



Verkeersstudie Sciencepark Amsterdam en Middenmeer Noord

verkeersberekeningen voor lucht en geluid

Opdrachtgever:
Ontwikkelingsbedrijf Gemeente Amsterdam
Mevrouw D. Schouten

Uitvoerder:
Dienst Infrastructuur, Verkeer en Vervoer
Hoofdafdeling Strategie en Beleid
Afdeling Verkeersonderzoek
E. van der Borg
J. Feld
M.van Boggelen
P.van Schie
T. Scheltema

Samenvatting

Voor de ontwikkeling van het SciencePark Amsterdam is de bereikbaarheid per openbaar vervoer van cruciaal belang. Om het gebied goed per openbaar vervoer bereikbaar te maken is boven de Kruislaan het NS-station Watergraafsmeer gepland.

Voor het SciencePark heeft de aanleg van het station in combinatie met beperkte parkeergelegenheid een positieve invloed op de modal-split ten gunste van het openbaar vervoer. Het aantal autoverplaatsingen dat het SciencePark wordt beperkt tot een maximum, zodat de omliggende wegen in de stadsdelen Oost / Watergraafsmeer en Zeeburg het verkeer kunnen verwerken. Alleen met een station kan het gebied optimaal worden ontwikkeld.

Voor de geplande woningbouw in Middenmeer Noord – bedoelt als extra draagvlak voor het station - is de invloed op de modal-split minder.

In Middenmeer Noord worden op de huidige sportvelden van Zeeburgia en Tot Ons Genoegen (TOG) 500 respectievelijk 150 woningen gebouwd.

Vanuit de woningbouwlocatie Middenmeer Noord zijn weinig werkgebieden rechtstreeks met de trein bereikbaar zijn. Extra overstappen vermindert de keuze om met het openbaar vervoer te reizen in het woon-werkverkeer aanmerkelijk¹.

De aanwezigheid van het station heeft voor de bewoners van Middenmeer Noord weinig invloed op de modal-split.

Voor de gebruikers van het SciencePark daarentegen is het station, dat direct vanuit verschillende woonkernen rechtstreeks bereikbaar is, wel degelijk grote invloed op de modal-split.

Deze verkeersstudie geeft inzicht in de gevolgen van de bouw van de woningen en de aanleg van het station.

Om de invloed van de plannen voor de woningbouw in beeld te brengen zijn 5 scenario's doorerekend:

1. de situatie in 2008 zonder station en woningbouw
2. de autonome situatie in 2010 (zonder station en woningbouw)
3. de plansituatie 2010 (met station en woningbouw op de velden van TOG)
4. de autonome situatie in 2015 (zonder station en woningbouw)
5. de plansituatie 2015 (met station en woningbouw op de velden van Zeeburgia en TOG)

Uit de modelberekeningen blijkt dat de invloed van de ontwikkeling van Middenmeer Noord op de verkeersintensiteiten in de omgeving gering is. In 2010 zijn er ca. 150 woningen op de velden van TOG. Het extra verkeer is uitsluitend op de Kruislaan

¹ Gebleken is dat de meeste mensen voor het woon-werkverkeer zo min mogelijk willen overstappen tijdens hun dagelijkse verplaatsing naar het werk. Na twee maal overstappen haakt ca 80% van de openbaar vervoerreizigers af. (bron huisenquête GENMOD)

merkbaar en dan nog in geringe mate. Voor 2015 met in totaal 650 woningen, waarbij ook Zeeburgia zal zijn bebouwd, is het extra verkeer vooral terug te vinden op de nieuwe verbinding naar de A10 in het verlengde van de Macgillavrylaan.

Het verlengen van de C.Macgillavrylaan heeft meer invloed op de verkeersstromen in de omgeving van het plangebied Middenmeer Noord dan de woningbouw. De nieuwe verbinding naar de A10 is zeer aantrekkelijk. Verkeer vanuit de Molukkenstraat naar (en van) de A10 rijdt nu nog via de Archimedesweg - Galileiplantsoen – Middenweg, maar in 2015 via de nieuwe verbinding met de A10. Hierdoor wordt de dicht bebouwde omgeving van de Archimedesweg - Galileiplantsoen – Middenweg beduidend minder belast met autoverkeer.

De resultaten van deze studie zijn ook bruikbaar voor het berekenen van luchtkwaliteit en geluidshinder op de wegen rond Middenmeer Noord.

Inhoud

Samenvatting	3
1 Inleiding	7
1.1 Leeswijzer	8
2 Uitgangspunten	9
2.1 Het verkeersmodel	9
2.2 Gevraagde scenario's	10
2.3 Input programma SciencePark en MiddenMeer Noord	10
3 De uitkomsten van de berekening	13
3.1 Algemeen	13
3.2 De situatie in 2008	13
3.3 De situatie in 2010	14
3.3.1 De autonome situatie	14
3.3.2 De plansituatie	16
3.4 De situatie in 2015	17
3.4.1 De autonome situatie	18
3.4.2 De plansituatie	19
4 Milieuaspecten	21
4.1 Algemeen	21
4.2 De tabellen	22

1 Inleiding

De komende jaren zullen zowel het SciencePark Amsterdam (SPA) als Middenmeer Noord verder worden ontwikkeld. Op het SciencePark wordt een grote hoeveelheid arbeidsplaatsen gerealiseerd, terwijl in Middenmeer Noord op de huidige sportvelden van Zeeburgia en van Tot Ons Genoegen (TOG) woningen worden gebouwd.



Figuur 1: plangebieden SciencePark en Middenmeer Noord (de velden van Zeeburgia en T.O.G.)

Als gevolg van deze ontwikkelingen zal de hoeveelheid autoverkeer in het gebied toenemen. Dit heeft negatieve effecten op de bereikbaarheid, maar ook op de leefbaarheid, bijvoorbeeld luchtkwaliteit.

In het bestemmingsplan voor het SciencePark is hierop vooruitlopend reeds een maximaal toegestane verkeersproductie vastgelegd. Daarnaast is als voorwaarde bij de mogelijke ontwikkeling gesteld, dat Station Amsterdam SciencePark wordt gerealiseerd.

Om Middenmeer en SciencePark te kunnen ontwikkelen moet een artikel 19 procedure worden doorlopen. Onderdeel hiervan is het uitvoeren van een luchtkwaliteitsonderzoek. Het IBA gaat dit onderzoek uitvoeren, maar heeft daarvoor verkeersgegevens nodig.

DIVV is gevraagd om door te rekenen wat de verkeerseffecten zijn van de gewenste ontwikkelingen en welke invloed de komst van het station hierop heeft.

1.1 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt beschreven welke uitgangspunten zijn gehanteerd wat betreft het verkeersmodel, de scenario's die onderzocht worden en de programmatische vulling van de planontwikkeling voor de verschillende scenario's.

In hoofdstuk 3 worden de resultaten van de berekeningen per scenario gepresenteerd. In hoofdstuk 4 zijn de gegevens voor de berekeningen van geluidhinder en luchtkwaliteit in tabellen per scenario te vinden.

2 Uitgangspunten

2.1 Het verkeersmodel

Voor de detaillering van de plangebied SciencePark en Middenmeer Noord is een module gebruikt van het gemeentelijk verkeers - en vervoersmodel GENMOD, het zogeheten Locmod (local model). Het Locmod is een uitsnede van het grote GENMOD-model, waarbij het autonetwerk voor het uitgesneden gedeelte is verfijnd en gedetailleerd. Het gebruikte Locmod omvat het gehele stadsdeel Oost / Watergraafsmeer. Dit model is in 2006 ontwikkeld, maar heeft een aantal aanpassingen nodig om de gewenste gegevens te kunnen leveren. Zo wordt in het oorspronkelijke model bijvoorbeeld uitgegaan van de beschikbaarheid van een treinstation vanaf 2010. In deze studie is de aanwezigheid van het station afhankelijk van de te onderzoeken situatie en uitsluitend aanwezig in de plansituatie 2010 en 2015. Voor de autonome situatie in deze studie wordt ervan uitgegaan dat het station in 2010 en 2015 echter nog niet in gebruik is.

Genmod is multimodaal, dat wil zeggen dat de effecten van een goede fiets- en OV- en autobereikbaarheid zijn verrekend in de verkeersproductie van het toekomstige bouwprogramma.

Voor deze specifieke studie is een extra netwerkverfijning gemaakt, waarbij de ontsluitingsstraten van het plangebied in het model zijn opgenomen. Voor Middenmeer Noord is dit gebaseerd op het ontwerp uit het SPvE, december 2005.

Het model berekent de verkeersintensiteit per wegvak voor de 2-uurs avondspits (16.00 – 18.00 uur) op een gemiddelde werkdag. Voor luchtkwaliteitsberekeningen zijn etmaalcijfers nodig. Deze worden berekend door het toepassen van een rekenfactor, die verschillend is per wegvaktype. Daarnaast wordt een omrekening gemaakt om van de gemiddelde werkdag een gemiddelde weekdag te maken.

Voor geluidhinderberekeningen worden de aantallen m.v.t. in de spits omgerekend naar een gemiddeld dag -, nacht -, avonduur met onderscheid in voertuigsoorten (motorfietsen, personenauto's, lichte en zware vrachtauto's, bussen en trams.)

De resultaten van de modelberekeningen worden gepresenteerd in plotjes (visuele weergave van het verkeersmodel). Hierin worden de absolute aantallen motorvoertuigen per wegvak voor de avondspitsperiode van 16.00 – 18.00 uur op een gemiddelde weekdag gegeven. Tevens wordt er per scenario een tabel gepresenteerd met daarin voor een aantal wegvakken een uitsplitsing naar type voertuig.

2.2 Gevraagde scenario's

De volgende 5, door de opdrachtgever beschreven, scenario's zijn doorgerekend:

1. Huidige situatie / autonome ontwikkeling 2008:
Situatie op het moment dat de bouw van het station start (december 2008)
2. Autonome ontwikkeling 2010
Geen station, geen indirecte aansluiting A10
Middenmeer Noord onbebouwd
SciencePark is ontwikkeld volgens de planning tot 2010 (zie input in volgende paragraaf)
3. Autonome ontwikkeling 2015
Geen station
Middenmeer Noord onbebouwd
Indirecte aansluiting A10 gereed
SciencePark is maximaal ontwikkeld (zie input)
4. Plansituatie 2010
Station operationeel
Geen indirecte aansluiting A10
TOG opgeleverd
Zeeburgia onbebouwd
SciencePark is ontwikkeld volgens de planning tot 2010 (zie input)
5. Plansituatie 2015
Station operationeel
TOG opgeleverd
Zeeburgia opgeleverd
Indirecte aansluiting A10 gereed
SciencePark geheel is maximaal ontwikkeld (zie input)

2.3 Input programma SciencePark en MiddenMeer Noord

Door de opdrachtgever is opgaaf gedaan van de verwachte fasering bij de realisatie van SciencePark en Middenmeer Noord. Deze input is overgenomen in het sociaal-economisch programma in het verkeersmodel.

De socio-gegevens zijn gebruikt om in het model de autoaankomsten en - vertrekken van het SciencePark en Middenmeer Noord te berekenen. Dat resulteert in de ritproductie voor de verschillende scenario's die in zie tabel 2 te vinden zijn. Ook hier gaat het om aantallen m.v.t. in twee uur.

Input toekomstige situatie			
SPA+MMN	2008	2010	2015
Arbeidsplaatsen SPA	3.220	4110	10.600
Studenten SPA	1500	1500	1500
Bewoners SPA	1937	1937	1937
Bezoekers SPA	-	650	650
Parkeerplaatsen SPA	2166	2783	3400
Arbeidsplaatsen Middenmeer	-	-	25
Bewoners middenmeer	-	300	1300
Parkeerplaatsen Middenmeer	-	180	683

Tabel 1: socio-economische input voor de verschillende scenario's.

	2008		2010				2015			
			Plansituatie met station		Autonome situatie zonder station		Plansituatie met station		Autonome situatie zonder station	
	Vertr	Aank	Vertr	Aank	Vertr	Aank	Vertr	Aank	Vertr	Aank
Zeeburgia	3	1	0	0	0	0	50	110	0	0
TOG	3	1	15	35	0	0	20	40	0	0
SPA	915	500	1550	950	1450	870	2930	1500	2930	1500

Tabel 2: aantallen vertrekken en aankomsten in m.v.t. per scenario (16.00 – 18.00 uur).

3 De uitkomsten van de berekening

3.1 Algemeen

Bij de beoordeling van verkeerscijfers die in deze studie genoemd worden is het handig om de omvang van de intensiteiten en verschillen tussen varianten en/of prognosejaren enigszins “in de vingers” te krijgen. Een verschil van 100 auto's tussen twee varianten of prognosejaren lijkt veel, maar is gering. Alle genoemde getallen hebben betrekking op de avondspitsperiode van een normale werkdag, tussen 16.00 en 18.00 uur. Twee uur dus. Bij 100 m.v.t. verschil is dat nog geen auto per minuut. Een straat met 250 m.v.t. in de avondspits krijgt elke minuut ca 2 auto's te verwerken. Dat is dus een rustige straat. Pas bij ca. 1200 m.v.t. in de avondspits is het zo druk dat de oversteekbaarheid zonder middenheuvel moeilijk wordt, zodat van een drukke straat sprake is. In figuur 2 zijn dat bijvoorbeeld de Middenweg (totaal ca 2150 à 3600 m.v.t.), de Molukkenstraat (totaal ca 1800 m.v.t.) en de Wethouder Frankeweg (totaal ca 1900 m.v.t.).

3.2 De situatie in 2008

De verwachting is dat de situatie in 2008 niet veel afwijkt van de huidige situatie. De belangrijkste effecten voor het autogebruik zal de kilometerheffing zijn. Daar is pas sprake van na 2010. Een andere factor voor het autogebruik is het parkeertarief in Amsterdam. Dat tarief wordt elk jaar hoger en levert een afname van het autogebruik op. De verwachting is dat deze afname weer wordt gecompenseerd door de economische groei die op dit moment plaatsvindt.

In figuur 2 is de uitsnede rond het gebied weergegeven, waarbij per wegvak de verkeersintensiteiten voor 2008 zichtbaar zijn. Deze zijn afgerond op tientallen. Hierbij is gebruikgemaakt van de meest recente verkeerstellingen uit 2006.



Figuur 2: verkeersbelasting rond het plangebied in 2008 (aantal m.v.t. 16.00 – 18.00 uur)

Het SciencePark heeft in 2008 meer arbeidsplaatsen en inwoners dan in 2006. de ritproductie van het SciencePark is voor 2008 aangepast op het niveau dat overeenkomt met de verwachte vulling van het gebied.

Het plangebied Middenmeer Noord bestaat nog uit sportvelden met weinig aankosten en vertrekken in de avondspits op een doordeweekse werkdag.

3.3 De situatie in 2010

Voor 2010 zijn twee situaties berekend. De autonome situatie waarin er geen planontwikkeling plaatsvindt in Middenmeer Noord en ook geen station Watergraafmeer is gerealiseerd. Wel zal het aantal arbeidsplaatsen in SciencePark nog groeien ten opzichte van 2008. In de plansituatie 2010 is er wel een NS-station aanwezig en is TOG met ca. 150 woningen ontwikkeld. Voor de autonome situatie en voor de plansituatie is de autoritproductie van het SciencePark constant gehouden omdat deze is gerelateerd aan het constante aantal beschikbare parkeerplaatsen in het gebied.

3.3.1 De autonome situatie

Figuur 3 toont de verkeersbelasting in de autonome situatie. Om de verschillen met 2008 zichtbaar te maken is 2010 autonoom daarmee vergeleken. Dat is zichtbaar in figuur 4.



Figuur 3: verkeersbelasting rond het plangebied, autonome situatie in 2010 (aantal m.v.t. 16.00 – 18.00 uur)



Figuur 4: verschil verkeersbelasting 2008 en 2010 autonoom

Zichtbaar is dat door de ontwikkeling van plannen rond Middenmeer Noord de verkeersbelasting zal toenemen. Op de Kruislaan vooral door de groei van het SciencePark. Op de Middenweg is daar ook een deel van terug te vinden. Op de

Gooiseweg en de A10 vooral door andere buiten het stadsdeel ontwikkelde plannen (Zuidas, IJburg). De duidelijke afname van verkeer in SciencePark komt door de aanleg van een nieuwe rondweg.

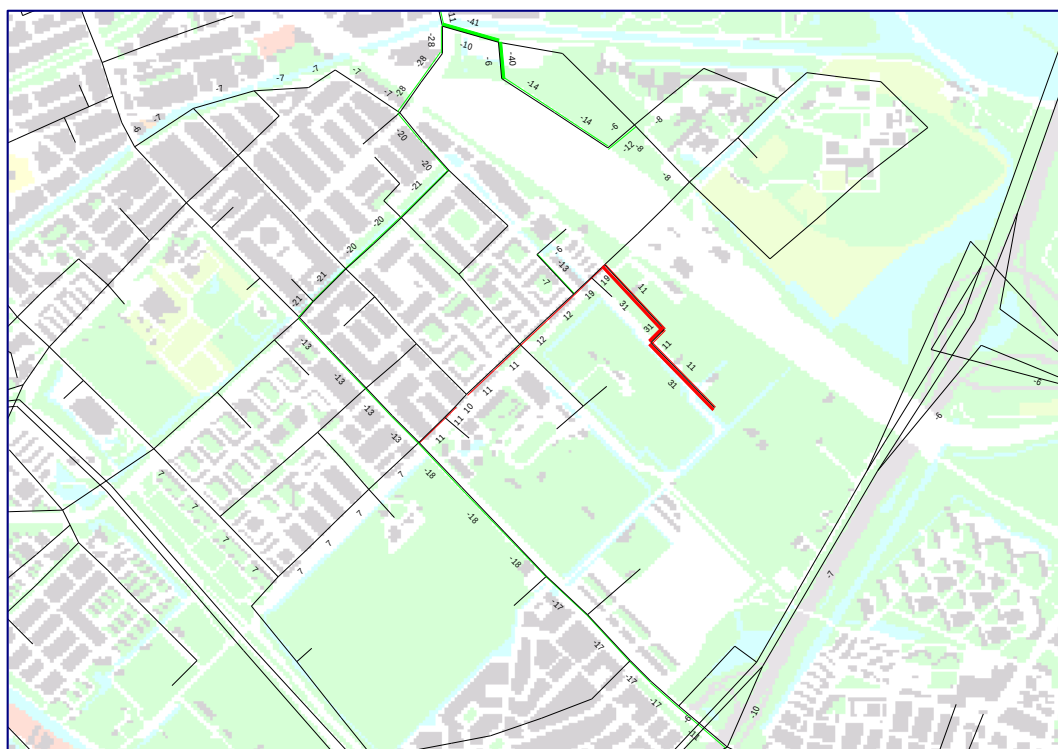
3.3.2 De plansituatie

De plansituatie in 2010 verschilt hoofdzakelijk met de autonome situatie door de aanleg van het station en de ontwikkeling van het TOG-terrein met ca 150 woningen. Dat levert, zoals in tabel 2 te zien is ca 14 vertrekken en 34 aankomsten op. In het berekende model zijn dat er door afronding 11 en 31 geworden (zie figuur 5).



Figuur 5: verkeersbelasting rond het plangebied, plansituatie in 2010 (aantal m.v.t. 16.00 – 18.00 uur)

Het verschil tussen de 2010 autonoom en 2010 plansituatie is zoals gezegd gering en zichtbaar op figuur 6.



Figuur 6: verschil verkeersbelasting 2010 autonoom en 2010 plansituatie (m.v.t. 16.00 – 18.00 uur)

3.4 De situatie in 2015

In 2015 is SciencePark verder ontwikkeld met een maximum aan parkeergelegenheid zodat ook de maximum hoeveelheid verkeer gegenereerd wordt. Ook hier is de autonome situatie zonder station en planontwikkeling in Middenmeer Noord en met planontwikkeling is naast het station ook Zeeburgia en TOG ontwikkeld. In 2015 is de Macgillavrylaan verlengd langs het emplacement en langs de A10 naar een nieuwe aansluiting met de Middenweg.

3.4.1 De autonome situatie

In figuur 7 is te zien wat de verkeersbelasting is van de autonome situatie in 2015.

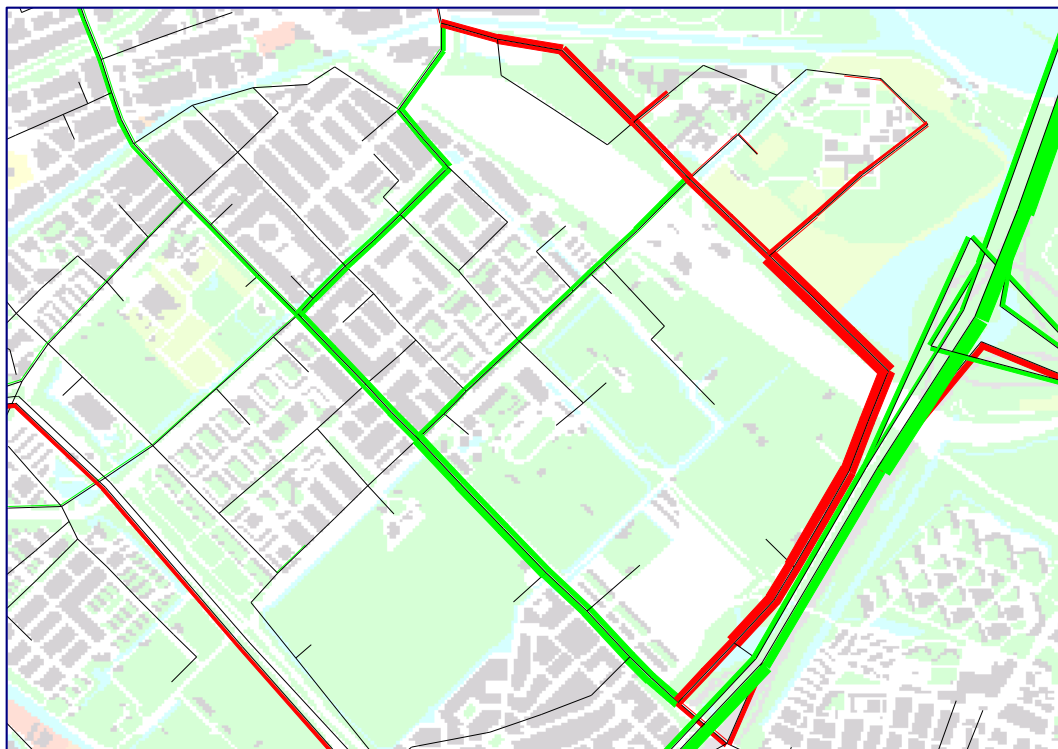


Figuur 7: verkeersbelasting rond het plangebied, autonome situatie in 2015 (aantal m.v.t. 16.00 – 18.00 uur)

Om bovenstaande cijfers te kunnen beoordelen is het verschil uitgerekend tussen de autonome situaties in 2010 en in 2015. Figuur 8 laat zien dat de aanleg van de Verlengde Macgillavrylaan van grote invloed is op de verkeersstromen rond Middenmeer Noord. Verkeer uit de Indische Buurt dat eerst via de Galileiplantsoen - Wethouder Frankeweg – Middenweg naar de A10 rijdt heeft met de Macgillavrylaan een prima alternatief. Hierdoor is een duidelijke verkeersreductie is op die route zichtbaar. Op het oostelijk deel van de Kruislaan rijdt beduidend minder verkeer omdat het verkeer van/naar het SciencePark nu de Verlengde Macgillavrylaan gebruikt. Ook voor het verkeer uit het plangebied Middenmeer Noord is de nieuwe weg een alternatief.

Op de A10 neemt het autoverkeer af tussen 2010 en 2015.

Dit valt samen met een verkeersafname op belangrijke toegangswegen van de stad en is vooral het gevolg van (landelijke) beleidsmaatregelen zoals kilometerheffing en forse verhoging van de parkeertarieven in Amsterdam in die periode.



Figuur 8: verschil verkeersbelasting 2010 autonoom en 2015 autonoom (m.v.t. 16.00 – 18.00 uur)

3.4.2 De plansituatie

In de plansituatie 2015 is het hele gebied van Zeeburgia en TOG ontwikkeld. Er staan in totaal ca 650 woningen en er is een station Watergraafsmeer. Wat dat betekent voor de verkeersbelasting van de omringende wegen is te zien op figuur 9. Om het verschil duidelijk te maken tussen de autonome situatie en de plansituatie in 2015 is een verschillenplotje gemaakt: zie figuur 10.



Figuur 9: verkeersbelasting rond het plangebied, plansituatie in 2015 (aantal m.v.t. 16.00 – 18.00 uur)



Figuur 10: verschil verkeersbelasting 2015 autonoom en 2015 plansituatie (m.v.t. 16.00 – 18.00 uur)

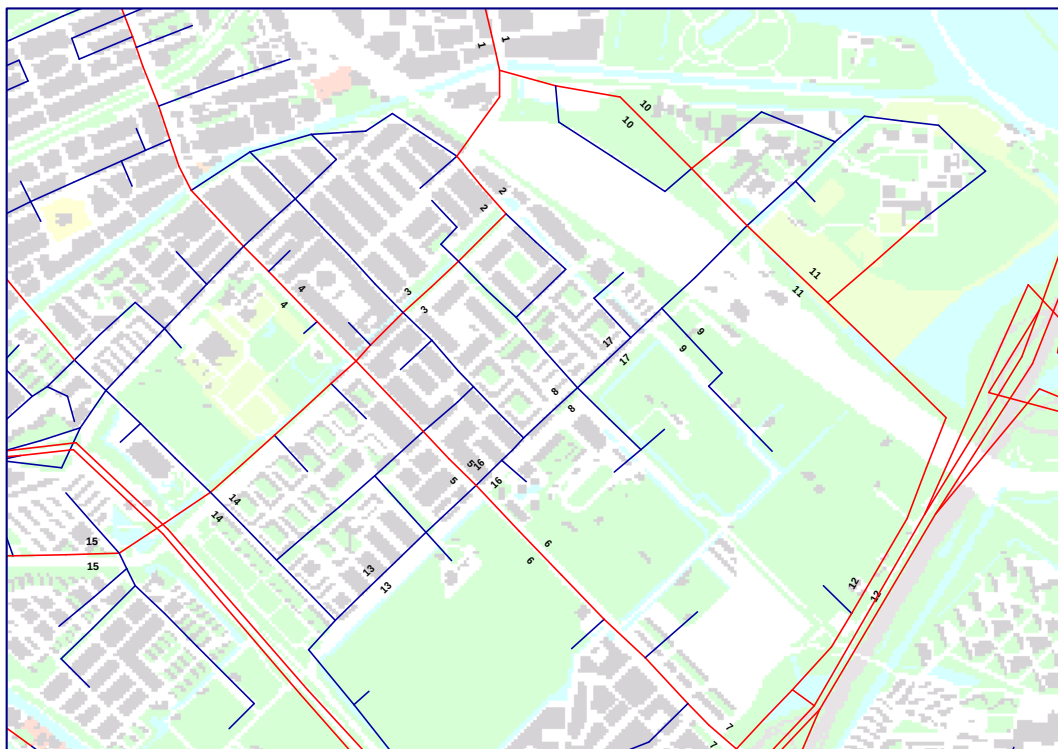
Zichtbaar op de verschillenplot is dat het autoverkeer van de A10 naar het plangebied de voorkeur heeft voor de Verlengde Macgillavrylaan boven de Middenweg en de Kruislaan. Er is wel een toename op de Kruislaan maar die is gering (ca 20 m.v.t. in twee uur).

4 Milieuaspecten

4.1 Algemeen

Om de invloed van de tijd en de plannen op gebied van geluidhinder en luchtkwaliteit in beeld te brengen is een selectie gemaakt van voor het plangebied belangrijke wegvakken. Bovenstaande figuren leiden tot de conclusie dat de invloed ook in het aanliggend stadsdeel Zeeburg merkbaar is. Het betreft de Molukkenstraat ten noorden van de aansluiting op de Macgillavrylaan. De overige belangrijke routes zijn de Kruislaan, de Middenweg, het Galileiplantsoen, de Macgillavrylaan en de Verlengde Macgillavrylaan. Voor deze hoofdwegen rond het plangebied Middenmeer Noord zijn de milieuaspecten (luchtkwaliteit en geluidhinder) berekend. Naast deze wegen zijn ook de verder weggelegen aanrijroutes naar het plangebied in de tabel opgenomen als daar een toename optrad van meer dan 75 m.v.t. per etmaal door het plan.

Op onderstaande kaart is aangegeven welke wegvakken in beschouwing zijn genomen (de wegvakken 1-17).



Figuur 11: in rood wegen meer dan 6000 m.v.t./etmaal in 2015 + nummering voor de tabellen Lucht en GHB

De wegvakken kunnen als volgt worden omschreven:

1. Molukkenstraat (Insulindeweg - Ringvaart)
2. Archimedesweg (Molukkenstraat - Galileiplantsoen)
3. Galileiplantsoen (Archimedesweg - Middenweg)

4. Middenweg (Kamerlingh Onneslaan - Hugo de Vrieslaan)
5. Middenweg (Hugo de Vrieslaan - Kruislaan)
6. Middenweg (Kruislaan - Zaaiersweg)
7. Middenweg (Zaaiersweg - A10)
8. Kruislaan (Linnaeusparkweg - Radioweg)
9. Ontsluiting Middenmeer Noord
10. Macgillavrylaan (Molukkenstraat - Kruislaan)
11. Verlengde Macgillavrylaan langs SciencePark
12. Verlengde Macgillavrylaan langs A10
13. Kruislaan (Maxwellstraat - Middenweg)
14. Maxwellstraat (Kruislaan - Hugo de Vrieslaan)
15. Hugo de Vrieslaan (Maxwellstraat - Julianaplein)
16. Kruislaan (Middenweg - Linnaeusparkweg)
17. Kruislaan (Radioweg - Ontsluiting Middenmeer Noord)

4.2 De tabellen

Onderstaande tabellen bevatten alle gegevens die nodig zijn om berekeningen uit te voeren voor geluidhinder en luchtkwaliteit. De wegvakken staan omschreven en komen overeen met de nummering in figuur 11. Naast gemiddeld daguur, avonduur, gemiddeld nachtuur en etmaalintensiteiten wordt voor de verschillende berekeningen onderscheid gemaakt in soorten verharding en voertuigen. De afkortingen voor voertuigen etc. in de tabellen hebben de volgende betekenis:

Legenda					
Afkortingen	omschrijving	periode	Afkortingen	omschrijving	periode
MVT=MO+LV+VRV	motorvoertuigen	24 uur	MV	middel zwaar vrachtverkeer	24 uur
VRV=MV+ZV	vrachtverkeer	24 uur	MV-GDU	middel zwaar vrachtverkeer	gemiddeld dag uur
			MV-GNU	middel zwaar vrachtverkeer	gemiddeld nacht uur
			MV-GAU	middel zwaar vrachtverkeer	gemiddeld avond uur
MO	motoren	24 uur	ZV	zwaar vrachtverkeer	24 uur
MO-GDU	motoren	gemiddeld dag uur	ZV-GDU	zwaar vrachtverkeer	gemiddeld dag uur
MO-GNU	motoren	gemiddeld nacht uur	ZV-GNU	zwaar vrachtverkeer	gemiddeld nacht uur
MO-GAU	motoren	gemiddeld avond uur	ZV-GAU	zwaar vrachtverkeer	gemiddeld avond uur
LV	licht verkeer	24 uur	dab	dicht asfaltbeton	
LV-GDU	licht verkeer	gemiddeld dag uur	dad	dunne geluidsreducerend asfaltdeklaag	
LV-GNU	licht verkeer	gemiddeld nacht uur	sma	steen mastiek asfalt	
LV-GAU	licht verkeer	gemiddeld avond uur	zoab	zeer open asfaltbeton	

Hieronder staan de tabellen waarbij onderscheid gemaakt wordt tussen **werkdag**gemiddelde en **weekdag**gemiddelde.

Jaar		werkdaggemiddelde						werkdaggemiddelde						werkdaggemiddelde							
SciencePark Middenmeer Noord 2008		Gemiddeld daguur t.b.v. geluidberekeningen:						Gemiddeld avonduur t.b.v. geluidberekeningen:						Gemiddeld nachtuur t.b.v. geluidberekeningen:							
nr	Omschrijving	MO	LV	MV	ZV	bus	tram	MO	LV	MV	ZV	bus	tram	MO	LV	MV	ZV	bus	tram	Wegdektype	Max.snelheid
1	Molukkenstraat (Insulindeweg - Ringvaart)	8	714	23	7	14	0	4	442	2	0	6	0	1	136	4	1	4	0	dab	50
2	Archimedesweg (Molukkenstraat - Galileiplantsoen)	6	534	17	5	8	0	3	331	1	0	4	0	1	101	3	1	3	0	dab	50
3	Galileiplantsoen (Archimedesweg - Middenweg)	7	630	21	6	8	0	4	391	2	0	4	0	1	120	4	1	3	0	dab	50
4	Middenweg (Kamerlingh Onneslaan - Hugo de Vrieslaan)	10	865	30	13	9	13	5	536	2	1	4	5	1	164	7	2	4	2	dab	50
5	Middenweg (Hugo de Vrieslaan - Kruislaan)	11	1023	35	16	24	13	6	634	3	1	11	5	1	194	8	3	9	2	dab	50
6	Middenweg (Kruislaan - Zaaiersweg)	14	1318	45	20	14	13	7	817	4	1	6	5	2	250	10	4	6	2	dab	50
7	Middenweg (Zaaiersweg - A10)	16	1457	50	22	14	13	8	904	4	1	6	5	2	277	11	4	6	2	dab	50
8	Kruislaan (Linnaeusparkweg - Radioweg)	4	319	10	3	6	0	1	166	0	0	3	0	0	52	2	0	2	0	sma	50
9	Ontsluiting Middenmeer Noord	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	onbekend	onbekend
10	Macgillavrylaan (Molukkenstraat - Kruislaan)	3	298	10	3	6	0	2	185	1	0	3	0	0	57	2	1	2	0	dab	50
11	Verlengde Macgillavrylaan langs SciencePark	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	onbekend	onbekend
12	Verlengde Macgillavrylaan langs A10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	onbekend	onbekend
13	Kruislaan (Maxwellstraat - Middenweg)	3	257	8	3	6	10	1	159	1	0	3	4	0	49	2	0	2	2	dab	50
14	Maxwellstraat (Kruislaan - Hugo de Vrieslaan)	3	302	10	3	6	0	2	187	1	0	3	0	0	57	2	1	3	0	dab	50
15	Hugo de Vrieslaan (Maxwellstraat - Julianaplein)	8	704	23	7	42	0	4	437	2	0	19	0	1	134	4	1	15	0	dab	50
16	Kruislaan (Middenweg - Linnaeusparkweg)	4	383	12	4	6	0	2	199	0	0	3	0	0	63	2	1	2	0	sma	50
17	Kruislaan (Radioweg - Ontsluiting Middenmeer Noord)	3	265	9	3	6	0	1	138	0	0	3	0	0	43	1	0	2	0	sma	50

Jaar		weekgemiddelde					weekgemiddelde					weekgemiddelde					gemiddelde weekdag incl. bus												
SciencePark Middenmeer Noord 2008		Gemiddeld daguur t.b.v. geluidberekeningen:					Gemiddeld avonduur t.b.v. geluidberekeningen:					Gemiddeld nachtuur t.b.v. geluidberekeningen:					Etmalaal gemiddelden t.b.v. de berekening luchtkwaliteit:												
nr	Omschrijving	MO	LV	MV	ZV	bus	tram	MO	LV	MV	ZV	bus	tram	MO	LV	MV	ZV	bus	tram	MVT	VRV	%VRV	MV	%MV	ZV	%ZV	bus	%Bus	
1	Molukkenstraat (Insulindeweg - Ringvaart)	7	617	17	6	13	0	4	407	1	0	6	0	1	150	3	1	4	0	10900	525	4.8%	235	2.2%	75	0.7%	210	1.9%	
2	Archimedesweg (Molukkenstraat - Galileiplantsoen)	5	462	13	4	8	0	3	305	1	0	3	0	1	112	2	1	2	0	8100	355	4.4%	175	2.2%	55	0.7%	125	1.5%	
3	Galileiplantsoen (Archimedesweg - Middenweg)	6	545	15	5	8	0	3	360	1	0	3	0	1	133	3	1	2	0	9550	400	4.2%	210	2.2%	65	0.7%	125	1.3%	
4	Middenweg (Kamerlingh Onneslaan - Hugo de Vrieslaan)	9	748	22	10	9	12	5	494	2	0	4	5	1	182	5	2	4	2	13150	600	4.6%	305	2.3%	140	1.1%	150	1.2%	
5	Middenweg (Hugo de Vrieslaan - Kruislaan)	10	885	26	12	22	12	6	584	2	1	10	5	1	215	5	2	8	2	15750	905	5.7%	360	2.3%	170	1.1%	375	2.4%	
6	Middenweg (Kruislaan - Zaaierweg)	13	1140	33	16	13	12	7	752	2	1	6	5	2	277	7	3	5	2	20050	900	4.5%	465	2.3%	215	1.1%	220	1.1%	
7	Middenweg (Zaaierweg - A10)	15	1260	37	18	13	12	8	832	3	1	6	5	2	306	8	3	5	2	22150	970	4.4%	515	2.3%	240	1.1%	220	1.0%	
8	Kruislaan (Linnaeusparkweg - Radioweg)	3	276	8	2	5	0	1	153	0	0	2	0	0	58	1	0	2	0	4650	225	4.8%	100	2.2%	35	0.7%	90	1.9%	
9	Ontsluiting Middenmeer Noord	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	nvt	0	nvt	0	nvt	0	nvt	0	0.0%
10	Macgillavrylaan (Molukkenstraat - Kruislaan)	3	258	7	2	5	0	2	170	0	0	2	0	0	63	1	0	2	0	4550	220	4.8%	100	2.2%	30	0.7%	90	2.0%	
11	Verlengde Macgillavrylaan langs SciencePark	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	nvt	0	nvt	0	nvt	0	nvt	0	0.0%
12	Verlengde Macgillavrylaan langs A10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	nvt	0	nvt	0	nvt	0	nvt	0	0.0%
13	Kruislaan (Maxwellstraat - Middenweg)	3	222	6	2	5	9	1	147	0	0	2	4	0	54	1	0	2	1	3950	200	5.1%	85	2.2%	25	0.7%	90	2.3%	
14	Maxwellstraat (Kruislaan - Hugo de Vrieslaan)	3	262	7	2	6	0	2	173	1	0	3	0	0	64	1	0	3	0	4650	240	5.2%	100	2.2%	30	0.7%	110	2.3%	
15	Hugo de Vrieslaan (Maxwellstraat - Julianaplein)	7	609	17	6	39	0	4	402	1	0	18	0	1	148	3	1	14	0	11200	960	8.6%	230	2.1%	75	0.7%	655	5.9%	
16	Kruislaan (Middenweg - Linnaeusparkweg)	4	332	9	3	5	0	2	183	0	0	2	0	0	69	1	0	2	0	5600	250	4.5%	120	2.2%	40	0.7%	90	1.6%	
17	Kruislaan (Radioweg - Ontsluiting Middenmeer Noord)	3	229	6	2	5	0	1	123	0	0	2	0	0	48	1	0	2	0	3900	200	5.2%	85	2.2%	25	0.7%	90	2.3%	

Jaar		werkdaggemiddelde						werkdaggemiddelde						werkdaggemiddelde							
SciencePark Middenmeer Noord 2010 Autonoom		Gemiddeld daguur t.b.v. geluidberekeningen:						Gemiddeld avonduur t.b.v. geluidberekeningen:						Gemiddeld nachtuur t.b.v. geluidberekeningen:							
nr	Omschrijving	MO	LV	MV	ZV	bus	tram	MO	LV	MV	ZV	bus	tram	MO	LV	MV	ZV	bus	tram	Wegdektype	Max.snelheid
1	Molukkenstraat (Insulindeweg - Ringvaart)	10	948	31	9	14	0	5	588	2	0	6	0	1	180	6	2	4	0	dab	50
2	Archimedesweg (Molukkenstraat - Galileiplantsoen)	8	760	25	7	8	0	4	471	2	0	4	0	1	144	5	1	3	0	dab	50
3	Galileiplantsoen (Archimedesweg - Middenweg)	9	848	28	8	8	0	5	526	2	0	4	0	1	161	5	2	3	0	dab	50
4	Middenweg (Kamerlingh Onneslaan - Hugo de Vrieslaan)	11	972	33	15	9	13	5	602	3	1	4	5	1	185	7	3	4	2	dab	50
5	Middenweg (Kruislaan - Zaaierweg)	15	1347	46	20	24	13	8	835	4	1	11	5	2	256	10	4	9	2	dab	50
6	Middenweg (Kruislaan - Zaaierweg)	20	1819	62	28	14	13	10	1128	5	1	6	5	2	346	14	5	6	2	dab	50
7	Middenweg (Zaaierweg - A10)	21	1945	67	30	14	13	11	1206	5	1	6	5	2	370	15	5	6	2	dab	50
8	Kruislaan (Linnaeusparkweg - Radioweg)	5	481	16	5	6	0	2	250	1	0	3	0	0	79	2	1	2	0	sma	50
9	Ontsluiting Middenmeer Noord	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	onbekend	onbekend
10	Macgillavrylaan (Molukkenstraat - Kruislaan)	4	392	13	4	6	0	2	243	1	0	3	0	0	74	2	1	2	0	dab	50
11	Verlengde Macgillavrylaan langs SciencePark	5	414	14	4	0	0	2	256	1	0	0	0	0	79	3	1	0	0	onbekend	onbekend
12	Verlengde Macgillavrylaan langs A10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	onbekend	onbekend
13	Kruislaan (Maxwellstraat - Middenweg)	3	266	9	3	6	10	1	165	1	0	3	4	0	51	2	1	2	2	dab	50
14	Maxwellstraat (Kruislaan - Hugo de Vrieslaan)	3	305	10	3	6	0	2	189	1	0	3	0	0	58	2	1	3	0	dab	50
15	Hugo de Vrieslaan (Maxwellstraat - Julianaplein)	8	732	24	7	42	0	4	454	2	0	19	0	1	139	4	1	15	0	dab	50
16	Kruislaan (Middenweg - Linnaeusparkweg)	6	551	18	5	6	0	3	286	1	0	3	0	1	90	3	1	2	0	sma	50
17	Kruislaan (Radioweg - Ontsluiting Middenmeer Noord)	5	426	14	4	6	0	2	221	0	0	3	0	0	70	2	1	2	0	sma	50

Jaar		werkdaggemiddelde						werkdaggemiddelde						werkdaggemiddelde							
SciencePark Middenmeer Noord 2010 Plansituatie		Gemiddeld daguur t.b.v. geluidberekeningen:						Gemiddeld avonduur t.b.v. geluidberekeningen:						Gemiddeld nachtuur t.b.v. geluidberekeningen:							
nr	Omschrijving	MO	LV	MV	ZV	bus	tram	MO	LV	MV	ZV	bus	tram	MO	LV	MV	ZV	bus	tram	Wegdektype	Max.snelheid
1	Molukkenstraat (Insulindeweg - Ringvaart)	10	942	31	9	14	0	5	584	2	0	6	0	1	179	6	2	4	0	dab	50
2	Archimedesweg (Molukkenstraat - Galileiplantsoen)	8	751	25	7	8	0	4	466	2	0	4	0	1	143	5	1	3	0	dab	50
3	Galileiplantsoen (Archimedesweg - Middenweg)	9	839	27	8	8	0	5	520	2	0	4	0	1	159	5	2	3	0	dab	50
4	Middenweg (Kamerlingh Onneslaan - Hugo de Vrieslaan)	11	971	33	15	9	13	5	602	3	1	4	5	1	184	7	3	4	2	dab	50
5	Middenweg (Hugo de Vrieslaan - Kruislaan)	15	1341	46	20	24	13	7	831	4	1	11	5	2	255	10	4	9	2	dab	50
6	Middenweg (Kruislaan - Zaaierweg)	20	1812	62	28	14	13	10	1123	5	1	6	5	2	344	14	5	6	2	dab	50
7	Middenweg (Zaaierweg - A10)	21	1938	66	29	14	13	11	1202	5	1	6	5	2	368	15	5	6	2	dab	50
8	Kruislaan (Linnaeusparkweg - Radioweg)	5	484	16	5	6	0	2	251	1	0	3	0	0	79	2	1	2	0	sma	50
9	Ontsluiting Middenmeer Noord	0	17	1	0	0	0	0	9	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	onbekend	onbekend
10	Macgillavrylaan (Molukkenstraat - Kruislaan)	4	389	13	4	6	0	2	241	1	0	3	0	0	74	2	1	2	0	dab	50
11	Verlengde Macgillavrylaan langs SciencePark	5	414	14	4	0	0	2	256	1	0	0	0	0	79	3	1	0	0	onbekend	onbekend
12	Verlengde Macgillavrylaan langs A10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	onbekend	onbekend
13	Kruislaan (Maxwellstraat - Middenweg)	3	269	9	3	6	10	1	167	1	0	3	4	0	51	2	1	2	2	dab	50
14	Maxwellstraat (Kruislaan - Hugo de Vrieslaan)	3	308	10	3	6	0	2	191	1	0	3	0	0	59	2	1	3	0	dab	50
15	Hugo de Vrieslaan (Maxwellstraat - Julianaplein)	8	733	24	7	42	0	4	454	2	0	19	0	1	139	4	1	15	0	dab	50
16	Kruislaan (Middenweg - Linnaeusparkweg)	6	554	18	5	6	0	3	288	1	0	3	0	1	91	3	1	2	0	sma	50
17	Kruislaan (Radioweg - Ontsluiting Middenmeer Noord)	5	429	14	4	6	0	2	223	0	0	3	0	0	70	2	1	2	0	sma	50

Jaar		weekgemiddelde						weekgemiddelde						weekgemiddelde						gemiddelde weekdag incl.bus									
SciencePark Middenmeer Noord 2010 Autonoom		Gemiddeld daguur t.b.v. geluidberekeningen:						Gemiddeld avonduur t.b.v. geluidberekeningen:						Gemiddeld nachtuur t.b.v. geluidberekeningen:						Emaai gemiddelden t.b.v. de berekening luchtkwaliteit:									
nr	Omschrijving	MO	LV	MV	ZV	bus	tram	MO	LV	MV	ZV	bus	tram	MO	LV	MV	ZV	bus	tram	MVT	VRV	%VRV	MV	%MV	ZV	%ZV	bus	%bus	
1	Molukkenstraat (Insulindeweg - Ringvaart)	10	820	23	7	13	0	5	541	2	0	6	0	1	199	4	1	4	0	14400	625	4.3%	310	2.2%	100	0.7%	210	1.5%	
2	Archimedesweg (Molukkenstraat - Galileiplantsoen)	8	657	18	6	8	0	4	434	1	0	3	0	1	160	3	1	2	0	11500	455	4.0%	250	2.2%	80	0.7%	125	1.1%	
3	Galileiplantsoen (Archimedesweg - Middenweg)	9	733	20	7	8	0	5	484	1	0	3	0	1	178	4	1	2	0	12800	490	3.8%	280	2.2%	90	0.7%	125	1.0%	
4	Middenweg (Kamerlingh Onneslaan - Hugo de Vrieslaan)	10	840	25	12	9	12	5	555	2	1	4	5	1	204	5	2	4	2	14750	655	4.4%	345	2.3%	160	1.1%	150	1.0%	
5	Middenweg (Hugo de Vrieslaan - Kruislaan)	14	1165	34	16	22	12	7	769	2	1	10	5	2	283	7	3	8	2	20650	1070	5.2%	475	2.3%	220	1.1%	375	1.8%	
6	Middenweg (Kruislaan - Zaaierweg)	19	1573	46	22	13	12	10	1038	3	1	6	5	2	383	10	4	5	2	27600	1160	4.2%	640	2.3%	300	1.1%	220	0.8%	
7	Middenweg (Zaaierweg - A10)	20	1683	49	24	13	12	11	1111	4	1	6	5	3	409	10	4	5	2	29500	1225	4.2%	685	2.3%	320	1.1%	220	0.7%	
8	Kruislaan (Linnaeusparkweg - Radioweg)	5	416	12	4	5	0	2	230	0	0	2	0	1	87	2	1	2	0	7000	290	4.2%	155	2.2%	50	0.7%	90	1.3%	
9	Ontsluiting Middenmeer Noord	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	nvt	0	nvt	0	nvt	0	0.0%	0	0.0%
10	Macgillavrylaan (Molukkenstraat - Kruislaan)	4	339	9	3	5	0	2	224	1	0	2	0	1	82	2	1	2	0	5950	260	4.4%	130	2.2%	40	0.7%	90	1.5%	
11	Verlengde Macgillavrylaan langs SciencePark	4	358	10	3	0	0	2	236	1	0	0	0	1	87	2	1	0	0	6200	180	2.9%	135	2.2%	45	0.7%	0	0.0%	
12	Verlengde Macgillavrylaan langs A10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	nvt	0	nvt	0	nvt	0	0.0%	0	0.0%
13	Kruislaan (Maxwellstraat - Middenweg)	3	230	6	2	5	9	1	152	0	0	2	4	0	56	1	0	2	1	4050	205	5.0%	90	2.2%	30	0.7%	90	2.2%	
14	Maxwellstraat (Kruislaan - Hugo de Vrieslaan)	3	264	7	2	6	0	2	174	1	0	3	0	0	64	1	0	3	0	4650	240	5.2%	100	2.2%	35	0.7%	110	2.3%	
15	Hugo de Vrieslaan (Maxwellstraat - Julianaplein)	7	633	18	6	39	0	4	418	1	0	18	0	1	154	3	1	14	0	11600	975	8.4%	240	2.1%	80	0.7%	655	5.6%	
16	Kruislaan (Middenweg - Linnaeusparkweg)	6	477	13	4	5	0	3	263	0	0	2	0	1	100	2	1	2	0	8000	320	4.0%	175	2.2%	55	0.7%	90	1.1%	
17	Kruislaan (Radioweg - Ontsluiting Middenmeer Noord)	4	368	10	3	5	0	2	203	0	0	2	0	0	77	1	0	2	0	6200	270	4.3%	135	2.2%	45	0.7%	90	1.4%	

Jaar		weekgemiddelde						weekgemiddelde						weekgemiddelde						gemiddelde weekdag incl.bus									
		Gemiddeld daguur t.b.v. geluidberekeningen:						Gemiddeld avonduur t.b.v. geluidberekeningen:						Gemiddeld nachtuur t.b.v. geluidberekeningen:						Etmal gemiddelden t.b.v. de berekening luchtkwaliteit:									
nr	Omschrijving	MO	LV	MV	ZV	bus	tram	MO	LV	MV	ZV	bus	tram	MO	LV	MV	ZV	bus	tram	MVT	VRFV	%VRFV	MV	%MV	ZV	%ZV	bus	%bus	
1	Molukkenstraat (Insulindeweg - Ringvaart)	10	814	23	7	13	0	5	538	2	0	6	0	1	198	4	1	4	0	14300	625	4.4%	310	2.2%	100	0.7%	210	1.5%	
2	Archimedesweg (Molukkenstraat - Galileiplantsoen)	8	650	18	6	8	0	4	429	1	0	3	0	1	158	3	1	2	0	11350	450	4.0%	250	2.2%	80	0.7%	125	1.1%	
3	Galileiplantsoen (Archimedesweg - Middenweg)	9	725	20	7	8	0	5	479	1	0	3	0	1	176	4	1	2	0	12650	490	3.9%	275	2.2%	90	0.7%	125	1.0%	
4	Middenweg (Kamerlingh Onneslaan - Hugo de Vrieslaan)	10	840	25	12	9	12	5	554	2	1	4	5	1	204	5	2	4	2	14750	655	4.4%	340	2.3%	160	1.1%	150	1.0%	
5	Middenweg (Hugo de Vrieslaan - Kruislaan)	14	1160	34	16	22	12	7	765	2	1	10	5	2	282	7	3	8	2	20550	1070	5.2%	475	2.3%	220	1.1%	375	1.8%	
6	Middenweg (Kruislaan - Zaaierweg)	19	1567	46	22	13	12	10	1034	3	1	6	5	2	381	10	4	5	2	27500	1155	4.2%	640	2.3%	295	1.1%	220	0.8%	
7	Middenweg (Zaaierweg - A10)	20	1676	49	24	13	12	11	1106	3	1	6	5	3	408	10	4	5	2	29400	1220	4.2%	685	2.3%	320	1.1%	220	0.7%	
8	Kruislaan (Linnaeusparkweg - Radioweg)	5	418	12	4	5	0	2	231	0	0	2	0	1	87	2	1	2	0	7000	295	4.2%	155	2.2%	50	0.7%	90	1.3%	
9	Ontsluiting Middenmeer Noord	0	14	0	0	0	0	0	8	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	250	5	2.9%	5	2.2%	0	0.7%	0	0.0%	
10	Macgillavrylaan (Molukkenstraat - Kruislaan)	4	336	9	3	5	0	2	222	1	0	2	0	1	82	2	1	2	0	5900	260	4.4%	130	2.2%	40	0.7%	90	1.5%	
11	Verlengde Macgillavrylaan langs SciencePark	4	358	10	3	0	0	2	236	1	0	0	0	1	87	2	1	0	0	6200	180	2.9%	135	2.2%	45	0.7%	0	0.0%	
12	Verlengde Macgillavrylaan langs A10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	nvt	0	nvt	0	nvt	0	0.0%	0	0.0%
13	Kruislaan (Maxwellstraat - Middenweg)	3	232	6	2	5	9	1	153	0	0	2	4	0	57	1	0	2	1	4100	205	5.0%	90	2.2%	30	0.7%	80	2.2%	
14	Maxwellstraat (Kruislaan - Hugo de Vrieslaan)	3	266	7	2	6	0	2	176	1	0	3	0	0	65	1	0	3	0	4700	240	5.1%	100	2.2%	35	0.7%	110	2.3%	
15	Hugo de Vrieslaan (Maxwellstraat - Julianaplein)	7	634	18	6	39	0	4	418	1	0	18	0	1	154	3	1	14	0	11600	975	8.4%	240	2.1%	80	0.7%	655	5.6%	
16	Kruislaan (Middenweg - Linnaeusparkweg)	6	479	13	4	5	0	3	265	0	0	2	0	1	100	2	1	2	0	8050	320	4.0%	175	2.2%	55	0.7%	90	1.1%	
17	Kruislaan (Radioweg - Ontsluiting Middenmeer Noord)	4	371	10	3	5	0	2	205	0	0	2	0	1	78	1	0	2	0	6250	270	4.3%	135	2.2%	45	0.7%	90	1.4%	

Jaar		werkdaggemiddelde						werkdaggemiddelde						werkdaggemiddelde						
SciencePark Middenmeer Noord 2015 Autonoom		Gemiddeld daguur t.b.v. geluidberekeningen:						Gemiddeld avonduur t.b.v. geluidberekeningen:						Gemiddeld nachtuur t.b.v. geluidberekeningen:						
nr	Omschrijving	MO	LV	MV	ZV	bus	tram	MO	LV	MV	ZV	bus	tram	MO	LV	MV	ZV	bus	tram	Wegdektype
1	Molukkenstraat (Insulindeweg - Ringvaart)	11	1029	34	10	14	0	6	638	3	0	6	0	1	196	6	2	4	0	dab
2	Archimedesweg (Molukkenstraat - Galileiplantsoen)	4	397	13	4	8	0	2	246	1	0	4	0	0	75	2	1	3	0	dab
3	Galileiplantsoen (Archimedesweg - Middenweg)	5	483	16	5	8	0	3	299	1	0	4	0	1	92	3	1	3	0	dab
4	Middenweg (Kamerlingh Onneslaan - Hugo de Vrieslaan)	9	796	27	12	9	13	4	494	2	1	4	5	1	151	6	2	4	2	dab
5	Middenweg (Hugo de Vrieslaan - Kruislaan)	9	817	28	12	24	13	5	506	2	1	11	5	1	155	6	2	9	2	dab
6	Middenweg (Kruislaan - Zaaierweg)	11	955	33	15	14	13	5	592	3	1	6	5	1	181	7	3	6	2	dab
7	Middenweg (Zaaierweg - A10)	12	1091	37	17	14	13	6	676	3	1	6	5	1	207	8	3	6	2	dab
8	Kruislaan (Linnaeusparkweg - Radioweg)	1	110	4	1	6	0	1	57	0	0	3	0	0	18	1	0	2	0	sma
9	Ontsluiting Middenmeer Noord	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	onbekend
10	Macgillavrylaan (Molukkenstraat - Kruislaan)	10	899	29	9	6	0	5	558	2	0	3	0	1	171	6	2	2	0	dab
11	Verlengde Macgillavrylaan langs SciencePark	10	921	30	9	0	0	5	571	2	0	0	0	1	175	6	2	0	0	onbekend
12	Verlengde Macgillavrylaan langs A10	14	1245	43	19	0	0	7	772	3	1	0	0	1	237	10	3	0	0	onbekend
13	Kruislaan (Maxwellstraat - Middenweg)	2	222	7	2	6	10	1	138	1	0	3	4	0	42	1	0	2	2	dab
14	Maxwellstraat (Kruislaan - Hugo de Vrieslaan)	3	294	10	3	6	0	2	182	1	0	3	0	0	56	2	1	3	0	dab
15	Hugo de Vrieslaan (Maxwellstraat - Julianaplein)	8	686	22	7	42	0	4	425	2	0	19	0	1	130	4	1	15	0	dab
16	Kruislaan (Middenweg - Linnaeusparkweg)	2	174	6	2	6	0	1	99	0	0	3	0	0	28	1	0	2	0	sma
17	Kruislaan (Radioweg - Ontsluiting Middenmeer Noord)	1	56	2	1	6	0	0	29	0	0	3	0	0	9	0	0	2	0	sma

Jaar		weekgemiddelde						weekgemiddelde						weekgemiddelde						gemiddelde weekdag incl. bus									
SciencePark Middenmeer Noord 2015 Autonoom		Gemiddeld daguur t.b.v. geluidberekeningen:						Gemiddeld avonduur t.b.v. geluidberekeningen:						Gemiddeld nacht uur t.b.v. geluidberekeningen:						Etmal gemiddelden t.b.v. de berekening luchtkwaliteit:									
nr	Omschrijving	MO	LV	MV	ZV	bus	tram	MO	LV	MV	ZV	bus	tram	MO	LV	MV	ZV	bus	tram	MVT	VRV	% VRV	MV	% MV	ZV	% ZV	bus	% Bus	
1	Molukkenstraat (Insulindeweg - Ringvaart)	11	890	25	8	13	0	6	588	2	0	6	0	1	216	4	1	4	0	15600	660	4.2%	340	2.2%	110	0.7%	210	1.4%	
2	Archimedesweg (Molukkenstraat - Galileiplantsoen)	4	343	10	3	8	0	2	227	1	0	3	0	1	83	2	1	2	0	6050	295	4.9%	130	2.2%	40	0.7%	125	2.0%	
3	Galileiplantsoen (Archimedesweg - Middenweg)	5	418	12	4	8	0	3	276	1	0	3	0	1	102	2	1	2	0	7350	335	4.5%	160	2.2%	50	0.7%	125	1.7%	
4	Middenweg (Kamerlingh Onneslaan - Hugo de Vrieslaan)	8	688	20	10	9	12	4	454	1	0	4	5	1	167	4	2	4	2	12150	565	4.6%	280	2.3%	130	1.1%	150	1.3%	
5	Middenweg (Hugo de Vrieslaan - Kruislaan)	8	706	21	10	22	12	5	466	1	0	10	5	1	172	4	2	8	2	12650	800	6.3%	290	2.3%	135	1.1%	375	3.0%	
6	Middenweg (Kruislaan - Zaaierweg)	10	826	24	12	13	12	5	545	2	1	6	5	1	201	5	2	5	2	14600	715	4.9%	335	2.3%	155	1.1%	220	1.5%	
7	Middenweg (Zaaierweg - A10)	11	944	28	13	13	12	6	623	2	1	6	5	1	229	6	2	5	2	16650	785	4.7%	385	2.3%	180	1.1%	220	1.3%	
8	Kruislaan (Linnaeusparkweg - Radioweg)	1	95	3	1	5	0	1	53	0	0	2	0	0	20	0	0	2	0	1650	135	8.1%	35	2.1%	10	0.7%	90	5.4%	
9	Ontsluiting Middenmeer Noord	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	nvt	0	nvt	0	nvt	0	0.0%	0	0.0%
10	Macgilavrylaan (Molukkenstraat - Kruislaan)	9	778	22	7	5	0	5	513	2	0	2	0	1	189	4	1	2	0	13550	480	3.6%	295	2.2%	95	0.7%	90	0.7%	
11	Verlengde Macgilavrylaan langs SciencePark	9	796	22	7	0	0	5	526	2	0	0	0	1	194	4	1	0	0	13750	400	2.9%	305	2.2%	100	0.7%	0	0.0%	
12	Verlengde Macgilavrylaan langs A10	13	1077	31	15	0	0	7	711	2	1	0	0	2	262	7	3	0	0	18750	645	3.4%	440	2.3%	205	1.1%	0	0.0%	
13	Kruislaan (Maxwellstraat - Middenweg)	2	192	5	2	5	9	1	127	0	0	2	4	0	47	1	0	2	1	3400	185	5.5%	75	2.1%	25	0.7%	90	2.6%	
14	Maxwellstraat (Kruislaan - Hugo de Vrieslaan)	3	254	7	2	6	0	2	168	0	0	3	0	0	62	1	0	3	0	4500	235	5.2%	95	2.2%	30	0.7%	110	2.4%	
15	Hugo de Vrieslaan (Maxwellstraat - Julianaplein)	7	593	17	5	39	0	4	392	1	0	18	0	1	144	3	1	14	0	10900	955	8.7%	225	2.1%	75	0.7%	655	6.0%	
16	Kruislaan (Middenweg - Linnaeusparkweg)	2	151	4	1	5	0	1	83	0	0	2	0	0	31	1	0	2	0	2600	160	6.3%	55	2.1%	20	0.7%	90	3.5%	
17	Kruislaan (Radioweg - Ontsluiting Middenmeer Noord)	1	48	1	0	5	0	0	27	0	0	2	0	0	10	0	0	2	0	900	115	12.6%	20	2.0%	5	0.6%	90	10.0%	

Jaar		weekgemiddelde						weekgemiddelde						weekgemiddelde						gemiddelde weekdag incl. bus									
SciencePark Middenmeer Noord 2015 Plansituatie		Gemiddeld daguur t.b.v. geluidberekeningen:						Gemiddeld avonduur t.b.v. geluidberekeningen:						Gemiddeld nacht uur t.b.v. geluidberekeningen:						Etmal gemiddelden t.b.v. de berekening luchtkwaliteit:									
nr	Omschrijving	MO	LV	MV	ZV	bus	tram	MO	LV	MV	ZV	bus	tram	MO	LV	MV	ZV	bus	tram	MVT	VRV	% VRV	MV	% MV	ZV	% ZV	bus	% bus	
1	Molukkenstraat (Insulindeweg - Ringvaart)	11	897	25	8	13	0	6	592	2	0	6	0	1	218	4	1	4	0	15700	665	4.2%	340	2.2%	110	0.7%	210	1.3%	
2	Archimedesweg (Molukkenstraat - Galileiplantsoen)	4	342	10	3	8	0	2	226	1	0	3	0	1	83	2	1	2	0	6050	295	4.9%	130	2.2%	40	0.7%	125	2.0%	
3	Galileiplantsoen (Archimedesweg - Middenweg)	5	417	12	4	8	0	3	275	1	0	3	0	1	101	2	1	2	0	7350	335	4.5%	160	2.2%	50	0.7%	125	1.7%	
4	Middenweg (Kamerlingh Onneslaan - Hugo de Vrieslaan)	8	688	20	10	9	12	4	454	1	0	4	5	1	167	4	2	4	2	12100	565	4.6%	280	2.3%	130	1.1%	150	1.3%	
5	Middenweg (Hugo de Vrieslaan - Kruislaan)	8	706	21	10	22	12	5	466	1	0	10	5	1	172	4	2	8	2	12650	795	6.3%	290	2.3%	135	1.1%	375	3.0%	
6	Middenweg (Kruislaan - Zaaierweg)	10	822	24	12	13	12	5	542	2	1	6	5	1	200	5	2	5	2	14500	710	4.9%	335	2.3%	155	1.1%	220	1.5%	
7	Middenweg (Zaaierweg - A10)	11	938	27	13	13	12	6	619	2	1	6	5	1	228	6	2	5	2	16550	780	4.7%	385	2.3%	180	1.1%	220	1.3%	
8	Kruislaan (Linnaeusparkweg - Radioweg)	1	100	3	1	5	0	1	55	0	0	2	0	0	21	0	0	2	0	1750	140	7.9%	35	2.1%	10	0.7%	90	5.1%	
9	Ontsluiting Middenmeer Noord	1	53	1	0	0	0	0	29	0	0	0	0	0	11	0	0	0	0	900	25	2.9%	20	2.2%	5	0.7%	0	0.0%	
10	Macgilavrylaan (Molukkenstraat - Kruislaan)	9	785	22	7	5	0	5	518	2	0	2	0	1	191	4	1	2	0	13650	485	3.6%	300	2.2%	95	0.7%	90	0.7%	
11	Verlengde Macgilavrylaan langs SciencePark	10	814	23	7	0	0	5	538	2	0	0	0	1	198	4	1	0	0	14100	410	2.9%	310	2.2%	100	0.7%	0	0.0%	
12	Verlengde Macgilavrylaan langs A10	13	1093	32	15	0	0	7	721	2	1	0	0	2	266	7	3	0	0	19000	655	3.4%	445	2.3%	205	1.1%	0	0.0%	
13	Kruislaan (Maxwellstraat - Middenweg)	2	199	6	2	5	9	1	131	0	0	2	4	0	48	1	0	2	1	3500	190	5.4%	75	2.1%	25	0.7%	90	2.5%	
14	Maxwellstraat (Kruislaan - Hugo de Vrieslaan)	3	261	7	2	6	0	2	172	1	0	3	0	0	63	1	0	3	0	4600	240	5.2%	100	2.2%	30	0.7%	110	2.3%	
15	Hugo de Vrieslaan (Maxwellstraat - Julianaplein)	7	597	17	5	39	0	4	394	1	0	18	0	1	145	3	1	14	0	11000	955	8.7%	230	2.1%	75	0.7%	655	6.0%	
16	Kruislaan (Middenweg - Linnaeusparkweg)	2	155	4	1	5	0	1	86	0	0	2	0	0	32	1	0	2	0	2650	165	6.2%	55	2.1%	20	0.7%	90	3.4%	
17	Kruislaan (Radioweg - Ontsluiting Middenmeer Noord)	1	54	2	0	5	0	0	30	0	0	2	0	0	11	0	0	2	0	1000	115	11.7%	20	2.0%	5	0.7%	90	9.0%	

