

project

Science Park Amsterdam

betreft

Luchtkwaliteitonderzoek

datum

01-10-2009

documentcode

ALS0901R001

opdrachtgever

Projectmanagent Science Park
Gemeente Amsterdam
T.a.v. drs. J. Straub
Postbus 1104
1000 BC AMSTERDAM

adres

Balistraat 1
2585 XK Den Haag
Postbus 85577
2508 CG Den Haag
T (070) 361 55 59
F (070) 361 79 30
info@zri.nl
www.zri.nl

Inhoud

1	Inleiding	3
2	Normstelling	4
2.1	Grenswaarden	4
2.2	Overschrijdingen	4
3	Beschrijving gebiedsontwikkeling	6
3.1	Beschrijving voorzieningen	6
3.1.1	Centrumvoorzieningen	6
3.1.2	Studentenwoningen	7
3.1.3	Overige wijzigingen bestemmingsplan	8
3.2	Raming verkeersgeneratie	8
4	Uitgangspunten berekening	10
4.1	Invloedsgebied	10
4.2	Verkeersgegevens	11
4.2.1	Autonome situatie	11
4.2.2	Plansituatie	12
4.2.3	Goederentrein	12
4.3	Berekende situaties	12
5	Model	14
5.1	Berekeningsmethode	14
5.2	Beschrijving model	14
6	Resultaten	16
6.1	Resultaten 2010	16
6.2	Resultaten 2015	19
6.3	Opmerkingen	20
7	Conclusie	21
	Overzicht bijlagen	22

1 Inleiding

In opdracht van het Projectbureau Zuidoostlob is een luchtkwaliteitonderzoek uitgevoerd voor het Science Park te Amsterdam. Het Science Park is een plangebied waar verschillende laboratoria en onderwijsgebouwen voor de UvA worden gerealiseerd welke deel gaan uitmaken van het kenniscentrum. Hiernaast wordt in het gebied circa 500.000 m² kantoorruimte en een hotel met congresruimte gerealiseerd. Tenslotte zijn er sport- en culturele voorzieningen, een nieuw NS-station en ruim 1300 woningen in het gebied geprojecteerd. Het Science Park wordt in verschillende fasen gerealiseerd. Het ontwerp gaat uit van een stapsgewijze ontwikkeling in een periode van ruim tien jaar.

In verband met een tweetal plannen voor voorzieningen die niet passen binnen het huidige bestemmingsplan, zal in het kader van de Wet op de ruimtelijke ordening (Wro) voor het Science Park een herziening van het bestemmingsplan plaatsvinden, dan wel een projectbesluit worden genomen. Onderzocht is of de beoogde afwijkingen van het vigerende bestemmingplan voldoen aan de bepalingen uit de Wet Luchtkwaliteit 2007 (onderdeel van de Wet Milieubeheer).

De huidige planontwikkeling van het Science Park wijkt op de volgende punten af van het vigerende bestemmingsplan:

- Binnen het bestemmingsplan is ruimte voor centrumvoorzieningen met een BVO van circa 12.000 m². Er is behoefte om de ruimte voor centrumvoorzieningen met circa 2.500 m² uit te breiden.
- In het huidige bestemmingsplan heeft de 'spoorkavel' de bestemming 'wetenschappelijke instelling en hoogwaardige bedrijvigheid'. Beoogd wordt om deze kavel de bestemming wonen te geven en hier circa 500 studentenwoningen te realiseren. In de plint van dit bouwblok wordt ruimte voor centrumvoorzieningen gerealiseerd.
- Het hoogbouwaccent in het gebied wijzigt, alsmede het bestemmingsvlak van het NWO terrein.

Voor de genoemde wijzigingen zijn de consequenties voor de luchtkwaliteit in beeld gebracht. Tevens is beoordeeld of beide voorzieningen gelijktijdig gerealiseerd kunnen worden binnen de in de Wet Luchtkwaliteit gestelde randvoorwaarden (de zogenaamde gecumuleerde situatie). Dit maakt het mogelijk om voor beide wijzigingen een afzonderlijke procedure te volgen, danwel het bestemmingsplan in zijn geheel te herzien waarbij met beide plannen rekening kan worden gehouden.

In de voorliggende rapportage wordt de toetsing aan de Wet Luchtkwaliteit gerapporteerd. In hoofdstuk 2 wordt het juridische kader voor de toetsing toegelicht. In hoofdstuk 3 wordt de planvorming nader omschreven. In hoofdstuk 4 komen de uitgangspunten van de berekening aan de orde. In hoofdstuk 5 wordt het model omschreven, terwijl in het laatste hoofdstuk de resultaten van het onderzoek worden toegelicht en hier conclusies aan worden verbonden.

2 Normstelling

2.1 Grenswaarden

In de Wet luchtkwaliteit (onderdeel van de Wet Milieubeheer) die sinds 2007 van kracht is, zijn de wettelijke voorschriften met betrekking tot luchtkwaliteit vastgesteld. In de wet wordt voor verschillende stoffen de maximale jaargemiddelde concentratie voorgeschreven. Hiernaast zijn in de wet bepalingen ten aanzien van overschrijdingsdagen vastgesteld. Voor de gegeven situatie zijn alleen de grenswaarden voor de stoffen stikstofdioxide (NO₂) en fijnstof (PM₁₀) relevant. De concentratie van andere in de Wet luchtkwaliteit genoemde stoffen zijn in Nederland dermate laag dat er normaliter geen overschrijdingen plaatsvinden.

Wat betreft de stoffen NO₂ en PM₁₀ moet de verwachte concentratie in het plangebied worden getoetst aan de maximaal toegestane jaargemiddelde concentratie welke voor beide stoffen 40 µg/m³ bedraagt. Deze grenswaarde geldt voor PM₁₀ vanaf 2005 en voor NO₂ vanaf het jaar 2010. Daarnaast is voor PM₁₀ een 24-uursgemiddelde vastgelegd van 50 µg/m³, dat maximaal 35 keer per jaar mag worden overschreden. Voor NO₂ geldt dat het uurgemiddelde van 200 µg/m³ niet meer dan 18 maal per jaar overschreden mag worden. De normstelling is samengevat in tabel 1.

stof	jaar	jaargemiddelde	24-uursgemiddelde	uurgemiddelde	# overschrijdingen
	van kracht	(µg/m ³)	(µg/m ³)	(µg/m ³)	per jaar
NO ₂	2010	40	-	200	18
PM ₁₀	2005	40	50	-	35

tabel 1 | Normstelling luchtkwaliteit.

Stoffen die zich van nature reeds in de lucht bevinden en niet schadelijk zijn voor de gezondheid van de mens, mogen volgens de Wet luchtkwaliteit buiten beschouwing worden gelaten. Dit geldt bijvoorbeeld voor zeezoutkristallen. In Meetregeling Luchtkwaliteit 2005 staat daarom aangegeven dat de jaargemiddelde concentratie van PM₁₀ in de gemeente Amsterdam met 6 µg/m³ mag worden verminderd. In de berekening van de concentratie fijnstof is met deze reductie rekening gehouden.

2.2 Overschrijdingen

Ten behoeve van de toetsing aan de Wet luchtkwaliteit, moet zowel de situatie zonder planontwikkeling als de situatie met planontwikkeling worden getoetst aan de wettelijke grenswaarden. In de verdere rapportage worden de genoemde situaties respectievelijk aangeduid als autonome situatie en plansituatie.

Bij het toetsen aan de grenswaarden zijn drie situaties mogelijk:

- **Situatie 1:** Autonome situatie en plansituatie leveren beiden geen overschrijdingen op.
- **Situatie 2:** In de plansituatie, eventueel ook in de autonome situatie, worden de jaargemiddelde concentraties overschreden. De toename van de concentraties vervuilende stoffen ten gevolge van de planontwikkeling is ten opzichte van de autonome situatie echter niet meer dan 3 % van de wettelijke grenswaarden ($1,2 \mu\text{g}/\text{m}^3$). Conform de regelgeving is dit een verslechtering 'niet in betekenende mate'.
- **Situatie 3:** In de plansituatie, eventueel ook in de autonome situatie, worden de jaargemiddelde concentraties overschreden. De toename van de concentraties vervuilende stoffen ten gevolge van de planontwikkeling is ten opzichte van de autonome situatie meer dan 3% van de wettelijke grenswaarden ($1,2 \mu\text{g}/\text{m}^3$). Conform de regelgeving is dit een verslechtering 'in betekenende mate'.

In het geval van situatie 1 en 2 kan het plan ten aanzien van de Wet luchtkwaliteit doorgang vinden. In situatie 3 kan het project alleen doorgang vinden indien het project kan worden opgenomen in het Nationaal Samenwerkingspakket Luchtkwaliteit (NSL). Het bovenstaande is samengevat in tabel 2.

situatie	overschrijding grenswaarden	verslechtering t.o.v. autonome situatie	resultaat
1	nee	geen bepaling	plan kan doorgang vinden
2	ja	$\leq 3\%$	plan kan doorgang vinden
3	ja	$> 3\%$	opnemen van project in NSL

tabel 2| *Consequenties toetsing grenswaarden.*

Bij het bovenstaande moet worden opgemerkt dat tot 1 augustus 2009 een planontwikkeling werd geacht de luchtkwaliteit 'niet in betekende mate' te beïnvloeden indien de toename van vervuilende stoffen minder dan 1% van de wettelijke grenswaarden bedroeg ($0,4 \mu\text{g}/\text{m}^3$). Sinds 1 augustus is echter het Nationaal Samenwerkingspakket Luchtkwaliteit in werking getreden. Dit heeft de volgende consequenties:

- De grens waar vanaf projecten 'niet in betekende mate bijdragen' aan de luchtkwaliteit is verschoven van 1% naar 3%. Dit betekent dat meer projecten dan voorheen in de categorie NIBM vallen.
- Projecten die in betekende mate bijdragen (verslechtering $>3\%$) kunnen slechts worden gerealiseerd als ze zijn opgenomen danwel worden opgenomen in het NSL. De basis van het NSL is dat er een balans ontstaat tussen maatregelen met een positief effect en projecten met een negatief effect op de luchtkwaliteit. Het NSL bevat zowel generieke rijksmaatregelen als specifieke maatregelen van gemeenten en provincies. De maatregelen zorgen ervoor dat alle negatieve effecten van geplande ruimtelijke ontwikkelingen ruim worden gecompenseerd.

3 Beschrijving gebiedsontwikkeling

In dit hoofdstuk worden de beoogde wijzigingen van het bestemmingsplan nader omschreven. Tevens wordt geraamd welke verkeersgeneratie de geplande voorzieningen op zullen leveren.

3.1 Beschrijving voorzieningen

Het bestemmingsplan voor het Science Park dateert uit juni 2002. De huidige planontwikkeling van het Science Park wijkt op de volgende punten af van het vigerende bestemmingsplan:

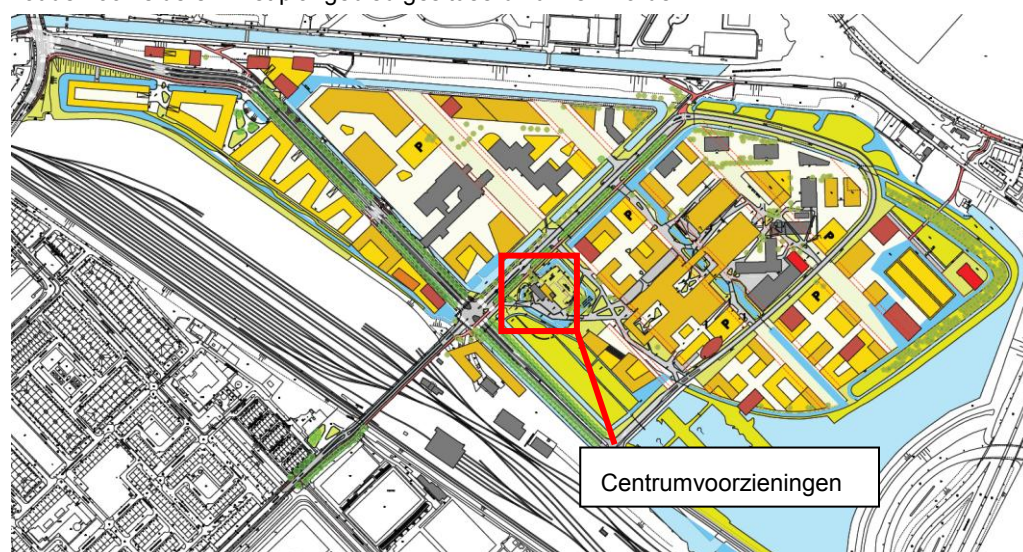
- er is 2.500 m² extra centrumvoorzieningen vereist;
- er worden 500 studentenwoningen ter plaatse van de spoorkavel gerealiseerd.
- een aantal wijzigingen welke niet relevant zijn voor het luchtkwaliteitsonderzoek, te weten een wijziging van het hoogbouwaccent, een wijziging van de bouwvelop van het NWO terrein en de toevoeging van aantal volkstuinjes.

De beoogde wijzigingen worden in de onderstaande subparagrafen nader toegelicht.

3.1.1 Centrumvoorzieningen

Binnen het bestemmingsplan is ruimte voor centrumvoorzieningen met een BVO van circa 12.000 m². Circa 9.000 m² van deze voorzieningen is ondergebracht in het hotel dat aan de Kruislaan wordt gerealiseerd. Hiernaast zal in de plint van de zogenaamde spoorkavel circa 2000 m² aan centrumvoorzieningen worden gerealiseerd.

Er is behoefte om de ruimte voor centrumvoorzieningen met circa 2.500 m² uit te breiden. Hierbij wordt gedacht aan voorzieningen die een ondersteunende functie hebben voor de bewoners en gebruikers van het Science Park, het gaat dus om voorzieningen met een relatief kleine invloedssfeer. De nieuw te realiseren centrumvoorzieningen zijn geprojecteerd in de omgeving van de Kruislaan. In het luchtkwaliteitsonderzoek is als uitgangspunt gehanteerd dat de voorzieningen zijn gesitueerd ten oosten van de Kruislaan (zie figuur 1). De centrumvoorzieningen zouden ook elders in het plangebied gesitueerd kunnen worden.



figuur 1 | Positie centrumvoorzieningen.

3.1.2 Studentenwoningen

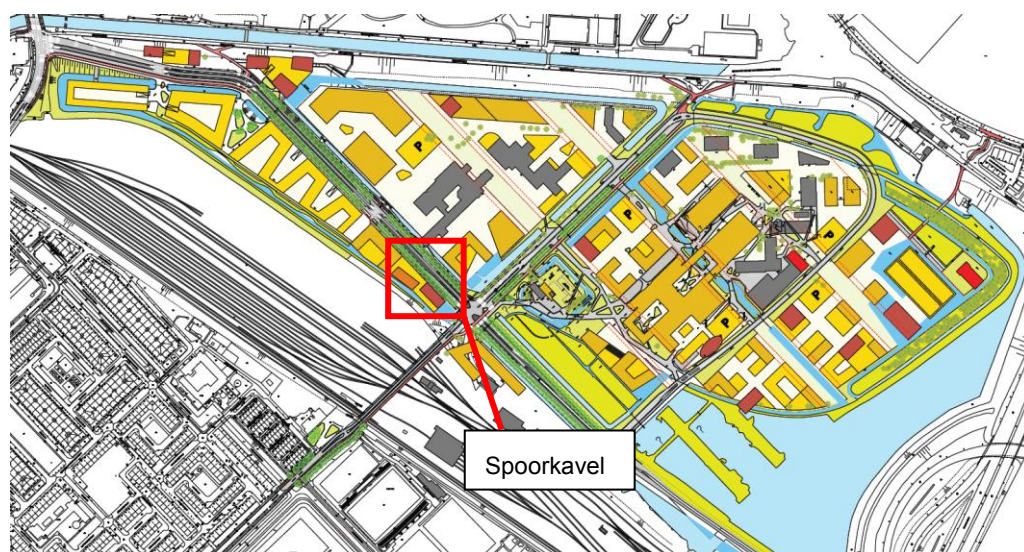
Het spoorkavel maakt deel uit van de bebouwingszone direct ten noorden van de doorgaande spoorverbinding tussen Amsterdam en Utrecht (zie figuur 2). Aan de westzijde zal de spoorkavel in de toekomst worden begrensd door een plein. Aan de noordzijde vormt de MacGillavrylaan de grens van de kavel. Ten oosten van het spoorkavel ligt de spoortunnel met de entree naar het nieuwe NS-station.

In het huidige bestemmingsplan heeft de spoorkavel de bestemming 'wetenschappelijke instelling en hoogwaardige bedrijvigheid'. Beoogd wordt om deze kavel de bestemming wonen te geven en hier circa 500 studentenwoningen te realiseren.

De achtergrond van de behoefte aan studentenwoningen is dat de UvA en de VU gezamenlijk Engelstalige masteropleidingen gaan aanbieden. Hiertoe wordt op het Science Park een Amsterdam University College opgericht. Deze onderwijsinstelling zal zich voornamelijk richten op buitenlandse studenten. Als gevolg hiervan is er ook een groter aanbod van studentenwoningen in de nabije omgeving van het Science Park noodzakelijk.

Hiernaast kunnen de studentenwoningen bijdragen aan een toename van het aantal instappers op het nieuw te bouwen NS-station Science Park.

In de plint van dit bouwblok wordt ruimte voor centrumvoorzieningen gerealiseerd (circa 2.000 m²). Uitgangspunt is dat deze centrumvoorzieningen nog binnen het bestaande bestemmingsplan passen. De centrumvoorzieningen die worden ondergebracht in de plint van de spoorkavel vallen dus niet onder de 2500 m² centrumvoorzieningen die in afwijking van het vigerende bestemmingsplan in het gebied zullen worden ondergebracht.



figuur 2 | Positie spoorkavel.

3.1.3 Overige wijzigingen bestemmingsplan

Behalve de toevoeging van centrumvoorzieningen en studentenwoningen, zal het bestemmingsplan ook op de volgende punten worden aangepast:

- Het hoogbouwaccent in het gebied wijzigt.
Het programma wijzigt niet als zodanig (het m² BVO blijft gelijk), maar de posities waarop de hoogbouw is toegestaan wijzigt wel. Het hoogbouwaccent vindt niet plaats op de posities die hier aanvankelijk voor zijn aangewezen, maar op andere locaties (dit geldt bijvoorbeeld voor het hotel).
- Het bestemmingsvlak van het NWO terrein wordt vergroot in verband met het onderbrengen van het AUC. Ook ten aanzien van deze wijziging geldt dat het programma niet wijzigt, maar alleen de bouwvelop.
- Er worden een aantal volkstuintjes toegevoegd.

De bovenstaande wijzigingen zijn voor het uitgevoerde luchtkwaliteitsonderzoek niet van belang. Omdat het programma in het gebied niet wijzigt, wijkt de verkeersgeneratie niet af van hetgeen in de verkeersstudie is berekend en in het vigerende bestemmingsplan mogelijk is gemaakt. De verkeersaantrekkende werking van volkstuintjes is dermate laag dat deze buiten beschouwing kan worden gelaten. In het luchtkwaliteitsonderzoek kunnen de in deze paragraaf genoemde wijzigingen gezien het bovenstaande buiten beschouwing worden gelaten.

3.2 Raming verkeersgeneratie

Om te kunnen beoordelen welke invloed de beoogde wijzigingen van het bestemmingsplan hebben op de luchtkwaliteit in het plangebied, dient de verkeersaantrekkende werking van de voorzieningen te worden vastgesteld.

Voor de centrumvoorzieningen is de verkeersgeneratie vastgesteld aan de hand van de publicatie 'Verkeersgeneratie voorzieningen, kengetallen gemotoriseerd verkeer' (CROW, december 2008). De kengetallen geven een indicatie van de verkeersaantrekkende werking van verschillende typen voorzieningen.

Gezien het feit dat de centrumvoorzieningen zijn bedoeld voor het Science Park en haar directe omgeving is de verkeersgeneratie vastgesteld op basis van kengetallen voor een klein wijkcentrum. Het is goed mogelijk dat in werkelijkheid de centrumvoorzieningen op een andere wijze zullen worden ingevuld, zolang het blijft gaan om wijkgerichte voorzieningen zal dit echter de verkeersaantrekkende werking niet significant beïnvloeden.

Het feit dat bij het bepalen van de verkeersaantrekkende werking van de centrumvoorzieningen is uitgegaan van een klein wijkcentrum sluit aan bij het in het bestemmingsplan vastgelegde mobiliteitsbeleid. Daar het beleid in het Science Park erop gericht is om het gebruik van de auto te ontmoedigen en het gebruik van openbaar vervoer te bevorderen, past een voorziening met een hoge verkeersaantrekkende werking (bijvoorbeeld een grote supermarkt) niet in het gebied. In de publicatie 'verkeersgeneratie voorzieningen' wordt voor de verkeersgeneratie voor een klein wijkcentrum vastgesteld op 54,4 voertuigen per 100 m² BVO per weekdagemaal. Voor een voorziening van 2.500 m² bedraagt de verkeersaantrekkende werking dan $25 \times 54,4 = 1360$

voertuigen per etmaal. In de praktijk is het waarschijnlijk dat de verkeersaantrekkende werking van de centrumvoorzieningen kleiner is, maar de gehanteerde gegevens gaan uit van een bovengrensbepaaling.

Voor de studentenwoningen is de verkeersaantrekkende werking vastgesteld op grond van gegevens van de 'dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer' van de Gemeente Amsterdam.¹ Aangenomen kan worden dat de studentenwoningen nauwelijks invloed uitoefenen op de verkeersstromen. Een klein deel van de studenten bezit een auto (circa 10%), slechts een klein deel maakt daarvan slechts dagelijks gebruik. Indien dagelijks 20% van de autobezitters van het voertuig gebruikt, en dit per voertuig twee voertuigbewegingen genereert (vertrek en aankomst), levert dit per dag $500 \times 0,1 \times 0,2 \times 2 = 20$ voertuigbewegingen op. Dit is een te verwaarlozen aantal.

De in deze rapportage gehanteerde verkeersgeneratie voor beide wijzigingen van het bestem-

wijzigingen		verkeersgeneratie per eenheid		verkeersgeneratie totaal	
extra centrumvoorzieningen	2500 m ²	54,4	mvt/weekdagemaal per 100 m ² BVO	1360	mvt/weekdagemaal
500 studentenwoningen	500 stuks	0,04	mvt/weekdagemaal per woning	20	mvt/weekdagemaal

mingsplan zijn samengevat in tabel 3.

tabel 3 | Verkeersgeneratie per eenheid.

¹ Brief 'Noodzaak nieuwe verkeersstudie Science Park Amsterdam' d.d. 10 juni 2009.

4 Uitgangspunten berekening

4.1 Invloedsgebied

De omvang van het gebied dat van invloed is op de toetsing aan de wettelijke grenswaarden wordt bepaald door verschillende factoren. Of een bepaald wegvak een significante invloed uitoefent op de luchtkwaliteit in het plangebied is ondermeer afhankelijk van de verkeersintensiteit en de ruimtelijke opzet van de weg. Het invloedsgebied van een snelweg is groter dan een weg door binnenstedelijk gebied (street canyon).

Behalve de intensiteit van de weg is het ook van belang om te kijken naar de invloed van de planontwikkeling op de verkeersintensiteit van het betreffende wegvak. Indien de verkeersintensiteit op het wegvak significant toeneemt, moet op de voorgeschreven meetpunten langs de weg getoetst worden aan de wettelijke grenswaarden van NO_2 en PM_{10} .

Voor het Science Park is onderzocht welke wegen relevant zijn voor toetsing aan de Wet luchtkwaliteit. In figuur 3 is aangegeven welke wegvakken in het gebied in de modellering zijn meegenomen.



figuur 3| Gemodelleerde wegvakken.

De snelweg (A10) ligt op een afstand van circa 0,5 km van het plangebied en is meegenomen in de modellering. De invloed die de planontwikkeling heeft op de verkeersbewegingen op de snelweg is echter beperkt. Volledigheidshalve zijn deze verkeersbewegingen wel in het onderzoek betrokken.

Het plangebied wordt ook doorkruist door een spoorbaan. In de modellering is rekening gehouden met het feit dat deze spoorbaan in de avond- en nacht periode wordt gebruikt voor goederenvervoer. Omdat goederentreinen niet rechtstreeks gemodelleerd kunnen worden in beschikbare programma's voor luchtkwaliteit, moet een vertaalslag worden gemaakt om de invloed van deze bron mee te nemen in de berekening. In de volgende paragraaf zal hier nader op worden ingegaan.

4.2 Verkeersgegevens

In het uitgevoerde luchtkwaliteitonderzoek is onderzocht in welke maat de luchtkwaliteit in het plangebied door de genoemde wijzigingen wordt beïnvloedt. Hiertoe is het noodzakelijk te beschikken over de verkeersgegevens van het plan die corresponderen met het in het vigerende bestemmingsplan opgenomen programma, dit vormt het uitgangspunt voor de autonome situatie. Hiernaast zijn verkeersgegevens noodzakelijk waarmee de plansituatie kan worden bepaald. In deze paragraaf wordt beschreven waar de vereiste verkeersgegevens aan zijn ontleend.

4.2.1 Autonome situatie

Door de gemeente zijn verkeersgegevens aangeleverd, deze zijn gebaseerd op een verkeersstudie voor het Science Park en Middenmeer Noord. Dit rapport dateert uit augustus 2007 en is opgesteld door de dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer (IVV) van de gemeente Amsterdam. De verkeersgegevens van de A10 zijn aangeleverd door Rijkswaterstaat Noord Holland.

In een afzonderlijk schrijven dat is gedateerd op 4 juni 2009 is de dienst IVV ingegaan op de vraag in hoeverre het destijds opgestelde verkeersonderzoek nog als uitgangspunt kan fungeren voor het luchtkwaliteitsonderzoek in het kader van de voorgenomen bestemmingsplanwijzigingen. Gesteld is dat de huidige afwijkingen van de planvorming dusdanig beperkt zijn dat een nieuwe verkeersstudie niet noodzakelijk is.

In de door de dienst IVV opgestelde verkeersstudie van augustus 2007 zijn voor verschillende scenario's verkeersgegevens opgesteld. Gezien het huidige stadium van de planontwikkeling zijn de volgende scenario's van belang: Plansituatie 2010 en plansituatie 2015 (dit komt overeen met het in het bestemmingsplan opgenomen programma). De genoemde scenario's zijn in tabel 4 gespecificeerd.

Plansituatie 2010	Plansituatie 2015
Station operationeel	Station operationeel
Geen indirecte aansluiting op A10	Indirecte aansluiting op A10 operationeel
Tot Ons Genoegen opgeleverd (woningbouw)	Tot Ons Genoegen opgeleverd
Zeeburgia onbebouwd (woningbouw)	Zeeburgia opgeleverd
Science Park is ontwikkeld tot planning 2010	Science Park is geheel ontwikkeld

tabel 4 | Relevante scenario's uit de verkeersstudie Science Park van dienst IVV.

In de plansituatie van 2010 is dus een deel van de ontwikkeling van het Science Park verdisconteerd, terwijl in de gegevens van 2015 de verkeersontwikkeling van het gehele Science Park is meegenomen.

4.2.2 Plansituatie

De verkeersbewegingen die ontstaan door de beoogde wijzigingen van het bestemmingsplan (2.500 m² centrumvoorzieningen en 500 studentenwoningen) zijn uiteraard nog niet verdisconteerd in de verkeersstudie van dienst IVV. In paragraaf 3.2 is de verkeersaantrekkende werking van deze beoogde wijzigingen geraamd. De verkeersgegevens voor de plansituatie zijn verkregen door de verkeersgeneratie van de geplande voorzieningen op te tellen bij de autonome situatie.

Hierbij zijn de verkeersbewegingen van de voorzieningen verdeeld over de verschillende aanvoerroutes. Hoe groter de afstand is van een wegvak tot de geplande voorziening, hoe kleiner de toename van het aantal verkeersbewegingen is als gevolg van de voorziening. Voor de centrumvoorzieningen is op de Kruislaan de toename van het aantal verkeersbewegingen bijvoorbeeld 100% van het totaal, op de Macgillavrylaan 56% van het totaal, op de Molukkenstraat (deel B) 34% van het totaal etc.

De verkeersgegevens die als invoer bij de berekening zijn gehanteerd, zijn als bijlage bij het rapport gevoegd (zie bijlage 2).

4.2.3 Goederentrein

Parallel aan de Macgillavrylaan loopt een spoorlijn die tevens wordt gebruikt door goederentreinen. Deze spoorlijn heeft slechts beperkte invloed op de luchtkwaliteit in het plangebied, maar voor de volledigheid is deze bron wel meegenomen in het onderzoek. Volgens informatie van Prorail rijden er op de betreffende spoorlijn maximaal 7 dieseltreinen per dag. Hierbij kan worden uitgegaan van een gemiddelde emissie van 306 gram NO_x per km en 6,23 gram fijnstof per km².

Om de invloed van de goederentrein mee te nemen in de modellering is deze bron opgevat als een aantal vrachtwagens. Aan de hand van emissiegegevens van zware motorvoertuigen is vastgesteld dat 1 goederentrein overeenkomt met 75 vrachtwagens. Per etmaal is de uitstoot van de goederentrein dus vergelijkbaar met $7 \times 75 = 525$ voertuigbewegingen van zware motorvoertuigen.

4.3 Berekende situaties

Gezien het feit dat er verkeersgegevens zijn aangeleverd voor de jaren 2010 en 2015 is voor het onderzoek het jaar 2010 aangehouden als het jaar van realisatie. Hiernaast zijn de jaren 2010 en 2015 als toetsjaren gehanteerd.

2 Zie het rapport 'Onderzoek luchtkwaliteit tbv 5 woningen in het Science Park', ingenieursbureau Gemeente Amsterdam, d.d. 22 december 2005.

Mogelijk worden de voorzieningen later dan 2010 gerealiseerd, dit heeft echter geen invloed op de conclusies van de rapportage (het vroegste toetsjaar is in de regel maatgevend, in hoofdstuk 6 wordt hier nader op ingegaan).

Om beide beoogde wijzigingen van het bestemmingsplan afzonderlijk van elkaar te kunnen beoordelen, zijn beide situaties afzonderlijk berekend. Hiernaast is een gecumuleerde situatie berekend waarbij beide wijzigingen worden gerealiseerd. Dit maakt het mogelijk om de procedure in het kader van de Wet op de ruimtelijke ordening voor beide projecten afzonderlijk te voeren, dan wel voor beide wijzigingen gelijktijdig. In alle situaties kunnen de gevolgen voor de luchtkwaliteit aan de hand van de voorliggende rapportage worden vastgesteld.

In tabel 5 is een overzicht weergegeven van de berekende situaties. Voor het jaar 2015 zijn enkel de gecumuleerde situatie en de plan situatie berekend, dit omdat het jaar 2010 het bepalende toetsjaar is (in het jaar 2015 is er sprake van lagere achtergrondconcentraties).

situatie	Omschrijving	voor
1	Autonoom 2010 Luchtkwaliteit bij verkeersontwikkeling conform het vigerende bestemmingsplan.	afzonderlijke en gezamenlijke procedure
2	Plansituatie 2010 - centrumvoorzieningen Luchtkwaliteit in de situatie dat aan de Kruislaan 2500 m ² centrumvoorzieningen worden gerealiseerd.	afzonderlijke procedure
3	Plansituatie 2010 - studentenwoningen Luchtkwaliteit in de situatie dat op de spoorkavel 500 studentenwoningen worden gerealiseerd (met centrumvoorzieningen in de plint van het gebouw).	afzonderlijke procedure
4	Plansituatie 2010 – gecumuleerde situatie Luchtkwaliteit in de situatie dat zowel de studentenwoningen als de centrumvoorzieningen worden gerealiseerd.	gezamenlijk procedure
5	Autonoom 2015 Luchtkwaliteit bij verkeersontwikkeling conform het vigerende bestemmingsplan.	afzonderlijke en gezamenlijke procedure
6	Plansituatie 2015 – gecumuleerde situatie Luchtkwaliteit in de situatie dat zowel de studentenwoningen als de centrumvoorzieningen worden gerealiseerd.	afzonderlijke en gezamenlijke procedure

tabel 5 | *Berekende situaties.*

5 Model

In dit hoofdstuk wordt het model en de gehanteerde berekeningsmethode nader toegelicht.

5.1 Berekeningsmethode

De luchtkwaliteit is berekend met het programma Geomilieu, versie 1.21, rekenmethode STACKS+. Het programma rekent conform het Nieuw Nationaal Model. Geomilieu berekent voor de ingevoerde wegvakken de emissie en de verspreiding van de in de Wet luchtkwaliteit genoemde stoffen. De concentraties ten gevolge van de lokale bronnen worden opgeteld bij de door VROM vastgestelde achtergrondconcentraties voor het plangebied. In de gebruikte versie van Geomilieu zijn de meest recente achtergrondconcentraties verwerkt zoals deze door VROM zijn vastgesteld.

5.2 Beschrijving model

Een overzichtstekening van het masterplan is weergegeven in figuur 4. Een gedeelte van de Macgillavrylaan en de Kruislaan is vanwege de bebouwing aan weerszijden van de weg gemodelleerd als een street canyon, ventilatiefactor 40%. Het gedeelte van de Kruislaan dat onder de spoorbaan doorloopt is gemodelleerd als een tunnel.



figuur 4 | Masterplan Science Park Amsterdam.

De terreinruwheid van het gebied is conform de gegevens van VROM 0,52. Bij de modellering van de snelweg is rekening gehouden met een ingeschatte filekans gedurende de spitsuren (10% van 06:00 h tot 07:00 h; 30% van 07:00 h tot 09:00 h, zo ook gedurende de avondspits).

Bij het berekenen van de concentraties fijnstof (PM_{10}) is rekening gehouden met een zeezout-correctie van $6 \mu g/m^3$, dit is de correctiewaarde welke voor de gemeente Amsterdam van toepassing is.

De meetpunten voor NO_2 zijn op een afstand van 5 m van de wegrand gelegd en meetpunten voor PM_{10} op een afstand van 10 m van de wegrand. Om contouren te kunnen weergeven zijn ook meetpunten aangelegd op een grotere afstand van de wegen.

Als gemiddelde snelheid is voor de binnenstedelijke wegen 40 km/h aangehouden. Voor de snelweg is uitgegaan van een gemiddelde snelheid van 100 km/h. De snelheid ter plaatse van de opritten van knooppunt Watergraafsmeer is vastgesteld op 80 km/h.

Meer informatie over de invoer van het model is bijgevoegd in bijlage 3. In de betreffende bijlage is onder andere een overzichtstekening van het model bijgevoegd en een plattegrond met de positie van de meetpunten.

6 Resultaten

In dit hoofdstuk worden de rekenresultaten toegelicht en geïnterpreteerd. Voor de jaren 2010 en 2015 zijn de jaargemiddelde concentraties berekend voor stikstofdioxide en fijnstof.

6.1 Resultaten 2010

De resultaten van de berekeningen voor het jaar 2010 zijn weergegeven in de onderstaande tabellen. In tabel 6 zijn de resultaten weergegeven voor situatie 2 (2500 m² centrumvoorzieningen aan de Kruislaan), in tabel 7 voor situatie 3 (ontwikkeling van de spoorkavel) en in tabel 8 voor de gecumuleerde berekening (situatie 4). Tevens is in de genoemde tabellen de autonome situatie (situatie 1) weergegeven. Per wegvak is het meetpunt met de hoogste waarde weergegeven. De resultaten van de berekening als geheel zijn bijgevoegd in bijlage 4. Hier wordt tevens een overzicht gegeven van de contouren. Achtereenvolgens worden de verschillende berekeningen besproken.

situatie 2 <i>centrumvoorzieningen (2010)</i>		concentratie						overschrijdingen		voldoet plan?
stof	wegvak	achtergrond	autonoom		plan		toename	autonoom	plan	
		µg/m ³	µg/m ³	>40	µg/m ³	>40	µg/m ³	#	#	
NO ₂	Molukkenstraat A	31,3	33,47	nee	33,51	nee	0,04	0	0	ja
	Molukkenstraat B	31,3	33,91	nee	33,98	nee	0,07	0	0	ja
	Macgillavrylaan	29,0	30,63	nee	30,75	nee	0,12	0	0	ja
	Verlengde Macgillavrylaan A	29,0	30,74	nee	30,86	nee	0,12	0	0	ja
	Verlengde Macgillavrylaan B	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Kruislaan A	25,6	27,00	nee	27,11	nee	0,11	0	0	ja
	Kruislaan B	29,0	31,05	nee	31,17	nee	0,12	0	0	ja
	Ontsluiting Middenmeer Noord	27,5	28,36	nee	28,39	nee	0,03	0	0	ja
	A10	28,3	42,30	ja	42,31	ja	0,01	0	0	ja
	A10 -oprit	28,3	40,25	ja	40,26	ja	0,01	0	0	ja
PM ₁₀	Molukkenstraat A	20,7	21,05	nee	21,06	nee	0,01	15	15	ja
	Molukkenstraat B	20,7	21,07	nee	21,08	nee	0,01	14	14	ja
	Macgillavrylaan	19,9	20,35	nee	20,40	nee	0,05	13	13	ja
	Verlengde Macgillavrylaan A	19,9	20,21	nee	20,24	nee	0,03	13	13	ja
	Verlengde Macgillavrylaan B	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Kruislaan A	18,8	19,13	nee	19,14	nee	0,01	10	10	ja
	Kruislaan B	19,9	20,2,0	nee	20,24	nee	0,04	12	12	ja
	Ontsluiting Middenmeer Noord	19,0	19,18	nee	19,18	nee	0	10	10	ja
	A10	19,2	22,28	nee	22,28	nee	0	18	18	ja
	A10 -oprit	19,2	21,85	nee	21,85	nee	0	16	16	ja

tabel 6 | Jaargemiddelde concentraties voor situatie 2.

In tabel 6 zijn de resultaten weergegeven voor de situatie dat er aan de Kruislaan 2500 m² centrumvoorzieningen worden gerealiseerd. Uit de tabel blijkt dat de jaargemiddelde concentra-

ties op de meetpunten rond de binnenstedelijke wegen in alle gevallen ruimschoots liggen onder de wettelijke grenswaarde van 40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. De hoogste jaargemiddelde concentratie NO_2 en PM_{10} is vastgesteld ter plaatse van de Molukkenstraat. De jaargemiddelde concentratie voor de genoemde stoffen bedraagt hier in de plansituatie respectievelijk 33,5 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ en 21,1 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. Het aantal overschrijdingsdagen voor beide stoffen ligt onder het wettelijk toegestane maximum.

Langs de A10 worden de jaargemiddelde grenswaarde van 40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ voor stikstofdioxide overschreden. De jaargemiddelde concentratie van NO_2 bedraagt ter plaatse van het knooppunt Watergraafsmere in de autonome situatie ten hoogste 42,30 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. In de plansituatie bedraagt de jaargemiddelde concentratie NO_2 hier 42,31 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. De toename van de jaargemiddelde concentratie ten gevolge van de planontwikkeling bedraagt derhalve 0,01 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. Omdat dit ruimschoots minder is dan de toegestane toename van 1,2 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ (ofwel 3%), wordt geconcludeerd dat het gaat om een toename 'niet in betekende mate'. Het aantal overschrijdingsdagen voor beide stoffen ligt op alle toetspunten onder het wettelijk toegestane maximum.

De uitgevoerde berekening voor de geplande centrumvoorzieningen wijst uit dat in het toetsjaar 2010 op alle rekenpunten aan de Wet luchtkwaliteit wordt voldaan.

situatie 3		Concentratie						overschrijdingen		voldoet plan?
studentenwoningen (2010)										
stof	Wegvak	achtergrond	autonoom		plan	toename		autonoom	plan	
		$\mu\text{g}/\text{m}^3$	$\mu\text{g}/\text{m}^3$	>40	$\mu\text{g}/\text{m}^3$	>40	$\mu\text{g}/\text{m}^3$	#	#	
NO_2	Molukkenstraat A	31,3	33,47	nee	33,47	nee	0,00	0	0	ja
	Molukkenstraat B	31,3	33,91	nee	33,91	nee	0,00	0	0	ja
	Macgillavrylaan	29,0	30,63	nee	30,63	nee	0,00	0	0	ja
	Verlengde Macgillavrylaan A	29,0	30,74	nee	30,74	nee	0,00	0	0	ja
	Verlengde Macgillavrylaan B	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Kruislaan A	25,6	27,00	nee	27,00	nee	0,00	0	0	ja
	Kruislaan B	29,0	31,05	nee	31,05	nee	0,00	0	0	ja
	Ontsluiting Middenmeer Noord	27,5	28,36	nee	28,36	nee	0,00	0	0	ja
	A10	28,3	42,30	ja	42,30	ja	0,00	0	0	ja
	A10 -oprit	28,3	40,25	ja	40,26	ja	0,01	0	0	ja
PM_{10}	Molukkenstraat A	20,7	21,05	nee	21,05	nee	0,00	15	15	ja
	Molukkenstraat B	20,7	21,07	nee	21,07	nee	0,00	14	14	ja
	Macgillavrylaan	19,9	20,35	nee	20,35	nee	0,00	13	13	ja
	Verlengde Macgillavrylaan A	19,9	20,21	nee	20,21	nee	0,00	13	13	ja
	Verlengde Macgillavrylaan B	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Kruislaan A	18,8	19,13	nee	19,13	nee	0,00	10	10	ja
	Kruislaan B	19,9	20,20	nee	20,20	nee	0,00	12	12	ja
	Ontsluiting Middenmeer Noord	19,0	19,18	nee	19,18	nee	0,00	10	10	ja
	A10	19,2	22,28	nee	22,28	nee	0,00	18	18	ja
	A10 -oprit	19,2	21,85	nee	21,85	nee	0,00	16	16	ja

tabel 7 | Jaargemiddelde concentraties voor situatie 3 (studentenwoningen 2010).

In tabel 7 zijn de resultaten weergegeven voor de situatie dat er op de spoorkavel studentenwoningen worden gerealiseerd. Uit de tabel blijkt dat jaargemiddelde concentraties in de plansituatie vrijwel identiek zijn aan de autonome situatie. Dit betekent dat de ontwikkeling van de studentenwoningen op de spoorkavel vrijwel geen invloed uitoefent op de luchtkwaliteit in het gebied.

Evenals bij situatie 2 wordt langs de A10 worden de jaargemiddelde grenswaarde van 40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ voor stikstofdioxide overschreden. De verslechtering van de luchtkwaliteit (0,01 $\mu\text{g}/\text{m}^3$) bij de oprit van de A10 is echter veel lager dan de maximaal toegestane toename van 1,2 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ (ofwel 3%), zodat het een toename 'niet in betekenende mate' is.

De uitgevoerde berekening voor de spoorkavel wijst uit dat in het toetsjaar 2010 op alle rekenpunten aan de Wet luchtkwaliteit wordt voldaan.

situatie 4 gecumuleerd (2010)		concentratie						overschrijdingen		voldoet plan?
stof	wegvak	achtergrond	autonoom		plan	toename		autonoom	plan	
		$\mu\text{g}/\text{m}^3$	$\mu\text{g}/\text{m}^3$	>40	$\mu\text{g}/\text{m}^3$	>40	$\mu\text{g}/\text{m}^3$	#	#	
NO₂	Molukkenstraat A	31,3	33,47	nee	33,51	nee	0,04	0	0	ja
	Molukkenstraat B	31,3	33,91	nee	33,98	nee	0,07	0	0	ja
	Macgillavrylaan	29,0	30,63	nee	30,75	nee	0,12	0	0	ja
	Verlengde Macgillavrylaan A	29,0	30,74	nee	30,86	nee	0,12	0	0	ja
	Verlengde Macgillavrylaan B	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Kruislaan A	25,6	27,00	nee	27,11	nee	0,11	0	0	ja
	Kruislaan B	29,0	31,05	nee	31,18	nee	0,13	0	0	ja
	Ontsluiting Middenmeer Noord	27,5	28,36	nee	28,39	nee	0,03	0	0	ja
	A10	28,3	42,30	ja	42,31	ja	0,01	0	0	ja
	A10 -oprit	28,3	40,25	ja	40,27	ja	0,02	0	0	ja
PM₁₀	Molukkenstraat A	20,7	21,05	nee	21,06	nee	0,01	15	15	ja
	Molukkenstraat B	20,7	21,07	nee	21,08	nee	0,01	14	14	ja
	Macgillavrylaan	19,9	20,35	nee	20,40	nee	0,05	13	13	ja
	Verlengde Macgillavrylaan A	19,9	20,21	nee	20,24	nee	0,03	13	13	ja
	Verlengde Macgillavrylaan B	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Kruislaan A	18,8	19,13	nee	19,14	nee	0,01	10	10	ja
	Kruislaan B	19,9	20,2,0	nee	20,24	nee	0,04	12	12	ja
	Ontsluiting Middenmeer Noord	19,0	19,18	nee	19,18	nee	0,00	10	10	ja
	A10	19,2	22,28	nee	22,28	nee	0,00	18	18	ja
	A10 -oprit	19,2	21,85	nee	21,85	nee	0,00	16	16	ja

tabel 8 | Jaargemiddelde concentraties voor situatie 4 (gecumuleerd, 2010).

In tabel 8 zijn de resultaten weergegeven voor de gecumuleerde situatie. Evenals bij situatie 2 en 3 liggen op de binnenstedelijke wegen de jaargemiddelde grenswaarden zowel in de autonome situatie als in de plansituatie onder $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Langs de A10 wordt voor NO_2 deze waarde wel overschreden, maar de grootste toename op deze toetspunten ($0,02 \mu\text{g}/\text{m}^3$) is ruimschoots minder dan de maximaal toegestane 3% ($1,2 \mu\text{g}/\text{m}^3$).

De resultaten wijzen uit dat ook voor de gecumuleerde situatie op alle rekenpunten aan de Wet luchtkwaliteit wordt voldaan.

6.2 Resultaten 2015

De resultaten van de berekeningen voor het jaar 2015 zijn weergegeven in tabel 9. Voor dit toetsjaar is alleen de autonome situatie en de gecumuleerde plansituatie berekend (zie paragraaf 4.3). Per wegvak is het meetpunt met de hoogste waarde weergegeven. De resultaten van de berekening zijn bijgevoegd in bijlage 5. Hier wordt tevens een overzicht gegeven van de contouren.

situatie 6		concentratie						overschrijdingen		voldoet plan?
gecumuleerd (2015)										
stof	wegvak	achtergrond	autonoom		plan	toename		autonoom	plan	
		$\mu\text{g}/\text{m}^3$	$\mu\text{g}/\text{m}^3$	>40	$\mu\text{g}/\text{m}^3$	>40	$\mu\text{g}/\text{m}^3$	#	#	
NO₂	Molukkenstraat A	26,9	28,81	nee	28,83	nee	0,02	0	0	ja
	Molukkenstraat B	26,9	29,16	nee	29,19	nee	0,03	0	0	ja
	Macgillavrylaan	24,9	27,06	nee	27,12	nee	0,06	0	0	ja
	Verlengde Macgillavrylaan A	24,9	27,14	nee	27,22	nee	0,08	0	0	ja
	Verlengde Macgillavrylaan B	24,1	33,21	nee	33,28	nee	0,07	0	0	ja
	Kruislaan A	21,8	24,17	nee	24,25	nee	0,08	0	0	ja
	Kruislaan B	24,9	25,95	nee	26,18	nee	0,23	0	0	ja
	Ontsluiting Middenmeer Noord	23,5	24,37	nee	24,37	nee	0,00	0	0	ja
	A10	24,1	37,18	nee	37,20	nee	0,02	0	0	ja
	A10 -oprit	24,1	36,41	nee	36,44	nee	0,03	0	0	ja
PM₁₀	Molukkenstraat A	19,3	19,59	nee	19,59	nee	0,00	11	11	ja
	Molukkenstraat B	19,3	19,60	nee	19,61	nee	0,01	11	11	ja
	Macgillavrylaan	18,6	19,02	nee	19,05	nee	0,03	10	10	ja
	Verlengde Macgillavrylaan A	18,6	18,98	nee	18,99	nee	0,01	10	10	ja
	Verlengde Macgillavrylaan B	17,8	19,67	nee	19,68	nee	0,01	11	11	ja
	Kruislaan A	17,5	17,92	nee	17,93	nee	0,01	8	8	ja
	Kruislaan B	18,6	18,86	nee	18,89	nee	0,03	9	9	ja
	Ontsluiting Middenmeer Noord	17,7	17,89	nee	17,89	nee	0,00	7	7	ja
	A10	17,8	20,38	nee	20,38	nee	0,00	13	13	ja
	A10 -oprit	17,8	20,20	nee	20,21	nee	0,01	11	11	ja

tabel 9 | Jaargemiddelde concentraties voor situatie 6 (gecumuleerd, 2015).

Blijkens de tabel wordt volgens de berekening noch langs de binnenstedelijke wegen noch langs de snelwegen de wettelijke grenswaarde van NO₂ en PM₁₀ overschreden. De hoogst berekende concentratie NO₂ treedt op langs de A10 en bedraagt in de plansituatie 37,20 µg/m³. De hoogst berekende concentratie PM₁₀ bedraagt in de plansituatie 20,38 µg/m³, eveneens langs de A10. Ook het aantal overschrijdingsdagen blijft voor beide stoffen onder het wettelijke maximum. De maximale toename als gevolg van de planontwikkeling bedraagt voor NO₂ 0,23 µg/m³ en voor PM₁₀ 0,03 µg/m³, dit treedt op aan de Kruislaan.

Gezien het feit dat de gecumuleerde situatie in het jaar 2015 voldoet aan de Wet luchtkwaliteit, kan gesteld worden dat beide voorzieningen afzonderlijk ook voldoen

6.3 Opmerkingen

Bij de resultaten van de berekening worden een drietal opmerkingen geplaatst.

(1) Ten opzichte van het jaar 2010 is voor verschillende wegvakken in het jaar 2015 sprake van een toename van de verkeersintensiteit. Omdat de achtergrondconcentraties van NO₂ en PM₁₀ in 2015 echter lager zijn, is er ten opzicht 2010 sprake van een daling van de jaargemiddelde concentratie en het aantal overschrijdingen. De daling van de jaargemiddelde concentratie die ontstaat door een afname van de achtergrondconcentratie is dus sterker dan de toename die ontstaat door de stijging van het wegverkeer. De daling van de achtergrondconcentraties wordt veroorzaakt door nationale en regionale maatregelen op het gebied van luchtkwaliteit.

(2) Feitelijk dient er in een luchtkwaliteitonderzoek getoetst te worden op het jaar van planrealisatie alsook 10 jaar hierna, voor de onderhavige projecten zou er getoetst moeten worden op de jaren 2010 en 2020. Gezien het feit dat de achtergrondconcentraties van PM₁₀ en NO₂ voor toetsjaren die verder in de toekomst liggen lager liggen, kan gesteld worden dat het jaar van planrealisatie normaliter maatgevend is (dit geldt uiteraard niet indien de verkeersstromen in het gebied ingrijpend wijzigen). Aangezien voor het Science Park voor de jaren 2010 en 2015 aan de Wet luchtkwaliteit wordt voldaan, kan gesteld worden dat de situatie in het jaar 2020 ook voldoet.

(3) De centrumvoorzieningen zijn in de uitgevoerde berekening gesitueerd aan de Kruislaan. Indien de voorzieningen elders in het Science Park zouden worden ondergebracht, zou dit de verkeersstromen in het gebied enigszins kunnen beïnvloeden. Er wordt echter verwacht dat het elders situeren van de centrumvoorzieningen geen invloed heeft op de conclusies van het onderzoek.

7 Conclusie

Vanwege het voeren van een procedure in het kader van de Wet op de ruimtelijke ordening is voor het Science Park te Amsterdam een luchtkwaliteitonderzoek uitgevoerd. De volgende beoogde wijzigingen van het bestemmingsplan zijn beoordeeld op de gevolgen voor de Luchtkwaliteit:

- Een uitbreiding van de centrumvoorzieningen in het gebied met circa 2.500 m²;
- Het realiseren van circa 500 studentenwoningen op de zogenaamde spoorkavel. In de plint van dit bouwblok wordt ruimte voor centrumvoorzieningen gerealiseerd.
- Hiernaast verandert het hoogbouwaccent in het gebied, alsmede het bestemmingsvlak van het NWO-terrein. Dit heeft echter geen invloed op de luchtkwaliteit omdat het programma voor deze voorzieningen niet wijzigt.

De plannen zijn in de voorliggende rapportage getoetst aan de Wet luchtkwaliteit. De autonome situatie is vergeleken met de plansituaties voor de jaren 2010 en 2015. Hierbij is gekeken naar de invloed van de beide wijzigingen afzonderlijk, als ook naar de gecumuleerde situatie. Onderzocht is of langs de wegen waar ten gevolge van de geplande voorzieningen een significante toename van het aantal verkeersbewegingen wordt verwacht, voldaan wordt aan eisen met betrekking tot jaargemiddelde concentratie en aantal overschrijdingsdagen voor de stoffen NO₂ en PM₁₀. De resultaten van de berekening zijn weergegeven in tabel 10.

situatie	jaar	jaargemiddelde > 40 µg/m ³ ?	toename	NIBM?	voldoet?
extra centrumvoorzieningen	2010	ja (NO ₂ bij A10)	0,01 µg/m ³	ja	ja
	2015	nee	-	nvt	ja
ontwikkeling spoorkavel	2010	ja (NO ₂ bij A10)	0,01 µg/m ³	ja	ja
	2015	nee	-	nvt	ja
gecumuleerde situatie	2010	ja (NO ₂ bij A10)	0,02 µg/m ³	ja	ja
	2015	nee	-	nvt	ja

tabel 10 | Samenvatting resultaten luchtkwaliteitonderzoek.

Geconcludeerd kan worden dat de geplande voorzieningen in beide toetsjaren voldoen aan de bepalingen uit de Wet luchtkwaliteit. Deze conclusie geldt zowel voor de situatie waarin de voorzieningen afzonderlijk worden beoordeeld, als ook voor de gecumuleerde situatie.

van Zanten raadgevende ingenieurs B.V.

Overzicht bijlagen

Bijlage 1:	gebruikte informatie
Bijlage 2:	verkeersgegevens
Bijlage 3:	invoergegevens model
Bijlage 4	resultaten voor het toetsjaar 2010
Bijlage 5:	resultaten voor het toetsjaar 2015

Bijlage 1: gebruikte informatie

Voor het luchtkwaliteit onderzoek van het Science Park is gebruik gemaakt van de volgende gegevens:

- Masterplan van het Science Park (versie februari 2008);
- Verkeersstudie Science Park Amsterdam en Middenmeer Noord, 16 augustus 2007, dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer, Gemeente Amsterdam;
- Verkeersgegevens A10 van Rijkswaterstaat;
- 6104 AUC Amsterdam, stedenboukundige randvoorwaarden, 20 november 2008;
- Bouwvelop Spoorkavel Amsterdam Science Park, december 2008;
- Leidraad voor luchtkwaliteitonderzoek bij ruimtelijke ontwikkelingen voor de gemeente Amsterdam, 15 november 2007;
- Bestemmingsplan Wetenschap en Technologie Centrum Watergraafsmeer 19 juni 2002;
- Verkeersgeneratie voorzieningen, kengetallen gemotoriseerd verkeer (CROW, december 2008).

Bijlage 2a Situatie 1 - Autonoom 2010
Deel A: Binnenstedelijke wegen (dienst IVV)

1 Molukkenstraat				voertuigen etmaal			14272
dag	avond	nacht		dag	avond	nacht	
(# uur)	(# uur)	(# uur)					
			uurintensiteit %	6,07	3,86	1,46	
MO	10	5	1				
LV	814	538	198	LV	95,04	98,55	95,67
MV	23	2	4	MV	2,65	0,36	1,92
ZV	7	0	1	ZV	0,81	0,00	0,48
bus	13	6	4	bus	1,50	1,09	1,92
totaal	867	551	208				

10 Macgillavrylaan				voertuigen etmaal			5896
dag	avond	nacht		dag	avond	nacht	
(# uur)	(# uur)	(# uur)					
			uurintensiteit %	6,05	3,85	1,49	
MO	4	2	1				
LV	336	222	82	LV	95,24	98,68	94,32
MV	9	1	2	MV	2,52	0,44	2,27
ZV	3	0	1	ZV	0,84	0,00	1,14
bus	5	2	2	bus	1,40	0,88	2,27
totaal	357	227	88				

11 Verlengde Macgillavrylaan A				voertuigen etmaal			6184
dag	avond	nacht		dag	avond	nacht	
(# uur)	(# uur)	(# uur)					
			uurintensiteit %	6,06	3,86	1,47	
MO	4	2	1				
LV	358	236	87	LV	96,53	99,58	96,70
MV	10	1	2	MV	2,67	0,42	2,20
ZV	3	0	1	ZV	0,80	0,00	1,10
bus	0	0	0	bus	0,00	0,00	0,00
totaal	375	239	91				

12 Verlengde Macgillavrylaan B				voertuigen etmaal			0
dag	avond	nacht		dag	avond	nacht	
(# uur)	(# uur)	(# uur)					
			uurintensiteit %	4,17	4,17	4,17	
MO	0	0	0				
LV	0	0	0	LV	100,00	100,00	100,00
MV	0	0	0	MV	0,00	0,00	0,00
ZV	0	0	0	ZV	0,00	0,00	0,00
bus	0	0	0	bus	0,00	0,00	0,00
totaal	0	0	0				

8 Kruislaan A				voertuigen etmaal			7012
dag	avond	nacht		dag	avond	nacht	
(# uur)	(# uur)	(# uur)					
			uurintensiteit %	6,33	3,35	1,33	
MO	5	2	1				
LV	418	231	87	LV	95,27	99,15	94,62
MV	12	0	2	MV	2,70	0,00	2,15
ZV	4	0	1	ZV	0,90	0,00	1,08
bus	5	2	2	bus	1,13	0,85	2,15
totaal	444	235	93				

Kruislaan B				voertuigen etmaal			1753
dag	avond	nacht		dag	avond	nacht	
(# uur)	(# uur)	(# uur)					
			uurintensiteit %	6,33	3,35	1,33	
MO	1	1	0				
LV	105	58	22	LV	95,27	99,15	94,62
MV	3	0	1	MV	2,70	0,00	2,15
ZV	1	0	0	ZV	0,90	0,00	1,08
bus	1	1	1	bus	1,13	0,85	2,15
totaal	111	59	23				

Kruislaan C				voertuigen etmaal			1753
dag	avond	nacht		dag	avond	nacht	
(# uur)	(# uur)	(# uur)					
			uurintensiteit %	6,33	3,35	1,33	
MO	1	1	0				
LV	105	58	22	LV	95,27	99,15	94,62
MV	3	0	1	MV	2,70	0,00	2,15
ZV	1	0	0	ZV	0,90	0,00	1,08
bus	1	1	1	bus	1,13	0,85	2,15
totaal	111	59	23				

9 Ontsluiting Middenmeer Noord				voertuigen etmaal			224
dag	avond	nacht		dag	avond	nacht	
(# uur)	(# uur)	(# uur)					
			uurintensiteit %	6,25	3,57	1,34	
MO	0	0	0				
LV	14	8	3	LV	100,00	100,00	100,00
MV	0	0	0	MV	0,00	0,00	0,00
ZV	0	0	0	ZV	0,00	0,00	0,00
bus	0	0	0	bus	0,00	0,00	0,00
totaal	14	8	3				

Deel B: rijkswegen (Rijkswaterstaat)

A10 -1a				voertuigen etmaal			68500
dag	avond	nacht		dag	avond	nacht	
			uurintensiteit %	6,05	3,48	1,68	
MO							
LV			LV	89,37	89,37	89,36	
MV			MV	5,85	4,81	5,13	
ZV			ZV	4,79	5,82	5,51	
bus			bus	-	-	-	
totaal							

A10 -2a				voertuigen etmaal			32400
dag	avond	nacht		dag	avond	nacht	
			uurintensiteit %	6,05	3,48	1,68	
MO							
LV			LV	89,37	89,37	89,36	
MV			MV	5,85	4,81	5,13	
ZV			ZV	4,79	5,82	5,51	
bus			bus	-	-	-	
totaal							

A10 -3a				voertuigen etmaal			36100
dag	avond	nacht		dag	avond	nacht	
			uurintensiteit %	6,05	3,48	1,68	
MO							
LV			LV	89,37	89,37	89,36	
MV			MV	5,85	4,81	5,13	
ZV			ZV	4,79	5,82	5,51	
bus			bus	-	-	-	
totaal							

A10 -4a				voertuigen etmaal			80500
dag	avond	nacht		dag	avond	nacht	
			uurintensiteit %	6,05	3,48	1,68	
MO							
LV			LV	89,37	89,37	89,36	
MV			MV	5,85	4,81	5,13	
ZV			ZV	4,79	5,82	5,51	
bus			bus	-	-	-	
totaal							

A10 -1b		voertuigen etmaal		74200	
		dag		avond	nacht
		uurintensiteit %	6,09	4,20	1,27
MO					
LV		LV	89,94	89,99	89,92
MV		MV	6,14	5,72	5,43
ZV		ZV	3,93	4,35	4,64
bus		bus	-	-	-
totaal					

A10 -2b		voertuigen etmaal		36400	
		dag		avond	nacht
		uurintensiteit %	6,09	4,20	1,27
MO					
LV		LV	89,94	89,99	89,92
MV		MV	6,14	5,72	5,43
ZV		ZV	3,93	4,35	4,64
bus		bus	-	-	-
totaal					

A10 -3b		voertuigen etmaal		43300	
		dag		avond	nacht
		uurintensiteit %	6,09	4,20	1,27
MO					
LV		LV	89,94	89,99	89,92
MV		MV	6,14	5,72	5,43
ZV		ZV	3,93	4,35	4,64
bus		bus	-	-	-
totaal					

A10 -4b		voertuigen etmaal		79700	
		dag		avond	nacht
		uurintensiteit %	6,09	4,20	1,27
MO					
LV		LV	89,94	89,99	89,92
MV		MV	6,14	5,72	5,43
ZV		ZV	3,93	4,35	4,64
bus		bus	-	-	-
totaal					

A1 -2a		voertuigen etmaal		44400	
		dag		avond	nacht
		uurintensiteit %	6,05	3,48	1,68
MO					
LV		LV	89,37	89,37	89,36
MV		MV	5,85	4,81	5,13
ZV		ZV	4,79	5,82	5,51
bus		bus	-	-	-
totaal					

A1 -3a		voertuigen etmaal		37800	
		dag		avond	nacht
		uurintensiteit %	6,09	4,20	1,27
MO					
LV		LV	89,94	89,99	89,92
MV		MV	6,14	5,72	5,43
ZV		ZV	3,93	4,35	4,64
bus		bus	-	-	-
totaal					

Bijlage 2b situatie 2- Plansituatie uitbreiding centrumvoorzieningen (2010)

Deel A: Binnenstedelijke wegen (dienst IVV)

1 Molukkenstraat A		voertuigen etmaal		14572	
		dag		avond	nacht
		(# uur)	(# uur)	(# uur)	
		uurintensiteit	6,07	3,86	1,46
MO		10	5	1	
LV		831	549	202	LV
MV		23	2	4	MV
ZV		7	0	1	ZV
bus		13	6	4	bus
totaal		885	563	212	

1 Molukkenstraat B		voertuigen etmaal		14732	
		dag		avond	nacht
		(# uur)	(# uur)	(# uur)	
		uurintensiteit	6,07	3,86	1,46
MO		10	5	1	
LV		841	556	204	LV
MV		24	2	4	MV
ZV		7	0	1	ZV
bus		13	6	4	bus
totaal		895	569	215	

10 Macgillavrylaan		voertuigen etmaal		6656	
		dag		avond	nacht
		(# uur)	(# uur)	(# uur)	
		uurintensiteit	6,05	3,85	1,49
MO		4	2	1	
LV		380	251	93	LV
MV		10	1	2	MV
ZV		3	0	1	ZV
bus		6	2	2	bus
totaal		403	256	99	

11 Verlengde Macgillavrylaan A		voertuigen etmaal		6484	
		dag		avond	nacht
		(# uur)	(# uur)	(# uur)	
		uurintensiteit	6,06	3,86	1,47
MO		4	2	1	
LV		376	248	91	LV
MV		10	1	2	MV
ZV		3	0	1	ZV
bus		0	0	0	bus
totaal		393	251	95	

12 Verlengde Macgillavrylaan B		voertuigen etmaal		0	
		dag		avond	nacht
		(# uur)	(# uur)	(# uur)	
		uurintensiteit	4,17	4,17	4,17
MO		0	0	0	
LV		0	0	0	LV
MV		0	0	0	MV
ZV		0	0	0	ZV
bus		0	0	0	bus
totaal		0	0	0	

6 Kuislaan A		voertuigen etmaal		7012	
		dag		avond	nacht
		(# uur)	(# uur)	(# uur)	
		uurintensiteit	6,33	3,35	1,33
MO		5	2	1	
LV		454	251	95	LV
MV		13	0	2	MV
ZV		4	0	1	ZV
bus		5	2	2	bus
totaal		482	255	101	

8 Kruislaan B				voertuigen etmaal			3113
dag		avond	nacht	dag		avond	nacht
# uur		# uur	# uur				
				uurintensiteit	6,33	3,35	1,33
MO	1,25	0,5	0,25				
LV	187	103	39	LV	95,27	99,15	94,62
MV	5	0	1	MV	2,70	0,00	2,15
ZV	2	0	0	ZV	0,90	0,00	1,08
bus	2	1	1	bus	1,13	0,85	2,15
totaal	197	104	41				

8 Kruislaan C				voertuigen etmaal			2053
dag		avond	nacht	dag		avond	nacht
# uur		# uur	# uur				
				uurintensiteit	6,33	3,35	1,33
MO	1,25	0,5	0,25				
LV	123	68	26	LV	95,27	99,15	94,62
MV	4	0	1	MV	2,70	0,00	2,15
ZV	1	0	0	ZV	0,90	0,00	1,08
bus	1	1	1	bus	1,13	0,85	2,15
totaal	130	69	27				

9 Ontsluiting Middenmeer Noord				voertuigen etmaal			224
dag		avond	nacht	dag		avond	nacht
# uur		# uur	# uur				
				uurintensiteit	6,25	3,57	1,34
MO	0	0	0				
LV	14	8	3	LV	100,00	100,00	100,00
MV	0	0	0	MV	0,00	0,00	0,00
ZV	0	0	0	ZV	0,00	0,00	0,00
bus	0	0	0	bus	0,00	0,00	0,00
totaal	14	8	3				

		dag		avond	nacht
		uurintensiteit	6,05	3,48	1,68
MO					
LV		LV	94,01	96,98	92,71
MV		MV	3,51	1,58	3,87
ZV		ZV	2,48	1,44	3,42
bus		bus	-	-	-
totaal					

A10 -2a				voertuigen etmaal			29900
dag		avond	nacht				
				uurintensiteit	6,05	3,48	1,68
MO							
LV		LV	94,01	96,98	92,71		
MV		MV	3,51	1,58	3,87		
ZV		ZV	2,48	1,44	3,42		
bus		bus	-	-	-		
totaal							

A10 -3a				voertuigen etmaal			42000
dag		avond	nacht				
				uurintensiteit	6,05	3,48	1,68
MO							
LV		LV	94,01	96,98	92,71		
MV		MV	3,51	1,58	3,87		
ZV		ZV	2,48	1,44	3,42		
bus		bus	-	-	-		
totaal							

--	--	--	--	--	--	--	--

A10 -4a				voertuigen etmaal			75800
dag		avond	nacht				
				uurintensiteit	6,05	3,48	1,68
MO							
LV		LV	94,01	96,98	92,71		
MV		MV	3,51	1,58	3,87		
ZV		ZV	2,48	1,44	3,42		
bus		bus	-	-	-		
totaal							

A10 -1b				voertuigen etmaal			70400
dag		avond	nacht				
				uurintensiteit	6,09	4,20	1,27
MO							
LV		LV	94,69	97,50	92,29		
MV		MV	3,50	1,67	4,55		
ZV		ZV	1,81	0,89	3,16		
bus		bus	-	-	-		
totaal							

A10 -2b				voertuigen etmaal			41700
dag		avond	nacht				
				uurintensiteit	6,09	4,20	1,27
MO							
LV		LV	94,69	97,50	92,29		
MV		MV	3,50	1,67	4,55		
ZV		ZV	1,81	0,89	3,16		
bus		bus	-	-	-		
totaal							

A10 -3b				voertuigen etmaal			32600
dag		avond	nacht				
				uurintensiteit	6,09	4,20	1,27
MO							
LV		LV	94,69	97,50	92,29		
MV		MV	3,50	1,67	4,55		
ZV		ZV	1,81	0,89	3,16		
bus		bus	-	-	-		
totaal							

A10 -4b				voertuigen etmaal			74300
dag		avond	nacht				
				uurintensiteit	6,09	4,20	1,27
MO							
LV		LV	94,69	97,50	92,29		
MV		MV	3,50	1,67	4,55		
ZV		ZV	1,81	0,89	3,16		
bus		bus	-	-	-		
totaal							

A1 -2a				voertuigen etmaal			33800
dag		avond	nacht				
				uurintensiteit	6,05	3,48	1,68
MO							
LV		LV	94,01	96,98	92,71		
MV		MV	3,51	1,58	3,87		
ZV		ZV	2,48	1,44	3,42		
bus		bus	-	-	-		
totaal							

A1 -3a		voertuigen etmaal		27800	
		dag		avond	nacht
		uurintensiteit	6,09	4,20	1,27
MO					
LV		LV	94,69	97,50	92,29
MV		MV	3,50	1,67	4,55
ZV		ZV	1,81	0,89	3,16
bus		bus	-	-	-
totaal					

Bijlage 2c situatie 3- Plansituatie 500 studentenwoningen (2010)

Deel A: Binnenstedelijke wegen (dienst IVV)

1 Molukkenstraat A		voertuigen etmaal		14272	
		dag		avond	nacht
		(# uur)	(# uur)	(# uur)	
		uurintensiteit %	6,07	3,86	1,46
MO	10	5	1		
LV	814	538	198	LV	95,04
MV	23	2	4	MV	2,65
ZV	7	0	1	ZV	0,81
bus	13	6	4	bus	1,50
totaal	867	551	208		

1 Molukkenstraat B		voertuigen etmaal		14282	
		dag		avond	nacht
		(# uur)	(# uur)	(# uur)	
		uurintensiteit %	6,07	3,86	1,46
MO	10	5	1		
LV	815	538	198	LV	95,04
MV	23	2	4	MV	2,65
ZV	7	0	1	ZV	0,81
bus	13	6	4	bus	1,50
totaal	868	551	208		

10 Macgillavrylaan		voertuigen etmaal		5916	
		dag		avond	nacht
		(# uur)	(# uur)	(# uur)	
		uurintensiteit %	6,05	3,85	1,49
MO	4	2	1		
LV	337	223	82	LV	95,24
MV	9	1	2	MV	2,52
ZV	3	0	1	ZV	0,84
bus	5	2	2	bus	1,40
totaal	358	228	88		

11 Verlengde Macgillavrylaan A		voertuigen etmaal		6184	
		dag		avond	nacht
		(# uur)	(# uur)	(# uur)	
		uurintensiteit %	6,06	3,86	1,47
MO	4	2	1		
LV	358	236	87	LV	96,53
MV	10	1	2	MV	2,67
ZV	3	0	1	ZV	0,80
bus	0	0	0	bus	0,00
totaal	375	239	91		

12 Verlengde Macgillavrylaan B		voertuigen etmaal		0	
		dag		avond	nacht
		(# uur)	(# uur)	(# uur)	
		uurintensiteit %	4,17	4,17	4,17
MO	0	0	0		
LV	0	0	0	LV	100,00
MV	0	0	0	MV	0,00
ZV	0	0	0	ZV	0,00
bus	0	0	0	bus	0,00
totaal	0	0	0		

8 Kruislaan A		voertuigen etmaal		7022	
		dag		avond	nacht
		(# uur)	(# uur)	(# uur)	
		uurintensiteit %	6,33	3,35	1,33
MO	5	2	1		
LV	419	231	87	LV	95,27
MV	12	0	2	MV	2,70
ZV	4	0	1	ZV	0,90
bus	5	2	2	bus	1,13
totaal	445	235	93		

8 Kruislaan B				voertuigen etmaal			1753
dag	avond	nacht		dag	avond	nacht	
(# uur)	(# uur)	(# uur)					
			uurintensiteit %	6,33	3,35	1,33	
MO	1,25	0,5	0,25				
LV	105	58	22	LV	95,27	99,15	94,62
MV	3	0	1	MV	2,70	0,00	2,15
ZV	1	0	0	ZV	0,90	0,00	1,08
bus	1	1	1	bus	1,13	0,85	2,15
totaal	111	59	23				

8 Kruislaan C				voertuigen etmaal			1753
dag	avond	nacht		dag	avond	nacht	
(# uur)	(# uur)	(# uur)					
			uurintensiteit %	6,33	3,35	1,33	
MO	1,25	0,5	0,25				
LV	105	58	22	LV	95,27	99,15	94,62
MV	3	0	1	MV	2,70	0,00	2,15
ZV	1	0	0	ZV	0,90	0,00	1,08
bus	1	1	1	bus	1,13	0,85	2,15
totaal	111	59	23				

9 Ontsluiting Middenmeer Noord				voertuigen etmaal			224
dag	avond	nacht		dag	avond	nacht	
(# uur)	(# uur)	(# uur)					
			uurintensiteit %	6,25	3,57	1,34	
MO	0	0	0				
LV	14	8	3	LV	100,00	100,00	100,00
MV	0	0	0	MV	0,00	0,00	0,00
ZV	0	0	0	ZV	0,00	0,00	0,00
bus	0	0	0	bus	0,00	0,00	0,00
totaal	14	8	3				

Deel B: rijkswegen (Rijkswaterstaat)

	dag	avond	nacht				
				uurintensiteit %	6,05	3,48	1,68
MO							
LV				LV	94,01	96,98	92,71
MV				MV	3,51	1,58	3,87
ZV				ZV	2,48	1,44	3,42
bus				bus	-	-	-
totaal							

A10 -2a				voertuigen etmaal			29900
	dag	avond	nacht				
				uurintensiteit %	6,05	3,48	1,68
MO							
LV				LV	94,01	96,98	92,71
MV				MV	3,51	1,58	3,87
ZV				ZV	2,48	1,44	3,42
bus				bus	-	-	-
totaal							

A10 -3a				voertuigen etmaal			42000
	dag	avond	nacht				
				uurintensiteit %	6,05	3,48	1,68
MO							
LV				LV	94,01	96,98	92,71
MV				MV	3,51	1,58	3,87
ZV				ZV	2,48	1,44	3,42
bus				bus	-	-	-
totaal							

A10 -4a				voertuigen etmaal			75800
	dag	avond	nacht				
				uurintensiteit %	6,05	3,48	1,68
MO							
LV				LV	94,01	96,98	92,71
MV				MV	3,51	1,58	3,87
ZV				ZV	2,48	1,44	3,42
bus				bus	-	-	-
totaal							

A10 -1b				voertuigen etmaal			70400
	dag	avond	nacht				
				uurintensiteit %	6,09	4,20	1,27
MO							
LV				LV	94,69	97,50	92,29
MV				MV	3,50	1,67	4,55
ZV				ZV	1,81	0,89	3,16
bus				bus	-	-	-
totaal							

A10 -2b				voertuigen etmaal			41700
	dag	avond	nacht				
				uurintensiteit %	6,09	4,20	1,27
MO							
LV				LV	94,69	97,50	92,29
MV				MV	3,50	1,67	4,55
ZV				ZV	1,81	0,89	3,16
bus				bus	-	-	-
totaal							

A10 -3b				voertuigen etmaal			32600
	dag	avond	nacht				
				uurintensiteit %	6,09	4,20	1,27
MO							
LV				LV	94,69	97,50	92,29
MV				MV	3,50	1,67	4,55
ZV				ZV	1,81	0,89	3,16
bus				bus	-	-	-
totaal							

A10 -4b				voertuigen etmaal			74300
	dag	avond	nacht				
				uurintensiteit %	6,09	4,20	1,27
MO							
LV				LV	94,69	97,50	92,29
MV				MV	3,50	1,67	4,55
ZV				ZV	1,81	0,89	3,16
bus				bus	-	-	-
totaal							

A1 -2a				voertuigen etmaal			33800
	dag	avond	nacht				
				uurintensiteit %	6,05	3,48	1,68
MO							
LV				LV	94,01	96,98	92,71
MV				MV	3,51	1,58	3,87
ZV				ZV	2,48	1,44	3,42
bus				bus	-	-	-
totaal							

A1 -3a		voertuigen etmaal		27800	
		dag		avond	nacht
		uurintensiteit %	6,09	4,20	1,27
MO					
LV		LV	94,69	97,50	92,29
MV		MV	3,50	1,67	4,55
ZV		ZV	1,81	0,89	3,16
bus		bus	-	-	-
totaal					

Bijlage 2d situatie 4- Plansituatie gecumuleerd (2010)

Deel A: Binnenstedelijke wegen (dienst IVV)						
1 Molukkenstraat A			voertuigen etmaal		14572	
dag	avond	nacht	dag	avond	nacht	
(# uur)	(# uur)	(# uur)				
			uurintensiteit	6,07	3,86	1,46
MO	10	5	1			
LV	831	549	202	LV	95,04	98,55
MV	23	2	4	MV	2,65	0,36
ZV	7	0	1	ZV	0,81	0,00
bus	13	6	4	bus	1,50	1,09
totaal	885	563	212			

1 Molukkenstraat B						
			voertuigen etmaal		14742	
dag	avond	nacht	dag	avond	nacht	
(# uur)	(# uur)	(# uur)				
			uurintensiteit	6,07	3,86	1,46
MO	10	5	1			
LV	841	556	205	LV	95,04	98,55
MV	24	2	4	MV	2,65	0,36
ZV	7	0	1	ZV	0,81	0,00
bus	13	6	4	bus	1,50	1,09
totaal	896	569	215			

10 Macgillavrylaan						
			voertuigen etmaal		6676	
dag	avond	nacht	dag	avond	nacht	
(# uur)	(# uur)	(# uur)				
			uurintensiteit	6,05	3,85	1,49
MO	4	2	1			
LV	381	252	93	LV	95,24	98,68
MV	10	1	2	MV	2,52	0,44
ZV	3	0	1	ZV	0,84	0,00
bus	6	2	2	bus	1,40	0,88
totaal	404	257	100			

11 Verlengde Macgillavrylaan A						
			voertuigen etmaal		6484	
dag	avond	nacht	dag	avond	nacht	
(# uur)	(# uur)	(# uur)				
			uurintensiteit	6,06	3,86	1,47
MO	4	2	1			
LV	376	248	91	LV	96,53	99,58
MV	10	1	2	MV	2,67	0,42
ZV	3	0	1	ZV	0,80	0,00
bus	0	0	0	bus	0,00	0,00
totaal	393	251	95			

12 Verlengde Macgillavrylaan B						
			voertuigen etmaal		0	
dag	avond	nacht	dag	avond	nacht	
(# uur)	(# uur)	(# uur)				
			uurintensiteit	4,17	4,17	4,17
MO	0	0	0			
LV	0	0	0	LV	100,00	100,00
MV	0	0	0	MV	0,00	0,00
ZV	0	0	0	ZV	0,00	0,00
bus	0	0	0	bus	0,00	0,00
totaal	0	0	0			

8 Kruislaan A						
			voertuigen etmaal		7622	
dag	avond	nacht	dag	avond	nacht	
(# uur)	(# uur)	(# uur)				
			uurintensiteit	6,33	3,35	1,33
MO	5	2	1			
LV	455	251	95	LV	95,27	99,15
MV	13	0	2	MV	2,70	0,00
ZV	4	0	1	ZV	0,90	0,00
bus	5	2	2	bus	1,13	0,85
						2,15

totaal	483	255	101				
8 Kruislaan B				voertuigen etmaal 3113			
	dag	avond	nacht	dag	avond	nacht	
	(# uur)	(# uur)	(# uur)				
				uurintensiteit	6,33	3,35	1,33
MO	1,25	0,5	0,25				
LV	187	103	39	LV	95,27	99,15	94,62
MV	5	0	1	MV	2,70	0,00	2,15
ZV	2	0	0	ZV	0,90	0,00	1,08
bus	2	1	1	bus	1,13	0,85	2,15
totaal	197	104	41				

8 Kruislaan C				voertuigen etmaal 2053			
	dag	avond	nacht	dag	avond	nacht	
	(# uur)	(# uur)	(# uur)				
				uurintensiteit	6,33	3,35	1,33
MO	1,25	0,5	0,25				
LV	123	68	26	LV	95,27	99,15	94,62
MV	4	0	1	MV	2,70	0,00	2,15
ZV	1	0	0	ZV	0,90	0,00	1,08
bus	1	1	1	bus	1,13	0,85	2,15
totaal	130	69	27				

9 Ontsluiting Middenmeer Noord				voertuigen etmaal 224			
	dag	avond	nacht	dag	avond	nacht	
	(# uur)	(# uur)	(# uur)				
				uurintensiteit	6,25	3,57	1,34
MO	0	0	0				
LV	14	8	3	LV	100,00	100,00	100,00
MV	0	0	0	MV	0,00	0,00	0,00
ZV	0	0	0	ZV	0,00	0,00	0,00
bus	0	0	0	bus	0,00	0,00	0,00
totaal	14	8	3				

Deel B: rijkswegen (Rijkswaterstaat)

	dag	avond	nacht				
				uurintensiteit	6,05	3,48	1,68
MO							
LV				LV	94,01	96,98	92,71
MV				MV	3,51	1,58	3,87
ZV				ZV	2,48	1,44	3,42
bus				bus	-	-	-
totaal							

A10 -2a				voertuigen etmaal 29900			
	dag	avond	nacht				
				uurintensiteit	6,05	3,48	1,68
MO							
LV				LV	94,01	96,98	92,71
MV				MV	3,51	1,58	3,87
ZV				ZV	2,48	1,44	3,42
bus				bus	-	-	-
totaal							

A10 -3a				voertuigen etmaal 42000			
	dag	avond	nacht				
				uurintensiteit	6,05	3,48	1,68
MO							
LV				LV	94,01	96,98	92,71
MV				MV	3,51	1,58	3,87
ZV				ZV	2,48	1,44	3,42
bus				bus	-	-	-
totaal							

A10 -4a				voertuigen etmaal 75800			
	dag	avond	nacht				
				uurintensiteit	6,05	3,48	1,68
MO							
LV				LV	94,01	96,98	92,71
MV				MV	3,51	1,58	3,87
ZV				ZV	2,48	1,44	3,42
bus				bus	-	-	-
totaal							

A10 -1b				voertuigen etmaal 70400			
	dag	avond	nacht				
				uurintensiteit	6,09	4,20	1,27
MO							
LV				LV	94,69	97,50	92,29
MV				MV	3,50	1,67	4,55
ZV				ZV	1,81	0,89	3,16
bus				bus	-	-	-
totaal							

A10 -2b				voertuigen etmaal 41700			
	dag	avond	nacht				
				uurintensiteit	6,09	4,20	1,27
MO							
LV				LV	94,69	97,50	92,29
MV				MV	3,50	1,67	4,55
ZV				ZV	1,81	0,89	3,16
bus				bus	-	-	-
totaal							

A10 -3b				voertuigen etmaal 32600			
	dag	avond	nacht				
				uurintensiteit	6,09	4,20	1,27
MO							
LV				LV	94,69	97,50	92,29
MV				MV	3,50	1,67	4,55
ZV				ZV	1,81	0,89	3,16
bus				bus	-	-	-
totaal							

A10 -4b				voertuigen etmaal 74300			
	dag	avond	nacht				
				uurintensiteit	6,09	4,20	1,27
MO							
LV				LV	94,69	97,50	92,29
MV				MV	3,50	1,67	4,55
ZV				ZV	1,81	0,89	3,16
bus				bus	-	-	-
totaal							

A1 -2a				voertuigen etmaal 33800			
	dag	avond	nacht				
				uurintensiteit	6,05	3,48	1,68
MO							
LV				LV	94,01	96,98	92,71
MV				MV	3,51	1,58	3,87
ZV				ZV	2,48	1,44	3,42
bus				bus	-	-	-
totaal							

A1 -3a		voertuigen etmaal		27800	
		dag		avond	nacht
		uurintensiteit	6,09	4,20	1,27
MO		LV	94,69	97,50	92,29
LV		MV	3,50	1,67	4,55
MV		ZV	1,81	0,89	3,16
ZV		bus	-	-	-
bus					
totaal					

Bijlage 2e situatie 5- autonoom 2015

Deel A: Binnenstedelijke wegen (dienst IVV)

1 Molukkenstraat		voertuigen etmaal		15696	
		dag		avond	nacht
		(# uur)	(# uur)	(# uur)	
		uurintensiteit %	6,08	3,86	1,45
MO		11	6	1	
LV		897	592	218	LV
MV		25	2	4	MV
ZV		8	0	1	ZV
bus		13	6	4	bus
totaal		954	606	228	

10 Macgillavrylaan		voertuigen etmaal		13636	
		dag		avond	nacht
		(# uur)	(# uur)	(# uur)	
		uurintensiteit %	6,07	3,86	1,46
MO		9	5	1	
LV		785	518	191	LV
MV		22	2	4	MV
ZV		7	0	1	ZV
bus		5	2	2	bus
totaal		828	527	199	

11 Verlengde Macgillavrylaan A		voertuigen etmaal		14060	
		dag		avond	nacht
		(# uur)	(# uur)	(# uur)	
		uurintensiteit %	6,07	3,88	1,45
MO		10	5	1	
LV		814	538	198	LV
MV		23	2	4	MV
ZV		7	0	1	ZV
bus		0	0	0	bus
totaal		854	545	204	

12 Verlengde Macgillavrylaan B		voertuigen etmaal		18948	
		dag		avond	nacht
		(# uur)	(# uur)	(# uur)	
		uurintensiteit %	6,09	3,81	1,47
MO		13	7	2	
LV		1093	712	266	LV
MV		32	2	7	MV
ZV		15	1	3	ZV
bus		0	0	0	bus
totaal		1153	722	278	

8 Kruislaan A		voertuigen etmaal		1720	
		dag		avond	nacht
		(# uur)	(# uur)	(# uur)	
		uurintensiteit %	6,40	3,37	1,22
MO		1	1	0	
LV		100	55	21	LV
MV		3	0	0	MV
ZV		1	0	0	ZV
bus		5	2	0	bus
totaal		110	58	21	

Kruislaan B		voertuigen etmaal		860	
		dag		avond	nacht
		(# uur)	(# uur)	(# uur)	
		uurintensiteit %	6,40	3,37	1,22
MO		1	1	0	
LV		50	28	11	LV
MV		2	0	0	MV
ZV		1	0	0	ZV
bus		3	1	0	bus
totaal		55	29	11	

Kruislaan C				voertuigen etmaal			860
dag		avond	nacht	dag		avond	nacht
# uur		# uur	# uur				
				uurintensiteit %	6,40	3,37	1,22
MO	1	1	0				
LV	50	28	11	LV	91,82	96,55	100,00
MV	2	0	0	MV	2,73	0,00	0,00
ZV	1	0	0	ZV	0,91	0,00	0,00
bus	3	1	0	bus	4,55	3,45	0,00
totaal	55	29	11				

9 Ontsluiting Middenmeer Noord				voertuigen etmaal			864
dag		avond	nacht	dag		avond	nacht
# uur		# uur	# uur				
				uurintensiteit %	6,37	3,36	1,27
MO	1	0	0				
LV	53	29	11	LV	98,18	100,00	100,00
MV	1	0	0	MV	1,82	0,00	0,00
ZV	0	0	0	ZV	0,00	0,00	0,00
bus	0	0	0	bus	0,00	0,00	0,00
totaal	55	29	11				

Deel B: rijkswegen (Rijkswaterstaat)

A10 -1a				voertuigen etmaal			68500
dag		avond	nacht				
				uurintensiteit %	6,05	3,48	1,68
MO							
LV				LV	89,37	89,37	89,36
MV				MV	5,85	4,81	5,13
ZV				ZV	4,79	5,82	5,51
bus				bus	-	-	-
totaal							

dag		avond	nacht				
				uurintensiteit %	6,05	3,48	1,68
MO							
LV				LV	89,37	89,37	89,36
MV				MV	5,85	4,81	5,13
ZV				ZV	4,79	5,82	5,51
bus				bus	-	-	-
totaal							

A10 -3a				voertuigen etmaal			36100
dag		avond	nacht				
				uurintensiteit %	6,05	3,48	1,68
MO							
LV				LV	89,37	89,37	89,36
MV				MV	5,85	4,81	5,13
ZV				ZV	4,79	5,82	5,51
bus				bus	-	-	-
totaal							

A10 -4a				voertuigen etmaal			80500
dag		avond	nacht				
				uurintensiteit %	6,05	3,48	1,68
MO							
LV				LV	89,37	89,37	89,36
MV				MV	5,85	4,81	5,13
ZV				ZV	4,79	5,82	5,51
bus				bus	-	-	-
totaal							

A10 -1b				voertuigen etmaal			74200
dag		avond	nacht				
				uurintensiteit %	6,09	4,20	1,27
MO							
LV				LV	89,94	89,99	89,92
MV				MV	6,14	5,72	5,43
ZV				ZV	3,93	4,35	4,64
bus				bus	-	-	-
totaal							

A10 -2b				voertuigen etmaal			36400
dag		avond	nacht				
				uurintensiteit %	6,09	4,20	1,27
MO							
LV				LV	89,94	89,99	89,92
MV				MV	6,14	5,72	5,43
ZV				ZV	3,93	4,35	4,64
bus				bus	-	-	-
totaal							

A10 -3b				voertuigen etmaal			43300
dag		avond	nacht				
				uurintensiteit %	6,09	4,20	1,27
MO							
LV				LV	89,94	89,99	89,92
MV				MV	6,14	5,72	5,43
ZV				ZV	3,93	4,35	4,64
bus				bus	-	-	-
totaal							

A10 -4b				voertuigen etmaal			79700
dag		avond	nacht				
				uurintensiteit %	6,09	4,20	1,27
MO							
LV				LV	89,94	89,99	89,92
MV				MV	6,14	5,72	5,43
ZV				ZV	3,93	4,35	4,64
bus				bus	-	-	-
totaal							

A1 -2a				voertuigen etmaal			44400
dag		avond	nacht				
				uurintensiteit %	6,05	3,48	1,68
MO							
LV				LV	89,37	89,37	89,36
MV				MV	5,85	4,81	5,13
ZV				ZV	4,79	5,82	5,51
bus				bus	-	-	-
totaal							

A1 -3a				voertuigen etmaal			37800
dag		avond	nacht				
				uurintensiteit %	6,09	4,20	1,27
MO							
LV				LV	89,94	89,99	89,92
MV				MV	6,14	5,72	5,43
ZV				ZV	3,93	4,35	4,64
bus				bus	-	-	-
totaal							

Bijlage 2f situatie 5- Plansituatie gecumuleerd (2015)
Deel A: Binnenstedelijke wegen (dienst IVV)

1 Molukkenstraat A			voertuigen etmaal			15896
dag	avond	nacht	dag	avond	nacht	
(# uur)	(# uur)	(# uur)				
			uurintensiteit	6,08	3,86	1,45
MO	11	6	1			
LV	909	600	221	LV	95,18	98,68 96,05
MV	25	2	4	MV	2,62	0,33 1,75
ZV	8	0	1	ZV	0,84	0,00 0,44
bus	13	6	4	bus	1,36	0,99 1,75
totaal	966	614	231			

1 Molukkenstraat B			voertuigen etmaal			15976
dag	avond	nacht	dag	avond	nacht	
(# uur)	(# uur)	(# uur)				
			uurintensiteit	6,08	3,86	1,45
MO	11	6	1			
LV	913	603	222	LV	95,18	98,68 96,05
MV	25	2	4	MV	2,62	0,33 1,75
ZV	8	0	1	ZV	0,84	0,00 0,44
bus	13	6	4	bus	1,36	0,99 1,75
totaal	971	617	232			

10 Macgillavrylaan			voertuigen etmaal			14116
dag	avond	nacht	dag	avond	nacht	
(# uur)	(# uur)	(# uur)				
			uurintensiteit	6,07	3,86	1,46
MO	9	5	1			
LV	813	536	198	LV	95,89	99,24 96,48
MV	23	2	4	MV	2,66	0,38 2,01
ZV	7	0	1	ZV	0,85	0,00 0,50
bus	5	2	2	bus	0,60	0,38 1,01
totaal	857	546	206			

11 Verlengde Macgillavrylaan A			voertuigen etmaal			14460
dag	avond	nacht	dag	avond	nacht	
(# uur)	(# uur)	(# uur)				
			uurintensiteit	6,07	3,88	1,45
MO	10	5	1			
LV	837	553	204	LV	96,49	99,63 97,55
MV	24	2	4	MV	2,69	0,37 1,96
ZV	7	0	1	ZV	0,82	0,00 0,49
bus	0	0	0	bus	0,00	0,00 0,00
totaal	878	561	210			

12 Verlengde Macgillavrylaan B			voertuigen etmaal			19548
dag	avond	nacht	dag	avond	nacht	
(# uur)	(# uur)	(# uur)				
			uurintensiteit	6,09	3,81	1,47
MO	13	7	2			
LV	1128	735	274	LV	95,92	99,58 96,40
MV	33	2	7	MV	2,78	0,28 2,52
ZV	15	1	3	ZV	1,30	0,14 1,08
bus	0	0	0	bus	0,00	0,00 0,00
totaal	1190	745	287			

8 Kruislaan A			voertuigen etmaal			2020
dag	avond	nacht	dag	avond	nacht	
(# uur)	(# uur)	(# uur)				
			uurintensiteit	6,40	3,37	1,22
MO	1	1	0			
LV	118	65	25	LV	91,82	96,55 100,00
MV	4	0	0	MV	2,73	0,00 0,00
ZV	1	0	0	ZV	0,91	0,00 0,00
bus	6	2	0	bus	4,55	3,45 0,00
totaal	129	68	25			

8 Kruislaan B			voertuigen etmaal			2220
dag	avond	nacht	dag	avond	nacht	
(# uur)	(# uur)	(# uur)				
			uurintensiteit	6,40	3,37	1,22
MO	0,5	0,5	0			
LV	130	72	27	LV	91,82	96,55 100,00
MV	4	0	0	MV	2,73	0,00 0,00
ZV	1	0	0	ZV	0,91	0,00 0,00
bus	6	3	0	bus	4,55	3,45 0,00
totaal	142	75	27			

8 Kruislaan C			voertuigen etmaal			1160
dag	avond	nacht	dag	avond	nacht	
(# uur)	(# uur)	(# uur)				
			uurintensiteit	6,40	3,37	1,22
MO	0,5	0,5	0			
LV	68	37	14	LV	91,82	96,55 100,00
MV	2	0	0	MV	2,73	0,00 0,00
ZV	1	0	0	ZV	0,91	0,00 0,00
bus	3	1	0	bus	4,55	3,45 0,00
totaal	74	39	14			

9 Ontsluiting Middenmeer Noord			voertuigen etmaal			864
dag	avond	nacht	dag	avond	nacht	
(# uur)	(# uur)	(# uur)				
			uurintensiteit	6,37	3,36	1,27
MO	1	0	0			
LV	53	29	11	LV	98,18	100,00 100,00
MV	1	0	0	MV	1,82	0,00 0,00
ZV	0	0	0	ZV	0,00	0,00 0,00
bus	0	0	0	bus	0,00	0,00 0,00
totaal	55	29	11			

Deel B: rijkswegen (Rijkswaterstaat)

A10 -1a		voertuigen etmaal		71900	
		dag	avond	nacht	
		uurintensiteit	6,05	3,48	1,68
MO					
LV		LV	94,01	96,98	92,71
MV		MV	3,51	1,58	3,87
ZV		ZV	2,48	1,44	3,42
bus		bus	-	-	-
totaal					

A10 -2a		voertuigen etmaal		29900	
		dag	avond	nacht	
		uurintensiteit	6,05	3,48	1,68
MO					
LV		LV	94,01	96,98	92,71
MV		MV	3,51	1,58	3,87
ZV		ZV	2,48	1,44	3,42
bus		bus	-	-	-
totaal					

A10 -3a		voertuigen etmaal		42000	
		dag	avond	nacht	
		uurintensit	6,05	3,48	1,68
MO					
LV		LV	94,01	96,98	92,71
MV		MV	3,51	1,58	3,87
ZV		ZV	2,48	1,44	3,42
bus		bus	-	-	-
totaal					

A10 -4a		voertuigen etmaal		75800	
		dag		avond	nacht
		uurintensiteit	6,05	3,48	1,68
MO					
LV		LV	94,01	96,98	92,71
MV		MV	3,51	1,58	3,87
ZV		ZV	2,48	1,44	3,42
bus		bus	-	-	-
totaal					

A10 -1b		voertuigen etmaal		70400	
		dag		avond	nacht
		uurintensiteit	6,09	4,20	1,27
MO					
LV		LV	94,69	97,50	92,29
MV		MV	3,50	1,67	4,55
ZV		ZV	1,81	0,89	3,16
bus		bus	-	-	-
totaal					

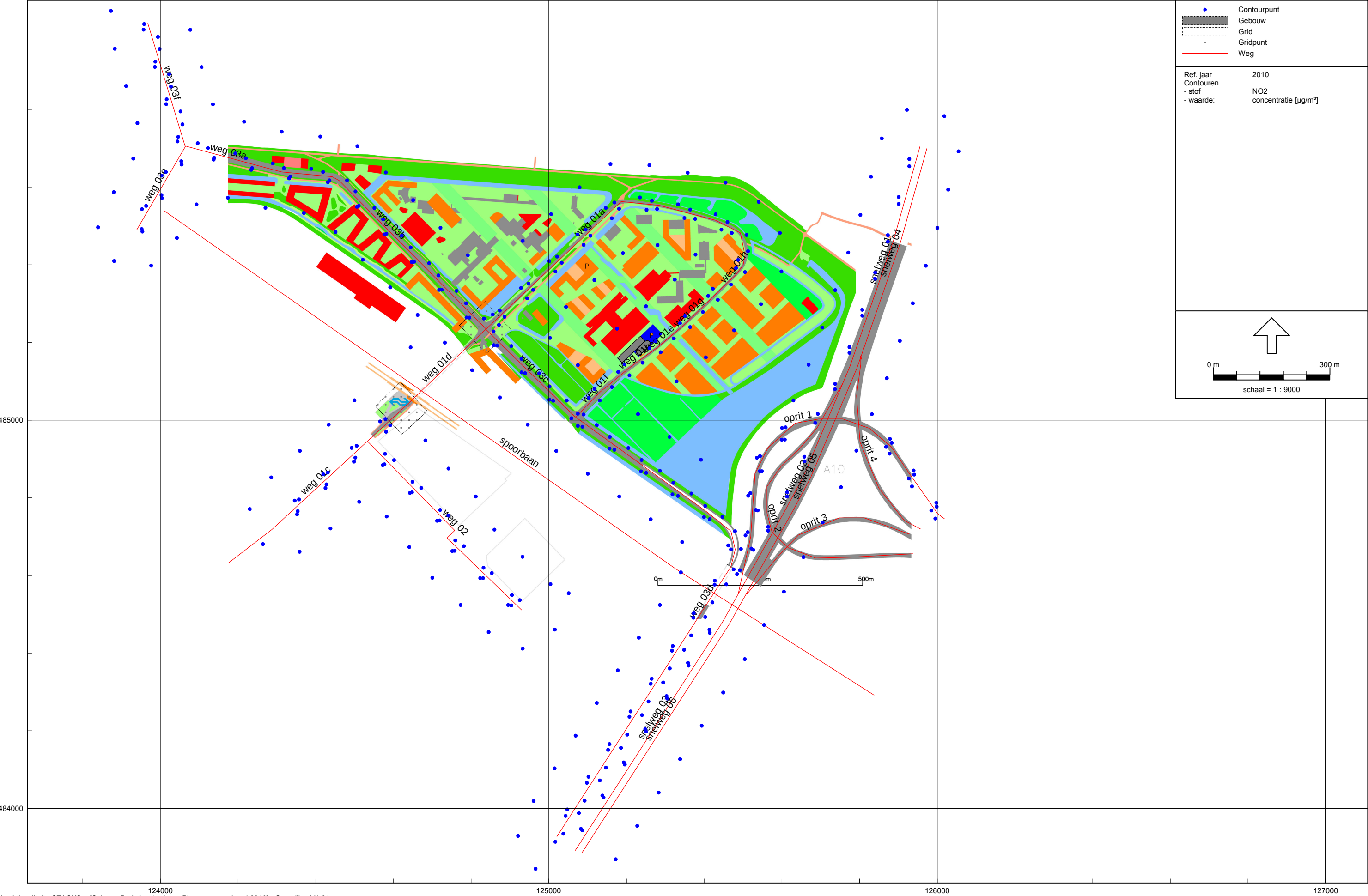
A10 -2b		voertuigen etmaal		41700	
		dag		avond	nacht
		uurintensiteit	6,09	4,20	1,27
MO					
LV		LV	94,69	97,50	92,29
MV		MV	3,50	1,67	4,55
ZV		ZV	1,81	0,89	3,16
bus		bus	-	-	-
totaal					

A10 -3b		voertuigen etmaal		32600	
		dag		avond	nacht
		uurintensiteit	6,09	4,20	1,27
MO					
LV		LV	94,69	97,50	92,29
MV		MV	3,50	1,67	4,55
ZV		ZV	1,81	0,89	3,16
bus		bus	-	-	-
totaal					

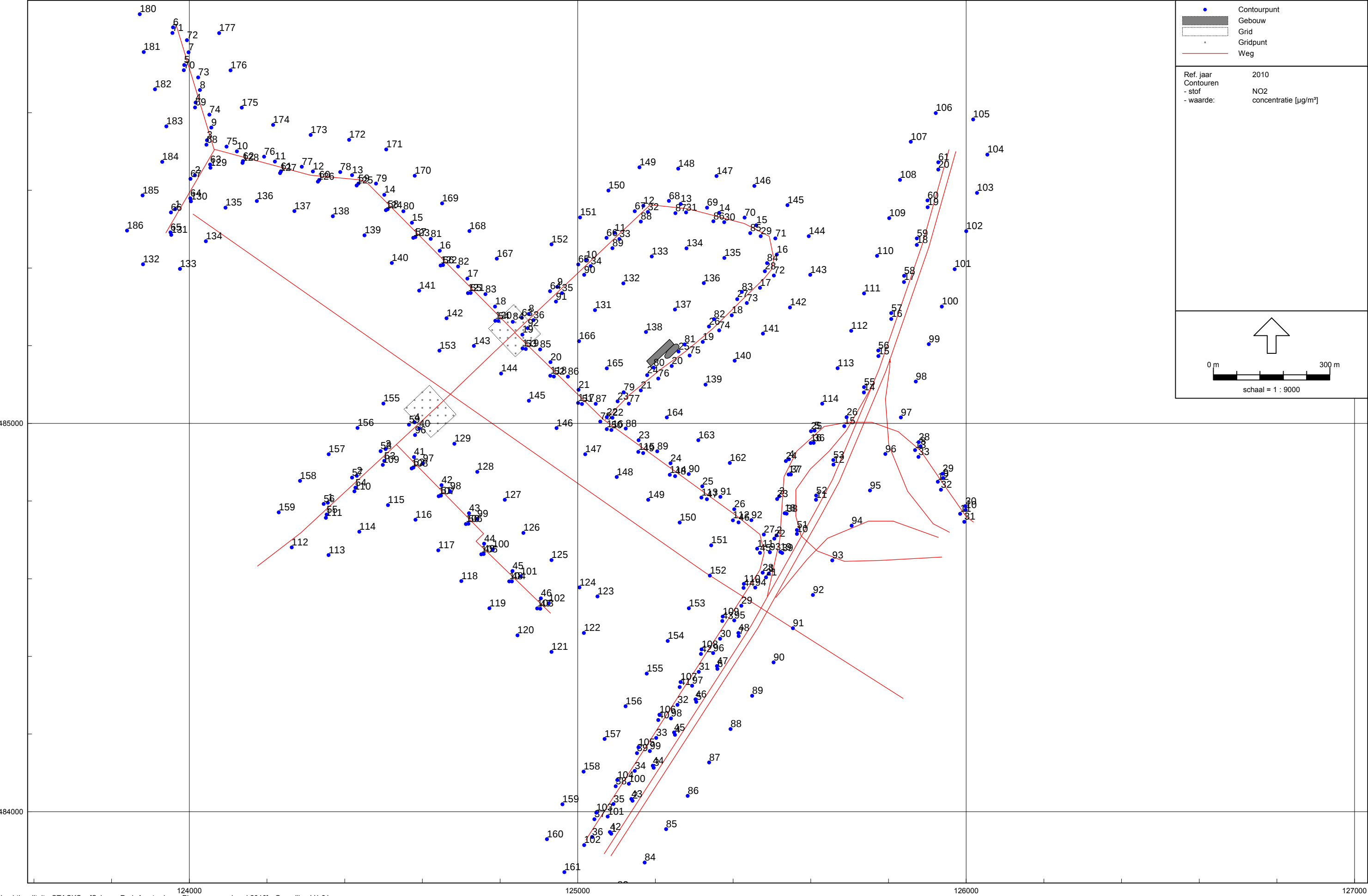
A10 -4b		voertuigen etmaal		74300	
		dag		avond	nacht
		uurintensiteit	6,09	4,20	1,27
MO					
LV		LV	94,69	97,50	92,29
MV		MV	3,50	1,67	4,55
ZV		ZV	1,81	0,89	3,16
bus		bus	-	-	-
totaal					

A1 -2a		voertuigen etmaal		33800	
		dag		avond	nacht
		uurintensiteit	6,05	3,48	1,68
MO					
LV		LV	94,01	96,98	92,71
MV		MV	3,51	1,58	3,87
ZV		ZV	2,48	1,44	3,42
bus		bus	-	-	-
totaal					

A1 -3a		voertuigen etmaal		27800	
		dag		avond	nacht
		uurintensiteit	6,09	4,20	1,27
MO					
LV		LV	94,69	97,50	92,29
MV		MV	3,50	1,67	4,55
ZV		ZV	1,81	0,89	3,16
bus		bus	-	-	-
totaal					



Positie contourpunten



bijlage 3c

Plansituatie 2010(centrumvoorzieningen en studentenwoningen)

Invoergegevens

Model: Plan gecummuleerd 2010
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - STACKS+

Naam	Omschr.	ISO M	HDef.	Invoertype	Wegtype	V	Breedte	Vent.F.	Hschem	Can.	H(L)	Can.	H(R)	Can.	br.	Vent.X	Vent.Y	Vent.H.	Int. dia.	Ext. dia.
weg 01f	Kruislaan	0,00	Relatief	Verdeling	Normaal	40	10,00	0,00	0,00		0,00		0,00		0,00	--	--	1,50	1,00	
weg 02	ontsluiting midden noord	0,00	Relatief	Verdeling	Normaal	25	10,00	0,00	0,00		0,00		0,00		0,00	--	--	1,50	1,00	
weg 01g	Kruislaan	0,00	Relatief	Verdeling	Canon	40	10,00	0,40	0,00		10,00		3,00		30,00	--	--	1,50	1,00	
weg 01h	Kruislaan	0,00	Relatief	Verdeling	Canon	40	10,00	0,40	0,00		10,00		10,00		30,00	--	--	1,50	1,00	
weg 01e	Kruislaan	0,00	Relatief	Verdeling	Canon	40	10,00	0,40	0,00		10,00		10,00		30,00	--	--	1,50	1,00	
weg 01b	Kruislaan	0,00	Relatief	Verdeling	Canon	40	10,00	0,40	0,00		10,00		10,00		30,00	--	--	1,50	1,00	
weg 01a	Kruislaan	0,00	Relatief	Verdeling	Normaal	40	10,00	0,40	0,00		10,00		10,00		30,00	--	--	1,50	1,00	
weg 01d	Kruislaan	0,00	Relatief	Verdeling	Tunnel	40	10,00	0,40	0,00		10,00		10,00		30,00	--	--	1,50	1,00	
weg 01c	Kruislaan	0,00	Relatief	Verdeling	Normaal	40	10,00	0,40	0,00		10,00		10,00		30,00	--	--	1,50	1,00	
weg 03a	Macgillavrylaan deel A	0,00	Eigen waarde	Verdeling	Normaal	40	12,00	0,00	0,00		0,00		0,00		0,00	--	--	1,50	1,00	
weg 03b	Macgillavrylaan deel B	0,00	Relatief	Verdeling	Canon	40	12,00	0,40	0,00		15,00		15,00		45,00	--	--	1,50	1,00	
weg 03c	Maxgillavrylaan deel c	0,00	Relatief	Verdeling	Normaal	40	12,00	0,00	0,00		0,00		0,00		0,00	--	--	1,50	1,00	
weg 03d	Macgillavrylaan deel D	0,00	Relatief	Verdeling	Normaal	40	12,00	0,00	0,00		0,00		0,00		0,00	--	--	1,50	1,00	
weg 03e	Molukkenstraat deel a	0,00	Relatief	Verdeling	Normaal	40	10,00	0,00	0,00		0,00		0,00		0,00	--	--	1,50	1,00	
weg 03f	Molukkenstraat deel b	0,00	Relatief	Verdeling	Normaal	40	10,00	0,00	0,00		0,00		0,00		0,00	--	--	1,50	1,00	
snelweg 04	snelweg A10-1b	0,00	Relatief	Verdeling	Snelweg	100	15,00	0,00	0,00		0,00		0,00		0,00	--	--	1,50	1,00	
snelweg 01	snelweg A10 -1a	0,00	Relatief	Verdeling	Snelweg	100	15,00	0,00	0,00		0,00		0,00		0,00	--	--	1,50	1,00	
snelweg 02	snelweg A10 -3a	0,00	Relatief	Verdeling	Snelweg	100	15,00	0,00	0,00		0,00		0,00		0,00	--	--	1,50	1,00	
snelweg 03	snelweg A10 -4a	0,00	Relatief	Verdeling	Snelweg	100	15,00	0,00	0,00		0,00		0,00		0,00	--	--	1,50	1,00	
snelweg 05	snelweg A10-2b	0,00	Relatief	Verdeling	Snelweg	100	15,00	0,00	0,00		0,00		0,00		0,00	--	--	1,50	1,00	
snelweg 06	snelweg A10-4b	0,00	Relatief	Verdeling	Snelweg	100	15,00	0,00	0,00		0,00		0,00		0,00	--	--	1,50	1,00	
oprit 1	snelweg A1-2a	0,00	Relatief	Verdeling	Snelweg	80	7,00	0,00	0,00		0,00		0,00		0,00	--	--	1,50	1,00	
oprit 4	snelweg A1 -3a	0,00	Relatief	Verdeling	Normaal	80	7,00	0,00	0,00		0,00		0,00		0,00	--	--	1,50	1,00	
oprit 2	snelweg A10-2a	0,00	Relatief	Verdeling	Snelweg	80	7,00	0,00	0,00		0,00		0,00		0,00	--	--	1,50	1,00	
oprit 3	snelweg A10 -3B	0,00	Relatief	Verdeling	Normaal	80	7,00	0,00	0,00		0,00		0,00		0,00	--	--	1,50	1,00	
spoorbaan		0,00	Relatief	Verdeling	Normaal	80	15,00	0,00	0,00		0,00		0,00		0,00	--	--	1,50	1,00	

Plansituatie 2010(centrumvoorzieningen en studentenwoningen)

Invoergegevens

Model: Plan gecumuleerd 2010
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - STACKS+

Naam	%Int.(D)	%Int.(A)	%Int.(N)	%LV(D)	%LV(A)	%LV(N)	%MV(D)	%MV(A)	%MV(N)	%ZV(D)	%ZV(A)	%ZV(N)	%Bus(D)	%Bus(A)	%Bus(N)	LV(H1)	LV(H2)	LV(H3)	LV(H4)	LV(H5)
weq 01f	6,33	3,35	1,33	95,27	99,15	94,62	2,70	--	2,15	0,90	--	1,08	1,13	0,85	2,15	25,84	25,84	25,84	25,84	25,84
weq 02	6,25	3,57	1,34	100,00	100,00	100,00	--	--	--	--	--	--	--	--	--	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00
weq 01g	6,33	3,35	1,33	95,27	99,15	94,62	2,70	--	2,15	0,90	--	1,08	1,13	0,85	2,15	25,84	25,84	25,84	25,84	25,84
weq 01h	6,33	3,35	1,33	95,27	99,15	94,62	2,70	--	2,15	0,90	--	1,08	1,13	0,85	2,15	25,84	25,84	25,84	25,84	25,84
weq 01e	6,33	3,35	1,33	95,27	99,15	94,62	2,70	--	2,15	0,90	--	1,08	1,13	0,85	2,15	25,84	25,84	25,84	25,84	25,84
weq 01b	6,33	3,35	1,33	95,27	99,15	94,62	2,70	--	2,15	0,90	--	1,08	1,13	0,85	2,15	25,84	25,84	25,84	25,84	25,84
weq 01a	6,33	3,35	1,33	95,27	99,15	94,62	2,70	--	2,15	0,90	--	1,08	1,13	0,85	2,15	39,18	39,18	39,18	39,18	39,18
weq 01d	6,33	3,35	1,33	95,27	99,15	94,62	2,70	--	2,15	0,90	--	1,08	1,13	0,85	2,15	95,92	95,92	95,92	95,92	95,92
weq 01c	6,33	3,35	1,33	95,27	99,15	94,62	2,70	--	2,15	0,90	--	1,08	1,13	0,85	2,15	95,92	95,92	95,92	95,92	95,92
weq 03a	6,05	3,85	1,49	95,24	98,68	94,32	2,52	0,44	2,27	0,84	--	1,14	1,40	0,88	2,27	93,82	93,82	93,82	93,82	93,82
weq 03b	6,05	3,85	1,49	95,24	98,68	94,32	2,52	0,44	2,27	0,84	--	1,14	1,40	0,88	2,27	93,82	93,82	93,82	93,82	93,82
weq 03c	6,06	3,86	1,47	96,53	99,58	96,70	2,67	0,42	2,20	0,80	--	1,10	--	--	--	92,17	92,17	92,17	92,17	92,17
weq 03d	4,17	4,17	4,17	100,00	100,00	100,00	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
weq 03e	6,07	3,86	1,46	95,04	98,55	95,67	2,65	0,36	1,92	0,81	--	0,48	1,50	1,09	1,92	203,54	203,54	203,54	203,54	203,54
weq 03f	6,07	3,86	1,46	95,04	98,55	95,67	2,65	0,36	1,92	0,81	--	0,48	1,50	1,09	1,92	205,91	205,91	205,91	205,91	205,91
snelweg 04	6,09	4,20	1,26	94,69	97,50	92,29	3,50	1,67	4,55	1,81	0,89	3,16	--	--	--	818,65	818,65	818,65	818,65	818,65
snelweg 01	6,05	3,48	1,68	94,01	96,98	92,71	3,51	1,58	3,87	2,48	1,44	3,42	--	--	--	1119,86	1119,86	1119,86	1119,86	1119,86
snelweg 02	6,05	3,48	1,68	94,01	96,98	92,71	3,51	1,58	3,87	2,48	1,44	3,42	--	--	--	654,16	654,16	654,16	654,16	654,16
snelweg 03	6,05	3,48	1,68	94,01	96,98	92,71	3,51	1,58	3,87	2,48	1,44	3,42	--	--	--	1180,61	1180,61	1180,61	1180,61	1180,61
snelweg 05	6,09	4,20	1,26	94,69	97,50	92,29	3,50	1,67	4,55	1,81	0,89	3,16	--	--	--	484,91	484,91	484,91	484,91	484,91
snelweg 06	6,09	4,20	1,26	94,69	97,50	92,29	3,50	1,67	4,55	1,81	0,89	3,16	--	--	--	864,00	864,00	864,00	864,00	864,00
oprit 1	6,05	3,48	1,68	94,01	96,98	92,71	3,51	1,58	3,87	2,48	1,44	3,42	--	--	--	526,44	526,44	526,44	526,44	526,44
oprit 4	6,09	4,20	1,26	94,69	97,50	92,29	3,50	1,67	4,55	1,81	0,89	3,16	--	--	--	323,27	323,27	323,27	323,27	323,27
oprit 2	6,05	3,48	1,68	94,01	96,98	92,71	3,51	1,58	3,87	2,48	1,44	3,42	--	--	--	465,70	465,70	465,70	465,70	465,70
oprit 3	6,09	4,20	1,26	94,69	97,50	92,29	3,50	1,67	4,55	1,81	0,89	3,16	--	--	--	379,09	379,09	379,09	379,09	379,09
spoorbaan	--	8,33	8,33	--	--	--	--	--	--	--	100,00	100,00	--	--	--	--	--	--	--	--

Plansituatie 2010 (centrumvoorzieningen en studentenwoningen)

Model: Plan gecummeleerd 2010
Groep: (hoofdaroeop)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - STACKS+

[illegible]

Plansituatie 2010 (centrumvoorzieningen en studentenwoningen)

[illegible]

Plansituatie 2010(centrumvoorzieningen en studentenwoningen)

Invoergegevens

Model: Plan gecumuleerd 2010
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - STACKS+

Naam	ZV(H7)	ZV(H8)	ZV(H9)	ZV(H10)	ZV(H11)	ZV(H12)	ZV(H13)	ZV(H14)	ZV(H15)	ZV(H16)	ZV(H17)	ZV(H18)	ZV(H19)	ZV(H20)	ZV(H21)	ZV(H22)	Z
weq 01f	0,29	1,17	1,17	1,17	1,17	1,17	1,17	1,17	1,17	1,17	1,17	1,17	1,17	--	--	--	
weq 02	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	
weq 01g	0,29	1,17	1,17	1,17	1,17	1,17	1,17	1,17	1,17	1,17	1,17	1,17	1,17	--	--	--	
weq 01h	0,29	1,17	1,17	1,17	1,17	1,17	1,17	1,17	1,17	1,17	1,17	1,17	1,17	--	--	--	
weq 01e	0,29	1,17	1,17	1,17	1,17	1,17	1,17	1,17	1,17	1,17	1,17	1,17	1,17	--	--	--	
weq 01b	0,29	1,17	1,17	1,17	1,17	1,17	1,17	1,17	1,17	1,17	1,17	1,17	1,17	--	--	--	
weq 01a	0,45	1,77	1,77	1,77	1,77	1,77	1,77	1,77	1,77	1,77	1,77	1,77	1,77	--	--	--	
weq 01d	1,09	4,34	4,34	4,34	4,34	4,34	4,34	4,34	4,34	4,34	4,34	4,34	4,34	--	--	--	
weq 01c	1,09	4,34	4,34	4,34	4,34	4,34	4,34	4,34	4,34	4,34	4,34	4,34	4,34	--	--	--	
weq 03a	1,13	3,39	3,39	3,39	3,39	3,39	3,39	3,39	3,39	3,39	3,39	3,39	3,39	--	--	--	
weq 03b	1,13	3,39	3,39	3,39	3,39	3,39	3,39	3,39	3,39	3,39	3,39	3,39	3,39	--	--	--	
weq 03c	1,05	3,14	3,14	3,14	3,14	3,14	3,14	3,14	3,14	3,14	3,14	3,14	3,14	--	--	--	
weq 03d	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	
weq 03e	1,02	7,16	7,16	7,16	7,16	7,16	7,16	7,16	7,16	7,16	7,16	7,16	7,16	--	--	--	
weq 03f	1,03	7,25	7,25	7,25	7,25	7,25	7,25	7,25	7,25	7,25	7,25	7,25	7,25	--	--	--	
snelweg 04	28,03	77,60	77,60	77,60	77,60	77,60	77,60	77,60	77,60	77,60	77,60	77,60	77,60	26,32	26,32	26,32	
snelweg 01	41,31	107,88	107,88	107,88	107,88	107,88	107,88	107,88	107,88	107,88	107,88	107,88	107,88	36,03	36,03	36,03	
snelweg 02	24,13	63,02	63,02	63,02	63,02	63,02	63,02	63,02	63,02	63,02	63,02	63,02	63,02	21,05	21,05	21,05	
snelweg 03	43,55	113,73	113,73	113,73	113,73	113,73	113,73	113,73	113,73	113,73	113,73	113,73	113,73	37,98	37,98	37,98	
snelweg 05	16,60	45,97	45,97	45,97	45,97	45,97	45,97	45,97	45,97	45,97	45,97	45,97	45,97	15,59	15,59	15,59	
snelweg 06	29,58	81,90	81,90	81,90	81,90	81,90	81,90	81,90	81,90	81,90	81,90	81,90	81,90	27,77	27,77	27,77	
oprit 1	19,42	50,71	50,71	50,71	50,71	50,71	50,71	50,71	50,71	50,71	50,71	50,71	50,71	16,94	16,94	16,94	
oprit 4	11,07	30,64	30,64	30,64	30,64	30,64	30,64	30,64	30,64	30,64	30,64	30,64	30,64	10,39	10,39	10,39	
oprit 2	17,18	44,86	44,86	44,86	44,86	44,86	44,86	44,86	44,86	44,86	44,86	44,86	44,86	14,98	14,98	14,98	
oprit 3	12,98	35,93	35,93	35,93	35,93	35,93	35,93	35,93	35,93	35,93	35,93	35,93	35,93	12,19	12,19	12,19	
spoorbaan	43,90	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	43,90	43,90	43,90	

Plansituatie 2010 (centrumvoorzieningen en studentenwoningen)

[illegible]

Plansituatie 2010 (centrumvoorzieningen en studentenwoningen)

[illegible]

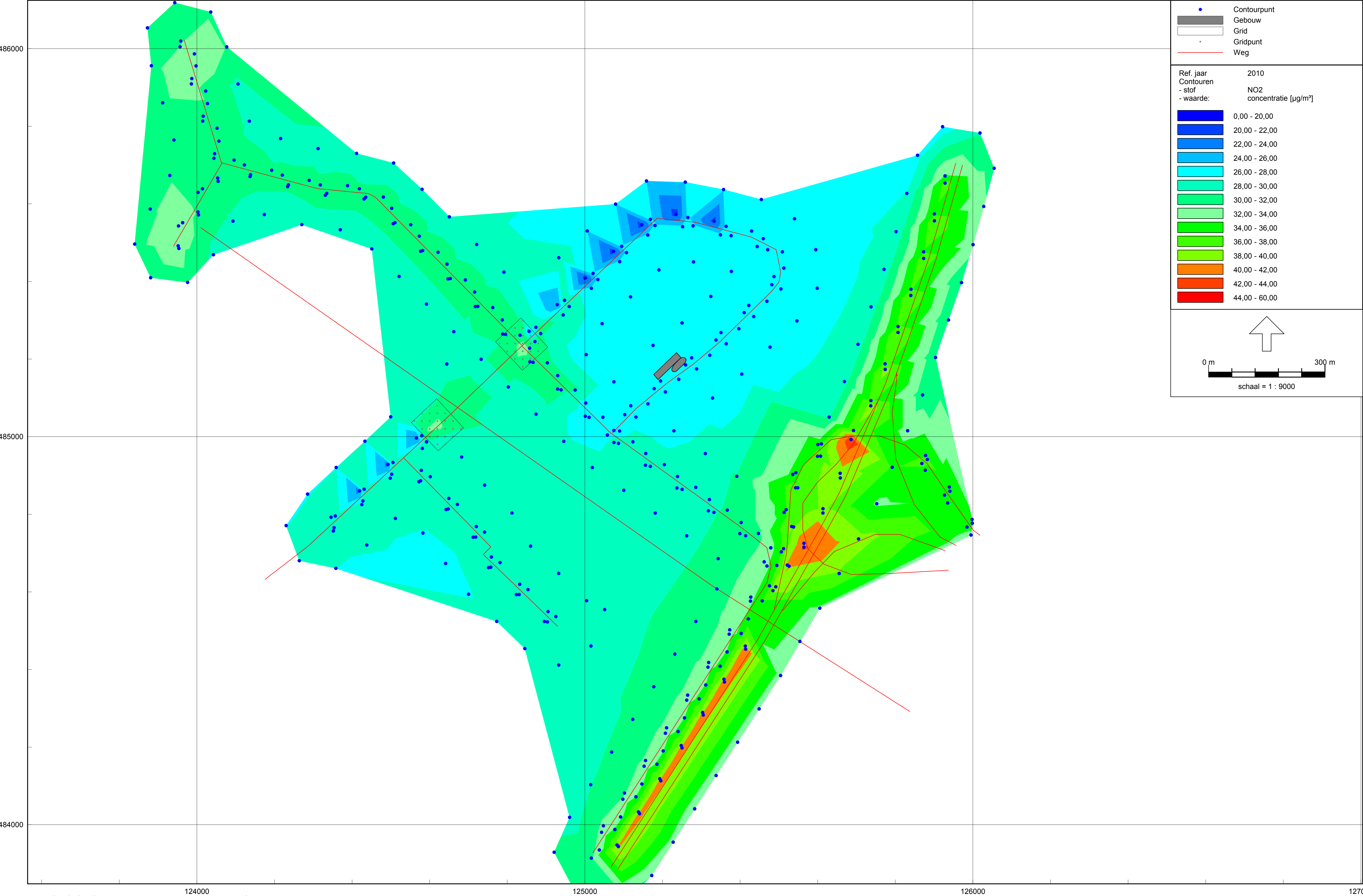
bijlage 3c

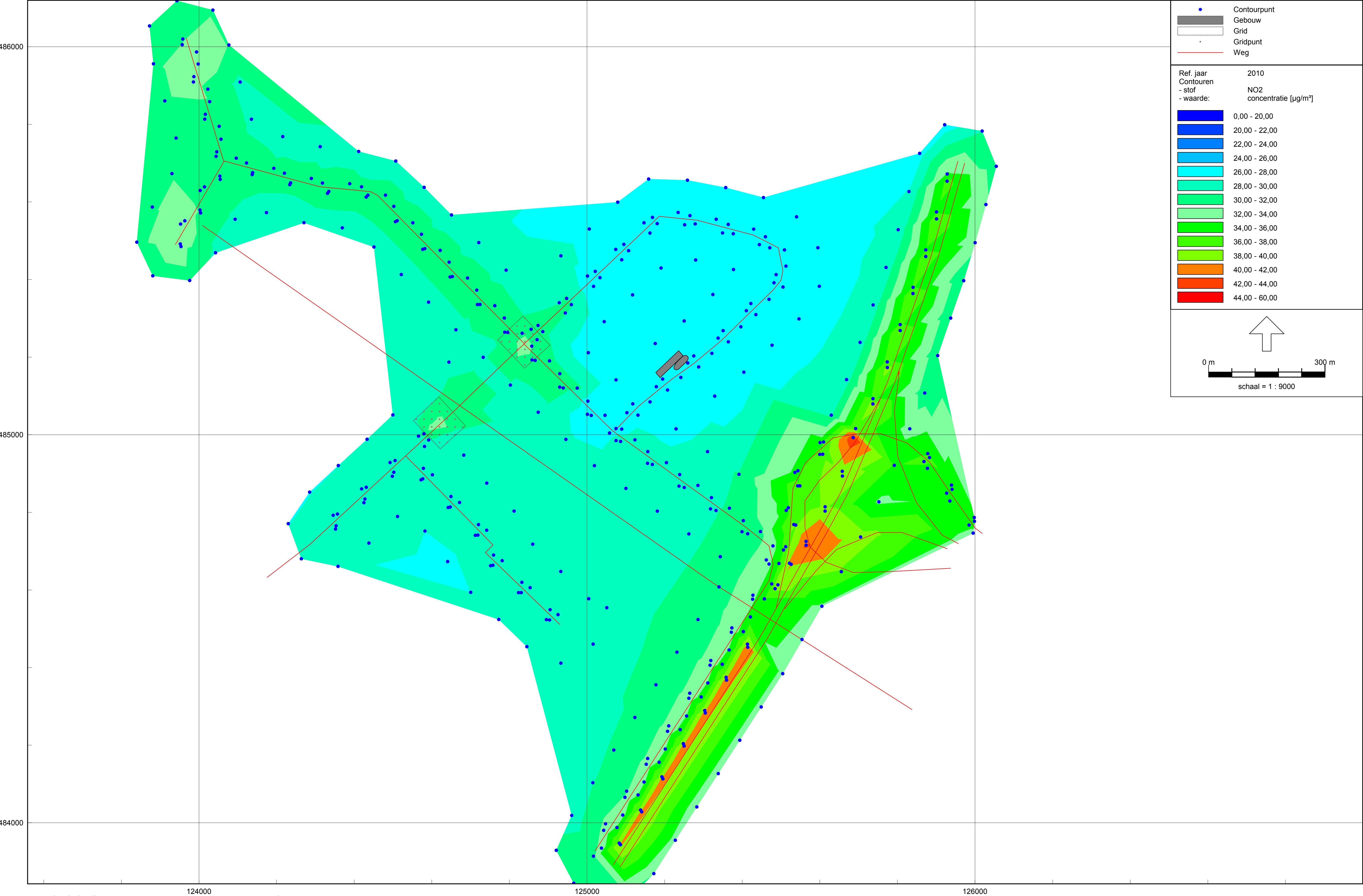
Plansituatie 2010(centrumvoorzieningen en studentenwoningen)

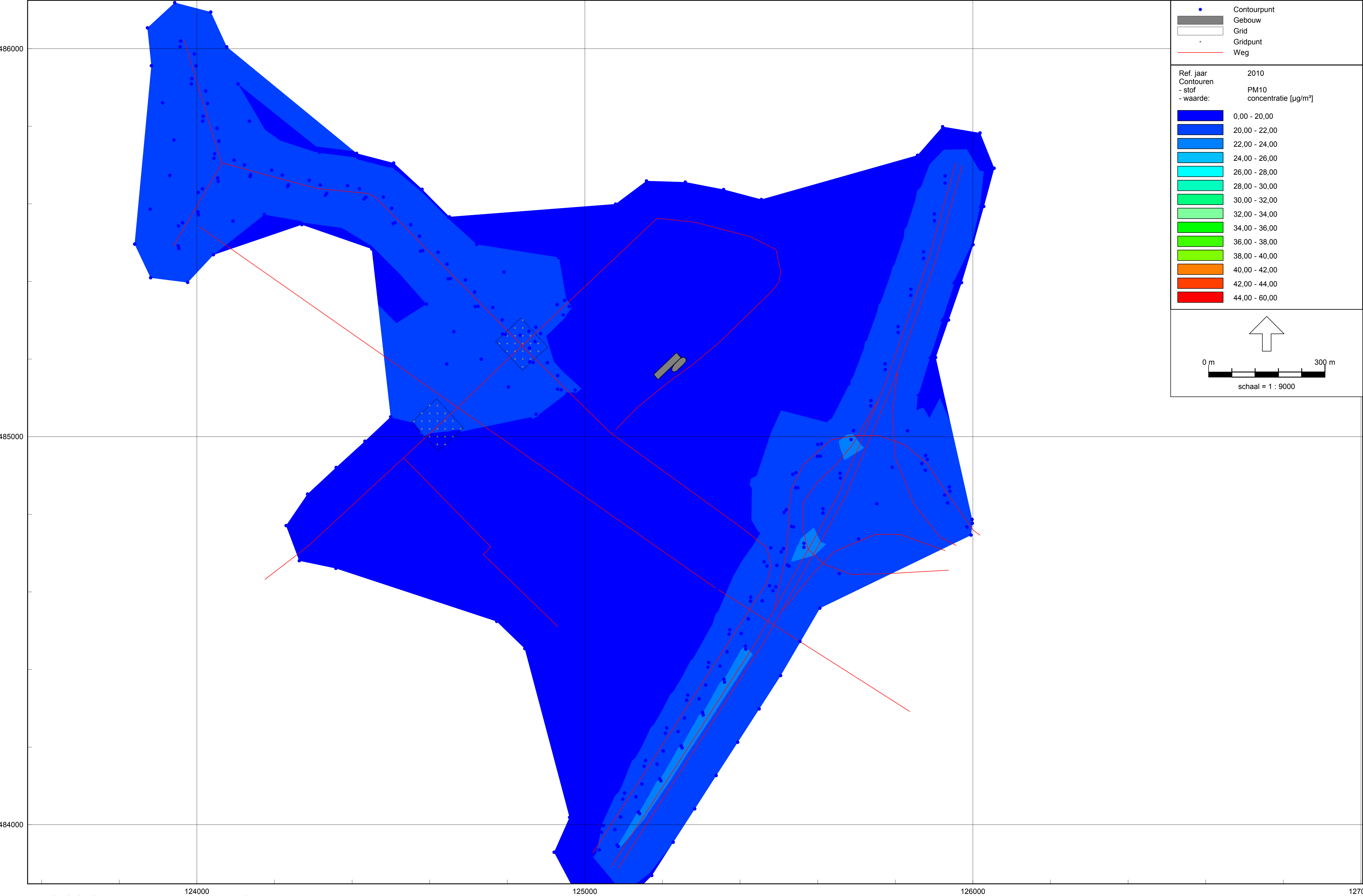
Invoergegevens

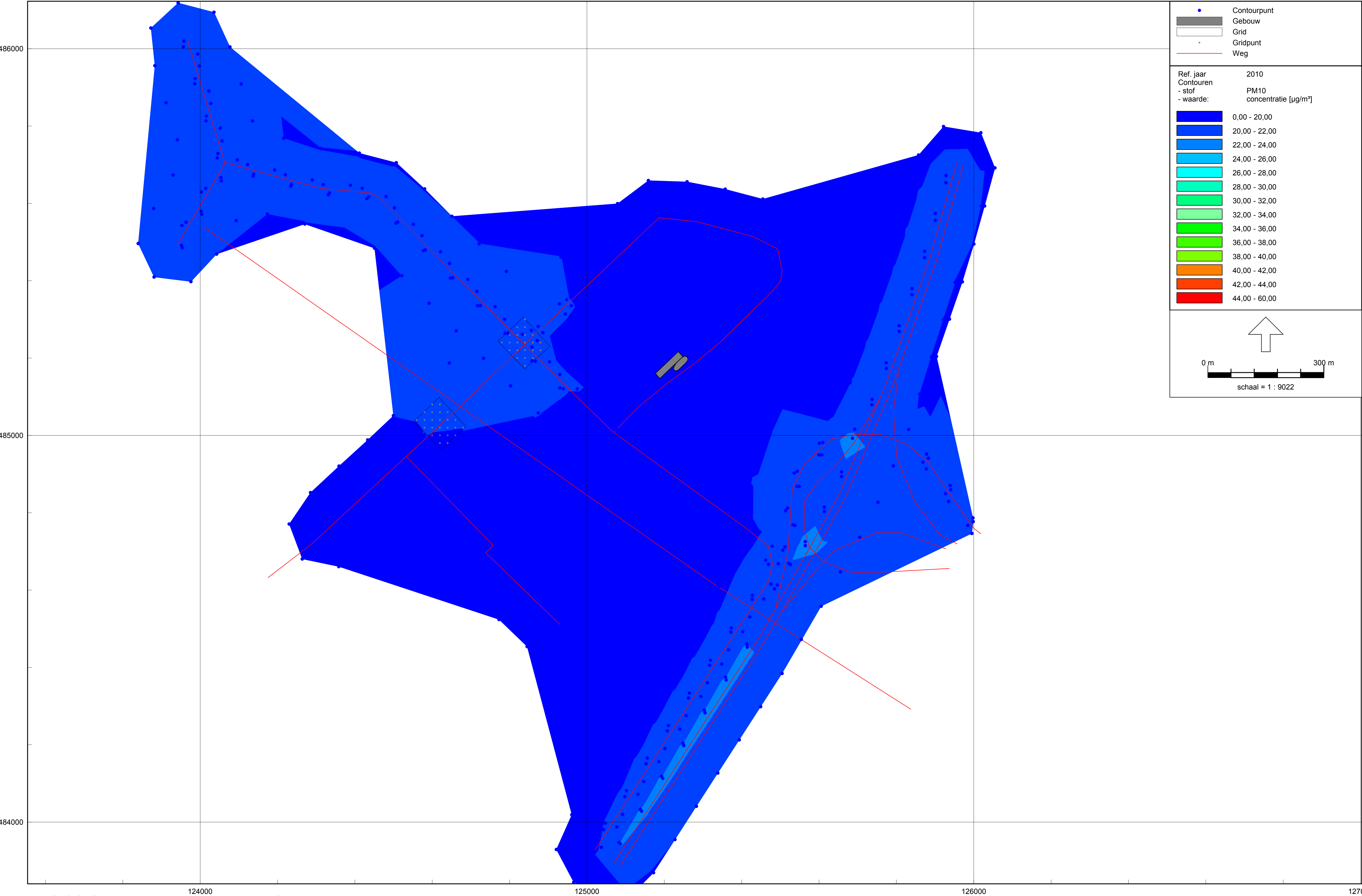
Model: Plan gecumuleerd 2010
 Groep: (hoofdaroe)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - STACKS+

Naam	Stagnatie(H17)	Stagnatie(H18)	Stagnatie(H19)	Stagnatie(H20)	Stagnatie(H21)	Stagnatie(H22)	Stagnatie(H23)	Stagnatie(H24)
weg 01f	0	0	0	0	0	0	0	0
weg 02	0	0	0	0	0	0	0	0
weg 01g	0	0	0	0	0	0	0	0
weg 01h	0	0	0	0	0	0	0	0
weg 01e	0	0	0	0	0	0	0	0
weg 01b	0	0	0	0	0	0	0	0
weg 01a	0	0	0	0	0	0	0	0
weg 01d	0	0	0	0	0	0	0	0
weg 01c	0	0	0	0	0	0	0	0
weg 03a	0	0	0	0	0	0	0	0
weg 03b	0	0	0	0	0	0	0	0
weg 03c	0	0	0	0	0	0	0	0
weg 03d	0	0	0	0	0	0	0	0
weg 03e	0	0	0	0	0	0	0	0
weg 03f	0	0	0	0	0	0	0	0
snelweg 04	10	30	30	0	0	0	0	0
snelweg 01	10	30	30	0	0	0	0	0
snelweg 02	10	30	30	0	0	0	0	0
snelweg 03	10	30	30	0	0	0	0	0
snelweg 05	10	30	30	0	0	0	0	0
snelweg 06	10	30	30	0	0	0	0	0
oprit 1	0	0	0	0	0	0	0	0
oprit 4	0	0	0	0	0	0	0	0
oprit 2	0	0	0	0	0	0	0	0
oprit 3	0	0	0	0	0	0	0	0
spoorbaan	0	0	0	0	0	0	0	0









Bijlage 5a resultaten 2015 NO2

AUTONOOM				
Toetspunt		Conc. [µg/m³]	AG [µg/m³]	> Limiet
1	A	28,81	26,9	0
2	A	26,99	24,9	0
3	A	26,98	24,9	0
4	A	26,76	24,9	0
5	A	28,64	26,9	0
6	A	27,41	26,5	0
7	A	29,16	26,9	0
8	A	27,28	24,9	0
9	A	27,41	24,9	0
10	A	27,06	24,9	0
11	A	26,83	24,9	0
12	A	26,74	24,9	0
13	A	26,56	24,9	0
14	A	26,68	24,9	0
15	A	26,64	24,9	0
16	A	26,66	24,9	0
17	A	26,68	24,9	0
18	A	26,73	24,9	0
19	A	27,22	24,9	0
20	A	27,14	24,9	0
21	A	24,17	21,8	0
22	A	--	21,8	0
23	A	27,22	24,1	0
24	A	27,43	24,1	0
25	A	27,78	24,1	0
26	A	28,47	24,1	0
27	A	31,13	24,1	0
28	A	33,21	24,1	0
29	A	32,41	24,1	0
30	A	31,89	24,1	0
31	A	31,82	24,1	0
32	A	31,72	24,1	0
33	A	31,62	24,1	0
34	A	31,42	24,1	0
35	A	30,97	24,1	0
36	A	29,98	25	0
37	A	29,81	25	0
38	A	29,67	24,1	0
39	A	29,97	24,1	0
40	A	30,05	24,1	0
41	A	30,13	24,1	0
42	A	30,31	24,1	0
43	A	30,41	24,1	0
44	A	30,95	24,1	0
45	A	31,24	24,1	0
46	A	28,69	24,1	0
47	A	27,68	24,1	0
48	A	27,22	24,1	0
49	A	26,99	24,1	0
50	A	26,67	24,1	0
51	A	23,86	21,8	0
52	A	26,87	24,9	0
53	A	26,84	24,9	0
54	A	26,71	24,9	0
55	A	26,64	24,9	0
56	A	26,61	24,9	0
57	A	26,6	24,9	0
58	A	26,62	24,9	0
59	A	26,62	24,9	0
60	A	26,7	24,9	0
61	A	26,8	24,9	0
62	A	26,98	24,9	0
63	A	27,44	24,9	0
64	A	27,23	24,9	0
65	A	28,46	26,9	0
66	A	28,37	26,9	0
67	A	26,58	24,9	0
68	A	26,66	24,9	0
69	A	26,42	24,9	0

Plan Gecumuleerd					
Toetspunt		Conc. [µg/m³]	AG [µg/m³]	> Limiet	toename [µg/m³]
1	A	28,83	26,9	0	0,02
2	A	27,02	24,9	0	0,03
3	A	27,01	24,9	0	0,03
4	A	26,78	24,9	0	0,02
5	A	28,67	26,9	0	0,03
6	A	27,42	26,5	0	0,01
7	A	29,19	26,9	0	0,03
8	A	27,31	24,9	0	0,03
9	A	27,44	24,9	0	0,03
10	A	27,12	24,9	0	0,06
11	A	26,88	24,9	0	0,05
12	A	26,8	24,9	0	0,06
13	A	26,61	24,9	0	0,05
14	A	26,73	24,9	0	0,05
15	A	26,7	24,9	0	0,06
16	A	26,71	24,9	0	0,05
17	A	26,74	24,9	0	0,06
18	A	26,81	24,9	0	0,08
19	A	27,45	24,9	0	0,23
20	A	27,22	24,9	0	0,08
21	A	24,24	21,8	0	0,07
22	A	--	21,8	0	
23	A	27,3	24,1	0	0,08
24	A	27,51	24,1	0	0,08
25	A	27,86	24,1	0	0,08
26	A	28,55	24,1	0	0,08
27	A	31,21	24,1	0	0,08
28	A	33,28	24,1	0	0,07
29	A	32,47	24,1	0	0,06
30	A	31,96	24,1	0	0,07
31	A	31,89	24,1	0	0,07
32	A	31,8	24,1	0	0,08
33	A	31,7	24,1	0	0,08
34	A	31,5	24,1	0	0,08
35	A	31,04	24,1	0	0,07
36	A	30,03	25	0	0,05
37	A	29,88	25	0	0,07
38	A	29,74	24,1	0	0,07
39	A	30,04	24,1	0	0,07
40	A	30,11	24,1	0	0,06
41	A	30,2	24,1	0	0,07
42	A	30,37	24,1	0	0,06
43	A	30,47	24,1	0	0,06
44	A	31,01	24,1	0	0,06
45	A	31,31	24,1	0	0,07
46	A	28,76	24,1	0	0,07
47	A	27,75	24,1	0	0,07
48	A	27,29	24,1	0	0,07
49	A	27,06	24,1	0	0,07
50	A	26,74	24,1	0	0,07
51	A	23,92	21,8	0	0,06
52	A	26,93	24,9	0	0,06
53	A	26,94	24,9	0	0,1
54	A	26,8	24,9	0	0,09
55	A	26,7	24,9	0	0,06
56	A	26,67	24,9	0	0,06
57	A	26,65	24,9	0	0,05
58	A	26,67	24,9	0	0,05
59	A	26,68	24,9	0	0,06
60	A	26,75	24,9	0	0,05
61	A	26,85	24,9	0	0,05
62	A	27,04	24,9	0	0,06
63	A	27,47	24,9	0	0,03
64	A	27,26	24,9	0	0,03
65	A	28,48	26,9	0	0,02
66	A	28,39	26,9	0	0,02
67	A	26,6	24,9	0	0,02
68	A	26,68	24,9	0	0,02
69	A	26,44	24,9	0	0,02

AUTONOOM				
Toetspunt		Conc. [µg/m³]	AG [µg/m³]	> Limiet
70	A	28,33	26,9	0
71	A	27,56	26,5	0
72	A	28,6	26,9	0
73	A	26,82	24,9	0
74	A	26,92	24,9	0
75	A	26,92	24,9	0
76	A	26,53	24,9	0
77	A	27,1	24,9	0
78	A	26,91	24,9	0
79	A	26,91	24,9	0
80	A	26,94	24,9	0
81	A	26,94	24,9	0
82	A	26,97	24,9	0
83	A	26,99	24,9	0
84	A	27,2	24,9	0
85	A	26,79	24,9	0
86	A	26,84	24,9	0
87	A	23,91	21,8	0
88	A	26,69	24,1	0
89	A	26,85	24,1	0
90	A	27,16	24,1	0
91	A	27,68	24,1	0
92	A	29,13	24,1	0
93	A	33,06	24,1	0
94	A	32,91	24,1	0
95	A	31,94	24,1	0
96	A	31,91	24,1	0
97	A	31,82	24,1	0
98	A	31,7	24,1	0
99	A	31,57	24,1	0
100	A	31,32	24,1	0
101	A	31,48	25	0
102	A	27,71	25	0
103	A	29,37	25	0
104	A	29,09	24,1	0
105	A	29,35	24,1	0
106	A	29,49	24,1	0
107	A	29,57	24,1	0
108	A	29,7	24,1	0
109	A	29,89	24,1	0
110	A	30,31	24,1	0
111	A	30,16	24,1	0
112	A	28,01	24,1	0
113	A	27,22	24,1	0
114	A	26,8	24,1	0
115	A	26,54	24,1	0
116	A	26,23	24,1	0
117	A	23,57	21,8	0
118	A	26,57	24,9	0
119	A	26,59	24,9	0
120	A	27,01	24,9	0
121	A	26,94	24,9	0
122	A	26,91	24,9	0
123	A	26,89	24,9	0
124	A	26,9	24,9	0
125	A	26,89	24,9	0
126	A	26,95	24,9	0
127	A	26,46	24,9	0
128	A	26,64	24,9	0
129	A	26,99	24,9	0
130	A	26,8	24,9	0
131	A	27,96	26,9	0
132	A	27,12	26,9	0
133	A	27,19	26,9	0
134	A	25,39	24,9	0
135	A	25,49	24,9	0
136	A	25,45	24,9	0
137	A	25,4	24,9	0
138	A	25,4	24,9	0
139	A	25,39	24,9	0
140	A	25,39	24,9	0
141	A	25,42	24,9	0

Plan Gecumuleerd					
Toetspunt		Conc. [µg/m³]	AG [µg/m³]	> Limiet	toename [µg/m³]
70	A	28,34	26,9	0	0,01
71	A	27,58	26,5	0	0,02
72	A	28,62	26,9	0	0,02
73	A	26,85	24,9	0	0,03
74	A	26,95	24,9	0	0,03
75	A	26,96	24,9	0	0,04
76	A	26,57	24,9	0	0,04
77	A	27,16	24,9	0	0,06
78	A	26,96	24,9	0	0,05
79	A	26,97	24,9	0	0,06
80	A	27	24,9	0	0,06
81	A	27	24,9	0	0,06
82	A	27,03	24,9	0	0,06
83	A	27,07	24,9	0	0,08
84	A	27,37	24,9	0	0,17
85	A	26,87	24,9	0	0,08
86	A	26,89	24,9	0	0,05
87	A	23,97	21,8	0	0,06
88	A	26,76	24,1	0	0,07
89	A	26,92	24,1	0	0,07
90	A	27,22	24,1	0	0,06
91	A	27,74	24,1	0	0,06
92	A	29,2	24,1	0	0,07
93	A	33,12	24,1	0	0,06
94	A	32,98	24,1	0	0,07
95	A	31,99	24,1	0	0,05
96	A	31,97	24,1	0	0,06
97	A	31,86	24,1	0	0,04
98	A	31,75	24,1	0	0,05
99	A	31,62	24,1	0	0,05
100	A	31,36	24,1	0	0,04
101	A	31,52	25	0	0,04
102	A	27,72	25	0	0,01
103	A	29,41	25	0	0,04
104	A	29,14	24,1	0	0,05
105	A	29,4	24,1	0	0,05
106	A	29,54	24,1	0	0,05
107	A	29,62	24,1	0	0,05
108	A	29,75	24,1	0	0,05
109	A	29,94	24,1	0	0,05
110	A	30,37	24,1	0	0,06
111	A	30,22	24,1	0	0,06
112	A	28,07	24,1	0	0,06
113	A	27,28	24,1	0	0,06
114	A	26,85	24,1	0	0,05
115	A	26,6	24,1	0	0,06
116	A	26,29	24,1	0	0,06
117	A	23,61	21,8	0	0,04
118	A	26,62	24,9	0	0,05
119	A	26,69	24,9	0	0,1
120	A	27,1	24,9	0	0,09
121	A	27,01	24,9	0	0,07
122	A	26,98	24,9	0	0,07
123	A	26,95	24,9	0	0,06
124	A	26,96	24,9	0	0,06
125	A	26,95	24,9	0	0,06
126	A	27,01	24,9	0	0,06
127	A	26,51	24,9	0	0,05
128	A	26,68	24,9	0	0,04
129	A	27,01	24,9	0	0,02
130	A	26,82	24,9	0	0,02
131	A	27,97	26,9	0	0,01
132	A	27,13	26,9	0	0,01
133	A	27,19	26,9	0	0
134	A	25,4	24,9	0	0,01
135	A	25,5	24,9	0	0,01
136	A	25,46	24,9	0	0,01
137	A	25,41	24,9	0	0,01
138	A	25,41	24,9	0	0,01
139	A	25,4	24,9	0	0,01
140	A	25,41	24,9	0	0,02
141	A	25,43	24,9	0	0,01

AUTONOOM				
Toetspunt		Conc. [µg/m³]	AG [µg/m³]	> Limiet
142	A	25,47	24,9	0
143	A	25,55	24,9	0
144	A	25,59	24,9	0
145	A	25,64	24,9	0
146	A	24,33	23,5	0
147	A	25,05	24,1	0
148	A	25,21	24,1	0
149	A	25,42	24,1	0
150	A	25,76	24,1	0
151	A	26,46	24,1	0
152	A	--	24,1	0
153	A	26,64	24,1	0
154	A	26,51	24,1	0
155	A	26,41	24,1	0
156	A	26,3	24,1	0
157	A	26,16	24,1	0
158	A	25,95	24,1	0
159	A	25,01	23,5	0
160	A	26,68	25,5	0
161	A	26,61	25,5	0
162	A	26,15	24,1	0
163	A	25,58	24,1	0
164	A	23,02	21,8	0
165	A	22,69	21,8	0
166	A	22,6	21,8	0
167	A	25,48	24,9	0
168	A	25,44	24,9	0
169	A	25,41	24,9	0
170	A	25,37	24,9	0
171	A	25,32	24,9	0
172	A	25,33	24,9	0
173	A	25,35	24,9	0
174	A	25,4	24,9	0
175	A	25,45	24,9	0
176	A	25,37	24,9	0
177	A	27,47	27,1	0
178	A	27,35	27,1	0
179	A	26,66	26,5	0
180	A	26,69	26,5	0
181	A	27,18	26,9	0
182	A	27,26	26,9	0
183	A	27,31	26,9	0
184	A	27,32	26,9	0
185	A	27,25	26,9	0
186	A	27,17	26,9	0
1	B	24,05	23,5	0
2	B	24,07	23,5	0
3	B	24,14	23,5	0
4	B	25,7	24,9	0
8	B	25,89	24,9	0
9	B	25,6	24,9	0
10	B	22,44	21,8	0
11	B	22,4	21,8	0
12	B	22,36	21,8	0
13	B	22,43	21,8	0
14	B	22,53	21,8	0
15	B	22,65	21,8	0
16	B	22,9	21,8	0
17	B	22,93	21,8	0
18	B	22,85	21,8	0
19	B	22,88	21,8	0
20	B	22,89	21,8	0
21	B	22,93	21,8	0
22	B	24,17	21,8	0
23	B	23,14	21,8	0
24	B	22,82	21,8	0
25	B	22,86	21,8	0
26	B	22,87	21,8	0
27	B	22,88	21,8	0
28	B	22,91	21,8	0
29	B	22,7	21,8	0
30	B	22,56	21,8	0

Plan Gecumuleerd					
Toetspunt		Conc. [µg/m³]	AG [µg/m³]	> Limiet	toename [µg/m³]
142	A	25,48	24,9	0	0,01
143	A	25,58	24,9	0	0,03
144	A	25,62	24,9	0	0,03
145	A	25,66	24,9	0	0,02
146	A	24,35	23,5	0	0,02
147	A	25,07	24,1	0	0,02
148	A	25,23	24,1	0	0,02
149	A	25,44	24,1	0	0,02
150	A	25,78	24,1	0	0,02
151	A	26,47	24,1	0	0,01
152	A	--	24,1	0	
153	A	26,65	24,1	0	0,01
154	A	26,52	24,1	0	0,01
155	A	26,42	24,1	0	0,01
156	A	26,31	24,1	0	0,01
157	A	26,17	24,1	0	0,01
158	A	25,95	24,1	0	0
159	A	25,01	23,5	0	0
160	A	26,68	25,5	0	0
161	A	26,61	25,5	0	0
162	A	26,17	24,1	0	0,02
163	A	25,6	24,1	0	0,02
164	A	23,04	21,8	0	0,02
165	A	22,72	21,8	0	0,03
166	A	22,64	21,8	0	0,04
167	A	25,51	24,9	0	0,03
168	A	25,46	24,9	0	0,02
169	A	25,42	24,9	0	0,01
170	A	25,38	24,9	0	0,01
171	A	25,33	24,9	0	0,01
172	A	25,34	24,9	0	0,01
173	A	25,36	24,9	0	0,01
174	A	25,41	24,9	0	0,01
175	A	25,46	24,9	0	0,01
176	A	25,38	24,9	0	0,01
177	A	27,47	27,1	0	0
178	A	27,35	27,1	0	0
179	A	26,66	26,5	0	0
180	A	26,69	26,5	0	0
181	A	27,19	26,9	0	0,01
182	A	27,26	26,9	0	0
183	A	27,32	26,9	0	0,01
184	A	27,33	26,9	0	0,01
185	A	27,25	26,9	0	0
186	A	27,18	26,9	0	0,01
1	B	24,1	23,5	0	0,05
2	B	24,12	23,5	0	0,05
3	B	24,19	23,5	0	0,05
4	B	25,77	24,9	0	0,07
8	B	26,09	24,9	0	0,2
9	B	25,79	24,9	0	0,19
10	B	22,62	21,8	0	0,18
11	B	22,59	21,8	0	0,19
12	B	22,52	21,8	0	0,16
13	B	22,63	21,8	0	0,2
14	B	22,74	21,8	0	0,21
15	B	22,84	21,8	0	0,19
16	B	22,97	21,8	0	0,07
17	B	22,98	21,8	0	0,05
18	B	22,89	21,8	0	0,04
19	B	22,93	21,8	0	0,05
20	B	22,94	21,8	0	0,05
21	B	22,98	21,8	0	0,05
22	B	24,25	21,8	0	0,08
23	B	23,19	21,8	0	0,05
24	B	22,87	21,8	0	0,05
25	B	22,91	21,8	0	0,05
26	B	22,93	21,8	0	0,06
27	B	22,94	21,8	0	0,06
28	B	22,97	21,8	0	0,06
29	B	22,9	21,8	0	0,2
30	B	22,77	21,8	0	0,21

AUTONOOM				
Toetspunt		Conc. [µg/m³]	AG [µg/m³]	> Limiet
31	B	22,47	21,8	0
32	B	22,43	21,8	0
33	B	22,44	21,8	0
34	B	22,48	21,8	0
35	B	25,64	24,9	0
36	B	25,95	24,9	0
40	B	24,33	23,5	0
41	B	24,15	23,5	0
42	B	24,13	23,5	0
43	B	24,16	23,5	0
44	B	24,22	23,5	0
45	B	24,26	23,5	0
46	B	24,37	23,5	0
47	B	24,36	23,5	0
48	B	24,24	23,5	0
49	B	24,17	23,5	0
50	B	24,13	23,5	0
51	B	24,09	23,5	0
52	B	24,09	23,5	0
53	B	24,17	23,5	0
54	B	24,12	23,5	0
55	B	24,08	23,5	0
56	B	23,99	23,5	0
57	B	24,02	23,5	0
58	B	24,08	23,5	0
59	B	24,19	23,5	0
63	B	26,03	24,9	0
64	B	25,6	24,9	0
65	B	22,42	21,8	0
66	B	22,37	21,8	0
67	B	22,35	21,8	0
68	B	22,37	21,8	0
69	B	22,44	21,8	0
70	B	22,57	21,8	0
71	B	22,72	21,8	0
72	B	22,98	21,8	0
73	B	22,96	21,8	0
74	B	22,78	21,8	0
75	B	22,93	21,8	0
76	B	22,96	21,8	0
77	B	23,09	21,8	0
78	B	24,02	21,8	0
79	B	22,93	21,8	0
80	B	22,93	21,8	0
81	B	22,71	21,8	0
82	B	22,9	21,8	0
83	B	22,91	21,8	0
84	B	22,75	21,8	0
85	B	22,62	21,8	0
86	B	22,5	21,8	0
87	B	22,43	21,8	0
88	B	22,4	21,8	0
89	B	22,42	21,8	0
90	B	22,47	21,8	0
91	B	25,66	24,9	0
92	B	26,27	24,9	0
96	B	24,21	23,5	0
97	B	24,1	23,5	0
98	B	24,1	23,5	0
99	B	24,14	23,5	0
100	B	24,18	23,5	0
101	B	24,26	23,5	0
102	B	24,35	23,5	0
103	B	24,32	23,5	0
104	B	24,2	23,5	0
105	B	24,13	23,5	0
106	B	24,1	23,5	0
107	B	24,06	23,5	0
108	B	24,06	23,5	0
109	B	24,11	23,5	0
110	B	24,07	23,5	0
111	B	24,02	23,5	0

Plan Gecumuleerd					
Toetspunt		Conc. [µg/m³]	AG [µg/m³]	> Limiet	toename [µg/m³]
31	B	22,69	21,8	0	0,22
32	B	22,65	21,8	0	0,22
33	B	22,66	21,8	0	0,22
34	B	22,7	21,8	0	0,22
35	B	25,86	24,9	0	0,22
36	B	26,18	24,9	0	0,23
40	B	24,41	23,5	0	0,08
41	B	24,17	23,5	0	0,02
42	B	24,14	23,5	0	0,01
43	B	24,17	23,5	0	0,01
44	B	24,22	23,5	0	0
45	B	24,27	23,5	0	0,01
46	B	24,37	23,5	0	0
47	B	24,36	23,5	0	0
48	B	24,24	23,5	0	0
49	B	24,17	23,5	0	0
50	B	24,14	23,5	0	0,01
51	B	24,1	23,5	0	0,01
52	B	24,11	23,5	0	0,02
53	B	24,23	23,5	0	0,06
54	B	24,18	23,5	0	0,06
55	B	24,13	23,5	0	0,05
56	B	24,03	23,5	0	0,04
57	B	24,06	23,5	0	0,04
58	B	24,12	23,5	0	0,04
59	B	24,24	23,5	0	0,05
63	B	26,2	24,9	0	0,17
64	B	25,75	24,9	0	0,15
65	B	22,57	21,8	0	0,15
66	B	22,52	21,8	0	0,15
67	B	22,49	21,8	0	0,14
68	B	22,53	21,8	0	0,16
69	B	22,61	21,8	0	0,17
70	B	22,72	21,8	0	0,15
71	B	22,81	21,8	0	0,09
72	B	23,04	21,8	0	0,06
73	B	23,02	21,8	0	0,06
74	B	22,81	21,8	0	0,03
75	B	22,99	21,8	0	0,06
76	B	23,03	21,8	0	0,07
77	B	23,13	21,8	0	0,04
78	B	24,09	21,8	0	0,07
79	B	22,97	21,8	0	0,04
80	B	22,99	21,8	0	0,06
81	B	22,74	21,8	0	0,03
82	B	22,96	21,8	0	0,06
83	B	22,97	21,8	0	0,06
84	B	22,8	21,8	0	0,05
85	B	22,78	21,8	0	0,16
86	B	22,67	21,8	0	0,17
87	B	22,6	21,8	0	0,17
88	B	22,58	21,8	0	0,18
89	B	22,59	21,8	0	0,17
90	B	22,65	21,8	0	0,18
91	B	25,84	24,9	0	0,18
92	B	26,48	24,9	0	0,21
96	B	24,27	23,5	0	0,06
97	B	24,11	23,5	0	0,01
98	B	24,11	23,5	0	0,01
99	B	24,15	23,5	0	0,01
100	B	24,18	23,5	0	0
101	B	24,26	23,5	0	0
102	B	24,36	23,5	0	0,01
103	B	24,32	23,5	0	0
104	B	24,21	23,5	0	0,01
105	B	24,13	23,5	0	0
106	B	24,1	23,5	0	0
107	B	24,07	23,5	0	0,01
108	B	24,08	23,5	0	0,02
109	B	24,16	23,5	0	0,05
110	B	24,11	23,5	0	0,04
111	B	24,06	23,5	0	0,04

AUTONOOM				
Toetspunt		Conc. [µg/m³]	AG [µg/m³]	> Limiet
112	B	23,98	23,5	0
113	B	23,85	23,5	0
114	B	23,88	23,5	0
115	B	23,92	23,5	0
116	B	23,93	23,5	0
117	B	23,96	23,5	0
118	B	24	23,5	0
119	B	24,08	23,5	0
120	B	24,17	23,5	0
121	B	24,34	23,5	0
122	B	25,09	24,1	0
123	B	25,13	24,1	0
124	B	24,99	24,1	0
125	B	24,25	23,5	0
126	B	24,15	23,5	0
127	B	24,1	23,5	0
128	B	24,05	23,5	0
129	B	24,07	23,5	0
131	B	22,45	21,8	0
132	B	22,39	21,8	0
133	B	22,37	21,8	0
134	B	22,41	21,8	0
135	B	22,52	21,8	0
136	B	22,52	21,8	0
137	B	22,51	21,8	0
138	B	22,53	21,8	0
139	B	22,87	21,8	0
140	B	22,91	21,8	0
141	B	22,96	21,8	0
142	B	23,03	21,8	0
143	B	23,04	21,8	0
144	B	22,87	21,8	0
145	B	22,57	21,8	0
146	B	22,39	21,8	0
147	B	22,29	21,8	0
148	B	22,22	21,8	0
149	B	22,18	21,8	0
150	B	22,19	21,8	0
151	B	22,23	21,8	0
152	B	25,38	24,9	0
153	B	25,43	24,9	0
155	B	25,32	24,9	0
156	B	23,87	23,5	0
157	B	23,83	23,5	0
158	B	23,8	23,5	0
159	B	23,8	23,5	0
1	C	36,03	24,1	0
2	C	33,49	24,1	0
3	C	32,21	24,1	0
4	C	31,6	24,1	0
5	C	32,26	24,1	0
8	C	33,01	24,1	0
9	C	32,61	24,1	0
10	C	31,84	24,1	0
11	C	30,91	24,1	0
12	C	31,68	24,1	0
13	C	32,85	24,1	0
15	C	38,65	24,1	0
16	C	33,62	24,1	0
17	C	33,7	24,1	0
18	C	34,85	24,1	0
19	C	36,41	24,1	0
21	C	34,98	24,1	0
22	C	32,58	24,1	0
23	C	31,14	24,1	0
24	C	30,4	24,1	0
25	C	30,93	24,1	0
26	C	33,05	21,8	0
28	C	31,91	24,1	0
29	C	31,31	24,1	0
30	C	30,63	24,1	0
31	C	29,44	24,1	0

Plan Gecumuleerd					
Toetspunt		Conc. [µg/m³]	AG [µg/m³]	> Limiet	toename [µg/m³]
112	B	24,02	23,5	0	0,04
113	B	23,86	23,5	0	0,01
114	B	23,89	23,5	0	0,01
115	B	23,93	23,5	0	0,01
116	B	23,94	23,5	0	0,01
117	B	23,96	23,5	0	0
118	B	24,01	23,5	0	0,01
119	B	24,08	23,5	0	0
120	B	24,18	23,5	0	0,01
121	B	24,34	23,5	0	0
122	B	25,09	24,1	0	0
123	B	25,14	24,1	0	0,01
124	B	25	24,1	0	0,01
125	B	24,26	23,5	0	0,01
126	B	24,16	23,5	0	0,01
127	B	24,11	23,5	0	0,01
128	B	24,07	23,5	0	0,02
129	B	24,08	23,5	0	0,01
131	B	22,49	21,8	0	0,04
132	B	22,43	21,8	0	0,04
133	B	22,41	21,8	0	0,04
134	B	22,45	21,8	0	0,04
135	B	22,55	21,8	0	0,03
136	B	22,54	21,8	0	0,02
137	B	22,54	21,8	0	0,03
138	B	22,55	21,8	0	0,02
139	B	22,89	21,8	0	0,02
140	B	22,92	21,8	0	0,01
141	B	22,97	21,8	0	0,01
142	B	23,05	21,8	0	0,02
143	B	23,06	21,8	0	0,02
144	B	22,89	21,8	0	0,02
145	B	22,6	21,8	0	0,03
146	B	22,42	21,8	0	0,03
147	B	22,32	21,8	0	0,03
148	B	22,25	21,8	0	0,03
149	B	22,21	21,8	0	0,03
150	B	22,22	21,8	0	0,03
151	B	22,27	21,8	0	0,04
152	B	25,41	24,9	0	0,03
153	B	25,45	24,9	0	0,02
155	B	25,33	24,9	0	0,01
156	B	23,88	23,5	0	0,01
157	B	23,84	23,5	0	0,01
158	B	23,81	23,5	0	0,01
159	B	23,81	23,5	0	0,01
1	C	36,07	24,1	0	0,04
2	C	33,52	24,1	0	0,03
3	C	32,22	24,1	0	0,01
4	C	31,61	24,1	0	0,01
5	C	32,27	24,1	0	0,01
8	C	33,01	24,1	0	0
9	C	32,61	24,1	0	0
10	C	31,84	24,1	0	0
11	C	30,91	24,1	0	0
12	C	31,68	24,1	0	0
13	C	32,85	24,1	0	0
15	C	38,66	24,1	0	0,01
16	C	33,63	24,1	0	0,01
17	C	33,71	24,1	0	0,01
18	C	34,87	24,1	0	0,02
19	C	36,44	24,1	0	0,03
21	C	35,02	24,1	0	0,04
22	C	32,61	24,1	0	0,03
23	C	31,16	24,1	0	0,02
24	C	30,41	24,1	0	0,01
25	C	30,94	24,1	0	0,01
26	C	33,06	21,8	0	0,01
28	C	31,92	24,1	0	0,01
29	C	31,31	24,1	0	0
30	C	30,63	24,1	0	0
31	C	29,44	24,1	0	0

AUTONOOM				
Toetspunt		Conc. [µg/m³]	AG [µg/m³]	> Limiet
32	C	30,58	24,1	0
33	C	31,47	24,1	0
36	C	32,62	24,1	0
37	C	32,76	24,1	0
38	C	34	24,1	0
39	C	36	24,1	0
1	D	35,81	25	0
2	D	36,38	24,1	0
3	D	36,62	24,1	0
4	D	36,67	24,1	0
5	D	36,78	24,1	0
6	D	36,91	24,1	0
7	D	37,18	24,1	0
10	D	36,82	24,1	0
11	D	33,74	24,1	0
12	D	34,01	24,1	0
14	D	33,29	21,8	0
15	D	33,17	21,8	0
16	D	32,86	21,8	0
17	D	32,61	21,8	0
18	D	32,02	21,8	0
19	D	32,22	21,8	0
20	D	31,38	21,8	0
42	D	34,25	25	0
43	D	34,7	24,1	0
44	D	34,99	24,1	0
45	D	35,03	24,1	0
46	D	35,15	24,1	0
47	D	35,28	24,1	0
48	D	35,5	24,1	0
51	D	36,42	24,1	0
52	D	32,97	24,1	0
53	D	33,76	24,1	0
55	D	31,14	21,8	0
56	D	31,53	21,8	0
57	D	31,28	21,8	0
58	D	31,07	21,8	0
59	D	30,76	21,8	0
60	D	30,58	21,8	0
61	D	29,26	21,8	0
83	D	26,35	25	0
84	D	27,93	25	0
85	D	28,98	25	0
86	D	28,48	24,1	0
87	D	28,65	24,1	0
88	D	28,75	24,1	0
89	D	28,83	24,1	0
90	D	28,89	24,1	0
91	D	--	24,1	0
92	D	29,32	24,1	0
93	D	33,21	24,1	0
94	D	34,06	24,1	0
95	D	29,1	24,1	0
96	D	31,34	24,1	0
97	D	29,19	21,8	0
98	D	26,73	21,8	0
99	D	26,35	21,8	0
100	D	26,17	21,8	0
101	D	26,03	21,8	0
102	D	28,23	24,3	0
103	D	27,73	24,3	0
104	D	26,35	24,3	0
105	D	25,43	24,3	0
106	D	22,93	21,8	0
107	D	23,24	21,8	0
108	D	23,98	21,8	0
109	D	24,36	21,8	0
110	D	24,55	21,8	0
111	D	24,66	21,8	0
112	D	24,78	21,8	0
113	D	24,98	21,8	0
114	D	25,69	21,8	0

Plan Gecumuleerd					
Toetspunt		Conc. [µg/m³]	AG [µg/m³]	> Limiet	toename [µg/m³]
32	C	30,59	24,1	0	0,01
33	C	31,48	24,1	0	0,01
36	C	32,63	24,1	0	0,01
37	C	32,77	24,1	0	0,01
38	C	34,01	24,1	0	0,01
39	C	36,01	24,1	0	0,01
1	D	35,84	25	0	0,03
2	D	36,41	24,1	0	0,03
3	D	36,65	24,1	0	0,03
4	D	36,7	24,1	0	0,03
5	D	36,81	24,1	0	0,03
6	D	36,94	24,1	0	0,03
7	D	37,2	24,1	0	0,02
10	D	36,84	24,1	0	0,02
11	D	33,76	24,1	0	0,02
12	D	34,01	24,1	0	0
14	D	33,29	21,8	0	0
15	D	33,19	21,8	0	0,02
16	D	32,88	21,8	0	0,02
17	D	32,63	21,8	0	0,02
18	D	32,04	21,8	0	0,02
19	D	32,23	21,8	0	0,01
20	D	31,38	21,8	0	0
42	D	34,27	25	0	0,02
43	D	34,71	24,1	0	0,01
44	D	35	24,1	0	0,01
45	D	35,05	24,1	0	0,02
46	D	35,17	24,1	0	0,02
47	D	35,3	24,1	0	0,02
48	D	35,52	24,1	0	0,02
51	D	36,43	24,1	0	0,01
52	D	32,97	24,1	0	0
53	D	33,76	24,1	0	0
55	D	31,14	21,8	0	0
56	D	31,52	21,8	0	-0,01
57	D	31,28	21,8	0	0
58	D	31,06	21,8	0	-0,01
59	D	30,76	21,8	0	0
60	D	30,58	21,8	0	0
61	D	29,26	21,8	0	0
83	D	26,35	25	0	0
84	D	27,94	25	0	0,01
85	D	28,99	25	0	0,01
86	D	28,49	24,1	0	0,01
87	D	28,66	24,1	0	0,01
88	D	28,76	24,1	0	0,01
89	D	28,84	24,1	0	0,01
90	D	28,9	24,1	0	0,01
91	D	--	24,1	0	
92	D	29,33	24,1	0	0,01
93	D	33,22	24,1	0	0,01
94	D	34,06	24,1	0	0
95	D	29,1	24,1	0	0
96	D	31,35	24,1	0	0,01
97	D	29,19	21,8	0	0
98	D	26,74	21,8	0	0,01
99	D	26,35	21,8	0	0
100	D	26,18	21,8	0	0,01
101	D	26,03	21,8	0	0
102	D	28,23	24,3	0	0
103	D	27,73	24,3	0	0
104	D	26,35	24,3	0	0
105	D	25,43	24,3	0	0
106	D	22,93	21,8	0	0
107	D	23,24	21,8	0	0
108	D	23,98	21,8	0	0
109	D	24,37	21,8	0	0,01
110	D	24,55	21,8	0	0
111	D	24,66	21,8	0	0
112	D	24,79	21,8	0	0,01
113	D	25	21,8	0	0,02
114	D	25,7	21,8	0	0,01

Bijlage 5b resultaten 2015 PM10

AUTONOOM				
Toetspunt	Conc. [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]	AG [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]	> Limiet	
1 A	19,67	19,3	11	
2 A	19	18,6	10	
3 A	18,99	18,6	10	
4 A	18,95	18,6	10	
5 A	19,63	19,3	11	
6 A	19,49	19,3	11	
7 A	19,7	19,3	11	
8 A	19,02	18,6	9	
9 A	19,04	18,6	9	
10 A	19	18,6	10	
11 A	18,96	18,6	10	
12 A	18,9	18,6	9	
13 A	18,88	18,6	9	
14 A	18,9	18,6	9	
15 A	18,9	18,6	9	
16 A	18,9	18,6	9	
17 A	18,91	18,6	9	
18 A	18,93	18,6	10	
19 A	19,03	18,6	10	
20 A	19,03	18,6	10	
21 A	17,95	17,5	7	
22 A --		17,5 --		
23 A	18,41	17,8	9	
24 A	18,46	17,8	9	
25 A	18,54	17,8	9	
26 A	18,69	17,8	9	
27 A	19,23	17,8	10	
28 A	19,69	17,8	11	
29 A	19,48	17,8	10	
30 A	19,39	17,8	10	
31 A	19,39	17,8	10	
32 A	19,38	17,8	10	
33 A	19,36	17,8	10	
34 A	19,31	17,8	10	
35 A	19,2	17,8	10	
36 A	18,76	17,8	9	
37 A	18,81	17,8	9	
38 A	18,99	17,8	10	
39 A	19,06	17,8	10	
40 A	19,08	17,8	10	
41 A	19,1	17,8	10	
42 A	19,13	17,8	10	
43 A	19,14	17,8	10	
44 A	19,25	17,8	10	
45 A	19,29	17,8	10	
46 A	18,72	17,8	9	
47 A	18,51	17,8	9	
48 A	18,4	17,8	8	
49 A	18,35	17,8	8	
50 A	18,28	17,8	8	
51 A	17,89	17,5	8	
52 A	18,97	18,6	10	
53 A	18,96	18,6	10	
54 A	18,93	18,6	10	
55 A	18,91	18,6	10	
56 A	18,9	18,6	10	
57 A	18,89	18,6	9	
58 A	18,89	18,6	9	
59 A	18,9	18,6	9	
60 A	18,9	18,6	9	
61 A	18,92	18,6	9	
62 A	18,95	18,6	9	
63 A	19,02	18,6	9	
64 A	18,98	18,6	9	
65 A	19,55	19,3	11	
66 A	19,59	19,3	11	
67 A	18,93	18,6	10	
68 A	18,93	18,6	10	
69 A	18,89	18,6	10	
70 A	19,57	19,3	11	

Plan Gecumuleerd					
Toetspunt	Conc. [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]	AG [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]	> Limiet	toename [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]	
1 A	19,68	19,3	11	0,01	
2 A	19,01	18,6	10	0,01	
3 A	19	18,6	10	0,01	
4 A	18,95	18,6	10	0	
5 A	19,63	19,3	11	0	
6 A	19,5	19,3	11	0,01	
7 A	19,71	19,3	11	0,01	
8 A	19,02	18,6	9	0	
9 A	19,05	18,6	9	0,01	
10 A	19,01	18,6	10	0,01	
11 A	18,97	18,6	10	0,01	
12 A	18,91	18,6	9	0,01	
13 A	18,89	18,6	10	0,01	
14 A	18,91	18,6	9	0,01	
15 A	18,91	18,6	9	0,01	
16 A	18,91	18,6	9	0,01	
17 A	18,92	18,6	9	0,01	
18 A	18,94	18,6	10	0,01	
19 A	19,06	18,6	10	0,03	
20 A	19,04	18,6	10	0,01	
21 A	17,96	17,5	7	0,01	
22 A --		17,5 --			
23 A	18,43	17,8	9	0,02	
24 A	18,48	17,8	9	0,02	
25 A	18,56	17,8	9	0,02	
26 A	18,71	17,8	9	0,02	
27 A	19,25	17,8	10	0,02	
28 A	19,7	17,8	11	0,01	
29 A	19,5	17,8	10	0,02	
30 A	19,41	17,8	10	0,02	
31 A	19,4	17,8	10	0,01	
32 A	19,38	17,8	10	0	
33 A	19,36	17,8	10	0	
34 A	19,32	17,8	10	0,01	
35 A	19,21	17,8	10	0,01	
36 A	18,77	17,8	9	0,01	
37 A	18,82	17,8	9	0,01	
38 A	19	17,8	10	0,01	
39 A	19,08	17,8	10	0,02	
40 A	19,09	17,8	10	0,01	
41 A	19,11	17,8	10	0,01	
42 A	19,14	17,8	10	0,01	
43 A	19,16	17,8	10	0,02	
44 A	19,26	17,8	10	0,01	
45 A	19,31	17,8	10	0,02	
46 A	18,73	17,8	9	0,01	
47 A	18,52	17,8	9	0,01	
48 A	18,41	17,8	8	0,01	
49 A	18,36	17,8	8	0,01	
50 A	18,3	17,8	8	0,02	
51 A	17,9	17,5	8	0,01	
52 A	18,98	18,6	10	0,01	
53 A	18,97	18,6	10	0,01	
54 A	18,94	18,6	10	0,01	
55 A	18,92	18,6	10	0,01	
56 A	18,91	18,6	10	0,01	
57 A	18,9	18,6	9	0,01	
58 A	18,9	18,6	9	0,01	
59 A	18,91	18,6	9	0,01	
60 A	18,91	18,6	9	0,01	
61 A	18,93	18,6	9	0,01	
62 A	18,96	18,6	9	0,01	
63 A	19,02	18,6	9	0	
64 A	18,98	18,6	9	0	
65 A	19,56	19,3	11	0,01	
66 A	19,59	19,3	11	0	
67 A	18,93	18,6	10	0	
68 A	18,94	18,6	10	0,01	
69 A	18,89	18,6	10	0	
70 A	19,58	19,3	11	0,01	

AUTONOOM				
Toetspunt	Conc. [µg/m³]	AG [µg/m³]	> Limiet	
71 A	19,51	19,3	11	
72 A	19,6	19,3	11	
73 A	18,94	18,6	9	
74 A	18,96	18,6	9	
75 A	18,97	18,6	10	
76 A	18,91	18,6	9	
77 A	18,97	18,6	9	
78 A	18,94	18,6	9	
79 A	18,93	18,6	9	
80 A	18,95	18,6	9	
81 A	18,95	18,6	9	
82 A	18,96	18,6	10	
83 A	18,96	18,6	10	
84 A	19,02	18,6	10	
85 A	18,96	18,6	10	
86 A	18,98	18,6	10	
87 A	17,91	17,5	7	
88 A	18,31	17,8	8	
89 A	18,35	17,8	8	
90 A	18,42	17,8	8	
91 A	18,54	17,8	9	
92 A	18,84	17,8	9	
93 A	19,67	17,8	11	
94 A	19,63	17,8	11	
95 A	19,42	17,8	10	
96 A	19,43	17,8	10	
97 A	19,41	17,8	10	
98 A	19,39	17,8	10	
99 A	19,37	17,8	10	
100 A	19,31	17,8	10	
101 A	19,14	17,8	10	
102 A	18,34	17,8	8	
103 A	18,73	17,8	9	
104 A	18,87	17,8	10	
105 A	18,94	17,8	10	
106 A	18,97	17,8	10	
107 A	18,99	17,8	10	
108 A	19,01	17,8	10	
109 A	19,04	17,8	10	
110 A	19,12	17,8	10	
111 A	19,07	17,8	10	
112 A	18,59	17,8	9	
113 A	18,42	17,8	8	
114 A	18,32	17,8	8	
115 A	18,27	17,8	8	
116 A	18,21	17,8	8	
117 A	17,83	17,5	8	
118 A	18,92	18,6	10	
119 A	18,91	18,6	10	
120 A	18,97	18,6	10	
121 A	18,95	18,6	10	
122 A	18,95	18,6	10	
123 A	18,94	18,6	10	
124 A	18,94	18,6	9	
125 A	18,94	18,6	10	
126 A	18,94	18,6	9	
127 A	18,86	18,6	9	
128 A	18,89	18,6	9	
129 A	18,94	18,6	9	
130 A	18,91	18,6	9	
131 A	19,48	19,3	11	
132 A	19,35	19,3	11	
133 A	19,36	19,3	11	
134 A	18,69	18,6	9	
135 A	18,7	18,6	9	
136 A	18,7	18,6	9	
137 A	18,69	18,6	9	
138 A	18,69	18,6	9	
139 A	18,69	18,6	9	
140 A	18,7	18,6	9	
141 A	18,7	18,6	9	
142 A	18,71	18,6	9	
143 A	18,73	18,6	9	

Plan Gecumuleerd					
Toetspunt	Conc. [µg/m³]	AG [µg/m³]	> Limiet	toename [µg/m³]	
71 A	19,51	19,3	11		0
72 A	19,61	19,3	11		0,01
73 A	18,94	18,6	9		0
74 A	18,96	18,6	9		0
75 A	18,98	18,6	10		0,01
76 A	18,92	18,6	10		0,01
77 A	18,98	18,6	9		0,01
78 A	18,95	18,6	9		0,01
79 A	18,94	18,6	9		0,01
80 A	18,96	18,6	9		0,01
81 A	18,96	18,6	9		0,01
82 A	18,97	18,6	10		0,01
83 A	18,98	18,6	10		0,02
84 A	19,05	18,6	10		0,03
85 A	18,98	18,6	10		0,02
86 A	18,99	18,6	10		0,01
87 A	17,92	17,5	7		0,01
88 A	18,32	17,8	8		0,01
89 A	18,36	17,8	8		0,01
90 A	18,43	17,8	8		0,01
91 A	18,55	17,8	9		0,01
92 A	18,85	17,8	9		0,01
93 A	19,68	17,8	11		0,01
94 A	19,64	17,8	11		0,01
95 A	19,43	17,8	10		0,01
96 A	19,44	17,8	10		0,01
97 A	19,43	17,8	10		0,02
98 A	19,41	17,8	10		0,02
99 A	19,38	17,8	10		0,01
100 A	19,32	17,8	10		0,01
101 A	19,15	17,8	10		0,01
102 A	18,34	17,8	8		0
103 A	18,74	17,8	9		0,01
104 A	18,88	17,8	10		0,01
105 A	18,95	17,8	10		0,01
106 A	18,98	17,8	10		0,01
107 A	19	17,8	10		0,01
108 A	19,02	17,8	10		0,01
109 A	19,05	17,8	10		0,01
110 A	19,13	17,8	10		0,01
111 A	19,08	17,8	10		0,01
112 A	18,6	17,8	9		0,01
113 A	18,43	17,8	8		0,01
114 A	18,33	17,8	8		0,01
115 A	18,28	17,8	8		0,01
116 A	18,22	17,8	8		0,01
117 A	17,84	17,5	8		0,01
118 A	18,93	18,6	10		0,01
119 A	18,93	18,6	10		0,02
120 A	18,99	18,6	10		0,02
121 A	18,97	18,6	10		0,02
122 A	18,96	18,6	10		0,01
123 A	18,95	18,6	10		0,01
124 A	18,95	18,6	9		0,01
125 A	18,95	18,6	10		0,01
126 A	18,95	18,6	9		0,01
127 A	18,87	18,6	9		0,01
128 A	18,9	18,6	9		0,01
129 A	18,95	18,6	9		0,01
130 A	18,91	18,6	9		0
131 A	19,48	19,3	11		0
132 A	19,35	19,3	10		0
133 A	19,36	19,3	11		0
134 A	18,69	18,6	9		0
135 A	18,71	18,6	9		0,01
136 A	18,7	18,6	9		0
137 A	18,69	18,6	9		0
138 A	18,7	18,6	9		0,01
139 A	18,7	18,6	9		0,01
140 A	18,7	18,6	9		0
141 A	18,71	18,6	9		0,01
142 A	18,72	18,6	9		0,01
143 A	18,74	18,6	9		0,01

AUTONOOM				
Toetspunt	Conc. [µg/m³]	AG [µg/m³]	> Limiet	
144 A	18,74	18,6	9	
145 A	18,75	18,6	9	
146 A	17,87	17,7	7	
147 A	18	17,8	8	
148 A	18,03	17,8	8	
149 A	18,08	17,8	8	
150 A	18,16	17,8	8	
151 A	18,31	17,8	8	
152 A --		17,8 --		
153 A	18,36	17,8	8	
154 A	18,33	17,8	8	
155 A	18,31	17,8	8	
156 A	18,29	17,8	8	
157 A	18,25	17,8	8	
158 A	18,2	17,8	8	
159 A	18,01	17,7	8	
160 A	18,23	18	8	
161 A	18,2	18	8	
162 A	18,26	17,8	8	
163 A	18,13	17,8	8	
164 A	17,76	17,5	7	
165 A	17,69	17,5	7	
166 A	17,67	17,5	7	
167 A	18,72	18,6	9	
168 A	18,71	18,6	9	
169 A	18,7	18,6	9	
170 A	18,7	18,6	9	
171 A	18,69	18,6	9	
172 A	18,69	18,6	9	
173 A	18,69	18,6	9	
174 A	18,7	18,6	9	
175 A	18,71	18,6	9	
176 A	18,69	18,6	9	
177 A	19,38	19,3	10	
178 A	19,36	19,3	10	
179 A	19,34	19,3	10	
180 A	19,35	19,3	10	
181 A	19,36	19,3	11	
182 A	19,38	19,3	11	
183 A	19,39	19,3	11	
184 A	19,39	19,3	11	
185 A	19,37	19,3	11	
186 A	19,36	19,3	11	
1 B	17,81	17,7	7	
2 B	17,81	17,7	7	
3 B	17,82	17,7	7	
4 B	18,75	18,6	9	
8 B	18,8	18,6	9	
9 B	18,75	18,6	9	
10 B	17,64	17,5	7	
11 B	17,63	17,5	7	
12 B	17,62	17,5	7	
13 B	17,64	17,5	7	
14 B	17,66	17,5	7	
15 B	17,69	17,5	7	
16 B	17,74	17,5	7	
17 B	17,74	17,5	7	
18 B	17,73	17,5	7	
19 B	17,73	17,5	7	
20 B	17,73	17,5	7	
21 B	17,73	17,5	7	
22 B	17,96	17,5	7	
23 B	17,77	17,5	7	
24 B	17,72	17,5	7	
25 B	17,72	17,5	7	
26 B	17,73	17,5	7	
27 B	17,73	17,5	7	
28 B	17,74	17,5	7	
29 B	17,7	17,5	7	
30 B	17,66	17,5	7	
31 B	17,64	17,5	7	
32 B	17,63	17,5	7	
33 B	17,63	17,5	7	

Plan Gecumuleerd					
Toetspunt	Conc. [µg/m³]	AG [µg/m³]	> Limiet	toename [µg/m³]	
144 A	18,75	18,6	9	0,01	
145 A	18,76	18,6	9	0,01	
146 A	17,88	17,7	7	0,01	
147 A	18	17,8	8	0	
148 A	18,04	17,8	8	0,01	
149 A	18,09	17,8	8	0,01	
150 A	18,16	17,8	8	0	
151 A	18,32	17,8	8	0,01	
152 A --		17,8 --			
153 A	18,36	17,8	8	0	
154 A	18,34	17,8	8	0,01	
155 A	18,31	17,8	8	0	
156 A	18,29	17,8	8	0	
157 A	18,26	17,8	8	0,01	
158 A	18,2	17,8	8	0	
159 A	18,02	17,7	8	0,01	
160 A	18,24	18	8	0,01	
161 A	18,2	18	8	0	
162 A	18,26	17,8	8	0	
163 A	18,13	17,8	8	0	
164 A	17,77	17,5	7	0,01	
165 A	17,7	17,5	7	0,01	
166 A	17,67	17,5	7	0	
167 A	18,73	18,6	9	0,01	
168 A	18,71	18,6	9	0	
169 A	18,71	18,6	9	0,01	
170 A	18,7	18,6	9	0	
171 A	18,69	18,6	9	0	
172 A	18,69	18,6	9	0	
173 A	18,69	18,6	9	0	
174 A	18,7	18,6	9	0	
175 A	18,71	18,6	9	0	
176 A	18,69	18,6	9	0	
177 A	19,38	19,3	10	0	
178 A	19,36	19,3	10	0	
179 A	19,34	19,3	10	0	
180 A	19,35	19,3	11	0	
181 A	19,36	19,3	11	0	
182 A	19,38	19,3	11	0	
183 A	19,39	19,3	11	0	
184 A	19,39	19,3	11	0	
185 A	19,37	19,3	11	0	
186 A	19,36	19,3	11	0	
1 B	17,81	17,7	7	0	
2 B	17,82	17,7	7	0,01	
3 B	17,83	17,7	7	0,01	
4 B	18,76	18,6	9	0,01	
8 B	18,83	18,6	9	0,03	
9 B	18,78	18,6	9	0,03	
10 B	17,67	17,5	7	0,03	
11 B	17,66	17,5	7	0,03	
12 B	17,65	17,5	7	0,03	
13 B	17,67	17,5	7	0,03	
14 B	17,7	17,5	7	0,04	
15 B	17,72	17,5	7	0,03	
16 B	17,75	17,5	7	0,01	
17 B	17,75	17,5	7	0,01	
18 B	17,73	17,5	7	0	
19 B	17,74	17,5	7	0,01	
20 B	17,73	17,5	7	0	
21 B	17,74	17,5	7	0,01	
22 B	17,97	17,5	7	0,01	
23 B	17,78	17,5	7	0,01	
24 B	17,73	17,5	7	0,01	
25 B	17,73	17,5	7	0,01	
26 B	17,74	17,5	7	0,01	
27 B	17,74	17,5	7	0,01	
28 B	17,75	17,5	7	0,01	
29 B	17,73	17,5	7	0,03	
30 B	17,69	17,5	7	0,03	
31 B	17,67	17,5	7	0,03	
32 B	17,66	17,5	7	0,03	
33 B	17,66	17,5	7	0,03	

AUTONOOM				
Toetspunt	Conc. [µg/m³]	AG [µg/m³]	> Limiet	
34 B	17,64	17,5	7	
35 B	18,75	18,6	9	
36 B	18,8	18,6	9	
40 B	17,84	17,7	7	
41 B	17,83	17,7	7	
42 B	17,83	17,7	7	
43 B	17,84	17,7	7	
44 B	17,85	17,7	7	
45 B	17,86	17,7	7	
46 B	17,89	17,7	7	
47 B	17,89	17,7	7	
48 B	17,86	17,7	7	
49 B	17,84	17,7	7	
50 B	17,83	17,7	7	
51 B	17,82	17,7	7	
52 B	17,82	17,7	7	
53 B	17,82	17,7	7	
54 B	17,81	17,7	7	
55 B	17,8	17,7	7	
56 B	17,8	17,7	7	
57 B	17,8	17,7	7	
58 B	17,81	17,7	7	
59 B	17,83	17,7	7	
63 B	18,82	18,6	9	
64 B	18,75	18,6	9	
65 B	17,63	17,5	7	
66 B	17,63	17,5	7	
67 B	17,62	17,5	7	
68 B	17,63	17,5	7	
69 B	17,65	17,5	7	
70 B	17,67	17,5	7	
71 B	17,71	17,5	7	
72 B	17,75	17,5	7	
73 B	17,75	17,5	7	
74 B	17,72	17,5	7	
75 B	17,73	17,5	7	
76 B	17,74	17,5	7	
77 B	17,76	17,5	7	
78 B	17,92	17,5	8	
79 B	17,74	17,5	7	
80 B	17,73	17,5	7	
81 B	17,7	17,5	7	
82 B	17,73	17,5	7	
83 B	17,74	17,5	7	
84 B	17,72	17,5	7	
85 B	17,69	17,5	7	
86 B	17,65	17,5	7	
87 B	17,64	17,5	7	
88 B	17,63	17,5	7	
89 B	17,63	17,5	7	
90 B	17,64	17,5	7	
91 B	18,75	18,6	9	
92 B	18,86	18,6	9	
96 B	17,83	17,7	7	
97 B	17,82	17,7	7	
98 B	17,83	17,7	7	
99 B	17,84	17,7	7	
100 B	17,85	17,7	7	
101 B	17,86	17,7	7	
102 B	17,89	17,7	7	
103 B	17,88	17,7	7	
104 B	17,85	17,7	7	
105 B	17,84	17,7	7	
106 B	17,83	17,7	7	
107 B	17,82	17,7	7	
108 B	17,81	17,7	7	
109 B	17,81	17,7	7	
110 B	17,8	17,7	7	
111 B	17,79	17,7	7	
112 B	17,78	17,7	7	
113 B	17,77	17,7	7	
114 B	17,78	17,7	7	
115 B	17,79	17,7	7	

Plan Gecumuleerd					
Toetspunt	Conc. [µg/m³]	AG [µg/m³]	> Limiet	toename [µg/m³]	
34 B	17,67	17,5	7	0,03	
35 B	18,78	18,6	9	0,03	
36 B	18,83	18,6	9	0,03	
40 B	17,85	17,7	7	0,01	
41 B	17,83	17,7	7	0	
42 B	17,83	17,7	7	0	
43 B	17,84	17,7	7	0	
44 B	17,85	17,7	7	0	
45 B	17,87	17,7	7	0,01	
46 B	17,89	17,7	7	0	
47 B	17,89	17,7	7	0	
48 B	17,86	17,7	7	0	
49 B	17,84	17,7	7	0	
50 B	17,84	17,7	7	0,01	
51 B	17,83	17,7	7	0,01	
52 B	17,82	17,7	7	0	
53 B	17,83	17,7	7	0,01	
54 B	17,82	17,7	7	0,01	
55 B	17,81	17,7	7	0,01	
56 B	17,8	17,7	7	0	
57 B	17,81	17,7	7	0,01	
58 B	17,82	17,7	7	0,01	
59 B	17,84	17,7	7	0,01	
63 B	18,85	18,6	9	0,03	
64 B	18,77	18,6	9	0,02	
65 B	17,66	17,5	7	0,03	
66 B	17,65	17,5	7	0,02	
67 B	17,65	17,5	7	0,03	
68 B	17,65	17,5	7	0,02	
69 B	17,67	17,5	7	0,02	
70 B	17,7	17,5	7	0,03	
71 B	17,72	17,5	7	0,01	
72 B	17,76	17,5	7	0,01	
73 B	17,76	17,5	7	0,01	
74 B	17,72	17,5	7	0	
75 B	17,74	17,5	7	0,01	
76 B	17,75	17,5	7	0,01	
77 B	17,77	17,5	7	0,01	
78 B	17,93	17,5	8	0,01	
79 B	17,75	17,5	7	0,01	
80 B	17,74	17,5	7	0,01	
81 B	17,71	17,5	7	0,01	
82 B	17,74	17,5	7	0,01	
83 B	17,75	17,5	7	0,01	
84 B	17,73	17,5	7	0,01	
85 B	17,71	17,5	7	0,02	
86 B	17,68	17,5	7	0,03	
87 B	17,66	17,5	7	0,02	
88 B	17,65	17,5	7	0,02	
89 B	17,65	17,5	7	0,02	
90 B	17,66	17,5	7	0,02	
91 B	18,78	18,6	9	0,03	
92 B	18,89	18,6	9	0,03	
96 B	17,84	17,7	7	0,01	
97 B	17,82	17,7	7	0	
98 B	17,83	17,7	7	0	
99 B	17,84	17,7	7	0	
100 B	17,85	17,7	7	0	
101 B	17,87	17,7	7	0,01	
102 B	17,89	17,7	7	0	
103 B	17,88	17,7	7	0	
104 B	17,85	17,7	7	0	
105 B	17,84	17,7	7	0	
106 B	17,83	17,7	7	0	
107 B	17,82	17,7	7	0	
108 B	17,82	17,7	7	0,01	
109 B	17,82	17,7	7	0,01	
110 B	17,81	17,7	7	0,01	
111 B	17,8	17,7	7	0,01	
112 B	17,79	17,7	7	0,01	
113 B	17,77	17,7	7	0	
114 B	17,78	17,7	7	0	
115 B	17,79	17,7	7	0	

AUTONOOM				
Toetspunt	Conc. [µg/m³]	AG [µg/m³]	> Limiet	
116 B	17,79	17,7	7	
117 B	17,8	17,7	7	
118 B	17,81	17,7	7	
119 B	17,83	17,7	7	
120 B	17,85	17,7	7	
121 B	17,89	17,7	7	
122 B	18,02	17,8	8	
123 B	18,03	17,8	8	
124 B	18	17,8	8	
125 B	17,87	17,7	7	
126 B	17,84	17,7	7	
127 B	17,83	17,7	7	
128 B	17,82	17,7	7	
129 B	17,81	17,7	7	
131 B	17,64	17,5	7	
132 B	17,63	17,5	7	
133 B	17,63	17,5	7	
134 B	17,64	17,5	7	
135 B	17,67	17,5	7	
136 B	17,67	17,5	7	
137 B	17,67	17,5	7	
138 B	17,67	17,5	7	
139 B	17,74	17,5	7	
140 B	17,76	17,5	7	
141 B	17,77	17,5	7	
142 B	17,79	17,5	7	
143 B	17,79	17,5	7	
144 B	17,75	17,5	7	
145 B	17,69	17,5	7	
146 B	17,64	17,5	7	
147 B	17,62	17,5	7	
148 B	17,6	17,5	7	
149 B	17,59	17,5	7	
150 B	17,59	17,5	7	
151 B	17,6	17,5	7	
152 B	18,71	18,6	9	
153 B	18,71	18,6	9	
155 B	18,69	18,6	9	
156 B	17,78	17,7	7	
157 B	17,77	17,7	7	
158 B	17,76	17,7	7	
159 B	17,76	17,7	7	
1 C	20,38	17,8	14	
2 C	19,84	17,8	12	
3 C	19,6	17,8	11	
4 C	19,52	17,8	11	
5 C	19,69	17,8	12	
8 C	19,57	17,8	9	
9 C	19,48	17,8	9	
10 C	19,31	17,8	9	
11 C	19,1	17,8	9	
12 C	19,29	17,8	9	
13 C	19,48	17,8	10	
15 C	20,79	17,8	13	
16 C	19,69	17,8	10	
17 C	19,75	17,8	10	
18 C	20	17,8	11	
19 C	20,29	17,8	11	
21 C	20,13	17,8	13	
22 C	19,62	17,8	11	
23 C	19,35	17,8	10	
24 C	19,23	17,8	10	
25 C	19,38	17,8	11	
26 C	19,98	17,5	12	
28 C	19,34	17,8	9	
29 C	19,21	17,8	9	
30 C	19,05	17,8	9	
31 C	18,75	17,8	8	
32 C	19,06	17,8	9	
33 C	19,22	17,8	9	
36 C	19,5	17,8	10	
37 C	19,55	17,8	10	
38 C	19,81	17,8	11	

Plan Gecumuleerd					
Toetspunt	Conc. [µg/m³]	AG [µg/m³]	> Limiet	toename [µg/m³]	
116 B	17,79	17,7	7		0
117 B	17,8	17,7	7		0
118 B	17,81	17,7	7		0
119 B	17,83	17,7	7		0
120 B	17,85	17,7	7		0
121 B	17,89	17,7	7		0
122 B	18,02	17,8	8		0
123 B	18,03	17,8	8		0
124 B	18	17,8	8		0
125 B	17,87	17,7	7		0
126 B	17,84	17,7	7		0
127 B	17,83	17,7	7		0
128 B	17,82	17,7	7		0
129 B	17,82	17,7	7		0,01
131 B	17,65	17,5	7		0,01
132 B	17,64	17,5	7		0,01
133 B	17,64	17,5	7		0,01
134 B	17,65	17,5	7		0,01
135 B	17,67	17,5	7		0
136 B	17,67	17,5	7		0
137 B	17,67	17,5	7		0
138 B	17,67	17,5	7		0
139 B	17,75	17,5	7		0,01
140 B	17,76	17,5	7		0
141 B	17,77	17,5	7		0
142 B	17,79	17,5	7		0
143 B	17,79	17,5	7		0
144 B	17,75	17,5	7		0
145 B	17,69	17,5	7		0
146 B	17,65	17,5	7		0,01
147 B	17,62	17,5	7		0
148 B	17,61	17,5	7		0,01
149 B	17,6	17,5	7		0,01
150 B	17,6	17,5	7		0,01
151 B	17,6	17,5	7		0
152 B	18,71	18,6	9		0
153 B	18,71	18,6	9		0
155 B	18,69	18,6	9		0
156 B	17,78	17,7	7		0
157 B	17,77	17,7	7		0
158 B	17,77	17,7	7		0,01
159 B	17,76	17,7	7		0
1 C	20,39	17,8	14		0,01
2 C	19,84	17,8	12		0
3 C	19,6	17,8	11		0
4 C	19,52	17,8	11		0
5 C	19,69	17,8	12		0
8 C	19,57	17,8	9		0
9 C	19,48	17,8	9		0
10 C	19,31	17,8	9		0
11 C	19,1	17,8	9		0
12 C	19,29	17,8	9		0
13 C	19,49	17,8	10		0,01
15 C	20,79	17,8	13		0
16 C	19,69	17,8	11		0
17 C	19,75	17,8	10		0
18 C	20	17,8	11		0
19 C	20,29	17,8	11		0
21 C	20,14	17,8	13		0,01
22 C	19,62	17,8	11		0
23 C	19,35	17,8	11		0
24 C	19,23	17,8	10		0
25 C	19,39	17,8	11		0,01
26 C	19,98	17,5	12		0
28 C	19,34	17,8	9		0
29 C	19,21	17,8	9		0
30 C	19,05	17,8	9		0
31 C	18,75	17,8	8		0
32 C	19,06	17,8	9		0
33 C	19,22	17,8	9		0
36 C	19,5	17,8	10		0
37 C	19,56	17,8	10		0,01
38 C	19,82	17,8	11		0,01

AUTONOOM				
Toetspunt	Conc. [µg/m³]	AG [µg/m³]	> Limiet	
39 C	20,2	17,8	11	
1 D	20,3	17,8	14	
2 D	20,63	17,8	14	
3 D	20,68	17,8	14	
4 D	20,68	17,8	14	
5 D	20,7	17,8	14	
6 D	20,71	17,8	15	
7 D	20,73	17,8	15	
10 D	20,46	17,8	13	
11 D	19,8	17,8	11	
12 D	19,82	17,8	11	
14 D	20	17,5	13	
15 D	20,03	17,5	13	
16 D	19,99	17,5	13	
17 D	19,93	17,5	13	
18 D	19,78	17,5	13	
19 D	19,85	17,5	13	
20 D	19,69	17,5	12	
42 D	19,9	17,8	12	
43 D	20,2	17,8	13	
44 D	20,27	17,8	13	
45 D	20,27	17,8	13	
46 D	20,29	17,8	13	
47 D	20,31	17,8	13	
48 D	20,32	17,8	14	
51 D	20,38	17,8	13	
52 D	19,62	17,8	11	
53 D	19,74	17,8	11	
55 D	19,53	17,5	11	
56 D	19,66	17,5	12	
57 D	19,62	17,5	12	
58 D	19,56	17,5	12	
59 D	19,48	17,5	12	
60 D	19,47	17,5	12	
61 D	19,23	17,5	11	
83 D	18,04	17,8	7	
84 D	18,29	17,8	7	
85 D	18,47	17,8	8	
86 D	18,53	17,8	8	
87 D	18,57	17,8	8	
88 D	18,59	17,8	8	
89 D	18,6	17,8	8	
90 D	18,61	17,8	8	
91 D	--	17,8 --		
92 D	18,69	17,8	8	
93 D	19,41	17,8	9	
94 D	19,88	17,8	11	
95 D	18,74	17,8	9	
96 D	19,18	17,8	9	
97 D	18,87	17,5	8	
98 D	18,37	17,5	8	
99 D	18,29	17,5	8	
100 D	18,26	17,5	7	
101 D	18,23	17,5	7	
102 D	18,3	17,6	8	
103 D	18,21	17,6	8	
104 D	17,99	17,6	7	
105 D	17,86	17,6	7	
106 D	17,78	17,5	7	
107 D	17,86	17,5	7	
108 D	18,01	17,5	8	
109 D	18,08	17,5	8	
110 D	18,11	17,5	8	
111 D	18,14	17,5	8	
112 D	18,16	17,5	8	
113 D	18,21	17,5	8	
114 D	18,38	17,5	8	

Plan Gecumuleerd					
Toetspunt	Conc. [µg/m³]	AG [µg/m³]	> Limiet	toename [µg/m³]	
39 C	20,21	17,8	11	0,01	
1 D	20,3	17,8	13	0	
2 D	20,63	17,8	14	0	
3 D	20,68	17,8	14	0	
4 D	20,68	17,8	14	0	
5 D	20,7	17,8	14	0	
6 D	20,72	17,8	15	0,01	
7 D	20,74	17,8	15	0,01	
10 D	20,47	17,8	13	0,01	
11 D	19,8	17,8	11	0	
12 D	19,82	17,8	11	0	
14 D	20	17,5	13	0	
15 D	20,03	17,5	13	0	
16 D	19,99	17,5	13	0	
17 D	19,93	17,5	13	0	
18 D	19,78	17,5	13	0	
19 D	19,85	17,5	13	0	
20 D	19,69	17,5	12	0	
42 D	19,9	17,8	12	0	
43 D	20,21	17,8	13	0,01	
44 D	20,27	17,8	13	0	
45 D	20,28	17,8	14	0,01	
46 D	20,3	17,8	14	0,01	
47 D	20,32	17,8	14	0,01	
48 D	20,33	17,8	14	0,01	
51 D	20,38	17,8	13	0	
52 D	19,63	17,8	11	0,01	
53 D	19,74	17,8	11	0	
55 D	19,53	17,5	11	0	
56 D	19,66	17,5	12	0	
57 D	19,62	17,5	12	0	
58 D	19,57	17,5	12	0,01	
59 D	19,48	17,5	11	0	
60 D	19,47	17,5	12	0	
61 D	19,23	17,5	11	0	
83 D	18,04	17,8	7	0	
84 D	18,29	17,8	7	0	
85 D	18,47	17,8	8	0	
86 D	18,53	17,8	8	0	
87 D	18,57	17,8	8	0	
88 D	18,59	17,8	8	0	
89 D	18,6	17,8	8	0	
90 D	18,61	17,8	8	0	
91 D	--	17,8 --			
92 D	18,69	17,8	8	0	
93 D	19,41	17,8	9	0	
94 D	19,88	17,8	11	0	
95 D	18,74	17,8	9	0	
96 D	19,18	17,8	9	0	
97 D	18,87	17,5	8	0	
98 D	18,37	17,5	8	0	
99 D	18,29	17,5	8	0	
100 D	18,26	17,5	7	0	
101 D	18,23	17,5	7	0	
102 D	18,3	17,6	8	0	
103 D	18,21	17,6	8	0	
104 D	18	17,6	7	0,01	
105 D	17,86	17,6	7	0	
106 D	17,78	17,5	7	0	
107 D	17,86	17,5	7	0	
108 D	18,01	17,5	8	0	
109 D	18,08	17,5	8	0	
110 D	18,11	17,5	8	0	
111 D	18,14	17,5	8	0	
112 D	18,16	17,5	8	0	
113 D	18,21	17,5	8	0	
114 D	18,38	17,5	8	0	

