1000	900	900
	zuid	1300	1200	1300	1300
Nieuwe Leeuwarderweg (tussen IJdoornlaan en A10)	noord	5300	5100	5500	5800
	zuid	3000	2600	2800	2600

Alle waarden zijn afgerond op honderdtallen.

Tussen de Variant 2015 en de Autonome variant 2020 treden kleine verschillen op. Dit is deels te verklaren door afrondingen en deels door een combinatie van de effecten van ontwikkelingen in sociaal-economische kenmerken, toe-/afname van autogebruik en wijzigingen op het gebied van infrastructuur en openbaar vervoer.

De intensiteiten in de Planvarianten 2020 CAN en 2020 CAN worstcase zijn voor een aantal weggedeeltes hoger dan in de Autonome variant 2020. Hierbij gaat het onder andere om de IJdoornlaan t.h.v. het Noordhollandsch Kanaal richting A10 (S117) en de IJdoornlaan t.h.v. H. Cleyndertweg in westelijke richting (bij het Buikslotermeerplein). Deze verschillen zijn te verklaren door de ontwikkelingen die plaatsvinden in het CAN-gebied. Bij het Buikslotermeerplein neemt de verkeersintensiteit toe door de in/uitritten van de parkeergarages op die locatie.

Door de ontwikkelingen in deelgebied Elzenhagen Noord en het Noorderkwartier in de Planvariant 2020 CAN worstcase wordt met name de Elzenhagensingel zwaarder belast dan wanneer deze ontwikkelingen niet zouden plaatsvinden.

In tabel 3.2 zijn voor drie belangrijke uitvalswegen van het CAN-gebied de verkeersintensiteiten weergegeven. Het gaat hierbij om de IJdoornlaan richting A10/Kadoelen (S117), IJdoornlaan richting A10/Schellingwoude (S115), Nieuwe Leeuwarderweg richting Amsterdam-Centrum (S116) en Nieuwe Leeuwarderweg richting A10 (S116).

Tabel 3.2 Modelberekeningen van verkeersintensiteiten in de avondspits (in aantal motorvoertuigen in de twee-  
uursspits: 16.00 uur tot 18.00 uur) in de omgeving van het CAN-gebied

Locatie	richting	variant			
		2015	Autonoom 2020	Plan 2020 CAN	Plan 2020 CAN worstcase
IJdoornlaan (tussen Banne Buikslootlaan en aansluiting Bon- gerdverbinding)	oost	1700	1900	1900	1800
	west	2200	1900	2100	2200
Nieuwe Leeuwarder- weg (tussen Nieuwe Purmerweg en Johan van Hasseltweg)	noord	4200	4000	4100	3900
	zuid	2400	2200	2300	2200
IJdoornlaan (tussen Hilversumstraat en Zuiderzeeweg)	noord	1500	1500	1400	1400
	zuid	1600	1600	1800	1600

Alle waarden zijn afgerond op honderdtallen.

In de Autonome variant 2020 wordt door het model op een aantal hoofdwegen (bijvoor-  
beeld de Nieuwe Leeuwarderweg) in Noord minder verkeer geschat dan in 2015. Dit  
wordt onder andere verklaard door de realisatie van de Noord/Zuid-metrolijn.

In bijlage 6 zijn kaarten te vinden waarop de verschillen in intensiteiten tussen varianten  
zijn weergegeven. Hieronder worden de belangrijkste verschillen beschreven. Doordat de  
waarden in de tabel en de waarden hieronder (na optelling) zijn afgerond, kunnen ver-  
schillen voorkomen.

Door de ontwikkelingen in het CAN gebied zal de hoeveelheid verkeer op de wegen in  
Amsterdam-Noord toenemen. Dit is met name het geval voor de kruisingen bij de op- en  
afritten van de Nieuwe Leeuwarderweg op de IJdoornlaan. Voor de Planvariant 2020 CAN  
zal de verkeersintensiteit op die locatie ongeveer 200 tot 400 voertuigen (per richting in de  
2-urige avondspits) groter zijn dan wanneer het CAN gebied niet ontwikkeld wordt. Voor  
de Planvariant 2020 CAN worstcase zal de stijging ongeveer 300 tot 500 voertuigen be-  
dragen.

Op de IJdoornlaan zal verder het verkeer met name toenemen op de S117 tussen het  
CAN gebied en de A10, en wel het meest in de richting van de A10. Voor de Planvariant  
2020 CAN zal deze hoeveelheid ongeveer 300 voertuigen zijn, voor de Planvariant 2020  
CAN worstcase zal deze hoeveelheid ongeveer 500 voertuigen zijn.

### 3.3 Bereikbaarheid CAN gebied

Op basis van de door het model berekende intensiteit van het verkeer en de capaciteit van een wegvak kan de I/C-verhouding (intensiteit t.o.v. capaciteit) worden berekend. Dit is een indicator voor de mate van congestie<sup>8</sup>. Het gaat hierbij om de I/C-verhouding van het drukste uur tijdens de avondspits. De volgende waarden van de I/C-verhouding en hun betekenis worden onderscheiden:

- I/C < 70%                      geen congestie
- I/C tussen 70 en 90 %        beperkte congestie
- I/C > 90 %                     congestie

Voor elke variant zijn de I/C-verhoudingen in een figuur weergegeven (zie bijlage 5). Op basis hiervan is te bepalen op welke plaatsen in het netwerk congestie voorkomt. In de onderstaande tabellen is opgesomd op welke plekken dat is. Het gaat hierbij om congestie in beide richtingen, tenzij anders vermeld. In de tabellen zijn alleen de plekken weergegeven waar de meeste congestie voorkomt. Kleine plekken met congestie worden niet vermeld.

Bij de gegevens in onderstaande tabellen en de bijbehorende conclusies is uitgegaan van de aannames die in het verkeersmodel zijn gedaan. Hierbij gaat het bijvoorbeeld om de vertraging die wordt opgelopen op kruispunten. Wanneer de situatie in werkelijkheid afwijkt van die aannames, dan zou dat kunnen leiden tot meer of minder congestie dan wat in onderstaande tabellen en conclusies staat vermeld. Dit kan bijvoorbeeld het geval zijn wanneer een verkeerslichtenregeling op een andere manier wordt ingesteld of wanneer het kruispunt op een andere manier wordt ingericht. Er zijn in het verkeersmodel geen bypasses aangebracht, geen extra opstelvakken verondersteld en ook geen optimalisatie van kruispuntregelingen doorgevoerd. Met behulp van micro-simulatiemodellen kan hier desgewenst meer inzicht in verkregen worden.

Daarnaast is het van belang om zich te realiseren dat het model met de gebruikte instellingen uitgaat van de voorkeursroute van mensen, oftewel de route die in de situatie zonder congestie (maar met de vertragingen die men op kruispunten oploopt) het snelst is. Wanneer in het model congestie wordt weergegeven, dan kan in werkelijkheid de congestie minder groot zijn, omdat mensen afhankelijk van die congestie voor een andere route kiezen. Dit is met name het geval wanneer er een goed alternatief beschikbaar is.

In 2015 wordt er congestie voorspeld op de IJdoornlaan tussen de Banne Buikslootlaan en A10 (S117). Mogelijk zal een deel van het verkeer bij een opstopping alhier ervoor kiezen om via de nabij gelegen Nieuwe Leeuwarderweg de ring A10 te bereiken. Het model maakt dit echter niet inzichtelijk vanwege de gehanteerde toedelingstechniek. Ook op de kruisingen bij de op- en afritten van de Nieuwe Leeuwarderweg bij de Nieuwe Purmerweg en op de Singel vanaf Elzenhagen-Zuid voor de kruising met de IJdoornlaan treedt congestie op. De reeds gerealiseerde bypass vanaf de rotonde Nieuwe Purmerweg richting Nieuwe Leeuwarderweg (A10) is niet als zodanig in het verkeersmodel opgenomen. Daarnaast is op een aantal andere plekken sprake van (beperkte) congestie, zoals aangegeven in tabel 3.3.

---

<sup>8</sup> Opgemerkt wordt dat de congestie op het onderliggend wegennet voornamelijk wordt veroorzaakt door capaciteitsproblemen van de kruisingen en niet vanwege capaciteitsproblemen van de wegvakken. Hierom zijn de wegvakken met congestie mogelijke knelpunten op het wegennet bij de kruispunten. Aanpassing van VRI-installaties kan hier mogelijk een oplossing voor bieden.

Tabel 3.3 Congestie in de Variant 2015

<b>Variant 2015</b>	
<b>Congestie</b>	<b>Beperkte congestie</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>IJdoornlaan tussen Banne Buikslootlaan en A10 (S117)</li> <li>Nieuwe Purmerweg bij de aansluiting met de Nieuwe Leeuwarderweg</li> <li>Elzenhagensingel-zuidzijde voor de kruising met de IJdoornlaan</li> <li>Buikslotermeerplein bij de Waddenweg en het Olof Palmeplein</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Banne Buikslootlaan richting IJdoornlaan</li> <li>Termini</li> <li>IJdoornlaan tussen Volendammerweg en Zuiderzeeweg (S115)</li> </ul>

In tabel 3.4 zijn de congestie locaties voor de Autonome variant 2020 opgenomen.

Tabel 3.4 Congestie in de Autonome variant 2020

<b>Autonome variant 2020</b>	
<b>Congestie</b>	<b>Beperkte congestie</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>IJdoornlaan tussen Banne Buikslootlaan en A10 (S117)</li> <li>Nieuwe Purmerweg bij de aansluiting met de Nieuwe Leeuwarderweg</li> <li>Buikslotermeerplein bij de Waddenweg en het Olof Palmeplein</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Termini</li> <li>IJdoornlaan tussen Volendammerweg en Zuiderzeeweg (S115)</li> <li>Elzenhagensingel-zuidzijde voor de kruising met de IJdoornlaan</li> </ul>

Wanneer de situatie in de Autonome variant 2020 wordt vergeleken met de Variant 2015, dan valt op dat er op een aantal er iets minder congestie optreedt. Dit is het effect van de aanleg van extra infrastructuur in Amsterdam-Noord. Een uitzondering hierop is de IJdoornlaan tussen de Banne Buikslootlaan en de A10 (S117), deze wordt juist drukker in 2020 in vergelijking met 2015 en krijgt dan ook te kampen met meer congestie.

Tabel 3.5 Congestie in de Planvariant 2020 CAN

<b>Planvariant 2020 CAN</b>	
<b>Congestie</b>	<b>Beperkte congestie</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>IJdoornlaan tussen Banne Buikslootlaan en A10 (S117)</li> <li>Nieuwe Purmerweg bij de aansluiting met de Nieuwe Leeuwarderweg</li> <li>Elzenhagensingel (zuidzijde) voor de kruising met de IJdoornlaan</li> <li>Buikslotermeerplein bij de Waddenweg en het Olof Palmeplein</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Termini</li> <li>IJdoornlaan tussen Volendammerweg en Zuiderzeeweg (S115)</li> <li>IJdoornlaan westwaarts voor de Staten-jachtstraat</li> </ul>

In de variant 2020 CAN is met name de Elzenhagensingel drukker dan in de variant 2020 Autonoom. Het gaat hierbij om verkeer vanaf Elzenhagen-Zuid en het Stationsgebied naar de IJdoornlaan. Dit verkeer wordt veroorzaakt door de ontwikkelingen, welke extra arbeidsplaatsen en inwoners met zich meebrengen.

In de Planvariant 2020 CAN worstcase wordt een beperkte hoeveelheid meer verkeer verwacht dan in de Planvariant 2020 CAN. Hierdoor ontstaat iets meer congestie op de Elzenhagensingel, vanaf Elzenhagen-Zuid en het Stationsgebied, in de richting van de IJdoornlaan. Het verschil met de Planvariant 2020 CAN (niet worstcase) is echter slechts gering op dit punt.

Tabel 3.6 Congestie in de Planvariant 2020 CAN worstcase

<b>Planvariant 2020 CAN worstcase</b>	
<b>Congestie</b>	<b>Beperkte congestie</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>• IJdoornlaan tussen Banne Buikslootlaan en A10 (S117)</li><li>• Nieuwe Purmerweg bij de aansluiting met de Nieuwe Leeuwarderweg</li><li>• Elzenhagensingel (zuidzijde) voor de kruising met de IJdoornlaan</li><li>• Buikslotermeerplein bij de Waddenweg en het Olof Palmeplein</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Termini</li><li>• IJdoornlaan tussen Volendammerweg en Zuiderzeeweg (S115)</li><li>• IJdoornlaan westwaarts voor de Staten-jachtstraat</li></ul>

Ook op twee andere congestielocaties uit tabel 3.6 (IJdoornlaan tussen Banne Buikslootlaan en A10 en Nieuwe Purmerweg bij de Nieuwe Leeuwarderweg) neemt de congestie in de Planvariant 2020 CAN worstcase licht toe ten opzichte van niet-worstcase.

## 4 Conclusies

In dit verkeersonderzoek is de verkeersontwikkeling horende bij de ontwikkeling van het centrumgebied van Amsterdam-Noord onderzocht. Daarbij is rekening gehouden met een volledige ontwikkeling van het CAN-gebied in 2020. In werkelijkheid zal de volledige ontwikkeling van het CAN-gebied een langere doorlooptijd hebben, waardoor de verkeerssituatie in het jaar 2020 gunstiger zal zijn dan uit dit rapport naar voren komt.

Het verkeersonderzoek bestaat uit statische modelberekeningen: deze berekeningen maken het mogelijk om knelpunten te signaleren die zich kunnen voordoen. De berekeningen zijn gemaakt voor de avondspitsperiode.

Uit het verkeersonderzoek is gebleken dat de autonome situatie (de situatie zonder ontwikkeling van het CAN-gebied, in dit rapport de Autonome variant 2020) een aantal plekken kent waar mogelijk congestie kan optreden. Verder blijkt dat de intensiteiten in de Planvarianten 2020 CAN en 2020 CAN worstcase (bestaande uit twee scenario's voor de ontwikkeling van het CAN-gebied) voor een aantal weggedeeltes hoger liggen dan in de Autonome variant 2020. Het effect van deze hogere intensiteiten als gevolg van de CAN-ontwikkelingen op de congestie in het gebied is daarentegen beperkt. De meeste knelpunten doen zich (zij het in iets lichtere mate) ook al voor in de Autonome variant 2020, waarin het CAN-gebied niet ontwikkeld wordt.

Mogelijke knelpunten in de Planvariant 2020 CAN die zich in het onderzoeksgebied bevinden zijn:

- De Nieuwe Purmerweg, bij de botonde en specifiek de oprit naar de Nieuwe Leeuwarderweg richting de A10;
- De Elzenhagensingel ter hoogte van het Stationsgebied en de aansluiting op de IJdoornlaan;
- Het Stationsgebied (Gare du Nord en Termini), hier treedt congestie op vanwege de congestie bij de aansluiting van de Elzenhagensingel met de IJdoornlaan;
- Buikslotermeerplein (zuidzijde): aandachtspunten bij de aansluiting op de Waddenweg en bij het Olof Palmeplein.

Het verkeer op de route vanaf de Waddenweg (en vanaf het winkelcentrum) via de Nieuwe Purmerweg en de botonde naar de Nieuwe Leeuwarderweg (richting A10) kan op basis van de intensiteiten van het verkeer en de beschikbare capaciteiten enige hinder ondervinden. De reeds aangelegde bypass die de Nieuwe Purmerweg rechtstreeks met de oprit naar de Nieuwe Leeuwarderweg verbindt is in het model niet meegenomen. Deze bypass is juist aangelegd om het verkeer vanuit het winkelcentrum beter te kunnen afwikkelen en de botonde qua verkeer te ontlasten. Deze bypass zal een belangrijk deel van de congestie die hier door het model wordt verwacht wegnemen.

De congestie die in de modelberekeningen optreedt op het zuidelijk deel van de Elzenhagensingel richting IJdoornlaan kan gemitigeerd worden door de verkeersregelingen op de kruisingen beter op elkaar af te stemmen en te optimaliseren. Verder is de kans groot dat bij congestie in werkelijkheid het verkeer naar alternatieve routes gaat zoeken, bijvoorbeeld richting de oprit van de Nieuwe Leeuwarderweg bij de Nieuwe Purmerweg. Hierdoor zal het verkeer zich beter verdelen over de beschikbare infrastructuur.

De congestie in het Stationsgebied wordt hoofdzakelijk veroorzaakt door de congestie op de Elzenhagensingel. Desalniettemin blijft het CAN-gebied een omgeving met veel verkeer. Op diverse punten zal bij bijzondere omstandigheden, bijvoorbeeld regen of een extra drukke spitsituatie, het verkeer enige vertraging ondervinden. Voor een centrumgebied is dit acceptabel. De meeste verstoringen zullen in de tijd vanzelf weer oplossen en niet leiden tot een groot verkeersinfarct.

De aandachtspunten aan de zuidzijde van het Buikslotermeerplein zullen moeten worden meegenomen in de uiteindelijke herprofilering van deze weg, in het bijzonder op die plaatsen waar de parkeergarages zich bevinden. Verdere verbetering van de doorstroming kan gevonden worden door het afstemmen en optimaliseren van de verkeersregelingen.

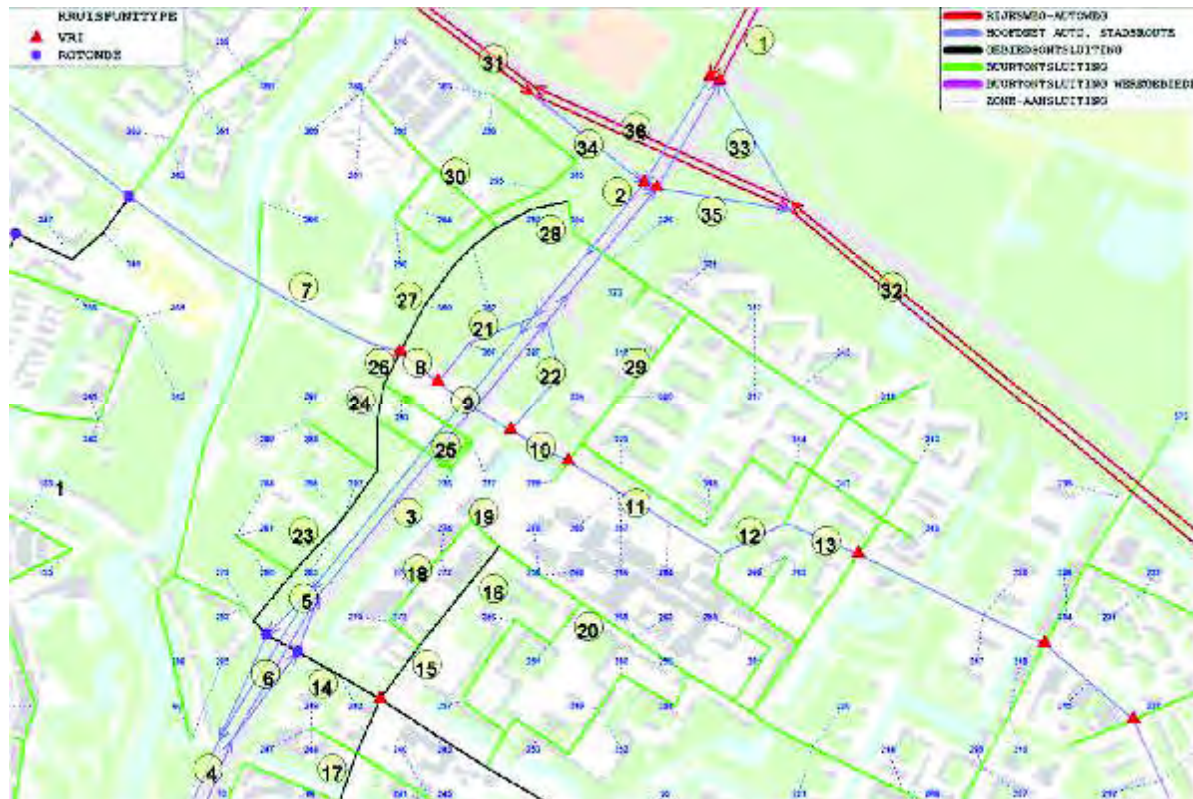
Voor de overige locaties en varianten zijn de voorspelde intensiteiten relatief laag. Het voorkomen van congestie zal in werkelijkheid sterk afhangen van de inrichtingen van de kruisingen, bijvoorbeeld door de aan- of afwezigheid van verkeerslichten en de verkeerslichtenregeling of het beter op elkaar afstemmen en optimaliseren van deze regelingen.

Wanneer de verkeersproblematiek in de verdere toekomst ernstiger mocht worden als gevolg van extra ontwikkelingen in het CAN-gebied, kan de aanleg van extra infrastructuur mogelijk verlichting brengen. In dit kader wordt geadviseerd om in de uitwerkingsplannen rekening te houden met een mogelijke extra oprit vanaf de verlengde Van Heekweg richting de Nieuwe Leeuwarderweg. Deze verbinding was in een oudere versie van de plannen voor het CAN-gebied al opgenomen, maar is vanwege een bijstelling van het programma komen te vervallen. Geadviseerd wordt om deze optie als ruimtereservering in de planvorming te behouden voor het geval dat deze capaciteitsuitbreiding op een later moment toch noodzakelijk wordt geacht.



## Bijlage 7 Verkeerscijfers t.b.v. berekening luchtkwaliteit en geluid

In deze bijlage staan de verkeerscijfers ten behoeve van de berekeningen voor luchtkwaliteit en geluid opgenomen. In figuur B7.1 staan de locaties van de wegvakken grafisch weergegeven.



Figuur B7.1: Overzicht wegvakken t.b.v. berekening luchtkwaliteit en geluid

Het betreft de volgende 36 wegvakken:

1. De Nieuwe Leeuwarderweg ten noorden van de A10;
2. De Nieuwe Leeuwarderweg tussen de IJdoornlaan en de A10;
3. De Nieuwe Leeuwarderweg tussen de Nieuwe Purmerweg en de IJdoornlaan;
4. De Nieuwe Leeuwarderweg ten zuiden van de Nieuwe Purmerweg;
5. De op- en afritten van de Nieuwe Leeuwarderweg met de Nieuwe Purmerweg richting A10;
6. De op- en afritten van de Nieuwe Leeuwarderweg met de Nieuwe Purmerweg richting IJtunnel;
7. De IJdoornlaan tussen het Noordhollandschkanaal en de Singel;
8. De IJdoornlaan tussen de Singel en de westelijke op- en afrit van de Nieuwe Leeuwarderweg;
9. De IJdoornlaan tussen westelijke en oostelijke op/afrit;
10. De IJdoornlaan tussen de oostelijke op- en afrit van de Nieuwe Leeuwarderweg en de H. Cleyndertweg;
11. De IJdoornlaan tussen de H. Cleyndertweg en Hildsven;
12. De IJdoornlaan tussen Hildsven en de J. Drijverweg;
13. De IJdoornlaan tussen de J. Drijverweg en de Th. Weeversweg;
14. De Nieuwe Purmerweg tussen de Nieuwe Leeuwarderweg en de Waddenweg;
15. De Waddenweg tussen de Nieuwe Purmerweg en de Loenermark;
16. De Waddenweg tussen de Loenermark en het Buikslotermeerplein;
17. De Waddenweg ten zuiden van de Nieuwe Purmerweg;
18. De Loenermark;
19. Het Buikslotermeerplein tussen de Loenermark en de Waddenweg;
20. Het Buikslotermeerplein tussen de Waddenweg en de Werengouw;
21. De op-/afrit op de kruising van de Nieuwe Leeuwarderweg met de IJdoornlaan richting IJtunnel (vanaf A10);
22. De op-/afrit op de kruising van de Nieuwe Leeuwarderweg met de IJdoornlaan vanaf de IJtunnel (richting A10);
23. De Elzenhagensingel tussen de Nieuwe Purmerweg en de Gare du Nord;
24. De Elzenhagensingel tussen de Gare du Nord en Termini;
25. Het Gare du Nord en de Termini (stationsstraat = éénrichtingsweg);
26. De Elzenhagensingel tussen de Termini en IJdoornlaan;
27. De Elzenhagensingel tussen de IJdoornlaan en de Eeuwige Jeugdlaan;
28. De Elzenhagensingel tussen de Eeuwige Jeugdlaan en de JH van Heekweg;
29. De H. Cleyndertweg tussen de J.H. van Heekweg en de IJdoornlaan;
30. De Eeuwige Jeugdlaan;
31. Het tracé van de A10-Noord tussen afslag Kadoelen en de Nieuwe Leeuwarderweg (noord- en zuidbaan);

32. Het tracé van de A10 tussen de Nieuwe Leeuwarderweg en de Zeeburgertunnel (noord- en zuidbaan);
33. De op- en afritten Nieuwe Leeuwarderweg/A10 ten noorden van de hoofdrijbaan van de A10;
34. De afrit Nieuwe Leeuwarderweg/A10 ten zuiden van de hoofdrijbaan van de A10;
35. De oprit Nieuwe Leeuwarderweg/A10 ten zuiden van de hoofdrijbaan van de A10;
36. De wegvakken van de A10 ter hoogte van de Nieuwe Leeuwarderweg tussen de afrit en de oprit (noord- en zuidbaan).

De intensiteiten zijn weergegeven in de hiernavolgende tabellen. Hierin staan enkele afkortingen vermeld. De betekenis van deze afkortingen is als volgt:

Ten behoeve van de geluidberekeningen:

- MO = motoren in beide richtingen
- LV = lichte voertuigen in beide richtingen
- MV = middelzwaar vrachtverkeer (lengte tussen 7,5 en 10,5 meter) in beide richtingen
- ZV = zwaar vrachtverkeer (lengte meer dan 10,5 meter) in beide richtingen
- Bus = aantal bussen in beide richtingen
- Tram = aantal trams in beide richtingen

Ten behoeve van de luchtberekeningen:

- MVT = motorvoertuigen in beide richtingen
- VRV = vrachtverkeer (MV + ZV) en bussen in beide richtingen
- MV = middelzwaar vrachtverkeer (lengte tussen 7,5 en 10,5 meter) in beide richtingen
- ZV = zwaar vrachtverkeer (lengte meer dan 10,5 meter) in beide richtingen
- Bus = aantal bussen in beide richtingen

De verkeerscijfers voor de wegvakken 31 tot en met 36 zijn afkomstig uit het NRM Randstad versie 2.3, zoals omschreven in paragraaf 1.7. Voor de planvarianten is het projecteffect uit het GenMod voor deze wegvakken (de verkeerstoename als gevolg van de extra ontwikkelingen) aan deze wegvakken toegevoegd.

De jaren die niet standaard uit het verkeersmodel volgen (2011 en 2021) zijn op basis van exponentiële interpolatie tot stand gekomen.

nr	Omschrijving	Jaar 2011																										
		weekgemiddelde Gemiddeld daguur t.b.v. geluidberekeningen:						weekgemiddelde Gemiddeld avonduur t.b.v. geluidberekeningen:						weekgemiddelde Gemiddeld nacht uur t.b.v. geluidberekeningen:						gemiddelde weekdag incl.bus Etmaal gemiddelden t.b.v. de berekening luchtkwaliteit:								
		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	De Nieuwe Leeuwarderweg ten noorden van de A10	20	1679	52	52	88	0	11	1108	4	2	40	0	3	408	12	9	28	0	31150	2875	9,2%	733	2,4%	703	2,3%	1440	4,6%
2	De Nieuwe Leeuwarderweg tussen de IJdoornlaan en de A10	30	2512	78	78	80	0	16	1658	6	3	36	0	4	611	17	13	26	0	45750	3465	7,6%	1095	2,4%	1055	2,3%	1318	2,9%
3	De Nieuwe Leeuwarderweg tussen de Nieuwe Purmerweg en de IJdoornlaan	23	1986	61	62	52	0	13	1311	5	3	23	0	3	483	14	10	17	0	36000	2548	7,1%	868	2,4%	833	2,3%	848	2,4%
4	De Nieuwe Leeuwarderweg ten zuiden van de Nieuwe Purmerweg	24	2025	63	63	63	0	13	1337	5	3	28	0	3	492	14	11	21	0	36875	2768	7,5%	883	2,4%	848	2,3%	1035	2,8%
5	De op- en afritten Nieuwe Leeuwarderweg / Nieuwe Purmerweg richting A10	4	307	10	10	0	0	2	203	1	0	0	0	0	75	2	2	0	0	5425	263	4,8%	135	2,5%	130	2,4%	0	0,0%
6	De op- en afritten Nieuwe Leeuwarderweg / Nieuwe Purmerweg richting IJtunnel	4	346	11	11	11	0	2	228	1	0	5	0	1	84	2	2	5	0	6300	480	7,6%	150	2,4%	145	2,3%	188	3,0%
7	De IJdoornlaan tussen het Noordhollandskanaal en de Singel	13	1083	34	34	31	0	7	715	3	1	14	0	2	263	7	6	10	0	19675	1440	7,3%	473	2,4%	453	2,3%	513	2,6%
8	De IJdoornlaan tussen de Singel en de Nieuwe Leeuwarderweg	13	1083	34	34	44	0	7	715	3	1	20	0	2	263	7	6	14	0	19875	1643	8,3%	473	2,4%	453	2,3%	713	3,6%
9	De IJdoornlaan tussen westelijke en oostelijke op/afrit	14	1187	37	37	35	0	8	783	3	2	16	0	2	288	8	6	11	0	21575	1595	7,4%	518	2,4%	498	2,3%	580	2,7%
10	De IJdoornlaan tussen de Nieuwe Leeuwarderweg en de H. Cleynertweg	15	1253	39	39	30	0	8	827	3	2	14	0	2	305	9	6	10	0	22675	1563	6,9%	548	2,4%	525	2,3%	490	2,2%
11	De IJdoornlaan tussen de H. Cleynertweg en Hildsven	13	1064	33	33	8	0	7	702	3	1	3	0	2	259	7	6	2	0	18950	1033	5,4%	465	2,5%	445	2,3%	123	0,6%
12	De IJdoornlaan tussen Hildsven en de J. Drijverweg	5	407	13	13	8	0	3	269	1	1	3	0	1	99	3	2	2	0	7325	470	6,4%	178	2,4%	173	2,4%	123	1,7%
13	De IJdoornlaan tussen de J. Drijverweg en de Th. Weeversweg	6	472	15	15	24	0	3	312	1	1	11	0	1	115	3	2	9	0	8775	815	9,3%	208	2,4%	198	2,3%	410	4,7%
14	De Nieuwe Purmerweg tussen de Nieuwe Leeuwarderweg en de Waddenweg	8	671	18	12	14	0	4	443	1	0	6	0	1	163	3	2	5	0	11925	633	5,3%	243	2,0%	163	1,4%	230	1,9%
15	De Waddenweg tussen de Nieuwe Purmerweg en de Loenermark	9	758	20	13	30	0	5	501	2	0	13	0	1	184	3	2	11	0	13700	953	7,0%	275	2,0%	180	1,3%	498	3,6%
16	De Waddenweg tussen de Loenermark en het Buikslotermeerplein	7	608	16	11	30	0	4	401	1	0	13	0	1	148	3	2	11	0	11100	863	7,8%	220	2,0%	145	1,3%	498	4,5%
17	De Waddenweg ten zuiden van de Nieuwe Purmerweg	8	638	17	11	30	0	4	421	1	0	13	0	1	155	3	2	12	0	11625	890	7,7%	230	2,0%	153	1,3%	505	4,3%
18	De Loenermark	1	73	2	1	0	0	0	40	0	0	0	0	0	15	0	0	0	0	1225	35	2,9%	28	2,2%	13	1,0%	0	0,0%
19	Het Buikslotermeerplein tussen de Loenermark en de Waddenweg	2	141	4	2	0	0	1	78	0	0	0	0	0	30	1	0	0	0	2325	70	3,0%	48	2,0%	20	0,9%	0	0,0%
20	Het Buikslotermeerplein tussen de Waddenweg en de Werengouw	6	495	13	6	17	0	3	273	0	0	8	0	1	103	2	1	5	0	8500	528	6,2%	175	2,1%	75	0,9%	280	3,3%
21	De op-/afrit Nieuwe Leeuwarderweg / IJdoornlaan richting IJtunnel (vanaf A10)	9	802	25	25	14	0	5	529	2	1	6	0	1	195	6	4	4	0	14400	908	6,3%	350	2,4%	338	2,3%	223	1,5%
22	De op-/afrit Nieuwe Leeuwarderweg / IJdoornlaan vanaf IJtunnel (richting A10)	7	611	19	19	15	0	4	403	2	1	7	0	1	149	4	3	5	0	11050	770	7,0%	268	2,4%	258	2,3%	245	2,2%
23	De Elzenhagensingel tussen de Nieuwe Purmerweg en de Gare du Nord	2	209	6	4	5	0	1	138	0	0	2	0	0	51	1	1	2	0	3725	215	5,8%	78	2,1%	50	1,3%	90	2,4%
24	De Elzenhagensingel tussen de Gare du Nord en Termini	3	221	6	4	5	0	1	146	0	0	2	0	0	54	1	1	2	0	3950	223	5,6%	80	2,0%	53	1,3%	90	2,3%
25	Het Gare du Nord en de Termini (stationsstraat = éénrichtingsweg)	2	137	4	2	0	0	1	76	0	0	0	0	0	29	1	0	0	0	2275	70	3,1%	48	2,1%	20	0,9%	0	0,0%
26	De Elzenhagensingel tussen de Termini en IJdoornlaan	4	326	9	6	5	0	2	215	1	0	2	0	1	79	1	1	2	0	5775	285	4,9%	120	2,1%	78	1,3%	90	1,6%
27	De Elzenhagensingel tussen de IJdoornlaan en de Eeuwige Jeugdlaan	2	139	4	2	3	0	1	92	0	0	1	0	0	34	1	0	1	0	2450	130	5,3%	50	2,0%	35	1,4%	45	1,8%
28	De Elzenhagensingel tussen de Eeuwige Jeugdlaan en de JH van Heekweg	1	48	1	1	3	0	0	32	0	0	1	0	0	12	0	0	1	0	900	73	8,1%	18	1,9%	10	1,1%	45	5,0%
29	De H. Cleynertweg tussen de J.H. van Heekweg en de IJdoornlaan	1	91	2	1	16	0	0	50	0	0	7	0	0	19	0	0	6	0	1775	320	18,0%	33	1,8%	15	0,8%	275	15,5%
30	De Eeuwige Jeugdlaan	1	49	1	1	0	0	0	27	0	0	0	0	0	10	0	0	0	0	825	23	2,7%	18	2,1%	8	0,9%	0	0,0%
31	De A10-Noord tussen afslag Kadoelen en de Nieuwe Leeuwarderweg	0	5932	410	364	0	0	0	3149	199	215	0	0	0	1329	79	93	0	0	106742	12330	11,6%	6350	5,9%	5980	5,6%	0	0,0%
32	De A10 tussen de Nieuwe Leeuwarderweg en de Zeeburgertunnel	0	6421	445	396	0	0	0	3419	216	234	0	0	0	1433	85	101	0	0	115560	13374	11,6%	6879	6,0%	6495	5,6%	0	0,0%
33	De op- en afritten Nieuwe Leeuwarderweg/A10 noordzijde	0	1974	143	132	0	0	0	1142	71	87	0	0	0	393	22	33	0	0	35771	4364	12,2%	2173	6,1%	2192	6,1%	0	0,0%
34+35	De op- en afritten Nieuwe Leeuwarderweg/A10 zuidzijde	0	1740	115	98	0	0	0	843	54	50	0	0	0	432	27	26	0	0	31097	3394	10,9%	1812	5,8%	1582	5,1%	0	0,0%
36	De wegvakken A10 t.h.v. de Nieuwe Leeuwarderweg tussen af- en oprijt	0	4335	300	266	0	0	0	2300	145	157	0	0	0	972	58	68	0	0	78005	9006	11,5%	4639	5,9%	4367	5,6%	0	0,0%

nr	Omschrijving	Jaar 2015																										
		weekgemiddelde Gemiddeld daguur t.b.v. geluidberekeningen:						weekgemiddelde Gemiddeld avonduur t.b.v. geluidberekeningen:						weekgemiddelde Gemiddeld nachtuur t.b.v. geluidberekeningen:						gemiddelde weekdag incl.bus Etmaal gemiddelden t.b.v. de berekening luchtkwaliteit:								
		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	De Nieuwe Leeuwarderweg ten noorden van de A10	19	1613	50	50	95	0	10	1064	4	2	43	0	3	392	11	8	30	0	30100	2930	9,7%	705	2,3%	675	2,2%	1550	5,2%
2	De Nieuwe Leeuwarderweg tussen de IJdoornlaan en de A10	33	2830	88	88	87	0	18	1868	7	4	39	0	4	688	19	15	28	0	51500	3850	7,5%	1235	2,4%	1190	2,3%	1430	2,8%
3	De Nieuwe Leeuwarderweg tussen de Nieuwe Purmerweg en de IJdoornlaan	29	2424	75	75	48	0	15	1600	6	3	21	0	4	589	17	13	15	0	43700	2855	6,5%	1060	2,4%	1015	2,3%	780	1,8%
4	De Nieuwe Leeuwarderweg ten zuiden van de Nieuwe Purmerweg	27	2270	70	70	51	0	14	1498	6	3	23	0	4	552	16	12	17	0	41000	2785	6,8%	990	2,4%	950	2,3%	845	2,1%
5	De op- en afritten Nieuwe Leeuwarderweg / Nieuwe Purmerweg richting A10	7	614	19	19	0	0	4	405	2	1	0	0	1	149	4	3	0	0	10850	525	4,8%	270	2,5%	260	2,4%	0	0,0%
6	De op- en afritten Nieuwe Leeuwarderweg / Nieuwe Purmerweg richting IJtunnel	5	460	14	14	3	0	3	304	1	1	1	0	1	112	3	2	2	0	8200	455	5,6%	200	2,4%	195	2,4%	65	0,8%
7	De IJdoornlaan tussen het Noordhollandskanaal en de Singel	13	1112	34	35	41	0	7	734	3	2	18	0	2	270	8	6	13	0	20350	1620	8,0%	485	2,4%	465	2,3%	670	3,3%
8	De IJdoornlaan tussen de Singel en de Nieuwe Leeuwarderweg	13	1113	34	35	65	0	7	734	3	2	29	0	2	271	8	6	21	0	20750	2025	9,7%	485	2,3%	465	2,2%	1070	5,2%
9	De IJdoornlaan tussen westelijke en oostelijke op/afrit	14	1165	36	36	41	0	7	769	3	2	18	0	2	283	8	6	13	0	21300	1665	7,8%	510	2,4%	490	2,3%	670	3,1%
10	De IJdoornlaan tussen de Nieuwe Leeuwarderweg en de H. Cleyndertweg	14	1181	37	37	20	0	8	780	3	2	9	0	2	287	8	6	7	0	21250	1345	6,3%	515	2,4%	495	2,3%	335	1,6%
11	De IJdoornlaan tussen de H. Cleyndertweg en Hildsven	10	804	25	25	8	0	5	530	2	1	4	0	1	195	6	4	3	0	14350	820	5,7%	350	2,4%	335	2,3%	135	0,9%
12	De IJdoornlaan tussen Hildsven en de J. Drijverweg	5	389	12	12	8	0	2	256	1	1	4	0	1	94	3	2	3	0	7000	465	6,7%	170	2,4%	165	2,3%	135	1,9%
13	De IJdoornlaan tussen de J. Drijverweg en de Th. Weeversweg	6	465	14	14	28	0	3	307	1	1	13	0	1	113	3	2	10	0	8700	865	9,9%	205	2,3%	195	2,2%	465	5,3%
14	De Nieuwe Purmerweg tussen de Nieuwe Leeuwarderweg en de Waddenweg	13	1078	28	19	9	0	7	712	2	1	4	0	2	262	5	4	4	0	18950	800	4,2%	390	2,1%	260	1,4%	150	0,8%
15	De Waddenweg tussen de Nieuwe Purmerweg en de Loenermark	9	798	21	14	14	0	5	527	2	1	6	0	1	194	4	3	6	0	14150	720	5,1%	290	2,0%	190	1,4%	240	1,7%
16	De Waddenweg tussen de Loenermark en het Buikslotermeerplein	6	539	14	9	14	0	3	356	1	0	6	0	1	131	2	2	6	0	9650	565	5,9%	195	2,0%	130	1,3%	240	2,5%
17	De Waddenweg ten zuiden van de Nieuwe Purmerweg	7	614	16	11	20	0	4	405	1	0	9	0	1	149	3	2	9	0	11050	720	6,5%	220	2,0%	145	1,3%	350	3,2%
18	De Loenermark	1	123	3	1	0	0	1	68	0	0	0	0	0	26	0	0	0	0	2050	60	3,0%	45	2,1%	20	0,9%	0	0,0%
19	Het Buikslotermeerplein tussen de Loenermark en de Waddenweg	1	49	1	1	0	0	0	27	0	0	0	0	0	10	0	0	0	0	800	25	3,0%	15	2,1%	5	0,9%	0	0,0%
20	Het Buikslotermeerplein tussen de Waddenweg en de Werengouw	6	535	14	6	14	0	3	296	0	0	6	0	1	112	2	1	4	0	9100	490	5,4%	190	2,1%	80	0,9%	225	2,5%
21	De op-/afrit Nieuwe Leeuwarderweg / IJdoornlaan richting IJtunnel (vanaf A10)	10	858	27	27	19	0	5	566	2	1	9	0	1	209	6	4	6	0	15500	1045	6,8%	375	2,4%	360	2,3%	310	2,0%
22	De op-/afrit Nieuwe Leeuwarderweg / IJdoornlaan vanaf IJtunnel (richting A10)	7	606	19	19	20	0	4	400	2	1	9	0	1	147	4	3	7	0	11050	855	7,7%	265	2,4%	255	2,3%	335	3,0%
23	De Elzenhagensingel tussen de Nieuwe Purmerweg en de Gare du Nord	5	396	10	7	11	0	3	261	1	0	5	0	1	96	2	1	3	0	7050	415	5,9%	145	2,0%	95	1,3%	180	2,5%
24	De Elzenhagensingel tussen de Gare du Nord en Termini	5	421	11	7	11	0	3	278	1	0	5	0	1	102	2	1	3	0	7500	430	5,8%	150	2,0%	100	1,3%	180	2,4%
25	Het Gare du Nord en de Termini (stationsstraat = éénrichtingsweg)	3	274	7	3	0	0	1	152	0	0	0	0	0	57	1	0	0	0	4550	140	3,0%	95	2,1%	40	0,9%	0	0,0%
26	De Elzenhagensingel tussen de Termini en IJdoornlaan	7	629	17	11	11	0	4	415	1	0	5	0	1	153	3	2	3	0	11150	555	5,0%	230	2,0%	150	1,4%	180	1,6%
27	De Elzenhagensingel tussen de IJdoornlaan en de Eeuwige Jeugdlaan	3	222	6	4	5	0	1	146	0	0	2	0	0	54	1	1	2	0	3950	225	5,6%	80	2,0%	55	1,3%	90	2,3%
28	De Elzenhagensingel tussen de Eeuwige Jeugdlaan en de JH van Heekweg	1	69	2	1	5	0	0	45	0	0	2	0	0	17	0	0	2	0	1300	130	10,2%	25	1,9%	15	1,3%	90	7,0%
29	De H. Cleyndertweg tussen de J.H. van Heekweg en de IJdoornlaan	1	56	1	1	14	0	0	31	0	0	6	0	0	12	0	0	6	0	1150	270	23,2%	20	1,7%	10	0,7%	240	20,8%
30	De Eeuwige Jeugdlaan	1	74	2	1	0	0	0	41	0	0	0	0	0	15	0	0	0	0	1250	35	3,0%	25	2,1%	10	0,9%	0	0,0%
31	De A10-Noord tussen afslag Kadoelen en de Nieuwe Leeuwarderweg	0	6302	436	387	0	0	0	3345	211	228	0	0	0	1412	84	99	0	0	113394	13099	11,6%	6745	5,9%	6353	5,6%	0	0,0%
32	De A10 tussen de Nieuwe Leeuwarderweg en de Zeeburgertunnel	0	6821	472	420	0	0	0	3632	229	249	0	0	0	1522	90	108	0	0	122761	14208	11,6%	7308	6,0%	6900	5,6%	0	0,0%
33	De op- en afritten Nieuwe Leeuwarderweg/A10 noordzijde	0	2097	152	140	0	0	0	1214	76	93	0	0	0	418	23	35	0	0	38000	4636	12,2%	2308	6,1%	2328	6,1%	0	0,0%
34+35	De op- en afritten Nieuwe Leeuwarderweg/A10 zuidzijde	0	1848	122	104	0	0	0	896	57	53	0	0	0	459	29	28	0	0	33036	3605	10,9%	1925	5,8%	1681	5,1%	0	0,0%
36	De wegvakken A10 t.h.v. de Nieuwe Leeuwarderweg tussen af- en oprijt	0	4605	318	283	0	0	0	2443	154	167	0	0	0	1033	61	72	0	0	82866	9568	11,5%	4929	5,9%	4639	5,6%	0	0,0%

nr	Omschrijving	Jaar																										
		weekgemiddelde						weekgemiddelde						weekgemiddelde						gemiddelde weekdag incl.bus								
		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:								
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	De Nieuwe Leeuwarderweg ten noorden van de A10	20	1662	51	52	95	0	11	1097	4	2	43	0	3	404	11	9	30	0	30950	2975	9,6%	725	2,3%	700	2,3%	1550	5,0%
2	De Nieuwe Leeuwarderweg tussen de IJdoornlaan en de A10	31	2649	82	82	87	0	17	1748	7	4	39	0	4	644	18	14	28	0	48300	3695	7,7%	1155	2,4%	1110	2,3%	1430	3,0%
3	De Nieuwe Leeuwarderweg tussen de Nieuwe Purmerweg en de IJdoornlaan	25	2131	66	66	48	0	14	1407	5	3	21	0	3	518	15	11	15	0	38500	2605	6,8%	930	2,4%	895	2,3%	780	2,0%
4	De Nieuwe Leeuwarderweg ten zuiden van de Nieuwe Purmerweg	24	2046	63	64	51	0	13	1350	5	3	23	0	3	497	14	11	17	0	37050	2595	7,0%	895	2,4%	860	2,3%	845	2,3%
5	De op- en afritten Nieuwe Leeuwarderweg / Nieuwe Purmerweg richting A10	6	508	16	16	0	0	3	335	1	1	0	0	1	123	3	3	0	0	9000	435	4,8%	220	2,5%	215	2,4%	0	0,0%
6	De op- en afritten Nieuwe Leeuwarderweg / Nieuwe Purmerweg richting IJtunnel	5	423	13	13	3	0	3	279	1	1	1	0	1	103	3	2	2	0	7550	425	5,6%	185	2,4%	175	2,4%	65	0,8%
7	De IJdoornlaan tussen het Noordhollandskanaal en de Singel	13	1112	34	35	41	0	7	734	3	2	18	0	2	270	8	6	13	0	20350	1620	8,0%	485	2,4%	465	2,3%	670	3,3%
8	De IJdoornlaan tussen de Singel en de Nieuwe Leeuwarderweg	12	991	31	31	65	0	6	654	2	1	29	0	2	241	7	5	21	0	18600	1920	10,3%	430	2,3%	415	2,2%	1070	5,8%
9	De IJdoornlaan tussen westelijke en oostelijke op/afrit	14	1160	36	36	41	0	7	766	3	2	18	0	2	282	8	6	13	0	21200	1660	7,8%	505	2,4%	485	2,3%	670	3,2%
10	De IJdoornlaan tussen de Nieuwe Leeuwarderweg en de H. Cleynertweg	14	1169	36	36	20	0	7	772	3	2	9	0	2	284	8	6	7	0	21000	1335	6,4%	510	2,4%	490	2,3%	335	1,6%
11	De IJdoornlaan tussen de H. Cleynertweg en Hildsven	10	803	25	25	8	0	5	530	2	1	4	0	1	195	6	4	3	0	14350	820	5,7%	350	2,4%	335	2,3%	135	0,9%
12	De IJdoornlaan tussen Hildsven en de J. Drijverweg	4	368	11	11	8	0	2	243	1	1	4	0	1	89	3	2	3	0	6650	450	6,8%	160	2,4%	155	2,3%	135	2,0%
13	De IJdoornlaan tussen de J. Drijverweg en de Th. Weeversweg	5	440	14	14	28	0	3	290	1	1	13	0	1	107	3	2	10	0	8250	840	10,2%	190	2,3%	185	2,2%	465	5,6%
14	De Nieuwe Purmerweg tussen de Nieuwe Leeuwarderweg en de Waddenweg	12	1056	28	19	9	0	7	697	2	1	4	0	2	257	5	3	4	0	18550	790	4,2%	380	2,1%	255	1,4%	150	0,8%
15	De Waddenweg tussen de Nieuwe Purmerweg en de Loenermark	9	758	20	13	14	0	5	500	2	0	6	0	1	184	3	2	6	0	13450	700	5,2%	275	2,0%	180	1,4%	240	1,8%
16	De Waddenweg tussen de Loenermark en het Buikslotermeerplein	6	523	14	9	14	0	3	345	1	0	6	0	1	127	2	2	6	0	9350	555	6,0%	190	2,0%	125	1,3%	240	2,6%
17	De Waddenweg ten zuiden van de Nieuwe Purmerweg	7	566	15	10	20	0	4	373	1	0	9	0	1	137	3	2	9	0	10200	690	6,8%	205	2,0%	135	1,3%	350	3,4%
18	De Loenermark	1	114	3	1	0	0	1	63	0	0	0	0	0	24	0	0	0	0	1900	55	3,0%	40	2,1%	15	0,9%	0	0,0%
19	Het Buikslotermeerplein tussen de Loenermark en de Waddenweg	1	46	1	1	0	0	0	26	0	0	0	0	0	10	0	0	0	0	750	25	3,0%	15	2,1%	5	0,9%	0	0,0%
20	Het Buikslotermeerplein tussen de Waddenweg en de Werengouw	6	507	14	6	14	0	3	280	0	0	6	0	1	106	2	1	4	0	8650	480	5,5%	180	2,1%	75	0,9%	225	2,6%
21	De op-/afrit Nieuwe Leeuwarderweg / IJdoornlaan richting IJtunnel (vanaf A10)	8	681	21	21	19	0	4	450	2	1	9	0	1	166	5	4	6	0	12350	895	7,2%	295	2,4%	285	2,3%	310	2,5%
22	De op-/afrit Nieuwe Leeuwarderweg / IJdoornlaan vanaf IJtunnel (richting A10)	8	658	20	20	20	0	4	435	2	1	9	0	1	160	5	3	7	0	12000	900	7,5%	285	2,4%	275	2,3%	335	2,8%
23	De Elzenhagensingel tussen de Nieuwe Purmerweg en de Gare du Nord	5	464	12	8	11	0	3	306	1	0	5	0	1	113	2	2	3	0	8250	460	5,5%	170	2,0%	110	1,3%	180	2,2%
24	De Elzenhagensingel tussen de Gare du Nord en Termini	6	487	13	9	11	0	3	322	1	0	5	0	1	119	2	2	3	0	8650	470	5,4%	175	2,0%	115	1,3%	180	2,1%
25	Het Gare du Nord en de Termini (stationsstraat = éénrichtingsweg)	3	266	7	3	0	0	1	147	0	0	0	0	0	56	1	0	0	0	4400	135	3,0%	95	2,1%	40	0,9%	0	0,0%
26	De Elzenhagensingel tussen de Termini en IJdoornlaan	8	696	18	12	11	0	4	459	1	0	5	0	1	169	3	2	3	0	12300	595	4,9%	250	2,0%	165	1,4%	180	1,5%
27	De Elzenhagensingel tussen de IJdoornlaan en de Eeuwige Jeugdlaan	3	212	6	4	5	0	1	140	0	0	2	0	0	51	1	1	2	0	3800	215	5,7%	75	2,0%	50	1,3%	90	2,4%
28	De Elzenhagensingel tussen de Eeuwige Jeugdlaan en de JH van Heekweg	1	68	2	1	5	0	0	45	0	0	2	0	0	17	0	0	2	0	1250	130	10,2%	25	1,9%	15	1,3%	90	7,0%
29	De H. Cleynertweg tussen de J.H. van Heekweg en de IJdoornlaan	1	55	1	1	14	0	0	30	0	0	6	0	0	11	0	0	6	0	1150	270	23,5%	20	1,7%	10	0,7%	240	21,1%
30	De Eeuwige Jeugdlaan	1	70	2	1	0	0	0	39	0	0	0	0	0	15	0	0	0	0	1150	35	3,0%	25	2,1%	10	0,9%	0	0,0%
31	De A10-Noord tussen afslag Kadoelen en de Nieuwe Leeuwarderweg	0	6796	470	418	0	0	0	3608	228	246	0	0	0	1522	91	107	0	0	122295	14127	11,6%	7275	5,9%	6852	5,6%	0	0,0%
32	De A10 tussen de Nieuwe Leeuwarderweg en de Zeeburgertunnel	0	7356	510	453	0	0	0	3917	247	269	0	0	0	1642	97	116	0	0	132396	15323	11,6%	7881	6,0%	7442	5,6%	0	0,0%
33	De op- en afritten Nieuwe Leeuwarderweg/A10 noordzijde	0	2262	163	151	0	0	0	1309	82	100	0	0	0	450	25	38	0	0	40983	5000	12,2%	2489	6,1%	2511	6,1%	0	0,0%
34+35	De op- en afritten Nieuwe Leeuwarderweg/A10 zuidzijde	0	1993	132	112	0	0	0	966	62	57	0	0	0	495	31	30	0	0	35630	3888	10,9%	2076	5,8%	1813	5,1%	0	0,0%
36	De wegvakken A10 t.h.v. de Nieuwe Leeuwarderweg tussen af- en oprijt	0	4967	343	305	0	0	0	2635	166	180	0	0	0	1114	66	78	0	0	89371	10319	11,5%	5315	5,9%	5003	5,6%	0	0,0%

nr	Omschrijving	Jaar																										
		weekgemiddelde						weekgemiddelde						weekgemiddelde						gemiddelde weekdag incl.bus								
		Gemiddeld daguur t.b.v. geluidberekeningen:						Gemiddeld avonduur t.b.v. geluidberekeningen:						Gemiddeld nacht uur t.b.v. geluidberekeningen:						Etmaal gemiddelden t.b.v. de berekening luchtkwaliteit:								
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	De Nieuwe Leeuwarderweg ten noorden van de A10	20	1681	52	52	95	0	11	1109	4	2	43	0	3	409	12	9	30	0	31300	2990	9,6%	735	2,3%	705	2,3%	1550	5,0%
2	De Nieuwe Leeuwarderweg tussen de IJdoornlaan en de A10	33	2785	86	86	87	0	18	1838	7	4	39	0	4	677	19	14	28	0	50700	3810	7,5%	1215	2,4%	1170	2,3%	1430	2,8%
3	De Nieuwe Leeuwarderweg tussen de Nieuwe Purmerweg en de IJdoornlaan	26	2218	69	69	48	0	14	1464	6	3	21	0	3	539	15	11	15	0	40050	2680	6,7%	970	2,4%	930	2,3%	780	2,0%
4	De Nieuwe Leeuwarderweg ten zuiden van de Nieuwe Purmerweg	25	2108	65	65	51	0	13	1391	5	3	23	0	3	513	14	11	17	0	38150	2650	6,9%	920	2,4%	885	2,3%	845	2,2%
5	De op- en afritten Nieuwe Leeuwarderweg / Nieuwe Purmerweg richting A10	6	536	17	17	0	0	3	354	1	1	0	0	1	130	4	3	0	0	9500	460	4,8%	235	2,5%	225	2,4%	0	0,0%
6	De op- en afritten Nieuwe Leeuwarderweg / Nieuwe Purmerweg richting IJtunnel	5	427	13	13	3	0	3	282	1	1	1	0	1	104	3	2	2	0	7600	430	5,6%	185	2,4%	180	2,4%	65	0,8%
7	De IJdoornlaan tussen het Noordhollandskanaal en de Singel	15	1231	38	38	41	0	8	812	3	2	18	0	2	299	8	6	13	0	22450	1725	7,7%	535	2,4%	515	2,3%	670	3,0%
8	De IJdoornlaan tussen de Singel en de Nieuwe Leeuwarderweg	14	1148	36	36	65	0	7	758	3	2	29	0	2	279	8	6	21	0	21400	2055	9,6%	500	2,3%	480	2,3%	1070	5,0%
9	De IJdoornlaan tussen westelijke en oostelijke op/afrit	16	1384	43	43	41	0	9	913	3	2	18	0	2	336	9	7	13	0	25150	1855	7,4%	605	2,4%	580	2,3%	670	2,7%
10	De IJdoornlaan tussen de Nieuwe Leeuwarderweg en de H. Cleynertweg	17	1479	46	46	20	0	9	976	4	2	9	0	2	360	10	8	7	0	26500	1600	6,0%	645	2,4%	620	2,3%	335	1,3%
11	De IJdoornlaan tussen de H. Cleynertweg en Hildsven	10	862	27	27	8	0	6	569	2	1	4	0	1	210	6	4	3	0	15400	870	5,7%	375	2,4%	360	2,4%	135	0,9%
12	De IJdoornlaan tussen Hildsven en de J. Drijverweg	5	395	12	12	8	0	3	261	1	1	4	0	1	96	3	2	3	0	7100	470	6,6%	170	2,4%	165	2,3%	135	1,9%
13	De IJdoornlaan tussen de J. Drijverweg en de Th. Weeversweg	6	471	15	15	28	0	3	311	1	1	13	0	1	114	3	2	10	0	8800	870	9,9%	205	2,3%	200	2,2%	465	5,3%
14	De Nieuwe Purmerweg tussen de Nieuwe Leeuwarderweg en de Waddenweg	13	1095	29	29	9	0	7	723	2	1	4	0	2	266	5	4	4	0	19200	810	4,2%	395	2,1%	265	1,4%	150	0,8%
15	De Waddenweg tussen de Nieuwe Purmerweg en de Loenermark	9	766	20	13	14	0	5	505	2	0	6	0	1	186	3	2	6	0	13550	700	5,2%	275	2,0%	185	1,4%	240	1,8%
16	De Waddenweg tussen de Loenermark en het Buikslotermeerplein	6	519	14	9	14	0	3	343	1	0	6	0	1	126	2	2	6	0	9300	555	6,0%	190	2,0%	125	1,3%	240	2,6%
17	De Waddenweg ten zuiden van de Nieuwe Purmerweg	7	554	15	10	20	0	4	366	1	0	9	0	1	135	3	2	9	0	10000	685	6,8%	200	2,0%	135	1,3%	350	3,5%
18	De Loenermark	1	117	3	1	0	0	1	65	0	0	0	0	0	25	0	0	0	0	1950	60	3,0%	40	2,1%	15	0,9%	0	0,0%
19	Het Buikslotermeerplein tussen de Loenermark en de Waddenweg	1	45	1	1	0	0	0	25	0	0	0	0	0	9	0	0	0	0	750	25	3,0%	15	2,1%	5	0,9%	0	0,0%
20	Het Buikslotermeerplein tussen de Waddenweg en de Werengouw	6	499	13	6	14	0	3	276	0	0	6	0	1	104	2	1	4	0	8500	475	5,6%	175	2,1%	75	0,9%	225	2,6%
21	De op-/afrit Nieuwe Leeuwarderweg / IJdoornlaan richting IJtunnel (vanaf A10)	9	755	23	23	19	0	5	499	2	1	9	0	1	184	5	4	6	0	13700	960	7,0%	330	2,4%	315	2,3%	310	2,3%
22	De op-/afrit Nieuwe Leeuwarderweg / IJdoornlaan vanaf IJtunnel (richting A10)	10	836	26	26	20	0	5	552	2	1	9	0	1	203	6	4	7	0	15150	1050	6,9%	365	2,4%	350	2,3%	335	2,2%
23	De Elzenhagensingel tussen de Nieuwe Purmerweg en de Gare du Nord	6	519	14	9	11	0	3	343	1	0	5	0	1	126	2	2	3	0	9200	490	5,3%	190	2,0%	125	1,4%	180	1,9%
24	De Elzenhagensingel tussen de Gare du Nord en Termini	7	585	15	10	11	0	4	386	1	0	5	0	1	142	3	2	3	0	10350	530	5,1%	210	2,0%	140	1,4%	180	1,7%
25	Het Gare du Nord en de Termini (stationsstraat = éénrichtingsweg)	3	274	7	3	0	0	1	152	0	0	0	0	0	57	1	0	0	0	4550	140	3,0%	95	2,1%	40	0,9%	0	0,0%
26	De Elzenhagensingel tussen de Termini en IJdoornlaan	9	785	21	14	11	0	5	518	2	1	5	0	1	191	4	3	3	0	13850	650	4,7%	285	2,1%	190	1,4%	180	1,3%
27	De Elzenhagensingel tussen de IJdoornlaan en de Eeuwige Jeugdlaan	4	308	8	5	5	0	2	203	1	0	2	0	0	75	1	1	2	0	5450	275	5,0%	110	2,0%	75	1,4%	90	1,6%
28	De Elzenhagensingel tussen de Eeuwige Jeugdlaan en de JH van Heekweg	1	101	3	2	5	0	1	67	0	0	2	0	0	25	0	0	2	0	1850	150	8,1%	35	2,0%	25	1,3%	90	4,8%
29	De H. Cleynertweg tussen de J.H. van Heekweg en de IJdoornlaan	1	65	2	1	14	0	0	36	0	0	6	0	0	14	0	0	6	0	1350	275	20,7%	25	1,7%	10	0,7%	240	18,2%
30	De Eeuwige Jeugdlaan	1	90	2	1	0	0	0	50	0	0	0	0	0	19	0	0	0	0	1500	45	3,0%	30	2,1%	15	0,9%	0	0,0%
31	De A10-Noord tussen afslag Kadoelen en de Nieuwe Leeuwarderweg	1	6824	471	419	0	0	0	3619	229	246	0	0	1	1527	91	107	0	0	122745	14157	11,5%	7285	5,9%	6867	5,6%	0	0,0%
32	De A10 tussen de Nieuwe Leeuwarderweg en de Zeeburgertunnel	0	7399	512	455	0	0	0	3935	247	269	0	0	0	1651	97	116	0	0	133146	15368	11,5%	7901	5,9%	7467	5,6%	0	0,0%
33	De op- en afritten Nieuwe Leeuwarderweg/A10 noordzijde	0	2287	164	152	0	0	0	1326	82	100	0	0	0	456	25	38	0	0	41433	5025	12,1%	2499	6,0%	2521	6,1%	0	0,0%
34+35	De op- en afritten Nieuwe Leeuwarderweg/A10 zuidzijde	1	2054	133	114	0	0	0	1005	62	57	0	0	1	509	31	30	0	0	36730	3943	10,7%	2101	5,7%	1838	5,0%	0	0,0%
36	De wegvakken A10 t.h.v. de Nieuwe Leeuwarderweg tussen af- en oprit	0	4984	343	306	0	0	0	2643	167	180	0	0	0	1118	66	78	0	0	89671	10334	11,5%	5325	5,9%	5013	5,6%	0	0,0%

nr	Omschrijving	Jaar																										
		weekgemiddelde Gemiddeld daguur t.b.v. geluidberekeningen:						weekgemiddelde Gemiddeld avonduur t.b.v. geluidberekeningen:						weekgemiddelde Gemiddeld nachtuur t.b.v. geluidberekeningen:						gemiddelde weekdag incl.bus Etmaal gemiddelden t.b.v. de berekening luchtkwaliteit:								
		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	De Nieuwe Leeuwarderweg ten noorden van de A10	20	1679	52	52	95	0	11	1108	4	2	43	0	3	408	12	9	30	0	31250	2990	9,6%	735	2,3%	705	2,3%	1550	5,0%
2	De Nieuwe Leeuwarderweg tussen de IJdoornlaan en de A10	33	2794	86	87	87	0	18	1844	7	4	39	0	4	679	19	14	28	0	50850	3820	7,5%	1220	2,4%	1170	2,3%	1430	2,8%
3	De Nieuwe Leeuwarderweg tussen de Nieuwe Purmerweg en de IJdoornlaan	26	2230	69	69	48	0	14	1472	6	3	21	0	3	542	15	12	15	0	40250	2690	6,7%	975	2,4%	935	2,3%	780	1,9%
4	De Nieuwe Leeuwarderweg ten zuiden van de Nieuwe Purmerweg	25	2115	65	66	51	0	14	1396	5	3	23	0	3	514	15	11	17	0	38250	2655	6,9%	925	2,4%	885	2,3%	845	2,2%
5	De op- en afritten Nieuwe Leeuwarderweg / Nieuwe Purmerweg richting A10	6	534	17	17	0	0	3	352	1	1	0	0	1	130	4	3	0	0	9450	455	4,8%	235	2,5%	225	2,4%	0	0,0%
6	De op- en afritten Nieuwe Leeuwarderweg / Nieuwe Purmerweg richting IJtunnel	5	418	13	13	3	0	3	276	1	1	1	0	1	102	3	2	2	0	7450	420	5,6%	180	2,4%	175	2,4%	65	0,8%
7	De IJdoornlaan tussen het Noordhollandskanaal en de Singel	15	1291	40	40	41	0	8	852	3	2	18	0	2	314	9	7	13	0	23500	1775	7,5%	565	2,4%	540	2,3%	670	2,8%
8	De IJdoornlaan tussen de Singel en de Nieuwe Leeuwarderweg	14	1193	37	37	65	0	8	787	3	2	29	0	2	290	8	6	21	0	22200	2090	9,4%	520	2,3%	500	2,3%	1070	4,8%
9	De IJdoornlaan tussen westelijke en oostelijke op/afrit	17	1421	44	44	41	0	9	938	4	2	18	0	2	346	10	7	13	0	25800	1885	7,3%	620	2,4%	595	2,3%	670	2,6%
10	De IJdoornlaan tussen de Nieuwe Leeuwarderweg en de H. Cleynertweg	17	1461	45	45	20	0	9	964	4	2	9	0	2	355	10	8	7	0	26200	1585	6,1%	635	2,4%	615	2,3%	335	1,3%
11	De IJdoornlaan tussen de H. Cleynertweg en Hildsven	10	861	27	27	8	0	6	568	2	1	4	0	1	209	6	4	3	0	15350	870	5,7%	375	2,4%	360	2,4%	135	0,9%
12	De IJdoornlaan tussen Hildsven en de J. Drijverweg	5	393	12	12	8	0	3	260	1	1	4	0	1	96	3	2	3	0	7100	470	6,6%	170	2,4%	165	2,3%	135	1,9%
13	De IJdoornlaan tussen de J. Drijverweg en de Th. Weeversweg	6	485	15	15	28	0	3	320	1	1	13	0	1	118	3	3	10	0	9050	880	9,7%	210	2,3%	205	2,2%	465	5,1%
14	De Nieuwe Purmerweg tussen de Nieuwe Leeuwarderweg en de Waddenweg	13	1102	29	19	9	0	7	727	2	1	4	0	2	268	5	4	4	0	19350	815	4,2%	400	2,1%	265	1,4%	150	0,8%
15	De Waddenweg tussen de Nieuwe Purmerweg en de Loenermark	9	765	20	13	14	0	5	505	2	0	6	0	1	186	3	2	6	0	13550	700	5,2%	275	2,0%	185	1,4%	240	1,8%
16	De Waddenweg tussen de Loenermark en het Buikslotermeerplein	6	515	14	9	14	0	3	340	1	0	6	0	1	125	2	2	6	0	9200	550	6,0%	185	2,0%	125	1,3%	240	2,6%
17	De Waddenweg ten zuiden van de Nieuwe Purmerweg	7	550	15	10	20	0	4	363	1	0	9	0	1	134	3	2	9	0	9900	680	6,9%	200	2,0%	130	1,3%	350	3,5%
18	De Loenermark	1	118	3	1	0	0	1	65	0	0	0	0	0	25	0	0	0	0	1950	60	3,0%	40	2,1%	20	0,9%	0	0,0%
19	Het Buikslotermeerplein tussen de Loenermark en de Waddenweg	1	44	1	0	0	0	0	24	0	0	0	0	0	9	0	0	0	0	700	20	3,0%	15	2,1%	5	0,9%	0	0,0%
20	Het Buikslotermeerplein tussen de Waddenweg en de Werengouw	6	489	13	6	14	0	3	270	0	0	6	0	1	102	2	1	4	0	8350	470	5,6%	175	2,1%	75	0,9%	225	2,7%
21	De op-/afrit Nieuwe Leeuwarderweg / IJdoornlaan richting IJtunnel (vanaf A10)	9	760	24	24	19	0	5	502	2	1	9	0	1	185	5	4	6	0	13750	965	7,0%	330	2,4%	320	2,3%	310	2,3%
22	De op-/afrit Nieuwe Leeuwarderweg / IJdoornlaan vanaf IJtunnel (richting A10)	11	910	28	28	20	0	6	600	2	1	9	0	1	221	6	5	7	0	16450	1115	6,8%	395	2,4%	380	2,3%	335	2,0%
23	De Elzenhagensingel tussen de Nieuwe Purmerweg en de Gare du Nord	6	528	14	9	11	0	3	349	1	0	5	0	1	128	2	2	3	0	9400	495	5,3%	190	2,0%	125	1,4%	180	1,9%
24	De Elzenhagensingel tussen de Gare du Nord en Termini	7	602	16	11	11	0	4	397	1	0	5	0	1	146	3	2	3	0	10650	540	5,1%	220	2,0%	145	1,4%	180	1,7%
25	Het Gare du Nord en de Termini (stationsstraat = éénrichtingsweg)	3	255	7	3	0	0	1	141	0	0	0	0	0	53	1	0	0	0	4250	130	3,0%	90	2,1%	40	0,9%	0	0,0%
26	De Elzenhagensingel tussen de Termini en IJdoornlaan	9	800	21	14	11	0	5	528	2	1	5	0	1	195	4	3	3	0	14100	660	4,7%	290	2,1%	190	1,4%	180	1,3%
27	De Elzenhagensingel tussen de IJdoornlaan en de Eeuwige Jeugdlaan	5	441	12	8	5	0	3	291	1	0	2	0	1	107	2	1	2	0	7750	355	4,6%	160	2,1%	105	1,4%	90	1,1%
28	De Elzenhagensingel tussen de Eeuwige Jeugdlaan en de JH van Heekweg	2	184	5	3	5	0	1	121	0	0	2	0	0	45	1	1	2	0	3300	200	6,1%	65	2,0%	45	1,3%	90	2,7%
29	De H. Cleynertweg tussen de J.H. van Heekweg en de IJdoornlaan	1	63	2	1	14	0	0	35	0	0	6	0	0	13	0	0	6	0	1300	275	21,3%	20	1,7%	10	0,7%	240	18,9%
30	De Eeuwige Jeugdlaan	1	75	2	1	0	0	0	41	0	0	0	0	0	16	0	0	0	0	1250	35	3,0%	25	2,1%	10	0,9%	0	0,0%
31	De A10-Noord tussen afslag Kadoelen en de Nieuwe Leeuwarderweg	1	6839	472	420	0	0	0	3626	229	247	0	0	1	1531	91	107	0	0	122995	14177	11,5%	7295	5,9%	6877	5,6%	0	0,0%
32	De A10 tussen de Nieuwe Leeuwarderweg en de Zeeburgertunnel	0	7401	512	455	0	0	0	3936	247	269	0	0	0	1652	97	116	0	0	133146	15368	11,5%	7901	5,9%	7467	5,6%	0	0,0%
33	De op- en afritten Nieuwe Leeuwarderweg/A10 noordzijde	0	2278	164	152	0	0	0	1320	82	100	0	0	0	453	25	38	0	0	41233	5015	12,2%	2494	6,0%	2516	6,1%	0	0,0%
34+35	De op- en afritten Nieuwe Leeuwarderweg/A10 zuidzijde	1	2059	134	114	0	0	0	1009	62	57	0	0	1	511	31	30	0	0	36780	3948	10,7%	2106	5,7%	1843	5,0%	0	0,0%
36	De wegvakken A10 t.h.v. de Nieuwe Leeuwarderweg tussen af- en oprijt	1	5010	344	307	0	0	0	2653	167	180	0	0	0	1123	67	78	0	0	90071	10364	11,5%	5335	5,9%	5023	5,6%	0	0,0%



nr	Omschrijving	Jaar																										
		weekgemiddelde						weekgemiddelde						weekgemiddelde						gemiddelde weekdag incl.bus								
		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:								
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	De Nieuwe Leeuwarderweg ten noorden van de A10	20	1672	52	52	95	0	11	1104	4	2	43	0	3	407	11	9	30	0	31123	2984	9,6%	729	2,3%	705	2,3%	1550	5,0%
2	De Nieuwe Leeuwarderweg tussen de IJdoornlaan en de A10	31	2614	81	81	87	0	17	1725	7	4	39	0	4	636	18	14	28	0	47684	3665	7,7%	1140	2,4%	1095	2,3%	1430	3,0%
3	De Nieuwe Leeuwarderweg tussen de Nieuwe Purmerweg en de IJdoornlaan	25	2077	64	65	48	0	13	1371	5	3	21	0	3	505	14	11	15	0	37537	2558	6,8%	906	2,4%	873	2,3%	780	2,1%
4	De Nieuwe Leeuwarderweg ten zuiden van de Nieuwe Purmerweg	24	2004	62	62	51	0	13	1323	5	3	23	0	3	487	14	10	17	0	36307	2559	7,0%	877	2,4%	843	2,3%	845	2,3%
5	De op- en afritten Nieuwe Leeuwarderweg / Nieuwe Purmerweg richting A10	6	489	15	15	0	0	3	323	1	1	0	0	1	119	3	3	0	0	8670	419	4,8%	211	2,4%	207	2,4%	0	0,0%
6	De op- en afritten Nieuwe Leeuwarderweg / Nieuwe Purmerweg richting IJtunnel	5	416	13	13	3	0	3	274	1	1	1	0	1	101	3	2	2	0	7426	419	5,6%	182	2,5%	171	2,3%	65	0,9%
7	De IJdoornlaan tussen het Noordhollandskanaal en de Singel	13	1112	34	35	41	0	7	734	3	2	18	0	2	270	8	6	13	0	20350	1620	8,0%	485	2,4%	465	2,3%	670	3,3%
8	De IJdoornlaan tussen de Singel en de Nieuwe Leeuwarderweg	11	968	30	30	65	0	6	639	2	1	29	0	2	235	7	5	21	0	18198	1900	10,4%	420	2,3%	406	2,2%	1070	5,9%
9	De IJdoornlaan tussen westelijke en oostelijke op/afrit	14	1159	36	36	41	0	7	765	3	2	18	0	2	282	8	6	13	0	21180	1659	7,8%	504	2,4%	484	2,3%	670	3,2%
10	De IJdoornlaan tussen de Nieuwe Leeuwarderweg en de H. Cleyndertweg	14	1166	36	36	20	0	7	770	3	2	9	0	2	284	8	6	7	0	20950	1333	6,4%	509	2,4%	489	2,3%	335	1,6%
11	De IJdoornlaan tussen de H. Cleyndertweg en Hildsven	10	803	25	25	8	0	5	530	2	1	4	0	1	195	6	4	3	0	14350	820	5,7%	350	2,4%	335	2,3%	135	0,9%
12	De IJdoornlaan tussen Hildsven en de J. Drijverweg	4	364	11	11	8	0	2	240	1	0	4	0	1	89	2	2	3	0	6582	447	6,8%	158	2,4%	153	2,3%	135	2,1%
13	De IJdoornlaan tussen de J. Drijverweg en de Th. Weeversweg	5	435	13	14	28	0	3	287	1	1	13	0	1	106	3	2	10	0	8163	835	10,2%	187	2,3%	183	2,2%	465	5,7%
14	De Nieuwe Purmerweg tussen de Nieuwe Leeuwarderweg en de Waddenweg	12	1052	28	19	9	0	7	694	2	1	4	0	2	256	5	3	4	0	18471	788	4,3%	378	2,0%	254	1,4%	150	0,8%
15	De Waddenweg tussen de Nieuwe Purmerweg en de Loenermark	9	750	20	13	14	0	5	495	2	0	6	0	1	182	3	2	6	0	13314	696	5,2%	272	2,0%	178	1,3%	240	1,8%
16	De Waddenweg tussen de Loenermark en het Buikslotermeerplein	6	520	14	9	14	0	3	343	1	0	6	0	1	126	2	2	6	0	9291	553	6,0%	189	2,0%	124	1,3%	240	2,6%
17	De Waddenweg ten zuiden van de Nieuwe Purmerweg	7	556	15	10	20	0	4	367	1	0	9	0	1	135	3	2	9	0	10038	684	6,8%	202	2,0%	133	1,3%	350	3,5%
18	De Loenermark	1	112	3	1	0	0	1	62	0	0	0	0	0	23	0	0	0	0	1871	54	2,9%	39	2,1%	14	0,8%	0	0,0%
19	Het Buikslotermeerplein tussen de Loenermark en de Waddenweg	1	46	1	1	0	0	0	25	0	0	0	0	0	10	0	0	0	0	740	25	3,4%	15	2,0%	5	0,7%	0	0,0%
20	Het Buikslotermeerplein tussen de Waddenweg en de Werengouw	6	502	13	6	14	0	3	278	0	0	6	0	1	105	2	1	4	0	8563	478	5,6%	178	2,1%	74	0,9%	225	2,6%
21	De op-/afrit Nieuwe Leeuwarderweg / IJdoornlaan richting IJtunnel (vanaf A10)	8	651	20	20	19	0	4	429	2	1	9	0	1	158	4	3	6	0	11801	868	7,4%	281	2,4%	272	2,3%	310	2,6%
22	De op-/afrit Nieuwe Leeuwarderweg / IJdoornlaan vanaf IJtunnel (richting A10)	8	669	21	21	20	0	4	442	2	1	9	0	1	163	5	3	7	0	12200	909	7,5%	289	2,4%	279	2,3%	335	2,7%
23	De Elzenhagensingel tussen de Nieuwe Purmerweg en de Gare du Nord	6	479	13	8	11	0	3	316	1	0	5	0	1	116	2	2	3	0	8513	470	5,5%	175	2,1%	113	1,3%	180	2,1%
24	De Elzenhagensingel tussen de Gare du Nord en Termini	6	502	13	9	11	0	3	331	1	0	5	0	1	122	2	2	3	0	8900	478	5,4%	180	2,0%	118	1,3%	180	2,0%
25	Het Gare du Nord en de Termini (stationsstraat = éénrichtingsweg)	3	264	7	3	0	0	1	146	0	0	0	0	0	55	1	0	0	0	4371	134	3,1%	95	2,2%	40	0,9%	0	0,0%
26	De Elzenhagensingel tussen de Termini en IJdoornlaan	8	710	19	12	11	0	5	469	1	0	5	0	1	173	3	2	3	0	12544	603	4,8%	254	2,0%	168	1,3%	180	1,4%
27	De Elzenhagensingel tussen de IJdoornlaan en de Eeuwige Jeugdlaan	2	210	6	4	5	0	1	139	0	0	2	0	0	51	1	1	2	0	3771	213	5,7%	74	2,0%	49	1,3%	90	2,4%
28	De Elzenhagensingel tussen de Eeuwige Jeugdlaan en de JH van Heekweg	1	68	2	1	5	0	0	45	0	0	2	0	0	17	0	0	2	0	1240	130	10,5%	25	2,0%	15	1,2%	90	7,3%
29	De H. Cleyndertweg tussen de J.H. van Heekweg en de IJdoornlaan	1	54	1	1	14	0	0	30	0	0	6	0	0	11	0	0	6	0	1150	270	23,5%	20	1,7%	10	0,9%	240	20,9%
30	De Eeuwige Jeugdlaan	1	69	2	1	0	0	0	38	0	0	0	0	0	14	0	0	0	0	1131	35	3,1%	25	2,2%	10	0,9%	0	0,0%
31	De A10-Noord tussen afslag Kadoelen en de Nieuwe Leeuwarderweg	0	6900	477	424	0	0	0	3663	231	250	0	0	0	1546	92	109	0	0	124157	14342	11,6%	7386	5,9%	6956	5,6%	0	0,0%
32	De A10 tussen de Nieuwe Leeuwarderweg en de Zeeburgertunnel	0	7468	517	460	0	0	0	3977	251	273	0	0	0	1667	99	118	0	0	134412	15556	11,6%	8001	6,0%	7555	5,6%	0	0,0%
33	De op- en afritten Nieuwe Leeuwarderweg/A10 noordzijde	0	2296	166	153	0	0	0	1329	83	102	0	0	0	457	25	38	0	0	41607	5077	12,2%	2527	6,1%	2549	6,1%	0	0,0%
34+35	De op- en afritten Nieuwe Leeuwarderweg/A10 zuidzijde	0	2024	134	114	0	0	0	981	62	58	0	0	0	502	31	30	0	0	36173	3948	10,9%	2107	5,8%	1840	5,1%	0	0,0%
36	De wegvakken A10 t.h.v. de Nieuwe Leeuwarderweg tussen af- en oprijt	0	5043	349	310	0	0	0	2675	169	182	0	0	0	1131	67	79	0	0	90732	10476	11,5%	5396	5,9%	5080	5,6%	0	0,0%

nr	Omschrijving	Jaar																										
		weekgemiddelde						weekgemiddelde						weekgemiddelde						gemiddelde weekdag incl.bus								
		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:								
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	De Nieuwe Leeuwarderweg ten noorden van de A10	20	1695	52	53	95	0	11	1119	4	2	43	0	3	412	12	9	30	0	31546	3002	9,5%	741	2,3%	711	2,3%	1550	4,9%
2	De Nieuwe Leeuwarderweg tussen de IJdoornlaan en de A10	33	2776	86	86	87	0	18	1832	7	4	39	0	4	675	19	14	28	0	50541	3802	7,5%	1211	2,4%	1166	2,3%	1430	2,8%
3	De Nieuwe Leeuwarderweg tussen de Nieuwe Purmerweg en de IJdoornlaan	26	2179	67	68	48	0	14	1438	5	3	21	0	3	530	15	11	15	0	39357	2646	6,7%	953	2,4%	914	2,3%	780	2,0%
4	De Nieuwe Leeuwarderweg ten zuiden van de Nieuwe Purmerweg	25	2077	64	65	51	0	13	1371	5	3	23	0	3	505	14	11	17	0	37604	2624	7,0%	907	2,4%	873	2,3%	845	2,2%
5	De op- en afritten Nieuwe Leeuwarderweg / Nieuwe Purmerweg richting A10	6	522	16	16	0	0	3	344	1	1	0	0	1	127	4	3	0	0	9251	448	4,8%	229	2,5%	219	2,4%	0	0,0%
6	De op- en afritten Nieuwe Leeuwarderweg / Nieuwe Purmerweg richting IJtunnel	5	421	13	13	3	0	3	278	1	1	1	0	1	102	3	2	2	0	7485	425	5,7%	182	2,4%	177	2,4%	65	0,9%
7	De IJdoornlaan tussen het Noordhollandskanaal en de Singel	15	1256	39	39	41	0	8	829	3	2	18	0	2	305	9	7	13	0	22895	1747	7,6%	546	2,4%	526	2,3%	670	2,9%
8	De IJdoornlaan tussen de Singel en de Nieuwe Leeuwarderweg	14	1155	36	36	65	0	7	763	3	2	29	0	2	281	8	6	21	0	21532	2061	9,6%	503	2,3%	483	2,2%	1070	5,0%
9	De IJdoornlaan tussen westelijke en oostelijke op/afrit	17	1432	44	44	41	0	9	945	4	2	18	0	2	348	10	7	13	0	26000	1896	7,3%	626	2,4%	600	2,3%	670	2,6%
10	De IJdoornlaan tussen de Nieuwe Leeuwarderweg en de H. Cleyndertweg	18	1547	48	48	20	0	10	1021	4	2	9	0	2	376	11	8	7	0	27696	1657	6,0%	675	2,4%	649	2,3%	335	1,2%
11	De IJdoornlaan tussen de H. Cleyndertweg en Hildsven	10	874	27	27	8	0	6	577	2	1	4	0	1	213	6	5	3	0	15619	880	5,6%	380	2,4%	365	2,3%	135	0,9%
12	De IJdoornlaan tussen Hildsven en de J. Drijverweg	5	396	12	12	8	0	3	261	1	1	4	0	1	96	3	2	3	0	7120	471	6,6%	170	2,4%	165	2,3%	135	1,9%
13	De IJdoornlaan tussen de J. Drijverweg en de Th. Weeversweg	6	472	15	15	28	0	3	311	1	1	13	0	1	115	3	2	10	0	8820	871	9,9%	205	2,3%	201	2,3%	465	5,3%
14	De Nieuwe Purmerweg tussen de Nieuwe Leeuwarderweg en de Waddenweg	13	1099	29	19	9	0	7	725	2	1	4	0	2	267	5	4	4	0	19250	812	4,2%	396	2,1%	266	1,4%	150	0,8%
15	De Waddenweg tussen de Nieuwe Purmerweg en de Loenermark	9	759	20	13	14	0	5	501	2	0	6	0	1	185	3	2	6	0	13433	696	5,2%	272	2,0%	184	1,4%	240	1,8%
16	De Waddenweg tussen de Loenermark en het Buikslotermeerplein	6	516	14	9	14	0	3	340	1	0	6	0	1	125	2	2	6	0	9232	553	6,0%	189	2,0%	124	1,3%	240	2,6%
17	De Waddenweg ten zuiden van de Nieuwe Purmerweg	6	543	14	10	20	0	3	358	1	0	9	0	1	132	2	2	9	0	9802	678	6,9%	196	2,0%	133	1,4%	350	3,6%
18	De Loenermark	1	116	3	1	0	0	1	64	0	0	0	0	0	24	0	0	0	0	1931	60	3,1%	39	2,0%	14	0,7%	0	0,0%
19	Het Buikslotermeerplein tussen de Loenermark en de Waddenweg	1	44	1	0	0	0	0	24	0	0	0	0	0	9	0	0	0	0	740	25	3,4%	15	2,0%	5	0,7%	0	0,0%
20	Het Buikslotermeerplein tussen de Waddenweg en de Werengouw	6	493	13	6	14	0	3	272	0	0	6	0	1	103	2	1	4	0	8385	472	5,6%	172	2,1%	74	0,9%	225	2,7%
21	De op-/afrit Nieuwe Leeuwarderweg / IJdoornlaan richting IJtunnel (vanaf A10)	9	736	23	23	19	0	5	486	2	1	9	0	1	179	5	4	6	0	13366	944	7,1%	322	2,4%	307	2,3%	310	2,3%
22	De op-/afrit Nieuwe Leeuwarderweg / IJdoornlaan vanaf IJtunnel (richting A10)	11	891	28	28	20	0	6	588	2	1	9	0	1	217	6	5	7	0	16137	1094	6,8%	389	2,4%	373	2,3%	335	2,1%
23	De Elzenhagensingel tussen de Nieuwe Purmerweg en de Gare du Nord	6	548	14	10	11	0	3	362	1	0	5	0	1	133	2	2	3	0	9703	507	5,2%	201	2,1%	132	1,4%	180	1,9%
24	De Elzenhagensingel tussen de Gare du Nord en Termini	7	624	16	11	11	0	4	412	1	0	5	0	1	152	3	2	3	0	11039	553	5,0%	225	2,0%	150	1,4%	180	1,6%
25	Het Gare du Nord en de Termini (stationsstraat = éénrichtingsweg)	3	274	7	3	0	0	1	152	0	0	0	0	0	57	1	0	0	0	4550	140	3,1%	95	2,1%	40	0,9%	0	0,0%
26	De Elzenhagensingel tussen de Termini en IJdoornlaan	10	821	22	14	11	0	5	542	2	1	5	0	1	200	4	3	3	0	14464	671	4,6%	297	2,1%	199	1,4%	180	1,2%
27	De Elzenhagensingel tussen de IJdoornlaan en de Eeuwige Jeugdlaan	4	328	9	6	5	0	2	217	1	0	2	0	1	80	1	1	2	0	5812	286	4,9%	117	2,0%	80	1,4%	90	1,5%
28	De Elzenhagensingel tussen de Eeuwige Jeugdlaan en de JH van Heekweg	1	110	3	2	5	0	1	72	0	0	2	0	0	27	0	0	2	0	1985	154	7,8%	37	1,9%	28	1,4%	90	4,5%
29	De H. Cleyndertweg tussen de J.H. van Heekweg en de IJdoornlaan	1	68	2	1	14	0	0	37	0	0	6	0	0	14	0	0	6	0	1394	276	19,8%	26	1,9%	10	0,7%	240	17,2%
30	De Eeuwige Jeugdlaan	1	94	3	1	0	0	1	52	0	0	0	0	0	20	0	0	0	0	1556	47	3,0%	31	2,0%	16	1,0%	0	0,0%
31	De A10-Noord tussen afslag Kadoelen en de Nieuwe Leeuwarderweg	0	6934	479	426	0	0	0	3677	231	250	0	0	0	1553	92	109	0	0	124703	14378	11,5%	7398	5,9%	6974	5,6%	0	0,0%
32	De A10 tussen de Nieuwe Leeuwarderweg en de Zeeburgertunnel	0	7521	519	462	0	0	0	3999	251	273	0	0	0	1677	99	118	0	0	135322	15611	11,5%	8025	5,9%	7585	5,6%	0	0,0%
33	De op- en afritten Nieuwe Leeuwarderweg/A10 noordzijde	0	2326	167	154	0	0	0	1349	83	102	0	0	0	464	25	39	0	0	42138	5106	12,1%	2539	6,0%	2561	6,1%	0	0,0%
34+35	De op- en afritten Nieuwe Leeuwarderweg/A10 zuidzijde	1	2096	136	117	0	0	0	1028	62	58	0	0	1	520	32	30	0	0	37489	4014	10,7%	2137	5,7%	1870	5,0%	0	0,0%
36	De wegvakken A10 t.h.v. de Nieuwe Leeuwarderweg tussen af- en oprit	0	5064	350	311	0	0	0	2684	169	182	0	0	0	1135	67	79	0	0	91097	10495	11,5%	5408	5,9%	5092	5,6%	0	0,0%

nr	Omschrijving	Jaar																										
		weekgemiddelde Gemiddeld daguur t.b.v. geluidberekeningen:						weekgemiddelde Gemiddeld avonduur t.b.v. geluidberekeningen:						weekgemiddelde Gemiddeld nacht uur t.b.v. geluidberekeningen:						gemiddelde weekdag incl. bus Etmal gemiddelden t.b.v. de berekening luchtkwaliteit:								
		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	De Nieuwe Leeuwarderweg ten noorden van de A10	20	1693	52	53	95	0	11	1117	4	2	43	0	3	412	12	9	30	0	31485	3002	9,5%	741	2,4%	711	2,3%	1550	4,9%
2	De Nieuwe Leeuwarderweg tussen de IJdoornlaan en de A10	33	2787	86	87	87	0	18	1839	7	4	39	0	4	677	19	14	28	0	50721	3814	7,5%	1217	2,4%	1166	2,3%	1430	2,8%
3	De Nieuwe Leeuwarderweg tussen de Nieuwe Purmerweg en de IJdoornlaan	26	2194	68	68	48	0	14	1448	5	3	21	0	3	533	15	11	15	0	39593	2658	6,7%	959	2,4%	920	2,3%	780	2,0%
4	De Nieuwe Leeuwarderweg ten zuiden van de Nieuwe Purmerweg	25	2085	65	65	51	0	13	1376	5	3	23	0	3	507	14	11	17	0	37723	2630	7,0%	913	2,4%	873	2,3%	845	2,2%
5	De op- en afritten Nieuwe Leeuwarderweg / Nieuwe Purmerweg richting A10	6	519	16	16	0	0	3	343	1	1	0	0	1	126	4	3	0	0	9192	442	4,8%	229	2,5%	219	2,4%	0	0,0%
6	De op- en afritten Nieuwe Leeuwarderweg / Nieuwe Purmerweg richting IJtunnel	5	410	13	13	3	0	3	271	1	1	1	0	1	100	3	2	2	0	7308	413	5,7%	176	2,4%	171	2,3%	65	0,9%
7	De IJdoornlaan tussen het Noordhollandskanaal en de Singel	16	1331	41	41	41	0	8	878	3	2	18	0	2	323	9	7	13	0	24186	1808	7,5%	583	2,4%	556	2,3%	670	2,8%
8	De IJdoornlaan tussen de Singel en de Nieuwe Leeuwarderweg	14	1210	37	38	65	0	8	798	3	2	29	0	2	294	8	6	21	0	22502	2103	9,3%	527	2,3%	507	2,3%	1070	4,8%
9	De IJdoornlaan tussen westelijke en oostelijke op/afrit	17	1479	46	46	41	0	9	976	4	2	18	0	2	359	10	8	13	0	26808	1932	7,2%	645	2,4%	619	2,3%	670	2,5%
10	De IJdoornlaan tussen de Nieuwe Leeuwarderweg en de H. Cleynertweg	18	1524	47	47	20	0	10	1006	4	2	9	0	2	371	10	8	7	0	27321	1638	6,0%	662	2,4%	642	2,4%	335	1,2%
11	De IJdoornlaan tussen de H. Cleynertweg en Hildsven	10	873	27	27	8	0	6	576	2	1	4	0	1	212	6	5	3	0	15558	880	5,7%	380	2,4%	365	2,3%	135	0,9%
12	De IJdoornlaan tussen Hildsven en de J. Drijverweg	5	394	12	12	8	0	3	260	1	1	4	0	1	96	3	2	3	0	7120	471	6,6%	170	2,4%	165	2,3%	135	1,9%
13	De IJdoornlaan tussen de J. Drijverweg en de Th. Weeversweg	6	489	15	15	28	0	3	323	1	1	13	0	1	119	3	3	10	0	9122	883	9,7%	211	2,3%	207	2,3%	465	5,1%
14	De Nieuwe Purmerweg tussen de Nieuwe Leeuwarderweg en de Waddenweg	13	1107	29	19	9	0	7	730	2	1	4	0	2	269	5	4	4	0	19431	818	4,2%	402	2,1%	266	1,4%	150	0,8%
15	De Waddenweg tussen de Nieuwe Purmerweg en de Loenermark	9	759	20	13	14	0	5	501	2	0	6	0	1	184	3	2	6	0	13433	696	5,2%	272	2,0%	184	1,4%	240	1,8%
16	De Waddenweg tussen de Loenermark en het Buikslotermeerplein	6	511	13	9	14	0	3	337	1	0	6	0	1	124	2	2	6	0	9113	547	6,0%	183	2,0%	124	1,4%	240	2,6%
17	De Waddenweg ten zuiden van de Nieuwe Purmerweg	6	538	14	9	20	0	3	355	1	0	9	0	1	131	2	2	9	0	9685	672	6,9%	196	2,0%	127	1,3%	350	3,6%
18	De Loenermark	1	117	3	1	0	0	1	65	0	0	0	0	0	24	0	0	0	0	1931	60	3,1%	39	2,0%	20	1,0%	0	0,0%
19	Het Buikslotermeerplein tussen de Loenermark en de Waddenweg	1	43	1	0	0	0	0	24	0	0	0	0	0	9	0	0	0	0	682	19	2,8%	15	2,2%	5	0,7%	0	0,0%
20	Het Buikslotermeerplein tussen de Waddenweg en de Werengouw	6	481	13	5	14	0	3	266	0	0	6	0	1	101	2	1	4	0	8208	466	5,7%	172	2,1%	74	0,9%	225	2,7%
21	De op-/afrit Nieuwe Leeuwarderweg / IJdoornlaan richting IJtunnel (vanaf A10)	9	742	23	23	19	0	5	490	2	1	9	0	1	180	5	4	6	0	13424	950	7,1%	322	2,4%	313	2,3%	310	2,3%
22	De op-/afrit Nieuwe Leeuwarderweg / IJdoornlaan vanaf IJtunnel (richting A10)	12	987	31	31	20	0	6	651	2	1	9	0	2	240	7	5	7	0	17813	1176	6,6%	428	2,4%	412	2,3%	335	1,9%
23	De Elzenhagensingel tussen de Nieuwe Purmerweg en de Gare du Nord	7	560	15	10	11	0	4	370	1	0	5	0	1	136	3	2	3	0	9957	513	5,1%	201	2,0%	132	1,3%	180	1,8%
24	De Elzenhagensingel tussen de Gare du Nord en Termini	8	646	17	11	11	0	4	427	1	0	5	0	1	157	3	2	3	0	11424	565	4,9%	238	2,1%	156	1,4%	180	1,6%
25	Het Gare du Nord en de Termini (stationsstraat = éénrichtingsweg)	3	252	7	3	0	0	1	139	0	0	0	0	0	53	1	0	0	0	4192	128	3,1%	89	2,1%	40	1,0%	0	0,0%
26	De Elzenhagensingel tussen de Termini en IJdoornlaan	10	840	22	15	11	0	5	554	2	1	5	0	1	204	4	3	3	0	14778	683	4,6%	304	2,1%	199	1,3%	180	1,2%
27	De Elzenhagensingel tussen de IJdoornlaan en de Eeuwige Jeugdlaan	6	506	13	9	5	0	3	334	1	0	2	0	1	123	2	2	2	0	8868	389	4,4%	184	2,1%	119	1,3%	90	1,0%
28	De Elzenhagensingel tussen de Eeuwige Jeugdlaan en de JH van Heekweg	3	224	6	4	5	0	1	148	0	0	2	0	0	54	1	1	2	0	3976	218	5,5%	79	2,0%	56	1,4%	90	2,3%
29	De H. Cleynertweg tussen de J.H. van Heekweg en de IJdoornlaan	1	64	2	1	14	0	0	35	0	0	6	0	0	13	0	0	6	0	1332	276	20,7%	20	1,5%	10	0,8%	240	18,0%
30	De Eeuwige Jeugdlaan	1	75	2	1	0	0	0	41	0	0	0	0	0	16	0	0	0	0	1250	35	2,8%	25	2,0%	10	0,8%	0	0,0%
31	De A10-Noord tussen afslag Kadoelen en de Nieuwe Leeuwarderweg	1	6953	479	426	0	0	1	3685	231	250	0	0	0	1557	92	110	0	0	125006	14402	11,5%	7410	5,9%	6986	5,6%	0	0,0%
32	De A10 tussen de Nieuwe Leeuwarderweg en de Zeeburgertunnel	0	7524	519	462	0	0	0	4000	251	273	0	0	0	1678	99	118	0	0	135322	15611	11,5%	8025	5,9%	7585	5,6%	0	0,0%
33	De op- en afritten Nieuwe Leeuwarderweg/A10 noordzijde	0	2314	167	154	0	0	0	1342	83	102	0	0	0	461	25	38	0	0	41902	5094	12,2%	2533	6,0%	2555	6,1%	0	0,0%
34+35	De op- en afritten Nieuwe Leeuwarderweg/A10 zuidzijde	1	2102	137	117	0	0	0	1032	62	58	0	0	1	521	32	30	0	0	37549	4020	10,7%	2143	5,7%	1876	5,0%	0	0,0%
36	De wegvakken A10 t.h.v. de Nieuwe Leeuwarderweg tussen af- en oprijt	0	5095	351	312	0	0	0	2696	169	182	0	0	0	1141	67	79	0	0	91583	10531	11,5%	5420	5,9%	5104	5,6%	0	0,0%

**Bijlage II Actualisatie windtunnelstudie busstation Buikslotermeerplein (Peutz)**

oplossingen zijn ons vak

## Rapport

Actualisatie luchtkwaliteitsonderzoek busstation  
Buikslotermeerplein te Amsterdam

Rapportnummer FA 19062-1-RA-002 d.d. 16 augustus 2011

Opdrachtgever: Projectbureau Noordwaarts  
Rapportnummer: FA 19062-1-RA-002  
Datum: 16 augustus 2011  
Ref.: SvdA/JHa/KS/FA 19062-1-RA-002

Lid NLingenieurs  
ISO-9001 gecertificeerd

Peutz bv  
Paletsingel 2, Postbus 696  
2700 AR **Zoetermeer**  
Tel. (079) 347 03 47  
Fax (079) 361 49 85  
info@zoetermeer.peutz.nl

Lindenlaan 41, Molenhoek  
Postbus 66, 6585 ZH **Mook**  
Tel. (024) 357 07 07  
Fax (024) 358 51 50  
info@mook.peutz.nl

L. Springerlaan 37  
Postbus 7, 9700 AA **Groningen**  
Tel. (050) 520 44 88  
Fax (050) 526 31 78  
info@groningen.peutz.nl

Montageweg 5  
6045 JA **Roermond**  
Tel. (0475) 324 333  
info@roermond.peutz.nl

www.peutz.nl

Peutz GmbH  
**Düsseldorf, Bonn, Berlijn**  
info@peutz.de  
www.peutz.de

Peutz SARL  
**Paris, Lyon**  
Info@peutz.fr  
www.peutz.fr

Peutz bv  
**London**  
info@peutz.co.uk  
www.peutz.co.uk

Daidalos Peutz bvba  
**Leuven**  
Info@daidalospeutz.be  
www.daidalospeutz.be

Peutz  
**Sevilla**  
info@peutz.es  
www.peutz.es

Köhler Peutz Geveltechniek bv  
**Zoetermeer**  
Info@gevel.com  
www.gevel.com

Opdrachten worden aanvaard  
en uitgevoerd volgens De  
Nieuwe Regeling 2005

BTW identificatienummer  
NL004933837B01  
KvK: 12028033

## Inhoud

	pagina
1. INLEIDING EN SAMENVATTING	3
2. UITGANGSPUNTEN	4
2.1. Gegevens	4
2.2. Locatie en karakterisering stationsgebied	4
2.3. Luchtkwaliteitsaspecten	4
2.4. Verkeer	5
2.5. Emissies	6
2.6. Achtergrondconcentraties	6
2.7. Meteorologie	7
3. METINGEN	8
3.1. Meetmethode	8
3.2. Meetresultaten	9
4. BEREKENINGEN	10
4.1. Rekenmethode	10
4.2. Jaargemiddelde concentratiebijdrage NO <sub>2</sub>	10
4.3. Jaargemiddelde concentratiebijdrage PM <sub>10</sub>	11
5. BEOORDELING EN CONCLUSIE	13
Bijlage I: Situering geprojecteerde busstation Buikslotermeerplein te Amsterdam	
Bijlage II: Foto's windtunnelmaquette	
Bijlage III: Schematische weergave situering meetpunten en lijnbronnen	
Bijlage IV: Concentratiecoëfficiënten	
Bijlage V: Jaargemiddelde concentratiebijdrage NO <sub>2</sub> en PM <sub>10</sub>	
Bijlage VI: NO <sub>x</sub> -concentraties en directe NO <sub>2</sub> -bijdrage	

## 1. INLEIDING EN SAMENVATTING

De gemeente Amsterdam is voornemens een busstation te realiseren in het stationsgebied Centrum Amsterdam Noord. Het busstation maakt onderdeel uit van de vervoersknoop Buikslotermeerplein. De ontsluiting van het busstation vindt plaats via de IJdoornlaan en de Nieuwe Leeuwarderweg.

In het kader van de bestemmingsplanprocedure dient voor onderhavig plan een luchtkwaliteitsonderzoek te worden verricht. Vanwege de complexe situatie ter plaatse van het busstation (aanwezigheid complexe hoge bebouwing, afschermingen langs wegen, hoogteverschillen etc.) is een verspreidingsonderzoek middels concentratiemetingen in de windtunnel noodzakelijk.

Onderhavig windtunnelonderzoek vormt een onderdeel van het complete luchtkwaliteitsonderzoek ten behoeve van de bestemmingsplanprocedure. Met onderhavig windtunnelonderzoek zijn de concentratiebijdragen stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>) en fijn stof (PM<sub>10</sub>) van de verkeersbronnen bepaald, die gemodelleerd zijn in de windtunnelmaquette. Overige concentratiebijdragen (onder andere achtergrondconcentratie en bijdrage rijksweg A10) zijn in onderhavig onderzoek niet beschouwd. Er is in onderhavig onderzoek dan ook geen beoordeling uitgevoerd in de zin van Wet milieubeheer (luchtkwaliteitseisen). Deze beoordeling vindt plaats in het complete luchtkwaliteitsonderzoek ten behoeve van de bestemmingsplanprocedure. Hiertoe wordt een separate rapportage opgesteld.

Onderhavig onderzoek betreft bovendien de rekenkundige actualisatie van het windtunnelonderzoek dat reeds is uitgevoerd in 2009. Deze actualisatie is noodzakelijk in verband met de nieuwe verkeerscijfers en de nieuwe generieke invoergegevens luchtkwaliteit.

Uit de berekeningen blijkt dat de maximale concentratiebijdragen NO<sub>2</sub> en PM<sub>10</sub> optreden in 2011 en respectievelijk ca. 15 µg/m<sup>3</sup> en ca. 2 µg/m<sup>3</sup> bedragen. De maximale concentratiebijdrage NO<sub>2</sub> en PM<sub>10</sub> worden berekend ter plaatse van het voetgangersgebied onder de Nieuwe Leeuwarderweg (meetpunt 4).

Ook op het trottoir ter plaatse van het busstation (meetpunten 2, 3, 5, 6, 9 en 10, 11) worden hoge concentratiebijdragen berekend, alsmede ter plaatse van overige gevels direct gelegen aan het busstation (meetpunten 15, 16 en 18). De concentratiebijdragen NO<sub>2</sub> bedragen aldaar ordegrrootte ca. 5 tot 12 µg/m<sup>3</sup> en de concentratiebijdragen PM<sub>10</sub> ordegrrootte ca. 1 à 2 µg/m<sup>3</sup>.

Nabij overige meetpunten zijn de concentratiebijdragen over het algemeen minder dan 3 µg/m<sup>3</sup> voor NO<sub>2</sub> en minder dan 0,5 µg/m<sup>3</sup> voor PM<sub>10</sub>.

## 2. UITGANGSPUNTEN

### 2.1. Gegevens

Voor onderhavig luchtkwaliteitonderzoek is gebruik gemaakt van de volgende gegevens:

1. Resultaten windtunnelmetingen zoals gerapporteerd in Peutz-rapport FL19062-1 "Luchtkwaliteitonderzoek busstation Buikslotermeerplein te Amsterdam" d.d. 21 juli 2009;
2. Verkeersgegevens van de relevante wegen in de omgeving van het plangebied zoals aangeleverd door de Dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer (DIVV) van de gemeente Amsterdam en gerapporteerd in "Verkeersstudie CAN" d.d. 21 juli 2011;
3. Meest recente generieke invoergegevens luchtkwaliteit (versie maart 2011) zoals verstrekt door het Ministerie van Infrastructuur en Milieu, in het kader van de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007 (RBL 2007).

### 2.2. Locatie en karakterisering stationsgebied

Het stationsgebied is gelegen op de kruising van de Nieuwe Leeuwarderweg en de IJdoornlaan en vormt het middelpunt van Centrum Amsterdam Noord. In het stationsgebied komt het metrostation Buikslotermeerplein van de Noord/Zuidlijn en het nieuwe busstation Buikslotermeerplein. In figuur 1 is de situering van het geprojecteerde busstation Buikslotermeerplein weergegeven.

In het stationsgebied zijn tevens woon- en kantoorwoningen geprojecteerd, alsmede diverse culturele voorzieningen en onderwijs. Ten noorden van het geprojecteerde busstation ligt op ca. 700 meter de rijksweg A10.

### 2.3. Luchtkwaliteitsaspecten

Ten aanzien van de luchtkwaliteit in het beschouwde gebied zijn een aantal deelbijdragen van belang:

- de achtergrondconcentratie ten gevolge van natuurlijke en ver weg gelegen bronnen;
- de bijdrage van de rijksweg A10;
- de bijdrage van diverse lokale wegen in de omgeving van het busstation Buikslotermeerplein.

In onderhavig onderzoek worden in principe alleen de concentratiebijdragen van de verkeersbronnen in kaart gebracht die gemodelleerd zijn in de windtunnelmaquette. De overige concentratiebijdragen (onder andere dubbeltellingsgecorrigeerde achtergrondconcentraties en concentratiebijdrage rijksweg A10) worden in onderhavig onderzoek niet nader beschouwd. Er is in onderhavig onderzoek dan ook geen beoordeling uitgevoerd in de zin van Wet milieubeheer (luchtkwaliteitseisen). Deze



beoordeling vindt plaats in het complete luchtkwaliteitsonderzoek ten behoeve van de bestemmingsplanprocedure. Hiertoe wordt een separate rapportage opgesteld.

Onderhavig onderzoek betreft bovendien de rekenkundige actualisatie van het windtunnelonderzoek dat is uitgevoerd in 2009 [1]. Deze actualisatie is noodzakelijk in verband met de nieuwe verkeerscijfers [2] en de nieuwe generieke invoergegevens luchtkwaliteit [3].

## 2.4. Verkeer

Uitgangspunt voor de actualisatie-berekeningen zijn de verkeersgegevens op de relevante wegen, zoals verstrekt door de DIVV [2]. In tabel 1 zijn de verkeersintensiteiten voor de relevante wegen weergegeven voor de jaren 2011, 2015 en 2020.

Tabel 1: Verkeersintensiteiten per voertuigcategorie (LV = licht verkeer, MZ = middelzwaar verkeer, ZV = zwaar verkeer) in mvt/etmaal

2011	LV	MZ	ZV	Bus
Nieuwe Leeuwarderweg	33451	868	833	848
IJdoornlaan <sup>1</sup>	21112	548	525	580
Op/afrit (vanaf A10)	13489	350	338	223
Op/afrit (ri A10)	10279	268	258	245
Busstation				580
2015	LV	MZ	ZV	Bus
Nieuwe Leeuwarderweg	40845	1060	1015	780
IJdoornlaan <sup>1</sup>	19905	515	495	670
Op/afrit (vanaf A10)	14455	375	360	310
Op/afrit (ri A10)	10175	265	255	355
Busstation				670
2020	LV	MZ	ZV	Bus
Nieuwe Leeuwarderweg	36969	975	1797	509
IJdoornlaan <sup>1</sup>	24615	635	615	670
Op/afrit (vanaf A10)	11460	295	285	310
Op/afrit (ri A10)	11105	285	275	335
Busstation				1070 <sup>2</sup>

<sup>1</sup> De verkeersintensiteit op de IJdoornlaan ter plaatse van de beoordelingsposities verschilt enigszins per traject. In onderhavig onderzoek is voor het gehele traject van de IJdoornlaan gelegen op de maquette, "worst-case" gerekend met de hoogste optredende intensiteit per categorie per traject.

<sup>2</sup> In 2020 bedraagt het totale aantal bussen (komend en vertrekkend) op het westelijke busplatform 1070 mvt/etmaal en op het oostelijk busplatform 650 mvt/etmaal. Vanwege meet- en rekentechnische redenen is voor beide platforms uitgegaan van 1070 mvt/etmaal "worst-case".

## 2.5. Emissies

Ten behoeve van de bepaling van de emissies van het wegverkeer is gebruik gemaakt van de (geraamde) emissiefactoren, zoals verstrekt door het ministerie van I&M in het kader van de RBL 2007 [3].

Voor onderhavig onderzoek zijn per wegvak de emissiefactoren gebruikt overeenkomstig de volgende snelheidstyperingen:

- Nieuwe Leeuwarderweg: buitenweg algemeen, gemiddelde snelheid van 60 km/h;
- IJdoornlaan: normaal stadsverkeer, gemiddelde snelheid tussen 15 en 30 km/h;
- Op/afritten: normaal stadsverkeer, gemiddelde snelheid tussen 15 en 30 km/h;
- Busstation: stagnerend stadsverkeer, gemiddelde snelheid kleiner dan 15 km/h.

## 2.6. Achtergrondconcentraties

De voor de berekeningen benodigde uurgemiddelde achtergrondconcentraties zijn gebaseerd op de generieke achtergrondconcentraties voor de jaren 1995 t/m 2004 en toekomstige jaargemiddelde achtergrondconcentraties, zoals verstrekt door het ministerie van I&M in het kader van de RBL 2007 [3]. De berekening van de reeks uurgemiddelde achtergrondconcentraties is uitgevoerd met PreSRM module versie 1.111 (d.d. 6 juni 2011).

De achtergrondconcentraties NO<sub>2</sub> en O<sub>3</sub> zijn daarnaast ook van belang in verband met het chemische evenwicht in de atmosfeer tussen NO<sub>2</sub>/O<sub>2</sub> enerzijds en NO/O<sub>3</sub> anderzijds.

De voor onderhavig onderzoek gehanteerde jaargemiddelde achtergrondconcentraties NO<sub>2</sub>, O<sub>3</sub> en PM<sub>10</sub> (exclusief dubbeltellingscorrectie, zonder zeezoutcorrectie) ter plaatse van het busstation zijn weergegeven in tabel 2 en 3.

Tabel 2: Gehanteerde achtergrondconcentraties stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>), ozon (O<sub>3</sub>) en fijn stof (PM<sub>10</sub>) voor het kilometervak met centroide x = 124500, y = 490500 (mp 2 t/m 11, 15 t/m18)

Jaar	NO <sub>2</sub> (in µg/m <sup>3</sup> )	O <sub>3</sub> (in µg/m <sup>3</sup> )	PM <sub>10</sub> (in µg/m <sup>3</sup> )
2011	28,1	37,7	25,3
2015	25,0	39,8	24,2
2020	20,5	43,0	22,9

Tabel 3: Gehanteerde achtergrondconcentraties stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>), ozon (O<sub>3</sub>) en fijn stof (PM<sub>10</sub>) voor het kilometervak met centroïde x = 123500, y = 490500 (mp 1 en 12 t/m 14)

Jaar	NO <sub>2</sub> (in µg/m <sup>3</sup> )	O <sub>3</sub> (in µg/m <sup>3</sup> )	PM <sub>10</sub> (in µg/m <sup>3</sup> )
2011	27,0	38,5	25,1
2015	24,1	40,5	24,0
2020	20,1	43,4	22,8

## 2.7. Meteorologie

Voor de bepaling van de immissieconcentraties is gebruik gemaakt van uurgemiddelde meteorologische gegevens gegenereerd door de PreSRM module versie 1.111 (d.d. 6 juni 2011) en verstrekt door het ministerie van I&M in het kader van de RBL 2007 [3].

## 3. METINGEN

### 3.1. Meetmethode

Van het plangebied rondom het busstation is een schaalmodel vervaardigd (schaal 1:300), zie bijlage II.

Ter bepaling van de werkelijk optredende concentraties wordt door de bronnen een tracergas geëmitteerd hetgeen bij immissieposities (meetpunten) wordt gemeten. In het windtunnelonderzoek is onderscheid gemaakt in de volgende bronnen:

- het verkeer op de Nieuwe Leeuwarderweg (bron 100);
- het verkeer op de IJdoornlaan (bron 200);
- het verkeer op de busbanen (bron 300);
- het verkeer op de op- en afritten (bron 400).

In het schaalmodel zijn in de omgeving van het busstation 18 meetpunten gesitueerd op relevante posities ter plaatse van voetgangersgebieden en op de gevels van geprojecteerde woningen. Dit resulteert in een beeld van de verspreiding van de verkeersemmissies voor de situatie rondom het busstation.

Een schematische weergave van de situering van de bronnen en meetpunten is weergegeven in bijlage III.

De concentratiemetingen in de windtunnel resulteren voor ieder meetpunt per windrichting (R) en per bron in zogenaamde concentratiecoëfficiënten (K). De concentratiecoëfficiënten (K) worden per windrichting (R) berekend uit de gemeten concentratie, de bronsterkte en de ongestoorde aanstroomsnelheid in de windtunnel:

$$K = \frac{C \cdot U_{10} \cdot S^2}{Q} \quad [1]$$

met:

- K = concentratiecoëfficiënt [ $1/m^2$ ];
- C = tracergasconcentratie bij de beoordelingspositie [ppm];
- $U_{10}$  = windsnelheid op 10 m+mv. in vrije veld condities tijdens de meting [m/s];
- S = schaalfactor van het in de windtunnel gebruikte schaalmodel [=1/300];
- Q = bronsterkte van de tracergasbron [ $m^3/s$ ].

De windtunnelmethode zoals ontwikkeld door Peutz heeft ministeriële goedkeuring ingevolge de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007.

## 3.2. Meetresultaten

De windtunnelmetingen zijn verricht d.d. 7, 8 en 9 april 2009. De resultaten uit deze metingen (concentratiecoëfficiënten) zijn reeds weergegeven in rapport FL19062-1-RA d.d. 21 juli 2009 [1].

Voor onderhavige rekenkundige actualisatie worden de resultaten uit de windtunnelmetingen d.d. 7, 8 en 9 april 2009 ook gebruikt. De concentratiecoëfficiënten uit deze metingen zijn tevens opgenomen in bijlage IV van onderhavig rapport.

## 4. BEREKENINGEN

### 4.1. Rekenmethode

De concentratiemetingen in de windtunnel resulteren per immissiepositie (meetpositie), en per windrichting in een concentratiecoëfficiënt (K), zie paragraaf 3.2. Voor een gegeven werkelijke windsnelheid en windrichting kan met behulp van de werkelijke bronsterkte van de emissiebronnen (in dit geval de verkeersemmissie) de immissieconcentratie ten gevolge van de in de windtunnel gemodelleerde (wegverkeers)bronnen in werkelijkheid worden berekend.

Met behulp van de achtergrondconcentraties en meteogegevens als vermeld in paragraaf 2.6 en 2.7 kan voor elke positie een gemiddelde lange termijn concentratie (jaargemiddelde concentratiebijdrage) worden berekend.

De windtunnelmethode zoals ontwikkeld door Peutz heeft ministeriële goedkeuring ingevolge de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007.

### 4.2. Jaargemiddelde concentratiebijdrage NO<sub>2</sub>

De resultaten uit de berekeningen zijn weergegeven in bijlage V. In deze bijlage is voor stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>) de jaargemiddelde concentratie (in µg/m<sup>3</sup>) weergegeven alsmede de individuele bronbijdragen (in %).

In tabel 4 is de jaargemiddelde concentratiebijdrage NO<sub>2</sub> bij alle beschouwde meetposities weergegeven voor de jaren 2011, 2015 en 2020.

Tabel 4: Jaargemiddelde concentratiebijdrage NO<sub>2</sub> in µg/m<sup>3</sup> voor het jaar 2011, 2015 en 2020.

Meetpunt (zie bijlage III)	NO <sub>2</sub> (in µg/m <sup>3</sup> )		
	2011	2015	2020
1	1,4	1,2	0,9
2	10,4	8,9	7,1
3	11,9	10,2	8,2
4	14,7	12,7	10,1
5	11,8	10,3	8,4
6	7,4	6,4	5,1
7	1,4	1,2	0,8
8	3,3	3,1	2,1
9	9,7	8,4	6,3
10	12,4	10,9	8,2
11	8,0	6,9	4,8
12 (27m +mv)	2,5	2,0	1,5
13 (24m +mv)	2,6	2,3	1,6
14 (6m + mv)	1,1	0,9	0,7
15 (23,5m + mv)	8,2	7,1	5,4
16 (12,5m + mv)	10,7	9,4	7,6
17 (15m +mv)	2,6	2,3	1,6
18 (15 m+mv)	11,8	10,1	8,4

Uit deze tabel blijkt dat de maximale jaargemiddelde concentratiebijdragen NO<sub>2</sub> optreden bij meetpositie 4. Deze maximale concentratiebijdrage NO<sub>2</sub> treedt op in 2011 en bedraagt 14,7 µg/m<sup>3</sup>.

In bijlage VI is voor elk meetpunt de totale jaargemiddelde concentratiebijdrage NO<sub>x</sub> weergegeven, de afzonderlijke bronbijdragen (%), alsmede de fractie direct uitgestoten NO<sub>2</sub> (som bronbijdragen).

#### 4.3. Jaargemiddelde concentratiebijdrage PM<sub>10</sub>

De resultaten uit de berekeningen zijn weergegeven in bijlage V. In deze bijlage is voor fijn stof (PM<sub>10</sub>) de jaargemiddelde concentratie (in µg/m<sup>3</sup>) weergegeven alsmede de individuele bronbijdragen (in %).

In tabel 5 is de jaargemiddelde concentratiebijdrage PM<sub>10</sub> bij alle beschouwde meetposities weergegeven voor de jaren 2011, 2015 en 2020.

Tabel 5: Jaargemiddelde concentratiebijdrage PM<sub>10</sub> in µg/m<sup>3</sup> voor het jaar 2011, 2015 en 2020.

Meetpunt (zie bijlage III)	PM <sub>10</sub> (in µg/m <sup>3</sup> )		
	2011	2015	2020
1	0,2	0,1	0,1
2	1,4	1,2	1,2
3	1,6	1,4	1,4
4	2,2	1,8	1,9
5	1,5	1,3	1,4
6	0,9	0,8	0,8
7	0,1	0,1	0,1
8	0,4	0,3	0,3
9	1,4	1,2	1,1
10	1,7	1,5	1,4
11	1,2	1,0	0,9
12 (27m +mv)	0,3	0,2	0,2
13 (24m +mv)	0,3	0,3	0,2
14 (6m + mv)	0,1	0,1	0,1
15 (23,5m + mv)	1,1	0,9	0,9
16 (12,5m + mv)	1,4	1,3	1,3
17 (15m +mv)	0,3	0,2	0,2
18 (15 m+mv)	1,8	1,6	1,7

Uit deze tabel blijkt dat de maximale jaargemiddelde concentratiebijdragen PM<sub>10</sub> optreden bij meetpunt 4. Deze maximale concentratiebijdrage PM<sub>10</sub> treedt op in 2011 en bedraagt 2,2 µg/m<sup>3</sup>.



## 5. BEOORDELING EN CONCLUSIE

Uit de berekeningen blijkt dat de maximale concentratiebijdragen  $\text{NO}_2$  en  $\text{PM}_{10}$  optreden in 2011 en respectievelijk ca.  $15 \mu\text{g}/\text{m}^3$  en ca.  $2 \mu\text{g}/\text{m}^3$  bedragen. De maximale concentratiebijdrage  $\text{NO}_2$  en  $\text{PM}_{10}$  worden berekend ter plaatse van het voetgangersgebied onder de Nieuwe Leeuwarderweg (meetpunt 4).

Ook op het trottoir ter plaatse van het busstation (meetpunten 2, 3, 5, 6, 9 en 10, 11) worden hoge concentratiebijdragen berekend, alsmede ter plaatse van overige gevels direct gelegen aan het busstation (meetpunten 15, 16 en 18). De concentratiebijdragen  $\text{NO}_2$  bedragen aldaar ordegrrootte ca. 5 tot  $12 \mu\text{g}/\text{m}^3$  en de concentratiebijdragen  $\text{PM}_{10}$  ordegrrootte ca. 1 à  $2 \mu\text{g}/\text{m}^3$ .

Nabij overige meetpunten zijn de concentratiebijdragen over het algemeen minder dan  $3 \mu\text{g}/\text{m}^3$  voor  $\text{NO}_2$  en minder dan  $0,5 \mu\text{g}/\text{m}^3$  voor  $\text{PM}_{10}$ .



Mook,

Dit rapport bestaat uit:

13 pagina's

Bijlage I, bestaande uit 1 pagina

Bijlage II, bestaande uit 1 pagina

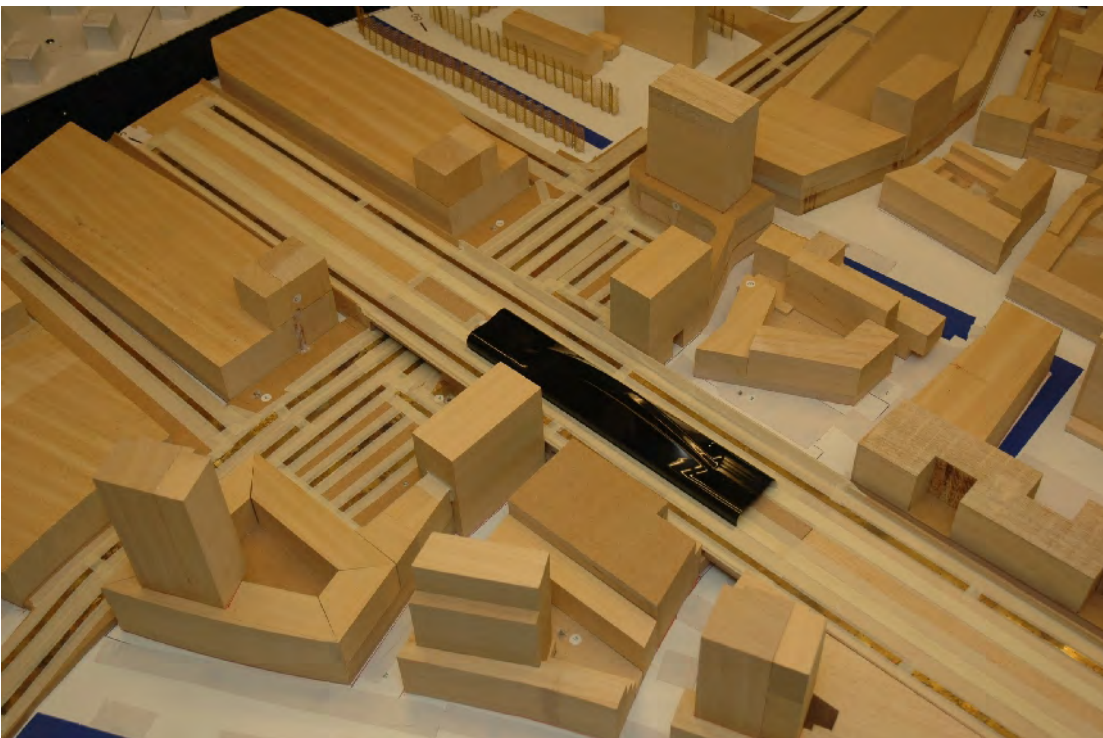
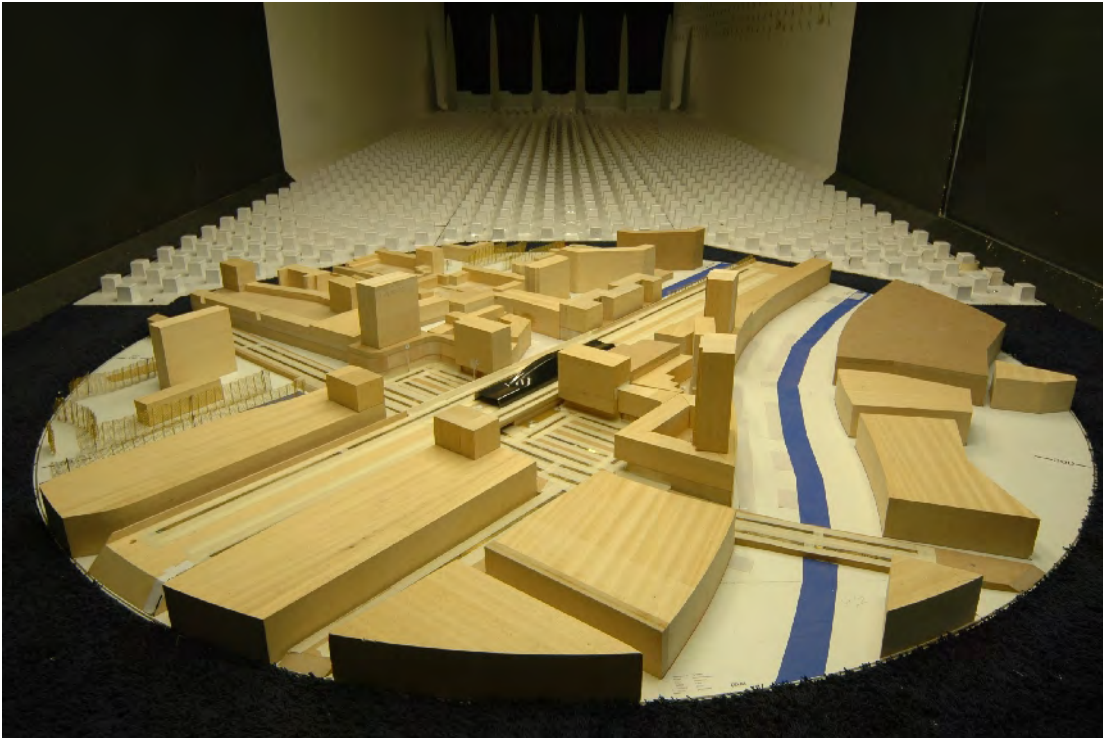
Bijlage III, bestaande uit 2 pagina's

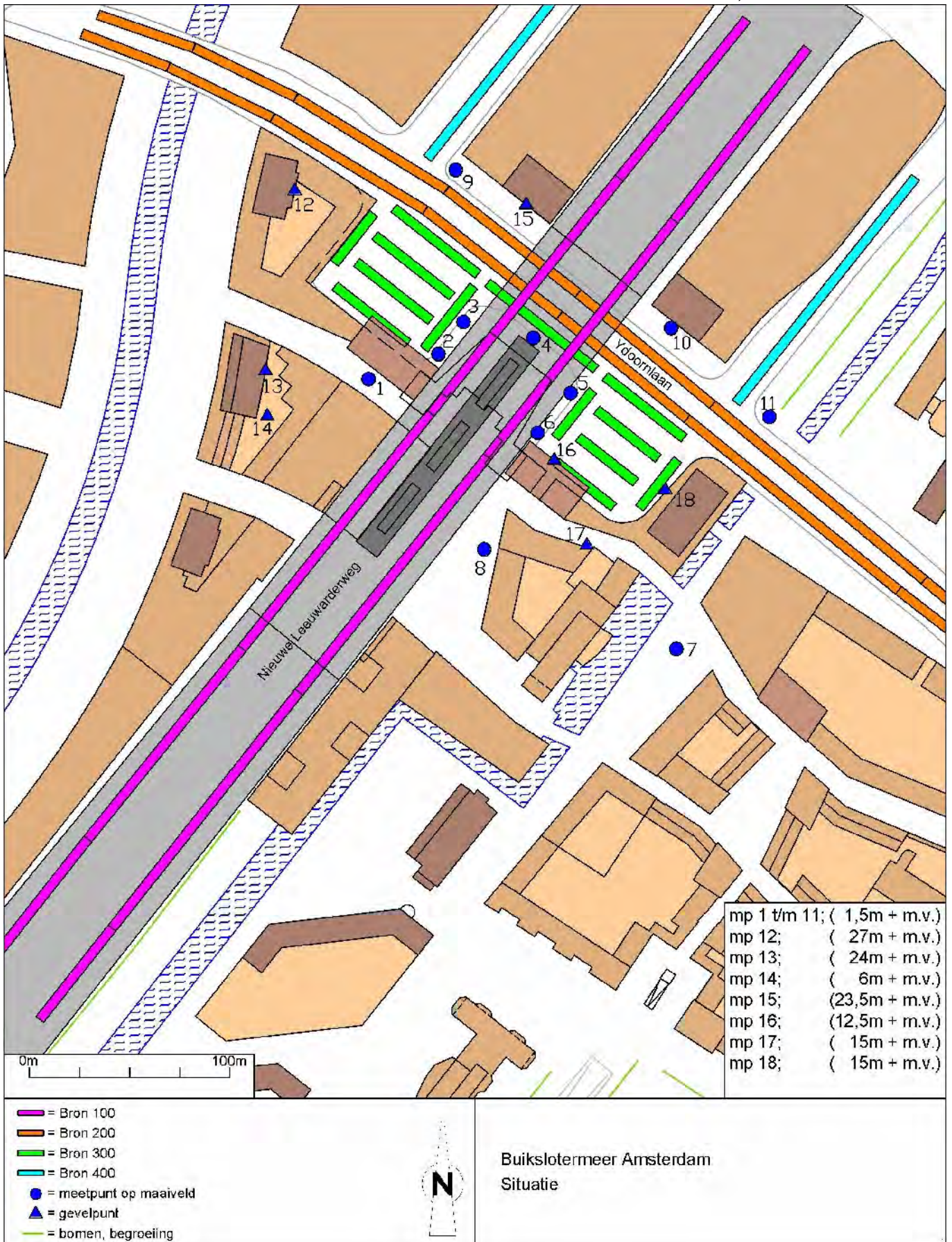
Bijlage IV, bestaande uit 8 pagina's

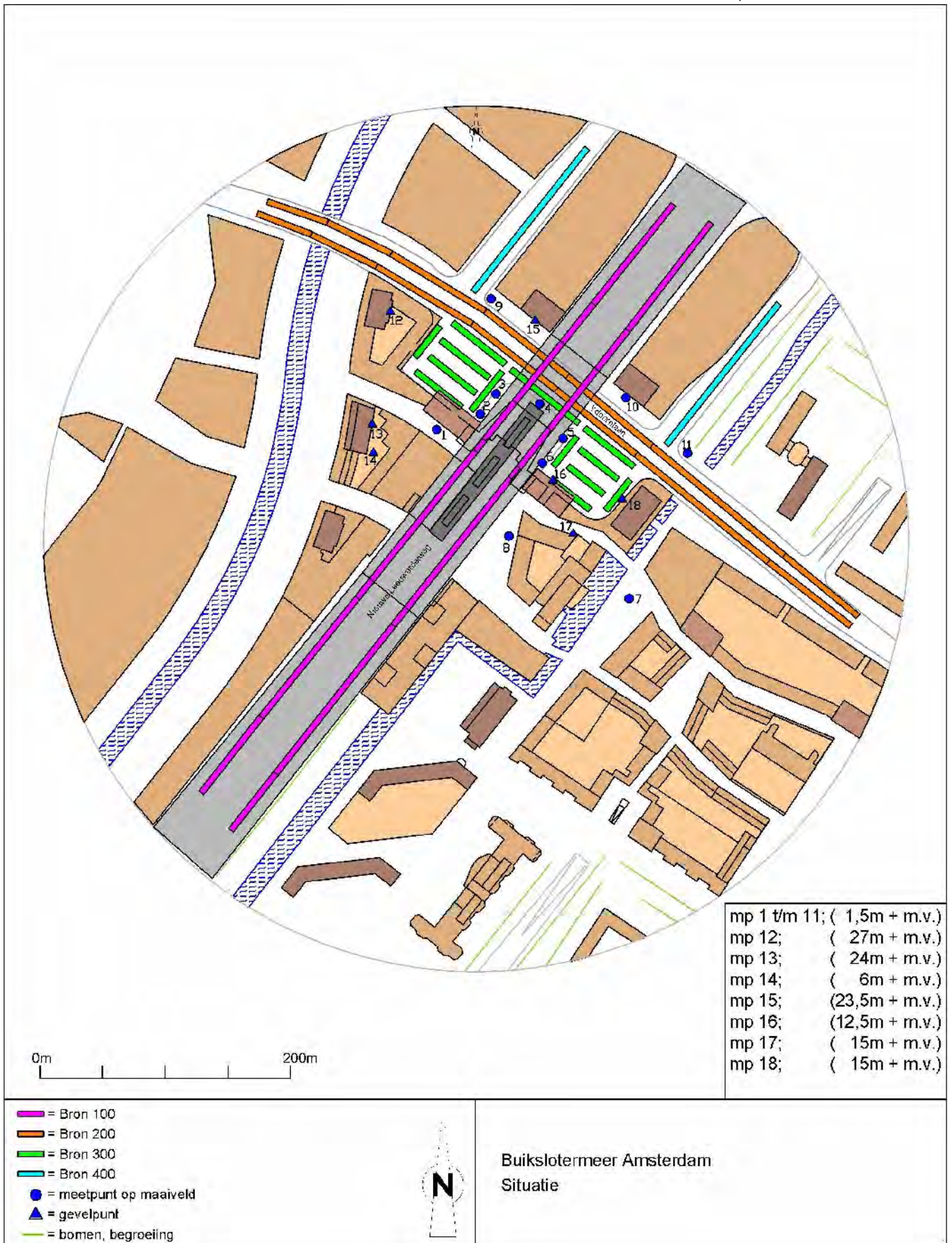
Bijlage V, bestaande uit 21 pagina's

Bijlage VI, bestaande uit 12 pagina's









FA19062 Busstation Buikslotermeerplein

CONCENTRATIECOEFFICIENTEN PER WINDRICHTING

Bron : NLW

R : Windrichting;  
 K1 : Concentratiecoëfficiënt voor positie: 1;  
 K2 : Concentratiecoëfficiënt voor positie: 2;  
 K3 : Concentratiecoëfficiënt voor positie: 3;  
 K4 : Concentratiecoëfficiënt voor positie: 4;  
 K5 : Concentratiecoëfficiënt voor positie: 5;  
 K6 : Concentratiecoëfficiënt voor positie: 6;  
 K7 : Concentratiecoëfficiënt voor positie: 7;  
 K8 : Concentratiecoëfficiënt voor positie: 8;  
 K9 : Concentratiecoëfficiënt voor positie: 9;  
 K10 : Concentratiecoëfficiënt voor positie: 10;  
 K11 : Concentratiecoëfficiënt voor positie: 11;  
 K12 : Concentratiecoëfficiënt voor positie: 12 (27m +mv);  
 \* : Gemeten waarde.

		K1	K2	K3	K4	K5	K6	K7	K8	K9	K10	K11	K12	
U	:	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	[m/s]
R = 0	(N) :	0*	7*	10*	14*	65*	74*	58*	228*	46*	20*	8*	0*	[µm/m <sup>3</sup> ]
R = 15	:	3*	18*	25*	26*	44*	52*	23*	427*	43*	12*	5*	0*	[µm/m <sup>3</sup> ]
R = 30	:	32*	27*	42*	21*	19*	23*	9*	686*	60*	21*	6*	0*	[µm/m <sup>3</sup> ]
R = 45	(NO) :	135*	134*	133*	51*	16*	10*	7*	207*	39*	37*	7*	0*	[µm/m <sup>3</sup> ]
R = 60	:	67*	62*	62*	39*	24*	14*	5*	117*	9*	125*	5*	0*	[µm/m <sup>3</sup> ]
R = 75	:	83*	69*	64*	59*	33*	14*	4*	40*	7*	177*	7*	0*	[µm/m <sup>3</sup> ]
R = 90	(O) :	248*	254*	201*	59*	43*	23*	4*	34*	64*	140*	7*	3*	[µm/m <sup>3</sup> ]
R = 105	:	180*	438*	358*	33*	21*	13*	3*	26*	108*	53*	7*	33*	[µm/m <sup>3</sup> ]
R = 120	:	155*	428*	421*	9*	9*	18*	3*	1*	516*	1*	7*	59*	[µm/m <sup>3</sup> ]
R = 135	(ZO) :	9*	82*	100*	11*	12*	13*	2*	1*	548*	1*	6*	22*	[µm/m <sup>3</sup> ]
R = 150	:	3*	45*	48*	32*	47*	31*	2*	2*	351*	5*	6*	1*	[µm/m <sup>3</sup> ]
R = 165	:	6*	38*	30*	104*	154*	52*	2*	1*	180*	41*	6*	0*	[µm/m <sup>3</sup> ]
R = 180	(Z) :	49*	99*	96*	325*	259*	56*	12*	30*	164*	244*	4*	31*	[µm/m <sup>3</sup> ]
R = 195	:	74*	308*	299*	837*	441*	98*	11*	96*	212*	664*	109*	28*	[µm/m <sup>3</sup> ]
R = 210	:	29*	530*	486*	1191*	317*	270*	13*	429*	342*	662*	148*	0*	[µm/m <sup>3</sup> ]
R = 225	(ZW) :	2*	311*	313*	668*	353*	345*	15*	234*	154*	447*	96*	0*	[µm/m <sup>3</sup> ]
R = 240	:	3*	252*	278*	540*	225*	218*	8*	124*	149*	292*	94*	0*	[µm/m <sup>3</sup> ]
R = 255	:	4*	60*	95*	136*	185*	162*	14*	70*	10*	492*	129*	0*	[µm/m <sup>3</sup> ]
R = 270	(W) :	3*	25*	35*	18*	181*	153*	27*	87*	3*	740*	188*	0*	[µm/m <sup>3</sup> ]
R = 285	:	2*	6*	19*	6*	216*	213*	54*	86*	2*	495*	239*	0*	[µm/m <sup>3</sup> ]
R = 300	:	3*	6*	24*	6*	151*	137*	162*	241*	3*	352*	152*	0*	[µm/m <sup>3</sup> ]
R = 315	(NW) :	2*	7*	9*	6*	129*	121*	44*	48*	3*	197*	143*	0*	[µm/m <sup>3</sup> ]
R = 330	:	2*	11*	11*	9*	147*	175*	96*	167*	3*	88*	90*	0*	[µm/m <sup>3</sup> ]
R = 345	:	2*	10*	13*	8*	95*	126*	115*	197*	3*	18*	27*	0*	[µm/m <sup>3</sup> ]

## BIJLAGE IV Concentratiecoëfficiënten



FA19062 Busstation Buikslotermeerplein

### CONCENTRATIECOEFFICIENTEN PER WINDRICHTING

Bron : NLW

R : Windrichting;  
 K13 : Concentratiecoëfficiënt voor positie: 13 (24m +mv);  
 K14 : Concentratiecoëfficiënt voor positie: 14 (6m +mv);  
 K15 : Concentratiecoëfficiënt voor positie: 15 (23,5m +mv);  
 K16 : Concentratiecoëfficiënt voor positie: 16 (12,5m +mv);  
 K17 : Concentratiecoëfficiënt voor positie: 17 (15m +mv);  
 K18 : Concentratiecoëfficiënt voor positie: 18 (15m +mv);  
 K19 : Concentratiecoëfficiënt voor positie: achtergrond;  
 \* : Gemeten waarde.

		K13	K14	K15	K16	K17	K18	K19	
U	:	-	-	-	-	-	-	-	[m/s]
R = 0	(N) :	33*	3*	14*	68*	70*	30*	1*	[ $\mu\text{m}/\text{m}^3$ ]
R = 15	:	33*	3*	76*	27*	77*	20*	1*	[ $\mu\text{m}/\text{m}^3$ ]
R = 30	:	35*	4*	67*	13*	150*	5*	1*	[ $\mu\text{m}/\text{m}^3$ ]
R = 45	(NO) :	43*	17*	44*	6*	81*	4*	1*	[ $\mu\text{m}/\text{m}^3$ ]
R = 60	:	38*	12*	9*	9*	64*	5*	1*	[ $\mu\text{m}/\text{m}^3$ ]
R = 75	:	61*	43*	11*	7*	21*	4*	1*	[ $\mu\text{m}/\text{m}^3$ ]
R = 90	(O) :	87*	69*	52*	9*	19*	7*	1*	[ $\mu\text{m}/\text{m}^3$ ]
R = 105	:	91*	78*	96*	8*	5*	7*	1*	[ $\mu\text{m}/\text{m}^3$ ]
R = 120	:	50*	21*	193*	30*	4*	24*	1*	[ $\mu\text{m}/\text{m}^3$ ]
R = 135	(ZO) :	33*	5*	288*	26*	4*	17*	1*	[ $\mu\text{m}/\text{m}^3$ ]
R = 150	:	33*	4*	381*	184*	4*	56*	1*	[ $\mu\text{m}/\text{m}^3$ ]
R = 165	:	40*	13*	281*	401*	3*	119*	1*	[ $\mu\text{m}/\text{m}^3$ ]
R = 180	(Z) :	98*	77*	154*	313*	4*	100*	1*	[ $\mu\text{m}/\text{m}^3$ ]
R = 195	:	85*	54*	122*	315*	9*	184*	1*	[ $\mu\text{m}/\text{m}^3$ ]
R = 210	:	38*	4*	245*	338*	117*	297*	1*	[ $\mu\text{m}/\text{m}^3$ ]
R = 225	(ZW) :	30*	3*	190*	237*	72*	287*	1*	[ $\mu\text{m}/\text{m}^3$ ]
R = 240	:	30*	2*	192*	138*	54*	78*	0*	[ $\mu\text{m}/\text{m}^3$ ]
R = 255	:	32*	3*	14*	148*	53*	73*	1*	[ $\mu\text{m}/\text{m}^3$ ]
R = 270	(W) :	32*	3*	3*	121*	106*	77*	1*	[ $\mu\text{m}/\text{m}^3$ ]
R = 285	:	33*	2*	2*	151*	242*	116*	1*	[ $\mu\text{m}/\text{m}^3$ ]
R = 300	:	32*	2*	2*	136*	110*	76*	1*	[ $\mu\text{m}/\text{m}^3$ ]
R = 315	(NW) :	32*	2*	6*	143*	28*	71*	1*	[ $\mu\text{m}/\text{m}^3$ ]
R = 330	:	32*	2*	16*	292*	63*	82*	0*	[ $\mu\text{m}/\text{m}^3$ ]
R = 345	:	31*	78*	4*	122*	73*	53*	1*	[ $\mu\text{m}/\text{m}^3$ ]

FA19062 Busstation Buikslotermeerplein

CONCENTRATIECOEFFICIENTEN PER WINDRICHTING

Bron : Ijdoornlaan

R : Windrichting;  
 K1 : Concentratiecoëfficiënt voor positie: 1;  
 K2 : Concentratiecoëfficiënt voor positie: 2;  
 K3 : Concentratiecoëfficiënt voor positie: 3;  
 K4 : Concentratiecoëfficiënt voor positie: 4;  
 K5 : Concentratiecoëfficiënt voor positie: 5;  
 K6 : Concentratiecoëfficiënt voor positie: 6;  
 K7 : Concentratiecoëfficiënt voor positie: 7;  
 K8 : Concentratiecoëfficiënt voor positie: 8;  
 K9 : Concentratiecoëfficiënt voor positie: 9;  
 K10 : Concentratiecoëfficiënt voor positie: 10;  
 K11 : Concentratiecoëfficiënt voor positie: 11;  
 K12 : Concentratiecoëfficiënt voor positie: 12 (27m +mv);  
 \* : Gemeten waarde.

		K1	K2	K3	K4	K5	K6	K7	K8	K9	K10	K11	K12	
U	:	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	[m/s]
R = 0	(N) :	72*	155*	283*	467*	89*	75*	166*	68*	32*	2874*	39*	4*	[µm/m <sup>3</sup> ]
R = 15	:	59*	46*	65*	110*	43*	27*	16*	29*	650*	479*	4*	0*	[µm/m <sup>3</sup> ]
R = 30	:	16*	14*	4*	18*	5*	4*	1*	3*	335*	93*	4*	0*	[µm/m <sup>3</sup> ]
R = 45	(NO) :	1*	9*	0*	15*	6*	4*	2*	1*	102*	114*	4*	0*	[µm/m <sup>3</sup> ]
R = 60	:	5*	10*	2*	46*	24*	13*	9*	5*	69*	431*	5*	0*	[µm/m <sup>3</sup> ]
R = 75	:	3*	10*	3*	34*	14*	8*	44*	20*	40*	129*	5*	1*	[µm/m <sup>3</sup> ]
R = 90	(O) :	14*	21*	13*	58*	48*	53*	68*	18*	643*	156*	20*	5*	[µm/m <sup>3</sup> ]
R = 105	:	81*	95*	110*	316*	334*	310*	4*	15*	1236*	210*	439*	28*	[µm/m <sup>3</sup> ]
R = 120	:	54*	145*	161*	705*	1022*	885*	0*	15*	814*	297*	307*	64*	[µm/m <sup>3</sup> ]
R = 135	(ZO) :	5*	83*	111*	581*	848*	714*	0*	2*	446*	351*	341*	36*	[µm/m <sup>3</sup> ]
R = 150	:	0*	106*	120*	1443*	1943*	591*	0*	0*	830*	283*	105*	10*	[µm/m <sup>3</sup> ]
R = 165	:	1*	163*	255*	2988*	1640*	156*	0*	0*	325*	955*	121*	0*	[µm/m <sup>3</sup> ]
R = 180	(Z) :	1*	61*	176*	2220*	728*	98*	0*	1*	38*	824*	175*	0*	[µm/m <sup>3</sup> ]
R = 195	:	2*	117*	230*	1095*	260*	44*	0*	0*	27*	158*	825*	0*	[µm/m <sup>3</sup> ]
R = 210	:	1*	608*	730*	2112*	86*	31*	0*	0*	162*	53*	124*	208*	[µm/m <sup>3</sup> ]
R = 225	(ZW) :	1*	874*	566*	105*	5*	3*	0*	0*	377*	13*	22*	779*	[µm/m <sup>3</sup> ]
R = 240	:	1*	1205*	754*	137*	5*	2*	0*	0*	401*	14*	11*	540*	[µm/m <sup>3</sup> ]
R = 255	:	1*	952*	1081*	606*	34*	6*	0*	0*	343*	71*	32*	258*	[µm/m <sup>3</sup> ]
R = 270	(W) :	2*	857*	1054*	644*	58*	4*	0*	1*	243*	200*	88*	78*	[µm/m <sup>3</sup> ]
R = 285	:	2*	583*	839*	645*	55*	25*	0*	0*	612*	257*	391*	39*	[µm/m <sup>3</sup> ]
R = 300	:	2*	446*	810*	807*	183*	175*	30*	48*	744*	347*	282*	48*	[µm/m <sup>3</sup> ]
R = 315	(NW) :	2*	377*	1503*	1568*	169*	152*	42*	80*	494*	840*	507*	73*	[µm/m <sup>3</sup> ]
R = 330	:	3*	334*	994*	766*	642*	169*	66*	103*	20*	4078*	383*	14*	[µm/m <sup>3</sup> ]
R = 345	:	24*	155*	341*	456*	134*	121*	88*	94*	19*	4183*	380*	9*	[µm/m <sup>3</sup> ]



**BIJLAGE IV Concentratiecoëfficiënten**



FA19062 Busstation Buikslotermeerplein

CONCENTRATIECOEFFICIENTEN PER WINDRICHTING

Bron : Ijdoornlaan

R : Windrichting;  
 K13 : Concentratiecoëfficiënt voor positie: 13 (24m +mv);  
 K14 : Concentratiecoëfficiënt voor positie: 14 (6m +mv);  
 K15 : Concentratiecoëfficiënt voor positie: 15 (23,5m +mv);  
 K16 : Concentratiecoëfficiënt voor positie: 16 (12,5m +mv);  
 K17 : Concentratiecoëfficiënt voor positie: 17 (15m +mv);  
 K18 : Concentratiecoëfficiënt voor positie: 18 (15m +mv);  
 K19 : Concentratiecoëfficiënt voor positie: achtergrond;  
 \* : Gemeten waarde.

		K13	K14	K15	K16	K17	K18	K19	
U	:	-	-	-	-	-	-	-	[m/s]
R = 0	(N) :	63*	36*	121*	70*	77*	117*	1*	[µm/m³]
R = 15	:	46*	20*	769*	20*	26*	31*	1*	[µm/m³]
R = 30	:	39*	11*	95*	3*	6*	6*	1*	[µm/m³]
R = 45	(NO) :	37*	4*	46*	2*	4*	4*	1*	[µm/m³]
R = 60	:	36*	5*	37*	5*	6*	5*	1*	[µm/m³]
R = 75	:	36*	5*	50*	3*	11*	7*	1*	[µm/m³]
R = 90	(O) :	45*	17*	554*	65*	52*	262*	1*	[µm/m³]
R = 105	:	90*	69*	1149*	421*	80*	759*	0*	[µm/m³]
R = 120	:	51*	22*	310*	1056*	7*	798*	1*	[µm/m³]
R = 135	(ZO) :	30*	2*	105*	809*	4*	486*	1*	[µm/m³]
R = 150	:	29*	2*	213*	1147*	3*	529*	1*	[µm/m³]
R = 165	:	30*	2*	264*	770*	2*	955*	1*	[µm/m³]
R = 180	(Z) :	45*	10*	33*	349*	5*	2620*	1*	[µm/m³]
R = 195	:	36*	3*	14*	129*	4*	1234*	1*	[µm/m³]
R = 210	:	35*	2*	91*	166*	4*	222*	1*	[µm/m³]
R = 225	(ZW) :	34*	2*	191*	10*	4*	17*	1*	[µm/m³]
R = 240	:	33*	2*	290*	6*	4*	6*	1*	[µm/m³]
R = 255	:	33*	2*	293*	40*	3*	18*	1*	[µm/m³]
R = 270	(W) :	31*	2*	191*	15*	3*	11*	1*	[µm/m³]
R = 285	:	32*	2*	254*	42*	5*	54*	1*	[µm/m³]
R = 300	:	29*	2*	550*	174*	64*	143*	1*	[µm/m³]
R = 315	(NW) :	29*	2*	694*	174*	47*	118*	1*	[µm/m³]
R = 330	:	30*	3*	99*	248*	58*	128*	1*	[µm/m³]
R = 345	:	45*	16*	77*	123*	72*	104*	0*	[µm/m³]

FA19062 Busstation Buikslotermeerplein

CONCENTRATIECOEFFICIENTEN PER WINDRICHTING

Bron : Busstation

R : Windrichting;  
 K1 : Concentratiecoëfficiënt voor positie: 1;  
 K2 : Concentratiecoëfficiënt voor positie: 2;  
 K3 : Concentratiecoëfficiënt voor positie: 3;  
 K4 : Concentratiecoëfficiënt voor positie: 4;  
 K5 : Concentratiecoëfficiënt voor positie: 5;  
 K6 : Concentratiecoëfficiënt voor positie: 6;  
 K7 : Concentratiecoëfficiënt voor positie: 7;  
 K8 : Concentratiecoëfficiënt voor positie: 8;  
 K9 : Concentratiecoëfficiënt voor positie: 9;  
 K10 : Concentratiecoëfficiënt voor positie: 10;  
 K11 : Concentratiecoëfficiënt voor positie: 11;  
 K12 : Concentratiecoëfficiënt voor positie: 12 (27m +mv);  
 \* : Gemeten waarde.

U	:	K1	K2	K3	K4	K5	K6	K7	K8	K9	K10	K11	K12	[m/s]
R = 0	(N) :	123*	800*	1348*	2671*	1727*	422*	186*	216*	113*	1662	608	75	[µm/m <sup>3</sup> ]
R = 15	:	149*	197*	238*	15636*	6578*	1700*	56*	160*	995*	2491*	87*	58*	[µm/m <sup>3</sup> ]
R = 30	:	282*	473*	1228*	22216*	956*	303*	8*	159*	7961*	3781*	8*	15*	[µm/m <sup>3</sup> ]
R = 45	(NO) :	290*	587*	2107*	19391*	466*	242*	5*	41*	7385*	4055*	8*	19*	[µm/m <sup>3</sup> ]
R = 60	:	143*	417*	1615*	9181*	916*	525*	3*	36*	2093*	3557*	10*	54*	[µm/m <sup>3</sup> ]
R = 75	:	78*	165*	719*	4701*	607*	533*	4*	47*	1173*	243*	10*	175*	[µm/m <sup>3</sup> ]
R = 90	(O) :	47*	215*	1226*	86*	19*	51*	3*	28*	2033*	10*	11*	97*	[µm/m <sup>3</sup> ]
R = 105	:	199*	199*	516*	64*	102*	265*	4*	46*	262*	7*	11*	41*	[µm/m <sup>3</sup> ]
R = 120	:	177*	410*	379*	406*	592*	999*	4*	55*	215*	15*	12*	210*	[µm/m <sup>3</sup> ]
R = 135	(ZO) :	13*	175*	236*	435*	634*	990*	4*	6*	201*	53*	12*	146*	[µm/m <sup>3</sup> ]
R = 150	:	0*	404*	665*	575*	924*	777*	4*	1*	277*	110*	12*	42*	[µm/m <sup>3</sup> ]
R = 165	:	0*	892*	930*	622*	1159*	1286*	4*	0*	269*	505*	24*	25*	[µm/m <sup>3</sup> ]
R = 180	(Z) :	3*	1710*	1837*	424*	1468*	1297*	9*	7*	212*	891*	23*	21*	[µm/m <sup>3</sup> ]
R = 195	:	3*	3660*	3732*	332*	1028*	911*	7*	6*	241*	473*	380*	19*	[µm/m <sup>3</sup> ]
R = 210	:	3*	8097*	6482*	511*	3088*	1407*	5*	5*	469*	468*	246*	26*	[µm/m <sup>3</sup> ]
R = 225	(ZW) :	2*	3813*	1793*	530*	1866*	1227*	4*	4*	259*	508*	544*	27*	[µm/m <sup>3</sup> ]
R = 240	:	3*	1070*	621*	302*	1292*	671*	4*	4*	201*	313*	600*	26*	[µm/m <sup>3</sup> ]
R = 255	:	3*	866*	672*	504*	1775*	984*	3*	3*	328*	266*	531*	22*	[µm/m <sup>3</sup> ]
R = 270	(W) :	3*	724*	654*	504*	4408*	868*	5*	3*	118*	488*	316*	26*	[µm/m <sup>3</sup> ]
R = 285	:	2*	857*	662*	485*	5162*	1998*	4*	2*	42*	413*	506*	79*	[µm/m <sup>3</sup> ]
R = 300	:	3*	1769*	1135*	784*	884*	457*	77*	115*	14*	207*	515*	592*	[µm/m <sup>3</sup> ]
R = 315	(NW) :	1*	1037*	1847*	740*	1253*	409*	173*	309*	8*	701*	401*	894*	[µm/m <sup>3</sup> ]
R = 330	:	6*	1480*	1973*	574*	3858*	616*	234*	431*	7*	289*	294*	230*	[µm/m <sup>3</sup> ]
R = 345	:	61*	1144*	1362*	969*	5714*	1127*	201*	339*	6*	832*	1128*	93*	[µm/m <sup>3</sup> ]

FA19062 Busstation Buikslotermeerplein

CONCENTRATIECOEFFICIENTEN PER WINDRICHTING

Bron : Busstation

R : Windrichting;  
 K13 : Concentratiecoëfficiënt voor positie: 13 (24m +mv);  
 K14 : Concentratiecoëfficiënt voor positie: 14 (6m +mv);  
 K15 : Concentratiecoëfficiënt voor positie: 15 (23,5m +mv);  
 K16 : Concentratiecoëfficiënt voor positie: 16 (12,5m +mv);  
 K17 : Concentratiecoëfficiënt voor positie: 17 (15m +mv);  
 K18 : Concentratiecoëfficiënt voor positie: 18 (15m +mv);  
 K19 : Concentratiecoëfficiënt voor positie: achtergrond;  
 \* : Gemeten waarde.

		K13	K14	K15	K16	K17	K18	K19	
U	:	-	-	-	-	-	-	-	[m/s]
R = 0	(N) :	124	98	314	303*	244*	253*	1*	[µm/m <sup>3</sup> ]
R = 15	:	155*	150*	622*	580*	621*	890*	1*	[µm/m <sup>3</sup> ]
R = 30	:	183*	169*	6423*	211*	132*	61*	1*	[µm/m <sup>3</sup> ]
R = 45	(NO) :	341*	318*	6377*	205*	125*	78*	1*	[µm/m <sup>3</sup> ]
R = 60	:	436*	334*	3168*	362*	263*	870*	0*	[µm/m <sup>3</sup> ]
R = 75	:	199*	111*	2367*	374*	361*	3518*	1*	[µm/m <sup>3</sup> ]
R = 90	(O) :	103*	57*	2409*	128*	77*	7531*	1*	[µm/m <sup>3</sup> ]
R = 105	:	263*	237*	207*	859*	189*	11574*	1*	[µm/m <sup>3</sup> ]
R = 120	:	137*	83*	77*	4183*	25*	12171*	2*	[µm/m <sup>3</sup> ]
R = 135	(ZO) :	51*	1*	175*	3624*	2*	10584*	0*	[µm/m <sup>3</sup> ]
R = 150	:	47*	0*	247*	2595*	0*	14409*	0*	[µm/m <sup>3</sup> ]
R = 165	:	51*	0*	191*	3030*	0*	17072*	1*	[µm/m <sup>3</sup> ]
R = 180	(Z) :	51*	199*	107*	2499*	22*	14003*	1*	[µm/m <sup>3</sup> ]
R = 195	:	49*	1*	122*	1948*	0*	15006*	1*	[µm/m <sup>3</sup> ]
R = 210	:	46*	1*	286*	3489*	0*	1542*	1*	[µm/m <sup>3</sup> ]
R = 225	(ZW) :	47*	0*	176*	7208*	0*	2775*	0*	[µm/m <sup>3</sup> ]
R = 240	:	50*	0*	197*	4645*	0*	4610*	1*	[µm/m <sup>3</sup> ]
R = 255	:	48*	0*	289*	4648*	0*	1498*	0*	[µm/m <sup>3</sup> ]
R = 270	(W) :	48*	1*	286*	3209*	0*	295*	2*	[µm/m <sup>3</sup> ]
R = 285	:	47*	0*	107*	815*	6*	203*	0*	[µm/m <sup>3</sup> ]
R = 300	:	47*	0*	34*	448*	147*	289*	1*	[µm/m <sup>3</sup> ]
R = 315	(NW) :	47*	0*	30*	776*	144*	257*	0*	[µm/m <sup>3</sup> ]
R = 330	:	51*	7*	5*	583*	198*	255*	1*	[µm/m <sup>3</sup> ]
R = 345	:	93*	47*	7*	1126*	307*	438*	1*	[µm/m <sup>3</sup> ]

FA19062 Busstation Buikslotermeerplein

CONCENTRATIECOEFFICIENTEN PER WINDRICHTING

Bron : OpAfrit

R : Windrichting;  
 K1 : Concentratiecoëfficiënt voor positie: 1;  
 K2 : Concentratiecoëfficiënt voor positie: 2;  
 K3 : Concentratiecoëfficiënt voor positie: 3;  
 K4 : Concentratiecoëfficiënt voor positie: 4;  
 K5 : Concentratiecoëfficiënt voor positie: 5;  
 K6 : Concentratiecoëfficiënt voor positie: 6;  
 K7 : Concentratiecoëfficiënt voor positie: 7;  
 K8 : Concentratiecoëfficiënt voor positie: 8;  
 K9 : Concentratiecoëfficiënt voor positie: 9;  
 K10 : Concentratiecoëfficiënt voor positie: 10;  
 K11 : Concentratiecoëfficiënt voor positie: 11;  
 K12 : Concentratiecoëfficiënt voor positie: 12 (27m +mv);  
 \* : Gemeten waarde.

U	:	K1	K2	K3	K4	K5	K6	K7	K8	K9	K10	K11	K12	[m/s]
R = 0	(N) :	11*	117*	161*	251*	70*	62*	132*	58*	551*	76*	640*	41*	[µm/m <sup>3</sup> ]
R = 15	:	93*	131*	146*	270*	260*	136*	258*	33*	225*	866*	447*	81*	[µm/m <sup>3</sup> ]
R = 30	:	146*	180*	191*	908*	782*	607*	174*	122*	408*	1062*	421*	64*	[µm/m <sup>3</sup> ]
R = 45	(NO) :	103*	194*	222*	749*	718*	595*	241*	144*	643*	1031*	1370*	64*	[µm/m <sup>3</sup> ]
R = 60	:	47*	106*	186*	658*	639*	559*	100*	78*	2084*	669*	643*	78*	[µm/m <sup>3</sup> ]
R = 75	:	63*	55*	47*	597*	510*	469*	28*	31*	1032*	879*	435*	94*	[µm/m <sup>3</sup> ]
R = 90	(O) :	99*	82*	68*	402*	398*	377*	5*	12*	159*	596*	386*	52*	[µm/m <sup>3</sup> ]
R = 105	:	139*	164*	132*	380*	396*	349*	2*	9*	125*	490*	879*	83*	[µm/m <sup>3</sup> ]
R = 120	:	15*	53*	28*	126*	102*	72*	0*	0*	125*	306*	55*	64*	[µm/m <sup>3</sup> ]
R = 135	(ZO) :	3*	11*	0*	10*	7*	3*	0*	0*	7*	10*	8*	33*	[µm/m <sup>3</sup> ]
R = 150	:	3*	13*	2*	27*	21*	4*	0*	0*	13*	77*	12*	31*	[µm/m <sup>3</sup> ]
R = 165	:	5*	26*	9*	512*	434*	38*	0*	0*	44*	1471*	9*	30*	[µm/m <sup>3</sup> ]
R = 180	(Z) :	3*	15*	31*	76*	161*	36*	5*	1*	13*	499*	26*	44*	[µm/m <sup>3</sup> ]
R = 195	:	3*	17*	21*	43*	25*	8*	5*	0*	17*	37*	5615*	41*	[µm/m <sup>3</sup> ]
R = 210	:	6*	52*	27*	43*	21*	9*	2*	0*	30*	32*	5989*	56*	[µm/m <sup>3</sup> ]
R = 225	(ZW) :	7*	179*	104*	40*	8*	2*	4*	0*	178*	14*	4979*	81*	[µm/m <sup>3</sup> ]
R = 240	:	4*	284*	180*	49*	7*	1*	0*	0*	268*	11*	1004*	68*	[µm/m <sup>3</sup> ]
R = 255	:	7*	142*	195*	198*	16*	4*	1*	0*	344*	25*	470*	54*	[µm/m <sup>3</sup> ]
R = 270	(W) :	5*	80*	118*	162*	23*	1*	0*	0*	413*	43*	656*	39*	[µm/m <sup>3</sup> ]
R = 285	:	7*	75*	125*	237*	26*	7*	0*	0*	1011*	131*	370*	34*	[µm/m <sup>3</sup> ]
R = 300	:	9*	48*	75*	173*	43*	34*	5*	0*	999*	214*	107*	35*	[µm/m <sup>3</sup> ]
R = 315	(NW) :	7*	59*	160*	262*	82*	71*	16*	12*	592*	127*	111*	40*	[µm/m <sup>3</sup> ]
R = 330	:	8*	81*	113*	149*	93*	86*	33*	39*	173*	47*	58*	32*	[µm/m <sup>3</sup> ]
R = 345	:	7*	91*	87*	144*	98*	85*	41*	50*	355*	100*	120*	35*	[µm/m <sup>3</sup> ]

FA19062 Busstation Buikslotermeerplein

CONCENTRATIECOEFFICIENTEN PER WINDRICHTING

Bron : OpAfrit

R : Windrichting;  
 K13 : Concentratiecoëfficiënt voor positie: 13 (24m +mv);  
 K14 : Concentratiecoëfficiënt voor positie: 14 (6m +mv);  
 K15 : Concentratiecoëfficiënt voor positie: 15 (23,5m +mv);  
 K16 : Concentratiecoëfficiënt voor positie: 16 (12,5m +mv);  
 K17 : Concentratiecoëfficiënt voor positie: 17 (15m +mv);  
 K18 : Concentratiecoëfficiënt voor positie: 18 (15m +mv);  
 K19 : Concentratiecoëfficiënt voor positie: achtergrond;  
 \* : Gemeten waarde.

		K13	K14	K15	K16	K17	K18	K19	
U	:	-	-	-	-	-	-	-	[m/s]
R = 0	(N) :	134*	36*	252*	78*	75*	43*	1*	[µm/m <sup>3</sup> ]
R = 15	:	208*	121*	158*	137*	144*	257*	1*	[µm/m <sup>3</sup> ]
R = 30	:	199*	119*	308*	636*	463*	504*	1*	[µm/m <sup>3</sup> ]
R = 45	(NO) :	255*	179*	481*	530*	457*	690*	0*	[µm/m <sup>3</sup> ]
R = 60	:	221*	118*	945*	534*	348*	683*	0*	[µm/m <sup>3</sup> ]
R = 75	:	151*	73*	515*	491*	322*	477*	0*	[µm/m <sup>3</sup> ]
R = 90	(O) :	135*	76*	107*	522*	266*	804*	0*	[µm/m <sup>3</sup> ]
R = 105	:	167*	108*	116*	458*	83*	548*	0*	[µm/m <sup>3</sup> ]
R = 120	:	82*	10*	121*	83*	9*	77*	1*	[µm/m <sup>3</sup> ]
R = 135	(ZO) :	73*	3*	4*	14*	4*	25*	0*	[µm/m <sup>3</sup> ]
R = 150	:	71*	7*	8*	16*	6*	36*	1*	[µm/m <sup>3</sup> ]
R = 165	:	68*	3*	53*	178*	1*	225*	0*	[µm/m <sup>3</sup> ]
R = 180	(Z) :	126*	22*	17*	141*	21*	809*	1*	[µm/m <sup>3</sup> ]
R = 195	:	116*	17*	5*	41*	15*	238*	1*	[µm/m <sup>3</sup> ]
R = 210	:	112*	14*	11*	79*	11*	162*	1*	[µm/m <sup>3</sup> ]
R = 225	(ZW) :	104*	11*	51*	34*	10*	24*	2*	[µm/m <sup>3</sup> ]
R = 240	:	96*	6*	112*	26*	5*	26*	0*	[µm/m <sup>3</sup> ]
R = 255	:	92*	9*	124*	38*	7*	20*	1*	[µm/m <sup>3</sup> ]
R = 270	(W) :	75*	6*	97*	18*	8*	10*	0*	[µm/m <sup>3</sup> ]
R = 285	:	76*	6*	339*	15*	7*	18*	2*	[µm/m <sup>3</sup> ]
R = 300	:	75*	4*	490*	39*	14*	42*	2*	[µm/m <sup>3</sup> ]
R = 315	(NW) :	68*	3*	353*	79*	17*	71*	0*	[µm/m <sup>3</sup> ]
R = 330	:	67*	3*	81*	68*	19*	52*	0*	[µm/m <sup>3</sup> ]
R = 345	:	72*	6*	253*	86*	41*	70*	0*	[µm/m <sup>3</sup> ]

**FA19062 Busstation Buikslotermeerplein NO<sub>2</sub> 2011**

METEOROLOGISCHE GEGEVENS : PreSRM versie 1.111: X = 124041; Y = 490565  
 Start : Zondag 1 januari 1995, 00:00 uur  
 Einde : Vrijdag 31 december 2004, 23:00 uur  
 Beschikbaar : 87672 [h]

ACHTERGRONDGEGEVENS : PreSRM versie 1.111: X = 124041; Y = 490565  
 Start : Zondag 1 januari 1995, 00:00 uur  
 Einde : Vrijdag 31 december 2004, 23:00 uur  
 Beschikbaar : 87672 [h]

UUR-VOOR-UUR GEGEVENS  
 Omzettingen : SRM 2-2006  
 Start : Zondag 1 januari 1995, 00:00 uur  
 Einde : Vrijdag 31 december 2004, 23:00 uur  
 Beschikbaar : 87672 [h]

MIDDELING  
 Middelingstijd : 1 [h]  
 Beschikbaar : 87672 perioden  
 Methode : Niet-glijdende middeling

PERCENTIEELWAARDEN NO<sub>2</sub>: GEM  
 1 : 28.4 [µg/m<sup>3</sup>]  
 - Achtergrondbijdrage : 95.2%  
 - OpAfrit : 0.1%  
 - Busstation : 0.2%  
 - Ijdoornlaan : 0.2%  
 - NLW : 1.0%  
 - Reactiebijdrage : 3.3%

PERCENTIEELWAARDEN NO<sub>2</sub>: GEM  
 2 : 38.5 [µg/m<sup>3</sup>]  
 - Achtergrondbijdrage : 73.0%  
 - OpAfrit : 0.3%  
 - Busstation : 3.5%  
 - Ijdoornlaan : 3.2%  
 - NLW : 2.1%  
 - Reactiebijdrage : 17.9%

PERCENTIEELWAARDEN NO<sub>2</sub>: GEM  
 3 : 40.0 [µg/m<sup>3</sup>]  
 - Achtergrondbijdrage : 70.2%  
 - OpAfrit : 0.3%  
 - Busstation : 3.7%  
 - Ijdoornlaan : 3.9%  
 - NLW : 2.0%  
 - Reactiebijdrage : 19.8%

PERCENTIEELWAARDEN NO<sub>2</sub>: GEM  
 4 : 42.8 [µg/m<sup>3</sup>]  
 - Achtergrondbijdrage : 65.6%  
 - OpAfrit : 0.7%  
 - Busstation : 3.8%  
 - Ijdoornlaan : 5.4%  
 - NLW : 2.4%  
 - Reactiebijdrage : 22.0%

PERCENTIEELWAARDEN	NO2:	GEM
5	:	39.9 [µg/m <sup>3</sup> ]
- Achtergrondbijdrage	:	70.5%
- OpAfrit	:	0.6%
- Busstation	:	4.4%
- Ijdoornlaan	:	2.8%
- NLW	:	2.2%
- Reactiebijdrage	:	19.6%

PERCENTIEELWAARDEN	NO2:	GEM
6	:	35.5 [µg/m <sup>3</sup> ]
- Achtergrondbijdrage	:	79.2%
- OpAfrit	:	0.5%
- Busstation	:	2.7%
- Ijdoornlaan	:	1.5%
- NLW	:	1.9%
- Reactiebijdrage	:	14.3%

PERCENTIEELWAARDEN	NO2:	GEM
7	:	29.5 [µg/m <sup>3</sup> ]
- Achtergrondbijdrage	:	95.3%
- OpAfrit	:	0.2%
- Busstation	:	0.2%
- Ijdoornlaan	:	0.3%
- NLW	:	0.6%
- Reactiebijdrage	:	3.4%

PERCENTIEELWAARDEN	NO2:	GEM
8	:	31.4 [µg/m <sup>3</sup> ]
- Achtergrondbijdrage	:	89.4%
- OpAfrit	:	0.1%
- Busstation	:	0.3%
- Ijdoornlaan	:	0.3%
- NLW	:	2.6%
- Reactiebijdrage	:	7.4%

PERCENTIEELWAARDEN	NO2:	GEM
9	:	37.8 [µg/m <sup>3</sup> ]
- Achtergrondbijdrage	:	74.3%
- OpAfrit	:	1.3%
- Busstation	:	2.0%
- Ijdoornlaan	:	3.4%
- NLW	:	1.9%
- Reactiebijdrage	:	17.0%

PERCENTIEELWAARDEN	NO2:	GEM
10	:	40.5 [µg/m <sup>3</sup> ]
- Achtergrondbijdrage	:	69.4%
- OpAfrit	:	1.0%
- Busstation	:	2.0%
- Ijdoornlaan	:	4.1%
- NLW	:	3.4%
- Reactiebijdrage	:	20.0%

PERCENTIEELWAARDEN	NO2:	GEM
11	:	36.1 [µg/m <sup>3</sup> ]
- Achtergrondbijdrage	:	77.9%
- OpAfrit	:	3.0%
- Busstation	:	0.9%
- Ijdoornlaan	:	2.3%
- NLW	:	1.2%
- Reactiebijdrage	:	14.8%

PERCENTIEELWAARDEN	NO2:	GEM
12	:	29.5 [µg/m <sup>3</sup> ]
- Achtergrondbijdrage	:	91.5%
- OpAfrit	:	0.2%
- Busstation	:	0.5%
- Ijdoornlaan	:	1.3%
- NLW	:	0.2%
- Reactiebijdrage	:	6.2%

PERCENTIEELWAARDEN	NO2:	GEM
13	:	29.6 [µg/m <sup>3</sup> ]
- Achtergrondbijdrage	:	91.2%
- OpAfrit	:	0.5%
- Busstation	:	0.4%
- Ijdoornlaan	:	0.6%
- NLW	:	1.0%
- Reactiebijdrage	:	6.2%

PERCENTIEELWAARDEN	NO2:	GEM
14	:	28.1 [µg/m <sup>3</sup> ]
- Achtergrondbijdrage	:	96.2%
- OpAfrit	:	0.2%
- Busstation	:	0.3%
- Ijdoornlaan	:	0.2%
- NLW	:	0.5%
- Reactiebijdrage	:	2.7%

PERCENTIEELWAARDEN	NO2:	GEM
15	:	36.3 [µg/m <sup>3</sup> ]
- Achtergrondbijdrage	:	77.4%
- OpAfrit	:	0.7%
- Busstation	:	2.1%
- Ijdoornlaan	:	2.7%
- NLW	:	1.8%
- Reactiebijdrage	:	15.4%

PERCENTIEELWAARDEN	NO2:	GEM
16	:	38.8 [µg/m <sup>3</sup> ]
- Achtergrondbijdrage	:	72.3%
- OpAfrit	:	0.5%
- Busstation	:	4.7%
- Ijdoornlaan	:	2.2%
- NLW	:	2.3%
- Reactiebijdrage	:	17.9%



PERCENTIELWAARDEN	NO2:	GEM
17	:	30.7 [ $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ]
- Achtergrondbijdrage	:	91.6%
- OpAfrit	:	0.4%
- Busstation	:	0.4%
- Ijdoornlaan	:	0.3%
- NLW	:	1.3%
- Reactiebijdrage	:	6.0%

PERCENTIELWAARDEN	NO2:	GEM
18	:	39.9 [ $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ]
- Achtergrondbijdrage	:	70.5%
- OpAfrit	:	0.7%
- Busstation	:	6.9%
- Ijdoornlaan	:	3.0%
- NLW	:	1.3%
- Reactiebijdrage	:	17.5%

**FL19062 Busstation Buikslotermeerplein NO2 2015**

METEOROLOGISCHE GEGEVENS : PreSRM versie 1.111: X = 124041; Y = 490565  
 Start : Zondag 1 januari 1995, 00:00 uur  
 Einde : Vrijdag 31 december 2004, 23:00 uur  
 Beschikbaar : 87672 [h]

ACHTERGRONDGEGEVENS : PreSRM versie 1.111: X = 124041; Y = 490565  
 Start : Zondag 1 januari 1995, 00:00 uur  
 Einde : Vrijdag 31 december 2004, 23:00 uur  
 Beschikbaar : 87672 [h]

UUR-VOOR-UUR GEGEVENS  
 Omzettingen : SRM 2-2006  
 Start : Zondag 1 januari 1995, 00:00 uur  
 Einde : Vrijdag 31 december 2004, 23:00 uur  
 Beschikbaar : 87672 [h]

MIDDELING  
 Middelingstijd : 1 [h]  
 Beschikbaar : 87672 perioden  
 Methode : Niet-glijdende middeling

PERCENTIEELWAARDEN NO2: GEM  
 1 : 25.3 [ $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ]  
 - Achtergrondbijdrage : 95.1%  
 - OpAfrit : 0.1%  
 - Busstation : 0.2%  
 - Ijdoornlaan : 0.2%  
 - NLW : 1.1%  
 - Reactiebijdrage : 3.3%

PERCENTIEELWAARDEN NO2: GEM  
 2 : 33.9 [ $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ]  
 - Achtergrondbijdrage : 73.7%  
 - OpAfrit : 0.3%  
 - Busstation : 3.1%  
 - Ijdoornlaan : 2.7%  
 - NLW : 2.4%  
 - Reactiebijdrage : 17.8%

PERCENTIEELWAARDEN NO2: GEM  
 3 : 35.2 [ $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ]  
 - Achtergrondbijdrage : 71.0%  
 - OpAfrit : 0.3%  
 - Busstation : 3.2%  
 - Ijdoornlaan : 3.3%  
 - NLW : 2.3%  
 - Reactiebijdrage : 19.8%

PERCENTIEELWAARDEN NO2: GEM  
 4 : 37.7 [ $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ]  
 - Achtergrondbijdrage : 66.3%  
 - OpAfrit : 0.7%  
 - Busstation : 3.3%  
 - Ijdoornlaan : 4.6%  
 - NLW : 2.8%  
 - Reactiebijdrage : 22.3%

PERCENTIEELWAARDEN	NO2:	GEM
5	:	35.3 [ $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ]
- Achtergrondbijdrage	:	70.9%
- OpAfrit	:	0.6%
- Busstation	:	3.8%
- Ijdoornlaan	:	2.3%
- NLW	:	2.6%
- Reactiebijdrage	:	19.8%

PERCENTIEELWAARDEN	NO2:	GEM
6	:	31.4 [ $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ]
- Achtergrondbijdrage	:	79.5%
- OpAfrit	:	0.5%
- Busstation	:	2.3%
- Ijdoornlaan	:	1.3%
- NLW	:	2.2%
- Reactiebijdrage	:	14.2%

PERCENTIEELWAARDEN	NO2:	GEM
7	:	26.2 [ $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ]
- Achtergrondbijdrage	:	95.3%
- OpAfrit	:	0.1%
- Busstation	:	0.1%
- Ijdoornlaan	:	0.3%
- NLW	:	0.7%
- Reactiebijdrage	:	3.4%

PERCENTIEELWAARDEN	NO2:	GEM
8	:	28.1 [ $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ]
- Achtergrondbijdrage	:	88.9%
- OpAfrit	:	0.1%
- Busstation	:	0.3%
- Ijdoornlaan	:	0.2%
- NLW	:	3.0%
- Reactiebijdrage	:	7.6%

PERCENTIEELWAARDEN	NO2:	GEM
9	:	33.4 [ $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ]
- Achtergrondbijdrage	:	74.9%
- OpAfrit	:	1.2%
- Busstation	:	1.8%
- Ijdoornlaan	:	2.9%
- NLW	:	2.2%
- Reactiebijdrage	:	16.9%

PERCENTIEELWAARDEN	NO2:	GEM
10	:	35.9 [ $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ]
- Achtergrondbijdrage	:	69.6%
- OpAfrit	:	1.0%
- Busstation	:	1.8%
- Ijdoornlaan	:	3.4%
- NLW	:	3.9%
- Reactiebijdrage	:	20.3%

PERCENTIEELWAARDEN	NO2:	GEM
11	:	31.9 [µg/m <sup>3</sup> ]
- Achtergrondbijdrage	:	78.4%
- OpAfrit	:	2.8%
- Busstation	:	0.8%
- Ijdoornlaan	:	1.9%
- NLW	:	1.4%
- Reactiebijdrage	:	14.7%

PERCENTIEELWAARDEN	NO2:	GEM
12	:	26.1 [µg/m <sup>3</sup> ]
- Achtergrondbijdrage	:	92.3%
- OpAfrit	:	0.2%
- Busstation	:	0.4%
- Ijdoornlaan	:	1.1%
- NLW	:	0.2%
- Reactiebijdrage	:	5.7%

PERCENTIEELWAARDEN	NO2:	GEM
13	:	26.4 [µg/m <sup>3</sup> ]
- Achtergrondbijdrage	:	91.4%
- OpAfrit	:	0.5%
- Busstation	:	0.4%
- Ijdoornlaan	:	0.5%
- NLW	:	1.2%
- Reactiebijdrage	:	6.0%

PERCENTIEELWAARDEN	NO2:	GEM
14	:	25.0 [µg/m <sup>3</sup> ]
- Achtergrondbijdrage	:	96.3%
- OpAfrit	:	0.2%
- Busstation	:	0.3%
- Ijdoornlaan	:	0.1%
- NLW	:	0.6%
- Reactiebijdrage	:	2.6%

PERCENTIEELWAARDEN	NO2:	GEM
15	:	32.1 [µg/m <sup>3</sup> ]
- Achtergrondbijdrage	:	78.0%
- OpAfrit	:	0.7%
- Busstation	:	1.9%
- Ijdoornlaan	:	2.3%
- NLW	:	2.0%
- Reactiebijdrage	:	15.2%

PERCENTIEELWAARDEN	NO2:	GEM
16	:	34.4 [µg/m <sup>3</sup> ]
- Achtergrondbijdrage	:	72.7%
- OpAfrit	:	0.5%
- Busstation	:	4.2%
- Ijdoornlaan	:	1.8%
- NLW	:	2.6%
- Reactiebijdrage	:	18.1%

PERCENTIELWAARDEN	NO <sub>2</sub> :	GEM
17	:	27.3 [µg/m <sup>3</sup> ]
- Achtergrondbijdrage	:	91.5%
- OpAfrit	:	0.3%
- Busstation	:	0.4%
- Ijdoornlaan	:	0.3%
- NLW	:	1.4%
- Reactiebijdrage	:	6.0%

PERCENTIELWAARDEN	NO <sub>2</sub> :	GEM
18	:	35.1 [µg/m <sup>3</sup> ]
- Achtergrondbijdrage	:	71.2%
- OpAfrit	:	0.7%
- Busstation	:	6.1%
- Ijdoornlaan	:	2.5%
- NLW	:	1.5%
- Reactiebijdrage	:	18.0%

**FL19062 Busstation Buikslotermeerplein NO<sub>2</sub> 2020**

METEOROLOGISCHE GEGEVENS : PreSRM versie 1.111: X = 124041; Y = 490565  
 Start : Zondag 1 januari 1995, 00:00 uur  
 Einde : Vrijdag 31 december 2004, 23:00 uur  
 Beschikbaar : 87672 [h]

ACHTERGRONDGEGEVENS : PreSRM versie 1.111: X = 124041; Y = 490565  
 Start : Zondag 1 januari 1995, 00:00 uur  
 Einde : Vrijdag 31 december 2004, 23:00 uur  
 Beschikbaar : 87672 [h]

UUR-VOOR-UUR GEGEVENS  
 Omzettingen : SRM 2-2006  
 Start : Zondag 1 januari 1995, 00:00 uur  
 Einde : Vrijdag 31 december 2004, 23:00 uur  
 Beschikbaar : 87672 [h]

MIDDELING  
 Middelingstijd : 1 [h]  
 Beschikbaar : 87672 perioden  
 Methode : Niet-glijdende middeling

PERCENTIEELWAARDEN NO<sub>2</sub>: GEM  
 1 : 21.0 [µg/m<sup>3</sup>]  
 - Achtergrondbijdrage : 95.9%  
 - OpAfrit : 0.1%  
 - Busstation : 0.2%  
 - Ijdoornlaan : 0.1%  
 - NLW : 0.7%  
 - Reactiebijdrage : 2.9%

PERCENTIEELWAARDEN NO<sub>2</sub>: GEM  
 2 : 27.6 [µg/m<sup>3</sup>]  
 - Achtergrondbijdrage : 74.2%  
 - OpAfrit : 0.2%  
 - Busstation : 2.8%  
 - Ijdoornlaan : 2.3%  
 - NLW : 1.7%  
 - Reactiebijdrage : 18.8%

PERCENTIEELWAARDEN NO<sub>2</sub>: GEM  
 3 : 28.7 [µg/m<sup>3</sup>]  
 - Achtergrondbijdrage : 71.4%  
 - OpAfrit : 0.2%  
 - Busstation : 3.0%  
 - Ijdoornlaan : 2.8%  
 - NLW : 1.6%  
 - Reactiebijdrage : 21.0%

PERCENTIEELWAARDEN NO<sub>2</sub>: GEM  
 4 : 30.6 [µg/m<sup>3</sup>]  
 - Achtergrondbijdrage : 67.0%  
 - OpAfrit : 0.5%  
 - Busstation : 3.1%  
 - Ijdoornlaan : 3.9%  
 - NLW : 2.0%  
 - Reactiebijdrage : 23.6%

PERCENTIEELWAARDEN	NO2:	GEM
5	:	28.9 [µg/m <sup>3</sup> ]
- Achtergrondbijdrage	:	71.0%
- OpAfrit	:	0.4%
- Busstation	:	3.5%
- Ijdoornlaan	:	2.0%
- NLW	:	1.8%
- Reactiebijdrage	:	21.4%

PERCENTIEELWAARDEN	NO2:	GEM
6	:	25.6 [µg/m <sup>3</sup> ]
- Achtergrondbijdrage	:	80.2%
- OpAfrit	:	0.3%
- Busstation	:	2.2%
- Ijdoornlaan	:	1.1%
- NLW	:	1.5%
- Reactiebijdrage	:	14.7%

PERCENTIEELWAARDEN	NO2:	GEM
7	:	21.3 [µg/m <sup>3</sup> ]
- Achtergrondbijdrage	:	96.0%
- OpAfrit	:	0.1%
- Busstation	:	0.1%
- Ijdoornlaan	:	0.2%
- NLW	:	0.5%
- Reactiebijdrage	:	3.0%

PERCENTIEELWAARDEN	NO2:	GEM
8	:	22.6 [µg/m <sup>3</sup> ]
- Achtergrondbijdrage	:	90.6%
- OpAfrit	:	0.1%
- Busstation	:	0.2%
- Ijdoornlaan	:	0.2%
- NLW	:	2.1%
- Reactiebijdrage	:	6.8%

PERCENTIEELWAARDEN	NO2:	GEM
9	:	26.8 [µg/m <sup>3</sup> ]
- Achtergrondbijdrage	:	76.5%
- OpAfrit	:	0.8%
- Busstation	:	1.7%
- Ijdoornlaan	:	2.5%
- NLW	:	1.6%
- Reactiebijdrage	:	16.9%

PERCENTIEELWAARDEN	NO2:	GEM
10	:	28.7 [µg/m <sup>3</sup> ]
- Achtergrondbijdrage	:	71.4%
- OpAfrit	:	0.6%
- Busstation	:	1.7%
- Ijdoornlaan	:	3.0%
- NLW	:	2.7%
- Reactiebijdrage	:	20.6%

PERCENTIEELWAARDEN	NO2:	GEM
11	:	25.3 [µg/m <sup>3</sup> ]
- Achtergrondbijdrage	:	81.0%
- OpAfrit	:	1.9%
- Busstation	:	0.7%
- Ijdoornlaan	:	1.7%
- NLW	:	1.0%
- Reactiebijdrage	:	13.7%

PERCENTIEELWAARDEN	NO2:	GEM
12	:	21.6 [µg/m <sup>3</sup> ]
- Achtergrondbijdrage	:	92.9%
- OpAfrit	:	0.1%
- Busstation	:	0.4%
- Ijdoornlaan	:	1.0%
- NLW	:	0.1%
- Reactiebijdrage	:	5.4%

PERCENTIEELWAARDEN	NO2:	GEM
13	:	21.7 [µg/m <sup>3</sup> ]
- Achtergrondbijdrage	:	92.8%
- OpAfrit	:	0.3%
- Busstation	:	0.4%
- Ijdoornlaan	:	0.4%
- NLW	:	0.8%
- Reactiebijdrage	:	5.3%

PERCENTIEELWAARDEN	NO2:	GEM
14	:	20.8 [µg/m <sup>3</sup> ]
- Achtergrondbijdrage	:	96.8%
- OpAfrit	:	0.1%
- Busstation	:	0.2%
- Ijdoornlaan	:	0.1%
- NLW	:	0.4%
- Reactiebijdrage	:	2.4%

PERCENTIEELWAARDEN	NO2:	GEM
15	:	25.9 [µg/m <sup>3</sup> ]
- Achtergrondbijdrage	:	79.1%
- OpAfrit	:	0.4%
- Busstation	:	1.7%
- Ijdoornlaan	:	2.0%
- NLW	:	1.4%
- Reactiebijdrage	:	15.4%

PERCENTIEELWAARDEN	NO2:	GEM
16	:	28.1 [µg/m <sup>3</sup> ]
- Achtergrondbijdrage	:	72.9%
- OpAfrit	:	0.3%
- Busstation	:	3.8%
- Ijdoornlaan	:	1.6%
- NLW	:	1.8%
- Reactiebijdrage	:	19.6%



PERCENTIELWAARDEN	NO <sub>2</sub> :	GEM
17	:	22.1 [µg/m <sup>3</sup> ]
- Achtergrondbijdrage	:	92.7%
- OpAfrit	:	0.2%
- Busstation	:	0.3%
- Ijdoornlaan	:	0.2%
- NLW	:	1.0%
- Reactiebijdrage	:	5.5%

PERCENTIELWAARDEN	NO <sub>2</sub> :	GEM
18	:	28.9 [µg/m <sup>3</sup> ]
- Achtergrondbijdrage	:	70.9%
- OpAfrit	:	0.5%
- Busstation	:	5.6%
- Ijdoornlaan	:	2.1%
- NLW	:	1.0%
- Reactiebijdrage	:	19.9%

**FL19062 Busstation Buikslotermeerplein PM<sub>10</sub> 2011**

METEOROLOGISCHE GEGEVENS : PreSRM versie 1.111: X = 124041; Y = 490565  
 Start : Zondag 1 januari 1995, 00:00 uur  
 Einde : Vrijdag 31 december 2004, 23:00 uur  
 Beschikbaar : 87672 [h]

ACHTERGRONDGEGEVENS : PreSRM versie 1.111: X = 124041; Y = 490565  
 Start : Zondag 1 januari 1995, 00:00 uur  
 Einde : Vrijdag 31 december 2004, 23:00 uur  
 Beschikbaar : 87672 [h]

UUR-VOOR-UUR GEGEVENS  
 Start : Zondag 1 januari 1995, 00:00 uur  
 Einde : Vrijdag 31 december 2004, 23:00 uur  
 Beschikbaar : 87672 [h]

MIDDELING  
 Middelingstijd : 24 [h]  
 Beschikbaar : 3653 perioden  
 Methode : Niet-glijdende middeling

PERCENTIEELWAARDEN PM10: GEM  
 1 : 25.3 [ $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ]  
 - Achtergrondbijdrage : 99.4%  
 - OpAfrit : 0.1%  
 - Busstation : 0.1%  
 - Ijdoornlaan : 0.1%  
 - NLW : 0.4%

PERCENTIEELWAARDEN PM10: GEM  
 2 : 26.7 [ $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ]  
 - Achtergrondbijdrage : 94.9%  
 - OpAfrit : 0.2%  
 - Busstation : 1.6%  
 - Ijdoornlaan : 2.3%  
 - NLW : 1.0%

PERCENTIEELWAARDEN PM10: GEM  
 3 : 26.9 [ $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ]  
 - Achtergrondbijdrage : 94.1%  
 - OpAfrit : 0.2%  
 - Busstation : 1.7%  
 - Ijdoornlaan : 2.9%  
 - NLW : 1.0%

PERCENTIEELWAARDEN PM10: GEM  
 4 : 27.5 [ $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ]  
 - Achtergrondbijdrage : 92.1%  
 - OpAfrit : 0.6%  
 - Busstation : 1.9%  
 - Ijdoornlaan : 4.2%  
 - NLW : 1.2%

PERCENTIEELWAARDEN	PM10:	GEM
5	:	26.8 [µg/m <sup>3</sup> ]
- Achtergrondbijdrage	:	94.4%
- OpAfrit	:	0.4%
- Busstation	:	2.1%
- Ijdoornlaan	:	2.0%
- NLW	:	1.1%

PERCENTIEELWAARDEN	PM10:	GEM
6	:	26.2 [µg/m <sup>3</sup> ]
- Achtergrondbijdrage	:	96.7%
- OpAfrit	:	0.3%
- Busstation	:	1.1%
- Ijdoornlaan	:	1.0%
- NLW	:	0.8%

PERCENTIEELWAARDEN	PM10:	GEM
7	:	25.4 [µg/m <sup>3</sup> ]
- Achtergrondbijdrage	:	99.4%
- OpAfrit	:	0.1%
- Busstation	:	0.1%
- Ijdoornlaan	:	0.2%
- NLW	:	0.2%

PERCENTIEELWAARDEN	PM10:	GEM
8	:	25.7 [µg/m <sup>3</sup> ]
- Achtergrondbijdrage	:	98.6%
- OpAfrit	:	0.1%
- Busstation	:	0.1%
- Ijdoornlaan	:	0.2%
- NLW	:	1.1%

PERCENTIEELWAARDEN	PM10:	GEM
9	:	26.7 [µg/m <sup>3</sup> ]
- Achtergrondbijdrage	:	94.9%
- OpAfrit	:	0.9%
- Busstation	:	0.9%
- Ijdoornlaan	:	2.4%
- NLW	:	0.9%

PERCENTIEELWAARDEN	PM10:	GEM
10	:	27.0 [µg/m <sup>3</sup> ]
- Achtergrondbijdrage	:	93.6%
- OpAfrit	:	0.8%
- Busstation	:	1.0%
- Ijdoornlaan	:	3.0%
- NLW	:	1.7%

PERCENTIEELWAARDEN	PM10:	GEM
11	:	26.5 [µg/m <sup>3</sup> ]
- Achtergrondbijdrage	:	95.5%
- OpAfrit	:	2.1%
- Busstation	:	0.4%
- Ijdoornlaan	:	1.5%
- NLW	:	0.5%

PERCENTIEELWAARDEN	PM10:	GEM
12	:	25.4 [ $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ]
- Achtergrondbijdrage	:	98.8%
- OpAfrit	:	0.1%
- Busstation	:	0.2%
- Ijdoornlaan	:	0.8%
- NLW	:	0.1%

PERCENTIEELWAARDEN	PM10:	GEM
13	:	25.4 [ $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ]
- Achtergrondbijdrage	:	98.8%
- OpAfrit	:	0.3%
- Busstation	:	0.2%
- Ijdoornlaan	:	0.4%
- NLW	:	0.4%

PERCENTIEELWAARDEN	PM10:	GEM
14	:	25.2 [ $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ]
- Achtergrondbijdrage	:	99.5%
- OpAfrit	:	0.1%
- Busstation	:	0.1%
- Ijdoornlaan	:	0.1%
- NLW	:	0.2%

PERCENTIEELWAARDEN	PM10:	GEM
15	:	26.4 [ $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ]
- Achtergrondbijdrage	:	95.9%
- OpAfrit	:	0.5%
- Busstation	:	0.9%
- Ijdoornlaan	:	1.8%
- NLW	:	0.8%

PERCENTIEELWAARDEN	PM10:	GEM
16	:	26.7 [ $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ]
- Achtergrondbijdrage	:	94.7%
- OpAfrit	:	0.4%
- Busstation	:	2.2%
- Ijdoornlaan	:	1.6%
- NLW	:	1.1%

PERCENTIEELWAARDEN	PM10:	GEM
17	:	25.6 [ $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ]
- Achtergrondbijdrage	:	98.9%
- OpAfrit	:	0.2%
- Busstation	:	0.2%
- Ijdoornlaan	:	0.2%
- NLW	:	0.5%

PERCENTIEELWAARDEN	PM10:	GEM
18	:	27.1 [ $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ]
- Achtergrondbijdrage	:	93.4%
- OpAfrit	:	0.5%
- Busstation	:	3.2%
- Ijdoornlaan	:	2.2%
- NLW	:	0.6%

**FL19062 Busstation Buikslotermeerplein PM<sub>10</sub> 2015**

METEOROLOGISCHE GEGEVENS : PreSRM versie 1.111: X = 124041; Y = 490565  
 Start : Zondag 1 januari 1995, 00:00 uur  
 Einde : Vrijdag 31 december 2004, 23:00 uur  
 Beschikbaar : 87672 [h]

ACHTERGRONDGEGEVENS : PreSRM versie 1.111: X = 124041; Y = 490565  
 Start : Zondag 1 januari 1995, 00:00 uur  
 Einde : Vrijdag 31 december 2004, 23:00 uur  
 Beschikbaar : 87672 [h]

UUR-VOOR-UUR GEGEVENS  
 Start : Zondag 1 januari 1995, 00:00 uur  
 Einde : Vrijdag 31 december 2004, 23:00 uur  
 Beschikbaar : 87672 [h]

MIDDELING  
 Middelingstijd : 24 [h]  
 Beschikbaar : 3653 perioden  
 Methode : Niet-glijdende middeling

PERCENTIEELWAARDEN PM10: GEM  
 1 : 24.1 [µg/m<sup>3</sup>]  
 - Achtergrondbijdrage : 99.4%  
 - OpAfrit : 0.1%  
 - Busstation : 0.1%  
 - Ijdoornlaan : 0.1%  
 - NLW : 0.3%

PERCENTIEELWAARDEN PM10: GEM  
 2 : 25.4 [µg/m<sup>3</sup>]  
 - Achtergrondbijdrage : 95.3%  
 - OpAfrit : 0.2%  
 - Busstation : 1.7%  
 - Ijdoornlaan : 1.8%  
 - NLW : 1.0%

PERCENTIEELWAARDEN PM10: GEM  
 3 : 25.6 [µg/m<sup>3</sup>]  
 - Achtergrondbijdrage : 94.7%  
 - OpAfrit : 0.2%  
 - Busstation : 1.8%  
 - Ijdoornlaan : 2.3%  
 - NLW : 1.0%

PERCENTIEELWAARDEN PM10: GEM  
 4 : 26.0 [µg/m<sup>3</sup>]  
 - Achtergrondbijdrage : 93.0%  
 - OpAfrit : 0.5%  
 - Busstation : 2.0%  
 - Ijdoornlaan : 3.3%  
 - NLW : 1.2%

PERCENTIEELWAARDEN	PM10:	GEM
5	:	25.5 [µg/m <sup>3</sup> ]
- Achtergrondbijdrage	:	94.8%
- OpAfrit	:	0.4%
- Busstation	:	2.2%
- Ijdoornlaan	:	1.6%
- NLW	:	1.1%

PERCENTIEELWAARDEN	PM10:	GEM
6	:	25.0 [µg/m <sup>3</sup> ]
- Achtergrondbijdrage	:	96.9%
- OpAfrit	:	0.3%
- Busstation	:	1.2%
- Ijdoornlaan	:	0.8%
- NLW	:	0.8%

PERCENTIEELWAARDEN	PM10:	GEM
7	:	24.3 [µg/m <sup>3</sup> ]
- Achtergrondbijdrage	:	99.5%
- OpAfrit	:	0.1%
- Busstation	:	0.1%
- Ijdoornlaan	:	0.1%
- NLW	:	0.2%

PERCENTIEELWAARDEN	PM10:	GEM
8	:	24.5 [µg/m <sup>3</sup> ]
- Achtergrondbijdrage	:	98.7%
- OpAfrit	:	0.0%
- Busstation	:	0.1%
- Ijdoornlaan	:	0.1%
- NLW	:	1.0%

PERCENTIEELWAARDEN	PM10:	GEM
9	:	25.4 [µg/m <sup>3</sup> ]
- Achtergrondbijdrage	:	95.4%
- OpAfrit	:	0.8%
- Busstation	:	1.0%
- Ijdoornlaan	:	1.9%
- NLW	:	0.9%

PERCENTIEELWAARDEN	PM10:	GEM
10	:	25.7 [µg/m <sup>3</sup> ]
- Achtergrondbijdrage	:	94.2%
- OpAfrit	:	0.7%
- Busstation	:	1.0%
- Ijdoornlaan	:	2.4%
- NLW	:	1.6%

PERCENTIEELWAARDEN	PM10:	GEM
11	:	25.2 [µg/m <sup>3</sup> ]
- Achtergrondbijdrage	:	96.0%
- OpAfrit	:	1.8%
- Busstation	:	0.4%
- Ijdoornlaan	:	1.2%
- NLW	:	0.5%

PERCENTIEELWAARDEN	PM10:	GEM
12	:	24.2 [µg/m <sup>3</sup> ]
- Achtergrondbijdrage	:	99.0%
- OpAfrit	:	0.1%
- Busstation	:	0.2%
- Ijdoornlaan	:	0.6%
- NLW	:	0.1%

PERCENTIEELWAARDEN	PM10:	GEM
13	:	24.3 [µg/m <sup>3</sup> ]
- Achtergrondbijdrage	:	98.9%
- OpAfrit	:	0.3%
- Busstation	:	0.2%
- Ijdoornlaan	:	0.3%
- NLW	:	0.4%

PERCENTIEELWAARDEN	PM10:	GEM
14	:	24.1 [µg/m <sup>3</sup> ]
- Achtergrondbijdrage	:	99.6%
- OpAfrit	:	0.1%
- Busstation	:	0.1%
- Ijdoornlaan	:	0.1%
- NLW	:	0.2%

PERCENTIEELWAARDEN	PM10:	GEM
15	:	25.1 [µg/m <sup>3</sup> ]
- Achtergrondbijdrage	:	96.4%
- OpAfrit	:	0.4%
- Busstation	:	1.0%
- Ijdoornlaan	:	1.5%
- NLW	:	0.8%

PERCENTIEELWAARDEN	PM10:	GEM
16	:	25.5 [µg/m <sup>3</sup> ]
- Achtergrondbijdrage	:	95.0%
- OpAfrit	:	0.3%
- Busstation	:	2.3%
- Ijdoornlaan	:	1.2%
- NLW	:	1.1%

PERCENTIEELWAARDEN	PM10:	GEM
17	:	24.4 [µg/m <sup>3</sup> ]
- Achtergrondbijdrage	:	99.0%
- OpAfrit	:	0.2%
- Busstation	:	0.2%
- Ijdoornlaan	:	0.2%
- NLW	:	0.5%

PERCENTIEELWAARDEN	PM10:	GEM
18	:	25.8 [µg/m <sup>3</sup> ]
- Achtergrondbijdrage	:	93.8%
- OpAfrit	:	0.5%
- Busstation	:	3.4%
- Ijdoornlaan	:	1.7%
- NLW	:	0.6%

**FL19062 Busstation Buikslotermeerplein PM<sub>10</sub> 2020**

METEOROLOGISCHE GEGEVENS : PreSRM versie 1.111: X = 124041; Y = 490565  
 Start : Zondag 1 januari 1995, 00:00 uur  
 Einde : Vrijdag 31 december 2004, 23:00 uur  
 Beschikbaar : 87672 [h]

ACHTERGRONDGEGEVENS : PreSRM versie 1.111: X = 124041; Y = 490565  
 Start : Zondag 1 januari 1995, 00:00 uur  
 Einde : Vrijdag 31 december 2004, 23:00 uur  
 Beschikbaar : 87672 [h]

UUR-VOOR-UUR GEGEVENS  
 Start : Zondag 1 januari 1995, 00:00 uur  
 Einde : Vrijdag 31 december 2004, 23:00 uur  
 Beschikbaar : 87672 [h]

MIDDELING  
 Middelingstijd : 24 [h]  
 Beschikbaar : 3653 perioden  
 Methode : Niet-glijdende middeling

PERCENTIEELWAARDEN PM10: GEM  
 1 : 22.9 [µg/m<sup>3</sup>]  
 - Achtergrondbijdrage : 99.4%  
 - OpAfrit : 0.1%  
 - Busstation : 0.1%  
 - Ijdoornlaan : 0.1%  
 - NLW : 0.3%

PERCENTIEELWAARDEN PM10: GEM  
 2 : 24.1 [µg/m<sup>3</sup>]  
 - Achtergrondbijdrage : 94.9%  
 - OpAfrit : 0.2%  
 - Busstation : 2.1%  
 - Ijdoornlaan : 2.0%  
 - NLW : 0.8%

PERCENTIEELWAARDEN PM10: GEM  
 3 : 24.3 [µg/m<sup>3</sup>]  
 - Achtergrondbijdrage : 94.2%  
 - OpAfrit : 0.2%  
 - Busstation : 2.3%  
 - Ijdoornlaan : 2.5%  
 - NLW : 0.8%

PERCENTIEELWAARDEN PM10: GEM  
 4 : 24.8 [µg/m<sup>3</sup>]  
 - Achtergrondbijdrage : 92.4%  
 - OpAfrit : 0.4%  
 - Busstation : 2.5%  
 - Ijdoornlaan : 3.6%  
 - NLW : 1.1%



PERCENTIEELWAARDEN	PM10:	GEM
5	:	24.3 [ $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ]
- Achtergrondbijdrage	:	94.3%
- OpAfrit	:	0.3%
- Busstation	:	2.7%
- Ijdoornlaan	:	1.8%
- NLW	:	0.9%

PERCENTIEELWAARDEN	PM10:	GEM
6	:	23.7 [ $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ]
- Achtergrondbijdrage	:	96.6%
- OpAfrit	:	0.2%
- Busstation	:	1.5%
- Ijdoornlaan	:	0.9%
- NLW	:	0.7%

PERCENTIEELWAARDEN	PM10:	GEM
7	:	23.0 [ $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ]
- Achtergrondbijdrage	:	99.5%
- OpAfrit	:	0.1%
- Busstation	:	0.1%
- Ijdoornlaan	:	0.2%
- NLW	:	0.2%

PERCENTIEELWAARDEN	PM10:	GEM
8	:	23.2 [ $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ]
- Achtergrondbijdrage	:	98.8%
- OpAfrit	:	0.0%
- Busstation	:	0.2%
- Ijdoornlaan	:	0.2%
- NLW	:	0.9%

PERCENTIEELWAARDEN	PM10:	GEM
9	:	24.0 [ $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ]
- Achtergrondbijdrage	:	95.3%
- OpAfrit	:	0.7%
- Busstation	:	1.2%
- Ijdoornlaan	:	2.1%
- NLW	:	0.8%

PERCENTIEELWAARDEN	PM10:	GEM
10	:	24.3 [ $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ]
- Achtergrondbijdrage	:	94.1%
- OpAfrit	:	0.6%
- Busstation	:	1.3%
- Ijdoornlaan	:	2.6%
- NLW	:	1.4%

PERCENTIEELWAARDEN	PM10:	GEM
11	:	23.8 [ $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ]
- Achtergrondbijdrage	:	96.2%
- OpAfrit	:	1.5%
- Busstation	:	0.5%
- Ijdoornlaan	:	1.3%
- NLW	:	0.5%

PERCENTIEELWAARDEN	PM10:	GEM
12	:	23.0 [ $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ]
- Achtergrondbijdrage	:	98.9%
- OpAfrit	:	0.1%
- Busstation	:	0.2%
- Ijdoornlaan	:	0.7%
- NLW	:	0.1%

PERCENTIEELWAARDEN	PM10:	GEM
13	:	23.0 [ $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ]
- Achtergrondbijdrage	:	98.9%
- OpAfrit	:	0.2%
- Busstation	:	0.2%
- Ijdoornlaan	:	0.3%
- NLW	:	0.3%

PERCENTIEELWAARDEN	PM10:	GEM
14	:	22.9 [ $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ]
- Achtergrondbijdrage	:	99.6%
- OpAfrit	:	0.1%
- Busstation	:	0.1%
- Ijdoornlaan	:	0.1%
- NLW	:	0.2%

PERCENTIEELWAARDEN	PM10:	GEM
15	:	23.8 [ $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ]
- Achtergrondbijdrage	:	96.1%
- OpAfrit	:	0.4%
- Busstation	:	1.2%
- Ijdoornlaan	:	1.6%
- NLW	:	0.7%

PERCENTIEELWAARDEN	PM10:	GEM
16	:	24.2 [ $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ]
- Achtergrondbijdrage	:	94.6%
- OpAfrit	:	0.3%
- Busstation	:	2.9%
- Ijdoornlaan	:	1.4%
- NLW	:	0.9%

PERCENTIEELWAARDEN	PM10:	GEM
17	:	23.1 [ $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ]
- Achtergrondbijdrage	:	99.0%
- OpAfrit	:	0.2%
- Busstation	:	0.2%
- Ijdoornlaan	:	0.2%
- NLW	:	0.4%

PERCENTIEELWAARDEN	PM10:	GEM
18	:	24.6 [ $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ]
- Achtergrondbijdrage	:	93.0%
- OpAfrit	:	0.4%
- Busstation	:	4.2%
- Ijdoornlaan	:	1.9%
- NLW	:	0.5%

**FL19062 Busstation Buikslotermeerplein NO<sub>x</sub> 2011**

METEOROLOGISCHE GEGEVENS : PreSRM versie 1.111: X = 124041; Y = 490565  
 Start : Zondag 1 januari 1995, 00:00 uur  
 Einde : Vrijdag 31 december 2004, 23:00 uur  
 Beschikbaar : 87672 [h]

ACHTERGRONDGEGEVENS : PreSRM versie 1.111: X = 124041; Y = 490565  
 Start : Zondag 1 januari 1995, 00:00 uur  
 Einde : Vrijdag 31 december 2004, 23:00 uur  
 Beschikbaar : 87672 [h]

UUR-VOOR-UUR GEGEVENS  
 Omzettingen : SRM 2-2006  
 Start : Zondag 1 januari 1995, 00:00 uur  
 Einde : Vrijdag 31 december 2004, 23:00 uur  
 Beschikbaar : 87672 [h]

MIDDELING  
 Middelingstijd : 1 [h]  
 Beschikbaar : 87672 perioden  
 Methode : Niet-glijdende middeling

PERCENTIEELWAARDEN NO<sub>x</sub>: GEM  
 1 : 3.3 [µg/m<sup>3</sup>]  
 - Achtergrondbijdrage : 0.0%  
 - OpAfrit : 9.6%  
 - Busstation : 21.4%  
 - Ijdoornlaan : 14.4%  
 - NLW : 54.6%  
 - fNO<sub>2</sub> (som bronbijdragen) : 13.1%

PERCENTIEELWAARDEN NO<sub>x</sub>: GEM  
 2 : 30.8 [µg/m<sup>3</sup>]  
 - Achtergrondbijdrage : 0.0%  
 - OpAfrit : 3.2%  
 - Busstation : 45.1%  
 - Ijdoornlaan : 34.1%  
 - NLW : 17.6%  
 - fNO<sub>2</sub> (som bronbijdragen) : 11.4%

PERCENTIEELWAARDEN NO<sub>x</sub>: GEM  
 3 : 35.1 [µg/m<sup>3</sup>]  
 - Achtergrondbijdrage : 0.0%  
 - OpAfrit : 3.0%  
 - Busstation : 43.4%  
 - Ijdoornlaan : 38.1%  
 - NLW : 15.4%  
 - fNO<sub>2</sub> (som bronbijdragen) : 11.3%

PERCENTIEELWAARDEN NO<sub>x</sub>: GEM  
 4 : 46.1 [µg/m<sup>3</sup>]  
 - Achtergrondbijdrage : 0.0%  
 - OpAfrit : 5.8%  
 - Busstation : 36.0%  
 - Ijdoornlaan : 42.9%  
 - NLW : 15.2%  
 - fNO<sub>2</sub> (som bronbijdragen) : 11.5%

**BIJLAGE VI** NO<sub>x</sub>-concentraties en direct bijdrage NO<sub>2</sub>

PERCENTIEELWAARDEN	NO <sub>x</sub> :	GEM
5	:	35.2 [µg/m <sup>3</sup> ]
- Achtergrondbijdrage	:	0.0%
- OpAfrit	:	5.7%
- Busstation	:	50.8%
- Ijdoornlaan	:	26.7%
- NLW	:	16.8%
- fNO <sub>2</sub> (som bronbijdragen)	:	11.2%

PERCENTIEELWAARDEN	NO <sub>x</sub> :	GEM
6	:	20.3 [µg/m <sup>3</sup> ]
- Achtergrondbijdrage	:	0.0%
- OpAfrit	:	7.1%
- Busstation	:	48.0%
- Ijdoornlaan	:	23.0%
- NLW	:	21.9%
- fNO <sub>2</sub> (som bronbijdragen)	:	11.5%

PERCENTIEELWAARDEN	NO <sub>x</sub> :	GEM
7	:	2.9 [µg/m <sup>3</sup> ]
- Achtergrondbijdrage	:	0.0%
- OpAfrit	:	13.7%
- Busstation	:	17.0%
- Ijdoornlaan	:	26.8%
- NLW	:	42.5%
- fNO <sub>2</sub> (som bronbijdragen)	:	12.8%

PERCENTIEELWAARDEN	NO <sub>x</sub> :	GEM
8	:	7.5 [µg/m <sup>3</sup> ]
- Achtergrondbijdrage	:	0.0%
- OpAfrit	:	3.2%
- Busstation	:	12.8%
- Ijdoornlaan	:	10.4%
- NLW	:	73.7%
- fNO <sub>2</sub> (som bronbijdragen)	:	13.8%

PERCENTIEELWAARDEN	NO <sub>x</sub> :	GEM
9	:	28.0 [µg/m <sup>3</sup> ]
- Achtergrondbijdrage	:	0.0%
- OpAfrit	:	14.5%
- Busstation	:	28.2%
- Ijdoornlaan	:	39.8%
- NLW	:	17.5%
- fNO <sub>2</sub> (som bronbijdragen)	:	11.7%

PERCENTIEELWAARDEN	NO <sub>x</sub> :	GEM
10	:	35.4 [µg/m <sup>3</sup> ]
- Achtergrondbijdrage	:	0.0%
- OpAfrit	:	9.9%
- Busstation	:	24.2%
- Ijdoornlaan	:	40.0%
- NLW	:	26.0%
- fNO <sub>2</sub> (som bronbijdragen)	:	12.1%

## BIJLAGE VI NO<sub>x</sub>-concentraties en direct bijdrage NO<sub>2</sub>



PERCENTIEELWAARDEN	NO <sub>x</sub> :	GEM
11	:	22.4 [µg/m <sup>3</sup> ]
- Achtergrondbijdrage	:	0.0%
- OpAfrit	:	41.3%
- Busstation	:	14.4%
- Ijdoornlaan	:	31.1%
- NLW	:	13.2%
- fNO <sub>2</sub> (som bronbijdragen)	:	11.9%

PERCENTIEELWAARDEN	NO <sub>x</sub> :	GEM
12	:	5.9 [µg/m <sup>3</sup> ]
- Achtergrondbijdrage	:	0.0%
- OpAfrit	:	10.0%
- Busstation	:	26.6%
- Ijdoornlaan	:	57.8%
- NLW	:	5.6%
- fNO <sub>2</sub> (som bronbijdragen)	:	11.4%

PERCENTIEELWAARDEN	NO <sub>x</sub> :	GEM
13	:	6.2 [µg/m <sup>3</sup> ]
- Achtergrondbijdrage	:	0.0%
- OpAfrit	:	20.4%
- Busstation	:	21.8%
- Ijdoornlaan	:	25.3%
- NLW	:	32.5%
- fNO <sub>2</sub> (som bronbijdragen)	:	12.3%

PERCENTIEELWAARDEN	NO <sub>x</sub> :	GEM
14	:	2.6 [µg/m <sup>3</sup> ]
- Achtergrondbijdrage	:	0.0%
- OpAfrit	:	15.7%
- Busstation	:	34.0%
- Ijdoornlaan	:	14.1%
- NLW	:	36.3%
- fNO <sub>2</sub> (som bronbijdragen)	:	12.2%

PERCENTIEELWAARDEN	NO <sub>x</sub> :	GEM
15	:	22.8 [µg/m <sup>3</sup> ]
- Achtergrondbijdrage	:	0.0%
- OpAfrit	:	9.5%
- Busstation	:	35.2%
- Ijdoornlaan	:	36.7%
- NLW	:	18.7%
- fNO <sub>2</sub> (som bronbijdragen)	:	11.6%

PERCENTIEELWAARDEN	NO <sub>x</sub> :	GEM
16	:	34.0 [µg/m <sup>3</sup> ]
- Achtergrondbijdrage	:	0.0%
- OpAfrit	:	5.3%
- Busstation	:	56.0%
- Ijdoornlaan	:	21.3%
- NLW	:	17.5%
- fNO <sub>2</sub> (som bronbijdragen)	:	11.2%

## BIJLAGE VI NO<sub>x</sub>-concentraties en direct bijdrage NO<sub>2</sub>



PERCENTIELWAARDEN	NO <sub>x</sub> :	GEM
17	:	5.7 [µg/m <sup>3</sup> ]
- Achtergrondbijdrage	:	0.0%
- OpAfrit	:	16.7%
- Busstation	:	23.2%
- Ijdoornlaan	:	14.8%
- NLW	:	45.3%
- fNO <sub>2</sub> (som bronbijdragen)	:	12.7%

PERCENTIELWAARDEN	NO <sub>x</sub> :	GEM
18	:	44.6 [µg/m <sup>3</sup> ]
- Achtergrondbijdrage	:	0.0%
- OpAfrit	:	5.6%
- Busstation	:	64.0%
- Ijdoornlaan	:	22.5%
- NLW	:	7.9%
- fNO <sub>2</sub> (som bronbijdragen)	:	10.7%

**FL19062 Busstation Buikslotermeerplein NO<sub>x</sub> 2015**

METEOROLOGISCHE GEGEVENS : PreSRM versie 1.111: X = 124041; Y = 490565  
 Start : Zondag 1 januari 1995, 00:00 uur  
 Einde : Vrijdag 31 december 2004, 23:00 uur  
 Beschikbaar : 87672 [h]

ACHTERGRONDGEGEVENS : PreSRM versie 1.111: X = 124041; Y = 490565  
 Start : Zondag 1 januari 1995, 00:00 uur  
 Einde : Vrijdag 31 december 2004, 23:00 uur  
 Beschikbaar : 87672 [h]

UUR-VOOR-UUR GEGEVENS  
 Omzettingen : SRM 2-2006  
 Start : Zondag 1 januari 1995, 00:00 uur  
 Einde : Vrijdag 31 december 2004, 23:00 uur  
 Beschikbaar : 87672 [h]

MIDDELING  
 Middelingstijd : 1 [h]  
 Beschikbaar : 87672 perioden  
 Methode : Niet-glijdende middeling

PERCENTIEELWAARDEN NO<sub>x</sub>: GEM  
 1 : 2.8 [µg/m<sup>3</sup>]  
 - Achtergrondbijdrage : 0.0%  
 - OpAfrit : 9.2%  
 - Busstation : 20.0%  
 - Ijdoornlaan : 12.3%  
 - NLW : 58.6%  
 - fNO<sub>2</sub> (som bronbijdragen) : 14.3%

PERCENTIEELWAARDEN NO<sub>x</sub>: GEM  
 2 : 24.3 [µg/m<sup>3</sup>]  
 - Achtergrondbijdrage : 0.0%  
 - OpAfrit : 3.3%  
 - Busstation : 45.2%  
 - Ijdoornlaan : 31.3%  
 - NLW : 20.2%  
 - fNO<sub>2</sub> (som bronbijdragen) : 11.9%

PERCENTIEELWAARDEN NO<sub>x</sub>: GEM  
 3 : 27.5 [µg/m<sup>3</sup>]  
 - Achtergrondbijdrage : 0.0%  
 - OpAfrit : 3.1%  
 - Busstation : 43.8%  
 - Ijdoornlaan : 35.2%  
 - NLW : 17.9%  
 - fNO<sub>2</sub> (som bronbijdragen) : 11.8%

PERCENTIEELWAARDEN NO<sub>x</sub>: GEM  
 4 : 36.0 [µg/m<sup>3</sup>]  
 - Achtergrondbijdrage : 0.0%  
 - OpAfrit : 6.0%  
 - Busstation : 36.5%  
 - Ijdoornlaan : 39.8%  
 - NLW : 17.7%  
 - fNO<sub>2</sub> (som bronbijdragen) : 12.0%

## BIJLAGE VI NO<sub>x</sub>-concentraties en direct bijdrage NO<sub>2</sub>



PERCENTIEELWAARDEN	NO <sub>x</sub> :	GEM
5	:	28.0 [µg/m <sup>3</sup> ]
- Achtergrondbijdrage	:	0.0%
- OpAfrit	:	5.8%
- Busstation	:	50.6%
- Ijdoornlaan	:	24.3%
- NLW	:	19.3%
- fNO <sub>2</sub> (som bronbijdragen)	:	11.7%

PERCENTIEELWAARDEN	NO <sub>x</sub> :	GEM
6	:	16.3 [µg/m <sup>3</sup> ]
- Achtergrondbijdrage	:	0.0%
- OpAfrit	:	7.2%
- Busstation	:	47.4%
- Ijdoornlaan	:	20.7%
- NLW	:	24.8%
- fNO <sub>2</sub> (som bronbijdragen)	:	12.0%

PERCENTIEELWAARDEN	NO <sub>x</sub> :	GEM
7	:	2.4 [µg/m <sup>3</sup> ]
- Achtergrondbijdrage	:	0.0%
- OpAfrit	:	13.4%
- Busstation	:	16.3%
- Ijdoornlaan	:	23.5%
- NLW	:	46.9%
- fNO <sub>2</sub> (som bronbijdragen)	:	13.9%

PERCENTIEELWAARDEN	NO <sub>x</sub> :	GEM
8	:	6.5 [µg/m <sup>3</sup> ]
- Achtergrondbijdrage	:	0.0%
- OpAfrit	:	2.9%
- Busstation	:	11.6%
- Ijdoornlaan	:	8.6%
- NLW	:	76.9%
- fNO <sub>2</sub> (som bronbijdragen)	:	15.4%

PERCENTIEELWAARDEN	NO <sub>x</sub> :	GEM
9	:	22.0 [µg/m <sup>3</sup> ]
- Achtergrondbijdrage	:	0.0%
- OpAfrit	:	14.9%
- Busstation	:	28.3%
- Ijdoornlaan	:	36.6%
- NLW	:	20.2%
- fNO <sub>2</sub> (som bronbijdragen)	:	12.3%

PERCENTIEELWAARDEN	NO <sub>x</sub> :	GEM
10	:	28.2 [µg/m <sup>3</sup> ]
- Achtergrondbijdrage	:	0.0%
- OpAfrit	:	10.0%
- Busstation	:	24.0%
- Ijdoornlaan	:	36.3%
- NLW	:	29.6%
- fNO <sub>2</sub> (som bronbijdragen)	:	12.9%



## BIJLAGE VI NO<sub>x</sub>-concentraties en direct bijdrage NO<sub>2</sub>



PERCENTIEELWAARDEN	NO <sub>x</sub> :	GEM
11	:	17.7 [µg/m <sup>3</sup> ]
- Achtergrondbijdrage	:	0.0%
- OpAfrit	:	42.1%
- Busstation	:	14.4%
- Ijdoornlaan	:	28.4%
- NLW	:	15.1%
- fNO <sub>2</sub> (som bronbijdragen)	:	12.4%

PERCENTIEELWAARDEN	NO <sub>x</sub> :	GEM
12	:	4.5 [µg/m <sup>3</sup> ]
- Achtergrondbijdrage	:	0.0%
- OpAfrit	:	10.6%
- Busstation	:	27.7%
- Ijdoornlaan	:	55.0%
- NLW	:	6.7%
- fNO <sub>2</sub> (som bronbijdragen)	:	11.7%

PERCENTIEELWAARDEN	NO <sub>x</sub> :	GEM
13	:	5.1 [µg/m <sup>3</sup> ]
- Achtergrondbijdrage	:	0.0%
- OpAfrit	:	20.2%
- Busstation	:	21.1%
- Ijdoornlaan	:	22.5%
- NLW	:	36.2%
- fNO <sub>2</sub> (som bronbijdragen)	:	13.2%

PERCENTIEELWAARDEN	NO <sub>x</sub> :	GEM
14	:	2.1 [µg/m <sup>3</sup> ]
- Achtergrondbijdrage	:	0.0%
- OpAfrit	:	15.3%
- Busstation	:	32.5%
- Ijdoornlaan	:	12.4%
- NLW	:	39.9%
- fNO <sub>2</sub> (som bronbijdragen)	:	13.1%

PERCENTIEELWAARDEN	NO <sub>x</sub> :	GEM
15	:	18.0 [µg/m <sup>3</sup> ]
- Achtergrondbijdrage	:	0.0%
- OpAfrit	:	9.6%
- Busstation	:	35.2%
- Ijdoornlaan	:	33.6%
- NLW	:	21.5%
- fNO <sub>2</sub> (som bronbijdragen)	:	12.2%

PERCENTIEELWAARDEN	NO <sub>x</sub> :	GEM
16	:	27.1 [µg/m <sup>3</sup> ]
- Achtergrondbijdrage	:	0.0%
- OpAfrit	:	5.3%
- Busstation	:	55.5%
- Ijdoornlaan	:	19.3%
- NLW	:	19.9%
- fNO <sub>2</sub> (som bronbijdragen)	:	11.6%

## BIJLAGE VI NO<sub>x</sub>-concentraties en direct bijdrage NO<sub>2</sub>



PERCENTIELWAARDEN	NO <sub>x</sub> :	GEM
17	:	4.8 [µg/m <sup>3</sup> ]
- Achtergrondbijdrage	:	0.0%
- OpAfrit	:	16.1%
- Busstation	:	21.9%
- Ijdoornlaan	:	12.8%
- NLW	:	49.2%
- fNO <sub>2</sub> (som bronbijdragen)	:	13.8%

PERCENTIELWAARDEN	NO <sub>x</sub> :	GEM
18	:	35.0 [µg/m <sup>3</sup> ]
- Achtergrondbijdrage	:	0.0%
- OpAfrit	:	5.7%
- Busstation	:	64.4%
- Ijdoornlaan	:	20.8%
- NLW	:	9.1%
- fNO <sub>2</sub> (som bronbijdragen)	:	10.8%

**FL19062 Busstation Buikslotermeerplein NO<sub>x</sub> 2020**

METEOROLOGISCHE GEGEVENS : PreSRM versie 1.111: X = 124041; Y = 490565  
 Start : Zondag 1 januari 1995, 00:00 uur  
 Einde : Vrijdag 31 december 2004, 23:00 uur  
 Beschikbaar : 87672 [h]

ACHTERGRONDGEGEVENS : PreSRM versie 1.111: X = 124041; Y = 490565  
 Start : Zondag 1 januari 1995, 00:00 uur  
 Einde : Vrijdag 31 december 2004, 23:00 uur  
 Beschikbaar : 87672 [h]

UUR-VOOR-UUR GEGEVENS  
 Omzettingen : SRM 2-2006  
 Start : Zondag 1 januari 1995, 00:00 uur  
 Einde : Vrijdag 31 december 2004, 23:00 uur  
 Beschikbaar : 87672 [h]

MIDDELING  
 Middelingstijd : 1 [h]  
 Beschikbaar : 87672 perioden  
 Methode : Niet-glijdende middeling

PERCENTIELWAARDEN NO<sub>x</sub>: GEM  
 1 : 1.8 [µg/m<sup>3</sup>]  
 - Achtergrondbijdrage : 0.0%  
 - OpAfrit : 7.3%  
 - Busstation : 26.8%  
 - Ijdoornlaan : 12.5%  
 - NLW : 53.4%  
 - fNO<sub>2</sub> (som bronbijdragen) : 13.2%

PERCENTIELWAARDEN NO<sub>x</sub>: GEM  
 2 : 18.0 [µg/m<sup>3</sup>]  
 - Achtergrondbijdrage : 0.0%  
 - OpAfrit : 2.3%  
 - Busstation : 53.4%  
 - Ijdoornlaan : 28.1%  
 - NLW : 16.2%  
 - fNO<sub>2</sub> (som bronbijdragen) : 10.8%

PERCENTIELWAARDEN NO<sub>x</sub>: GEM  
 3 : 20.3 [µg/m<sup>3</sup>]  
 - Achtergrondbijdrage : 0.0%  
 - OpAfrit : 2.2%  
 - Busstation : 51.8%  
 - Ijdoornlaan : 31.6%  
 - NLW : 14.4%  
 - fNO<sub>2</sub> (som bronbijdragen) : 10.8%

PERCENTIELWAARDEN NO<sub>x</sub>: GEM  
 4 : 25.9 [µg/m<sup>3</sup>]  
 - Achtergrondbijdrage : 0.0%  
 - OpAfrit : 4.3%  
 - Busstation : 44.4%  
 - Ijdoornlaan : 36.7%  
 - NLW : 14.6%  
 - fNO<sub>2</sub> (som bronbijdragen) : 11.1%

**BIJLAGE VI** NO<sub>x</sub>-concentraties en direct bijdrage NO<sub>2</sub>

PERCENTIEELWAARDEN	NO <sub>x</sub> :	GEM
5	:	20.9 [µg/m <sup>3</sup> ]
- Achtergrondbijdrage	:	0.0%
- OpAfrit	:	4.0%
- Busstation	:	59.2%
- Ijdoornlaan	:	21.6%
- NLW	:	15.3%
- fNO <sub>2</sub> (som bronbijdragen)	:	10.5%

PERCENTIEELWAARDEN	NO <sub>x</sub> :	GEM
6	:	12.0 [µg/m <sup>3</sup> ]
- Achtergrondbijdrage	:	0.0%
- OpAfrit	:	5.0%
- Busstation	:	56.3%
- Ijdoornlaan	:	18.7%
- NLW	:	20.0%
- fNO <sub>2</sub> (som bronbijdragen)	:	10.8%

PERCENTIEELWAARDEN	NO <sub>x</sub> :	GEM
7	:	1.5 [µg/m <sup>3</sup> ]
- Achtergrondbijdrage	:	0.0%
- OpAfrit	:	10.7%
- Busstation	:	22.1%
- Ijdoornlaan	:	24.2%
- NLW	:	43.1%
- fNO <sub>2</sub> (som bronbijdragen)	:	13.1%

PERCENTIEELWAARDEN	NO <sub>x</sub> :	GEM
8	:	4.1 [µg/m <sup>3</sup> ]
- Achtergrondbijdrage	:	0.0%
- OpAfrit	:	2.4%
- Busstation	:	16.1%
- Ijdoornlaan	:	9.1%
- NLW	:	72.4%
- fNO <sub>2</sub> (som bronbijdragen)	:	14.3%

PERCENTIEELWAARDEN	NO <sub>x</sub> :	GEM
9	:	15.1 [µg/m <sup>3</sup> ]
- Achtergrondbijdrage	:	0.0%
- OpAfrit	:	11.2%
- Busstation	:	36.0%
- Ijdoornlaan	:	35.3%
- NLW	:	17.5%
- fNO <sub>2</sub> (som bronbijdragen)	:	11.6%

PERCENTIEELWAARDEN	NO <sub>x</sub> :	GEM
10	:	19.1 [µg/m <sup>3</sup> ]
- Achtergrondbijdrage	:	0.0%
- OpAfrit	:	7.6%
- Busstation	:	30.9%
- Ijdoornlaan	:	35.6%
- NLW	:	25.9%
- fNO <sub>2</sub> (som bronbijdragen)	:	12.1%

PERCENTIELWAARDEN	NO <sub>x</sub> :	GEM
11	:	11.0 [µg/m <sup>3</sup> ]
- Achtergrondbijdrage	:	0.0%
- OpAfrit	:	34.9%
- Busstation	:	20.2%
- Ijdoornlaan	:	30.4%
- NLW	:	14.4%
- fNO <sub>2</sub> (som bronbijdragen)	:	12.2%

PERCENTIELWAARDEN	NO <sub>x</sub> :	GEM
12	:	3.1 [µg/m <sup>3</sup> ]
- Achtergrondbijdrage	:	0.0%
- OpAfrit	:	7.8%
- Busstation	:	34.5%
- Ijdoornlaan	:	52.0%
- NLW	:	5.7%
- fNO <sub>2</sub> (som bronbijdragen)	:	11.3%

PERCENTIELWAARDEN	NO <sub>x</sub> :	GEM
13	:	3.3 [µg/m <sup>3</sup> ]
- Achtergrondbijdrage	:	0.0%
- OpAfrit	:	16.0%
- Busstation	:	28.3%
- Ijdoornlaan	:	22.8%
- NLW	:	32.9%
- fNO <sub>2</sub> (som bronbijdragen)	:	12.5%

PERCENTIELWAARDEN	NO <sub>x</sub> :	GEM
14	:	1.4 [µg/m <sup>3</sup> ]
- Achtergrondbijdrage	:	0.0%
- OpAfrit	:	11.6%
- Busstation	:	41.7%
- Ijdoornlaan	:	12.1%
- NLW	:	34.7%
- fNO <sub>2</sub> (som bronbijdragen)	:	11.9%

PERCENTIELWAARDEN	NO <sub>x</sub> :	GEM
15	:	12.7 [µg/m <sup>3</sup> ]
- Achtergrondbijdrage	:	0.0%
- OpAfrit	:	7.0%
- Busstation	:	43.5%
- Ijdoornlaan	:	31.5%
- NLW	:	18.0%
- fNO <sub>2</sub> (som bronbijdragen)	:	11.3%

PERCENTIELWAARDEN	NO <sub>x</sub> :	GEM
16	:	20.5 [µg/m <sup>3</sup> ]
- Achtergrondbijdrage	:	0.0%
- OpAfrit	:	3.6%
- Busstation	:	63.9%
- Ijdoornlaan	:	16.9%
- NLW	:	15.6%
- fNO <sub>2</sub> (som bronbijdragen)	:	10.3%

## BIJLAGE VI NO<sub>x</sub>-concentraties en direct bijdrage NO<sub>2</sub>

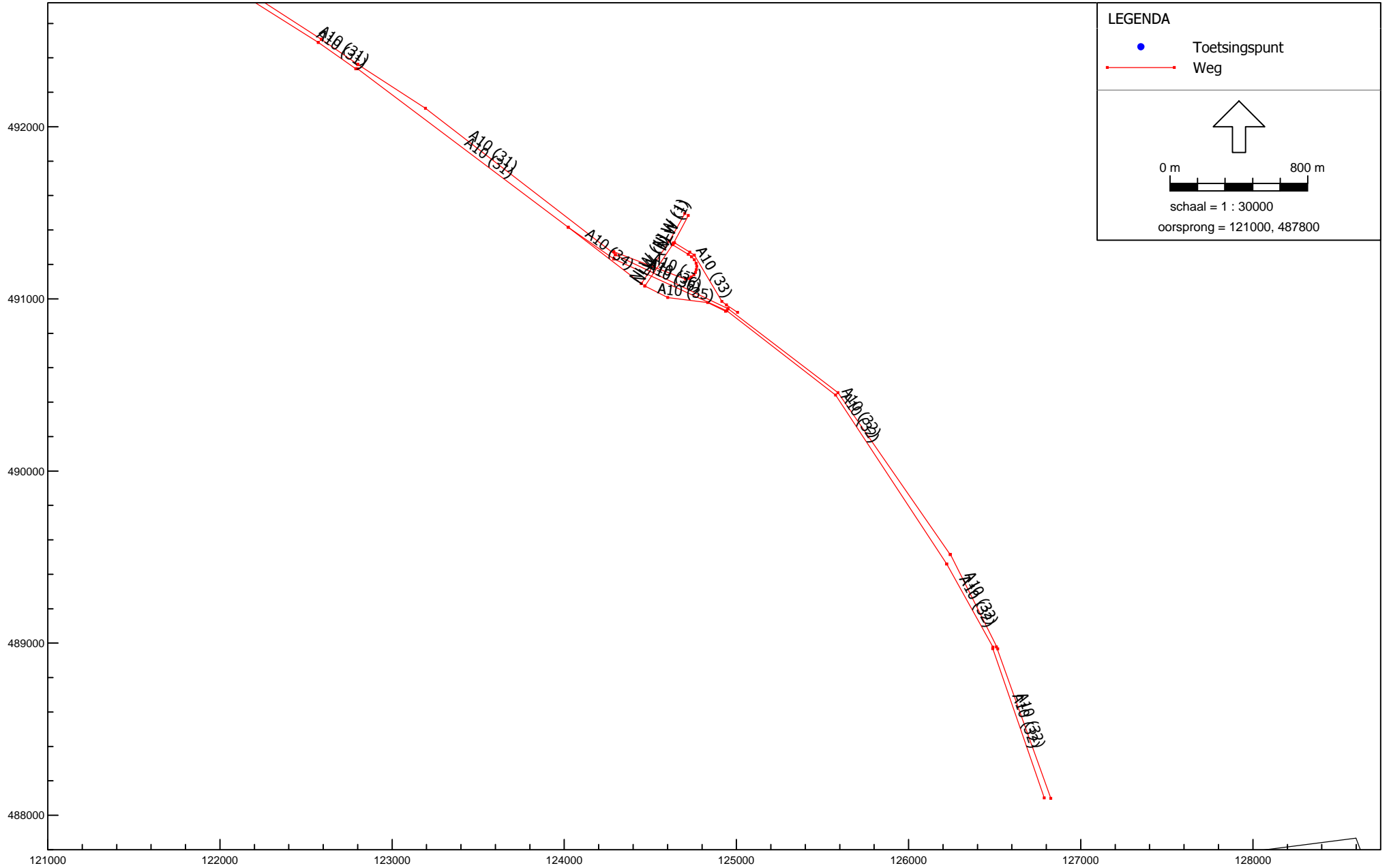


PERCENTIELWAARDEN	NO <sub>x</sub> :	GEM
17	:	3.1 [µg/m <sup>3</sup> ]
- Achtergrondbijdrage	:	0.0%
- OpAfrit	:	12.8%
- Busstation	:	29.4%
- Ijdoornlaan	:	13.0%
- NLW	:	44.8%
- fNO <sub>2</sub> (som bronbijdragen)	:	12.8%

PERCENTIELWAARDEN	NO <sub>x</sub> :	GEM
18	:	27.4 [µg/m <sup>3</sup> ]
- Achtergrondbijdrage	:	0.0%
- OpAfrit	:	3.8%
- Busstation	:	71.7%
- Ijdoornlaan	:	17.6%
- NLW	:	6.9%
- fNO <sub>2</sub> (som bronbijdragen)	:	9.7%

**Bijlage III      Invoergegevens en rekenparameters SRM 2**

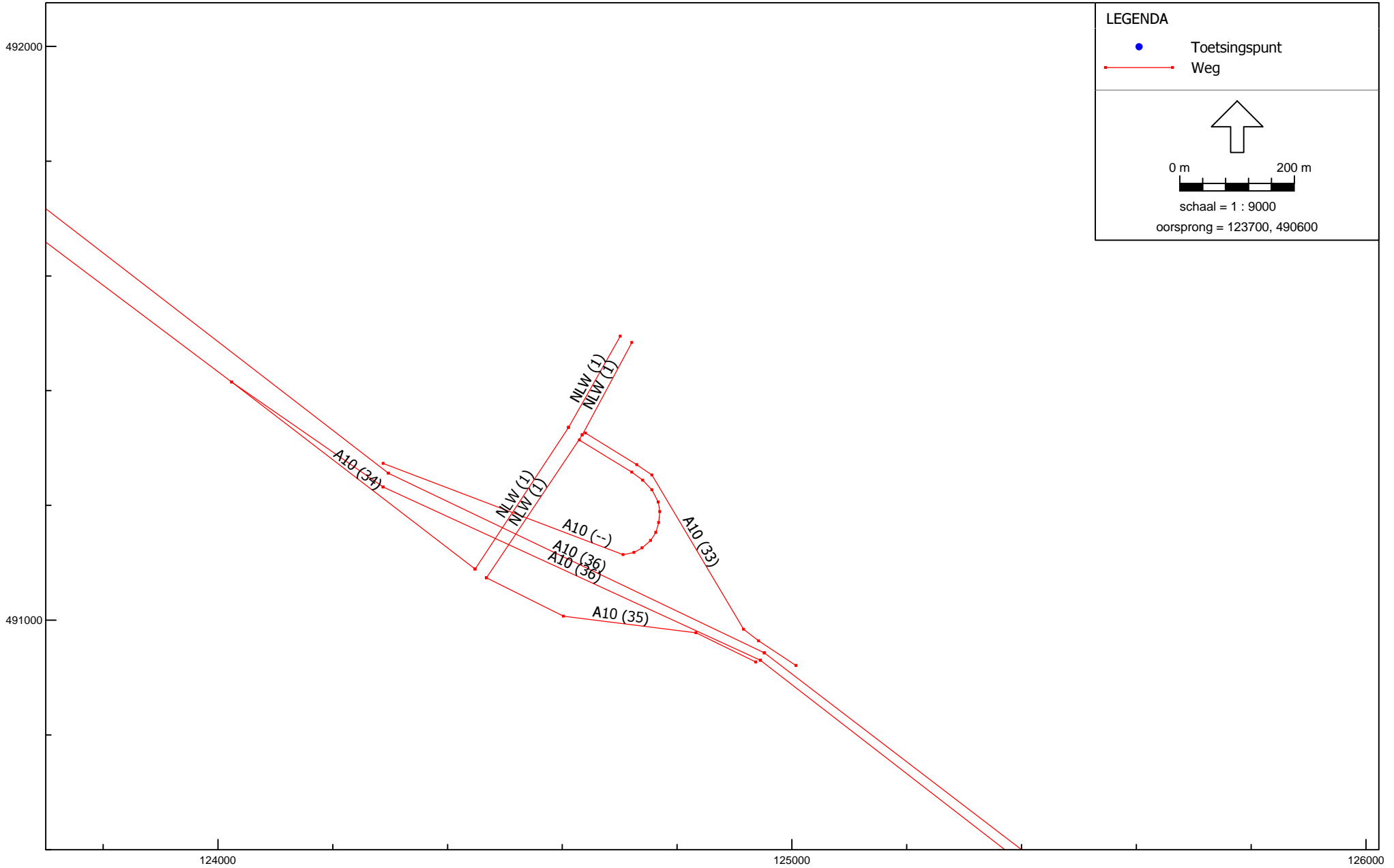
oplossingen zijn ons vak



Luchtkwaliteit - ISL2, CAN stationsgebied (GCN2011) - CAN gebied 2011 def - CAN gebied 2011 [G:\Project\Werkmap\2011\1100\20111100.Jro\03. rekenmodellen\CAN Stationsgebied (ISL 2) 4.0], ISL2 V4.00

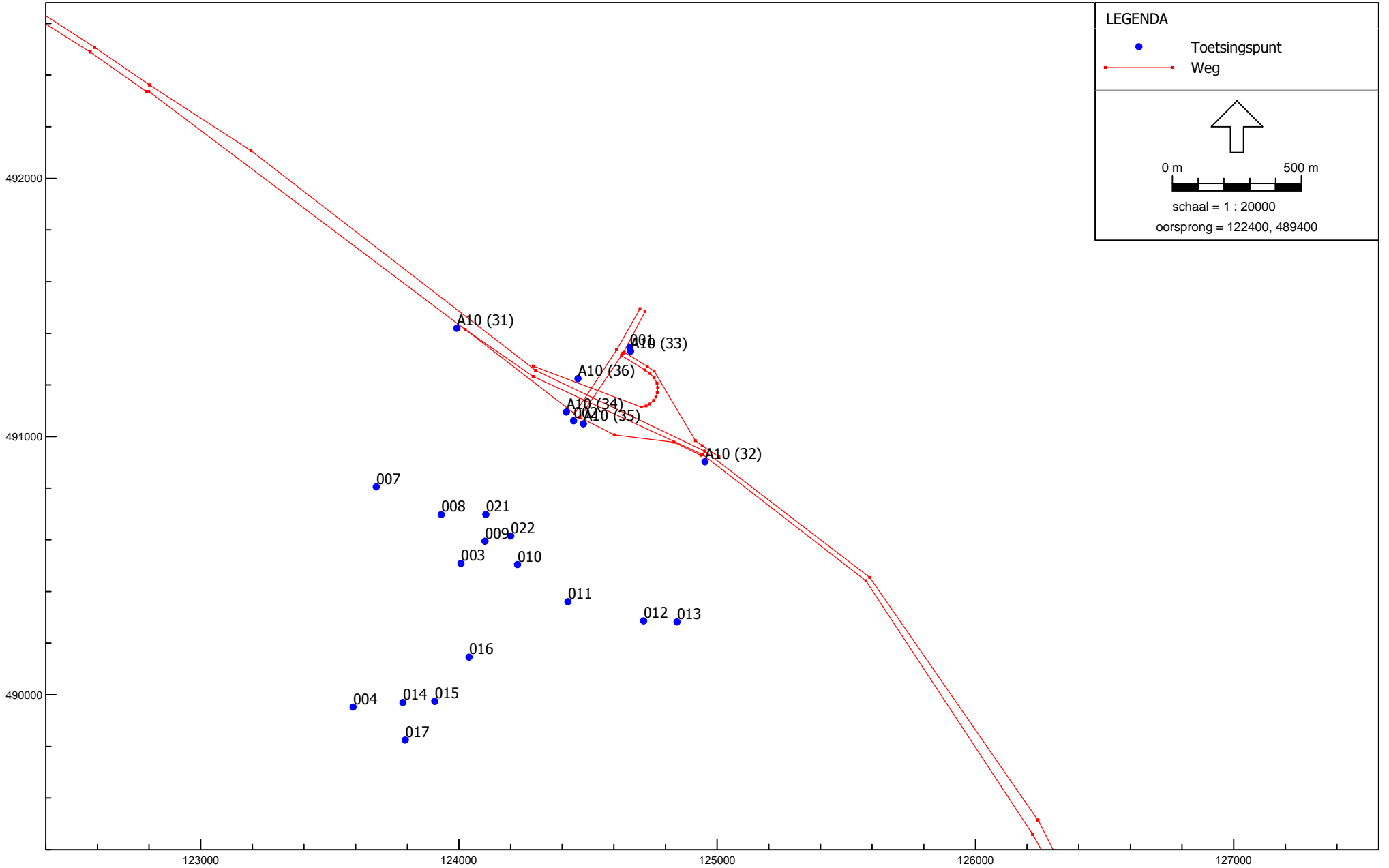
Figuur 1a: ligging wegvakken





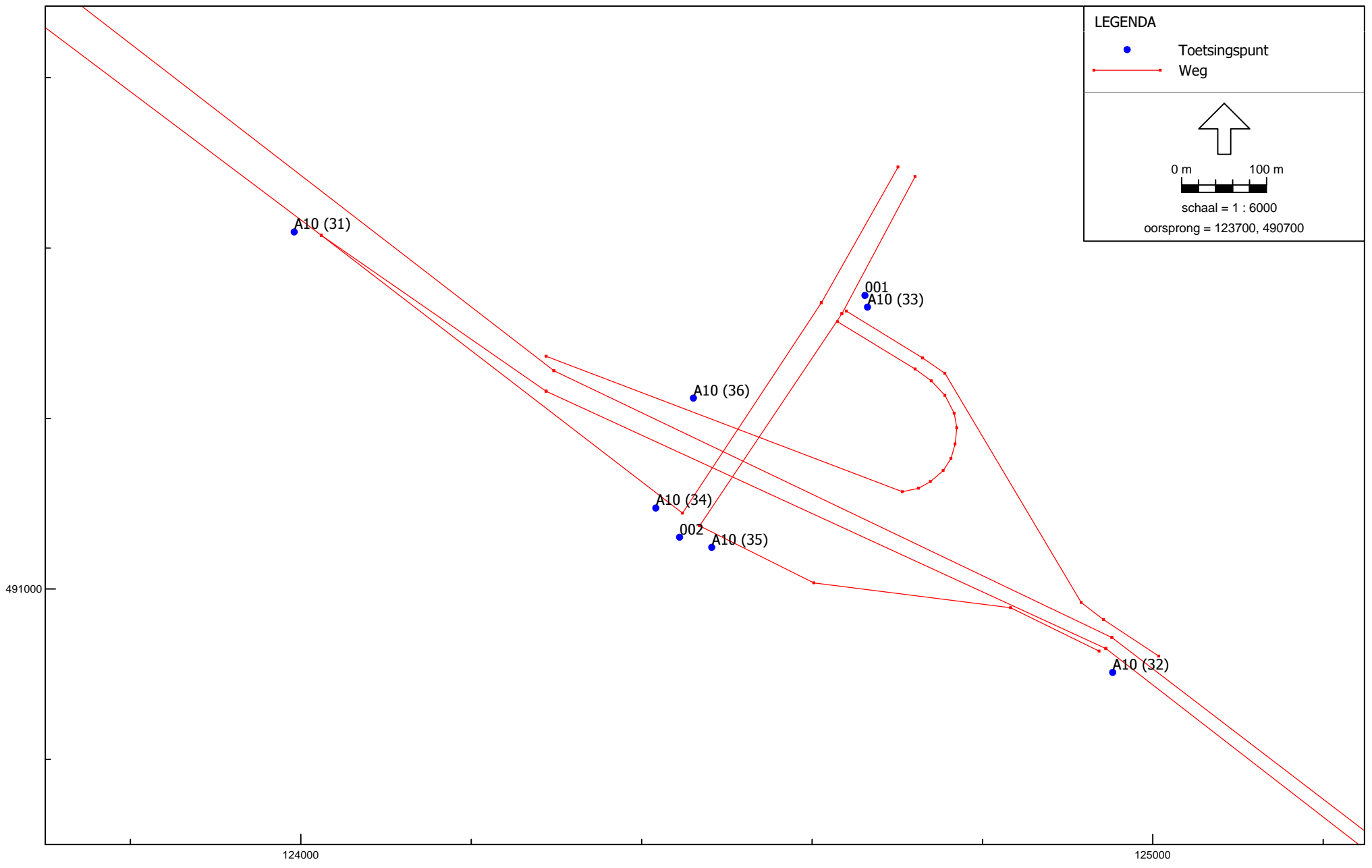
Luchtkwaliteit - ISL2, CAN stationsgebied (GCN2011) - CAN gebied 2011 def - CAN gebied 2011 [G:\Project\Werkmap\2011\1100\20111100.Jro\03. rekenmodellen\CAN Stationsgebied (ISL 2) 4.0], ISL2 V4.00

Figuur 1b: ligging wegvakken



Luchtkwaliteit - ISL2, CAN stationsgebied (GCN2011) - CAN gebied 2011 def - CAN gebied 2011 [G:\Project\Werkmap\2011\1100\20111100.Jro\03. rekenmodellen\CAN Stationsgebied (ISL 2) 4.0\], ISL2 V4.00

Figuur 2a: ligging rekenpunten



Luchtkwaliteit - ISL2, CAN stationsgebied (GCN2011) - CAN gebied 2011 def - CAN gebied 2011 [G:\Project\Werkmap\2011\1100\20111100.Jro\03. rekenmodellen\CAN Stationsgebied (ISL 2) 4.0], ISL2 V4.00

Figuur 2b: ligging rekenpunten

Invoergegevens rekenmodel SRM2  
wegligging

Cauberg-Huygen Raadgevende Ingenieurs BV

Model: CAN gebied 2011  
Groep: hoofdgroep  
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - ISL2

Id	Omschrijving	X-1	Y-1	X-n	Y-n	Wegligging	Hoogte
A10 (31)	1a HRL	122590.00	492507.00	121058.00	493160.00	Normaal	0
A10 (31)	3a HRL	122802.00	492361.00	122590.00	492507.00	Normaal	0
A10 (31)	5a HRL	122802.00	492361.00	124297.00	491256.00	Embankment	6
A10 (36)	7a HRL	124297.00	491256.00	124952.00	490943.00	Normaal	0
A10 (32)	9a HRL	124952.00	490943.00	126242.00	489514.00	Normaal	0
A10 (32)	11a HRL	126243.00	489515.00	126518.00	488966.00	Normaal	0
A10 (32)	13a HRL	126511.00	488978.00	126826.00	488098.00	Normaal	0
A10 (31)	1b HRL	122572.00	492489.00	121059.00	493126.00	Normaal	0
A10 (31)	3b HRL	122790.00	492336.00	122572.00	492489.00	Normaal	0
A10 (31)	5b HRL	122790.00	492336.00	124288.00	491232.00	Embankment	6
A10 (36)	7b HRL	124288.00	491232.00	124945.00	490930.00	Normaal	0
A10 (32)	9b HRL	124945.00	490930.00	126222.00	489459.00	Normaal	0
A10 (32)	11b HRL	126222.00	489459.00	126490.27	488977.06	Normaal	0
A10 (32)	13b HRL	126489.00	488968.00	126789.00	488101.00	Normaal	0
A10 (33)	HRL 8a	125007.00	490921.00	124640.34	491325.89	Normaal	0
A10 (--)	6a HRL	124629.89	491313.69	124288.00	491273.00	Normaal	0
A10 (35)	8b HRR	124937.00	490927.00	124468.00	491074.00	Embankment	6
A10 (34)	6b HRR	124448.00	491089.00	124024.00	491415.00	Embankment	6
NLW (1)		124468.00	491074.00	124635.00	491323.00	Embankment	6
NLW (1)		124611.00	491336.00	124701.00	491495.00	Embankment	6
NLW (1)		124448.00	491089.00	124611.00	491336.00	Embankment	6
NLW (1)		124635.00	491323.00	124721.00	491484.00	Embankment	6

Invoergegevens rekenmodel SRM2  
verkeersgegevens

Cauberg-Huygen Raadgevende Ingenieurs BV

Model: CAN gebied 2011  
Groep: hoofdgroep  
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - ISL2

Id	Omschrijving	Q_Etmaal	%LV	%MV	%ZV	%Cong_LV	%Cong_MV	%Cong_ZV	V_Type	Schalingf_	Schalingf_	Schalingf_
A10 (31)	1a HRL	53371	88.50	5.90	5.60	0.00	0.00	0.00	Snelweg 100	1.00	1.00	1.00
A10 (31)	3a HRL	53371	88.50	5.90	5.60	0.00	0.00	0.00	Snelweg 100	1.00	1.00	1.00
A10 (31)	5a HRL	53371	88.50	5.90	5.60	0.00	0.00	0.00	Snelweg 100	1.00	1.00	1.00
A10 (36)	7a HRL	39003	88.50	5.90	5.60	0.00	0.00	0.00	Snelweg 100	1.00	1.00	1.00
A10 (32)	9a HRL	57780	88.40	6.00	5.60	4.07	4.07	4.07	Snelweg 100	1.00	1.00	1.00
A10 (32)	11a HRL	57780	88.40	6.00	5.60	0.00	0.00	0.00	Snelweg 100	1.00	1.00	1.00
A10 (32)	13a HRL	57780	88.40	6.00	5.60	10.47	10.47	10.47	Snelweg 100	1.00	1.00	1.00
A10 (31)	1b HRL	53371	88.50	5.90	5.60	0.00	0.00	0.00	Snelweg 100	1.00	1.00	1.00
A10 (31)	3b HRL	53371	88.50	5.90	5.60	0.00	0.00	0.00	Snelweg 100	1.00	1.00	1.00
A10 (31)	5b HRL	53371	88.50	5.90	5.60	0.00	0.00	0.00	Snelweg 100	1.00	1.00	1.00
A10 (36)	7b HRL	39003	88.50	5.90	5.60	0.00	0.00	0.00	Snelweg 100	1.00	1.00	1.00
A10 (32)	9b HRL	57780	88.40	6.00	5.60	0.91	0.91	0.91	Snelweg 100	1.00	1.00	1.00
A10 (32)	11b HRL	57780	88.40	6.00	5.60	0.86	0.86	0.86	Snelweg 100	1.00	1.00	1.00
A10 (32)	13b HRL	57780	88.40	6.00	5.60	5.52	5.52	5.52	Snelweg 100	1.00	1.00	1.00
A10 (33)	HRL 8a	17886	87.80	6.10	6.10	0.00	0.00	0.00	Snelweg 100	1.00	1.00	1.00
A10 (--)	6a HRL	17886	87.80	6.10	6.10	0.00	0.00	0.00	Snelweg 100	1.00	1.00	1.00
A10 (35)	8b HRR	15549	89.10	5.80	5.10	0.00	0.00	0.00	Snelweg 100	1.00	1.00	1.00
A10 (34)	6b HRR	15549	89.10	5.80	5.10	0.00	0.00	0.00	Snelweg 100	1.00	1.00	1.00
NLW (1)		15575	90.70	7.00	2.30	0.00	0.00	0.00	Buitenweg	1.00	1.00	1.00
NLW (1)		15575	90.70	7.00	2.30	0.00	0.00	0.00	Buitenweg	1.00	1.00	1.00
NLW (1)		15575	90.70	7.00	2.30	0.00	0.00	0.00	Buitenweg	1.00	1.00	1.00
NLW (1)		15575	90.70	7.00	2.30	0.00	0.00	0.00	Buitenweg	1.00	1.00	1.00

Invoergegevens rekenmodel SRM2  
schermgegevens

Cauberg-Huygen Raadgevende Ingenieurs BV

Model: CAN gebied 2011  
Groep: hoofdgroep  
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - ISL2

Id	Omschrijving	TScherm_L	HScherm_L	DScherm_L	TScherm_R	HScherm_R	DScherm_R	Scherm
A10 (31)	1a HRL	Geen	1	0	Geen	1	0	F
A10 (31)	3a HRL	Geen	1	0	Geen	1	0	F
A10 (31)	5a HRL	Geen	1	0	Geen	1	0	F
A10 (36)	7a HRL	Geen	1	0	Geen	6	0	F
A10 (32)	9a HRL	Geen	1	0	Geen	1	0	F
A10 (32)	11a HRL	Geen	1	0	Geen	1	0	F
A10 (32)	13a HRL	Geen	1	0	Geen	1	0	F
A10 (31)	1b HRL	Geen	1	0	Geen	1	0	F
A10 (31)	3b HRL	Geen	1	0	Geen	1	0	F
A10 (31)	5b HRL	Geen	1	0	Scherm	6	0	T
A10 (36)	7b HRL	Geen	1	0	Geen	6	0	F
A10 (32)	9b HRL	Geen	1	0	Geen	1	0	F
A10 (32)	11b HRL	Geen	1	0	Geen	1	0	F
A10 (32)	13b HRL	Geen	1	0	Geen	1	0	F
A10 (33)	HRL 8a	Geen	1	0	Geen	1	0	F
A10 (--)	6a HRL	Geen	1	0	Geen	1	0	F
A10 (35)	8b HRR	Scherm	1	0	Geen	1	0	T
A10 (34)	6b HRR	Scherm	1	0	Geen	6	0	T
NLW (1)		Geen	1	0	Geen	1	0	F
NLW (1)		Geen	1	0	Geen	1	0	F
NLW (1)		Geen	1	0	Geen	1	0	F
NLW (1)		Geen	1	0	Geen	1	0	F

## Invoergegevens rekenmodel SRM2 rekeninstellingen

Cauberg-Huygen Raadgevende Ingenieurs BV

Model: CAN gebied 2011  
Lijst van modeleigenschappen

### Modeleigenschap

---

Omschrijving	CAN gebied 2011
Verantwoordelijke	r.ronda
Rekenmethode	ISL2
Modelgrenzen	(119000.00, 487000.00) - (130000.00, 494000.00)
Aangemaakt door	r.ronda op 23-6-2009
Laatst ingezien door	p.kerckhoffs op 5-8-2011
Model aangemaakt met	ISL2 V2.02
Origineel project	Niet van toepassing
Originele omschrijving	Niet van toepassing
Geïmporteerd door	Niet van toepassing
Definitief	Niet van toepassing
Definitief verklaard door	Niet van toepassing
Referentiejaar	2011
Jaar achtergrond	2011
Jaar emissie	2011
Jaar meteo	1995..2004
Referentiepunt meteo	123942.00; 490629.00
Terrein ruwheid	Gebruik ruwheidskaart, jaar = 1995
Te berekenen stoffen	NO2, PM10
Zeezoutcorrectie	6
Min. afstand NO2	10.0
Min. afstand PM10	10.0
Dubbeltelling	Doorvoeren

Invoergegevens rekenmodel SRM2  
wegligging

Cauberg-Huygen Raadgevende Ingenieurs BV

Model: CAN gebied 2015  
Groep: hoofdgroep  
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - ISL2

Id	Omschrijving	X-1	Y-1	X-n	Y-n	Wegligging	Hoogte
NLW (1)		124635.00	491323.00	124721.00	491489.00	Embankment	6
NLW (1)		124448.00	491089.00	124611.00	491336.00	Embankment	6
NLW (1)		124611.00	491336.00	124701.00	491495.00	Embankment	6
NLW (1)		124468.00	491074.00	124635.00	491323.00	Embankment	6
A10 (36)	7b HRL	124288.00	491232.00	124945.00	490930.00	Normaal	0
A10 (36)	7a HRL	124297.00	491256.00	124952.00	490943.00	Normaal	0
A10 (35)	8b HRR	124937.00	490927.00	124468.00	491074.00	Embankment	6
A10 (34)	6b HRR	124448.00	491089.00	124024.00	491415.00	Embankment	6
A10 (33)	HRL 8a	125007.00	490921.00	124637.32	491327.52	Normaal	0
A10 (32)	11a HRL	126243.00	489515.00	126518.00	488966.00	Normaal	0
A10 (32)	13a HRL	126511.00	488978.00	126826.00	488098.00	Normaal	0
A10 (32)	13b HRL	126489.00	488968.00	126789.00	488101.00	Normaal	0
A10 (32)	9a HRL	124952.00	490943.00	126242.00	489514.00	Normaal	0
A10 (32)	9b HRL	124945.00	490930.00	126222.00	489459.00	Normaal	0
A10 (32)	11b HRL	126222.00	489459.00	126490.27	488977.06	Normaal	0
A10 (31)	1a HRL	122590.00	492507.00	121058.00	493160.00	Normaal	0
A10 (31)	3a HRL	122802.00	492361.00	122590.00	492507.00	Normaal	0
A10 (31)	5a HRL	122802.00	492361.00	124297.00	491256.00	Embankment	6
A10 (31)	5b HRL	122790.00	492336.00	124288.00	491232.00	Embankment	6
A10 (31)	3b HRL	122790.00	492336.00	122572.00	492489.00	Normaal	0
A10 (31)	1b HRL	122572.00	492489.00	121059.00	493126.00	Normaal	0
A10 (--)	6a HRL	124628.16	491311.81	124288.00	491273.00	Normaal	0



Invoergegevens rekenmodel SRM2  
verkeersgegevens

Cauberg-Huygen Raadgevende Ingenieurs BV

Model: CAN gebied 2015  
Groep: hoofdgroep  
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - ISL2

Id	Omschrijving	Q_Etmaal	%LV	%MV	%ZV	%Cong_LV	%Cong_MV	%Cong_ZV	V_Type	Schalingf_	Schalingf_	Schalingf_
A10 (31)	1a HRL	56697	88.50	5.90	5.60	0.00	0.00	0.00	Snelweg 100	1.00	1.00	1.00
A10 (31)	3a HRL	56697	88.50	5.90	5.60	0.00	0.00	0.00	Snelweg 100	1.00	1.00	1.00
A10 (31)	5a HRL	56697	88.50	5.90	5.60	0.00	0.00	0.00	Snelweg 100	1.00	1.00	1.00
A10 (36)	7a HRL	41433	88.50	5.90	5.60	0.00	0.00	0.00	Snelweg 100	1.00	1.00	1.00
A10 (32)	9a HRL	61381	88.40	6.00	5.60	19.29	19.29	19.29	Snelweg 100	1.00	1.00	1.00
A10 (32)	11a HRL	61381	88.40	6.00	5.60	15.91	15.91	15.91	Snelweg 100	1.00	1.00	1.00
A10 (32)	13a HRL	61381	88.40	6.00	5.60	19.17	19.17	19.17	Snelweg 100	1.00	1.00	1.00
A10 (31)	1b HRL	56697	88.50	5.90	5.60	0.00	0.00	0.00	Snelweg 100	1.00	1.00	1.00
A10 (31)	3b HRL	56697	88.50	5.90	5.60	0.00	0.00	0.00	Snelweg 100	1.00	1.00	1.00
A10 (31)	5b HRL	56697	88.50	5.90	5.60	0.00	0.00	0.00	Snelweg 100	1.00	1.00	1.00
A10 (36)	7b HRL	41433	88.50	5.90	5.60	0.00	0.00	0.00	Snelweg 100	1.00	1.00	1.00
A10 (32)	9b HRL	61381	88.40	6.00	5.60	0.00	0.00	0.00	Snelweg 100	1.00	1.00	1.00
A10 (32)	11b HRL	61381	88.40	6.00	5.60	0.00	0.00	0.00	Snelweg 100	1.00	1.00	1.00
A10 (32)	13b HRL	61381	88.40	6.00	5.60	1.49	1.49	1.49	Snelweg 100	1.00	1.00	1.00
A10 (33)	HRL 8a	16900	87.80	6.10	6.10	0.00	0.00	0.00	Snelweg 100	1.00	1.00	1.00
A10 (--)	6a HRL	16900	87.80	6.10	6.10	0.00	0.00	0.00	Snelweg 100	1.00	1.00	1.00
A10 (35)	8b HRR	16518	89.10	5.80	5.10	0.00	0.00	0.00	Snelweg 100	1.00	1.00	1.00
A10 (34)	6b HRR	16518	89.10	5.80	5.10	0.00	0.00	0.00	Snelweg 100	1.00	1.00	1.00
NLW (1)		15050	90.30	7.50	2.20	0.00	0.00	0.00	Buitenweg	1.00	1.00	1.00
NLW (1)		15050	90.30	7.50	2.20	0.00	0.00	0.00	Buitenweg	1.00	1.00	1.00
NLW (1)		15050	90.30	7.50	2.20	0.00	0.00	0.00	Buitenweg	1.00	1.00	1.00
NLW (1)		15050	90.30	7.50	2.20	0.00	0.00	0.00	Buitenweg	1.00	1.00	1.00

Invoergegevens rekenmodel SRM2  
 schermgegevens

Cauberg-Huygen Raadgevende Ingenieurs BV

Model: CAN gebied 2015  
 Groep: hoofdgroep  
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - ISL2

Id	Omschrijving	TScherm_L	HScherm_L	DScherm_L	TScherm_R	HScherm_R	DScherm_R	Scherm
A10 (31)	1a HRL	Geen	1	0	Geen	1	0	F
A10 (31)	3a HRL	Geen	1	0	Geen	1	0	F
A10 (31)	5a HRL	Geen	1	0	Geen	1	0	F
A10 (36)	7a HRL	Geen	1	0	Geen	6	0	F
A10 (32)	9a HRL	Geen	1	0	Geen	1	0	F
A10 (32)	11a HRL	Geen	1	0	Geen	1	0	F
A10 (32)	13a HRL	Geen	1	0	Geen	1	0	F
A10 (31)	1b HRL	Geen	1	0	Geen	1	0	F
A10 (31)	3b HRL	Geen	1	0	Geen	1	0	F
A10 (31)	5b HRL	Geen	1	0	Scherm	6	0	T
A10 (36)	7b HRL	Geen	1	0	Geen	6	0	F
A10 (32)	9b HRL	Geen	1	0	Geen	1	0	F
A10 (32)	11b HRL	Geen	1	0	Geen	1	0	F
A10 (32)	13b HRL	Geen	1	0	Geen	1	0	F
A10 (33)	HRL 8a	Geen	1	0	Geen	1	0	F
A10 (--)	6a HRL	Geen	1	0	Geen	1	0	F
A10 (35)	8b HRR	Scherm	1	0	Geen	1	0	T
A10 (34)	6b HRR	Scherm	1	0	Scherm	6	0	T
NLW (1)		Geen	1	0	Geen	1	0	F
NLW (1)		Geen	1	0	Geen	1	0	F
NLW (1)		Geen	1	0	Geen	1	0	F
NLW (1)		Geen	1	0	Geen	1	0	F

## Invoergegevens rekenmodel SRM2 rekeninstellingen

Cauberg-Huygen Raadgevende Ingenieurs BV

Model: CAN gebied 2015  
Lijst van modeleigenschappen

### Modeleigenschap

---

Omschrijving	CAN gebied 2015
Verantwoordelijke	r.ronda
Rekenmethode	ISL2
Modelgrenzen	(119000.00, 487000.00) - (130000.00, 494000.00)
Aangemaakt door	r.ronda op 23-6-2009
Laatst ingezien door	p.kerckhoffs op 5-8-2011
Model aangemaakt met	ISL2 V2.02
Origineel project	Niet van toepassing
Originele omschrijving	Niet van toepassing
Geïmporteerd door	Niet van toepassing
Definitief	Niet van toepassing
Definitief verklaard door	Niet van toepassing
Referentiejaar	2015
Jaar achtergrond	2015
Jaar emissie	2015
Jaar meteo	1995..2004
Referentiepunt meteo	123942.00; 490629.00
Terrein ruwheid	Gebruik ruwheidskaart, jaar = 1995
Te berekenen stoffen	NO2, PM10
Zeezoutcorrectie	6
Min. afstand NO2	10.0
Min. afstand PM10	10.0
Dubbeltelling	Doorvoeren

Invoergegevens rekenmodel SRM2  
wegligging

Cauberg-Huygen Raadgevende Ingenieurs BV

Model: CAN gebied 2020  
Groep: hoofdgroep  
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - ISL2

Id	Omschrijving	X-1	Y-1	X-n	Y-n	Wegligging	Hoogte
A10 (31)	1a HRL	122590.00	492507.00	121058.00	493160.00	Normaal	0
A10 (31)	3a HRL	122802.00	492361.00	122590.00	492507.00	Normaal	0
A10 (31)	5a HRL	122802.00	492361.00	124297.00	491256.00	Embankment	6
A10 (36)	7a HRL	124297.00	491256.00	124952.00	490943.00	Normaal	0
A10 (32)	9a HRL	124952.00	490943.00	126242.00	489514.00	Normaal	0
A10 (32)	11a HRL	126243.00	489515.00	126518.00	488966.00	Normaal	0
A10 (32)	13a HRL	126511.00	488978.00	126826.00	488098.00	Normaal	0
A10 (31)	1b HRL	122572.00	492489.00	121059.00	493126.00	Normaal	0
A10 (31)	3b HRL	122790.00	492336.00	122572.00	492489.00	Normaal	0
A10 (31)	5b HRL	122790.00	492336.00	124288.00	491232.00	Embankment	6
A10 (36)	7b HRL	124288.00	491232.00	124945.00	490930.00	Normaal	0
A10 (32)	9b HRL	124945.00	490930.00	126222.00	489459.00	Normaal	0
A10 (32)	11b HRL	126222.00	489459.00	126490.27	488977.06	Normaal	0
A10 (32)	13b HRL	126489.00	488968.00	126789.00	488101.00	Normaal	0
A10 (33)	HRL 8a	125007.00	490921.00	124637.46	491325.09	Normaal	0
A10 (--)	6a HRL	124629.68	491313.43	124288.00	491273.00	Normaal	0
A10 (35)	8b HRR	124937.00	490927.00	124468.00	491074.00	Embankment	6
A10 (34)	6b HRR	124448.00	491089.00	124024.00	491415.00	Embankment	6
NLW (1)		124448.00	491089.00	124611.00	491336.00	Embankment	6
NLW (1)		124611.00	491336.00	124701.00	491495.00	Embankment	6
NLW (1)		124468.00	491074.00	124635.00	491323.00	Embankment	6
NLW (1)		124635.00	491323.00	124721.00	491484.00	Embankment	6

Invoergegevens rekenmodel SRM2  
verkeersgegevens

Cauberg-Huygen Raadgevende Ingenieurs BV

Model: CAN gebied 2020  
Groep: hoofdgroep  
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - ISL2

Id	Omschrijving	Q_Etmaal	%LV	%MV	%ZV	%Cong_LV	%Cong_MV	%Cong_ZV	V_Type	Schalingf_	Schalingf_	Schalingf_
A10 (31)	1a HRL	61498	88.50	5.90	5.60	0.00	0.00	0.00	Snelweg 100	1.00	1.00	1.00
A10 (31)	3a HRL	61498	88.50	5.90	5.60	0.00	0.00	0.00	Snelweg 100	1.00	1.00	1.00
A10 (31)	5a HRL	61498	88.50	5.90	5.60	0.00	0.00	0.00	Snelweg 100	1.00	1.00	1.00
A10 (36)	7a HRL	45036	88.50	5.90	5.60	0.00	0.00	0.00	Snelweg 100	1.00	1.00	1.00
A10 (32)	9a HRL	66573	88.50	5.90	5.60	18.93	18.93	18.93	Snelweg 100	1.00	1.00	1.00
A10 (32)	11a HRL	66573	88.50	5.90	5.60	19.51	19.51	19.51	Snelweg 100	1.00	1.00	1.00
A10 (32)	13a HRL	66573	88.50	5.90	5.60	18.84	18.84	18.84	Snelweg 100	1.00	1.00	1.00
A10 (31)	1b HRL	61498	88.50	5.90	5.60	0.00	0.00	0.00	Snelweg 100	1.00	1.00	1.00
A10 (31)	3b HRL	61498	88.50	5.90	5.60	0.00	0.00	0.00	Snelweg 100	1.00	1.00	1.00
A10 (31)	5b HRL	61498	88.50	5.90	5.60	0.00	0.00	0.00	Snelweg 100	1.00	1.00	1.00
A10 (36)	7b HRL	45036	88.50	5.90	5.60	0.00	0.00	0.00	Snelweg 100	1.00	1.00	1.00
A10 (32)	9b HRL	66573	88.50	5.90	5.60	6.83	6.83	6.83	Snelweg 100	1.00	1.00	1.00
A10 (32)	11b HRL	66573	88.50	5.90	5.60	0.00	0.00	0.00	Snelweg 100	1.00	1.00	1.00
A10 (32)	13b HRL	66573	88.50	5.90	5.60	5.86	5.86	5.86	Snelweg 100	1.00	1.00	1.00
A10 (33)	HRL 8a	20617	87.90	6.00	6.10	0.00	0.00	0.00	Snelweg 100	1.00	1.00	1.00
A10 (--)	6a HRL	20617	87.90	6.00	6.10	0.00	0.00	0.00	Snelweg 100	1.00	1.00	1.00
A10 (35)	8b HRR	18390	89.30	5.70	5.00	0.00	0.00	0.00	Snelweg 100	1.00	1.00	1.00
A10 (34)	6b HRR	18390	89.30	5.70	5.00	0.00	0.00	0.00	Snelweg 100	1.00	1.00	1.00
NLW (1)		15625	90.40	7.30	2.30	0.00	0.00	0.00	Buitenweg	1.00	1.00	1.00
NLW (1)		15625	90.40	7.30	2.30	0.00	0.00	0.00	Buitenweg	1.00	1.00	1.00
NLW (1)		15625	90.40	7.30	2.30	0.00	0.00	0.00	Buitenweg	1.00	1.00	1.00
NLW (1)		15625	90.40	7.30	2.30	0.00	0.00	0.00	Buitenweg	1.00	1.00	1.00

Invoergegevens rekenmodel SRM2  
 schermgegevens

Cauberg-Huygen Raadgevende Ingenieurs BV

Model: CAN gebied 2020  
 Groep: hoofdgroep  
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - ISL2

Id	Omschrijving	TScherm_L	HScherm_L	DScherm_L	TScherm_R	HScherm_R	DScherm_R	Scherm
A10 (31)	1a HRL	Geen	1	0	Geen	1	0	F
A10 (31)	3a HRL	Geen	1	0	Geen	1	0	F
A10 (31)	5a HRL	Geen	1	0	Geen	1	0	F
A10 (36)	7a HRL	Geen	1	0	Geen	6	0	F
A10 (32)	9a HRL	Geen	1	0	Geen	1	0	F
A10 (32)	11a HRL	Geen	1	0	Geen	1	0	F
A10 (32)	13a HRL	Geen	1	0	Geen	1	0	F
A10 (31)	1b HRL	Geen	1	0	Geen	1	0	F
A10 (31)	3b HRL	Geen	1	0	Geen	1	0	F
A10 (31)	5b HRL	Geen	1	0	Scherm	6	0	T
A10 (36)	7b HRL	Geen	1	0	Geen	6	0	F
A10 (32)	9b HRL	Geen	1	0	Geen	1	0	F
A10 (32)	11b HRL	Geen	1	0	Geen	1	0	F
A10 (32)	13b HRL	Geen	1	0	Geen	1	0	F
A10 (33)	HRL 8a	Geen	1	0	Geen	1	0	F
A10 (--)	6a HRL	Geen	1	0	Geen	1	0	F
A10 (35)	8b HRR	Scherm	1	0	Geen	1	0	T
A10 (34)	6b HRR	Scherm	1	0	Scherm	6	0	T
NLW (1)		Geen	1	0	Geen	1	0	F
NLW (1)		Geen	1	0	Geen	1	0	F
NLW (1)		Geen	1	0	Geen	1	0	F
NLW (1)		Geen	1	0	Geen	1	0	F

## Invoergegevens rekenmodel SRM2 rekeninstellingen

Cauberg-Huygen Raadgevende Ingenieurs BV

Model: CAN gebied 2020  
Lijst van modeleigenschappen

### Modeleigenschap

---

Omschrijving	CAN gebied 2020
Verantwoordelijke	r.ronda
Rekenmethode	ISL2
Modelgrenzen	(119000.00, 487000.00) - (130000.00, 494000.00)
Aangemaakt door	r.ronda op 23-6-2009
Laatst ingezien door	p.kerckhoffs op 5-8-2011
Model aangemaakt met	ISL2 V2.02
Origineel project	Niet van toepassing
Originele omschrijving	Niet van toepassing
Geïmporteerd door	Niet van toepassing
Definitief	Niet van toepassing
Definitief verklaard door	Niet van toepassing
Referentiejaar	2020
Jaar achtergrond	2020
Jaar emissie	2020
Jaar meteo	1995..2004
Referentiepunt meteo	123942.00; 490629.00
Terrein ruwheid	Gebruik ruwheidskaart, jaar = 1995
Te berekenen stoffen	NO2, PM10
Zeezoutcorrectie	0
Min. afstand NO2	10.0
Min. afstand PM10	10.0
Dubbeltelling	Doorvoeren

## Invoergegevens rekenmodel SRM2 rekenpunten

Cauberg-Huygen Raadgevende Ingenieurs BV

Model: CAN gebied 2011

Groep: hoofdgroep

Lijst van Toetsingspunten, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - ISL2

Id	Omschrijving	X	Y
A10 (31)	10m uit rand wegverharding A10	123992.37	491418.68
A10 (32)	10m uit rand wegverharding A10	124953.01	490901.81
A10 (33)	10m uit rand wegverharding A10	124665.13	491330.58
A10 (34)	10m uit rand wegverharding A10	124416.76	491094.67
A10 (35)	10m uit rand wegverharding A10	124482.56	491048.72
A10 (36)	10m uit rand wegverharding A10	124461.01	491223.78
001	N.Leeuwarderweg noorden van A10	124662.16	491344.19
002	NLW tussen IJdoornlaan en A10	124444.67	491060.42
003	NLW tussen NPW en IJdoornlaan	124008.69	490507.95
004	NLW tussen IJtunnel en NPW	123591.19	489952.28
007	IJdoornlaan tussen Kanaal en Singel	123680.15	490804.38
008	IJdoornlaan tussen op/afrit West en Singel	123932.20	490697.60
009	IJdoornlaan tussen op-/afritten	124101.36	490594.48
010	IJdoornlaan Cleyn/opafrit Oost	124226.79	490503.46
011	IJdoornlaan tussen Hildsven en Cleyn	124422.58	490359.88
012	IJdoornlaan tussen Drijverweg en Hildsven	124715.45	490285.84
013	IJdoornlaan tussen Drijverweg en Weeversweg	124844.71	490281.38
014	NPW tussen NLW en Waddenweg	123783.89	489969.38
015	Waddenweg NPW Loenermark	123907.00	489974.00
016	Waddenweg Loenermark/Buikslotermeerple	124040.00	490145.00
017	Waddenweg zuiden van NPW	123792.48	489824.18
021	op-/afrit NLW-IJdoornlaan (vanaf A10)	124104.88	490697.26
022	op-/afrit NLW-IJdoornlaan (richting A10)	124200.92	490614.20



**Bijlage IV      Rekenresultaten SRM 2**

oplossingen zijn ons vak

Resultaten voor model: CAN gebied 2011  
 - Achtergrondconcentraties: 2011  
 - Emissiefactoren: 2011  
 - Meteogegevens: 1995..2004

		NO2					PM10					O3		NOx
Ident.	Omschrijving	Jaargem.	Dbl.telling	Achtergr.	Fr. NO2	#overschr.	Jaargem.	Dbl.telling	Achtergr.	Excl.zeezout	#overschr.	Achtergr.	Dbl.telling	Jaargem.
001	N.Leeuwarderweg noorden van A10	35.82	5.30	25.30	0.15	0	25.62	1.10	24.20	19.62	11	39.70	-3.60	27.49
A10 (33)	10m uit rand wegverharding A10	36.29	5.30	25.30	0.15	0	25.74	1.10	24.20	19.74	11	39.70	-3.60	29.07
A10 (31)	10m uit rand wegverharding A10	32.88	3.80	26.00	0.17	0	25.76	0.80	24.90	19.76	12	39.20	-2.60	15.00
A10 (36)	10m uit rand wegverharding A10	39.48	5.30	25.30	0.16	0	26.34	1.10	24.20	20.34	13	39.70	-3.60	38.47
A10 (32)	10m uit rand wegverharding A10	37.80	1.70	26.40	0.17	0	26.43	0.40	24.90	20.43	13	38.90	-1.20	26.68
A10 (34)	10m uit rand wegverharding A10	35.44	5.30	25.30	0.17	0	25.51	1.10	24.20	19.51	11	39.70	-3.60	23.58
A10 (35)	10m uit rand wegverharding A10	34.81	5.30	25.30	0.17	0	25.39	1.10	24.20	19.39	11	39.70	-3.60	21.35
002	NLW tussen IJdoornlaan en A10	34.08	5.30	25.30	0.17	0	25.29	1.10	24.20	19.29	10	39.70	-3.60	19.68
007	IJdoornlaan tussen Kanaal en Singel	27.10	0.80	26.20	0.17	0	25.00	0.20	24.90	19.00	10	39.10	-0.60	1.74
008	IJdoornlaan tussen op/afrit West en Singel	27.18	0.80	26.20	0.17	0	25.01	0.20	24.90	19.01	10	39.10	-0.60	1.89
021	op-/afrit NLW-IJdoornlaan (vanaf A10)	27.47	1.70	26.40	0.17	0	25.02	0.40	24.90	19.02	10	38.90	-1.20	2.05
022	op-/afrit NLW-IJdoornlaan (richting A10)	27.44	1.70	26.40	0.17	0	25.01	0.40	24.90	19.01	10	38.90	-1.20	1.99
009	IJdoornlaan tussen op-/afritten	27.35	1.70	26.40	0.17	0	25.00	0.40	24.90	19.00	10	38.90	-1.20	1.81
003	NLW tussen NPW en IJdoornlaan	27.22	1.70	26.40	0.17	0	24.99	0.40	24.90	18.99	10	38.90	-1.20	1.57
010	IJdoornlaan Cleyn/opafrit Oost	27.34	1.70	26.40	0.17	0	25.00	0.40	24.90	19.00	10	38.90	-1.20	1.79
011	IJdoornlaan tussen Hildsven en Cleyn	27.32	1.70	26.40	0.17	0	25.00	0.40	24.90	19.00	10	38.90	-1.20	1.77
012	IJdoornlaan tussen Drijverweg en Hildsven	27.45	1.70	26.40	0.17	0	25.01	0.40	24.90	19.01	10	38.90	-1.20	2.00
013	IJdoornlaan tussen Drijverweg en Weeversweg	27.55	1.70	26.40	0.17	0	25.03	0.40	24.90	19.03	10	38.90	-1.20	2.21
016	Waddenweg Loenermark/Buikslotermeerple	27.03	1.70	26.40	0.17	0	24.97	0.40	24.90	18.97	10	38.90	-1.20	1.21
015	Waddenweg NPW Loenermark	28.96	0.40	28.40	0.17	0	25.86	0.10	25.80	19.86	12	37.50	-0.30	1.09
014	NPW tussen NLW en Waddenweg	28.93	0.40	28.40	0.17	0	25.86	0.10	25.80	19.86	12	37.50	-0.30	1.04
004	NLW tussen IJtunnel en NPW	28.89	0.40	28.40	0.17	0	25.85	0.10	25.80	19.85	12	37.50	-0.30	0.96
017	Waddenweg zuiden van NPW	28.89	0.40	28.40	0.17	0	25.86	0.10	25.80	19.86	12	37.50	-0.30	0.97

Resultaten voor model: CAN gebied 2015  
 - Achtergrondconcentraties: 2015  
 - Emissiefactoren: 2015  
 - Meteogegevens: 1995..2004

		NO2						PM10					O3		NOx
Ident.	Omschrijving	Jaargem.	Dbl.telling	Achtergr.	Fr. NO2	#overschr.	Jaargem.	Dbl.telling	Achtergr.	Excl.zeezout	#overschr.	Achtergr.	Dbl.telling	Jaargem.	
001	N.Leeuwarderweg noorden van A10	31.00	4.40	22.70	0.15	0	24.14	0.80	23.10	18.14	8	41.50	-3.10	20.05	
A10 (31)	10m uit rand wegverharding A10	28.71	3.10	23.40	0.17	0	24.53	0.60	23.90	18.53	9	41.00	-2.20	10.74	
A10 (32)	10m uit rand wegverharding A10	32.72	1.40	23.60	0.17	0	25.07	0.30	23.90	19.07	10	40.80	-1.00	19.50	
A10 (33)	10m uit rand wegverharding A10	31.22	4.40	22.70	0.15	0	24.21	0.80	23.10	18.21	8	41.50	-3.10	20.76	
A10 (34)	10m uit rand wegverharding A10	30.44	4.40	22.70	0.17	0	24.03	0.80	23.10	18.03	8	41.50	-3.10	16.44	
A10 (35)	10m uit rand wegverharding A10	30.20	4.40	22.70	0.17	0	23.98	0.80	23.10	17.98	8	41.50	-3.10	15.50	
A10 (36)	10m uit rand wegverharding A10	33.64	4.40	22.70	0.16	0	24.65	0.80	23.10	18.65	9	41.50	-3.10	27.39	
002	NLW tussen IJdoornlaan en A10	29.56	4.40	22.70	0.17	0	23.90	0.80	23.10	17.90	7	41.50	-3.10	14.18	
003	NLW tussen NPW en IJdoornlaan	24.22	1.40	23.60	0.17	0	23.97	0.30	23.90	17.97	7	40.80	-1.00	1.15	
004	NLW tussen IJtunnel en NPW	26.07	0.30	25.70	0.17	0	24.74	0.10	24.70	18.74	9	39.40	-0.30	0.70	
007	IJdoornlaan tussen Kanaal en Singel	24.18	0.60	23.50	0.17	0	23.97	0.10	23.90	17.97	8	40.90	-0.40	1.27	
008	IJdoornlaan tussen op/afrit West en Singel	24.25	0.60	23.50	0.17	0	23.98	0.10	23.90	17.98	8	40.90	-0.40	1.38	
009	IJdoornlaan tussen op/afritten	24.32	1.40	23.60	0.17	0	23.98	0.30	23.90	17.98	8	40.80	-1.00	1.32	
010	IJdoornlaan Cleyn/opafrit Oost	24.31	1.40	23.60	0.17	0	23.98	0.30	23.90	17.98	8	40.80	-1.00	1.31	
011	IJdoornlaan tussen Hildsven en Cleyn	24.31	1.40	23.60	0.17	0	23.98	0.30	23.90	17.98	8	40.80	-1.00	1.29	
012	IJdoornlaan tussen Drijverweg en Hildsven	24.40	1.40	23.60	0.17	0	23.99	0.30	23.90	17.99	8	40.80	-1.00	1.47	
013	IJdoornlaan tussen Drijverweg en Weeversweg	24.49	1.40	23.60	0.17	0	24.00	0.30	23.90	18.00	8	40.80	-1.00	1.63	
014	NPW tussen NLW en Waddenweg	26.10	0.30	25.70	0.17	0	24.75	0.10	24.70	18.75	9	39.40	-0.30	0.76	
015	Waddenweg NPW Loenermark	26.13	0.30	25.70	0.17	0	24.75	0.10	24.70	18.75	9	39.40	-0.30	0.80	
016	Waddenweg Loenermark/Buikslotermeerple	24.08	1.40	23.60	0.17	0	23.95	0.30	23.90	17.95	7	40.80	-1.00	0.89	
017	Waddenweg zuiden van NPW	26.08	0.30	25.70	0.17	0	24.74	0.10	24.70	18.74	9	39.40	-0.30	0.71	
021	op-/afrit NLW-IJdoornlaan (vanaf A10)	24.41	1.40	23.60	0.17	0	23.99	0.30	23.90	17.99	8	40.80	-1.00	1.49	
022	op-/afrit NLW-IJdoornlaan (richting A10)	24.39	1.40	23.60	0.17	0	23.99	0.30	23.90	17.99	8	40.80	-1.00	1.45	

Resultaten voor model: CAN gebied 2020  
 - Achtergrondconcentraties: 2020  
 - Emissiefactoren: 2020  
 - Meteogegevens: 1995..2004

		NO2					PM10					O3		NOx
Ident.	Omschrijving	Jaargem.	Dbl.telling	Achtergr.	Fr. NO2	#overschr.	Jaargem.	Dbl.telling	Achtergr.	Excl.zeezout	#overschr.	Achtergr.	Dbl.telling	Jaargem.
001	N.Leeuwarderweg noorden van A10	23.92	3.00	18.50	0.17	0	22.87	0.70	21.90	22.87	11	44.50	-2.20	11.68
A10 (31)	10m uit rand wegverharding A10	22.80	2.10	19.40	0.19	0	23.38	0.40	22.80	23.38	12	43.80	-1.50	6.16
A10 (32)	10m uit rand wegverharding A10	25.60	0.90	19.60	0.19	0	23.78	0.20	22.70	23.78	13	43.60	-0.60	11.16
A10 (33)	10m uit rand wegverharding A10	24.08	3.00	18.50	0.17	0	22.93	0.70	21.90	22.93	12	44.50	-2.20	12.13
A10 (34)	10m uit rand wegverharding A10	23.58	3.00	18.50	0.19	0	22.75	0.70	21.90	22.75	11	44.50	-2.20	9.44
A10 (35)	10m uit rand wegverharding A10	23.42	3.00	18.50	0.19	0	22.71	0.70	21.90	22.71	11	44.50	-2.20	8.91
A10 (36)	10m uit rand wegverharding A10	25.73	3.00	18.50	0.18	0	23.34	0.70	21.90	23.34	12	44.50	-2.20	15.96
002	NLW tussen IJdoornlaan en A10	22.98	3.00	18.50	0.19	0	22.63	0.70	21.90	22.63	11	44.50	-2.20	8.14
003	NLW tussen NPW en IJdoornlaan	19.98	0.90	19.60	0.19	0	22.76	0.20	22.70	22.76	11	43.60	-0.60	0.65
004	NLW tussen IJtunnel en NPW	21.83	0.20	21.60	0.19	0	23.44	0.10	23.40	23.44	12	42.30	-0.20	0.40
007	IJdoornlaan tussen Kanaal en Singel	20.12	0.40	19.70	0.19	0	22.77	0.10	22.70	22.77	11	43.70	-0.30	0.72
008	IJdoornlaan tussen op/afrit West en Singel	20.16	0.40	19.70	0.19	0	22.77	0.10	22.70	22.77	11	43.70	-0.30	0.79
009	IJdoornlaan tussen op/afritten	20.04	0.90	19.60	0.19	0	22.77	0.20	22.70	22.77	11	43.60	-0.60	0.76
010	IJdoornlaan Cleyn/opafrit Oost	20.04	0.90	19.60	0.19	0	22.77	0.20	22.70	22.77	11	43.60	-0.60	0.75
011	IJdoornlaan tussen Hildsven en Cleyn	20.03	0.90	19.60	0.19	0	22.77	0.20	22.70	22.77	11	43.60	-0.60	0.74
012	IJdoornlaan tussen Drijverweg en Hildsven	20.09	0.90	19.60	0.19	0	22.78	0.20	22.70	22.78	11	43.60	-0.60	0.84
013	IJdoornlaan tussen Drijverweg en Weeversweg	20.14	0.90	19.60	0.19	0	22.79	0.20	22.70	22.79	11	43.60	-0.60	0.93
014	NPW tussen NLW en Waddenweg	21.85	0.20	21.60	0.19	0	23.44	0.10	23.40	23.44	12	42.30	-0.20	0.43
015	Waddenweg NPW Loenermark	21.86	0.20	21.60	0.19	0	23.44	0.10	23.40	23.44	12	42.30	-0.20	0.46
016	Waddenweg Loenermark/Buikslotermeerple	19.90	0.90	19.60	0.19	0	22.75	0.20	22.70	22.75	11	43.60	-0.60	0.51
017	Waddenweg zuiden van NPW	21.83	0.20	21.60	0.19	0	23.44	0.10	23.40	23.44	12	42.30	-0.20	0.41
021	op-/afrit NLW-IJdoornlaan (vanaf A10)	20.10	0.90	19.60	0.19	0	22.78	0.20	22.70	22.78	11	43.60	-0.60	0.85
022	op-/afrit NLW-IJdoornlaan (richting A10)	20.09	0.90	19.60	0.19	0	22.78	0.20	22.70	22.78	11	43.60	-0.60	0.83

**Bijlage V      Invoergegevens en rekenparameters SRM 1**

oplossingen zijn ons vak

Invoergegevens rekenmodel SRM1  
rekeninstellingen

Cauberg-Huygen Raadgevende Ingenieurs BV

Model: Plan Situatie 2011 (GCN2011)  
Lijst van model eigenschappen

Model eigenschap

---

Omschrijving	Plan Situatie 2011 (GCN2011)
Verantwoordelijke	B.vanDriel
Modelgrenzen	(121224.59, 487736.10) - (127514.65, 493344.52)
Aangemaakt door	B.vanDriel op 13-11-2008
Laatst ingezien door	p.kerckhof op 5-8-2011
Model aangemaakt met	GeoAir V1.70
Originele database	--
Originele omschrijving	--
Geïmporteerd door	--
Definitief	--
verklaard door	--
Meteorologische conditie	Gemiddeld
Referentie jaar	2011
Zeezoutcorrectie	aan

Invoergegevens rekenmodel SRM1  
wegligging

Cauberg-Huygen Raadgevende Ingenieurs BV

Model:Plan Situatie 2011 (GCN2011)  
Listing of Wegen, for method Luchtvervuiling - CAR II

Nr	Naam	Omschrijving	X-1	Y-1	X-n	Y-n
1	002-O	NLW tussen IJdoornlaan en A10	124670.20	491288.13	124126.99	490587.01
2	002-W	NLW tussen IJdoornlaan en A10	124643.53	491317.93	124102.03	490615.67
3	003-O	NLW tussen NPW en IJdoornlaan	123701.38	490035.33	124140.00	490601.28
4	003-W	NLW tussen NPW en IJdoornlaan	123670.53	490057.25	124110.49	490624.14
5	004-O	NLW tussen IJtunnel en NPW	123689.47	490016.61	123311.61	489418.81
6	004-W	NLW tussen IJtunnel en NPW	123661.54	490047.45	123281.98	489446.48
7	007	IJdoornlaan tussen Kanaal en Singel	123565.96	490880.46	123901.07	490712.90
8	008	IJdoornlaan tussen op/afrit West en Singel	123900.00	490709.00	124002.00	490662.00
9	010-N	IJdoornlaan Cleyn/opafrit Oost	124171.00	490559.00	124289.00	490456.00
10	010-Z	IJdoornlaan Cleyn/opafrit Oost	124172.78	490540.16	124288.83	490435.34
11	011	IJdoornlaan tussen Hildsven en Cleyn	124289.00	490456.00	124641.00	490245.00
12	012-NW	IJdoornlaan tussen Drijverweg en Hildsven	124641.00	490245.00	124778.00	490315.00
13	012-ZO	IJdoornlaan tussen Drijverweg en Hildsven	124657.57	490226.97	124796.53	490296.45
14	013	IJdoornlaan tussen Drijverweg en Weeversweg	124778.00	490315.00	124937.00	490240.00
15	014-OW	NPW tussen NLW en Waddenweg	123685.00	490035.00	123853.91	489919.83
16	014-WO	NPW tussen NLW en Waddenweg	123669.00	490012.00	123843.00	489901.00
17	015	Waddenweg NPW Loenermark	123862.00	489912.00	123952.00	490035.00
18	016	Waddenweg Loenermark/Buikslotermeerple	123952.00	490035.00	124128.00	490255.00
19	017	Waddenweg zuiden van NPW	123862.00	489912.00	123545.00	489322.00
20	021	op/afrit NLW/IJdoornlaan ri IJtunnel	124004.13	490666.36	124183.90	490927.02
21	022	op/afrit NLW/IJdoornlaan ri A10	124174.91	490558.49	124345.69	490801.18
22	026	Singel	123811.70	490766.46	123893.11	490911.19

Invoergegevens rekenmodel SRM1  
verkeersgegevens

Cauberg-Huygen Raadgevende Ingenieurs BV

Model: Plan Situatie 2011 (GCN2011)  
Listing of Wegen, for method Luchtvervuiling - CAR II

Nr	Naam	Omschrijving	Intensiteit	Aantal-LV	Aantal-MV	Aantal-ZV	Aantal-CO	fStag.
1	002-O	NLW tussen IJdoornlaan en A10	0.00	21142.50	547.50	527.50	659.00	0.07
2	002-W	NLW tussen IJdoornlaan en A10	0.00	21142.50	547.50	527.50	659.00	0.07
3	003-O	NLW tussen NPW en IJdoornlaan	0.00	16726.00	434.00	416.50	424.00	0.07
4	003-W	NLW tussen NPW en IJdoornlaan	0.00	16726.00	434.00	416.50	424.00	0.07
5	004-O	NLW tussen IJtunnel en NPW	0.00	17053.50	441.50	424.00	517.50	0.07
6	004-W	NLW tussen IJtunnel en NPW	0.00	17053.50	441.50	424.00	517.50	0.07
7	007	IJdoornlaan tussen Kanaal en Singel	0.00	18235.00	473.00	453.00	513.00	0.07
8	008	IJdoornlaan tussen op/afrit West en Singel	0.00	18232.00	473.00	453.00	713.00	0.07
9	010-N	IJdoornlaan Cleyn/opafrit Oost	0.00	10556.00	274.00	262.50	245.00	0.07
10	010-Z	IJdoornlaan Cleyn/opafrit Oost	0.00	10556.00	274.00	262.50	245.00	0.07
11	011	IJdoornlaan tussen Hildsven en Cleyn	0.00	17917.00	465.00	445.00	123.00	0.07
12	012-NW	IJdoornlaan tussen Drijverweg en Hildsven	0.00	3662.50	89.00	86.50	61.50	0.07
13	012-ZO	IJdoornlaan tussen Drijverweg en Hildsven	0.00	3662.50	89.00	86.50	61.50	0.07
14	013	IJdoornlaan tussen Drijverweg en Weeversweg	0.00	7960.00	208.00	198.00	410.00	0.07
15	014-WO	NPW tussen NLW en Waddenweg	0.00	5646.00	121.50	81.50	115.00	0.07
16	014-WO	NPW tussen NLW en Waddenweg	0.00	5646.00	121.50	81.50	115.00	0.07
17	015	Waddenweg NPW Loenermark	0.00	12747.00	275.00	180.00	498.00	0.07
18	016	Waddenweg Loenermark/Buikslotermeerple	0.00	10237.00	220.00	145.00	498.00	0.07
19	017	Waddenweg zuiden van NPW	0.00	10735.00	230.00	153.00	505.00	0.07
20	021	op/afrit NLW/IJdoornlaan ri IJtunnel	0.00	13492.00	350.00	338.00	223.00	0.07
21	022	op/afrit NLW/IJdoornlaan ri A10	0.00	10280.00	268.00	258.00	245.00	0.07
22	026	Singel	0.00	5490.00	120.00	78.00	90.00	0.07



Invoergegevens rekenmodel SRM1  
algemene parameters

Cauberg-Huygen Raadgevende Ingenieurs BV

Model:Plan Situatie 2011 (GCN2011)  
Listing of Wegen, for method Luchtvervuiling - CAR II

Nr	Naam	Omschrijving	Snelheidsindicatie	Wegtype
1	002-O	NLW tussen IJdoornlaan en A10	Buitenweg	1 - Bebouwing aan beide zijden (3a)
2	002-W	NLW tussen IJdoornlaan en A10	Buitenweg	1 - Bebouwing aan beide zijden (3a)
3	003-O	NLW tussen NPW en IJdoornlaan	Buitenweg	3 - Half open gebied (4)
4	003-W	NLW tussen NPW en IJdoornlaan	Buitenweg	3 - Half open gebied (4)
5	004-O	NLW tussen IJtunnel en NPW	Buitenweg	3 - Half open gebied (4)
6	004-W	NLW tussen IJtunnel en NPW	Buitenweg	3 - Half open gebied (4)
7	007	IJdoornlaan tussen Kanaal en Singel	Normaal stadsverkeer	4 - Basis type (2)
8	008	IJdoornlaan tussen op/afrit West en Singel	Normaal stadsverkeer	1 - Bebouwing aan beide zijden (3a)
9	010-N	IJdoornlaan Cleyn/opafrit Oost	Normaal stadsverkeer	3 - Half open gebied (4)
10	010-Z	IJdoornlaan Cleyn/opafrit Oost	Normaal stadsverkeer	3 - Half open gebied (4)
11	011	IJdoornlaan tussen Hildsven en Cleyn	Normaal stadsverkeer	1 - Bebouwing aan beide zijden (3a)
12	012-NW	IJdoornlaan tussen Drijverweg en Hildsven	Normaal stadsverkeer	1 - Bebouwing aan beide zijden (3a)
13	012-ZO	IJdoornlaan tussen Drijverweg en Hildsven	Normaal stadsverkeer	1 - Bebouwing aan beide zijden (3a)
14	013	IJdoornlaan tussen Drijverweg en Weeversweg	Normaal stadsverkeer	1 - Bebouwing aan beide zijden (3a)
15	014-OW	NPW tussen NLW en Waddenweg	Normaal stadsverkeer	4 - Basis type (2)
16	014-WO	NPW tussen NLW en Waddenweg	Normaal stadsverkeer	4 - Basis type (2)
17	015	Waddenweg NPW Loenermark	Normaal stadsverkeer	1 - Bebouwing aan beide zijden (3a)
18	016	Waddenweg Loenermark/Buikslotermeerple	Normaal stadsverkeer	1 - Bebouwing aan beide zijden (3a)
19	017	Waddenweg zuiden van NPW	Normaal stadsverkeer	1 - Bebouwing aan beide zijden (3a)
20	021	op/afrit NLW/IJdoornlaan ri IJtunnel	Normaal stadsverkeer	1 - Bebouwing aan beide zijden (3a)
21	022	op/afrit NLW/IJdoornlaan ri A10	Normaal stadsverkeer	1 - Bebouwing aan beide zijden (3a)
22	026	Singel	Normaal stadsverkeer	2 - Bebouwing aan beide zijden (street canyon) (3b)

Invoergegevens rekenmodel SRM1  
algemene parameters

Cauberg-Huygen Raadgevende Ingenieurs BV

Model: Plan Situatie 2011 (GCN2011)  
Listing of Wegen, for method Luchtvervuiling - CAR II

Nr	Naam	Omschrijving	Vegetation along road	Dist.L	Dist.R
1	002-O	NLW tussen IJdoornlaan en A10	1.00 - Geen of weinig	17.00	42.00
2	002-W	NLW tussen IJdoornlaan en A10	1.00 - Geen of weinig	43.00	15.00
3	003-O	NLW tussen NPW en IJdoornlaan	1.00 - Geen of weinig	13.00	13.00
4	003-W	NLW tussen NPW en IJdoornlaan	1.00 - Geen of weinig	13.00	13.00
5	004-O	NLW tussen IJtunnel en NPW	1.00 - Geen of weinig	13.00	13.00
6	004-W	NLW tussen IJtunnel en NPW	1.00 - Geen of weinig	13.00	13.00
7	007	IJdoornlaan tussen Kanaal en Singel	1.00 - Geen of weinig	14.50	14.50
8	008	IJdoornlaan tussen op/afrit West en Singel	1.25 - Bomen minder dan 15 m uit elkaar, toppen raken elkaar niet	13.00	13.00
9	010-N	IJdoornlaan Cleyn/opafrit Oost	1.25 - Bomen minder dan 15 m uit elkaar, toppen raken elkaar niet	13.00	13.00
10	010-Z	IJdoornlaan Cleyn/opafrit Oost	1.25 - Bomen minder dan 15 m uit elkaar, toppen raken elkaar niet	13.00	13.00
11	011	IJdoornlaan tussen Hildsven en Cleyn	1.00 - Geen of weinig	14.00	14.00
12	012-NW	IJdoornlaan tussen Drijverweg en Hildsven	1.25 - Bomen minder dan 15 m uit elkaar, toppen raken elkaar niet	13.50	13.50
13	012-ZO	IJdoornlaan tussen Drijverweg en Hildsven	1.25 - Bomen minder dan 15 m uit elkaar, toppen raken elkaar niet	13.50	13.50
14	013	IJdoornlaan tussen Drijverweg en Weeversweg	1.25 - Bomen minder dan 15 m uit elkaar, toppen raken elkaar niet	17.00	17.00
15	014-OW	NPW tussen NLW en Waddenweg	1.25 - Bomen minder dan 15 m uit elkaar, toppen raken elkaar niet	14.00	36.00
16	014-WO	NPW tussen NLW en Waddenweg	1.25 - Bomen minder dan 15 m uit elkaar, toppen raken elkaar niet	36.00	14.00
17	015	Waddenweg NPW Loenermark	1.25 - Bomen minder dan 15 m uit elkaar, toppen raken elkaar niet	13.50	13.50
18	016	Waddenweg Loenermark/Buikslotermeerple	1.25 - Bomen minder dan 15 m uit elkaar, toppen raken elkaar niet	13.50	13.50
19	017	Waddenweg zuiden van NPW	1.25 - Bomen minder dan 15 m uit elkaar, toppen raken elkaar niet	16.00	16.00
20	021	op/afrit NLW/IJdoornlaan ri IJtunnel	1.00 - Geen of weinig	12.00	12.00
21	022	op/afrit NLW/IJdoornlaan ri A10	1.00 - Geen of weinig	12.00	12.00
22	026	Singel	1.50 - Boomtoppen bedekken tenminste een derde van de weg	12.50	12.50

Model:Plan Situatie 2011 (GCN2011)  
Listing of Wegen, for method Luchtvervuiling - CAR II

Nr	Naam	Omschrijving	NO2 Src1	NO2 Src2	fNO2 Src1	fNO2 Src2	PM10 Src1	PM10 Src2
1	002-O	NLW tussen IJdoornlaan en A10	0.00	0.00	0.17	0.05	0.00	0.00
2	002-W	NLW tussen IJdoornlaan en A10	8.87	0.00	0.17	0.05	1.09	0.00
3	003-O	NLW tussen NPW en IJdoornlaan	0.00	0.00	0.17	0.05	0.00	0.00
4	003-W	NLW tussen NPW en IJdoornlaan	1.44	0.00	0.17	0.05	0.15	0.00
5	004-O	NLW tussen IJtunnel en NPW	0.00	0.00	0.17	0.05	0.00	0.00
6	004-W	NLW tussen IJtunnel en NPW	0.49	0.00	0.17	0.05	0.05	0.00
7	007	IJdoornlaan tussen Kanaal en Singel	0.90	0.00	0.17	0.05	0.10	0.00
8	008	IJdoornlaan tussen op/afrit West en Singel	0.98	0.00	0.17	0.05	0.11	0.00
9	010-N	IJdoornlaan Cleyn/opafrit Oost	0.94	0.00	0.17	0.05	1.00	0.00
10	010-Z	IJdoornlaan Cleyn/opafrit Oost	0.00	0.00	0.17	0.05	0.00	0.00
11	011	IJdoornlaan tussen Hildsven en Cleyn	0.92	0.00	0.17	0.05	0.10	0.00
12	012-NW	IJdoornlaan tussen Drijverweg en Hildsven	1.05	0.00	0.17	0.05	0.11	0.00
13	012-ZO	IJdoornlaan tussen Drijverweg en Hildsven	0.00	0.00	0.17	0.00	0.00	0.00
14	013	IJdoornlaan tussen Drijverweg en Weeversweg	1.15	0.00	0.17	0.05	0.13	0.00
15	014-WO	NPW tussen NLW en Waddenweg	0.53	0.00	0.17	0.05	0.06	0.00
16	014-WO	NPW tussen NLW en Waddenweg	0.00	0.00	0.17	0.05	0.00	0.00
17	015	Waddenweg NPW Loenermark	0.56	0.00	0.17	0.05	0.06	0.00
18	016	Waddenweg Loenermark/Buikslotermeerple	0.63	0.00	0.17	0.05	0.07	0.00
19	017	Waddenweg zuiden van NPW	0.49	0.00	0.17	0.05	0.06	0.00
20	021	op/afrit NLW/IJdoornlaan ri IJtunnel	1.07	0.00	0.17	0.05	0.12	0.00
21	022	op/afrit NLW/IJdoornlaan ri A10	1.04	0.00	0.17	0.05	0.11	0.00
22	026	Singel	10.14	0.00	0.17	0.05	1.31	0.00

Invoergegevens rekenmodel SRM1  
rekeninstellingen

Cauberg-Huygen Raadgevende Ingenieurs BV

Model: Plan Situatie 2015 (GCN 2011)  
Lijst van model eigenschappen

Model eigenschap

---

Omschrijving	Plan Situatie 2015 (GCN 2011)
Verantwoordelijke	B.vanDriel
Modelgrenzen	(121224.59, 487736.10) - (127514.65, 493344.52)
Aangemaakt door	B.vanDriel op 13-11-2008
Laatst ingezien door	p.kerckhof op 5-8-2011
Model aangemaakt met	GeoAir V1.70
Originele database	--
Originele omschrijving	--
Geïmporteerd door	--
Definitief	--
verklaard door	--
Meteorologische conditie	Gemiddeld
Referentie jaar	2015
Zeezoutcorrectie	aan

Invoergegevens rekenmodel SRM1  
wegligging

Cauberg-Huygen Raadgevende Ingenieurs BV

Model:Plan Situatie 2015 (GCN 2011)  
Listing of Wegen, for method Luchtvervuiling - CAR II

Nr	Naam	Omschrijving	X-1	Y-1	X-n	Y-n
1	002-O	NLW tussen IJdoornlaan en A10 O	124670.20	491288.13	124126.99	490587.01
2	002-W	NLW tussen IJdoornlaan en A10	124643.53	491317.93	124102.03	490615.67
3	003-O	NLW tussen NPW en IJdoornlaan	123710.28	490046.87	124148.20	490614.18
4	003-W	NLW tussen NPW en IJdoornlaan	123670.53	490057.25	124110.49	490624.14
5	004-O	NLW tussen IJtunnel en NPW	123693.62	490011.90	123315.22	489406.47
6	004-W	NLW tussen IJtunnel en NPW	123661.54	490047.45	123281.98	489446.48
7	007	IJdoornlaan tussen Kanaal en Singel	123565.96	490880.46	123901.07	490712.90
8	008	IJdoornlaan tussen op/afrit West en Singel	123900.00	490709.00	124002.00	490662.00
9	010-N	IJdoornlaan Cleyn/opafrit Oost	124171.00	490559.00	124289.00	490456.00
10	010-Z	IJdoornlaan Cleyn/opafrit Oost	124172.23	490539.39	124291.25	490434.37
11	011	IJdoornlaan tussen Hildsven en Cleyn	124289.00	490456.00	124641.00	490245.00
12	012-NW	IJdoornlaan tussen Drijverweg en Hildsven	124641.00	490245.00	124778.00	490315.00
13	012-ZO	IJdoornlaan tussen Drijverweg en Hildsven	124651.25	490220.65	124790.21	490290.13
14	013	IJdoornlaan tussen Drijverweg en Weeversweg	124778.00	490315.00	124937.00	490240.00
15	014-OW	NPW tussen NLW en Waddenweg	123685.00	490035.00	123853.91	489919.83
16	014-WO	NPW tussen NLW en Waddenweg	123669.00	490012.00	123843.00	489901.00
17	015	Waddenweg NPW Loenermark	123862.00	489912.00	123952.00	490035.00
18	016	Waddenweg Loenermark/Buikslotermeerple	123952.00	490035.00	124128.00	490255.00
19	017	Waddenweg zuiden van NPW	123862.00	489912.00	123545.00	489322.00
20	021	op/afrit NLW/IJdoornlaan ri IJtunnel	124004.13	490666.36	124183.90	490927.02
21	022	op/afrit NLW/IJdoornlaan ri A10	124174.91	490558.49	124345.69	490801.18
22	026	Singel	123775.51	490784.55	123838.83	490865.96

Invoergegevens rekenmodel SRM1  
verkeersgegevens

Cauberg-Huygen Raadgevende Ingenieurs BV

Model: Plan Situatie 2015 (GCN 2011)  
Listing of Wegen, for method Luchtvervuiling - CAR II

Nr	Naam	Omschrijving	Intensiteit	Aantal-LV	Aantal-MV	Aantal-ZV	Aantal-CO	fStag.
1	002-O	NLW tussen IJdoornlaan en A10 O	0.00	23825.00	617.50	595.00	715.00	0.07
2	002-W	NLW tussen IJdoornlaan en A10	0.00	23825.00	617.50	595.00	715.00	0.07
3	003-O	NLW tussen NPW en IJdoornlaan	0.00	20422.50	530.00	507.50	390.00	0.07
4	003-W	NLW tussen NPW en IJdoornlaan	0.00	20422.50	530.00	507.50	390.00	0.07
5	004-O	NLW tussen IJtunnel en NPW	0.00	19107.50	495.00	475.00	422.50	0.07
6	004-W	NLW tussen IJtunnel en NPW	0.00	19107.50	495.00	475.00	422.50	0.07
7	007	IJdoornlaan tussen Kanaal en Singel	0.00	18730.00	485.00	465.00	670.00	0.07
8	008	IJdoornlaan tussen op/afrit West en Singel	0.00	18725.00	485.00	465.00	1070.00	0.07
9	010-N	IJdoornlaan Cleyn/opafrit Oost	0.00	9952.50	257.50	247.50	167.50	0.07
10	010-Z	IJdoornlaan Cleyn/opafrit Oost	0.00	9952.50	257.50	247.50	167.50	0.07
11	011	IJdoornlaan tussen Hildsven en Cleyn	0.00	13530.00	350.00	335.00	135.00	0.07
12	012-NW	IJdoornlaan tussen Drijverweg en Hildsven	0.00	3267.50	85.00	82.50	67.50	0.07
13	012-ZO	IJdoornlaan tussen Drijverweg en Hildsven	0.00	3267.50	85.00	82.50	67.50	0.07
14	013	IJdoornlaan tussen Drijverweg en Weeversweg	0.00	7835.00	205.00	195.00	465.00	0.07
15	014-OW	NPW tussen NLW en Waddenweg	0.00	9075.00	195.00	130.00	125.00	0.07
16	014-WO	NPW tussen NLW en Waddenweg	0.00	9075.00	195.00	130.00	125.00	0.07
17	015	Waddenweg NPW Loenermark	0.00	13430.00	290.00	190.00	240.00	0.07
18	016	Waddenweg Loenermark/Buikslotermeerple	0.00	9085.00	195.00	130.00	240.00	0.07
19	017	Waddenweg zuiden van NPW	0.00	10330.00	220.00	145.00	350.00	0.07
20	021	op/afrit NLW/IJdoornlaan ri IJtunnel	0.00	14455.00	375.00	360.00	310.00	0.07
21	022	op/afrit NLW/IJdoornlaan ri A10	0.00	10195.00	265.00	255.00	335.00	0.07
22	026	Singel	0.00	10595.00	230.00	150.00	180.00	0.07

Invoergegevens rekenmodel SRM1  
algemene parameters

Cauberg-Huygen Raadgevende Ingenieurs BV

Model:Plan Situatie 2015 (GCN 2011)  
Listing of Wegen, for method Luchtvervuiling - CAR II

Nr	Naam	Omschrijving	Snelheidsindicatie	Wegtype
1	002-O	NLW tussen IJdoornlaan en A10 O	Buitenweg	1 - Bebouwing aan beide zijden (3a)
2	002-W	NLW tussen IJdoornlaan en A10	Buitenweg	1 - Bebouwing aan beide zijden (3a)
3	003-O	NLW tussen NPW en IJdoornlaan	Buitenweg	3 - Half open gebied (4)
4	003-W	NLW tussen NPW en IJdoornlaan	Buitenweg	3 - Half open gebied (4)
5	004-O	NLW tussen IJtunnel en NPW	Buitenweg	3 - Half open gebied (4)
6	004-W	NLW tussen IJtunnel en NPW	Buitenweg	3 - Half open gebied (4)
7	007	IJdoornlaan tussen Kanaal en Singel	Normaal stadsverkeer	4 - Basis type (2)
8	008	IJdoornlaan tussen op/afrit West en Singel	Normaal stadsverkeer	1 - Bebouwing aan beide zijden (3a)
9	010-N	IJdoornlaan Cleyn/opafrit Oost	Normaal stadsverkeer	3 - Half open gebied (4)
10	010-Z	IJdoornlaan Cleyn/opafrit Oost	Normaal stadsverkeer	3 - Half open gebied (4)
11	011	IJdoornlaan tussen Hildsven en Cleyn	Normaal stadsverkeer	1 - Bebouwing aan beide zijden (3a)
12	012-NW	IJdoornlaan tussen Drijverweg en Hildsven	Normaal stadsverkeer	1 - Bebouwing aan beide zijden (3a)
13	012-ZO	IJdoornlaan tussen Drijverweg en Hildsven	Normaal stadsverkeer	1 - Bebouwing aan beide zijden (3a)
14	013	IJdoornlaan tussen Drijverweg en Weeversweg	Normaal stadsverkeer	1 - Bebouwing aan beide zijden (3a)
15	014-OW	NPW tussen NLW en Waddenweg	Normaal stadsverkeer	4 - Basis type (2)
16	014-WO	NPW tussen NLW en Waddenweg	Normaal stadsverkeer	4 - Basis type (2)
17	015	Waddenweg NPW Loenermark	Normaal stadsverkeer	1 - Bebouwing aan beide zijden (3a)
18	016	Waddenweg Loenermark/Buikslotermeerple	Normaal stadsverkeer	1 - Bebouwing aan beide zijden (3a)
19	017	Waddenweg zuiden van NPW	Normaal stadsverkeer	1 - Bebouwing aan beide zijden (3a)
20	021	op/afrit NLW/IJdoornlaan ri IJtunnel	Normaal stadsverkeer	1 - Bebouwing aan beide zijden (3a)
21	022	op/afrit NLW/IJdoornlaan ri A10	Normaal stadsverkeer	1 - Bebouwing aan beide zijden (3a)
22	026	Singel	Normaal stadsverkeer	2 - Bebouwing aan beide zijden (street canyon) (3b)

Invoergegevens rekenmodel SRM1  
algemene parameters

Cauberg-Huygen Raadgevende Ingenieurs BV

Model: Plan Situatie 2015 (GCN 2011)  
Listing of Wegen, for method Luchtvervuiling - CAR II

Nr	Naam	Omschrijving	Vegetation along road	Dist.L	Dist.R
1	002-O	NLW tussen IJdoornlaan en A10 O	1.00 - Geen of weinig	17.00	42.00
2	002-W	NLW tussen IJdoornlaan en A10	1.00 - Geen of weinig	43.00	15.00
3	003-O	NLW tussen NPW en IJdoornlaan	1.00 - Geen of weinig	13.00	13.00
4	003-W	NLW tussen NPW en IJdoornlaan	1.00 - Geen of weinig	13.00	13.00
5	004-O	NLW tussen IJtunnel en NPW	1.00 - Geen of weinig	23.00	23.00
6	004-W	NLW tussen IJtunnel en NPW	1.00 - Geen of weinig	13.00	13.00
7	007	IJdoornlaan tussen Kanaal en Singel	1.00 - Geen of weinig	14.50	14.50
8	008	IJdoornlaan tussen op/afrit West en Singel	1.25 - Bomen minder dan 15 m uit elkaar, toppen raken elkaar niet	13.00	13.00
9	010-N	IJdoornlaan Cleyn/opafrit Oost	1.25 - Bomen minder dan 15 m uit elkaar, toppen raken elkaar niet	13.00	13.00
10	010-Z	IJdoornlaan Cleyn/opafrit Oost	1.25 - Bomen minder dan 15 m uit elkaar, toppen raken elkaar niet	13.00	13.00
11	011	IJdoornlaan tussen Hildsven en Cleyn	1.00 - Geen of weinig	14.00	14.00
12	012-NW	IJdoornlaan tussen Drijverweg en Hildsven	1.25 - Bomen minder dan 15 m uit elkaar, toppen raken elkaar niet	13.50	13.50
13	012-ZO	IJdoornlaan tussen Drijverweg en Hildsven	1.25 - Bomen minder dan 15 m uit elkaar, toppen raken elkaar niet	17.00	17.00
14	013	IJdoornlaan tussen Drijverweg en Weeversweg	1.25 - Bomen minder dan 15 m uit elkaar, toppen raken elkaar niet	17.00	17.00
15	014-OW	NPW tussen NLW en Waddenweg	1.25 - Bomen minder dan 15 m uit elkaar, toppen raken elkaar niet	14.00	36.00
16	014-WO	NPW tussen NLW en Waddenweg	1.25 - Bomen minder dan 15 m uit elkaar, toppen raken elkaar niet	36.00	14.00
17	015	Waddenweg NPW Loenermark	1.25 - Bomen minder dan 15 m uit elkaar, toppen raken elkaar niet	17.50	17.50
18	016	Waddenweg Loenermark/Buikslotermeerple	1.25 - Bomen minder dan 15 m uit elkaar, toppen raken elkaar niet	13.50	13.50
19	017	Waddenweg zuiden van NPW	1.25 - Bomen minder dan 15 m uit elkaar, toppen raken elkaar niet	16.00	16.00
20	021	op/afrit NLW/IJdoornlaan ri IJtunnel	1.00 - Geen of weinig	12.00	12.00
21	022	op/afrit NLW/IJdoornlaan ri A10	1.00 - Geen of weinig	12.00	12.00
22	026	Singel	1.50 - Boomtoppen bedekken tenminste een derde van de weg	12.50	12.50



Invoergegevens rekenmodel SRM1  
bijdrage srm2

Cauberg-Huygen Raadgevende Ingenieurs BV

Model:Plan Situatie 2015 (GCN 2011)  
Listing of Wegen, for method Luchtvervuiling - CAR II

Nr	Naam	Omschrijving	NO2 Src1	NO2 Src2	fNO2 Src1	fNO2 Src2	PM10 Src1	PM10 Src2
1	002-O	NLW tussen IJdoornlaan en A10 O	0.00	0.00	0.17	0.05	0.00	0.00
2	002-W	NLW tussen IJdoornlaan en A10	6.86	0.00	0.17	0.05	0.80	0.00
3	003-O	NLW tussen NPW en IJdoornlaan	0.00	0.00	0.17	0.05	0.00	0.00
4	003-W	NLW tussen NPW en IJdoornlaan	0.62	0.00	0.17	0.05	0.07	0.00
5	004-O	NLW tussen IJtunnel en NPW	0.00	0.00	0.17	0.05	0.00	0.00
6	004-W	NLW tussen IJtunnel en NPW	0.37	0.00	0.17	0.05	0.04	0.00
7	007	IJdoornlaan tussen Kanaal en Singel	0.68	0.00	0.17	0.05	0.07	0.00
8	008	IJdoornlaan tussen op/afrit West en Singel	0.75	0.00	0.17	0.05	0.08	0.00
9	010-N	IJdoornlaan Cleyn/opafrit Oost	0.71	0.00	0.17	0.05	0.08	0.00
10	010-Z	IJdoornlaan Cleyn/opafrit Oost	0.00	0.00	0.17	0.05	0.00	0.00
11	011	IJdoornlaan tussen Hildsven en Cleyn	0.71	0.00	0.17	0.05	0.08	0.00
12	012-NW	IJdoornlaan tussen Drijverweg en Hildsven	0.08	0.00	0.17	0.05	0.09	0.00
13	012-ZO	IJdoornlaan tussen Drijverweg en Hildsven	0.00	0.00	0.17	0.00	0.00	0.00
14	013	IJdoornlaan tussen Drijverweg en Weeversweg	0.89	0.00	0.17	0.05	0.10	0.00
15	014-OW	NPW tussen NLW en Waddenweg	0.00	0.00	0.17	0.05	0.00	0.00
16	014-WO	NPW tussen NLW en Waddenweg	0.40	0.00	0.17	0.05	0.05	0.00
17	015	Waddenweg NPW Loenermark	0.43	0.00	0.17	0.05	0.05	0.00
18	016	Waddenweg Loenermark/Buikslotermeerple	0.48	0.00	0.17	0.05	0.05	0.00
19	017	Waddenweg zuiden van NPW	0.38	0.00	0.17	0.05	0.04	0.00
20	021	op/afrit NLW/IJdoornlaan ri IJtunnel	0.81	0.00	0.17	0.05	0.09	0.00
21	022	op/afrit NLW/IJdoornlaan ri A10	0.79	0.00	0.17	0.05	0.09	0.00
22	026	Singel	7.74	0.00	0.17	0.05	0.93	0.00

Invoergegevens rekenmodel SRM1  
rekeninstellingen

Cauberg-Huygen Raadgevende Ingenieurs BV

Model: Plan Situatie 2020 (GCN 2011)  
Lijst van model eigenschappen

Model eigenschap

---

Omschrijving	Plan Situatie 2020 (GCN 2011)
Verantwoordelijke	B.vanDriel
Modelgrenzen	(121224.59, 487736.10) - (127514.65, 493344.52)
Aangemaakt door	B.vanDriel op 13-11-2008
Laatst ingezien door	p.kerckhof op 5-8-2011
Model aangemaakt met	GeoAir V1.70
Originele database	--
Originele omschrijving	--
Geïmporteerd door	--
Definitief	--
verklaard door	--
Meteorologische conditie	Gemiddeld
Referentie jaar	2020
Zeezoutcorrectie	aan

Invoergegevens rekenmodel SRM1  
wegligging

Cauberg-Huygen Raadgevende Ingenieurs BV

Model:Plan Situatie 2020 (GCN 2011)  
Listing of Wegen, for method Luchtvervuiling - CAR II

Nr	Naam	Omschrijving	X-1	Y-1	X-n	Y-n
1	002-O	NLW tussen IJdoornlaan en A10	124659.49	491274.25	124118.08	490569.30
2	002-W	NLW tussen IJdoornlaan en A10	124643.53	491317.93	124102.03	490615.67
3	003-O	NLW tussen NPW en IJdoornlaan	123695.11	490027.89	124135.00	490597.50
4	003-W	NLW tussen NPW en IJdoornlaan	123670.53	490057.25	124110.49	490624.14
5	004-O	NLW tussen IJtunnel en NPW	123689.47	490016.61	123311.61	489418.81
6	004-W	NLW tussen IJtunnel en NPW	123661.54	490047.45	123281.98	489446.48
7	007	IJdoornlaan tussen Kanaal en Singel	123565.96	490880.46	123901.07	490712.90
8	008	IJdoornlaan tussen op/afrit West en Singel	123900.00	490709.00	124002.00	490662.00
9	010-N	IJdoornlaan Cleyn/opafrit Oost	124171.00	490559.00	124289.00	490456.00
10	010-Z	IJdoornlaan Cleyn/opafrit Oost	124165.67	490539.94	124283.74	490436.63
11	011	IJdoornlaan tussen Hildsven en Cleyn	124289.00	490456.00	124641.00	490245.00
12	012-NW	IJdoornlaan tussen Drijverweg en Hildsven	124641.00	490245.00	124778.00	490315.00
13	012-ZO	IJdoornlaan tussen Drijverweg en Hildsven	124655.20	490228.85	124791.38	490299.29
14	013	IJdoornlaan tussen Drijverweg en Weeversweg	124778.00	490315.00	124937.00	490240.00
15	014-OW	NPW tussen NLW en Waddenweg	123685.00	490035.00	123853.91	489919.83
16	014-WO	NPW tussen NLW en Waddenweg	123669.00	490012.00	123843.00	489901.00
17	015	Waddenweg NPW Loenermark	123862.00	489912.00	123952.00	490035.00
18	016	Waddenweg Loenermark/Buikslotermeerple	123952.00	490035.00	124128.00	490255.00
19	017	Waddenweg zuiden van NPW	123862.00	489912.00	123545.00	489322.00
20	021	op/afrit NLW/IJdoornlaan ri IJtunnel	124004.13	490666.36	124183.90	490927.02
21	022	op/afrit NLW/IJdoornlaan ri A10	124174.91	490558.49	124345.69	490801.18
22	026	Singel	123784.56	490775.51	123847.88	490884.06

Invoergegevens rekenmodel SRM1  
verkeersgegevens

Cauberg-Huygen Raadgevende Ingenieurs BV

Model: Plan Situatie 2020 (GCN 2011)  
Listing of Wegen, for method Luchtvervuiling - CAR II

Nr	Naam	Omschrijving	Intensiteit	Aantal-LV	Aantal-MV	Aantal-ZV	Aantal-CO	fStag.
1	002-O	NLW tussen IJdoornlaan en A10	0.00	23515.00	610.00	585.00	715.00	0.07
2	002-W	NLW tussen IJdoornlaan en A10	0.00	23515.00	610.00	585.00	715.00	0.07
3	003-O	NLW tussen NPW en IJdoornlaan	0.00	18780.00	487.50	467.50	390.00	0.07
4	003-W	NLW tussen NPW en IJdoornlaan	0.00	18780.00	487.50	467.50	390.00	0.07
5	004-O	NLW tussen IJtunnel en NPW	0.00	17797.50	462.50	442.50	422.50	0.07
6	004-W	NLW tussen IJtunnel en NPW	0.00	17797.50	462.50	442.50	422.50	0.07
7	007	IJdoornlaan tussen Kanaal en Singel	0.00	21725.00	565.00	540.00	670.00	0.07
8	008	IJdoornlaan tussen op/afrit West en Singel	0.00	20110.00	520.00	500.00	1070.00	0.07
9	010-N	IJdoornlaan Cleyn/opafrit Oost	0.00	12307.50	317.50	307.50	167.50	0.07
10	010-Z	IJdoornlaan Cleyn/opafrit Oost	0.00	12307.50	317.50	307.50	167.50	0.07
11	011	IJdoornlaan tussen Hildsven en Cleyn	0.00	14480.00	375.00	360.00	135.00	0.07
12	012-NW	IJdoornlaan tussen Drijverweg en Hildsven	0.00	3315.00	85.00	82.50	67.50	0.07
13	012-ZO	IJdoornlaan tussen Drijverweg en Hildsven	0.00	3315.00	85.00	82.50	67.50	0.07
14	013	IJdoornlaan tussen Drijverweg en Weeversweg	0.00	8170.00	210.00	205.00	465.00	0.07
15	014-WO	NPW tussen NLW en Waddenweg	0.00	9267.50	200.00	132.50	125.00	0.07
16	014-WO	NPW tussen NLW en Waddenweg	0.00	9267.50	200.00	132.50	125.00	0.07
17	015	Waddenweg NPW Loenermark	0.00	12850.00	275.00	185.00	240.00	0.07
18	016	Waddenweg Loenermark/Buikslotermeerple	0.00	8650.00	185.00	125.00	240.00	0.07
19	017	Waddenweg zuiden van NPW	0.00	9220.00	200.00	130.00	350.00	0.07
20	021	op/afrit NLW/IJdoornlaan ri IJtunnel	0.00	12785.00	330.00	320.00	310.00	0.07
21	022	op/afrit NLW/IJdoornlaan ri A10	0.00	15335.00	395.00	380.00	335.00	0.07
22	026	Singel	0.00	13440.00	290.00	190.00	180.00	0.07

Invoergegevens rekenmodel SRM1  
algemene parameters

Cauberg-Huygen Raadgevende Ingenieurs BV

Model:Plan Situatie 2020 (GCN 2011)  
Listing of Wegen, for method Luchtvervuiling - CAR II

Nr	Naam	Omschrijving	Snelheidsindicatie	Wegtype
1	002-O	NLW tussen IJdoornlaan en A10	Buitenweg	1 - Bebouwing aan beide zijden (3a)
2	002-W	NLW tussen IJdoornlaan en A10	Buitenweg	1 - Bebouwing aan beide zijden (3a)
3	003-O	NLW tussen NPW en IJdoornlaan	Buitenweg	3 - Half open gebied (4)
4	003-W	NLW tussen NPW en IJdoornlaan	Buitenweg	3 - Half open gebied (4)
5	004-O	NLW tussen IJtunnel en NPW	Buitenweg	3 - Half open gebied (4)
6	004-W	NLW tussen IJtunnel en NPW	Buitenweg	3 - Half open gebied (4)
7	007	IJdoornlaan tussen Kanaal en Singel	Normaal stadsverkeer	4 - Basis type (2)
8	008	IJdoornlaan tussen op/afrit West en Singel	Normaal stadsverkeer	1 - Bebouwing aan beide zijden (3a)
9	010-N	IJdoornlaan Cleyn/opafrit Oost	Normaal stadsverkeer	3 - Half open gebied (4)
10	010-Z	IJdoornlaan Cleyn/opafrit Oost	Normaal stadsverkeer	3 - Half open gebied (4)
11	011	IJdoornlaan tussen Hildsven en Cleyn	Normaal stadsverkeer	1 - Bebouwing aan beide zijden (3a)
12	012-NW	IJdoornlaan tussen Drijverweg en Hildsven	Normaal stadsverkeer	1 - Bebouwing aan beide zijden (3a)
13	012-ZO	IJdoornlaan tussen Drijverweg en Hildsven	Normaal stadsverkeer	1 - Bebouwing aan beide zijden (3a)
14	013	IJdoornlaan tussen Drijverweg en Weeversweg	Normaal stadsverkeer	1 - Bebouwing aan beide zijden (3a)
15	014-OW	NPW tussen NLW en Waddenweg	Normaal stadsverkeer	4 - Basis type (2)
16	014-WO	NPW tussen NLW en Waddenweg	Normaal stadsverkeer	4 - Basis type (2)
17	015	Waddenweg NPW Loenermark	Normaal stadsverkeer	1 - Bebouwing aan beide zijden (3a)
18	016	Waddenweg Loenermark/Buikslotermeerple	Normaal stadsverkeer	1 - Bebouwing aan beide zijden (3a)
19	017	Waddenweg zuiden van NPW	Normaal stadsverkeer	1 - Bebouwing aan beide zijden (3a)
20	021	op/afrit NLW/IJdoornlaan ri IJtunnel	Normaal stadsverkeer	1 - Bebouwing aan beide zijden (3a)
21	022	op/afrit NLW/IJdoornlaan ri A10	Normaal stadsverkeer	1 - Bebouwing aan beide zijden (3a)
22	026	Singel	Normaal stadsverkeer	2 - Bebouwing aan beide zijden (street canyon) (3b)

Invoergegevens rekenmodel SRM1  
algemene parameters

Cauberg-Huygen Raadgevende Ingenieurs BV

Model:Plan Situatie 2020 (GCN 2011)  
Listing of Wegen, for method Luchtvervuiling - CAR II

Nr	Naam	Omschrijving	Vegetation along road	Dist.L	Dist.R
1	002-O	NLW tussen IJdoornlaan en A10	1.00 - Geen of weinig	17.00	43.00
2	002-W	NLW tussen IJdoornlaan en A10	1.00 - Geen of weinig	42.00	15.00
3	003-O	NLW tussen NPW en IJdoornlaan	1.00 - Geen of weinig	13.00	13.00
4	003-W	NLW tussen NPW en IJdoornlaan	1.00 - Geen of weinig	13.00	13.00
5	004-O	NLW tussen IJtunnel en NPW	1.00 - Geen of weinig	23.00	23.00
6	004-W	NLW tussen IJtunnel en NPW	1.00 - Geen of weinig	13.00	13.00
7	007	IJdoornlaan tussen Kanaal en Singel	1.00 - Geen of weinig	14.50	14.50
8	008	IJdoornlaan tussen op/afrit West en Singel	1.25 - Bomen minder dan 15 m uit elkaar, toppen raken elkaar niet	13.00	13.00
9	010-N	IJdoornlaan Cleyn/opafrit Oost	1.25 - Bomen minder dan 15 m uit elkaar, toppen raken elkaar niet	13.00	13.00
10	010-Z	IJdoornlaan Cleyn/opafrit Oost	1.25 - Bomen minder dan 15 m uit elkaar, toppen raken elkaar niet	13.00	13.00
11	011	IJdoornlaan tussen Hildsven en Cleyn	1.00 - Geen of weinig	14.00	14.00
12	012-NW	IJdoornlaan tussen Drijverweg en Hildsven	1.25 - Bomen minder dan 15 m uit elkaar, toppen raken elkaar niet	13.50	13.50
13	012-ZO	IJdoornlaan tussen Drijverweg en Hildsven	1.25 - Bomen minder dan 15 m uit elkaar, toppen raken elkaar niet	13.50	13.50
14	013	IJdoornlaan tussen Drijverweg en Weeversweg	1.25 - Bomen minder dan 15 m uit elkaar, toppen raken elkaar niet	17.00	17.00
15	014-OW	NPW tussen NLW en Waddenweg	1.25 - Bomen minder dan 15 m uit elkaar, toppen raken elkaar niet	14.00	36.00
16	014-WO	NPW tussen NLW en Waddenweg	1.25 - Bomen minder dan 15 m uit elkaar, toppen raken elkaar niet	36.00	14.00
17	015	Waddenweg NPW Loenermark	1.25 - Bomen minder dan 15 m uit elkaar, toppen raken elkaar niet	13.50	13.50
18	016	Waddenweg Loenermark/Buikslotermeerple	1.25 - Bomen minder dan 15 m uit elkaar, toppen raken elkaar niet	13.50	13.50
19	017	Waddenweg zuiden van NPW	1.25 - Bomen minder dan 15 m uit elkaar, toppen raken elkaar niet	16.00	16.00
20	021	op/afrit NLW/IJdoornlaan ri IJtunnel	1.00 - Geen of weinig	12.00	12.00
21	022	op/afrit NLW/IJdoornlaan ri A10	1.00 - Geen of weinig	12.00	12.00
22	026	Singel	1.50 - Boomtoppen bedekken tenminste een derde van de weg	12.50	12.50

Invoergegevens rekenmodel SRM1  
bijdrage srm2

Cauberg-Huygen Raadgevende Ingenieurs BV

Model:Plan Situatie 2020 (GCN 2011)  
Listing of Wegen, for method Luchtvervuiling - CAR II

Nr	Naam	Omschrijving	NO2 Src1	NO2 Src2	fNO2 Src1	fNO2 Src2	PM10 Src1	PM10 Src2
1	002-O	NLW tussen IJdoornlaan en A10	0.00	0.00	0.19	0.05	0.00	0.00
2	002-W	NLW tussen IJdoornlaan en A10	4.48	0.00	0.19	0.05	0.73	0.00
3	003-O	NLW tussen NPW en IJdoornlaan	0.00	0.00	0.19	0.00	0.00	0.00
4	003-W	NLW tussen NPW en IJdoornlaan	0.38	0.00	0.19	0.05	0.06	0.00
5	004-O	NLW tussen IJtunnel en NPW	0.00	0.00	0.19	0.05	0.00	0.00
6	004-W	NLW tussen IJtunnel en NPW	0.23	0.00	0.19	0.05	0.04	0.00
7	007	IJdoornlaan tussen Kanaal en Singel	0.42	0.00	0.19	0.05	0.07	0.00
8	008	IJdoornlaan tussen op/afrit West en Singel	0.46	0.00	0.19	0.05	0.07	0.00
9	010-N	IJdoornlaan Cleyn/opafrit Oost	0.44	0.00	0.19	0.05	0.07	0.00
10	010-Z	IJdoornlaan Cleyn/opafrit Oost	0.00	0.00	0.19	0.00	0.00	0.00
11	011	IJdoornlaan tussen Hildsven en Cleyn	0.43	0.00	0.19	0.05	0.07	0.00
12	012-NW	IJdoornlaan tussen Drijverweg en Hildsven	0.49	0.00	0.19	0.05	0.08	0.00
13	012-ZO	IJdoornlaan tussen Drijverweg en Hildsven	0.00	0.00	0.19	0.00	0.00	0.00
14	013	IJdoornlaan tussen Drijverweg en Weeversweg	0.54	0.00	0.19	0.05	0.09	0.00
15	014-WO	NPW tussen NLW en Waddenweg	0.25	0.00	0.19	0.05	0.04	0.00
16	014-WO	NPW tussen NLW en Waddenweg	0.00	0.00	0.19	0.05	0.00	0.00
17	015	Waddenweg NPW Loenermark	0.26	0.00	0.19	0.05	0.04	0.00
18	016	Waddenweg Loenermark/Buikslotermeerple	0.30	0.00	0.19	0.05	0.05	0.00
19	017	Waddenweg zuiden van NPW	0.23	0.00	0.19	0.05	0.04	0.00
20	021	op/afrit NLW/IJdoornlaan ri IJtunnel	0.50	0.00	0.19	0.05	0.08	0.00
21	022	op/afrit NLW/IJdoornlaan ri A10	0.49	0.00	0.19	0.05	0.08	0.00
22	026	Singel	5.08	0.00	0.19	0.05	0.85	0.00

**Bijlage VI      Rekenresultaten SRM 1**

oplossingen zijn ons vak



Model: Plan Situatie 2011 (GCN2011) (Referentie jaar: 2011)

Id	Omschrijving	Jaargem. Conc.		Achtergrond	# Ovschr. grens		Ovschr grens?	
		Links	Rechts		Links	Rechts	Links	Rechts
002-O	NLW tussen IJdoornlaan en A10	41.87	*	26.40	0	*	Nee	*
002-W	NLW tussen IJdoornlaan en A10	*	42.57	26.40	*	0	*	Nee
003-O	NLW tussen NPW en IJdoornlaan	*	41.87	26.20	*	0	*	Nee
003-W	NLW tussen NPW en IJdoornlaan	41.87	*	26.20	0	*	Nee	*
004-O	NLW tussen IJtunnel en NPW	43.74	*	28.40	0	*	Nee	*
004-W	NLW tussen IJtunnel en NPW	*	43.74	28.40	*	0	*	Nee
007	IJdoornlaan tussen Kanaal en Singel	33.41	33.41	26.20	0	0	Nee	Nee
008	IJdoornlaan tussen op/afrit West en...	37.88	37.88	26.20	0	0	Nee	Nee
010-N	IJdoornlaan Cleyn/opafrit Oost	41.63	*	26.40	0	*	Nee	*
010-Z	IJdoornlaan Cleyn/opafrit Oost	*	41.63	26.40	*	0	*	Nee
011	IJdoornlaan tussen Hildsven en Cleyn	33.95	33.95	26.40	0	0	Nee	Nee
012-NW	IJdoornlaan tussen Drijverweg en Hi...	31.30	*	26.40	0	*	Nee	*
012-ZO	IJdoornlaan tussen Drijverweg en Hi...	*	31.30	26.40	*	0	*	Nee
013	IJdoornlaan tussen Drijverweg en W...	31.75	31.75	26.40	0	0	Nee	Nee
014-OW	NPW tussen NLW en Waddenweg	31.97	*	28.40	0	*	Nee	*
014-WO	NPW tussen NLW en Waddenweg	*	31.97	28.40	*	0	*	Nee
015	Waddenweg NPW Loenermark	35.71	35.71	28.40	0	0	Nee	Nee
016	Waddenweg Loenermark/Buiksloter...	32.93	32.93	26.40	0	0	Nee	Nee
017	Waddenweg zuiden van NPW	34.08	34.08	28.40	0	0	Nee	Nee
021	op/afrit NLW/IJdoornlaan ri IJtunnel	33.65	33.65	26.40	0	0	Nee	Nee
022	op/afrit NLW/IJdoornlaan ri A10	32.51	32.51	26.40	0	0	Nee	Nee
026	Singel	40.39	40.39	26.20	0	0	Nee	Nee

Model: Plan Situatie 2011 (GCN2011) (Referentie jaar: 2011)

Id	Omschrijving	Jaargem. Conc.		Achtergrond	# Ovschr. grens		Ovschr grens?	
		Links	Rechts		Links	Rechts	Links	Rechts
002-O	NLW tussen IJdoornlaan en A10	21.25	*	18.90	16	*	Nee	*
002-W	NLW tussen IJdoornlaan en A10	*	21.39	18.90	*	16	*	Nee
003-O	NLW tussen NPW en IJdoornlaan	*	21.57	18.90	*	16	*	Nee
003-W	NLW tussen NPW en IJdoornlaan	21.57	*	18.90	16	*	Nee	*
004-O	NLW tussen IJtunnel en NPW	22.49	*	19.80	19	*	Nee	*
004-W	NLW tussen IJtunnel en NPW	*	22.49	19.80	*	19	*	Nee
007	IJdoornlaan tussen Kanaal en Singel	20.27	20.27	18.90	13	13	Nee	Nee
008	IJdoornlaan tussen op/afrit West en...	21.26	21.26	18.90	16	16	Nee	Nee
010-N	IJdoornlaan Cleyn/opafrit Oost	23.26	*	18.90	22	*	Nee	*
010-Z	IJdoornlaan Cleyn/opafrit Oost	*	23.26	18.90	*	22	*	Nee
011	IJdoornlaan tussen Hildsven en Cleyn	20.46	20.46	18.90	13	13	Nee	Nee
012-NW	IJdoornlaan tussen Drijverweg en Hi...	19.80	*	18.90	12	*	Nee	*
012-ZO	IJdoornlaan tussen Drijverweg en Hi...	*	19.80	18.90	*	12	*	Nee
013	IJdoornlaan tussen Drijverweg en W...	19.81	19.81	18.90	12	12	Nee	Nee
014-OW	NPW tussen NLW en Waddenweg	20.51	*	19.80	13	*	Nee	*
014-WO	NPW tussen NLW en Waddenweg	*	20.51	19.80	*	13	*	Nee
015	Waddenweg NPW Loenermark	21.30	21.30	19.80	16	16	Nee	Nee
016	Waddenweg Loenermark/Buiksloter...	20.17	20.17	18.90	13	13	Nee	Nee
017	Waddenweg zuiden van NPW	20.91	20.91	19.80	15	15	Nee	Nee
021	op/afrit NLW/IJdoornlaan ri IJtunnel	20.33	20.33	18.90	13	13	Nee	Nee
022	op/afrit NLW/IJdoornlaan ri A10	20.04	20.04	18.90	12	12	Nee	Nee
026	Singel	21.31	21.31	18.90	16	16	Nee	Nee

Model: Plan Situatie 2015 (GCN 2011) (Referentie jaar: 2015)

Id	Omschrijving	Jaargem. Conc.		Achtergrond	# Ovschr. grens		Ovschr grens?	
		Links	Rechts		Links	Rechts	Links	Rechts
002-O	NLW tussen IJdoornlaan en A10 O	36.86	*	23.60	0	*	Nee	*
002-W	NLW tussen IJdoornlaan en A10	*	37.54	23.60	*	0	*	Nee
003-O	NLW tussen NPW en IJdoornlaan	*	38.36	23.50	*	0	*	Nee
003-W	NLW tussen NPW en IJdoornlaan	38.36	*	23.50	0	*	Nee	*
004-O	NLW tussen IJtunnel en NPW	36.16	*	25.70	0	*	Nee	*
004-W	NLW tussen IJtunnel en NPW	*	36.16	25.70	*	0	*	Nee
007	IJdoornlaan tussen Kanaal en Singel	29.54	29.54	23.50	0	0	Nee	Nee
008	IJdoornlaan tussen op/afrit West en...	33.81	33.81	23.50	0	0	Nee	Nee
010-N	IJdoornlaan Cleyn/opafrit Oost	35.00	*	23.60	0	*	Nee	*
010-Z	IJdoornlaan Cleyn/opafrit Oost	*	35.00	23.60	*	0	*	Nee
011	IJdoornlaan tussen Hildsven en Cleyn	28.50	28.50	23.60	0	0	Nee	Nee
012-NW	IJdoornlaan tussen Drijverweg en Hi...	26.32	*	23.60	0	*	Nee	*
012-ZO	IJdoornlaan tussen Drijverweg en Hi...	*	26.32	23.60	*	0	*	Nee
013	IJdoornlaan tussen Drijverweg en W...	27.85	27.85	23.60	0	0	Nee	Nee
014-OW	NPW tussen NLW en Waddenweg	29.66	*	25.70	0	*	Nee	*
014-WO	NPW tussen NLW en Waddenweg	*	29.66	25.70	*	0	*	Nee
015	Waddenweg NPW Loenermark	29.85	29.85	25.70	0	0	Nee	Nee
016	Waddenweg Loenermark/Buiksloter...	27.66	27.66	23.60	0	0	Nee	Nee
017	Waddenweg zuiden van NPW	29.65	29.65	25.70	0	0	Nee	Nee
021	op/afrit NLW/IJdoornlaan ri IJtunnel	29.84	29.84	23.60	0	0	Nee	Nee
022	op/afrit NLW/IJdoornlaan ri A10	28.59	28.59	23.60	0	0	Nee	Nee
026	Singel	37.50	37.50	23.50	0	0	Nee	Nee

Model: Plan Situatie 2015 (GCN 2011) (Referentie jaar: 2015)

Id	Omschrijving	Jaargem. Conc.		Achtergrond	# Ovschr. grens		Ovschr grens?	
		Links	Rechts		Links	Rechts	Links	Rechts
002-O	NLW tussen IJdoornlaan en A10 O	19.81	*	17.90	12	*	Nee	*
002-W	NLW tussen IJdoornlaan en A10	*	19.94	17.90	*	12	*	Nee
003-O	NLW tussen NPW en IJdoornlaan	*	20.30	17.90	*	13	*	Nee
003-W	NLW tussen NPW en IJdoornlaan	20.30	*	17.90	13	*	Nee	*
004-O	NLW tussen IJtunnel en NPW	20.34	*	18.70	13	*	Nee	*
004-W	NLW tussen IJtunnel en NPW	*	20.34	18.70	*	13	*	Nee
007	IJdoornlaan tussen Kanaal en Singel	19.02	19.02	17.90	10	10	Nee	Nee
008	IJdoornlaan tussen op/afrit West en...	19.93	19.93	17.90	12	12	Nee	Nee
010-N	IJdoornlaan Cleyn/opafrit Oost	20.36	*	17.90	13	*	Nee	*
010-Z	IJdoornlaan Cleyn/opafrit Oost	*	20.36	17.90	*	13	*	Nee
011	IJdoornlaan tussen Hildsven en Cleyn	18.83	18.83	17.90	9	9	Nee	Nee
012-NW	IJdoornlaan tussen Drijverweg en Hi...	18.49	*	17.90	9	*	Nee	*
012-ZO	IJdoornlaan tussen Drijverweg en Hi...	*	18.49	17.90	*	9	*	Nee
013	IJdoornlaan tussen Drijverweg en W...	18.63	18.63	17.90	9	9	Nee	Nee
014-OW	NPW tussen NLW en Waddenweg	19.54	*	18.70	11	*	Nee	*
014-WO	NPW tussen NLW en Waddenweg	*	19.54	18.70	*	11	*	Nee
015	Waddenweg NPW Loenermark	19.57	19.57	18.70	11	11	Nee	Nee
016	Waddenweg Loenermark/Buiksloter...	18.71	18.71	17.90	9	9	Nee	Nee
017	Waddenweg zuiden van NPW	19.49	19.49	18.70	11	11	Nee	Nee
021	op/afrit NLW/IJdoornlaan ri IJtunnel	19.09	19.09	17.90	10	10	Nee	Nee
022	op/afrit NLW/IJdoornlaan ri A10	18.81	18.81	17.90	9	9	Nee	Nee
026	Singel	20.48	20.48	17.90	13	13	Nee	Nee

Model: Plan Situatie 2020 (GCN 2011) (Referentie jaar: 2020)

Id	Omschrijving	Jaargem. Conc.		Achtergrond	# Ovschr. grens		Ovschr grens?	
		Links	Rechts		Links	Rechts	Links	Rechts
002-O	NLW tussen IJdoornlaan en A10	28.20	*	19.60	0	*	Nee	*
002-W	NLW tussen IJdoornlaan en A10	*	28.61	19.60	*	0	*	Nee
003-O	NLW tussen NPW en IJdoornlaan	*	28.56	19.70	*	0	*	Nee
003-W	NLW tussen NPW en IJdoornlaan	28.56	*	19.70	0	*	Nee	*
004-O	NLW tussen IJtunnel en NPW	27.80	*	21.60	0	*	Nee	*
004-W	NLW tussen IJtunnel en NPW	*	27.80	21.60	*	0	*	Nee
007	IJdoornlaan tussen Kanaal en Singel	23.82	23.82	19.70	0	0	Nee	Nee
008	IJdoornlaan tussen op/afrit West en...	26.44	26.44	19.70	0	0	Nee	Nee
010-N	IJdoornlaan Cleyn/opafrit Oost	28.19	*	19.60	0	*	Nee	*
010-Z	IJdoornlaan Cleyn/opafrit Oost	*	28.19	19.60	*	0	*	Nee
011	IJdoornlaan tussen Hildsven en Cleyn	22.80	22.80	19.60	0	0	Nee	Nee
012-NW	IJdoornlaan tussen Drijverweg en Hi...	21.87	*	19.60	0	*	Nee	*
012-ZO	IJdoornlaan tussen Drijverweg en Hi...	*	21.87	19.60	*	0	*	Nee
013	IJdoornlaan tussen Drijverweg en W...	22.24	22.24	19.60	0	0	Nee	Nee
014-OW	NPW tussen NLW en Waddenweg	24.11	*	21.60	0	*	Nee	*
014-WO	NPW tussen NLW en Waddenweg	*	24.11	21.60	*	0	*	Nee
015	Waddenweg NPW Loenermark	24.77	24.77	21.60	0	0	Nee	Nee
016	Waddenweg Loenermark/Buiksloter...	22.03	22.03	19.60	0	0	Nee	Nee
017	Waddenweg zuiden van NPW	23.86	23.86	21.60	0	0	Nee	Nee
021	op/afrit NLW/IJdoornlaan ri IJtunnel	23.15	23.15	19.60	0	0	Nee	Nee
022	op/afrit NLW/IJdoornlaan ri A10	23.66	23.66	19.60	0	0	Nee	Nee
026	Singel	29.87	29.87	19.70	0	0	Nee	Nee

Model: Plan Situatie 2020 (GCN 2011) (Referentie jaar: 2020)

Id	Omschrijving	Jaargem. Conc.		Achtergrond	# Ovschr. grens		Ovschr grens?	
		Links	Rechts		Links	Rechts	Links	Rechts
002-O	NLW tussen IJdoornlaan en A10	18.36	*	16.70	8	*	Nee	*
002-W	NLW tussen IJdoornlaan en A10	*	18.46	16.70	*	9	*	Nee
003-O	NLW tussen NPW en IJdoornlaan	*	18.59	16.70	*	9	*	Nee
003-W	NLW tussen NPW en IJdoornlaan	18.59	*	16.70	9	*	Nee	*
004-O	NLW tussen IJtunnel en NPW	18.71	*	17.40	9	*	Nee	*
004-W	NLW tussen IJtunnel en NPW	*	18.71	17.40	*	9	*	Nee
007	IJdoornlaan tussen Kanaal en Singel	17.79	17.79	16.70	7	7	Nee	Nee
008	IJdoornlaan tussen op/afrit West en...	18.52	18.52	16.70	9	9	Nee	Nee
010-N	IJdoornlaan Cleyn/opafrit Oost	19.28	*	16.70	10	*	Nee	*
010-Z	IJdoornlaan Cleyn/opafrit Oost	*	19.28	16.70	*	10	*	Nee
011	IJdoornlaan tussen Hildsven en Cleyn	17.56	17.56	16.70	7	7	Nee	Nee
012-NW	IJdoornlaan tussen Drijverweg en Hi...	17.27	*	16.70	6	*	Nee	*
012-ZO	IJdoornlaan tussen Drijverweg en Hi...	*	17.27	16.70	*	6	*	Nee
013	IJdoornlaan tussen Drijverweg en W...	17.34	17.34	16.70	6	6	Nee	Nee
014-OW	NPW tussen NLW en Waddenweg	18.14	*	17.40	8	*	Nee	*
014-WO	NPW tussen NLW en Waddenweg	*	18.14	17.40	*	8	*	Nee
015	Waddenweg NPW Loenermark	18.34	18.34	17.40	8	8	Nee	Nee
016	Waddenweg Loenermark/Buiksloter...	17.38	17.38	16.70	6	6	Nee	Nee
017	Waddenweg zuiden van NPW	18.03	18.03	17.40	8	8	Nee	Nee
021	op/afrit NLW/IJdoornlaan ri IJtunnel	17.63	17.63	16.70	7	7	Nee	Nee
022	op/afrit NLW/IJdoornlaan ri A10	17.79	17.79	16.70	7	7	Nee	Nee
026	Singel	19.34	19.34	16.70	10	10	Nee	Nee