

# Oplegvel Collegebesluit

Portefeuille M. Divendal
Auteur Mevr. A.M. Schneider
Telefoon 5113916 E-mail: a.schneider@haarlem.nl
WZ/OGV Reg.nr. 2009/248870
bijlagen kopiëren GEEN
B & W-vergadering van 12 januari 2010

## Onderwerp

Openstelling Waarderbrug

## DOEL: Besluiten

Het nemen van verkeersbesluiten is een bevoegdheid van het college. Het college heeft de commissie in een brief van 9 september 2009 en van 24 november 2009 op de hoogte gehouden van de voortgang van de openstelling en van het bezwaar van de Stichting Milieu en Natuur Kennemerland tegen de bouwvergunning van de Schoterbrug. Bij deze nota zijn de resultaten van de verkeers- en luchtkwaliteitsonderzoeken en een tekening van de nieuwe situatie gevoegd. Middels deze nota wordt de commissie geïnformeerd over de uitkomsten van de onderzoeken en over het vervolgproces.

---

## B&W

1. Het college besluit tot openstelling van de Waarderbrug voor fietsers in beide richtingen en voor autoverkeer alleen vanuit het westen, het is daarbij voor vrachtverkeer niet toegestaan om gebruik te maken van de brug
2. Het besluit heeft geen financiële consequenties
3. De betrokkenen (SMNK, omwonenden, ondernemers) ontvangen na besluitvorming informatie over dit besluit; de media krijgen een persbericht
4. Het besluit van het college wordt ter informatie gestuurd aan de commissie Beheer

# Collegebesluit

**Onderwerp:** Beperkte heropenstelling Waarderbrug

**Reg. Nummer:** WZ/OGV Reg.nr. 2009/248870

## 1. Inleiding

Na de opening van de Schoterbrug is overeenkomstig de motie van de gemeenteraad van 21 –12-2005 de Waarderbrug afgesloten voor autoverkeer. In de praktijk blijkt dat de buurten (met name ten noorden) aangrenzend aan de Waarderbrug hinder ondervinden van deze maatregel. Mensen, afkomstig van het westelijk deel van Haarlem Noord, die voorheen via de Waarderbrug de Waarderpolder konden bereiken, rijden nu om, over de Schoterbrug. Ook ondernemers in de Waarderpolder blijven een pleidooi houden om de Waarderbrug weer open te stellen. Het college heeft besloten om te laten onderzoeken of de Waarderbrug toch, met inachtneming van de argumenten op basis waarop de raad had besloten de Waarderbrug voor autoverkeer te sluiten, *beperkt* opengesteld kan worden.

De uitkomst van het onderzoek heeft op zich laten wachten, omdat er nog een bezwaarprocedure loopt van de Stichting Milieu en Natuur Kennemerland tegen de gemeente op de bouwvergunning van Schoterbrug. Dit bezwaar gaat over de luchtkwaliteit en de verkeerscijfers waarmee deze berekend is. Het college heeft de commissie in een brief van 9 september 2009 en van 24 november 2009 op de hoogte gehouden van de voortgang van die procedure (bijlage 5 en 6). Het college heeft verschillende onderzoeken moeten laten uitvoeren om aan te tonen dat door de openstelling van de Schoterbrug de normen voor de luchtkwaliteit niet wordt overschreden.

Als de Waarderbrug weer wordt opengesteld (onder voorwaarden) wil het college er eveneens zeker van zijn dat dit niet leidt tot overschrijding van de normen voor de luchtkwaliteit. Uit het daartoe uitgevoerde aanvullende onderzoek (bijlage 1,2 en 3) is gebleken dat ook met deze (beperkte) heropenstelling van van de Waarderbrug wordt voldaan aan alle luchtkwaliteitsnormen.

## 2. Besluitpunten college

1. Het college besluit tot openstelling van de Waarderbrug voor fietsers in beide richtingen en voor autoverkeer alleen vanuit het westen, het is daarbij voor vrachtverkeer niet toegestaan om gebruik te maken van de brug.
2. Het besluit heeft geen financiële consequenties
3. De betrokkenen (SMNK, omwonenden, ondernemers) ontvangen na besluitvorming informatie over dit besluit; de media krijgen een persbericht
4. Het besluit van het college wordt ter informatie gestuurd aan de commissieBeheer

## 3. Beoogd resultaat

Het heropenstellen van de Waarderbrug voor personenauto's in één richting naast de veilige openstelling van de brug voor fietsers in twee richtingen, biedt mogelijkheden tot ontlasting van verkeersdruk in de aanliggende wijken. Er hoeven minder onnodige kilometers gereden te worden om de polder in te komen. Het college streeft naar een optimale benutting van de ontsluitingswegen van de Waarderpolder en met de heropenstelling van de Waarderbrug voor autoverkeer in oostelijke richting komt de gemeente hier weer een stap verder mee .

#### 4. Argumenten

Met de sluiting voor autoverkeer beoogde de Raad primair de bevordering van het fietsverkeer, door het vergroten van de veiligheid en het comfort over deze route. Voor het college staat daarom voorop dat de Waarderbrug ook na heropenstelling een veel veiliger en prettiger route moet zijn dan in het verleden. Het college wil daarom geen vrachtverkeer toelaten op de Waarderbrug, en voor de fietsers moeten twee ruime, duidelijk onderscheiden fietsstroken beschikbaar zijn. Omdat het brugdeel te smal is voor twee rijstroken en twee fietsstroken, blijft er slechts ruimte voor één rijstrook over. Deze kan of in één of (beurtelings) in twee richtingen benut worden.

De afname van het aantal rijstroken van twee (in twee richtingen) naar één leidt er toe dat de brug minder autoverkeer aan kan. Dit zou spoedig tot hernieuwde stremmingen en onveilige situaties gaan leiden. De meest eenvoudige en voor het verkeer meest heldere oplossing in deze situatie is om op de Waarderbrug éénrichtingsverkeer in te voeren van west naar oost (Waarderpolder in). Wellicht is het ook mogelijk om de rijrichtingen in de ochtend alleen de Waarderpolder *in* te maken en in de middagperiode alleen de Waarderpolder *uit*. Deze laatste optie vergt echter nog nader onderzoek naar verkeerskundig en technische haalbaarheid en kan daarom niet op korte termijn worden geëffectueerd. Daarbij vinden er komend jaar werkzaamheden aan de kademuur van de Spaarndamseweg plaats, wordt de Spaarndamseweg opnieuw ingericht en vindt de sanering van het Deli-terrein plaats. Naast de verkeerstechnische bezwaren is er daardoor op korte termijn onvoldoende ruimte op de Spaarndamseweg om deze wisselvariant op dit moment mogelijk te maken.

Het afsluiten van de Waarderbrug vond mede plaats om de luchtkwaliteit te bevorderen door vermindering van de uitstoot. Enerzijds door bevordering voor de keuze van de fiets boven de auto. Anderzijds door het maximaliseren van de met de *Schoterbrug* beoogde verplaatsing van uitstoot nabij woonomgevingen (Spaarndamseweg, Waarderhaven) naar een minder gevoelige omgeving, door routes via de Waarderbrug te verhinderen.

Vooraf door de verbetering in de luchtkwaliteit die de laatste jaren optreedt (vooral Europese en Rijksmaatregelen), is het nu voor de luchtkwaliteit langs de Spaarndamseweg en Waarderhaven niet langer noodzakelijk de Waarderbrug geheel af te sluiten, zoals blijkt uit het aanvullend onderzoek (bijlage3). Dit geldt temeer omdat uit onderzoek (bijlage2) blijkt dat de verkeersverschuiving beperkt blijft en er bovendien geen vrachtverkeer wordt toegestaan. Voor de uitstoot als geheel (luchtverontreiniging, CO<sub>2</sub>) is een omrijden via de Schoterbrug bovendien evenmin gunstig.

Voor wat betreft de bevordering van het fietsgebruik geldt dat het aantrekkelijk en veilig maken van het fietsverkeer naar onze mening voldoende gewaarborgd is op de door ons voorgestelde wijze (zie 5. kanttekeningen). Het onaantrekkelijk maken van de keuze voor de auto door het afsluiten van de kortste route voegt daar weinig aan toe voor de keuze voor de fiets. Dit omdat het alternatief van de omrijroute met auto aanwezig blijft, die dan bovendien tot meer uitstoot leidt.

Het afsluiten van de Waarderbrug is als maatregel voor de luchtkwaliteit ook opgenomen in het Regionaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit Noordvleugel ("RSL") en het overkoepelende Nationale Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit. Op grond van het bovenstaande, en de

berekeningen in het aanvullend onderzoek luchtkwaliteit, worden de met het RSL beoogde doelen echter evengoed bereikt met een slechts beperkt voor auto's opengestelde Waarderbrug zoals wij dit nu voorstellen. Wij kunnen dus ook bij de beperkte heropening voldoen aan onze verplichtingen en zullen de formulering van de maatregel in het RSL /NSL laten aanpassen volgens de daarvoor voorgeschreven werkwijze.

Het bovenstaande is ook van toepassing op de Haarlemse klimaatdoelstellingen, waarvan de bevordering van het fietsgebruik eveneens deel uitmaakt. De bevordering van het gebruik van de fiets zal bereikt worden door het aanbieden van een veiliger en prettiger fietsroute, waaraan een beperkt gebruik door auto's onder de genoemde voorwaarden niet in de weg staat. Het omrijden via de Schoterbrug indien toch voor de auto gekozen wordt is zelfs nadelig voor de CO2 uitstoot en het klimaat.

De openstelling van de Waarderbrug op een fietsvriendelijke wijze ontsluit de Waarderpolder beter voor de gebruikers per fiets en voor personenauto's. Er komen fietsstroken die door middel van belijning afgescheiden zijn van de rijweg, vrachtwagens mogen geen gebruik maken van de Waarderbrug en de verkeersregelinstallatie wordt zo afgesteld dat de fietsers veilig de Spaarndamseweg over kunnen steken om de Waarderbrug te bereiken. Na openstelling heeft de politie extra mensen beschikbaar om op naleven van de regels te controleren. Waar mogelijk worden de fietsstroken in rood asfalt aangebracht zodat deze beter opvallen.

#### **5. Uitvoering**

Na het besluit van het college wordt het verkeersbesluit gepubliceerd en wordt het besluit uitgevoerd. Omwonenden ontvangen een brief over de openstelling van de Waarderbrug en de wijze waarop de gemeente dit realiseert.

#### **6. Bijlagen**

Bij het collegebesluit horen 5 bijlagen. Bijlage 1) Effect heropenstelling Waarderbrug voor autoverkeer, 2) Effect heropenstelling Waarderbrug in één richting, 3), Aanvullend luchtkwaliteitsonderzoek Schoterbrug te Haarlem: eenrichtingsverkeer Waarderbrug. 4) brief aan commissie dd. 9 september 2009, 5) brief aan commissie dd 24 november 2009.

De rapporten en brieven kunnen ter inzage worden gelegd.

Het college van burgemeester en wethouders

de secretaris

de burgemeester

Gemeente Haarlem

# Effect (her)openstelling Waarderbrug voor autoverkeer

Gemeente Haarlem

# Effect (her)openstelling Waarderbrug voor autoverkeer

Datum 7 december 2009

Kenmerk HLM097/Wrj/1161

Eerste versie

## Documentatiepagina

Oprachtgever(s) Gemeente Haarlem

Titel rapport Effect (her)openstelling  
Waarderbrug voor autoverkeer

Kenmerk HLM097/Wrj/1161

Datum publicatie 7 december 2009

Projectteam opdrachtgever(s) de heren J. Bakker en M. Plantaz

Projectteam Goudappel Coffeng de heren J.A. Waagmeester, HW.M. Pijnappels en A. Kwant

Projectomschrijving Vergelijking van de verkeerscirculatie in een situatie zonder Waarderbrug (voor autoverkeer) en een situatie waarin de Waarderbrug weer opengesteld wordt, echter met beperkte capaciteit en gesloten voor vrachtverkeer.

Trefwoorden verkeersmodellen, modelprognoses, modelanalyses

	Inhoud	Pagina
1	<b>Inleiding</b>	1
2	<b>Effecten (her)openstelling Waarderbrug</b>	2
2.1	Situatie 2010	2
2.2	Situatie 2015	3
2.3	Situatie 2020	6
3	<b>Conclusies</b>	7
	<b>Afbeeldingen</b>	
1.	Prognosevariant 2010, met beperkte capaciteit Waarderbrug, Intensiteit (doorsnee x100), motorvoertuigen, etmaal	
2.	Prognosevariant 2015, met beperkte capaciteit Waarderbrug, Intensiteit (doorsnee x100), motorvoertuigen, etmaal	
3.	Prognosevariant 2020, met beperkte capaciteit Waarderbrug, Intensiteit (doorsnee x100), motorvoertuigen, etmaal	
4.	Prognosevariant 2010, met beperkte capaciteit Waarderbrug, tov. 2010-variant zonder Waarderbrug (in%), motorvoertuigen, etmaal	
5.	Prognosevariant 2015, met beperkte capaciteit Waarderbrug, tov. 2015-variant zonder Waarderbrug (in%), motorvoertuigen, etmaal	
6.	Prognosevariant 2020, met beperkte capaciteit Waarderbrug, tov. 2020-variant zonder Waarderbrug (in%), motorvoertuigen, etmaal	



## 1 Inleiding

Na de opening van de Schoterbrug is de Waarderbrug sinds 22 juni 2009 afgesloten voor autoverkeer. Het doel daarvan is het gebruik van de auto voor korte ritten in Haarlem-Noord te ontmoedigen. Tegelijkertijd biedt de Waarderbrug nu een ruimere en veiliger verbinding voor langzaam verkeer. Een aantal bewoners en ondernemers heeft echter kritisch gereageerd op het besluit om de Waarderbrug af te sluiten voor autoverkeer. Daarom heeft het college van B&W besloten om de nieuwe situatie te evalueren en te onderzoeken in hoeverre een (beperkte) heropenstelling van de Waarderbrug een reële mogelijkheid is.

Als de Waarderbrug volledig opengesteld zou worden, zou deze brug door de groei van het aantal arbeidsplaatsen in Waarderpolder al snel weer net zo druk worden als in het verleden. Die situatie is ongewenst, mede in verband met de gewenste kwaliteit en veiligheid voor langzaam verkeer. Daarom wordt nu het effect onderzocht van een gedeeltelijke heropenstelling van de Waarderbrug:

- De Waarderbrug wordt (blijft) gesloten voor vrachtverkeer.
- Er wordt uitgegaan van één rijstrook op de Waarderbrug die afwisselend gebruikt kan worden door verkeer in oostelijke en verkeer in westelijke richting (Waarderpolder in en Waarderpolder uit).

De situatie op de Catharijnebrug geldt hiervoor als referentie. Net als bij de Catharijnebrug worden de twee oude rijstroken voor autoverkeer vervangen door één rijstrook voor auto's en twee fietsstroken, zodat de verkeersveiligheid voor de fiets op de brug verbetert.

In dit rapport wordt de verkeerscirculatie in een situatie met een dergelijke 'beperkte' Waarderbrug vergeleken met de situatie zonder Waarderbrug (voor autoverkeer). Wat gebeurt er als de Waarderbrug met een vrachtverkeersverbod en een aangepaste capaciteit weer open gaat voor autoverkeer: waar wordt het dan drukker en waar rustiger? Deze analyse wordt uitgevoerd voor de jaren 2010, 2015 en 2020.

In hoofdstuk 2 worden de resultaten van de analyse verwoord. In hoofdstuk 3 worden de belangrijkste conclusies kort samengevat. Voor meer algemene informatie over de werking, input en output van het verkeersmodel wordt verwezen naar de rapportage 'Toelichting modelgegevens Waarderpolder/Schoterbrug'.

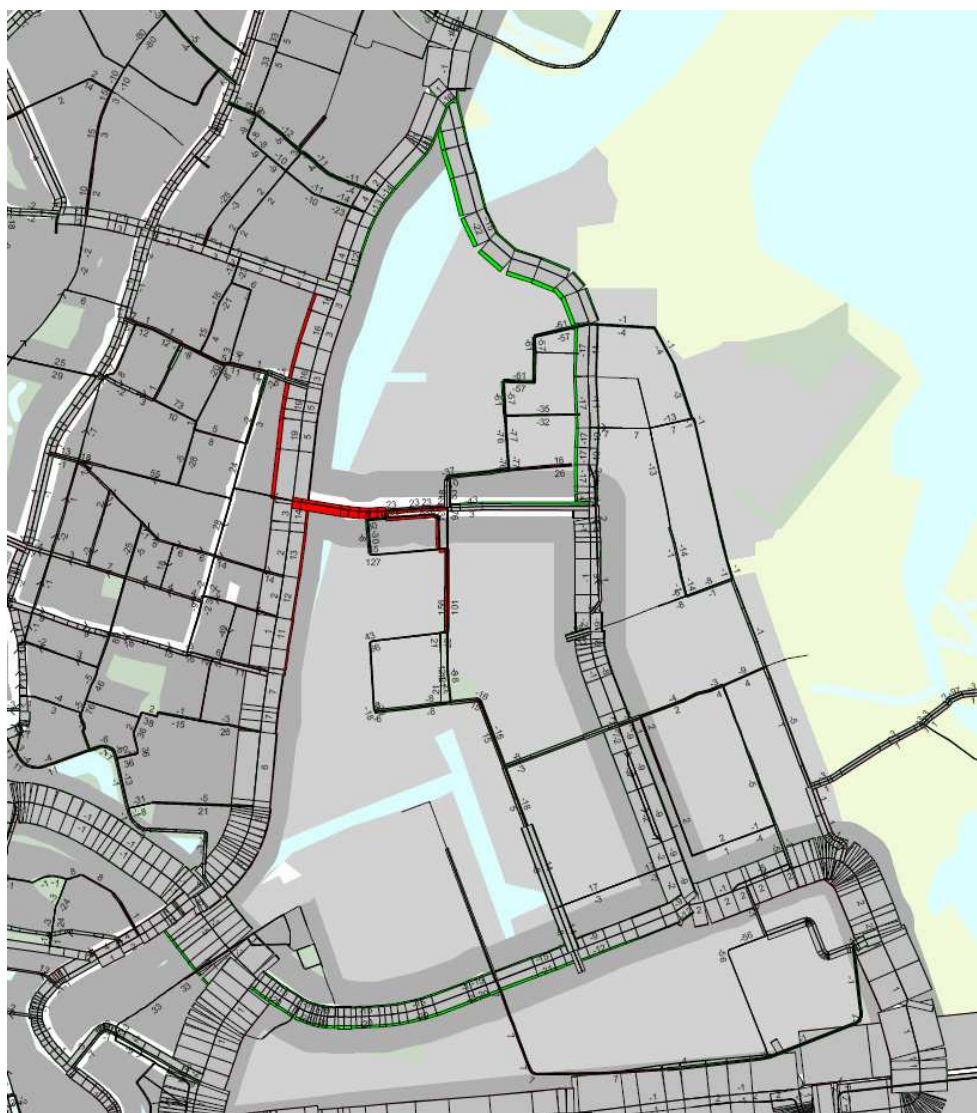
## 2 Effecten (her)openstelling Waarderbrug

### 2.1 Situatie 2010

Gedeeltelijke heropenstelling van de Waarderbrug voor autoverkeer leidt in de eerste plaats tot minder grote verkeersstromen op de andere verbindingen over het Spaarne:

- via de Waarderweg (ten noorden van de Industrieweg) en de Schoterbrug;
- en via de Oudeweg.

Op deze wegen vermindert het verkeer met 15 tot 20% (groen in onderstaande figuur). De grootste toename van verkeer zit op de routes naar de Waarderbrug toe (rood in onderstaande figuur).



*Vershil situatie 2010 mét en 2010 zonder Waarderbrug*

Op de Waarderbrug zelf komen in 2010 5.500 motorvoertuigen per etmaal (mvt/etm) te rijden. Ter vergelijking: in 2004 maakten bijna 13.000 mvt/etm gebruik van de Waarderbrug.

Ook op de aansluitende wegvakken van de Spaarndamseweg neemt het verkeer toe als de Waarderbrug weer gedeeltelijk opengesteld wordt, vooral tussen de Zaanenstraat en de Paul Krugerkade. Naarmate men verder van de Waarderbrug af komt, ebt dit effect weg. Op het meest zuidelijke deel van de Spaarndamseweg zijn de effecten bijvoorbeeld heel klein, omdat positieve en negatieve effecten elkaar opheffen. Op het zuidelijke deel van de Spaarndamseweg rijdt bijvoorbeeld meer verkeer vanaf Prinsen Bolwerk naar de Waarderbrug, maar juist minder verkeer van Haarlem-Noord naar Waarderpolder (dat nu immers niet meer via Spaarndamseweg/Prinsenburg/Oudeweg hoeft te rijden).

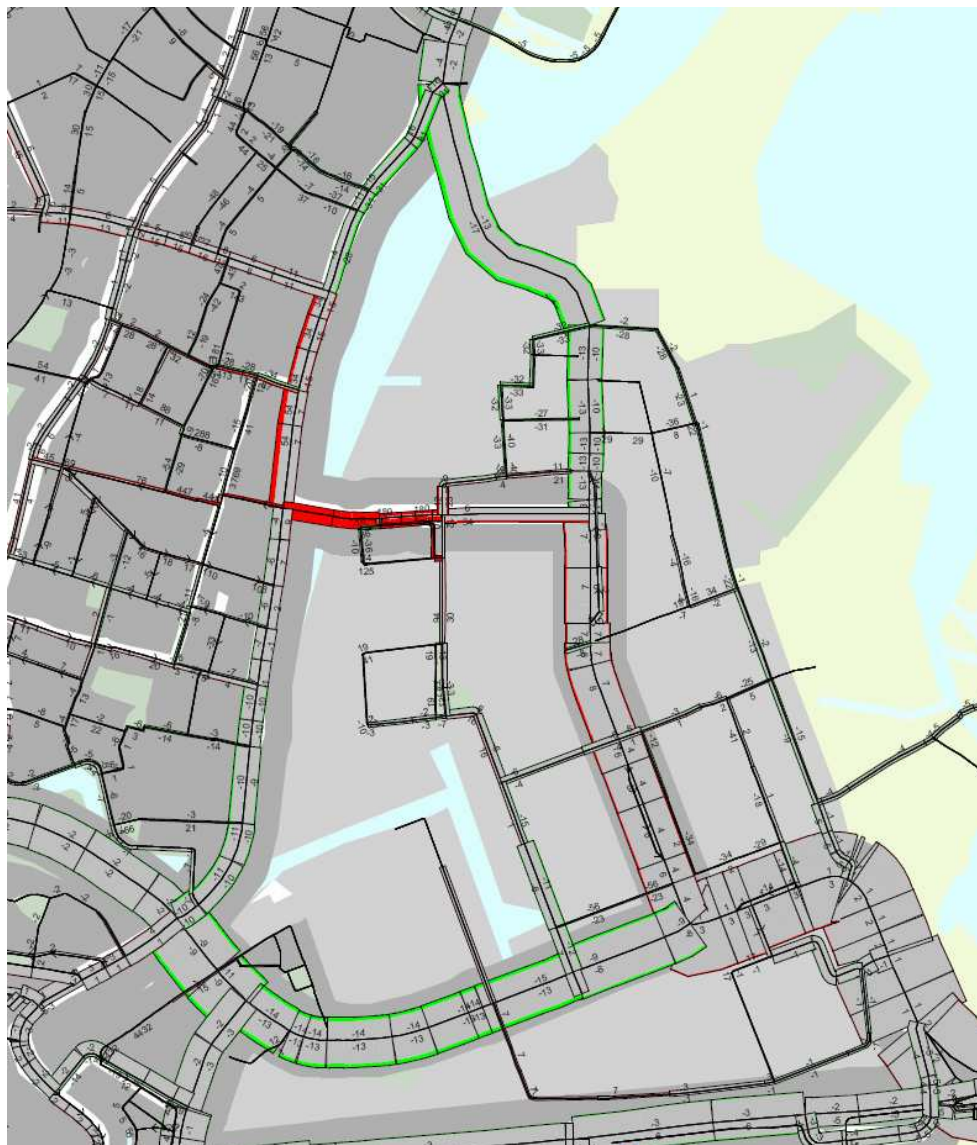
De gedeeltelijke heropenstelling van de Waarderbrug heeft nauwelijks tot geen invloed op de Vondelweg. Er zijn wel (kleine) verschillen te zien op enkele oost-westverbindingen in Haarlem-Noord: verbindingen nabij de Schoterbrug en de Oudeweg worden iets rustiger (bijvoorbeeld Jan Gijzenkade en Prinsen Bolwerk), verbindingen in het daartussen liggende gebied worden juist wat meer gebruikt (bijvoorbeeld Zaanenstraat).

## 2.2 Situatie 2015

In 2015 zijn de effecten van gedeeltelijke heropenstelling van de Waarderbrug in grote lijnen hetzelfde als in 2010. Wel is de toename van verkeer op de route Zaanenstraat-Zaanenlaan-Orionweg door de heropenstelling van de Waarderbrug duidelijk groter dan in 2010, terwijl de hoeveelheid verkeer op de Vondelweg juist iets afneemt (mede als gevolg van afwaardering van de Spaarndamseweg). Op de Spaarndamseweg Zuid rijdt weliswaar meer verkeer vanuit zuidelijke richting naar de Waarderbrug toe (en v.v.), maar er rijdt minder verkeer vanuit noordelijke richting naar de Oudeweg (en v.v.). Doordat de Spaarndamseweg wordt afgewaardeerd tussen 2010 en 2015, kiest men vaker voor de dichtstbijzijnde brug naar de Waarderpolder.

Dat de verschillen mét en zónder Waarderbrug in 2015 iets anders zijn dan in 2010 heeft in zijn algemeenheid de volgende oorzaken:

- De ruimtelijke verdeling van functies over Waarderpolder verandert (zwaartepunt verschuift iets naar het zuiden).
- De verhouding tussen intensiteit en capaciteit op de verschillende wegen verandert, waardoor automobilisten in de spits soms andere routes kiezen.
- Verschillende maatregelen uit het Haarlems Verkeers- en Vervoersplan (HVVP) worden tussen 2010 en 2015 ten uitvoer gebracht hetgeen van invloed is op de routekeuze van automobilisten. Ook worden maatregelen genomen om het gebruik van de fiets en het openbaar vervoer te stimuleren.



*Vershil situatie 2015 mét en 2015 zonder Waarderbrug*

Op de Waarderbrug stijgt de verkeersintensiteit naar ruim 8.000 motorvoertuigen per etmaal. Op delen van de Spaarndamseweg nabij de Waarderbrug neemt de verkeersintensiteit *toe* ten opzichte van een situatie zonder Waarderbrug, maar *af* ten opzichte van de situatie in 2010. Dit heeft te maken met de voorgenomen afwaardering van de Spaarndamseweg (conform het HVVP).

### *Effect op verkeersafwikkeling*

De geprognosticeerde hoeveelheid verkeer leidt met name in de ochtendspits tot een capaciteitsprobleem en dat kan ook consequenties hebben voor het kruispunt met de Spaarndamseweg. Het risico is aanwezig dat er te weinig opstelruimte op dit kruispunt aanwezig is, om verkeer dat naar de Waarderpolder wil te 'bufferen'. Daardoor kan de verkeersafwikkeling op dit kruispunt in gevaar komen. Dit probleem kan worden voorkómen door het verkeer dat de Waarderpolder *in* wil rijden méér groentijd te geven. Dat betekent echter dat verkeer *vanuit* de Waarderpolder langer zal moeten wachten en dat daar een lange wachtrij ontstaat. Een wachtrij in de Waarderpolder leidt niet zo snel tot een blokkade van een belangrijk kruispunt, maar beperkt wel de bereikbaarheid van bewoners van de Waarderhaven.

Een situatie waarbij men wel makkelijk de Waarderpolder *in* kan rijden, maar moeilijk de Waarderpolder *uit* kan rijden via de Waarderbrug, kan in de praktijk gaan lijken op een situatie met eenrichtingsverkeer de Waarderpolder *in*. Gezien de risico's die er – bij de geprognosticeerde hoeveelheid verkeer – kleven aan de voorgestelde 'Catharijnebrug-oplossing' is het aan te bevelen om *daadwerkelijk* te kiezen voor eenrichtingsverkeer de Waarderpolder *in*: dat voorkomt wachtrijen en onbegrip bij weggebruikers en omwonenden. Ook bij eenrichtingsverkeer wordt vastgehouden aan het uitgangspunt dat er op de Waarderbrug slechts één rijstrook voor autoverkeer beschikbaar wordt gesteld, zodat voldoende ruimte aanwezig blijft om fietsers op een goede en veilige manier af te wikkelen.

Eventueel kan nog gekozen worden voor een situatie waarbij in de ochtendperiode eenrichtingsverkeer Waarderpolder *in* geldt en in de middagperiode eenrichtingsverkeer Waarderpolder *uit*. Deze oplossing is echter minder eenvoudig uitvoerbaar en vergt nog nader onderzoek naar verkeerskundige en technische haalbaarheid. De verkeersregeling moet dan voor de ochtend- en avondspits verschillend afgesteld worden en er moeten aanvullende borden en lichten worden geplaatst om de regeling voor de weggebruiker duidelijk te maken.

*De meest eenvoudige en heldere oplossing is invoering van eenrichtingsverkeer Waarderpolder in (gedurende het gehele etmaal). Dit is ook de enige oplossing die op korte termijn uitvoerbaar is.*

Eenrichtingsverkeer op de Waarderbrug zal leiden tot minder verkeer op de Waarderbrug dan bij de berekende 'Catharijnebrug-oplossing'. De in deze studie berekende effecten van de heropening van de Waarderbrug kunnen dan ook beschouwd worden als 'worst case'.

### 2.3 Situatie 2020

De effecten van de heropenstelling zijn (in percentages) vrijwel gelijk aan die in 2015: het beeld is niet anders dan dat op de voorgaande pagina. In absolute zin zijn de effecten natuurlijk groter, als gevolg van toename van verkeer. Op de Waarderbrug rijden in 2020 ruim 8.500 mvt/etm.

### 3 Conclusies

Een eventuele heropening van de Waarderbrug leidt vooral tot een herverdeling van het verkeer over de verschillende verbindingen over het Spaarne. Als de Waarderbrug wordt opengesteld leidt dit tevens tot extra verkeer op gedeelten van de Spaandamseweg nabij de Waarderbrug en -vooral vanaf 2015- ook op de route Zaanenstraat-Zaanenlaan-Orionweg. Op andere wegen in Haarlem-Noord is sprake van een lichte afname van verkeer op wegen die aansluiten op de Oudeweg en de Schoterbrug en een lichte toename van verkeer op tussenliggende wegen.

Over het algemeen leidt gedeeltelijke heropening van de Waarderbrug tot wat extra verkeer in Haarlem Noord, al worden de verschillen snel kleiner, naarmate men verder van de Waarderbrug af komt. In 2015 komt de verkeersintensiteit op de Waarderbrug op 8.000 mvt/etm te liggen en in 2020 op 8.500 mvt/etm. Dat is ongeveer twee derde deel van het aantal in 2004. Door slechts één (wissel)rijstrook te maken voor autoverkeer, wordt aan de doelstelling voldaan om op de Waarderbrug meer ruimte en comfort te bieden voor langzaam verkeer. De geprognosticeerde hoeveelheid verkeer leidt echter wel tot een capaciteitsknelpunt bij de brug en het kruispunt met de Spaandamseweg.

Het meest eenvoudige en meest heldere alternatief om dit probleem tegen te gaan, is op de Waarderbrug eenrichtingsverkeer in te voeren van west naar oost (Waarderpolder in). Wellicht is het ook mogelijk om de rijrichting in de ochtend de Waarderpolder in te maken en in de middagperiode Waarderpolder uit. Deze laatste optie vergt echter nog nader onderzoek naar verkeerskundige en technische haalbaarheid en kan daarom niet op korte termijn worden geëffectueerd.

Gemeente Haarlem

# Effect (her)openstelling Waarderbrug in één richting



Gemeente Haarlem

# Effect (her)openstelling Waarderbrug in één richting

Datum 17 december 2009

Kenmerk HLM097/Wrj/1162

Eerste versie

## Documentatiepagina

Oprachtgever(s) Gemeente Haarlem

Titel rapport Effect (her)openstelling Waarderbrug in één richting

Kenmerk HLM097/Wrj/1162

Datum publicatie 17 december 2009

Projectteam opdrachtgever(s) de heren J. Bakker en M. Plantaz

Projectteam Goudappel Coffeng de heren J.A. Waagmeester, HW.M. Pijnappels en A. Kwant

Projectomschrijving Vergelijking van de verkeerscirculatie in een situatie zonder Waarderbrug (voor autoverkeer) en een situatie waarin de Waarderbrug weer in één richting opengesteld wordt, en gesloten voor vrachtverkeer.

Trefwoorden verkeersmodellen, modelprognoses, modelanalyses

	Inhoud	Pagina
1	<b>Inleiding</b>	1
2	<b>Effecten (her)openstelling Waarderbrug in één richting</b>	3
2.1	Situatie 2010	3
2.2	Situatie 2015	4
2.3	Situatie 2020	6
3	<b>Conclusies</b>	7
	<b>Afbeeldingen</b>	
1.	Prognosevariant 2010, met eenrichtingsverkeer Waarderbrug, Intensiteit (doorsnee x100), motorvoertuigen, etmaal	
2.	Prognosevariant 2015, met eenrichtingsverkeer Waarderbrug, Intensiteit (doorsnee x100), motorvoertuigen, etmaal	
3.	Prognosevariant 2020, met eenrichtingsverkeer Waarderbrug, Intensiteit (doorsnee x100), motorvoertuigen, etmaal	
4.	Prognosevariant 2010, met eenrichtingsverkeer Waarderbrug, tov. 2010-variant zonder Waarderbrug (in%), motorvoertuigen, etmaal	
5.	Prognosevariant 2015, met eenrichtingsverkeer Waarderbrug, tov. 2015-variant zonder Waarderbrug (in%), motorvoertuigen, etmaal	
6.	Prognosevariant 2020, met eenrichtingsverkeer Waarderbrug, tov. 2020-variant zonder Waarderbrug (in%), motorvoertuigen, etmaal	

## 1 Inleiding

Na de opening van de Schoterbrug is de Waarderbrug sinds 22 juni 2009 afgesloten voor autoverkeer. Het doel daarvan is het gebruik van de auto voor korte ritten in Haarlem-Noord te ontmoedigen. Tegelijkertijd biedt de Waarderbrug nu een ruimere en veiliger verbinding voor langzaam verkeer. Een aantal bewoners en ondernemers heeft echter kritisch gereageerd op het besluit om de Waarderbrug af te sluiten voor autoverkeer. Daarom heeft het college van B&W besloten om de nieuwe situatie te evalueren en te onderzoeken in hoeverre een beperkte heropenstelling van de Waarderbrug een reële mogelijkheid is.

Als de Waarderbrug volledig opengesteld zou worden, zou deze brug door de groei van het aantal arbeidsplaatsen in Waarderpolder al snel weer net zo druk worden als in het verleden. Die situatie is ongewenst, mede in verband met de gewenste kwaliteit en veiligheid voor langzaam verkeer.

*In eerste instantie* is als oplossing een situatie onderzocht met één rijstrook op de Waarderbrug die *afwisselend* gebruikt kan worden door verkeer in oostelijke en verkeer in westelijke richting (Waarderpolder in en Waarderpolder uit). Deze oplossing wordt ook wel aangeduid als de ‘Catharijnebrug-oplossing’. De resultaten van het onderzoek naar deze oplossing zijn gerapporteerd in ons rapport ‘Effect (her)openstelling Waarderbrug voor autoverkeer’ van 7 december 2009 (kenmerk HLM097/Wrj/1161). In dit rapport is geconcludeerd dat de Catharijnebrug-oplossing bij de geprognosticeerde hoeveelheid verkeer tot een capaciteitsknelpunt leidt bij de brug en het kruispunt met de Spaandamseweg. Daarom is als alternatief aanbevolen om op de Waarderbrug eenrichtingsverkeer in te voeren van west naar oost (Waarderpolder in). Dit is de meest eenvoudige en heldere oplossing die op korte termijn realiseerbaar is en die voldoet aan de doelstelling om de kwaliteit en veiligheid voor langzaam verkeer te verbeteren.

Op grond van de conclusies uit het rapport van 7 december heeft de gemeente Haarlem aan Goudappel Coffeng gevraagd om ook de aanbevolen variant met eenrichtingsverkeer met het verkeersmodel door te rekenen. In beide varianten (Catharijnebrug-oplossing en eenrichtingsverkeer) blijft de Waarderbrug gesloten voor vrachtverkeer.

In dit rapport wordt de verkeerscirculatie in een situatie met eenrichtingsverkeer op de Waarderbrug vergeleken met de situatie *zonder* Waarderbrug (voor autoverkeer). Wat gebeurt er als de Waarderbrug met een vrachtverkeersverbod in één richting weer open gaat voor autoverkeer: waar wordt het dan drukker en waar rustiger? Deze analyse wordt uitgevoerd voor de jaren 2010, 2015 en 2020.

De opbouw van dit rapport is vergelijkbaar met het rapport van 7 december. Dit leidt ertoe dat sommige teksten in beide rapporten hetzelfde zullen zijn, maar het heeft als voordeel dat beide rapporten zelfstandig leesbaar zijn.

In hoofdstuk 2 worden de resultaten van de analyse verwoord. In hoofdstuk 3 worden de belangrijkste conclusies kort samengevat. Voor meer algemene informatie over de werking, input en output van het verkeersmodel wordt verwezen naar onze rapportage 'Toelichting modelgegevens Waarderpolder/Schoterbrug' (Kenmerk HLM097/Wrj/1160).

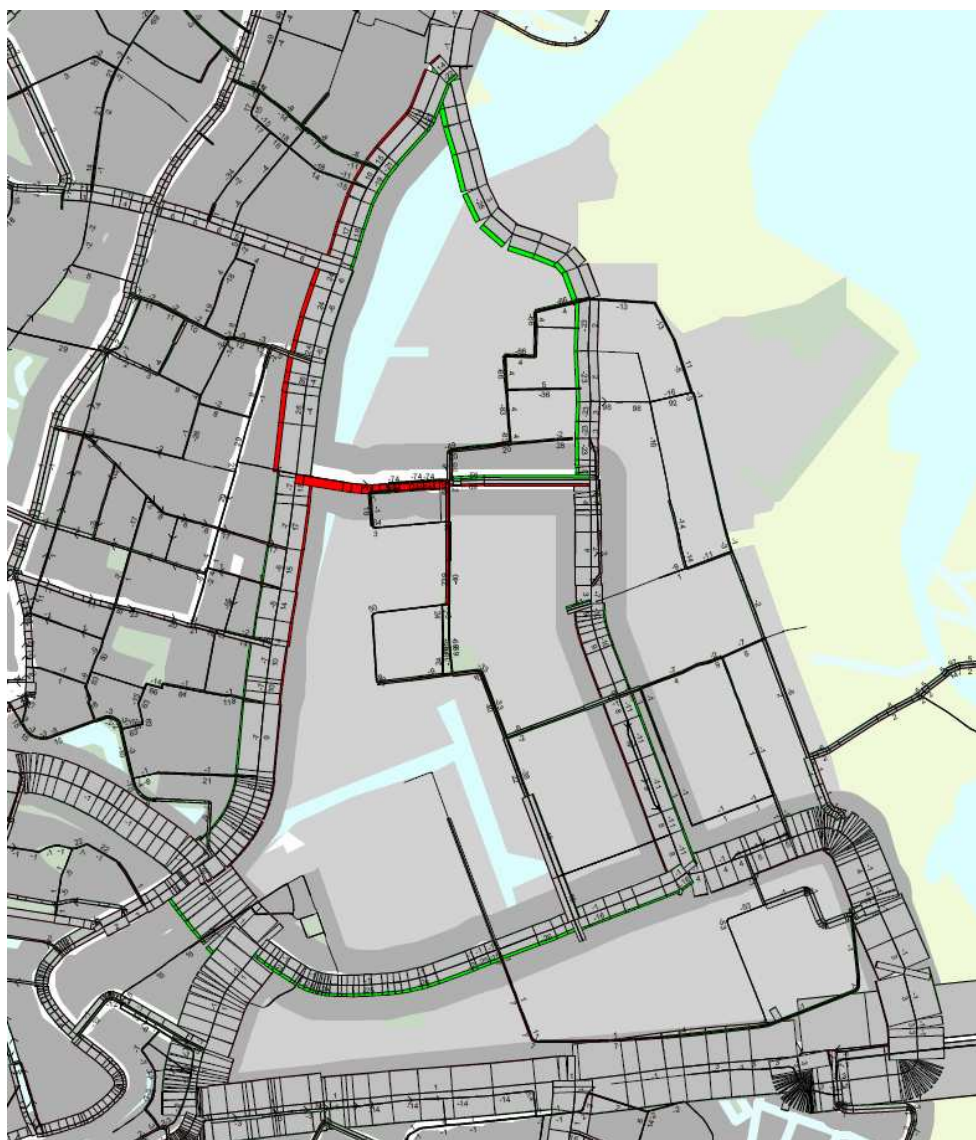
## 2 Effecten (her)openstelling Waarderbrug in één richting

### 2.1 Situatie 2010

Openstelling van de Waarderbrug in één richting (voor autoverkeer) leidt in de eerste plaats tot minder grote verkeersstromen op de andere verbindingen over het Spaarne:

- via de Waarderweg (ten noorden van de Industrierweg) en de Schoterbrug;
- en via de Oudeweg.

Op deze wegen vermindert het verkeer met ongeveer 15 % (groen in onderstaande figuur). De grootste toename van verkeer zit op de routes naar de Waarderbrug toe (rood in onderstaande figuur).



*Vershil situatie 2010 mét Waarderbrug (één richting) en 2010 zonder Waarderbrug*

Op de Waarderbrug zelf komen in 2010 zo'n 4.600 motorvoertuigen per etmaal (mvt/etm) te rijden. Ter vergelijking: in 2004 maakten bijna 13.000 mvt/etm gebruik van de Waarderbrug en bij de Catharijnebrug-oplossing zouder er 5.500 mvt/etm van de brug gebruik maken.

Ook op de aansluitende wegvakken van de Spaarndamseweg neemt het verkeer toe als de Waarderbrug weer in één richting opengesteld wordt, vooral tussen de Zaanenstraat en de Paul Krugerkade. Naarmate men verder van de Waarderbrug af komt, ebt dit effect weg. Op het meest zuidelijke deel van de Spaarndamseweg zijn de effecten bijvoorbeeld heel klein, omdat positieve en negatieve effecten elkaar opheffen. Op het zuidelijke deel van de Spaarndamseweg rijdt bijvoorbeeld meer verkeer vanaf Prinsen Bolwerk naar de Waarderbrug, maar juist minder verkeer van Haarlem-Noord naar Waarderpolder (dat nu immers niet meer via Spaarndamseweg/Prinsenburg/Oudeweg hoeft te rijden).

De heropenstelling van de Waarderbrug in één richting heeft nauwelijks tot geen invloed op de Vondelweg. Er zijn wel (kleine) verschillen te zien op enkele oost-westverbindingen in Haarlem-Noord: verbindingen nabij de Schoterbrug en de Oudeweg worden iets rustiger (bijvoorbeeld Jan Gijzenkade), verbindingen in het daartussen liggende gebied worden juist wat meer gebruikt (bijvoorbeeld Zaanenstraat).

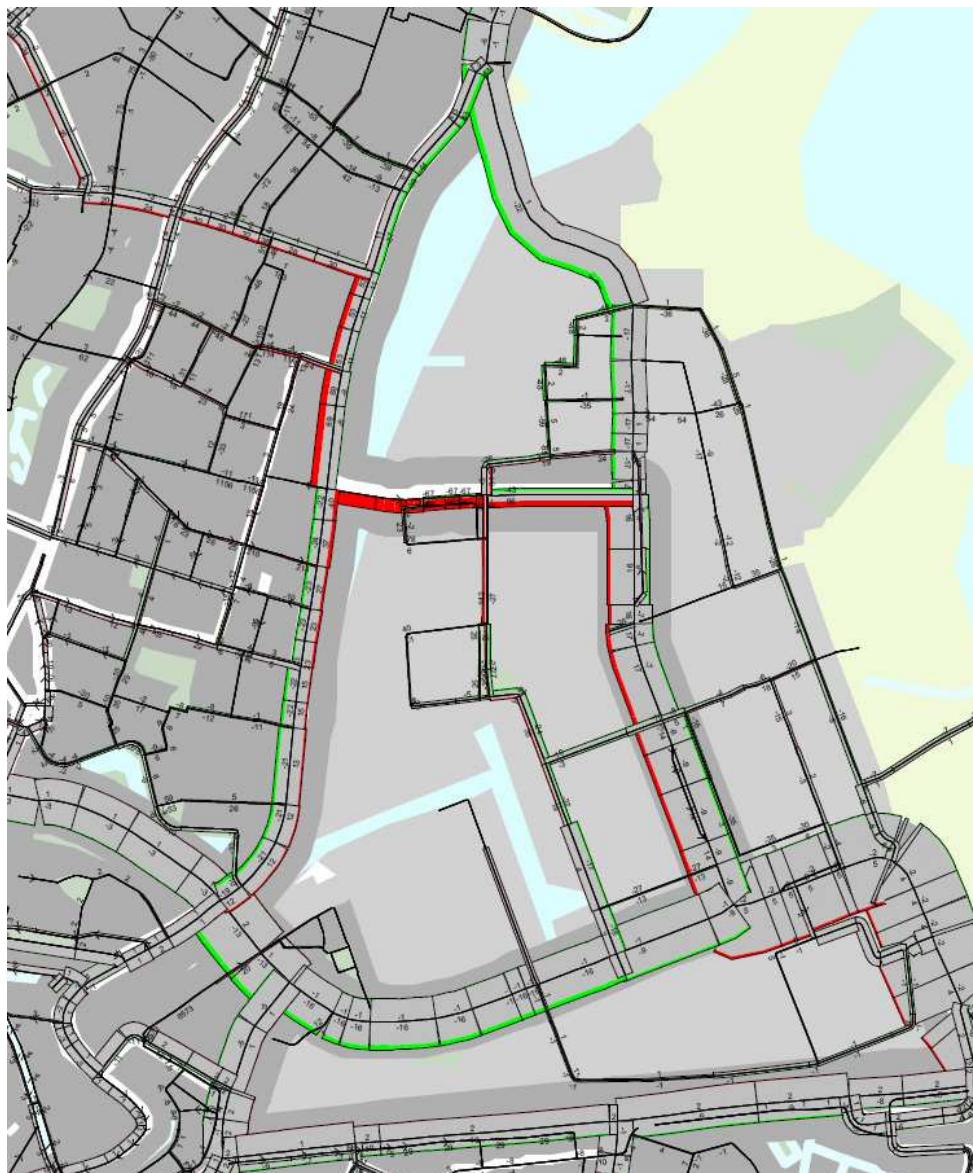
## 2.2 Situatie 2015

In 2015 zijn de effecten van gedeeltelijke heropenstelling van de Waarderbrug in grote lijnen hetzelfde als in 2010. Wel is de toename van verkeer op de route Zaanenstraat-Zaanenlaan-Orionweg door de heropenstelling van de Waarderbrug duidelijk groter dan in 2010, terwijl de hoeveelheid verkeer op de Vondelweg juist iets afneemt (mede als gevolg van afwaardering van de Spaarndamseweg). Op de Spaarndamseweg Zuid rijdt weliswaar meer verkeer vanuit zuidelijke richting naar de Waarderbrug toe (en v.v.), maar er rijdt minder verkeer vanuit noordelijke richting naar de Oudeweg (en v.v.). Doordat de Spaarndamseweg wordt afgewaardeerd tussen 2010 en 2015, kiest men vaker voor de dichtstbijzijnde brug naar de Waarderpolder.

Dat de verschillen mét en zónder Waarderbrug in 2015 iets anders zijn dan in 2010 heeft in zijn algemeenheid de volgende oorzaken:

- De ruimtelijke verdeling van functies over Waarderpolder verandert (zwaartepunt verschuift iets naar het zuiden).
- De verhouding tussen intensiteit en capaciteit op de verschillende wegen verandert, waardoor automobilisten in de spits soms andere routes kiezen.
- Verschillende maatregelen uit het Haarlems Verkeers- en Vervoersplan (HVVP) worden tussen 2010 en 2015 ten uitvoer gebracht hetgeen van invloed is op de

routekeuze van automobilisten. Ook worden maatregelen genomen om het gebruik van de fiets en het openbaar vervoer te stimuleren.



*Vershil situatie 2015 mét Waarderbrug (één richting) en 2015 zonder Waarderbrug*

Op de Waarderbrug stijgt de verkeersintensiteit naar 6.300 motorvoertuigen per etmaal. Op delen van de Spaarndamseweg nabij de Waarderbrug neemt de verkeersintensiteit *toe* ten opzichte van een situatie zonder Waarderbrug, maar *af* ten opzichte van de situatie in 2010. Dit heeft te maken met de voorgenomen afwaardering van de Spaarndamseweg (conform het HVVP).



### 2.3 Situatie 2020

De effecten van de heropenstelling zijn (in percentages) vrijwel gelijk aan die in 2015: het beeld is niet anders dan dat op de voorgaande pagina. In absolute zin zijn de effecten natuurlijk groter, als gevolg van toename van verkeer. Op de Waarderbrug rijden in 2020 6.600 mvt/etm.

### 3 Conclusies

Een eventuele heropening van de Waarderbrug in één richting (van west naar oost) leidt vooral tot een herverdeling van het verkeer over de verschillende verbindingen over het Spaarne. Als de Waarderbrug wordt opengesteld leidt dit tevens tot extra verkeer op gedeelten van de Spaandamseweg nabij de Waarderbrug en -vooral vanaf 2015- ook op de route Zaanenstraat-Zaanenlaan-Orionweg. Op andere wegen in Haarlem-Noord is sprake van een lichte afname van verkeer op wegen die aansluiten op de Oudeweg en de Schoterbrug en een lichte toename van verkeer op tussenliggende wegen.

Over het algemeen leidt gedeeltelijke heropening van de Waarderbrug tot wat extra verkeer in Haarlem Noord, al worden de verschillen snel kleiner, naarmate men verder van de Waarderbrug af komt. In 2015 komt de verkeersintensiteit op de Waarderbrug op 6.300 mvt/etm te liggen en in 2020 op 6.600 mvt/etm. Dat is ongeveer de helft van het aantal in 2004. Door slechts één rijstrook te maken voor autoverkeer, wordt aan de doelstelling voldaan om op de Waarderbrug meer ruimte en comfort te bieden voor langzaam verkeer.

**Bijlage 3 bij Nota Openstelling Waarderbrug (Reg.nr. 2009/248870)**

**Aanvullend luchtkwaliteitsonderzoek Schoterbrug  
bij éénrichtingsverkeer Waarderbrug**

**Aanvullend luchtkwaliteits-  
onderzoek Schoterbrug bij  
éénrichtingsverkeer Waarderbrug**

**13 januari 2010**




---

**Aanvullend luchtkwaliteits-  
onderzoek Schoterbrug bij  
éénrichtingsverkeer Waarderbrug**



## Verantwoording

Titel	Aanvullend luchtkwaliteits-onderzoek Schoterbrug bij éénrichtingsverkeer Waarderbrug
Opdrachtgever	Gemeente Haarlem
Projectleider	ing. G.J. (Gijs) Duijst
Auteur(s)	ing. A.M.G. (Matthew) Deijn
Projectnummer	4677262
Aantal pagina's	36 (exclusief bijlagen)
Datum	13 januari 2010
Handtekening	

## Colofon

Tauw bv  
Vestiging Amsterdam  
Zekeringstraat 43 g  
Postbus 20748  
1001 NS Amsterdam  
Telefoon (020) 606 32 22  
Fax (020) 684 89 21

Dit document is eigendom van de opdrachtgever en mag door hem worden gebruikt voor het doel waarvoor het is vervaardigd met inachtneming van de rechten die voortvloeien uit de wetgeving op het gebied van het intellectuele eigendom. De auteursrechten van dit document blijven berusten bij Tauw. Kwaliteit en verbetering van product en proces hebben bij Tauw hoge prioriteit. Tauw hanteert daartoe een managementsysteem dat is gecertificeerd dan wel geaccrediteerd volgens:

- NEN-EN-ISO 9001.



Kenmerk R002-4677262AMD-ena-V03-NL

---

## Inhoud

<b>Verantwoording en colofon</b> .....	<b>5</b>
<b>1 Inleiding</b> .....	<b>9</b>
1.1 Aanleiding onderzoek .....	9
1.2 Doelstelling onderzoek .....	10
1.3 Leeswijzer .....	11
<b>2 Situatie</b> .....	<b>13</b>
2.1 Plangebied Schoterbrug .....	13
2.2 Studiegebied .....	14
<b>3 Wettelijk kader</b> .....	<b>17</b>
3.1 Wetgeving .....	17
3.2 Geen overschrijding grenswaarden.....	17
<b>4 Uitgangspunten</b> .....	<b>19</b>
4.1 Planologische ontwikkelingen .....	19
4.2 Rekenmethode .....	21
4.3 Bronbijdragen .....	22
4.4 Referentiejaren .....	23
4.5 Beoordeelde concentraties.....	26
4.6 Invoergegevens voor het CARII-model .....	27
4.7 Invoergegevens voor het ISL2-model .....	27
<b>5 Resultaten</b> .....	<b>29</b>
5.1 Resultaten en beschouwing CARII.....	29
5.2 Resultaten en beschouwing ISL2.....	31
<b>5.3 Samenvatting toetsing</b> .....	<b>32</b>
<b>6 Conclusies</b> .....	<b>35</b>

**Bijlage(n)**

1. Verkeersgegevens
2. Invoergegevens CARII
3. Invoergegevens ISL2
4. Resultaten CARII
5. Resultaten ISL2
6. Figuren

## 1 Inleiding

**In opdracht van de gemeente Haarlem heeft Tauw een onderzoek verricht met betrekking tot de luchtkwaliteiteffecten als gevolg van de Schoterbrug te Haarlem.**

### 1.1 Aanleiding onderzoek

De gemeente Haarlem is bezig een aantal infrastructurele aanpassingen uit te voeren om de bereikbaarheid van de Waarderpolder te verbeteren, alsmede de milieukwaliteit in de aangrenzende woongebieden te verbeteren, ondanks de verwachte groei van de Waarderpolder als gevolg van de lopende herstructurering.

De voornaamste infrastructurele aanpassingen zijn

- Het aanleggen van de Schoterbrug als nieuwe oeververbinding tussen Haarlem Noord en de Waarderpolder
- Een aanpassing van de wegen door de Waarderpolder in het verlengde van de brug tot nabij de aansluiting op de N200/Amsterdamsevaart, om de doorstroming te verbeteren ('project Oostweg')
- De aanleg van een nieuwe fly-over over het spoor (naast het bestaande Kegge-Stastok viaduct) als aansluiting tussen de Oostweg/Camera Obscuraweg en de N200/Amsterdamsevaart
- De aanleg van de Schoterbrug en Oostweg maakt het tevens mogelijk de Waarderbrug te sluiten voor het autoverkeer

Inmiddels zijn de Schoterbrug en de Oostweg gerealiseerd en in gebruik genomen (per 6 juni 2009), en is de sluiting van de Waarderbrug eveneens gerealiseerd (22 juni 2009). De fly-over zal per aanvang 2012 gerealiseerd en in gebruikgenomen zijn; de ruimtelijke vastlegging (waarbij geen zienswijzen zijn ingediend) wordt aanvang 2010 afgerond. In een eerder onderzoek van Tauw is deze situatie doorgerekend; rapport 'Onderzoek luchtkwaliteit Schoterbrug te Haarlem' van Tauw d.d. 20 november 2009. Inmiddels wordt overwogen om de Waarderbrug weer in één richting (vanaf Spaarndamseweg naar de Waarderpolder) open te stellen voor autoverkeer, met uitzondering van vrachtverkeer. Deze openstelling in één richting van de Waarderbrug zonder vrachtverkeer leidt tot enige veranderingen in de verkeersintensiteiten ten opzichte van een volledig afgesloten Waarderbrug. Dit kan invloed hebben op de berekende luchtkwaliteit als gevolg van de Schoterbrug. Daarom heeft de gemeente aan Tauw opdracht gegeven een aanvullend onderzoek luchtkwaliteit uit te voeren, om na te gaan of de situatie na aanleg/ingebruikname van de Schoterbrug en met openstelling in één richting zonder vrachtverkeer voldoet aan de vigerende regelgeving voor de luchtkwaliteit.

Voor verkeersgegevens van de situatie met Waarderbrug gesloten is gebruik gemaakt van de momenteel meest actuele verkeers(model)gegevens – en prognoses (zie het separate document 'Toelichting modelgegevens Waarderpolder/Schoterbrug', kenmerk HLM097/Wri/1160 d.d. 18 november 2009, hierna verder gerefereerd als 'Toelichting modelgegevens'. Deze verkeersmodelprognoses zijn opnieuw berekend na de invoering van éénrichtingsverkeer zonder vrachtwagens op de Waarderbrug in het model. De verkeersintensiteiten en een toelichting hierop zijn opgenomen in het separate document 'Effect heropenstelling Waarderbrug in één richting' kenmerk HLM097/Wrij/1162 d.d. 17 december 2009.

Zoals ook in de eerdere onderzoeken luchtkwaliteit met betrekking tot de Schoterbrug het geval was, is in de prognoses rekening gehouden met de invloed van de herstructurering van de Waarderpolder en met de doorvoering van bovengenoemde verkeersinfrastructuurwijzigingen en overige verkeersmaatregelen uit het Haarlems Verkeer en Vervoer plan (HVVP)<sup>1</sup>

## 1.2 Doelstelling onderzoek

De doelstelling van dit luchtkwaliteitsonderzoek is tweeledig en kan als volgt worden omschreven:

- Nagaan of de situatie na aanleg/ingebruikname van de Schoterbrug met Waarderbrug éénrichtingsverkeer voldoet aan de vigerende regelgeving voor de luchtkwaliteit
- Vergelijking maken tussen Waarderbrug gesloten en Waarderbrug met openstelling in één richting

Door het inzichtelijk maken van de luchtkwaliteit wordt duidelijk of er voldaan kan worden aan de wettelijke bepalingen voor de luchtkwaliteit. De volgende vraag is daarbij van belang:

- Is er sprake van overschrijding van de wettelijke grenswaarden voor de luchtkwaliteit?

De berekeningen van alle relevante wegen zijn uitgevoerd met behulp van het CARII-model, versie 8.1 (op basis van rekenmethode 1 uit de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007).

De luchtkwaliteit van het gebied rondom de fly-over/Keggeviaduct, het gebied rondom de Schoterbrug en het gebied rondom de Waarderbrug is, gezien de hoogteverschillen in deze gebieden, tevens doorgerekend met behulp van het ISL2-model versie 2.10 (op basis van rekenmethode 2).

<sup>1</sup> Gemeente Haarlem, Haarlems verkeers-en vervoerplan, 12 maart 2003, kenmerk HLM02301/03-03/LEE vastgesteld in de raad 12 maart 2003

### **1.3 Leeswijzer**

Een beschrijving van het plan- en studiegebied is opgenomen in hoofdstuk 2. Hoofdstuk 3 gaat nader in op het wettelijke kader en in hoofdstuk 4 vindt u de uitgangspunten van het onderzoek. De resultaten zijn samengevat en beschouwd in hoofdstuk 5. In hoofdstuk 6 wordt de conclusie van het onderzoek weergegeven.

In de bijlagen vindt u figuren van de situaties, invoergegevens en resultaten van de berekeningen.

Kenmerk R002-4677262AMD-ena-V03-NL

---

## 2 Situatie

In dit hoofdstuk wordt het plangebied voor de bouw van de Schoterbrug en het studiegebied beschreven.

### 2.1 Plangebied Schoterbrug

Het plangebied is weergegeven in figuur 2.1.



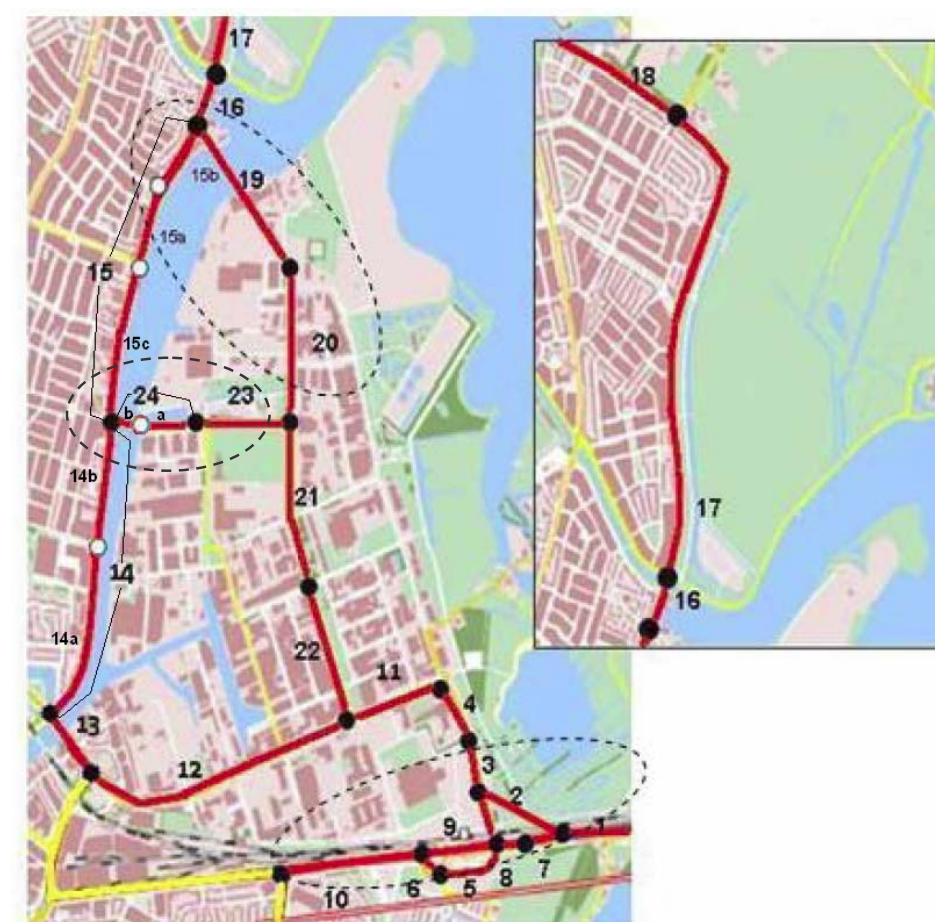
**Figuur 2.1** Plangebied project Schoterbrug



## 2.2 Studiegebied

Het studiegebied van dit onderzoek bestaat uit de wegen van het plangebied en de daarmee verbonden wegen, voorzover zich daarop als gevolg van de Schoterbrug en daarmee samenhangende maatregelen mogelijk een relevante wijziging in verkeersintensiteit en/of luchtkwaliteit zou kunnen voordoen.

In navolgend figuur 2.2 is een plot weergegeven van de wegvakken die met CAR en/of ISL2 zijn doorgerekend in het kader van dit luchtkwaliteitonderzoek.



Figuur 2.2 Situering beoordeelde wegvakken

In figuur 2.2 zijn middels stippellijnen de ISL2-gebieden schematisch weergegeven.

Deze omvatten de volgende gebieden:

- Het gebied rond de fly-over bestaand uit de wegvakken Amsterdamsevaart, Keggeviaduct, fly-over en de Camera Obscuraweg
- Het gebied rondom de Schoterbrug bestaande uit de brug en aangrenzende wegvakken van de Spaarndamseweg en de Oostweg (Waarderweg)
- Het gebied rondom de Waarderbrug bestaande uit de brug en aangrenzende wegvakken van de Spaarndamseweg en Industrieweg

Zie ook de figuren 1, 2 en 3 in bijlage 6.

De CAR-berekeningen zijn voor alle wegvakken uitgevoerd. Hierbij is ten opzichte van het eerder uitgevoerde onderzoek naar de effecten van de Schoterbrug (rapport 'Onderzoek luchtkwaliteit Schoterbrug te Haarlem' van Tauw d.d. 20 november 2009) gedetailleerder ingegaan op een aantal wegvakken in de omgeving van de Waarderbrug. Dit betekent, dat er een splitsing gemaakt van de wegvakken 14 (a en b), 15(a,b en c) en 24 (a en b).

Kenmerk R002-4677262AMD-ena-V03-NL

---

## 3 Wettelijk kader

**Het onderzoek is uitgevoerd in het kader van de Wet milieubeheer. In de volgende paragrafen is aangegeven waarom een luchtkwaliteitonderzoek nodig is. Tevens is een korte beschrijving van het thema luchtkwaliteit in de Wet milieubeheer en een overzicht van de grenswaarden gegeven.**

### 3.1 Wetgeving

Bestuursorganen moeten bij de uitoefening van bevoegdheden die gevolgen voor de luchtkwaliteit kunnen hebben de regelgeving met betrekking tot luchtkwaliteit in acht nemen. Vanaf 15 november 2007 is de regelgeving omtrent de luchtkwaliteit opgenomen in de Wet milieubeheer, onder titel 5.2 (luchtkwaliteitseisen)<sup>1</sup>. Het tot dan toe geldige Besluit luchtkwaliteit 2005 is vanaf 15 november 2007 ingetrokken.

Uit de Wet milieubeheer volgt dat een voorgenomen ontwikkeling vanuit het oogpunt van luchtkwaliteit ondermeer inpasbaar is, indien de in bijlage 2 van de wet genoemde grenswaarden voor de luchtkwaliteit niet overschreden worden (art 5.16 lid 1 onder a).

In dit onderzoek zal daarom onderzocht worden of in de situatie na aanleg van de Schoterbrug voldaan zal worden aan deze grenswaarden in de situatie Waarderbrug met openstelling in één richting.

Met ingang van 1 augustus 2009 zijn een aantal wijzigingen in de Wet milieubeheer (luchtkwaliteitseisen) van kracht geworden. Voor dit onderzoek is alleen relevant dat per die datum de derogatie (uitstel) van het voldoen aan de grenswaarden voor stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>) en fijnstof (PM<sub>10</sub>) van kracht is geworden. Dit uitstel is door de Europese Commissie voorjaar 2009 verleend. Het geldt voor een aantal regio's in Nederland, waaronder de agglomeratie Amsterdam-Haarlem waartoe Haarlem behoort. In de regio's zonder uitstel was zulks niet nodig omdat reeds op de formele ingangsdatum voldaan zal worden aan de grenswaarden.

### 3.2 Geen overschrijding grenswaarden

Een voornemen is inpasbaar vanuit het oogpunt van luchtkwaliteit indien in de situatie met planontwikkeling nu en in de toekomst geen grenswaarden voor de luchtkwaliteit worden overschreden.

Door de verkregen derogatie hoeft Nederland pas op een later datum overal te voldoen aan de grenswaarden voor NO<sub>2</sub> en PM<sub>10</sub>. De formele ingangsdatum is 2010 voor de grenswaarde voor NO<sub>2</sub> en 2005 voor de grenswaarden voor PM<sub>10</sub>.

Door de derogatie hoeft Nederland voor de uitgezonderde gebieden pas vanaf 1 januari 2015 te voldoen aan de grenswaarde voor NO<sub>2</sub> (40 µg/m<sup>3</sup>). Tot die tijd geldt een tijdelijke grenswaarde van 60 µg/m<sup>3</sup>.

Voor PM<sub>10</sub> hoeft Nederland pas per 11 juni 2011 overal te voldoen aan de vanaf 2005 geldende grenswaarden voor het jaargemiddelde (40 µg/m<sup>3</sup>) en voor het etmaalgemiddelde (50 µg/m<sup>3</sup>, welke waarde op maximaal 35 dagen mag worden overschreden). Tot die datum geldt in enkele zones waaronder Amsterdam-Haarlem voor het jaargemiddelde een tijdelijke grenswaarde van 48 µg/m<sup>3</sup>. Voor het etmaal gemiddelde dat maximaal 35 dagen overschreden mag worden geldt in heel Nederland tot 11 juni 2011 een waarde van 75 µg/m<sup>3</sup>.

Onderstaande tabel vat de meest relevante grenswaarden en hun ingangsdatum voor Haarlem samen. Het betreft grenswaarden voor de concentraties van stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>), fijn stof (PM<sub>10</sub>), benzeen, zwaveldioxide (SO<sub>2</sub>), lood (Pb) en koolmonoxide (CO) in de buitenlucht.

**Tabel 3.1 Meest relevante grenswaarden luchtkwaliteit uit bijlage 2 van de Wet milieubeheer**

Stof	Criterium	Grenswaarde
NO <sub>2</sub>	Jaargemiddelde concentratie <sup>1)</sup>	40 µg/m <sup>3</sup>
	Aantal overschrijdingen van uurgemiddelde grenswaarde van 200 µg/m <sup>3</sup>	18 keer per jaar
PM <sub>10</sub>	Jaargemiddelde concentratie <sup>2)</sup>	40 µg/m <sup>3</sup>
	Aantal overschrijdingen van daggemiddelde grenswaarde van 50 µg/m <sup>3</sup>	35 keer per jaar
CO	8 uurgemiddelde concentratie <sup>3)</sup>	10.000 µg/m <sup>3</sup>
Benzeen	Jaargemiddelde concentratie <sup>4)</sup>	5 µg/m <sup>3</sup>
SO <sub>2</sub>	Aantal overschrijdingen van uurgemiddelde grenswaarde van 350 µg/m <sup>3</sup>	24 keer per jaar
	Aantal overschrijdingen van daggemiddelde grenswaarde van 125 µg/m <sup>3</sup>	3 keer per jaar
BaP	Jaargemiddelde concentratie	1 µg/m <sup>3</sup>

1) De jaargemiddelde grenswaarde voor NO<sub>2</sub> wordt in verband met derogatie pas in 2015 van kracht tot die tijd geldt een grenswaarde van 60 µg/m<sup>3</sup>

2) De jaargemiddelde grenswaarde voor PM<sub>10</sub> wordt in verband met derogatie pas per 11 juni 2011 van kracht tot die tijd geldt een grenswaarde van 48 µg/m<sup>3</sup> en een daggemiddelde grenswaarde van 75 µg/m<sup>3</sup> dat maximaal 35 maal overschreden mag worden.

3) In plaats van te toetsen aan een maximale 8-uurgemiddelde concentratie van 10.000 µg/m<sup>3</sup> kan ook getoetst worden aan het 98-percentiel van de 8-uurgemiddelde concentratie. De grenswaarde voor het 98-percentiel bedraagt daarbij 3.600 µg/m<sup>3</sup>

4) Tot 2010 geldt voor benzeen een grenswaarde van 10 µg/m<sup>3</sup> voor de jaargemiddelde concentratie

## 4 Uitgangspunten

**Een juiste en inzichtelijke keuze van de uitgangspunten van het onderzoek luchtkwaliteit is essentieel voor een juiste besluitvorming. In de volgende paragrafen is het plan nogmaals kort beschreven, waarna de toegepaste rekenmethode en de referentie jaren worden behandeld. Tevens worden de bronbijdragen van de omgeving, verkeersintensiteiten en de overige invoergegevens voor de rekenmethode besproken.**

### 4.1 Planologische ontwikkelingen

Om de bereikbaarheid van de Waarderpolder, ondanks de verkeersgroei, te handhaven en te verbeteren, vinden een aantal infrastructurele aanpassingen plaats. Deze aanpassingen vinden plaats binnen het programma Bereikbaarheid Waarderpolder. De infrastructurele verbeteringen bestaan uit:

- Realiseren van de Schoterbrug (verbinding tussen de Waarderweg en Spaarndamseweg, waardoor vooral de Spaarndamseweg ontlast wordt)
- Project Oostweg (verbetering Waarderweg, oostelijk gedeelte van de Oudeweg en de Camera Obscuraweg)
- Fly-over (verbinding tussen Amsterdamsevaart en Waarderpolder, ter ontlasting Keggeviaduct)

De Schoterbrug en het project Oostweg zijn al gerealiseerd en zijn in gebruik genomen per 6-6-2009. Beide zijn via een vrijstellingsprocedure artikel 19 WRO ruimtelijk vastgelegd. Het vrijstellingsbesluit voor de Schoterbrug is nog niet onherroepelijk; hiervoor dient een nieuwe beslissing op bezwaar te worden genomen. Het vrijstellingsbesluit voor de Oostweg is onherroepelijk.

Het project fly-over is in de ontwerpfase en de verklaring van geen bezwaar van de provincie voor de benodigde vrijstelling is inmiddels ontvangen. De bouwvergunning wordt op korte termijn verwacht. Een projectbesluit voor een noodzakelijke wegaanpassing (verlegging Nurksweg) bij de aansluiting op de Amsterdamsevaart is al onherroepelijk. Financiële reservering inclusief subsidie is sedert 2007 gereed.

Daarnaast kan worden opgemerkt dat –conform een Raadsnotie d.d. 21-12-2005, de Waarderbrug na ingebruikname van de Schoterbrug is afgesloten voor het autoverkeer per 22 juni 2009. Inmiddels wordt overwogen om de Waarderbrug weer in één richting (richting Spaarndamseweg naar Waarderpolder) open te stellen voor autoverkeer, met uitzondering van vrachtverkeer. De Waarderbrug met openstelling in één richting heeft enige invloed op de verkeersstromen ten opzichte van een gesloten Waarderbrug. De luchtkwaliteitseffecten op de omgeving als gevolg van de Schoterbrug kunnen daardoor eveneens beïnvloed worden. In dit aanvullend onderzoek zal daarom de luchtkwaliteitssituatie na ingebruikname van de Schoterbrug

bij heropenstelling van de Waarderbrug in één richting worden bepaald en getoetst aan de Wet luchtkwaliteit. Ter aanvullende informatie wordt ook een beeld gegeven van de verschillen ten opzichte van de situatie Schoterbrug bij geheel gesloten Waarderbrug.

Naast de infrastructurele aanpassingen is een nieuw bestemmingsplan in procedure voor het Bedrijventerrein Waarderpolder. Het nieuwe bestemmingsplan legt de lopende herstructurering en intensivering van het bedrijventerrein vast. Door sanering en herverkaveling, nieuwe ontwikkelingen (Noordkop) en herbestemming, toestaan van intensievere bebouwing/gebruik, hogere bouwhoogtes en (dwingende) rooilijnen dichter op de weg, neemt het aantal ha bruto vloeroppervlakte (BVO) op het bedrijventerrein toe. Bij benutting van deze BVO neemt tevens het aantal arbeidsplaatsen toe. De toename van arbeidsplaatsen en bedrijfsactiviteiten leidt tot een toename van verkeersbewegingen.

Volgens de gemeente zijn er in de praktijk in 2010 ten hoogste ongeveer 16.000 arbeidsplaatsen binnen het bedrijventerrein Waarderpolder aanwezig, in vergelijking met circa 12.000 bij de aanvang van de herstructurering (1997-2000).

Volgens huidige economische inzichten en planningen zal tussen 2010 en 2020 de herstructurering worden afgerond en zullen kantoor- en bedrijfsverzamelgebouwen worden opgeleverd en ingevuld. De aanvankelijke verwachting was daarbij dat een eindsituatie met ongeveer 25.000 arbeidsplaatsen in de Waarderpolder mogelijk zou zijn.

Inmiddels is duidelijk dat de eindsituatie met 25.000 arbeidsplaatsen in Waarderpolder – althans verkeerskundig – als ‘worst case’ kan worden beschouwd. Op basis van actuele prognoses voor de invulling van het vrijkomende terrein –waarin mogelijke effecten van de crisis nog niet zijn verwerkt - wordt verwacht dat het aantal arbeidsplaatsen in Waarderpolder niet hoger zal worden dan 20.000 en dat dit aantal waarschijnlijk pas na 2015 wordt bereikt.

Voor het opstellen van de verkeersmodelprognoses (zie ook *Toelichting modelgegevens*) is –voor een worst case benadering van de luchtkwaliteit-, voor het jaar 2015 niettemin toch uitgegaan van een scenario waarbij de volledige aanvankelijke groeiverwachting voor de eindsituatie (25.000) gehandhaafd is, en waarbij deze bovendien reeds in 2015 volledig ingevuld en afgerond is. Ten opzichte van het basisjaar 2004 van het verkeersmodel betekent dat een toename van 11.600 naar 25.000 arbeidsplaatsen. Voor het jaar 2010 is uitgegaan van 16.000 arbeidsplaatsen op grond van de actuele stand van zaken.

In dit aanvullende onderzoek is de luchtkwaliteit voor het studiegebied rond de Schoterbrug (zie 2.2) opnieuw doorgerekend voor de jaren 2010, 2015 en 2020. Voor de jaren 2008 en 2009 is dit niet aan de orde omdat de situatie van de voorbije jaren al vast ligt en is doorgerekend in het onderzoek van 20 november 2009; die worden in dit aanvullende onderzoek overgenomen.

## 4.2 Rekenmethode

Dit onderzoek is uitgevoerd conform de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007 en de meest recente wijzigingen hierop (verder te noemen Rbl) .

In de Rbl zijn standaardrekenmethoden opgenomen. Bij toepassing van standaard rekenmethode 1 (SRM1) moet de beschouwde situatie aan de volgende voorwaarden voldoen:

- De weg ligt in een stedelijke omgeving
- De maximale rekenafstand is de afstand tot de bebouwing, met een maximum van 30 of 60 meter ten opzichte van de wegas, afhankelijk van het straattype
- Er is niet of nauwelijks sprake van een hoogteverschil tussen de weg en omgeving
- Langs de weg bevinden zich geen afscherpende constructies
- De weg is vrij van tunnels

In dit luchtkwaliteitonderzoek voldoen de meeste wegen in het studiegebied aan de voorwaarden voor toepassing van SRM1. Voor enkele wegen geldt dat sprake is van hoogteverschil van de weg ten opzichte van het maaiveld (Schoterbrug, fly-over en Waarderbrug). Voor deze en enkele aangrenzende wegvakken geldt daarnaast dat zij aan de hand van de criteria ook als wegen in open gebied in plaats van stedelijk gebied beschouwd zouden kunnen worden. Om die redenen vallen ze (ook) binnen het toepassingsbereik van standaardrekenmethode 2 (SRM2).

Voor dit onderzoek zijn de berekeningen voor *alle* wegvakken uitgevoerd met behulp van het vrij beschikbare CARII rekenmodel, een implementatie van SRM1. Hierbij is de meest recente versie, namelijk versie 8.1 van CARII gebruikt. De wegvakken die (ook) aan de voorwaarden van SRM2 voldoen, zijn *tevens* met het *eveneens* vrij beschikbare ISL2 model (versie 2.10) doorgerekend. In paragraaf 2.2 is reeds aangegeven welke wegvakken dit zijn. Op deze wijze wordt onzekerheid voorkomen of voor deze wegvakken rekenmethode 1 dan wel rekenmethode 2 meer geschikt zou zijn<sup>2</sup>.

Conform voorschrift in de Rbl wordt de berekende concentratie, bij gebruik voor beoordeling van de luchtkwaliteit, afgerond naar het dichtstbijzijnde hele getal, waarbij een 0,5 wordt afgerond naar het dichtstbijzijnde even getal.

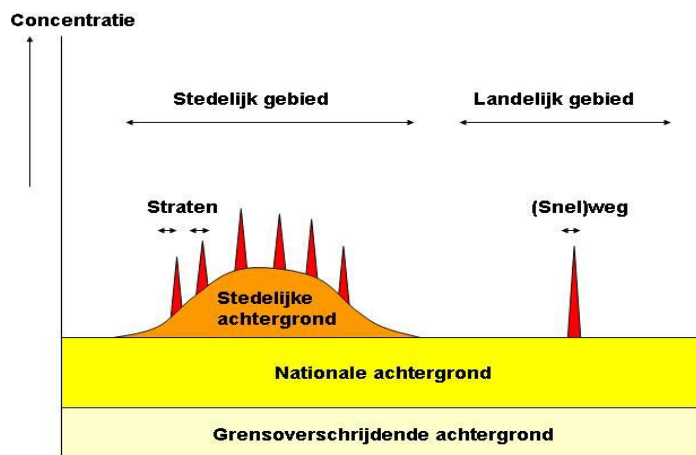
<sup>2</sup> Overigens leert de praktijk –en is ook op basis van de modelopzet te beredeneren- dat voor identieke situaties SRM 1 steevast hogere concentraties berekent dan de (gedetailleerdere) SRM 2. Uitkomsten verkregen met SRM 1 kunnen daarom in feite als worst case beschouwd worden.



### 4.3 Bronbijdragen

De concentratie van stoffen in de buitenlucht is de som van verschillende bijdragen: Grensoverschrijdende bijdrage, nationale bijdrage, stedelijke bijdrage en straatbijdrage. De verhoudingen van de verschillende bijdragen kunnen per locatie en per stof verschillend zijn (zie figuur 4.1).

Het MNP-RIVM levert jaarlijks generieke concentraties in Nederland (GCN) van diverse luchtverontreinigende stoffen. De generieke concentraties zijn concentraties welke heersen op locaties zonder een sterke lokale emissiebron in de directe omgeving en zijn representatief voor een gebied van 1x1 km<sup>2</sup>. Het betreft zowel diagnostische (het voorbije jaar) als prognostische gegevens (voor bijvoorbeeld 2010). De diagnostische gegevens worden primair gebruikt voor het evalueren van milieu en beleid, de prognostische concentraties voor ramingen en verkenningen en zij worden gebruikt als input voor luchtverspreidingsmodellen (zoals CAR II en ISL2). Bij modelberekeningen van de lokale luchtkwaliteit worden generieke concentraties meestal gebruikt als benadering van de achtergrondconcentratie, conform het Rbl. De lokale luchtkwaliteit wordt dan beschreven door de som van de berekende lokale bijdrage van de bron (weg) plus de generieke concentratie.



Figuur 4.1 Opbouw van concentraties in de buitenlucht

De stedelijke bijdrage in het plangebied wordt voornamelijk bepaald door verkeer en vervoer. Over het algemeen is de bijdrage van verkeer op de concentratie NO<sub>2</sub> groter dan de bijdrage op de concentratie fijn stof. In dit luchtkwaliteitonderzoek is de bijdrage van het verkeer op de wegen in het studiegebied bepaald aan de hand van het CARII-model en het ILS2-model. In de achtergrondconcentraties is rekening gehouden met bronnen op grotere afstand van het studiegebied, waaronder industrie en verkeer. Binnen of dichtbij het studiegebied zijn géén relevante lokale industriële bronnen aanwezig<sup>3</sup>. De invloed van overige luchtkwaliteit relevante bronnen (huishoudens, brommers, et cetera) is lokaal marginaal en als zodanig gecumuleerd in de achtergrondconcentraties.

Op grond van de Wet milieubeheer mogen natuurlijke bronnen van fijn stof die geen schadelijke effecten hebben voor de gezondheid, zoals zeezout, bij de beoordeling van de luchtkwaliteit buiten beschouwing worden gelaten. Uit de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007 volgt dat in het geval van Haarlem hiervoor de volgende correcties op de berekende resultaten van fijn stof worden toegepast:

- -6 µg/m<sup>3</sup> voor de jaargemiddelde concentratie PM<sub>10</sub>
- -6 dagen voor het aantal overschrijdingsdagen van de 24-uurgemiddelde grenswaarde PM<sub>10</sub>

#### 4.4 Referentiejaren

Voor de onderbouwing van de ruimtelijke plannen en verkeersplannen dient voor meerdere jaren de luchtkwaliteit inzichtelijk te worden gemaakt. In overleg met gemeente Haarlem, is in dit onderzoek gekozen voor de volgende referentie jaren:

- 2008 (uitgangssituatie met Waarderbrug geheel open)
- 2009 (realisatie Schoterbrug / Oostweg en Waarderbrug gesloten)
- 2010 (1<sup>e</sup> ongebroken jaar met Schoterbrug; laatste kalenderjaar vóór ingang gederogeerde grenswaarde Fijn Stof PM<sub>10</sub>) Waarderbrug met openstelling in één richting zonder vrachtverkeer
- 2015 (doorkijk naar de toekomst, ingangsdatum grenswaarde NO<sub>2</sub> door derogatie)
- 2020 (verdere doorkijk naar de toekomst)

Een aparte beoordeling voor het jaar 2011 (ingang grenswaarde PM<sub>10</sub> na derogatie, 11 juni 2011) is niet noodzakelijk indien blijkt dat in 2010 reeds ruimschoots aan de grenswaarde PM<sub>10</sub> voldaan wordt. Daarbij is, doordat de norm halverwege 2011 van kracht wordt, 2010 het laatste hele jaar voor de toetsing van PM<sub>10</sub>.

<sup>3</sup> bron: Gemeente Haarlem

De resultaten voor 2008 en 2009 worden, zoals in 4.1 aangegeven, overgenomen uit het rapport van 20 november 2009, aangevuld met de onderverdeelde extra wegvakken rond de Waarderbrug (zie 2.2).

Ten behoeve van een goede bepaling en beoordeling van de blootstellingconcentraties is een duidelijke definiëring van de situatie in de verschillende referentie jaren van belang. Om de verkeerssituatie in de verschillende referentie jaren te bepalen zijn door bureau Goudappel Coffeng (GC) prognoses berekend voor de jaren 2010, 2015 en 2020, met behulp van het door dit bureau opgestelde en beheerde Haarlemse verkeersmodel (basisjaar 2004). Hierin zijn de per prognosejaar te verwachten sociaal-economische en planologische ontwikkelingen en verkeersmaatregelen verwerkt. Voor overzichtskaarten met de aldus door GC berekende intensiteiten (exclusief buslijndiensten) en een uitgebreide toelichting op dit verkeersmodel en de prognoses wordt verwezen naar het document *Toelichting modelgegevens*. De effecten en verkeerscijfers met de Waarderbrug in één richting open zonder vrachtverkeer zijn beschreven in het document 'Effect (her)openstelling Waarderbrug in één richting'.

In het navolgende zijn de kenmerken per referentiejaar aangegeven en is kort samengevat hoe deze verwerkt zijn in de verkeersgegevens.

- **2008/2009:** De uitgangssituatie 2008 is de situatie hoe die was vóór de ingebruikname van de Schoterbrug en Oostweg en de sluiting Waarderbrug. In 2009 was de Waarderbrug gesloten na de ingebruikname van de Schoterbrug en Oostweg. De verkeerscijfers voor 2008 en 2009 zijn gelijk aan de verkeerscijfers van het eerder uitgevoerde rapport 'Onderzoek luchtkwaliteit Schoterbrug te Haarlem'. Verkeerscijfers voor 2008 waren daarin gelijk aan die van het verkeersmodel 2004 verhoogd met 4% groei. Voor 2009 waren de prognosecijfers voor 2010 van het verkeersmodel met gesloten Waarderbrug gebruikt. Doordat er in dit vervolgonderzoek iets gedetailleerder op de Waarderbrug is ingegaan zijn enkele wegvakken verder onderverdeeld en zijn de bijbehorende verkeerscijfers uit het model afgelezen en aangeleverd door de gemeente
- **2010:** In juni 2009 zijn de Schoterbrug en Oostweg gerealiseerd en is voor dit onderzoek uitgegaan van een Waarderbrug met openstelling in één richting zonder vrachtverkeer. De Fly-over is nog niet gerealiseerd. Door goudappel Coffeng is een verkeersprognose opgesteld voor het jaar 2010 met gerealiseerde Schoterbrug, Oostweg en Waarderbrug met openstelling in één richting, en andere HVVP maatregelen voorzover dan gerealiseerd (dus geen fly-over). De Waarderpolder bevat 16.000 arbeidsplaatsen, ontwikkelingen buiten de Waarderpolder zijn geïnterpoleerd tussen 2004 en 2015 (zie ook *Toelichting modelgegevens*<sup>4</sup>)

<sup>4</sup> Toelichting modelgegevens Waarderpolder/Schoterbrug", kenmerk HLM097/Wri/1160 d.d. 18 november 2009, verder gerefereerd als "Toelichting modelgegevens".

- **2015:** In 2015 zijn alle infrastructurele ontwikkelingen gerealiseerd, inclusief de fly-over (2012) en een Waarderbrug met openstelling in één richting zonder vrachtverkeer. De verkeersprognose voor 2015 sluit aan voor deze situatie. Voor 2015 ligt het reëel te verwachten aantal arbeidsplaatsen (binnen bedrijventerrein Waarderpolder) nog ver beneden het verwachte aantal arbeidsplaatsen in een eindsituatie. Door de aanvankelijke verwachting (25.000) voor de eindsituatie en een volledige realisatie van de eindsituatie in 2015 te blijven hanteren wordt voor de luchtberekeningen de situatie 2015 dus in dubbel opzicht worst case benaderd voor wat betreft de groei van de Waarderpolder. Ook voor de rest van Haarlem en omgeving zijn de te voorziene ontwikkelingen volledig verwerkt in het verkeersmodel. In de omgeving van de Schoterbrug geldt dit bijvoorbeeld ook voor het woningbouwproject Land in Zicht en de vestiging van een Jachthaven op Schoterroog en ontwikkelingen aan de westkant van de Spaarndamseweg (onder andere Deli-terrein, Sonnenborn). Ook zijn de verkeersmaatregelen uit het HVVP gerealiseerd
- **2020:** Ook voor 2020 heeft Goudappel Coffeng een verkeersprognose gemaakt. De volledige groei van de Waarderpolder (25.000 arbeidsplaatsen) evenals de verwachte projecten in de rest van Haarlem en omgeving zijn al in de prognose voor 2015 verwerkt. Er resteren daarna nauwelijks mogelijkheden voor verdere ontwikkelingen van enige omvang. Rekening houdend met algemene sociale en economische ontwikkelingen en wellicht nog enige verdere verdichting zijn voor 2020 alle ritten<sup>5</sup> verhoogd met 5 %, op basis van meerjarentrends die in het verleden zijn waargenomen. Opgemerkt wordt nog eens dat volgens huidige schattingen - nog afgezien van de crisis- de arbeidsplaatsen in de eindsituatie Waarderpolder eerder bij 20.000 dan bij 25.000 arbeidsplaatsen zullen liggen. Ook voor 2020 is dus sprake van een worst case benadering van de verkeersprognose

<sup>5</sup> Dit leidt niet op elk wegvak tot een toename met precies 5%. De verhoogde rittenaantallen worden immers daarna door het model over het netwerk verdeeld, rekening houdend met alle factoren die de routekeuze bepalen, waaronder de capaciteit.

Het verkeersmodel en de prognoses geven de totale verkeersintensiteit (zonder lijnbussen) per wegvak, en het percentage daarvan dat vrachtverkeer betreft. Voor de invoer in de rekenmodellen luchtkwaliteit dienen de afgelezen verkeerscijfers eerst nog te worden omgerekend naar een voorgeschreven vorm. Deze bewerking en de resulterende invoergetallen zijn weergegeven in bijlage 1. Bij wegvak 24a dient te worden opgemerkt, dat hierin ook de verkeersintensiteit van de parallelweg (Pieter Goedkoopweg) is opgenomen.

#### **4.5 Beoordeelde concentraties**

Dit onderzoek richt zich op de stoffen NO<sub>2</sub> en PM<sub>10</sub>. Uit algemene ervaring in Nederland is namelijk gebleken dat andere componenten uit de Wet milieubeheer in het algemeen geen knelpunten veroorzaken. Een motivering voor bovenstaande stelling is weergegeven in de Handreiking Meten en Rekenen Luchtkwaliteit (Vrom).

In de Handreiking is aangegeven dat door TNO met het model CAR II testberekeningen zijn uitgevoerd voor een situatie waarin de intensiteiten en het aandeel vrachtverkeer sterk zijn overschat. Uit deze berekeningen op basis van het Referentie Scenario (stand van zaken maart 2006) volgt dat de concentraties koolmonoxide, benzeen en zwaveldioxide zich (ruim) onder de grenswaarden bevinden.

Voor deze door TNO uitgevoerde 'worst case' testberekeningen die de reëel in Nederland voorkomende intensiteiten en aandelen vrachtverkeer sterk overschatten is uitgegaan van de volgende aannames:

- 350.000 voertuigen per etmaal
- 12.5 % middelzwaar vrachtverkeer
- 12.5 % zwaar vrachtverkeer
- Toetsing op 15 meter van de middellijn van de weg

Onder deze omstandigheden worden door het programma CAR II v8.1, voor de jaren 2004, 2010 en 2015, geen overschrijdingen voor koolmonoxide, benzeen en zwaveldioxide gerapporteerd. Omdat de achtergrondconcentraties voor de genoemde stoffen in Nederland niet sterk variëren is bovenstaande algemeen geldig.

CAR biedt geen mogelijkheden voor berekeningen van de concentraties lood, maar in het Jaaroverzicht Luchtkwaliteit 2002 van het RIVM is aangegeven dat de concentraties lood langs wegen al jaren geen probleem meer zijn door de invoering van loodarme en loodvrije benzine.

#### **4.6 Invoergegevens voor het CARII-model**

Bij CAR-berekeningen wordt uitgegaan van de volgende kenmerken van de weg:

- Etmaalintensiteiten
- Fractie middelzwaar vrachtverkeer
- Fractie zwaar vrachtverkeer
- Fractie bussen
- Snelheidstype
- Wegtype
- Bomenfactor
- Afstand wegas – rekenpunt
- Fractie stagnatie

In bijlage 2 zijn de invoergegevens van de wegvakken opgenomen.

Volgens de Rbl dient de concentratie berekend te worden op een afstand van niet meer dan 10 meter van de wegrand. Deze afstand is gehanteerd in de berekeningen. Zijn er echter gevels op kortere afstand dan 10 meter van de weg gesitueerd, dan is voor het rekenpunt die kortere afstand gehanteerd, eveneens conform de Rbl.

Per doorgerekend wegvak (zie figuur 2.2) is gerekend met de hoogst voorkomende intensiteit en de minst gunstige combinatie van de overige invoergegevens die (ergens) op dat wegvak voorkomt. De berekende concentratie geeft daardoor een 'worst case' beeld voor het totale wegvak.

Vanaf rekenjaar 2015 is ook rekening gehouden met een bouwkundige invulling volgens de nieuwe bouwvoorschriften van het nieuwe bestemmingsplan bedrijventerrein Waarderpolder. (rooilijnen, gebouwhoogtes).

#### **4.7 Invoergegevens voor het ISL2-model**

In bijlage 3 zijn de invoergegevens voor de berekeningen met het ISL2-model opgenomen.

Kenmerk R002-4677262AMD-ena-V03-NL

---

## 5 Resultaten

In dit hoofdstuk worden de verkregen resultaten weergegeven. In paragraaf 5.1 zijn de resultaten opgenomen met CARI1 en in 5.2 de resultaten met ISL2.

### 5.1 Resultaten en beschouwing CARI1

In bijlage 4 zijn alle berekeningsresultaten opgenomen. In tabel 5.1 zijn de resultaten opgenomen van de maximale ergens in het studiegebied berekende concentraties met een Waarderbrug met openstelling in één richting. Tussen haakjes is de maximale ergens in het studiegebied berekende concentratie met een gesloten Waarderbrug weergegeven. Deze waarden en die voor 2008 en 2009 zijn afkomstig uit het rapport 'Onderzoek luchtkwaliteit Schoterbrug te Haarlem' van Tauw d.d. 20 november 2009.

Tabel 5.1 Overzicht maximaal berekende concentraties

Jaar	2008 <sup>3)</sup>	2009 <sup>4)</sup>	2010	2015	2020
<b>Grenswaarde jaargemiddelde concentratie NO<sub>2</sub></b>	<b>60 µg/m<sup>3</sup></b>	<b>60 µg/m<sup>3</sup></b>	<b>60 µg/m<sup>3</sup></b>	<b>40 µg/m<sup>3</sup></b>	<b>40 µg/m<sup>3</sup></b>
<b>Grenswaarde jaargemiddelde concentratie PM<sub>10</sub></b>	<b>48 µg/m<sup>3</sup></b>	<b>48 µg/m<sup>3</sup></b>	<b>48 µg/m<sup>3</sup></b>	<b>40 µg/m<sup>3</sup></b>	<b>40 µg/m<sup>3</sup></b>
<b>Grenswaarde aantal overschrijdingsdagen PM<sub>10</sub></b>	<b>35 dagen</b>	<b>35 dagen</b>	<b>35 dagen</b>	<b>35 dagen</b>	<b>35 dagen</b>
Jaargemiddelde concentratie NO <sub>2</sub> [µg/m <sup>3</sup> ]	42	44	43(43)	37(37)	29(29)
Jaargemiddelde concentratie PM <sub>10</sub> [µg/m <sup>3</sup> ] <sup>1)</sup>	23	23	23(23)	21(21)	19(19)
Aantal overschrijdingsdagen <sup>2)</sup>	20	22	20(21)	14(14)	10(10)

1) De jaargemiddelde concentratie is inclusief zeezoutcorrectie weergegeven

2) Voor elk rekenjaar het aantal dagen met etmaalgemiddelde boven 50 µg/m<sup>3</sup> inclusief zeezoutcorrectie

3) In 2008 was de Waarderbrug open en is alleen deze situatie aan de orde

4) In 2009 was de Waarderbrug gesloten en is alleen deze situatie aan de orde

Uit de resultaten van de CARI1-berekeningen blijkt dat de hoogst berekende concentratie voor NO<sub>2</sub> over de rekenjaren 2008, 2009 en 2010 44 µg/m<sup>3</sup> bedraagt. Dat is ver beneden de tot 2015 geldende grenswaarde van 60 µg/m<sup>3</sup>. De hoogst berekende waarde vanaf 2015 bedraagt 37 µg/m<sup>3</sup>, waarmee ruim aan de dan geldende grenswaarde van 40 µg/m<sup>3</sup> wordt voldaan.

Voor NO<sub>2</sub> wordt in alle onderzochte jaren ook voldaan aan de eis voor de uurgemiddelde grenswaarde (maximaal 18 maal per jaar hoger dan 200 µg/m<sup>3</sup>).



Volgens de Rbl blijkt dit uit het statistisch verband tussen de uurgemiddelde concentratie en de jaargemiddelde concentratie: 18 overschrijdingen per jaar van de uurgemiddelde concentratie van  $200 \mu\text{g}/\text{m}^3$  komt overeen met een jaargemiddelde concentratie in de orde van grootte van  $60 - 80 \mu\text{g}/\text{m}^3$ . Dit betekent dat als het jaargemiddelde beneden  $60 \mu\text{g}/\text{m}^3$  ligt, zoals het geval is, er voldaan wordt aan de eis voor het uurgemiddelde.

Uit de berekeningsresultaten met betrekking tot  $\text{PM}_{10}$  blijkt dat de berekende jaargemiddelde concentraties in alle rekenjaren zeer ver beneden de grenswaarde voor  $\text{PM}_{10}$  liggen waaraan vanaf 11 juni 2011 voldaan moet worden (maximale berekende waarde is  $23 \mu\text{g}/\text{m}^3$ ). Ook aan de norm voor het daggemiddelde wordt in alle peiljaren ruimschoots voldaan, met een maximaal berekende waarde van 22 overschrijdingsdagen (inclusief zeezoutaftrek) waar er 35 zijn toegestaan. Er wordt dus ook vóór 2011 reeds ruim voldaan aan de per medio 2011 ingaande eisen voor fijn stof ( $\text{PM}_{10}$ ) en des te meer aan de tot die datum geldende ruimere eisen.

Uit deze CAR-resultaten blijkt dat zowel in de uitgangssituatie als na ingebruikname van de Schoterbrug en Waarderbrug met openstelling in één richting voldaan wordt aan de toepasselijke grenswaarden voor  $\text{NO}_2$  en fijn stof ( $\text{PM}_{10}$ ). Volledigheidshalve zijn in bijlage 4 ook de rekenresultaten van andere stoffen weergegeven; deze voldoen eveneens ruim aan de grenswaarden.

Om een vergelijking van de situatie met Waarderbrug gesloten en een Waarderbrug met openstelling in één richting te kunnen maken zijn in bijlage 4 verschildtabellen van de jaargemiddelde concentratie  $\text{NO}_2$  en fijn stof ( $\text{PM}_{10}$ ) opgenomen. Wanneer de situaties een gesloten Waarderbrug en een Waarderbrug met openstelling in één richting naast elkaar worden bekeken, dan zijn de volgende conclusies te trekken:

- Voor 2008 en 2009 is een vergelijking tussen varianten voor de Waarderbrug niet aan de orde. De situatie voor de Waarderbrug was immers gelijk aan de situatie welke in het vorige onderzoek Schoterbrug al was doorgerekend. In 2008 was de Waarderbrug open, in 2009 was deze gesloten na ingebruikname van de Schoterbrug
- Voor 2010 is de hoogst voorkomende toename op enig wegvak voor  $\text{NO}_2$   $1,4 \mu\text{g}/\text{m}^3$  en de hoogst voorkomende afname is  $0,6 \mu\text{g}/\text{m}^3$ . Voor fijn stof ( $\text{PM}_{10}$ ) wordt afhankelijk van het wegvak een maximale toename van  $0,4 \mu\text{g}/\text{m}^3$  en een maximale afname van  $0,2 \mu\text{g}/\text{m}^3$  berekend
- Voor 2015 is de hoogst voorkomende toename op enig wegvak voor  $\text{NO}_2$   $1,6 \mu\text{g}/\text{m}^3$  en de hoogst voorkomende afname is  $-0,5 \mu\text{g}/\text{m}^3$ . Voor fijn stof ( $\text{PM}_{10}$ ) wordt afhankelijk van het wegvak een maximale toename van  $0,3 \mu\text{g}/\text{m}^3$  en een maximale afname van  $0,1 \mu\text{g}/\text{m}^3$  berekend

- Voor 2020 is de hoogst voorkomende toename op enig wegvak voor NO<sub>2</sub> 1,1 µg/m<sup>3</sup> en de hoogst voorkomende afname is 0,4 µg/m<sup>3</sup>. Voor fijn stof (PM<sub>10</sub>) wordt afhankelijk van het wegvak een maximale toename van 0,3 µg/m<sup>3</sup> en een maximale afname van 0,1 µg/m<sup>3</sup> berekend

## 5.2 Resultaten en beschouwing ISL2

In bijlage 5 zijn de berekeningsresultaten opgenomen voor de drie deelgebieden die tevens met ISL2 zijn doorgerekend (rond de Schoterbrug, rond de fly-over en rond de Waarderbrug). In tabel 5.2 zijn de maximale met ISL2 berekende concentraties per rekenjaar samengevat. Tussen haakjes is de maximale ergens in het studiegebied berekende concentratie met een gesloten Waarderbrug weergegeven. Deze waarden en die voor 2008 en 2009 zijn afkomstig uit het rapport 'Onderzoek luchtkwaliteit Schoterbrug te Haarlem' van Tauw d.d. 20 november 2009. Deze zijn aangevuld met de nader onderverdeelde wegvakken waarvoor de concentraties met open Waarderbrug (2008) respectievelijk gesloten Waarderbrug (2009) alsnog zijn berekend voor de respectievelijke jaren.

**Tabel 5.2 Overzicht maximaal berekende concentraties met het ISL2 model (SRM2)**

Jaar	2008 <sup>3)</sup>	2009 <sup>4)</sup>	2010	2015	2020
<b>Grenswaarde jaargemiddelde concentratie NO<sub>2</sub></b>	<b>60 µg/m<sup>3</sup></b>	<b>60 µg/m<sup>3</sup></b>	<b>60 µg/m<sup>3</sup></b>	<b>40 µg/m<sup>3</sup></b>	<b>40 µg/m<sup>3</sup></b>
<b>Grenswaarde jaargemiddelde concentratie PM<sub>10</sub></b>	<b>48 µg/m<sup>3</sup></b>	<b>48 µg/m<sup>3</sup></b>	<b>48 µg/m<sup>3</sup></b>	<b>40 µg/m<sup>3</sup></b>	<b>40 µg/m<sup>3</sup></b>
<b>Grenswaarde aantal overschrijdingsdagen PM<sub>10</sub></b>	<b>35 dagen</b>	<b>35 dagen</b>	<b>35 dagen</b>	<b>35 dagen</b>	<b>35 dagen</b>
Jaargemiddelde concentratie NO <sub>2</sub> [µg/m <sup>3</sup> ]	34	36	35(35)	28(28)	23(22)
Jaargemiddelde concentratie PM <sub>10</sub> [µg/m <sup>3</sup> ] <sup>1)</sup>	20	21	20(20)	18(18)	17(17)
Aantal overschrijdingsdagen <sup>2)</sup>	13	14	12(12)	8(7)	5(5)

1) De jaargemiddelde concentratie is inclusief zeezoutcorrectie weergegeven

2) Voor *elk* rekenjaar het aantal dagen met etmaalgemiddelde boven 50 µg/m<sup>3</sup> inclusief zeezoutcorrectie

3) In 2008 was de Waarderbrug open en is alleen deze situatie aan de orde

4) In 2009 was de Waarderbrug gesloten en is alleen deze situatie aan de orde

Uit de resultaten blijkt dat de maximaal *ergens* in de ISL-2-gebieden berekende jaargemiddelde concentratie NO<sub>2</sub> 36 µg/m<sup>3</sup> bedraagt. Er wordt dus volgens deze rekenmethode in alle rekenjaren ruim voldaan aan de per 2015 ingaande grenswaarde voor NO<sub>2</sub> (40 µg/m<sup>3</sup>).

Dit betekent tevens dat in de ISL2 gebieden overal voldaan wordt aan de norm voor de uurgemiddelde concentratie NO<sub>2</sub>, in alle rekenjaren. Dit volgt uit de reeds in 5.1 beschreven statistische relatie tussen jaargemiddelde en uurgemiddelde.

De maximaal berekende jaargemiddelde concentraties van PM<sub>10</sub> liggen in alle peiljaren zeer ver beneden de grenswaarde waaraan vanaf 11 juni 2011 voldaan moet worden.

Ook de berekende daggemiddelde concentraties voldoen in alle peiljaren zeer ruim aan de norm waaraan vanaf 11 juni 2011 voldaan moet worden. Dit volgt ook al uit het statistisch verband tussen de daggemiddelde concentratie en de jaargemiddelde concentratie, zoals aangegeven in de Rbl: 35 overschrijdingen per jaar van de daggemiddelde concentratie van 50 µg/m<sup>3</sup> komt overeen met een jaargemiddelde concentratie van 32,3 µg/m<sup>3</sup> (exclusief zeezoutcorrectie). Uit de resultaten in bovenstaande tabel blijkt dat de jaargemiddelde concentraties op de beoordeelde wegvakken voor alle berekende jaren ver onder deze waarde liggen. Dit betekent dat wordt voldaan aan de daggemiddelde grenswaarde voor PM<sub>10</sub>. Voor alle wegvakken van de ISL2 berekeningen is het aantal overschrijdingsdagen niettemin berekend en opgenomen in de bijlagen.

De resultaten uit de berekeningen met ISL2 bevestigen dat ook volgens deze rekenmethode in de betreffende gebieden ruim wordt voldaan aan de grenswaarden voor NO<sub>2</sub> en fijn stof (PM<sub>10</sub>).

### **5.3 Samenvatting toetsing**

In het onderzoek is de luchtkwaliteit langs alle wegvakken berekend met CARII. Daarnaast zijn de gebieden rond de fly-over, rond de Schoterbrug en Waardebrug tevens berekend met ISL2. In de berekeningen is gekozen voor een worstcase benadering met name waar het gaat om de verwerkte arbeidsplaatsengroei in de Waarderpolder. De berekende concentraties zijn getoetst aan de grenswaarden voor NO<sub>2</sub> en fijn stof (PM<sub>10</sub>).

#### **2008**

Deze uitgangssituatie van 2008 is reeds in de rapportage van 20 november doorgerekend. Er is nog geen Schoterbrug en de Waarderbrug is gewoon open. Het blijkt dat er in 2008 geen sprake is van overschrijding of benadering van de toepasselijke grenswaarden voor NO<sub>2</sub> en PM<sub>10</sub>.

#### **2009**

Ook deze situatie is reeds in het vorige onderzoek doorgerekend. Medio 2009 zijn de Schoterbrug en Oostweg in gebruik genomen en is de Waarderbrug gesloten voor autoverkeer. Uit de berekeningen blijkt dat in 2009 geen sprake is van overschrijding of benadering van de toepasselijke grenswaarden voor PM<sub>10</sub> en NO<sub>2</sub>.

#### **2010**

In dit rapport is voor 2010 uitgegaan van een Waarderbrug met openstelling in één richting zonder vrachtverkeer. Uit de berekeningen blijkt dat in 2010 geen sprake is van overschrijding of benadering van de toepasselijke grenswaarden voor PM<sub>10</sub> en NO<sub>2</sub>. In 2010 wordt – net als in voorgaande rekenjaren – reeds ruim voldaan aan de per 11 juni 2011 ingaande grenswaarde voor PM<sub>10</sub>.

**2015 en 2020**

In 2015 is ook de fly-over gereed (2012), en er wordt tevens uitgegaan van een reeds volledig gerealiseerde en ingevulde herstructurering van de Waarderpolder en Waarderbrug met openstelling in één richting zonder vrachtverkeer. Uit de berekeningen blijkt, dat er ook in de jaren 2015 en 2020 met ruime marge wordt voldaan aan de dan geldende grenswaarden.

De detailberekeningen met het model ISL2 voor drie gebieden (rond de Schoterbrug, rond de fly-over en rond de Waarderbrug) bevestigen de conclusies uit de CARII berekeningen. Conform ervaringsgegevens berekent het gedetailleerdere ISL-2 model per overeenkomstige situatie wat lagere waarden dan CARII.

Samenvattend blijkt uit dit onderzoek dat in alle toetsingsjaren en overal in het invloedsgebied van de Schoterbrug met ruime marges voldaan wordt aan de geldende grenswaarden voor NO<sub>2</sub> en fijn stof (PM<sub>10</sub>).

Uit de berekende concentratie fijn stof (PM<sub>10</sub>) blijkt dat ook zonder de toepassing van de zeezoutcorrectie in alle jaren ruim aan de normen voor fijn stof wordt voldaan.

Hieruit volgt dat -ondanks een worst case benadering van de verkeersgroei door de herstructurering en intensivering van bedrijventerrein Waarderpolder-, de situatie na aanleg van de Schoterbrug en Waarderbrug met openstelling in één richting ruim voldoet aan de grenswaarden luchtkwaliteit. Opgemerkt kan worden dat ook de nabij de Schoterbrug geplande projecten Land in Zicht en Jachthaven Schoterroog en de voorgenomen ontwikkelingen aan de westkant van de Spaarndamseweg in de verkeerscijfers opgenomen zijn en dus evenmin een overschrijding van de grenswaarden veroorzaken.

De aanleg van de Schoterbrug met openstelling van de Waarderbrug in één richting voldoet derhalve ruimschoots aan de voorschriften met betrekking tot de luchtkwaliteit in de Wet milieubeheer.

Kenmerk R002-4677262AMD-ena-V03-NL

---

## 6 Conclusies

In opdracht van de gemeente Haarlem heeft Tauw een aanvullend onderzoek verricht naar de gevolgen voor de luchtkwaliteit van de aanleg van de Schoterbrug over het Spaarne in de situatie met een in één richting opengestelde Waarderbrug zonder vrachtverkeer. In een eerder onderzoek van Tauw (Onderzoek luchtkwaliteit Schoterbrug te Haarlem d.d. 20 november 2009) is de situatie met een gesloten Waarderbrug doorgerekend.

De regelgeving voor de luchtkwaliteit is sedert 15 november 2007 opgenomen in de Wet milieubeheer, Titel 5.2 Luchtkwaliteitseisen. Een besluit tot vrijstelling met gevolgen voor de luchtkwaliteit kan volgens Wm art 5.16 lid 1 onder a *ondermeer* plaatsvinden wanneer de mogelijk gemaakte ontwikkeling niet leidt tot een overschrijding van de grenswaarden voor de luchtkwaliteit.

In dit onderzoek is nagegaan of de situatie na aanleg van de Schoterbrug en Waarderbrug met openstelling in één richting voldoet aan de grenswaarden voor de luchtkwaliteit. Daartoe zijn de gevolgen van de realisatie en ingebruikname van de Schoterbrug en Waarderbrug met openstelling in één richting voor de luchtkwaliteit berekend voor het volledige invloedsgebied van de Schoterbrug (het studiegebied van dit onderzoek). In de daarvoor gemaakte verkeersmodelprognoses is rekening gehouden met alle ontwikkelingen in Haarlem en wijde regio, met worst case aannames voor de herstructurering en intensivering van het bedrijventerrein Waarderpolder en daaruit voortkomende verkeersgroei. Naast de socio-economische ontwikkelingen, zijn ook de te verwachten ontwikkelingen in het verkeersnetwerk verwerkt (nieuwe fly-over naar de A200, realisatie Haarlems Verkeer en Vervoer Plan).

De berekeningen van de luchtkwaliteit langs de wegen zijn uitgevoerd met behulp van het CARII-model, versie 8.1 (op basis van rekenmethode 1 uit de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007). De onderzoeksgebieden rond de Schoterbrug, rond de fly-over en Waarderbrug zijn tevens met het ISL2-model versie 2.10 (op basis van rekenmethode 2) berekend.

Doorgerekend zijn de situaties in de jaren 2008, 2009, 2010, 2015 en 2020. Voor de uitgangssituatie is het toetsingsjaar 2008, met een verkeersnetwerk zonder de Schoterbrug. In 2009 (juni) zijn de Schoterbrug en de aangrenzende Oostweg in gebruik genomen en is de Waarderbrug gesloten voor autoverkeer. De situaties voor 2008 en 2009 zijn reeds doorgerekend in het rapport van 20 november 2009. Voor 2010 is een verkeersprognose opgesteld met 16.000 arbeidsplaatsen in de Waarderpolder en ontwikkelingen daarbuiten geïnterpoleerd tussen 2004 en 2015. Schoterbrug, Oostweg en Waarderbrug met openstelling in één richting zijn gerealiseerd; overige HVVP maatregelen alleen voorzover afgerond en dus nog geen fly-over.

Voor 2015 zijn in de verkeersprognose 25.000 arbeidsplaatsen gerealiseerd in de Waarderpolder, naast alle verwachte andere socio-economische ontwikkelingen in Haarlem en omgeving. De groei van de Waarderpolder is daarmee zeer worst case ingeschat, aangezien recentere inschattingen niet meer dan 20.000 arbeidsplaatsen in de eindsituatie voorzien, te bereiken na 2015. Met de mogelijke effecten van de economische crisis is dan ook nog geen rekening gehouden. Ook de fly-over is gerealiseerd (2012) alsmede de overige verkeersmaatregelen uit het HVVP.

Voor 2020 is alleen nog enige algemene verkeersgroei ten opzichte van 2015 te verwachten en in de prognoses opgenomen. Alle bekende ontwikkelingsmogelijkheden en maatregelen zijn immers al in de prognose 2015 verwerkt. Met deze verkeersprognoses voor 2010, 2015 en 2020 voor de situatie éénrichtingsverkeer Waarderbrug zonder vrachtverkeer, is de luchtkwaliteit voor het studiegebied Schoterbrug opnieuw doorgerekend.

Uit de berekeningen is gebleken dat in alle toetsingsjaren en overal in het invloedsgebied van de Schoterbrug in de situatie Waarderbrug met openstelling in één richting met ruime marges voldaan wordt aan alle toepasselijke grenswaarden voor de toetsingsrelevante stoffen stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>) en fijn stof (PM<sub>10</sub>).

Een overeenkomstige conclusie volgde reeds uit het eerdere onderzoek van Tauw (Onderzoek luchtkwaliteit Schoterbrug te Haarlem) voor de situatie met geheel voor autoverkeer gesloten Waarderbrug.

De eindconclusie uit deze beide onderzoeken is daarom dat –ondanks een ‘worst case’ benadering van de verkeersgroei door de herstructurering van de Waarderpolder- de situatie na aanleg van de Schoterbrug ruim voldoet aan de grenswaarden voor de luchtkwaliteit, zowel bij een gesloten als bij een in één richting opengestelde Waarderbrug.

# Bijlage

**1**

Verkeersgegevens







# Bijlage

## 2

Invoergegevens CARII



## 2008 1R

Plaats	Straat naam	X(m)	Y(m)	Intensiteit (mvt/etm)	Fractie licht	Fractie middel	Fractie zwaar	Fractie autob.	Parkeer beweg.	Snelheids type	Weg type	Bomen factor	Afstand tot wegas	Fractie stagnatie
Haarlem	14a Spaarndamseweg OPk	104763	489247	21741	0,95	0,03	0,01	0	0	Normaal stadsverkeer	Eenzijdige bebouwing, weg met...	1	11	0,3
Haarlem	14b Spaarndamseweg PkW	104830	489764	19848	0,96	0,03	0,01	0,01	0	Normaal stadsverkeer	Eenzijdige bebouwing, weg met...	1	11	0,3
Haarlem	15a Spaarndamseweg ZSp	105008	490613	16928	0,97	0,02	0,01	0,01	0	Normaal stadsverkeer	Eenzijdige bebouwing, weg met...	1,25	13	0,2
Haarlem	15b Spaarndamseweg SpSb	105162	490853	16928	0,97	0,02	0,01	0,01	0	Normaal stadsverkeer	Eenzijdige bebouwing, weg met...	1,25	15	0,07
Haarlem	15c Spaarndamseweg WZ	104891	490240	24448	0,97	0,02	0,01	0	0	Normaal stadsverkeer	Eenzijdige bebouwing, weg met...	1	11	0,3
Haarlem	24a Industrieweg (Whaven)	105112	489952	12052	0,95	0,04	0,02	0	0	Normaal stadsverkeer	Eenzijdige bebouwing, weg met...	1,25	14	0,2
Haarlem	24b Waarderbrug IS	104920	489964	12062	0,95	0,04	0,02	0	0	Normaal stadsverkeer	Basistype	1	14	0,2

2009 1R

Plaats	Straat naam	X(m)	Y(m)	Intensiteit (mvt/etm)	Fractie licht	Fractie middel	Fractie zwaar	Fractie autob.	Parkeer beweg.	Snelheids type	Weg type	Bomen factor	Afstand tot wegas	Fractie stagnatie
Haarlem	14a Spaarndamseweg OPk	104763	489247	21741	0,95	0,03	0,01	0,01	0	Normaal stadsverkeer	Eenzijdige bebouwing, weg met...	1	11	0,3
Haarlem	14b Spaarndamseweg PkW	104830	489764	19848	0,95	0,03	0,01	0,01	0	Normaal stadsverkeer	Eenzijdige bebouwing, weg met...	1	11	0,3
Haarlem	15a Spaarndamseweg ZSp	105008	490613	16928	0,96	0,02	0,01	0,01	0	Normaal stadsverkeer	Eenzijdige bebouwing, weg met...	1,25	13	0,2
Haarlem	15b Spaarndamseweg SpSb	105162	490853	16928	0,96	0,02	0,01	0,01	0	Normaal stadsverkeer	Eenzijdige bebouwing, weg met...	1,25	15	0,07
Haarlem	15c Spaarndamseweg WZ	104891	490240	24448	0,96	0,03	0,01	0,01	0	Normaal stadsverkeer	Eenzijdige bebouwing, weg met...	1	11	0,3
Haarlem	24a Industrieweg (Whaven)	105112	489952	12052	0,94	0,04	0,02	0	0	Normaal stadsverkeer	Eenzijdige bebouwing, weg met...	1,25	14	0,2
Haarlem	24b Waarderbrug IS	104920	489964	12062	0,95	0,04	0,02	0	0	Normaal stadsverkeer	Basistype	1	12	0,2

2010 1R

Plaats	Straat naam	X(m)	Y(m)	Intensiteit (mvt/etm)	Fractie licht	Fractie middel	Fractie zwaar	Fractie autob.	Parkeer beweg.	Snelheids type	Weg type	Bomen factor	Afstand tot wegas	Fractie stagnatie
Haarlem	1 A200 OF	106888	488616	49536	0,92	0,06	0,02	0	0	Buitenweg algemeen	Basistype	1	20	0,07
Haarlem	3 C. Obscuraweg FB	106321	488851	25208	0,9	0,07	0,03	0	0	Stadsverkeer met minder congestie	Basistype	1	19	0,2
Haarlem	4 C. Obscuraweg BO	106257	489025	21951	0,9	0,07	0,03	0	0	Stadsverkeer met minder congestie	Basistype	1	19	0,07
Haarlem	5 C. Obscuraweg RF	106332	488486	25668	0,9	0,07	0,03	0	0	Stadsverkeer met minder congestie	Eenzijdige bebouwing,	1	19	0,3
Haarlem	6 C. Obscuraweg AR	106124	488471	27210	0,9	0,07	0,03	0	0	Normaal stadsverkeer	Eenzijdige bebouwing,	1	20	0,3
Haarlem	7 - 9 Amsterdamsevaart FC	106342	488548	49536	0,92	0,06	0,02	0	0	Buitenweg algemeen	Basistype	1	20	0,07
Haarlem	10 Amsterdamsevaart CP	105798	488507	32714	0,94	0,04	0,02	0,01	0	Buitenweg algemeen	Basistype	1	20	0,3
Haarlem	11 Oudeweg CW	106025	489056	19491	0,89	0,08	0,03	0	0	Normaal stadsverkeer	Basistype	1	19	0,07
Haarlem	12 Oudeweg WG	105435	488833	9409	0,85	0,1	0,04	0,01	0	Normaal stadsverkeer	Basistype	1,25	14	0,07
Haarlem	13 Oudeweg GS	104645	488926	31092	0,94	0,04	0,02	0	0	Normaal stadsverkeer	Eenzijdige bebouwing,	1,25	16	0,3
Haarlem	14 Spaarndamseweg OW	104763	489247	18616	0,95	0,03	0,02	0,01	0	Normaal stadsverkeer	Eenzijdige bebouwing,	1	11	0,3
Haarlem	14a Spaarndamseweg OPk	104763	489247	18616	0,95	0,03	0,02	0,01	0	Normaal stadsverkeer	Eenzijdige bebouwing,	1	11	0,3
Haarlem	14b Spaarndamseweg PkW	104830	489764	16615	0,96	0,03	0,01	0,01	0	Normaal stadsverkeer	Eenzijdige bebouwing,	1	11	0,07
Haarlem	15 Spaarndamseweg WS	104974	490613	17263	0,96	0,03	0,01	0,01	0	Normaal stadsverkeer	Eenzijdige bebouwing,	1,25	13	0,2
Haarlem	15a Spaarndamseweg ZSp	105008	490613	12223	0,96	0,03	0,01	0,01	0	Normaal stadsverkeer	Eenzijdige bebouwing,	1,25	13	0,07
Haarlem	15b Spaarndamseweg SpSb	105162	490853	12223	0,95	0,03	0,02	0,01	0	Normaal stadsverkeer	Eenzijdige bebouwing,	1,25	15	0,15
Haarlem	15c Spaarndamseweg WZ	104891	490240	17263	0,96	0,03	0,01	0,01	0	Normaal stadsverkeer	Eenzijdige bebouwing,	1	11	0,15
Haarlem	16 Spaarndamseweg SV	105248	491139	19503	0,95	0,03	0,01	0,01	0	Normaal stadsverkeer	Eenzijdige bebouwing,	1,25	12	0,15
Haarlem	17 Vondelweg SV	105312	491261	15557	0,95	0,04	0,01	0,01	0	Normaal stadsverkeer	Eenzijdige bebouwing,	1	12	0,15
Haarlem	18 Vondelweg VD	105285	491799	17182	0,95	0,04	0,02	0,01	0	Normaal stadsverkeer	Eenzijdige bebouwing,	1,25	12	0,15
Haarlem	19 Schoterbrug-Oostweg	105330	490669	10398	0,95	0,04	0,01	0	0	Stadsverkeer met minder congestie	Basistype	1	15	0,07
Haarlem	20 Waarderweg-Oostweg IA	105594	490274	9217	0,95	0,04	0,01	0	0	Stadsverkeer met minder congestie	Basistype	1	17	0,07
Haarlem	21 Waarderweg-Oostweg CI	105595	489811	12835	0,93	0,05	0,02	0	0	Stadsverkeer met minder congestie	Basistype	1	17	0,07
Haarlem	22 Waarderweg-Oostweg OC	105782	489106	13746	0,89	0,08	0,03	0	0	Stadsverkeer met minder congestie	Basistype	1	17	0,15
Haarlem	23 Industrierweg WH	105417	489965	3627	0,88	0,08	0,04	0,01	0	Normaal stadsverkeer	Eenzijdige bebouwing,	1,25	14	0,07
Haarlem	24 Industrierweg HS	105044	489949	4311	0,98	0,02	0,01	0	0	Normaal stadsverkeer	Eenzijdige bebouwing,	1,25	14	0,07
Haarlem	24a Industrierweg HWb	105112	489952	4311	0,98	0,02	0,01	0	0	Normaal stadsverkeer	Eenzijdige bebouwing,	1,25	14	0,07
Haarlem	24b Industrierweg IS	104920	489964	4232	1	0	0	0	0	Normaal stadsverkeer	Basistype	1	12	0,07

2015 1R

Plaats	Straat naam	X(m)	Y(m)	Intensiteit (mvt/etm)	Fractie licht	Fractie middel	Fractie zwaar	Fractie autob.	Parkeer beweg.	Snelheids type	Weg type	Bomen factor	Afstand tot wegas	Fractie stagnatie
Haarlem	1 A200 OF	106888	488616	55011	0,89	0,07	0,03	0,01	0	Buitenweg algemeen	Basistype	1	20	0,07
Haarlem	2 Flyover	106451	488592	42293	0,89	0,08	0,03	0	0	Stadsverkeer met minder	Basistype	1	19	0,07
Haarlem	3 C. Obscuraweg FB	106321	488851	49170	0,89	0,08	0,03	0,01	0	Stadsverkeer met minder	Eenzijdige bebouwing, weg met...	1	19	0,07
Haarlem	4 C. Obscuraweg BO	106257	489025	42657	0,89	0,08	0,03	0,01	0	Stadsverkeer met minder	Beide zijden van ...	1	19	0,07
Haarlem	5 C. Obscuraweg RF	106332	488486	6877	0,93	0,04	0,02	0,01	0	Stadsverkeer met minder	Eenzijdige bebouwing, weg met...	1	18	0,07
Haarlem	6 C. Obscuraweg AR	106124	488471	8789	0,93	0,04	0,02	0,01	0	Normaal stadsverkeer	Eenzijdige bebouwing, weg met...	1	20	0,07
Haarlem	7 - 9 Amsterdamsevaart FC	106342	488548	12718	0,94	0,04	0,02	0,01	0	Buitenweg algemeen	Basistype	1	20	0,07
Haarlem	10 Amsterdamsevaart CP	105798	488507	17617	0,94	0,04	0,02	0,01	0	Buitenweg algemeen	Basistype	1	20	0,07
Haarlem	11 Oudeweg CW	106025	489056	39931	0,89	0,08	0,03	0,01	0	Stadsverkeer met minder	Beide zijden van ...	1	19	0,07
Haarlem	12 Oudeweg WG	105435	488833	22730	0,88	0,08	0,03	0,01	0	Normaal stadsverkeer	Beide zijden van ...	1,25	14	0,07
Haarlem	13 Oudeweg GS	104645	488926	28493	0,93	0,05	0,02	0,01	0	Normaal stadsverkeer	Eenzijdige bebouwing, weg met...	1,25	16	0,3
Haarlem	14 Spaarndamseweg OW	104763	489247	12491	0,95	0,03	0,02	0,01	0	Normaal stadsverkeer	Eenzijdige bebouwing, weg met...	1	11	0,3
Haarlem	14a Spaarndamseweg OPk	104763	489247	12491	0,95	0,03	0,02	0,01	0	Normaal stadsverkeer	Eenzijdige bebouwing, weg met...	1	11	0,3
Haarlem	14b Spaarndamseweg PkW	104830	489764	9033	0,95	0,03	0,02	0,01	0	Normaal stadsverkeer	Eenzijdige bebouwing, weg met...	1	11	0,1
Haarlem	15 Spaarndamseweg WS	104974	490613	11062	0,96	0,02	0,01	0,01	0	Normaal stadsverkeer	Eenzijdige bebouwing, weg met...	1,25	13	0,2
Haarlem	15a Spaarndamseweg ZSp	105008	490613	5468	0,95	0,02	0,01	0,02	0	Normaal stadsverkeer	Eenzijdige bebouwing, weg met...	1,25	13	0,07
Haarlem	15b Spaarndamseweg SpSb	105162	490853	6196	0,94	0,03	0,02	0,02	0	Normaal stadsverkeer	Eenzijdige bebouwing, weg met...	1,25	15	0,15
Haarlem	15c Spaarndamseweg WZ	104891	490240	11062	0,96	0,02	0,01	0,01	0	Normaal stadsverkeer	Eenzijdige bebouwing, weg met...	1	11	0,2
Haarlem	16 Spaarndamseweg SV	105248	491139	18203	0,93	0,04	0,02	0,01	0	Normaal stadsverkeer	Eenzijdige bebouwing, weg met...	1,25	12	0,15
Haarlem	17 Vondelweg SV	105312	491261	14090	0,93	0,05	0,02	0,01	0	Normaal stadsverkeer	Eenzijdige bebouwing, weg met...	1	12	0,15
Haarlem	18 Vondelweg VD	105285	491799	15899	0,93	0,05	0,02	0,01	0	Normaal stadsverkeer	Eenzijdige bebouwing, weg met...	1,25	12	0,15
Haarlem	19 Schoterbrug-Oostweg	105330	490669	15743	0,93	0,05	0,02	0	0	Stadsverkeer met minder	Beide zijden van ...	1	15	0,07
Haarlem	20 Waarderweg-Oostweg IA	105594	490274	13923	0,9	0,07	0,03	0,01	0	Stadsverkeer met minder	Beide zijden van ...	1	17	0,07
Haarlem	21 Waarderweg-Oostweg CI	105595	489811	20148	0,92	0,05	0,02	0,01	0	Stadsverkeer met minder	Beide zijden van ...	1	17	0,07
Haarlem	22 Waarderweg-Oostweg OC	105782	489106	22116	0,88	0,08	0,04	0	0	Stadsverkeer met minder	Beide zijden van ...	1	17	0,07
Haarlem	23 Industrierweg WH	105417	489965	6875	0,87	0,09	0,04	0,01	0	Normaal stadsverkeer	Beide zijden van ...	1,25	14	0,07
Haarlem	24 Industrierweg HS	105044	489949	5592	0,97	0,02	0,01	0	0	Normaal stadsverkeer	Beide zijden van ...	1,25	14	0,07
Haarlem	24a Industrierweg HWb	105112	489952	5776	0,98	0,02	0,01	0	0	Normaal stadsverkeer	Eenzijdige bebouwing, weg met...	1,25	14	0,1
Haarlem	24b Industrierweg IS	104920	489964	5796	1	0	0	0	0	Normaal stadsverkeer	Basistype	1	12	0,1



2020 1R

Plaats	Straat naam	X(m)	Y(m)	Intensiteit (mvt/etm)	Fractie licht	Fractie middel	Fractie zwaar	Fractie autob.	Parkeer beweg.	Snelheids type	Weg type	Bomen factor	Afstand tot wegas	Fractie stagnatie
Haarlem	1 A200 OF	106888	488616	59604	0,89	0,08	0,03	0,01	0	Buitenweg algemeen	Basistype	1	20	0,07
Haarlem	2 Flyover	106451	488592	44979	0,89	0,08	0,03	0	0	Stadsverkeer met minder	Basistype	1	19	0,07
Haarlem	3 C. Obscuraweg FB	106321	488851	52130	0,89	0,08	0,03	0	0	Stadsverkeer met minder	Eenzijdige bebouwing, weg met...	1	19	0,07
Haarlem	4 C. Obscuraweg BO	106257	489025	45079	0,89	0,08	0,03	0,01	0	Stadsverkeer met minder	Beide zijden van ...	1	19	0,07
Haarlem	5 C. Obscuraweg RF	106332	488486	7150	0,93	0,04	0,02	0,01	0	Stadsverkeer met minder	Eenzijdige bebouwing, weg met...	1	18	0,07
Haarlem	6 C. Obscuraweg AR	106124	488471	9514	0,93	0,05	0,02	0,01	0	Normaal stadsverkeer	Eenzijdige bebouwing, weg met...	1	20	0,07
Haarlem	7 - 9 Amsterdamsevaart FC	106342	488548	14625	0,93	0,04	0,02	0,01	0	Buitenweg algemeen	Basistype	1	20	0,07
Haarlem	10 Amsterdamsevaart CP	105798	488507	19262	0,94	0,04	0,02	0,01	0	Buitenweg algemeen	Basistype	1	20	0,07
Haarlem	11 Oudeweg CW	106025	489056	41630	0,88	0,08	0,03	0,01	0	Stadsverkeer met minder	Beide zijden van ...	1	19	0,07
Haarlem	12 Oudeweg WG	105435	488833	23898	0,88	0,08	0,04	0,01	0	Normaal stadsverkeer	Beide zijden van ...	1,25	14	0,07
Haarlem	13 Oudeweg GS	104645	488926	30302	0,93	0,05	0,02	0	0	Normaal stadsverkeer	Eenzijdige bebouwing, weg met...	1,25	16	0,3
Haarlem	14 Spaarndamseweg OW	104763	489247	12859	0,95	0,03	0,02	0,01	0	Normaal stadsverkeer	Eenzijdige bebouwing, weg met...	1	11	0,3
Haarlem	14a Spaarndamseweg OPk	104763	489247	12859	0,95	0,03	0,02	0,01	0	Normaal stadsverkeer	Eenzijdige bebouwing, weg met...	1	11	0,3
Haarlem	14b Spaarndamseweg PkW	104830	489764	9402	0,95	0,03	0,02	0,01	0	Normaal stadsverkeer	Eenzijdige bebouwing, weg met...	1	11	0,1
Haarlem	15 Spaarndamseweg WS	104974	490613	11524	0,96	0,02	0,01	0,01	0	Normaal stadsverkeer	Eenzijdige bebouwing, weg met...	1,25	13	0,2
Haarlem	15a Spaarndamseweg ZSp	105008	490613	5654	0,95	0,02	0,01	0,02	0	Normaal stadsverkeer	Eenzijdige bebouwing, weg met...	1,25	13	0,07
Haarlem	15b Spaarndamseweg SpSb	105162	490853	6473	0,95	0,03	0,02	0,02	0	Normaal stadsverkeer	Eenzijdige bebouwing, weg met...	1,25	15	0,15
Haarlem	15c Spaarndamseweg WZ	104891	490240	11524	0,96	0,02	0,01	0,01	0	Normaal stadsverkeer	Eenzijdige bebouwing, weg met...	1	11	0,2
Haarlem	16 Spaarndamseweg SV	105248	491139	19468	0,93	0,05	0,02	0,01	0	Normaal stadsverkeer	Eenzijdige bebouwing, weg met...	1,25	12	0,15
Haarlem	17 Vondelweg SV	105312	491261	14993	0,93	0,05	0,02	0,01	0	Normaal stadsverkeer	Eenzijdige bebouwing, weg met...	1	12	0,15
Haarlem	18 Vondelweg VD	105285	491799	16981	0,92	0,05	0,02	0,01	0	Normaal stadsverkeer	Eenzijdige bebouwing, weg met...	1,25	12	0,15
Haarlem	19 Schoterbrug-Oostweg	105330	490669	17004	0,93	0,06	0,02	0	0	Stadsverkeer met minder	Beide zijden van ...	1	15	0,07
Haarlem	20 Waarderweg-Oostweg IA	105594	490274	14727	0,93	0,06	0,02	0	0	Normaal stadsverkeer	Beide zijden van ...	1	17	0,07
Haarlem	21 Waarderweg-Oostweg CI	105595	489811	21315	0,9	0,07	0,03	0	0	Stadsverkeer met minder	Beide zijden van ...	1	17	0,07
Haarlem	22 Waarderweg-Oostweg OC	105782	489106	23003	0,88	0,09	0,04	0	0	Stadsverkeer met minder	Beide zijden van ...	1	17	0,07
Haarlem	23 Industrierweg WH	105417	489965	7237	0,87	0,09	0,04	0,01	0	Normaal stadsverkeer	Beide zijden van ...	1,25	14	0,07
Haarlem	24 Industrierweg HS	105044	489949	5959	0,97	0,02	0,01	0	0	Normaal stadsverkeer	Beide zijden van ...	1,25	14	0,07
Haarlem	24a Industrierweg HWb	105112	489952	6051	0,98	0,02	0,01	0	0	Normaal stadsverkeer	Eenzijdige bebouwing, weg met...	1,25	14	0,1
Haarlem	24b Industrierweg IS	104920	489964	6072	1	0	0	0	0	Normaal stadsverkeer	Basistype	1	12	0,1

## 2010 Dicht

Plaats	Straat naam	X(m)	Y(m)	Intensiteit (mvt/etm)	Fractie licht	Fractie middel	Fractie zwaar	Fractie autob.	Parkeer beweg.	Snelheids type	Weg type	Bomen factor	Afstand tot wegas	Fractie stagnatie
Haarlem	14a Spaarndamseweg OPk	104763	489247	18706	0,96	0,03	0,01	0	0	Normaal stadsverkeer	Eenzijdige bebouwing, weg met...	1	11	0,3
Haarlem	14b Spaarndamseweg PkW	104830	489764	16337	0,96	0,03	0,01	0,01	0	Normaal stadsverkeer	Eenzijdige bebouwing, weg met...	1	11	0,07
Haarlem	15a Spaarndamseweg ZSp	105008	490613	12317	0,96	0,03	0,01	0,01	0	Normaal stadsverkeer	Eenzijdige bebouwing, weg met...	1,25	13	0,07
Haarlem	15b Spaarndamseweg SpSb	105162	490853	12498	0,96	0,03	0,01	0,01	0	Normaal stadsverkeer	Eenzijdige bebouwing, weg met...	1,25	15	0,15
Haarlem	15c Spaarndamseweg WZ	104891	490240	15332	0,96	0,02	0,01	0,01	0	Normaal stadsverkeer	Eenzijdige bebouwing, weg met...	1	11	0,15
Haarlem	24a Industrierweg (Whaven)	105112	489952	1182	0,93	0,05	0,02	0	0	Normaal stadsverkeer	Eenzijdige bebouwing, weg met...	1,25	14	0,07
Haarlem	24b Waarderbrug IS	104920	489964	0	1	0	0	0	0	Normaal stadsverkeer	Basistype	1	14	0

## 2015 Dicht

Plaats	Straat naam	X(m)	Y(m)	Intensiteit (mvt/etm)	Fractie licht	Fractie middel	Fractie zwaar	Fractie autob.	Parkeer beweg.	Snelheids type	Weg type	Bomen factor	Afstand tot wegas	Fractie stagnatie
Haarlem	14a Spaarndamseweg OPk	104763	489247	13227	0,95	0,03	0,02	0,01	0	Normaal stadsverkeer	Eenzijdige bebouwing, weg met...	1	11	0,3
Haarlem	14b Spaarndamseweg PkW	104830	489764	8849	0,96	0,03	0,01	0,01	0	Normaal stadsverkeer	Eenzijdige bebouwing, weg met...	1	11	0,07
Haarlem	15a Spaarndamseweg ZSp	105008	490613	6665	0,97	0,02	0,01	0,01	0	Normaal stadsverkeer	Eenzijdige bebouwing, weg met...	1,25	13	0,07
Haarlem	15b Spaarndamseweg SpSb	105162	490853	7853	0,96	0,02	0,01	0,01	0	Normaal stadsverkeer	Eenzijdige bebouwing, weg met...	1,25	15	0,15
Haarlem	15c Spaarndamseweg WZ	104891	490240	8303	0,96	0,02	0,01	0,01	0	Normaal stadsverkeer	Eenzijdige bebouwing, weg met...	1	11	0,15
Haarlem	24a Industrieweg (Whaven)	105112	489952	1270	0,92	0,06	0,03	0	0	Normaal stadsverkeer	Eenzijdige bebouwing, weg met...	1,25	14	0,07
Haarlem	24b Waarderbrug IS	104920	489964	0	1	0	0	0	0	Normaal stadsverkeer	Basistype	1	14	0

## 2020 Dicht

Plaats	Straat naam	X(m)	Y(m)	Intensiteit (mvt/etm)	Fractie licht	Fractie middel	Fractie zwaar	Fractie autob.	Parkeer beweg.	Snelheids type	Weg type	Bomen factor	Afstand tot wegas	Fractie stagnatie
Haarlem	14a Spaarndamseweg OPk	104763	489247	13779	0,95	0,03	0,01	0,01	0	Normaal stadsverkeer	Eenzijdige bebouwing, weg met...	1	11	0,3
Haarlem	14b Spaarndamseweg PkW	104830	489764	9309	0,96	0,03	0,01	0,01	0	Normaal stadsverkeer	Eenzijdige bebouwing, weg met...	1	11	0,07
Haarlem	15a Spaarndamseweg ZSp	105008	490613	6942	0,96	0,02	0,01	0,01	0	Normaal stadsverkeer	Eenzijdige bebouwing, weg met...	1,25	13	0,07
Haarlem	15b Spaarndamseweg SpSb	105162	490853	8221	0,96	0,02	0,01	0,01	0	Normaal stadsverkeer	Eenzijdige bebouwing, weg met...	1,25	15	0,15
Haarlem	15c Spaarndamseweg WZ	104891	490240	8671	0,96	0,02	0,01	0,01	0	Normaal stadsverkeer	Eenzijdige bebouwing, weg met...	1	11	0,15
Haarlem	24a Industrieweg (Whaven)	105112	489952	1361	0,92	0,06	0,03	0	0	Normaal stadsverkeer	Eenzijdige bebouwing, weg met...	1,25	14	0,07
Haarlem	24b Waarderbrug IS	104920	489964	0	1	0	0	0	0	Normaal stadsverkeer	Basistype	1	14	0

# Bijlage

## 3

Invoergegevens ISL2



## Model jaar 2008 Invoergegevens

Model:Eerste model jaar 2008 met ontvangerpunten dicht  
 Groep:hoofdgroep  
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - ISL2

Id	Omschrijving	Start km	Eind km	V_Type	Wegligging	Hoogte	Strokenbeeld	Breedte	Q_Etmaal	%LV	%MV	%ZV	%Cong_LV	%Cong_MV	%Cong_ZV	TScherm_L	HScherm_L
24a	Industrieweg	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal		2 VAK_2x10 ( 8m)	8	13770	95,15	3,40	1,45	20,00	20,00	20,00	Geen	1
15c	Spaandamseweg WZ	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal		1 Eigen waarde	12	24448	96,60	2,60	0,80	30,00	30,00	30,00	Geen	1
14b	Spaandamseweg PkW	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal		1 Eigen waarde	12	19848	95,48	2,92	1,60	30,00	30,00	30,00	Geen	1
24b	Waarderbrug	0,00	0,00	Buitenweg	Brug		1 VAK_2x10 ( 8m)	8	12062	95,15	3,40	1,45	20,00	20,00	20,00	Geen	1
24b	Waarderbrug	0,00	0,00	Buitenweg	Brug		2 VAK_2x10 ( 8m)	8	12062	95,15	3,40	1,45	20,00	20,00	20,00	Geen	1
24b	Waarderbrug	0,00	0,00	Buitenweg	Brug		3 VAK_2x10 ( 8m)	8	12062	95,15	3,40	1,45	20,00	20,00	20,00	Geen	1
24b	Waarderbrug	0,00	0,00	Buitenweg	Brug		3 VAK_2x10 ( 8m)	8	12062	95,15	3,40	1,45	20,00	20,00	20,00	Geen	1
24b	Waarderbrug	0,00	0,00	Buitenweg	Brug		2 VAK_2x10 ( 8m)	8	12062	95,15	3,40	1,45	20,00	20,00	20,00	Geen	1
24b	Waarderbrug	0,00	0,00	Buitenweg	Brug		2 VAK_2x10 ( 8m)	8	12062	95,15	3,40	1,45	20,00	20,00	20,00	Geen	1

## Model jaar 2008 Invoergegevens

Model:Eerste model jaar 2008 met ontvangerpunten dicht  
Groep:hoofdgroep  
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - ISL2

Id	DScherm_L	TScherm_R	HScherm_R	DScherm_R
24a	0	Geen	1	0
15c	0	Geen	1	0
14b	0	Geen	1	0
24b	0	Geen	1	0
24b	0	Geen	1	0
24b	0	Geen	1	0
24b	0	Geen	1	0
24b	0	Geen	1	0
24b	0	Geen	1	0
24b	0	Geen	1	0



## Model jaar 2009 Invoergegevens

Model:Eerste model jaar 2009 met ontvangerpunten dicht  
 Groep:hoofdgroep  
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - ISL2

Id	Omschrijving	Start km	Eind km	V_Type	Wegligging	Hoogte	Strokenbeeld	Breedte	Q_Etmaal	%LV	%MV	%ZV	%Cong_LV	%Cong_MV	%Cong_ZV	TScherm_L	HScherm_L
24b	Waarderbrug	0,00	0,00	Buitenweg	Brug		1 VAK_2x10 ( 8m)	8	12062	95,20	3,40	1,40	20,00	20,00	20,00	Geen	1
24b	Waarderbrug	0,00	0,00	Buitenweg	Brug		2 VAK_2x10 ( 8m)	8	12062	95,20	3,40	1,40	20,00	20,00	20,00	Geen	1
24b	Waarderbrug	0,00	0,00	Buitenweg	Brug		3 VAK_2x10 ( 8m)	8	12062	95,20	3,40	1,40	20,00	20,00	20,00	Geen	1
24b	Waarderbrug	0,00	0,00	Buitenweg	Brug		3 VAK_2x10 ( 8m)	8	12062	95,20	3,40	1,40	20,00	20,00	20,00	Geen	1
24b	Waarderbrug	0,00	0,00	Buitenweg	Brug		3 VAK_2x10 ( 8m)	8	12062	95,20	3,40	1,40	20,00	20,00	20,00	Geen	1
24b	Waarderbrug	0,00	0,00	Buitenweg	Brug		2 VAK_2x10 ( 8m)	8	12062	95,20	3,40	1,40	20,00	20,00	20,00	Geen	1
24b	Waarderbrug	0,00	0,00	Buitenweg	Brug		2 VAK_2x10 ( 8m)	8	12062	95,20	3,40	1,40	20,00	20,00	20,00	Geen	1
24a	Industrieweg	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal		2 VAK_2x10 ( 8m)	8	13770	95,10	3,40	1,50	20,00	20,00	20,00	Geen	1
14b	Spaandamseweg PkW	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal		1 Eigen waarde	12	19848	95,70	3,30	1,00	30,00	30,00	30,00	Geen	1
15c	Spaandamseweg WZ	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal		1 Eigen waarde	12	24448	96,60	2,60	0,80	30,00	30,00	30,00	Geen	1

## Model jaar 2009 Invoergegevens

Model:Eerste model jaar 2009 met ontvangerpunten dicht  
Groep:hoofdgroep  
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - ISL2

Id	DScherm_L	TScherm_R	HScherm_R	DScherm_R
24b	0	Geen	1	0
24b	0	Geen	1	0
24b	0	Geen	1	0
24b	0	Geen	1	0
24b	0	Geen	1	0
24b	0	Geen	1	0
24b	0	Geen	1	0
24b	0	Geen	1	0
24b	0	Geen	1	0
24a	0	Geen	1	0
14b	0	Geen	1	0
15c	0	Geen	1	0

# Model jaar 2010 Wb 1R Invoergegevens

Model:Eerste model jaar 2010 met ontvangerpunten wb 1R  
 Groep:hoofdgroep  
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - ISL2

Id	Omschrijving	Start km	Eind km	V_Type	Wegligging	Hoogte	Strokenbeeld	Breedte	Q_Etmaal	%LV	%MV	%ZV	%Cong_LV	%Cong_MV	%Cong_ZV	TScherm_L	HScherm_L
01a	Afslag Fly-over Amsterdamsevaart noord	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal		0 VAK_2x10 ( 8m)	8	24392	91,60	6,10	2,30	7,00	7,00	7,00	Geen	1
3a	Camera Obscuraweg	0,00	0,00	Buitenweg	Brug		7 Eigen waarde	9	12604	89,90	7,20	2,90	20,00	20,00	20,00	Geen	1
3a	Camera Obscuraweg	0,00	0,00	Buitenweg	Brug		6 Eigen waarde	9	12604	89,90	7,20	2,90	20,00	20,00	20,00	Geen	1
3a	Camera Obscuraweg	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal		5 Eigen waarde	9	12604	89,90	7,20	2,90	20,00	20,00	20,00	Geen	1
3a	Camera Obscuraweg	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal		4 Eigen waarde	9	12604	89,90	7,20	2,90	20,00	20,00	20,00	Geen	1
3a	Camera Obscuraweg	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal		3 VAK_2x10 ( 8m)	8	12604	89,90	7,20	2,90	20,00	20,00	20,00	Geen	1
3a	Camera Obscuraweg	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal		2 Eigen waarde	9	12604	89,90	7,20	2,90	20,00	20,00	20,00	Geen	1
3a	Camera Obscuraweg	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal		1 Eigen waarde	9	12604	89,90	7,20	2,90	20,00	20,00	20,00	Geen	1
3b	Camera Obscuraweg	0,00	0,00	Buitenweg	Brug		7 Eigen waarde	9	12604	89,90	7,20	2,90	20,00	20,00	20,00	Geen	1
3b	Camera Obscuraweg	0,00	0,00	Buitenweg	Brug		6 Eigen waarde	9	12604	89,90	7,20	2,90	20,00	20,00	20,00	Geen	1
3b	Camera Obscuraweg	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal		5 Eigen waarde	9	12604	89,90	7,20	2,90	20,00	20,00	20,00	Geen	1
3b	Camera Obscuraweg	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal		4 Eigen waarde	9	12604	89,90	7,20	2,90	20,00	20,00	20,00	Geen	1
3b	Camera Obscuraweg	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal		3 Eigen waarde	9	12604	89,90	7,20	2,90	20,00	20,00	20,00	Geen	1
3b	Camera Obscuraweg	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal		2 Eigen waarde	9	12604	89,90	7,20	2,90	20,00	20,00	20,00	Geen	1
3b	Camera Obscuraweg	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal		1 Eigen waarde	9	12604	89,90	7,20	2,90	20,00	20,00	20,00	Geen	1
1b	Oprit Amsterdamsevaart vanaf fly-over	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal		0 VAK_2x10 ( 8m)	8	25145	92,30	5,80	1,90	7,00	7,00	7,00	Geen	1
7a	Amsterdamsevaart noord	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal		0 VAK_1x10 ( 4m)	4	24392	91,70	6,20	2,10	7,00	7,00	7,00	Geen	1
8a	Amsterdamsevaart noord	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal		0 VAK_1x10 ( 4m)	4	24392	91,60	6,30	2,10	7,00	7,00	7,00	Geen	1
9a noord	Amsterdamsevaart	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal		0 VAK_2x10 ( 8m)	8	24392	91,60	6,20	2,20	20,00	20,00	20,00	Geen	1
10a	Amsterdamsevaart	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal		0 VAK_2x10 ( 8m)	8	16356	94,00	4,60	1,40	30,00	30,00	30,00	Geen	1
10b	Amsterdamsevaart zuid	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal		0 VAK_2x10 ( 8m)	8	16358	94,00	4,50	1,50	30,00	30,00	30,00	Geen	1
9b	Amsterdamsevaart zuid	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal		0 VAK_2x10 ( 8m)	8	25145	92,30	5,80	1,90	20,00	20,00	20,00	Geen	1
6	Camera Obscuraweg	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal		0 Eigen waarde	12	27210	90,10	7,10	2,80	30,00	30,00	30,00	Geen	1
5	Camera Obscuraweg	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal		1 Eigen waarde	18	25668	90,10	7,10	2,80	30,00	30,00	30,00	Geen	1
5	Camera Obscuraweg	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal		2 Eigen waarde	18	25668	90,10	7,10	2,80	30,00	30,00	30,00	Geen	1
5	Camera Obscuraweg	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal		3 Eigen waarde	18	25668	90,10	7,10	2,80	30,00	30,00	30,00	Geen	1
5	Camera Obscuraweg	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal		4 Eigen waarde	18	25668	90,10	7,10	2,80	30,00	30,00	30,00	Geen	1
5	Camera Obscuraweg	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal		5 Eigen waarde	18	25668	90,10	7,10	2,80	30,00	30,00	30,00	Geen	1
5	Camera Obscuraweg	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal		6 Eigen waarde	18	25668	90,10	7,10	2,80	30,00	30,00	30,00	Geen	1
5	Camera Obscuraweg	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal		7 Eigen waarde	18	25668	90,10	7,10	2,80	30,00	30,00	30,00	Geen	1
5	Kegge-viaduct	0,00	0,00	Buitenweg	Brug		8 Eigen waarde	18	25668	90,10	7,10	2,80	30,00	30,00	30,00	Geen	1
5	Kegge viaduct	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal		7 Eigen waarde	14	25668	90,10	7,10	2,80	30,00	30,00	30,00	Geen	1
5	Kegge viaduct	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal		6 Eigen waarde	9	25668	90,10	7,10	2,80	30,00	30,00	30,00	Geen	1
4b	Camera Obscuraweg	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal		0 Eigen waarde	9	10976	89,70	7,40	2,90	7,00	7,00	7,00	Geen	1
4a	Camera Obscuraweg	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal		0 Eigen waarde	9	10976	89,70	7,40	2,90	7,00	7,00	7,00	Geen	1
20	Waarderweg-oostweg	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal		0 Eigen waarde	14	9217	95,10	3,80	1,10	7,00	7,00	7,00	Geen	1
19	Schoterbrug/oostweg	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal		0 Eigen waarde	10	10398	94,70	4,10	1,20	7,00	7,00	7,00	Geen	1
19	Schoterbrug/oostweg	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal		1 Eigen waarde	10	10398	94,70	4,10	1,20	7,00	7,00	7,00	Geen	1
19	Schoterbrug/oostweg	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal		2 Eigen waarde	10	10398	94,70	4,10	1,20	7,00	7,00	7,00	Geen	1
19	Schoterbrug/oostweg	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal		3 Eigen waarde	10	10398	94,70	4,10	1,20	7,00	7,00	7,00	Geen	1
19	Schoterbrug/oostweg	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal		4 Eigen waarde	10	10398	94,70	4,10	1,20	7,00	7,00	7,00	Geen	1
19	Schoterbrug/oostweg	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal		5 Eigen waarde	12	10398	94,70	4,10	1,20	7,00	7,00	7,00	Geen	1
7b	Amsterdamsevaart zuid	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal		0 Eigen waarde	6	25145	92,30	5,70	2,00	7,00	7,00	7,00	Geen	1
8b	Amsterdamsevaart zuid	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal		0 Eigen waarde	6	25145	92,30	5,70	2,00	7,00	7,00	7,00	Geen	1
19	Schoterbrug/oostweg	0,00	0,00	Buitenweg	Brug		6 Eigen waarde	10	10398	94,70	4,10	1,20	7,00	7,00	7,00	Geen	1
19	Schoterbrug/oostweg	0,00	0,00	Buitenweg	Brug		7 Eigen waarde	10	10398	94,70	4,10	1,20	7,00	7,00	7,00	Geen	1
19	Schoterbrug/oostweg	0,00	0,00	Buitenweg	Brug		6 Eigen waarde	14	10398	94,70	4,10	1,20	7,00	7,00	7,00	Geen	1
19	Schoterbrug/oostweg	0,00	0,00	Buitenweg	Brug		5 Eigen waarde	10	10398	94,70	4,10	1,20	7,00	7,00	7,00	Geen	1

## Model jaar 2010 Wb 1R Invoergegevens

Model:Eerste model jaar 2010 met ontvangerpunten wb 1R  
 Groep:hoofdgroep  
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - ISL2

Id	Omschrijving	Start km	Eind km	V_Type	Wegligging	Hoogte	Strokenbeeld	Breedte	Q_Etmaal	%LV	%MV	%ZV	%Cong_LV	%Cong_MV	%Cong_ZV	TScherm_L	HScherm_L
19	Schoterbrug/oostweg	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	4	Eigen waarde	10	10398	94,70	4,10	1,20	7,00	7,00	7,00	Geen	1
19	Schoterbrug/oostweg	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	3	Eigen waarde	14	10398	94,70	4,10	1,20	7,00	7,00	7,00	Geen	1
19	Schoterbrug/oostweg	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	2	Eigen waarde	10	10398	94,70	4,10	1,20	7,00	7,00	7,00	Geen	1
16	Spaarndamseweg	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	2	Eigen waarde	13	19503	95,30	3,50	1,20	15,00	15,00	15,00	Geen	1
16	Spaarndamseweg	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	1	Eigen waarde	13	19503	95,30	3,50	1,20	15,00	15,00	15,00	Geen	1
16	Spaarndamseweg	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	1	Eigen waarde	13	19503	95,30	3,50	1,20	15,00	15,00	15,00	Geen	1
15b	Spaarndamseweg	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	1	Eigen waarde	10	12223	95,60	3,10	1,30	15,00	15,00	15,00	Geen	1
5	Kegge-viaduct	0,00	0,00	Buitenweg	Brug	8	Eigen waarde	20	25668	90,10	7,10	2,80	30,00	30,00	30,00	Geen	1
5	Kegge-viaduct	0,00	0,00	Buitenweg	Brug	8	Eigen waarde	14	25668	90,10	7,10	2,80	30,00	30,00	30,00	Geen	1
6	Camera Obscuraweg	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	0	Eigen waarde	20	27210	90,10	7,10	2,80	30,00	30,00	30,00	Geen	1
24b	Waarderbrug	0,00	0,00	Buitenweg	Brug	1	VAK_2x10 ( 8m)	8	4232	100,00	0,00	0,00	20,00	20,00	20,00	Geen	1
24b	Waarderbrug	0,00	0,00	Buitenweg	Brug	2	VAK_2x10 ( 8m)	8	4232	100,00	0,00	0,00	20,00	20,00	20,00	Geen	1
24b	Waarderbrug	0,00	0,00	Buitenweg	Brug	3	VAK_2x10 ( 8m)	8	4232	100,00	0,00	0,00	20,00	20,00	20,00	Geen	1
24b	Waarderbrug	0,00	0,00	Buitenweg	Brug	3	VAK_2x10 ( 8m)	8	4232	100,00	0,00	0,00	20,00	20,00	20,00	Geen	1
24b	Waarderbrug	0,00	0,00	Buitenweg	Brug	3	VAK_2x10 ( 8m)	8	4232	100,00	0,00	0,00	20,00	20,00	20,00	Geen	1
24b	Waarderbrug	0,00	0,00	Buitenweg	Brug	2	VAK_2x10 ( 8m)	8	4232	100,00	0,00	0,00	20,00	20,00	20,00	Geen	1
24a	Industrieweg	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	2	VAK_2x10 ( 8m)	8	5599	98,60	1,00	0,40	7,00	7,00	7,00	Geen	1
14b	Spaandamseweg PkW	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	1	Eigen waarde	12	16615	95,60	2,80	1,60	30,00	30,00	30,00	Geen	1
15c	Spaandamseweg WZ	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	1	Eigen waarde	12	15332	95,70	3,00	1,30	15,00	15,00	15,00	Geen	1



## Model jaar 2010 Wb 1R Invoergegevens

Model:Eerste model jaar 2010 met ontvangerpunten wb 1R  
 Groep:hoofdgroep  
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - ISL2

Id	DScherm_L	TScherm_R	HScherm_R	DScherm_R
19	0	Geen	1	0
19	0	Geen	1	0
19	0	Geen	1	0
16	0	Geen	1	0
16	0	Geen	1	0
16	0	Geen	1	0
15b	0	Geen	1	0
5	0	Geen	1	0
5	0	Geen	1	0
6	0	Geen	1	0
24b	0	Geen	1	0
24b	0	Geen	1	0
24b	0	Geen	1	0
24b	0	Geen	1	0
24b	0	Geen	1	0
24b	0	Geen	1	0
24a	0	Geen	1	0
14b	0	Geen	1	0
15c	0	Geen	1	0

# Model jaar 2015 Wb 1R Invoergegevens

Model:Eerste model jaar 2015 met ontvangerpunten wb 1R  
 Groep:hoofdgroep  
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - ISL2

Id	Omschrijving	Start km	Eind km	V_Type	Wegligging	Hoogte	Strokenbeeld	Breedte	Q_Etmaal	%LV	%MV	%ZV	%Cong_LV	%Cong_MV	%Cong_ZV	TScherm_L	HScherm_L
01a	Afslag Fly-over Amsterdamsevaart noord	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal		0 VAK_2x10 ( 8m)	8	27125	89,70	7,40	2,90	7,00	7,00	7,00	Geen	1
2a	Fly-over	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal		2 VAK_2x10 ( 8m)	8	19569	87,80	8,70	3,50	7,00	7,00	7,00	Geen	1
2b	Fly-over	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal		3 VAK_2x10 ( 8m)	8	22723	90,20	7,00	2,80	7,00	7,00	7,00	Geen	1
2b	Fly-over	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal		4 VAK_2x10 ( 8m)	8	22723	90,20	7,00	2,80	7,00	7,00	7,00	Geen	1
2a	Fly-over	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal		5 VAK_2x10 ( 8m)	8	19569	87,80	8,70	3,50	7,00	7,00	7,00	Geen	1
2a	Fly-over	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal		6 VAK_2x10 ( 8m)	8	19569	87,80	8,70	3,50	7,00	7,00	7,00	Geen	1
2a	Fly-over	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal		0 VAK_2x10 ( 8m)	8	19569	87,80	8,70	3,50	7,00	7,00	7,00	Geen	1
2a	Fly-over	0,00	0,00	Buitenweg	Talud		8 VAK_2x10 ( 8m)	8	19569	87,80	8,70	3,50	7,00	7,00	7,00	Geen	1
3a	Camera Obscuraweg	0,00	0,00	Buitenweg	Talud		7 Eigen waarde	9	24585	89,70	7,30	3,00	7,00	7,00	7,00	Geen	1
3a	Camera Obscuraweg	0,00	0,00	Buitenweg	Talud		6 Eigen waarde	9	24585	89,70	7,30	3,00	7,00	7,00	7,00	Geen	1
3a	Camera Obscuraweg	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal		5 Eigen waarde	9	24585	89,70	7,30	3,00	7,00	7,00	7,00	Geen	1
3a	Camera Obscuraweg	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal		4 Eigen waarde	9	24585	89,70	7,30	3,00	7,00	7,00	7,00	Geen	1
3a	Camera Obscuraweg	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal		3 VAK_2x10 ( 8m)	8	24585	89,70	7,30	3,00	7,00	7,00	7,00	Geen	1
3a	Camera Obscuraweg	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal		2 Eigen waarde	9	24585	89,70	7,30	3,00	7,00	7,00	7,00	Geen	1
3a	Camera Obscuraweg	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal		1 Eigen waarde	9	24585	89,70	7,30	3,00	7,00	7,00	7,00	Geen	1
2b	Fly-over	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal		2 VAK_2x10 ( 8m)	8	22723	90,20	7,00	2,80	7,00	7,00	7,00	Geen	1
2a	Fly-over	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal		3 VAK_2x10 ( 8m)	8	19569	87,80	8,70	3,50	7,00	7,00	7,00	Geen	1
2a	Fly-over	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal		4 VAK_2x10 ( 8m)	8	19569	87,80	8,70	3,50	7,00	7,00	7,00	Geen	1
2b	Fly-over	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal		5 VAK_2x10 ( 8m)	8	22723	90,20	7,00	2,80	7,00	7,00	7,00	Geen	1
2b	Fly-over	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal		6 VAK_2x10 ( 8m)	8	22723	90,20	7,00	2,80	7,00	7,00	7,00	Geen	1
2b	Fly-over	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal		7 VAK_2x10 ( 8m)	8	22723	90,20	7,00	2,80	7,00	7,00	7,00	Geen	1
2b	Fly-over	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal		0 VAK_2x10 ( 8m)	8	22723	90,20	7,00	2,80	7,00	7,00	7,00	Geen	1
2b	Fly-over	0,00	0,00	Buitenweg	Talud		8 VAK_2x10 ( 8m)	8	22723	90,20	7,00	2,80	7,00	7,00	7,00	Geen	1
3b	Camera Obscuraweg	0,00	0,00	Buitenweg	Talud		7 Eigen waarde	9	24585	89,70	7,30	3,00	7,00	7,00	7,00	Geen	1
3b	Camera Obscuraweg	0,00	0,00	Buitenweg	Talud		6 Eigen waarde	9	24585	89,70	7,30	3,00	7,00	7,00	7,00	Geen	1
3b	Camera Obscuraweg	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal		5 Eigen waarde	9	24585	89,70	7,30	3,00	7,00	7,00	7,00	Geen	1
3b	Camera Obscuraweg	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal		4 Eigen waarde	9	24585	89,70	7,30	3,00	7,00	7,00	7,00	Geen	1
3b	Camera Obscuraweg	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal		3 Eigen waarde	9	24585	89,70	7,30	3,00	7,00	7,00	7,00	Geen	1
3b	Camera Obscuraweg	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal		2 Eigen waarde	9	24585	89,70	7,30	3,00	7,00	7,00	7,00	Geen	1
3b	Camera Obscuraweg	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal		1 Eigen waarde	9	24585	89,70	7,30	3,00	7,00	7,00	7,00	Geen	1
3b	Camera Obscuraweg	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal		0 VAK_2x10 ( 8m)	8	27886	90,50	7,10	2,40	7,00	7,00	7,00	Geen	1
7a	Amsterdamsevaart noord	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal		0 VAK_1x10 ( 4m)	4	7556	94,90	4,00	1,10	7,00	7,00	7,00	Geen	1
8a	Amsterdamsevaart noord	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal		0 VAK_1x10 ( 4m)	4	7556	94,80	4,00	1,20	7,00	7,00	7,00	Geen	1
9a noord	Amsterdamsevaart	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal		0 VAK_2x10 ( 8m)	8	7009	94,90	4,00	1,10	7,00	7,00	7,00	Geen	1
10a	Amsterdamsevaart	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal		0 VAK_2x10 ( 8m)	8	8803	94,10	4,90	1,00	7,00	7,00	7,00	Geen	1
10b	Amsterdamsevaart zuid	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal		0 VAK_2x10 ( 8m)	8	8814	94,90	4,10	1,00	7,00	7,00	7,00	Geen	1
9b	Amsterdamsevaart zuid	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal		0 VAK_2x10 ( 8m)	8	5812	93,80	4,80	1,40	7,00	7,00	7,00	Geen	1
6	Camera Obscuraweg	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal		0 Eigen waarde	12	8789	93,40	4,80	1,80	7,00	7,00	7,00	Geen	1
5	Camera Obscuraweg	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal		1 Eigen waarde	18	6877	93,30	4,30	2,40	7,00	7,00	7,00	Geen	1
5	Camera Obscuraweg	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal		2 Eigen waarde	18	6877	93,30	4,30	2,40	7,00	7,00	7,00	Geen	1
5	Camera Obscuraweg	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal		3 Eigen waarde	18	6877	93,30	4,30	2,40	7,00	7,00	7,00	Geen	1
5	Camera Obscuraweg	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal		4 Eigen waarde	18	6877	93,30	4,30	2,40	7,00	7,00	7,00	Geen	1
5	Camera Obscuraweg	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal		5 Eigen waarde	18	6877	93,30	4,30	2,40	7,00	7,00	7,00	Geen	1
5	Camera Obscuraweg	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal		6 Eigen waarde	18	6877	93,30	4,30	2,40	7,00	7,00	7,00	Geen	1
5	Camera Obscuraweg	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal		7 Eigen waarde	18	6877	93,30	4,30	2,40	7,00	7,00	7,00	Geen	1
5	Kegge-viaduct	0,00	0,00	Buitenweg	Talud		8 Eigen waarde	18	6877	93,30	4,30	2,40	7,00	7,00	7,00	Geen	1
5	Kegge viaduct	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal		7 Eigen waarde	14	6877	93,30	4,30	2,40	7,00	7,00	7,00	Geen	1

# Model jaar 2015 Wb 1R Invoergegevens

Model:Eerste model jaar 2015 met ontvangerpunten wb 1R  
 Groep:hoofdgroep  
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - ISL2

Id	Omschrijving	Start km	Eind km	V_Type	Wegligging	Hoogte	Strokenbeeld	Breedte	Q_Etmaal	%LV	%MV	%ZV	%Cong_LV	%Cong_MV	%Cong_ZV	TScherm_L	HScherm_L
5	Kegge viaduct	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	6	Eigen waarde	9	6877	93,30	4,30	2,40	7,00	7,00	7,00	Geen	1
4b	Camera Obscuraweg	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	0	Eigen waarde	9	21329	89,50	7,40	3,10	7,00	7,00	7,00	Geen	1
4a	Camera Obscuraweg	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	0	Eigen waarde	9	21329	89,50	7,40	3,10	7,00	7,00	7,00	Geen	1
20	Waarderweg-oostweg	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	0	Eigen waarde	14	13923	93,30	5,20	1,50	7,00	7,00	7,00	Geen	1
19	Schoterbrug/oostweg	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	0	Eigen waarde	10	15743	93,30	5,20	1,50	7,00	7,00	7,00	Geen	1
19	Schoterbrug/oostweg	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	1	Eigen waarde	10	15743	93,30	5,20	1,50	7,00	7,00	7,00	Geen	1
19	Schoterbrug/oostweg	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	2	Eigen waarde	10	15743	93,30	5,20	1,50	7,00	7,00	7,00	Geen	1
19	Schoterbrug/oostweg	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	3	Eigen waarde	10	15743	93,30	5,20	1,50	7,00	7,00	7,00	Geen	1
19	Schoterbrug/oostweg	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	4	Eigen waarde	10	15743	93,30	5,20	1,50	7,00	7,00	7,00	Geen	1
19	Schoterbrug/oostweg	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	5	Eigen waarde	12	15743	93,30	5,20	1,50	7,00	7,00	7,00	Geen	1
7b	Amsterdamsevaart zuid	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	0	Eigen waarde	6	5162	92,30	4,80	2,80	7,00	7,00	7,00	Geen	1
8b	Amsterdamsevaart zuid	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	0	Eigen waarde	6	5162	92,30	4,80	2,90	7,00	7,00	7,00	Geen	1
19	Schoterbrug/oostweg	0,00	0,00	Buitenweg	Brug	6	Eigen waarde	10	15743	93,30	5,20	1,50	7,00	7,00	7,00	Geen	1
19	Schoterbrug/oostweg	0,00	0,00	Buitenweg	Brug	7	Eigen waarde	10	15743	93,30	5,20	1,50	7,00	7,00	7,00	Geen	1
19	Schoterbrug/oostweg	0,00	0,00	Buitenweg	Brug	6	Eigen waarde	14	15743	93,30	5,20	1,50	7,00	7,00	7,00	Geen	1
19	Schoterbrug/oostweg	0,00	0,00	Buitenweg	Brug	5	Eigen waarde	10	15743	93,30	5,20	1,50	7,00	7,00	7,00	Geen	1
19	Schoterbrug/oostweg	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	4	Eigen waarde	10	15743	93,30	5,20	1,50	7,00	7,00	7,00	Geen	1
19	Schoterbrug/oostweg	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	3	Eigen waarde	14	15743	93,30	5,20	1,50	7,00	7,00	7,00	Geen	1
19	Schoterbrug/oostweg	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	2	Eigen waarde	10	15743	93,30	5,20	1,50	7,00	7,00	7,00	Geen	1
16	Spaarndamseweg	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	2	Eigen waarde	13	18203	93,80	4,70	1,50	15,00	15,00	15,00	Geen	1
16	Spaarndamseweg	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	1	Eigen waarde	13	18203	93,80	4,70	1,50	15,00	15,00	15,00	Geen	1
16	Spaarndamseweg	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	1	Eigen waarde	13	18203	93,80	4,70	1,50	15,00	15,00	15,00	Geen	1
15b	Spaarndamseweg	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	1	Eigen waarde	10	6196	95,40	3,40	1,20	15,00	15,00	15,00	Geen	1
5	Kegge-viaduct	0,00	0,00	Buitenweg	Talud	8	Eigen waarde	20	6877	93,30	4,30	2,40	7,00	7,00	7,00	Geen	1
5	Kegge-viaduct	0,00	0,00	Buitenweg	Talud	8	Eigen waarde	14	6877	93,30	4,30	2,40	7,00	7,00	7,00	Geen	1
6	Camera Obscuraweg	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	0	Eigen waarde	20	8789	93,40	4,80	1,80	7,00	7,00	7,00	Geen	1
24b	Waarderbrug	0,00	0,00	Buitenweg	Brug	1	VAK_2x10 ( 8m)	8	5796	100,00	0,00	0,00	10,00	10,00	10,00	Geen	1
24b	Waarderbrug	0,00	0,00	Buitenweg	Brug	2	VAK_2x10 ( 8m)	8	5796	100,00	0,00	0,00	10,00	10,00	10,00	Geen	1
24b	Waarderbrug	0,00	0,00	Buitenweg	Brug	3	VAK_2x10 ( 8m)	8	5796	100,00	0,00	0,00	10,00	10,00	10,00	Geen	1
24b	Waarderbrug	0,00	0,00	Buitenweg	Brug	3	VAK_2x10 ( 8m)	8	5796	100,00	0,00	0,00	10,00	10,00	10,00	Geen	1
24b	Waarderbrug	0,00	0,00	Buitenweg	Brug	3	VAK_2x10 ( 8m)	8	5796	100,00	0,00	0,00	10,00	10,00	10,00	Geen	1
24b	Waarderbrug	0,00	0,00	Buitenweg	Brug	2	VAK_2x10 ( 8m)	8	5796	100,00	0,00	0,00	10,00	10,00	10,00	Geen	1
24b	Waarderbrug	0,00	0,00	Buitenweg	Brug	2	VAK_2x10 ( 8m)	8	5796	100,00	0,00	0,00	10,00	10,00	10,00	Geen	1
24a	Industrieweg	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	2	VAK_2x10 ( 8m)	8	7248	98,40	1,20	0,40	7,00	7,00	7,00	Geen	1
14b	Spaarndamseweg PkW	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	1	Eigen waarde	12	9033	95,80	3,10	1,10	10,00	10,00	10,00	Geen	1
15c	Spaarndamseweg WZ	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	1	Eigen waarde	12	11062	96,90	2,30	0,80	20,00	20,00	20,00	Geen	1





## Model jaar 2015 Wb 1R Invoergegevens

Model:Eerste model jaar 2015 met ontvangerpunten wb 1R  
 Groep:hoofdgroep  
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - ISL2

Id	DScherm_L	TScherm_R	HScherm_R	DScherm_R
5	0	Geen	1	0
4b	0	Geen	1	0
4a	0	Geen	1	0
20	0	Geen	1	0
19	0	Geen	1	0
19	0	Geen	1	0
19	0	Geen	1	0
19	0	Geen	1	0
19	0	Geen	1	0
7b	0	Geen	1	0
8b	0	Geen	1	0
19	0	Geen	1	0
19	0	Geen	1	0
19	0	Geen	1	0
19	0	Geen	1	0
19	0	Geen	1	0
16	0	Geen	1	0
16	0	Geen	1	0
16	0	Geen	1	0
15b	0	Geen	1	0
5	0	Geen	1	0
5	0	Geen	1	0
6	0	Geen	1	0
24b	0	Geen	1	0
24b	0	Geen	1	0
24b	0	Geen	1	0
24b	0	Geen	1	0
24b	0	Geen	1	0
24b	0	Geen	1	0
24b	0	Geen	1	0
24a	0	Geen	1	0
14b	0	Geen	1	0
15c	0	Geen	1	0

# Model jaar 2020 Wb 1R Invoergegevens

Model:Eerste model jaar 2020 met ontvangerpunten wb 1R  
 Groep:hoofdgroep  
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - ISL2

Id	Omschrijving	Start km	Eind km	V_Type	Wegligging	Hoogte	Strokenbeeld	Breedte	Q_Etmaal	%LV	%MV	%ZV	%Cong_LV	%Cong_MV	%Cong_ZV	TScherm_L	HScherm_L
01a	Afslag Fly-over Amsterdamsevaart noord	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal		0 VAK_2x10 ( 8m)	8	29287	89,50	7,80	2,70	7,00	7,00	7,00	Geen	1
2a	Fly-over	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal		2 VAK_2x10 ( 8m)	8	21003	87,40	8,80	3,80	7,00	7,00	7,00	Geen	1
2b	Fly-over	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal		3 VAK_2x10 ( 8m)	8	23976	89,80	7,20	3,00	7,00	7,00	7,00	Geen	1
2b	Fly-over	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal		4 VAK_2x10 ( 8m)	8	23976	89,80	7,20	3,00	7,00	7,00	7,00	Geen	1
2a	Fly-over	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal		5 VAK_2x10 ( 8m)	8	21003	87,40	8,80	3,80	7,00	7,00	7,00	Geen	1
2a	Fly-over	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal		6 VAK_2x10 ( 8m)	8	21003	87,40	8,80	3,80	7,00	7,00	7,00	Geen	1
2a	Fly-over	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal		7 VAK_2x10 ( 8m)	8	21003	87,40	8,80	3,80	7,00	7,00	7,00	Geen	1
2a	Fly-over	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal		8 VAK_2x10 ( 8m)	8	21003	87,40	8,80	3,80	7,00	7,00	7,00	Geen	1
3a	Camera Obscuraweg	0,00	0,00	Snelweg 120	Brug		7 Eigen waarde	9	26065	89,30	7,50	3,20	7,00	7,00	7,00	Geen	1
3a	Camera Obscuraweg	0,00	0,00	Snelweg 120	Brug		6 Eigen waarde	9	26065	89,30	7,50	3,20	7,00	7,00	7,00	Geen	1
3a	Camera Obscuraweg	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal		5 Eigen waarde	9	26065	89,30	7,50	3,20	7,00	7,00	7,00	Geen	1
3a	Camera Obscuraweg	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal		4 Eigen waarde	9	26065	89,30	7,50	3,20	7,00	7,00	7,00	Geen	1
3a	Camera Obscuraweg	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal		3 VAK_2x10 ( 8m)	8	26065	89,30	7,50	3,20	7,00	7,00	7,00	Geen	1
3a	Camera Obscuraweg	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal		2 Eigen waarde	9	26065	89,30	7,50	3,20	7,00	7,00	7,00	Geen	1
3a	Camera Obscuraweg	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal		1 Eigen waarde	9	26065	89,30	7,50	3,20	7,00	7,00	7,00	Geen	1
2b	Fly-over	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal		2 VAK_2x10 ( 8m)	8	23976	89,80	7,20	3,00	7,00	7,00	7,00	Geen	1
2a	Fly-over	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal		3 VAK_2x10 ( 8m)	8	21003	87,40	8,80	3,80	7,00	7,00	7,00	Geen	1
2a	Fly-over	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal		4 VAK_2x10 ( 8m)	8	21003	87,40	8,80	3,80	7,00	7,00	7,00	Geen	1
2b	Fly-over	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal		5 VAK_2x10 ( 8m)	8	23976	89,80	7,20	3,00	7,00	7,00	7,00	Geen	1
2b	Fly-over	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal		6 VAK_2x10 ( 8m)	8	23976	89,80	7,20	3,00	7,00	7,00	7,00	Geen	1
2b	Fly-over	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal		7 VAK_2x10 ( 8m)	8	23976	89,80	7,20	3,00	7,00	7,00	7,00	Geen	1
2b	Fly-over	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal		8 VAK_2x10 ( 8m)	8	23976	89,80	7,20	3,00	7,00	7,00	7,00	Geen	1
3b	Camera Obscuraweg	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal		7 Eigen waarde	9	26065	89,30	7,50	3,20	7,00	7,00	7,00	Geen	1
3b	Camera Obscuraweg	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal		6 Eigen waarde	9	26065	89,30	7,50	3,20	7,00	7,00	7,00	Geen	1
3b	Camera Obscuraweg	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal		5 Eigen waarde	9	26065	89,30	7,50	3,20	7,00	7,00	7,00	Geen	1
3b	Camera Obscuraweg	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal		4 Eigen waarde	9	26065	89,30	7,50	3,20	7,00	7,00	7,00	Geen	1
3b	Camera Obscuraweg	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal		3 Eigen waarde	9	26065	89,30	7,50	3,20	7,00	7,00	7,00	Geen	1
3b	Camera Obscuraweg	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal		2 Eigen waarde	9	26065	89,30	7,50	3,20	7,00	7,00	7,00	Geen	1
3b	Camera Obscuraweg	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal		1 Eigen waarde	9	26065	89,30	7,50	3,20	7,00	7,00	7,00	Geen	1
1b	Oprit Amsterdamsevaart vanaf fly-over	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal		0 VAK_2x10 ( 8m)	8	30320	90,30	7,20	2,50	7,00	7,00	7,00	Geen	1
7a	Amsterdamsevaart noord	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal		0 VAK_1x10 ( 4m)	4	8373	94,30	4,40	1,30	7,00	7,00	7,00	Geen	1
8a	Amsterdamsevaart noord	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal		0 VAK_1x10 ( 4m)	4	8373	94,30	4,40	1,30	7,00	7,00	7,00	Geen	1
9a noord	Amsterdamsevaart	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal		0 VAK_2x10 ( 8m)	8	7646	94,40	4,30	1,30	7,00	7,00	7,00	Geen	1
10a	Amsterdamsevaart	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal		0 VAK_2x10 ( 8m)	8	9626	94,00	4,60	1,40	7,00	7,00	7,00	Geen	1
10b	Amsterdamsevaart zuid	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal		0 VAK_2x10 ( 8m)	8	9636	94,60	4,20	1,20	7,00	7,00	7,00	Geen	1
9b	Amsterdamsevaart zuid	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal		0 VAK_2x10 ( 8m)	8	6998	93,60	5,00	1,40	7,00	7,00	7,00	Geen	1
6	Camera Obscuraweg	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal		0 Eigen waarde	12	9514	93,10	5,00	1,90	7,00	7,00	7,00	Geen	1
5	Camera Obscuraweg	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal		1 Eigen waarde	18	7150	93,20	4,40	2,40	7,00	7,00	7,00	Geen	1
5	Camera Obscuraweg	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal		2 Eigen waarde	18	7150	93,20	4,40	2,40	7,00	7,00	7,00	Geen	1
5	Camera Obscuraweg	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal		3 Eigen waarde	18	7150	93,20	4,40	2,40	7,00	7,00	7,00	Geen	1
5	Camera Obscuraweg	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal		4 Eigen waarde	18	7150	93,20	4,40	2,40	7,00	7,00	7,00	Geen	1
5	Camera Obscuraweg	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal		5 Eigen waarde	18	7150	93,20	4,40	2,40	7,00	7,00	7,00	Geen	1
5	Camera Obscuraweg	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal		6 Eigen waarde	18	7150	93,20	4,40	2,40	7,00	7,00	7,00	Geen	1
5	Camera Obscuraweg	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal		7 Eigen waarde	18	7150	93,20	4,40	2,40	7,00	7,00	7,00	Geen	1
5	Kegge-viaduct	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal		8 Eigen waarde	18	7150	93,20	4,40	2,40	7,00	7,00	7,00	Geen	1
5	Kegge viaduct	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal		7 Eigen waarde	14	7150	93,20	4,40	2,40	7,00	7,00	7,00	Geen	1

# Model jaar 2020 Wb 1R Invoergegevens

Model:Eerste model jaar 2020 met ontvangerpunten wb 1R  
 Groep:hoofdgroep  
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - ISL2

Id	Omschrijving	Start km	Eind km	V_Type	Wegligging	Hoogte	Strokenbeeld	Breedte	Q_Etmaal	%LV	%MV	%ZV	%Cong_LV	%Cong_MV	%Cong_ZV	TScherm_L	HScherm_L
5	Kegge viaduct	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	6	Eigen waarde	9	7150	93,20	4,40	2,40	7,00	7,00	7,00	Geen	1
4b	Camera Obscuraweg	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	0	Eigen waarde	9	22540	89,20	7,70	3,10	7,00	7,00	7,00	Geen	1
4a	Camera Obscuraweg	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	0	Eigen waarde	9	22540	89,20	7,70	3,10	7,00	7,00	7,00	Geen	1
20	Waarderweg-oostweg	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	0	Eigen waarde	14	14727	92,70	5,70	1,60	7,00	7,00	7,00	Geen	1
19	Schoterbrug/oostweg	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	0	Eigen waarde	10	17004	92,80	5,60	1,60	7,00	7,00	7,00	Geen	1
19	Schoterbrug/oostweg	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	1	Eigen waarde	10	17004	92,80	5,60	1,60	7,00	7,00	7,00	Geen	1
19	Schoterbrug/oostweg	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	2	Eigen waarde	10	17004	92,80	5,60	1,60	7,00	7,00	7,00	Geen	1
19	Schoterbrug/oostweg	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	3	Eigen waarde	10	17004	92,80	5,60	1,60	7,00	7,00	7,00	Geen	1
19	Schoterbrug/oostweg	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	4	Eigen waarde	10	17004	92,80	5,60	1,60	7,00	7,00	7,00	Geen	1
19	Schoterbrug/oostweg	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	5	Eigen waarde	12	17004	92,80	5,60	1,60	7,00	7,00	7,00	Geen	1
7b	Amsterdamsevaart zuid	0,00	0,00	Snelweg 120	Normaal	0	Eigen waarde	6	6252	91,90	5,20	2,90	7,00	7,00	7,00	Geen	1
8b	Amsterdamsevaart zuid	0,00	0,00	Snelweg 120	Normaal	0	Eigen waarde	6	6252	91,90	5,20	2,90	7,00	7,00	7,00	Geen	1
19	Schoterbrug/oostweg	0,00	0,00	Buitenweg	Brug	6	Eigen waarde	10	17004	92,80	5,60	1,60	7,00	7,00	7,00	Geen	1
19	Schoterbrug/oostweg	0,00	0,00	Buitenweg	Brug	7	Eigen waarde	10	17004	92,80	5,60	1,60	7,00	7,00	7,00	Geen	1
19	Schoterbrug/oostweg	0,00	0,00	Buitenweg	Brug	6	Eigen waarde	14	17004	92,80	5,60	1,60	7,00	7,00	7,00	Geen	1
19	Schoterbrug/oostweg	0,00	0,00	Buitenweg	Brug	5	Eigen waarde	10	17004	92,80	5,60	1,60	7,00	7,00	7,00	Geen	1
19	Schoterbrug/oostweg	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	4	Eigen waarde	10	17004	92,80	5,60	1,60	7,00	7,00	7,00	Geen	1
19	Schoterbrug/oostweg	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	3	Eigen waarde	14	17004	92,80	5,60	1,60	7,00	7,00	7,00	Geen	1
19	Schoterbrug/oostweg	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	2	Eigen waarde	10	17004	92,80	5,60	1,60	7,00	7,00	7,00	Geen	1
16	Spaarndamseweg	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	2	Eigen waarde	13	19468	93,40	4,90	1,70	15,00	15,00	15,00	Geen	1
16	Spaarndamseweg	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	1	Eigen waarde	13	19468	93,40	4,90	1,70	15,00	15,00	15,00	Geen	1
16	Spaarndamseweg	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	1	Eigen waarde	13	19468	93,40	4,90	1,70	15,00	15,00	15,00	Geen	1
15b	Spaarndamseweg	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	1	Eigen waarde	10	6473	95,20	3,50	1,30	15,00	15,00	15,00	Geen	1
5	Kegge-viaduct	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	8	Eigen waarde	20	7150	93,20	4,40	2,40	7,00	7,00	7,00	Geen	1
5	Kegge-viaduct	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	8	Eigen waarde	14	7150	93,20	4,40	2,40	7,00	7,00	7,00	Geen	1
6	Camera Obscuraweg	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	0	Eigen waarde	20	9514	93,10	5,00	1,90	7,00	7,00	7,00	Geen	1
24b	Waarderbrug	0,00	0,00	Buitenweg	Brug	1	VAK_2x10 ( 8m)	8	6072	100,00	0,00	0,00	10,00	10,00	10,00	Geen	1
24b	Waarderbrug	0,00	0,00	Buitenweg	Brug	2	VAK_2x10 ( 8m)	8	6072	100,00	0,00	0,00	10,00	10,00	10,00	Geen	1
24b	Waarderbrug	0,00	0,00	Buitenweg	Brug	3	VAK_2x10 ( 8m)	8	6072	100,00	0,00	0,00	10,00	10,00	10,00	Geen	1
24b	Waarderbrug	0,00	0,00	Buitenweg	Brug	3	VAK_2x10 ( 8m)	8	6072	100,00	0,00	0,00	10,00	10,00	10,00	Geen	1
24b	Waarderbrug	0,00	0,00	Buitenweg	Brug	3	VAK_2x10 ( 8m)	8	6072	100,00	0,00	0,00	10,00	10,00	10,00	Geen	1
24b	Waarderbrug	0,00	0,00	Buitenweg	Brug	2	VAK_2x10 ( 8m)	8	6072	100,00	0,00	0,00	10,00	10,00	10,00	Geen	1
24b	Waarderbrug	0,00	0,00	Buitenweg	Brug	2	VAK_2x10 ( 8m)	8	6072	100,00	0,00	0,00	10,00	10,00	10,00	Geen	1
24a	Industrieweg	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	2	VAK_2x10 ( 8m)	8	7615	98,40	1,20	0,40	7,00	7,00	7,00	Geen	1
14b	Spaarndamseweg PkW	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	1	Eigen waarde	12	9402	95,80	3,00	1,20	10,00	10,00	10,00	Geen	1
15c	Spaarndamseweg WZ	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	1	Eigen waarde	12	11524	96,80	2,30	0,90	20,00	20,00	20,00	Geen	1



## Model jaar 2020 Wb 1R Invoergegevens

Model:Eerste model jaar 2020 met ontvangerpunten wb 1R  
 Groep:hoofdgroep  
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - ISL2

Id	DScherm_L	TScherm_R	HScherm_R	DScherm_R
5	0	Geen	1	0
4b	0	Geen	1	0
4a	0	Geen	1	0
20	0	Geen	1	0
19	0	Geen	1	0
19	0	Geen	1	0
19	0	Geen	1	0
19	0	Geen	1	0
19	0	Geen	1	0
7b	0	Geen	1	0
8b	0	Geen	1	0
19	0	Geen	1	0
19	0	Geen	1	0
19	0	Geen	1	0
19	0	Geen	1	0
19	0	Geen	1	0
16	0	Geen	1	0
16	0	Geen	1	0
16	0	Geen	1	0
16	0	Geen	1	0
16	0	Geen	1	0
15b	0	Geen	1	0
5	0	Geen	1	0
5	0	Geen	1	0
6	0	Geen	1	0
24b	0	Geen	1	0
24b	0	Geen	1	0
24b	0	Geen	1	0
24b	0	Geen	1	0
24b	0	Geen	1	0
24b	0	Geen	1	0
24b	0	Geen	1	0
24b	0	Geen	1	0
24a	0	Geen	1	0
14b	0	Geen	1	0
15c	0	Geen	1	0

## Model jaar 2010 Wb dicht Invoergegevens

Model:Eerste model jaar 2010 met ontvangerpunten wb dicht  
 Groep:hoofdgroep  
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - ISL2

Id	Omschrijving	Start km	Eind km	V_Type	Wegligging	Hoogte	Strokenbeeld	Breedte	Q_Etmaal	%LV	%MV	%ZV	%Cong_LV	%Cong_MV	%Cong_ZV	TScherm_L	HScherm_L
24b	Waarderbrug	0,00	0,00	Buitenweg	Brug		1 VAK_2x10 ( 8m)	8	0	95,15	3,40	1,45	20,00	20,00	20,00	Geen	1
24b	Waarderbrug	0,00	0,00	Buitenweg	Brug		2 VAK_2x10 ( 8m)	8	0	95,15	3,40	1,45	20,00	20,00	20,00	Geen	1
24b	Waarderbrug	0,00	0,00	Buitenweg	Brug		3 VAK_2x10 ( 8m)	8	0	95,15	3,40	1,45	20,00	20,00	20,00	Geen	1
24b	Waarderbrug	0,00	0,00	Buitenweg	Brug		3 VAK_2x10 ( 8m)	8	0	95,15	3,40	1,45	20,00	20,00	20,00	Geen	1
24b	Waarderbrug	0,00	0,00	Buitenweg	Brug		3 VAK_2x10 ( 8m)	8	0	95,15	3,40	1,45	20,00	20,00	20,00	Geen	1
24b	Waarderbrug	0,00	0,00	Buitenweg	Brug		2 VAK_2x10 ( 8m)	8	0	95,15	3,40	1,45	20,00	20,00	20,00	Geen	1
24b	Waarderbrug	0,00	0,00	Buitenweg	Brug		2 VAK_2x10 ( 8m)	8	0	95,15	3,40	1,45	20,00	20,00	20,00	Geen	1
24a	Industrieweg	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal		2 VAK_2x10 ( 8m)	8	1182	92,80	5,10	2,10	7,00	7,00	7,00	Geen	1
14b	Spaandamseweg PkW	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal		1 Eigen waarde	12	16337	95,70	2,90	1,40	7,00	7,00	7,00	Geen	1
15c	Spaandamseweg WZ	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal		1 Eigen waarde	12	15332	95,70	3,00	1,30	15,00	15,00	15,00	Geen	1

## Model jaar 2010 Wb dicht Invoergegevens

Model:Eerste model jaar 2010 met ontvangerpunten wb dicht  
Groep:hoofdgroep  
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - ISL2

Id	DScherm_L	TScherm_R	HScherm_R	DScherm_R
24b	0	Geen	1	0
24b	0	Geen	1	0
24b	0	Geen	1	0
24b	0	Geen	1	0
24b	0	Geen	1	0
24b	0	Geen	1	0
24b	0	Geen	1	0
24b	0	Geen	1	0
24b	0	Geen	1	0
24a	0	Geen	1	0
14b	0	Geen	1	0
15c	0	Geen	1	0



## Model jaar 2015 Wb dicht Invoergegevens

Model:Eerste model jaar 2015 met ontvangerpunten wb dicht  
 Groep:hoofdgroep  
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - ISL2

Id	Omschrijving	Start km	Eind km	V_Type	Wegligging	Hoogte	Strokenbeeld	Breedte	Q_Etmaal	%LV	%MV	%ZV	%Cong_LV	%Cong_MV	%Cong_ZV	TScherm_L	HScherm_L
24b	Waarderbrug	0,00	0,00	Buitenweg	Brug		1 VAK_2x10 ( 8m)	8	0	0,00	0,00	0,00	20,00	20,00	20,00	Geen	1
24b	Waarderbrug	0,00	0,00	Buitenweg	Brug		2 VAK_2x10 ( 8m)	8	0	0,00	0,00	0,00	20,00	20,00	20,00	Geen	1
24b	Waarderbrug	0,00	0,00	Buitenweg	Brug		3 VAK_2x10 ( 8m)	8	0	0,00	0,00	0,00	20,00	20,00	20,00	Geen	1
24b	Waarderbrug	0,00	0,00	Buitenweg	Brug		3 VAK_2x10 ( 8m)	8	0	0,00	0,00	0,00	20,00	20,00	20,00	Geen	1
24b	Waarderbrug	0,00	0,00	Buitenweg	Brug		3 VAK_2x10 ( 8m)	8	0	0,00	0,00	0,00	20,00	20,00	20,00	Geen	1
24b	Waarderbrug	0,00	0,00	Buitenweg	Brug		2 VAK_2x10 ( 8m)	8	0	0,00	0,00	0,00	20,00	20,00	20,00	Geen	1
24b	Waarderbrug	0,00	0,00	Buitenweg	Brug		2 VAK_2x10 ( 8m)	8	0	0,00	0,00	0,00	20,00	20,00	20,00	Geen	1
24a	Industrieweg	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal		2 VAK_2x10 ( 8m)	8	1270	91,50	6,00	2,50	7,00	7,00	7,00	Geen	1
14b	Spaandamseweg PkW	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal		1 Eigen waarde	12	8849	95,70	3,10	1,20	7,00	7,00	7,00	Geen	1
15c	Spaandamseweg WZ	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal		1 Eigen waarde	12	8303	95,60	3,20	1,20	15,00	15,00	15,00	Geen	1

## Model jaar 2015 Wb dicht Invoergegevens

Model:Eerste model jaar 2015 met ontvangerpunten wb dicht  
Groep:hoofdgroep  
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - ISL2

Id	DScherm_L	TScherm_R	HScherm_R	DScherm_R
24b	0	Geen	1	0
24b	0	Geen	1	0
24b	0	Geen	1	0
24b	0	Geen	1	0
24b	0	Geen	1	0
24b	0	Geen	1	0
24b	0	Geen	1	0
24b	0	Geen	1	0
24b	0	Geen	1	0
24a	0	Geen	1	0
14b	0	Geen	1	0
15c	0	Geen	1	0

## Model jaar 2020 Wb dicht Invoergegevens

Model:Eerste model jaar 2020 met ontvangerpunten wb dicht  
 Groep:hoofdgroep  
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - ISL2

Id	Omschrijving	Start km	Eind km	V_Type	Wegligging	Hoogte	Strokenbeeld	Breedte	Q_Etmaal	%LV	%MV	%ZV	%Cong_LV	%Cong_MV	%Cong_ZV	TScherm_L	HScherm_L
24b	Waarderbrug	0,00	0,00	Buitenweg	Brug		1 VAK_2x10 ( 8m)	8	0	0,00	0,00	0,00	10,00	10,00	10,00	Geen	1
24b	Waarderbrug	0,00	0,00	Buitenweg	Brug		2 VAK_2x10 ( 8m)	8	0	0,00	0,00	0,00	10,00	10,00	10,00	Geen	1
24b	Waarderbrug	0,00	0,00	Buitenweg	Brug		3 VAK_2x10 ( 8m)	8	0	0,00	0,00	0,00	10,00	10,00	10,00	Geen	1
24b	Waarderbrug	0,00	0,00	Buitenweg	Brug		3 VAK_2x10 ( 8m)	8	0	0,00	0,00	0,00	10,00	10,00	10,00	Geen	1
24b	Waarderbrug	0,00	0,00	Buitenweg	Brug		3 VAK_2x10 ( 8m)	8	0	0,00	0,00	0,00	10,00	10,00	10,00	Geen	1
24b	Waarderbrug	0,00	0,00	Buitenweg	Brug		2 VAK_2x10 ( 8m)	8	0	0,00	0,00	0,00	10,00	10,00	10,00	Geen	1
24b	Waarderbrug	0,00	0,00	Buitenweg	Brug		2 VAK_2x10 ( 8m)	8	0	0,00	0,00	0,00	10,00	10,00	10,00	Geen	1
24a	Industrieweg	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal		2 VAK_2x10 ( 8m)	8	1361	91,60	5,90	2,50	7,00	7,00	7,00	Geen	1
14b	Spaandamseweg PkW	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal		1 Eigen waarde	12	9309	95,60	3,00	1,20	7,00	7,00	7,00	Geen	1
15c	Spaandamseweg WZ	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal		1 Eigen waarde	12	8671	95,70	3,20	1,10	15,00	15,00	15,00	Geen	1

## Model jaar 2020 Wb dicht Invoergegevens

Model:Eerste model jaar 2020 met ontvangerpunten wb dicht  
Groep:hoofdgroep  
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - ISL2

Id	DScherm_L	TScherm_R	HScherm_R	DScherm_R
24b	0	Geen	1	0
24b	0	Geen	1	0
24b	0	Geen	1	0
24b	0	Geen	1	0
24b	0	Geen	1	0
24b	0	Geen	1	0
24b	0	Geen	1	0
24b	0	Geen	1	0
24b	0	Geen	1	0
24a	0	Geen	1	0
14b	0	Geen	1	0
15c	0	Geen	1	0

# Bijlage

## 4

Resultaten CARII



## Rapportage NO<sub>2</sub>

Jaargemiddelde concentratie NO <sub>2</sub> [microgram/m <sup>3</sup> ]		
Wegvak	2008	2009
14a Spaarndamseweg OPk	39,4	39,9
14b Spaarndamseweg PkW	38,2	38,4
15a Spaarndamseweg ZSp	33,5	33,7
15b Spaarndamseweg SpSb	31,6	31,7
15c Spaarndamseweg WZ	39,9	40,2
24a Industrieweg (Whaven)	30,8	30,6
24b Waarderbrug IS	29,6	29,8

Jaargemiddelde concentratie NO<sub>2</sub> [microgram/m<sup>3</sup>]

Wegvak	2010	2015	2020
1 A200 OF	36,2	31,3	24,8
2 Flyover		33	26,1
3 C. Obscuraweg FB	34,6	37,3	29
4 C. Obscuraweg BO	27,9	29,9	23,6
5 C. Obscuraweg RF	37,5	24,5	19,7
6 C. Obscuraweg AR	36,9	24,3	19,6
7 - 9 Amsterdamsevaart FC	36,6	25,4	20,8
10 Amsterdamsevaart CP	30,3	22,1	18,2
11 Oudeweg CW	27,8	29	23
12 Oudeweg WG	29,5	31,2	24,9
13 Oudeweg GS	42,8	35,7	28,2
14 Spaarndamseweg OW	37,1	28,1	22,4
14a Spaarndamseweg OPk	37,1	28,1	22,4
14b Spaarndamseweg PkW	34,4	25,6	20,7
15 Spaarndamseweg WS	36	27,2	22
15a Spaarndamseweg ZSp	30,3	22,4	18,5
15b Spaarndamseweg SpSb	29,6	22,6	18,6
15c Spaarndamseweg WZ	34,9	26,7	21,7
16 Spaarndamseweg SV	37,6	31,9	25,6
17 Vondelweg SV	33	27,8	22,5
18 Vondelweg VD	36,5	30,8	24,8
19 Schoterbrug-Oostweg	25,4	24,3	20
20 Waarderweg-Oostweg IA	24,5	23,5	19,3
21 Waarderweg-Oostweg CI	25,1	24,2	19,6
22 Waarderweg-Oostweg OC	26,2	25,4	20,3
23 Industrieweg WH	25,1	22,5	18,1
24 Industrieweg HS	23,7	20,4	16,8
24a Industrieweg HWb	23,7	21,2	17,3
24b Industrieweg IS	25,6	22,1	18,2

## Verschil Waarderbrug 1 richting en Waarderbrug dicht NO2

Wegvak	Jaargemiddelde concentratie NO2 [microgram/m3]				
	2008	2009	2010	2015	2020
1 A200 OF	0	0	0,1	0,2	0,1
2 Flyover			0	0,3	0,1
3 C. Obscuraweg FB	0	0	-0,2	0,1	-0,2
4 C. Obscuraweg BO	0	0	0	0,2	0,1
5 C. Obscuraweg RF	0	0	0	0	-0,1
6 C. Obscuraweg AR	0	0	0,1	0	0
7 - 9 Amsterdamsevaart FC	0	0	0	0	0
10 Amsterdamsevaart CP	0	0	0,2	0	0
11 Oudeweg CW	0	0	-0,1	0,3	0,1
12 Oudeweg WG	0	0	-0,2	-0,2	-0,1
13 Oudeweg GS	0	0	-0,6	-0,4	-0,3
14 Spaarndamseweg OW	0	0	0,2	-0,1	-0,1
15 Spaarndamseweg WS	0	0	0,6	1,6	1,1
16 Spaarndamseweg SV	0	0	-0,1	0	0,1
17 Vondelweg	0	0	0,1	0,1	0,1
18 Vondelweg	0	0	0,3	0,2	0
19 Schoterbrug-Oostweg	0	0	-0,5	-0,5	-0,4
20 Waarderweg-Oostweg IA	0	0	-0,3	0,1	-0,2
21 Waarderweg-Oostweg CI	0	0	0	0,1	0,1
22 Waarderweg-Oostweg OC	0	0	0	0,2	0,1
23 Industrieweg	0	0	0,1	0,6	0,6
24 Industrieweg	0	0	1,4	1,3	1



## Rapportage PM10

Jaargemiddelde concentratie PM10 [microgram/m3]		
Wegvak	2008	2009
14a Spaarndamseweg OPk	21,8	21,9
14b Spaarndamseweg PkW	21,5	21,5
15a Spaarndamseweg ZSp	20,8	20,7
15b Spaarndamseweg SpSb	20,3	20,2
15c Spaarndamseweg WZ	21,6	21,7
24a Industrieweg (Whaven)	19,9	19,8
24b Waarderbrug IS	19,2	19,2

Jaargemiddelde concentratie PM10 [microgram/m3]

Wegvak	2010	2015	2020
1 A200 OF	21	19,4	17,8
2 Flyover		19,9	18,4
3 C. Obscuraweg FB	20,6	20,9	19
4 C. Obscuraweg BO	19,5	19,3	17,7
5 C. Obscuraweg RF	21,4	18	16,5
6 C. Obscuraweg AR	21,3	18	16,5
7 - 9 Amsterdamsevaart FC	20,9	18,1	16,8
10 Amsterdamsevaart CP	19,3	17,3	15,9
11 Oudeweg CW	19,5	19,1	17,5
12 Oudeweg WG	19,2	19,2	17,6
13 Oudeweg GS	22,7	20,1	18,3
14 Spaarndamseweg OW	21,1	18,4	16,9
14a Spaarndamseweg OPk	21,1	18,4	16,9
14b Spaarndamseweg PkW	20,6	17,9	16,6
15 Spaarndamseweg WS	20,6	17,8	16,3
15a Spaarndamseweg ZSp	19,7	17,3	16
15b Spaarndamseweg SpSb	19,5	17,3	16
15c Spaarndamseweg WZ	20,4	17,7	16,2
16 Spaarndamseweg SV	21,7	19,5	17,9
17 Vondelweg SV	20,5	18,6	17
18 Vondelweg VD	21,4	19,3	17,6
19 Schoterbrug-Oostweg	18,4	17,7	16,4
20 Waarderweg-Oostweg IA	18,3	17,5	16,2
21 Waarderweg-Oostweg CI	18,4	17,8	16,4
22 Waarderweg-Oostweg OC	18,6	18,1	16,5
23 Industrieweg WH	18,3	17,4	16
24 Industrieweg HS	18,2	17,1	15,7
24a Industrieweg HWb	18,2	17,2	15,9
24b Industrieweg IS	18,4	17,2	16

## Rapportage PM10

aantal overschijdingen PM10 [microgram/m3]		
Wegvak	2008	2009
14a Spaarndamseweg OPk	17	17
14b Spaarndamseweg PkW	16	16
15a Spaarndamseweg ZSp	14	14
15b Spaarndamseweg SpSb	13	13
15c Spaarndamseweg WZ	17	17
24a Industrierweg (Whaven)	12	12
24b Waarderbrug IS	10	10

aantal overschijdingen PM10 [microgram/m3]			
Wegvak	2010	2015	2020
1 A200 OF	15	11	7
2 Flyover		12	8
3 C. Obscuraweg FB	14	14	10
4 C. Obscuraweg BO	11	10	7
5 C. Obscuraweg RF	16	8	5
6 C. Obscuraweg AR	16	7	5
7 - 9 Amsterdamsevaart FC	15	8	5
10 Amsterdamsevaart CP	10	6	4
11 Oudeweg CW	11	10	7
12 Oudeweg WG	10	10	7
13 Oudeweg GS	20	12	8
14 Spaarndamseweg OW	15	8	6
14a Spaarndamseweg OPk	15	8	6
14b Spaarndamseweg PkW	14	7	5
15 Spaarndamseweg WS	14	7	5
15a Spaarndamseweg ZSp	11	6	4
15b Spaarndamseweg SpSb	11	6	4
15c Spaarndamseweg WZ	13	7	4
16 Spaarndamseweg SV	17	11	7
17 Vondelweg SV	13	9	6
18 Vondelweg VD	16	10	7
19 Schoterbrug-Oostweg	8	7	5
20 Waarderweg-Oostweg IA	8	7	4
21 Waarderweg-Oostweg CI	8	7	5
22 Waarderweg-Oostweg OC	9	8	5
23 Industrierweg WH	8	6	4
24 Industrierweg HS	8	6	4
24a Industrierweg HWb	8	6	4
24b Industrierweg IS	8	6	4

## Verschil Waarderbrug 1 richting en Waarderbrug dicht PM10

Jaargemiddelde concentratie PM10 [microgram/m3]					
Wegvak	2008	2009	2010	2015	2020
1 A200 OF	0	0	0	0	0
2 Flyover			0	0,1	0,1
3 C. Obscuraweg FB	0	0	0	0,1	0
4 C. Obscuraweg BO	0	0	0	0	0
5 C. Obscuraweg RF	0	0	0	0	0
6 C. Obscuraweg AR	0	0	0	0	0
7 - 9 Amsterdamsevaart FC	0	0	0	0	0
10 Amsterdamsevaart CP	0	0	0	0	0
11 Oudeweg CW	0	0	0	0	0
12 Oudeweg WG	0	0	0	-0,1	-0,1
13 Oudeweg GS	0	0	-0,2	-0,1	-0,1
14 Spaarndamseweg OW	0	0	0	0	-0,1
15 Spaarndamseweg WS	0	0	0,3	0,3	0,3
16 Spaarndamseweg SV	0	0	0	-0,1	0
17 Vondelweg	0	0	0	0	0
18 Vondelweg	0	0	0	0,1	0
19 Schoterbrug-Oostweg	0	0	-0,2	-0,1	-0,1
20 Waarderweg-Oostweg IA	0	0	0	0	0
21 Waarderweg-Oostweg CI	0	0	0	0	0,1
22 Waarderweg-Oostweg OC	0	0	0	0,1	0
23 Industrieweg	0	0	0	0,1	0,2
24 Industrieweg	0	0	0,4	0,3	0,3

**NO2 (µg/m3)**  
**Jaargemiddelde**

Verschil tabel extra wegvakken

	2010 dicht	2010 1 R	verschil	2015 dicht	2015 1 R	verschil	2020 dicht	2020 1 R	verschil
14a Spaarndamseweg OPk	37	37,1	0,1	28,2	28,1	-0,1	22,6	22,4	-0,2
14b Spaarndamseweg PkW	34,3	34,4	0,1	25,3	25,6	0,3	20,5	20,7	0,2
15a Spaarndamseweg ZSp	30,2	30,3	0,1	22,8	22,4	-0,4	18,8	18,5	-0,3
15b Spaarndamseweg SpSb	29,4	29,6	0,2	23	22,6	-0,4	19	18,6	-0,4
15c Spaarndamseweg WZ	33,6	34,9	1,3	25,4	26,7	1,3	20,7	21,7	1
24a Industrieweg HWb	22,2	23,7	1,5	19,4	21,2	1,8	16	17,3	1,3
24b Industrieweg IS	24,5	25,6	1,1	20,9	22,1	1,2	17,4	18,2	0,8

**PM10 (µg/m3)**  
**Jaargemiddelde**

	2010 dicht	2010 1 R	verschil	2015 dicht	2015 1 R	verschil	2020 dicht	2020 1 R	verschil
14a Spaarndamseweg OPk	21,1	21,1	0	18,4	18,4	0	17	16,9	-0,1
14b Spaarndamseweg PkW	20,6	20,6	0	17,9	17,9	0	16,5	16,6	0,1
15a Spaarndamseweg ZSp	19,7	19,7	0	17,4	17,3	-0,1	16,1	16	-0,1
15b Spaarndamseweg SpSb	19,5	19,5	0	17,4	17,3	-0,1	16,1	16	-0,1
15c Spaarndamseweg WZ	20	20,4	0,4	17,4	17,7	0,3	16	16,2	0,2
24a Industrieweg HWb	17,8	18,2	0,4	16,8	17,2	0,4	15,5	15,9	0,4
24b Industrieweg IS	18,1	18,4	0,3	16,9	17,2	0,3	15,7	16	0,3

<b>Rapportage overig</b>	
<b>Naam</b>	rekenaar, vrij.
<b>Versie</b>	8.1
<b>Stratenbestand</b>	2008 1R
<b>Jaartal</b>	2008
<b>Meteorologische conditie</b>	Gepasseerd jaar
<b>Resultaten inclusief zeezoutcorrectie</b>	6 dagen
<b>Resultaten inclusief zeezoutcorrectie</b>	6 µg/m3
<b>Schalingsfactor emissiefactoren</b>	
Personeneauto's	1
Middelzwaar verkeer	1
Zwaar verkeer	1
Autobussen	1

Plaats	Straatnaam	X	Y	Benzeen (µg/m3)	Benzeen (µg/m3)	SO2 (µg/m3)	SO2 (µg/m3)	SO2 (µg/m3)	CO (µg/m3)	CO (µg/m3)	BaP (ng/m3)	BaP (ng/m3)
				Jaargemiddelde	Jm achtergrond	Jaargemiddelde	Jm achtergrond	# Overschrijdingen 24 uursgemiddelde	98-Percentiel 8h	98-Percentiel achtergrond	Jaargemiddelde	Jm achtergrond
Haarlem	14a Spaarndamseweg OPk	104763	489247	1,2	0,6	2,9	2,7	0	1069,8	558	0,4	0,3
Haarlem	14b Spaarndamseweg PkW	104830	489764	1,2	0,6	2,8	2,7	0	1025,9	558	0,4	0,3
Haarlem	15a Spaarndamseweg ZSp	105008	490613	1,1	0,6	2,6	2,5	0	1006,9	577	0,4	0,3
Haarlem	15b Spaarndamseweg SpSb	105162	490853	1,1	0,6	2,6	2,5	0	925,2	577	0,4	0,3
Haarlem	15c Spaarndamseweg WZ	104891	490240	1,3	0,6	3	2,8	0	1139,4	551	0,4	0,3
Haarlem	24a Industrierweg (Whaven)	105112	489952	1	0,6	2,7	2,6	0	864,4	584	0,4	0,3
Haarlem	24b Waarderbrug IS	104920	489964	0,8	0,6	2,7	2,7	0	688,8	558	0,3	0,3

<b>Rapportage overig</b>	
<b>Naam</b>	rekenaar, vrij.
<b>Versie</b>	8.1
<b>Stratenbestand</b>	2009 1R
<b>Jaartal</b>	2009
<b>Meteorologische conditie</b>	Meerjarige meteorologie
<b>Resultaten inclusief zeezoutcorrectie</b>	6 dagen
<b>Resultaten inclusief zeezoutcorrectie</b>	6 µg/m3
<b>Schalingsfactor emissiefactoren</b>	
Personeneauto's	1
Middelzwaar verkeer	1
Zwaar verkeer	1
Autobussen	1

Plaats	Straatnaam	X	Y	Benzeen (µg/m3)	Benzeen (µg/m3)	SO2 (µg/m3)	SO2 (µg/m3)	SO2 (µg/m3)	CO (µg/m3)	CO (µg/m3)	BaP (ng/m3)	BaP (ng/m3)
				Jaargemiddelde	Jm achtergrond	Jaargemiddelde	Jm achtergrond	# Overschrijdingen 24 uursgemiddelde	98-Percentiel 8h	98-Percentiel achtergrond	Jaargemiddelde	Jm achtergrond
Haarlem	14a Spaarndamseweg OPk	104763	489247	1,3	0,6	2,4	2,3	0	1097,6	558	0,4	0,3
Haarlem	14b Spaarndamseweg PkW	104830	489764	1,2	0,6	2,4	2,3	0	1051,9	558	0,4	0,3
Haarlem	15a Spaarndamseweg ZSp	105008	490613	1,2	0,6	2,2	2,1	0	1017,3	577	0,4	0,3
Haarlem	15b Spaarndamseweg SpSb	105162	490853	1,1	0,6	2,2	2,1	0	935,6	577	0,4	0,3
Haarlem	15c Spaarndamseweg WZ	104891	490240	1,4	0,6	2,5	2,3	0	1161,5	551	0,4	0,3
Haarlem	24a Industrieweg (Whaven)	105112	489952	1	0,6	2,3	2,2	0	870,9	584	0,4	0,3
Haarlem	24b Waarderbrug IS	104920	489964	0,8	0,6	2,3	2,3	0	717,4	558	0,3	0,3

<b>Rapportage overig</b>	
<b>Naam</b>	rekenaar, vrij.
<b>Versie</b>	8.1
<b>Stratenbestand</b>	2010 1R
<b>Jaartal</b>	2010
<b>Meteorologische conditie</b>	Meerjarige meteorologie
<b>Resultaten inclusief zeezoutcorrectie</b>	6 dagen
<b>Resultaten inclusief zeezoutcorrectie</b>	6 µg/m3
<b>Schalingsfactor emissiefactoren</b>	
Personeneauto's	1
Middelzwaar verkeer	1
Zwaar verkeer	1
Autobussen	1

Plaats	Straatnaam	X	Y	Benzeen (µg/m3)	Benzeen (µg/m3)	SO2 (µg/m3)	SO2 (µg/m3)	SO2 (µg/m3)	CO (µg/m3)	CO (µg/m3)	BaP (ng/m3)	BaP (ng/m3)
				Jaargemiddelde	Jm achtergrond	Jaargemiddelde	Jm achtergrond	# Overschrijdingen 24 uursgemiddelde	98-Perctiel 8h	98-Perctiel achtergrond	Jaargemiddelde	Jm achtergrond
Haarlem	1 A200 OF	106888	488616	0,8	0,7	1,9	1,9	0	793,4	611	0,3	0,3
Haarlem	3 C. Obscuraweg FB	106321	488851	1	0,7	1,9	1,9	0	802,5	611	0,3	0,3
Haarlem	4 C. Obscuraweg BO	106257	489025	0,8	0,6	1,9	1,9	0	764,6	606	0,3	0,3
Haarlem	5 C. Obscuraweg RF	106332	488486	1,1	0,7	2	1,9	0	926,6	611	0,4	0,3
Haarlem	6 C. Obscuraweg AR	106124	488471	1,1	0,7	2	1,9	0	925,3	611	0,4	0,3
Haarlem	7 - 9 Amsterdamsevaart FC	106342	488548	0,8	0,7	1,9	1,9	0	793,4	611	0,3	0,3
Haarlem	10 Amsterdamsevaart CP	105798	488507	0,7	0,6	1,9	1,9	0	756,9	589	0,3	0,3
Haarlem	11 Oudeweg CW	106025	489056	0,8	0,6	1,9	1,9	0	750,8	606	0,3	0,3
Haarlem	12 Oudeweg WG	105435	488833	0,8	0,6	1,9	1,9	0	709,4	589	0,3	0,3
Haarlem	13 Oudeweg GS	104645	488926	1,4	0,6	1,9	1,8	0	1208,9	566	0,4	0,3
Haarlem	14 Spaarndamseweg OW	104763	489247	1,2	0,6	2	1,9	0	1013,7	558	0,4	0,3
Haarlem	14a Spaarndamseweg OPk	104763	489247	1,2	0,6	2	1,9	0	1013,7	558	0,4	0,3
Haarlem	14b Spaarndamseweg PkW	104830	489764	1,1	0,6	2	1,9	0	936,2	558	0,4	0,3
Haarlem	15 Spaarndamseweg WS	104974	490613	1,2	0,6	2	1,9	0	992,6	551	0,4	0,3
Haarlem	15a Spaarndamseweg ZSp	105008	490613	1	0,6	1,9	1,8	0	876,1	577	0,4	0,3
Haarlem	15b Spaarndamseweg SpSb	105162	490853	0,9	0,6	1,9	1,8	0	839,5	577	0,3	0,3
Haarlem	15c Spaarndamseweg WZ	104891	490240	1,1	0,6	2	1,9	0	954,4	551	0,4	0,3
Haarlem	16 Spaarndamseweg SV	105248	491139	1,3	0,6	2	1,9	0	1102,4	576	0,4	0,3
Haarlem	17 Vondelweg SV	105312	491261	1	0,6	2	1,9	0	911,1	576	0,4	0,3
Haarlem	18 Vondelweg VD	105285	491799	1,2	0,6	2	1,9	0	1037,6	576	0,4	0,3
Haarlem	19 Schoterbrug-Oostweg	105330	490669	0,7	0,6	1,8	1,8	0	679,1	577	0,3	0,3
Haarlem	20 Waarderweg-Oostweg IA	105594	490274	0,7	0,6	1,8	1,8	0	655,9	577	0,3	0,3
Haarlem	21 Waarderweg-Oostweg CI	105595	489811	0,8	0,6	1,9	1,9	0	692,1	584	0,3	0,3
Haarlem	22 Waarderweg-Oostweg OC	105782	489106	0,8	0,6	1,9	1,9	0	700,9	584	0,3	0,3
Haarlem	23 Industrieweg WH	105417	489965	0,7	0,6	1,9	1,9	0	662,3	584	0,3	0,3
Haarlem	24 Industrieweg HS	105044	489949	0,7	0,6	1,9	1,9	0	683,4	584	0,3	0,3
Haarlem	24a Industrieweg HWb	105112	489952	0,7	0,6	1,9	1,9	0	683,4	584	0,3	0,3
Haarlem	24b Industrieweg IS	104920	489964	0,7	0,6	1,9	1,9	0	612,7	558	0,3	0,3

<b>Rapportage overig</b>	
<b>Naam</b>	rekenaar, vrij.
<b>Versie</b>	8.1
<b>Stratenbestand</b>	2015 1R
<b>Jaartal</b>	2015
<b>Meteorologische conditie</b>	Meerjarige meteorologie
<b>Resultaten inclusief zeezoutcorrectie</b>	6 dagen
<b>Resultaten inclusief zeezoutcorrectie</b>	6 µg/m3
<b>Schalingsfactor emissiefactoren</b>	
Personeneauto's	1
Middelwaar verkeer	1
Zwaar verkeer	1
Autobussen	1

Plaats	Straatnaam	X	Y	Benzeen (µg/m3)	Benzeen (µg/m3)	SO2 (µg/m3)	SO2 (µg/m3)	SO2 (µg/m3)	CO (µg/m3)	CO (µg/m3)	BaP (ng/m3)	BaP (ng/m3)
				Jaargemiddelde	Jm achtergrond	Jaargemiddelde	Jm achtergrond	# Overschrijdinge n 24 uursgemiddelde	98-Percentiel 8h	98-Percentiel achtergrond	Jaargemiddelde	Jm achtergrond
Haarlem	1 A200 OF	106888	488616	0,8	0,7	1,6	1,5	0	733,3	611	0,3	0,3
Haarlem	2 Flyover	106451	488592	1,1	0,7	1,6	1,5	0	833,5	611	0,3	0,3
Haarlem	3 C. Obscuraweg FB	106321	488851	1,4	0,7	1,6	1,5	0	1015,5	611	0,4	0,3
Haarlem	4 C. Obscuraweg BO	106257	489025	1,1	0,6	1,6	1,5	0	887	606	0,4	0,3
Haarlem	5 C. Obscuraweg RF	106332	488486	0,8	0,7	1,5	1,5	0	674,4	611	0,3	0,3
Haarlem	6 C. Obscuraweg AR	106124	488471	0,8	0,7	1,5	1,5	0	680,7	611	0,3	0,3
Haarlem	7 - 9 Amsterdamsevaart FC	106342	488548	0,7	0,7	1,5	1,5	0	639,9	611	0,3	0,3
Haarlem	10 Amsterdamsevaart CP	105798	488507	0,6	0,6	1,4	1,4	0	629,2	589	0,3	0,3
Haarlem	11 Oudeweg CW	106025	489056	1	0,6	1,6	1,5	0	869	606	0,4	0,3
Haarlem	12 Oudeweg WG	105435	488833	1	0,6	1,5	1,4	0	857,1	589	0,4	0,3
Haarlem	13 Oudeweg GS	104645	488926	1,3	0,6	1,5	1,4	0	984,1	566	0,4	0,3
Haarlem	14 Spaarndamseweg OW	104763	489247	0,9	0,6	1,5	1,4	0	776,3	558	0,3	0,3
Haarlem	14a Spaarndamseweg OPk	104763	489247	0,9	0,6	1,5	1,4	0	776,3	558	0,3	0,3
Haarlem	14b Spaarndamseweg PkW	104830	489764	0,8	0,6	1,4	1,4	0	707,6	558	0,3	0,3
Haarlem	15 Spaarndamseweg WS	104974	490613	0,9	0,6	1,5	1,4	0	755,9	551	0,3	0,3
Haarlem	15a Spaarndamseweg ZSp	105008	490613	0,8	0,6	1,4	1,4	0	674,1	577	0,3	0,3
Haarlem	15b Spaarndamseweg SpSb	105162	490853	0,8	0,6	1,4	1,4	0	672,5	577	0,3	0,3
Haarlem	15c Spaarndamseweg WZ	104891	490240	0,9	0,6	1,5	1,4	0	741,3	551	0,3	0,3
Haarlem	16 Spaarndamseweg SV	105248	491139	1,2	0,6	1,6	1,5	0	926,3	576	0,4	0,3
Haarlem	17 Vondelweg SV	105312	491261	0,9	0,6	1,6	1,5	0	792,5	576	0,3	0,3
Haarlem	18 Vondelweg VD	105285	491799	1,1	0,6	1,6	1,5	0	880,9	576	0,4	0,3
Haarlem	19 Schoterbrug-Oostweg	105330	490669	0,8	0,6	1,4	1,4	0	718,1	577	0,3	0,3
Haarlem	20 Waarderweg-Oostweg IA	105594	490274	0,8	0,6	1,4	1,4	0	683	577	0,3	0,3
Haarlem	21 Waarderweg-Oostweg CI	105595	489811	0,9	0,6	1,4	1,4	0	739,9	584	0,3	0,3
Haarlem	22 Waarderweg-Oostweg OC	105782	489106	0,9	0,6	1,5	1,4	0	750,1	584	0,3	0,3
Haarlem	23 Industrierweg WH	105417	489965	0,7	0,6	1,4	1,4	0	664,3	584	0,3	0,3
Haarlem	24 Industrierweg HS	105044	489949	0,7	0,6	1,4	1,4	0	654,3	584	0,3	0,3
Haarlem	24a Industrierweg HWb	105112	489952	0,8	0,6	1,4	1,4	0	681,4	584	0,3	0,3
Haarlem	24b Industrierweg IS	104920	489964	0,7	0,6	1,4	1,4	0	613	558	0,3	0,3



<b>Rapportage overig</b>	
<b>Naam</b>	rekenaar, vrij.
<b>Versie</b>	8.1
<b>Stratenbestand</b>	2020 1R
<b>Jaartal</b>	2020
<b>Meteorologische conditie</b>	Meerjarige meteorologie
<b>Resultaten inclusief zeezoutcorrectie</b>	6 dagen
<b>Resultaten inclusief zeezoutcorrectie</b>	6 µg/m3
<b>Schalingsfactor emissiefactoren</b>	
Personeneauto's	1
Middelzwaar verkeer	1
Zwaar verkeer	1
Autobussen	1

Plaats	Straatnaam	X	Y	Benzeen (µg/m3)	Benzeen (µg/m3)	SO2 (µg/m3)	SO2 (µg/m3)	SO2 (µg/m3)	CO (µg/m3)	CO (µg/m3)	BaP (ng/m3)	BaP (ng/m3)
				Jaargemiddelde	Jm achtergrond	Jaargemiddelde	Jm achtergrond	# Overschrijdingen 24 uursgemiddelde	98-Perctentiel 8h	98-Perctentiel achtergrond	Jaargemiddelde	Jm achtergrond
Haarlem	1 A200 OF	106888	488616	0,8	0,7	1,3	1,2	0	687,6	611	0,3	0,3
Haarlem	2 Flyover	106451	488592	1,1	0,7	1,3	1,2	0	788,6	611	0,3	0,3
Haarlem	3 C. Obscuraweg FB	106321	488851	1,3	0,7	1,3	1,2	0	934	611	0,4	0,3
Haarlem	4 C. Obscuraweg BO	106257	489025	1	0,6	1,3	1,2	0	829	606	0,3	0,3
Haarlem	5 C. Obscuraweg RF	106332	488486	0,8	0,7	1,2	1,2	0	660,6	611	0,3	0,3
Haarlem	6 C. Obscuraweg AR	106124	488471	0,8	0,7	1,2	1,2	0	667,7	611	0,3	0,3
Haarlem	7 - 9 Amsterdamsevaart FC	106342	488548	0,7	0,7	1,2	1,2	0	630,1	611	0,3	0,3
Haarlem	10 Amsterdamsevaart CP	105798	488507	0,6	0,6	1,1	1,1	0	614,3	589	0,3	0,3
Haarlem	11 Oudeweg CW	106025	489056	1	0,6	1,3	1,2	0	811,4	606	0,3	0,3
Haarlem	12 Oudeweg WG	105435	488833	1	0,6	1,2	1,1	0	799,5	589	0,3	0,3
Haarlem	13 Oudeweg GS	104645	488926	1,2	0,6	1,2	1,1	0	895,6	566	0,4	0,3
Haarlem	14 Spaarndamseweg OW	104763	489247	0,9	0,6	1,2	1,1	0	724,9	558	0,3	0,3
Haarlem	14a Spaarndamseweg OPk	104763	489247	0,9	0,6	1,2	1,1	0	724,9	558	0,3	0,3
Haarlem	14b Spaarndamseweg PKW	104830	489764	0,8	0,6	1,1	1,1	0	675,1	558	0,3	0,3
Haarlem	15 Spaarndamseweg WS	104974	490613	0,9	0,6	1,2	1,1	0	710,3	551	0,3	0,3
Haarlem	15a Spaarndamseweg ZSp	105008	490613	0,7	0,6	1,1	1,1	0	652,4	577	0,3	0,3
Haarlem	15b Spaarndamseweg SpSb	105162	490853	0,7	0,6	1,1	1,1	0	651,7	577	0,3	0,3
Haarlem	15c Spaarndamseweg WZ	104891	490240	0,9	0,6	1,2	1,1	0	699	551	0,3	0,3
Haarlem	16 Spaarndamseweg SV	105248	491139	1,1	0,6	1,3	1,2	0	855,8	576	0,4	0,3
Haarlem	17 Vondelweg SV	105312	491261	0,9	0,6	1,3	1,2	0	747,9	576	0,3	0,3
Haarlem	18 Vondelweg VD	105285	491799	1,1	0,6	1,3	1,2	0	818,8	576	0,3	0,3
Haarlem	19 Schoterbrug-Oostweg	105330	490669	0,8	0,6	1,1	1,1	0	691	577	0,3	0,3
Haarlem	20 Waarderweg-Oostweg IA	105594	490274	0,8	0,6	1,1	1,1	0	664,3	577	0,3	0,3
Haarlem	21 Waarderweg-Oostweg CI	105595	489811	0,8	0,6	1,1	1,1	0	706,4	584	0,3	0,3
Haarlem	22 Waarderweg-Oostweg OC	105782	489106	0,9	0,6	1,2	1,1	0	713,5	584	0,3	0,3
Haarlem	23 Industrieweg WH	105417	489965	0,7	0,6	1,1	1,1	0	647,4	584	0,3	0,3
Haarlem	24 Industrieweg HS	105044	489949	0,7	0,6	1,1	1,1	0	640,4	584	0,3	0,3
Haarlem	24a Industrieweg HWb	105112	489952	0,7	0,6	1,1	1,1	0	660,6	584	0,3	0,3
Haarlem	24b Industrieweg IS	104920	489964	0,7	0,6	1,1	1,1	0	601,3	558	0,3	0,3

<b>Rapportage overig</b>	
<b>Naam</b>	rekenaar, vrij.
<b>Versie</b>	8.1
<b>Stratenbestand</b>	2008 dicht
<b>Jaartal</b>	2008
<b>Meteorologische conditie</b>	Gepasseerd jaar
<b>Resultaten inclusief zeezoutcorrectie</b>	6 dagen
<b>Resultaten inclusief zeezoutcorrectie</b>	6 µg/m3
<b>Schalingsfactor emissiefactoren</b>	
Personeneauto's	1
Middelzwaar verkeer	1
Zwaar verkeer	1
Autobussen	1

Plaats	Straatnaam	X	Y	Benzeen (µg/m3)	Benzeen (µg/m3)	SO2 (µg/m3)	SO2 (µg/m3)	SO2 (µg/m3)	CO (µg/m3)	CO (µg/m3)	BaP (ng/m3)
				Jaargemiddelde	Jm achtergrond	Jaargemiddelde	Jm achtergrond	# Overschrijdingen 24 uursgemiddelde	98-Percentiel 8h	98-Percentiel achtergrond	Jaargemiddelde
Haarlem	14a Spaarndamseweg OPk	104763	489247	1,2	0,6	2,9	2,7	0	1069,8	558	0,4
Haarlem	14b Spaarndamseweg PkW	104830	489764	1,2	0,6	2,8	2,7	0	1025,9	558	0,4
Haarlem	15a Spaarndamseweg ZSp	105008	490613	1,1	0,6	2,6	2,5	0	1006,9	577	0,4
Haarlem	15b Spaarndamseweg SpSb	105162	490853	1,1	0,6	2,6	2,5	0	925,2	577	0,4
Haarlem	15c Spaarndamseweg WZ	104891	490240	1,3	0,6	3	2,8	0	1139,4	551	0,4
Haarlem	24a Industrieweg (Whaven)	105112	489952	1	0,6	2,7	2,6	0	864,4	584	0,4
Haarlem	24b Waarderbrug IS	104920	489964	0,8	0,6	2,7	2,7	0	688,8	558	0,3

<b>Rapportage overig</b>	
<b>Naam</b>	rekenaar, vrij.
<b>Versie</b>	8.1
<b>Stratenbestand</b>	2009 dicht
<b>Jaartal</b>	2009
<b>Meteorologische conditie</b>	Gepasseerd jaar
<b>Resultaten inclusief zeezoutcorrectie</b>	6 dagen
<b>Resultaten inclusief zeezoutcorrectie</b>	6 µg/m3
<b>Schalingsfactor emissiefactoren</b>	
Personeneauto's	1
Middelzwaar verkeer	1
Zwaar verkeer	1
Autobussen	1

Plaats	Straatnaam	X	Y	Benzeen (µg/m3)	Benzeen (µg/m3)	SO2 (µg/m3)	SO2 (µg/m3)	SO2 (µg/m3)	CO (µg/m3)	CO (µg/m3)	BaP (ng/m3)
				Jaargemiddelde	Jm achtergrond	Jaargemiddelde	Jm achtergrond	# Overschrijdingen 24 uursgemiddelde	98-Percentiel 8h	98-Percentiel achtergrond	Jaargemiddelde
Haarlem	14a Spaarndamseweg OPk	104763	489247	1,2	0,6	2,4	2,3	0	1062	558	0,4
Haarlem	14b Spaarndamseweg PkW	104830	489764	1,2	0,6	2,4	2,3	0	1018,7	558	0,4
Haarlem	15a Spaarndamseweg ZSp	105008	490613	1,1	0,6	2,2	2,1	0	1002,3	577	0,4
Haarlem	15b Spaarndamseweg SpSb	105162	490853	1,1	0,6	2,2	2,1	0	923,4	577	0,4
Haarlem	15c Spaarndamseweg WZ	104891	490240	1,3	0,6	2,4	2,3	0	1130,7	551	0,4
Haarlem	24a Industrieweg (Whaven)	105112	489952	1	0,6	2,3	2,2	0	861,1	584	0,4
Haarlem	24b Waarderbrug IS	104920	489964	0,8	0,6	2,3	2,3	0	687,3	558	0,3

<b>Rapportage overig</b>	
<b>Naam</b>	rekenaar, vrij.
<b>Versie</b>	8.1
<b>Stratenbestand</b>	2010 dicht
<b>Jaartal</b>	2010
<b>Meteorologische conditie</b>	Meerjarige meteorologie
<b>Resultaten inclusief zeezoutcorrectie</b>	6 dagen
<b>Resultaten inclusief zeezoutcorrectie</b>	6 µg/m3
<b>Schalingsfactor emissiefactoren</b>	
Personeneauto's	1
Middelzwaar verkeer	1
Zwaar verkeer	1
Autobussen	1

Plaats	Straatnaam	X	Y	Benzeen (µg/m3)	Benzeen (µg/m3)	SO2 (µg/m3)	SO2 (µg/m3)	SO2 (µg/m3)	CO (µg/m3)	CO (µg/m3)	BaP (ng/m3)	BaP (ng/m3)
				Jaargemiddelde	Jm achtergrond	Jaargemiddelde	Jm achtergrond	# Overschrijdingen 24 uursgemiddelde	98-Percentiel 8h	98-Percentiel achtergrond	Jaargemiddelde	Jm achtergrond
Haarlem	14a Spaarndamseweg OPk	104763	489247	1,2	0,6	2	1,9	0	1016,3	558	0,4	0,3
Haarlem	14b Spaarndamseweg PkW	104830	489764	1,1	0,6	2	1,9	0	929,9	558	0,4	0,3
Haarlem	15a Spaarndamseweg ZSp	105008	490613	1	0,6	1,9	1,8	0	879	577	0,4	0,3
Haarlem	15b Spaarndamseweg SpSb	105162	490853	1	0,6	1,9	1,8	0	847	577	0,3	0,3
Haarlem	15c Spaarndamseweg WZ	104891	490240	1,1	0,6	2	1,9	0	910,4	551	0,4	0,3
Haarlem	24a Industrieweg (Whaven)	105112	489952	0,6	0,6	1,9	1,9	0	610,5	584	0,3	0,3
Haarlem	24b Waarderbrug IS	104920	489964	0,6	0,6	1,9	1,9	0	558	558	0,3	0,3

<b>Rapportage overig</b>	
<b>Naam</b>	rekenaar, vrij.
<b>Versie</b>	8.1
<b>Stratenbestand</b>	2015 dicht
<b>Jaartal</b>	2015
<b>Meteorologische conditie</b>	Meerjarige meteorologie
<b>Resultaten inclusief zeezoutcorrectie</b>	6 dagen
<b>Resultaten inclusief zeezoutcorrectie</b>	6 µg/m3
<b>Schalingsfactor emissiefactoren</b>	
Personeneauto's	1
Middelzwaar verkeer	1
Zwaar verkeer	1
Autobussen	1

Plaats	Straatnaam	X	Y	Benzeen (µg/m3)		SO2 (µg/m3)		SO2 (µg/m3)	CO (µg/m3)	CO (µg/m3)	BaP (ng/m3)
				Jaargemiddelde	Jm achtergrond	Jaargemiddelde	Jm achtergrond	# Overschrijdingen 24 uursgemiddelde	98-Percentiel 8h	98-Percentiel achtergrond	Jaargemiddelde
Haarlem	14a Spaarndamseweg OPk	104763	489247	1	0,6	1,5	1,4	0	790,1	558	0,3
Haarlem	14b Spaarndamseweg PkW	104830	489764	0,8	0,6	1,4	1,4	0	704,2	558	0,3
Haarlem	15a Spaarndamseweg ZSp	105008	490613	0,8	0,6	1,4	1,4	0	696,3	577	0,3
Haarlem	15b Spaarndamseweg SpSb	105162	490853	0,8	0,6	1,4	1,4	0	699,9	577	0,3
Haarlem	15c Spaarndamseweg WZ	104891	490240	0,8	0,6	1,4	1,4	0	691,2	551	0,3
Haarlem	24a Industrieweg (Whaven)	105112	489952	0,6	0,6	1,4	1,4	0	604,3	584	0,3
Haarlem	24b Waarderbrug IS	104920	489964	0,6	0,6	1,4	1,4	0	558	558	0,3

<b>Rapportage overig</b>	
<b>Naam</b>	rekenaar, vrij.
<b>Versie</b>	8.1
<b>Stratenbestand</b>	2020
<b>Jaartal</b>	2020
<b>Meteorologische conditie</b>	Meerjarige meteorologie
<b>Resultaten inclusief zeezoutcorrectie</b>	6 dagen
<b>Resultaten inclusief zeezoutcorrectie</b>	6 µg/m3
<b>Schalingsfactor emissiefactoren</b>	
Personeneauto's	1
Middelzwaar verkeer	1
Zwaar verkeer	1
Autobussen	1

Plaats	Straatnaam	X	Y	Benzeen (µg/m3)	Benzeen (µg/m3)	SO2 (µg/m3)	SO2 (µg/m3)	SO2 (µg/m3)	CO (µg/m3)	CO (µg/m3)	BaP (ng/m3)	BaP (ng/m3)
				Jaargemiddelde	Jm achtergrond	Jaargemiddelde	Jm achtergrond	# Overschrijdingen 24 uursgemiddelde	98-Percentiel 8h	98-Percentiel achtergrond	Jaargemiddelde	Jm achtergrond
Haarlem	14a Spaarndamseweg OPk	104763	489247	0,9	0,6	1,2	1,1	0	737,7	558	0,3	0,3
Haarlem	14b Spaarndamseweg PkW	104830	489764	0,8	0,6	1,1	1,1	0	673,6	558	0,3	0,3
Haarlem	15a Spaarndamseweg ZSp	105008	490613	0,8	0,6	1,1	1,1	0	670,3	577	0,3	0,3
Haarlem	15b Spaarndamseweg SpSb	105162	490853	0,8	0,6	1,1	1,1	0	673,2	577	0,3	0,3
Haarlem	15c Spaarndamseweg WZ	104891	490240	0,8	0,6	1,1	1,1	0	660,5	551	0,3	0,3
Haarlem	24a Industrieweg (Whaven)	105112	489952	0,6	0,6	1,1	1,1	0	600,4	584	0,3	0,3
Haarlem	24b Waarderbrug IS	104920	489964	0,6	0,6	1,1	1,1	0	558	558	0,3	0,3

# Bijlage

## 5

Resultaten ISL2





Resultaten voor model: Eerste model jaar 2008 met ontvangerpunten dicht  
 - Achtergrondconcentraties: 2008  
 - Emissiefactoren: 2008  
 - Meteogegevens: 2008

		NO2						PM10					O3		NOx
Ident.	Omschrijving	Jaargem.	Dbl.telling	Achtergr.	Fr. NO2	#overschr.	Jaargem.	Dbl.telling	Achtergr.	Excl.zeezout	#overschr.	Achtergr.	Dbl.telling	Jaargem.	
46	Spaandamseweg WZ	29,04	0,10	25,40	0,18	0	24,33	0,00	23,70	18,33	8	38,40	-0,10	7,59	
45	Spaandamseweg WZ	28,61	0,10	25,40	0,18	0	24,29	0,00	23,70	18,29	8	38,40	-0,10	7,12	
44	Spaandamseweg WZ	28,93	0,10	25,40	0,18	0	24,31	0,00	23,70	18,31	8	38,40	-0,10	7,33	
42	Spaandamseweg WZ	29,03	0,10	25,40	0,18	0	24,33	0,00	23,70	18,33	8	38,40	-0,10	7,56	
40	Spaandamseweg WZ	28,79	0,10	25,40	0,18	0	24,28	0,00	23,70	18,28	8	38,40	-0,10	7,01	
38	Spaandamseweg WZ	28,36	0,10	25,40	0,18	0	24,22	0,00	23,70	18,22	8	38,40	-0,10	6,22	
43	Spaandamseweg WZ	28,53	0,10	25,40	0,18	0	24,27	0,00	23,70	18,27	8	38,40	-0,10	6,94	
41	Spaandamseweg WZ	28,51	0,10	25,40	0,18	0	24,28	0,00	23,70	18,28	8	38,40	-0,10	6,93	
39	Spaandamseweg WZ	28,60	0,10	25,40	0,19	0	24,30	0,00	23,70	18,30	8	38,40	-0,10	7,19	
37	Spaandamseweg WZ	27,85	0,10	25,40	0,19	0	24,18	0,00	23,70	18,18	8	38,40	-0,10	5,82	
49	Industrieweg	28,85	0,10	25,80	0,17	0	24,72	0,00	24,20	18,72	9	38,03	0,00	6,56	
50	Industrieweg	28,77	0,10	25,80	0,17	0	24,68	0,00	24,20	18,68	9	38,03	0,00	6,18	
51	Industrieweg	27,52	0,10	25,80	0,17	0	24,49	0,00	24,20	18,49	9	38,03	0,00	3,82	
52	Industrieweg	27,60	0,10	25,80	0,17	0	24,48	0,00	24,20	18,48	9	38,03	0,00	3,58	
53	Waarderbrug IS	24,07	0,30	22,00	0,17	0	24,05	0,10	23,70	18,05	8	40,71	-0,30	4,61	
55	Waarderbrug IS	23,87	0,30	22,00	0,17	0	24,01	0,10	23,70	18,01	8	40,71	-0,30	4,12	
54	Waarderbrug IS	24,07	0,30	22,00	0,17	0	23,98	0,10	23,70	17,98	8	40,71	-0,30	3,73	
56	Waarderbrug IS	23,91	0,30	22,00	0,17	0	23,96	0,10	23,70	17,96	7	40,71	-0,30	3,39	
47	Spaarndamseweg PkW	28,64	0,10	25,40	0,18	0	24,29	0,00	23,70	18,29	8	38,40	-0,10	7,25	
48	Spaarndamseweg PkW	29,15	0,10	25,40	0,18	0	24,34	0,00	23,70	18,34	8	38,40	-0,10	7,86	
57	Spaarndamseweg PkW	28,85	0,10	25,80	0,17	0	24,73	0,00	24,20	18,73	9	38,03	0,00	6,95	
58	Spaarndamseweg PkW	29,33	0,10	25,80	0,17	0	24,77	0,00	24,20	18,77	9	38,03	0,00	7,46	
59	Spaarndamseweg PkW	28,73	0,10	25,80	0,17	0	24,71	0,00	24,20	18,71	9	38,03	0,00	6,65	
60	Spaarndamseweg PkW	29,15	0,10	25,80	0,17	0	24,74	0,00	24,20	18,74	9	38,03	0,00	7,05	
61	Spaarndamseweg PkW	28,71	0,10	25,80	0,17	0	24,71	0,00	24,20	18,71	9	38,03	0,00	6,62	
62	Spaarndamseweg PkW	29,10	0,10	25,80	0,17	0	24,73	0,00	24,20	18,73	9	38,03	0,00	6,97	
63	Spaarndamseweg PkW	28,62	0,10	25,80	0,17	0	24,69	0,00	24,20	18,69	9	38,03	0,00	6,40	
64	Spaarndamseweg PkW	28,96	0,10	25,80	0,17	0	24,71	0,00	24,20	18,71	9	38,03	0,00	6,65	
65	Spaarndamseweg PkW	28,26	0,10	25,80	0,17	0	24,63	0,00	24,20	18,63	9	38,03	0,00	5,54	
66	Spaarndamseweg PkW	28,57	0,10	25,80	0,17	0	24,63	0,00	24,20	18,63	9	38,03	0,00	5,65	

Resultaten voor model: Eerste model jaar 2009 met ontvangerpunten dicht  
 - Achtergrondconcentraties: 2009  
 - Emissiefactoren: 2009  
 - 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.	
46	Spaandamseweg WZ	28,66	0,10	24,80	0,20	0	24,31	0,00	23,70	18,31	8	39,15	-0,10	7,59	
45	Spaandamseweg WZ	27,91	0,10	24,80	0,21	0	24,26	0,00	23,70	18,26	8	39,15	-0,10	6,92	
44	Spaandamseweg WZ	28,55	0,10	24,80	0,20	0	24,29	0,00	23,70	18,29	8	39,15	-0,10	7,34	
42	Spaandamseweg WZ	28,69	0,10	24,80	0,20	0	24,32	0,00	23,70	18,32	8	39,15	-0,10	7,61	
40	Spaandamseweg WZ	28,46	0,10	24,80	0,20	0	24,28	0,00	23,70	18,28	8	39,15	-0,10	7,09	
38	Spaandamseweg WZ	27,77	0,10	24,80	0,20	0	24,17	0,00	23,70	18,17	8	39,15	-0,10	5,82	
43	Spaandamseweg WZ	27,80	0,10	24,80	0,21	0	24,24	0,00	23,70	18,24	8	39,15	-0,10	6,68	
41	Spaandamseweg WZ	27,72	0,10	24,80	0,21	0	24,23	0,00	23,70	18,23	8	39,15	-0,10	6,54	
39	Spaandamseweg WZ	27,77	0,10	24,80	0,21	0	24,24	0,00	23,70	18,24	8	39,15	-0,10	6,69	
37	Spaandamseweg WZ	27,06	0,10	24,80	0,21	0	24,14	0,00	23,70	18,14	8	39,15	-0,10	5,45	
49	Industrieweg	28,42	0,10	25,30	0,19	0	24,60	0,00	24,10	18,60	9	38,75	-0,10	6,36	
50	Industrieweg	28,39	0,10	25,30	0,19	0	24,56	0,00	24,10	18,56	9	38,75	-0,10	6,00	
51	Industrieweg	26,99	0,10	25,30	0,19	0	24,38	0,00	24,10	18,38	8	38,75	-0,10	3,68	
52	Industrieweg	27,12	0,10	25,30	0,19	0	24,36	0,00	24,10	18,36	8	38,75	-0,10	3,39	
53	Waarderbrug IS	23,65	0,30	21,70	0,19	0	23,92	0,10	23,60	17,92	7	41,22	-0,20	4,32	
55	Waarderbrug IS	23,45	0,30	21,70	0,19	0	23,89	0,10	23,60	17,89	7	41,22	-0,20	3,86	
54	Waarderbrug IS	23,88	0,30	21,70	0,19	0	23,88	0,10	23,60	17,88	7	41,22	-0,20	3,71	
56	Waarderbrug IS	23,72	0,30	21,70	0,19	0	23,85	0,10	23,60	17,85	7	41,22	-0,20	3,41	
47	Spaarndamseweg PkW	27,95	0,10	24,80	0,20	0	24,27	0,00	23,70	18,27	8	39,15	-0,10	7,05	
48	Spaarndamseweg PkW	28,77	0,10	24,80	0,20	0	24,33	0,00	23,70	18,33	8	39,15	-0,10	7,85	
57	Spaarndamseweg PkW	28,15	0,10	25,30	0,19	0	24,60	0,00	24,10	18,60	9	38,75	-0,10	6,44	
58	Spaarndamseweg PkW	28,93	0,10	25,30	0,19	0	24,65	0,00	24,10	18,65	9	38,75	-0,10	7,16	
59	Spaarndamseweg PkW	28,02	0,10	25,30	0,19	0	24,57	0,00	24,10	18,57	9	38,75	-0,10	6,15	
60	Spaarndamseweg PkW	28,75	0,10	25,30	0,19	0	24,62	0,00	24,10	18,62	9	38,75	-0,10	6,77	
61	Spaarndamseweg PkW	28,01	0,10	25,30	0,19	0	24,57	0,00	24,10	18,57	9	38,75	-0,10	6,13	
62	Spaarndamseweg PkW	28,73	0,10	25,30	0,19	0	24,62	0,00	24,10	18,62	9	38,75	-0,10	6,73	
63	Spaarndamseweg PkW	27,92	0,10	25,30	0,19	0	24,56	0,00	24,10	18,56	9	38,75	-0,10	5,93	
64	Spaarndamseweg PkW	28,60	0,10	25,30	0,19	0	24,60	0,00	24,10	18,60	9	38,75	-0,10	6,45	
65	Spaarndamseweg PkW	27,61	0,10	25,30	0,19	0	24,50	0,00	24,10	18,50	9	38,75	-0,10	5,19	
66	Spaarndamseweg PkW	28,29	0,10	25,30	0,19	0	24,54	0,00	24,10	18,54	9	38,75	-0,10	5,67	

Resultaten voor model: Eerste model jaar 2010 met ontvangerpunten wb 1R  
 - Achtergrondconcentraties: 2010  
 - Emissiefactoren: 2010  
 - Meteogegevens: 1995..2004

	Ident.	Omschrijving	NO2					PM10					O3		NOx
			Jaargem.	Dbl.telling	Achtergr.	Fr. NO2	#overschr.	Jaargem.	Dbl.telling	Achtergr.	Excl.zeezout	#overschr.	Achtergr.	Dbl.telling	Jaargem.
	01	Amsterdamsevaart	32,65	1,40	23,10	0,16	0	25,37	0,30	24,10	19,37	11	40,74	-1,00	20,09
	02	Amsterdamsevaart	32,31	1,40	23,10	0,16	0	25,63	0,30	24,10	19,63	11	40,74	-1,00	24,37
	03	Amsterdamsevaart	32,01	1,40	23,10	0,16	0	25,59	0,30	24,10	19,59	11	40,74	-1,00	23,76
	04	Amsterdamsevaart	32,32	1,40	23,10	0,16	0	25,32	0,30	24,10	19,32	10	40,74	-1,00	19,38
	05	Amsterdamsevaart	33,13	1,40	23,10	0,16	0	25,73	0,30	24,10	19,73	11	40,74	-1,00	26,09
	06	Amsterdamsevaart	31,99	1,40	23,10	0,16	0	25,24	0,30	24,10	19,24	10	40,74	-1,00	18,15
	07	Camera	32,04	1,40	23,10	0,16	0	25,23	0,30	24,10	19,23	10	40,74	-1,00	18,11
	08	Camera	33,77	1,40	23,10	0,16	0	25,53	0,30	24,10	19,53	11	40,74	-1,00	23,04
	09	Camera	31,29	1,40	23,10	0,16	0	25,23	0,30	24,10	19,23	10	40,74	-1,00	18,36
	10	Camera	31,25	1,40	23,10	0,17	0	25,31	0,30	24,10	19,31	10	40,74	-1,00	19,64
	11	Camera	31,22	1,40	23,10	0,16	0	25,25	0,30	24,10	19,25	10	40,74	-1,00	18,91
	12	Camera	30,29	1,40	23,10	0,16	0	25,23	0,30	24,10	19,23	10	40,74	-1,00	18,56
	13	Camera	30,00	1,40	23,10	0,16	0	25,05	0,30	24,10	19,05	10	40,74	-1,00	15,76
	14	Camera	29,02	1,40	23,10	0,17	0	24,98	0,30	24,10	18,98	10	40,74	-1,00	14,65
	15	Camera	33,80	1,40	23,10	0,16	0	25,59	0,30	24,10	19,59	11	40,74	-1,00	24,22
	16	Camera	31,85	1,40	23,10	0,16	0	25,20	0,30	24,10	19,20	10	40,74	-1,00	17,91
	17	Camera	34,02	1,40	23,10	0,16	0	25,63	0,30	24,10	19,63	11	40,74	-1,00	24,79
	18	Camera	31,84	1,40	23,10	0,16	0	25,21	0,30	24,10	19,21	10	40,74	-1,00	18,07
	19	Camera	33,41	1,40	23,10	0,17	0	25,66	0,30	24,10	19,66	11	40,74	-1,00	24,56
	20	Amsterdamsevaart	34,58	1,40	23,10	0,17	0	26,02	0,30	24,10	20,02	12	40,74	-1,00	30,77
	21	Amsterdamsevaart	33,31	1,40	23,10	0,17	0	25,88	0,30	24,10	19,88	12	40,74	-1,00	28,24
	22	Amsterdamsevaart	29,87	1,40	23,10	0,19	0	25,25	0,30	24,10	19,25	10	40,74	-1,00	17,03
	23	Amsterdamsevaart	30,01	1,40	23,10	0,18	0	25,05	0,30	24,10	19,05	10	40,74	-1,00	14,25
	24	Amsterdamsevaart	27,01	0,30	23,20	0,18	0	24,43	0,10	23,80	18,43	8	40,63	-0,20	9,17
	25	Amsterdamsevaart	27,51	0,30	23,20	0,19	0	24,35	0,10	23,80	18,35	8	40,63	-0,20	8,03
	26	Waarderweg-oost	22,50	0,30	21,40	0,19	0	23,75	0,10	23,60	17,75	7	41,92	-0,20	2,04
	27	Waarderweg-oost	22,32	0,30	21,40	0,20	0	23,74	0,10	23,60	17,74	7	41,92	-0,20	1,90
	28	Schoterbrug	22,71	0,30	21,40	0,19	0	23,77	0,10	23,60	17,77	7	41,92	-0,20	2,41
	29	Schoterbrug	22,59	0,30	21,40	0,19	0	23,78	0,10	23,60	17,78	7	41,92	-0,20	2,63
	30	Schoterbrug	22,72	0,30	21,40	0,19	0	23,76	0,10	23,60	17,76	7	41,92	-0,20	2,33
	31	Schoterbrug	22,19	0,30	21,40	0,19	0	23,71	0,10	23,60	17,71	7	41,92	-0,20	1,53
	32	Schoterbrug	22,00	0,30	21,40	0,20	0	23,69	0,10	23,60	17,69	7	41,92	-0,20	1,24
	33	Spaarndamseweg	22,98	0,30	21,40	0,20	0	23,80	0,10	23,60	17,80	7	41,92	-0,20	2,83
	34	Spaarndamseweg	22,77	0,30	21,40	0,20	0	23,81	0,10	23,60	17,81	7	41,92	-0,20	2,95
	35	Spaarndamseweg	26,23	0,30	22,50	0,20	0	24,52	0,10	24,00	18,52	9	41,13	-0,20	7,23
	36	Spaarndamseweg	25,26	0,30	22,50	0,20	0	24,46	0,10	24,00	18,46	9	41,13	-0,20	6,34
	46	Spaandamseweg WZ	26,88	0,00	24,40	0,20	0	24,05	0,00	23,70	18,05	8	39,84	0,00	4,76
	45	Spaandamseweg WZ	26,41	0,00	24,40	0,20	0	24,02	0,00	23,70	18,02	8	39,84	0,00	4,36
	44	Spaandamseweg WZ	26,81	0,00	24,40	0,20	0	24,04	0,00	23,70	18,04	8	39,84	0,00	4,60
	42	Spaandamseweg WZ	26,90	0,00	24,40	0,20	0	24,05	0,00	23,70	18,05	8	39,84	0,00	4,77
	40	Spaandamseweg WZ	26,76	0,00	24,40	0,20	0	24,03	0,00	23,70	18,03	8	39,84	0,00	4,48
	38	Spaandamseweg WZ	26,33	0,00	24,40	0,20	0	23,97	0,00	23,70	17,97	8	39,84	0,00	3,73
	43	Spaandamseweg WZ	26,34	0,00	24,40	0,20	0	24,01	0,00	23,70	18,01	8	39,84	0,00	4,20
	41	Spaandamseweg WZ	26,29	0,00	24,40	0,20	0	24,00	0,00	23,70	18,00	8	39,84	0,00	4,12
	39	Spaandamseweg WZ	26,32	0,00	24,40	0,20	0	24,01	0,00	23,70	18,01	8	39,84	0,00	4,23
	37	Spaandamseweg WZ	25,88	0,00	24,40	0,20	0	23,96	0,00	23,70	17,96	7	39,84	0,00	3,50
	49	Industrieweg	26,89	0,00	24,90	0,20	0	24,39	0,00	24,10	18,39	8	39,54	-0,10	3,91
	50	Industrieweg	27,04	0,00	24,90	0,20	0	24,40	0,00	24,10	18,40	8	39,54	-0,10	4,04
	51	Industrieweg	25,78	0,00	24,90	0,20	0	24,23	0,00	24,10	18,23	8	39,54	-0,10	1,77
	52	Industrieweg	25,83	0,00	24,90	0,20	0	24,22	0,00	24,10	18,22	8	39,54	-0,10	1,68
	53	Waarderbrug IS	22,16	0,30	21,40	0,22	0	23,62	0,10	23,50	17,62	7	41,91	-0,20	1,48
	55	Waarderbrug IS	22,05	0,30	21,40	0,23	0	23,61	0,10	23,50	17,61	7	41,91	-0,20	1,28
	54	Waarderbrug IS	22,20	0,30	21,40	0,22	0	23,61	0,10	23,50	17,61	7	41,91	-0,20	1,32
	56	Waarderbrug IS	22,10	0,30	21,40	0,22	0	23,60	0,10	23,50	17,60	7	41,91	-0,20	1,16
	47	Spaarndamseweg PkW	26,47	0,00	24,40	0,20	0	24,03	0,00	23,70	18,03	8	39,84	0,00	4,49
	48	Spaarndamseweg PkW	26,97	0,00	24,40	0,20	0	24,06	0,00	23,70	18,06	8	39,84	0,00	4,94
	57	Spaarndamseweg PkW	27,23	0,00	24,90	0,21	0	24,47	0,00	24,10	18,47	9	39,54	-0,10	5,07
	58	Spaarndamseweg PkW	27,85	0,00	24,90	0,20	0	24,51	0,00	24,10	18,51	9	39,54	-0,10	5,60
	59	Spaarndamseweg PkW	27,20	0,00	24,90	0,21	0	24,47	0,00	24,10	18,47	9	39,54	-0,10	5,00
	60	Spaarndamseweg PkW	27,80	0,00	24,90	0,20	0	24,50	0,00	24,10	18,50	9	39,54	-0,10	5,50
	61	Spaarndamseweg PkW	27,22	0,00	24,90	0,21	0	24,47	0,00	24,10	18,47	9	39,54	-0,10	5,05

Resultaten voor model: Eerste model jaar 2010 met ontvangerpunten wb 1R

- Achtergrondconcentraties: 2010

- Emissiefactoren: 2010

- 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.	
62	Spaarndamseweg PkW	27,82	0,00	24,90	0,20	0	24,51	0,00	24,10	18,51	9	39,54	-0,10	5,54	
63	Spaarndamseweg PkW	27,16	0,00	24,90	0,21	0	24,46	0,00	24,10	18,46	9	39,54	-0,10	4,92	
64	Spaarndamseweg PkW	27,73	0,00	24,90	0,20	0	24,49	0,00	24,10	18,49	9	39,54	-0,10	5,35	
65	Spaarndamseweg PkW	26,91	0,00	24,90	0,21	0	24,42	0,00	24,10	18,42	8	39,54	-0,10	4,34	
66	Spaarndamseweg PkW	27,48	0,00	24,90	0,20	0	24,45	0,00	24,10	18,45	8	39,54	-0,10	4,74	

Resultaten voor model: Eerste model jaar 2015 met ontvangerpunten wb 1R  
 - 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.	
01	Amsterdamsevaart	27,24	1,10	20,50	0,18	0	23,81	0,20	23,00	17,81	7	42,51	-0,70	12,21	
02	Amsterdamsevaart	26,49	1,10	20,50	0,18	0	23,93	0,20	23,00	17,93	7	42,51	-0,70	13,96	
03	Amsterdamsevaart	26,94	1,10	20,50	0,19	0	24,02	0,20	23,00	18,02	8	42,51	-0,70	15,39	
04	Amsterdamsevaart	27,61	1,10	20,50	0,18	0	23,87	0,20	23,00	17,87	7	42,51	-0,70	13,20	
05	Amsterdamsevaart	26,69	1,10	20,50	0,18	0	23,90	0,20	23,00	17,90	7	42,51	-0,70	13,52	
06	Amsterdamsevaart	25,56	1,10	20,50	0,20	0	23,65	0,20	23,00	17,65	7	42,51	-0,70	9,66	
07	Camera	23,96	1,10	20,50	0,20	0	23,43	0,20	23,00	17,43	6	42,51	-0,70	6,23	
08	Camera	23,73	1,10	20,50	0,21	0	23,42	0,20	23,00	17,42	6	42,51	-0,70	6,08	
09	Camera	27,02	1,10	20,50	0,18	0	23,89	0,20	23,00	17,89	7	42,51	-0,70	13,45	
10	Camera	25,26	1,10	20,50	0,21	0	23,67	0,20	23,00	17,67	7	42,51	-0,70	10,03	
11	Camera	28,23	1,10	20,50	0,18	0	24,05	0,20	23,00	18,05	8	42,51	-0,70	15,99	
12	Camera	26,60	1,10	20,50	0,20	0	23,92	0,20	23,00	17,92	7	42,51	-0,70	13,94	
13	Camera	27,93	1,10	20,50	0,18	0	24,01	0,20	23,00	18,01	8	42,51	-0,70	15,49	
14	Camera	26,58	1,10	20,50	0,20	0	23,92	0,20	23,00	17,92	7	42,51	-0,70	14,06	
15	Camera	22,97	1,10	20,50	0,21	0	23,33	0,20	23,00	17,33	6	42,51	-0,70	4,63	
16	Camera	22,68	1,10	20,50	0,20	0	23,26	0,20	23,00	17,26	6	42,51	-0,70	3,63	
17	Camera	22,99	1,10	20,50	0,21	0	23,34	0,20	23,00	17,34	6	42,51	-0,70	4,64	
18	Camera	22,68	1,10	20,50	0,21	0	23,26	0,20	23,00	17,26	6	42,51	-0,70	3,57	
19	Camera	23,40	1,10	20,50	0,22	0	23,39	0,20	23,00	17,39	6	42,51	-0,70	5,26	
20	Amsterdamsevaart	24,69	1,10	20,50	0,21	0	23,62	0,20	23,00	17,62	7	42,51	-0,70	8,86	
21	Amsterdamsevaart	23,01	1,10	20,50	0,22	0	23,38	0,20	23,00	17,38	6	42,51	-0,70	5,23	
22	Amsterdamsevaart	22,94	1,10	20,50	0,22	0	23,39	0,20	23,00	17,39	6	42,51	-0,70	5,14	
23	Amsterdamsevaart	22,92	1,10	20,50	0,22	0	23,31	0,20	23,00	17,31	6	42,51	-0,70	4,18	
24	Amsterdamsevaart	21,75	0,20	20,40	0,22	0	23,01	0,00	22,80	17,01	6	42,70	-0,20	2,84	
25	Amsterdamsevaart	21,89	0,20	20,40	0,22	0	22,99	0,00	22,80	16,99	6	42,70	-0,20	2,46	
26	Waarderweg-oost	20,09	0,20	18,80	0,21	0	22,77	0,00	22,60	16,77	5	43,80	-0,20	2,26	
27	Waarderweg-oost	19,87	0,20	18,80	0,24	0	22,75	0,00	22,60	16,75	5	43,80	-0,20	2,08	
28	Schoterbrug	20,32	0,20	18,80	0,21	0	22,79	0,00	22,60	16,79	5	43,80	-0,20	2,64	
29	Schoterbrug	20,18	0,20	18,80	0,21	0	22,81	0,00	22,60	16,81	5	43,80	-0,20	2,86	
30	Schoterbrug	20,31	0,20	18,80	0,23	0	22,78	0,00	22,60	16,78	5	43,80	-0,20	2,52	
31	Schoterbrug	19,63	0,20	18,80	0,21	0	22,71	0,00	22,60	16,71	5	43,80	-0,20	1,53	
32	Schoterbrug	19,41	0,20	18,80	0,24	0	22,69	0,00	22,60	16,69	5	43,80	-0,20	1,20	
33	Spaarndamseweg	19,72	0,20	18,80	0,24	0	22,72	0,00	22,60	16,72	5	43,80	-0,20	1,61	
34	Spaarndamseweg	19,54	0,20	18,80	0,24	0	22,71	0,00	22,60	16,71	5	43,80	-0,20	1,45	
35	Spaarndamseweg	22,50	0,20	19,60	0,22	0	23,29	0,00	22,90	17,29	6	43,20	-0,10	5,22	
36	Spaarndamseweg	21,74	0,20	19,60	0,23	0	23,24	0,00	22,90	17,24	6	43,20	-0,10	4,57	
46	Spaandamseweg WZ	22,40	0,00	21,10	0,26	0	22,69	0,00	22,50	16,69	5	42,22	-0,10	2,19	
45	Spaandamseweg WZ	22,17	0,00	21,10	0,27	0	22,67	0,00	22,50	16,67	5	42,22	-0,10	2,01	
44	Spaandamseweg WZ	22,37	0,00	21,10	0,26	0	22,68	0,00	22,50	16,68	5	42,22	-0,10	2,13	
42	Spaandamseweg WZ	22,42	0,00	21,10	0,26	0	22,69	0,00	22,50	16,69	5	42,22	-0,10	2,22	
40	Spaandamseweg WZ	22,35	0,00	21,10	0,25	0	22,68	0,00	22,50	16,68	5	42,22	-0,10	2,09	
38	Spaandamseweg WZ	22,13	0,00	21,10	0,25	0	22,65	0,00	22,50	16,65	5	42,22	-0,10	1,77	
43	Spaandamseweg WZ	22,14	0,00	21,10	0,27	0	22,67	0,00	22,50	16,67	5	42,22	-0,10	1,94	
41	Spaandamseweg WZ	22,12	0,00	21,10	0,27	0	22,66	0,00	22,50	16,66	5	42,22	-0,10	1,92	
39	Spaandamseweg WZ	22,15	0,00	21,10	0,27	0	22,67	0,00	22,50	16,67	5	42,22	-0,10	1,98	
37	Spaandamseweg WZ	21,93	0,00	21,10	0,27	0	22,64	0,00	22,50	16,64	5	42,22	-0,10	1,66	
49	Industrieweg	22,56	0,10	21,50	0,25	0	23,05	0,00	22,90	17,05	6	41,81	0,00	1,89	
50	Industrieweg	22,53	0,10	21,50	0,24	0	23,04	0,00	22,90	17,04	6	41,81	0,00	1,75	
51	Industrieweg	22,10	0,10	21,50	0,25	0	22,99	0,00	22,90	16,99	6	41,81	0,00	1,13	
52	Industrieweg	22,14	0,10	21,50	0,24	0	22,98	0,00	22,90	16,98	6	41,81	0,00	1,03	
53	Waarderbrug IS	19,51	0,20	18,90	0,28	0	22,70	0,00	22,60	16,70	5	43,69	-0,20	1,11	
55	Waarderbrug IS	19,46	0,20	18,90	0,28	0	22,69	0,00	22,60	16,69	5	43,69	-0,20	1,00	
54	Waarderbrug IS	19,54	0,20	18,90	0,27	0	22,69	0,00	22,60	16,69	5	43,69	-0,20	0,97	
56	Waarderbrug IS	19,50	0,20	18,90	0,26	0	22,68	0,00	22,60	16,68	5	43,69	-0,20	0,90	
47	Spaarndamseweg PkW	22,18	0,00	21,10	0,27	0	22,67	0,00	22,50	16,67	5	42,22	-0,10	2,04	
48	Spaarndamseweg PkW	22,43	0,00	21,10	0,26	0	22,69	0,00	22,50	16,69	5	42,22	-0,10	2,27	
57	Spaarndamseweg PkW	22,43	0,10	21,50	0,25	0	23,04	0,00	22,90	17,04	6	41,81	0,00	1,78	
58	Spaarndamseweg PkW	22,65	0,10	21,50	0,24	0	23,06	0,00	22,90	17,06	6	41,81	0,00	1,97	
59	Spaarndamseweg PkW	22,38	0,10	21,50	0,25	0	23,04	0,00	22,90	17,04	6	41,81	0,00	1,69	
60	Spaarndamseweg PkW	22,58	0,10	21,50	0,24	0	23,05	0,00	22,90	17,05	6	41,81	0,00	1,85	
61	Spaarndamseweg PkW	22,37	0,10	21,50	0,25	0	23,04	0,00	22,90	17,04	6	41,81	0,00	1,67	

Resultaten voor model: Eerste model jaar 2015 met ontvangerpunten wb 1R

- 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.	
62	Spaarndamseweg PkW	22,57	0,10	21,50	0,24	0	23,05	0,00	22,90	17,05	6	41,81	0,00	1,83	
63	Spaarndamseweg PkW	22,34	0,10	21,50	0,25	0	23,03	0,00	22,90	17,03	6	41,81	0,00	1,62	
64	Spaarndamseweg PkW	22,53	0,10	21,50	0,24	0	23,04	0,00	22,90	17,04	6	41,81	0,00	1,76	
65	Spaarndamseweg PkW	22,24	0,10	21,50	0,25	0	23,02	0,00	22,90	17,02	6	41,81	0,00	1,42	
66	Spaarndamseweg PkW	22,43	0,10	21,50	0,24	0	23,03	0,00	22,90	17,03	6	41,81	0,00	1,55	

Resultaten voor model: Eerste model jaar 2020 met ontvangerpunten wb 1R  
 - 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.	
01	Amsterdamsevaart	22,51	0,90	17,80	0,20	0	22,47	0,20	21,70	16,47	5	44,49	-0,60	7,73	
02	Amsterdamsevaart	21,88	0,90	17,80	0,20	0	22,57	0,20	21,70	16,57	5	44,49	-0,60	8,74	
03	Amsterdamsevaart	22,16	0,90	17,80	0,20	0	22,64	0,20	21,70	16,64	5	44,49	-0,60	9,50	
04	Amsterdamsevaart	22,62	0,90	17,80	0,20	0	22,50	0,20	21,70	16,50	5	44,49	-0,60	8,08	
05	Amsterdamsevaart	23,32	0,90	17,80	0,20	0	22,84	0,20	21,70	16,84	5	44,49	-0,60	11,47	
06	Amsterdamsevaart	21,73	0,90	17,80	0,22	0	22,38	0,20	21,70	16,38	5	44,49	-0,60	6,85	
07	Camera	20,38	0,90	17,80	0,22	0	22,14	0,20	21,70	16,14	4	44,49	-0,60	4,31	
08	Camera	20,16	0,90	17,80	0,23	0	22,13	0,20	21,70	16,13	4	44,49	-0,60	4,15	
09	Camera	22,88	0,90	17,80	0,20	0	22,68	0,20	21,70	16,68	5	44,49	-0,60	9,99	
10	Camera	21,26	0,90	17,80	0,23	0	22,38	0,20	21,70	16,38	5	44,49	-0,60	6,79	
11	Camera	22,87	0,90	17,80	0,20	0	22,64	0,20	21,70	16,64	5	44,49	-0,60	9,50	
12	Camera	21,92	0,90	17,80	0,22	0	22,55	0,20	21,70	16,55	5	44,49	-0,60	8,55	
13	Camera	22,68	0,90	17,80	0,20	0	22,61	0,20	21,70	16,61	5	44,49	-0,60	9,26	
14	Camera	21,83	0,90	17,80	0,22	0	22,53	0,20	21,70	16,53	5	44,49	-0,60	8,41	
15	Camera	19,46	0,90	17,80	0,23	0	22,01	0,20	21,70	16,01	4	44,49	-0,60	2,91	
16	Camera	19,25	0,90	17,80	0,22	0	21,94	0,20	21,70	15,94	4	44,49	-0,60	2,27	
17	Camera	19,49	0,90	17,80	0,23	0	22,01	0,20	21,70	16,01	4	44,49	-0,60	2,98	
18	Camera	19,27	0,90	17,80	0,23	0	21,94	0,20	21,70	15,94	4	44,49	-0,60	2,27	
19	Camera	19,79	0,90	17,80	0,23	0	22,06	0,20	21,70	16,06	4	44,49	-0,60	3,41	
20	Amsterdamsevaart	20,93	0,90	17,80	0,23	0	22,34	0,20	21,70	16,34	5	44,49	-0,60	6,19	
21	Amsterdamsevaart	19,53	0,90	17,80	0,23	0	22,06	0,20	21,70	16,06	4	44,49	-0,60	3,45	
22	Amsterdamsevaart	19,47	0,90	17,80	0,23	0	22,06	0,20	21,70	16,06	4	44,49	-0,60	3,34	
23	Amsterdamsevaart	19,46	0,90	17,80	0,23	0	21,99	0,20	21,70	15,99	4	44,49	-0,60	2,72	
24	Amsterdamsevaart	18,32	0,10	17,40	0,23	0	21,70	0,00	21,50	15,70	4	44,78	-0,10	1,85	
25	Amsterdamsevaart	18,42	0,10	17,40	0,23	0	21,67	0,00	21,50	15,67	4	44,78	-0,10	1,61	
26	Waarderweg-oost	16,87	0,20	16,00	0,22	0	21,55	0,00	21,40	15,55	3	45,78	-0,20	1,46	
27	Waarderweg-oost	16,72	0,20	16,00	0,25	0	21,54	0,00	21,40	15,54	3	45,78	-0,20	1,35	
28	Schoterbrug	17,04	0,20	16,00	0,22	0	21,58	0,00	21,40	15,58	3	45,78	-0,20	1,72	
29	Schoterbrug	16,94	0,20	16,00	0,22	0	21,59	0,00	21,40	15,59	3	45,78	-0,20	1,87	
30	Schoterbrug	17,03	0,20	16,00	0,24	0	21,57	0,00	21,40	15,57	3	45,78	-0,20	1,65	
31	Schoterbrug	16,57	0,20	16,00	0,22	0	21,50	0,00	21,40	15,50	3	45,78	-0,20	1,00	
32	Schoterbrug	16,41	0,20	16,00	0,25	0	21,48	0,00	21,40	15,48	3	45,78	-0,20	0,78	
33	Spaarndamseweg	16,61	0,20	16,00	0,25	0	21,51	0,00	21,40	15,51	3	45,78	-0,20	1,04	
34	Spaarndamseweg	16,50	0,20	16,00	0,25	0	21,50	0,00	21,40	15,50	3	45,78	-0,20	0,93	
35	Spaarndamseweg	18,49	0,20	16,50	0,23	0	21,96	0,00	21,60	15,96	4	45,38	-0,10	3,39	
36	Spaarndamseweg	17,97	0,20	16,50	0,24	0	21,91	0,00	21,60	15,91	4	45,38	-0,10	2,97	
46	Spaandamseweg WZ	18,58	0,00	17,70	0,26	0	21,37	0,00	21,20	15,37	3	44,59	-0,10	1,42	
45	Spaandamseweg WZ	18,42	0,00	17,70	0,28	0	21,35	0,00	21,20	15,35	3	44,59	-0,10	1,30	
44	Spaandamseweg WZ	18,55	0,00	17,70	0,27	0	21,36	0,00	21,20	15,36	3	44,59	-0,10	1,38	
42	Spaandamseweg WZ	18,59	0,00	17,70	0,27	0	21,37	0,00	21,20	15,37	3	44,59	-0,10	1,43	
40	Spaandamseweg WZ	18,54	0,00	17,70	0,26	0	21,36	0,00	21,20	15,36	3	44,59	-0,10	1,35	
38	Spaandamseweg WZ	18,40	0,00	17,70	0,26	0	21,33	0,00	21,20	15,33	3	44,59	-0,10	1,14	
43	Spaandamseweg WZ	18,40	0,00	17,70	0,28	0	21,35	0,00	21,20	15,35	3	44,59	-0,10	1,26	
41	Spaandamseweg WZ	18,39	0,00	17,70	0,28	0	21,35	0,00	21,20	15,35	3	44,59	-0,10	1,24	
39	Spaandamseweg WZ	18,41	0,00	17,70	0,28	0	21,35	0,00	21,20	15,35	3	44,59	-0,10	1,28	
37	Spaandamseweg WZ	18,26	0,00	17,70	0,28	0	21,33	0,00	21,20	15,33	3	44,59	-0,10	1,07	
49	Industrieweg	18,91	0,00	18,20	0,25	0	21,84	0,00	21,70	15,84	4	44,18	0,00	1,23	
50	Industrieweg	18,89	0,00	18,20	0,25	0	21,83	0,00	21,70	15,83	4	44,18	0,00	1,12	
51	Industrieweg	18,61	0,00	18,20	0,25	0	21,78	0,00	21,70	15,78	4	44,18	0,00	0,75	
52	Industrieweg	18,63	0,00	18,20	0,25	0	21,78	0,00	21,70	15,78	4	44,18	0,00	0,67	
53	Waarderbrug IS	16,61	0,20	16,20	0,29	0	21,39	0,00	21,30	15,39	3	45,57	-0,10	0,72	
55	Waarderbrug IS	16,57	0,20	16,20	0,29	0	21,38	0,00	21,30	15,38	3	45,57	-0,10	0,65	
54	Waarderbrug IS	16,63	0,20	16,20	0,28	0	21,38	0,00	21,30	15,38	3	45,57	-0,10	0,63	
56	Waarderbrug IS	16,60	0,20	16,20	0,28	0	21,37	0,00	21,30	15,37	3	45,57	-0,10	0,58	
47	Spaarndamseweg PkW	18,43	0,00	17,70	0,28	0	21,35	0,00	21,20	15,35	3	44,59	-0,10	1,32	
48	Spaarndamseweg PkW	18,60	0,00	17,70	0,27	0	21,37	0,00	21,20	15,37	3	44,59	-0,10	1,46	
57	Spaarndamseweg PkW	18,81	0,00	18,20	0,26	0	21,83	0,00	21,70	15,83	4	44,18	0,00	1,11	
58	Spaarndamseweg PkW	18,96	0,00	18,20	0,26	0	21,84	0,00	21,70	15,84	4	44,18	0,00	1,23	
59	Spaarndamseweg PkW	18,78	0,00	18,20	0,27	0	21,82	0,00	21,70	15,82	4	44,18	0,00	1,05	
60	Spaarndamseweg PkW	18,91	0,00	18,20	0,26	0	21,83	0,00	21,70	15,83	4	44,18	0,00	1,15	
61	Spaarndamseweg PkW	18,77	0,00	18,20	0,27	0	21,82	0,00	21,70	15,82	4	44,18	0,00	1,04	

Resultaten voor model: Eerste model jaar 2020 met ontvangerpunten wb 1R

- 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.	
62	Spaarndamseweg PkW	18,90	0,00	18,20	0,26	0	21,83	0,00	21,70	15,83	4	44,18	0,00	1,13	
63	Spaarndamseweg PkW	18,75	0,00	18,20	0,27	0	21,82	0,00	21,70	15,82	4	44,18	0,00	1,00	
64	Spaarndamseweg PkW	18,87	0,00	18,20	0,26	0	21,83	0,00	21,70	15,83	4	44,18	0,00	1,09	
65	Spaarndamseweg PkW	18,68	0,00	18,20	0,26	0	21,80	0,00	21,70	15,80	4	44,18	0,00	0,88	
66	Spaarndamseweg PkW	18,81	0,00	18,20	0,25	0	21,81	0,00	21,70	15,81	4	44,18	0,00	0,96	



Resultaten voor model: Eerste model jaar 2010 met ontvangerpunten wb dicht  
- Achtergrondconcentraties: 2010  
- Emissiefactoren: 2010  
- 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.	
01	Amsterdamsevaart	32,65	1,40	23,10	0,16	0	25,37	0,30	24,10	19,37	11	40,74	-1,00	20,09	
02	Amsterdamsevaart	32,31	1,40	23,10	0,16	0	25,63	0,30	24,10	19,63	11	40,74	-1,00	24,37	
03	Amsterdamsevaart	32,00	1,40	23,10	0,16	0	25,59	0,30	24,10	19,59	11	40,74	-1,00	23,75	
04	Amsterdamsevaart	32,32	1,40	23,10	0,16	0	25,32	0,30	24,10	19,32	10	40,74	-1,00	19,37	
05	Amsterdamsevaart	33,13	1,40	23,10	0,16	0	25,73	0,30	24,10	19,73	11	40,74	-1,00	26,08	
06	Amsterdamsevaart	31,98	1,40	23,10	0,16	0	25,24	0,30	24,10	19,24	10	40,74	-1,00	18,14	
07	Camera	32,04	1,40	23,10	0,16	0	25,23	0,30	24,10	19,23	10	40,74	-1,00	18,10	
08	Camera	33,76	1,40	23,10	0,16	0	25,53	0,30	24,10	19,53	11	40,74	-1,00	23,04	
09	Camera	31,28	1,40	23,10	0,16	0	25,23	0,30	24,10	19,23	10	40,74	-1,00	18,36	
10	Camera	31,24	1,40	23,10	0,17	0	25,31	0,30	24,10	19,31	10	40,74	-1,00	19,63	
11	Camera	31,22	1,40	23,10	0,16	0	25,24	0,30	24,10	19,24	10	40,74	-1,00	18,90	
12	Camera	30,29	1,40	23,10	0,16	0	25,23	0,30	24,10	19,23	10	40,74	-1,00	18,55	
13	Camera	29,99	1,40	23,10	0,16	0	25,05	0,30	24,10	19,05	10	40,74	-1,00	15,76	
14	Camera	29,01	1,40	23,10	0,16	0	24,98	0,30	24,10	18,98	10	40,74	-1,00	14,64	
15	Camera	33,80	1,40	23,10	0,16	0	25,59	0,30	24,10	19,59	11	40,74	-1,00	24,21	
16	Camera	31,84	1,40	23,10	0,16	0	25,20	0,30	24,10	19,20	10	40,74	-1,00	17,90	
17	Camera	34,00	1,40	23,10	0,16	0	25,63	0,30	24,10	19,63	11	40,74	-1,00	24,70	
18	Camera	31,82	1,40	23,10	0,16	0	25,21	0,30	24,10	19,21	10	40,74	-1,00	18,00	
19	Camera	33,40	1,40	23,10	0,17	0	25,66	0,30	24,10	19,66	11	40,74	-1,00	24,50	
20	Amsterdamsevaart	34,58	1,40	23,10	0,17	0	26,02	0,30	24,10	20,02	12	40,74	-1,00	30,77	
21	Amsterdamsevaart	33,31	1,40	23,10	0,17	0	25,88	0,30	24,10	19,88	12	40,74	-1,00	28,22	
22	Amsterdamsevaart	29,86	1,40	23,10	0,18	0	25,25	0,30	24,10	19,25	10	40,74	-1,00	17,02	
23	Amsterdamsevaart	30,00	1,40	23,10	0,18	0	25,05	0,30	24,10	19,05	10	40,74	-1,00	14,24	
24	Amsterdamsevaart	27,00	0,30	23,20	0,18	0	24,43	0,10	23,80	18,43	8	40,63	-0,20	9,17	
25	Amsterdamsevaart	27,51	0,30	23,20	0,19	0	24,35	0,10	23,80	18,35	8	40,63	-0,20	8,03	
26	Waarderweg-oost	22,50	0,30	21,40	0,19	0	23,74	0,10	23,60	17,74	7	41,92	-0,20	2,03	
27	Waarderweg-oost	22,31	0,30	21,40	0,19	0	23,73	0,10	23,60	17,73	7	41,92	-0,20	1,89	
28	Schoterbrug	22,71	0,30	21,40	0,19	0	23,77	0,10	23,60	17,77	7	41,92	-0,20	2,40	
29	Schoterbrug	22,59	0,30	21,40	0,19	0	23,78	0,10	23,60	17,78	7	41,92	-0,20	2,61	
30	Schoterbrug	22,71	0,30	21,40	0,19	0	23,76	0,10	23,60	17,76	7	41,92	-0,20	2,32	
31	Schoterbrug	22,18	0,30	21,40	0,19	0	23,71	0,10	23,60	17,71	7	41,92	-0,20	1,52	
32	Schoterbrug	22,00	0,30	21,40	0,19	0	23,69	0,10	23,60	17,69	7	41,92	-0,20	1,23	
33	Spaarndamseweg	23,00	0,30	21,40	0,20	0	23,81	0,10	23,60	17,81	7	41,92	-0,20	2,86	
34	Spaarndamseweg	22,79	0,30	21,40	0,20	0	23,82	0,10	23,60	17,82	7	41,92	-0,20	2,99	
35	Spaarndamseweg	26,22	0,30	22,50	0,20	0	24,52	0,10	24,00	18,52	9	41,13	-0,20	7,21	
36	Spaarndamseweg	25,25	0,30	22,50	0,20	0	24,46	0,10	24,00	18,46	9	41,13	-0,20	6,32	
46	Spaandamseweg WZ	26,82	0,00	24,40	0,20	0	24,04	0,00	23,70	18,04	8	39,84	0,00	4,60	
45	Spaandamseweg WZ	26,35	0,00	24,40	0,20	0	24,01	0,00	23,70	18,01	8	39,84	0,00	4,22	
44	Spaandamseweg WZ	26,77	0,00	24,40	0,20	0	24,03	0,00	23,70	18,03	8	39,84	0,00	4,52	
42	Spaandamseweg WZ	26,88	0,00	24,40	0,20	0	24,05	0,00	23,70	18,05	8	39,84	0,00	4,73	
40	Spaandamseweg WZ	26,74	0,00	24,40	0,20	0	24,03	0,00	23,70	18,03	8	39,84	0,00	4,45	
38	Spaandamseweg WZ	26,32	0,00	24,40	0,20	0	23,97	0,00	23,70	17,97	8	39,84	0,00	3,71	
43	Spaandamseweg WZ	26,31	0,00	24,40	0,20	0	24,00	0,00	23,70	18,00	8	39,84	0,00	4,13	
41	Spaandamseweg WZ	26,27	0,00	24,40	0,20	0	24,00	0,00	23,70	18,00	8	39,84	0,00	4,08	
39	Spaandamseweg WZ	26,30	0,00	24,40	0,20	0	24,01	0,00	23,70	18,01	8	39,84	0,00	4,20	
37	Spaandamseweg WZ	25,87	0,00	24,40	0,20	0	23,96	0,00	23,70	17,96	7	39,84	0,00	3,48	
49	Industrieweg	26,49	0,00	24,90	0,19	0	24,32	0,00	24,10	18,32	8	39,54	-0,10	3,00	
50	Industrieweg	26,52	0,00	24,90	0,19	0	24,32	0,00	24,10	18,32	8	39,54	-0,10	3,07	
51	Industrieweg	25,41	0,00	24,90	0,19	0	24,17	0,00	24,10	18,17	8	39,54	-0,10	0,97	
52	Industrieweg	25,42	0,00	24,90	0,19	0	24,17	0,00	24,10	18,17	8	39,54	-0,10	0,98	
53	Waarderbrug IS	21,84	0,30	21,40	0,18	0	23,56	0,10	23,50	17,56	7	41,91	-0,20	0,87	
55	Waarderbrug IS	21,76	0,30	21,40	0,18	0	23,55	0,10	23,50	17,55	7	41,91	-0,20	0,74	
54	Waarderbrug IS	21,85	0,30	21,40	0,18	0	23,56	0,10	23,50	17,56	7	41,91	-0,20	0,80	
56	Waarderbrug IS	21,79	0,30	21,40	0,18	0	23,55	0,10	23,50	17,55	7	41,91	-0,20	0,69	
47	Spaarndamseweg PkW	26,35	0,00	24,40	0,20	0	24,01	0,00	23,70	18,01	8	39,84	0,00	4,22	
48	Spaarndamseweg PkW	26,82	0,00	24,40	0,19	0	24,04	0,00	23,70	18,04	8	39,84	0,00	4,60	
57	Spaarndamseweg PkW	26,81	0,00	24,90	0,20	0	24,41	0,00	24,10	18,41	8	39,54	-0,10	4,20	
58	Spaarndamseweg PkW	27,31	0,00	24,90	0,19	0	24,44	0,00	24,10	18,44	8	39,54	-0,10	4,61	
59	Spaarndamseweg PkW	26,80	0,00	24,90	0,20	0	24,40	0,00	24,10	18,40	8	39,54	-0,10	4,16	
60	Spaarndamseweg PkW	27,30	0,00	24,90	0,19	0	24,43	0,00	24,10	18,43	8	39,54	-0,10	4,57	
61	Spaarndamseweg PkW	26,82	0,00	24,90	0,20	0	24,41	0,00	24,10	18,41	8	39,54	-0,10	4,22	

Resultaten voor model: Eerste model jaar 2010 met ontvangerpunten wb dicht  
 - Achtergrondconcentraties: 2010  
 - Emissiefactoren: 2010  
 - 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.	
62	Spaarndamseweg PkW	27,33	0,00	24,90	0,19	0	24,44	0,00	24,10	18,44	8	39,54	-0,10	4,62	
63	Spaarndamseweg PkW	26,78	0,00	24,90	0,20	0	24,40	0,00	24,10	18,40	8	39,54	-0,10	4,11	
64	Spaarndamseweg PkW	27,25	0,00	24,90	0,19	0	24,43	0,00	24,10	18,43	8	39,54	-0,10	4,47	
65	Spaarndamseweg PkW	26,57	0,00	24,90	0,20	0	24,37	0,00	24,10	18,37	8	39,54	-0,10	3,63	
66	Spaarndamseweg PkW	27,05	0,00	24,90	0,19	0	24,39	0,00	24,10	18,39	8	39,54	-0,10	3,96	

Resultaten voor model: Eerste model jaar 2015 met ontvangerpunten wb dicht  
- 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.	
01	Amsterdamsevaart	22,72	1,10	20,50	0,21	0	23,27	0,20	23,00	17,27	6	42,51	-0,70	3,73	
02	Amsterdamsevaart	22,80	1,10	20,50	0,21	0	23,34	0,20	23,00	17,34	6	42,51	-0,70	4,58	
03	Amsterdamsevaart	22,78	1,10	20,50	0,21	0	23,35	0,20	23,00	17,35	6	42,51	-0,70	4,79	
04	Amsterdamsevaart	22,79	1,10	20,50	0,20	0	23,28	0,20	23,00	17,28	6	42,51	-0,70	3,95	
05	Amsterdamsevaart	23,08	1,10	20,50	0,21	0	23,37	0,20	23,00	17,37	6	42,51	-0,70	5,02	
06	Amsterdamsevaart	22,57	1,10	20,50	0,21	0	23,25	0,20	23,00	17,25	6	42,51	-0,70	3,48	
07	Camera	22,43	1,10	20,50	0,21	0	23,23	0,20	23,00	17,23	6	42,51	-0,70	3,23	
08	Camera	22,63	1,10	20,50	0,21	0	23,27	0,20	23,00	17,27	6	42,51	-0,70	3,78	
09	Camera	23,81	1,10	20,50	0,21	0	23,41	0,20	23,00	17,41	6	42,51	-0,70	6,06	
10	Camera	23,46	1,10	20,50	0,21	0	23,39	0,20	23,00	17,39	6	42,51	-0,70	5,72	
11	Camera	26,93	1,10	20,50	0,19	0	23,83	0,20	23,00	17,83	7	42,51	-0,70	12,58	
12	Camera	25,76	1,10	20,50	0,20	0	23,75	0,20	23,00	17,75	7	42,51	-0,70	11,35	
13	Camera	27,60	1,10	20,50	0,18	0	23,95	0,20	23,00	17,95	7	42,51	-0,70	14,58	
14	Camera	26,35	1,10	20,50	0,20	0	23,87	0,20	23,00	17,87	7	42,51	-0,70	13,25	
15	Camera	22,53	1,10	20,50	0,21	0	23,27	0,20	23,00	17,27	6	42,51	-0,70	3,72	
16	Camera	22,26	1,10	20,50	0,21	0	23,21	0,20	23,00	17,21	6	42,51	-0,70	2,84	
17	Camera	22,74	1,10	20,50	0,21	0	23,30	0,20	23,00	17,30	6	42,51	-0,70	4,10	
18	Camera	22,42	1,10	20,50	0,21	0	23,22	0,20	23,00	17,22	6	42,51	-0,70	3,06	
19	Camera	23,24	1,10	20,50	0,22	0	23,36	0,20	23,00	17,36	6	42,51	-0,70	4,87	
20	Amsterdamsevaart	23,12	1,10	20,50	0,22	0	23,39	0,20	23,00	17,39	6	42,51	-0,70	5,29	
21	Amsterdamsevaart	22,78	1,10	20,50	0,22	0	23,35	0,20	23,00	17,35	6	42,51	-0,70	4,66	
22	Amsterdamsevaart	22,84	1,10	20,50	0,22	0	23,37	0,20	23,00	17,37	6	42,51	-0,70	4,87	
23	Amsterdamsevaart	22,81	1,10	20,50	0,22	0	23,30	0,20	23,00	17,30	6	42,51	-0,70	3,91	
24	Amsterdamsevaart	21,72	0,20	20,40	0,22	0	23,01	0,00	22,80	17,01	6	42,70	-0,20	2,75	
25	Amsterdamsevaart	21,85	0,20	20,40	0,23	0	22,98	0,00	22,80	16,98	6	42,70	-0,20	2,37	
26	Waarderweg-oost	20,08	0,20	18,80	0,21	0	22,76	0,00	22,60	16,76	5	43,80	-0,20	2,23	
27	Waarderweg-oost	19,85	0,20	18,80	0,22	0	22,75	0,00	22,60	16,75	5	43,80	-0,20	2,05	
28	Schoterbrug	20,31	0,20	18,80	0,21	0	22,79	0,00	22,60	16,79	5	43,80	-0,20	2,61	
29	Schoterbrug	20,16	0,20	18,80	0,21	0	22,81	0,00	22,60	16,81	5	43,80	-0,20	2,83	
30	Schoterbrug	20,30	0,20	18,80	0,22	0	22,78	0,00	22,60	16,78	5	43,80	-0,20	2,49	
31	Schoterbrug	19,62	0,20	18,80	0,21	0	22,71	0,00	22,60	16,71	5	43,80	-0,20	1,50	
32	Schoterbrug	19,40	0,20	18,80	0,23	0	22,69	0,00	22,60	16,69	5	43,80	-0,20	1,17	
33	Spaarndamseweg	19,74	0,20	18,80	0,24	0	22,73	0,00	22,60	16,73	5	43,80	-0,20	1,64	
34	Spaarndamseweg	19,57	0,20	18,80	0,24	0	22,72	0,00	22,60	16,72	5	43,80	-0,20	1,49	
35	Spaarndamseweg	22,49	0,20	19,60	0,22	0	23,29	0,00	22,90	17,29	6	43,20	-0,10	5,20	
36	Spaarndamseweg	21,73	0,20	19,60	0,23	0	23,24	0,00	22,90	17,24	6	43,20	-0,10	4,54	
46	Spaandamseweg WZ	22,12	0,00	21,10	0,24	0	22,64	0,00	22,50	16,64	5	42,22	-0,10	1,75	
45	Spaandamseweg WZ	21,94	0,00	21,10	0,25	0	22,63	0,00	22,50	16,63	5	42,22	-0,10	1,61	
44	Spaandamseweg WZ	22,11	0,00	21,10	0,23	0	22,64	0,00	22,50	16,64	5	42,22	-0,10	1,73	
42	Spaandamseweg WZ	22,15	0,00	21,10	0,23	0	22,64	0,00	22,50	16,64	5	42,22	-0,10	1,81	
40	Spaandamseweg WZ	22,10	0,00	21,10	0,23	0	22,64	0,00	22,50	16,64	5	42,22	-0,10	1,72	
38	Spaandamseweg WZ	21,93	0,00	21,10	0,23	0	22,62	0,00	22,50	16,62	5	42,22	-0,10	1,46	
43	Spaandamseweg WZ	21,92	0,00	21,10	0,25	0	22,63	0,00	22,50	16,63	5	42,22	-0,10	1,58	
41	Spaandamseweg WZ	21,91	0,00	21,10	0,25	0	22,63	0,00	22,50	16,63	5	42,22	-0,10	1,57	
39	Spaandamseweg WZ	21,93	0,00	21,10	0,25	0	22,63	0,00	22,50	16,63	5	42,22	-0,10	1,62	
37	Spaandamseweg WZ	21,76	0,00	21,10	0,24	0	22,61	0,00	22,50	16,61	5	42,22	-0,10	1,37	
49	Industrieweg	22,17	0,10	21,50	0,23	0	22,99	0,00	22,90	16,99	6	41,81	0,00	1,15	
50	Industrieweg	22,18	0,10	21,50	0,23	0	22,99	0,00	22,90	16,99	6	41,81	0,00	1,16	
51	Industrieweg	21,74	0,10	21,50	0,23	0	22,93	0,00	22,90	16,93	6	41,81	0,00	0,42	
52	Industrieweg	21,74	0,10	21,50	0,23	0	22,93	0,00	22,90	16,93	6	41,81	0,00	0,43	
53	Waarderbrug IS	19,16	0,20	18,90	0,21	0	22,64	0,00	22,60	16,64	5	43,69	-0,20	0,49	
55	Waarderbrug IS	19,13	0,20	18,90	0,21	0	22,63	0,00	22,60	16,63	5	43,69	-0,20	0,44	
54	Waarderbrug IS	19,18	0,20	18,90	0,22	0	22,63	0,00	22,60	16,63	5	43,69	-0,20	0,44	
56	Waarderbrug IS	19,15	0,20	18,90	0,22	0	22,63	0,00	22,60	16,63	5	43,69	-0,20	0,41	
47	Spaarndamseweg PkW	21,94	0,00	21,10	0,25	0	22,63	0,00	22,50	16,63	5	42,22	-0,10	1,60	
48	Spaarndamseweg PkW	22,12	0,00	21,10	0,23	0	22,64	0,00	22,50	16,64	5	42,22	-0,10	1,75	
57	Spaarndamseweg PkW	22,31	0,10	21,50	0,24	0	23,03	0,00	22,90	17,03	6	41,81	0,00	1,57	
58	Spaarndamseweg PkW	22,50	0,10	21,50	0,23	0	23,04	0,00	22,90	17,04	6	41,81	0,00	1,72	
59	Spaarndamseweg PkW	22,30	0,10	21,50	0,24	0	23,02	0,00	22,90	17,02	6	41,81	0,00	1,55	
60	Spaarndamseweg PkW	22,49	0,10	21,50	0,23	0	23,04	0,00	22,90	17,04	6	41,81	0,00	1,71	
61	Spaarndamseweg PkW	22,31	0,10	21,50	0,24	0	23,03	0,00	22,90	17,03	6	41,81	0,00	1,57	

Resultaten voor model: Eerste model jaar 2015 met ontvangerpunten wb dicht  
 - 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.	
62	Spaarndamseweg PkW	22,50	0,10	21,50	0,23	0	23,04	0,00	22,90	17,04	6	41,81	0,00	1,72	
63	Spaarndamseweg PkW	22,29	0,10	21,50	0,24	0	23,02	0,00	22,90	17,02	6	41,81	0,00	1,53	
64	Spaarndamseweg PkW	22,47	0,10	21,50	0,23	0	23,03	0,00	22,90	17,03	6	41,81	0,00	1,66	
65	Spaarndamseweg PkW	22,20	0,10	21,50	0,24	0	23,01	0,00	22,90	17,01	6	41,81	0,00	1,35	
66	Spaarndamseweg PkW	22,38	0,10	21,50	0,23	0	23,02	0,00	22,90	17,02	6	41,81	0,00	1,47	

Resultaten voor model: Eerste model jaar 2020 met ontvangerpunten wb dicht  
 - 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.	
01	Amsterdamsevaart	19,38	0,90	17,80	0,22	0	21,96	0,20	21,70	15,96	4	44,49	-0,60	2,51	
02	Amsterdamsevaart	19,40	0,90	17,80	0,22	0	22,02	0,20	21,70	16,02	4	44,49	-0,60	3,07	
03	Amsterdamsevaart	19,39	0,90	17,80	0,22	0	22,03	0,20	21,70	16,03	4	44,49	-0,60	3,20	
04	Amsterdamsevaart	19,42	0,90	17,80	0,21	0	21,97	0,20	21,70	15,97	4	44,49	-0,60	2,65	
05	Amsterdamsevaart	19,58	0,90	17,80	0,22	0	22,05	0,20	21,70	16,05	4	44,49	-0,60	3,33	
06	Amsterdamsevaart	19,25	0,90	17,80	0,22	0	21,94	0,20	21,70	15,94	4	44,49	-0,60	2,30	
07	Camera	19,12	0,90	17,80	0,22	0	21,92	0,20	21,70	15,92	4	44,49	-0,60	2,10	
08	Camera	19,26	0,90	17,80	0,23	0	21,96	0,20	21,70	15,96	4	44,49	-0,60	2,44	
09	Camera	20,00	0,90	17,80	0,22	0	22,07	0,20	21,70	16,07	4	44,49	-0,60	3,71	
10	Camera	19,76	0,90	17,80	0,23	0	22,06	0,20	21,70	16,06	4	44,49	-0,60	3,51	
11	Camera	22,03	0,90	17,80	0,20	0	22,44	0,20	21,70	16,44	5	44,49	-0,60	7,53	
12	Camera	21,28	0,90	17,80	0,22	0	22,37	0,20	21,70	16,37	5	44,49	-0,60	6,82	
13	Camera	22,45	0,90	17,80	0,20	0	22,55	0,20	21,70	16,55	5	44,49	-0,60	8,69	
14	Camera	21,67	0,90	17,80	0,22	0	22,48	0,20	21,70	16,48	5	44,49	-0,60	7,92	
15	Camera	19,16	0,90	17,80	0,23	0	21,95	0,20	21,70	15,95	4	44,49	-0,60	2,36	
16	Camera	18,97	0,90	17,80	0,22	0	21,89	0,20	21,70	15,89	4	44,49	-0,60	1,79	
17	Camera	19,33	0,90	17,80	0,23	0	21,98	0,20	21,70	15,98	4	44,49	-0,60	2,65	
18	Camera	19,10	0,90	17,80	0,23	0	21,91	0,20	21,70	15,91	4	44,49	-0,60	1,96	
19	Camera	19,68	0,90	17,80	0,23	0	22,04	0,20	21,70	16,04	4	44,49	-0,60	3,17	
20	Amsterdamsevaart	19,60	0,90	17,80	0,23	0	22,06	0,20	21,70	16,06	4	44,49	-0,60	3,46	
21	Amsterdamsevaart	19,38	0,90	17,80	0,23	0	22,03	0,20	21,70	16,03	4	44,49	-0,60	3,09	
22	Amsterdamsevaart	19,40	0,90	17,80	0,23	0	22,04	0,20	21,70	16,04	4	44,49	-0,60	3,16	
23	Amsterdamsevaart	19,39	0,90	17,80	0,23	0	21,97	0,20	21,70	15,97	4	44,49	-0,60	2,55	
24	Amsterdamsevaart	18,30	0,10	17,40	0,23	0	21,69	0,00	21,50	15,69	4	44,78	-0,10	1,79	
25	Amsterdamsevaart	18,40	0,10	17,40	0,24	0	21,67	0,00	21,50	15,67	4	44,78	-0,10	1,55	
26	Waarderweg-oost	16,86	0,20	16,00	0,22	0	21,55	0,00	21,40	15,55	3	45,78	-0,20	1,44	
27	Waarderweg-oost	16,71	0,20	16,00	0,23	0	21,54	0,00	21,40	15,54	3	45,78	-0,20	1,33	
28	Schoterbrug	17,03	0,20	16,00	0,22	0	21,58	0,00	21,40	15,58	3	45,78	-0,20	1,70	
29	Schoterbrug	16,93	0,20	16,00	0,22	0	21,59	0,00	21,40	15,59	3	45,78	-0,20	1,85	
30	Schoterbrug	17,02	0,20	16,00	0,23	0	21,57	0,00	21,40	15,57	3	45,78	-0,20	1,63	
31	Schoterbrug	16,56	0,20	16,00	0,22	0	21,50	0,00	21,40	15,50	3	45,78	-0,20	0,98	
32	Schoterbrug	16,41	0,20	16,00	0,24	0	21,48	0,00	21,40	15,48	3	45,78	-0,20	0,77	
33	Spaarndamseweg	16,66	0,20	16,00	0,25	0	21,52	0,00	21,40	15,52	3	45,78	-0,20	1,09	
34	Spaarndamseweg	16,54	0,20	16,00	0,26	0	21,51	0,00	21,40	15,51	3	45,78	-0,20	1,00	
35	Spaarndamseweg	18,49	0,20	16,50	0,23	0	21,96	0,00	21,60	15,96	4	45,38	-0,10	3,39	
36	Spaarndamseweg	17,97	0,20	16,50	0,24	0	21,91	0,00	21,60	15,91	4	45,38	-0,10	2,96	
46	Spaandamseweg WZ	18,37	0,00	17,70	0,25	0	21,32	0,00	21,20	15,32	3	44,59	-0,10	1,10	
45	Spaandamseweg WZ	18,25	0,00	17,70	0,26	0	21,31	0,00	21,20	15,31	3	44,59	-0,10	1,01	
44	Spaandamseweg WZ	18,36	0,00	17,70	0,25	0	21,32	0,00	21,20	15,32	3	44,59	-0,10	1,08	
42	Spaandamseweg WZ	18,39	0,00	17,70	0,25	0	21,33	0,00	21,20	15,33	3	44,59	-0,10	1,13	
40	Spaandamseweg WZ	18,36	0,00	17,70	0,25	0	21,32	0,00	21,20	15,32	3	44,59	-0,10	1,08	
38	Spaandamseweg WZ	18,25	0,00	17,70	0,25	0	21,30	0,00	21,20	15,30	3	44,59	-0,10	0,91	
43	Spaandamseweg WZ	18,24	0,00	17,70	0,26	0	21,31	0,00	21,20	15,31	3	44,59	-0,10	0,99	
41	Spaandamseweg WZ	18,23	0,00	17,70	0,26	0	21,31	0,00	21,20	15,31	3	44,59	-0,10	0,98	
39	Spaandamseweg WZ	18,25	0,00	17,70	0,26	0	21,31	0,00	21,20	15,31	3	44,59	-0,10	1,02	
37	Spaandamseweg WZ	18,13	0,00	17,70	0,26	0	21,30	0,00	21,20	15,30	3	44,59	-0,10	0,86	
49	Industrieweg	18,64	0,00	18,20	0,25	0	21,78	0,00	21,70	15,78	4	44,18	0,00	0,71	
50	Industrieweg	18,64	0,00	18,20	0,25	0	21,78	0,00	21,70	15,78	4	44,18	0,00	0,72	
51	Industrieweg	18,36	0,00	18,20	0,25	0	21,73	0,00	21,70	15,73	4	44,18	0,00	0,26	
52	Industrieweg	18,36	0,00	18,20	0,25	0	21,73	0,00	21,70	15,73	4	44,18	0,00	0,26	
53	Waarderbrug IS	16,37	0,20	16,20	0,23	0	21,33	0,00	21,30	15,33	3	45,57	-0,10	0,30	
55	Waarderbrug IS	16,35	0,20	16,20	0,23	0	21,33	0,00	21,30	15,33	3	45,57	-0,10	0,27	
54	Waarderbrug IS	16,38	0,20	16,20	0,24	0	21,33	0,00	21,30	15,33	3	45,57	-0,10	0,27	
56	Waarderbrug IS	16,36	0,20	16,20	0,23	0	21,33	0,00	21,30	15,33	3	45,57	-0,10	0,25	
47	Spaarndamseweg PkW	18,25	0,00	17,70	0,26	0	21,31	0,00	21,20	15,31	3	44,59	-0,10	1,00	
48	Spaarndamseweg PkW	18,37	0,00	17,70	0,25	0	21,32	0,00	21,20	15,32	3	44,59	-0,10	1,09	
57	Spaarndamseweg PkW	18,73	0,00	18,20	0,26	0	21,81	0,00	21,70	15,81	4	44,18	0,00	0,96	
58	Spaarndamseweg PkW	18,85	0,00	18,20	0,25	0	21,82	0,00	21,70	15,82	4	44,18	0,00	1,06	
59	Spaarndamseweg PkW	18,72	0,00	18,20	0,26	0	21,81	0,00	21,70	15,81	4	44,18	0,00	0,95	
60	Spaarndamseweg PkW	18,84	0,00	18,20	0,25	0	21,82	0,00	21,70	15,82	4	44,18	0,00	1,05	
61	Spaarndamseweg PkW	18,73	0,00	18,20	0,26	0	21,81	0,00	21,70	15,81	4	44,18	0,00	0,96	

Resultaten voor model: Eerste model jaar 2020 met ontvangerpunten wb dicht  
 - 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.	
62	Spaarndamseweg PkW	18,85	0,00	18,20	0,25	0	21,82	0,00	21,70	15,82	4	44,18	0,00	1,05	
63	Spaarndamseweg PkW	18,71	0,00	18,20	0,26	0	21,81	0,00	21,70	15,81	4	44,18	0,00	0,94	
64	Spaarndamseweg PkW	18,83	0,00	18,20	0,25	0	21,82	0,00	21,70	15,82	4	44,18	0,00	1,02	
65	Spaarndamseweg PkW	18,65	0,00	18,20	0,26	0	21,80	0,00	21,70	15,80	4	44,18	0,00	0,83	
66	Spaarndamseweg PkW	18,77	0,00	18,20	0,25	0	21,80	0,00	21,70	15,80	4	44,18	0,00	0,90	

Verschiltabel ISL2 extra wegvakken wb 1R wb open

	2010 dicht		2010 1 R		verschil		2015 dicht		2015 1R		verschil		2020 dicht		2020 1R		verschil	
Omschrijving	NO2	PM10	NO2	PM10	NO2	PM10	NO2	PM10	NO2	PM10	NO2	PM10	NO2	PM10	NO2	PM10	NO2	PM10
37 Spaandamseweg WZ	25,79	23,94	25,8	23,94	0,01	0	21,69	22,6	21,86	22,63	0,17	0,03	18,09	21,29	18,21	21,32	0,12	0,03
38 Spaandamseweg WZ	26,24	23,96	26,24	23,96	0	0	21,86	22,61	22,05	22,64	0,19	0,03	18,2	21,29	18,34	21,32	0,14	0,03
39 Spaandamseweg WZ	26,24	24	26,25	24	0,01	0	21,87	22,62	22,08	22,66	0,21	0,04	18,21	21,31	18,36	21,34	0,15	0,03
40 Spaandamseweg WZ	26,67	24,01	26,68	24,02	0,01	0,01	22,04	22,63	22,28	22,67	0,24	0,04	18,32	21,31	18,5	21,35	0,18	0,04
41 Spaandamseweg WZ	26,2	23,99	26,22	23,99	0,02	0	21,86	22,62	22,07	22,66	0,21	0,04	18,2	21,3	18,35	21,34	0,15	0,04
42 Spaandamseweg WZ	26,81	24,04	26,83	24,04	0,02	0	22,1	22,64	22,36	22,68	0,26	0,04	18,36	21,32	18,55	21,36	0,19	0,04
43 Spaandamseweg WZ	26,24	23,99	26,28	24	0,04	0,01	21,87	22,62	22,09	22,66	0,22	0,04	18,21	21,31	18,37	21,34	0,16	0,03
44 Spaandamseweg WZ	26,7	24,02	26,74	24,03	0,04	0,01	22,06	22,63	22,31	22,67	0,25	0,04	18,33	21,32	18,52	21,36	0,19	0,04
45 Spaandamseweg WZ	26,29	24	26,35	24,01	0,06	0,01	21,9	22,62	22,12	22,66	0,22	0,04	18,22	21,31	18,39	21,35	0,17	0,04
46 Spaandamseweg WZ	26,75	24,03	26,82	24,04	0,07	0,01	22,07	22,63	22,34	22,68	0,27	0,05	18,34	21,32	18,54	21,36	0,2	0,04
47 Spaandamseweg PkW	26,29	24	26,41	24,02	0,12	0,02	21,89	22,62	22,13	22,67	0,24	0,05	18,22	21,31	18,4	21,35	0,18	0,04
48 Spaandamseweg PkW	26,75	24,03	26,9	24,05	0,15	0,02	22,07	22,63	22,38	22,68	0,31	0,05	18,34	21,32	18,56	21,36	0,22	0,04
49 Industrieweg	26,42	24,31	26,83	24,38	0,41	0,07	22,12	22,99	22,51	23,05	0,39	0,06	18,61	21,78	18,88	21,83	0,27	0,05
50 Industrieweg	26,45	24,31	26,98	24,39	0,53	0,08	22,13	22,99	22,48	23,03	0,35	0,04	18,61	21,78	18,86	21,82	0,25	0,04
51 Industrieweg	25,34	24,16	25,71	24,22	0,37	0,06	21,69	22,93	22,05	22,98	0,36	0,05	18,32	21,72	18,57	21,78	0,25	0,06
52 Industrieweg	25,35	24,16	25,76	24,21	0,41	0,05	21,7	22,93	22,08	22,98	0,38	0,05	18,33	21,72	18,6	21,77	0,27	0,05
53 Waarderbrug IS	21,76	23,55	22,08	23,61	0,32	0,06	19,11	22,63	19,45	22,69	0,34	0,06	16,33	21,33	16,57	21,38	0,24	0,05
54 Waarderbrug IS	21,78	23,54	22,12	23,6	0,34	0,06	19,12	22,63	19,48	22,68	0,36	0,05	16,34	21,32	16,59	21,37	0,25	0,05
55 Waarderbrug IS	21,68	23,54	21,97	23,59	0,29	0,05	19,07	22,62	19,39	22,68	0,32	0,06	16,31	21,32	16,53	21,37	0,22	0,05
56 Waarderbrug IS	21,7	23,53	22,02	23,58	0,32	0,05	19,09	22,62	19,43	22,67	0,34	0,05	16,32	21,32	16,56	21,37	0,24	0,05
57 Spaandamseweg PkW	26,76	24,4	27,17	24,46	0,41	0,06	22,27	23,02	22,38	23,04	0,11	0,02	18,7	21,81	18,78	21,82	0,08	0,01
58 Spaandamseweg PkW	27,24	24,43	27,78	24,5	0,54	0,07	22,46	23,03	22,6	23,05	0,14	0,02	18,82	21,82	18,92	21,84	0,1	0,02
59 Spaandamseweg PkW	26,74	24,39	27,14	24,46	0,4	0,07	22,26	23,02	22,33	23,03	0,07	0,01	18,69	21,81	18,74	21,82	0,05	0,01
60 Spaandamseweg PkW	27,23	24,42	27,74	24,49	0,51	0,07	22,45	23,03	22,54	23,04	0,09	0,01	18,82	21,82	18,88	21,83	0,06	0,01
61 Spaandamseweg PkW	26,76	24,4	27,17	24,46	0,41	0,06	22,27	23,02	22,33	23,03	0,06	0,01	18,7	21,81	18,74	21,81	0,04	0
62 Spaandamseweg PkW	27,26	24,43	27,76	24,5	0,5	0,07	22,46	23,03	22,53	23,04	0,07	0,01	18,82	21,82	18,87	21,83	0,05	0,01
63 Spaandamseweg PkW	26,72	24,39	27,1	24,45	0,38	0,06	22,25	23,02	22,3	23,03	0,05	0,01	18,69	21,8	18,72	21,81	0,03	0,01
64 Spaandamseweg PkW	27,19	24,42	27,67	24,48	0,48	0,06	22,43	23,03	22,49	23,04	0,06	0,01	18,8	21,81	18,84	21,82	0,04	0,01
65 Spaandamseweg PkW	26,51	24,36	26,85	24,41	0,34	0,05	22,16	23	22,2	23,01	0,04	0,01	18,63	21,79	18,65	21,8	0,02	0,01
66 Spaandamseweg PkW	26,99	24,38	27,42	24,44	0,43	0,06	22,35	23,01	22,39	23,02	0,04	0,01	18,75	21,8	18,78	21,81	0,03	0,01

## Verschil Waarderbrug 1 richting en Waarderbrug dicht NO2

Jaargemiddelde concentratie NO2 [microgram/m3]						
Ident.	Wegvak	2008	2009	2010	2015*	2020
1	Amsterdamsevaart			-0,63	0,11	0,17
2	Amsterdamsevaart			-0,64	0,06	0,16
3	Amsterdamsevaart			-0,57	0	0,09
4	Amsterdamsevaart			-0,59	0	0,09
5	Amsterdamsevaart			-0,89	-0,5	1,06
6	Amsterdamsevaart			-0,96	0,05	0,52
7	Camera			-1,92	0,23	0,3
8	Camera			-1,81	0,18	0,22
9	Camera			-2,13	0,32	0,62
10	Camera			-1,72	0,57	0,34
11	Camera			-1,17	0,55	-0,01
12	Camera			-0,86	0,4	0,11
13	Camera			-0,65	0,03	0,02
14	Camera			-0,52	0,07	0,05
15	Camera			-0,79	0,02	0,05
16	Camera			-0,67	0,02	0,04
17	Camera			-0,68	-0,01	0,04
18	Camera			-0,59	0	0,03
19	Camera			-0,57	-0,04	0,04
20	Amsterdamsevaart			-1,84	0,27	0,36
21	Amsterdamsevaart			-0,57	0,03	0,06
22	Amsterdamsevaart			-0,51	-0,02	0,04
23	Amsterdamsevaart			-0,56	-0,05	0,04
24	Amsterdamsevaart			-0,46	-0,02	0,02
25	Amsterdamsevaart			-0,52	-0,04	0,03
26	Waarderweg-oost			-0,47	-0,06	-0,05
27	Waarderweg-oost			-0,44	-0,04	-0,04
28	Schoterbrug			-0,52	-0,11	-0,07
29	Schoterbrug			-0,52	-0,1	-0,07
30	Schoterbrug			-0,52	-0,1	-0,08
31	Schoterbrug			-0,87	-0,05	-0,38
32	Schoterbrug			-0,7	-0,02	-0,25
33	Spaarndamseweg			-0,39	-0,08	-0,06
34	Spaarndamseweg			-0,35	-0,07	-0,04
35	Spaarndamseweg			-0,72	-0,07	-0,03
36	Spaarndamseweg			-0,64	-0,04	-0,02

\* Geconstateerd is dat in de rapportage van 20 november 2009 (Wbrug dicht) bij de ISL2 berekening aan wegvak Camera Obscuraweg BO een tienmaal te hoge intensiteit is ingevoerd, leidend tot te hoge berekende concentraties op een aantal rekenpunten. In bovenstaande tabel zijn de gecorrigeerde waarden verwerkt.



## Verschil Waarderbrug 1 richting en Waarderbrug dicht PM10

Jaargemiddelde concentratie PM10 [microgram/m3]						
Ident.	Wegvak	2008	2009	2010	2015*	2020
1	Amsterdamsevaart			-0,21	0,02	0,02
2	Amsterdamsevaart			-0,24	0,01	0,02
3	Amsterdamsevaart			-0,24	0	0,01
4	Amsterdamsevaart			-0,21	0	0
5	Amsterdamsevaart			-0,29	-0,09	0,23
6	Amsterdamsevaart			-0,25	0,01	0,08
7	Camera			-0,41	0,03	0,04
8	Camera			-0,44	0,02	0,04
9	Camera			-0,45	0,05	0,14
10	Camera			-0,44	0,08	0,08
11	Camera			-0,32	0,1	0
12	Camera			-0,29	0,08	0,03
13	Camera			-0,2	0,01	0,01
14	Camera			-0,19	0,02	0,01
15	Camera			-0,25	0	0,01
16	Camera			-0,21	0,01	0
17	Camera			-0,24	0	-0,01
18	Camera			-0,2	0	0
19	Camera			-0,23	0	-0,01
20	Amsterdamsevaart			-0,51	0,04	0,07
21	Amsterdamsevaart			-0,26	0	0
22	Amsterdamsevaart			-0,2	0	0
23	Amsterdamsevaart			-0,19	-0,01	-0,01
24	Amsterdamsevaart			-0,15	-0,01	0
25	Amsterdamsevaart			-0,14	0	-0,01
26	Waarderweg-oost			-0,12	-0,01	-0,01
27	Waarderweg-oost			-0,12	-0,01	-0,01
28	Schoterbrug			-0,13	-0,02	-0,01
29	Schoterbrug			-0,14	-0,02	-0,02
30	Schoterbrug			-0,14	-0,02	-0,02
31	Schoterbrug			-0,18	-0,01	-0,07
32	Schoterbrug			-0,15	0	-0,05
33	Spaarndamseweg			-0,12	-0,02	-0,02
34	Spaarndamseweg			-0,11	-0,01	-0,02
35	Spaarndamseweg			-0,06	-0,01	-0,01
36	Spaarndamseweg			-0,04	-0,01	-0,01

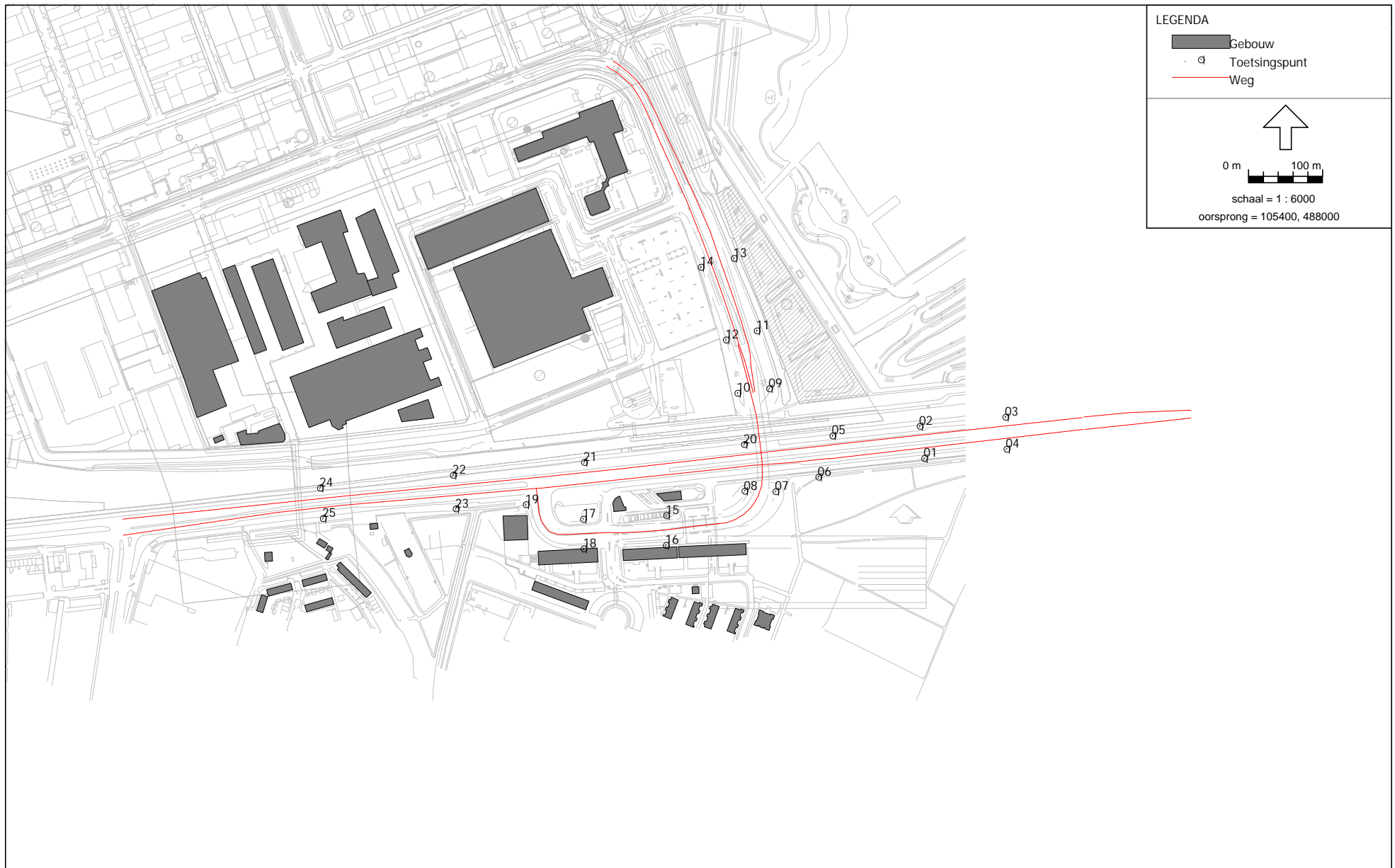
\* Geconstateerd is dat in de rapportage van 20 november 2009 (Wbrug dicht) bij de ISL2 berekening aan wegvak Camera Obscuraweg BO een tienmaal te hoge intensiteit is ingevoerd, leidend tot te hoge berekende concentraties op een aantal rekenpunten. In bovenstaande tabel zijn de gecorrigeerde waarden verwerkt.

# Bijlage

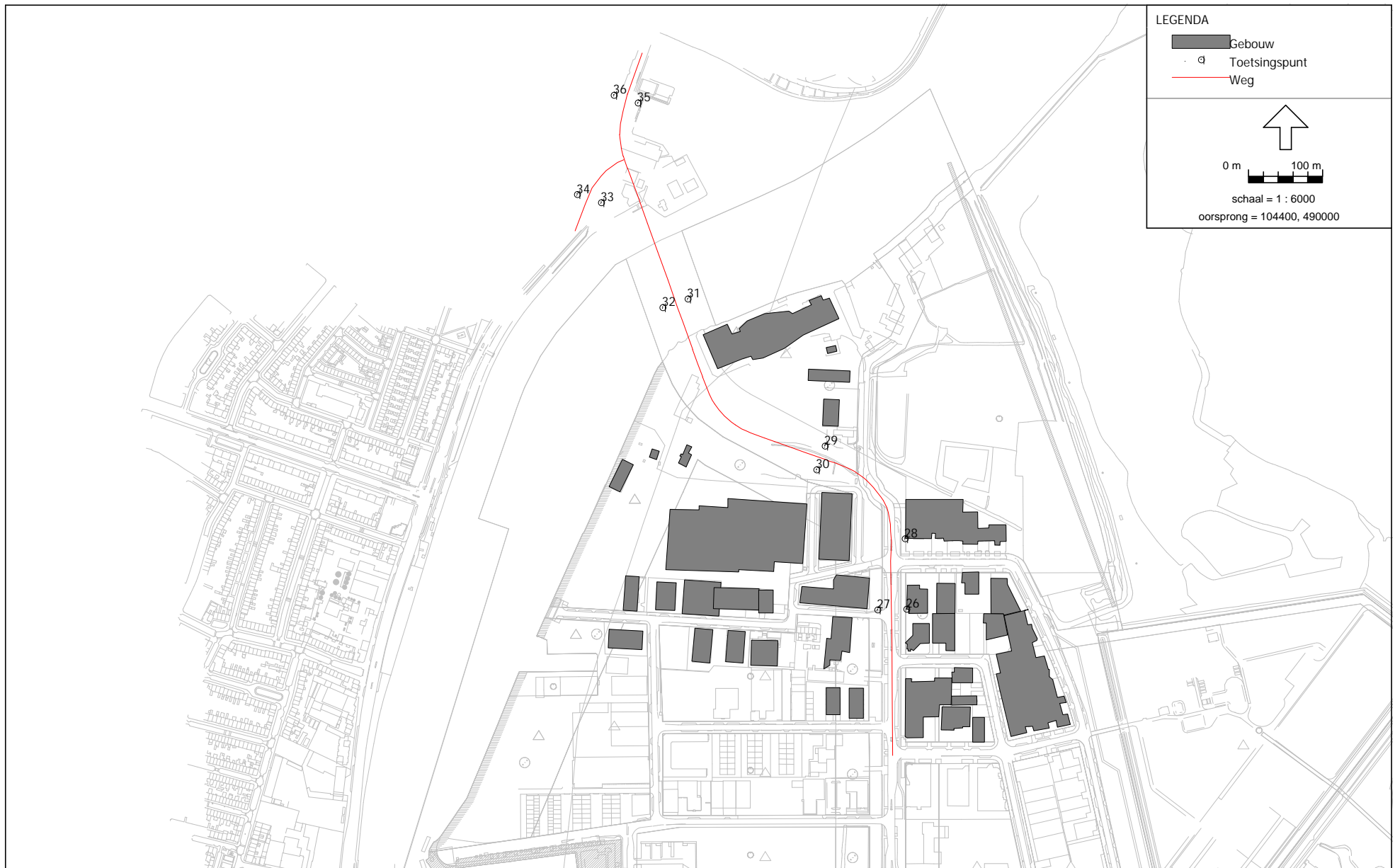
## 6

Figuren





Figuur 2: Oostweg







Haarlem

Gemeente Haarlem

Maarten Divendal

Wethouder Onderwijs, Jeugd, Sport,  
Beheer en onderhoud openbare ruimte en Milieu

Retouradres Postbus 511, 2003 PB Haarlem

Aan de leden van de de commissie Beheer en Ontwikkeling

Datum 9 september 2009  
Ons kenmerk WZ/OGV/2009/170700  
Contactpersoon J. Bakker  
Doorkiesnummer 023-5113385  
Email jbakker@haarlem.nl  
Onderwerp Waarderbrug en Schoterbrug, hernieuwde beslissing op bezwaar

Geachte leden van de commissie,

Op 10 augustus jl. heeft de rechtbank uitspraak gedaan in de zaak tussen SMNK en de gemeente Haarlem betreffende de Schoterbrug: de beslissing op bezwaar in deze zaak heeft de rechtbank vernietigd.

Zoals u al eerder mondeling is gemeld in de commissies beheer en ontwikkeling van 27 augustus, heeft het College besloten geen hoger beroep in te stellen en de rechtbank te volgen. Er zal dus opnieuw op het door SMNK ingediende bezwaarschrift moeten worden beslist. De wet schrijft voor dat die beslissing moet geschieden naar de toestand van het moment waarop opnieuw wordt beslist. Op dit moment wordt het verkeersonderzoek overgedaan (met behulp van een recenter verkeersmodel) om te komen tot een nieuw luchtkwaliteitsrapport. Van belang daarbij is tevens dat de nieuwe luchtkwaliteitswetgeving van eind 2008 van kracht is.

Het ligt dan ook in ons uitdrukkelijke voornemen op korte termijn deze rapportage te behandelen in ons College zodat op grond van de onderzoeksresultaten een nieuwe beslissing op bezwaar kan worden genomen.

Tegelijkertijd heeft het College opdracht gegeven parallel hieraan een verkeers- en luchtkwaliteitsanalyse te doen waarbij de Waarderbrug wordt opengesteld voor autoverkeer, echter zodanig dat de verkeersveiligheid voor het fietsverkeer tevens wordt verbeterd. Mocht blijken dat de uitkomsten van deze analyse leiden tot een toekomstsituatie waarin eveneens voldaan wordt aan de geluids- en luchtkwaliteitseisen, dan ligt het in ons voornemen om de voorkeur te hebben voor deze invulling. Ons besluit zullen wij direct nadien aan uw commissies voorleggen.



Haarlem

2

Mede gelet op het gegeven dat in de laatste raadsvergadering een motie is ingediend inzake de Waarderbrug (die vanwege de tijd niet is behandeld) leek het mij gewenst de mondelinge mededeling van 27 augustus jongstleden uitgebreider schriftelijk te bevestigen.

Met vriendelijke groet,

Maarten Divendal





Haarlem

Gemeente Haarlem

Maarten Divendal  
Wethouder Onderwijs, Jeugd, Sport,  
Beheer en onderhoud openbare ruimte en Milieu

Retouradres Postbus 511, 2003PB Haarlem

Aan de commissie Beheer en Ontwikkeling

Datum 24 november 2009  
Ons kenmerk SB/PMB/2009/222858  
Contactpersoon A.M. Schneider  
Doorkiesnummer 023-5113916  
E-mail a.schneider@haarlem.nl  
Onderwerp Bezwaar tegen bouwvergunning Schoterbrug en openstelling Waarderbrug

Geachte leden,

Op 9 september heb ik u geïnformeerd over de nieuwe beslissing die moet plaatsvinden op het bezwaar van de Stichting Milieu en Natuur Kennemerland op de bouwvergunning van de Schoterbrug. Een nieuwe beslissing op bezwaar is nodig wegens de vernietiging door de Rechtbank Haarlem (10 augustus 2009) van de eerdere beslissing op bezwaar.

Ter voorbereiding van een nieuwe beslissing heeft de gemeente nieuwe onderzoeken uitgevoerd naar de verkeersaspecten van de Schoterbrug en naar de daaruit voortvloeiende effecten op de luchtkwaliteit. Daarbij zijn actuele gegevens, prognoses en regelgeving toegepast conform voorschrift bij een beslissing op bezwaar. Uiteraard is tevens het oordeel van de Rechtbank verwerkt met betrekking tot de eerder gebruikte verkeerscijfers, erop neerkomend dat de gemeente onvoldoende inzicht en onderbouwing had gegeven met betrekking tot de totstandkoming en gemaakte aannames voor de verkeersmodelprognoses. Van de nieuwe verkeerscijfers is daarom een uitgebreide toelichting opgesteld waarin ook de vraagpunten van de rechtbank en bezwaarden zijn verwerkt.

Uit het luchtkwaliteitsrapport waarin deze nieuwe verkeersgegevens verwerkt zijn blijkt dat nu en in de toekomst de Schoterbrug ruim voldoet aan alle normen voor de luchtkwaliteit. Vanuit dat oogpunt is er dus geen belemmering voor de vrijstelling en bouwvergunning.

De verwachting is dat de nieuwe hoorzitting begin december plaats vindt en op basis van het advies van de beroep en bezwaarschriften commissie neemt het college een nieuw besluit over het wel- over niet handhaven van de bouwvergunning.



Haarlem

2

Op 9 september heb ik ook aangegeven dat er onderzoek gedaan wordt naar de mogelijkheden om de Waarderbrug open te stellen voor autoverkeer. Bij de mogelijke openstelling speelt de veiligheid van fietsers, de luchtkwaliteit en geluid een belangrijke rol. De onderzoeken zijn in volle gang. De verwachting is dat het college begin januari een uitspraak kan doen over de openstelling van de Waarderbrug.

Met vriendelijke groet,

Maarten Divendal