

## Rapport V.2008.0946.00.R001

Luchtkwaliteit A1-Hoevelaken-Barneveld

Onderzoek luchtkwaliteit A1-Hoevelaken-Barneveld

Status: DEFINITIEF

Adviseurs voor bouw, industrie, verkeer, milieu en software

lid  
  
info@dgm.nl  
www.dgm.nl

Van Pallandtstraat 9-11, Postbus 153  
NL-6800 AD Arnhem  
T +31 (0)26 351 21 41  
F +31 (0)26 443 58 36

Eisenhowerlaan 112, Postbus 82223  
NL-2508 EE Den Haag  
T +31 (0)70 350 39 99  
F +31 (0)70 358 47 52

Morra 2, Postbus 671  
NL-9200 AR Drachten  
T +31 (0)512 52 23 24  
F +31 (0)512 52 25 19

Prof. P. Willemsstraat 21-23  
NL-6224 CC Maastricht  
T +31 (0)43 362 36 54  
F +31 (0)43 352 00 20



## Colofon

<b>Rapportnummer:</b>	V.2008.0946.00.R001	
<b>Plaats en datum:</b>	Den Haag, 26 november 2008	
<b>Versie:</b>	003	Status: DEFINITIEF
<b>Opdrachtgever:</b>	Rijkswaterstaat directie Utrecht Postbus 24094 3502 MB UTRECHT	
<b>Opdrachtnummer:</b>	4500127120	
<b>Contactpersoon:</b>	mevr. L. Grootelaar Telefoon: +31 (0)88 797 31 06 E-mail: liesbeth.grootelaar@rws.nl	
<b>Uitgevoerd door:</b>	DGMR Industrie, Verkeer en Milieu B.V. Informatie: ing. D. (Diego) Jansen E-mail: dja@dgmr.nl Telefoon: +31 (0)70 350 39 99 Fax: +31 (0)70 358 47 52	
<b>Auteur(s):</b>	ing. D. (Diego) Jansen Dr. A.Y. (Arnaud) Kok	
<b>Eindverantwoordelijke: Voor deze:</b>	ing. J.J.A. (Hans) van Leeuwen ir. M.H.J. (Mark) Bakermans	
<b>Secretariaat:</b>	LGU	

©DGMR Industrie, Verkeer en Milieu B.V. Alle rechten voorbehouden. Wilt u (delen van) dit rapport kopiëren of vermenigvuldigen, vraagt u dan schriftelijk toestemming daarvoor bij DGMR Industrie, Verkeer en Milieu B.V.

## Samenvatting en conclusies

Voor het project A1 Hoevelaken-Barneveld wordt een procedure in het kader van de Spoedwet wegverbreding doorlopen. Hiervoor wordt een (ontwerp)wegaanpassingsbesluit ((O)WAB) opgesteld. Op het traject Hoevelaken-Barneveld is een spitsstrook aangelegd. Hierbij zal tijdens de spits de vluchtstrook van  $km$  46.4 tot 53.6 op de zuidelijke rijstrook door het verkeer gebruikt kunnen worden. Tevens zal de maximumsnelheid op de zuidelijke rijbaan tijdens de openstelling van deze spitsstrook worden verlaagd. In de plansituatie geldt een verlaging van 120 naar 100 km/uur. Momenteel wordt de spitsstrook reeds gebruikt. Omdat de procedure nog niet is doorlopen, geldt thans tijdens openstelling een maximumsnelheid van 80 km/uur. Formeel dient het (O)WAB nog te worden vastgesteld. Hierdoor wordt als autonome situatie de situatie met gesloten spitsstrook beschouwd.

In het kader van het (O)WAB A1 Hoevelaken-Barneveld is door DGMR, adviseurs voor bouw, industrie, verkeer, milieu en software, een onderzoek uitgevoerd naar de effecten op de luchtkwaliteit.

### *Wet luchtkwaliteit*

Op 15 november 2007 is het onderdeel luchtkwaliteitseisen van de Wet milieubeheer (Stb. 2007, 434) in werking getreden. Het onderdeel luchtkwaliteitseisen is opgenomen in hoofdstuk 5 titel 2. Omdat titel 2 handelt over luchtkwaliteit staat deze nieuwe titel ook wel bekend als de 'Wet luchtkwaliteit'.

Voor de beoordeling van de luchtkwaliteit bij snelwegen zijn stikstofdioxide ( $NO_2$ ) en fijn stof ( $PM_{10}$ ) maatgevend. Voor de overige stoffen (koolmonoxide, zwaveldioxide, lood en benzeen en ozon), voor zover relevant voor het wegverkeer, is het verschil tussen de grenswaarde en de som van de bijdrage van het wegverkeer en de achtergrondconcentratie zo groot, dat overschrijding van de grenswaarden redelijkerwijs kan worden uitgesloten.

Dit betekent dat aan de volgende normen uit de Wet milieubeheer moet worden getoetst:

- de grenswaarde voor de jaargemiddelde concentraties voor  $NO_2$  ( $40 \mu g/m^3$ );
- de grenswaarde voor de uurgemiddelde concentraties van  $NO_2$  (18 keer per jaar een overschrijding van  $200 \mu g/m^3$ );
- de grenswaarde voor de jaargemiddelde concentraties van  $PM_{10}$  ( $40 \mu g/m^3$ );
- de grenswaarde voor de etmaalgemiddelde concentraties van  $PM_{10}$  (35 maal per jaar een overschrijding van  $50 \mu g/m^3$ ).

Voor  $NO_2$  zijn deze grenswaarden per 1 januari 2010 van kracht. In de jaren voorafgaand aan 2010 zijn er plandrempels waar formeel niet aan hoeft te worden voldaan. Wel is er voorafgaand aan 2010 al een andere grenswaarde voor de uurgemiddelde concentratie voor  $NO_2$  (maximaal 18 keer per jaar een overschrijding van 290  $\mu g/m^3$ ).

### *Niet In Betekenende Mate*

Met de wetwijziging is tevens het besluit en de regeling Niet In Betekenende Mate (NIBM) van kracht geworden. Het besluit NIBM legt vast wanneer een project niet in betekenende mate bijdraagt aan de concentratie van een bepaalde stof. Volgens dit besluit is dat een toename tot 1% van de geldende grenswaarde ( $0.4 \mu\text{g}/\text{m}^3$ ) voor stikstofdioxide ( $\text{NO}_2$ ) en fijn stof ( $\text{PM}_{10}$ ). De regeling NIBM geeft voor een aantal categorieën van projecten een - getalsmatige - invulling aan de NIBM-grens. Voor onderhavig project is gebruik gemaakt van het besluit NIBM.

### *Onderzochte situaties*

- 2009 (toetsjaar  $\text{PM}_{10}$ , toetsjaar uurgemiddelde  $\text{NO}_2$ , planjaar jaargemiddelde  $\text{NO}_2$ );
- 2010 (toetsjaar jaargemiddelde  $\text{NO}_2$  en aangescherpte eis uurgemiddelde  $\text{NO}_2$ , eerste zichtjaar  $\text{PM}_{10}$ );
- 2015 (zichtjaren  $\text{PM}_{10}$  en  $\text{NO}_2$ ).

Voor het (O)WAB zijn de gevolgen voor de luchtkwaliteit bepaald voor:

- de autonome situatie, zonder realisatie van het project;
- de plansituatie, waarin het project is gerealiseerd.

### *Resultaten*

Ten opzichte van de autonome situatie nemen in de plansituatie voor de drie berekende jaren de emissies  $\text{NO}_2$  af met 4.4% tot 5.2%. En de emissies  $\text{PM}_{10}$  nemen met 0 tot 2.5% af. Ten opzichte van de autonome situatie is in de plansituatie in 2009 het aantal lichte motorvoertuigkilometers 1.5% hoger, in 2010 1.7% hoger en in 2015 5.4% hoger. Het aantal zware motorvoertuigkilometers is in de plansituatie gelijk aan de autonome situatie.

Uit de concentratieberekeningen kan geconcludeerd worden dat de grenswaarden voor de jaargemiddelde concentraties voor  $\text{NO}_2$  in het toetsjaar 2010 en zichtjaar 2015 niet overschreden worden voor het hoofdwegennet. De grenswaarden voor de jaargemiddelde concentraties  $\text{NO}_2$  worden echter wel langs het onderliggend wegennet overschreden. Op de locaties waar deze overschrijding plaats vindt, draagt het openstellen van de spitsstrook echter niet in betekenende mate bij aan de concentraties  $\text{NO}_2$  en  $\text{PM}_{10}$  in de buitenlucht. In 2009 wordt langs het hoofdwegennet de plandrempel in zowel de autonome als plansituatie niet overschreden.

De grenswaarden voor het uurgemiddelde  $\text{NO}_2$  worden nergens overschreden.

De jaargemiddelde concentraties  $\text{PM}_{10}$  worden voor zowel het hoofdwegennet als het onderliggend wegennet nergens overschreden.

Het etmaalgemiddelde  $\text{PM}_{10}$  wordt overschreden in de toetsjaren (2009 en 2010) en in het zichtjaar (2015) in zowel de autonome als de plansituatie in een  $1 \times 1$  km vlak. Deze overschrijding, die in alle jaren optreedt, wordt veroorzaakt door de achtergrondconcentratie.

In dit vak is een grootschalig veehouderijbedrijf. Dit is in november 2008 bevestigd door VROM en ECN. Op de plaats waar deze overschrijding optreedt, neemt de concentratie PM<sub>10</sub> echter wel af (of blijft gelijk) ten gevolge van het plan. Naast de locatie waar de achtergrondconcentratie tot een overschrijding leidt, zijn er drie locaties vlak langs de A1 waar in 2009 (autonome situatie) een overschrijding plaatsvindt. In de plansituatie verbetert op alle drie de locaties de luchtkwaliteit en nemen bij alle drie de locaties dan ook de overschrijdingsoppervlaktes af. Op één van de drie locaties is in de plansituatie zelfs geen sprake meer van een overschrijding. Vanaf 2010 wordt zowel in de plansituatie als de autonome situatie op de drie locaties voldaan aan de grenswaarden. Dit betekent dat voor het hoofdwegennet wordt voldaan aan artikel 5.16, eerste lid, sub a van de Wet milieubeheer.

Het aantal blootgestelden is in alle jaren en varianten gelijk. Zij bevinden zich allemaal in het 1x1 km vlak met hoge achtergrondconcentraties. Binnen de overschrijdingsoppervlakten vlak langs de weg zijn geen blootgestelden. Het aantal blootgestelden binnen het rapportagegebied en binnen het overschrijdingsoppervlak bedraagt 347. Dit is berekend door het aantal Adres coördinaat punten (ACN dataset 2007-10-01Z) binnen het overschrijdingsoppervlak te vermenigvuldigen met 2.3.

Voor het onderliggend wegennet is aangetoond dat het plan 'Niet in betekenende mate' bijdraagt aan de concentraties NO<sub>2</sub> en PM<sub>10</sub> in de buitenlucht. Bovendien zijn er, met uitzondering van de Waterlinieweg te Utrecht, geen overschrijdingen van de grenswaarden. Dit betekent dat voor het onderliggend wegennet wordt voldaan aan artikel 5.16, eerste lid, sub c van de Wet milieubeheer.

Derhalve kan geconcludeerd worden dat dit project vanuit de Wet luchtkwaliteit geen bezwaren ondervindt voor realisatie.

<b>Inhoudsopgave</b>	<b>Pagina</b>
1. INLEIDING.....	7
2. WETTELIJK KADER.....	9
2.1 Wet milieubeheer, hoofdstuk 5 .....	9
2.2 Maatgevende stoffen.....	9
2.3 Normstelling .....	9
2.4 Besluit NIBM.....	11
2.5 Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007.....	11
2.6 Regeling projectsaldering luchtkwaliteit 2007.....	12
3. UITGANGSPUNTEN, INVOERGEGEVENS EN WERKWIJZE .....	13
3.1 Gebiedsafbakening.....	13
3.2 Invoergegevens .....	15
3.3 Rekenmethode en werkwijze .....	19
4. RESULTATEN .....	22
4.1 Hoofdwegennet .....	22
4.2 Onderliggend wegennet .....	30
4.3 Samenvattend en concluderend .....	32
5. LITERATUURLIJST .....	33
Bijlage 1: gebiedsafbakening onderzoek luchtkwaliteit A1 Hoevelaken-Barneveld	
Bijlage 2: achtergrondconcentraties 2009, 2010, 2015 en overige parameters	
Bijlage 3: invoergegevens hoofdwegennet (inclusief aansluitingen)	
Bijlage 4: invoergegevens onderliggend wegennet (Utrecht, Zeist, Amersfoort en Barneveld)	
Bijlage 5: berekende concentraties 2009, 2010 en 2015	

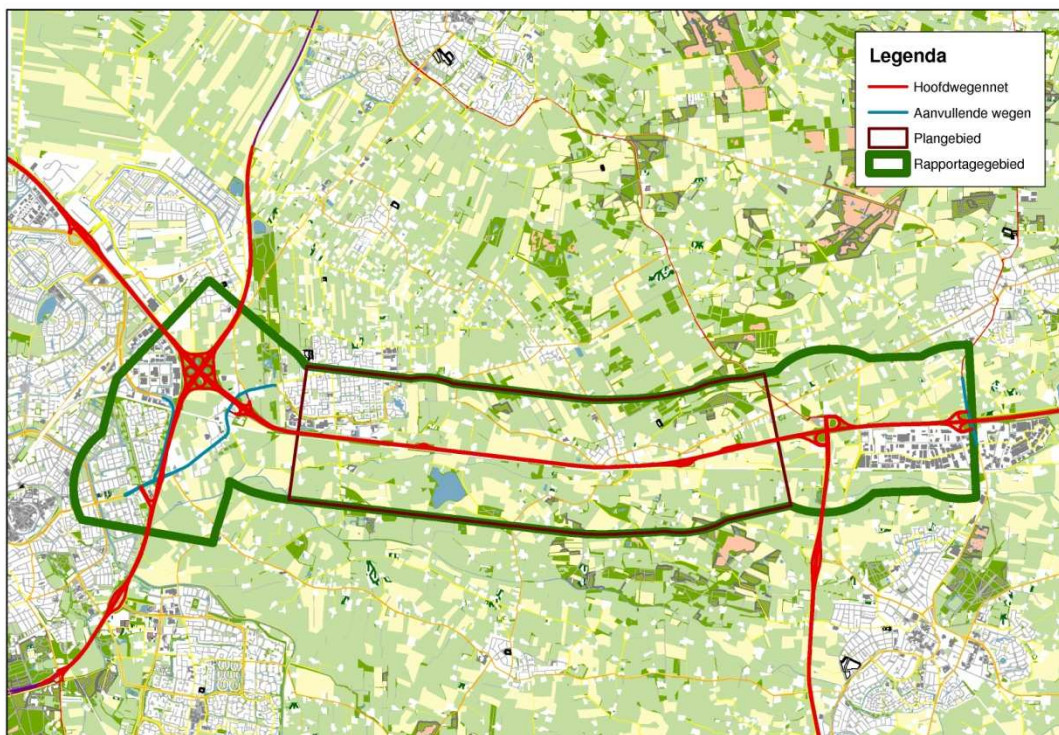
## 1. Inleiding

Voor het project A1 Hoevelaken-Barneveld wordt een procedure in het kader van de Spoedwet wegverbreding doorlopen, waarvoor nu een (ontwerp)wegaanpassingsbesluit ((O)WAB) wordt opgesteld. Op het traject Hoevelaken-Barneveld is een spitsstrook aangelegd. Hierbij zal tijdens de spits de vluchtstrook van *km* 46.4 tot 53.6 op de zuidelijke rijstrook door het verkeer gebruikt kunnen worden. Tevens zal de maximumsnelheid op de zuidelijke rijbaan tijdens de openstelling van deze spitsstrook worden verlaagd. In de plansituatie geldt een verlaging van 120 naar 100 km/uur. Een eerdere besluitvormingsprocedure om onderhavige spitsstrook te realiseren, heeft geleid tot het wegaanpassingsbesluit van 13 oktober 2003. De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State (ABRVs) heeft dit besluit bij uitspraak van 12 mei 2004 vernietigd. In een ordemaatregel gaf de Afdeling de mogelijkheid om wel tot aanleg van de spitsstrook over te gaan. De feitelijke werkzaamheden zijn inmiddels uitgevoerd. Ten behoeve van de openstelling van de spitsstrook dient echter nog wel een nieuw wegaanpassingsbesluit te worden genomen. Momenteel wordt de spitsstrook reeds gebruikt en geldt thans tijdens openstelling een maximumsnelheid van 80 km/uur. Formeel dient het (O)WAB nog te worden vastgesteld. Hierdoor wordt als autonome situatie de situatie zonder spitsstrook beschouwd.

In het kader van het (O)WAB A1 Hoevelaken-Barneveld is door DGMR, adviseurs voor bouw, industrie, verkeer, milieu en software, een onderzoek uitgevoerd naar de effecten op de luchtkwaliteit.

In figuur 1 is een overzicht van het project weergegeven. Tevens is in deze figuur opgenomen:

- het plangebied (daar waar de spitsstrook komt te liggen);
- het rapportagegebied (gebied waarbinnen luchtberekeningen worden uitgevoerd);
- de extra gemodelleerde wegen uit het hoofdwegennet en de wegen van het onderliggend wegennet die aan het hoofdwegennet moeten worden toegevoegd, omdat deze meer dan 10% van de intensiteit van het hoofdwegennet hebben en binnen 200 meter van het hoofdwegennet zijn gelegen.



Figuur 1: overzicht project

### *Leeswijzer*

Nadat in hoofdstuk 2 het wettelijk kader is geschetst, worden in hoofdstuk 3 de uitgangspunten, invoergegevens en werkwijze besproken. In hoofdstuk 4 zijn de resultaten van het luchtonderzoek gepresenteerd. Een samenvatting en conclusie van het onderzoek is voor in deze rapportage opgenomen.



## 2. Wettelijk kader

### 2.1 Wet milieubeheer, hoofdstuk 5

Op 15 november 2007 is hoofdstuk 5 van de Wet milieubeheer (Wm) in werking getreden. Het onderdeel luchtkwaliteitseisen is opgenomen in hoofdstuk 5 titel 2. Omdat titel 2 handelt over luchtkwaliteit staat deze nieuwe titel ook wel bekend als de 'Wet luchtkwaliteit'.

De Wet luchtkwaliteit implementeert de EU-kaderrichtlijn luchtkwaliteit en de daarbij behorende eerste tot en met vierde EU-dochterrichtlijn in de Nederlandse wetgeving. In deze wet zijn normen (grenswaarden en plandrempels) vastgesteld voor onder andere de concentraties zwaveldioxide (SO<sub>2</sub>), stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>), zwevende deeltjes (fijn stof, PM<sub>10</sub>), koolmonoxide (CO) en benzeen (C<sub>6</sub>H<sub>6</sub>) en ozon (O<sub>3</sub>) in de lucht.

In de wet is gestreefd naar meer flexibiliteit als het gaat om de koppeling van luchtkwaliteitseisen en ruimtelijke ontwikkelingen. Deze flexibiliteit is met name terug te vinden in een verdeling in projecten die wel of niet in betekenende mate bijdragen aan de luchtkwaliteit. De flexibiliteit in de Wet luchtkwaliteit komt ook bij uitstek tot uitdrukking in het aankomende NSL.

Deze wet vervangt het Besluit luchtkwaliteit 2005. Tegelijk met het in werking treden van het nieuwe hoofdstuk 5 in de Wet milieubeheer zijn nieuwe regelingen van kracht geworden. Alle regelingen onder het Besluit luchtkwaliteit 2005 zijn hiermee komen te vervallen.

### 2.2 Maatgevende stoffen

In Nederland zijn in relatie tot wegverkeer de maatgevende luchtverontreinigende stoffen stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>) en fijn stof (PM<sub>10</sub>). De concentraties van deze twee stoffen liggen in Nederland over het algemeen dichtbij of boven de gestelde grenswaarden uit de Wet luchtkwaliteit. Overschrijdingen van grenswaarden van de andere stoffen uit deze wet komen in Nederland slechts in exceptionele gevallen voor. Dit wordt verder onderbouwd in het bijlagenrapport 'Bijlagen bij de luchtkwaliteitsberekeningen in het kader van de ZSM/Spoodwet' : september 2008 van TNO. Dit luchtonderzoek richt zich derhalve op de toetsing van de concentraties van fijn stof (PM<sub>10</sub>) en stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>).

### 2.3 Normstelling

Een grenswaarde geeft de kwaliteit aan die op een aangegeven tijdstip tenminste moet zijn bereikt en vervolgens in stand moet worden gehouden. Het eerste toetsjaar binnen dit onderzoek is 2009.

Voor PM<sub>10</sub> gelden in 2009 en daarna grenswaarden voor een maximale jaargemiddelde concentratie en een grenswaarde voor het maximum aantal overschrijdingen van een etmaalgemiddelde waarde.

Voor NO<sub>2</sub> is de situatie iets complexer. Vanaf 2010 gelden voor NO<sub>2</sub> grenswaarden voor de maximale jaargemiddelde concentratie en voor het maximum aantal keer dat een uurgemiddelde concentratie wordt overschreden.

Tot 2010 is er nog geen grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie, wel is er sprake van een plandrempeel. Het streven is om aan een plandrempeel te voldoen, een harde eis is dat niet.

Tot 2010 is er wel een grenswaarde voor het maximum aantal keren dat aan een uurgemiddelde concentratie wordt voldaan. Deze grenswaarde is minder streng dan de grenswaarde waaraan vanaf 2010 voldaan moet worden. Om er voor te zorgen dat er in 2010 aan voldaan zal worden, zijn er van 2005 t/m 2009 tevens plandrempeels voor de uurgemiddelde concentratie ingesteld. Deze plandrempeel is strenger dan de grenswaarde tot 2010, maar minder streng dan de grenswaarde vanaf 2010.

In dit onderzoek zal toetsing van het uurgemiddelde NO<sub>2</sub> dan ook plaats vinden voor zowel de jaren 2009 als 2010. Het jaargemiddelde zal pas voor het jaar 2010 getoetst worden. Wel zal gekeken worden naar de plandrempeel voor het jaar 2009.

De voor dit onderzoek relevante grenswaarden en plandrempeels zijn in tabel 1 weergegeven.

Tabel 1  
Grenswaarden Wet luchtkwaliteit  
(Wet milieubeheer, hoofdstuk 5, titel 2)

stof	type norm	grenswaarden/ plandrempeel 2009	grenswaarden vanaf 2010
zwevende deeltjes (PM <sub>10</sub> )	jaargemiddelde concentratie in µg/m <sup>3</sup>	40 (grenswaarde)	40
	24-uurgemiddelde dat 35 keer per jaar overschreden mag worden in µg/m <sup>3</sup>	50 (grenswaarde)	50
stikstofdioxide (NO <sub>2</sub> )	jaargemiddelde concentratie in µg/m <sup>3</sup>	42 (plandrempeel)	40
	uurgemiddelde dat 18 keer per jaar overschreden mag worden in µg/m <sup>3</sup>	290 (grenswaarde) 210 (plandrempeel)	200

#### *Etmaalgemiddelde concentratie fijn stof*

De grenswaarde voor de etmaalgemiddelde concentratie PM<sub>10</sub> is 50 µg/m<sup>3</sup>. Deze grenswaarde mag maximaal 35 maal per jaar worden overschreden. Met behulp van de formules in bijlage 2 hoofdstuk 3 onder b van de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007 is geconcludeerd, dat geen overschrijdingen van de maximaal toelaatbare etmaalgemiddelde concentratie PM<sub>10</sub> zullen optreden, indien de jaargemiddelde concentratie PM<sub>10</sub> (zonder aftrek zeezout) de waarde van 32.5 µg/m<sup>3</sup> niet overschrijdt.

#### *Uurgemiddelde concentratie stikstofdioxide*

De grenswaarde (vanaf 2010) voor de uurgemiddelde concentratie NO<sub>2</sub> is 200 µg/m<sup>3</sup>. Deze grenswaarde mag maximaal 18 maal per jaar worden overschreden. Met behulp van de formules in bijlage 2 hoofdstuk 3 onder e van de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007 is geconcludeerd, dat pas bij een jaargemiddelde concentratie van 82 µg/m<sup>3</sup> er meer dan 18 uur overschrijdingen per jaar plaatsvinden. De grenswaarde en plandrempeel voor het jaar 2009 zijn soepeler, waardoor voor 2009 een nog hogere jaargemiddelde concentratie berekend moet worden dan 82 µg/m<sup>3</sup> wil voor 2009 de plandrempeel of grenswaarde overschreden worden.

Voor de uurgemiddelde grenswaarden en plandrempels geldt in zijn algemeenheid, dat deze alleen gelden voor wegen waar per etmaal meer dan 40.000 motorvoertuigen rijden.

## 2.4 Besluit NIBM

Gelijktijdig met de Wet luchtkwaliteit is het *Besluit niet in betekenende mate bijdragen* van 30 oktober 2007 in werking getreden. Een project draagt 'niet in betekenende mate' bij aan de concentratie fijn stof (PM<sub>10</sub>) of stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>) in de buitenlucht als het project maximaal 1% van de jaargemiddelde grenswaarde bijdraagt aan de heersende concentratie. Dit betekent dat voor zowel fijn stof als stikstofdioxide feitelijk een toename van 0.4 µg/m<sup>3</sup> op de jaargemiddelde concentratie toelaatbaar wordt geacht.

De grens van 1% is tijdelijk en geldt zolang het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) niet van kracht is. Na het in werking treden van het NSL wordt de grens verlegd van 1% naar 3%. De grens van 3% komt overeen met een toename van 1.2 µg/m<sup>3</sup> voor de jaargemiddelde concentratie fijn stof en stikstofdioxide.

## 2.5 Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007

### 2.5.1 Inleiding

De Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007 (kortweg: Rbl2007) bevat voorschriften over metingen en berekeningen om de concentratie en depositie van luchtverontreinigende stoffen vast te stellen. De regeling vereist ook een plan met maatregelen om een goede luchtkwaliteit te bewerkstelligen in geval van overschrijding.

In de regeling zijn gestandaardiseerde rekenmethodes opgenomen om concentraties van diverse luchtverontreinigende stoffen te kunnen berekenen. In de regeling zijn ook voorschriften opgenomen voor metingen met betrekking tot meetplaatsen en analyse.

### 2.5.2 Rekenmethoden

In paragraaf 4.2 van de Rbl2007 staan de algemene regels voor het door middel van berekeningen bepalen van de gevolgen voor de luchtkwaliteit langs wegen. Artikel 71, eerste lid, geeft aan dat de gevolgen voor de luchtkwaliteit langs wegen bepaald moeten worden volgens standaard rekenmethode 1 (SRM1) of 2 (SRM2), al naar gelang het toepassingsgebied.

De wegen van het hoofdwegennet (HWN), de aansluitingen en kruisende wegen vallen binnen het toepassingsgebied van SRM2. De wegen van het onderliggend wegennet (OWN) vallen binnen het toepassingsgebied van SRM1.

### 2.5.3 Rekenafstanden

Tevens is in de wijziging op de Rbl2007 (van 19 juli 2008) opgenomen dat de gevolgen voor de luchtkwaliteit langs wegen voor zowel stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>) als fijn stof (PM<sub>10</sub>) worden bepaald op maximaal 10 meter van de wegrand. Voor deze wijziging was de rekenafstand voor stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>) maximaal 5 meter van de wegrand.

#### **2.5.4 Zeezoutcorrectie**

In artikel 35, zesde lid, en bijlage 4 van de Rbl2007 is de hoogte van de aftrek voor fijn stof (PM<sub>10</sub>) vastgelegd. De regeling staat een plaatsafhankelijke aftrek voor de jaargemiddelde norm voor fijn stof toe. De aftrek varieert van 3 tot 7 microgram per kubieke meter (µg/m<sup>3</sup>) en betreft het aandeel zeezout.

Met uitzondering van de gemeente Utrecht (ten behoeve van onderzoek onderliggend wegennet) geldt voor de gemeenten binnen het rapportagegebied dat de aftrek 4 µg/m<sup>3</sup> is. Voor de gemeente Utrecht is deze aftrek 5 µg/m<sup>3</sup>.

Voor PM<sub>10</sub> geldt naast een jaargemiddelde grenswaarde ook een 24-uurgemiddelde grenswaarde van 50 µg/m<sup>3</sup> per etmaal. Deze (etmaalgemiddelde) grenswaarde mag maximaal 35 keer in een jaar worden overschreden. Het blijkt dat de invloed van de in de buitenlucht aanwezige concentratie zeezout op het aantal dagen, waarop de concentratie van fijn stof de dagwaarde van 50 µg/m<sup>3</sup> overschrijdt, voor nagenoeg heel Nederland gelijk is. Derhalve geldt een vaste aftrek van zes dagen voor de dagnorm van fijn stof.

#### **2.6 Regeling projectsaldering luchtkwaliteit 2007**

Op 15 november 2007 is tevens de Regeling projectsaldering luchtkwaliteit 2007 in werking getreden. Deze regeling beschrijft dat projecten, waar sprake is van een overschrijding en die in betekenende mate bijdragen aan de luchtkwaliteit, toch doorgang mogen vinden door toepassing van de Regeling projectsaldering luchtkwaliteit 2007. Deze regeling gaat ervan uit dat per saldo, door de inzet van extra maatregelen of door het optreden van gunstige effecten elders, sprake is van een verbetering van de luchtkwaliteit. In het eerste lid van artikel 5.16 Wm wordt de minister de mogelijkheid geboden om nadere regels te stellen. Dit is nu gebeurd in de Regeling projectsaldering luchtkwaliteit 2007. De Regeling sluit zo veel mogelijk aan bij de (oude) Regeling saldering luchtkwaliteit 2005.

### **3. Uitgangspunten, invoergegevens en werkwijze**

#### **3.1 Gebiedsafbakening**

##### **3.1.1 Proces**

Naar aanleiding van de uitspraak van de Raad van State van 25 juli 2007 inzake het Tracébesluit A4 Burgerveen-Leiden is er een methode ontwikkeld voor het afbakenen van het onderzoeksgebied voor het luchtonderzoek.

Deze methode is in november 2007 gereed gekomen en omvat een onderzoek naar de bij wegenprojecten optredende significante intensiteitsverandering in het verkeer en de gevolgen daarvan voor de luchtkwaliteit, aangevuld met expert judgement. De methode staat beschreven in de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat aan de voorzitter van de Tweede Kamer van 27 november 2007 (VENW/DGP-2007/9369): 'Aanpak gebiedsafbakening luchtonderzoek en gevolgen voor de hoofdwegennetprojecten'.

Voor het genoemde expert judgement is een team van onafhankelijke deskundigen samengesteld, het 'Expertteam gebiedsafbakening luchtkwaliteitonderzoek', hierna het Expertteam. Per wegenproject brengt het Expertteam een advies uit voor de omvang van het onderzoeksgebied.

Het Expertteam bepaalt op basis van vuistregels waar significante effecten op de luchtkwaliteit optreden en bepaalt op deze manier welke wegen in het luchtonderzoek beschouwd moeten worden. De methodiek waarmee het Expertteam tot een advies voor de gebiedsafbakening voor een project komt staat beschreven in het document: 'Methodiek Gebiedsafbakening onderzoek luchtkwaliteit' van 22 februari 2008.

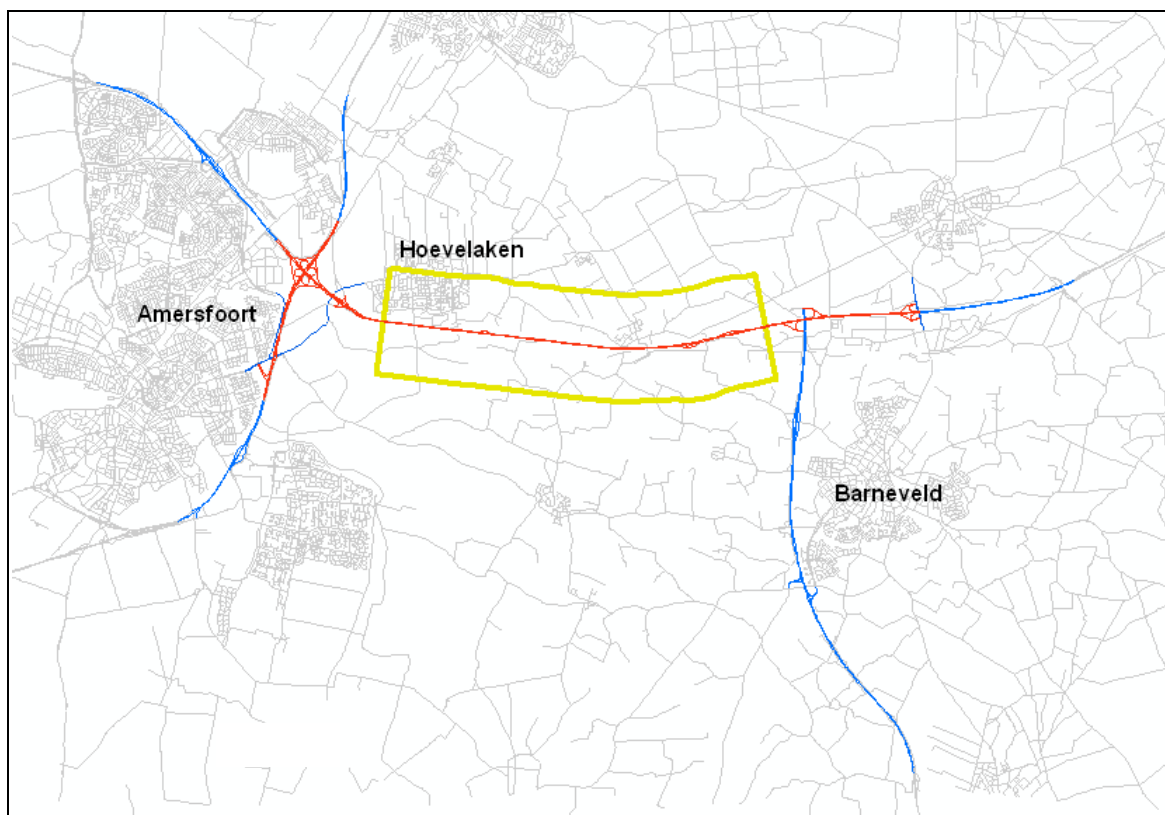
Op basis van algemene worstcase vuistregels en de verkeerscijfers die Rijkswaterstaat per project aanlevert, stelt het Expertteam een advies op voor het onderzoeksgebied. Het Expertteam heeft geen beschikking over omgevingskenmerken en gebiedspecifieke informatie. Daarom geeft het Expertteam Rijkswaterstaat de ruimte om met projectspecifieke vuistregels en milieugebruiksruimte het onderzoeksgebied verder in te perken. In bijlage 1 van dit rapport staat beschreven hoe dit voor dit project is gedaan. Voor dit project is geen gebruik gemaakt van de tweede stap genoemd in bovenvermeld document: 'Methodiek Gebiedsafbakening onderzoek luchtkwaliteit' van 22 februari 2008.

##### **3.1.2 Onderzoeksgebied**

Op grond van voorgaande stappen is de gebiedsafbakening doorlopen. In bijlage 1 van dit rapport is in tabelvorm opgenomen voor welke wegen luchtonderzoek heeft plaatsgevonden. In figuur 2 zijn de onderzochte wegen voor het hoofdwegennet weergegeven. De geselecteerde wegen voor het onderliggend wegennet zijn weergegeven in bijlage 4.

Binnen dit onderzoek is onderscheid gemaakt in de onderstaande begrenzings/gebieden:

- *Plangebied*: het gedeelte van de rijksweg waar de fysieke ingreep plaatsvindt. In dit onderzoek betreft dit het wegvak van de A1 tussen knooppunt Hoevelaken en Barneveld. Het plangebied valt geheel binnen het rapportagegebied en is in figuur 2 met een geel vlak aangegeven;
- *Rapportagegebied*: het gebied waarop deze rapportage betrekking heeft en waarvoor de effecten van de verbreding op de luchtkwaliteit zijn bepaald. Het rapportagegebied wordt begrensd door begin en eind van de door het expertteam geselecteerde rijkswegen en de geselecteerde onderliggende wegen;
- *Modelgebied*: het modelgebied is nagenoeg hetzelfde als het rapportagegebied, alleen zijn bij het modelgebied naast de 10% wegen, de rijkswegen over een lengte van minimaal 3 kilometer doorgetrokken. De wegen binnen dit modelgebied zijn in figuur 2 in blauw weergegeven. Langs de wegvakken die wel in het modelgebied vallen, maar niet binnen het rapportagegebied, worden geen concentraties berekend. Wel zijn de invoergegevens van die wegvakken in de rapportage opgenomen. Door de verkeersintensiteit op de extra wegvakken mee te nemen, wordt voorkomen dat aan de rand van het rapportagegebied de rekenresultaten vervormd worden (de zogenaamde randeffecten). Het meenemen van de extra wegvakken zorgt ervoor dat de juiste concentraties worden berekend, omdat gerekend is na toepassing van een dubbeltellingscorrectie.



Figuur 2: onderzochte wegen binnen het onderzoeksgebied van het HWN (rood = rapportagegebied ; blauw = extra wegen in model en 10% wegen; gele vlak begrenst het plangebied)

### 3.1.3 Onderzochte jaren

In dit onderzoek wordt het effect op de luchtkwaliteit in beeld gebracht voor de volgende jaren:

- 2009 (toetsjaar grenswaarden PM<sub>10</sub>, toetsjaar uurgemiddelde NO<sub>2</sub> en beschouwing plandrempels NO<sub>2</sub>);
- 2010 (toetsjaar jaargemiddelde NO<sub>2</sub> en aangescherpte eis uurgemiddelde NO<sub>2</sub>, zichtjaar PM<sub>10</sub>);
- 2015 (zichtjaren PM<sub>10</sub> en NO<sub>2</sub>).

Het eerste jaar waarvoor berekeningen zijn uitgevoerd is het eerste volledige kalenderjaar na realisatie van de wegaanpassing. De wegaanpassing aan de A1 was in 2008 gereed, zodat als toetsjaar 2009 wordt gehanteerd.

Naast het eerste volledige kalenderjaar na realisatie, wordt ook een doorkijk gemaakt naar de verdere toekomst. Hierbij wordt in beginsel gekozen voor het zichtjaar dat 10 jaar ligt na het jaar waarin het (ontwerp)aanpassingsbesluit wordt genomen, waarbij dit zichtjaar tenminste vijf jaar ligt van het realisatiejaar. Voor dit project is als zichtjaar 2015 gehanteerd.

### 3.1.4 Onderzochte situaties

De gevolgen van een (O)WAB voor de luchtkwaliteit volgen uit de vergelijking van:

- de luchtkwaliteit in de autonome situatie (zonder realisatie van het project, 120 km/uur), met
- de luchtkwaliteit in de situatie waarin het project is gerealiseerd (120/100 km/uur, met de wijzigingen zoals aangegeven in hoofdstuk 1).

Bij het luchtonderzoek ten behoeve van het (O)WAB wordt uitgegaan van het snelheidsregime op het HWN dat de voorkeur heeft. Andere varianten voor het snelheidsregime worden in beginsel pas overwogen, wanneer uit de beoordeling van de luchtkwaliteit blijkt dat met de voorkeursnelheid niet kan worden voldaan aan de wet- en regelgeving voor luchtkwaliteit.

## 3.2 Invoergegevens

De emissies worden berekend op basis van verkeersgegevens en de emissiefactoren per voertuigcategorie. Het voorgeschreven verspreidingsmodel, waar de berekeningen mee zijn uitgevoerd (TNO Pluimsnelweg, versie 1.3 2008), maakt gebruik van meteorologische gegevens (meteo) en de omgevingskenmerken voor het berekenen van de verkeersbijdrage aan de concentraties. De totale concentratie bestaat uit de som van de bijdrage tengevolge van het wegverkeer en de achtergrondconcentratie. In deze paragraaf worden de gebruikte verkeersgegevens, de emissiefactoren, de meteo en de achtergrondconcentratie toegelicht. De details betreffende deze grootheden zijn in de bijlagen 2, 3 en 4 vastgelegd.

Met de emissie wordt de uitstoot van luchtverontreinigende stoffen uit de bron bedoeld, in deze studie de motorvoertuigen. Motorvoertuigen stoten deeltjes fijn stof en stikstofoxiden (NO<sub>x</sub>) uit. NO<sub>x</sub> is een verzamelnaam voor alle stikstofoxiden en bestaat vooral uit NO en voor een deel uit NO<sub>2</sub>. NO wordt in de lucht deels omgezet in stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>). De mate waarin emissies op een bepaalde locatie bijdragen aan de daar al heersende concentratie wordt bepaald door de optredende meteo en de omgevingsfactoren zoals de (hoogte)ligging van de weg, de aanwezigheid van (geluids)schermen en de ruwheid van de omgeving langs de weg.

### 3.2.1 Verkeersgegevens

De berekende emissies en concentraties worden onder meer bepaald op basis van verkeersgegevens, te weten de wekdaggemiddelde verkeersintensiteiten, de rijnsnelheden en de congestiepercentages. In het onderzoek zijn naast de verkeerscijfers voor de A1, A28, A30 ook de volgende kruisende wegen (10% wegen) opgenomen: Outputweg en Hogeweg bij aansluiting A28 Amersfoort, de Amersfoortseweg en Westendorpstraat nabij de voormalige aansluiting A1 Hoevelaken en de Baron van Nagellstraat nabij de aansluiting A1 Voorthuizen. Deze wegen zijn opgenomen in het SRM2 model. De verkeersgegevens zijn verstrekt door Rijkswaterstaat. In tabel 2 is een overzicht gegeven van de maatgevende intensiteiten op het hoofdwegennet binnen het rapportagegebied. Bijlage 3 geeft een overzicht van alle intensiteiten van het hoofdwegennet voor de te onderzoeken jaren en situaties. Bijlage 4 geeft dit overzicht voor de te onderzoeken wegen van het onderliggend wegennet. Tevens is in deze bijlagen de herkomst van de verschillende intensiteiten beschreven.

Tabel 2  
Maatgevende verkeersintensiteiten hoofdwegennet per etmaal  
(wekdaggemiddelden)

wegvak	2009 autonoom	2009 met plan	2010 autonoom	2010 met plan	2015 autonoom	2015 met plan*
A1: Amersfoort-Noord-Hoevelaken	95 700	95 700	97 200	97 100	103 000	101 700
A1: Knp Hoevelaken-Barneveld	90 000	91 600	91 800	93 600	96 500	101 700
A1: Barneveld-Voorthuizen	85 300	86 100	87 400	88 500	93 000	96 000
A1: Voorthuizen-Stroe	76 800	77 600	78 200	79 000	83 700	85 800
A28: Nijkerk-Hoevelaken	88 400	88 700	91 100	91 500	96 900	97 600
A28: Kp Hoevelaken Amersfoort	96 300	96 800	98 900	99 700	102 100	111 700
A28: Amersfoort-Leusden	94 300	94 500	96 100	96 300	97 900	108 200
A28: Leusden-Leusden-Zuid	95 600	95 800	97 300	97 400	99 100	108 400
A30: Barneveld-Harselaar	45 500	45 700	47 600	47 900	51 500	50 500
A30: Barneveld-Scherpenzeel	51 800	51 900	55 700	56 000	61 200	59 700
A30: Scherpenzeel-Lunteren	44 000	44 000	47 200	47 200	51 400	51 800

\* In de verkeerscijfers voor 2015 met plan, is tevens de verbreding van de A28 (Amersfoort-Knp Hoevelaken) meegenomen, hierdoor rijdt er tevens meer verkeer over de A1.

### Snelheden

Met uitzondering van de zuidelijke rijbaan op de A1 tussen knooppunt Hoevelaken en Barneveld bedragen, zowel binnen als buiten de spits, de maximumsnelheden de A1, de A30 en de A28 ten noorden van knooppunt Hoevelaken 120 km/uur. Op de A28 ten zuiden van knooppunt Hoevelaken is de maximumsnelheid 100 km/uur.

Op de zuidelijke rijbaan van de A1 tussen knooppunt hoevelaken en Barneveld bedraagt de maximum snelheid buiten de spits 120 km/uur en binnen de spits (met geopende spitsstrook) 100 km/uur.

In bijlage 2 zijn de gehanteerde snelheden voor het hoofdwegennet weergegeven.

Voor de wegvakken van het OVN is de snelheid verwerkt in het snelheidstype van het wegvak.



### **Congestie**

Uit de verkeersmodellen volgt per wegvak een aantal voertuigen dat in de file staat (=congestie). De congestiekans is gedefinieerd als de verhouding tussen het aantal voertuigen dat in de file staat en het totaal aantal voertuigen per etmaal.

Voor de wegvakken op de zuidelijke rijbaan van het traject Hoevelaken–Barneveld, waar de spitsstroken aanwezig zijn, geldt echter een apart snelheidsregime in de spitsperiode. Om dit in de berekeningen tot uiting te brengen, zijn er twee aparte modellen voor het hoofdwegennet aangemaakt; buiten de spits en binnen de spits. De congestiekans buiten de spits is voor de wegvakken die de spitsstroken representeren op 0% gesteld. Binnen de spits is deze bepaald door het aantal voertuigen in de file te delen door het totaal aantal voertuigen in de spitsperiode. De gehanteerde congestiekansen zijn opgenomen in de tabellen in bijlage 3. Beide modellen zijn gecombineerd tot 1 rekenbestand om de juiste totaalconcentraties te berekenen. Derhalve zitten alle bronnen tweemaal in een rekenbestand, eenmaal voor emissie binnen de spits en eenmaal voor emissie buiten de spits.

Voor het onderliggend wegennet zit de congestiekans verwerkt in de snelheidstypering.

#### **3.2.2 Geluidsschermen**

Geluidsschermen hebben invloed op de verspreiding van de luchtverontreiniging. De invloed van schermen is daarom in de concentratieberekeningen meegenomen. De bestaande schermen zijn in het rapportagegebied meegenomen in de modellering. Er is geen verschil tussen de plansituatie en de autonome situatie. In bijlage 2 is een overzicht van de gemodelleerde geluidsschermen opgenomen. Ligging en hoogte van de schermen zijn gebaseerd op door Rijkswaterstaat aangeleverde gegevens.

#### **3.2.3 Emissiefactoren**

In deze studie is voor NO<sub>x</sub> en PM<sub>10</sub> gebruik gemaakt van emissiefactoren<sup>1</sup> die het RIVM ter beschikking stelt in het kader van het Beleid Global Economy scenario (BGE-scenario). De set emissiefactoren bestaat uit emissiefactoren voor combinaties van verschillende rij snelheden en voertuigcategorieën (licht, middelzwaar en zwaar wegverkeer). Deze worden door Milieu- en Natuurplanbureau (MNP) in opdracht van de minister van VROM gepubliceerd (de Lange en Ligterink, 2008). De gehanteerde emissiefactoren zijn opgenomen in bijlage 2. De hier gehanteerde dataset betreft de uitlevering van de gegevens in 2008.

#### **3.2.4 Meteorologische gegevens**

De meteorologische gegevens worden door het Koninklijk Nederlands Meteorologisch Instituut (KNMI) geleverd aan de bouwers van de rekenmodellen. De weerstations van Schiphol en Eindhoven genereren de meteorologische gegevens (meteosets) die gebruikt worden in de modelberekeningen. Meteosets maken onderdeel uit van het rekenhart van de modellen. De keuze voor een bepaalde set meteogegevens is afhankelijk van de situering van het project in Nederland en wordt automatisch bepaald door het rekenmodel.

---

<sup>1</sup> Emissiefactoren zijn de kengetallen voor de hoeveelheid emissie van een bepaalde verontreinigende stof die per voertuigcategorie en per snelheid over een kilometer wordt uitgestoten

Afhankelijk van de locatie van het project in Nederland wordt door het rekenmodel een interpolatie gemaakt van de meteoset van Schiphol en Eindhoven. De hier gehanteerde dataset betreft de uitlevering van de gegevens in 2008.

### 3.2.5 Achtergrondconcentraties

Het MNP maakt jaarlijks kaarten van de zogenoemde grootschalige concentraties van luchtverontreinigende stoffen in Nederland. Deze GCN-kaarten zijn gebaseerd op modelberekeningen van het MNP en metingen van het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM). Ze geven een grootschalig beeld van de luchtkwaliteit in het verleden, het heden en de toekomst. Ook deze toekomstige kaarten van de achtergrondconcentraties zijn ontleend aan het BGE-scenario. De achtergrondconcentraties voor NO<sub>2</sub> en PM<sub>10</sub> in 2009, 2010 en 2015 binnen het rapportagegebied zijn weergegeven in bijlage 2. De in bijlage 2 weergegeven achtergrondconcentraties zijn de achtergrondconcentraties na toepassing van de dubbeltellingscorrectie. De voor dit onderzoek gehanteerde dataset betreft de uitlevering van de gegevens in 2008.

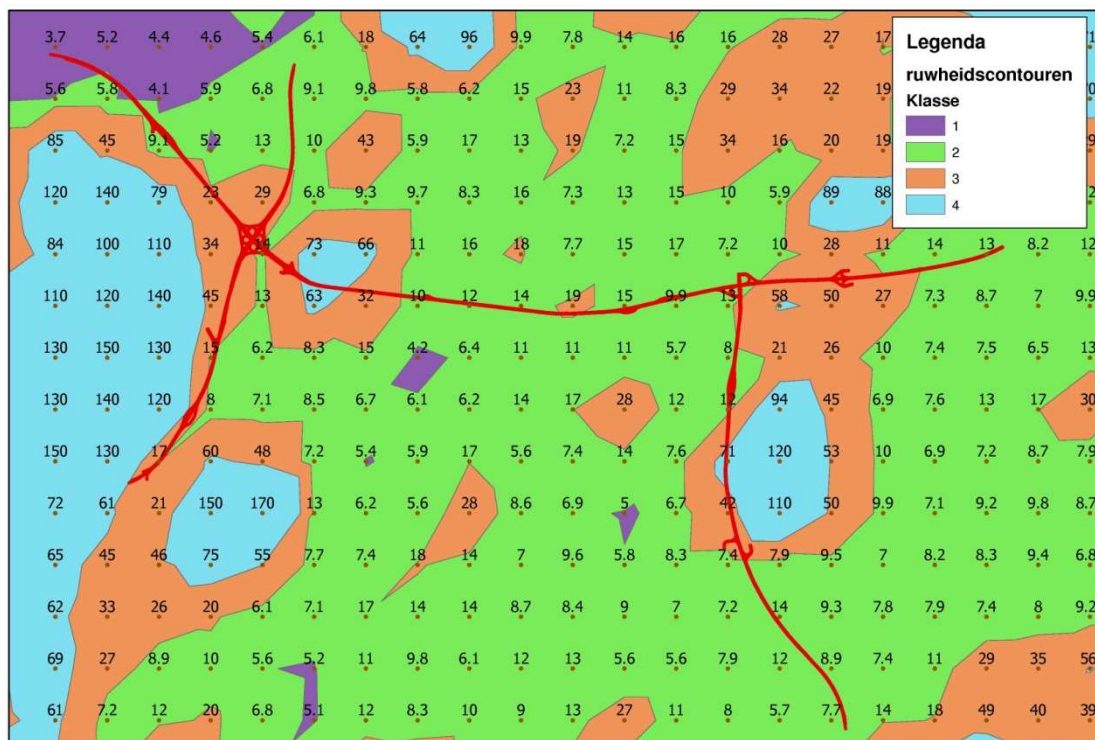
### 3.2.6 Ruwheid omgeving

De ruwheidslengte is een parameter voor de wrijving tussen de luchtstromen en het landoppervlak. Obstakels zoals huizen, bomen en kerktorens hebben invloed op deze wrijving; hoe meer wrijving, des te meer de luchtvervuiling verdunt. Deze ruwheidslengte is verdeeld in vier verschillende klassen en in Pluimsnelweg meegenomen als parameter voor de luchtverspreiding. Door VROM is een ruwheidskaart (uitlevering 2008) met ruwheden van 1x1 km gepubliceerd. Deze ruwheden zijn de ruwheden in meters. Door middel van een triangulatie zijn ruwheidscontouren gegenereerd voor de vier specifieke ruwheidsklassen die in Pluimsnelweg worden gehanteerd. Deze klassen zijn opgenomen in tabel 3.

Tabel 3  
Ruwheidsklassen

klasse	ruwheid vanaf	ruwheid tot
1	0	5.48 cm
2	5.48 cm	17.3 cm
3	17.3 cm	54.8 cm
4	54.8 cm	max.

In navolgend figuur zijn de ruwheidscontouren weergegeven voor de verschillende klassen binnen het gebied. Tevens zijn de ruwheidslengtes in cm weergegeven per 1x1 km vlak.



Figuur 3: gehanteerde ruwheden binnen het gebied. Tevens zijn de waarden (in cm) uit de ruwheidskaart van VROM weergegeven per 1x1 km vlak. Het stipje geeft het middelpunt van deze 1x1 km vlakken aan.

De wegsegmenten in het rekenmodel krijgen de ruwheidsklasse mee van de contour waarin ze vallen.

### 3.2.7 Overige invoerparameters OWN

De berekeningen van de luchtkwaliteit langs het onderliggende wegennet zijn uitgevoerd met standaard rekenmethode 1. De invoerparameters voor deze berekeningen zijn: snelheidstype, wegtype en bomenfactor. Deze parameters zijn ingevoerd mede aan de hand van luchtfoto's. In bijlage 4 is een overzicht gegeven van de gehanteerde invoerparameters voor het onderliggend wegennet. Bij wegen met gescheiden rijlijnen zijn de bijdragen op 10 meter uit de wegrand, conform de rekenregels uit de Rbl2007, bij elkaar opgeteld. Er is gebruik gemaakt van de in 2008 door VROM uitgeleverde gegevens met betrekking tot meteo, achtergrondconcentraties en emissiefactoren.

## 3.3 Rekenmethode en werkwijze

### 3.3.1 Rekenmethode

De concentraties ten gevolge van het hoofdwegennet zijn berekend met Pluimsnelweg 1.3. Pluimsnelweg 1.3 rekent niet helemaal overeenkomstig SRM2, maar is een door RIVM geaccrediteerde en door VROM goedgekeurde rekenmethode binnen het toepassingsgebied van standaard rekenmethode 2 (SRM2).

De concentraties ten gevolge van het onderliggend wegennet zijn berekend met GeoAir 1.7. GeoAir 1.7 rekent overeenkomstig standaard rekenmethode 1 (SRM1) uit de Rbl2007. Hiermee is Geoair een implementatie van SRM1 (artikel 71 lid 1 van de Rbl2007). Hiermee is artikel 72 van de Rbl2007 niet van toepassing op Geoair.

### 3.3.2 Werkwijze

Op basis van het Nationaal Wegenbestand (NWB) versie 2008Z, het ontwerp van de plansituatie, de gebiedsafbakening uit hoofdstuk 3.1 en de in hoofdstuk 3.2 opgenomen uitgangspunten zijn modellen opgesteld voor het hoofdwegennet (HWN) en voor het onderliggend wegennet (OWN) voor de autonome situatie en de plansituatie. De modellering heeft plaatsgevonden conform de Rbl2007.

#### *Hoofdwegennet*

Voor de toetsjaren 2009/2010 en het zichtjaar 2015 zijn concentratiegrids berekend voor de autonome situatie en de plansituatie. Deze concentratiegrids zijn getoetst aan de grenswaarden uit de Wet luchtkwaliteit, zie hoofdstuk 2.3, en met elkaar vergeleken. Hierbij is pas getoetst vanaf 10 meter van de rand verharding, zie hoofdstuk 2.5.3.

Indien er geen overschrijdingen zijn van de grenswaarden, dan voldoet het project aan de Wet luchtkwaliteit. Indien wel sprake is van een overschrijding van de grenswaarden uit de Wet luchtkwaliteit, is onderzocht of er sprake is van een af- of een toename binnen de overschrijdingsgebieden. Indien er overal binnen het overschrijdingsgebied een afname is of een maximale toename van  $0.4 \mu\text{g}/\text{m}^3$  dan draagt het project 'niet in betekenende mate' bij aan concentraties  $\text{NO}_2$  en  $\text{PM}_{10}$  in de buitenlucht en voldoet het project aan de eisen van de Wet luchtkwaliteit. Zijn er wel toenames groter dan  $0.4 \mu\text{g}/\text{m}^3$  dan dient te worden onderzocht of dit elders vanwege het project gecompenseerd wordt (saldobenadering). Mogelijk kan het project dan nog voldoen aan de Wet luchtkwaliteit.

Indien er overschrijdingen zijn, wordt tevens gekeken naar het aantal blootgestelden binnen overschrijdingsgebieden en naar verschillen in overschrijdingsoppervlaktes.

#### *Onderliggend wegennet*

Voor de toetsjaren 2009 en 2010 en het zichtjaar 2015 zijn de concentraties langs het onderliggend wegennet berekend voor de autonome en de plansituatie. Deze berekeningen worden in eerste instantie uitgevoerd conform standaard rekenmethode I zonder toepassing van een dubbeltellingscorrectie. De achtergrondconcentratie inclusief rijkswegen wordt toegepast. Dit houdt in dat de omliggende rijkswegen niet nauwkeurig in beeld worden gebracht. Indien dit wel zou gebeuren, kunnen de absoluut berekende niveaus iets afwijken. De toets of het plan 'in betekenende mate' bijdraagt aan de concentraties  $\text{NO}_2$  en  $\text{PM}_{10}$  in de buitenlucht kan op deze wijze wel nauwkeurig uitgevoerd worden, omdat voor zowel de plan- als autonome situatie dezelfde uitgangspunten worden gehanteerd. Indien een weg in betekenende mate bijdraagt zal de luchtkwaliteit nauwkeuriger in beeld worden gebracht door de omliggende rijkswegen nauwkeurig te modelleren. Dan wordt tevens getoetst aan de grenswaarden.

Voor onderliggende wegen binnen of rond het rapportagegebied wordt tevens gekeken naar het gecombineerde effect van het hoofdwegennet en het onderliggend wegennet. Indien er tevens toenames zijn ter plaatse van het onderliggend wegennet ten gevolge van het hoofdwegennet wordt gekeken of de som van beide toenames nog steeds 'niet in betekende mate' is.

## 4. Resultaten

### 4.1 Hoofdwegennet

#### 4.1.1 Voertuigemissies/verkeersprestatie

De voertuigemissies volgen uit Pluimsnelweg, het geeft de totale emissie per jaar aan van alle wegen binnen het rapportagegebied. De totale voertuigemissie is afhankelijk van het aantal voertuigen, de snelheid, de emissie per voertuigcategorie en de mate van congestie. In de tabellen 4, 5 en 6 zijn de emissies voor de toetsjaren 2009/2010 en het zichtjaar 2015 weergegeven.

Tabel 4  
Emissies toetsjaar 2009 (ton/jaar)

<b>situatie</b>	<b>personenverkeer</b>	<b>vrachtverkeer</b>	<b>totaal</b>
autonoom NO <sub>x</sub>	128	488	615
plan NO <sub>x</sub>	125	463	589
autonoom PM <sub>10</sub>	22	21	43
plan PM <sub>10</sub>	22	20	42

Tabel 5  
Emissies toets- en zichtjaar 2010 (ton/jaar)

<b>situatie</b>	<b>personenverkeer</b>	<b>vrachtverkeer</b>	<b>totaal</b>
autonoom NO <sub>x</sub>	111	476	586
plan NO <sub>x</sub>	108	451	559
autonoom PM <sub>10</sub>	20	21	41
plan PM <sub>10</sub>	20	20	40

Tabel 6  
Emissies zichtjaar 2015 (ton/jaar)

<b>situatie</b>	<b>personenverkeer</b>	<b>vrachtverkeer</b>	<b>totaal</b>
autonoom NO <sub>x</sub>	81	335	416
plan NO <sub>x</sub>	81	314	395
autonoom PM <sub>10</sub>	16	18	34
plan PM <sub>10</sub>	17	17	34

Uit bovenstaande tabellen is af te leiden dat in alle jaren de totale emissie in de plansituatie afneemt ten opzichte van de autonome situatie. Als gevolg van de openstelling van de spitsstrook zullen er meer voertuigen gaan rijden, maar door de extra capaciteit zal de congestie een stuk lager zijn. Dit leidt er toe dat de totale emissie gelijk blijft of iets zal afnemen. De emissie NO<sub>x</sub> neemt met 4.4% (2009) tot 5.2% (2015) af. En de emissie PM<sub>10</sub> neemt met 0 tot 2.5% (2010) af.

Een andere grootte die bepaald is, is de verkeersprestatie. Deze wordt bepaald op basis van een vermenigvuldiging van de lengte van een wegvak en het aantal voertuigpassages per etmaal, gesommeerd over alle wegvakken van het hoofdwegennet binnen het rapportagegebied. De verkeersprestaties voor beide situaties in de toetsjaren 2009 en 2010 en het zichtjaar 2015 zijn opgenomen in tabel 7.

Tabel 7  
Verkeersprestaties (kilometers per etmaal)

situatie	lichte mvt	middelzware mvt	zware mvt	totaal
2009 autonoom	1 289 237	78 755	170 819	1 538 811
2009 plan	1 308 224	78 755	170 819	1 557 798
2010 autonoom	1 307 302	82 464	179 195	1 568 961
2010 plan	1 329 011	82 464	179 195	1 590 670
2015 autonoom	1 343 209	97 430	213 839	1 654 478
2015 plan	1 415 510	97 430	213 839	1 726 779

Uit deze tabel is af te leiden dat door het project (openstellen spitsstrook A1) het aantal voertuigkilometers en dus de verkeersprestatie toeneemt. In 2009 neemt het aantal lichte motorvoertuigkilometers met 1.5% toe, in 2010 met 1.7% en in 2015 met 5.4%. De hogere toename in 2015 is toe te wijden aan het tevens verbreden van de A28 ter hoogte van Amersfoort. Voor het vrachtverkeer treedt door het project geen (significante) verandering van de verkeersprestatie op, omdat de spitsstrook geen verkeersaantrekkende werking op het vrachtverkeer heeft.

#### 4.1.2 Concentraties

##### *Jaargemiddelde concentraties*

De contouren voor de jaargemiddelde concentraties NO<sub>2</sub> en PM<sub>10</sub> voor de autonome en plansituatie in 2009, 2010 en 2015 zijn opgenomen in bijlage 5. Weergegeven is de concentratie vanaf 10 meter vanaf de rand verharding. De maximaal optredende jaargemiddelde concentraties voor zowel NO<sub>2</sub> als PM<sub>10</sub> in de toetsjaren 2009 en 2010 en het zichtjaar 2015 zijn opgenomen in de tabellen 8, 9 en 10. De concentraties PM<sub>10</sub> zijn gepresenteerd zonder de aftrek voor zeezout. Na aftrek zijn de jaargemiddelde concentraties PM<sub>10</sub> binnen het studiegebied 4 µg/m<sup>3</sup> lager dan hier gepresenteerd. De eerder genoemde zeezoutaftrek van 5 µg/m<sup>3</sup> voor de gemeente Utrecht is alleen van belang voor het onderzoek van het onderliggend wegennet.

Tabel 8  
Maximaal optredende jaargemiddelde concentraties in het toetsjaar 2009  
binnen het rapportagegebied (µg/m<sup>3</sup>, PM<sub>10</sub> exclusief zeezoutcorrectie)

situatie	maximale jaargemiddelde concentratie
autonoom NO <sub>2</sub>	41.5
plan NO <sub>2</sub>	41.0
autonoom PM <sub>10</sub>	39.7
plan PM <sub>10</sub>	39.6

Tabel 9  
Maximaal optredende jaargemiddelde concentraties in het toetsjaar 2010  
binnen het rapportagegebied (µg/m<sup>3</sup>, PM<sub>10</sub> exclusief zeezoutcorrectie)

situatie	maximale jaargemiddelde concentratie
autonoom NO <sub>2</sub>	40.5
plan NO <sub>2</sub>	40.0
autonoom PM <sub>10</sub>	39.3
plan PM <sub>10</sub>	39.2

Tabel 10  
Maximaal optredende jaargemiddelde concentraties in het zichtjaar 2015  
binnen het rapportagegebied ( $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ,  $\text{PM}_{10}$  exclusief zeezoutcorrectie)

<b>situatie</b>	<b>maximale jaargemiddelde concentratie</b>
autonoom $\text{NO}_2$	34.5
plan $\text{NO}_2$	33.5
autonoom $\text{PM}_{10}$	38.3
plan $\text{PM}_{10}$	38.3

#### *Jaargemiddelde concentraties $\text{NO}_2$ en $\text{PM}_{10}$*

Uit de tabellen 8 en 9 kan geconcludeerd worden dat de plandrempels ( $\text{NO}_2$  in 2009) en grenswaarden ( $\text{PM}_{10}$  2009 en 2010,  $\text{NO}_2$  2010) voor de jaargemiddelde concentraties voor  $\text{NO}_2$  en  $\text{PM}_{10}$  in de jaren 2009 en 2010 niet overschreden worden. De waarde van  $40.5 \mu\text{g}/\text{m}^3$  in 2010 wordt, conform de Rbl2007, afgerond naar  $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ . In 2015 nemen de concentraties verder af als gevolg van de afnemende achtergrondconcentraties en emissiegetallen. De maximale concentraties  $\text{NO}_2$  treden zowel in 2009, 2010 als in 2015 op langs de verzorgingsplaats aan de noordbaan van de A1 bij km 53.0. De maximale concentraties  $\text{PM}_{10}$  treden op ten noorden van de A1 bij km 50.1.

#### *Uurgemiddelde concentratie stikstofdioxide*

De grenswaarde voor de uurgemiddelde concentratie  $\text{NO}_2$  is  $200 \mu\text{g}/\text{m}^3$  (vanaf 2010, daarvoor is dat nog  $290 \mu\text{g}/\text{m}^3$ ). Deze waarden mogen maximaal 18 maal per jaar worden overschreden. Met behulp van de formules in bijlage 2, hoofdstuk 3 onder e van de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007 is geconcludeerd, dat pas bij een jaargemiddelde concentratie van  $82 \mu\text{g}/\text{m}^3$  dit uurgemiddelde ( $200 \mu\text{g}/\text{m}^3$ ) meer dan 18 maal wordt overschreden. Voor de soepeler grenswaarde die geldt in 2009 zal deze grens vanzelfsprekend hoger liggen.

Uit de tabellen 8, 9 en 10 blijkt dat de maximaal optredende jaargemiddelde concentratie  $\text{NO}_2$   $41.5 \mu\text{g}/\text{m}^3$  bedraagt, zodat geconcludeerd kan worden dat de grenswaarden voor het maximum aantal overschrijdingen van de uurgemiddelde concentratie  $\text{NO}_2$  niet overschreden zal worden.

#### *Etmaalgemiddelde concentratie $\text{PM}_{10}$*

De grenswaarde voor de etmaalgemiddelde concentratie  $\text{PM}_{10}$  is  $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ . Deze grenswaarde mag maximaal 35 maal per jaar worden overschreden. Met behulp van de formules in bijlage 2, hoofdstuk 3 onder b van de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007 is geconcludeerd, dat geen overschrijdingen van de maximaal toelaatbare etmaalgemiddelde concentratie  $\text{PM}_{10}$  zullen optreden indien de jaargemiddelde concentratie  $\text{PM}_{10}$  de waarde van  $32.5 \mu\text{g}/\text{m}^3$  niet overschrijdt.

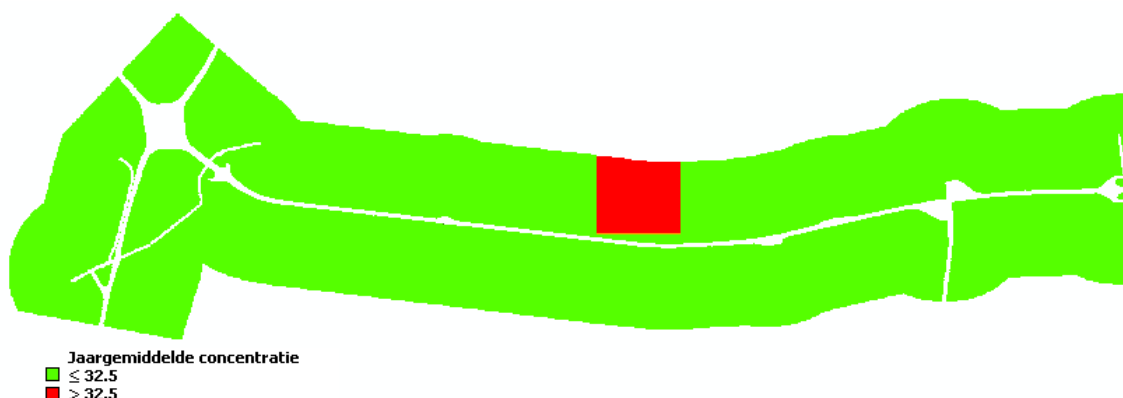
Uit de tabellen 8, 9 en 10 blijkt dat de maximaal optredende jaargemiddelde concentratie  $\text{PM}_{10}$  in 2009, 2010 en 2015 respectievelijk  $39.7 \mu\text{g}/\text{m}^3$ ,  $39.3 \mu\text{g}/\text{m}^3$  en  $38.3 \mu\text{g}/\text{m}^3$  bedraagt. Dit houdt in dat het maximum aantal overschrijdingsdagen overschreden wordt. De overschrijdingen worden hieronder nader toegelicht.



### 4.1.3 Overschrijdingen

#### Algemeen

In de onderstaande figuur wordt weergegeven waar de concentratie in alle situaties en alle peiljaren hoger is dan  $32.5 \mu\text{g}/\text{m}^3$  en hiermee het aantal overschrijdingsdagen groter is dan 35 per jaar.



Figuur 4: overzicht overschrijdingen  $\text{PM}_{10}$  voor alle peiljaren

Het vlak representeert een oppervlakte van circa  $1 \times 1$  km. In dit vak is een intensief veehouderijbedrijf gelegen waarvan het berekende aantal dieren voor de achtergrondconcentratie zes keer meer bedraagt dan het werkelijk aantal dieren dat aanwezig is. Dit is in november 2008 bevestigd door VROM en ECN. Binnen dit  $1 \times 1$  km vlak is de achtergrondconcentratie voor ieder afzonderlijk peiljaar gelijk. In alle peiljaren is deze achtergrondconcentratie hoger dan  $32.5 \mu\text{g}/\text{m}^3$ , waardoor er hier per definitie een overschrijding is van het maximum aantal overschrijdingen van een 24-uurgemiddelde van  $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ . In de achtergrondconcentratie is de rijkswegbijdrage niet meegenomen, zodat de A1 niet de oorzaak is van deze hoge achtergrondconcentratie. In de onderstaande tabel is opgenomen wat de achtergrondconcentratie in dit  $1 \times 1$  km vlak bedraagt.

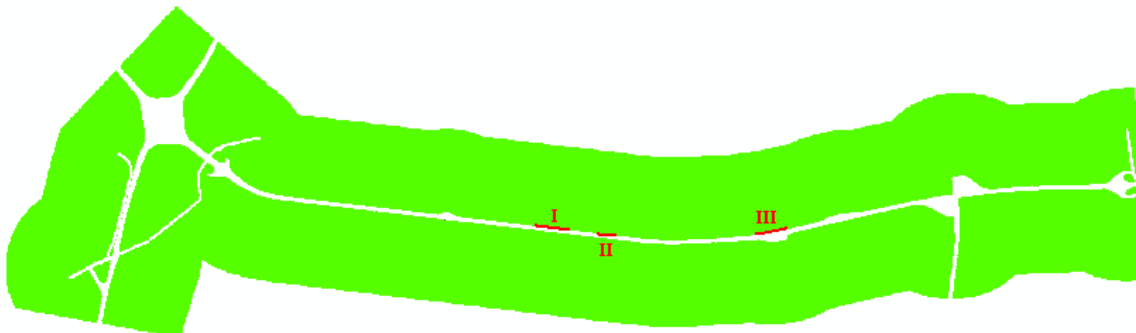
Tabel 11  
Jaargemiddelde achtergrondconcentraties voor  $\text{PM}_{10}$  ( $\mu\text{g}/\text{m}^3$ )  
na toepassing van de dubbeltellingscorrectie in het  $1 \times 1$  km vlak

jaartal	$\text{PM}_{10}$ ( $\mu\text{g}/\text{m}^3$ )
2009	37.1
2010	36.9
2015	36.1

Naast dit  $1 \times 1$  km vlak wordt in 2009 tevens op drie andere locaties het maximum aantal overschrijdingsdagen overschreden. In 2010 en 2015 zijn op deze locaties geen overschrijdingen meer. Deze drie overschrijdingslocaties worden hieronder per jaar verder toegelicht.

## 2009

In 2009 is op drie andere locaties, dan het 1x1 km vlak, de jaargemiddelde concentratie hoger dan  $32.5 \mu\text{g}/\text{m}^3$ . De ligging van deze locaties wordt in figuur 5 weergegeven.



Figuur 5: aanduiding locaties buiten het 1x1 km vlak met jaargemiddelde concentratie groter dan  $32.5 \mu\text{g}/\text{m}^3$  PM<sub>10</sub> in 2009. De rode lijntjes zijn geen contouren, maar markeringen, overschrijdingscontouren zijn te smal om op deze schaal te zien.

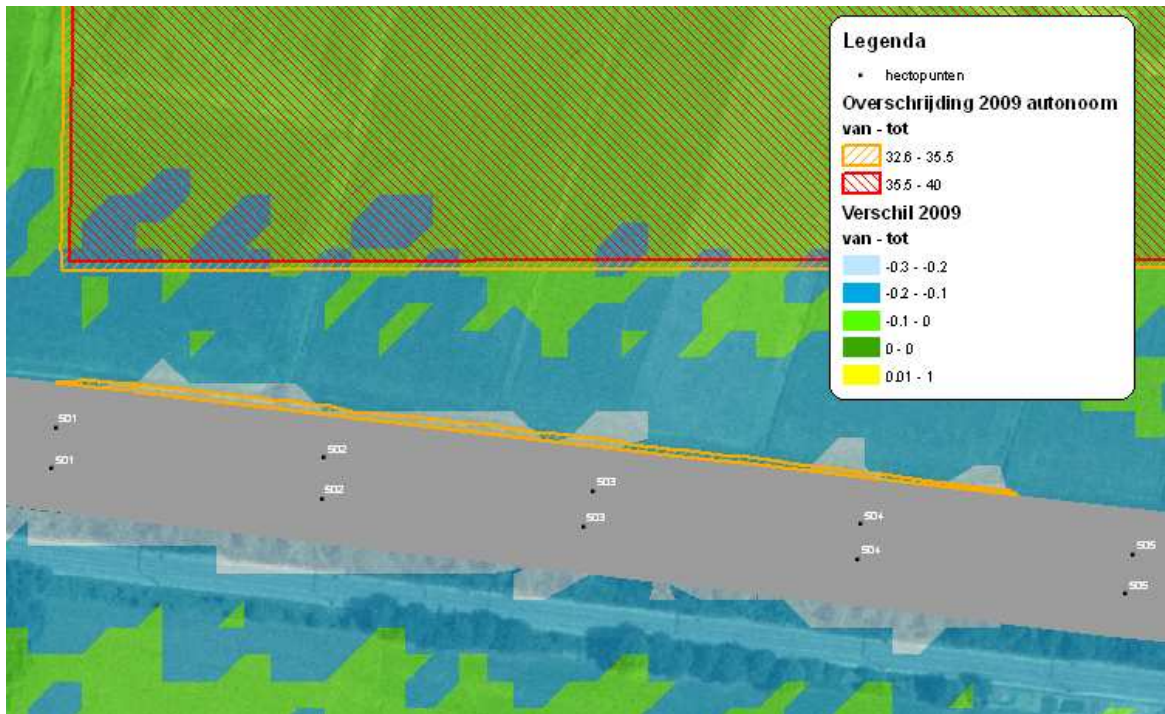
In de onderstaande detailfiguren worden de drie locaties weergegeven waar de jaargemiddelde concentratie hoger is dan  $32.5 \mu\text{g}/\text{m}^3$ . Tevens is het verschil tussen de concentraties in de autonome situatie en in de plansituatie opgenomen.

Figuur 6 geeft het overschrijdingsoppervlak bij locatie I in de situatie 2009-autonoom. Tevens is het verschil in concentratie tussen de plansituatie en de autonome situatie voor 2009 opgenomen. Een negatief verschil (blauw of lichtgroen) geeft een verbetering van de luchtkwaliteit in de plansituatie ten opzichte van de autonome situatie weer. Donkergroen betekent geen verschil tussen plansituatie en autonoom. Duidelijk is te zien dat overal binnen het overschrijdingsoppervlak de concentratie in de plansituatie gelijk of lager is dan in de autonome situatie.

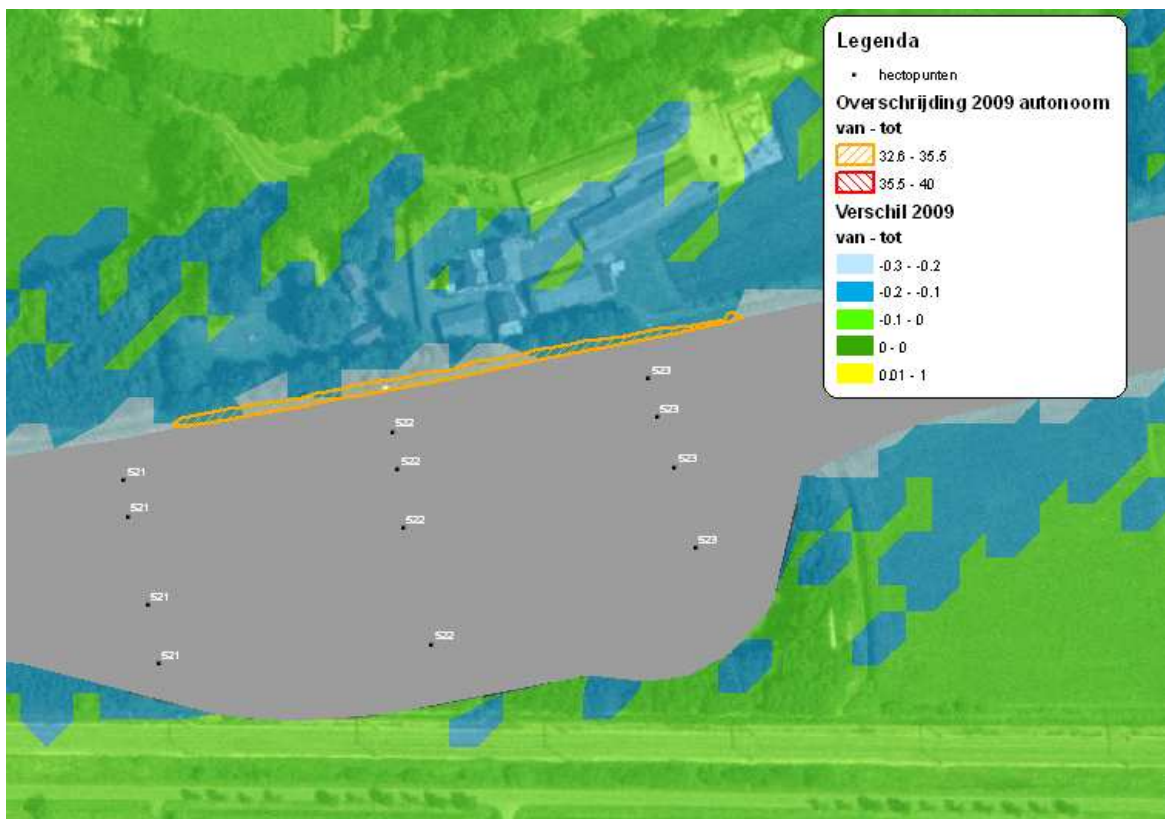


Figuur 6: overschrijdingsoppervlakte PM<sub>10</sub> in 2009 voor Locatie I

Figuur 7 geeft de resultaten voor locatie II in 2009 en figuur 8 voor locatie III in 2009.

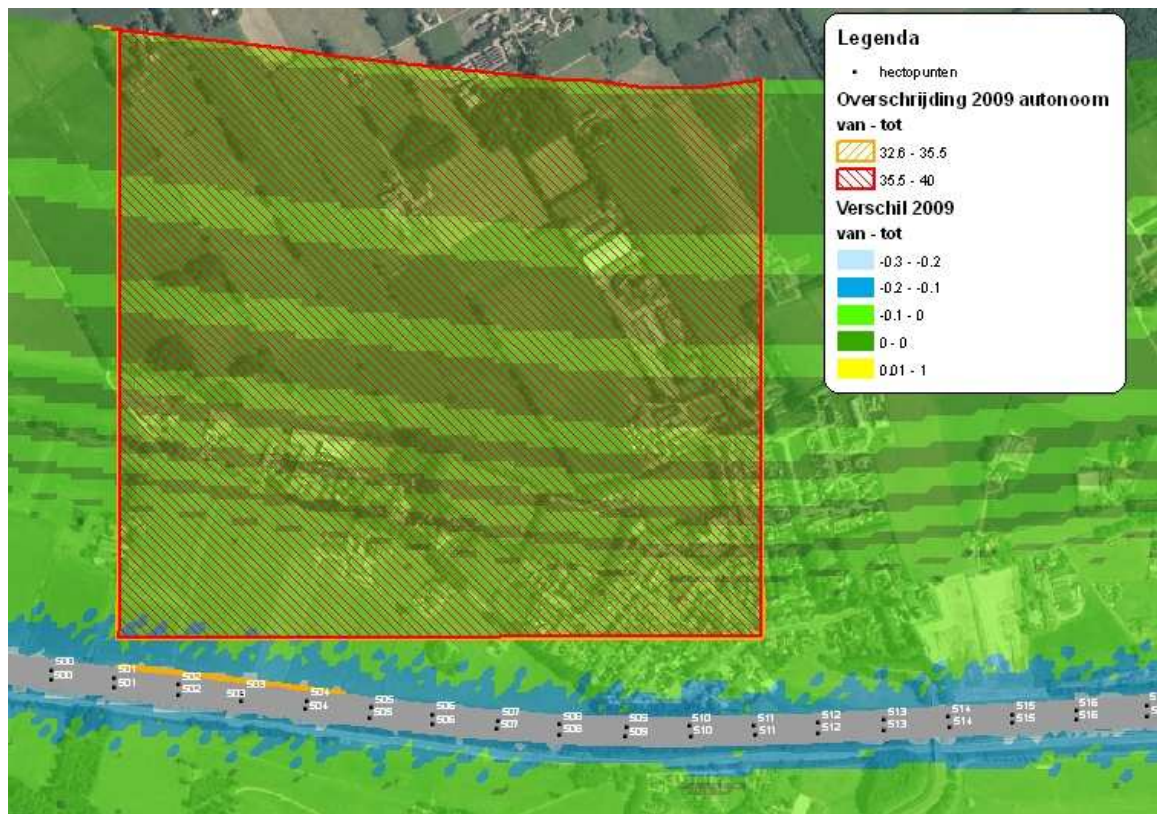


Figuur 7: overschrijdingsoppervlakte PM<sub>10</sub> in 2009 locatie II



Figuur 8: overschrijdingsoppervlakte PM<sub>10</sub> in 2009 locatie III

In figuur 9 is weergegeven wat het verschil is in de plansituatie ten opzichte van de autonome situatie voor het circa 1x1 km vlak.



Figuur 9: overschrijdingsoppervlakte en verschilcontour PM<sub>10</sub> in 2009

Uit bovenstaande figuren blijkt dat binnen de locaties I, II en III de concentraties in de plansituatie lager zijn dan in de autonome situatie. In het 1x1 km vlak is er gedeeltelijk een verbetering van 0.1 µg/m<sup>3</sup> en blijft het gedeeltelijk gelijk. De licht- en donkergroene banden in de figuur ontstaan, doordat op 1 decimaal afgeronde concentraties worden berekend. Nergens wordt binnen overschrijdingsoppervlakken een verslechtering berekend.

In tabel 12 zijn de overschrijdingsoppervlakten weergegeven voor de drie locaties vlak langs de weg voor de autonome en de plansituatie. Het overschrijdingsoppervlak van het 1x1 km vlak is in beide situaties gelijk, omdat binnen het vlak de overschrijding wordt veroorzaakt door de achtergrondconcentraties en direct buiten het vlak er geen overschrijdingen zijn. Een overschrijdingsoppervlak is het gebied waar de jaargemiddelde concentratie PM<sub>10</sub> (zonder zeezoutcorrectie) hoger is dan 32.5 µg/m<sup>3</sup>. Bij een (niet voor zeezout gecorrigeerde) jaargemiddelde concentratie van 32.5 µg/m<sup>3</sup> zijn er zonder toepassing van zeezoutcorrectie 41 overschrijdingsdagen; met toepassing zeezoutcorrectie zijn dat dan 41-6=35 dagen.

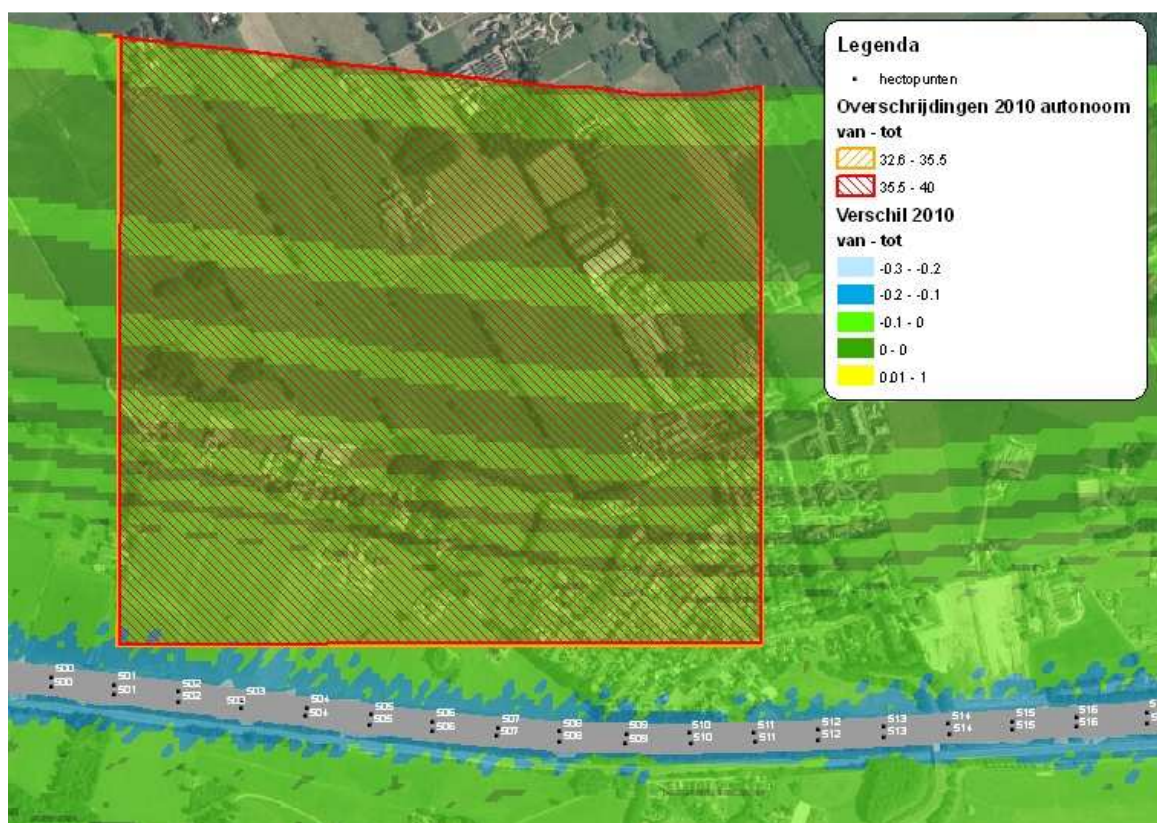
Tabel 12  
Overschrijdingsoppervlakten (m<sup>2</sup>) in 2009

locatie	autonoom	met plan
locatie I	3 344	1 852
locatie II	807	0
locatie III	698	263

Uit de tabel blijkt dat het overschrijdingsoppervlak in de plansituatie lager is dan in de autonome situatie. Op locatie II is in de plansituatie zelfs geen overschrijding meer. Omdat er geen verslechtering (op de meeste locaties zelfs een verbetering) is van de luchtkwaliteit binnen overschrijdingsoppervlakten wordt voldaan aan artikel 5.16, eerste lid, sub a van de Wet milieubeheer.

## 2010

In 2010 is er alleen in het vlak van circa 1x1 km een jaargemiddelde concentratie hoger dan 32.5 µg/m<sup>3</sup>. In figuur 10 is weergegeven waar deze overschrijdingen optreden en wat de verschillen zijn in de plansituatie ten opzichte van de autonome situatie.

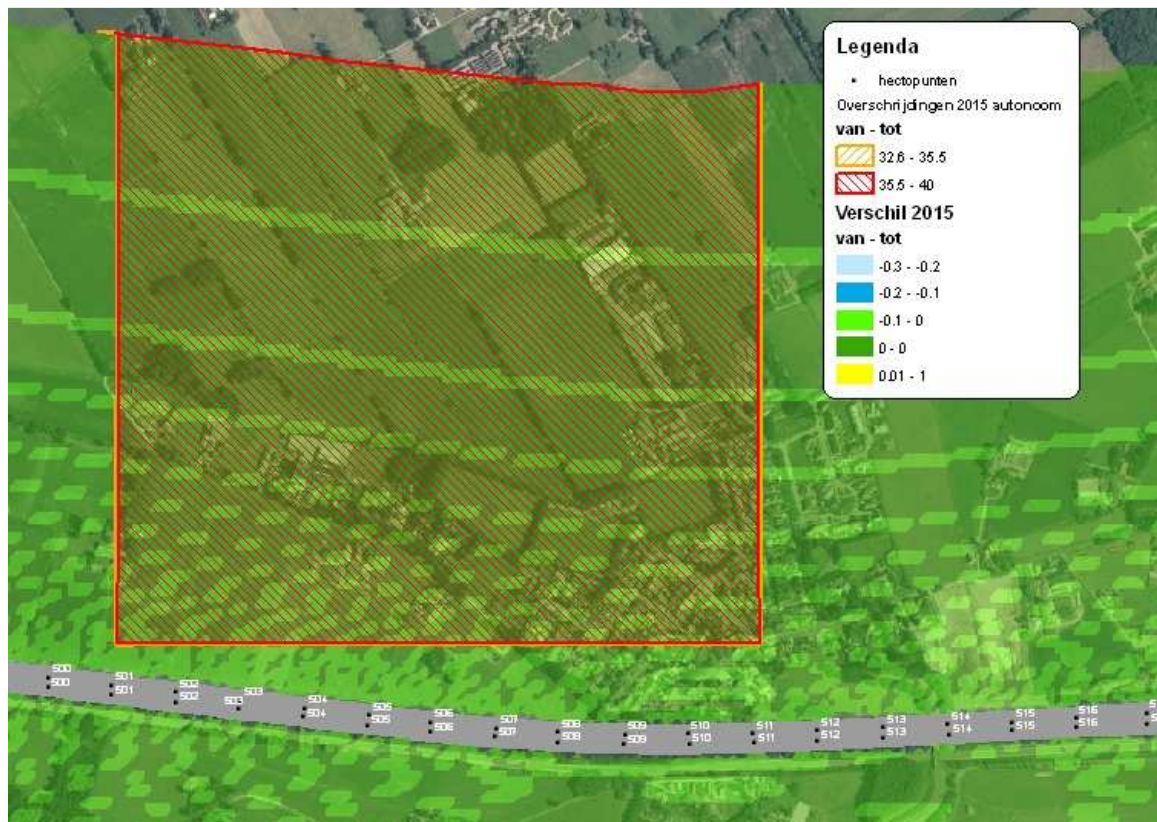


Figuur 10: overschrijdingsoppervlakte en verschilcontour PM<sub>10</sub> in 2010

Uit figuur 10 is af te leiden, dat daar waar overschrijdingen optreden in de autonome situatie, de jaargemiddelde concentraties in de plansituatie gelijk blijven of afnemen.

## 2015

In 2015 is er alleen in het vlak van circa 1x1 km een jaargemiddelde concentratie hoger dan  $32.5 \mu\text{g}/\text{m}^3$ . In figuur 11 is weergegeven waar deze overschrijdingen optreden en wat de verschillen zijn in de plansituatie ten opzichte van de autonome situatie.



Figuur 11: overschrijdingsoppervlakte en verschilcontour  $\text{PM}_{10}$  in 2015

Uit figuur 11 is af te leiden dat daar waar overschrijdingen optreden in de autonome situatie de jaargemiddelde concentraties in de plansituatie gelijk blijven of afnemen.

## 4.2 Onderliggend wegennet

De concentraties van het onderliggend wegennet (OWN) voor de jaren 2009, 2010 en 2015 voor de autonome situatie en de plansituatie zijn opgenomen in bijlage 5. Omdat wordt gekeken of het plan in betekenende mate bijdraagt aan de concentraties in de buitenlucht, is er geen aparte bijdrage van de rijkswegen berekend bij het onderliggend wegennet. De bijdrage van de rijkswegen is wel meegenomen in de generieke achtergrondconcentraties. Er is derhalve geen dubbeltellingscorrectie op de achtergrondconcentraties vanwege het hoofdwegennet toegepast. In bijlage 4 is de nummering van de wegvakken van het OWN grafisch weergegeven.

Voor alle wegen wordt derhalve het verschil tussen de autonome en de plansituatie berekend om zekerheid te verschaffen of het project met betrekking tot het onderliggend wegennet al dan 'niet in betekenende mate' kan zijn. Tevens wordt bekeken wat de concentratie langs de wegen is op basis van de generieke achtergrondconcentraties. Dit geeft een beeld van de knelpunten.

Uit de berekeningen blijkt dat voor geen van de wegvakken er een toename in de plansituatie is van meer dan  $0.4 \mu\text{g}/\text{m}^3$  voor zowel  $\text{NO}_2$  als  $\text{PM}_{10}$ . De maximale toenames zijn voor  $\text{NO}_2$  0.11, 0.12 en  $0.11 \mu\text{g}/\text{m}^3$  voor respectievelijk 2009, 2010 en 2015. Voor  $\text{PM}_{10}$  zijn deze maximale toenames 0.04, 0.05 en  $0.04 \mu\text{g}/\text{m}^3$  voor respectievelijk 2009, 2010 en 2015. Derhalve wordt nergens een bijdrage van in betekenende mate berekend.

De grenswaarden en plandrempels voor de jaargemiddelde concentraties  $\text{NO}_2$  worden op een aantal locaties wel overschreden. Dit is hieronder nader uitgewerkt voor de verschillende jaren. De jaargemiddelde grenswaarde voor  $\text{PM}_{10}$  en de grenswaarde voor het maximum aantal 24-uuroverschrijdingen voor  $\text{PM}_{10}$  en de grenswaarde voor het maximum aantal uuroverschrijdingen voor  $\text{NO}_2$  worden niet overschreden. Tevens geldt dat voor alle onderzochte wegen bij zowel  $\text{NO}_2$  als  $\text{PM}_{10}$  de toename in de plansituatie ten opzichte van de autonome situatie onder de  $0.4 \mu\text{g}/\text{m}^3$  blijft.

### 2009

In 2009 wordt langs het zuidelijke deel van de Waterlinieweg vanaf de A12 tot aan de op- en afrit van het Goyplein in Utrecht de plandrempeel overschreden. Tevens wordt ter hoogte van de voormalige Kromhoutkazerne de plandrempeel overschreden. De maximale concentratie bedraagt  $45.46 \mu\text{g}/\text{m}^3$ . De maximale toename op de plaatsen waar de overschrijdingen optreden, bedraagt  $0.11 \mu\text{g}/\text{m}^3$ . Omdat deze toename lager is dan  $0.4 \mu\text{g}/\text{m}^3$  draagt het project niet in betekenende mate bij aan de luchtkwaliteit. Hiermee wordt voldaan aan artikel 5.16, eerste lid, sub c van de Wet milieubeheer.

Ter hoogte van het plangebied worden geen overschrijdingen berekend en zijn de toenames zeer gering. De maximale jaargemiddelde concentratie  $\text{PM}_{10}$  bedraagt  $32.25 \mu\text{g}/\text{m}^3$  (exclusief zeezoutcorrectie). Zowel de grenswaarde voor het jaargemiddelde als de grenswaarde voor het maximum aantal overschrijdingsdagen wordt hiermee niet overschreden.

### 2010

In 2010 wordt langs het zuidelijke deel van de Waterlinieweg vanaf de A12 tot aan de op- en afrit van het Goyplein in Utrecht de grenswaarde voor  $\text{NO}_2$  overschreden. Tevens wordt ter hoogte van de voormalige Kromhoutkazerne de grenswaarde overschreden. De maximale concentratie bedraagt  $43.48 \mu\text{g}/\text{m}^3$ . De maximale toename op de plaatsen waar de overschrijdingen optreden, bedraagt  $0.12 \mu\text{g}/\text{m}^3$ . Omdat deze toename lager is dan  $0.4 \mu\text{g}/\text{m}^3$  draagt het project niet in betekenende mate bij aan de luchtkwaliteit.

De jaargemiddelde concentratie  $\text{PM}_{10}$  bedraagt maximaal  $31.08 \mu\text{g}/\text{m}^3$  (exclusief zeezoutcorrectie). Noch de grenswaarde voor het jaargemiddelde noch de grenswaarde voor het maximum aantal overschrijdingsdagen wordt hiermee overschreden.

## 2015

In 2015 wordt er op geen enkele locatie de grenswaarden voor NO<sub>2</sub> en PM<sub>10</sub> overschreden. De maximale jaargemiddelde concentratie in de plansituatie bedraagt 36.94 µg/m<sup>3</sup> voor NO<sub>2</sub> en 28.55 µg/m<sup>3</sup> (exclusief zeezoutcorrectie) voor PM<sub>10</sub>.

## 4.3 Samenvattend en concluderend

### Hoofdwegennet

Uit het onderzoek kan geconcludeerd worden dat de grenswaarde voor de jaargemiddelde concentraties voor NO<sub>2</sub> in het toetsjaar 2010 niet overschreden wordt voor het hoofdwegennet. Tevens worden de grenswaarden voor het uurgemiddelde NO<sub>2</sub> nergens overschreden.

De jaargemiddelde grenswaarde concentraties PM<sub>10</sub> worden nergens overschreden. Het etmaalgemiddelde PM<sub>10</sub> wordt overschreden in de toetsjaren 2009, 2010 en in het zichtjaar 2015 in zowel de autonome als de plansituatie in een 1x1 km vlak. Deze overschrijding, die in alle jaren optreedt, wordt veroorzaakt door de achtergrondconcentratie. In dit vak is een intensief veehouderijbedrijf gelegen waarvan het berekende aantal dieren voor de achtergrondconcentratie meer bedraagt dan het werkelijk aantal dieren dat aanwezig is. Dit is in november 2008 bevestigd door VROM en Energieonderzoek Centrum Nederland ECN. Op de plaats waar deze overschrijding optreedt, neemt de concentratie PM<sub>10</sub> echter wel af (of blijft gelijk) ten gevolge van het plan. Naast de locatie waar de achtergrondconcentratie tot overschrijdingen leidt, zijn er drie locaties vlak langs de A1, waarin in 2009 (autonome situatie) een overschrijding plaats vindt. In de plansituatie verbetert in alle drie de locaties de luchtkwaliteit en nemen bij alle drie de locaties de overschrijdingsoppervlaktes af. Op één van de drie locaties is in de plansituatie zelfs geen sprake meer van een overschrijding.

Het aantal blootgestelden is in alle jaren en varianten gelijk. Zij bevinden zich allemaal in het vlak met de hoge achtergrondconcentratie. Binnen de overschrijdingsoppervlakten vlak langs de weg zijn geen blootgestelden aanwezig. Het aantal blootgestelden binnen het rapportagegebied en binnen het overschrijdingsoppervlak bedraagt 347 personen. Dit is berekend door het aantal Adres coördinaat punten (ACN) binnen het overschrijdingsoppervlak te vermenigvuldigen met 2.3.

### Onderliggend wegennet

Voor het onderliggend wegennet is aangetoond dat het plan 'niet in betekende mate' bijdraagt aan concentraties NO<sub>2</sub> en PM<sub>10</sub> in de buitenlucht. Bovendien zijn er, met uitzondering van de Waterlinieweg te Utrecht, geen overschrijdingen van de grenswaarden. Bij de Waterlinieweg zijn alleen overschrijdingen voor het jaargemiddelde NO<sub>2</sub> in het toetsjaar 2010. In het zichtjaar 2015 zijn geen overschrijdingen meer.

### Eindconclusie

Uit dit onderzoek kan geconcludeerd worden dat dit project vanuit de Wet luchtkwaliteit geen bezwaren ondervindt voor realisatie. Dit betekent dat voor het hoofdwegennet wordt voldaan aan artikel 5.16, eerste lid, sub a van de Wet milieubeheer. En voor het onderliggend wegennet wordt voldaan aan artikel 5.16, eerste lid, sub c van de Wet milieubeheer.



## 5. Literatuurlijst

Voor dit onderzoek zijn de onderstaande bronnen gehanteerd.

- A.N. Bleijenberg, K.D. van den Hout, R. van Nes, J.M. Schrijver (2008): Methodiek Gebiedsafbakening onderzoek luchtkwaliteit, Expertteam gebiedsafbakening luchtkwaliteitonderzoek;
- C. Eurlings (2007): Aanpak gebiedsafbakening luchtonderzoek en gevolgen voor de hoofdwegenprojecten; Brief aan de tweede kamer: VENW/DGP-2007/9369;
- Meijer, E. W. Zandveld, P.Y.J. (2008) Bijlagen bij de luchtkwaliteitsberekeningen in het kader van ZSM/Spoedwet status 2008; TNO;
- R. de Lange en N.E. Ligterink (2008) VERSIT+ Emissiefactoren voor standaard rekenmethode 1 en Nederlandse snelwegen-2008 update; TNO-Rapport: MON-RPT-033-DTS-2008-01376;
- Smit, R., Hensema, A., Mieghem, R. van, (2007), 'Algemene PM<sub>10</sub>, NO<sub>x</sub> en NO<sub>2</sub> emissiefactoren voor Nederlandse snelwegen-Update en uitbreiding', TNO-rapport: MON-RPT-033-DTS-2007-01850;
- G.J.M. Velders et al. (2006) Concentratiekaarten voor grootschalige luchtverontreiniging in Nederland; Rapport 00093002/2006.

Den Haag, 26 november 2008

DGMR Industrie, Verkeer en Milieu B.V.

Gebiedsafbakening onderzoek luchtkwaliteit A1 Hoevelaken–Barneveld

## A1 Hoevelaken-Barneveld

### Afgebakend gebied Expertteam Gebiedsafbakening Luchtonderzoek, Stap 1

Aanpak: 'Methodiek Gebiedsafbakening onderzoek luchtkwaliteit, februari 2008.'  
Tabel 2 'Overzicht van de berekeningen van verschilintensiteiten' op basis van emissiefactoren d.d. 14 maart 2007

Grenswaarde 0,4 µgr NO<sub>2</sub>/m<sup>3</sup>

Modeljaar: 2010

Zichtjaar: 2009

Vertaald in:

Percentage vracht ASW	20%	30%
Wegvakken ASW	A1, A27, A12, A30, A28	A28 ring Amersfoort
autosnelweg door open terrein	800 mvt/etm	600 mvt/etm
autosnelweg door bebouwd gebied	1.000 mvt/etm	750 mvt/etm
overige wegen door open terrein	500 mvt/etm	
overige wegen door bebouwd gebied	90 mvt/etm.	

Toegepast op plots:

- A1 Hoevelaken-Barneveld, verschil etmaalintensiteit, d.d. 13-03-2008
- A1 Hoevelaken-Barneveld, verschil etmaalintensiteit, Utrecht-Amersfoort, d.d. 18-03-2008

Tabel met geselecteerde wegvakken:

	wegvak
Autosnelwegen	
1	A1 tussen knooppunt Hoevelaken en afrit 16 Voorthuizen (van knooppunt Hoevelaken met name de verbindingen vanaf de A28 naar de A1 in oostelijke richting)
2	A28 tussen afrit 8 Amersfoort en knooppunt Hoevelaken
Barneveld	
3	Scherpenzeelseweg vanaf A30 tot Plantagelaan, Plantagelaan tussen Scherpenzeelseweg en Achterveldseweg
Amersfoort	
4	Rondweg Noord
5	Route Hogeweg vanaf A28, Stadsring tot Hendrik van Viandenstraat
Zeist	
6	Route Zandbergenlaan vanaf A28, doortrekking naar kruising Krakelingweg en Oude Woudenbergse Zandweg, Krakelingweg tot Professor Lorentzlaan
Utrecht	
7	Waterlinieweg vanaf A28 tot A12

Toelichting bij tabel met geselecteerde wegvakken:

- Routeverschuiving van lokaal onderliggend wegennet naar A1.
- Langeafstandsrouteverschuiving tussen A12 afrit 18 en knooppunt Beekbergen (nieuwe route: A12 afrit 18 Hoograven/Waterlinieweg/A28/A1 tot knooppunt Beekbergen/ oude route: A12 afrit 18 Hoograven/A50 tot knooppunt Beekbergen.)
- Routeverschuiving in Amersfoort van zuidelijke aansluitingen met A28 naar afrit 8 Amersfoort.
- Lichte toename verkeer rond aansluitingen op de A1 en A28.

Opmerkingen:

- Door toepassing van meer specifieke gegevens (% vracht, % stagnatie, wegtypen, etc.) op de wegvakken in de tabel met geselecteerde wegvakken kan het Afgebakend Gebied nog ingeperkt worden. (zie methodiek gebiedsafbakening onderzoek luchtkwaliteit)
- Op het bijgevoegde kaartmateriaal zijn cirkels aangegeven. Een cirkel betekent dat gebied nader wordt uitgewerkt op een vervolgkaart.

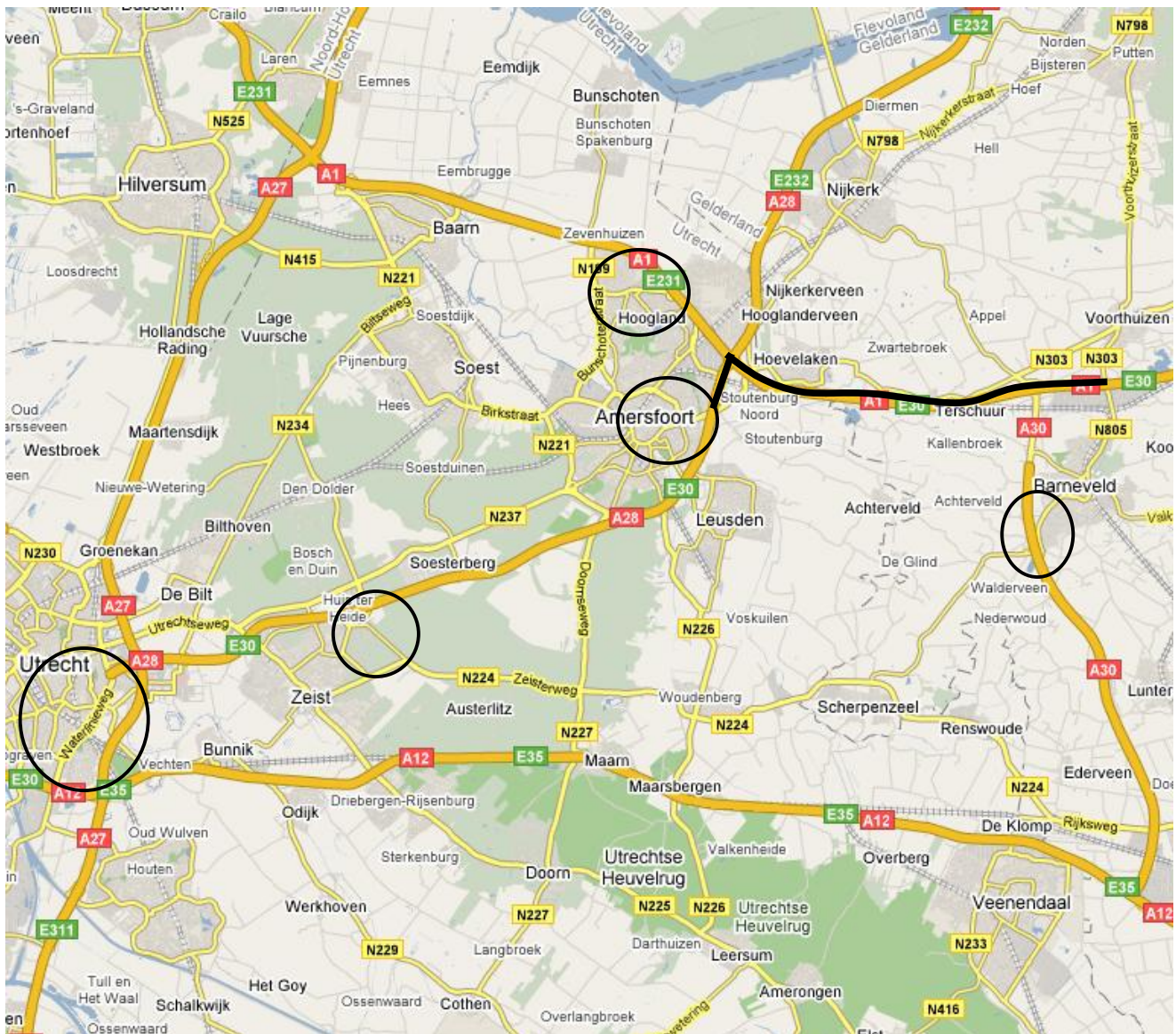
27 maart 2008,

ir. A.N. Bleijenberg  
voorzitter Expertteam Gebiedsafbakening Luchtonderzoek

# A1 Hoevelaken-Barneveld

Afgebakend gebied Expertteam Gebiedsafbakening Luchtonderzoek, Stap 1

Kaart 1/3



# A1 Hoevelaken-Barneveld

Afgebakend gebied Expertteam Gebiedsafbakening Luchtonderzoek, Stap 1

Kaart 2/3



# A1 Hoevelaken-Barneveld

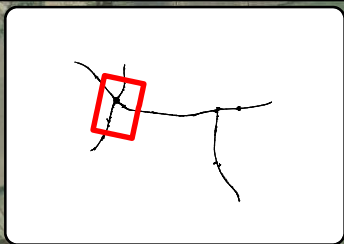
Afgebakend gebied Expertteam Gebiedsafbakening Luchtonderzoek, Stap 1

Kaart 3/3

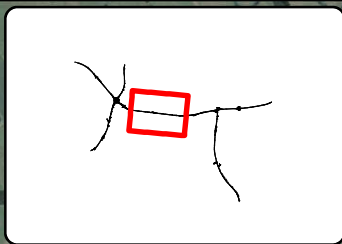


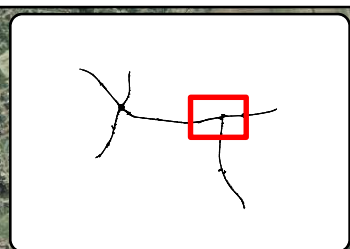
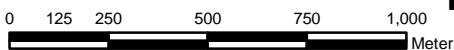


Achtergrondconcentraties 2009, 2010, 2015 en overige parameters

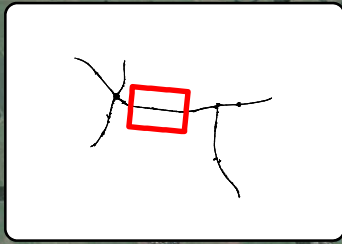
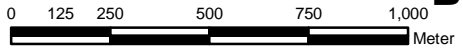


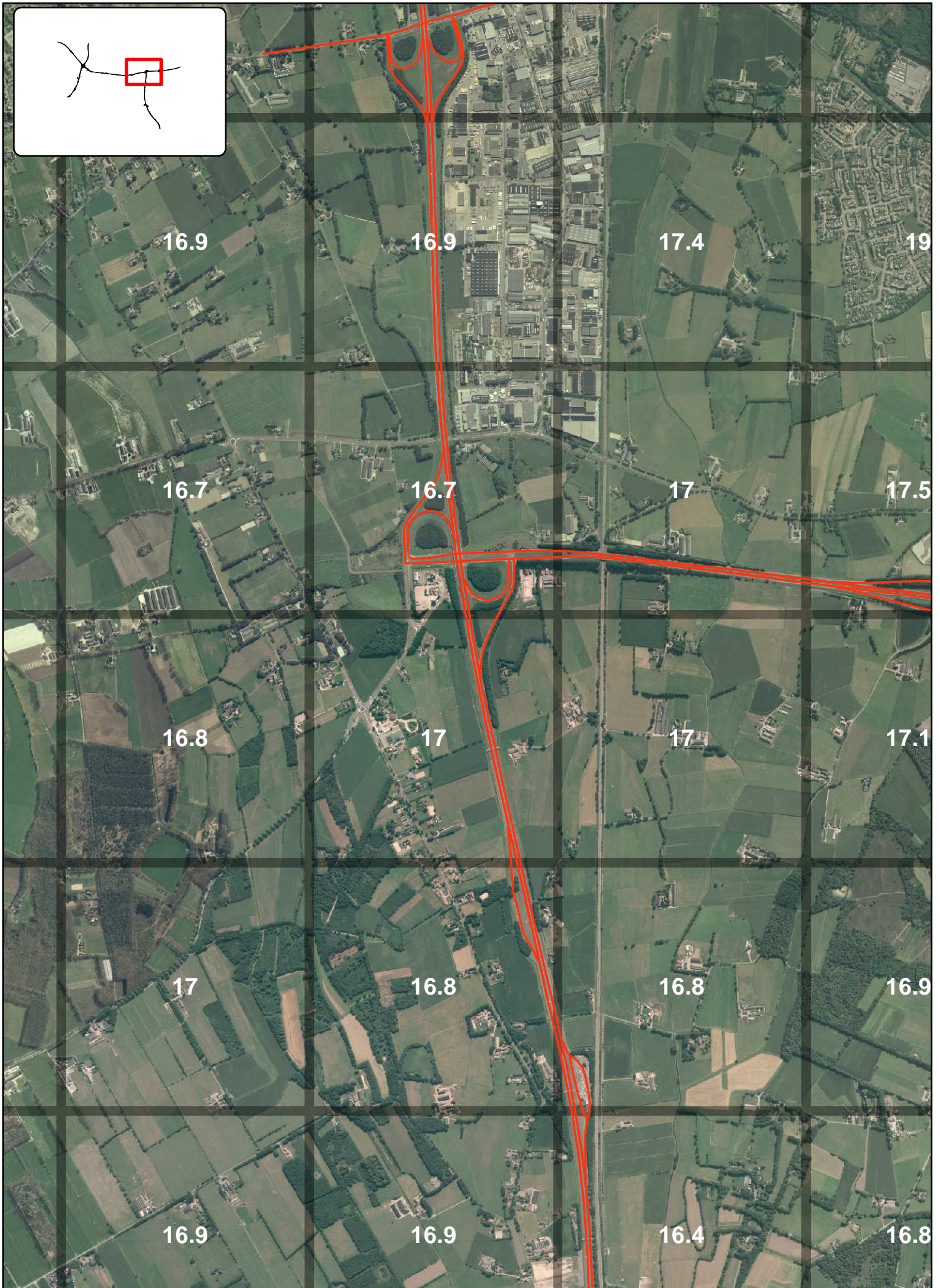
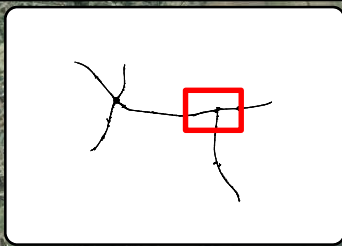
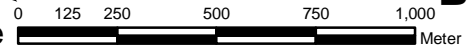
21.3  
20.3  
19.6  
19.1  
20.4  
19.1  
21.6  
19.1  
19.7  
19.2  
20.7  
23.6  
19.7  
20.9  
19.9  
24.1  
20.4  
21.2  
23.8











V.2008.0946.00

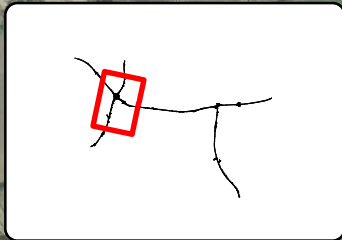
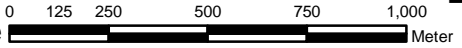
# A1 Hoevelaken - Barneveld

Achtergrondconcentraties NO2 2015 Na dubbeltellingcorrectie

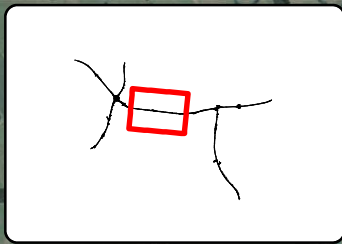
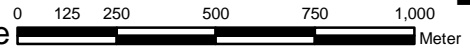


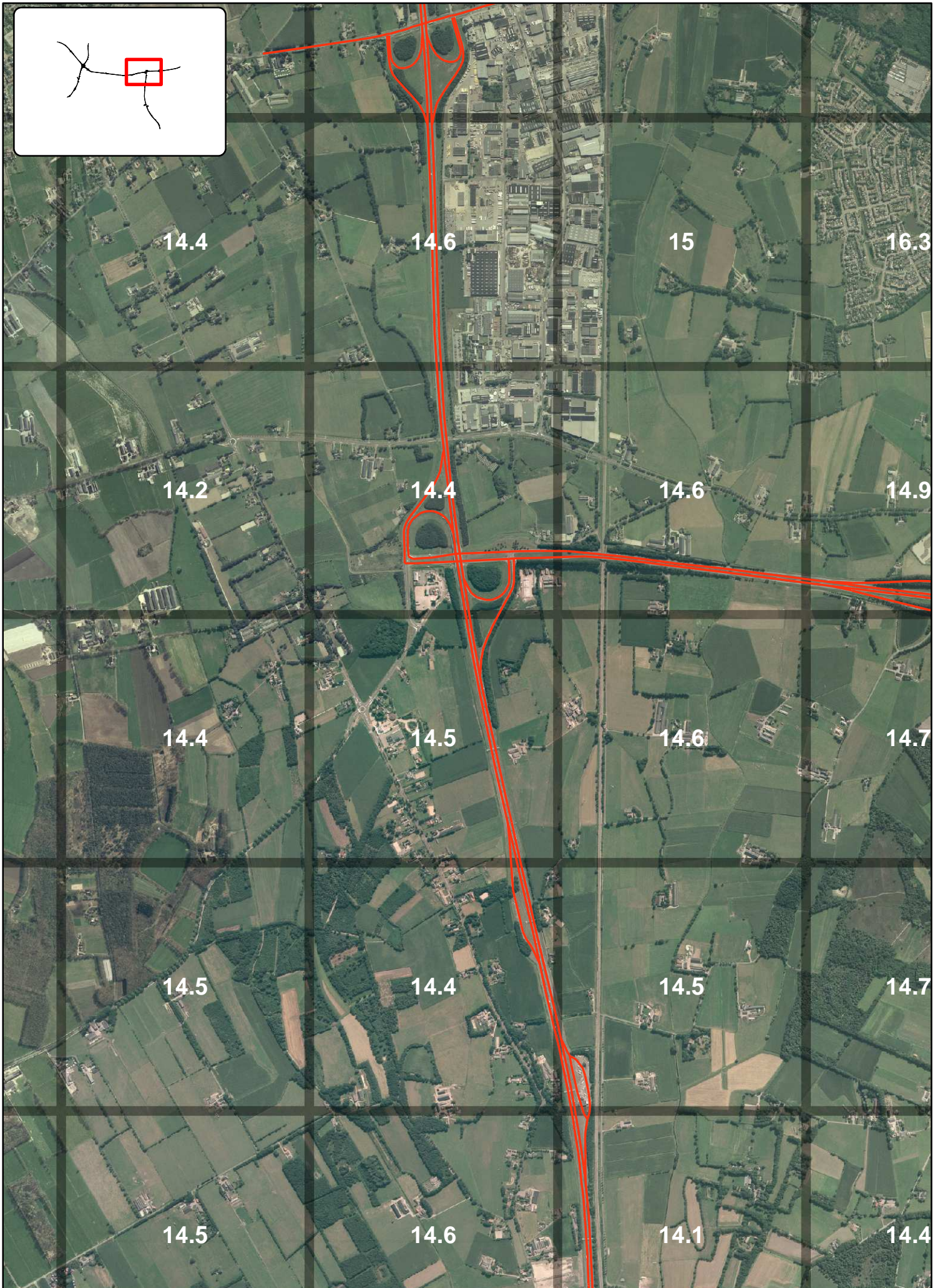
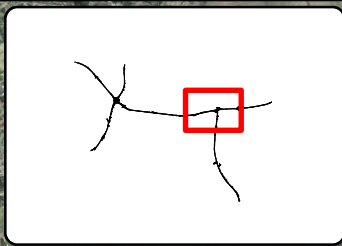
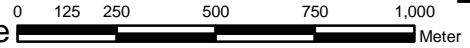
1:19,000

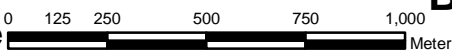
Bijlage 2

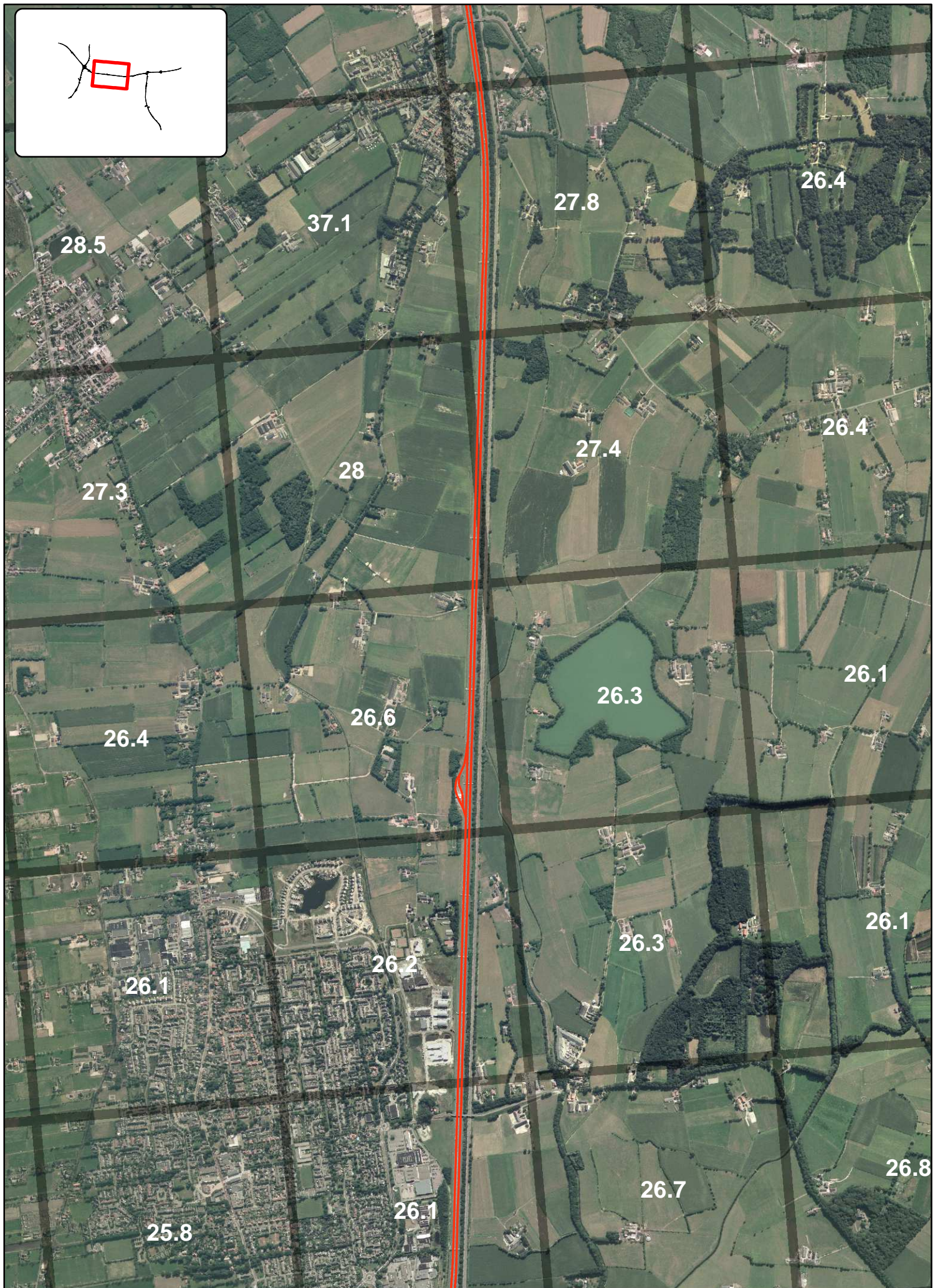
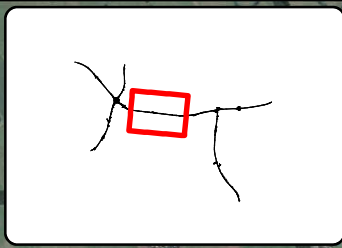
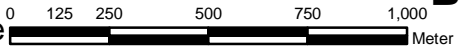


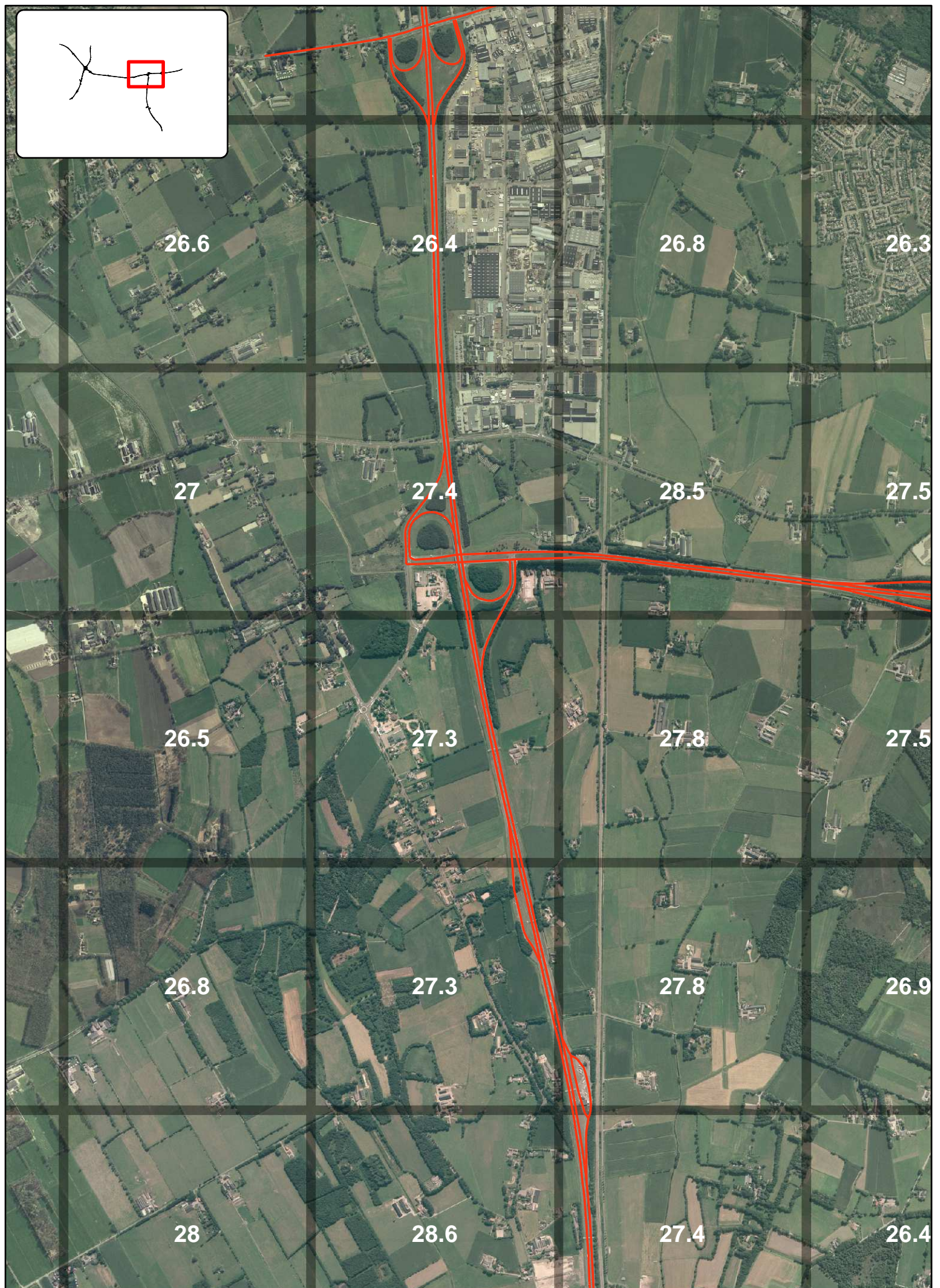
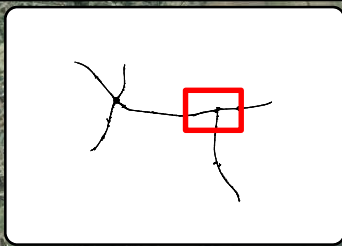
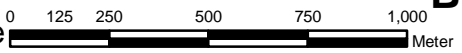












V.2008.0946.00

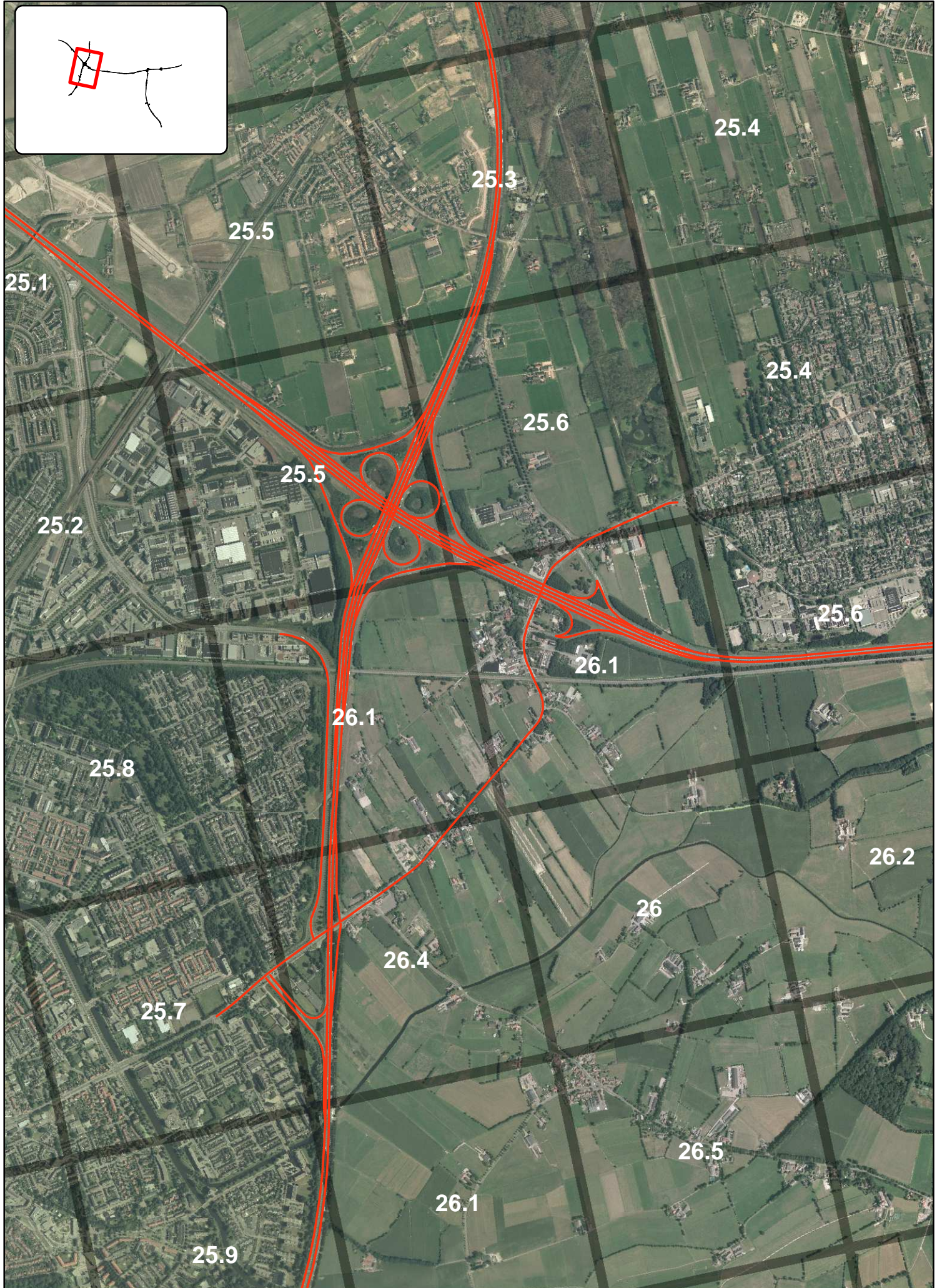
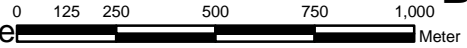
# A1 Hoevelaken - Barneveld

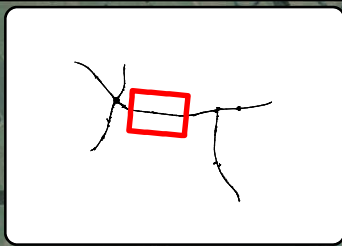
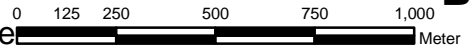
Achtergrondconcentraties PM10 2010 Na dubbeltellingcorrectie

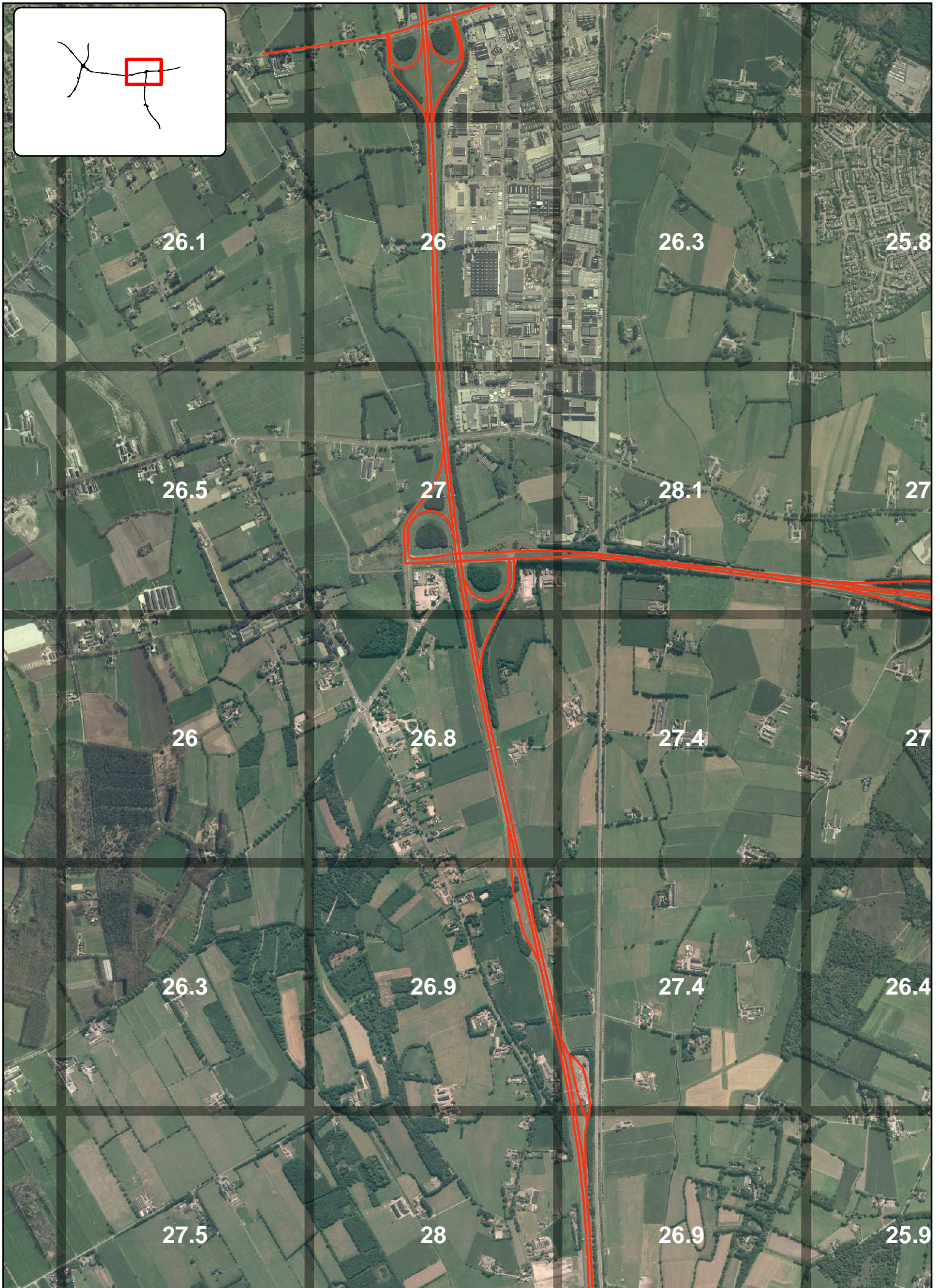
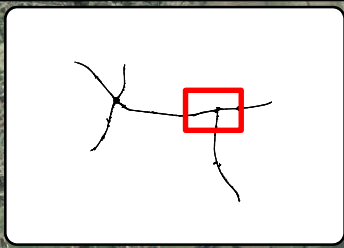
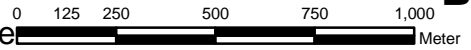


1:19,000

Bijlage 2









V.2008.0946.00

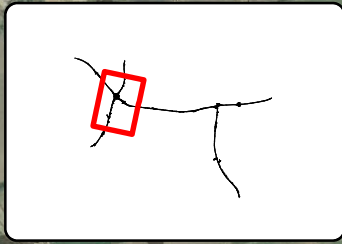
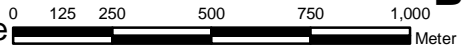
# A1 Hoevelaken - Barneveld

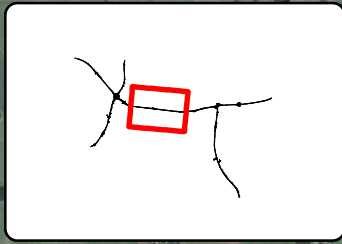
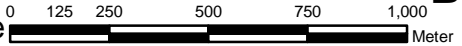
Achtergrondconcentraties PM10 2015 Na dubbeltellingcorrectie



1:19,000

Bijlage 2





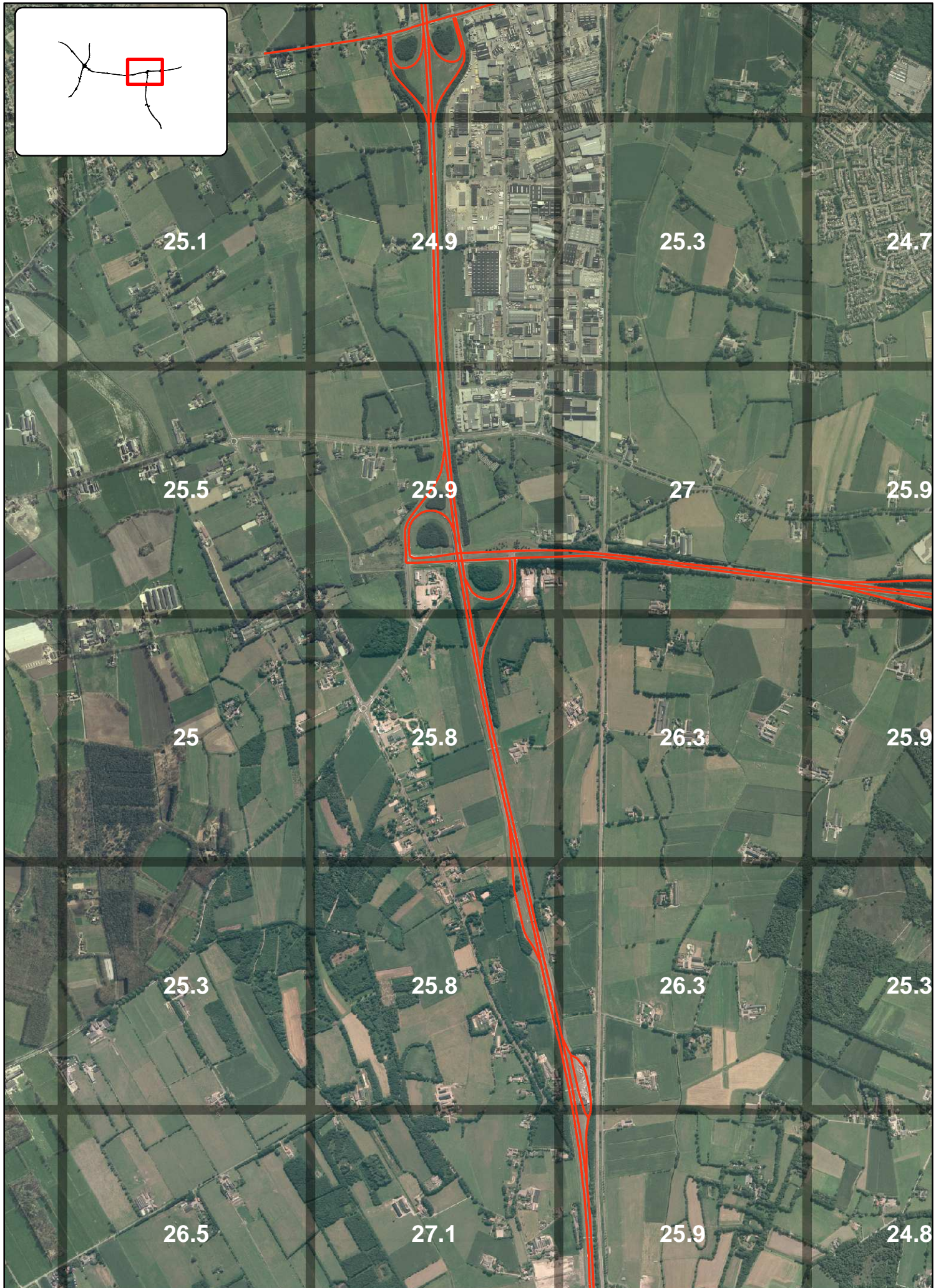
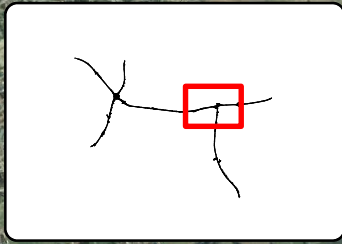
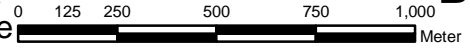
V.2008.0946.00

A1 Hoevelaken - Barneveld

z 1:19,000

Bijlage 2

Achtergrondconcentraties PM10 2015 Na dubbeltellingcorrectie



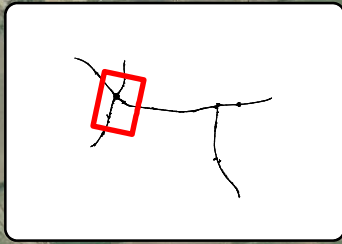
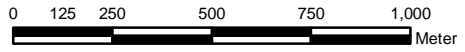
## Gehanteerde emissie- en congestiefactoren

Emissiefactoren			2013		2020	
categorie	Snelheid (km/uur)	wegtype	NO2	PM10	NO2	PM10
Licht wegverkeer	30	1	0.349	0.044	0.189	0.03
	50	1	0.373	0.043	0.204	0.03
	70	2	0.178	0.03	0.104	0.024
	80	3	0.135	0.029	0.072	0.024
	80	4	0.107	0.027	0.057	0.024
	100	3	0.148	0.032	0.078	0.027
	110	3	0.165	0.035	0.086	0.027
Middelzwaar vrachtverkeer	30	1	6.661	0.283	3.582	0.174
	50	1	4.751	0.208	2.579	0.141
	70	2	3.884	0.191	2.106	0.142
	80	3	3.218	0.171	1.71	0.133
	90	3	3.218	0.171	1.71	0.133
Zwaar vrachtverkeer	30	1	5.895	0.206	2.819	0.149
	50	1	4.244	0.168	2.03	0.132
	70	2	4.081	0.164	1.956	0.13
	80	3	3.226	0.158	1.45	0.124
	90	3	3.226	0.158	1.45	0.124

Congestiefactoren			2013		2020	
categorie	Snelheid (km/uur)	wegtype	NO2	PM10	NO2	PM10
Licht wegverkeer	30	1	0	0	0	0
	50	1	0	0	0	0
	70	2	0.629449457	0.127019943	0.599474131	0.048822306
	80	3	1.145554791	0.138491684	1.311715308	0.032248011
	80	4	1.717517848	0.228843635	1.901631076	0.055897679
	100	3	0.956317938	0.027825647	1.13221137	0
	110	3	0.754955541	0	0.933922767	0
Middelzwaar vrachtverkeer	30	1	0.187535704	0.3352471	0.21144371	0.284276568
	50	1	0.665072341	0.818796244	0.682558881	0.587548883
	70	2	1.036434818	0.981350379	1.060456346	0.581414978
	80	3	1.457759879	1.210515478	1.538031413	0.684569929
	90	3	1.457759879	1.210515478	1.538031413	0.684569929
Zwaar vrachtverkeer	30	1	0.362178861	0.630171602	0.323154161	0.282467294
	50	1	0.891915726	0.993593042	0.83771375	0.449049094
	70	2	0.967612827	1.039321293	0.907008077	0.464785585
	80	3	1.488819351	1.116675918	1.571514599	0.537842277
	90	3	1.488819351	1.116675918	1.571514599	0.537842277

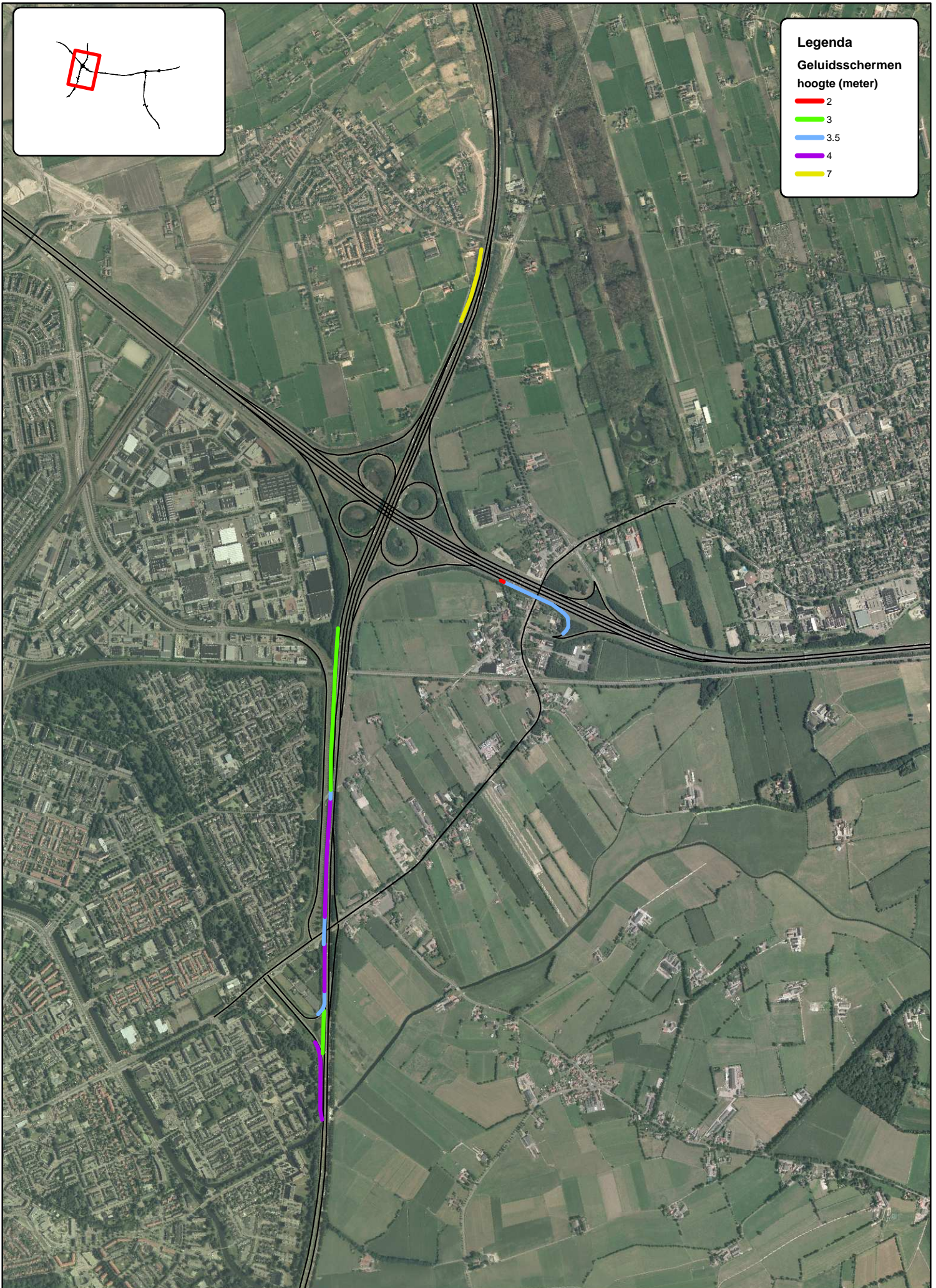
## Wegtype

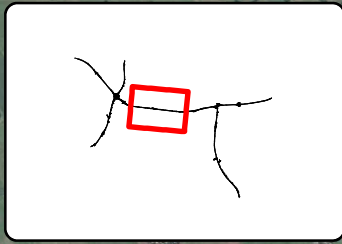
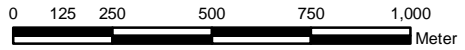
- 1 stad
- 2 provinciale weg
- 3 snelweg
- 4 snelweg, strikte handhaving



**Legenda**  
Geluidsschermen  
hoogte (meter)

- █ 2
- █ 3
- █ 3.5
- █ 4
- █ 7

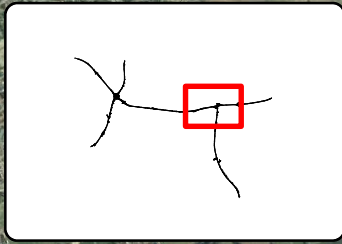
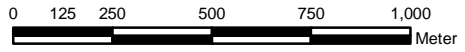




**Legenda**  
Geluidsschermen  
hoogte (meter)

- █ 2
- █ 3
- █ 3.5
- █ 4
- █ 7

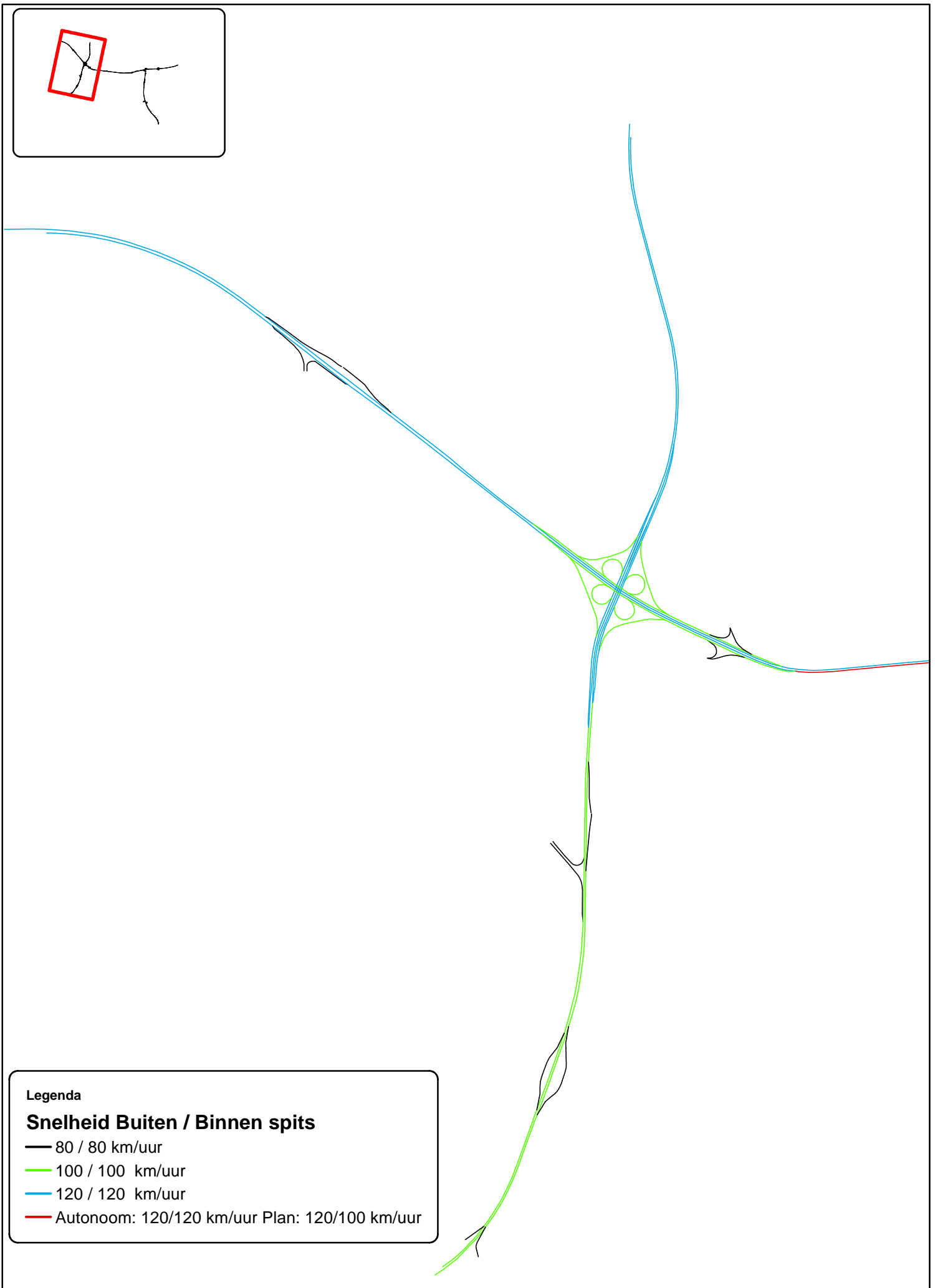
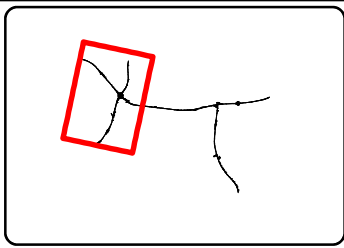
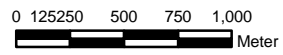




**Legenda**  
Geluidsschermen  
hoogte (meter)

- █ 2
- █ 3
- █ 3.5
- █ 4
- █ 7



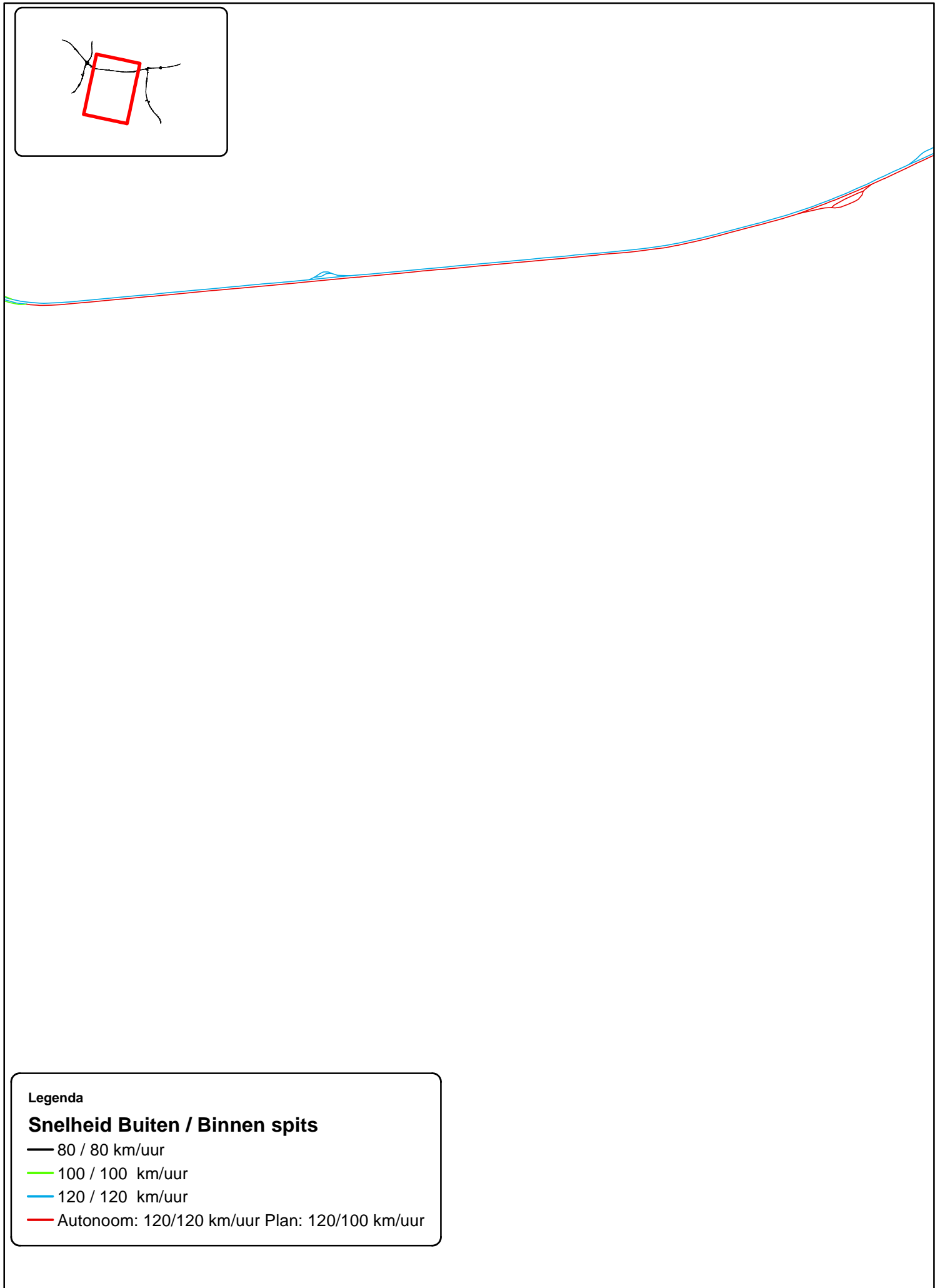
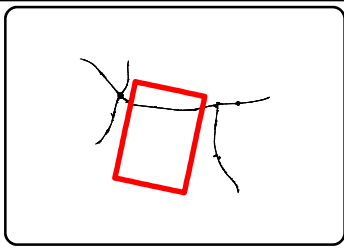
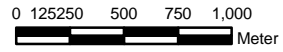


**Legenda**

**Snelheid Buiten / Binnen spits**

- 80 / 80 km/uur
- 100 / 100 km/uur
- 120 / 120 km/uur
- Autonoom: 120/120 km/uur Plan: 120/100 km/uur





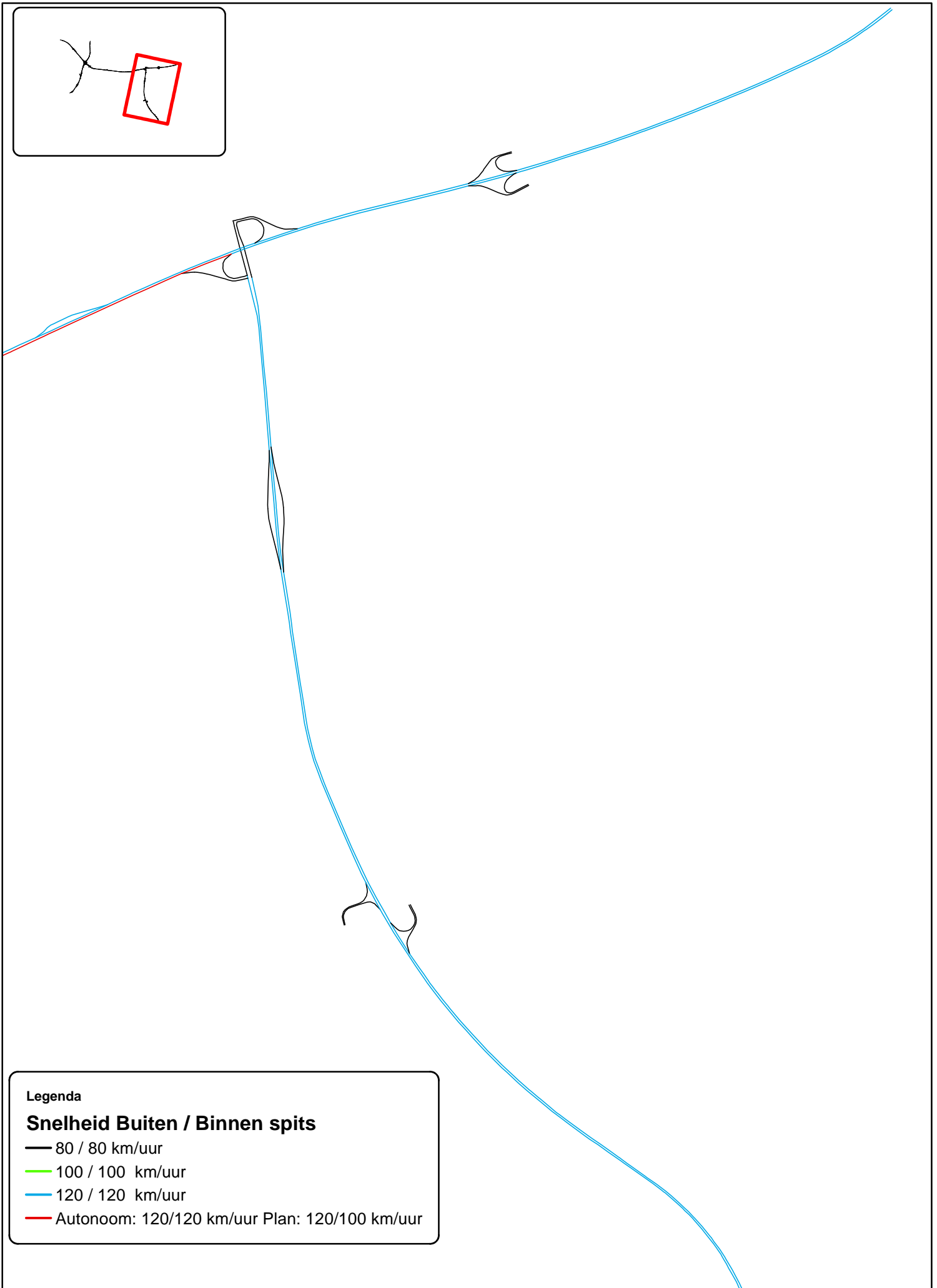
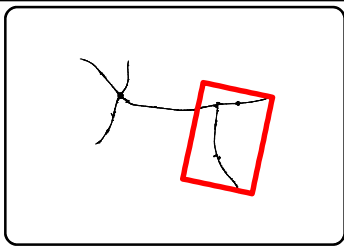
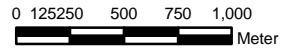
**Legenda**

**Snelheid Buiten / Binnen spits**

- 80 / 80 km/uur
- 100 / 100 km/uur
- 120 / 120 km/uur
- Autonom: 120/120 km/uur Plan: 120/100 km/uur



1:35,000



**Legenda**

**Snelheid Buiten / Binnen spits**

- 80 / 80 km/uur
- 100 / 100 km/uur
- 120 / 120 km/uur
- Autonoom: 120/120 km/uur Plan: 120/100 km/uur

Invoergegevens hoofdwegennet (inclusief aansluitingen)

ID	WNAAM	WEGVAK	2008 Autonoem														
			Pers.vtg Weekdag	Vrachterkeer Weekdag	Pers. vlg. ocht. (2 uur)	spits (2 uur)	vracht. ocht. spits (2 uur)	Pers.vtg. Avond.spits (2 uur)	Vracht. Avond.spits (2 uur)	Pers. vlg in file (ochtend)	Vrachterkeer in file (ochtend)	Pers. vlg in file (Avond)	Vrachterkeer in file (Avond)	Middelzwaar weekdag	Zwaar weekdag	Snelheid dag pers.vtg	Snelheid spits pers.vtg
498	A28	A28	50 000	7 300	7 200	800	6 800	800	0	0	0	0	2 781	4 519	100	100	0%
499	A28	A28	42 900	7 400	7 100	800	7 100	1 000	0	0	0	0	2 717	4 683	100	100	0%
562	A30	Oostelijke hoofdrijbaan A30	17 500	3 200	3 600	400	3 500	400	0	0	0	0	1 279	1 921	120	120	0%
563	A30	Westelijke hoofdrijbaan A30	21 400	3 400	3 600	400	3 900	400	0	0	0	0	1 454	1 946	120	120	0%
564	A30	kp Barneveld (rijbaan oostzijde)	10 300	2 600	2 000	300	1 700	300	1 000	200	100	100	1 040	1 560	80	80	33%
565	A30	Westelijke hoofdrijbaan A30	11 900	600	2 000	100	2 400	100	0	0	0	0	257	343	120	120	0%
566	A30	Oostelijke hoofdrijbaan A30	10 300	2 600	2 000	300	1 700	300	1 000	200	100	100	1 040	1 560	80	80	33%
567	A30	Westelijke hoofdrijbaan A30	11 900	600	2 000	100	2 400	100	0	0	0	0	257	343	80	80	0%
568	A28	kp Hoevelaken (hoofdrijbaan westzijde)	24 900	4 000	3 600	400	3 100	400	0	0	0	0	1 669	2 331	120	120	0%
569	A28	kp Hoevelaken (hoofdrijbaan oostzijde)	22 200	4 200	2 800	400	3 800	600	0	0	0	0	1 706	2 494	120	120	0%
570	A28/A1	KP HOEVELAKEN A28 oostzijde naar A1 richting Am	3 800	700	700	100	700	100	0	0	0	0	366	334	100	100	0%
571	A28	kp Hoevelaken (parallelbaan westzijde)	11 500	300	2 300	0	1 900	0	0	0	0	0	125	175	120	120	0%
572	A28	kp Hoevelaken (parallelbaan oostzijde)	12 700	900	1 100	100	2 000	100	0	0	0	0	366	534	120	120	0%
573	A	kp Hoevelaken (parallelbaan westzijde)	18 800	1 100	3 100	100	2 800	100	0	0	0	0	459	641	120	120	0%
574	A28	kp Hoevelaken (parallelbaan oostzijde)	16 400	1 300	1 500	200	2 700	200	0	0	0	0	528	772	120	120	0%
575	A	Hoevelaken 14 (hoofdrijbaan noordzijde)	26 900	0	4 600	0	3 700	0	0	0	0	0	0	0	120	120	0%
576	A28/A1	KP HOEVELAKEN van A28 oostzijde naar A1 richtin	11 900	3 100	1 700	300	1 800	400	0	0	0	0	882	2 218	100	100	0%
577	A1	kp Hoevelaken (parallelbaan noordzijde)	5 400	5 300	800	700	1 100	600	0	0	0	0	1 516	3 784	100	100	0%
578	A1	kp Hoevelaken (parallelbaan zuidzijde)	2 500	200	400	0	700	0	0	0	0	0	57	143	100	100	0%
579	A28/A1	KP HOEVELAKEN A28 Westzijde richting A1 Amsterd	7 400	800	700	100	1 000	100	0	0	0	0	418	382	100	100	0%
580	A1	Hoevelaken 14 (parallelbaan noordzijde)	8 000	5 700	1 100	700	1 600	600	0	0	0	0	1 631	4 069	100	100	0%
581	A1	Hoevelaken 14 - kp Hoevelaken (parallelbaan zui	14 500	3 300	2 100	300	2 500	500	0	0	0	0	938	2 362	100	100	0%
583	A1	Hoevelaken 14 (parallelbaan zuidzijde)	14 100	3 300	2 000	300	2 400	500	0	0	0	0	938	2 362	100	100	0%
584	A1	Hoevelaken 14 - kp Hoevelaken (parallelbaan noo	8 600	6 200	1 200	700	1 800	700	0	0	0	0	1 774	4 426	100	100	0%
585	A28/A1	KP HOEVELAKEN A1 noordzijde naar A28 richting	3 000	400	400	0	600	0	0	0	0	0	162	238	100	100	0%
587	A1	Hoevelaken 14 (parallelbaan noordzijde)	8 600	7 500	1 200	900	1 700	800	0	0	0	0	2 146	5 354	100	100	0%
591	A	Hoevelaken 14 - Hoevelaken parkeerplaats (hoofd	35 600	8 100	5 800	1 000	5 500	900	3 400	700	300	300	2 317	5 783	120	120	46%
592	A1	Hoevelaken 14 - Hoevelaken parkeerplaats (hoofd	35 600	8 100	5 800	1 000	5 500	900	3 400	700	1 700	300	2 317	5 783	120	120	46%
595	A1	Ullengoor (hoofdrijbaan noordzijde)	35 600	8 100	5 800	1 000	5 500	900	3 400	700	1 700	300	2 317	5 783	120	120	46%
597	A1	Barneveld 15 (hoofdrijbaan noordzijde)	24 800	5 400	3 700	700	3 600	600	0	0	0	0	1 545	3 855	120	120	0%
598	A	kp Barneveld 15 (oprit zuidzijde)	7 200	500	1 600	100	1 800	100	0	0	0	0	200	300	80	80	0%
599	A1	Barneveld 15 - Voorthuizen 16	35 600	5 700	5 600	600	6 500	800	1 000	100	4 900	700	1 621	4 079	120	120	50%
600	A	kp Barneveld 15 (afrit noordzijde)	11 900	600	2 000	100	2 400	100	0	0	600	100	257	343	80	80	15%
601	A	kp Barneveld 15 (oprit noordzijde)	10 300	2 600	2 000	300	1 700	300	1 000	200	100	100	1 040	1 560	80	80	33%
602	A1	Voorthuizen 16 - Barneveld 15	38 000	6 000	5 900	800	6 200	600	2 300	400	2 600	300	1 717	4 283	120	120	41%
609	A1	Hoevelaken 14 (hoofdrijbaan zuidzijde)	23 700	4 700	3 600	500	3 900	600	0	0	0	0	1 337	3 363	120	120	0%
610	A1	Hoevelaken 14 (parallelbaan zuidzijde)	14 500	3 400	2 100	300	2 400	500	0	0	1 100	300	967	2 433	100	100	26%
611	A	kp Barneveld (afrit zuidzijde)	9 400	2 900	1 600	300	1 600	400	0	0	100	0	1 241	1 659	80	80	3%
612	A	kp Barneveld 15 (afrit zuidzijde)	9 400	2 900	1 600	300	1 600	400	0	0	100	0	1 241	1 659	80	80	3%
613	A1	Barneveld 15 (hoofdrijbaan zuidzijde)	28 300	5 200	4 000	500	4 700	700	0	0	0	0	1 479	3 721	120	120	0%
614	A	Barneveld 15 (hoofdrijbaan zuidzijde)	28 300	5 200	4 000	500	4 700	700	0	0	0	0	1 479	3 721	120	120	0%
615	A1	Barneveld - Ullengoor	35 600	8 100	5 800	1 000	5 500	900	3 400	700	1 700	300	2 317	5 783	120	120	46%
616	A1	PALMPOL - Barneveld	38 200	8 100	5 700	900	6 400	1 100	2 500	500	4 800	1 000	2 303	5 797	120	120	62%
617	A1	Hoevelaken 14 - Hoevelaken parkeerplaats	38 200	8 100	5 700	900	6 400	1 100	2 500	500	4 800	1 000	2 303	5 797	120	120	62%
618	A1	Hoevelaken parkeerplaats - Hoevelaken 14	35 600	8 100	5 800	1 000	5 500	900	3 400	700	1 700	300	2 317	5 783	120	120	46%
619	A1	Terschuur (hoofdrijbaan noordzijde)	35 600	8 100	5 800	1 000	5 500	900	3 400	700	1 700	300	2 317	5 783	120	120	46%
620	A1	Terschuur (hoofdrijbaan zuidzijde)	38 200	8 100	5 700	900	6 400	1 100	2 500	500	4 800	1 000	2 303	5 797	120	120	62%
621	A1	Voorthuizen noordelijke hoofdrijbaan	33 300	5 600	5 300	700	5 600	600	400	0	400	100	1 602	3 998	120	120	7%
622	A1	Voorthuizen zuidelijke hoofdrijbaan	29 600	5 100	4 000	600	6 000	700	0	0	2 600	400	1 450	3 650	120	120	27%
623	A	Zuidzijde afrit VOORTHUIZEN 16	5 800	600	1 400	100	500	100	0	0	0	0	171	429	80	80	0%
624	A	Noordzijde oprit VOORTHUIZEN 16	4 600	400	600	100	600	100	0	0	0	0	114	286	80	80	0%
625	A1	Voorthuizen - Stroe (noordelijke rijbaan)	33 500	5 600	5 400	700	5 600	600	500	100	500	100	1 602	3 998	120	120	10%
626	A	Zuidzijde oprit VOORTHUIZEN 16	2 700	300	400	0	700	0	0	0	0	0	85	215	80	80	0%
628	A1	Voorthuizen - Stroe (zuidelijke rijbaan)	32 300	5 400	4 500	600	6 700	800	0	0	5 000	700	1 536	3 864	120	120	45%
629	A28	Nijkerk - Hoevelaken	41 900	5 000	6 500	600	5 700	600	2 500	300	300	100	2 086	2 914	120	120	24%
630	A28	Hoevelaken - Nijkerk	36 300	5 200	4 100	600	6 200	700	0	0	2 800	300	2 112	3 088	120	120	27%
631	A28	Leusden - Amersfoort	37 300	8 000	5 200	800	5 400	1 100	1 300	300	3 300	800	2 937	5 063	100	100	46%
632	A28	Amersfoort - Leusden	40 700	8 300	6 100	1 000	6 000	900	4 700	800	4 100	800	3 162	5 138	100	100	74%
633	A	Oprit westzijde AMERSFOORT 8	5 400	1 100	700	100	700	100	0	0	0	0	419	681	80	80	0%
634	A	Afrit westzijde AMERSFOORT 8	9 300	500	1 700	100	1 300	100	0	0	0	0	190	310	80	80	0%
635	A28	Oostelijke hoofdrijbaan Amersfoort 8	27 100	7 200	3 500	700	4 800	1 000	0	0	1 100	200	2 643	4 557	100	100	13%
636	A28	Kp Hoevelaken - Amersfoort	44 400	7 400	7 100	900	6 600	800	5 400	800	5 100	700	2 819	4 581	100	100	78%
637	A28	Westelijke hoofdrijbaan Amersfoort 8	35 100	6 900	5 300	800	5 300	700	1 400	200	1 000	200	2 628	4 272	100	100	23%
638	A	Afrit oostzijde AMERSFOORT 8	10 200	800	1 700	100	600	100	0	0	0	0	294	506	80	80	0%
639	A	Oprit oostzijde AMERSFOORT 8	9 500	600	1 600	100	1 400	100	0	0	0	0	220	380	80	80	0%
640	A28	Amersfoort kp Hoevelaken	36 700	7 800	5 100	800	6 200	1 100	900	100	4 700	1 000	2 863	4 937	100	100	51%
641	A28	kp Hoevelaken (parallelbaan westzijde)	23 000	4 000	3 900	500	4 000	400	0	0	0	0	1 524	2 476	120	120	0%
642	A28	kp Hoevelaken (parallelbaan westzijde)	23 000	4 000	3 900	500	4 000	400	0	0	0	0	1 524	2 476	120	120	0%
643	A28	kp Hoevelaken (parallelbaan westzijde)	23 000	4 000	3 900	500	4 000	400	0	0	0	0	1 524	2 476	120	120	0%
644	A28	kp Hoevelaken (parallelbaan oostzijde)	16 600	4 100	2 600	400	2 600	600	0	0	0	0	1 505	2 595	120	120	0%
645	A28	kp Hoevelaken (parallelbaan oostzijde)	4 200	800	900	100	800	100	0	0	0	0	294	506	120	120	0%
646	A28	kp Hoevelaken (parallelbaan westzijde)	16 800	3 500	3 100	400	3 000	400	2 200	400	1 800	300	1 460	2 040	120	120	68%
647	A28	kp Hoevelaken (parallelbaan westzijde)	13 900	3 200	2 600	400	2 500	300	0	0	0	0	1 219	1 981	120	120	0%
648	A28	kp Hoevelaken (parallelbaan oostzijde)	16 400	1 600	1 900	200	2 700	200	0	0	0	0	650	950	120	120	0%

			2009 Autonoem														
ID	WNAAM	WEGVAK	Pers.vtg Weekdag	Vrachtverkeer Weekdag	Pers. vtg. ocht. spits (2 uur)	vracht. ocht. spits (2 uur)	Pers.vtg. Avond.spits (2 uur)	Vracht. Avond.spits (2 uur)	Pers. vtg in file (ochtend)	Vrachtverkeer in file (ochtend)	Pers. vtg in file (Avond)	Vrachtverkeer in file (Avond)	Middelzwaar weekdag	Zwaar weekdag	Snelheid dag pers.vtg	Snelheid spits pers.vtg	Congestiekans
649	A1	kp Hoevelaken (parallelbaan noordzijde)	9 200	6 600	1 600	800	1 800	700	700	400	700	400	1 888	4 712	100	100	45%
650	A1	kp Hoevelaken (parallelbaan zuidzijde)	13 700	1 000	1 300	100	2 400	100	0	0	0	0	284	716	100	100	0%
651	A28/A1	KP HOEVELAKEN A28 westzijde richting A1 richtin	2 000	200	300	0	300	0	0	0	0	0	57	143	100	100	0%
652	A28/A1	KP HOEVELAKEN A1 zuidzijde naar A28 richting Zw	11 400	800	900	100	1 700	100	0	0	0	0	325	475	100	100	0%
653	A28/A1	KP HOEVELAKEN A1 Noordzijde naar A28 richting U	4 900	3 200	700	400	1 000	300	0	0	0	0	1 219	1 981	100	100	0%
654	A28/A1	KP HOEVELAKEN A1 zuidzijde richting A28 Utrecht	9 000	800	1 300	100	1 400	100	0	0	0	0	305	495	100	100	0%
655	A1	kp Hoevelaken (parallelbaan noordzijde)	4 100	4 300	900	500	700	500	0	0	0	0	2 247	2 053	100	100	0%
656	A1	kp Hoevelaken (parallelbaan zuidzijde)	11 800	800	1 000	100	2 100	100	0	0	0	0	427	373	100	100	0%
657	A1	Amersfoort Noord - Bunschoten	42 400	5 700	7 200	700	5 800	700	5 300	700	1 600	300	2 979	2 721	120	120	55%
658	A1	Bunschoten - Amersfoort Noord	45 500	6 200	6 800	700	7 900	800	5 100	700	5 900	700	3 312	2 888	120	120	77%
659	A1	Noordelijke hoofdrijbaan Amersfoort noord 13	32 500	4 900	5 700	600	4 500	600	800	200	0	0	2 561	2 339	120	120	9%
660	A	Oprit zuidzijde AMERSFOORT-NOORD 13	8 400	1 000	1 400	100	800	100	0	0	0	0	534	466	80	80	0%
661	A	Oprit noordzijde AMERSFOORT-NOORD 13	9 700	800	1 500	100	1 300	100	0	0	0	0	418	382	80	80	0%
662	A1	Zuidelijke hoofdrijbaan Amersfoort-noord 13	36 000	5 300	4 500	600	6 600	700	0	4 400	500	0	2 831	2 469	120	120	40%
663	A	Afrit zuidzijde AMERSFOORT-NOORD 13	9 400	1 000	2 300	100	1 300	100	600	0	0	0	534	466	80	80	16%
664	A1	Hoevelaken - Amersfoort Noord	38 900	6 000	6 400	800	5 500	700	3 900	600	900	100	3 136	2 864	120	120	41%
665	A1	Amersfoort Noord - Hoevelaken	44 500	6 300	5 900	700	7 400	800	2 300	400	5 600	700	3 366	2 934	120	120	61%
666	A1	Afrit noordzijde AMERSFOORT-NOORD 13	6 400	1 100	700	100	1 000	100	0	0	0	0	575	525	80	80	0%
667	A1	kp Hoevelaken (parallelbaan noordzijde)	11 700	5 400	1 800	700	1 800	600	400	200	200	100	2 822	2 578	100	100	18%
668	A1	kp Hoevelaken (parallelbaan zuidzijde)	20 700	1 500	2 300	200	3 500	200	0	0	0	0	801	699	100	100	0%
669	A	Afrit westzijde BARNEVELD-ZUID 2	8 700	300	1 300	100	1 500	0	0	0	0	0	128	172	80	80	0%
670	A30	Oostelijke hoofdrijbaan A30	16 100	3 100	3 400	400	2 800	400	0	0	0	0	1 239	1 861	120	120	0%
671	A30	Westelijke hoofdrijbaan A30	18 300	3 500	3 100	400	3 300	400	0	0	0	0	1 497	2 003	120	120	0%
672	A	Oprit westzijde BARNEVELD-ZUID 2	5 400	300	900	0	800	0	0	0	0	0	128	172	80	80	0%
673	A	Oprit oostzijde BARNEVELD-ZUID 2	4 400	300	900	100	1 300	0	0	0	0	0	120	180	80	80	0%
674	A	Afrit oostzijde BARNEVELD-ZUID 2	5 800	400	800	100	1 200	0	0	0	0	0	160	240	80	80	0%
675	A30	Westelijke hoofdrijbaan A30	15 100	3 500	2 500	400	2 900	400	0	0	0	0	1 497	2 003	120	120	0%
676	A30	Oostelijke hoofdrijbaan A30	20 600	3 500	4 300	500	4 100	400	0	0	0	0	1 399	2 101	120	120	0%
677	A30	Oostelijke hoofdrijbaan A30	14 200	2 700	2 700	300	2 800	300	0	0	0	0	1 080	1 620	120	120	0%
678	A	Oostelijke afrit IND.HARSELAAR 1	6 400	700	1 600	100	1 200	100	0	0	0	0	280	420	80	80	0%
679	A30	Westelijke hoofdrijbaan A30	23 800	3 900	3 900	500	4 400	500	0	0	0	0	1 668	2 232	120	120	0%
680	A30	Westelijke hoofdrijbaan A30	19 300	3 200	3 300	400	3 400	400	0	0	0	0	1 369	1 831	120	120	0%
681	A	Westelijke afrit IND.HARSELAAR 1	1 900	200	200	0	500	0	0	0	0	0	86	114	80	80	0%
682	A	Oostelijke oprit IND.HARSELAAR 1	3 300	500	900	100	600	100	0	0	0	0	200	300	80	80	0%
683	A	Westelijke oprit IND.HARSELAAR 1	4 500	700	600	100	1 000	100	0	0	0	0	299	401	80	80	0%
684	A28	Leusden - Amersfoort	34 500	7 400	4 300	800	5 500	1 000	0	0	0	0	2 717	4 683	100	100	0%
685	A28	Amersfoort - Leusden	41 500	8 300	6 100	1 000	5 900	900	4 600	900	3 800	700	3 162	5 138	100	100	72%
686	A28	Leusden - Amersfoort	37 900	7 900	5 100	800	5 800	1 100	900	200	4 300	900	2 900	5 000	100	100	49%
687	A28	Amersfoort - Leusden	37 600	7 700	5 400	900	5 300	800	2 200	400	1 500	200	2 933	4 767	100	100	35%
688	A28	Leusden - Amersfoort	3 400	500	700	100	300	100	0	0	0	0	184	316	80	80	0%
689	A28	Leusden - Amersfoort	3 400	500	700	100	300	100	0	0	0	0	184	316	80	80	0%
690	A28	Leusden - Amersfoort	3 400	500	700	100	300	100	0	0	0	0	184	316	80	80	0%
691	A28	Amersfoort - Leusden	3 900	600	600	100	600	100	0	0	0	0	229	371	80	80	0%
692	A28	Amersfoort - Leusden	3 900	600	600	100	600	100	0	0	0	0	229	371	80	80	0%
693	A28	Amersfoort - Leusden	37 600	8 100	5 500	900	5 400	900	2 700	600	2 000	300	3 086	5 014	100	100	44%
694	A28	Leusden - Amersfoort	34 100	7 800	4 600	800	5 000	1 100	0	2 000	400	0	2 863	4 937	100	100	21%
695	A28	Leusden - Amersfoort	3 800	100	400	0	700	0	0	0	0	0	37	63	80	80	0%
696	A28	Leusden - Amersfoort	3 800	100	400	0	700	0	0	0	0	0	37	63	80	80	0%
697	A28	Leusden - Amersfoort	3 800	100	400	0	700	0	0	0	0	0	37	63	80	80	0%
698	A28	Amersfoort - Leusden	4 000	200	600	0	500	0	0	0	0	0	76	124	80	80	0%
699	A28	Amersfoort - Leusden	4 000	200	600	0	500	0	0	0	0	0	76	124	80	80	0%
700	A28	Leusden - Amersfoort	3 300	200	600	0	400	0	0	0	0	0	73	127	80	80	0%
701	A28	Amersfoort - Leusden	3 100	200	600	0	600	0	0	0	0	0	76	124	80	80	0%
702	A28	Amersfoort - Leusden	3 100	200	600	0	600	0	0	0	0	0	76	124	80	80	0%
703	A28	Leusden - Amersfoort	3 300	200	600	0	400	0	0	0	0	0	73	127	80	80	0%
704	A28	Leusden - Amersfoort	3 300	200	600	0	400	0	0	0	0	0	73	127	80	80	0%
705	A30	Oostelijke hoofdrijbaan A30	19 100	3 100	3 600	400	3 400	400	0	0	0	0	1 239	1 861	120	120	0%
1		Outputweg (Hogeweg - Basicweg)	20 240	1 760	0	0	0	0	0	0	0	0	1 144	616	70	70	0%
2		Hogeweg (Operaweg - Aansluiting A28 Westbaan)	32 200	2 800	0	0	0	0	0	0	0	0	1 820	980	50	50	0%
3		Hogeweg (Aansluiting A28 westbaan - Outputweg)	34 040	2 960	0	0	0	0	0	0	0	0	1 924	1 036	80	80	0%
4		Hogeweg (Outputweg - Aansluiting A28 Oostbaan)	43 240	3 760	0	0	0	0	0	0	0	0	2 444	1 316	80	80	0%
5		Hogeweg (Aansluiting A28 Oostbaan - Amersfoortsestraat)	23 920	2 080	0	0	0	0	0	0	0	0	1 352	728	80	80	0%
6		Amersfoortsestraat (Hogeweg - Westerdorpstraat)	21 160	1 840	0	0	0	0	0	0	0	0	1 196	644	80	80	0%
7		Westerdorpstraat (Amersfoortsestraat - Konijnweg)	14 720	1 280	0	0	0	0	0	0	0	0	832	448	80	80	0%
8		Baron van Nagelstraat (Oude Zeumerseweg - Aansluiting A1 noordbaan)	13 800	1 200	0	0	0	0	0	0	0	0	780	420	80	80	0%
9		Baron van Nagelstraat (Aansluiting A1 noordbaan - Aansluiting A1 zuidbaan)	11 040	960	0	0	0	0	0	0	0	0	624	336	80	80	0%
10		Baron van Nagelstraat (Aansluiting A1 zuidbaan - energieweg)	12 880	1 120	0	0	0	0	0	0	0	0	728	392	50	50	0%

			2009 ZSM														
ID	WNAAM	WEG/VAK	Pers.vtg WEEKDAG	Vrachtverkeer WEEKDAG	Pers.vtg. ocht. spits (2 uur)	vracht. ocht. spits (2 uur)	Pers.vtg. Avondspits (2 uur)	Vracht. Avondspits (2 uur)	Pers. vtg in file (ochtend)	Vrachtverkeer in file (ochtend)	Pers. vtg in file (Avond)	Vrachtverkeer in file (Avond)	Middelzwaar weekdag	Zwaar weekdag	Snelheid dag pers.vtg	Snelheid spits pers.vtg	Congestiekans
498	A28	A28	50 000	7 300	7 200	800	6 800	800	0	0	0	0	2 781	4 519	100	100	0%
499	A28	A28	43 100	7 400	7 000	7 800	7 100	1 000	0	0	0	0	2 717	4 683	100	100	0%
562	A30	Oostelijke hoofdrijbaan A30	17 400	3 200	3 500	400	3 400	400	0	0	0	0	1 279	1 921	120	120	0%
563	A30	Westelijke hoofdrijbaan A30	21 700	3 400	3 500	400	3 900	400	0	0	0	0	1 454	1 946	120	120	0%
564	A30	kp Barneveld (rijbaan oostzijde)	10 400	2 600	2 000	300	1 700	300	900	200	200	0	1 040	1 560	80	80	30%
565	A30	Westelijke hoofdrijbaan A30	11 900	600	2 000	100	2 400	100	0	0	0	0	257	343	120	120	0%
566	A30	Oostelijke hoofdrijbaan A30	10 400	2 600	2 000	300	1 700	300	900	200	200	0	1 040	1 560	80	80	30%
567	A30	Westelijke hoofdrijbaan A30	11 900	600	2 000	100	2 400	100	0	0	0	0	257	343	80	80	0%
568	A28	kp Hoevelaken (hoofdrijbaan westzijde)	25 100	4 000	3 700	400	3 200	400	0	0	0	0	1 669	2 331	120	120	0%
569	A28	kp Hoevelaken (hoofdrijbaan oostzijde)	21 700	4 200	2 800	400	3 800	600	0	0	0	0	1 706	2 494	120	120	0%
570	A28/A1	KP HOEVELAKEN A28 oostzijde naar A1 richting Am	3 800	700	700	100	600	100	0	0	0	0	366	334	100	100	0%
571	A28	kp Hoevelaken (parallelbaan westzijde)	11 800	300	2 300	0	1 800	0	0	0	0	0	125	175	120	120	0%
572	A28	kp Hoevelaken (parallelbaan oostzijde)	12 800	900	1 100	100	2 000	100	0	0	0	0	366	534	120	120	0%
573	A	kp Hoevelaken (parallelbaan westzijde)	19 200	1 100	3 200	100	2 800	100	0	0	0	0	459	641	120	120	0%
574	A28	kp Hoevelaken (parallelbaan oostzijde)	16 600	1 300	1 700	200	2 700	200	0	0	0	0	528	772	120	120	0%
575	A	Hoevelaken 14 (hoofdrijbaan noordzijde)	26 900	0	4 500	0	3 700	0	0	0	0	0	0	0	120	120	0%
576	A28/A1	KP HOEVELAKEN van A28 oostzijde naar A1 richtin	13 000	3 100	1 700	300	1 900	400	0	0	0	0	882	2 218	100	100	0%
577	A1	kp Hoevelaken (parallelbaan noordzijde)	5 500	5 300	800	700	1 100	600	0	0	0	0	1 516	3 784	100	100	0%
578	A1	kp Hoevelaken (parallelbaan zuidzijde)	2 700	200	400	0	400	0	0	0	0	0	57	143	100	100	0%
579	A28/A1	KP HOEVELAKEN A28 Westzijde richting A1 Amsterd	7 500	800	800	100	1 000	100	0	0	0	0	418	382	100	100	0%
580	A1	Hoevelaken 14 (parallelbaan noordzijde)	8 100	5 700	1 100	700	1 600	600	0	0	0	0	1 631	4 069	100	100	0%
581	A1	Hoevelaken 14 - kp Hoevelaken (parallelbaan zui	15 700	3 300	2 100	300	2 400	500	0	0	0	0	938	2 362	100	100	0%
583	A1	Hoevelaken 14 (parallelbaan zuidzijde)	15 300	3 300	2 000	300	2 300	500	0	0	0	0	938	2 362	100	100	0%
584	A1	Hoevelaken 14 - kp Hoevelaken (parallelbaan noo	8 800	6 200	1 300	700	1 800	700	0	0	0	0	1 774	4 426	100	100	0%
585	A28/A1	KP HOEVELAKEN A1 noordzijde naar A28 richting	3 200	400	400	0	600	0	0	0	0	0	162	238	100	100	0%
587	A1	Hoevelaken 14 (parallelbaan noordzijde)	8 700	7 500	1 200	900	1 700	800	0	0	0	0	2 146	5 354	100	100	0%
591	A	Hoevelaken 14 - Hoevelaken parkeerplaats (hoofd	35 700	8 100	5 800	1 000	5 500	900	3 200	700	1 700	300	2 317	5 783	120	120	45%
592	A1	Hoevelaken 14 - Hoevelaken parkeerplaats (hoofd	35 700	8 100	5 800	1 000	5 500	900	3 200	700	1 700	300	2 317	5 783	120	120	45%
595	A1	Uillengoor (hoofdrijbaan noordzijde)	35 700	8 100	5 800	1 000	5 500	900	3 200	700	1 700	300	2 317	5 783	120	120	45%
597	A	Barneveld 15 (hoofdrijbaan noordzijde)	24 800	5 400	3 700	700	3 600	600	0	0	0	0	1 545	3 855	120	120	0%
598	A	kp Barneveld 15 (oprit zuidzijde)	7 000	500	1 500	100	1 700	100	0	0	0	0	200	300	80	80	0%
599	A1	Barneveld 15 - Voorhuizen 16	36 500	5 700	5 500	600	6 500	800	800	100	4 900	700	1 621	4 079	120	120	49%
600	A	kp Barneveld 15 (afrit noordzijde)	11 900	800	2 000	100	2 400	100	0	0	600	200	287	343	80	80	15%
601	A	kp Barneveld 15 (oprit noordzijde)	10 400	2 600	2 000	300	1 700	300	900	200	200	0	1 040	1 560	80	80	30%
602	A1	Voorhuizen 16 - Barneveld 15	37 900	6 000	5 900	800	6 200	600	2 200	400	2 600	300	1 717	4 283	120	120	41%
609	A1	Hoevelaken 14 (hoofdrijbaan zuidzijde)	24 000	4 700	3 500	500	4 100	600	0	0	0	0	1 337	3 363	120	120	0%
610	A1	Hoevelaken 14 (parallelbaan zuidzijde)	15 700	3 400	2 100	300	2 300	500	0	0	0	0	967	2 433	100	100	0%
611	A	kp Barneveld (afrit zuidzijde)	9 800	2 900	1 500	300	1 500	400	0	0	0	0	1 241	1 659	80	80	0%
612	A	kp Barneveld 15 (afrit zuidzijde)	9 800	2 900	1 500	300	1 500	400	0	0	0	0	1 241	1 659	80	80	0%
613	A1	Barneveld 15 (hoofdrijbaan zuidzijde)	29 500	5 200	4 000	500	4 800	700	0	0	0	0	1 479	3 721	120	100	0%
614	A	Barneveld 15 (hoofdrijbaan zuidzijde)	29 500	5 200	4 000	500	4 800	700	0	0	0	0	1 479	3 721	120	100	0%
615	A1	Barneveld - Uillengoor	35 700	8 100	5 800	1 000	5 500	900	3 200	700	1 700	300	2 317	5 783	120	120	45%
616	A1	PALMPOL - Barneveld	39 700	8 100	5 600	900	6 400	1 100	0	0	0	0	2 303	5 797	120	100	0%
617	A1	Hoevelaken 14 - Hoevelaken parkeerplaats	39 700	8 100	5 600	900	6 400	1 100	0	0	0	0	2 303	5 797	120	100	0%
618	A1	Hoevelaken parkeerplaats - Hoevelaken 14	35 700	8 100	5 800	1 000	5 500	900	3 200	700	1 700	300	2 317	5 783	120	120	45%
619	A1	Terschuur (hoofdrijbaan noordzijde)	35 700	8 100	5 800	1 000	5 500	900	3 200	700	1 700	300	2 317	5 783	120	120	45%
620	A1	Terschuur (hoofdrijbaan zuidzijde)	39 700	8 100	5 600	900	6 400	1 100	0	0	0	0	2 303	5 797	120	100	0%
621	A1	Voorhuizen noordelijke hoofdrijbaan	33 300	5 600	5 300	700	5 600	600	300	100	400	100	1 602	3 998	120	120	7%
622	A1	Voorhuizen zuidelijke hoofdrijbaan	30 400	5 100	4 000	600	6 000	700	0	0	2 600	400	1 450	3 650	120	120	27%
623	A	Zuidezijde afrit VOORTHUIZEN 16	5 900	600	1 400	100	500	100	0	0	0	0	171	429	80	80	0%
624	A	Noordzijde oprit VOORTHUIZEN 16	4 600	400	600	100	600	100	0	0	0	0	114	286	80	80	0%
625	A1	Voorhuizen - Stroe (noordelijke rijbaan)	33 500	5 600	5 300	700	5 600	600	400	100	500	100	1 602	3 998	120	120	9%
626	A	Zuidezijde oprit VOORTHUIZEN 16	2 600	300	400	0	700	0	0	0	0	0	85	215	80	80	0%
628	A1	Voorhuizen - Stroe (zuidelijke rijbaan)	33 100	5 400	4 400	600	6 600	800	0	0	5 000	700	1 536	3 864	120	120	46%
629	A28	Nijkerk - Hoevelaken	42 400	5 000	6 600	600	5 800	600	2 700	300	600	0	2 086	2 914	120	120	26%
630	A28	Hoevelaken - Nijkerk	36 100	5 200	4 200	600	6 200	700	0	0	2 800	400	2 112	3 088	120	120	27%
631	A28	Leusden - Amersfoort	37 600	8 000	5 200	800	5 500	1 100	1 300	300	3 400	800	2 937	5 063	100	100	46%
632	A28	Amersfoort - Leusden	40 600	8 300	6 100	1 000	6 000	900	4 600	900	4 100	800	3 162	5 138	100	100	74%
633	A	Oprit westzijde AMERSFOORT 8	5 500	1 100	700	100	700	100	0	0	0	0	419	681	80	80	0%
634	A	Afrit westzijde AMERSFOORT 8	9 300	500	1 800	100	1 300	100	0	0	0	0	190	310	80	80	0%
635	A28	Oostelijke hoofdrijbaan Amersfoort 8	27 500	7 200	3 600	700	4 900	1 000	0	0	1 200	300	2 643	4 557	100	100	15%
636	A28	Kp Hoevelaken - Amersfoort	44 300	7 400	7 100	900	6 600	800	5 400	800	5 100	700	2 819	4 581	100	100	78%
637	A28	Westelijke hoofdrijbaan Amersfoort 8	35 600	6 900	5 300	800	5 300	700	1 300	200	1 000	200	2 628	4 272	100	100	22%
638	A	Afrit oostzijde AMERSFOORT 8	10 100	800	1 700	100	600	100	0	0	0	0	506	506	80	80	0%
639	A	Oprit oostzijde AMERSFOORT 8	9 800	600	1 600	100	1 400	100	0	0	0	0	220	380	80	80	0%
640	A28	Amersfoort kp hoevelaken	37 300	7 800	5 100	800	6 200	1 100	900	200	4 700	1 000	2 863	4 937	100	100	52%
641	A28	kp Hoevelaken (parallelbaan westzijde)	22 700	4 000	3 900	500	3 900	400	0	0	0	0	1 524	2 476	120	120	0%
642	A28	kp Hoevelaken (parallelbaan westzijde)	22 700	4 000	3 900	500	3 900	400	0	0	0	0	1 524	2 476	120	120	0%
643	A28	kp Hoevelaken (parallelbaan westzijde)	22 700	4 000	3 900	500	3 900	400	0	0	0	0	1 524	2 476	120	120	0%
644	A28	kp Hoevelaken (parallelbaan oostzijde)	17 800	4 100	2 700	400	2 700	600	0	0	0	0	1 505	2 595	120	120	0%
645	A28	kp Hoevelaken (parallelbaan oostzijde)	4 200	800	900	100	800	100	0	0	0	0	294	506	120	120	0%
646	A28	kp Hoevelaken (parallelbaan westzijde)	17 100	3 500	3 000	400	3 000	400	2 200	300	1 700	300	1 460	2 040	120	120	66%
647	A28	kp Hoevelaken (parallelbaan westzijde)	13 600	3 200	2 500	400	2 400	300	0	0	0	0	1 219	1 981	120	120	0%
648	A28	kp Hoevelaken (parallelbaan oostzijde)	16 500	1 600	2 000	200	2 700	200	0	0	0	0	650	950	120	120	0%

			2009 ZSM														
ID	WNAAM	WEG/VAK	Pers.vtg Weekdag	Vrachtverkeer Weekdag	Pers.vtg. ocht. (2 uur)	vracht. ocht. spits (2 uur)	Pers.vtg. Avond.spits (2 uur)	Vracht. Avond.spits (2 uur)	Pers. vtg in file (ochtend)	Vrachtverkeer in file (ochtend)	Pers. vtg in file (Avond)	Vrachtverkeer in file (Avond)	Middelzwaar weekdag	Zwaar weekdag	Snelheid dag pers.vtg	Snelheid spits pers.vtg	Congestiekans
649	A1	kp Hoevelaken (parallelbaan noordzijde)	9 300	6 600	1 600	800	1 800	700	700	300	700	400	1 888	4 712	100	100	43%
650	A1	kp Hoevelaken (parallelbaan zuidzijde)	13 900	1 000	1 400	100	2 200	100	0	0	0	0	284	716	100	100	0%
651	A28/A1	KP HOEVELAKEN A28 westzijde richting A1 richtin	2 400	200	300	0	400	0	0	0	0	0	57	143	100	100	0%
652	A28/A1	KP HOEVELAKEN A1 zuidzijde naar A28 richting zw	11 400	800	1 600	100	1 700	100	0	0	0	0	325	475	100	100	0%
653	A28/A1	KP HOEVELAKEN A1 Noordzijde naar A28 richting U	4 900	3 200	700	400	1 000	300	0	0	0	0	1 219	1 981	100	100	0%
654	A28/A1	KP HOEVELAKEN A1 zuidzijde richting A28 Utrecht	9 000	800	1 400	100	1 500	100	0	0	0	0	305	495	100	100	0%
655	A1	kp Hoevelaken (parallelbaan noordzijde)	4 100	4 300	900	500	700	500	0	0	0	0	2 247	2 053	100	100	0%
656	A1	kp Hoevelaken (parallelbaan zuidzijde)	11 500	800	1 000	100	1 800	100	0	0	0	0	427	373	100	100	0%
657	A1	Amersfoort Noord - Bunschoten	42 400	5 700	7 100	700	5 800	700	5 300	600	1 600	200	2 979	2 721	120	120	54%
658	A1	Bunschoten - Amersfoort Noord	45 500	6 200	6 800	700	7 800	800	5 100	600	5 900	700	3 312	2 888	120	120	76%
659	A1	Noordelijke hoofdrijbaan Amersfoort noord 13	32 400	4 900	5 500	600	4 500	600	500	100	0	0	2 561	2 339	120	120	5%
660	A	Oprit zuidzijde AMERSFOORT-NOORD 13	8 400	1 000	1 500	100	800	100	0	0	0	0	534	466	80	80	0%
661	A	Oprit noordzijde AMERSFOORT-NOORD 13	9 700	800	1 500	100	1 300	100	0	0	0	0	418	382	80	80	0%
662	A1	Zuidelijke hoofdrijbaan Amersfoort-noord 13	36 000	5 300	4 400	600	6 500	700	0	0	4 000	500	2 831	2 469	120	120	37%
663	A	Afrit zuidzijde AMERSFOORT-NOORD 13	9 400	1 000	2 400	100	1 300	100	600	100	0	0	534	466	80	80	18%
664	A1	Hoevelaken - Amersfoort Noord	38 900	6 000	6 400	800	5 500	700	3 900	600	800	200	3 136	2 864	120	120	41%
665	A1	Amersfoort Noord - Hoevelaken	44 500	6 300	5 900	700	7 300	800	2 300	300	5 500	700	3 366	2 934	120	120	60%
666	A	Afrit noordzijde AMERSFOORT-NOORD 13	6 400	1 100	800	100	1 000	100	0	0	0	0	575	525	80	80	0%
667	A1	kp Hoevelaken (parallelbaan noordzijde)	11 800	5 400	1 900	700	1 800	600	600	200	200	100	2 822	2 578	100	100	22%
668	A1	kp Hoevelaken (parallelbaan zuidzijde)	20 300	1 500	2 400	200	3 200	200	0	0	0	0	801	699	100	100	0%
669	A	Afrit westzijde BARNEVELD-ZUID 2	8 700	300	1 300	100	1 500	0	0	0	0	0	128	172	80	80	0%
670	A30	Oostelijke hoofdrijbaan A30	16 100	3 100	3 400	400	2 700	400	0	0	0	0	1 239	1 861	120	120	0%
671	A30	Westelijke hoofdrijbaan A30	18 400	3 500	3 000	400	3 300	400	0	0	0	0	1 497	2 003	120	120	0%
672	A	Oprit westzijde BARNEVELD-ZUID 2	5 200	300	900	0	800	0	0	0	0	0	128	172	80	80	0%
673	A	Oprit oostzijde BARNEVELD-ZUID 2	4 300	300	900	100	1 300	0	0	0	0	0	120	180	80	80	0%
674	A	Afrit oostzijde BARNEVELD-ZUID 2	5 900	400	800	100	1 200	0	0	0	0	0	160	240	80	80	0%
675	A30	Westelijke hoofdrijbaan A30	15 300	3 500	2 500	400	2 800	400	0	0	0	0	1 497	2 003	120	120	0%
676	A30	Oostelijke hoofdrijbaan A30	20 500	3 500	4 300	500	4 000	400	0	0	0	0	1 399	2 101	120	120	0%
677	A30	Oostelijke hoofdrijbaan A30	14 100	2 700	2 700	300	2 800	300	0	0	0	0	1 080	1 620	120	120	0%
678	A	Oostelijke afrit IND.HARSELAAR 1	6 300	700	1 600	100	1 200	100	0	0	0	0	280	420	80	80	0%
679	A30	Westelijke hoofdrijbaan A30	24 000	3 900	3 800	500	4 300	500	0	0	0	0	1 668	2 232	120	120	0%
680	A30	Westelijke hoofdrijbaan A30	19 600	3 200	3 200	400	3 400	400	0	0	0	0	1 369	1 831	120	120	0%
681	A	Westelijke afrit IND.HARSELAAR 1	1 900	200	200	0	500	0	0	0	0	0	86	114	80	80	0%
682	A	Oostelijke oprij IND.HARSELAAR 1	3 200	500	800	100	600	100	0	0	0	0	200	300	80	80	0%
683	A	Westelijke oprij IND.HARSELAAR 1	4 400	700	600	100	800	100	0	0	0	0	299	401	80	80	0%
684	A28	Leusden - Amersfoort	34 700	7 400	4 400	800	5 500	1 000	0	0	0	0	2 717	4 683	100	100	0%
685	A28	Amersfoort - Leusden	41 500	8 300	6 000	1 000	5 900	900	4 600	900	3 800	600	3 162	5 138	100	100	72%
686	A28	Leusden - Amersfoort	38 100	7 900	5 100	800	5 800	1 100	900	200	4 300	900	2 900	5 000	100	100	49%
687	A28	Amersfoort - Leusden	37 600	7 700	5 400	900	5 300	800	2 100	400	1 400	300	2 933	4 767	100	100	34%
688	A28	Leusden - Amersfoort	3 400	500	700	100	300	100	0	0	0	0	184	316	80	80	0%
689	A28	Leusden - Amersfoort	3 400	500	700	100	300	100	0	0	0	0	184	316	80	80	0%
690	A28	Leusden - Amersfoort	3 400	500	700	100	300	100	0	0	0	0	184	316	80	80	0%
691	A28	Amersfoort - Leusden	3 900	600	600	100	600	100	0	0	0	0	229	371	80	80	0%
692	A28	Amersfoort - Leusden	3 900	600	600	100	600	100	0	0	0	0	229	371	80	80	0%
693	A28	Amersfoort - Leusden	37 500	8 100	5 400	900	5 400	900	2 600	500	2 000	300	3 086	5 014	100	100	43%
694	A28	Leusden - Amersfoort	34 300	7 800	4 600	800	5 100	1 100	0	0	2 100	500	2 863	4 937	100	100	22%
695	A28	Leusden - Amersfoort	3 700	100	400	0	700	0	0	0	0	0	37	63	80	80	0%
696	A28	Leusden - Amersfoort	3 700	100	400	0	700	0	0	0	0	0	37	63	80	80	0%
697	A28	Leusden - Amersfoort	3 700	100	400	0	700	0	0	0	0	0	37	63	80	80	0%
698	A28	Amersfoort - Leusden	4 000	200	600	0	500	0	0	0	0	0	76	124	80	80	0%
699	A28	Amersfoort - Leusden	4 000	200	600	0	500	0	0	0	0	0	76	124	80	80	0%
700	A28	Leusden - Amersfoort	3 300	200	600	0	400	0	0	0	0	0	73	127	80	80	0%
701	A28	Amersfoort - Leusden	3 100	200	600	0	700	0	0	0	0	0	76	124	80	80	0%
702	A28	Amersfoort - Leusden	3 100	200	600	0	700	0	0	0	0	0	76	124	80	80	0%
703	A28	Leusden - Amersfoort	3 300	200	600	0	400	0	0	0	0	0	73	127	80	80	0%
704	A28	Leusden - Amersfoort	3 300	200	600	0	400	0	0	0	0	0	73	127	80	80	0%
705	A30	Oostelijke hoofdrijbaan A30	19 000	3 100	3 600	400	3 400	400	0	0	0	0	1 239	1 861	120	120	0%
1		Outputweg (Hogeweg - Basicweg)	20 240	1 760	0	0	0	0	0	0	0	0	1 144	616	70	70	0%
2		Hogeweg (Operaweg - Aansluiting A28 Westbaan)	32 200	2 800	0	0	0	0	0	0	0	0	1 820	980	50	50	0%
3		Hogeweg (Aansluiting A28 westbaan - Outputweg)	34 040	2 960	0	0	0	0	0	0	0	0	1 924	1 036	80	80	0%
4		Hogeweg (Outputweg - Aansluiting A28 Oostbaan)	43 240	3 760	0	0	0	0	0	0	0	0	2 444	1 316	80	80	0%
5		Hogeweg (Aansluiting A28 Oostbaan - Amersfoortsestraat)	23 920	2 080	0	0	0	0	0	0	0	0	1 352	728	80	80	0%
6		Amersfoortsestraat (Hogeweg - Westerdorpstraat)	21 160	1 840	0	0	0	0	0	0	0	0	1 196	644	80	80	0%
7		Westerdorpstraat (Amersfoortsestraat - Koniginneweg)	14 720	1 280	0	0	0	0	0	0	0	0	832	448	80	80	0%
8		Baron van Nagelstraat (Dude Zeumerseweg - Aansluiting A1 noordbaan)	13 800	1 200	0	0	0	0	0	0	0	0	780	420	80	80	0%
9		Baron van Nagelstraat (Aansluiting A1 noordbaan - Aansluiting A1 zuidbaan)	11 040	960	0	0	0	0	0	0	0	0	624	336	80	80	0%
10		Baron van Nagelstraat (Aansluiting A1 zuidbaan - energieweg)	12 880	1 120	0	0	0	0	0	0	0	0	728	392	50	50	0%

			2010 Autooom														
ID	WNAAM	WEGYAK	Pers.vtg Weekdag	Vrachtverkeer Weekdag	Pers. vgt. ocht. spits (2 uur)	vracht. ocht. spits (2 uur)	Pers.vtg. Avond.spits (2 uur)	Vracht. Avond.spits (2 uur)	Pers. vgt in file (ochtend)	Vrachtverkeer in file (ochtend)	Pers. vgt in file (Avond)	Vrachtverkeer in file (Avond)	Middelzwaar weekdag	Zwaar weekdag	Snelheid dag pers.vtg	Snelheid spits pers.vtg	Congestiekans
498	A28	A28	51 600	7 400	7 200	900	7 000	800	0	0	0	0	2 819	4 581	100	100	0%
499	A28	A28	43 700	7 600	7 300	900	7 400	1 000	0	0	0	0	2 790	4 810	100	100	0%
562	A30	Oostelijke hoofdrijbaan A30	18 300	3 300	3 800	400	3 700	400	0	0	0	0	1 319	1 981	120	120	0%
563	A30	Westelijke hoofdrijbaan A30	22 400	3 600	3 700	400	4 100	500	0	0	0	0	1 540	2 060	120	120	0%
564	A30	kp Barneveld (rijbaan oostzijde)	10 700	2 800	2 100	300	1 800	300	1 400	300	500	100	1 120	1 680	80	80	51%
565	A30	Westelijke hoofdrijbaan A30	12 800	600	2 100	100	2 500	100	0	0	0	0	257	343	120	120	0%
566	A30	Oostelijke hoofdrijbaan A30	10 700	2 800	2 100	300	1 800	300	1 400	300	500	100	1 120	1 680	80	80	51%
567	A30	Westelijke hoofdrijbaan A30	12 800	600	2 100	100	2 500	100	0	0	0	0	257	343	80	80	0%
568	A28	kp Hoevelaken (hoofdrijbaan westzijde)	25 000	4 100	3 700	500	3 100	500	0	0	0	0	1 710	2 390	120	120	0%
569	A28	kp Hoevelaken (hoofdrijbaan oostzijde)	22 400	4 300	2 800	400	3 900	600	0	0	0	0	1 746	2 554	120	120	0%
570	A28/A1	KP HOEVELAKEN A28 oostzijde naar A1 richting Am	3 700	700	800	100	700	100	0	0	0	0	359	341	100	100	0%
571	A28	kp Hoevelaken (parallelbaan westzijde)	10 600	200	2 200	0	1 700	0	0	0	0	0	83	117	120	120	0%
572	A28	kp Hoevelaken (parallelbaan oostzijde)	11 700	700	900	100	1 800	100	0	0	0	0	284	416	120	120	0%
573	A	kp Hoevelaken (parallelbaan westzijde)	17 800	1 000	3 000	100	2 700	100	0	0	0	0	417	583	120	120	0%
574	A28	kp Hoevelaken (parallelbaan oostzijde)	15 300	1 100	1 400	100	2 500	100	0	0	0	0	447	653	120	120	0%
575	A	Hoevelaken 14 (hoofdrijbaan noordzijde)	27 900	0	4 800	0	3 900	0	0	0	0	0	0	0	120	120	0%
576	A28/A1	KP HOEVELAKEN van A28 oostzijde naar A1 richtin	12 000	3 300	1 700	300	1 700	400	0	0	0	0	938	2 362	100	100	0%
577	A1	kp Hoevelaken (parallelbaan noordzijde)	5 100	8 000	700	1 000	1 100	900	0	0	0	0	2 289	5 711	100	100	0%
578	A1	kp Hoevelaken (parallelbaan zuidzijde)	2 400	200	300	0	700	0	0	0	0	0	57	143	100	100	0%
579	A28/A1	KP HOEVELAKEN A28 Westzijde richting A1 Amsterd	7 700	800	900	100	1 000	100	0	0	0	0	410	390	100	100	0%
580	A1	Hoevelaken 14 (parallelbaan noordzijde)	8 300	8 300	1 100	1 000	1 700	900	0	0	0	0	2 375	5 925	100	100	0%
581	A1	Hoevelaken 14 - kp Hoevelaken (parallelbaan zui	14 400	3 500	2 100	400	2 400	500	0	0	0	0	995	2 505	100	100	0%
583	A1	Hoevelaken 14 (parallelbaan zuidzijde)	14 400	3 500	2 100	400	2 400	500	0	0	0	0	995	2 505	100	100	0%
584	A1	Hoevelaken 14 - kp Hoevelaken (parallelbaan noo	8 300	8 300	1 100	1 000	1 700	900	0	0	0	0	2 375	5 925	100	100	0%
585	A28/A1	KP HOEVELAKEN A1 noordzijde naar A28 richting	3 100	400	400	0	600	0	0	0	0	0	162	238	100	100	0%
587	A1	Hoevelaken 14 (parallelbaan noordzijde)	8 300	8 300	1 100	1 000	1 700	900	0	0	0	0	2 375	5 925	100	100	0%
591	A	Hoevelaken 14 - Hoevelaken parkeerplaats (hoofd	36 200	8 300	5 900	1 000	5 500	900	3 800	700	2 000	400	2 375	5 925	120	120	52%
592	A1	Hoevelaken 14 - Hoevelaken parkeerplaats (hoofd	36 200	8 300	5 900	1 000	5 500	900	3 800	700	2 000	400	2 375	5 925	120	120	52%
595	A1	Ullengoor (hoofdrijbaan noordzijde)	36 200	8 300	5 900	1 000	5 500	900	3 800	700	2 000	400	2 375	5 925	120	120	52%
597	A	Barneveld 15 (hoofdrijbaan noordzijde)	25 000	5 500	3 700	700	3 600	600	0	0	0	0	1 574	3 926	120	120	0%
598	A	kp Barneveld 15 (oprit zuidzijde)	7 700	500	1 700	100	1 900	100	0	0	0	0	200	300	80	80	0%
599	A1	Barneveld 15 - Voorthuizen 16	35 400	5 900	5 800	600	6 600	800	1 600	300	5 000	700	2 678	4 222	120	120	55%
600	A	kp Barneveld 15 (afrit noordzijde)	12 800	600	2 100	100	2 500	100	100	0	1 100	0	287	343	80	80	25%
601	A	kp Barneveld 15 (oprit noordzijde)	10 700	2 800	2 100	300	1 800	300	1 400	300	500	100	1 120	1 680	80	80	51%
602	A1	Voorthuizen 16 - Barneveld 15	39 600	6 100	6 100	800	6 300	700	2 800	400	3 000	400	1 745	4 355	120	120	47%
609	A1	Hoevelaken 14 (hoofdrijbaan zuidzijde)	24 400	5 000	3 700	500	4 000	700	0	0	0	0	1 422	3 578	120	120	0%
610	A1	Hoevelaken 14 (parallelbaan zuidzijde)	14 400	3 500	2 100	400	2 400	500	0	0	1 100	300	995	2 505	100	100	26%
611	A	kp Barneveld (afrit zuidzijde)	9 700	3 100	1 600	300	1 600	400	100	0	300	100	1 326	1 774	80	80	13%
612	A	kp Barneveld 15 (afrit zuidzijde)	9 700	3 100	1 600	300	1 600	400	100	0	300	100	1 326	1 774	80	80	13%
613	A1	Barneveld 15 (hoofdrijbaan zuidzijde)	28 700	5 300	4 100	600	4 700	800	0	0	0	0	1 507	3 793	120	120	0%
614	A	Barneveld 15 (hoofdrijbaan zuidzijde)	28 700	5 300	4 100	600	4 700	800	0	0	0	0	1 507	3 793	120	120	0%
615	A1	Barneveld - Ullengoor	36 200	8 300	5 900	1 000	5 500	900	3 800	700	2 000	400	2 375	5 925	120	120	52%
616	A1	PALMPOL - Barneveld	38 800	8 500	5 800	900	6 400	1 100	3 100	600	4 800	1 100	2 417	6 083	120	120	68%
617	A1	Hoevelaken 14 - Hoevelaken parkeerplaats	38 800	8 500	5 800	900	6 400	1 100	3 100	600	4 800	1 100	2 417	6 083	120	120	68%
618	A1	Hoevelaken parkeerplaats - Hoevelaken 14	36 200	8 300	5 900	1 000	5 500	900	3 800	700	2 000	400	2 375	5 925	120	120	52%
619	A1	Terschuur (hoofdrijbaan noordzijde)	36 200	8 300	5 900	1 000	5 500	900	3 800	700	2 000	400	2 375	5 925	120	120	52%
620	A1	Terschuur (hoofdrijbaan zuidzijde)	38 800	8 500	5 800	900	6 400	1 100	3 100	600	4 800	1 100	2 417	6 083	120	120	68%
621	A1	Voorthuizen noordelijke hoofdrijbaan	34 100	5 700	5 400	700	5 700	600	600	200	700	100	1 631	4 069	120	120	13%
622	A1	Voorthuizen zuidelijke hoofdrijbaan	29 900	5 200	4 100	600	6 000	700	0	0	2 800	400	1 479	3 721	120	120	28%
623	A	Zuidezijde afrit VOORTHUIZEN 16	6 500	600	1 700	100	600	100	0	0	0	0	171	429	80	80	0%
624	A	Noordzijde oprit VOORTHUIZEN 16	4 900	400	600	100	700	100	0	0	0	0	114	286	80	80	0%
625	A1	Voorthuizen - Stroe (noordelijke rijbaan)	34 100	5 700	5 400	700	5 700	600	600	200	700	100	1 631	4 069	120	120	13%
626	A	Zuidezijde oprit VOORTHUIZEN 16	2 800	300	400	0	700	0	0	0	0	0	85	215	80	80	0%
628	A1	Voorthuizen - Stroe (zuidelijke rijbaan)	32 800	5 600	4 500	600	6 800	800	0	0	5 100	700	1 593	4 007	120	120	46%
629	A28	Nijkerk - Hoevelaken	43 500	5 100	6 700	600	5 900	600	3 200	400	800	100	2 128	2 972	120	120	33%
630	A28	Hoevelaken - Nijkerk	37 100	5 400	4 100	600	6 200	700	0	0	3 000	400	2 193	3 207	120	120	29%
631	A28	Leusden - Amersfoort	37 700	8 300	5 400	900	5 400	1 100	1 900	400	3 300	800	3 047	5 253	100	100	50%
632	A28	Amersfoort - Leusden	41 500	8 600	6 200	1 000	6 100	900	4 800	900	4 700	800	3 276	5 324	100	100	79%
633	A	Oprit westzijde AMERSFOORT 8	5 200	1 000	600	100	600	100	0	0	0	0	381	619	80	80	0%
634	A	Afrit westzijde AMERSFOORT 8	9 400	600	1 700	100	1 300	100	0	0	0	0	229	371	80	80	0%
635	A28	Oostelijke hoofdrijbaan Amersfoort 8	27 100	7 500	3 600	800	4 800	1 000	0	0	1 100	300	2 753	4 747	100	100	14%
636	A28	Kp Hoevelaken - Amersfoort	45 600	8 100	7 300	900	6 800	900	5 500	900	5 200	800	3 086	5 014	100	100	78%
637	A28	Westelijke hoofdrijbaan Amersfoort 8	36 300	7 600	5 600	900	5 500	800	2 500	500	2 000	300	2 895	4 705	100	100	41%
638	A	Afrit oostzijde AMERSFOORT 8	10 600	800	1 800	100	600	100	0	0	0	0	294	506	80	80	0%
639	A	Oprit oostzijde AMERSFOORT 8	9 900	700	1 600	100	1 300	100	0	0	0	0	257	443	80	80	0%
640	A28	Amersfoort kp Hoevelaken	37 000	8 200	5 200	900	6 100	1 100	1 500	200	4 600	1 100	3 010	5 190	100	100	56%
641	A28	kp Hoevelaken (parallelbaan westzijde)	21 900	4 100	3 800	500	3 900	400	0	0	0	0	1 562	2 538	120	120	0%
642	A28	kp Hoevelaken (parallelbaan westzijde)	21 900	4 100	3 800	500	3 900	400	0	0	0	0	1 562	2 538	120	120	0%
643	A28	kp Hoevelaken (parallelbaan westzijde)	21 900	4 100	3 800	500	3 900	400	0	0	0	0	1 562	2 538	120	120	0%
644	A28	kp Hoevelaken (parallelbaan oostzijde)	15 400	3 900	2 500	400	2 400	500	0	0	0	0	1 432	2 468	120	120	0%
645	A28	kp Hoevelaken (parallelbaan oostzijde)	3 500	700	800	100	600	100	0	0	0	0	257	443	120	120	0%
646	A28	kp Hoevelaken (parallelbaan westzijde)	15 800	3 500	2 900	400	2 800	400	1 900	300	1 300	200	1 460	2 040	120	120	57%
647	A28	kp Hoevelaken (parallelbaan westzijde)	13 000	3 300	2 400	400	2 400	300	0	0	0	0	1 257	2 043	120	120	0%
648	A28	kp Hoevelaken (parallelbaan oostzijde)	15 200	1 400	1 800	200	2 400	200	0	0	0	0	569	831	120	120	0%



			2010 Autonoom														
ID	WNAAM	WEGVAK	Pers.vtg Weekdag	Vrachtverkeer Weekdag	Pers. vgt. ocht. spits (2 uur)	vracht. ocht. spits (2 uur)	Pers.vtg. Avond.spits (2 uur)	Vracht. Avond.spits (2 uur)	Pers. vgt in file (ochtend)	Vrachtverkeer in file (ochtend)	Pers. vgt in file (Avond)	Vrachtverkeer in file (Avond)	Middelzwaar weekdag	Zwaar weekdag	Snelheid dag pers.vgt	Snelheid spits pers.vgt	Congestiekans
649	A1	kp Hoevelaken (parallelbaan noordzijde)	8 700	8 700	1 600	1 100	1 700	1 000	1 200	900	1 300	800	2 489	6 211	100	100	78%
650	A1	kp Hoevelaken (parallelbaan zuidzijde)	13 800	900	1 200	100	2 400	100	0	0	0	0	256	644	100	100	0%
651	A28/A1	KP HOEVELAKEN A28 westzijde richting A1 richtin	2 000	200	300	0	300	0	0	0	0	0	57	143	100	100	0%
652	A28/A1	KP HOEVELAKEN A1 zuidzijde naar A28 richting Zw	11 700	700	900	100	1 800	100	0	0	0	0	284	416	100	100	0%
653	A28/A1	KP HOEVELAKEN A1 Noordzijde naar A28 richting U	4 900	3 300	700	400	1 000	300	0	0	0	0	1 257	2 043	100	100	0%
654	A28/A1	KP HOEVELAKEN A1 zuidzijde richting A28 Utrecht	9 000	800	1 400	100	1 500	100	0	0	0	0	305	495	100	100	0%
655	A1	kp Hoevelaken (parallelbaan noordzijde)	3 700	5 400	800	700	700	600	0	0	0	0	2 767	2 633	100	100	0%
656	A1	kp Hoevelaken (parallelbaan zuidzijde)	11 900	700	900	100	2 100	100	0	0	0	0	369	331	100	100	0%
657	A1	Amersfoort Noord - Bunschoten	43 300	5 800	7 300	700	5 900	700	5 400	700	1 900	300	2 972	2 828	120	120	57%
658	A1	Bunschoten - Amersfoort Noord	46 700	6 500	7 000	800	8 100	800	5 200	700	6 100	700	3 426	3 074	120	120	76%
659	A1	Noordelijke hoofdrijbaan Amersfoort noord 13	32 700	5 000	5 700	600	4 500	600	1 000	100	0	0	2 562	2 438	120	120	10%
660	A	Oprit zuidzijde AMERSFOORT-NOORD 13	8 300	1 000	1 400	100	800	100	0	0	0	0	527	473	80	80	0%
661	A	Oprit noordzijde AMERSFOORT-NOORD 13	10 600	800	1 600	100	1 400	100	0	0	0	0	410	390	80	80	0%
662	A1	Zuidelijke hoofdrijbaan Amersfoort-noord 13	36 900	5 500	4 600	600	6 800	700	0	5 100	600	2 899	2 601	120	120	45%	
663	A	Afrit zuidzijde AMERSFOORT-NOORD 13	9 800	1 000	2 400	100	1 300	100	800	0	0	0	527	473	80	80	21%
664	A1	Hoevelaken - Amersfoort Noord	39 300	6 200	6 500	800	5 600	700	4 400	600	1 100	200	3 177	3 023	120	120	46%
665	A1	Amersfoort Noord - Hoevelaken	45 200	6 500	6 000	700	7 600	900	2 700	400	5 700	800	3 426	3 074	120	120	63%
666	A1	Afrit noordzijde AMERSFOORT-NOORD 13	6 600	1 200	800	100	1 000	100	0	0	0	0	615	585	80	80	0%
667	A1	kp Hoevelaken (parallelbaan noordzijde)	11 300	6 200	1 700	800	1 700	700	700	400	400	300	3 177	3 023	100	100	37%
668	A1	kp Hoevelaken (parallelbaan zuidzijde)	20 700	1 500	2 300	200	3 600	200	0	0	0	0	791	709	100	100	0%
669	A	Afrit westzijde BARNEVELD-ZUID 2	9 200	300	1 400	100	1 500	0	0	0	0	0	128	172	80	80	0%
670	A30	Oostelijke hoofdrijbaan A30	17 600	3 300	3 700	400	3 100	400	0	0	0	0	1 319	1 981	120	120	0%
671	A30	Westelijke hoofdrijbaan A30	19 800	3 700	3 300	400	3 600	500	0	0	0	0	1 583	2 117	120	120	0%
672	A	Oprit westzijde BARNEVELD-ZUID 2	5 900	400	1 000	0	900	0	0	0	0	0	171	229	80	80	0%
673	A	Oprit oostzijde BARNEVELD-ZUID 2	4 700	300	900	100	1 400	0	0	0	0	0	120	180	80	80	0%
674	A	Afrit oostzijde BARNEVELD-ZUID 2	6 400	400	800	100	1 200	0	0	0	0	0	160	240	80	80	0%
675	A30	Westelijke hoofdrijbaan A30	16 500	3 900	2 800	400	3 100	500	0	0	0	0	1 668	2 232	120	120	0%
676	A30	Oostelijke hoofdrijbaan A30	22 200	3 700	4 600	500	4 500	400	0	0	0	0	1 479	2 221	120	120	0%
677	A30	Oostelijke hoofdrijbaan A30	15 100	2 900	2 900	400	3 100	300	0	0	0	0	1 160	1 740	120	120	0%
678	A	Oostelijke afrit IND.HARSELAAR 1	7 100	800	1 700	100	1 400	100	0	0	0	0	320	480	80	80	0%
679	A30	Westelijke hoofdrijbaan A30	25 600	4 200	4 200	500	4 700	500	0	0	0	0	1 797	2 403	120	120	0%
680	A30	Westelijke hoofdrijbaan A30	20 700	3 500	3 500	400	3 600	400	0	0	0	0	1 497	2 003	120	120	0%
681	A	Westelijke afrit IND.HARSELAAR 1	1 700	200	200	0	500	0	0	0	0	0	86	114	80	80	0%
682	A	Oostelijke oprit IND.HARSELAAR 1	3 200	500	900	100	700	100	0	0	0	0	200	300	80	80	0%
683	A	Westelijke oprit IND.HARSELAAR 1	5 000	700	700	100	1 000	100	0	0	0	0	299	401	80	80	0%
684	A28	Leusden - Amersfoort	35 000	7 700	4 500	800	5 400	1 000	0	0	0	0	2 827	4 873	100	100	0%
685	A28	Amersfoort - Leusden	42 200	8 500	6 200	1 000	6 000	900	4 700	900	4 300	800	3 238	5 262	100	100	76%
686	A28	Leusden - Amersfoort	38 400	8 200	5 200	900	5 700	1 100	1 500	300	4 300	1 000	3 010	5 190	100	100	55%
687	A28	Amersfoort - Leusden	38 300	7 900	5 500	900	5 400	900	2 600	500	1 900	300	3 009	4 891	100	100	42%
688	A28	Leusden - Amersfoort	3 400	600	700	100	300	100	0	0	0	0	220	380	80	80	0%
689	A28	Leusden - Amersfoort	3 400	600	700	100	300	100	0	0	0	0	220	380	80	80	0%
690	A28	Leusden - Amersfoort	3 400	600	700	100	300	100	0	0	0	0	220	380	80	80	0%
691	A28	Amersfoort - Leusden	3 900	600	600	100	600	100	0	0	0	0	229	371	80	80	0%
692	A28	Amersfoort - Leusden	3 900	600	600	100	600	100	0	0	0	0	229	371	80	80	0%
693	A28	Amersfoort - Leusden	38 300	8 400	5 600	1 000	5 500	900	3 200	600	2 400	500	3 200	5 200	100	100	52%
694	A28	Leusden - Amersfoort	34 400	8 100	4 800	900	5 000	1 100	300	0	1 900	500	2 974	5 126	100	100	23%
695	A28	Leusden - Amersfoort	4 000	100	500	0	800	0	0	0	0	0	37	63	80	80	0%
696	A28	Leusden - Amersfoort	4 000	100	500	0	800	0	0	0	0	0	37	63	80	80	0%
697	A28	Leusden - Amersfoort	4 000	100	500	0	800	0	0	0	0	0	37	63	80	80	0%
698	A28	Amersfoort - Leusden	4 000	200	600	0	500	0	0	0	0	0	76	124	80	80	0%
699	A28	Amersfoort - Leusden	4 000	200	600	0	500	0	0	0	0	0	76	124	80	80	0%
700	A28	Leusden - Amersfoort	3 300	200	600	0	400	0	0	0	0	0	73	127	80	80	0%
701	A28	Amersfoort - Leusden	3 300	200	600	0	700	0	0	0	0	0	76	124	80	80	0%
702	A28	Amersfoort - Leusden	3 300	200	600	0	700	0	0	0	0	0	76	124	80	80	0%
703	A28	Leusden - Amersfoort	3 300	200	600	0	400	0	0	0	0	0	73	127	80	80	0%
704	A28	Leusden - Amersfoort	3 300	200	600	0	400	0	0	0	0	0	73	127	80	80	0%
705	A30	Oostelijke hoofdrijbaan A30	20 500	3 200	3 900	400	3 700	400	0	0	0	0	1 279	1 921	120	120	0%
1		Outputweg (Hogeweg - Basicweg)	20 240	1 760	0	0	0	0	0	0	0	0	1 144	616	70	70	0%
2		Hogeweg (Operaweg - Aansluiting A28 Westbaan)	32 200	2 800	0	0	0	0	0	0	0	0	1 820	980	50	50	0%
3		Hogeweg (Aansluiting A28 westbaan - Outputweg)	34 040	2 960	0	0	0	0	0	0	0	0	1 924	1 036	80	80	0%
4		Hogeweg (Outputweg - Aansluiting A28 Oostbaan)	43 240	3 760	0	0	0	0	0	0	0	0	2 444	1 316	80	80	0%
5		Hogeweg (Aansluiting A28 Oostbaan - Amersfoortsestraat)	23 920	2 080	0	0	0	0	0	0	0	0	1 352	728	80	80	0%
6		Amersfoortsestraat (Hogeweg - Westerdorpstraat)	21 160	1 840	0	0	0	0	0	0	0	0	1 196	644	80	80	0%
7		Westerdorpstraat (Amersfoortsestraat - Konijnmeweg)	14 720	1 280	0	0	0	0	0	0	0	0	832	448	80	80	0%
8		Baron van Nagelstraat (Oude Zeumerseweg - Aansluiting A1 noordbaan)	13 800	1 200	0	0	0	0	0	0	0	0	780	420	80	80	0%
9		Baron van Nagelstraat (Aansluiting A1 noordbaan - Aansluiting A1 zuidbaan)	11 040	960	0	0	0	0	0	0	0	0	624	336	80	80	0%
10		Baron van Nagelstraat (Aansluiting A1 zuidbaan - energieweg)	12 880	1 120	0	0	0	0	0	0	0	0	728	392	50	50	0%

		2010 ZSM															
ID	WNAAM	WEGVAK	Pers.vtg Weekdag	Vrachtverkeer Weekdag	Pers. vgt. ocht. spits (2 uur)	vracht. ocht. spits (2 uur)	Pers.vtg. Avond.spits (2 uur)	Vracht. Avond.spits (2 uur)	Pers. vgt in file (ochtend)	Vrachtverkeer in file (ochtend)	Pers. vgt in file (Avond)	Vrachtverkeer in file (Avond)	Middelzwaar weekdag	Zwaar weekdag	Snelheid dag pers.vtg	Snelheid spits pers.vtg	Congestiekans
498	A28	A28	51 600	7 400	7 200	900	7 000	800	0	0	0	0	2 819	4 581	100	100	0%
499	A28	A28	44 100	7 600	7 200	900	7 400	1 000	0	0	0	0	2 790	4 810	100	100	0%
562	A30	Oostelijke hoofdrijbaan A30	18 200	3 300	3 700	400	3 600	400	0	0	0	0	1 319	1 981	120	120	0%
563	A30	Westelijke hoofdrijbaan A30	22 800	3 600	3 700	400	4 000	500	0	0	0	0	1 540	2 060	120	120	0%
564	A30	kp Barneveld (rijbaan oostzijde)	10 700	2 800	2 100	300	1 800	300	1 300	300	500	100	1 120	1 680	80	80	49%
565	A30	Westelijke hoofdrijbaan A30	12 800	600	2 100	100	2 500	100	0	0	0	0	257	343	120	120	0%
566	A30	Oostelijke hoofdrijbaan A30	10 700	2 800	2 100	300	1 800	300	1 300	300	500	100	1 120	1 680	80	80	49%
567	A30	Westelijke hoofdrijbaan A30	12 800	600	2 100	100	2 500	100	0	0	0	0	257	343	80	80	0%
568	A28	kp Hoevelaken (hoofdrijbaan westzijde)	25 200	4 100	3 700	500	3 300	500	0	0	0	0	1 710	2 390	120	120	0%
569	A28	kp Hoevelaken (hoofdrijbaan oostzijde)	21 900	4 300	2 800	400	3 800	600	0	0	0	0	1 746	2 554	120	120	0%
570	A28/A1	KP HOEVELAKEN A28 oostzijde naar A1 richting Am	3 700	700	800	100	700	100	0	0	0	0	359	341	100	100	0%
571	A28	kp Hoevelaken (parallelbaan westzijde)	10 900	200	2 100	0	1 700	0	0	0	0	0	83	117	120	120	0%
572	A28	kp Hoevelaken (parallelbaan oostzijde)	11 800	700	1 000	100	1 800	100	0	0	0	0	284	416	120	120	0%
573	A	kp Hoevelaken (parallelbaan westzijde)	18 300	1 000	3 000	100	2 700	100	0	0	0	0	417	583	120	120	0%
574	A28	kp Hoevelaken (parallelbaan oostzijde)	15 600	1 100	1 500	100	2 500	100	0	0	0	0	447	653	120	120	0%
575	A	Hoevelaken 14 (hoofdrijbaan noordzijde)	27 800	0	4 700	0	3 900	0	0	0	0	0	0	0	120	120	0%
576	A28/A1	KP HOEVELAKEN van A28 oostzijde naar A1 richtin	13 300	3 300	1 800	300	1 800	400	0	0	0	0	938	2 362	100	100	0%
577	A1	kp Hoevelaken (parallelbaan noordzijde)	5 100	8 000	700	1 000	1 100	900	0	0	0	0	2 289	5 711	100	100	0%
578	A1	kp Hoevelaken (parallelbaan zuidzijde)	2 500	200	300	0	400	0	0	0	0	0	57	143	100	100	0%
579	A28/A1	KP HOEVELAKEN A28 Westzijde richting A1 Amsterd	7 800	800	1 000	100	1 000	100	0	0	0	0	410	390	100	100	0%
580	A1	Hoevelaken 14 (parallelbaan noordzijde)	8 400	8 300	1 200	1 000	1 700	900	0	0	0	0	2 375	5 925	100	100	0%
581	A1	Hoevelaken 14 - kp Hoevelaken (parallelbaan zui	15 800	3 500	2 100	400	2 300	500	0	0	0	0	995	2 505	100	100	0%
583	A1	Hoevelaken 14 - (parallelbaan zuidzijde)	15 800	3 500	2 100	400	2 300	500	0	0	0	0	995	2 505	100	100	0%
584	A1	Hoevelaken 14 - kp Hoevelaken (parallelbaan noo	8 400	8 300	1 200	1 000	1 700	900	0	0	0	0	2 375	5 925	100	100	0%
585	A28/A1	KP HOEVELAKEN A1 noordzijde naar A28 richting	3 300	400	400	0	600	0	0	0	0	0	162	238	100	100	0%
587	A1	Hoevelaken 14 (parallelbaan noordzijde)	8 400	8 300	1 200	1 000	1 700	900	0	0	0	0	2 375	5 925	100	100	0%
591	A	Hoevelaken 14 - Hoevelaken parkeerplaats (hoofd	36 200	8 300	5 800	1 000	5 500	900	3 600	800	2 100	400	2 375	5 925	120	120	52%
592	A1	Hoevelaken 14 - Hoevelaken parkeerplaats (hoofd	36 200	8 300	5 800	1 000	5 500	900	3 600	800	2 100	400	2 375	5 925	120	120	52%
595	A1	Ullengoor (hoofdrijbaan noordzijde)	36 200	8 300	5 800	1 000	5 500	900	3 600	800	2 100	400	2 375	5 925	120	120	52%
597	A28/A1	KP HOEVELAKEN A28 Westzijde richting A1 Amsterd	24 900	5 500	3 700	700	3 600	600	0	0	0	0	1 574	3 926	120	120	0%
598	A	kp Barneveld 15 (oprit zuidzijde)	7 400	500	1 600	100	1 800	100	0	0	0	0	200	300	80	80	0%
599	A1	Barneveld 15 - Voorthuizen 16	37 500	5 900	5 700	600	6 600	800	1 400	200	5 000	700	2 678	4 222	120	120	53%
600	A	kp Barneveld 15 (afrit noordzijde)	12 800	600	2 100	100	2 500	100	100	0	1 100	100	287	343	80	80	27%
601	A	kp Barneveld 15 (oprit noordzijde)	10 700	2 800	2 100	300	1 800	300	1 300	300	500	100	1 120	1 680	80	80	49%
602	A1	Voorthuizen 16 - Barneveld 15	39 600	6 100	6 000	800	6 300	700	2 700	400	3 000	400	1 745	4 355	120	120	47%
609	A1	Hoevelaken 14 (hoofdrijbaan zuidzijde)	24 800	5 000	3 600	500	4 200	700	0	0	0	0	1 422	3 578	120	120	0%
610	A1	Hoevelaken 14 (parallelbaan zuidzijde)	15 800	3 500	2 100	400	2 300	500	0	0	0	0	995	2 505	100	100	0%
611	A	kp Barneveld (afrit zuidzijde)	10 100	3 100	1 500	300	1 600	400	0	200	0	0	1 326	1 774	80	80	5%
612	A	kp Barneveld 15 (afrit zuidzijde)	10 100	3 100	1 500	300	1 600	400	0	200	0	0	1 326	1 774	80	80	5%
613	A1	Barneveld 15 (hoofdrijbaan zuidzijde)	30 000	5 300	4 100	600	4 800	800	0	0	0	0	1 507	3 793	120	100	0%
614	A	Barneveld 15 (hoofdrijbaan zuidzijde)	30 000	5 300	4 100	600	4 800	800	0	0	0	0	1 507	3 793	120	100	0%
615	A1	Barneveld - Ullengoor	36 200	8 300	5 800	1 000	5 500	900	3 600	800	2 100	400	2 375	5 925	120	120	52%
616	A1	PALMPOL - Barneveld	40 600	8 500	5 700	900	6 400	1 100	0	0	0	0	2 417	6 083	120	100	0%
617	A1	Hoevelaken 14 - Hoevelaken parkeerplaats	40 600	8 500	5 700	900	6 400	1 100	0	0	0	0	2 417	6 083	120	100	0%
618	A1	Hoevelaken parkeerplaats - Hoevelaken 14	36 200	8 300	5 800	1 000	5 500	900	3 600	800	2 100	400	2 375	5 925	120	120	52%
619	A1	Terschuur (hoofdrijbaan noordzijde)	36 200	8 300	5 800	1 000	5 500	900	3 600	800	2 100	400	2 375	5 925	120	120	52%
620	A1	Terschuur (hoofdrijbaan zuidzijde)	40 600	8 500	5 700	900	6 400	1 100	0	0	0	0	2 417	6 083	120	100	0%
621	A1	Voorthuizen noordelijke hoofdrijbaan	34 100	5 700	5 400	700	5 700	600	600	100	700	100	1 631	4 069	120	120	12%
622	A1	Voorthuizen zuidelijke hoofdrijbaan	30 900	5 200	4 000	600	6 000	700	0	2 800	400	400	1 479	3 721	120	120	28%
623	A	Zuidzijde afrit VOORTHUIZEN 16	6 700	600	1 700	100	600	100	0	0	0	0	171	429	80	80	0%
624	A	Noordzijde oprit VOORTHUIZEN 16	4 900	400	600	100	700	100	0	0	0	0	114	286	80	80	0%
625	A1	Voorthuizen - Stroe (noordelijke rijbaan)	34 100	5 700	5 400	700	5 700	600	600	100	700	100	1 631	4 069	120	120	12%
626	A	Zuidzijde oprit VOORTHUIZEN 16	2 700	300	500	0	700	0	0	0	0	0	85	215	80	80	0%
628	A1	Voorthuizen - Stroe (zuidelijke rijbaan)	33 600	5 600	4 500	600	6 700	800	0	5 100	700	700	1 593	4 007	120	120	46%
629	A28	Nijkerk - Hoevelaken	44 100	5 100	6 800	600	6 000	600	3 500	300	1 100	200	2 128	2 972	120	120	36%
630	A28	Hoevelaken - Nijkerk	36 900	5 400	4 200	600	6 200	700	0	0	3 000	500	2 193	3 207	120	120	30%
631	A28	Leusden - Amersfoort	37 900	8 300	5 400	900	5 400	1 100	2 000	300	3 400	900	3 047	5 253	100	100	52%
632	A28	Amersfoort - Leusden	41 500	8 600	6 200	1 000	6 100	900	4 700	900	4 700	800	3 276	5 324	100	100	78%
633	A	Oprit westzijde AMERSFOORT 8	5 300	1 000	700	100	600	100	0	0	0	0	381	619	80	80	0%
634	A	Afrit westzijde AMERSFOORT 8	9 400	600	1 700	100	1 300	100	0	0	0	0	229	371	80	80	0%
635	A28	Oostelijke hoofdrijbaan Amersfoort 8	27 500	7 500	3 600	800	4 800	1 000	0	1 200	400	2 083	5 747	100	100	16%	
636	A28	Kp Hoevelaken - Amersfoort	45 600	8 100	7 300	900	6 900	900	5 500	900	5 200	800	3 086	5 014	100	100	78%
637	A28	Westelijke hoofdrijbaan Amersfoort 8	36 200	7 600	5 500	900	5 500	800	2 400	400	2 000	300	2 895	4 705	100	100	40%
638	A	Afrit oostzijde AMERSFOORT 8	10 400	800	1 800	100	600	100	0	0	0	0	294	506	80	80	0%
639	A	Oprit oostzijde AMERSFOORT 8	10 200	700	1 600	100	1 300	100	0	0	0	0	257	443	80	80	0%
640	A28	Amersfoort kp hoevelaken	37 800	8 200	5 200	900	6 200	1 100	1 500	300	4 700	1 000	3 010	5 190	100	100	56%
641	A28	kp Hoevelaken (parallelbaan westzijde)	21 700	4 100	3 800	500	3 800	400	0	0	0	0	1 562	2 538	120	120	0%
642	A28	kp Hoevelaken (parallelbaan westzijde)	21 700	4 100	3 800	500	3 800	400	0	0	0	0	1 562	2 538	120	120	0%
643	A28	kp Hoevelaken (parallelbaan westzijde)	21 700	4 100	3 800	500	3 800	400	0	0	0	0	1 562	2 538	120	120	0%
644	A28	kp Hoevelaken (parallelbaan oostzijde)	16 600	3 900	2 500	400	2 500	500	0	0	0	0	1 432	2 468	120	120	0%
645	A28	kp Hoevelaken (parallelbaan oostzijde)	3 500	700	800	100	600	100	0	0	0	0	257	443	120	120	0%
646	A28	kp Hoevelaken (parallelbaan westzijde)	16 200	3 500	2 800	400	2 800	400	1 600	300	1 300	200	1 460	2 040	120	120	53%
647	A28	kp Hoevelaken (parallelbaan westzijde)	12 700	3 300	2 800	400	2 200	300	0	0	0	0	1 257	2 043	120	120	0%
648	A28	kp Hoevelaken (parallelbaan oostzijde)	15 300	1 400	1 800	200	2 500	200	0	0	0	0	569	831	120	120	0%

			2010 ZSM															
ID	WNAAM	WEGVAK	Pers.vtg Weekdag	Vrachtverkeer Weekdag	Pers. vgt. ocht. (2 uur)	spits (2 uur)	vracht. ocht. spits (2 uur)	Pers.vtg. Avond.spits (2 uur)	Vracht. Avond.spits (2 uur)	Pers. vgt in file (ochtend)	Vrachtverkeer in file (ochtend)	Pers. vgt in file (Avond)	Vrachtverkeer in file (Avond)	Middelzwaar weekdag	Zwaar weekdag	Snelheid dag pers.vgt	Snelheid spits pers.vgt	Congestiekans
649	A1	kp Hoevelaken (parallelbaan noordzijde)	8 800	8 700	1 600	1 100	1 700	1 000	1 200	900	1 300	800	2 489	6 211	100	100	78%	
650	A1	kp Hoevelaken (parallelbaan zuidzijde)	14 100	900	1 300	100	2 200	100	0	0	0	0	256	644	100	100	0%	
651	A28/A1	KP HOEVELAKEN A28 westzijde richting A1 richtin	2 500	200	300	0	400	0	0	0	0	0	57	143	100	100	0%	
652	A28/A1	KP HOEVELAKEN A1 zuidzijde naar A28 richting Zw	11 900	700	1 000	100	1 800	100	0	0	0	0	284	416	100	100	0%	
653	A28/A1	KP HOEVELAKEN A1 Noordzijde naar A28 richting U	5 000	3 300	700	400	1 000	300	0	0	0	0	1 257	2 043	100	100	0%	
654	A28/A1	KP HOEVELAKEN A1 zuidzijde richting A28 Utrecht	9 000	800	1 400	100	1 500	100	0	0	0	0	305	495	100	100	0%	
655	A1	kp Hoevelaken (parallelbaan noordzijde)	3 700	5 400	800	700	700	600	0	0	0	0	2 767	2 633	100	100	0%	
656	A1	kp Hoevelaken (parallelbaan zuidzijde)	11 500	700	1 000	100	1 800	100	0	0	0	0	369	331	100	100	0%	
657	A1	Amersfoort Noord - Bunschoten	43 300	5 800	7 300	700	5 900	700	5 400	600	1 900	200	2 972	2 828	120	120	55%	
658	A1	Bunschoten - Amersfoort Noord	46 700	6 500	6 900	800	8 000	800	5 200	700	6 000	800	3 426	3 074	120	120	77%	
659	A1	Noordelijke hoofdrijbaan Amersfoort noord 13	32 600	5 000	5 600	600	4 500	600	600	100	0	0	2 562	2 438	120	120	6%	
660	A	Oprit zuidzijde AMERSFOORT-NOORD 13	8 300	1 000	1 500	100	800	100	0	0	0	0	527	473	80	80	0%	
661	A	Oprit noordzijde AMERSFOORT-NOORD 13	10 700	800	1 700	100	1 400	100	0	0	0	0	410	390	80	80	0%	
662	A1	Zuidelijke hoofdrijbaan Amersfoort-noord 13	36 900	5 500	4 500	600	6 700	700	0	0	4 800	600	2 899	2 601	120	120	43%	
663	A	Afrit zuidzijde AMERSFOORT-NOORD 13	9 700	1 000	2 400	100	1 300	100	900	100	0	0	527	473	80	80	26%	
664	A1	Hoevelaken - Amersfoort Noord	39 200	6 200	6 500	800	5 600	700	4 300	700	1 100	200	3 177	3 023	120	120	46%	
665	A1	Amersfoort Noord - Hoevelaken	45 200	6 500	6 000	700	7 500	900	2 700	400	5 600	800	3 426	3 074	120	120	63%	
666	A1	Afrit noordzijde AMERSFOORT-NOORD 13	6 700	1 200	1 000	100	1 000	100	0	0	0	0	615	585	80	80	0%	
667	A1	kp Hoevelaken (parallelbaan noordzijde)	11 400	6 200	1 800	800	1 700	700	900	500	400	300	3 177	3 023	100	100	42%	
668	A1	kp Hoevelaken (parallelbaan zuidzijde)	20 300	1 500	2 400	200	3 300	200	0	0	0	0	791	709	100	100	0%	
669	A	Afrit westzijde BARNEVELD-ZUID 2	9 200	300	1 400	100	1 500	0	0	0	0	0	128	172	80	80	0%	
670	A30	Oostelijke hoofdrijbaan A30	17 500	3 300	3 700	400	3 000	400	0	0	0	0	1 319	1 981	120	120	0%	
671	A30	Westelijke hoofdrijbaan A30	19 900	3 700	3 300	400	3 500	500	0	0	0	0	1 583	2 117	120	120	0%	
672	A	Oprit westzijde BARNEVELD-ZUID 2	5 800	400	1 000	0	900	0	0	0	0	0	171	229	80	80	0%	
673	A	Oprit oostzijde BARNEVELD-ZUID 2	4 500	300	900	100	1 400	0	0	0	0	0	120	180	80	80	0%	
674	A	Afrit oostzijde BARNEVELD-ZUID 2	6 400	400	800	100	1 300	0	0	0	0	0	160	240	80	80	0%	
675	A30	Westelijke hoofdrijbaan A30	16 800	3 900	2 700	400	3 100	500	0	0	0	0	1 668	2 232	120	120	0%	
676	A30	Oostelijke hoofdrijbaan A30	22 100	3 700	4 600	500	4 400	400	0	0	0	0	1 479	2 221	120	120	0%	
677	A30	Oostelijke hoofdrijbaan A30	15 000	2 900	2 900	400	3 000	300	0	0	0	0	1 160	1 740	120	120	0%	
678	A	Oostelijke afrit IND.HARSELAAR 1	7 000	800	1 700	100	1 400	100	0	0	0	0	320	480	80	80	0%	
679	A30	Westelijke hoofdrijbaan A30	26 000	4 200	4 100	500	4 600	500	0	0	0	0	1 797	2 403	120	120	0%	
680	A30	Westelijke hoofdrijbaan A30	21 100	3 500	3 500	400	3 600	400	0	0	0	0	1 497	2 003	120	120	0%	
681	A	Westelijke afrit IND.HARSELAAR 1	1 800	200	200	0	600	0	0	0	0	0	86	114	80	80	0%	
682	A	Oostelijke oprit IND.HARSELAAR 1	3 200	500	900	100	700	100	0	0	0	0	200	300	80	80	0%	
683	A	Westelijke oprit IND.HARSELAAR 1	4 900	700	600	100	1 000	100	0	0	0	0	299	401	80	80	0%	
684	A28	Leusden - Amersfoort	35 200	7 700	4 500	800	5 400	1 000	0	0	0	0	2 827	4 873	100	100	0%	
685	A28	Amersfoort - Leusden	42 200	8 500	6 200	1 000	6 000	900	4 700	900	4 200	800	3 238	5 262	100	100	75%	
686	A28	Leusden - Amersfoort	38 500	8 200	5 200	900	5 700	1 100	1 500	300	4 300	1 000	3 010	5 190	100	100	55%	
687	A28	Amersfoort - Leusden	38 300	7 900	5 500	900	5 400	900	2 500	500	1 800	300	3 009	4 891	100	100	40%	
688	A28	Leusden - Amersfoort	3 300	600	700	100	300	100	0	0	0	0	220	380	80	80	0%	
689	A28	Leusden - Amersfoort	3 300	600	700	100	300	100	0	0	0	0	220	380	80	80	0%	
690	A28	Leusden - Amersfoort	3 300	600	700	100	300	100	0	0	0	0	220	380	80	80	0%	
691	A28	Amersfoort - Leusden	3 900	600	700	100	600	100	0	0	0	0	229	371	80	80	0%	
692	A28	Amersfoort - Leusden	3 900	600	700	100	600	100	0	0	0	0	229	371	80	80	0%	
693	A28	Amersfoort - Leusden	38 200	8 400	5 600	1 000	5 500	900	3 000	600	2 400	400	3 200	5 200	100	100	49%	
694	A28	Leusden - Amersfoort	34 700	8 100	4 800	900	5 000	1 100	300	100	2 100	500	2 974	5 126	100	100	25%	
695	A28	Leusden - Amersfoort	3 900	100	500	0	700	0	0	0	0	0	37	63	80	80	0%	
696	A28	Leusden - Amersfoort	3 900	100	500	0	700	0	0	0	0	0	37	63	80	80	0%	
697	A28	Leusden - Amersfoort	3 900	100	500	0	700	0	0	0	0	0	37	63	80	80	0%	
698	A28	Amersfoort - Leusden	4 000	200	600	0	500	0	0	0	0	0	76	124	80	80	0%	
699	A28	Amersfoort - Leusden	4 000	200	600	0	500	0	0	0	0	0	76	124	80	80	0%	
700	A28	Leusden - Amersfoort	3 300	200	600	0	400	0	0	0	0	0	73	127	80	80	0%	
701	A28	Amersfoort - Leusden	3 300	200	700	0	700	0	0	0	0	0	76	124	80	80	0%	
702	A28	Amersfoort - Leusden	3 300	200	700	0	700	0	0	0	0	0	76	124	80	80	0%	
703	A28	Leusden - Amersfoort	3 300	200	600	0	400	0	0	0	0	0	73	127	80	80	0%	
704	A28	Leusden - Amersfoort	3 300	200	600	0	400	0	0	0	0	0	73	127	80	80	0%	
705	A30	Oostelijke hoofdrijbaan A30	20 400	3 200	3 900	400	3 700	400	0	0	0	0	1 279	1 921	120	120	0%	
1		Outputweg (Hogeweg - Basicweg)	20 240	1 760	0	0	0	0	0	0	0	0	1 144	616	70	70	0%	
2		Hogeweg (Operaweg - Aansluiting A28 Westbaan)	32 200	2 800	0	0	0	0	0	0	0	0	1 820	980	50	50	0%	
3		Hogeweg (Aansluiting A28 westbaan - Outputweg)	34 040	2 960	0	0	0	0	0	0	0	0	1 924	1 036	80	80	0%	
4		Hogeweg (Outputweg - Aansluiting A28 Oostbaan)	43 240	3 760	0	0	0	0	0	0	0	0	2 444	1 316	80	80	0%	
5		Hogeweg (Aansluiting A28 Oostbaan - Amersfoortsestraat)	23 920	2 080	0	0	0	0	0	0	0	0	1 352	728	80	80	0%	
6		Amersfoortsestraat (Hogeweg - Westerdorpstraat)	21 160	1 840	0	0	0	0	0	0	0	0	1 196	644	80	80	0%	
7		Westerdorpstraat (Amersfoortsestraat - Konijnmeweg)	14 720	1 280	0	0	0	0	0	0	0	0	832	448	80	80	0%	
8		Baron van Nagelstraat (Oude Zeumerseweg - Aansluiting A1 noordbaan)	13 800	1 200	0	0	0	0	0	0	0	0	780	420	80	80	0%	
9		Baron van Nagelstraat (Aansluiting A1 noordbaan - Aansluiting A1 zuidbaan)	11 040	960	0	0	0	0	0	0	0	0	624	336	80	80	0%	
10		Baron van Nagelstraat (Aansluiting A1 zuidbaan - energieweg)	12 880	1 120	0	0	0	0	0	0	0	0	728	392	50	50	0%	

			2015 Autonoem														
ID	WNAAM	WEGVAK	Pers.vtg Weekdag	Vrachtverkeer Weekdag	Pers. vgt. ocht. (2 uur)	vracht. ocht. spits (2 uur)	Pers.vtg. Avond.spits (2 uur)	Vracht. Avond.spits (2 uur)	Pers. vgt in file (ochtend)	Vrachtverkeer in file (ochtend)	Pers. vgt in file (Avond)	Vrachtverkeer in file (Avond)	Middelzwaar weekdag	Zwaar weekdag	Snelheid dag pers.vtg	Snelheid spits pers.vtg	Congestiekans
498	A28	A28	52 600	8 600	7 600	1 000	7 100	1 000	0	0	0	0	3 276	5 324	100	100	0%
499	A28	A28	37 900	9 200	6 600	1 100	6 300	1 200	5 000	1 000	4 800	1 100	823	5 823	100	100	78%
562	A30	Oostelijke hoofdrijbaan A30	20 000	3 900	3 600	500	3 600	500	0	0	0	0	1 559	2 341	120	120	0%
563	A30	Westelijke hoofdrijbaan A30	23 700	3 900	3 700	500	4 100	500	0	0	0	0	1 668	2 232	120	120	0%
564	A30	kp Barneveld (rijbaan oostzijde)	10 900	3 300	2 000	400	1 800	400	1 500	400	800	100	1 319	1 981	80	80	61%
565	A30	Westelijke hoofdrijbaan A30	13 700	600	2 100	100	2 400	100	0	0	0	0	257	343	120	120	0%
566	A30	Oostelijke hoofdrijbaan A30	10 900	3 300	2 000	400	1 800	400	1 500	400	800	100	1 319	1 981	80	80	61%
567	A30	Westelijke hoofdrijbaan A30	13 700	600	2 100	100	2 400	100	0	0	0	0	257	343	80	80	0%
568	A28	kp Hoevelaken (hoofdrijbaan westzijde)	25 600	4 900	3 800	600	3 400	600	0	0	0	0	2 044	2 856	120	120	0%
569	A28	kp Hoevelaken (hoofdrijbaan oostzijde)	22 400	5 500	2 700	600	4 100	700	0	0	0	0	2 234	3 266	120	120	0%
570	A28/A1	KP HOEVELAKEN A28 oostzijde naar A1 richting Am	4 100	700	1 000	100	700	100	0	0	0	0	345	355	100	100	0%
571	A28	kp Hoevelaken (parallelbaan westzijde)	9 600	300	2 100	0	1 500	0	0	0	0	0	125	175	120	120	0%
572	A28	kp Hoevelaken (parallelbaan oostzijde)	12 900	800	1 000	100	2 300	100	0	0	0	0	325	475	120	120	0%
573	A	kp Hoevelaken (parallelbaan westzijde)	19 400	1 200	3 000	100	2 700	100	0	0	0	0	501	699	120	120	0%
574	A28	kp Hoevelaken (parallelbaan oostzijde)	16 600	1 300	1 300	200	2 900	200	0	0	0	0	528	772	120	120	0%
575	A	Hoevelaken 14 (hoofdrijbaan noordzijde)	27 100	5 800	4 700	700	4 000	700	0	0	0	0	1 659	4 141	120	120	0%
576	A28/A1	KP HOEVELAKEN van A28 oostzijde naar A1 richtin	11 400	4 000	1 700	500	2 000	500	0	400	200	1 138	2 862	100	100	13%	
577	A1	kp Hoevelaken (parallelbaan noordzijde)	6 600	6 000	900	800	1 200	700	0	0	0	0	1 717	4 283	100	100	0%
578	A1	kp Hoevelaken (parallelbaan zuidzijde)	2 900	200	300	0	800	0	0	0	0	0	57	143	100	100	0%
579	A28/A1	KP HOEVELAKEN A28 Westzijde richting A1 Amsterd	9 900	900	900	100	1 200	100	0	0	0	0	443	457	100	100	0%
580	A1	Hoevelaken 14 (parallelbaan noordzijde)	9 900	6 500	1 200	800	1 800	800	0	0	0	0	1 860	4 640	100	100	0%
581	A1	Hoevelaken 14 - kp Hoevelaken (parallelbaan zui	14 300	4 300	2 100	500	2 800	600	0	0	0	0	1 223	3 077	100	100	0%
583	A1	Hoevelaken 14 (parallelbaan zuidzijde)	14 300	4 300	2 100	500	2 800	600	0	0	0	0	1 223	3 077	100	100	0%
584	A1	Hoevelaken 14 - kp Hoevelaken (parallelbaan noo	9 900	6 500	1 200	800	1 800	800	0	0	0	0	1 860	4 640	100	100	0%
585	A28/A1	KP HOEVELAKEN A1 noordzijde naar A28 richting	3 200	400	300	100	500	0	0	0	0	0	162	238	100	100	0%
587	A1	Hoevelaken 14 (parallelbaan noordzijde)	9 900	6 500	1 200	800	1 800	800	0	0	0	0	1 860	4 640	100	100	0%
591	A	Hoevelaken 14 - Hoevelaken parkeerplaats (hoofd	37 200	9 700	5 900	1 200	5 700	1 100	4 400	1 100	3 900	900	2 775	6 925	120	120	74%
592	A1	Hoevelaken 14 - Hoevelaken parkeerplaats (hoofd	37 200	9 700	5 900	1 200	5 700	1 100	4 400	1 100	3 900	900	2 775	6 925	120	120	74%
595	A1	Ullengoor (hoofdrijbaan noordzijde)	37 200	9 700	5 900	1 200	5 700	1 100	4 400	1 100	3 900	900	2 775	6 925	120	120	74%
597	A	Barneveld 15 (hoofdrijbaan noordzijde)	25 700	6 300	3 800	800	3 800	700	0	0	0	0	1 802	4 498	120	120	0%
598	A	kp Barneveld 15 (oprit zuidzijde)	9 000	600	1 600	100	1 800	100	0	0	0	0	240	360	80	80	0%
599	A1	Barneveld 15 - Voorthuizen 16	38 400	7 000	5 900	800	7 100	1 000	2 800	500	5 400	800	1 991	5 009	120	120	64%
600	A	kp Barneveld 15 (afrit noordzijde)	13 700	600	2 100	100	2 400	100	0	0	700	0	257	343	80	80	15%
601	A	kp Barneveld 15 (oprit noordzijde)	10 900	3 300	2 000	400	1 800	400	1 500	400	800	100	1 319	1 981	80	80	61%
602	A1	Voorthuizen 16 - Barneveld 15	40 600	7 000	6 100	900	6 400	800	3 800	700	4 300	700	2 003	4 997	120	120	67%
609	A1	Hoevelaken 14 (hoofdrijbaan zuidzijde)	25 500	5 500	3 800	600	4 300	800	0	0	0	0	1 564	3 936	120	120	0%
610	A1	Hoevelaken 14 (parallelbaan zuidzijde)	14 300	4 300	2 100	500	2 800	600	200	100	2 100	600	1 223	3 077	100	100	50%
611	A	kp Barneveld (afrit zuidzijde)	10 000	3 300	1 600	400	1 700	400	300	0	800	300	1 412	1 888	80	80	34%
612	A	kp Barneveld 15 (afrit zuidzijde)	10 000	3 300	1 600	400	1 700	400	300	0	800	300	1 412	1 888	80	80	34%
613	A1	Barneveld 15 (hoofdrijbaan zuidzijde)	29 300	6 400	4 200	700	5 300	900	0	1 700	300	1 820	4 580	120	120	18%	
614	A	Barneveld 15 (hoofdrijbaan zuidzijde)	29 300	6 400	4 200	700	5 300	900	0	1 700	300	1 820	4 580	120	120	18%	
615	A1	Barneveld - Ullengoor	37 200	9 700	5 900	1 200	5 700	1 100	4 400	1 100	3 900	900	2 775	6 925	120	120	74%
616	A1	PALMPOL - Barneveld	39 800	9 800	5 900	1 100	7 100	1 300	4 400	1 000	5 400	1 200	2 787	7 013	120	120	78%
617	A1	Hoevelaken 14 - Hoevelaken parkeerplaats	39 800	9 800	5 900	1 100	7 100	1 300	4 400	1 000	5 400	1 200	2 787	7 013	120	120	78%
618	A1	Hoevelaken parkeerplaats - Hoevelaken 14	37 200	9 700	5 900	1 200	5 700	1 100	4 400	1 100	3 900	900	2 775	6 925	120	120	74%
619	A1	Terschuur (hoofdrijbaan noordzijde)	37 200	9 700	5 900	1 200	5 700	1 100	4 400	1 100	3 900	900	2 775	6 925	120	120	74%
620	A1	Terschuur (hoofdrijbaan zuidzijde)	39 800	9 800	5 900	1 100	7 100	1 300	4 400	1 000	5 400	1 200	2 787	7 013	120	120	78%
621	A1	Voorthuizen noordelijke hoofdrijbaan	35 500	6 500	5 500	900	5 700	700	1 600	300	1 700	200	1 860	4 640	120	120	30%
622	A1	Voorthuizen zuidelijke hoofdrijbaan	31 900	6 100	4 300	700	6 500	800	0	4 900	800	1 735	4 365	120	120	46%	
623	A	Zuidezijde afrit VOORTHUIZEN 16	6 500	900	1 600	100	600	100	0	0	0	0	256	644	80	80	0%
624	A	Noordzijde oprit VOORTHUIZEN 16	5 100	500	600	100	700	100	0	0	0	0	143	357	80	80	0%
625	A1	Voorthuizen - Stroe (noordelijke rijbaan)	35 500	6 500	5 500	900	5 700	700	1 600	300	1 700	200	1 860	4 640	120	120	30%
626	A	Zuidezijde oprit VOORTHUIZEN 16	3 200	400	500	100	800	100	0	0	0	0	114	286	80	80	0%
628	A1	Voorthuizen - Stroe (zuidelijke rijbaan)	35 200	6 500	4 800	800	7 300	900	0	5 500	800	1 848	4 652	120	120	46%	
629	A28	Nijkerk - Hoevelaken	45 600	6 000	6 900	700	6 200	700	4 400	600	2 500	300	2 503	3 497	120	120	54%
630	A28	Hoevelaken - Nijkerk	38 600	6 700	3 900	800	6 900	900	0	5 100	800	2 721	3 979	120	120	47%	
631	A28	Leusden - Amersfoort	37 300	10 200	5 300	1 200	6 000	1 400	3 400	800	4 600	1 200	3 745	6 455	100	100	72%
632	A28	Amersfoort - Leusden	40 400	10 000	6 300	1 200	6 200	1 200	4 800	1 100	4 700	1 000	3 809	6 191	100	100	78%
633	A	Oprit westzijde AMERSFOORT 8	4 800	1 200	700	100	600	100	0	0	0	0	457	743	80	80	0%
634	A	Afrit westzijde AMERSFOORT 8	10 100	600	1 800	100	1 400	100	0	0	0	0	229	371	80	80	0%
635	A28	Oostelijke hoofdrijbaan Amersfoort 8	27 400	9 300	3 600	1 000	5 300	1 200	0	0	3 900	1 100	3 414	5 886	100	100	45%
636	A28	Kp Hoevelaken - Amersfoort	45 700	9 500	7 400	1 200	6 900	1 100	5 600	1 100	5 300	1 000	3 619	5 881	100	100	78%
637	A28	Westelijke hoofdrijbaan Amersfoort 8	35 600	8 900	5 600	1 100	5 500	1 000	3 700	800	3 200	700	3 390	5 510	100	100	64%
638	A	Afrit oostzijde AMERSFOORT 8	9 900	1 000	1 800	100	700	100	0	0	0	0	633	367	80	80	0%
639	A	Oprit oostzijde AMERSFOORT 8	9 400	900	1 600	100	1 300	100	0	0	0	0	330	570	80	80	0%
640	A28	Amersfoort kp Hoevelaken	36 800	10 100	5 200	1 100	6 600	1 400	2 900	800	5 100	1 200	3 708	6 392	100	100	70%
641	A28	kp Hoevelaken (parallelbaan westzijde)	21 400	4 700	3 800	600	3 700	500	0	0	0	0	1 790	2 910	120	120	0%
642	A28	kp Hoevelaken (parallelbaan westzijde)	21 400	4 700	3 800	600	3 700	500	0	0	0	0	1 790	2 910	120	120	0%
643	A28	kp Hoevelaken (parallelbaan westzijde)	21 400	4 700	3 800	600	3 700	500	0	0	0	0	1 790	2 910	120	120	0%
644	A28	kp Hoevelaken (parallelbaan oostzijde)	15 100	4 700	2 600	500	2 700	600	0	0	0	0	1 725	2 975	120	120	0%
645	A28	kp Hoevelaken (parallelbaan oostzijde)	3 800	700	900	100	700	100	0	0	0	0	257	443	120	120	0%
646	A28	kp Hoevelaken (parallelbaan westzijde)	16 400	4 100	2 800	500	2 800	500	2 100	400	2 000	400	1 710	2 390	120	120	74%
647	A28	kp Hoevelaken (parallelbaan westzijde)	12 900	3 900	2 300	500	2 100	400	0	0	0	0	1 486	2 414	120	120	0%
648	A28	kp Hoevelaken (parallelbaan oostzijde)	16 900	1 500	1 900												

			2015 Autonoom														
ID	WNAAM	WEGVAK	Pers.vtg Weekdag	Vrachterkeer Weekdag	Pers. vtg. ocht. spits (2 uur)	vracht. ocht. spits (2 uur)	Pers.vtg. Avond.spits (2 uur)	Vracht. Avond.spits (2 uur)	Pers. vtg in file (ochtend)	Vrachterkeer in file (ochtend)	Pers. vtg in file (Avond)	Vrachterkeer in file (Avond)	Middelzwaar weekdag	Zwaar weekdag	Snelheid dag pers.vtg	Snelheid spits pers.vtg	Congestiekans
649	A1	kp Hoevelaken (parallelbaan noordzijde)	10 700	6 800	1 900	900	2 000	800	1 400	800	1 400	600	1 945	4 855	100	100	75%
650	A1	kp Hoevelaken (parallelbaan zuidzijde)	15 600	1 100	1 300	100	3 000	100	0	0	0	0	313	787	100	100	0%
651	A28/A1	KP HOEVELAKEN A28 westzijde richting A1 richtin	2 500	200	300	0	400	0	0	0	0	0	57	143	100	100	0%
652	A28/A1	KP HOEVELAKEN A1 zuidzijde naar A28 richting Zw	13 000	800	1 000	100	2 300	100	0	0	0	0	325	475	100	100	0%
653	A28/A1	KP HOEVELAKEN A1 noordzijde naar A28 richting U	6 300	3 900	700	500	1 200	400	0	0	0	0	1 486	2 414	100	100	0%
654	A28/A1	KP HOEVELAKEN A1 zuidzijde richting A28 Utrecht	8 500	900	1 500	100	1 500	100	0	0	0	0	343	557	100	100	0%
655	A1	kp Hoevelaken (parallelbaan noordzijde)	4 300	2 000	1 200	200	700	200	0	0	0	0	985	1 015	100	100	0%
656	A1	kp Hoevelaken (parallelbaan zuidzijde)	13 100	800	1 000	100	2 600	100	0	0	0	0	410	390	100	100	0%
657	A1	Amersfoort Noord - Bunschoten	44 900	6 700	7 500	900	6 300	800	5 600	700	3 700	600	3 300	3 400	120	120	68%
658	A1	Bunschoten - Amersfoort Noord	49 500	7 000	7 400	900	8 900	900	5 500	800	6 700	800	3 591	3 409	120	120	76%
659	A1	Noordelijke hoofdrijbaan Amersfoort noord 13	34 300	5 800	5 800	700	4 800	700	2 000	300	0	0	2 856	2 944	120	120	19%
660	A	Oprit zuidzijde AMERSFOORT-NOORD 13	8 500	1 200	1 500	100	800	200	0	0	0	0	616	584	80	80	0%
661	A	Oprit noordzijde AMERSFOORT-NOORD 13	10 600	800	1 600	100	1 500	100	0	0	0	0	394	406	80	80	0%
662	A1	Zuidelijke hoofdrijbaan Amersfoort-noord 13	38 500	6 000	4 700	700	7 600	800	0	5 700	700	3 078	2 922	120	120	46%	
663	A	Afrit zuidzijde AMERSFOORT-NOORD 13	11 000	1 000	2 700	100	1 300	100	1 800	100	0	0	513	487	80	80	45%
664	A1	Hoevelaken - Amersfoort Noord	41 600	7 100	6 800	900	6 000	800	5 100	800	2 800	500	3 497	3 603	120	120	63%
665	A1	Amersfoort Noord - Hoevelaken	47 100	7 200	6 200	800	8 400	1 000	4 100	700	6 300	900	3 694	3 506	120	120	73%
666	A1	Afrit noordzijde AMERSFOORT-NOORD 13	7 300	1 200	1 000	100	1 200	100	0	0	0	0	591	609	80	80	0%
667	A1	kp Hoevelaken (parallelbaan noordzijde)	14 100	3 400	2 100	400	2 000	400	0	0	0	0	1 674	1 726	100	100	0%
668	A1	kp Hoevelaken (parallelbaan zuidzijde)	21 500	1 700	2 400	200	4 100	200	0	0	0	0	872	828	100	100	0%
669	A	Afrit westzijde BARNEVELD-ZUID 2	9 900	400	1 400	100	1 500	0	0	0	0	0	171	229	80	80	0%
670	A30	Oostelijke hoofdrijbaan A30	18 800	4 000	3 500	500	3 100	500	0	0	0	0	1 599	2 401	120	120	0%
671	A30	Westelijke hoofdrijbaan A30	21 400	4 000	3 400	500	3 700	500	0	0	0	0	1 711	2 289	120	120	0%
672	A	Oprit westzijde BARNEVELD-ZUID 2	6 800	300	1 100	0	1 100	0	0	0	0	0	128	172	80	80	0%
673	A	Oprit oostzijde BARNEVELD-ZUID 2	5 900	300	1 100	100	1 300	0	0	0	0	0	120	180	80	80	0%
674	A	Afrit oostzijde BARNEVELD-ZUID 2	7 500	400	1 000	100	1 400	0	0	0	0	0	160	240	80	80	0%
675	A30	Westelijke hoofdrijbaan A30	17 600	4 300	2 800	500	3 100	600	0	0	0	0	1 839	2 461	120	120	0%
676	A30	Oostelijke hoofdrijbaan A30	24 800	4 300	4 600	600	4 400	500	0	0	0	0	1 719	2 581	120	120	0%
677	A30	Oostelijke hoofdrijbaan A30	16 900	3 300	2 900	400	3 000	400	0	0	0	0	1 319	1 981	120	120	0%
678	A	Oostelijke afrit IND.HARSELAAR 1	7 900	1 000	1 700	100	1 400	100	0	0	0	0	400	600	80	80	0%
679	A30	Westelijke hoofdrijbaan A30	27 500	4 600	4 200	600	4 700	600	0	0	0	0	1 968	2 632	120	120	0%
680	A30	Westelijke hoofdrijbaan A30	21 800	3 800	3 500	500	3 600	500	0	0	0	0	1 626	2 174	120	120	0%
681	A	Westelijke afrit IND.HARSELAAR 1	1 800	200	200	0	500	0	0	0	0	0	86	114	80	80	0%
682	A	Oostelijke oprit IND.HARSELAAR 1	3 100	600	700	100	600	100	0	0	0	0	240	360	80	80	0%
683	A	Westelijke oprit IND.HARSELAAR 1	5 600	900	700	100	1 100	100	0	0	0	0	385	515	80	80	0%
684	A28	Leusden - Amersfoort	35 000	9 500	4 700	1 100	5 900	1 300	1 100	300	4 500	1 200	3 488	6 012	100	100	55%
685	A28	Amersfoort - Leusden	40 900	10 000	6 200	1 200	6 000	1 200	4 700	1 100	4 600	1 000	3 809	6 191	100	100	78%
686	A28	Leusden - Amersfoort	38 000	10 200	5 300	1 100	6 200	1 400	3 200	800	4 700	1 300	3 745	6 455	100	100	71%
687	A28	Amersfoort - Leusden	37 100	9 300	5 500	1 100	5 300	1 100	3 600	900	2 900	600	3 543	5 757	100	100	62%
688	A28	Leusden - Amersfoort	3 000	700	600	100	300	100	0	0	0	0	257	443	80	80	0%
689	A28	Leusden - Amersfoort	3 000	700	600	100	300	100	0	0	0	0	257	443	80	80	0%
690	A28	Leusden - Amersfoort	3 000	700	600	100	300	100	0	0	0	0	257	443	80	80	0%
691	A28	Amersfoort - Leusden	3 800	700	700	100	600	100	0	0	0	0	267	433	80	80	0%
692	A28	Amersfoort - Leusden	3 800	700	700	100	600	100	0	0	0	0	267	433	80	80	0%
693	A28	Amersfoort - Leusden	37 200	9 800	5 600	1 200	5 500	1 100	4 300	1 100	3 700	900	3 733	6 067	100	100	75%
694	A28	Leusden - Amersfoort	34 100	10 000	4 800	1 100	5 600	1 300	1 800	500	4 200	1 300	3 671	6 329	100	100	61%
695	A28	Leusden - Amersfoort	3 900	100	500	0	600	0	0	0	0	0	37	63	80	80	0%
696	A28	Leusden - Amersfoort	3 900	100	500	0	600	0	0	0	0	0	37	63	80	80	0%
697	A28	Leusden - Amersfoort	3 900	100	500	0	600	0	0	0	0	0	37	63	80	80	0%
698	A28	Amersfoort - Leusden	3 800	200	600	0	500	0	0	0	0	0	76	124	80	80	0%
699	A28	Amersfoort - Leusden	3 800	200	600	0	500	0	0	0	0	0	76	124	80	80	0%
700	A28	Leusden - Amersfoort	3 200	200	500	0	400	0	0	0	0	0	73	127	80	80	0%
701	A28	Amersfoort - Leusden	3 200	200	700	0	700	0	0	0	0	0	76	124	80	80	0%
702	A28	Amersfoort - Leusden	3 200	200	700	0	700	0	0	0	0	0	76	124	80	80	0%
703	A28	Leusden - Amersfoort	3 200	200	500	0	400	0	0	0	0	0	73	127	80	80	0%
704	A28	Leusden - Amersfoort	3 200	200	500	0	400	0	0	0	0	0	73	127	80	80	0%
705	A30	Oostelijke hoofdrijbaan A30	22 300	3 700	3 900	500	3 900	400	0	0	0	0	1 479	2 221	120	120	0%
1		Outputweg (Hogeweg - Basicweg)	20 240	1 760	0	0	0	0	0	0	0	0	1 144	616	70	70	0%
2		Hogeweg (Operaweg - Aansluiting A28 Westbaan)	32 200	2 800	0	0	0	0	0	0	0	0	1 820	980	50	50	0%
3		Hogeweg (Aansluiting A28 westbaan - Outputweg)	34 040	2 960	0	0	0	0	0	0	0	0	1 924	1 036	80	80	0%
4		Hogeweg (Outputweg - Aansluiting A28 Oostbaan)	43 240	3 760	0	0	0	0	0	0	0	0	2 444	1 316	80	80	0%
5		Hogeweg (Aansluiting A28 Oostbaan - Amersfoortsestraat)	23 920	2 080	0	0	0	0	0	0	0	0	1 352	728	80	80	0%
6		Amersfoortsestraat (Hogeweg - Westerdorpstraat)	21 160	1 840	0	0	0	0	0	0	0	0	1 196	644	80	80	0%
7		Westerdorpstraat (Amersfoortsestraat - Konijnmeweg)	14 720	1 280	0	0	0	0	0	0	0	0	832	448	80	80	0%
8		Baron van Nagelstraat (Oude Zeumerseweg - Aansluiting A1 noordbaan)	13 800	1 200	0	0	0	0	0	0	0	0	780	420	80	80	0%
9		Baron van Nagelstraat (Aansluiting A1 noordbaan - Aansluiting A1 zuidbaan)	11 040	960	0	0	0	0	0	0	0	0	624	336	80	80	0%
10		Baron van Nagelstraat (Aansluiting A1 zuidbaan - energieweg)	12 880	1 120	0	0	0	0	0	0	0	0	728	392	50	50	0%

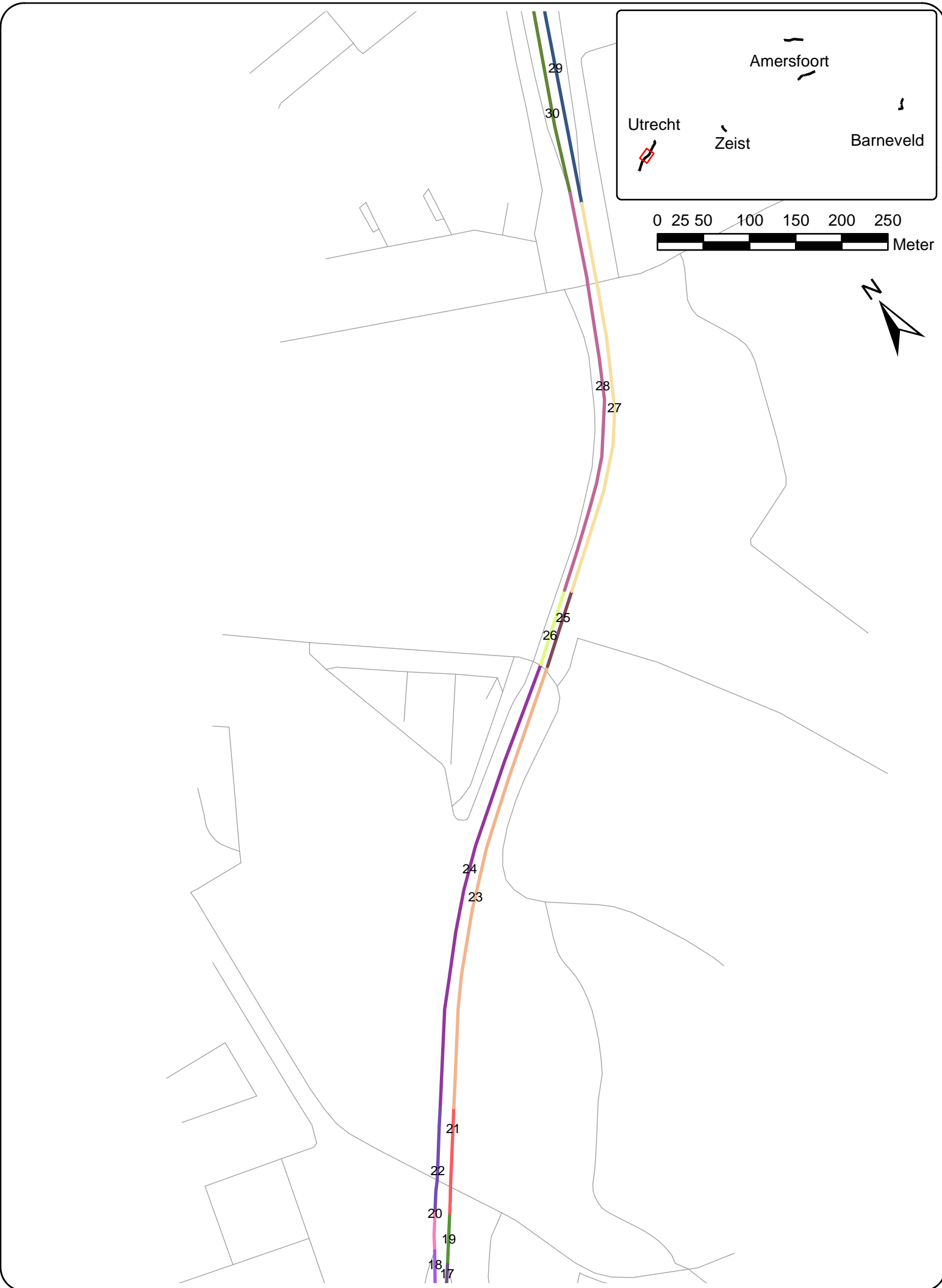
		2015 ZSM																											
ID	WNAAM	WEGYAK	Pers.vtg Weekdag	Vrachterkeer Weekdag	Pers. vgt. ocht. spits (2 uur)	ocht. spits (2 uur)	vracht. ocht. spits (2 uur)	Pers.vtg. Avondspits (2 uur)	Vracht. Avondspits (2 uur)	Pers. vgt in file (ochtend)	Vrachterkeer in file (ochtend)	Pers. vgt in file (Avond)	Vrachterkeer in file (Avond)	Middelzwaar weekdag	Zwaar weekdag	Snelheid dag pers.vgt	Snelheid spits pers.vgt	Congestiekans											
498	A28	A28	51	300	8	600	7	500	1	000	6	900	1	000	0	0	0	0	0	3	276	5	324	100	100	0%			
499	A28	A28	46	500	9	200	6	500	1	100	6	500	1	200	0	0	0	0	0	3	377	5	923	100	100	0%			
562	A30	Oostelijke hoofdrijbaan A30	16	800	3	900	3	400	5	00	2	800	5	00	0	0	0	0	0	1	559	2	341	120	120	0%			
563	A30	Westelijke hoofdrijbaan A30	25	900	3	900	3	800	5	00	4	200	5	00	0	0	0	0	0	1	668	2	232	120	120	0%			
564	A30	kp Barneveld (rijbaan oostzijde)	10	400	3	300	2	000	4	00	1	700	4	00	1	500	300	500	100	1	319	1	981	80	80	53%			
565	A30	Westelijke hoofdrijbaan A30	14	500	6	00	2	200	1	00	2	500	1	00	0	0	0	0	0	2	57	3	43	120	120	0%			
566	A30	Oostelijke hoofdrijbaan A30	10	400	3	300	2	000	4	00	1	700	4	00	1	500	300	500	100	1	319	1	981	80	80	53%			
567	A30	Westelijke hoofdrijbaan A30	14	500	6	00	2	200	1	00	2	500	1	00	0	0	0	0	0	2	57	3	43	80	80	0%			
568	A28	kp Hoevelaken (hoofdrijbaan westzijde)	25	900	4	900	3	700	6	00	3	200	6	00	0	0	0	0	0	2	044	2	856	120	120	0%			
569	A28	kp Hoevelaken (hoofdrijbaan oostzijde)	17	800	5	500	3	200	6	00	3	700	7	00	0	0	0	0	0	2	234	3	266	120	120	0%			
570	A28/A1	KP HOEVELAKEN A28 oostzijde naar A1 richting Am	4	800	7	00	1	200	1	00	8	00	1	00	0	0	0	0	0	3	45	3	55	100	100	0%			
571	A28	kp Hoevelaken (parallelbaan westzijde)	8	800	3	00	2	100	0	0	1	600	0	0	0	0	0	0	0	1	25	1	75	120	120	0%			
572	A28	kp Hoevelaken (parallelbaan oostzijde)	17	600	8	00	9	00	1	00	2	800	1	00	0	0	0	0	0	3	25	4	75	120	120	0%			
573	A	kp Hoevelaken (parallelbaan westzijde)	18	700	1	200	2	900	1	00	2	700	1	00	0	0	0	0	0	5	01	6	99	120	120	0%			
574	A28	kp Hoevelaken (parallelbaan oostzijde)	21	200	1	300	1	200	2	00	3	400	2	00	0	0	0	0	0	5	28	7	72	120	120	0%			
575	A	Hoevelaken 14 (hoofdrijbaan noordzijde)	26	900	5	800	4	800	7	00	3	900	7	00	0	0	0	0	0	1	659	4	141	120	120	0%			
576	A28/A1	KP HOEVELAKEN van A28 oostzijde naar A1 richtin	17	300	4	000	2	100	5	00	2	700	5	00	0	0	0	0	0	1	138	2	862	100	100	0%			
577	A1	kp Hoevelaken (parallelbaan noordzijde)	6	300	6	000	8	00	8	00	1	200	7	00	0	0	0	0	0	1	717	4	283	100	100	0%			
578	A1	kp Hoevelaken (parallelbaan zuidzijde)	2	600	2	00	3	00	0	0	6	00	0	0	0	0	0	0	0	5	7	1	43	100	100	0%			
579	A28/A1	KP HOEVELAKEN A28 Westzijde richting A1 Amsterd	9	800	9	00	9	00	1	00	1	200	1	00	0	0	0	0	0	4	43	4	57	100	100	0%			
580	A1	Hoevelaken 14 (parallelbaan noordzijde)	9	100	6	500	1	100	8	00	1	600	8	00	0	0	0	0	0	1	860	4	640	100	100	0%			
581	A1	Hoevelaken 14 - kp Hoevelaken (parallelbaan zui	20	000	4	300	2	400	5	00	3	400	6	00	0	0	0	0	0	1	223	3	077	100	100	0%			
583	A1	Hoevelaken 14 (parallelbaan zuidzijde)	20	000	4	300	2	400	5	00	3	400	6	00	0	0	0	0	0	1	223	3	077	100	100	0%			
584	A1	Hoevelaken 14 - kp Hoevelaken (parallelbaan noo	9	100	6	500	1	100	8	00	1	600	8	00	0	0	0	0	0	1	860	4	640	100	100	0%			
585	A28/A1	KP HOEVELAKEN A1 noordzijde naar A28 richting	2	600	4	00	3	00	1	00	3	00	0	0	0	0	0	0	0	1	62	2	38	100	100	0%			
587	A1	Hoevelaken 14 (parallelbaan noordzijde)	9	100	6	500	1	100	8	00	1	600	8	00	0	0	0	0	0	1	860	4	640	100	100	0%			
591	A	Hoevelaken 14 - Hoevelaken parkeerplaats (hoofd	36	000	9	700	5	900	1	200	5	500	1	100	4	400	1	100	3	100	700	2	775	6	925	120	120	68%	
592	A1	Hoevelaken 14 - Hoevelaken parkeerplaats (hoofd	36	000	9	700	5	900	1	200	5	500	1	100	4	400	1	100	3	100	700	2	775	6	925	120	120	68%	
595	A1	Ullengoor (hoofdrijbaan noordzijde)	36	000	9	700	5	900	1	200	5	500	1	100	4	400	1	100	3	100	700	2	775	6	925	120	120	68%	
598	A	Barneveld 15 (hoofdrijbaan noordzijde)	25	100	6	300	3	800	8	00	3	700	7	00	0	0	0	0	0	1	802	4	498	120	120	0%			
599	A	kp Barneveld 15 (oprit zuidzijde)	6	400	6	00	1	400	1	00	1	000	1	00	0	0	0	0	0	2	40	3	60	80	80	0%			
599	A1	Barneveld 15 - Voorthuizen 16	41	000	7	000	5	900	8	00	7	400	1	000	3	000	5	600	8	00	1	991	5	009	120	120	66%		
600	A	kp Barneveld 15 (oprit noordzijde)	14	500	6	00	2	200	1	00	2	500	1	00	0	0	0	0	0	2	57	3	43	80	80	31%			
601	A	kp Barneveld 15 (oprit noordzijde)	10	400	3	300	2	000	4	00	1	700	4	00	1	500	300	500	100	1	319	1	981	80	80	53%			
602	A1	Voorthuizen 16 - Barneveld 15	41	000	7	000	6	200	9	00	6	400	8	00	4	200	8	00	6	00	2	003	4	997	120	120	69%		
609	A1	Hoevelaken 14 (hoofdrijbaan zuidzijde)	25	800	5	500	3	800	6	00	4	400	8	00	0	0	0	0	0	1	564	3	936	120	120	0%			
610	A1	Hoevelaken 14 (parallelbaan zuidzijde)	20	000	4	300	2	400	5	00	3	400	6	00	0	0	0	0	0	1	223	3	077	100	100	0%			
611	A	kp Barneveld (afrit zuidzijde)	11	400	3	300	1	600	4	00	1	700	4	00	5	00	1	00	9	00	300	1	412	1	888	80	80	44%	
612	A	kp Barneveld 15 (afrit zuidzijde)	11	400	3	300	1	600	4	00	1	700	4	00	5	00	1	00	9	00	300	1	412	1	888	80	80	44%	
613	A1	Barneveld 15 (hoofdrijbaan zuidzijde)	34	300	6	400	4	500	7	00	6	000	9	00	0	0	3	800	7	00	1	820	4	580	120	100	37%		
614	A	Barneveld 15 (hoofdrijbaan zuidzijde)	34	300	6	400	4	500	7	00	6	000	9	00	0	0	3	800	7	00	1	820	4	580	120	100	37%		
615	A1	Barneveld - Ullengoor	36	000	9	700	5	900	1	200	5	500	1	100	4	400	1	100	3	100	700	2	775	6	925	120	120	68%	
616	A1	PALMPOL - Barneveld	46	200	9	800	6	200	1	100	7	900	1	300	0	0	1	800	4	00	2	787	7	013	120	100	13%		
617	A1	Hoevelaken 14 - Hoevelaken parkeerplaats	46	200	9	800	6	200	1	100	7	900	1	300	0	0	1	800	4	00	2	787	7	013	120	100	13%		
618	A1	Hoevelaken parkeerplaats - Hoevelaken 14	36	000	9	700	5	900	1	200	5	500	1	100	4	400	1	100	3	100	700	2	775	6	925	120	120	68%	
619	A1	Terschuur (hoofdrijbaan noordzijde)	36	000	9	700	5	900	1	200	5	500	1	100	4	400	1	100	3	100	700	2	775	6	925	120	120	68%	
620	A1	Terschuur (hoofdrijbaan zuidzijde)	46	200	9	800	6	200	1	100	7	900	1	300	0	0	1	800	4	00	2	787	7	013	120	100	13%		
621	A1	Voorthuizen noordelijke hoofdrijbaan	36	000	6	500	5	600	9	00	5	700	7	00	1	900	300	1	600	300	1	860	4	640	120	120	32%		
622	A1	Voorthuizen zuidelijke hoofdrijbaan	34	000	6	100	4	300	7	00	6	800	8	00	0	0	5	100	8	00	1	735	4	365	120	120	47%		
623	A	Zuidzijde afrit VOORTHUIZEN 16	7	000	9	00	1	600	1	00	6	00	1	00	0	0	0	0	0	2	56	6	44	80	80	0%			
624	A	Noordzijde oprit VOORTHUIZEN 16	5	000	5	00	6	00	1	00	7	00	1	00	0	0	0	0	0	1	43	3	57	80	80	0%			
625	A1	Voorthuizen - Stroe (noordelijke rijbaan)	36	000	6	500	5	600	9	00	5	700	7	00	1	900	300	1	600	300	1	860	4	640	120	120	32%		
626	A	Zuidzijde oprit VOORTHUIZEN 16	2	800	4	00	5	00	1	00	5	00	1	00	0	0	0	0	0	0	1	14	2	86	80	80	0%		
628	A1	Voorthuizen - Stroe (zuidelijke rijbaan)	36	800	6	500	4	800	8	00	7	300	9	00	0	0	5	500	8	00	1	848	4	652	120	120	46%		
629	A28	Nijkerk - Hoevelaken	45	100	6	000	6	700	7	00	6	100	7	00	4	000	500	2	000	300	2	503	3	497	120	120	48%		
630	A28	Hoevelaken - Nijkerk	39	800	6	700	4	400	8	00	7	100	9	00	0	0	5	200	8	00	2	721	3	979	120	120	45%		
631	A28	Leusden - Amersfoort	47	800	10	200	6	100	1	200	7	700	1	400	0	0	1	800	4	00	3	745	6	455	100	100	13%		
632	A28	Amersfoort - Leusden	40	200	10	000	6	300	1	200	6	100	1	200	4	800	1	100	4	600	1	100	3	809	6	191	100	100	78%
633	A	Oprit westzijde AMERSFOORT 8	4																										

			2015 ZSM														
ID	WNAAM	WEGVAK	Pers.vtg Weekdag	Vrachtverkeer Weekdag	Pers. vgt. ocht. spits (2 uur)	vracht. ocht. spits (2 uur)	Pers.vgt. Avond.spits (2 uur)	Vracht. Avond.spits (2 uur)	Pers. vgt in file (ochtend)	Vrachtverkeer in file (ochtend)	Pers. vgt in file (Avond)	Vrachtverkeer in file (Avond)	Middelzwaar weekdag	Zwaar weekdag	Snelheid dag pers.vgt	Snelheid spits pers.vgt	Congestiekans
649	A1	kp Hoevelaken (parallelbaan noordzijde)	11 100	6 800	2 000	900	2 000	800	1 500	800	1 400	700	1 945	4 855	100	100	77%
650	A1	kp Hoevelaken (parallelbaan zuidzijde)	13 700	1 100	1 100	100	2 400	100	0	0	0	0	313	787	100	100	0%
651	A28/A1	KP HOEVELAKEN A28 westzijde richting A1 rchtn	2 400	200	300	0	400	0	0	0	0	0	57	143	100	100	0%
652	A28/A1	KP HOEVELAKEN A1 zuidzijde naar A28 richting Zw	11 300	800	900	100	1 800	100	0	0	0	0	325	475	100	100	0%
653	A28/A1	KP HOEVELAKEN A1 Noordzijde naar A28 richting U	6 100	3 900	800	500	1 100	400	0	0	0	0	1 486	2 414	100	100	0%
654	A28/A1	KP HOEVELAKEN A1 zuidzijde richting A28 Utrecht	8 500	900	1 500	100	1 600	100	0	0	0	0	343	557	100	100	0%
655	A1	kp Hoevelaken (parallelbaan noordzijde)	4 800	2 000	1 200	200	800	200	0	0	0	0	985	1 015	100	100	0%
656	A1	kp Hoevelaken (parallelbaan zuidzijde)	11 300	800	900	100	2 000	100	0	0	0	0	410	390	100	100	0%
657	A1	Amersfoort Noord - Bunschoten	45 100	6 700	7 700	900	6 400	800	5 700	800	4 000	600	3 300	3 400	120	120	70%
658	A1	Bunschoten - Amersfoort Noord	48 700	7 000	7 300	900	8 600	900	5 500	700	6 400	900	3 591	3 409	120	120	76%
659	A1	Noordelijke hoofdrijbaan Amersfoort noord 13	34 500	5 800	6 200	700	4 800	700	3 000	400	0	0	2 856	2 944	120	120	27%
660	A	Oprit zuidzijde AMERSFOORT-NOORD 13	8 000	1 200	1 400	100	800	200	0	0	0	0	616	584	80	80	0%
661	A	Oprit noordzijde AMERSFOORT-NOORD 13	10 600	800	1 500	100	1 600	100	0	0	0	0	394	406	80	80	0%
662	A1	Zuidelijke hoofdrijbaan Amersfoort-noord 13	37 600	6 000	4 700	700	7 200	800	0	5 400	700	0	3 078	2 922	120	120	46%
663	A	Afrit zuidzijde AMERSFOORT-NOORD 13	11 100	1 000	2 500	100	1 400	100	1 300	100	0	0	513	487	80	80	34%
664	A1	Hoevelaken - Amersfoort Noord	41 800	7 100	7 000	900	5 900	800	5 200	700	2 800	500	3 497	3 603	120	120	63%
665	A1	Amersfoort Noord - Hoevelaken	45 600	7 200	6 100	800	8 000	1 000	3 800	600	6 000	800	3 694	3 506	120	120	70%
666	A	Afrit noordzijde AMERSFOORT-NOORD 13	7 300	1 200	800	100	1 100	100	0	0	0	0	591	609	80	80	0%
667	A1	kp Hoevelaken (parallelbaan noordzijde)	14 600	3 400	2 100	400	2 000	400	0	0	0	0	1 674	1 726	100	100	0%
668	A1	kp Hoevelaken (parallelbaan zuidzijde)	19 700	1 700	2 300	200	3 500	200	0	0	0	0	872	828	100	100	0%
669	A	Afrit westzijde BARNEVELD-ZUID 2	9 100	400	1 300	100	1 500	0	0	0	0	0	171	229	80	80	0%
670	A30	Oostelijke hoofdrijbaan A30	17 600	4 000	3 400	500	2 800	500	0	0	0	0	1 599	2 401	120	120	0%
671	A30	Westelijke hoofdrijbaan A30	23 100	4 000	3 700	500	3 700	500	0	0	0	0	1 711	2 289	120	120	0%
672	A	Oprit westzijde BARNEVELD-ZUID 2	6 400	300	1 200	0	1 000	0	0	0	0	0	128	172	80	80	0%
673	A	Oprit oostzijde BARNEVELD-ZUID 2	4 000	300	1 000	100	800	0	0	0	0	0	120	180	80	80	0%
674	A	Afrit oostzijde BARNEVELD-ZUID 2	7 100	400	1 000	100	1 300	0	0	0	0	0	160	240	80	80	0%
675	A30	Westelijke hoofdrijbaan A30	20 000	4 300	3 100	500	3 300	600	0	0	0	0	1 839	2 461	120	120	0%
676	A30	Oostelijke hoofdrijbaan A30	21 600	4 300	4 400	600	3 700	500	0	0	0	0	1 719	2 581	120	120	0%
677	A30	Oostelijke hoofdrijbaan A30	13 800	3 300	2 700	400	2 200	400	0	0	0	0	1 319	1 981	120	120	0%
678	A	Oostelijke afrit IND.HARSELAAR 1	7 800	1 000	1 800	100	1 400	100	0	0	0	0	400	600	80	80	0%
679	A30	Westelijke hoofdrijbaan A30	29 200	4 600	4 400	600	4 800	600	0	0	0	0	1 968	2 632	120	120	0%
680	A30	Westelijke hoofdrijbaan A30	23 700	3 800	3 600	500	3 700	500	0	0	0	0	1 626	2 174	120	120	0%
681	A	Westelijke afrit IND.HARSELAAR 1	2 200	200	200	0	500	0	0	0	0	0	86	114	80	80	0%
682	A	Oostelijke oprit IND.HARSELAAR 1	3 000	600	700	100	600	100	0	0	0	0	240	360	80	80	0%
683	A	Westelijke oprit IND.HARSELAAR 1	5 500	900	800	100	1 100	100	0	0	0	0	385	515	80	80	0%
684	A28	Leusden - Amersfoort	43 100	9 500	4 800	1 100	7 500	1 300	0	700	100	0	3 488	6 012	100	100	5%
685	A28	Amersfoort - Leusden	40 600	10 000	6 100	1 200	5 900	1 200	4 700	1 100	4 500	1 000	3 809	6 191	100	100	78%
686	A28	Leusden - Amersfoort	47 600	10 200	5 700	1 100	8 000	1 400	0	0	2 600	500	3 745	6 455	100	100	19%
687	A28	Amersfoort - Leusden	36 900	9 300	5 400	1 100	5 200	1 100	3 600	800	2 500	600	3 543	5 757	100	100	59%
688	A28	Leusden - Amersfoort	4 500	700	900	100	500	100	0	0	0	0	257	443	80	80	0%
689	A28	Leusden - Amersfoort	4 500	700	900	100	500	100	0	0	0	0	257	443	80	80	0%
690	A28	Leusden - Amersfoort	4 500	700	900	100	500	100	0	0	0	0	257	443	80	80	0%
691	A28	Amersfoort - Leusden	3 700	700	700	100	600	100	0	0	0	0	267	433	80	80	0%
692	A28	Amersfoort - Leusden	3 700	700	700	100	600	100	0	0	0	0	267	433	80	80	0%
693	A28	Amersfoort - Leusden	37 200	9 800	5 700	1 200	5 400	1 100	4 300	1 100	3 400	800	3 733	6 067	100	100	72%
694	A28	Leusden - Amersfoort	43 300	10 000	5 200	1 100	7 200	1 300	0	0	500	100	3 671	6 329	100	100	4%
695	A28	Leusden - Amersfoort	4 300	100	500	0	700	0	0	0	0	0	37	63	80	80	0%
696	A28	Leusden - Amersfoort	4 300	100	500	0	700	0	0	0	0	0	37	63	80	80	0%
697	A28	Leusden - Amersfoort	4 300	100	500	0	700	0	0	0	0	0	37	63	80	80	0%
698	A28	Amersfoort - Leusden	3 500	200	400	0	500	0	0	0	0	0	76	124	80	80	0%
699	A28	Amersfoort - Leusden	3 500	200	400	0	500	0	0	0	0	0	76	124	80	80	0%
700	A28	Leusden - Amersfoort	4 500	200	900	0	400	0	0	0	0	0	73	127	80	80	0%
701	A28	Amersfoort - Leusden	3 100	200	600	0	700	0	0	0	0	0	76	124	80	80	0%
702	A28	Amersfoort - Leusden	3 100	200	600	0	700	0	0	0	0	0	76	124	80	80	0%
703	A28	Leusden - Amersfoort	4 500	200	900	0	400	0	0	0	0	0	73	127	80	80	0%
704	A28	Leusden - Amersfoort	4 500	200	900	0	400	0	0	0	0	0	73	127	80	80	0%
705	A30	Oostelijke hoofdrijbaan A30	21 000	3 700	3 800	500	3 500	400	0	0	0	0	1 479	2 221	120	120	0%
1		Outputweg (Hogeweg - Basicweg)	20 240	1 760	0	0	0	0	0	0	0	0	1 144	616	70	70	0%
2		Hogeweg (Operaweg - Aansluiting A28 Westbaan)	32 200	2 800	0	0	0	0	0	0	0	0	1 820	980	50	50	0%
3		Hogeweg (Aansluiting A28 westbaan - Outputweg)	34 040	2 960	0	0	0	0	0	0	0	0	1 924	1 036	80	80	0%
4		Hogeweg (Outputweg - Aansluiting A28 Oostbaan)	43 240	3 760	0	0	0	0	0	0	0	0	2 444	1 316	80	80	0%
5		Hogeweg (Aansluiting A28 Oostbaan - Amersfoortsestraat)	23 920	2 080	0	0	0	0	0	0	0	0	1 352	728	80	80	0%
6		Amersfoortsestraat (Hogeweg - Westerdorpstraat)	21 160	1 840	0	0	0	0	0	0	0	0	1 196	644	80	80	0%
7		Westerdorpstraat (Amersfoortsestraat - Konijnweg)	14 720	1 280	0	0	0	0	0	0	0	0	832	448	80	80	0%
8		Baron van Nagelstraat (Oude Zeumerseweg - Aansluiting A1 noordbaan)	13 800	1 200	0	0	0	0	0	0	0	0	780	420	80	80	0%
9		Baron van Nagelstraat (Aansluiting A1 noordbaan - Aansluiting A1 zuidbaan)	11 040	960	0	0	0	0	0	0	0	0	624	336	80	80	0%
10		Baron van Nagelstraat (Aansluiting A1 zuidbaan - energieweg)	12 880	1 120	0	0	0	0	0	0	0	0	728	392	50	50	0%

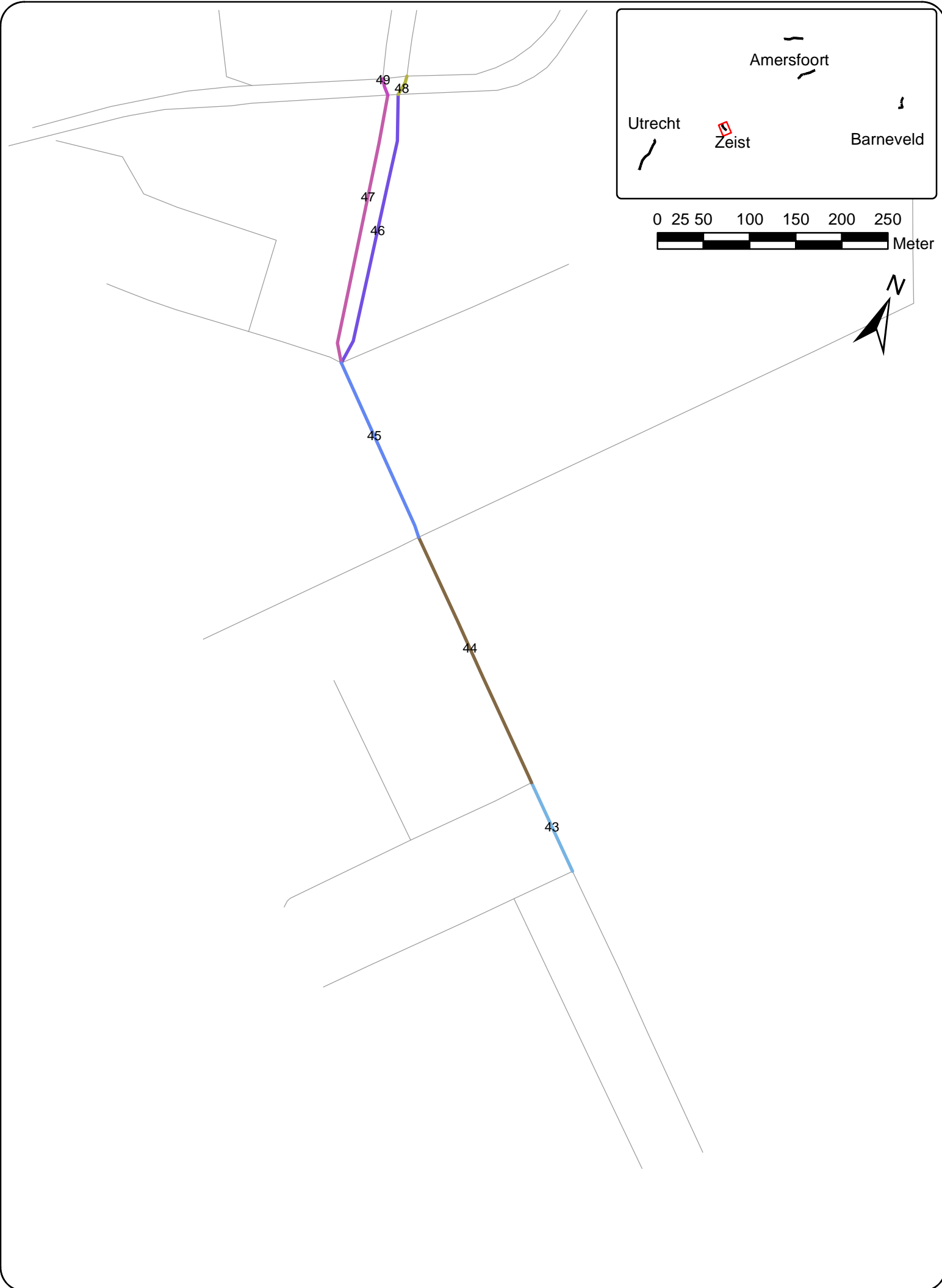
Invoergegevens onderliggend wegennet (Utrecht, Zeist, Amersfoort en Barneveld)

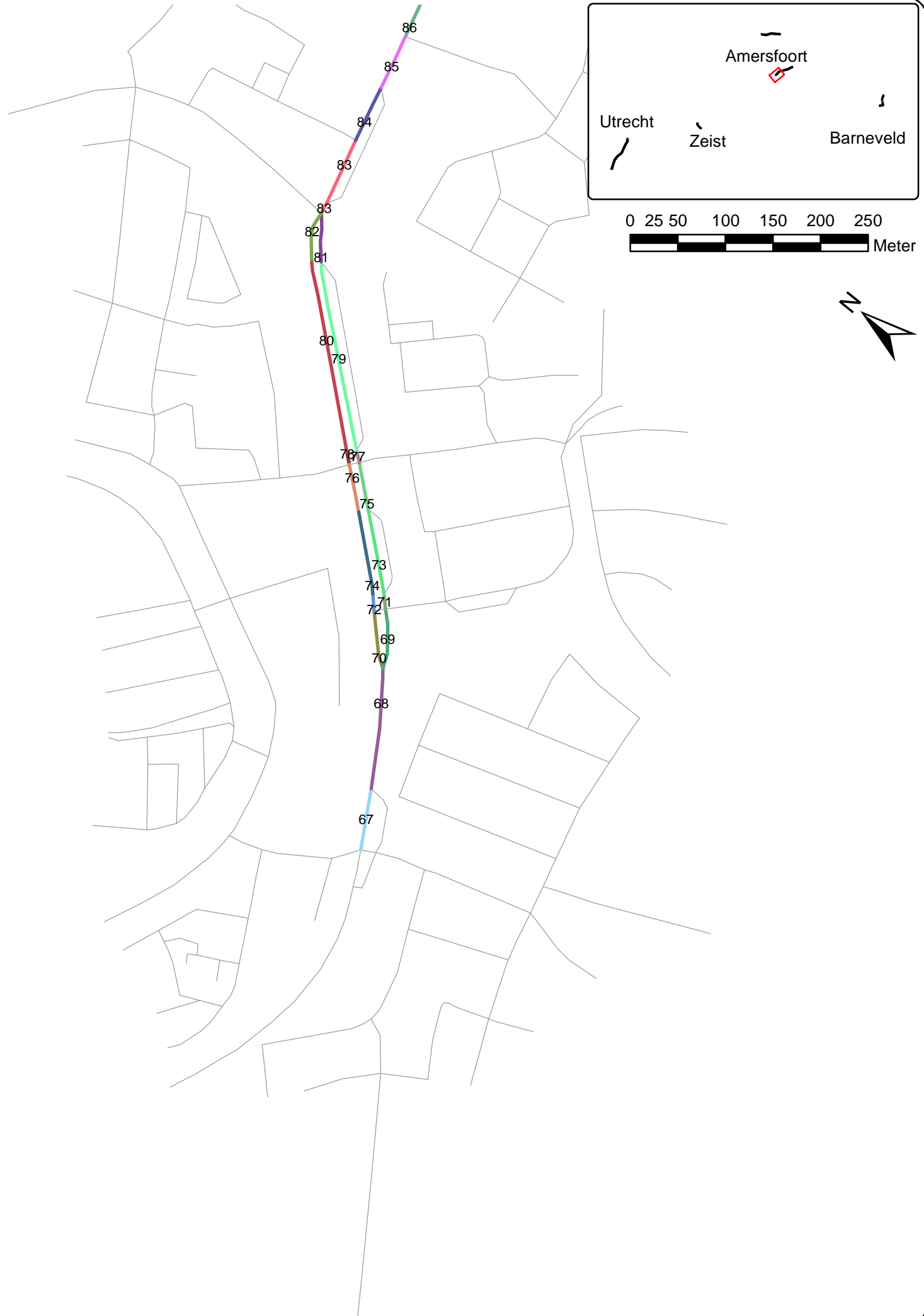






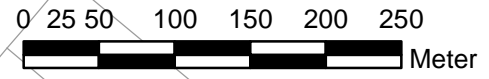
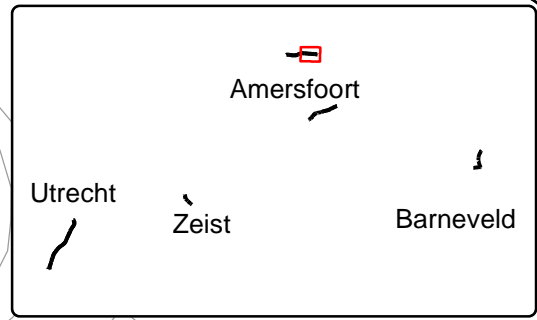












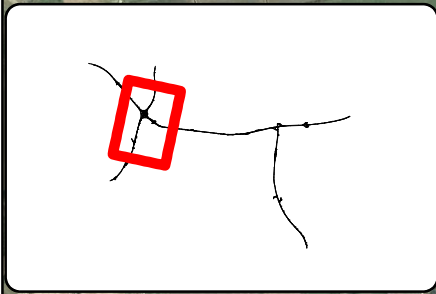






ID	Omschrijving	Snelheidstype	Wegtype	Bomenfactor	Rekenafstand		2009						2010						2015					
					Links	Rechts	Autonoom			ZSM			Autonoom			ZSM			Autonoom			ZSM		
							LMV	MZW	ZW	LMV	MZW	ZW	LMV	MZW	ZW	LMV	MZW	ZW	LMV	MZW	ZW	LMV	MZW	ZW
81	Stadsring	Normaal stadsverkeer	3 - Half open gebied (4)	1.00 - Geen of weinig	25.0	14.0	8 928	368	158	9 194	368	158	9 022	384	165	9 321	384	165	10 824	427	183	11 183	427	183
82	Stadsring	Normaal stadsverkeer	3 - Half open gebied (4)	1.00 - Geen of weinig	14.0	25.0	9 683	333	143	9 645	333	143	10 034	336	144	9 990	336	144	12 083	367	157	12 030	367	157
83	Hogeweg	Normaal stadsverkeer	4 - Basis type (2)	1.00 - Geen of weinig	14.0	14.0	17 725	667	286	17 904	667	286	18 164	686	294	18 368	686	294	21 839	757	325	22 084	757	325
83	Hogeweg	Normaal stadsverkeer	4 - Basis type (2)	1.00 - Geen of weinig	14.0	14.0	17 725	667	286	17 904	667	286	18 164	686	294	18 368	686	294	21 839	757	325	22 084	757	325
84	Hogeweg	Normaal stadsverkeer	4 - Basis type (2)	1.00 - Geen of weinig	14.0	14.0	17 725	667	286	17 904	667	286	18 164	686	294	18 368	686	294	21 839	757	325	22 084	757	325
85	Hogeweg	Normaal stadsverkeer	4 - Basis type (2)	1.00 - Geen of weinig	14.0	14.0	17 474	668	287	17 663	668	287	17 824	689	295	18 038	689	295	21 321	760	326	21 577	760	326
86	Hogeweg	Normaal stadsverkeer	4 - Basis type (2)	1.00 - Geen of weinig	14.0	14.0	17 474	668	287	17 663	668	287	17 824	689	295	18 038	689	295	21 321	760	326	21 577	760	326
87	Hogeweg	Normaal stadsverkeer	4 - Basis type (2)	1.00 - Geen of weinig	14.0	14.0	17 484	668	287	17 667	668	287	17 835	689	295	18 043	689	295	21 331	760	326	21 579	760	326
88	Hogeweg	Normaal stadsverkeer	4 - Basis type (2)	1.00 - Geen of weinig	22.0	14.0	15 108	780	315	15 277	780	315	15 333	830	336	15 524	830	336	17 317	950	384	17 533	950	384
89	Hogeweg	Normaal stadsverkeer	4 - Basis type (2)	1.00 - Geen of weinig	14.0	22.0	15 356	722	292	15 401	722	292	15 667	749	303	15 717	749	303	18 370	858	347	18 429	858	347
90	Hogeweg	Normaal stadsverkeer	4 - Basis type (2)	1.25 - Bomen minder dan 15 m uit elkaar, toppen raken elkaar niet	22.0	14.0	15 108	780	315	15 277	780	315	15 333	830	336	15 524	830	336	17 317	950	384	17 533	950	384
91	Hogeweg	Normaal stadsverkeer	4 - Basis type (2)	1.25 - Bomen minder dan 15 m uit elkaar, toppen raken elkaar niet	14.0	22.0	15 356	722	292	15 401	722	292	15 667	749	303	15 717	749	303	18 370	858	347	18 429	858	347
92	Hogeweg	Normaal stadsverkeer	4 - Basis type (2)	1.25 - Bomen minder dan 15 m uit elkaar, toppen raken elkaar niet	14.0	22.0	16 060	750	303	16 028	750	303	16 411	777	314	16 375	777	314	19 621	891	360	19 577	891	360
92	Hogeweg	Normaal stadsverkeer	4 - Basis type (2)	1.25 - Bomen minder dan 15 m uit elkaar, toppen raken elkaar niet	22.0	14.0	15 646	810	328	15 798	810	328	15 860	862	348	16 031	862	348	18 053	987	399	18 248	987	399
93	Hogeweg	Normaal stadsverkeer	4 - Basis type (2)	1.00 - Geen of weinig	22.0	14.0	15 646	810	328	15 798	810	328	15 860	862	348	16 031	862	348	18 053	987	399	18 248	987	399
94	Hogeweg	Normaal stadsverkeer	4 - Basis type (2)	1.00 - Geen of weinig	14.0	22.0	16 060	750	303	16 028	750	303	16 411	777	314	16 375	777	314	19 621	891	360	19 577	891	360
95	Hogeweg	Normaal stadsverkeer	4 - Basis type (2)	1.00 - Geen of weinig	22.0	14.0	14 503	750	303	14 643	750	303	14 701	798	323	14 859	798	323	16 733	914	370	16 914	914	370
96	Hogeweg	Normaal stadsverkeer	4 - Basis type (2)	1.00 - Geen of weinig	14.0	22.0	14 886	694	281	14 856	694	281	15 212	720	291	15 178	720	291	18 187	824	333	18 146	824	333
97	Hogeweg	Normaal stadsverkeer	4 - Basis type (2)	1.00 - Geen of weinig	22.0	14.0	14 504	751	303	14 644	751	303	14 702	799	323	14 860	799	323	16 734	915	370	16 915	915	370
98	Hogeweg	Normaal stadsverkeer	4 - Basis type (2)	1.00 - Geen of weinig	14.0	22.0	14 887	695	281	14 857	695	281	15 213	721	291	15 179	721	291	18 188	826	333	18 147	826	333
99	Hogeweg	Normaal stadsverkeer	4 - Basis type (2)	1.00 - Geen of weinig	22.0	14.0	12 870	674	273	13 015	674	273	13 036	720	291	13 199	720	291	14 880	846	342	15 066	846	342
100	Hogeweg	Normaal stadsverkeer	4 - Basis type (2)	1.00 - Geen of weinig	14.0	22.0	13 233	617	250	13 206	617	250	13 522	640	259	13 492	640	259	16 167	733	296	16 130	733	296
101	Rondweg Noord	Normaal stadsverkeer	4 - Basis type (2)	1.00 - Geen of weinig	26.0	14.0	8 955	435	175	9 053	435	175	9 382	440	176	9 497	440	176	10 784	482	194	10 916	482	194
102	Rondweg Noord	Normaal stadsverkeer	4 - Basis type (2)	1.00 - Geen of weinig	14.0	26.0	8 990	467	187	9 042	467	187	9 416	483	194	9 477	483	194	10 848	520	209	10 918	520	209
103	Rondweg Noord	Normaal stadsverkeer	4 - Basis type (2)	1.00 - Geen of weinig	26.0	14.0	15 988	644	260	16 164	644	260	16 751	651	263	16 956	651	263	19 255	713	289	19 490	713	289
104	Rondweg Noord	Normaal stadsverkeer	4 - Basis type (2)	1.00 - Geen of weinig	14.0	26.0	16 051	690	279	16 143	690	279	16 812	714	289	16 920	714	289	19 368	770	311	19 493	770	311
105	Rondweg Noord	Normaal stadsverkeer	4 - Basis type (2)	1.00 - Geen of weinig	26.0	14.0	8 045	390	156	8 134	390	156	8 429	395	158	8 532	395	158	9 689	433	173	9 807	433	173
106	Rondweg Noord	Normaal stadsverkeer	4 - Basis type (2)	1.00 - Geen of weinig	14.0	26.0	8 077	419	167	8 123	419	167	8 460	433	173	8 514	433	173	9 746	467	187	9 808	467	187
107	Rondweg Noord	Normaal stadsverkeer	4 - Basis type (2)	1.00 - Geen of weinig	26.0	14.0	7 608	396	158	7 663	396	158	7 821	402	160	7 884	402	160	8 628	440	176	8 696	440	176
108	Rondweg Noord	Normaal stadsverkeer	4 - Basis type (2)	1.00 - Geen of weinig	14.0	26.0	7 612	415	166	7 642	415	166	7 818	429	171	7 852	429	171	8 789	445	178	8 828	445	178
109	Rondweg Noord	Normaal stadsverkeer	4 - Basis type (2)	1.00 - Geen of weinig	26.0	14.0	10 551	550	220	10 627	550	220	10 847	558	223	10 933	558	223	11 965	611	244	12 061	611	244
110	Rondweg Noord	Normaal stadsverkeer	4 - Basis type (2)	1.00 - Geen of weinig	14.0	26.0	10 557	577	231	10 599	577	231	10 843	595	238	10 890	595	238	12 189	619	247	12 243	619	247
111	Rondweg Noord	Normaal stadsverkeer	4 - Basis type (2)	1.00 - Geen of weinig	26.0	14.0	9 063	499	200	9 126	499	200	9 142	507	203	9 212	507	203	10 132	555	222	10 210	555	222
112	Rondweg Noord	Normaal stadsverkeer	4 - Basis type (2)	1.00 - Geen of weinig	14.0	26.0	9 351	524	210	9 351	524	210	9 513	541	217	9 512	541	217	10 763	562	225	10 762	562	225
113	Rondweg Noord	Normaal stadsverkeer	4 - Basis type (2)	1.00 - Geen of weinig	26.0	14.0	9 063	499	200	9 126	499	200	9 142	507	203	9 212	507	203	10 132	555	222	10 210	555	222
114	Rondweg Noord	Normaal stadsverkeer	4 - Basis type (2)	1.00 - Geen of weinig	14.0	26.0	9 351	524	210	9 351	524	210	9 513	541	217	9 512	541	217	10 763	562	225	10 762	562	225
115	Rondweg Noord	Normaal stadsverkeer	4 - Basis type (2)	1.00 - Geen of weinig	26.0	14.0	14 274	652	264	14 373	652	264	14 397	662	268	14 508	662	268	15 957	725	293	16 080	725	293
116	Rondweg Noord	Normaal stadsverkeer	4 - Basis type (2)	1.00 - Geen of weinig	14.0	26.0	14 728	685	277	14 727	685	277	14 982	707	286	14 981	707	286	16 951	734	297	16 950	734	297
117	Rondweg Noord	Normaal stadsverkeer	4 - Basis type (2)	1.00 - Geen of weinig	26.0	14.0	13 874	665	266	13 864	665	266	14 165	653	261	14 154	653	261	17 260	693	277	17 246	693	277
118	Rondweg Noord	Normaal stadsverkeer	4 - Basis type (2)	1.00 - Geen of weinig	14.0	26.0	13 763	772	309	13 762	772	309	14 000	796	319	13 999	796	319	15 840	827	331	15 839	827	331
119	Rondweg Noord	Normaal stadsverkeer	4 - Basis type (2)	1.00 - Geen of weinig	26.0	14.0	14 847	590	239	14 836	590	239	15 159	579	234	15 147	579	234	18 471	615	249	18 456	615	249
120	Rondweg Noord	Normaal stadsverkeer	4 - Basis type (2)	1.00 - Geen of weinig	14.0	26.0	14 837	616	249	14 818	616	249	15 135	614	248	15 113	614	248	17 700	647	262	17 674	647	262
121	Scherpenzeelseweg	Normaal stadsverkeer	4 - Basis type (2)	1.25 - Bomen minder dan 15 m uit elkaar, toppen raken elkaar niet	16.0	16.0	9 539	459	276	9 477	459	276	9 874	459	275	9 804	459	275	11 669	474	284	11 586	474	284
122	Scherpenzeelseweg	Normaal stadsverkeer	4 - Basis type (2)	1.00 - Geen of weinig	14.0	14.0	9 539	459	276	9 477	459	276	9 874	459	275	9 804	459	275	11 669	474	284	11 586	474	284
125	Plantagelaan	Normaal stadsverkeer	3 - Half open gebied (4)	1.00 - Geen of weinig	20.0	14.0	5 545	248	62	5 555	248	62	5 664	247	61	5 676	247	61	6 714	254	63	6 727	254	63
126	Plantagelaan	Normaal stadsverkeer	3 - Half open gebied (4)	1.00 - Geen of weinig	21																			

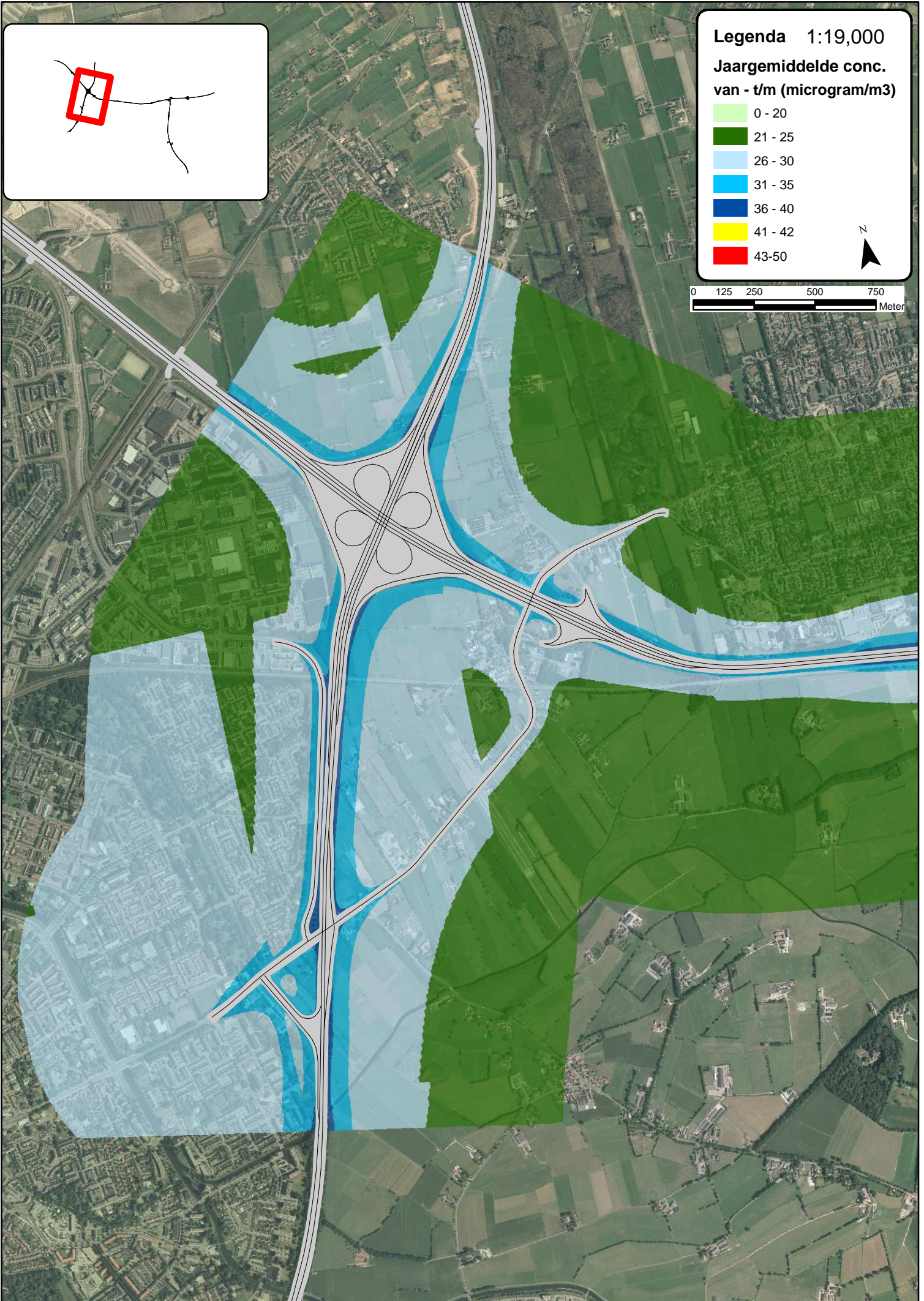
Berekende concentraties 2009, 2010 en 2015

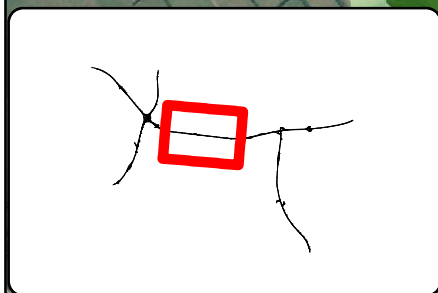


Legenda 1:19,000

Jaargemiddelde conc.  
van - t/m (microgram/m<sup>3</sup>)

- 0 - 20
- 21 - 25
- 26 - 30
- 31 - 35
- 36 - 40
- 41 - 42
- 43-50

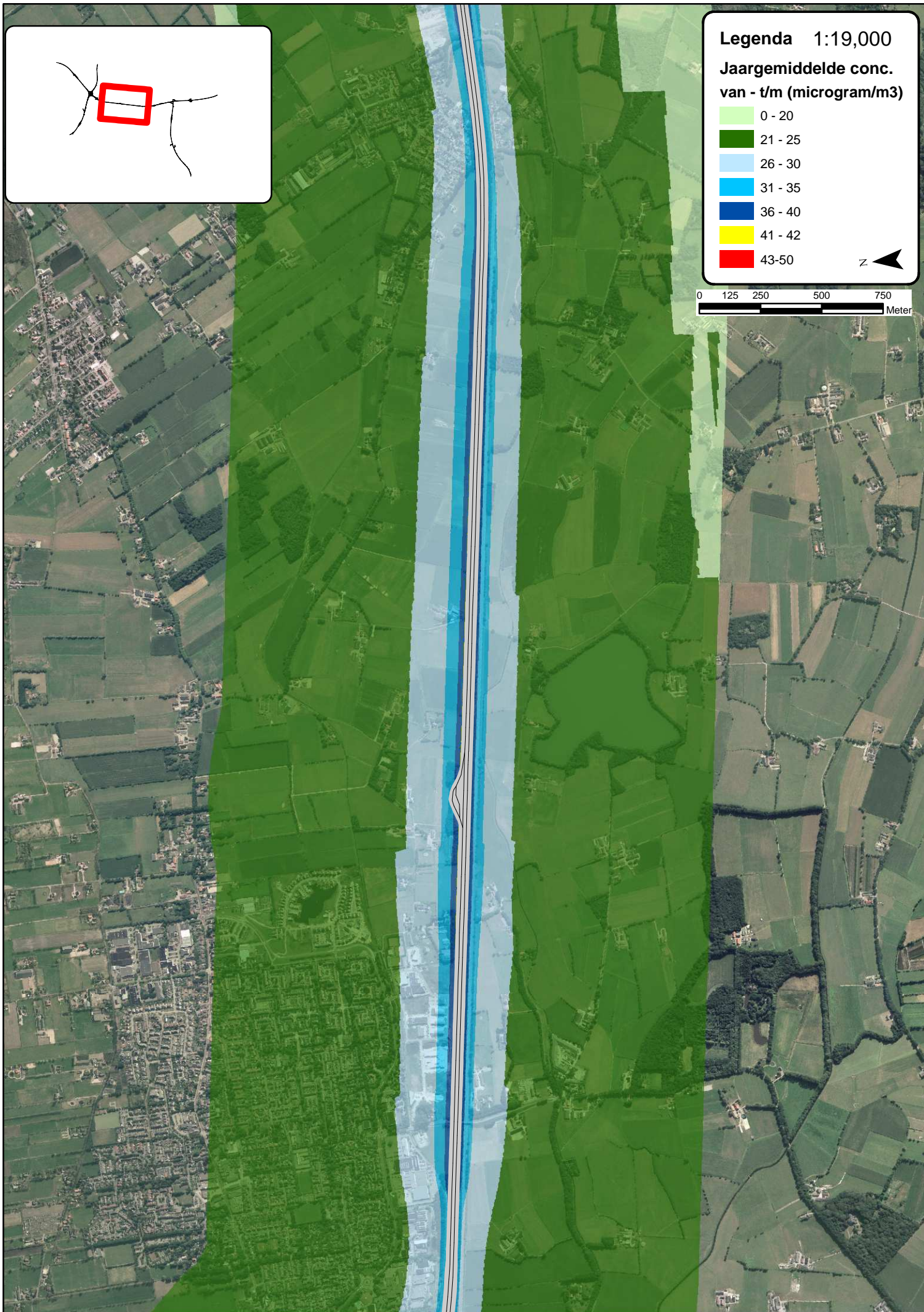
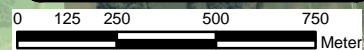


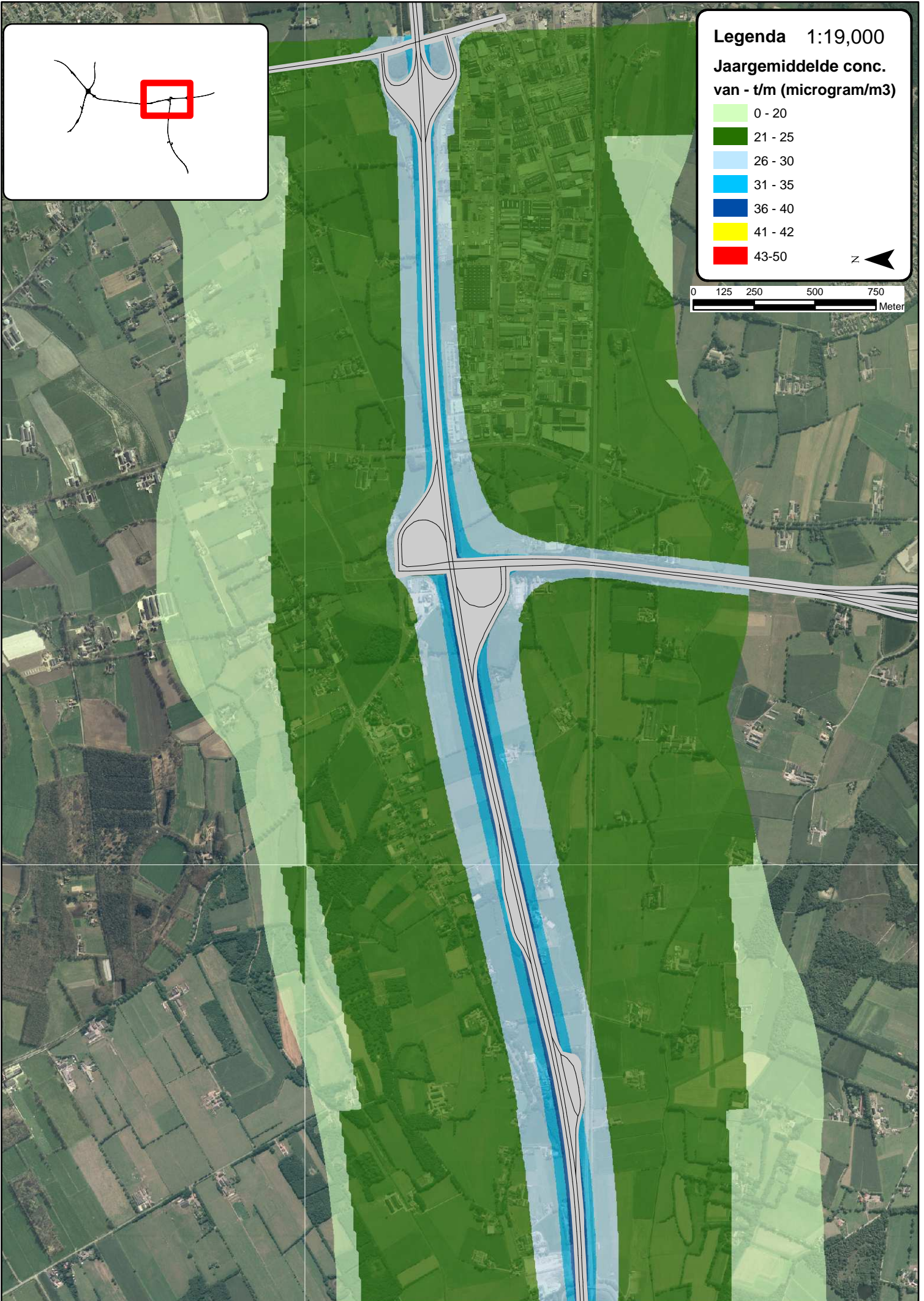


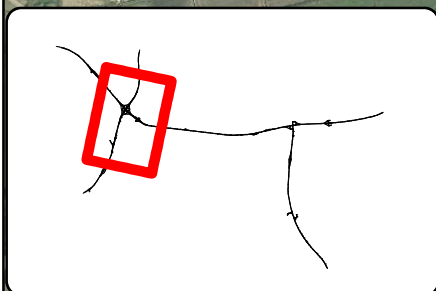
Legenda 1:19,000

Jaargemiddelde conc.  
van - t/m (microgram/m<sup>3</sup>)

- 0 - 20
- 21 - 25
- 26 - 30
- 31 - 35
- 36 - 40
- 41 - 42
- 43-50



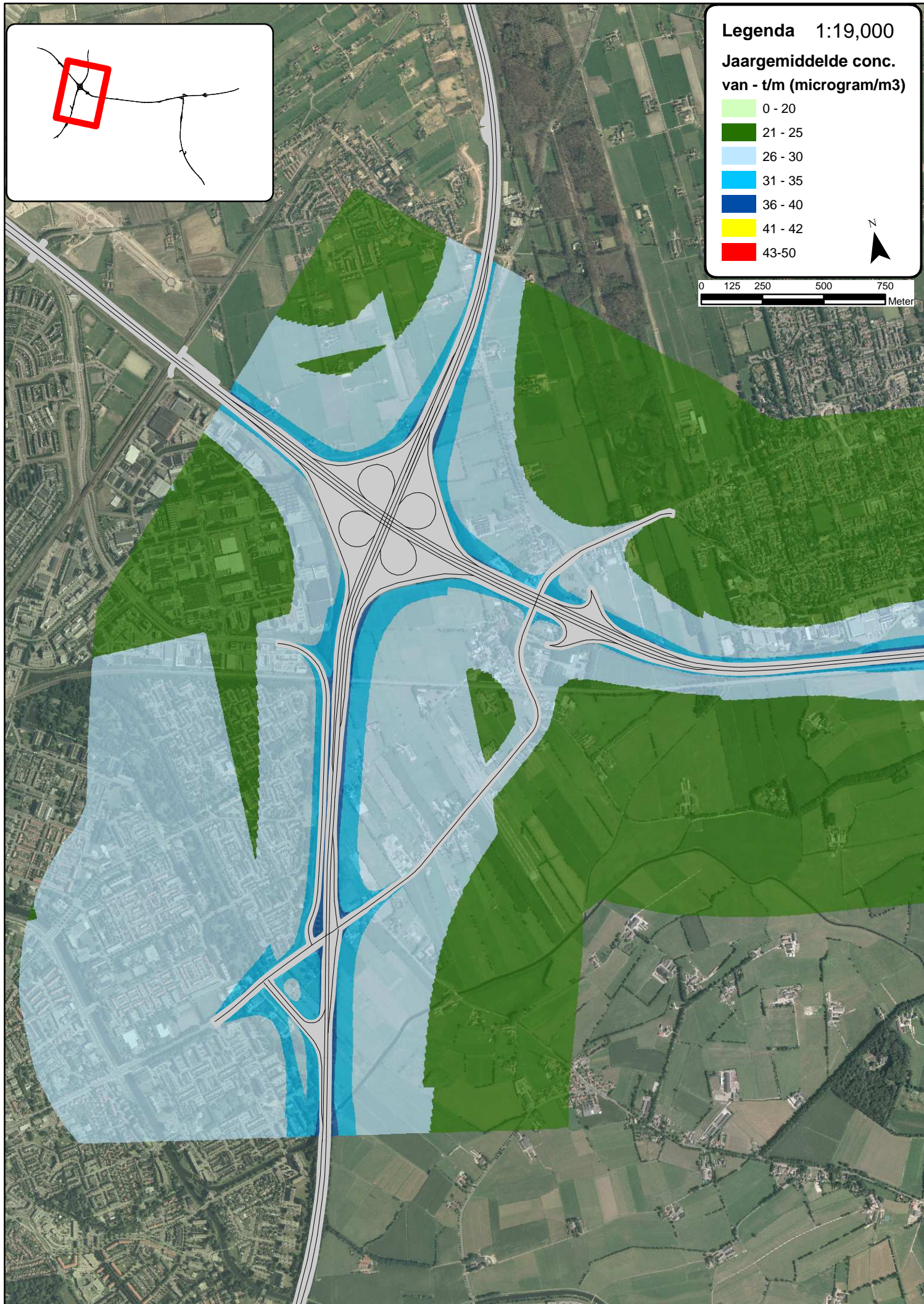
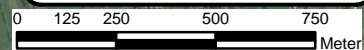




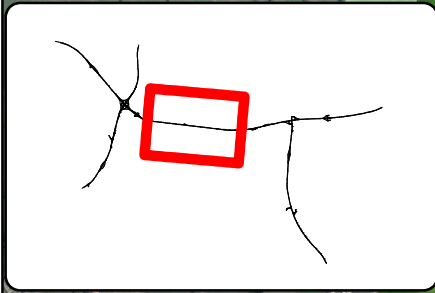
Legenda 1:19,000

Jaargemiddelde conc.  
van - t/m (microgram/m3)

- 0 - 20
- 21 - 25
- 26 - 30
- 31 - 35
- 36 - 40
- 41 - 42
- 43 - 50







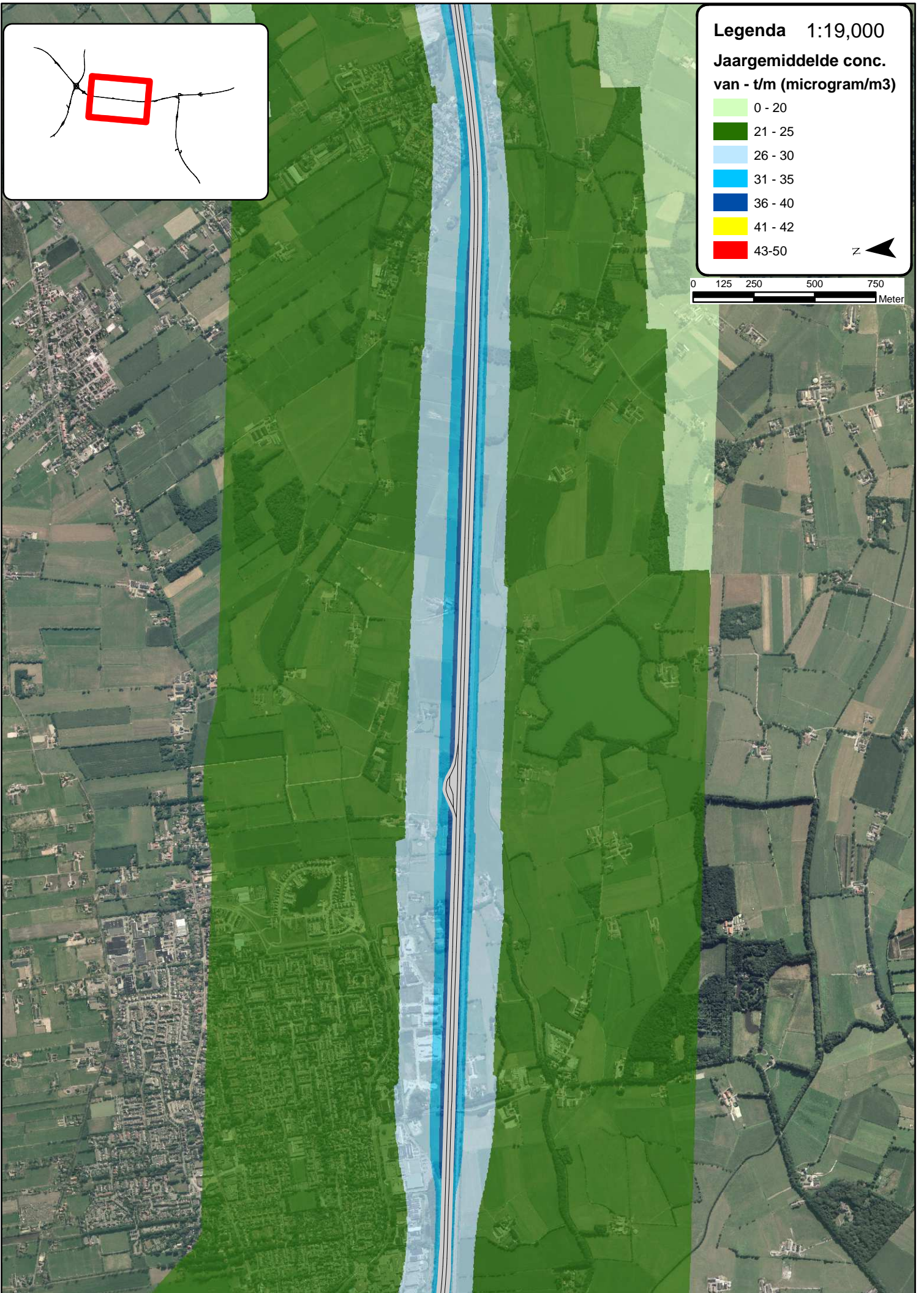
Legenda 1:19,000

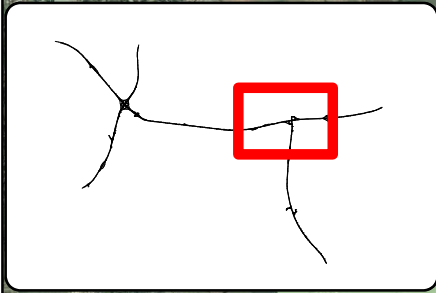
Jaargemiddelde conc.  
van - t/m (microgram/m3)

- 0 - 20
- 21 - 25
- 26 - 30
- 31 - 35
- 36 - 40
- 41 - 42
- 43-50



0 125 250 500 750  
Meter

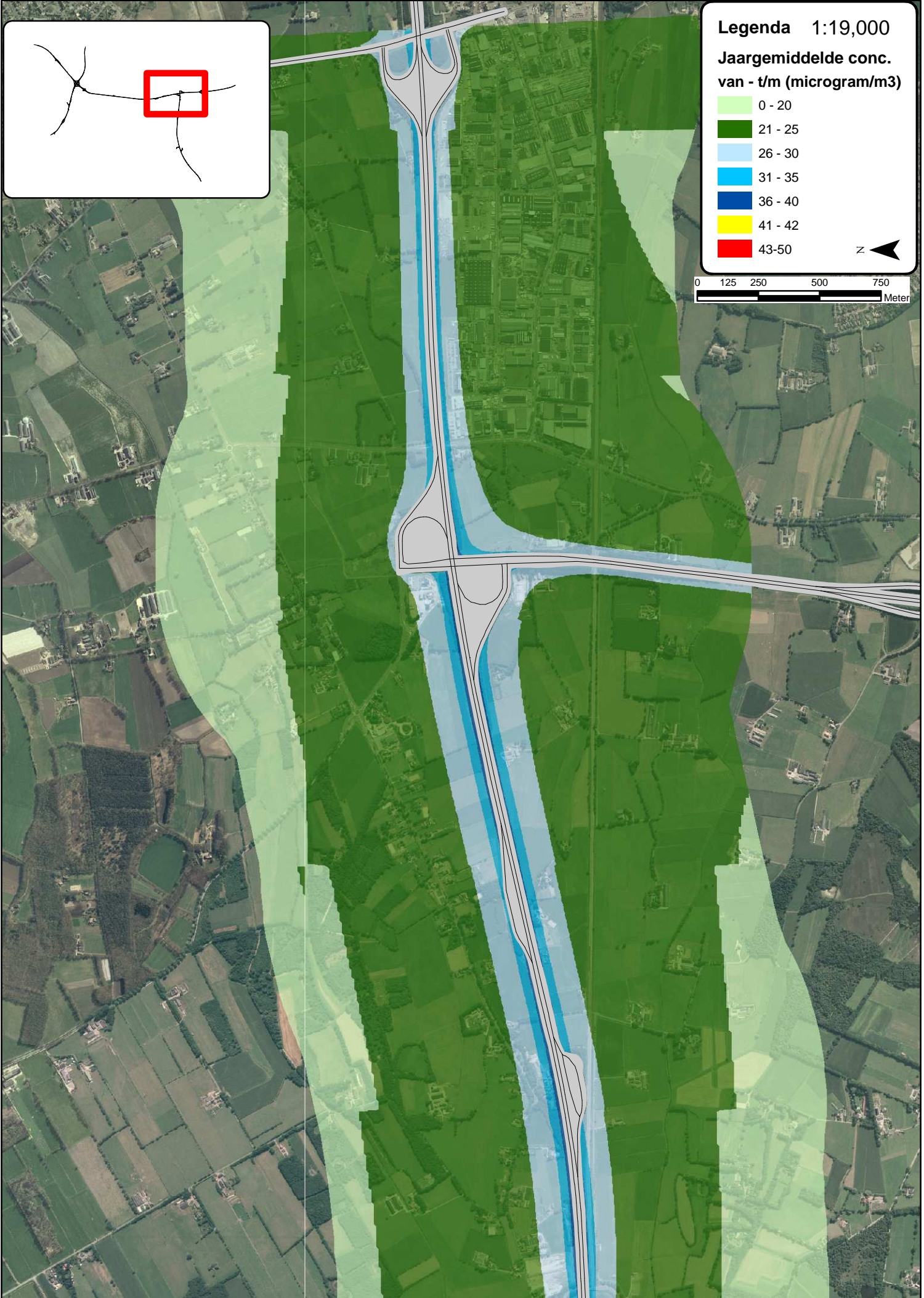
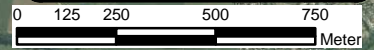


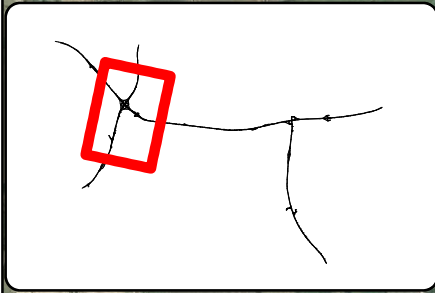


Legenda 1:19,000

Jaargemiddelde conc.  
van - t/m (microgram/m<sup>3</sup>)

- 0 - 20
- 21 - 25
- 26 - 30
- 31 - 35
- 36 - 40
- 41 - 42
- 43 - 50

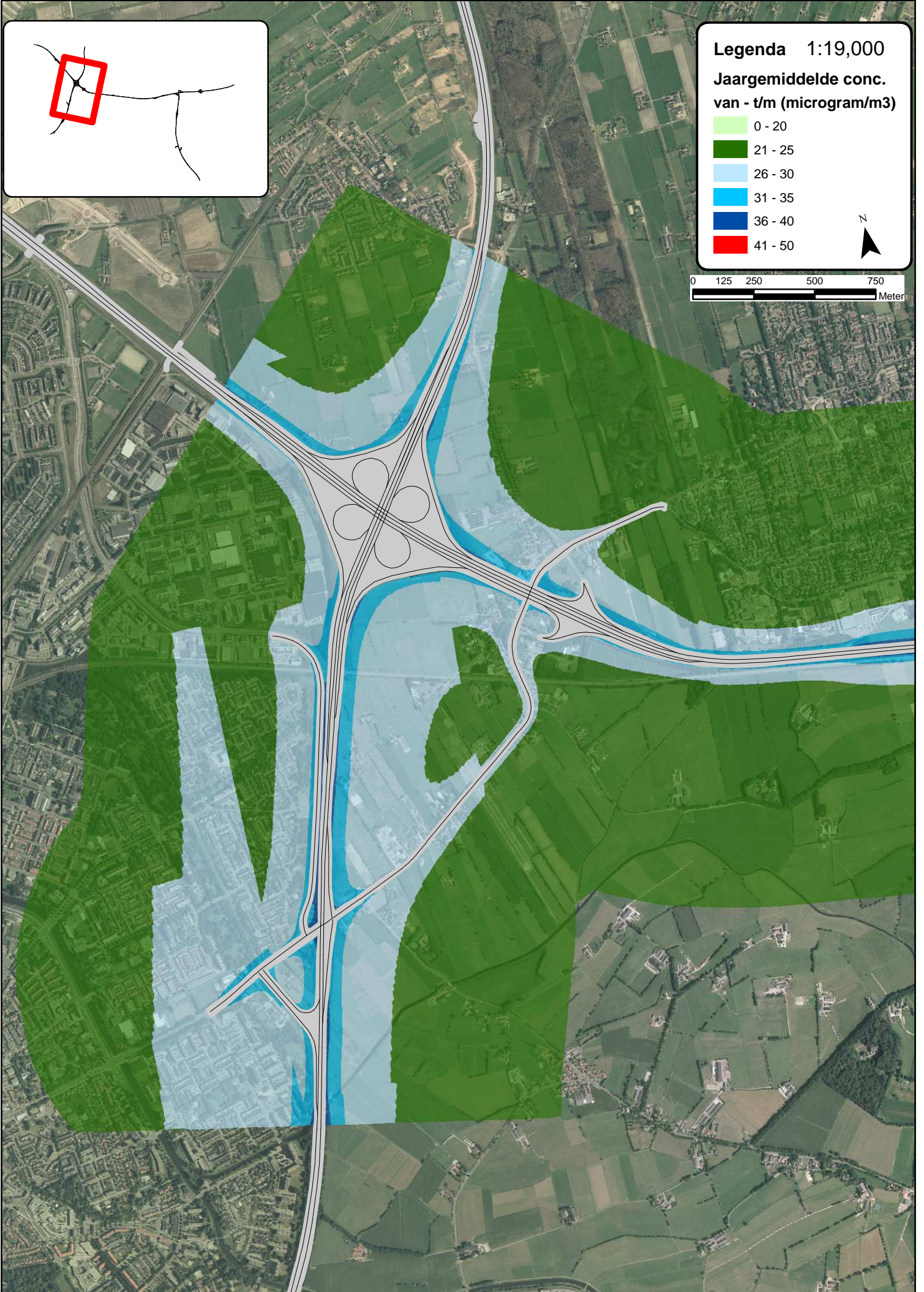
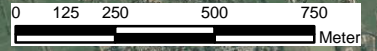




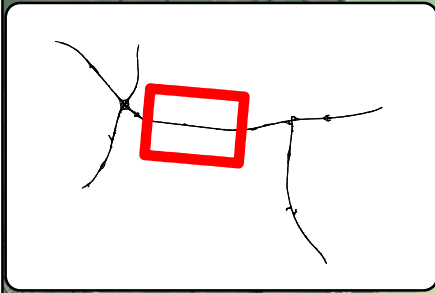
**Legenda 1:19,000**  
**Jaargemiddelde conc. van - t/m (microgram/m3)**

0 - 20
21 - 25
26 - 30
31 - 35
36 - 40
41 - 50

N



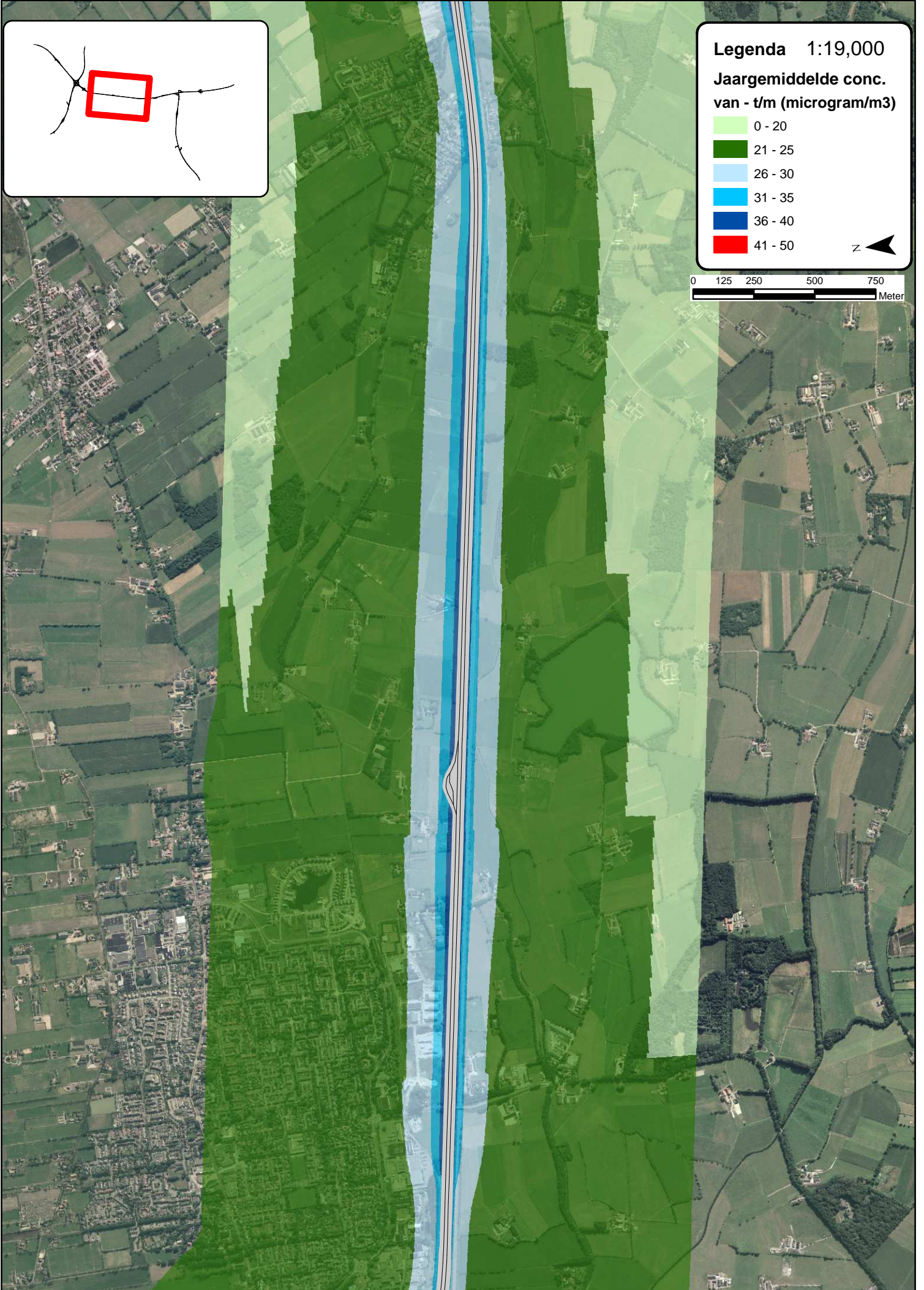
A1 Hoevelaken - Barneveld

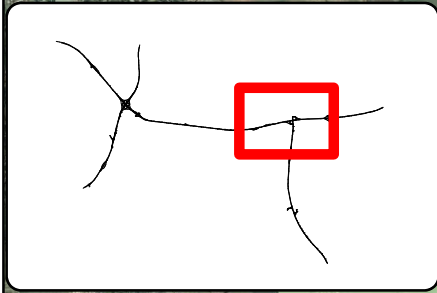


**Legenda 1:19,000**  
**Jaargemiddelde conc. van - t/m (microgram/m3)**

0 - 20
21 - 25
26 - 30
31 - 35
36 - 40
41 - 50

z

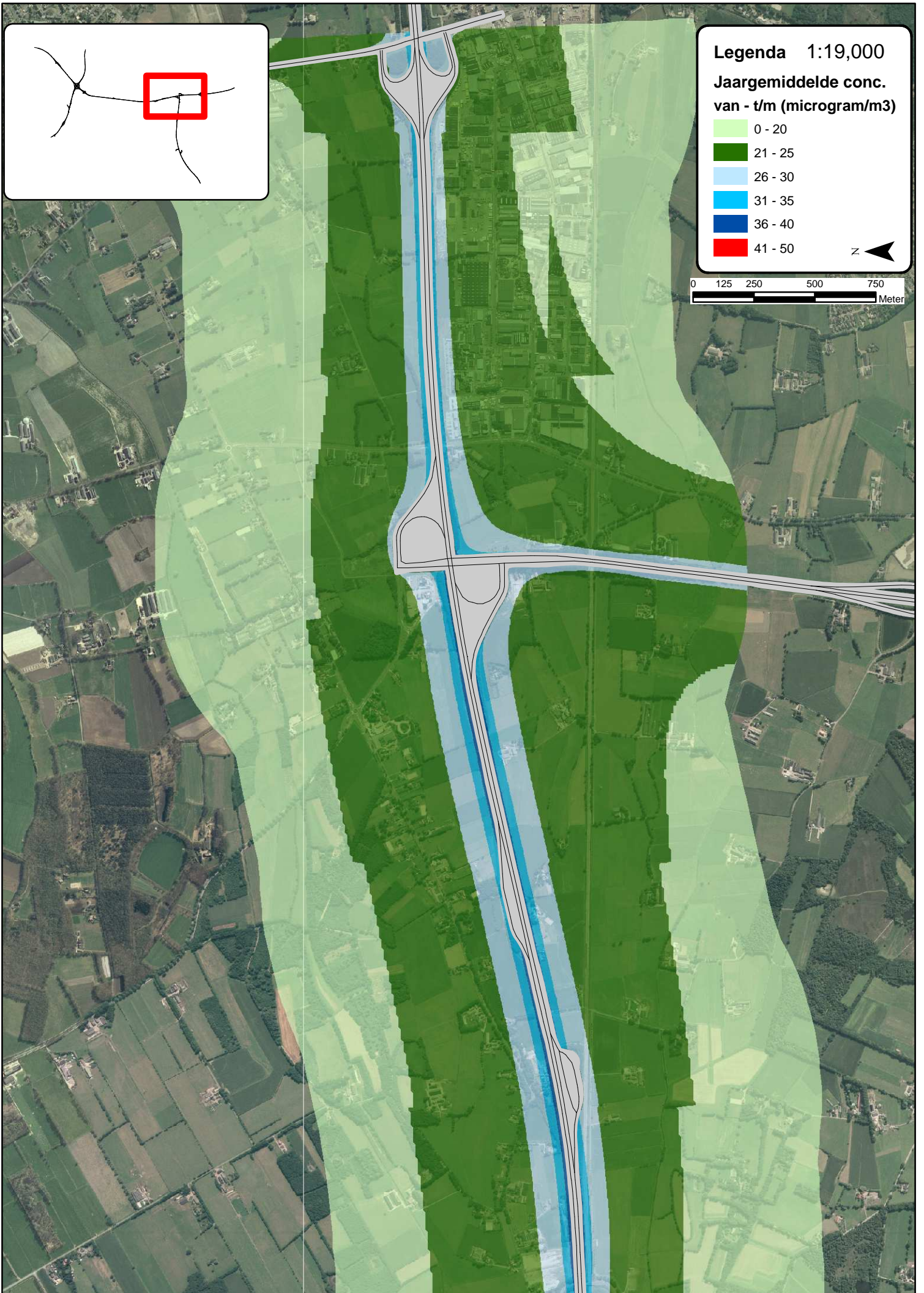
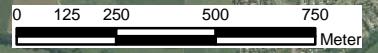


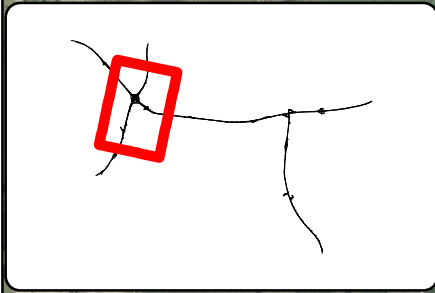


Legenda 1:19,000

Jaargemiddelde conc.  
van - t/m (microgram/m<sup>3</sup>)

- 0 - 20
- 21 - 25
- 26 - 30
- 31 - 35
- 36 - 40
- 41 - 50

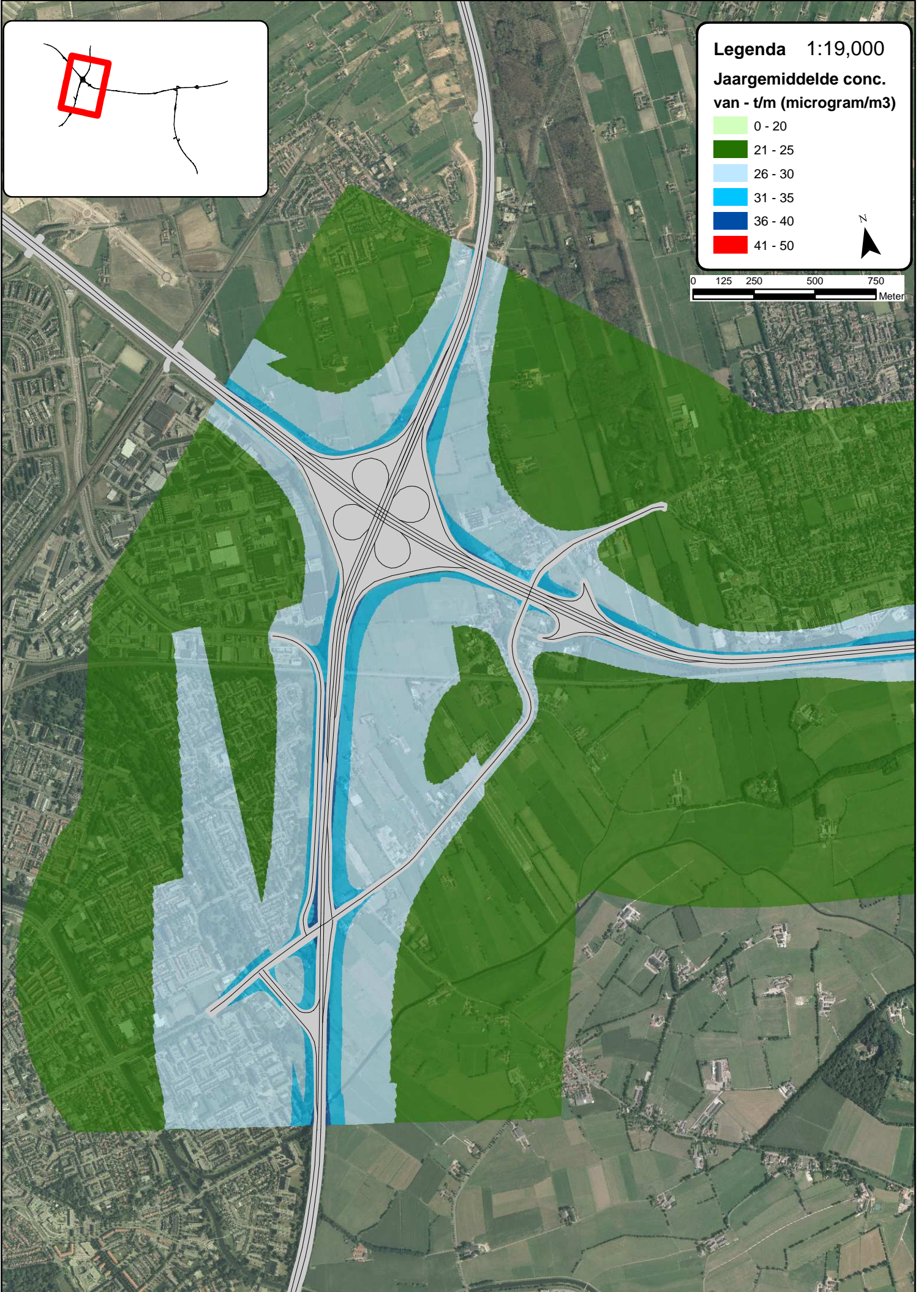




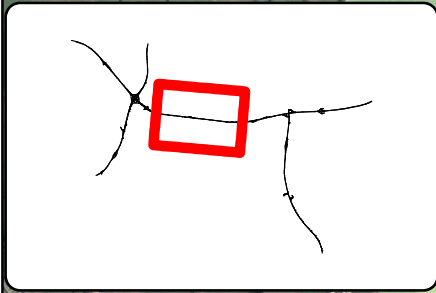
Legenda 1:19,000

Jaargemiddelde conc.  
van - t/m (microgram/m<sup>3</sup>)

- 0 - 20
- 21 - 25
- 26 - 30
- 31 - 35
- 36 - 40
- 41 - 50



A1 Hoevelaken - Barneveld



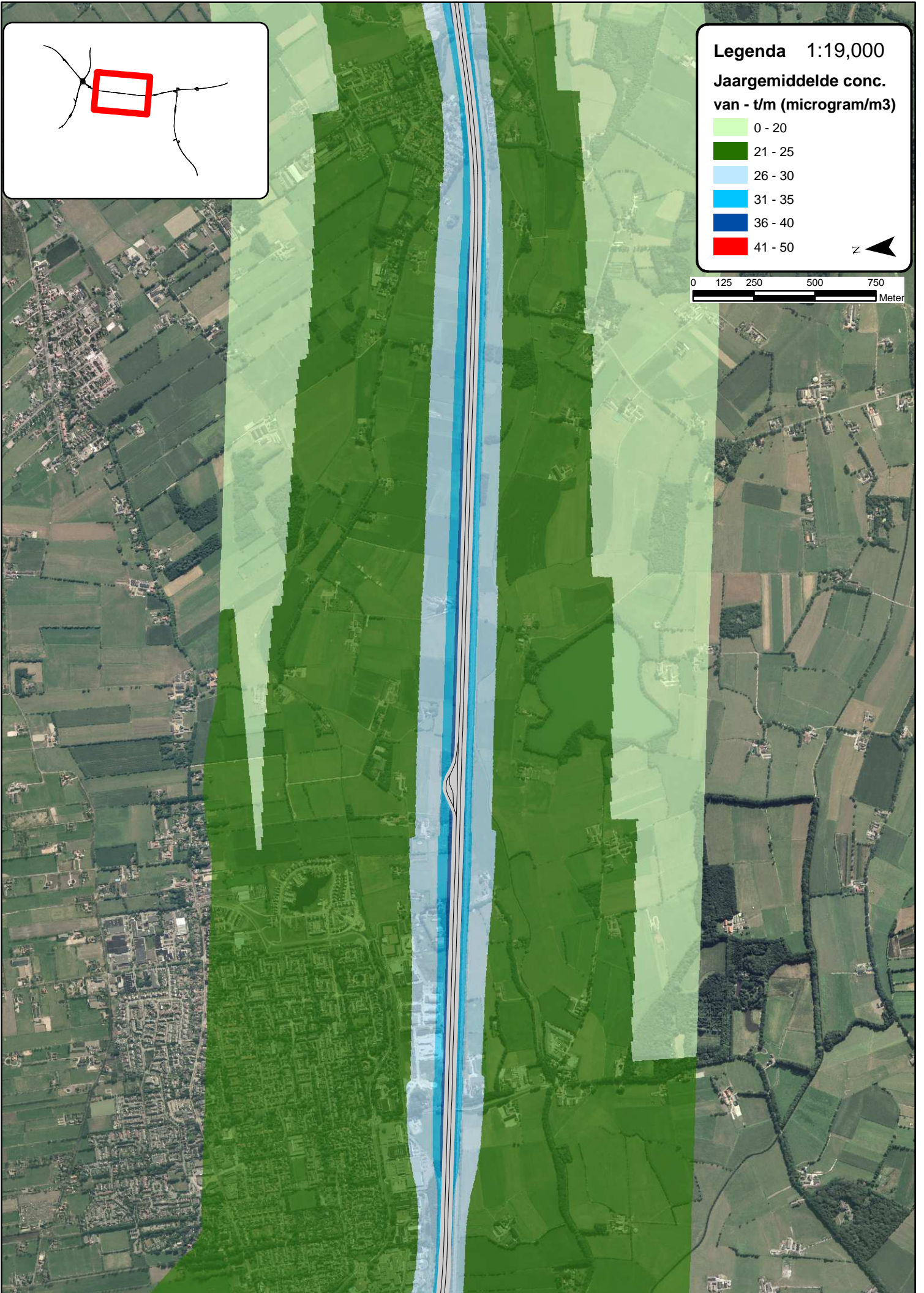
Legenda 1:19,000

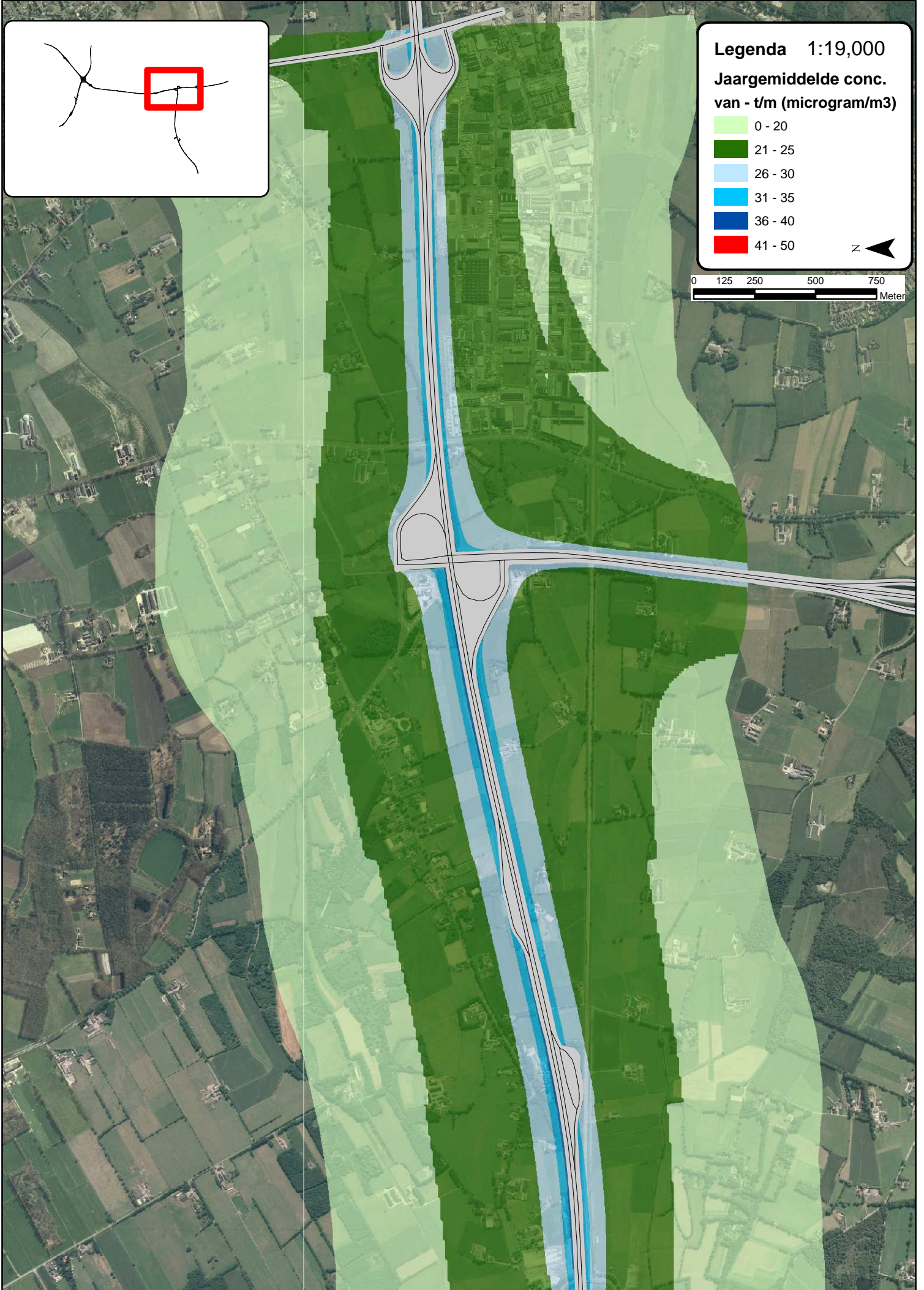
Jaargemiddelde conc.  
van - t/m (microgram/m3)

- 0 - 20
- 21 - 25
- 26 - 30
- 31 - 35
- 36 - 40
- 41 - 50

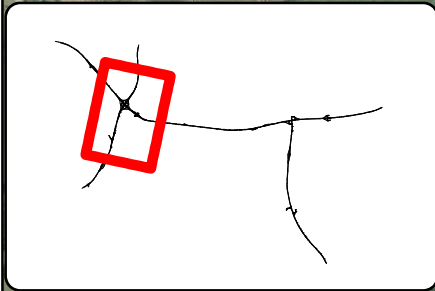


0 125 250 500 750  
Meter





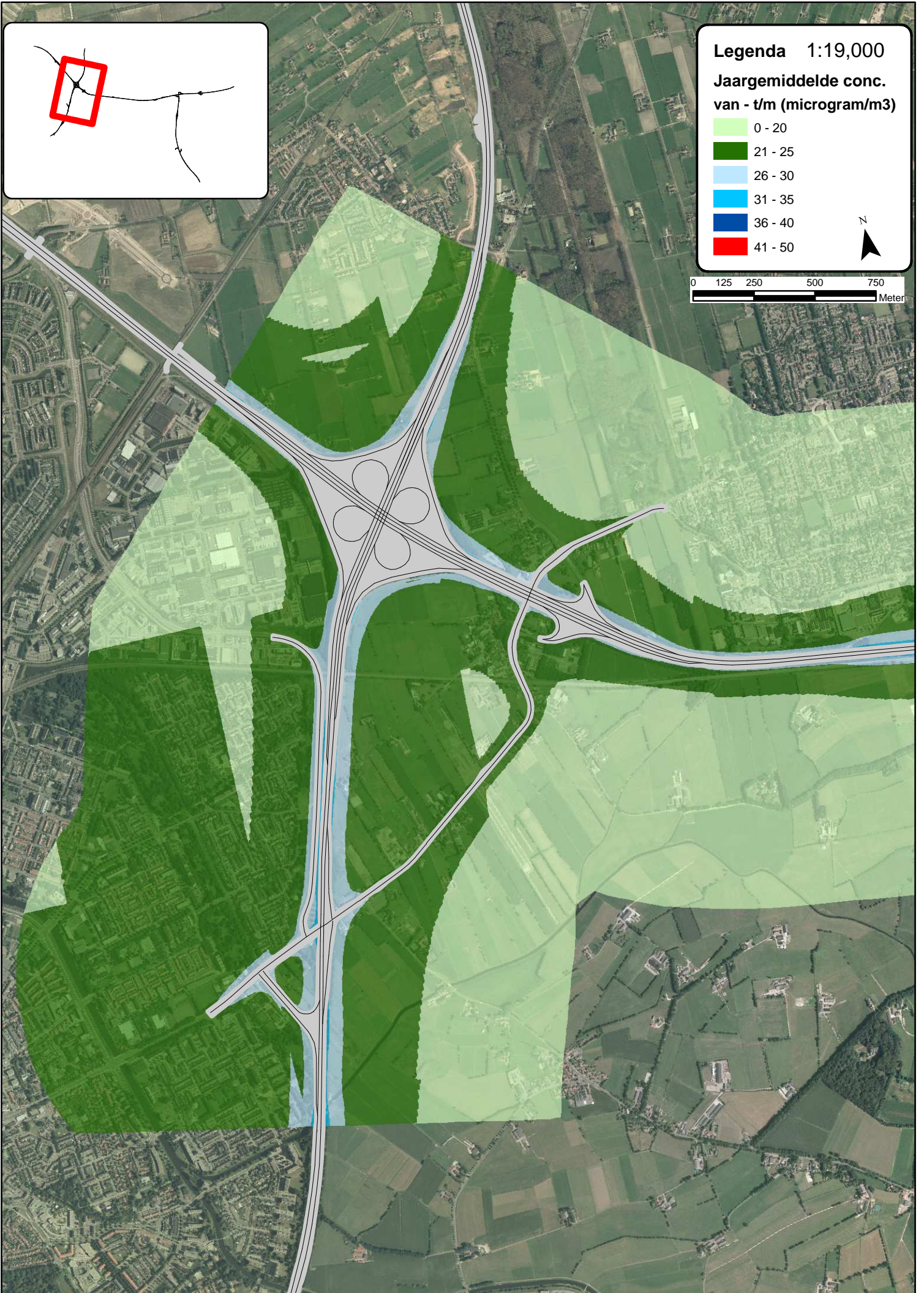


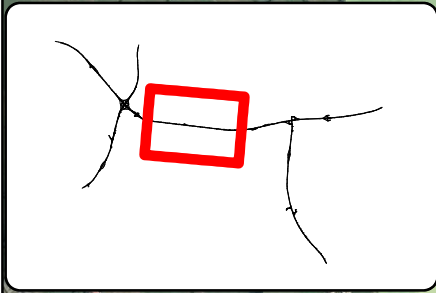


Legenda 1:19,000

Jaargemiddelde conc.  
van - t/m (microgram/m<sup>3</sup>)

- 0 - 20
- 21 - 25
- 26 - 30
- 31 - 35
- 36 - 40
- 41 - 50

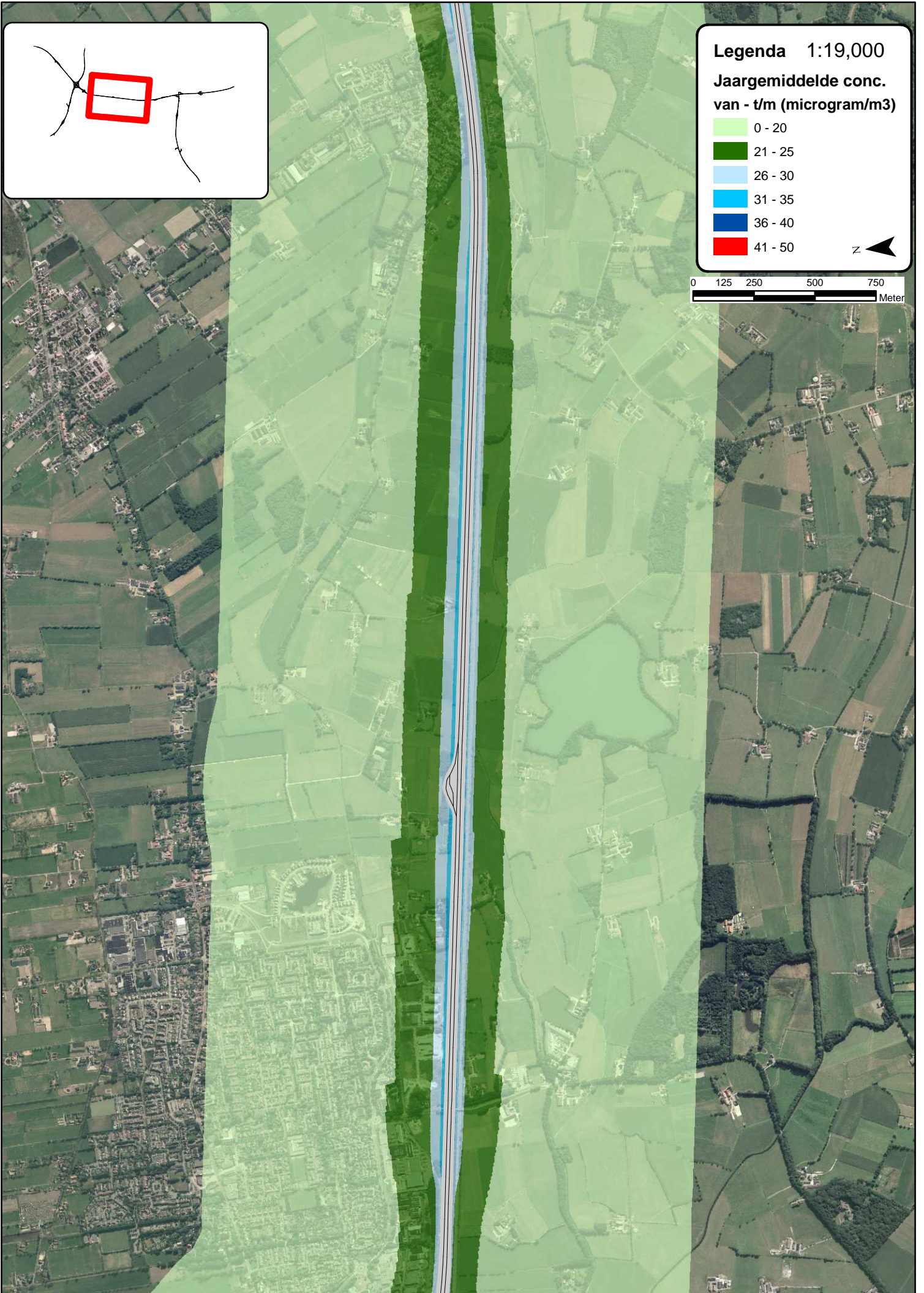
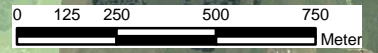


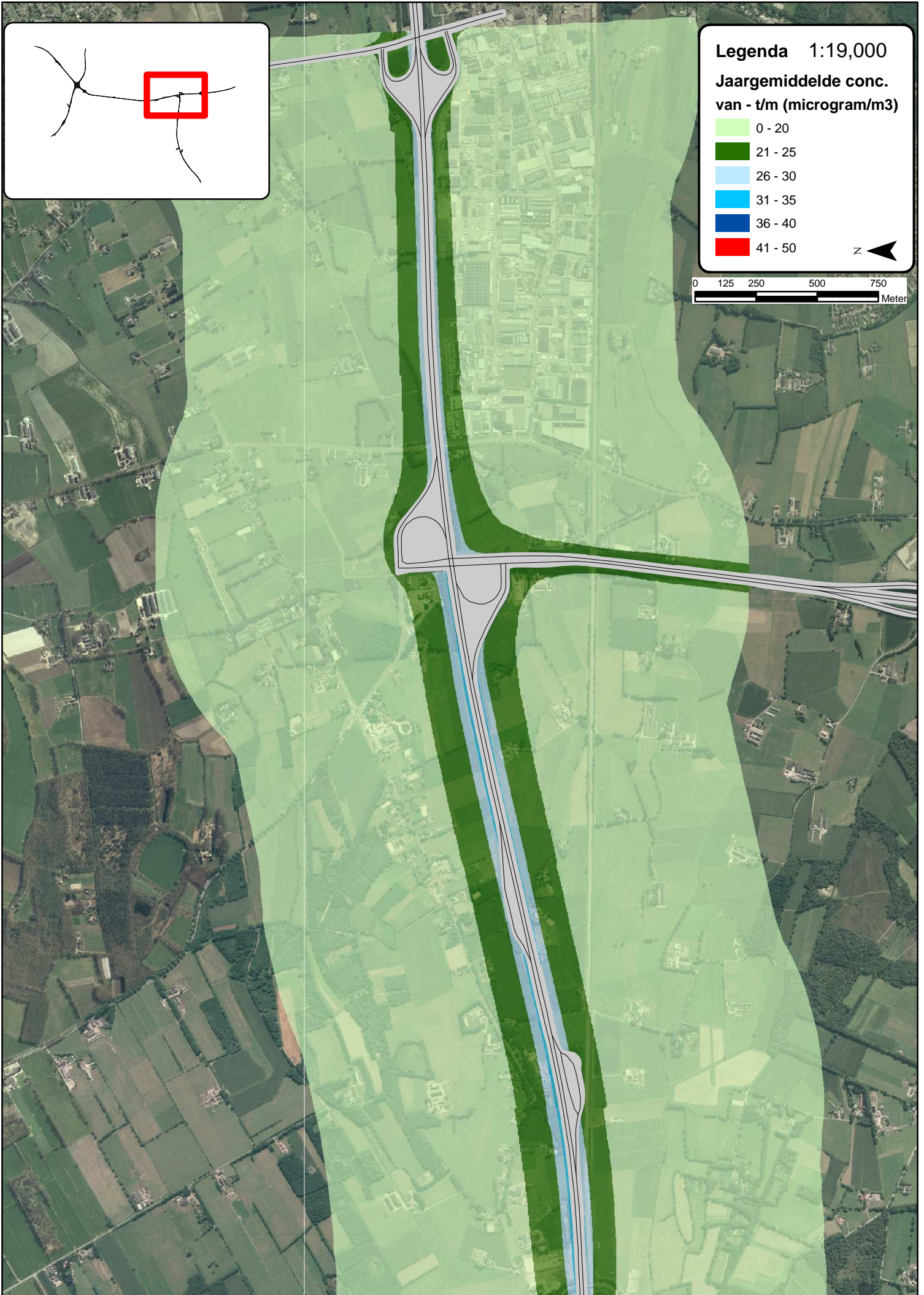


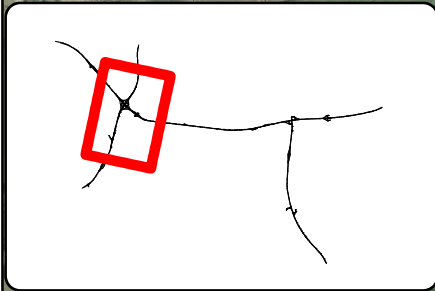
Legenda 1:19,000

Jaargemiddelde conc.  
van - t/m (microgram/m3)

- 0 - 20
- 21 - 25
- 26 - 30
- 31 - 35
- 36 - 40
- 41 - 50



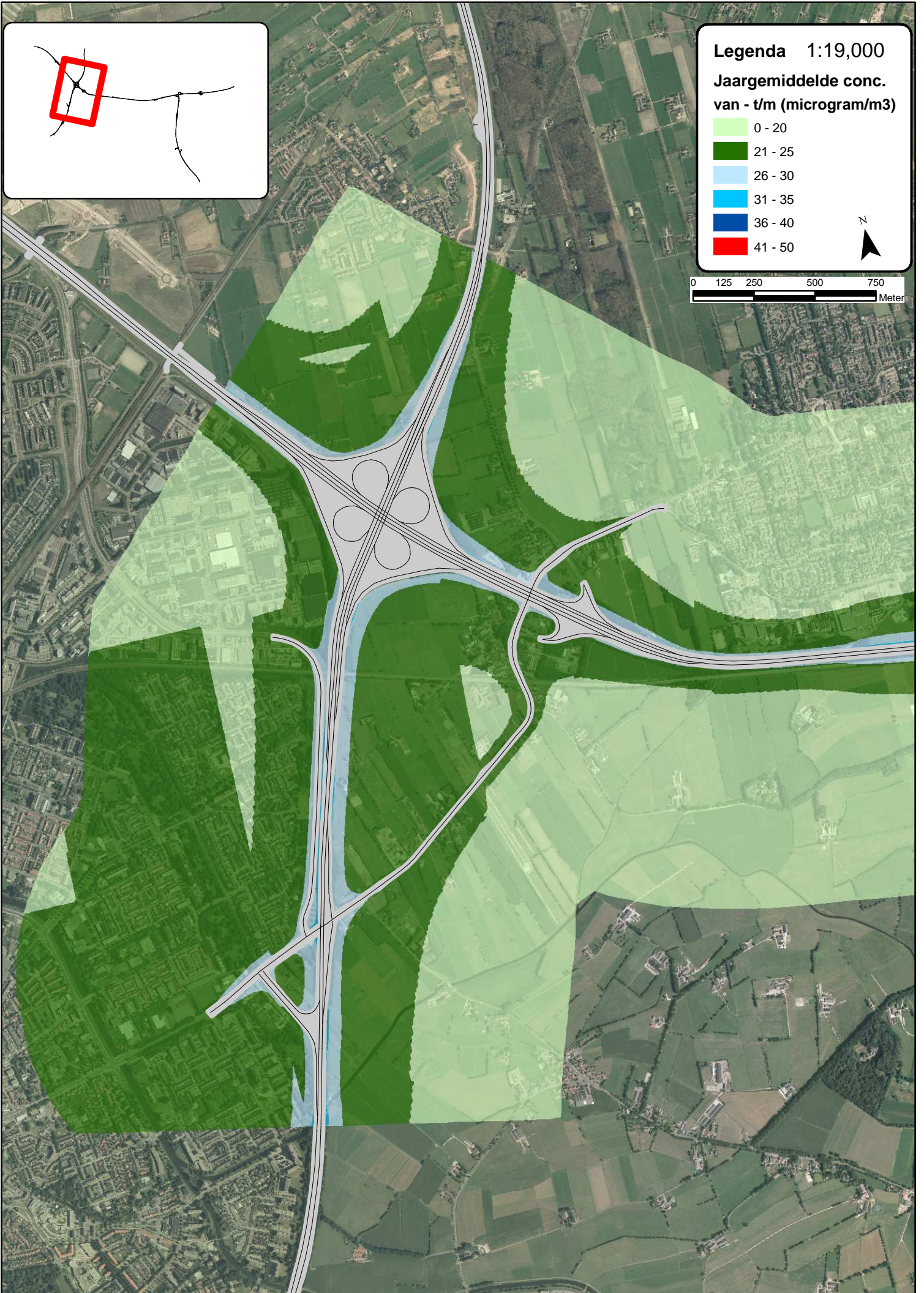


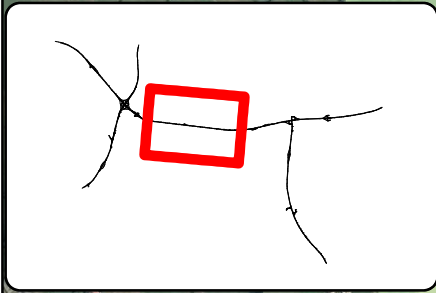


Legenda 1:19,000

Jaargemiddelde conc.  
van - t/m (microgram/m<sup>3</sup>)

- 0 - 20
- 21 - 25
- 26 - 30
- 31 - 35
- 36 - 40
- 41 - 50

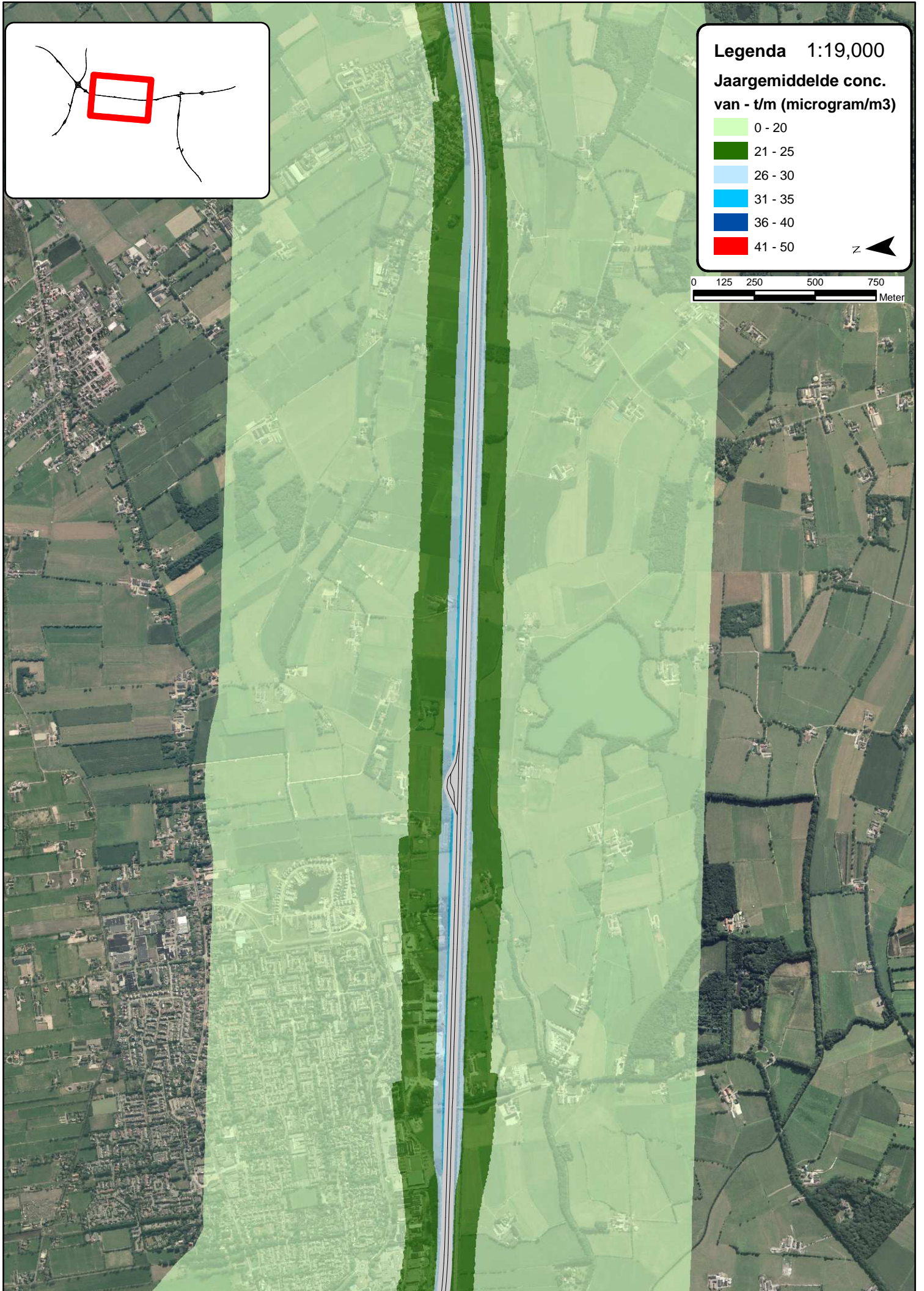
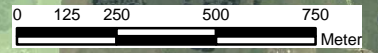


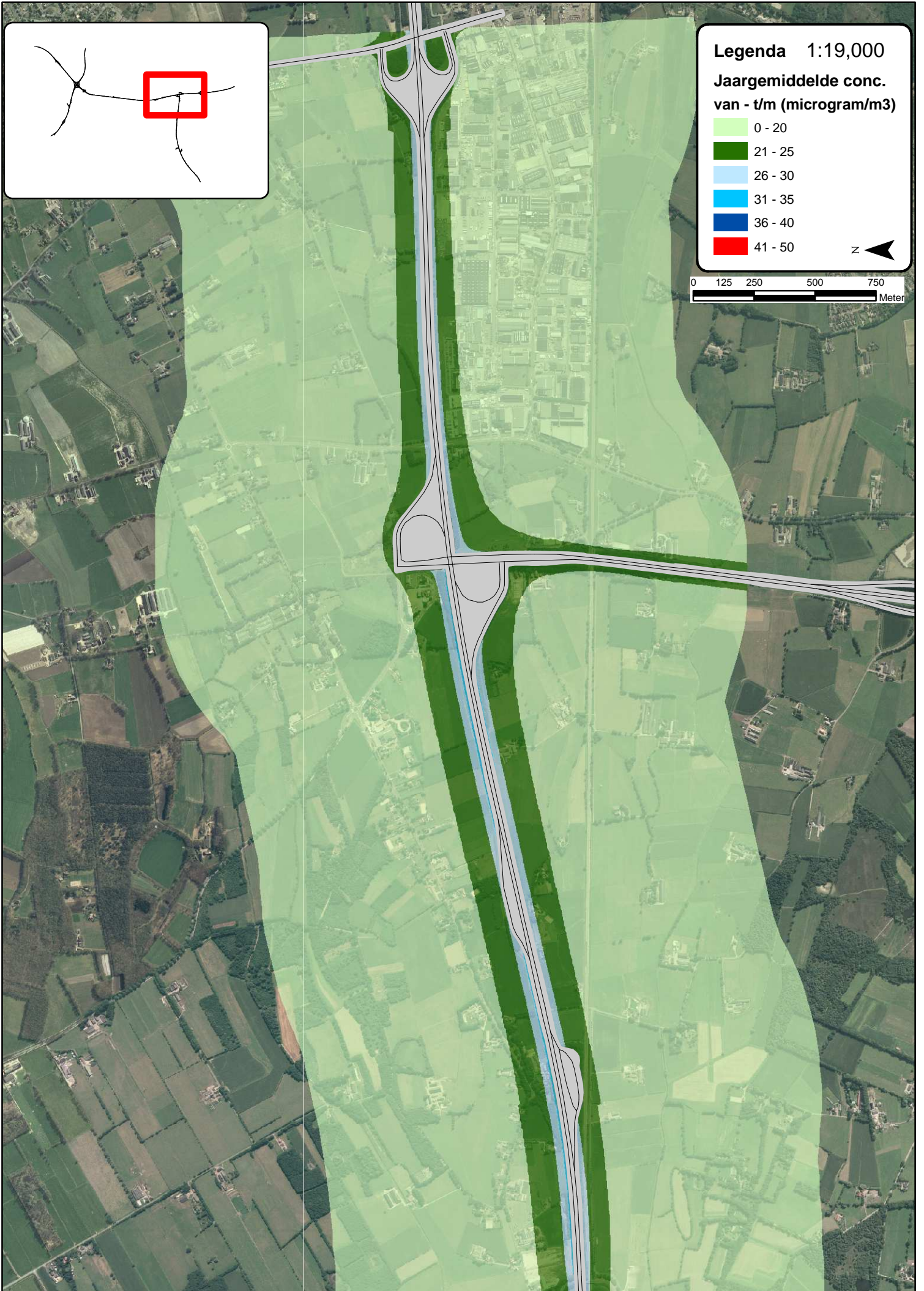


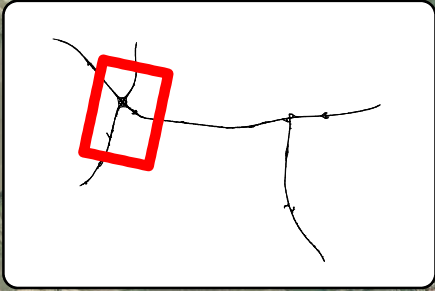
Legenda 1:19,000

Jaargemiddelde conc.  
van - t/m (microgram/m<sup>3</sup>)

- 0 - 20
- 21 - 25
- 26 - 30
- 31 - 35
- 36 - 40
- 41 - 50



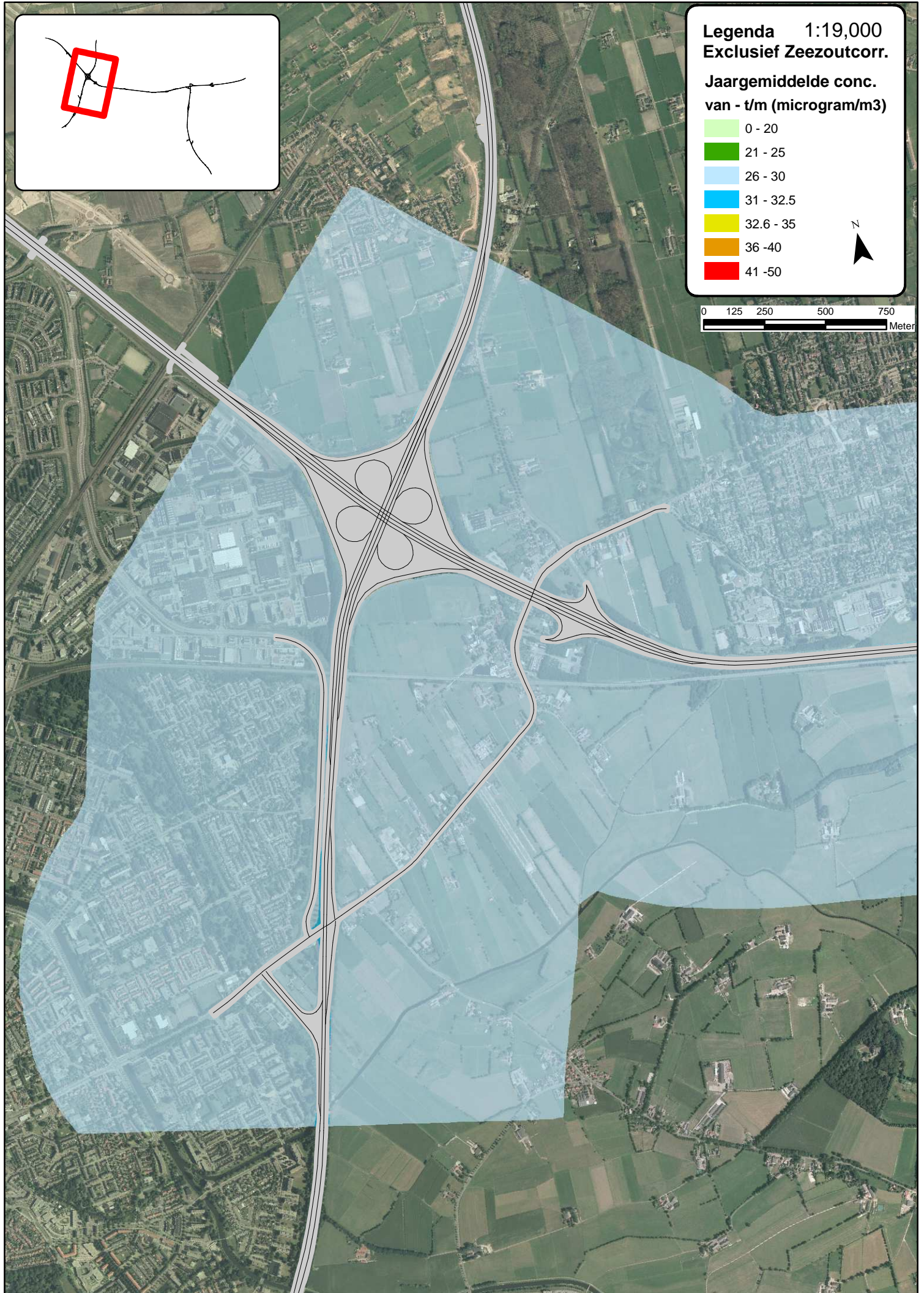
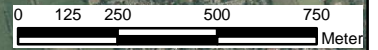


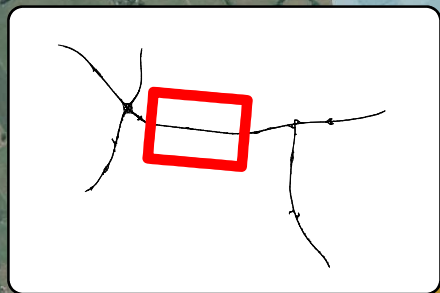


**Legenda** 1:19,000  
Exclusief Zeezoutcorr.

Jaargemiddelde conc.  
van - t/m (microgram/m<sup>3</sup>)

- 0 - 20
- 21 - 25
- 26 - 30
- 31 - 32.5
- 32.6 - 35
- 36 - 40
- 41 - 50

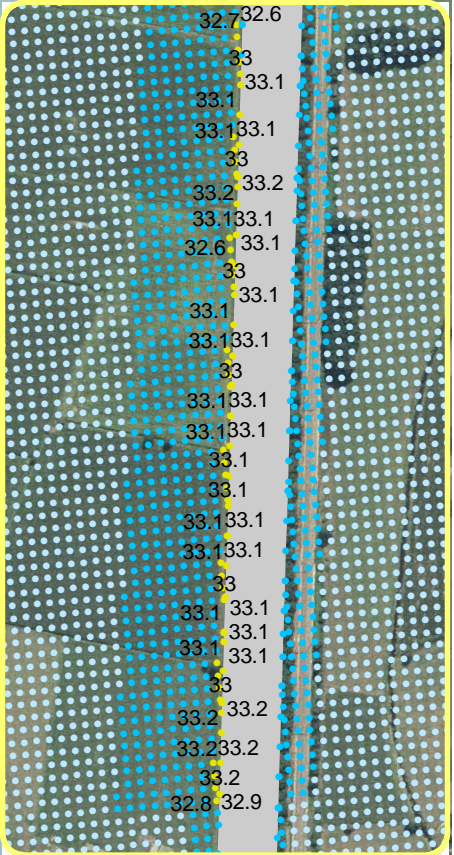
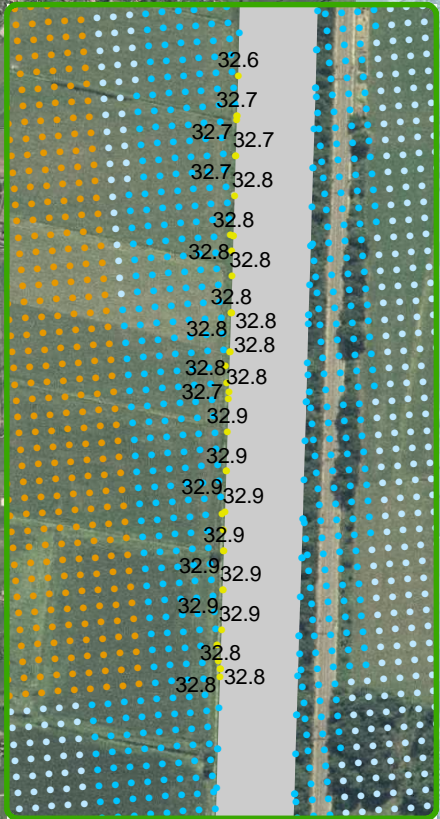
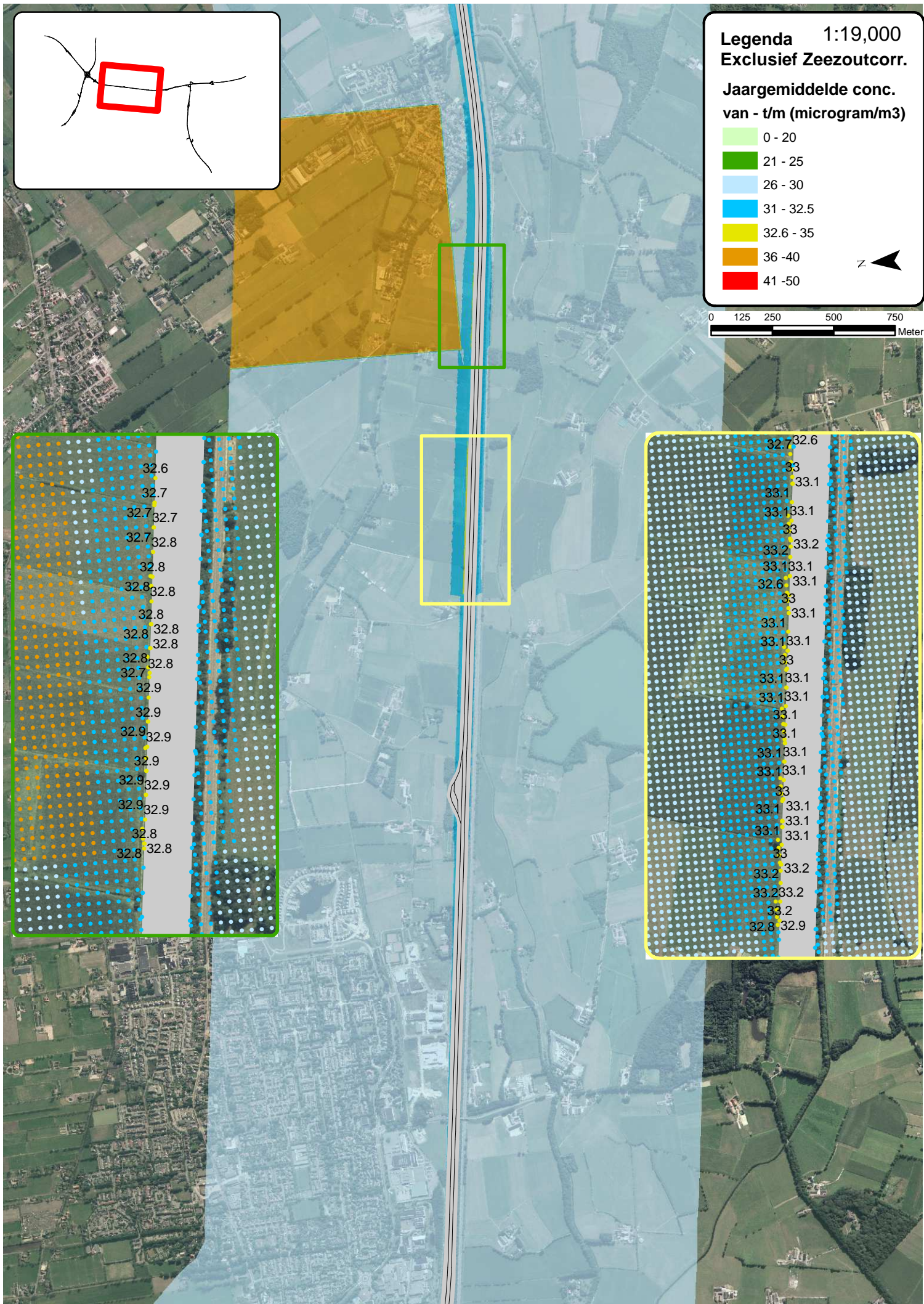
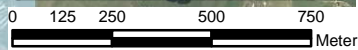




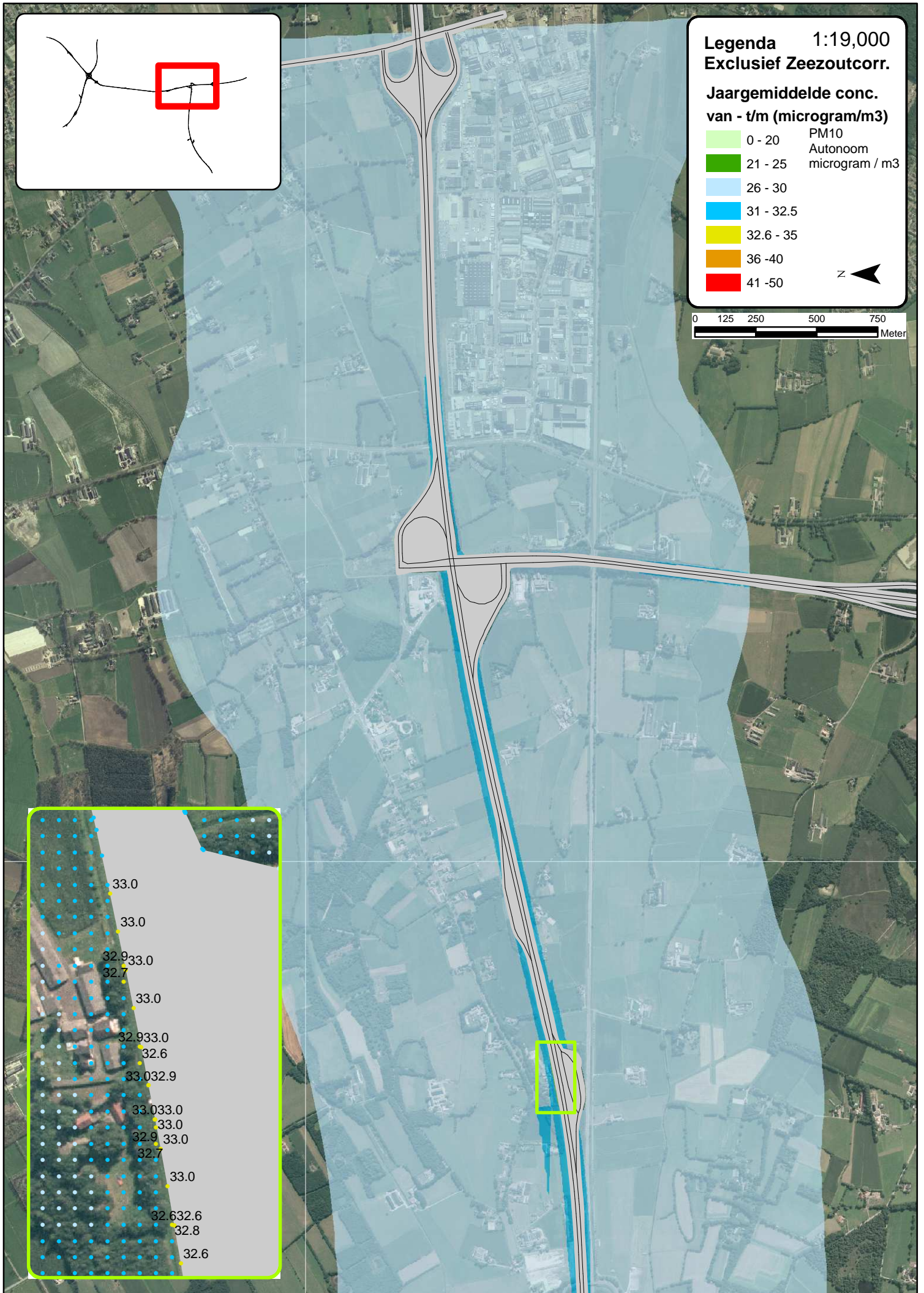
**Legenda** 1:19,000  
**Exclusief Zeezoutcorr.**

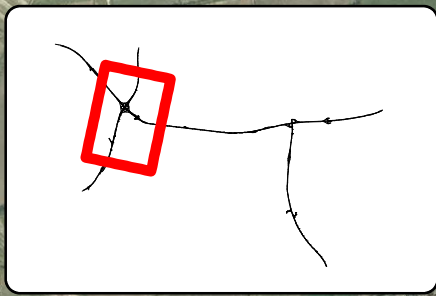
**Jaargemiddelde conc. van - t/m (microgram/m3)**

- 0 - 20
- 21 - 25
- 26 - 30
- 31 - 32.5
- 32.6 - 35
- 36 - 40
- 41 - 50









**Legenda** 1:19,000  
Exclusief Zeezoutcorr.

Jaargemiddelde conc.  
van - t/m (microgram/m<sup>3</sup>)

0 - 20

21 - 25

26 - 30

31 - 32.5

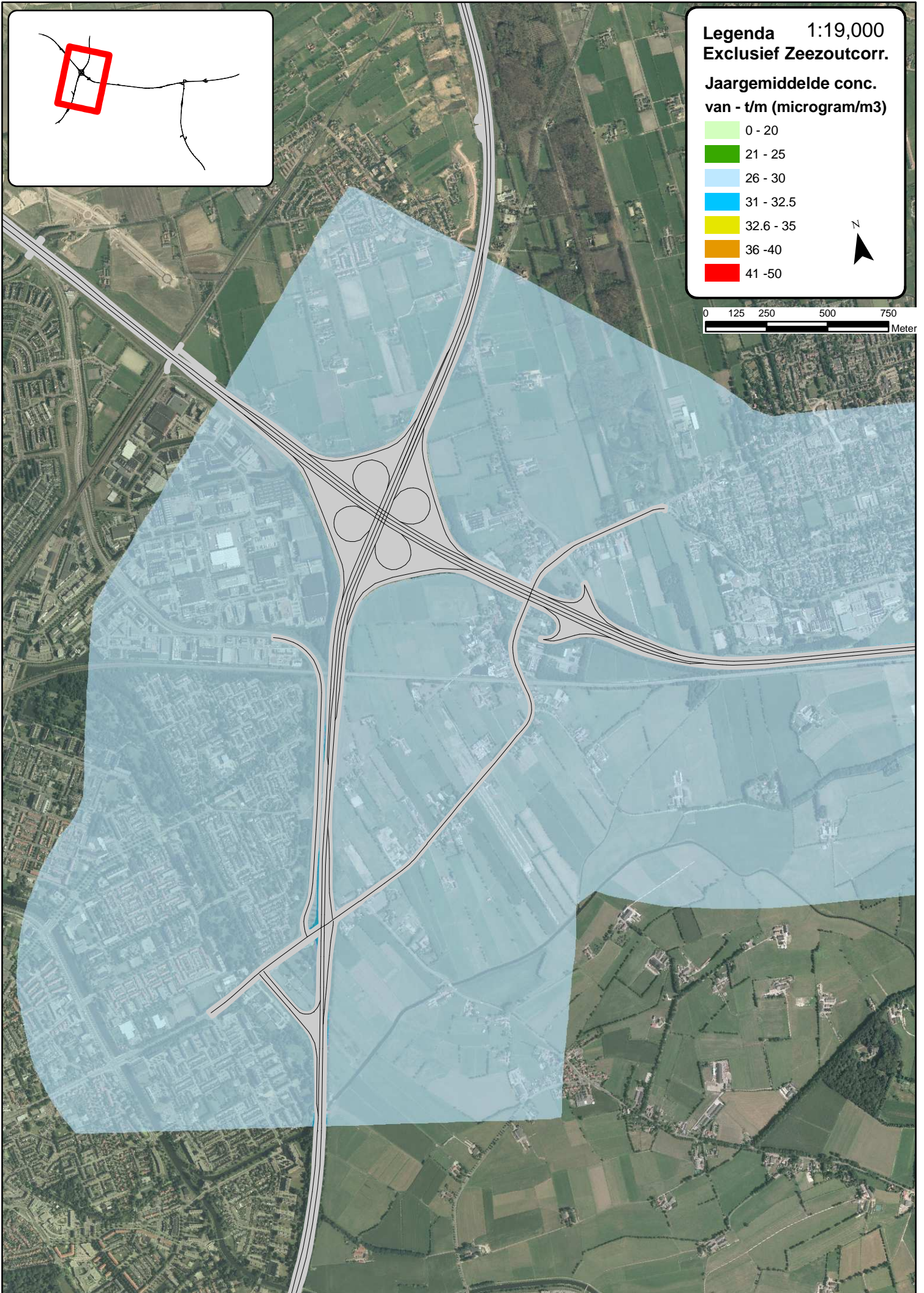
32.6 - 35

36 - 40

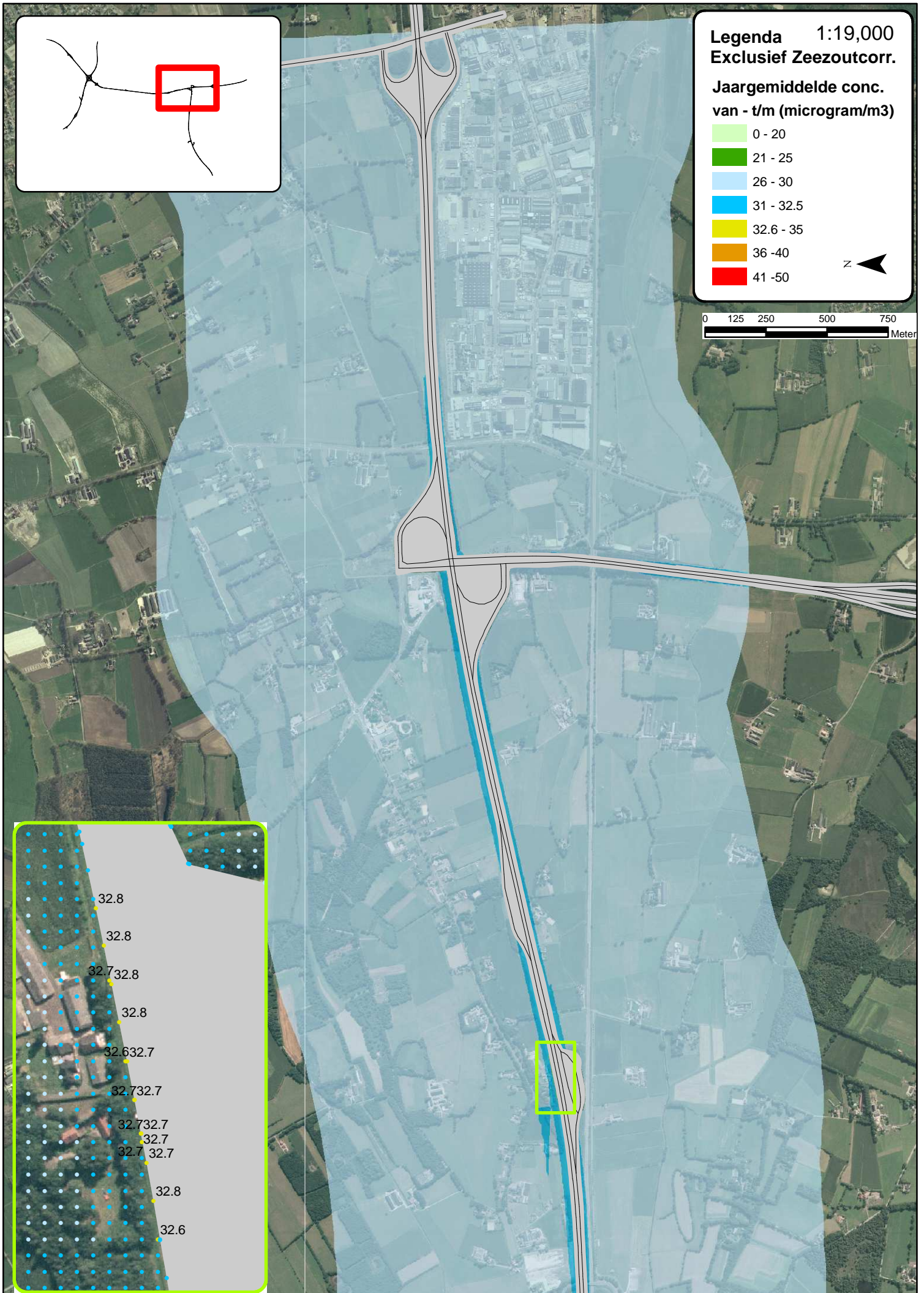
41 - 50

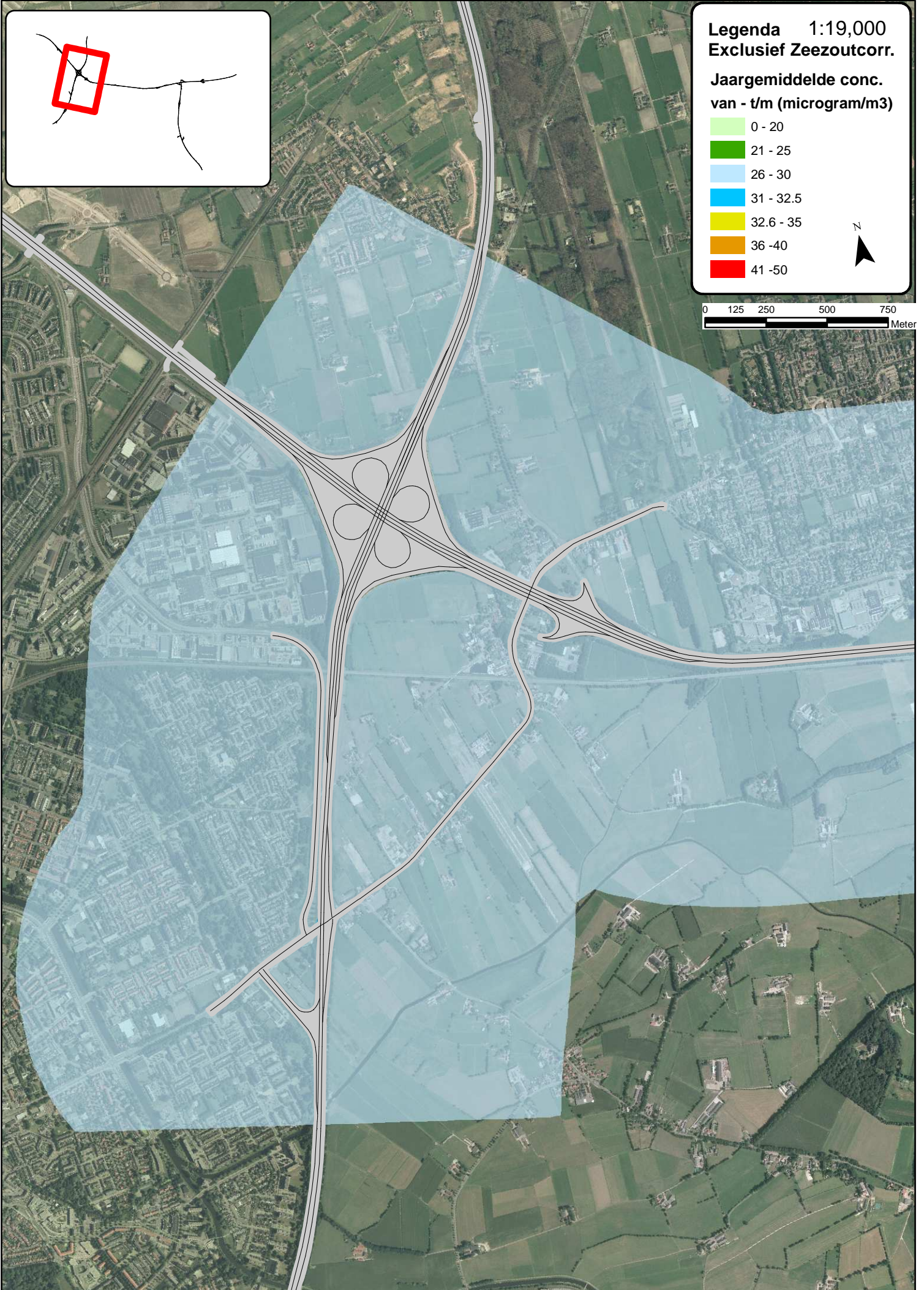


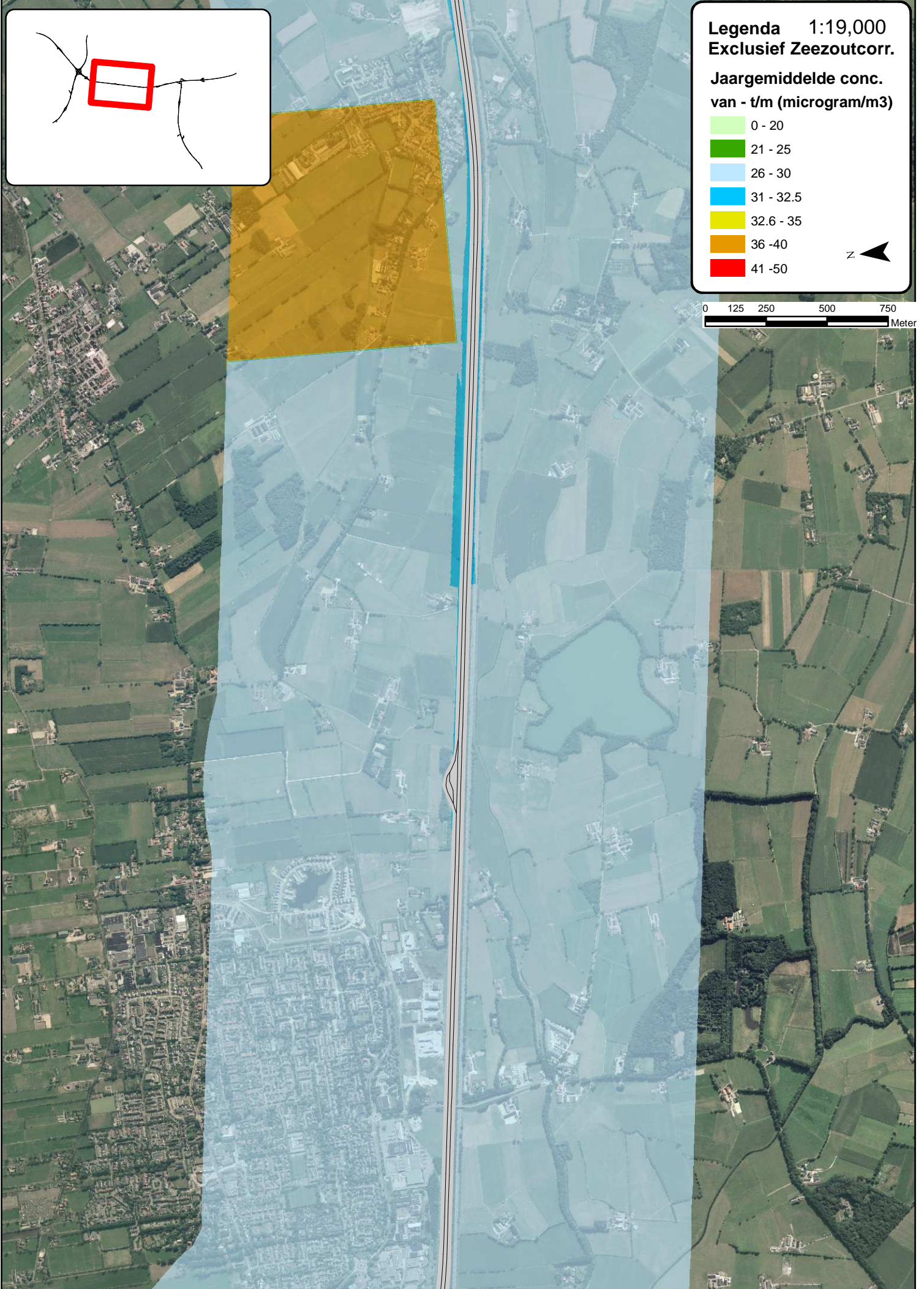
0 125 250 500 750  
Meter

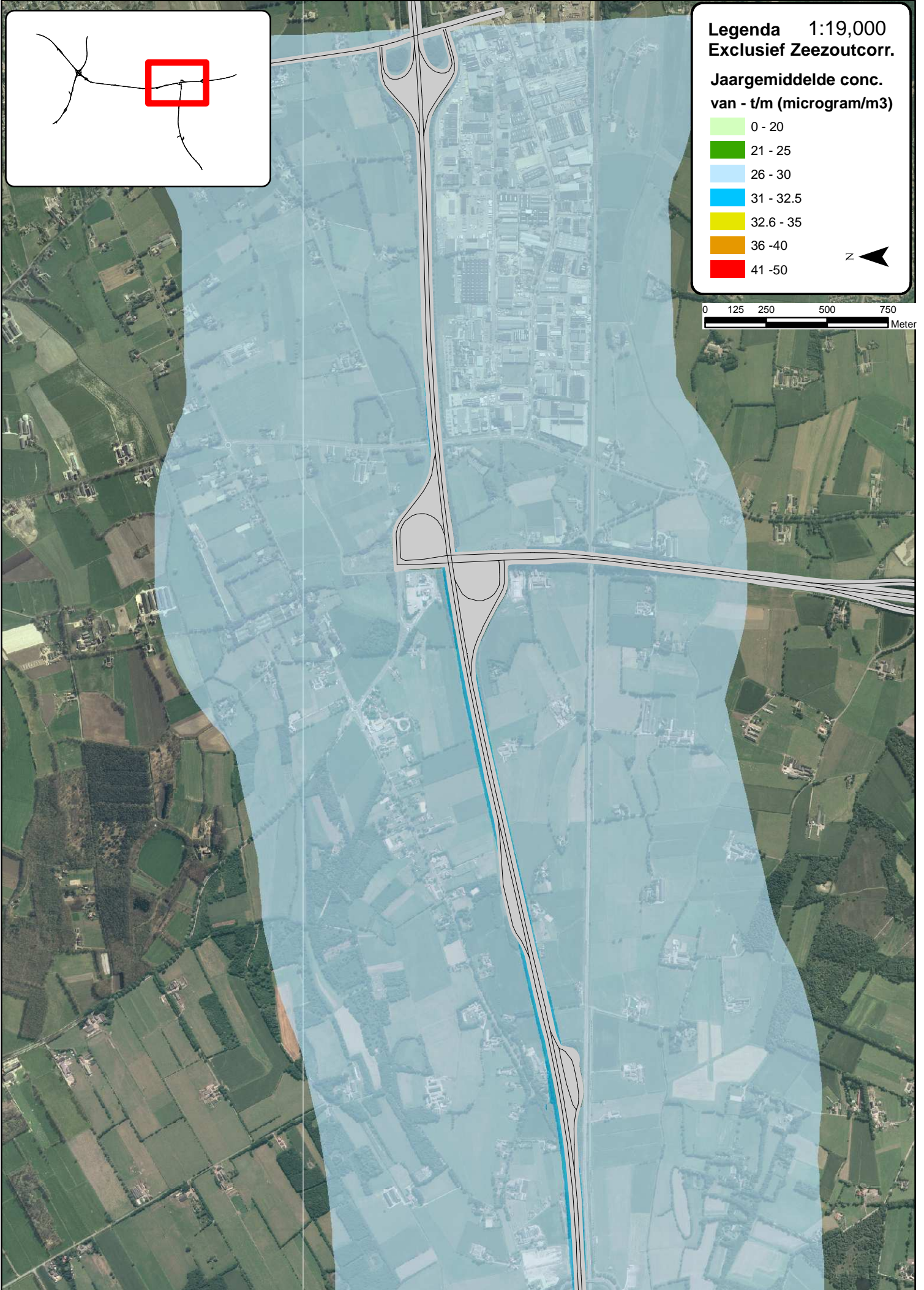


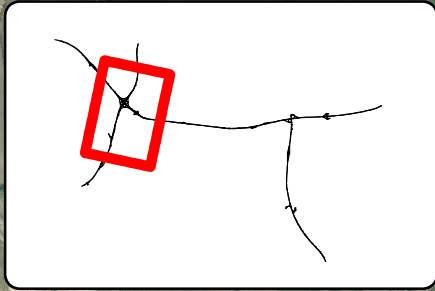








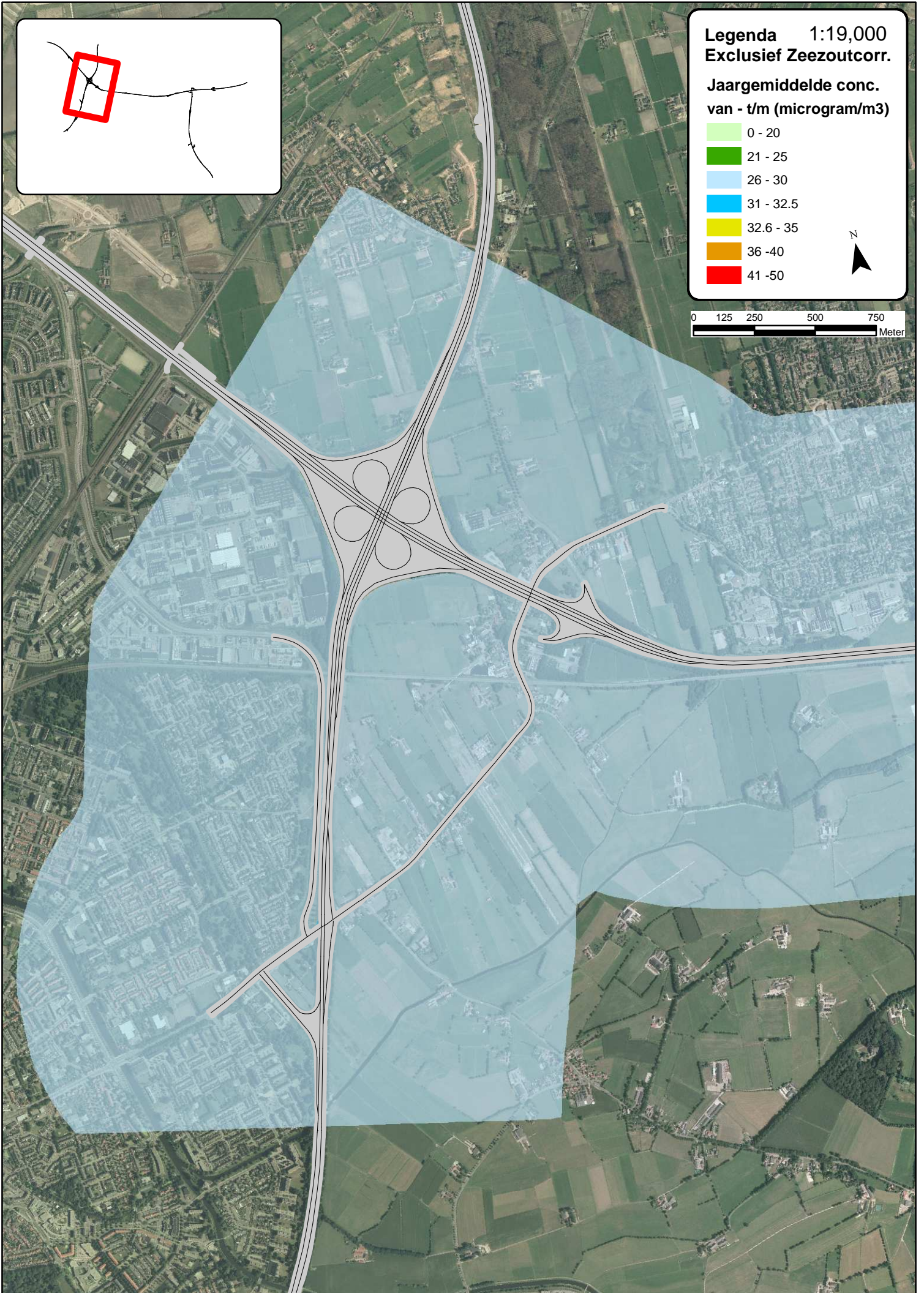
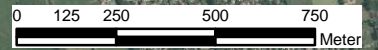




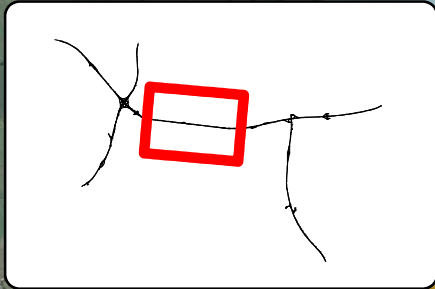
Legenda 1:19,000  
Exclusief Zeezoutcorr.

Jaargemiddelde conc.  
van - t/m (microgram/m<sup>3</sup>)

- 0 - 20
- 21 - 25
- 26 - 30
- 31 - 32.5
- 32.6 - 35
- 36 - 40
- 41 - 50



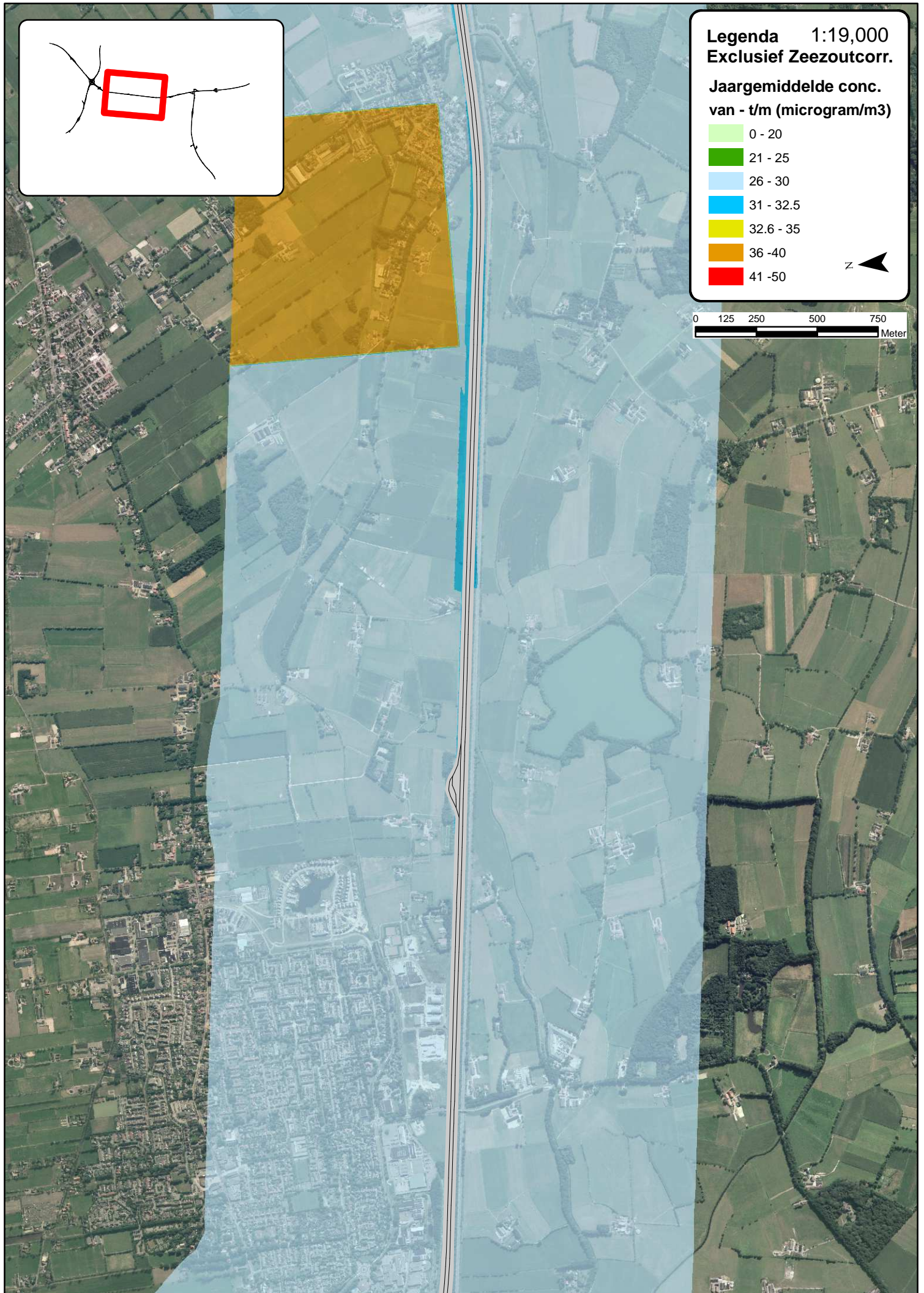
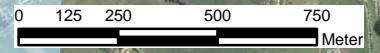


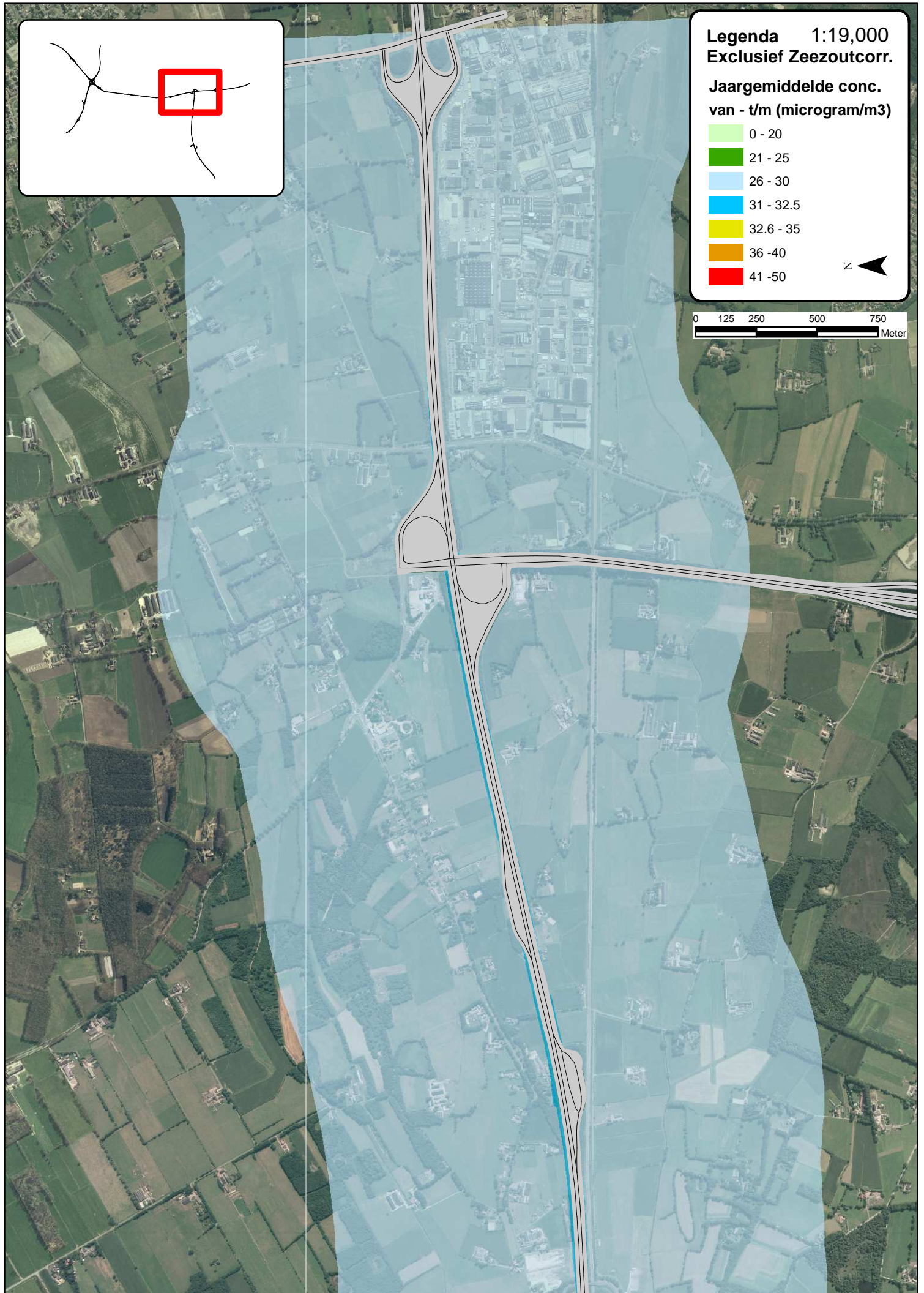


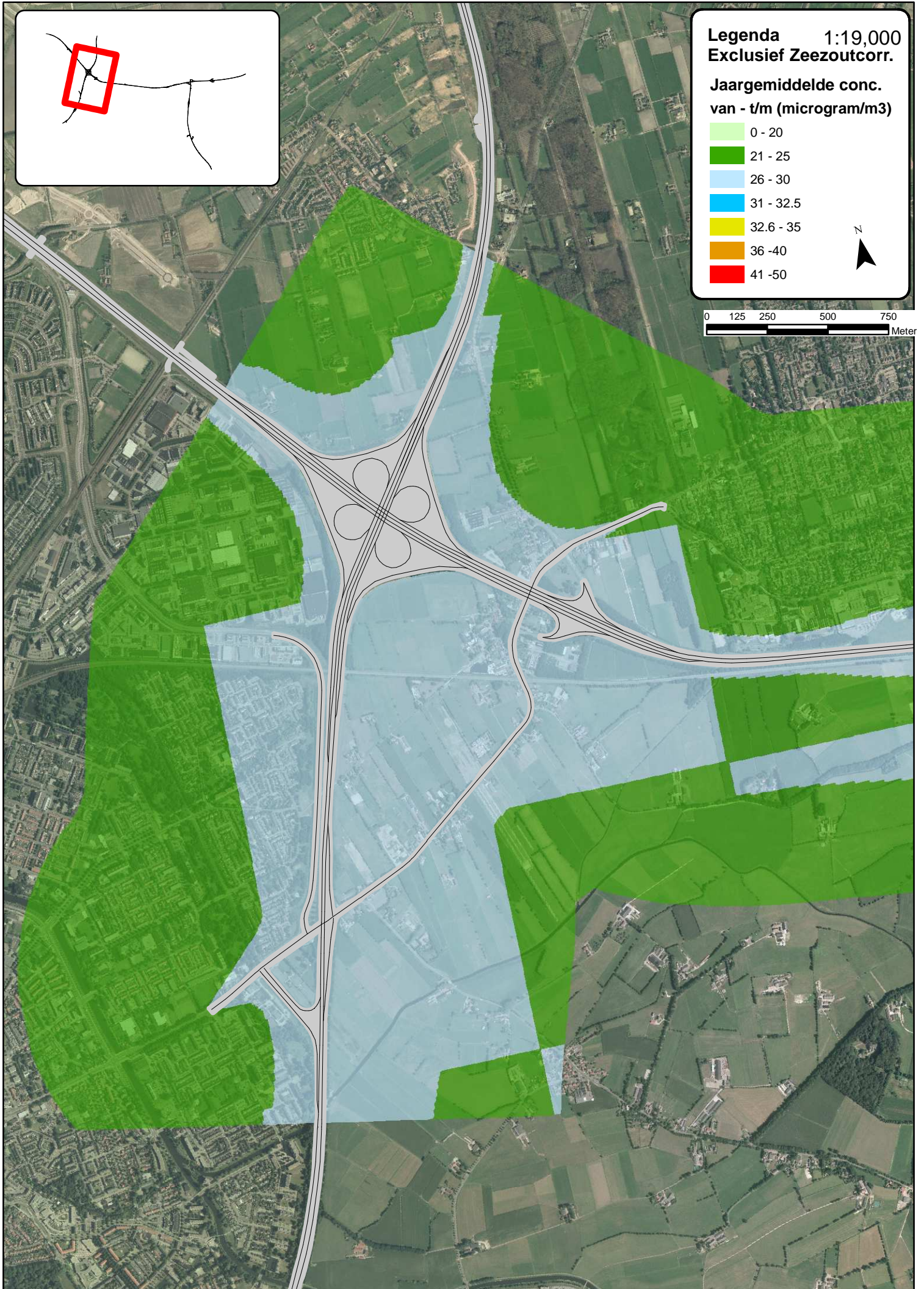
Legenda 1:19,000  
Exclusief Zeezoutcorr.

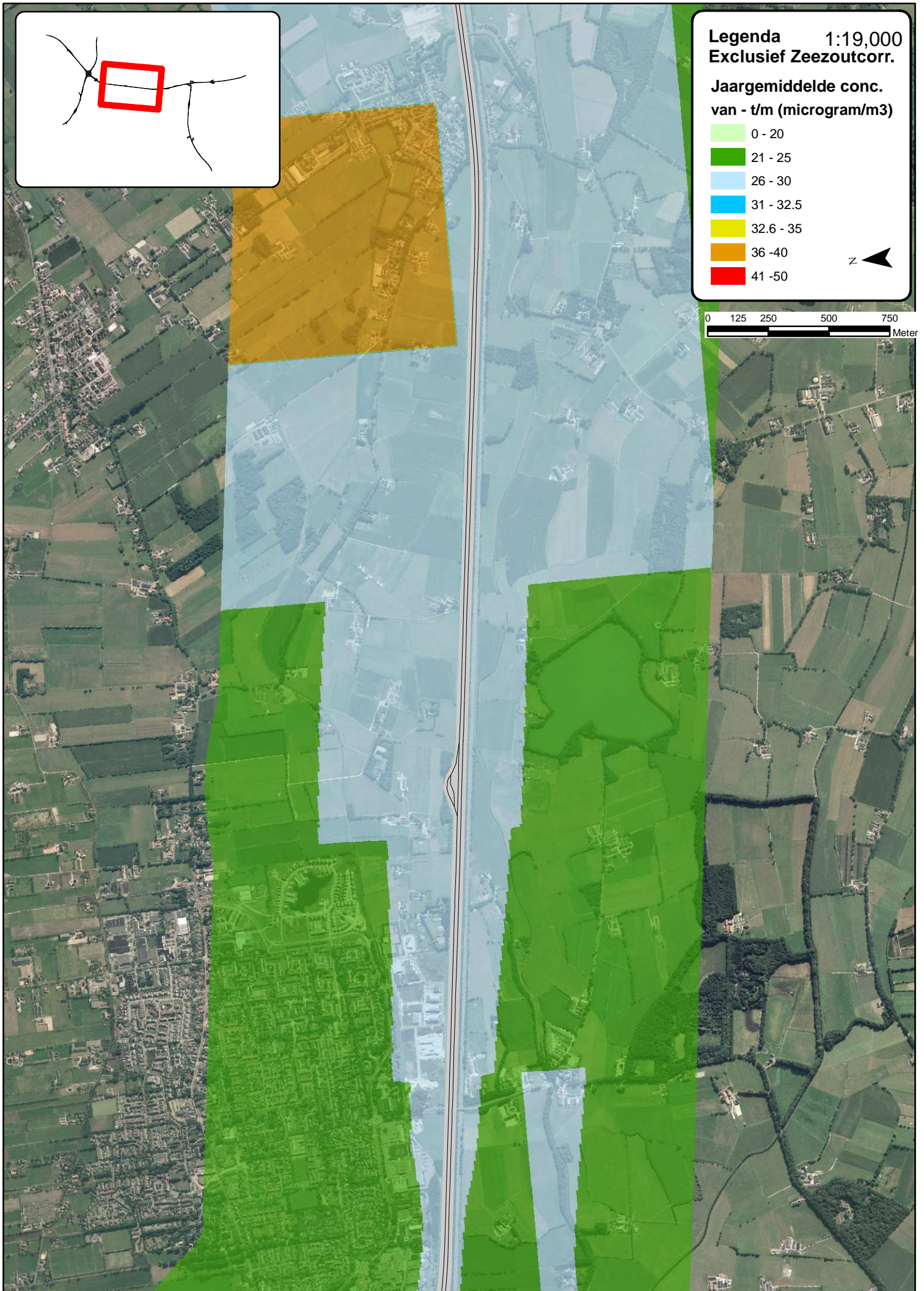
Jaargemiddelde conc.  
van - t/m (microgram/m3)

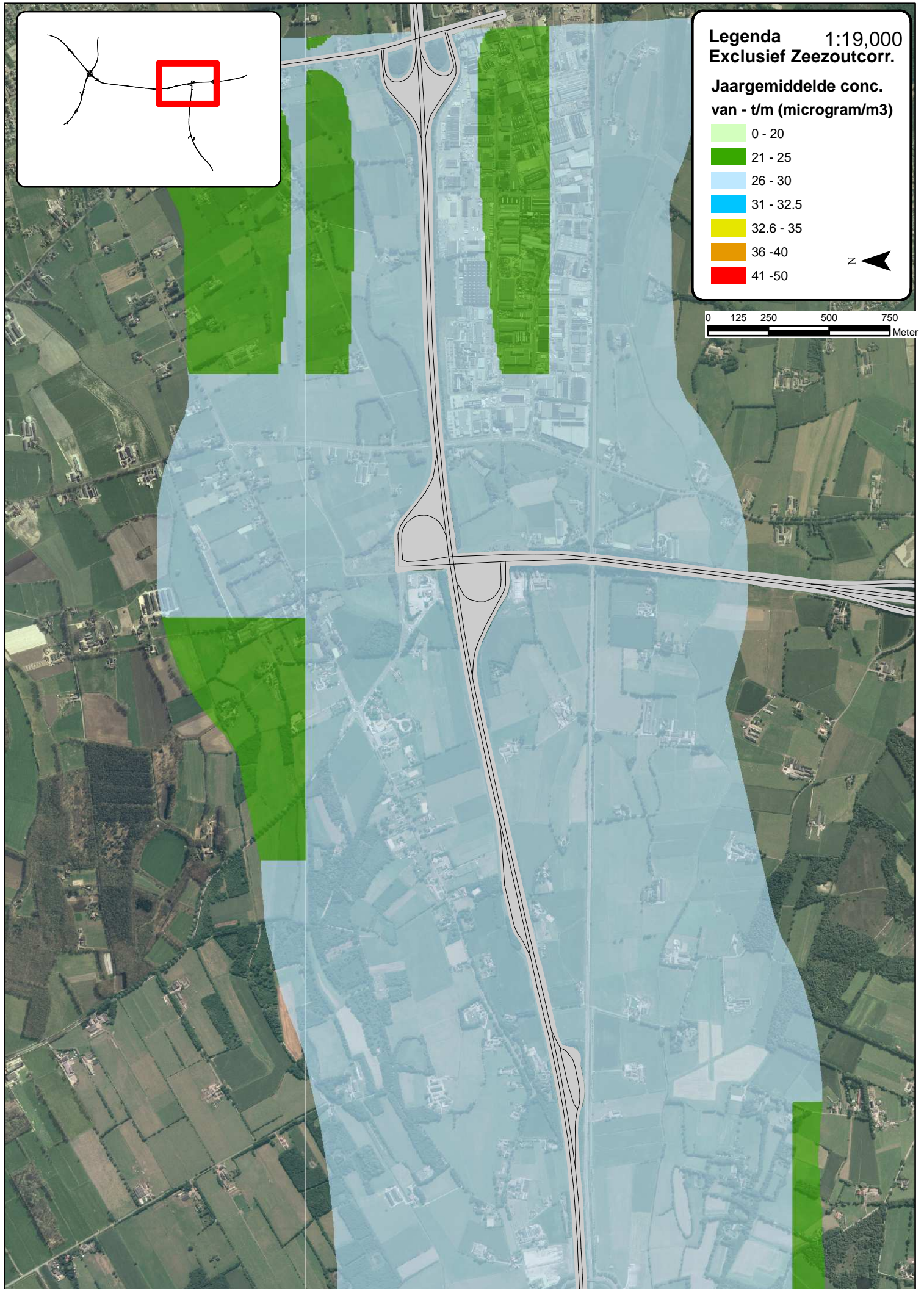
- 0 - 20
- 21 - 25
- 26 - 30
- 31 - 32.5
- 32.6 - 35
- 36 - 40
- 41 - 50

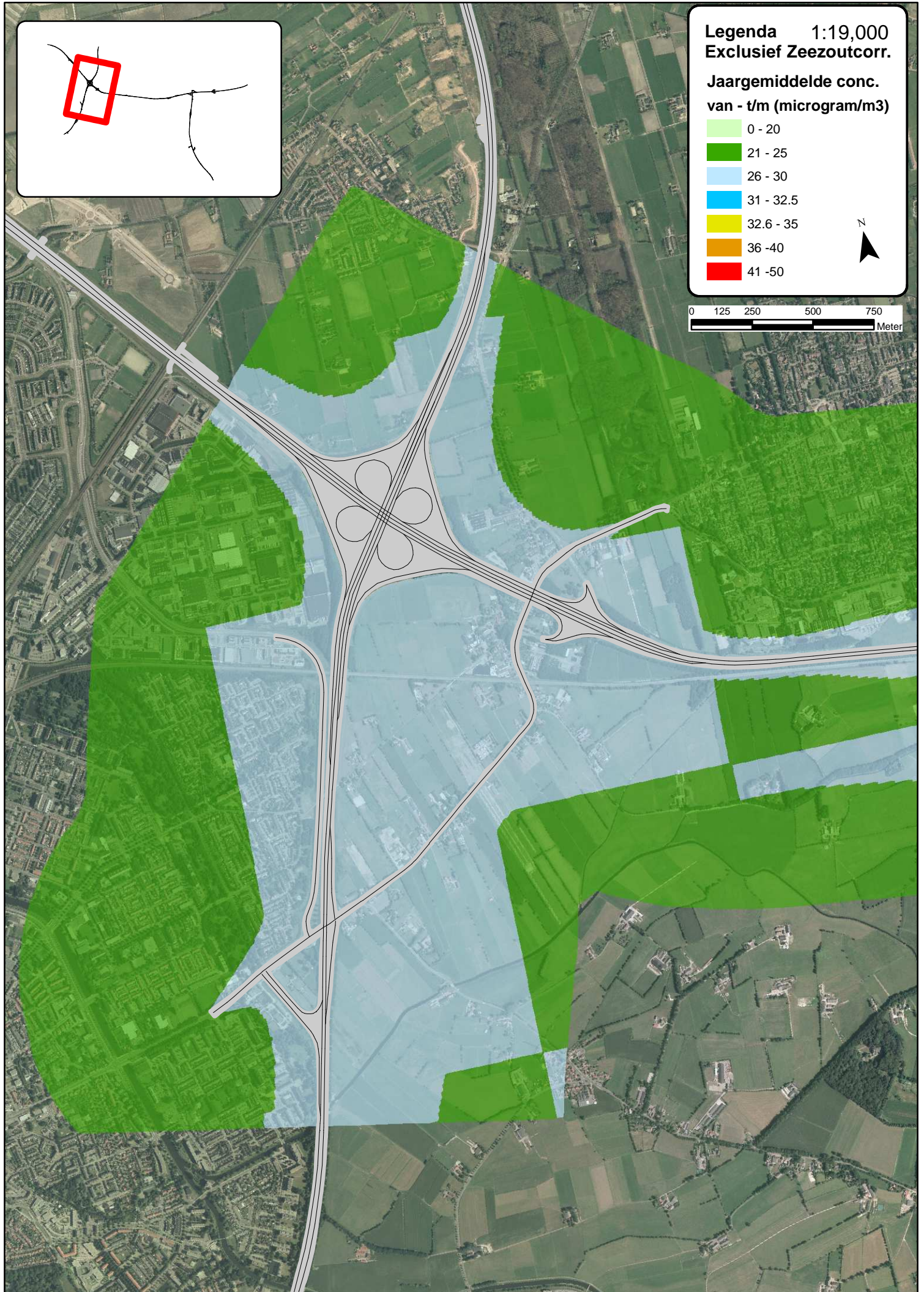


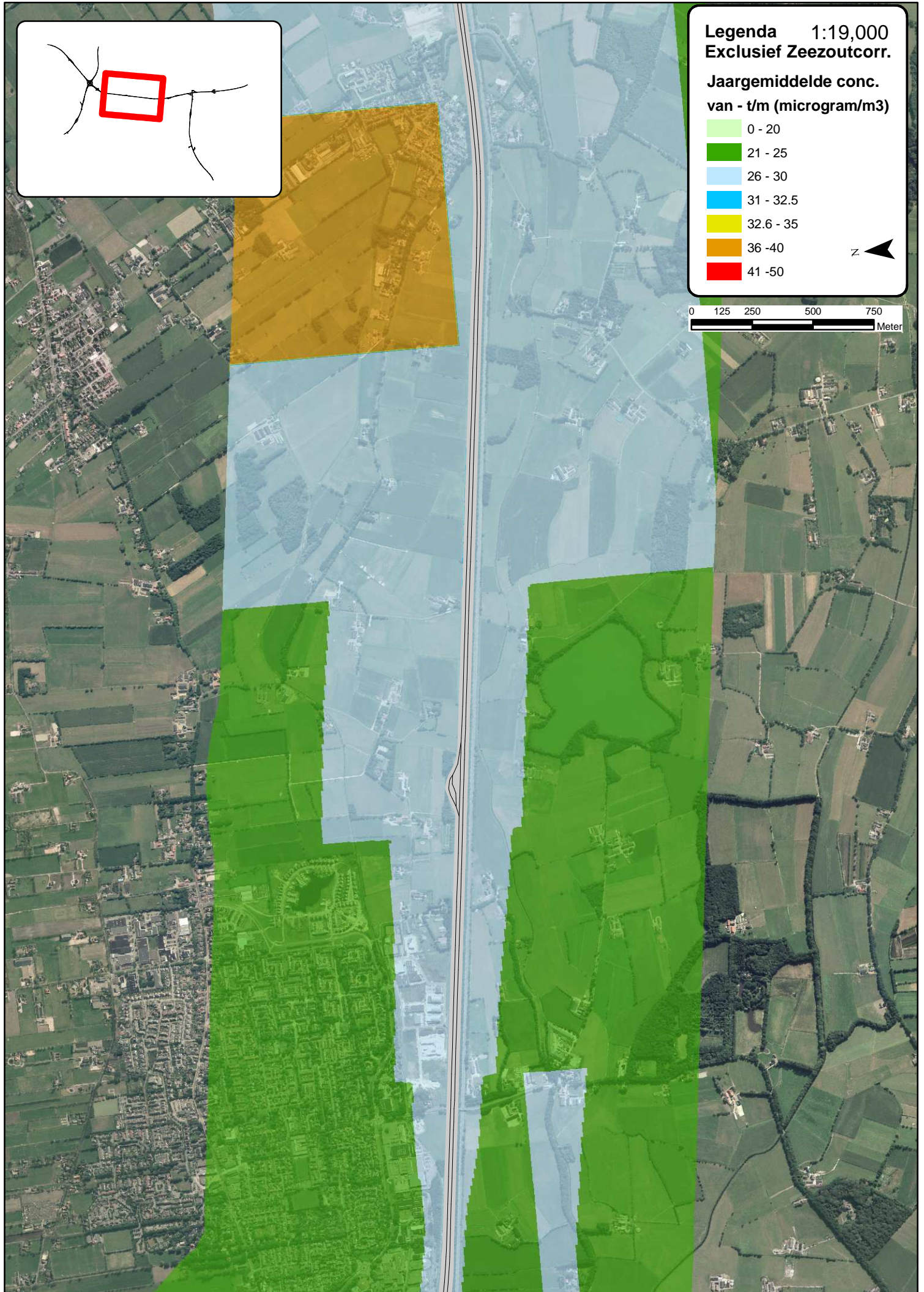


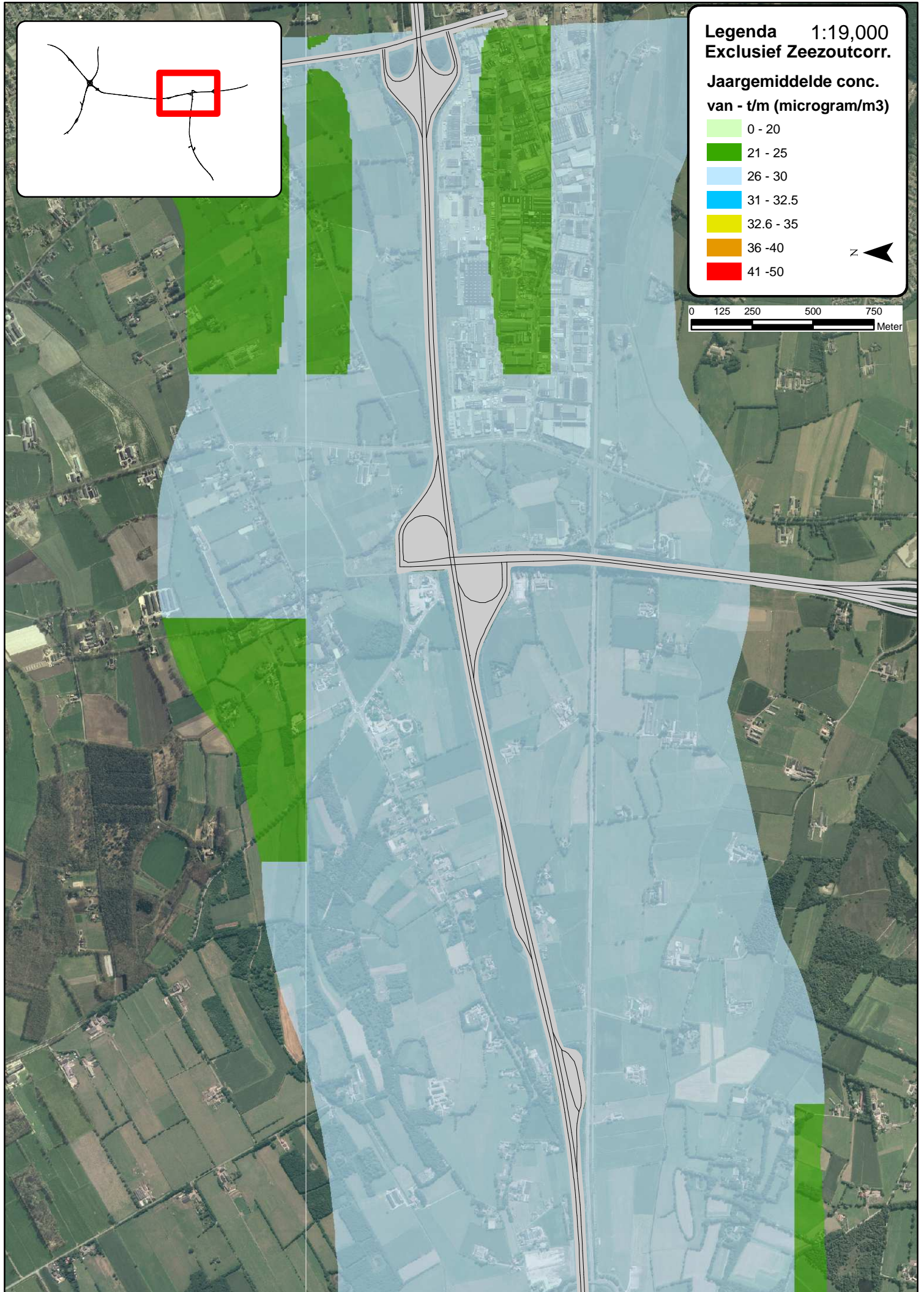














Resultaten OVN  
waarden PM10 exclusief zeezoutcorrectie

ID	Omschrijving	Links	Rechts	2009						2010						2015					
				NO2			PM10			NO2			PM10			NO2			PM10		
				Autonoom	Plan	verschil	Autonoom	Plan	verschil	Autonoom	Plan	verschil	Autonoom	Plan	verschil	Autonoom	Plan	verschil	Autonoom	Plan	verschil
1	Utrecht - Waterlinieweg	34.0	15.0	43.98	44.08	0.10	31.71	31.75	0.04	41.99	42.10	0.11	30.57	30.61	0.04	35.34	35.43	0.09	28.12	28.14	0.02
2	Utrecht - Waterlinieweg	15.0	32.0	43.84	43.93	0.09	31.67	31.70	0.03	41.86	41.96	0.10	30.54	30.57	0.03	35.58	35.66	0.08	28.18	28.21	0.03
3	Utrecht - Waterlinieweg	22.0	14.0	45.35	45.46	0.11	32.21	32.25	0.04	43.36	43.48	0.12	31.03	31.08	0.05	36.56	36.66	0.10	28.44	28.47	0.03
4	Utrecht - Waterlinieweg	14.0	22.0	45.34	45.44	0.10	32.21	32.25	0.04	43.36	43.47	0.11	31.04	31.08	0.04	36.84	36.94	0.10	28.52	28.55	0.03
5	Utrecht - Waterlinieweg	30.0	16.0	43.71	43.80	0.09	31.62	31.65	0.03	41.73	41.83	0.10	30.48	30.52	0.04	35.14	35.23	0.09	28.06	28.09	0.03
6	Utrecht - Waterlinieweg	16.0	30.0	43.70	43.79	0.09	31.62	31.65	0.03	41.72	41.82	0.10	30.49	30.53	0.04	35.42	35.50	0.08	28.14	28.16	0.02
7	Utrecht - Waterlinieweg	30.0	16.0	40.53	40.63	0.10	30.15	30.19	0.04	38.80	38.91	0.11	29.22	29.26	0.04	32.60	32.70	0.10	26.91	26.94	0.03
8	Utrecht - Waterlinieweg	16.0	30.0	40.40	40.50	0.10	30.10	30.13	0.03	38.66	38.77	0.11	29.17	29.21	0.04	32.72	32.81	0.09	26.94	26.96	0.02
9	Utrecht - Waterlinieweg	30.0	16.0	40.41	40.48	0.07	30.08	30.10	0.02	38.69	38.77	0.08	29.16	29.19	0.03	32.74	32.81	0.07	26.94	26.96	0.02
10	Utrecht - Waterlinieweg	16.0	30.0	40.34	40.42	0.08	30.06	30.09	0.03	38.60	38.69	0.09	29.14	29.17	0.03	32.79	32.87	0.08	26.95	26.97	0.02
11	Utrecht - Waterlinieweg	30.0	16.0	38.65	38.70	0.05	29.48	29.50	0.02	36.94	37.00	0.06	28.61	28.63	0.02	31.23	31.28	0.05	26.55	26.57	0.02
12	Utrecht - Waterlinieweg	16.0	30.0	38.59	38.65	0.06	29.47	29.49	0.02	36.86	36.93	0.07	28.59	28.62	0.03	31.27	31.33	0.06	26.56	26.58	0.02
13	Utrecht - Waterlinieweg	30.0	16.0	37.63	37.68	0.05	29.38	29.40	0.02	36.00	36.06	0.06	28.51	28.53	0.02	30.37	30.42	0.05	26.55	26.57	0.02
14	Utrecht - Waterlinieweg	16.0	30.0	37.56	37.63	0.07	29.37	29.39	0.02	35.93	36.00	0.07	28.49	28.52	0.03	30.41	30.47	0.06	26.56	26.58	0.02
15	Utrecht - Waterlinieweg	30.0	16.0	38.27	38.34	0.07	29.60	29.62	0.02	36.64	36.71	0.07	28.71	28.73	0.02	30.94	31.00	0.06	26.70	26.71	0.01
16	Utrecht - Waterlinieweg	14.0	22.0	38.26	38.33	0.07	29.60	29.62	0.02	36.61	36.69	0.08	28.71	28.73	0.02	31.02	31.09	0.07	26.72	26.74	0.02
17	Utrecht - Waterlinieweg	30.0	16.0	39.41	39.47	0.06	29.98	30.00	0.02	37.77	37.84	0.07	29.06	29.09	0.03	31.89	31.96	0.07	26.94	26.96	0.02
18	Utrecht - Waterlinieweg	16.0	30.0	39.33	39.41	0.08	29.96	29.99	0.03	37.68	37.77	0.09	29.04	29.07	0.03	31.94	32.02	0.08	26.95	26.97	0.02
19	Utrecht - Waterlinieweg	30.0	16.0	39.39	39.45	0.06	29.98	30.01	0.03	37.75	37.82	0.07	29.07	29.09	0.02	32.13	32.19	0.06	27.01	27.02	0.01
20	Utrecht - Waterlinieweg	16.0	30.0	39.46	39.50	0.04	30.01	30.03	0.02	37.85	37.90	0.05	29.10	29.12	0.02	32.33	32.37	0.04	27.06	27.07	0.01
21	Utrecht - Waterlinieweg	30.0	14.0	38.31	38.37	0.06	29.62	29.64	0.02	36.68	36.74	0.06	28.73	28.75	0.02	31.17	31.22	0.05	26.76	26.77	0.01
22	Utrecht - Waterlinieweg	16.0	30.0	37.67	37.70	0.03	29.41	29.42	0.01	36.67	36.70	0.03	28.54	28.56	0.02	30.72	30.76	0.04	26.64	26.65	0.01
23	Utrecht - Waterlinieweg	30.0	16.0	39.39	39.45	0.06	29.98	30.01	0.03	37.75	37.82	0.07	29.07	29.09	0.02	32.13	32.19	0.06	27.01	27.02	0.01
24	Utrecht - Waterlinieweg	16.0	30.0	39.46	39.50	0.04	30.01	30.03	0.02	37.85	37.90	0.05	29.10	29.12	0.02	32.33	32.37	0.04	27.06	27.07	0.01
25	Utrecht - Waterlinieweg	30.0	16.0	37.61	37.66	0.05	29.39	29.41	0.02	35.99	36.04	0.05	28.52	28.54	0.02	30.57	30.62	0.05	26.60	26.62	0.02
26	Utrecht - Waterlinieweg	16.0	30.0	37.67	37.70	0.03	29.41	29.42	0.01	36.07	36.10	0.03	28.54	28.56	0.02	30.72	30.76	0.04	26.64	26.65	0.01
27	Utrecht - Waterlinieweg	30.0	16.0	38.70	38.76	0.06	29.97	29.99	0.02	37.15	37.22	0.07	29.16	29.18	0.02	31.72	31.78	0.06	27.10	27.11	0.01
28	Utrecht - Waterlinieweg	16.0	30.0	38.77	38.81	0.04	30.00	30.01	0.01	37.25	37.30	0.05	29.19	29.21	0.02	31.91	31.96	0.05	27.15	27.16	0.01
29	Utrecht - Waterlinieweg	22.0	14.0	38.34	38.40	0.06	30.07	30.09	0.02	36.63	36.70	0.07	29.15	29.17	0.02	31.26	31.33	0.07	27.03	27.05	0.02
30	Utrecht - Waterlinieweg	14.0	22.0	38.40	38.45	0.05	30.10	30.11	0.01	36.72	36.78	0.06	29.18	29.20	0.02	31.44	31.49	0.05	27.08	27.09	0.01
31	Utrecht - Waterlinieweg	22.0	14.0	36.46	36.51	0.05	29.44	29.46	0.02	34.76	34.82	0.06	28.56	28.58	0.02	29.60	29.65	0.05	26.60	26.62	0.02
32	Utrecht - Waterlinieweg	14.0	22.0	36.51	36.55	0.04	29.46	29.47	0.01	34.84	34.88	0.04	28.58	28.60	0.02	29.74	29.78	0.04	26.64	26.65	0.01
33	Utrecht - Waterlinieweg	23.0	14.0	40.78	40.85	0.07	30.90	30.93	0.03	39.16	39.25	0.09	29.95	29.98	0.03	33.39	33.47	0.08	27.58	27.60	0.02
34	Utrecht - Waterlinieweg	14.0	23.0	40.72	40.78	0.06	30.90	30.92	0.02	39.10	39.16	0.06	29.94	29.96	0.02	33.55	33.60	0.05	27.63	27.64	0.01
35	Utrecht - Waterlinieweg	23.0	12.0	43.23	43.33	0.10	31.60	31.64	0.04	41.76	41.88	0.12	30.72	30.76	0.04	35.73	35.84	0.11	28.28	28.32	0.04
36	Utrecht - Waterlinieweg	14.0	22.0	41.72	41.81	0.09	31.07	31.11	0.04	40.26	40.36	0.10	30.23	30.27	0.04	34.61	34.70	0.09	27.99	28.02	0.03
37	Utrecht - Waterlinieweg	30.0	14.0	40.46	40.54	0.08	30.60	30.64	0.04	38.96	39.06	0.10	29.78	29.81	0.03	33.20	33.28	0.08	27.61	27.63	0.02
38	Utrecht - Waterlinieweg	14.0	30.0	40.51	40.58	0.07	30.64	30.67	0.03	39.04	39.13	0.09	29.83	29.86	0.03	33.55	33.63	0.08	27.71	27.73	0.02
39	Utrecht - Waterlinieweg	30.0	14.0	38.75	38.83	0.08	30.02	30.04	0.02	37.25	37.33	0.08	29.23	29.26	0.03	31.72	31.80	0.08	27.22	27.24	0.02
40	Utrecht - Waterlinieweg	14.0	30.0	38.78	38.85	0.07	30.04	30.06	0.02	37.29	37.37	0.08	29.26	29.29	0.03	31.93	32.00	0.07	27.28	27.30	0.02
41	Utrecht - Waterlinieweg	19.0	37.0	36.54	36.60	0.06	29.27	29.29	0.02	35.03	35.09	0.06	28.54	28.56	0.02	29.78	29.84	0.06	26.73	26.74	0.01
42	Utrecht - Waterlinieweg	37.0	19.0	36.56	36.61	0.05	29.29	29.31	0.02	35.05	35.11	0.06	28.55	28.57	0.02	29.91	29.96	0.05	26.77	26.78	0.01
43	Zeist - Krakelingweg	14.0	14.0	24.93	24.95	0.02	25.47	25.47	0.00	23.63	23.71	0.08	24.93	24.95	0.02	20.24	20.34	0.10	23.84	23.87	0.03
44	Zeist - Krakelingweg	14.0	14.0	24.93	24.95	0.02	25.47	25.47	0.00	23.63	23.71	0.08	24.93	24.95	0.02	20.24	20.34	0.10	23.84	23.87	0.03
45	Zeist - Krakelingweg	14.0	14.0	30.26	30.25	-0.01	26.47	26.47	0.00	28.64	28.66	0.02	25.85	25.86	0.01	23.97	24.00	0.03	24.64	24.65	0.01
46	Zeist - Studie N238 Zandbergenlaan	14.0	25.0	29.71	29.71	0.00	26.36	26.36	0.00	28.09	28.10	0.01	25.73	25.74	0.01	23.39	23.40	0.01	24.52	24.52	0.00
47	Zeist - Studie N238 Zandbergenlaan	25.0	14.0	29.69	29.71	0.02	26.35	26.35	0.00	28.04	28.06	0.02	25.71	25.72	0.01	23.40	23.42	0.02	24.52	24.53	0.01
48	Zeist - Zandbergenlaan	14.0	25.0	33.64	33.66	0.02	27.43	27.44	0.01	32.01	32.04	0.03	26.76	26.77	0.01	26.69	26.71	0.02	25.26	25.27	0.01
49	Zeist - Zandbergenlaan	25.0	14.0	33.53	33.56	0.03	27.40	27.41	0.01	31.86	31.90	0.04	26.71	26.72	0.01	26.57	26.60	0.03	25.22	25.23	0.01
67	Amersfoort - Stadsring	17.0	17.0	31.06	31.09	0.03	28.28	28.29	0.01	29.70	29.73	0.03	27.59	27.60	0.01	25.40	25.43	0.03	26.09	26.09	0.00
68	Amersfoort - Stadsring	17.0	17.0	31.06	31.09	0.03	28.28	28.29	0.01	29.70	29.73	0.03	27.59	27.60	0.01	25.40	25.43	0.03	26.09	26.09	0.00
69	Amersfoort - Stadsring	25.0	14.0	29.85	29.90	0.05	27.90	27.91	0.01	28.51	28.56	0.05	27.23	27.25	0.02	24.19	24.24	0.05	25.76	25.78	0.02
70	Amersfoort - Stadsring	14.0	25.0	29.83	29.85	0.02	27.91	27.91	0.00	28.48	28.51	0.03	27.24	27.25	0.01	24.16	24.18	0.02	25.77	25.77	0.00
71	Amersfoort - Stadsring	25.0	14.0	32.33	32.40	0.07	28.61	28.64	0.03	30.99	31.07	0.08	27.90	27.94	0.04	26.41	26.49	0.08	26.30	26.32	0.02
72	Amersfoort - Stadsring	14.0	25.0	32.29	32.32	0.03	28.63	28.64	0.01	30.94	30.97	0.03	27.93	27.94	0.01	26.35	26.38	0.03	26.30</		

Resultaten OVN  
waarden PM10 exclusief zeezoutcorrectie

ID	Omschrijving	Links	Rechts	2009						2010						2015					
				NO2			PM10			NO2			PM10			NO2			PM10		
				Autonoom	Plan	verschil	Autonoom	Plan	verschil	Autonoom	Plan	verschil	Autonoom	Plan	verschil	Autonoom	Plan	verschil	Autonoom	Plan	verschil
79	Amersfoort - Stadsring	25.0	14.0	33.27	33.35	0.08	28.62	28.65	0.03	31.95	32.03	0.08	27.91	27.94	0.03	27.21	27.29	0.08	26.31	26.33	0.02
80	Amersfoort - Stadsring	14.0	25.0	33.29	33.32	0.03	28.65	28.66	0.01	31.98	32.00	0.02	27.95	27.96	0.01	27.26	27.28	0.02	26.34	26.35	0.01
81	Amersfoort - Stadsring	25.0	14.0	33.27	33.35	0.08	28.62	28.65	0.03	31.95	32.03	0.08	27.91	27.94	0.03	27.21	27.29	0.08	26.31	26.33	0.02
82	Amersfoort - Stadsring	14.0	25.0	33.29	33.32	0.03	28.65	28.66	0.01	31.98	32.00	0.02	27.95	27.96	0.01	27.26	27.28	0.02	26.34	26.35	0.01
83	Amersfoort - Hogeweg	14.0	14.0	32.02	32.05	0.03	28.25	28.27	0.02	30.70	30.74	0.04	27.57	27.59	0.02	26.09	26.13	0.04	26.04	26.05	0.01
84	Amersfoort - Hogeweg	14.0	14.0	32.02	32.05	0.03	28.25	28.27	0.02	30.70	30.74	0.04	27.57	27.59	0.02	26.09	26.13	0.04	26.04	26.05	0.01
85	Amersfoort - Hogeweg	14.0	14.0	31.97	32.01	0.04	28.24	28.25	0.01	30.64	30.68	0.04	27.55	27.57	0.02	26.02	26.06	0.04	26.02	26.03	0.01
86	Amersfoort - Hogeweg	14.0	14.0	32.53	32.57	0.04	28.24	28.25	0.01	31.12	31.16	0.04	27.55	27.57	0.02	26.31	26.35	0.04	26.02	26.03	0.01
87	Amersfoort - Hogeweg	14.0	14.0	32.53	32.57	0.04	28.24	28.25	0.01	31.12	31.16	0.04	27.55	27.57	0.02	26.31	26.35	0.04	26.02	26.03	0.01
88	Amersfoort - Hogeweg	22.0	14.0	35.40	35.43	0.03	29.02	29.03	0.01	34.08	34.11	0.03	28.30	28.32	0.02	28.84	28.88	0.04	26.57	26.58	0.01
89	Amersfoort - Hogeweg	14.0	22.0	35.34	35.37	0.03	29.01	29.02	0.01	34.00	34.03	0.03	28.29	28.30	0.01	28.82	28.85	0.03	26.58	26.58	0.00
90	Amersfoort - Hogeweg	22.0	14.0	37.32	37.36	0.04	29.62	29.64	0.02	36.02	36.07	0.05	28.88	28.89	0.01	30.60	30.64	0.04	27.01	27.03	0.02
91	Amersfoort - Hogeweg	14.0	22.0	37.25	37.29	0.04	29.61	29.63	0.02	35.94	35.97	0.03	28.87	28.88	0.01	30.58	30.61	0.03	27.02	27.03	0.01
92	Amersfoort - Hogeweg	14.0	22.0	37.63	37.64	0.01	29.74	29.74	0.00	36.32	36.33	0.01	28.98	28.99	0.01	31.01	31.02	0.01	27.14	27.14	0.00
92	Amersfoort - Hogeweg	22.0	14.0	37.68	37.71	0.03	29.74	29.75	0.01	36.39	36.42	0.03	28.99	29.00	0.01	31.00	31.03	0.03	27.12	27.13	0.01
93	Amersfoort - Hogeweg	22.0	14.0	35.71	35.73	0.02	29.11	29.12	0.01	34.38	34.41	0.03	28.39	28.40	0.01	29.17	29.20	0.03	26.66	26.66	0.00
94	Amersfoort - Hogeweg	14.0	22.0	35.66	35.67	0.01	29.11	29.11	0.00	34.32	34.33	0.01	28.39	28.39	0.00	29.18	29.19	0.01	26.67	26.67	0.00
95	Amersfoort - Hogeweg	22.0	14.0	35.10	35.12	0.02	28.93	28.94	0.01	33.77	33.80	0.03	28.22	28.22	0.00	28.62	28.64	0.02	26.52	26.53	0.01
96	Amersfoort - Hogeweg	14.0	22.0	35.06	35.07	0.01	28.93	28.93	0.00	33.72	33.73	0.01	28.21	28.22	0.01	28.63	28.64	0.01	26.53	26.53	0.00
97	Amersfoort - Hogeweg	22.0	14.0	37.67	37.69	0.02	30.33	30.34	0.01	35.98	36.00	0.02	29.52	29.53	0.01	30.21	30.23	0.02	27.72	27.73	0.01
98	Amersfoort - Hogeweg	14.0	22.0	37.63	37.64	0.01	30.33	30.33	0.00	35.92	35.93	0.01	29.51	29.52	0.01	30.22	30.23	0.01	27.73	27.74	0.01
99	Amersfoort - Hogeweg	22.0	14.0	36.85	36.87	0.02	30.07	30.08	0.01	35.15	35.17	0.02	29.27	29.28	0.01	29.51	29.53	0.02	27.54	27.55	0.01
100	Amersfoort - Hogeweg	14.0	22.0	36.80	36.81	0.01	30.07	30.07	0.00	35.08	35.10	0.02	29.27	29.27	0.00	29.48	29.49	0.01	27.55	27.55	0.00
101	Amersfoort - Rondweg Noord	26.0	14.0	29.41	29.43	0.02	27.38	27.38	0.00	28.20	28.23	0.03	26.73	26.74	0.01	23.71	23.74	0.03	25.23	25.24	0.01
102	Amersfoort - Rondweg Noord	14.0	26.0	29.46	29.48	0.02	27.39	27.39	0.00	28.28	28.30	0.02	26.74	26.75	0.01	23.76	23.78	0.02	25.24	25.25	0.01
103	Amersfoort - Rondweg Noord	26.0	14.0	32.33	32.37	0.04	28.27	28.28	0.01	31.17	31.21	0.04	27.59	27.60	0.01	26.33	26.37	0.04	25.89	25.90	0.01
104	Amersfoort - Rondweg Noord	14.0	26.0	32.41	32.44	0.03	28.28	28.29	0.01	31.27	31.30	0.03	27.61	27.62	0.01	26.40	26.44	0.04	25.90	25.91	0.01
105	Amersfoort - Rondweg Noord	26.0	14.0	29.19	29.21	0.02	26.95	26.95	0.00	28.00	28.02	0.02	26.40	26.41	0.01	23.48	23.50	0.02	24.94	24.95	0.01
106	Amersfoort - Rondweg Noord	14.0	26.0	29.25	29.26	0.01	26.95	26.96	0.01	28.07	28.09	0.02	26.41	26.42	0.01	23.53	23.54	0.01	24.95	24.95	0.00
107	Amersfoort - Rondweg Noord	26.0	14.0	29.08	29.10	0.02	26.90	26.91	0.01	27.85	27.86	0.01	26.35	26.35	0.00	23.25	23.26	0.01	24.87	24.88	0.01
108	Amersfoort - Rondweg Noord	14.0	26.0	29.12	29.13	0.01	26.91	26.91	0.00	27.89	27.90	0.01	26.35	26.36	0.01	23.26	23.28	0.02	24.88	24.88	0.00
109	Amersfoort - Rondweg Noord	26.0	14.0	30.67	30.69	0.02	27.33	27.34	0.01	29.43	29.45	0.02	26.75	26.76	0.01	24.58	24.60	0.02	25.17	25.18	0.01
110	Amersfoort - Rondweg Noord	14.0	26.0	30.72	30.73	0.01	27.34	27.34	0.00	29.49	29.51	0.02	26.76	26.77	0.01	24.60	24.62	0.02	25.18	25.18	0.00
111	Amersfoort - Rondweg Noord	26.0	14.0	32.25	32.26	0.01	28.11	28.11	0.00	30.68	30.69	0.01	27.42	27.43	0.01	25.44	25.45	0.01	25.88	25.88	0.00
112	Amersfoort - Rondweg Noord	14.0	26.0	32.32	32.32	0.00	28.12	28.13	0.01	30.77	30.78	0.01	27.44	27.45	0.01	25.50	25.51	0.01	25.89	25.90	0.01
113	Amersfoort - Rondweg Noord	26.0	14.0	32.25	32.26	0.01	28.11	28.11	0.00	30.68	30.69	0.01	27.42	27.43	0.01	25.44	25.45	0.01	25.88	25.88	0.00
114	Amersfoort - Rondweg Noord	14.0	26.0	32.32	32.32	0.00	28.12	28.13	0.01	30.77	30.78	0.01	27.44	27.45	0.01	25.50	25.51	0.01	25.89	25.90	0.01
115	Amersfoort - Rondweg Noord	26.0	14.0	34.44	34.46	0.02	28.80	28.80	0.00	32.87	32.89	0.02	28.07	28.08	0.01	27.35	27.37	0.02	26.36	26.37	0.01
116	Amersfoort - Rondweg Noord	14.0	26.0	34.54	34.55	0.01	28.82	28.83	0.01	32.99	33.00	0.01	28.10	28.11	0.01	27.43	27.44	0.01	26.38	26.39	0.01
117	Amersfoort - Rondweg Noord	26.0	14.0	34.45	34.45	0.00	28.77	28.77	0.00	32.84	32.84	0.00	28.04	28.04	0.00	27.48	27.48	0.00	26.40	26.40	0.00
118	Amersfoort - Rondweg Noord	14.0	26.0	34.61	34.61	0.00	28.80	28.79	-0.01	33.05	33.05	0.00	28.07	28.07	0.00	27.53	27.53	0.00	26.39	26.39	0.00
119	Amersfoort - Rondweg Noord	26.0	14.0	34.25	34.25	0.00	28.79	28.78	-0.01	32.62	32.62	0.00	28.06	28.05	-0.01	27.42	27.42	0.00	26.43	26.43	0.00
120	Amersfoort - Rondweg Noord	14.0	26.0	34.29	34.29	0.00	28.79	28.79	0.00	32.68	32.67	-0.01	28.07	28.06	-0.01	27.40	27.40	0.00	26.42	26.42	0.00
121	Barneveld - Scherpenzeelseweg	16.0	16.0	25.96	25.95	-0.01	28.90	28.89	-0.01	24.69	24.68	-0.01	28.24	28.23	-0.01	20.57	20.56	-0.01	26.89	26.89	0.00
122	Barneveld - Scherpenzeelseweg	14.0	14.0	25.61	25.60	-0.01	28.81	28.81	0.00	24.35	24.34	-0.01	28.16	28.15	-0.01	20.29	20.27	-0.02	26.83	26.83	0.00
125	Barneveld - Plantagelaan	20.0	14.0	28.56	28.60	0.04	29.72	29.73	0.01	27.30	27.34	0.04	29.01	29.03	0.02	22.92	22.96	0.04	27.49	27.50	0.01
126	Barneveld - Plantagelaan	21.0	12.5	25.49	25.52	0.03	28.86	28.87	0.01	24.25	24.27	0.02	28.20	28.21	0.01	20.28	20.31	0.03	26.87	26.87	0.00
127	Barneveld - Plantagelaan	14.0	14.0	28.17	28.21	0.04	29.61	29.62	0.01	26.92	26.96	0.04	28.91	28.92	0.01	22.59	22.63	0.04	27.41	27.42	0.01
128	Barneveld - Plantagelaan	14.0	14.0	28.17	28.21	0.04	29.61	29.62	0.01	26.92	26.96	0.04	28.91	28.92	0.01	22.59	22.63	0.04	27.41	27.42	0.01
129	Barneveld - Plantagelaan	14.0	14.0	25.02	25.05	0.03	28.59	28.60	0.01	23.87	23.90	0.03	28.03	28.04	0.01	20.08	20.11	0.03	26.59	26.60	0.01
130	Barneveld - Plantagelaan	20.0	14.0	24.33	24.35	0.02	28.40	28.41	0.01	23.18	23.20	0.02	27.85	27.86	0.01	19.49	19.52	0.03	26.46	26.46	0.00
131	Barneveld - Plantagelaan	14.0	20.0	24.33	24.35	0.02	28.40	28.41	0.01	23.18	23.20	0.02	27.85	27.86	0.01	19.50	19.51	0.01	26.45	26.46	0.01