



BESTEMMINGSPLAN WIJNHAVENKWARTIER

(Bijlagen, behorende bij de toelichting)

BESTEMMINGSPLAN WIJNHAVENKWARTIER

(Bijlagen, behorende bij de toelichting)

BIJLAGEN, behorende bij de toelichting van het bestemmingsplan *(zie afzonderlijk boekwerk)*:

- Memo aan Commissie voor de Milieueffectenrapportage, d.d. 25 augustus 2006, inzake nadere informatie MER Milieueffecterapportage SMB - Herontwikkeling Wijnhavenkwartier Den Haag;
- brief van de Commissie voor de milieueffectrapportage, d.d. 28 september 2006, kenmerk 1663-75/Pi/hb: toezending toetsingsadvies over het MER Herontwikkeling Wijnhavenkwartier Den Haag;
- Verkeersprognoses Wijnhavenkwartier, d.d. 6 november 2006;
- Akoestisch onderzoek Wijnhavenkwartier, rapport voor bestemmingsplan, d.d. 6 november 2006, nr. V.2005.1433.02.R001;
- Onderzoek en beoordeling luchtkwaliteit, d.d. november 2006, nr. 10.10.2006.EB.

Memo

Aan:
Commissie voor de milieueffectrapportage
Drs. H. G. Ouwerkerk
voorzitter werkgroep Herontwikkeling
Wijnhavenkwartier Den Haag

Postbus 2345
3500 GH Utrecht

Auteur:
A. Keers

Afdeling
DSO /HOB /PmDH
Doorkiesnummer:
070-3534815
E-mail:
a.keers@dso.denhaag.nl
Datum:
25 augustus 2006

Onderwerp:
Nadere informatie MER milieueffectrapport SMB
Herontwikkeling Wijnhavenkwartier Den Haag

Via Esther van Rosmalen van bureau Tauw bv (de opsteller van het MER Wijnhavenkwartier) heeft de werkgroep Herontwikkeling Wijnhavenkwartier Den Haag de gemeente om nadere informatie gevraagd. Het betreft de volgende twee punten:

1. Parkeernorm

- De parkeernorm voor de *werknemers* van de ministeries wijkt fors af van wat gangbaar is (veel strenger). Graag een onderbouwing van de gehanteerde norm.
- Voor de *bezoekers* is de parkeernorm heel soepel, er worden relatief veel parkeerplaatsen voor bezoekers aan de ministeriegebouwen gerealiseerd. Waarom is deze norm zo soepel? In ieder geval zou in het MMA een strengere parkeernorm voor bezoekers een plaats verdienen.

2. Luchtkwaliteit

In het MER en in het luchtonderzoek ontbreken de achtergrondconcentraties. Deze graag beschikbaar stellen.

Ad. 1. In antwoord op de eerste vraag over de **Parkeernorm** kan het volgende worden geformuleerd:

Op basis van de uitgesproken intenties van de ministeries (brief aan de wethouder ROSV van 13 november 2003) wordt de parkeernorm voor overheidspersoneel gesteld op 1 parkeerplaats per 30 werknemers. Deze norm is gebaseerd op het vervoersbeleid zoals met succes gehanteerd wordt bij het ministerie van VROM en dat landelijk als nieuwe norm voor overheidspersoneel ingesteld is. Het vervoersbeleid is erop gericht het autogebruik onder werknemers terug te dringen. Personeel krijgt geen vergoeding voor het gebruik van de auto (kilometervergoeding) en er worden slechts parkeerkaarten verstrekt aan een zeer beperkte groep werknemers (zoals mindervaliden en carpoolers). Financiële vergoedingen worden uitsluitend verstrekt op basis van openbaar vervoer reisbewijzen.

Voor zakelijk verkeer is de locatie van het kantoor waar men op bezoek komt niet van invloed op de keuze van de wijze van vervoer. De bezoekersnorm is daarom voor de gehele stad gelijk en wordt ook hier

gehanteerd. Dit heeft te maken met het feit dat bezoekers moeilijk te beïnvloeden zijn als het gaat om de keuze van de wijze van vervoer. Het aanleggen van minder parkeerplaatsen voor bezoekers, beperkt wellicht het aantal bezoekers dat in deze garage parkeert, maar zal geen garantie geven over het autogebruik. Bezoekers per auto zullen bij een tekort aan bezoekersplaatsen uitwijken naar andere garages en langer op zoek zijn naar een plaats, wat juist meer kilometers tot gevolg kan hebben. Alleen een gedegen onderzoek naar herkomst en vervoermiddel van bezoekers van deze ministeries zou tot een gedeeltelijke ontheffing van de bezoekersnorm kunnen leiden, deze gegevens zijn echter vooralsnog niet beschikbaar.

Ad. 2. Het antwoord op de tweede vraag over **Luchtkwaliteit** is in bijgaande tabel "Wijnhavenkwartier Den Haag, Achtergrondconcentraties NO₂ en PM₁₀ in µg/m³" weergegeven.

Wijnhavenkwartier Den Haag

Achtergrondconcentraties NO2 en PM10 uitgedrukt in µg/m³

Plaats	Straatnaam	NO2 2005	NO2 2010	NO2 2015	PM10 2005	PM10 2010	PM10 2015
Den Haag	Spui 1	34	32	29	28	27	26
Den Haag	Spui 2	34	32	29	28	27	26
Den Haag	Schedeldoekshaven - 1 (cumulatief)	34	32	29	28	27	26
Den Haag	Schedeldoekshaven - 1 (bijdrage busbaan)	34	32	29	28	27	26
Den Haag	Schedeldoekshaven - 1 (bijdrage Ammunitiehaven)	34	32	29	28	27	26
Den Haag	Schedeldoekshaven - 2 (cumulatief)	34	32	29	28	27	26
Den Haag	Schedeldoekshaven - 2 (bijdrage busbaan)	34	32	29	28	27	26
Den Haag	Schedeldoekshaven - 2 (bijdrage Pr. Bernardviaduct)	34	32	29	28	27	26
Den Haag	Schedeldoekshaven - 3 (cumulatief)	32	30	28	28	27	26
Den Haag	Schedeldoekshaven - 3 (bijdrage busbaan)	32	30	28	28	27	26
Den Haag	Schedeldoekshaven - 3 (bijdrage Pr. Bernardviaduct)	32	30	28	28	27	26
Den Haag	Schedeldoekshaven - 4 (cumulatief)	32	31	28	28	27	26
Den Haag	Schedeldoekshaven - 4 (bijdrage busbaan)	32	31	28	28	27	26
Den Haag	Schedeldoekshaven - 4 (bijdrage Pr. bernardviaduct)	32	31	28	28	27	26
Den Haag	Ammunitiehaven - 1 (cumulatief)	34	32	29	28	27	26
Den Haag	Ammunitiehaven - 1 (bijdrage busbaan)	34	32	29	28	27	26
Den Haag	Ammunitiehaven - 1 (bijdrage Schedeldoekshaven)	34	32	29	28	27	26
Den Haag	Ammunitiehaven - 2 (cumulatief)	34	32	29	28	27	26
Den Haag	Ammunitiehaven - 2 (bijdrage Pr. Bernardviaduct)	34	32	29	28	27	26
Den Haag	Ammunitiehaven - 3 (cumulatief)	32	31	28	28	27	26
Den Haag	Ammunitiehaven - 3 (bijdrage Pr. Bernardviaduct)	32	31	28	28	27	26
Den Haag	Oranjevuitensingel	32	31	28	28	27	26
Den Haag	Zwarteweg	32	31	28	28	27	26
Den Haag	Lekstraat	32	31	28	28	27	26
Den Haag	Bezuidenhoutseweg	32	31	28	28	27	26
Den Haag	Fluwelen Burgwal/Herengracht	32	30	28	28	27	26





commissie voor de milieueffectrapportage

Aan de gemeenteraad van Den Haag
Postbus 12 651
2500 DP DEN HAAG

uw kenmerk
SB/2006-16960

uw brief
13 juli 2006

ons kenmerk
1663-75/Pi/hb

onderwerp
Toetsingsadvies over het MER Heront-
wikkeling Wijnhavenkwartier
Den Haag

doorkiesnummer
(030) 234 76 34

Utrecht,
28 september 2006

Geachte raadsleden,

Met bovengenoemde brief stelde u de Commissie voor de milieueffectrapportage (m.e.r.) in de gelegenheid een toetsingsadvies uit te brengen over een milieueffectrapport (MER) ten behoeve van de besluitvorming over Herontwikkeling Wijnhavenkwartier Den Haag. Overeenkomstig artikel 7.26 van de Wet milieubeheer (Wm) bied ik u hierbij het advies van de Commissie aan.

De Commissie hoopt met haar advies een constructieve bijdrage te leveren aan de besluitvorming. Zij zal graag vernemen hoe u gebruik maakt van haar aanbevelingen. Dit houdt in dat de Commissie graag het (ontwerp)besluit en de evaluatiedocumenten krijgt toegestuurd.

Hoogachtend,

drs. H.G. Ouwerkerk
Voorzitter van de werkgroep m.e.r.
Herontwikkeling Wijnhavenkwartier
Den Haag

Toetsingsadvies over het milieueffectrapport Herontwikkeling Wijnhavenkwartier Den Haag

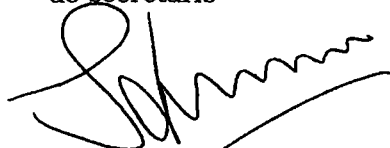
Advies op grond van artikel 7.26 van de Wet milieubeheer over het milieueffectrapport over Herontwikkeling Wijnhavenkwartier Den Haag,

uitgebracht aan de gemeenteraad van Den Haag door de Commissie voor de milieueffectrapportage; namens deze

de werkgroep m.e.r.

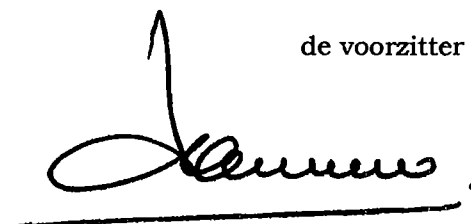
Herontwikkeling Wijnhavenkwartier Den Haag,

de secretaris



mr. S. Pieters

de voorzitter



drs. H.G. Ouwerkerk

Utrecht, 28 september 2006

INHOUDSOPGAVE

1. INLEIDING	1
2. OORDEEL OVER HET MER	2
2.1 Algemeen.....	2
2.2 Verschil renovatiealternatief versus planalternatief.....	2
2.3 Parkeerbehoefte en effecten.....	3
2.4 Meest milieuvriendelijke alternatief (MMA)	4
2.5 Luchtkwaliteit	4
2.6 Geluid en geluidsbelasting	5
2.7 Toedeneren naar de locatie	5
2.8 Naar aanleiding van de inspraak.....	6

BIJLAGEN

1. Brief van het bevoegd gezag d.d. 13 juli 2006 waarin de Commissie in de gelegenheid wordt gesteld om advies uit te brengen
2. Kennisgeving in De Posthoorn d.d. 13 juli 2006
3. Projectgegevens
4. Lijst van inspraakreacties en adviezen
5. Brief van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat d.d. 22 november 2006

1. INLEIDING

Het college van Burgemeester en Wethouders van Den Haag heeft het voornemen om het gebied Wijnhavenkwartier te gaan herinrichten, waardoor er nieuwe kantoren, nieuwe voorzieningen en nieuwe woningen gerealiseerd gaan worden binnen het plangebied. De gemeenteraad van Den Haag, als Bevoegd Gezag, moet daartoe een bestemmingsplanherziening gaan vaststellen.

Omdat in dit vast te stellen bestemmingsplan toeristisch en/of recreatieve voorzieningen worden opgenomen, die gezamenlijk meer dan 500.000 bezoekers per jaar kunnen trekken, is er sprake van een m.e.r.-plicht op grond van het Besluit milieueffectrapportage. Mogelijk kan er zelfs ook nog sprake zijn van een SMB-plicht. Daarom is voor dit project een MER/SMB opgesteld.

Bij brief van 13 juli 2006¹ heeft het college van Burgemeester en Wethouders van Den Haag de Commissie voor de milieueffectrapportage (m.e.r.) in de gelegenheid gesteld om advies uit te brengen over het opgestelde milieueffectrapport (MER). Het MER is op 13 juli 2006 ter inzage gelegd².

Het advies is opgesteld door een werkgroep van de Commissie voor de m.e.r.³ De werkgroep treedt op namens de Commissie voor de m.e.r. en wordt verder in dit advies 'de Commissie' genoemd.

De Commissie heeft kennis genomen van de inspraakreacties en adviezen⁴, die zij van het bevoegd gezag heeft ontvangen. In dit advies verwijst de Commissie naar een reactie wanneer deze naar haar oordeel:

- informatie bevat over een essentiële tekortkoming in het MER, waarvoor de Commissie adviseert een aanvulling op het MER op te stellen alvorens de besluitvorming doorgang kan vinden;
- informatie bevat over de inhoud van het MER die van belang is voor de besluitvorming en waarover zij een aanbeveling doet in het advies;
- belangrijke onjuistheden bevat die ter voorkoming van misverstanden weerlegd dienen te worden.

¹ Zie bijlage 1.

² Zie bijlage 2.

³ Zie bijlage 3 voor de samenstelling van de werkgroep en andere projectgegevens.

⁴ Zie bijlage 4 voor een lijst hiervan.

2. OORDEEL OVER HET MER

2.1 Algemeen

De Commissie is van oordeel dat **de essentiële informatie in het MER aanwezig** is.

Op verzoek van de Commissie heeft de Initiatiefnemer een toelichtende notitie opgesteld en toegestuurd aan de Commissie, tijdens de periode van de toetsing van het MER, waarbij er informatie is gegeven over de achtergrondconcentraties in verband met de luchtkwaliteit en een toelichting is gegeven op de parkeernorm.

In het MER is voldoende feitelijke informatie aanwezig om te komen tot een goed afgewogen besluit. Echter, op bepaalde onderdelen van het MER levert de Commissie kritiek omdat sommige conclusies niet in overeenstemming zijn met de feiten.

Algemene opmerking over het MER

In het MER staat dat er geen grote verschillen in milieueffecten zijn tussen het planalternatief en het renovatiealternatief. Dit is onjuist. Het renovatiealternatief is op een aantal onderdelen milieuvriendelijker. In de navolgende tekst gaan wij daar dieper op in.

2.2 Verschil renovatiealternatief versus planalternatief

Het grootste verschil tussen het planalternatief en het renovatiealternatief is de hoeveelheid sloopafval en nieuw bouw materiaal, alsmede de daaraan gekoppelde vervoersbewegingen. Dit verschil blijkt onvoldoende uit het MER⁵.

■ De Commissie wijst het Bevoegd Gezag bij deze op deze belangrijke verschillen tussen het planalternatief en het renovatiealternatief. Het renovatiealternatief zal aanzienlijk minder sloopafval opleveren en ook zullen er minder bouwmaterialen nodig zijn, hetgeen ook zal leiden tot veel minder transportbewegingen tijdens de (ver)bouwfase. Ten aanzien van deze aspecten is het renovatiealternatief milieuvriendelijker dan het voorkeursalternatief. Dit komt onvoldoende tot uitdrukking in de vergelijkingstabel op pagina 15 van het MER. Ook de conclusie op pagina 16 dient te worden aangepast in het licht van deze informatie. Geconcludeerd dient te worden dat er wel grote verschillen bestaan tussen het planalternatief en het renovatiealternatief voor wat betreft de hoeveelheid sloopafval en bouwmaterialen, alsmede de transportbewegingen tijdens de (ver)bouwfase die daaraan gekoppeld zijn.

Een afweging tussen strippen en volledig slopen met de bijbehorende afvalstromen vindt niet plaats. Ongetwijfeld vergt het volledig slopen en het volledig weer opbouwen van een bestaand pand meer energie en brengt dit meer milieuoverlast met zich mee, dan het gedeeltelijk slopen en deels hergebruiken van een bestaand gebouw. Wel wordt in het MER gemeld dat er in eerste instantie geprobeerd is om op basis van dit uitgangspunt een plan uit te wer-

⁵ Dit komt onder andere tot uitdrukking in de vergelijkingstabel op pagina 15, alsmede in de conclusie op pagina 16.

ken – Bureau Jo Coenen & Co heeft een dergelijke plan ontwikkeld – maar dat om financiële redenen dit niet is gelukt⁶. Maar de milieuvoordelen voor het hergebruik van de bestaande bebouwing worden daarbij niet genoemd.

- De Commissie adviseert om alsnog een afweging tussen het renovatiealternatief en het planalternatief voor dit aspect te maken en dit mee te nemen in de beoordeling van de bouwhinder en de duurzaamheid.

Door dit aspect in dit advies expliciet te benoemen is dit informatiegebrek opgeheven en kan dit aspect alsnog bij de besluitvorming betrokken worden als één van de af te wegen aspecten en is er geen sprake van een essentiële tekortkoming.

Terecht wordt in de inspraak⁷ gewezen op de mogelijkheid van cumulatie van bouwhinder. Bij de uitvoering van de plannen dient daar nadrukkelijk rekening mee gehouden te worden, gezien de verschillende bouwplannen die in Den Haag aan de orde zijn.

- De Commissie wil aandacht vragen voor de overlast die kan ontstaan als gevolg van cumulatie van allerlei bouwhinder. Bij de uitvoering van dit plan – maar ook bij de andere plannen in Den Haag – dient daar terdege rekening mee gehouden te worden.

2.3 Parkeerbehoefte en effecten

In de richtlijnen is gevraagd naar een berekening en onderbouwing van de parkeerbehoefte van het Wijnhavengebied in relatie tot de parkeerbalans in de omgeving. Het MER geeft een uitgebreide berekening van de parkeerbehoefte binnen het plangebied, uitgaande van de programma's van huidige situatie, het planalternatief en het renovatiealternatief. Daarbij wordt voor de ministeries een scherpe norm van 1 parkeerplaats per 30 werknemers gehanteerd, met verwijzing naar de functie en de gebruiker. Een onderbouwing met welke maatregelen deze norm in de toekomst wordt gehaald, is echter in het MER niet gegeven. In een toelichtende notitie, die de Commissie van de Initiatiefnemer heeft ontvangen, wordt ingegaan op het totstandkomen van die norm. Daarbij is het uitgangspunt dat er wordt aangesloten op de bij het ministerie van VROM gehanteerde strenge parkeernormen voor werknemers. In het MER wordt echter niet aangegeven welke concrete maatregelen er worden genomen om er voor te zorgen dat het aantal autobewegingen van en naar het Wijnhavenkwartier daadwerkelijk wordt beperkt. Dit zou bij de besluitvorming alsnog kunnen gebeuren. Daarnaast constateert de Commissie dat dit strengere beleid voor werknemers niet wordt doorgetrokken naar andere doelgroepen, zoals de bezoekers van deze ministeries.

- De Commissie adviseert aan het Bevoegd Gezag om bij het besluit aan te geven met welke maatregelen de parkeernorm zal worden geëffectueerd.

⁶ Zie daartoe het MER op pagina 25.

⁷ Zie bijlage 4, inspraakreactie nummer 3 onder het eerste punt (De MER geeft een beeld van de te verwachten overlast).

2.4 Meest milieuvriendelijke alternatief (MMA)

Uit de MMA-vergelijking blijkt dat het renovatiealternatief op onderdelen beter scoort dan het planalternatief. Zo blijkt uit figuur 7.1 dat uitstoot van CO₂ en NO_x ruim 2 keer zo laag is in het renovatiealternatief en de uitstoot van SO₂ zelfs 7x keer zo laag is. Ook deze informatie geeft aan dat er wel verschillen bestaan tussen het planalternatief en het renovatiealternatief.

Daarnaast kan een eventueel kleiner initiatief ook leiden tot minder milieugevolgen. Maar dat is evident.

De bouwstenen vanuit verkeer en vervoer die in het MMA worden aangedragen (effectuering VCP, beperking autobezit door deelautosystemen, het realiseren van goede fietsvoorzieningen, het stimuleren van openbaar vervoer combi-kaarten, toepassen van vervoermanagement) worden vrijblijvend beschreven. Nergens wordt in het MER aangegeven dat het dan ook zal gaan gebeuren. In het kader van de Wet milieubeheer zijn nu minder vrijblijvende afspraken mogelijk (zie bijlage 5: brief van de Minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 5 november 2005) rondom het toepassen van mobiliteitsmanagement.

- De Commissie vraagt in dit verband aandacht voor de verruimde reikwijdte zoals neergelegd in de brief van 5 november 2005 van de Minister van Verkeer en Waterstaat.

2.5 Luchtkwaliteit

Een tabel met achtergrondconcentraties (NO₂ en PM₁₀) in verschillende jaren in het studiegebied zou een beeld kunnen geven van de algemene situatie nu, en de verbetering in de toekomst. Op pagina 78 van het MER staat wel dat de hoge achtergrondconcentraties de overschrijdingen verklaren, maar er worden geen waarden gegeven. In de toelichtende notitie die de Commissie heeft ontvangen worden die waarden wel gegeven. Het verdient aanbeveling om deze waarden openbaar te maken, zodat iedereen er kennis van kan nemen.

De berekeningen in het MER geven aan dat er geen sprake is van invloed op concentraties, terwijl er wel verschillen zijn qua intensiteit. Dit wordt veroorzaakt door de (ruwe) afronding van het model CAR op 1 µg/m³. Er wordt nu geconcludeerd dat er in de alternatieven geen invloed op de luchtkwaliteit is. De conclusie moet zijn dat er *volgens de berekeningen* geen invloed door de alternatieven is. Er is namelijk wel op enkele plaatsen binnen het plangebied een toename van verkeer.

Bij alle berekeningen is er vanuit gegaan dat er langs de wegen bomen staan. Dit geeft een overschatting van de berekende concentraties voor beide alternatieven. Volgens de Commissie staan er langs de meeste wegen weinig of geen bomen. Maar deze constatering geeft geen verschil tussen de resultaten in de beide alternatieven.

- De Commissie constateert dat er in de berekeningen op alle plaatsen rekening gehouden is met een verhoogde bomenfactor. Dat is volgens de Commissie op de meeste plaatsen onterecht. Daardoor is er op die plaatsen sprake van een overschatting van de berekende concentraties. Deze constatering geeft echter geen verschil tussen de resultaten in de beide alternatieven.

De opmerking dat het aantal blootgestelden niet relevant is, is gedeeltelijk juist. De Raad van State geeft aan dat de wet en regelgeving geen onderscheid maakt tussen gebieden waar wel of geen mensen (kunnen) zijn. De normen zijn echter wel opgesteld voor de bescherming van de gezondheid van mensen.

Het windtunnelonderzoek wat DGMR bij TNO heeft laten uitvoeren had ook gebruikt kunnen worden om op enkele plaatsen (knelpunten) de concentraties beter (nauwkeuriger) te laten bepalen. Door het voorkomen van veel hoge gebouwen is de windsnelheid groter dan de gemiddelde windsnelheid waarmee het model rekent. Hierdoor is de verspreiding beter en zullen de concentraties lager zijn.

- De Commissie wijst erop dat vanwege de hoogbouw er sprake zal zijn van hogere windsnelheden, hetgeen een gunstig effect op de luchtkwaliteit heeft vanwege de snellere verspreiding.

Volgens de conclusie in het windtunnelonderzoek geeft planalternatief A+B een verslechtering van het windklimaat. Hier volgt dus een versterking van de verspreiding van de luchtverontreiniging en dus lagere concentraties. Extra verhoging van de torens geeft door de verhoging van de windsnelheid op grondniveau een verbetering van luchtkwaliteit.

2.6 Geluid en geluidsbelasting

In het MER wordt geconstateerd dat in het planalternatief het aantal gehinderden niet toeneemt omdat de gemiddelde geluidsbelasting niet toeneemt. Tegelijk is te zien dat de geluidsbelasting op Blok 3 (waarin woningbouw is gepland) erg hoog wordt en flink toeneemt. Het is niet duidelijk of zich achter deze gevel woningen bevinden en dus het aantal gehinderden stijgt. Bij de uitwerking van dit deel van het plangebied dient hier rekening mee gehouden worden.

- De Commissie wijst erop dat de geluidbelasting op Blok 3 flink zal toenemen. Bij de uitwerking van dit deel van het plangebied zal daar rekening mee gehouden moeten worden, om daarmee te voorkomen dat het aantal gehinderden wel toeneemt.

2.7 Toedeneren naar de locatie

Het MER is transparant waarom deze locatie als meest geschikte locatie uit de totale afweging gekomen is. Maar in een aantal gevallen worden de criteria niet onderbouwd, waardoor er sprake lijkt te zijn van toedeneren naar deze locatie. Gewezen kan onder andere worden op het criterium beschikbaar in 2010 (terwijl dit criterium ook voor het Wijnhavenkwartier niet gehaald zal worden), terwijl niet duidelijk wordt gemaakt wat de relevantie is van dit criterium.

Er wordt rekening gehouden met de loopafstand tot het Binnenhof, als criterium, terwijl de reisafstand een logischer criterium zou zijn. Daardoor worden de OV-verbindingen tussen andere locaties en het Binnenhof niet bij de beoordeling betrokken, terwijl die in reistijd redelijk tot goed zouden kunnen scoren.

De absolute waarde waarmee de aantallen benodigde vierkante meters worden gehanteerd, sluit bepaalde alternatieven uit. Maar ook de mogelijkheid om dit

programma op bijvoorbeeld twee naast elkaar gelegen locaties te realiseren (Rijnstraat, Julianaplein en Babylon), wordt niet meegenomen.

- De Commissie constateert dat er kanttekeningen zijn te maken bij de onderbouwing van de keuze voor het Wijnhavenkwartier als voorkeurslocatie. Aangezien milieueffectrapportage niet leidt tot de verplichting om te kiezen voor het meest milieuvriendelijke alternatief, heeft deze constatering verder geen consequenties.

2.8 Naar aanleiding van de inspraak

Op grond van artikel 7.26, lid 1 van de Wm toetst de Commissie:

- aan de richtlijnen van het MER, zoals vastgesteld op 2 februari 2006;
- op eventuele onjuistheden;
- aan de wettelijke regels voor de inhoud van een MER⁸.

Tijdens de toetsing inventariseert de Commissie eerst of er tekortkomingen zijn in het voldoen aan de wettelijke vereisten en de richtlijnen en gaat zij na welke onderdelen van het MER in aanmerking komen voor een positieve vermelding. Vervolgens beoordeelt de Commissie de ernst van de tekortkomingen. Daarbij staat de vraag centraal of de benodigde informatie aanwezig is om het milieubelang een volwaardige plaats te geven bij het besluit over de actualisatie van het bestaande bestemmingsplan.

Is dat naar haar mening niet het geval dan betreft het een *essentiële tekortkoming*. De Commissie zal dan adviseren tot een aanvulling. Overige tekortkomingen worden in het toetsingsadvies opgenomen, voor zover ze kunnen worden verwerkt tot duidelijke aanbevelingen voor het bevoegde gezag. Deze werkwijze impliceert dat de Commissie zich in het advies tot hoofdzaken beperkt en niet ingaat op onjuistheden of onvolkomenheden van ondergeschikt belang.

De Commissie is van mening dat voor dit MER geen aanvulling nodig is⁹ omdat alle essentiële informatie ten behoeve van de besluitvorming aanwezig is. Terwijl de Commissie tegelijkertijd wel een aantal kritiekpunten heeft op dit MER en deze kritiek in dit advies ook heeft geformuleerd. De aanbevelingen, naar aanleiding van deze kritiekpunten, kunnen een rol spelen bij de navolgende besluitvorming. De feitelijke informatie is in dit MER in voldoende mate aanwezig. Het zijn vooral enkele conclusies waarop de Commissie commentaar heeft geleverd.

⁸ Wm, artikel 7.10.

⁹ In de inspraak (zie bijlage 4, inspraakreactie nummer 1) wordt gesteld dat "het MER (...) dient dus te worden aangevuld en gewijzigd." Tevens meldt dezelfde inspreker dat "de werkgroepen van de Commissie er vaak voor terugdeinzen een aanpassing van het MER te vragen." De inspreker baseert dit op eigen ervaringen als m.e.r.-deskundige.

De Commissie is ondertussen bij ruim 1800 projecten betrokken geweest en brengt op jaarbasis meer dan 150 adviezen uit. Gemiddeld vraagt de Commissie in 35 tot 40% van de toetsingen van milieueffectrapporten om een aanvulling. Deze gegevens zijn openbaar en zijn in het Jaarverslag van de Commissie terug te vinden. Het oordeel van de inspreker, wat daar ook van zij, is gebaseerd op betrokkenheid bij ongeveer 10 m.e.r.-projecten. Abusievelijk meldt dezelfde inspreker dat de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State om dit MER gevraagd zou hebben. Echter, de Afdeling bestuursrechtspraak heeft alleen geconstateerd dat er sprake was van een m.e.r.-beoordelingsplicht vanwege het feit dat het wel om een stadsproject ging zoals beschreven in onderdeel D, van de Bijlage behorende bij het Besluit m.e.r., activiteit 11.2) en dat er een m.e.r.-beoordelingsbesluit genomen had moeten worden. Bij m.e.r.-beoordeling is het uitgangspunt dat er geen MER gemaakt hoeft te worden, tenzij het project aanzienlijke milieugevolgen kan veroorzaken.

Kritiek van sommige insprekers¹⁰ richt zich op de kwaliteit van het MER, in het bijzonder op de discussie over de (beleving van de) hoogbouw. Zowel in het MER, alsook door het bijgeleverde beeldmateriaal, wordt een feitelijk beeld geschetst van de toekomstige hoogbouw. De feitelijke beschrijving en dat beeldmateriaal is voor de noodzakelijke informatie in het MER voldoende. Constateringen met betrekking tot het gewijzigde landschapsbeeld horen ook in het MER thuis. Maar waarderingsen waar duidelijk subjectieve afwegingen in doorklinken, horen niet in het MER thuis. De geciteerde zin 'Hoogbouw heeft geen negatieve invloed op het beschermd stadsgezicht en past beter in skyline dan handhaving van de bestaande bebouwing' hoort dan ook eerder thuis bij de argumentatie voor het te nemen besluit, dan als informatie in het MER. Duidelijk is wel dat meerdere opvattingen en waarderingsen mogelijk zijn over de inpassing van hoogbouw in bestaand stedelijk gebied, op basis van hetzelfde feitelijke (beeld)materiaal. Het is aan de besluitnemer om daar een keuze in te maken. De tabel op pagina 15 dient ten aanzien van het aspect 'beleving' beoordeeld te worden tegen de achtergrond van de hier door de Commissie gemaakte opmerkingen.

■ De Commissie constateert dat de wijziging van het stadbeeld, vanwege de plannen voor het Wijnhavenkwartier, op voldoende wijze in het MER zijn beschreven. Het aanvullende beeldmateriaal – visualisatie vanuit verschillende relevante posities – levert een nog completer beeld op. Op basis van al dit materiaal kan de besluitnemer ook voor wat betreft het aspect ruimtelijke inpassing een verantwoorde afweging maken. De toelichting in de tabel op pagina 15 bij het aspect 'beleving' is niet van feitelijke aard en hoort eerder bij de toelichting van het besluit thuis. De gegeven waardering ('0' en '0/-') kan alleen met wetenschappelijk belevingsonderzoek objectief bepaald worden. Maar dat heeft niet plaatsgevonden. Een dergelijk onderzoek is echter niet verplicht. Maar doordat dat onderzoek ontbreekt kan er geen objectief oordeel over het aspect 'beleving' in deze tabel worden opgenomen.

¹⁰ Zie bijlage 4, en in het bijzonder inspraakreactie nummer 4, onder punt 11 (pagina 9 van die inspraakreactie) waar de inspreker stelt dat er vraagtekens gezet kunnen worden bij de kwaliteit van de milieueffectrapportage.



BIJLAGEN

bij het Toetsingsadvies over het milieueffectrapport
Herontwikkeling Wijnhavenkwartier Den Haag

(bijlagen 1 t/m 5)

BIJLAGE 1

Brief van het bevoegd gezag d.d. 13 juli 2006 waarin de Commissie in de gelegenheid wordt gesteld om advies uit te brengen

	Commissie voor de milieu-energie rapportage		Gemeente Den Haag Dienst Stadsbeheer
ingekomen :	14 JULI 2006		
nummer			Milieu en Vergunningen
dossier	1663-304N 44		
kopie naar :	00 LP		

Commissie voor de m.e.r.
T.a.v. dhr. S. Pieters
Postbus 2345
3500 GH UTRECHT

Uw brief van
Uw kenmerk
Oms kenmerk
SB/2006-16960
Aantal bijlagen
11
Datum
13 juli 2006

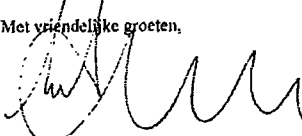
Onderwerp
Toezending MER Herontwikkeling Wijnhavenkwartier
Den Haag

Geachte heer Pieters,

Het MER en milieuraapport SMB Herontwikkeling Wijnhavenkwartier Den Haag is op 1 juni 2006 door de gemeenteraad aanvaard en op 12 juli 2006 is een bekendmaking verschenen in de Posthoorn. Het MER ligt vanaf 13 juli 2006 ter inzage en van 13 juli tot en met 23 augustus 2006 kan een ieder schriftelijk en mondeling reageren op het MER. Op 9 augustus 2005 wordt een informatie-/inspraakbijeenkomst gehouden in het Stadhuis, Spui 70 (De Haagse Lobby) te Den Haag, aanvang 19:30 uur.

Hierbij wil ik u verzoeken om advies uit te brengen over het MER en milieuraapport SMB Herontwikkeling Wijnhavenkwartier Den Haag. Dit MER treft u hierbij in achtvoud aan, met een tweetal sets met deelrapporten. Tevens treft u een afdruk aan van de kennisgeving.


Met vriendelijke groeten,



M.w. L. van Leeuwen
Hoofd afdeling Beleid

Verzonden by
Mw. M.A.W.G. Feller
Afdeling
Milieu en Vergunningen / Beleid
Bezoekadres
Paviljoensgracht 1

Doorkiesnr
070 - 353 6366
Fax
070 - 353 6490



BIJLAGE 2

Kennisgeving van het milieueffectrapport in De Posthoorn d.d. 13 juli 2006

Bestemmingsplan

Uitspraak
Bij het Gemeentelijk ContactCentrum (adresblok 1), liggen op 13 juli tot en met 23 augustus 2006 ter inzage:
het Voorontwerp-bestemmingsplan Wijnhavenkwartier. Het plangebied is gelegen tussen de Turfmarkt, de Zwarteveg, de Schedeldoekshaven en de theaters aan het Spui. Het betreft hier de herontwikkeling van de locaties Zwarte Madonna en de ministeries van Justitie en Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties.
Bij besluit, d.d. 11 december 2003 (rb 238) heeft de voormalige raad het Bestemmingsplan Wijnhavenkwartier vastgesteld. Bij besluit, d.d. 6 juli 2004, hebben Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland aan dit bestemmingsplan goedkeuring verleend. Uiteindelijk heeft de Afdeling Bestuursrechtspraak aan de Raad van State (ABRS) goedkeuring onthouden aan dit bestemmingsplan, omdat er in verband met het te realiseren bedrijfsvloeroppervlak naar het oordeel van de Afdeling sprake is van een stadsproject, waarvoor een Mer-beoordelingsprocedure had moeten worden doorlopen.
In reactie op de uitspraak van de ABRS heeft het gemeentebestuur van Den Haag besloten om een Milieueffect-rapportage op te stellen en daarbij te onderzoeken in hoeverre er significante gevolgen voor het milieu te verwachten zijn bij de herontwikkeling van het Wijnhavenkwartier. In dit ruimtelijke plan is met de uitkomsten van het MER rekening gehouden en dat heeft ook geleid tot het op onderdelen aanpassen van het hierboven aangehaalde bestemmingsplan.
U kunt gedurende de inzaget termijn schriftelijke dan wel mondeling uw opmerkingen indienen bij Burgemeester en wethouders van Den Haag, p.a. DSO/BTD/JZ, Postbus 12655, 500 DP Den Haag, onder vermelding van "Voorontwerp-bestemmingsplan Wijnhavenkwartier". Wilt u mondeling uw opmerkingen kenbaar maken, dan kunt u hiertoe een afspraak maken via telefoonnummer: 070-353 4319.

het Ontheffingsverzoek/geluidrapport Wet geluidhinder Bestemmingsplan Wijnhavenkwartier.
Om te voldoen aan de bepalingen van de Wet geluidhinder (Wgh) is een akoestisch onderzoek gedaan naar de geluidbestemming ten gevolge van weg- en railverkeer. De geluidbestemming vanwege het weg- en railverkeer overschrijdt de zogenoemde voorkeursgrenswaarden, zodat conform de bepalingen van de Wgh om ontheffing zal worden verzocht bij de provincie.

U kunt gedurende de inzaget termijn schriftelijke dan wel mondeling uw opmerkingen over het concept-ontheffingsverzoek indienen bij Burgemeester en wethouders van Den Haag, p.a., DSO/BTD/JZ, Postbus 12655, 2500 DP Den Haag, onder vermelding van "Ontheffingsverzoek Wgh Bestemmingsplan Wijnhavenkwartier". Wilt u mondeling uw opmerkingen kenbaar maken, dan kunt u hiertoe een afspraak maken via telefoonnummer: 070-353 4319.

het Milieu-effectrapport, Wet milieubeheer, Besluit milieueffectrapportage.

In reactie op de uitspraak van de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State (ABRS) met betrekking tot het bestemmingsplan Wijnhavenkwartier, heeft het gemeentebestuur van Den Haag besloten om een milieueffect-rapportage op te stellen en daarbij te onderzoeken in hoeverre er significante gevolgen voor het milieu te verwachten zijn bij de herontwikkeling van het Wijnhavenkwartier.

De gemeenteraad heeft op 1 juni 2006 besloten het Milieueffectrapport (MER) Herontwikkeling Wijnhavenkwartier Den Haag (d.d. mei 2006, kenmerk R003-4412075CGV-nva-02-NL) aanvaardbaar te achten.

Om te voldoen aan de bepalingen van de Wet milieubeheer, besluit milieueffectrapportage is een milieueffectrapport opgesteld voor de herontwikkeling van het Wijnhavenkwartier. De procedure in het kader van de milieueffectrapportage is gekoppeld aan het Bestemmingsplan Wijnhavenkwartier. In het milieueffectrapport worden de te verwachten milieugevolgen van de voorgenomen activiteiten van de gemeente beschreven.

U kunt gedurende de inzaget termijn uw zienswijze op de kwaliteit van het Milieu-effectrapport "Herontwikkeling Wijnhavenkwartier" kenbaar maken aan de Gemeenteraad, Postbus 9 157, 2500 CD Den Haag, onder vermelding van "MER Wijnhavenkwartier" (u kunt hierbij verzoeken om uw persoonlijke gegevens niet bekend te maken). Wilt u uw zienswijze mondeling kenbaar maken, dan kunt u hiertoe een afspraak maken via telefoonnummer: 070-353 6638.

Informatie-/inspraakbijeenkomst

Op woensdag 9 augustus 2006 van 19.30 tot 21.30 uur (zaal open vanaf 19.00 uur), wordt in het Stadhuis (De Haagse Obby), Spui 70 alhier, een informatie-/inspraakbijeenkomst gehouden over alle drie de onderwerpen. Er wordt ook infor-

matie gegeven over het bouwplan "Woon-/kantoor-toren" (zie onder Bouwzaken "Voorgenomen, sub Centrum").

BIJLAGE 3

Projectgegevens

Initiatiefnemer: het College van Burgemeester en Wethouders gemeente Den Haag

Bevoegd gezag: de gemeenteraad van Den Haag

Besluit: herziening bestemmingsplan

Categorie Gewijzigd Besluit m.e.r. 1994: C10.1

Activiteit: verschillende toeristische en/of recreatieve voorzieningen als onderdeel van een stadsproject waarmee zowel kantoren, woningbouw, parkeren als verschillende andere voorzieningen worden gerealiseerd.

Procedurele gegevens:

kennisgeving startnotitie: 19 oktober 2005

richtlijnenadvies uitgebracht: 14 december 2005

richtlijnen vastgesteld: 2 februari 2006

kennisgeving MER: 13 juli 2006

toetsingsadvies uitgebracht: 28 september 2006

Bijzonderheden: dit project maakt onderdeel uit van het stadsvernieuwingsprogramma van de Haagse binnenstad en in dit plan zitten zowel de gebouwen van de ministeries van Binnenlandse Zaken en Justitie, als de "Zwarte Madonna".

Samenstelling van de werkgroep:

ing. J.A. Janse

ir. J.E.M. Lax

L. Th. de Leu

drs. H.G. Ouwerkerk (voorzitter)

Secretaris van de werkgroep:

mr. S. Pieters

BIJLAGE 4

Lijst van inspraakreacties en adviezen

nr.	datum	persoon of instantie	plaats	datum van ontvangst Cie. m.e.r.
1.	20060802	A. Tukker	Den Haag	20060803
2.	20060816	P.J. Bos, namens Vereniging Singelpingel	Den Haag	20060830
3.	20060812	E. Reuselaars, namens Bewonerscommissie Ammunitiehaven	Den Haag	20060830
4.	20060811	L.Q. Onderwater	Den Haag	20060830

BIJLAGE 5

Brief van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat d.d. 22 november 2006

1663-18



Aan
de voorzitter van de Tweede Kamer
Staten-Generaal
Binnenhof 4
2513 AA DEN HAAG

Contactpersoon	Doorkiesnummer
-	-
Datum	Bijlage(n)
22 november 2005	-
Ons kenmerk	Uw kenmerk
DGP/MDV/U.05.01567	-
Onderwerp	
Mobiliteitsmanagement en de Wet milieubeheer	

Geachte voorzitter,

Tijdens de begrotingsbehandeling van Verkeer en Waterstaat op 23 en 24 november 2004 is door de leden Van der Ham en Dijkema een motie ingediend om de toepassing van de Wet Milieubeheer (Wm) ten behoeve van mobiliteitsmanagement van zijn vrijblijvendheid te ontdoen. Die motie heb ik gesteund en ik heb toegezegd samen met de Staatssecretaris van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer uit te zoeken of het instrumentarium van de Wm effectiever gemaakt kan worden. In deze brief meld ik u, mede namens de Staatssecretaris van VROM, mijn bevindingen.

Bij mijn overleg met de Staatssecretaris van VROM hebben we vastgesteld dat een aanscherping van de toepassing van de Wm in de praktijk niet alleen een positief effect zal hebben op de bereikbaarheid maar ook een gunstige uitwerking op een aantal milieuproblemen. Daarbij gaat het in het kader van de luchtkwaliteit onder meer om het terugdringen van de NOx-emissie (60% is afkomstig van verkeer) en fijn stof.

Daarnaast werd echter tevens duidelijk dat er een spanning bestaat tussen enerzijds de wens te komen tot aanscherping van de (toepassing van de) regelgeving en anderzijds de afspraken die ook met uw Kamer zijn gemaakt over de herijking van de VROM-regelgeving (door onder meer het leggen van meer beleidsverantwoordelijkheden bij de decentrale overheden) en het terugdringen van de administratieve lastendruk voor het bedrijfsleven.

Postbus 20901, 2500 EX Den Haag
Bezoekadres Plesmanweg 1-6, 2597 JG Den Haag

Telefoon 070 - 351 8171
Fax 070 - 351 7855

bereikbaar met tram 9 (station ns en cs) en bus 22 (station cs)

Onlangs, op 29 maart 2005, kamerstuk 2004/2005, 29383, nr. 27, hebt u van de staatssecretaris van VROM een overzicht ontvangen van de stand van zaken rond het "Herijkingsproject Modernisering algemene regels". Ik heb in het onderstaande reeds zoveel mogelijk rekening gehouden met de lijnen die in genoemde brief zijn uitgezet.

De aanscherping van de toepassing van de Wm heb ik langs drie hoofdlijnen gestalte gegeven, te weten a. een bestuurlijke lijn, b. een lijn van kennis en communicatie en tot slot c. regelgeving.

Ad a. In de bestuurlijke lijn heb ik in de essentiële onderdelen van beleid van de Nota Mobiliteit de decentrale overheden erop gewezen dat zij gebruik dienen te maken van de bevoegdheden die hen, mede krachtens de Wm, ter beschikking staan. De overheden kunnen op die manier zonedig maatregelen van het bedrijfsleven afdwingen, zoals het stimuleren van de fiets en het openbaar vervoer bij hun werknemers.

Ad b. Door het actief en passief uitdragen van een handreiking over de verruimde reikwijdte van het Instrumentarium wordt de kennis bij decentrale overheden en milieuambtenaren vergroot. Daarnaast zal er een nieuw opleidingstraject worden gestart voor ambtenaren van gemeenten en provincies. Ook zullen duidelijke overzichten worden samengesteld van maatregelen die in diverse situaties een effectieve bijdrage zouden kunnen leveren aan het oplossen van milieuproblemen door het verkeer. Gebruik makend van het bestaand loket van VROM voor informatievoorziening van milieuwet- en regelgeving (InfoMil), zal VROM dit loket opdragen een aantal extra informatiebladen over deze maatregelen op te stellen.

Ad c. Bij de voorbereiding van regelgeving in het kader van het bovenvermelde "Herijkingsproject Modernisering algemene regels" wordt de verankering van het aspect vervoer in de milieuregelgeving weer gezien.

Onderstaand geef ik u een uitgebreide, meer technische, toelichting op de voorstellen onder b. (de punten I t/m III) en c. (punt IV)

I. Handreiking "Wegen naar preventie bij bedrijven" Voor het stimuleren en reguleren van preventie bij bedrijven zijn in het verleden voor de onderwerpen vervoer, afval en energie afzonderlijk uitvoeringsdocumenten voor het Wm-bevoegd gezag verschenen. Deze documenten zijn op verschillende momenten en los van elkaar opgesteld. Het ging in dat kader voor vervoer om het document: *De Wet milieubeheer en vervoermanagement* (VNG, 2000). Het voornemen is de verschillende documenten als integraal document uit te brengen in de vorm van een handreiking van de staatssecretaris van VROM. Het gaat hier om een samenvoeging van de teksten over de verruimde-reikwijdte-onderwerpen. Het effect daarvan is dat de bevoegde gezagsinstantie de beschikking krijgen over een gemakkelijker toegankelijk document met informatie over de te volgen aanpak en de hanteren ondergrenzen voor bedrijven

waarop de voorschriften van toepassing zijn, zoals minimaal aantal werknemers en minimaal aantal bezoekers.

Het document bevat handvatten voor de uitvoeringspraktijk zonder de bestaande regelgeving uit te breiden. Daarbij moet wel worden aangetekend dat het in het kader van de uitoefening van de vergunningverlenende bevoegdheid in het kader van de Wet milieubeheer beperkingen gelden aan hetgeen van een onderneming kan worden geëist. Zo is het bijvoorbeeld niet mogelijk om in de vergunning vast te leggen met welk vervoermiddel het personeel van en naar de inrichting reist. De keuze van het vervoermiddel is aan het personeel zelf en niet aan de inrichtinghouder. Dit betekent echter niet dat het onmogelijk is te verlangen dat het bedrijf aandacht aan het onderwerp besteedt. Bijvoorbeeld door voorzieningen te treffen waardoor het personeel gestimuleerd wordt om met het openbaar vervoer te reizen.

II. Toezicht VROM-inspectie

Het uitbrengen van het genoemde document over de verruimde reikwijdte (met als onderdeel bepaalde aspecten van mobiliteitsmanagement) door VROM vormt aanleiding om te bezien op welke wijze vervoer- of mobiliteitsmanagement een plaats kan krijgen binnen het toezicht van de VROM-inspectie op de andere overheden. Het bredere kader vormt hierbij de prioriteit die door de VROM-inspectie wordt gegeven aan het onderwerp luchtkwaliteit (zie brief Minister van VROM, 30-05-'05, Tweede Kamer 29800XI, nr. 125).

III. Kennisoverdracht en kennisopbouw

InfoMil zal vervoer integraal in haar informatiepakket meenemen door aan haar opleidingstraject (een workshop-achtige opleiding in het kader van de Wm) een nieuw traject toe te voegen specifiek gericht op vervoer en de Wm; Infomil zal op haar website extra aandacht besteden aan vervoer. VROM en V&W zullen investeren in kennisopbouw als het gaat om de Wm/vervoer, best practices, bijdrage aan beleid, enzovoorts.

Voorts zal ondersteuning worden verleend aan gemeenten door de inzet van een serviceteam van specialisten op het terrein van vervoermanagement en door de mogelijkheid aan te bieden tot het verrichten van besparingsscans bij bedrijven.

Ter ondersteuning van het opleidingstraject zullen informatiebladen opgesteld worden. In de uitvoering van het stimuleringsprogramma zal ondersteuning aan de gemeente verleend worden door een serviceteam van specialisten op dit terrein en de mogelijkheden om besparingsscans te laten uitvoeren bij bedrijven. De informatiebladen dienen als referentie voor de gemeenten voor hun overleg met de bedrijven en worden uitgebracht speciaal gericht op het terugdringen van het niet-noodzakelijk auto-gebruik in de sectoren gezondheidszorg, kantoren of kantoorverzamel-gebouwen en publieksgebouwen (zoals stadions, scholen, megawinkels en attractieparken). Daarnaast zal er worden gewerkt aan een algemeen vervoerinformatieblad voor personen en goederenvervoer.

Met het versterken van het opleidingstraject wordt de effectiviteit van eerder genoemde maatregelen aanzienlijk verhoogd. In de praktijk blijkt immers dat bij veel gemeenten de kennis omtrent het aspect verkeer en vervoer in het kader van de Wm ontbreekt. Vervoer in het kader van de Wm dient binnen een gemeente integraal te worden opgepakt. Niet alleen milieu, maar ook vervoer, economie en ruimtelijke ordening dienen te worden betrokken. Het vernieuwde opleidingstraject rond vervoer zal zich daarom niet alleen op de vergunningverlener maar ook op deze andere sectoren richten om de integrale samenwerking te bevorderen. Van een gemeente zullen daarom meerdere sectoren bij dit traject vervoer worden uitgenodigd.

Aanspreekpunt voor vervoer

Bij Infomil zal een aanspreekpunt komen voor alle beleidspunten met een relatie met verkeer en vervoer, zoals Wm-vervoer en EU-richtlijnen luchtkwaliteit en (in de toekomst) geluid. Door het versterken van de informatiefunctie bij InfoMil over het onderwerp vervoersmanagement vanuit de organisatie SenterNovem kan de taak op dit terrein van het ondersteunen van het bevoegde gezag ingevuld worden.

Het ontbreken van een helder informatiepunt ten aanzien van dit onderdeel van de Wm leidt er toe, dat het bevoegde gezag nu met veel vragen blijft zitten. Het instellen van een aanspreekpunt Vervoer in relatie tot de milieuthema's kan dit doorbreken.

Het samenbrengen van deze kennis met vragen rond luchtkwaliteit en geluid en toekomstige nieuwe thema's zal de integraliteit bevorderen.

Over de inhoud van de contacten met de decentrale overheden zal Infomil regelmatig aan VROM en Verkeer en Waterstaat rapporteren.

De helpdesk van InfoMil maakt onderdeel uit van de helpdesk "overheden" van SenterNovem, waardoor de inhoudelijke kennis rond vervoersmanagement en mobiliteit en ruimte wordt ingevuld.

IV. Project "Modernisering algemene regels voor inrichtingen"

Uit artikel 1.1, tweede lid, van de Wet milieubeheer volgt dat bij de vergunningverlening en de algemene regels voor milieurelevante bedrijven rekening dient te worden gehouden met nadelige gevolgen voor het milieu van het verkeer van personen of goederen van en naar de inrichting. Het gaat daarbij om aspecten die van invloed zijn op de organisatie van het verkeer en vervoer van bedrijven, en die ertoe leiden dat de gevolgen van het verkeer van en naar de inrichting (van werknemers, bezoekers, zakelijke klanten en goederen) zodanig veranderen dat de milieubelasting wordt teruggedrongen. Bij de toetsing op de naleving van dit artikel wordt uitsluitend gekeken naar zaken die de aan- en afvoer van verkeer en de verkeersaantrekkende werking van individuele bedrijven en instellingen. In veel gevallen zullen (combinaties met) maatregelen in het kader van de ruimtelijke ordening (bestemmingsplan), of het gronduitgifte- en het verkeersbeleid (verkeers- en vervoersplan) noodzakelijk zijn.

Vervoermanagement in het kader van het milieubeleid is vooral van belang bij bedrijven waar veel mensen werken, waar veel bezoekers komen en/of waar grote stromen goederen worden vervoerd (bijvoorbeeld grote ziekenhuizen, grote kantoren en kantoorverzamelgebouwen en publieksgebouwen zoals stadions, megawinkels en attractieparken). In het huidige beleid zoals onder meer vastgelegd in de publicatie "De Wet milieubeheer en vervoersmanagement" (VNG, 2000) wordt daarbij uitgegaan van de volgende ondergrenzen te hanteren door het bevoegd gezag in het kader van vergunningverlening en algemene regels:

- meer dan 100 werknemers en/of
- meer dan 500 bezoekers per dag en/of
- meer dan 2 miljoen transportkilometers per jaar voor verladers en uitbesteed vervoer en/of
- meer dan 1 miljoen transportkilometers per jaar voor eigen vervoerders.

Deze ondergrenzen worden thans doorgaans al in de praktijk door bevoegde gezagsinstanties aangehouden bij het stellen van (nadere) eisen en zullen tezamen met de andere ten aanzien van de verruimde reikwijdte bestaande documenten (voor energie, en afval(water)) neergelegd in de hierboven vermelde handreiking.

Zoals reeds vermeld is het ministerie van VROM bezig met een omvangrijke operatie tot herijking van de VROM-regelgeving. Dit project is voor een groot deel van de bedrijven die mogelijk voor vervoermanagement in aanmerking komen, relevant. De door dit project beoogde versoering en vereenvoudiging van de voorschriften en de daarmee gepaard gaande reductie in administratieve en bestuurlijke lasten zullen vooral worden gezocht in het uitbreiden van het aantal bedrijven dat onder algemene regels valt, het introduceren van een licht regime voor de bedrijven met een geringe milieurelevantie en het terugdringen en afslanken van onderzoeks-, monitorings- en rapportageverplichtingen.

Thans kan de gemeente in het kader van de 8.40-amvb's nadere eisen stellen ten aanzien van vervoermanagement indien dat bijzonder is aangewezen in het belang van de bescherming van het milieu. In het kader van de modernisering van de algemene regels zal worden gezien of de regels concreter vorm kunnen worden gegeven. Zo zal worden nagegaan of de thans in de praktijk gehanteerde ondergrenzen en regels ten aanzien van vervoermanagement nog voldoen en meer concreet in de nieuwe algemene maatregel van bestuur moeten worden verankerd. Daarbij is uitgangspunt dat, wanneer het bevoegd gezag de bevoegdheid krijgt en daarvan gebruik maakt, datzelfde gezag ook in staat gesteld wordt adequaat te handhaven. Op deze wijze wordt een balans nagestreefd tussen de ruimte die de uitvoering nodig heeft voor doeltreffende en op de situatie aangepaste maatregelen gericht op bedrijven, de te verwachten rechtszekerheid voor het bedrijfsleven en de administratieve lasten.

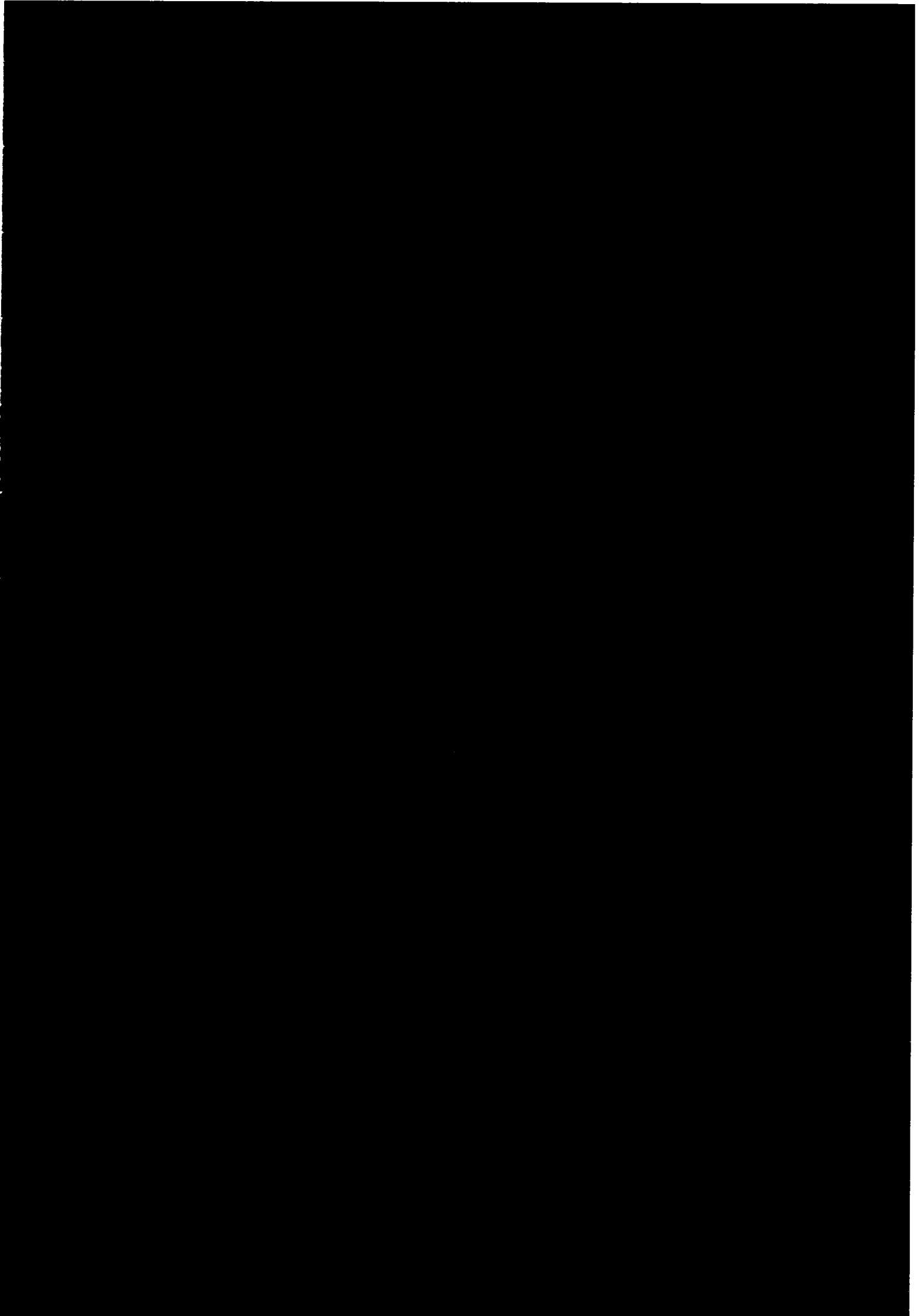
DGP/MDV/U.05.01567

Ten aanzien van een versterkte koppeling tussen milieurelevante activiteiten en het bouwen is relevant dat in het kader van de VROM-herijking bovendien wordt gewerkt aan de totstandkoming van een omgevingsvergunning. Als het gaat om het oprichten van een bouwwerk waarbij sprake is van een milieurelevante activiteit (waarbij bijvoorbeeld beide activiteiten gevolgen hebben voor het vervoer van en naar het bedrijf) zal er waarschijnlijk in de toekomst sprake zijn van een procedurele en/of inhoudelijke koppeling van het toetsingskader.

Met vriendelijke groet,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

Karla Peijs





**Verkeersprognoses Wijnhavenkwartier en omgeving.
A. Bestemmingsplan
B. Bouwplan ministeries**

**6 November 2006
DSO-Verkeer&Infrastructuur**

Bepaling verkeersintensiteiten

De bepaling van de verkeersintensiteiten voor de berekening van de milieueffecten van de herontwikkeling in het Wijnhavenkwartier is gebaseerd op twee elementen, te weten het verkeersmodel en de ritproductie van het plan zelf. Het verkeersmodel geeft aan welke verkeersintensiteiten er in de toekomst verwacht mogen worden op het wegennet in de omgeving van het bouwplan, los van het bouwplan zelf (zie verder bij "Verkeersmodel"). Voor het betreffende bouwplan wordt apart berekend hoeveel autoverkeer dit genereert (zie verder bij "Van parkeerbehoefte naar intensiteiten") en welke routes dit verkeer gaat rijden. Het te verwachten verkeersaanbod in de omgeving van het bouwplan bestaat uit de optelling van de verkeersintensiteit volgens het model (de "autonome ontwikkeling") en de te genereren hoeveelheid ritten door het betreffende bouwplan en de toedeling daarvan over de verschillende routes van en naar het plangebied.

Verkeersmodel

De gemeente Den Haag beschikt voor de berekening van de te verwachten verkeersintensiteiten over een zogeheten verkeersmodel (model "Questor" van Bureau DHV). In het verkeersmodel worden verkeersstromen gemodelleerd op basis van variabelen en de samenhang daartussen. Deze variabelen voor de bepaling van de hoeveelheid autoverkeer op een wegvak zijn o.a.: de sociaal-economische vulling van een gebied (aantal inwoners, arbeidsplaatsen, e.d.); de wegen-infrastructuur; het aanbod aan openbaar vervoer; autobezit en andere economische ontwikkelingen.

Met het verkeersmodel wordt een prognose gemaakt van de verkeersontwikkeling in de toekomst. Daarbij kunnen verschillende scenario's worden doorgerekend en/of een verwachting voor verschillende jaartallen worden bepaald.

Onderdeel van de model-toepassing is een regelmatige toetsing en kalibratie aan de huidige situatie (globaal iedere 5 jaar). Recënt (eind 2005) is deze kalibratie van het Haagse verkeersmodel voor het laatst uitgevoerd aan de hand van een groot aantal verkeersstellingen in de stad. In de praktijk komt dit er op neer dat de rekenfactoren in de modelberekening zodanig worden bijgesteld dat de modeluitkomsten voor de huidige situatie zo goed mogelijk overeen komen met de recent getelde verkeersintensiteiten. Het model wordt daarmee geacht een zo waarheidsgetrouw mogelijk beeld te geven van de (te verwachten) werkelijkheid.

In 2005 is ook een 'update' gemaakt van het Verkeersmodel waarbij voor 2010 de relevante ruimtelijke en sociaal-economische ontwikkelingen zijn opgenomen in de modelvariabelen. Daarbij gaat het vooral om ontwikkelingen waarover de plan- en besluitvorming is afgerond en ontwikkelingen waarvan het besluitvormingsproces inmiddels zo ver gevorderd is, dat er redelijkerwijs van uitgegaan kan worden dat ze gerealiseerd worden. De voor het Wijnhavenkwartier meest relevante ontwikkelingen die zijn meegenomen zijn o.a. Den Haag Nieuw Centraal, Spuimarkt en de ingebruikname van RandstadRail. Plannen die nog in een pril stadium verkeren en/of waarover nog geen besluit is genomen, zijn voor 2010 nog niet meegenomen in het model. Voorbeelden hiervan zijn het Verkeerscirculatieplan (VCP) en de aanleg van het Trekvljettracé.

In het kader van de berekeningen voor het bestemmingsplan zijn, op basis van de autonome groei ten opzichte van de berekende intensiteiten in 2010, de te verwachten verkeersintensiteiten voor het jaar 2016 bepaald.

Van parkeerbehoefte naar verkeersintensiteiten

De diverse functies in het plan genereren allen verkeer. Door de locatie van dit plan nabij een OV-knooppunt en in een binnenstedelijk gebied is het goed bereikbaar met openbaar vervoer en fiets. Daardoor is het aandeel autogebruik in de hoeveelheid verkeer per functie beperkt. De hoeveelheid autoverkeer ten gevolge van een functie hangt ook af van de parkeercapaciteit die voor die functie in of bij dit gebied beschikbaar is.

Voor de diverse functies in het gebied is niet altijd een direct verband bekend tussen de functies en het aantal auto-ritten dat ze genereren en/of de verdeling daarvan over dagen en dagdelen. Om die reden is voor de berekening van verkeersintensiteit voor alle functies uitgegaan van de parkeerbehoefte per functie. Deze parkeerbehoefte per functie (parkeernorm) is immers een afgeleide van het autogebruik en ook gebaseerd op normen/ervaringscijfers elders (CROW-richtlijnen). Daarnaast is er, wat betreft de parkeerbehoefte, een redelijk goed beeld van het gebruik door de diverse groepen parkeerders (langparkeerders, kortparkeerders), hetgeen weer gebruikt kan worden voor de bepaling van het aantal ritten per groep parkeerders en de verdeling daarvan over de dagen en dagdelen.

De in Den Haag gehanteerde parkeernormen per functie, met een onderscheid naar bewoners, werknemers en bezoekers, vormen de basis voor de berekeningen. Daarbij kennen de parkeernormen een onderscheid naar de ligging in de stad (binnenstad, stadvernieuwing/schil, overig) en is de norm voor de binnenstad het laagste, met name, door de nabijheid van goed openbaar vervoer. Er zijn geen signalen dat de in Den Haag gehanteerde parkeernormen voor de diverse functies in het Wijnhavenkwartier een bijstelling behoeven.

Op basis van de parkeerbehoefte is per functie het aantal te verwachten autoritten bepaald met een onderscheid naar werkdag, zaterdag en zondag. Het totale aantal ritten ten gevolge van het plan vormt, tezamen met de autonome verkeersintensiteit volgens het verkeersmodel, de basis voor de beoordeling van de milieuaspecten van het plan. Zo is voor een kantoor een parkeernorm gehanteerd van 1 plaats/250 m² voor werknemers (1:10 werknemers) en 1 plaats/500m² voor bezoekers met gemiddeld 2 ritten/parkeerplaats op een werkdag en 0 ritten op zaterdag en op zondag hetgeen neerkomt op 1,4 ritten/weekdag.

De berekening van de verkeersintensiteiten staat los van te fysiek realiseren parkeercapaciteit. Door uit te gaan van dubbelgebruik van parkeerplaatsen in het plan wordt een zo efficiënt mogelijk gebruik van de parkeervoorzieningen bereikt (bijvoorbeeld op werkdagen door werknemers, 's avonds door bioscoopbezoekers, zaterdag winkelbezoekers, etc.). Parkeerplaatsen worden dus intensief gebruikt en genereren relatief veel ritten per plaats. Daarnaast vindt er in enige mate medegebruik plaats van omliggende garages. De ritten van en naar die omliggende garages worden wel betrokken bij de verandering van het verkeersaanbod ten gevolge van het plan .

A1. Verkeersproductie Bestemmingsplan Wijnhavenkwartier 2006, 2010 en 2016

A2. Prognose per wegvak Bestemmingplan Wijnhavenkwartier 2006, 2010, 2016

wegvak Ammunitiehaven		tussen Spui			en Parkeerontsluiting			afdruk: 20-10-06						
autonoom														
2006 etmaal		dag	avond	nacht	2010 etmaal		dag	avond	nacht	2016 etmaal		dag	avond	nacht
bus	0	0	0	0	bus	0	0	0	0	bus	0	0	0	0
rest	13040	822	509	143	rest	13820	871	539	152	rest	14960	942	583	165
licht	12610	794,4	491,8	138,7	licht	13350	841,1	520,7	146,9	licht	14451	910,4	563,6	159,0
middel	287	18,1	11,2	3,2	middel	304	19,2	11,9	3,3	middel	329	20,7	12,8	3,6
zwaar	143	9,0	5,6	1,6	zwaar	166	10,4	6,5	1,8	zwaar	180	11,3	7,0	2,0
		822	509	143			871	539	152			942	583	165
licht	12810	794,4	491,8	138,7	licht	13820	841,1	520,7	146,9	licht	14820	910,4	563,6	159,0
middel	totaal	18,1	11,2	3,2	middel	totaal	19,2	11,9	3,3	middel	totaal	20,7	12,8	3,6
zwaar		9,0	5,6	1,6	zwaar		10,4	6,5	1,8	zwaar		11,3	7,0	2,0

wegvak Ammunitiehaven		tussen Spui			en Parkeerontsluiting								
plan		bestemmingsplan											
		2010 etmaal		dag	avond	nacht	2016 etmaal		dag	avond	nacht		
Wegvak	6	bus	0	0	0	0	bus	0	0	0	0		
		rest	13760	867	537	151	rest	15250	961	595	168		
		licht	13292	837,4	518,4	146,2	licht	14732	928,1	574,5	162,0		
		middel	303	19,1	11,8	3,3	middel	336	21,1	13,1	3,7		
		zwaar	165	10,4	6,4	1,8	zwaar	183	11,5	7,1	2,0		
				867	537	151			961	595	168		
		licht	13760	837,4	518,4	146,2	licht	15110	928,1	574,5	162,0		
		middel	totaal	19,1	11,8	3,3	middel	totaal	21,1	13,1	3,7		
		zwaar		10,4	6,4	1,8	zwaar		11,5	7,1	2,0		

wegvak	Ammuntiehaven	tussen	Parkeerontsluiting	en	Nieuwe Haven	afdruk:	20-10-06
autonoom							

2006 etmaal				2010 etmaal				2016 etmaal			
	dag	avond	nacht		dag	avond	nacht		dag	avond	nacht
bus	0	0	0	bus	0	0	0	bus	0	0	0
rest	12770	805	498	rest	13540	853	528	rest	14690	925	573
licht	12349	778,0	481,6	licht	13080	824,0	510,1	licht	14191	894,0	553,4
middel	268	16,9	10,5	middel	298	18,8	11,6	middel	323	20,4	12,6
zwaar	153	9,7	6,0	zwaar	162	10,2	6,3	zwaar	176	11,1	6,9
		805	498			853	528			925	573
licht	12770	778,0	481,6	licht	13540	824,0	510,1	licht	14690	894,0	553,4
middel	totaal	16,9	10,5	middel	totaal	18,8	11,6	middel	totaal	20,4	12,6
zwaar		9,7	6,0	zwaar		10,2	6,3	zwaar		11,1	6,9

wegvak	Ammuntiehaven	tussen	Parkeerontsluiting	en	Nieuwe Haven
plan	bestemmingsplan				

		2010 etmaal			2016 etmaal		
		dag	avond	nacht	dag	avond	nacht
Wegvak	9	bus	0	0	0	bus	0
		rest	13800	869	538	rest	14870
		licht	13331	839,8	519,9	licht	14364
		middel	304	19,1	11,8	middel	327
		zwaar	166	10,4	6,5	zwaar	178
				869	538		937
		licht	13800	839,8	519,9	licht	14870
		middel	totaal	19,1	11,8	middel	totaal
		zwaar		10,4	6,5	zwaar	

wegvak Ammuntiehaven autonoom				tussen Nieuwe Haven				en Zwarteweg				afdruk: 20-10-06	
2006 etmaal				2010 etmaal				2016 etmaal					
	dag	avond	nacht		dag	avond	nacht		dag	avond	nacht		
bus	0	0	0	bus	0	0	0	bus	0	0	0		
rest	6370	401	248	rest	6730	424	262	rest	7260	457	283	80	
licht	6077	382,8	237,0	licht	6414	404,1	250,1	licht	6919	435,9	269,8	76,1	
middel	217	13,6	8,4	middel	229	14,4	8,9	middel	247	15,6	9,6	2,7	
zwaar	76	4,8	3,0	zwaar	87	5,5	3,4	zwaar	94	5,9	3,7	1,0	
		401	248			424	262			457	283	80	
licht	6370	382,8	237,0	licht	6730	404,1	250,1	licht	7260	435,9	269,8	76,1	
middel totaal		13,6	8,4	middel totaal		14,4	8,9	middel totaal		15,6	9,6	2,7	
zwaar		4,8	3,0	zwaar		5,5	3,4	zwaar		5,9	3,7	1,0	

wegvak Ammuntiehaven plan		bestemmingsplan				tussen Nieuwe Haven				en Zwarteweg			
		2010 etmaal				2016 etmaal							
		dag	avond	nacht		dag	avond	nacht		dag	avond	nacht	
Wegvak	20	bus	0	0	0	bus	0	0	0	bus	0	0	0
		rest	6250	394	244	rest	6920	436	270	rest	6920	436	270
		licht	5956	375,2	232,3	licht	6595	415,5	257,2	licht	6595	415,5	257,2
		middel	213	13,4	8,3	middel	235	14,8	9,2	middel	235	14,8	9,2
		zwaar	81	5,1	3,2	zwaar	90	5,7	3,5	zwaar	90	5,7	3,5
				394	244			436	270			436	270
		licht	6250	375,2	232,3	licht	6920	415,5	257,2	licht	6920	415,5	257,2
		middel totaal		13,4	8,3	middel totaal		14,8	9,2	middel totaal		14,8	9,2
		zwaar		5,1	3,2	zwaar		5,7	3,5	zwaar		5,7	3,5

wegvak **Ammunitiehaven** tussen Boomsluiterkade en Lekstraat
autonoom afdruk: 20-10-06

2006 etmaal				2010 etmaal				2016 etmaal						
	dag	avond	nacht		dag	avond	nacht		dag	avond	nacht			
bus	186	11	8	2	bus	189	11	8	2	bus	199	12	9	2
rest	5110	322	199	56	rest	5570	351	217	61	rest	6230	392	243	69
licht	4875	307,1	190,1	53,6	licht	5308	334,4	207,0	58,4	licht	5937	374,0	231,6	65,3
middel	174	10,9	6,8	1,9	middel	189	11,9	7,4	2,1	middel	212	13,3	8,3	2,3
zwaar	61	3,9	2,4	0,7	zwaar	72	4,6	2,8	0,8	zwaar	81	5,1	3,2	0,9
		333	207	58			362	226	64			405	252	71
licht	5296	307,1	190,1	53,6	licht	5759	334,4	207,0	58,4	licht	6429	374,0	231,6	65,3
middel totaal		22,2	15,0	4,1	middel totaal		23,4	15,7	4,4	middel totaal		25,4	17,0	4,7
zwaar		3,9	2,4	0,7	zwaar		4,6	2,8	0,8	zwaar		5,1	3,2	0,9

wegvak **Ammunitiehaven** tussen Boomsluiterkade en Lekstraat
plan bestemmingsplan

		2010 etmaal				2016 etmaal					
		dag	avond	nacht		dag	avond	nacht			
Wegvak	23	bus	189	11	8	2	bus	199	12	9	2
		rest	5570	351	217	61	rest	6400	403	250	70
		licht	5308	334,4	207,0	58,4	licht	6099	384,2	237,9	67,1
		middel	189	11,9	7,4	2,1	middel	218	13,7	8,5	2,4
		zwaar	72	4,6	2,8	0,8	zwaar	83	5,2	3,2	0,9
				362	226	64			415	258	73
		licht	5759	334,4	207,0	58,4	licht	6599	384,2	237,9	67,1
		middel totaal		23,4	15,7	4,4	middel totaal		25,7	17,2	4,8
		zwaar		4,6	2,8	0,8	zwaar		5,2	3,2	0,9

wegvak Afrit Prins Bernhardviaduct tussen Busafrit en Nieuwe Haven														
autonoom												afdruk: 20-10-06		
2006 etmaal				2010 etmaal				2016 etmaal						
	dag	avond	nacht		dag	avond	nacht		dag	avond	nacht			
bus	281	17	12	3	bus	293	18	13	4	bus	307	19	14	4
rest	12320	776	480	136	rest	13070	823	510	144	rest	14160	892	552	156
licht	11926	751,3	465,1	131,2	licht	12652	797,1	493,4	139,2	licht	13707	863,5	534,6	150,8
middel	296	18,6	11,5	3,3	middel	314	19,8	12,2	3,5	middel	340	21,4	13,3	3,7
zwaar	99	6,2	3,8	1,1	zwaar	105	6,6	4,1	1,2	zwaar	113	7,1	4,4	1,2
		793	493	139			841	523	147			911	566	159
licht	12601	751,3	465,1	131,2	licht	13363	797,1	493,4	139,2	licht	14467	863,5	534,6	150,8
middel	totaal	35,6	23,9	6,6	middel	totaal	37,5	25,1	7,0	middel	totaal	40,0	26,8	7,4
zwaar		6,2	3,8	1,1	zwaar		6,6	4,1	1,2	zwaar		7,1	4,4	1,2

wegvak Afrit Prins Bernhardviaduct tussen Busafrit en Nieuwe Haven														
plan												bestemmingsplan		
2010 etmaal				2016 etmaal										
	dag	avond	nacht		dag	avond	nacht		dag	avond	nacht			
Wegvak	12				bus	293	18	13	4	bus	307	19	14	4
					rest	12080	761	471	133	rest	13850	873	540	152
					licht	11693	736,7	456,0	128,6	licht	13407	844,6	522,9	147,5
					middel	290	18,3	11,3	3,2	middel	332	20,9	13,0	3,7
					zwaar	97	6,1	3,8	1,1	zwaar	111	7,0	4,3	1,2
							779	484	136			891	554	156
					licht	12373	736,7	456,0	128,6	licht	14157	844,6	522,9	147,5
					middel	totaal	36,0	24,2	6,7	middel	totaal	39,5	26,5	7,3
					zwaar		6,1	3,8	1,1	zwaar		7,0	4,3	1,2

wegvak **Oprit Prins Bernhardviaduct** tussen Nieuwe Haven en Busoprit
autonoom afdruk: 20-10-06

2006 etmaal				2010 etmaal				2016 etmaal						
	dag	avond	nacht		dag	avond	nacht		dag	avond	nacht			
bus	281	17	12	3	bus	293	18	13	4	bus	307	19	14	4
rest	12420	782	484	137	rest	13170	830	514	145	rest	14270	899	557	157
licht	11824	744,9	461,1	130,1	licht	12538	789,9	489,0	137,9	licht	13585	855,9	529,8	149,4
middel	509	32,1	19,9	5,6	middel	540	34,0	21,1	5,9	middel	585	36,9	22,8	6,4
zwaar	87	5,5	3,4	1,0	zwaar	92	5,8	3,6	1,0	zwaar	100	6,3	3,9	1,1
		799	497	140			847	527	148			918	570	161
licht	12701	744,9	461,1	130,1	licht	13463	789,9	489,0	137,9	licht	14577	855,9	529,8	149,4
middel totaal		49,1	32,2	9,0	middel totaal		51,7	34,0	9,5	middel totaal		55,4	36,3	10,1
zwaar		5,5	3,4	1,0	zwaar		5,8	3,6	1,0	zwaar		6,3	3,9	1,1

wegvak **Oprit Prins Bernhardviaduct** tussen Nieuwe Haven en Busoprit
plan bestemmingsplan

		2010 etmaal				2016 etmaal					
		dag	avond	nacht		dag	avond	nacht			
Wegvak	19	bus	293	18	13	4	bus	307	19	14	4
		rest	12410	782	484	137	rest	14190	894	553	156
		licht	11814	744,3	460,8	130,0	licht	13509	851,1	526,8	148,6
		middel	509	32,1	19,8	5,6	middel	582	36,7	22,7	6,4
		zwaar	87	5,5	3,4	1,0	zwaar	99	6,3	3,9	1,1
				800	497	140			913	567	160
		licht	12703	744,3	460,8	130,0	licht	14497	851,1	526,8	148,6
		middel totaal		49,8	32,7	9,1	middel totaal		55,2	36,2	10,1
		zwaar		5,5	3,4	1,0	zwaar		6,3	3,9	1,1

wegvak **Prins Bernhardviaduct** tussen Busplatform en Busafrit
autonoom afdruk: 20-10-06

2006 etmaal				2010 etmaal				2016 etmaal						
	dag	avond	nacht		dag	avond	nacht		dag	avond	nacht			
bus	930	56	41	11	bus	960	58	42	12	bus	1000	61	44	12
rest	24740	1559	965	272	rest	26240	1653	1023	289	rest	28430	1791	1109	313
licht	23552	1483,8	918,5	259,1	licht	24980	1573,8	974,2	274,8	licht	27065	1705,1	1055,5	297,7
middel	1014	63,9	39,6	11,2	middel	1076	67,8	42,0	11,8	middel	1166	73,4	45,5	12,8
zwaar	173	10,9	6,8	1,9	zwaar	184	11,6	7,2	2,0	zwaar	199	12,5	7,8	2,2
		1615	1006	283			1711	1066	300			1852	1153	325
licht	25670	1483,8	918,5	259,1	licht	27200	1573,8	974,2	274,8	licht	29430	1705,1	1055,5	297,7
middel	totaal	120,2	80,5	22,3	middel	totaal	125,9	84,2	23,4	middel	totaal	133,9	89,5	24,8
zwaar		10,9	6,8	1,9	zwaar		11,6	7,2	2,0	zwaar		12,5	7,8	2,2

wegvak **Prins Bernhardviaduct** tussen Busplatform en Busafrit
plan bestemmingsplan

		2010 etmaal				2016 etmaal					
		dag	avond	nacht		dag	avond	nacht			
Wegvak	24	bus	960	58	42	12	bus	1000	61	44	12
		rest	26620	1677	1038	293	rest	30030	1892	1171	330
		licht	25342	1596,6	988,3	278,8	licht	28589	1801,1	1115,0	314,5
		middel	1091	68,8	42,6	12,0	middel	1231	77,6	48,0	13,5
		zwaar	186	11,7	7,3	2,0	zwaar	210	13,2	8,2	2,3
				1735	1080	304			1952	1215	342
		licht	27580	1596,6	988,3	278,8	licht	31030	1801,1	1115,0	314,5
		middel	totaal	126,8	84,8	23,5	middel	totaal	138,1	92,0	25,5
		zwaar		11,7	7,3	2,0	zwaar		13,2	8,2	2,3

wegvak **Busbaan** tussen Parkeerontsluiting en Spui
autonoom afdruk: 20-10-06

2006 etmaal				2010 etmaal				2016 etmaal						
	dag	avond	nacht		dag	avond	nacht		dag	avond	nacht			
bus	570	34	25	7	bus	590	36	26	7	bus	620	38	27	7
rest	0	0	0	0	rest	0	0	0	0	rest	0	0	0	0
licht	0	0,0	0,0	0,0	licht	0	0,0	0,0	0,0	licht	0	0,0	0,0	0,0
middel	0	0,0	0,0	0,0	middel	0	0,0	0,0	0,0	middel	0	0,0	0,0	0,0
zwaar	0	0,0	0,0	0,0	zwaar	0	0,0	0,0	0,0	zwaar	0	0,0	0,0	0,0
		34	25	7			36	26	7			38	27	7
licht	570	0,0	0,0	0,0	licht	590	0,0	0,0	0,0	licht	620	0,0	0,0	0,0
middel	totaal	34,5	25,1	6,8	middel	totaal	35,7	26,0	7,1	middel	totaal	37,5	27,3	7,4
zwaar		0,0	0,0	0,0	zwaar		0,0	0,0	0,0	zwaar		0,0	0,0	0,0

wegvak **Busbaan** tussen Parkeerontsluiting en Spui
plan bestemmingsplan

		2010 etmaal			2016 etmaal						
		dag	avond	nacht	dag	avond	nacht				
Wegvak	5	bus	590	36	26	7	bus	620	38	27	7
		rest	0	0	0	0	rest	0	0	0	0
		licht	0	0,0	0,0	0,0	licht	0	0,0	0,0	0,0
		middel	0	0,0	0,0	0,0	middel	0	0,0	0,0	0,0
		zwaar	0	0,0	0,0	0,0	zwaar	0	0,0	0,0	0,0
				36	26	7			38	27	7
		licht	590	0,0	0,0	0,0	licht	620	0,0	0,0	0,0
	middel	totaal	35,7	26,0	7,1	middel	totaal	37,5	27,3	7,4	
	zwaar		0,0	0,0	0,0	zwaar		0,0	0,0	0,0	

wegvak Busbaan autonoom		tussen Nieuwe Haven			en Parkeerontsluiting			afdruk: 20-10-06						
2006 etmaal		dag	avond	nacht	2010 etmaal		dag	avond	nacht	2016 etmaal		dag	avond	nacht
bus	570	34	25	7	bus	590	36	26	7	bus	620	38	27	7
rest	0	0	0	0	rest	0	0	0	0	rest	0	0	0	0
licht	0	0,0	0,0	0,0	licht	0	0,0	0,0	0,0	licht	0	0,0	0,0	0,0
middel	0	0,0	0,0	0,0	middel	0	0,0	0,0	0,0	middel	0	0,0	0,0	0,0
zwaar	0	0,0	0,0	0,0	zwaar	0	0,0	0,0	0,0	zwaar	0	0,0	0,0	0,0
		34	25	7			36	26	7			38	27	7
licht	570	0,0	0,0	0,0	licht	590	0,0	0,0	0,0	licht	620	0,0	0,0	0,0
middel	totaal	34,5	25,1	6,8	middel	totaal	35,7	26,0	7,1	middel	totaal	37,5	27,3	7,4
zwaar		0,0	0,0	0,0	zwaar		0,0	0,0	0,0	zwaar		0,0	0,0	0,0

wegvak Busbaan plan bestemmingsplan		tussen Nieuwe Haven			en Parkeerontsluiting						
Wegvak	8	2010 etmaal		dag	avond	nacht	2016 etmaal		dag	avond	nacht
		bus	590	36	26	7	bus	620	38	27	7
		rest	0	0	0	0	rest	0	0	0	0
		licht	0	0,0	0,0	0,0	licht	0	0,0	0,0	0,0
		middel	0	0,0	0,0	0,0	middel	0	0,0	0,0	0,0
		zwaar	0	0,0	0,0	0,0	zwaar	0	0,0	0,0	0,0
				36	26	7			38	27	7
		licht	590	0,0	0,0	0,0	licht	620	0,0	0,0	0,0
middel	totaal	35,7	26,0	7,1	middel	totaal	37,5	27,3	7,4		
zwaar		0,0	0,0	0,0	zwaar		0,0	0,0	0,0		

wegvak Bus op- en afrit autonoom				tussen Busplatform				en Oranjebuitensingel						
								afdruk: 20-10-06						
2006 etmaal		dag	avond	nacht	2010 etmaal		dag	avond	nacht	2016 etmaal		dag	avond	nacht
bus	370	22	16	4	bus	380	23	17	5	bus	400	24	18	5
rest	0	0	0	0	rest	0	0	0	0	rest	0	0	0	0
licht	0	0,0	0,0	0,0	licht	0	0,0	0,0	0,0	licht	0	0,0	0,0	0,0
middel	0	0,0	0,0	0,0	middel	0	0,0	0,0	0,0	middel	0	0,0	0,0	0,0
zwaar	0	0,0	0,0	0,0	zwaar	0	0,0	0,0	0,0	zwaar	0	0,0	0,0	0,0
		22	16	4			23	17	5			24	18	5
licht	370	0,0	0,0	0,0	licht	380	0,0	0,0	0,0	licht	400	0,0	0,0	0,0
middel	totaal	22,4	16,3	4,4	middel	totaal	23,0	16,7	4,6	middel	totaal	24,2	17,6	4,8
zwaar		0,0	0,0	0,0	zwaar		0,0	0,0	0,0	zwaar		0,0	0,0	0,0

wegvak Bus op- en afrit plan bestemmingsplan		tussen Busplatform				en Oranjebuitensingel					
		2010 etmaal		dag	avond	nacht	2016 etmaal		dag	avond	nacht
Wegvak	17	bus	380	23	17	5	bus	400	24	18	5
		rest	2150	135	84	24	rest	1990	125	78	22
		licht	2034	128,1	79,3	22,4	licht	1883	118,6	73,4	20,7
		middel	99	6,2	3,9	1,1	middel	92	5,8	3,6	1,0
		zwaar	17	1,1	0,7	0,2	zwaar	16	1,0	0,6	0,2
				158	101	28			150	95	27
		licht	2530	128,1	79,3	22,4	licht	2390	118,6	73,4	20,7
		middel	totaal	29,2	20,6	5,6	middel	totaal	30,0	21,2	5,8
		zwaar		1,1	0,7	0,2	zwaar		1,0	0,6	0,2

wegvak Spui autonoom		tussen Amsterdamse Veerkade			en Kalvermarkt			afdruk: 20-10-06						
2006 etmaal		dag	avond	nacht	2010 etmaal		dag	avond	nacht	2016 etmaal		dag	avond	nacht
bus	342	20	14	6	bus	356	21	15	6	bus	373	22	15	6
rest	14028	852	562	195	rest	14724	894	590	204	rest	15427	937	618	214
licht	13637	828,2	547,4	188,6	licht	14313	869,3	574,6	198,0	licht	14997	910,8	602,0	207,4
middel	308	18,6	11,2	5,0	middel	323	19,5	11,8	5,2	middel	339	20,5	12,3	5,5
zwaar	85	5,3	3,2	1,1	zwaar	89	5,6	3,4	1,2	zwaar	94	5,8	3,5	1,2
		872	576	201			915	604	210			959	633	221
licht	14370	828,2	547,4	188,6	licht	15080	869,3	574,6	198,0	licht	15800	910,8	602,0	207,4
middel	totaal	38,5	25,1	10,9	middel	totaal	40,2	26,3	11,3	middel	totaal	42,3	27,5	11,9
zwaar		5,3	3,2	1,1	zwaar		5,6	3,4	1,2	zwaar		5,8	3,5	1,2

wegvak Spui plan bestemmingsplan		tussen Amsterdamse Veerkade			en Kalvermarkt								
Wegvak		1		2010 etmaal		dag	avond	nacht	2016 etmaal		dag	avond	nacht
bus	356	21	15	6	bus	373	22	15	6				
rest	14784	898	592	205	rest	15467	940	619	215				
licht	14372	872,8	576,9	198,8	licht	15036	913,2	603,6	207,9				
middel	325	19,6	11,8	5,3	middel	340	20,5	12,3	5,5				
zwaar	90	5,6	3,4	1,2	zwaar	94	5,8	3,5	1,2				
		919	607	211			961	635	221				
licht	15140	872,8	576,9	198,8	licht	15840	913,2	603,6	207,9				
middel	totaal	40,3	26,3	11,4	middel	totaal	42,3	27,5	11,9				
zwaar		5,6	3,4	1,2	zwaar		5,8	3,5	1,2				

wegvak Spui autonoom		tussen Bierkade			en			Ammunitiehaven			afdruk: 20-10-06			
2016 etmaal		dag	avond	nacht	2010 etmaal		dag	avond	nacht	2016 etmaal		dag	avond	nacht
bus	30	2	1	0	bus	30	2	1	0	bus	30	2	1	0
rest	6190	390	241	68	rest	6350	400	248	70	rest	6610	416	258	73
licht	6017	379,1	234,7	66,2	licht	6096	384,0	237,7	67,1	licht	6346	399,8	247,5	69,8
middel	136	8,6	5,3	1,5	middel	229	14,4	8,9	2,5	middel	238	15,0	9,3	2,6
zwaar	37	2,3	1,4	0,4	zwaar	25	1,6	1,0	0,3	zwaar	26	1,7	1,0	0,3
		392	243	68			402	249	70			418	259	73
licht	6220	379,1	234,7	66,2	licht	6380	384,0	237,7	67,1	licht	6640	399,8	247,5	69,8
middel	totaal	10,4	6,6	1,9	middel	totaal	16,2	10,2	2,9	middel	totaal	16,8	10,6	3,0
zwaar		2,3	1,4	0,4	zwaar		1,6	1,0	0,3	zwaar		1,7	1,0	0,3

wegvak Spui plan bestemmingsplan		tussen Bierkade			en			Ammunitiehaven			
		2010 etmaal		dag	avond	nacht	2016 etmaal		dag	avond	nacht
Wegvak	2	bus	30	2	1	0	bus	30	2	1	0
		rest	6410	404	250	71	rest	7290	459	284	80
		licht	6154	387,7	240,0	67,7	licht	6998	440,9	272,9	77,0
		middel	231	14,5	9,0	2,5	middel	262	16,5	10,2	2,9
		zwaar	26	1,6	1,0	0,3	zwaar	29	1,8	1,1	0,3
				406	251	71			461	286	81
		licht	6440	387,7	240,0	67,7	licht	7320	440,9	272,9	77,0
		middel	totaal	16,4	10,3	2,9	middel	totaal	18,3	11,6	3,2
		zwaar		1,6	1,0	0,3	zwaar		1,8	1,1	0,3

wegvak **Amsterdamse Veerkade** tussen Spui en Kranestraat
autonoom afdruk: 20-10-06

2006 etmaal				2010 etmaal				2016 etmaal						
	dag	avond	nacht		dag	avond	nacht		dag	avond	nacht			
bus	190	12	8	2	bus	200	12	9	2	bus	210	13	9	3
rest	20300	1279	791	223	rest	17650	1018	920	219	rest	18720	1080	976	232
licht	19048	1200,0	743,0	209,5	licht	16586	955,9	867,6	205,6	licht	17595	1014,1	920,4	218,1
middel	1145	72,6	43,7	12,4	middel	995	57,8	50,2	12,6	middel	1056	61,3	53,3	13,4
zwaar	108	6,8	4,2	1,2	zwaar	65	4,1	2,5	0,7	zwaar	69	4,3	2,7	0,7
		1291	799	225			1030	929	221			1092	986	235
licht	20490	1200,0	743,0	209,5	licht	17850	955,9	867,6	205,6	licht	18930	1014,1	920,4	218,1
middel	totaal	84,1	52,1	14,7	middel	totaal	69,9	59,0	15,0	middel	totaal	74,0	62,5	15,9
zwaar		6,8	4,2	1,2	zwaar		4,1	2,5	0,7	zwaar		4,3	2,7	0,7

wegvak **Amsterdamse Veerkade** tussen Spui en Kranestraat
plan bestemmingsplan

Wegvak 3

2010 etmaal				2016 etmaal					
	dag	avond	nacht		dag	avond	nacht		
bus	200	12	9	2	bus	210	13	9	3
rest	17710	1021	924	220	rest	18820	1086	982	233
licht	16646	959,4	870,7	206,3	licht	17689	1019,5	925,3	219,3
middel	999	58,0	50,4	12,6	middel	1061	61,6	53,5	13,4
zwaar	65	4,1	2,5	0,7	zwaar	69	4,4	2,7	0,7
		1034	932	222			1098	991	236
licht	17910	959,4	870,7	206,3	licht	19030	1019,5	925,3	219,3
middel	totaal	70,1	59,2	15,0	middel	totaal	74,3	62,7	15,9
zwaar		4,1	2,5	0,7	zwaar		4,4	2,7	0,7

wegvak Zwarteweg tussen Herengracht en Schedeldoekshaven												
autonoom												afdruk: 20-10-06
2006 etmaal				2010 etmaal				2016 etmaal				
	dag	avond	nacht		dag	avond	nacht		dag	avond	nacht	
bus	0	0	0	bus	0	0	0	bus	0	0	0	
rest	3220	203	126	rest	3600	227	140	rest	4150	261	162	
licht	3123	196,8	121,8	licht	3492	220,0	136,2	licht	4026	253,6	157,0	
middel	87	5,5	3,4	middel	97	6,1	3,8	middel	112	7,1	4,4	
zwaar	10	0,6	0,4	zwaar	11	0,7	0,4	zwaar	12	0,8	0,5	
		203	126			227	140			261	162	
licht	3220	196,8	121,8	licht	3600	220,0	136,2	licht	4150	253,6	157,0	
middel totaal		5,5	3,4	middel totaal		6,1	3,8	middel totaal		7,1	4,4	
zwaar		0,6	0,4	zwaar		0,7	0,4	zwaar		0,8	0,5	

wegvak Zwarteweg tussen Herengracht en Schedeldoekshaven												
plan bestemmingsplan												
2010 etmaal				2016 etmaal								
	dag	avond	nacht		dag	avond	nacht					
Wegvak	27			bus	0	0	0	bus	0	0	0	
				rest	4010	253	156	rest	4510	284	176	
				licht	3890	245,1	151,7	licht	4375	275,6	170,6	
				middel	108	6,8	4,2	middel	122	7,7	4,7	
				zwaar	12	0,8	0,5	zwaar	14	0,9	0,5	
						253	156			284	176	
				licht	4010	245,1	151,7	licht	4510	275,6	170,6	
				middel totaal		6,8	4,2	middel totaal		7,7	4,7	
				zwaar		0,8	0,5	zwaar		0,9	0,5	

wegvak Oranjevuitensingel autonoom				tussen Schedeldoekshaven				en Bezuidenhoutseweg						
								afdruk: 20-10-06						
2006 etmaal		dag	avond	nacht	2010 etmaal		dag	avond	nacht	2016 etmaal		dag	avond	nacht
bus	0	0	0	0	bus	0	0	0	0	bus	0	0	0	0
rest	2180	137	85	24	rest	2520	159	98	28	rest	3010	190	117	33
licht	2115	133,2	82,5	23,3	licht	2444	154,0	95,3	26,9	licht	2920	183,9	113,9	32,1
middel	59	3,7	2,3	0,6	middel	68	4,3	2,7	0,7	middel	81	5,1	3,2	0,9
zwaar	7	0,4	0,3	0,1	zwaar	8	0,5	0,3	0,1	zwaar	9	0,6	0,4	0,1
		137	85	24			159	98	28			190	117	33
licht	2180	133,2	82,5	23,3	licht	2520	154,0	95,3	26,9	licht	3010	183,9	113,9	32,1
middel	totaal	3,7	2,3	0,6	middel	totaal	4,3	2,7	0,7	middel	totaal	5,1	3,2	0,9
zwaar		0,4	0,3	0,1	zwaar		0,5	0,3	0,1	zwaar		0,6	0,4	0,1

wegvak Oranjevuitensingel plan		bestemmingsplan		tussen Schedeldoekshaven				en Bezuidenhoutseweg					
				2010 etmaal		dag	avond	nacht	2016 etmaal		dag	avond	nacht
Wegvak	26			bus	0	0	0	0	bus	0	0	0	0
				rest	2950	186	115	32	rest	3310	209	129	36
				licht	2862	180,3	111,6	31,5	licht	3211	202,3	125,2	35,3
				middel	80	5,0	3,1	0,9	middel	89	5,6	3,5	1,0
				zwaar	9	0,6	0,3	0,1	zwaar	10	0,6	0,4	0,1
						186	115	32			209	129	36
				licht	2950	180,3	111,6	31,5	licht	3310	202,3	125,2	35,3
				middel	totaal	5,0	3,1	0,9	middel	totaal	5,6	3,5	1,0
				zwaar		0,6	0,3	0,1	zwaar		0,6	0,4	0,1

wegvak Kalvermarkt autonoom				tussen Spui				en Souterrain				afdruk: 20-10-06		
2006 etmaal		dag	avond	nacht	2010 etmaal		dag	avond	nacht	2016 etmaal		dag	avond	nacht
bus	0	0	0	0	bus	0	0	0	0	bus	0	0	0	0
rest	4370	275	170	48	rest	4550	287	177	50	rest	4830	304	188	53
licht	4204	264,8	164,0	46,2	licht	4377	275,8	170,7	48,1	licht	4646	292,7	181,2	51,1
middel	153	9,6	6,0	1,7	middel	159	10,0	6,2	1,8	middel	169	10,7	6,6	1,9
zwaar	13	0,8	0,5	0,1	zwaar	14	0,9	0,5	0,2	zwaar	14	0,9	0,6	0,2
		275	170	48			287	177	50			304	188	53
licht	4370	264,8	164,0	46,2	licht	4550	275,8	170,7	48,1	licht	4830	292,7	181,2	51,1
middel	totaal	9,6	6,0	1,7	middel	totaal	10,0	6,2	1,8	middel	totaal	10,7	6,6	1,9
zwaar		0,8	0,5	0,1	zwaar		0,9	0,5	0,2	zwaar		0,9	0,6	0,2

wegvak Kalvermarkt plan		bestemmingsplan				tussen Spui				en Souterrain			
		2010 etmaal		dag	avond	nacht	2016 etmaal		dag	avond	nacht		
Wegvak	31	bus	0	0	0	0	bus	0	0	0	0		
		rest	4680	295	183	51	rest	4940	311	193	54		
		licht	4502	283,6	175,6	49,5	licht	4752	299,4	185,3	52,3		
		middel	164	10,3	6,4	1,8	middel	173	10,9	6,7	1,9		
		zwaar	14	0,9	0,5	0,2	zwaar	15	0,9	0,6	0,2		
				295	183	51			311	193	54		
		licht	4680	283,6	175,6	49,5	licht	4940	299,4	185,3	52,3		
		middel	totaal	10,3	6,4	1,8	middel	totaal	10,9	6,7	1,9		
		zwaar		0,9	0,5	0,2	zwaar		0,9	0,6	0,2		

wegvak Kalvermarkt tussen Souterrain en garage Muzenstraat														
autonoom												afdruk: 20-10-06		
2006 etmaal				2010 etmaal				2016 etmaal						
	dag	avond	nacht		dag	avond	nacht		dag	avond	nacht			
bus	0	0	0	bus	0	0	0	bus	0	0	0	0		
rest	4570	288	178	50	rest	4760	300	186	52	rest	5040	318	197	55
licht	4396	277,0	171,5	48,4	licht	4579	288,5	178,6	50,4	licht	4848	305,5	189,1	53,3
middel	160	10,1	6,2	1,8	middel	167	10,5	6,5	1,8	middel	176	11,1	6,9	1,9
zwaar	14	0,9	0,5	0,2	zwaar	14	0,9	0,6	0,2	zwaar	15	1,0	0,6	0,2
		288	178	50			300	186	52			318	197	55
licht	4570	277,0	171,5	48,4	licht	4760	288,5	178,6	50,4	licht	5040	305,5	189,1	53,3
middel	totaal	10,1	6,2	1,8	middel	totaal	10,5	6,5	1,8	middel	totaal	11,1	6,9	1,9
zwaar		0,9	0,5	0,2	zwaar		0,9	0,6	0,2	zwaar		1,0	0,6	0,2

wegvak Kalvermarkt tussen Souterrain en garage Muzenstraat														
plan bestemmingsplan														
2010 etmaal				2016 etmaal										
	dag	avond	nacht		dag	avond	nacht		dag	avond	nacht			
bus	0	0	0	bus	0	0	0	bus	0	0	0	0		
rest	5180	326	202	57	rest	5400	340	211	59	rest	5400	340	211	59
licht	4983	313,9	194,3	54,8	licht	5195	327,3	202,6	57,1	licht	5195	327,3	202,6	57,1
middel	181	11,4	7,1	2,0	middel	189	11,9	7,4	2,1	middel	189	11,9	7,4	2,1
zwaar	16	1,0	0,6	0,2	zwaar	16	1,0	0,6	0,2	zwaar	16	1,0	0,6	0,2
		326	202	57			340	211	59			340	211	59
licht	5180	313,9	194,3	54,8	licht	5400	327,3	202,6	57,1	licht	5400	327,3	202,6	57,1
middel	totaal	11,4	7,1	2,0	middel	totaal	11,9	7,4	2,1	middel	totaal	11,9	7,4	2,1
zwaar		1,0	0,6	0,2	zwaar		1,0	0,6	0,2	zwaar		1,0	0,6	0,2

Wegvak 32

wegvak **Fluwelen Burgwal/Herengrach** tussen garage Muzenstraat en Zwarteweg
autonoom afdruk: 20-10-06

2006 etmaal				2010 etmaal				2016 etmaal			
	dag	avond	nacht		dag	avond	nacht		dag	avond	nacht
bus	0	0	0	bus	0	0	0	bus	0	0	0
rest	4770	301	186	rest	4960	312	193	rest	5250	331	205
licht	4589	289,1	179,0	licht	4772	300,6	186,1	licht	5051	318,2	197,0
middel	167	10,5	6,5	middel	174	10,9	6,8	middel	184	11,6	7,2
zwaar	14	0,9	0,6	zwaar	15	0,9	0,6	zwaar	16	1,0	0,6
		301	186			312	193			331	205
licht	4770	289,1	179,0	licht	4960	300,6	186,1	licht	5250	318,2	197,0
middel totaal		10,5	6,5	middel totaal		10,9	6,8	middel totaal		11,6	7,2
zwaar		0,9	0,6	zwaar		0,9	0,6	zwaar		1,0	0,6

wegvak **Fluwelen Burgwal/Herengrach** tussen garage Muzenstraat en Zwarteweg
plan bestemmingsplan

		2010 etmaal				2016 etmaal			
		dag	avond	nacht		dag	avond	nacht	
Wegvak	28	bus	0	0	0	bus	0	0	
		rest	5670	357	221	rest	5860	369	
		licht	5455	343,6	212,7	licht	5637	355,2	
		middel	198	12,5	7,7	middel	205	12,9	
		zwaar	17	1,1	0,7	zwaar	18	1,1	
				357	221			369	
		licht	5670	343,6	212,7	licht	5860	355,2	
		middel totaal		12,5	7,7	middel totaal		12,9	
		zwaar		1,1	0,7	zwaar		1,1	

wegvak **Bezuidenhoutseweg** tussen Prinsessegracht en Koningstunnel
autonoom afdruk: 20-10-06 13:26

2006 etmaal				2010 etmaal				2016 etmaal			
	dag	avond	nacht		dag	avond	nacht		dag	avond	nacht
bus	0	0	0	bus	0	0	0	bus	0	0	0
rest	12360	779	482	rest	12870	811	502	rest	13620	858	531
licht	12026	757,7	469,0	licht	12484	786,5	486,9	licht	13211	832,3	515,2
middel	235	14,8	9,2	middel	270	17,0	10,5	middel	286	18,0	11,2
zwaar	99	6,2	3,9	zwaar	116	7,3	4,5	zwaar	123	7,7	4,8
		779	482			811	502			858	531
licht	12360	757,7	469,0	licht	12870	786,5	486,9	licht	13620	832,3	515,2
middel	totaal	14,8	9,2	middel	totaal	17,0	10,5	middel	totaal	18,0	11,2
zwaar		6,2	3,9	zwaar		7,3	4,5	zwaar		7,7	4,8

wegvak **Bezuidenhoutseweg** tussen Prinsessegracht en Koningstunnel
plan bestemmingsplan

		2010 etmaal			2016 etmaal		
		dag	avond	nacht	dag	avond	nacht
Wegvak	29	bus	0	0	0	bus	0
		rest	12890	812	503	rest	13690
		licht	12503	787,7	487,6	licht	13279
		middel	271	17,1	10,6	middel	287
		zwaar	116	7,3	4,5	zwaar	123
				812	503		862
		licht	12890	787,7	487,6	licht	13690
		middel	totaal	17,1	10,6	middel	totaal
		zwaar		7,3	4,5	zwaar	

wegvak **Bezuidenhoutseweg** tussen Koningstunnel en Pr. Irenestraat
autonoom afdruk: 20-10-06

2006 etmaal				2010 etmaal				2016 etmaal						
	dag	avond	nacht		dag	avond	nacht		dag	avond	nacht			
bus	0	0	0	bus	0	0	0	bus	0	0	0			
rest	21830	1375	851	240	rest	22710	1431	886	250	rest	24020	1513	937	264
licht	21241	1338,2	828,4	233,6	licht	22029	1387,8	859,1	242,3	licht	23299	1467,9	908,7	256,3
middel	415	26,1	16,2	4,6	middel	477	30,0	18,6	5,2	middel	504	31,8	19,7	5,5
zwaar	175	11,0	6,8	1,9	zwaar	204	12,9	8,0	2,2	zwaar	216	13,6	8,4	2,4
		1375	851	240			1431	886	250			1513	937	264
licht	21830	1338,2	828,4	233,6	licht	22710	1387,8	859,1	242,3	licht	24020	1467,9	908,7	256,3
middel totaal		26,1	16,2	4,6	middel totaal		30,0	18,6	5,2	middel totaal		31,8	19,7	5,5
zwaar		11,0	6,8	1,9	zwaar		12,9	8,0	2,2	zwaar		13,6	8,4	2,4

wegvak **Bezuidenhoutseweg** tussen Koningstunnel en Pr. Irenestraat
plan bestemmingsplan

		2010 etmaal				2016 etmaal					
		dag	avond	nacht			dag	avond	nacht		
Wegvak	30	bus	0	0	0	0	bus	0	0	0	
		rest	22720	1431	886	250	rest	24120	1520	941	265
		licht	22038	1388,4	859,5	242,4	licht	23396	1474,0	912,5	257,4
		middel	477	30,1	18,6	5,2	middel	507	31,9	19,8	5,6
		zwaar	204	12,9	8,0	2,2	zwaar	217	13,7	8,5	2,4
				1431	886	250			1520	941	265
		licht	22720	1388,4	859,5	242,4	licht	24120	1474,0	912,5	257,4
	middel totaal		30,1	18,6	5,2	middel totaal		31,9	19,8	5,6	
	zwaar		12,9	8,0	2,2	zwaar		13,7	8,5	2,4	

wegvak Lekstraat tussen Ammuntiehaven en Scheldeplein														
autonoom												afdruk: 20-10-06		
2006 etmaal				2010 etmaal				2016 etmaal						
	dag	avond	nacht		dag	avond	nacht		dag	avond	nacht			
bus	94	6	4	1	bus	98	6	4	1	bus	104	6	4	1
rest	28560	1799	1114	314	rest	31770	2002	1239	349	rest	36400	2293	1420	400
licht	27503	1732,7	1072,6	302,5	licht	30595	1927,5	1193,2	336,5	licht	35053	2208,4	1367,1	385,6
middel	771	48,6	30,1	8,5	middel	858	54,0	33,5	9,4	middel	983	61,9	38,3	10,8
zwaar	286	18,0	11,1	3,1	zwaar	318	20,0	12,4	3,5	zwaar	364	22,9	14,2	4,0
		1805	1118	315			2007	1243	350			2299	1424	401
licht	28654	1732,7	1072,6	302,5	licht	31868	1927,5	1193,2	336,5	licht	36504	2208,4	1367,1	385,6
middel	totaal	54,2	33,8	9,4	middel	totaal	59,9	37,4	10,4	middel	totaal	68,2	42,5	11,9
zwaar		18,0	11,1	3,1	zwaar		20,0	12,4	3,5	zwaar		22,9	14,2	4,0

wegvak Lekstraat tussen Ammuntiehaven en Scheldeplein														
plan bestemmingsplan														
2010 etmaal				2016 etmaal										
	dag	avond	nacht		dag	avond	nacht		dag	avond	nacht			
Wegvak	25				bus	98	6	4	1	bus	104	6	4	1
					rest	31770	2002	1239	349	rest	36430	2295	1421	401
					licht	30595	1927,5	1193,2	336,5	licht	35082	2210,2	1368,2	385,9
					middel	858	54,0	33,5	9,4	middel	984	62,0	38,4	10,8
					zwaar	318	20,0	12,4	3,5	zwaar	364	23,0	14,2	4,0
							2007	1243	350			2301	1425	402
					licht	31868	1927,5	1193,2	336,5	licht	36534	2210,2	1368,2	385,9
					middel	totaal	59,9	37,4	10,4	middel	totaal	68,2	42,5	11,9
					zwaar		20,0	12,4	3,5	zwaar		23,0	14,2	4,0

wegvak **Schedeldoekshaven** tussen Parkeerontsluiting en Spui
autonoom afdruk: 20-10-06

2006 etmaal		dag	avond	nacht	2010 etmaal		dag	avond	nacht	2016 etmaal		dag	avond	nacht
bus	0	0	0	0	bus	0	0	0	0	bus	0	0	0	0
rest	12400	781	484	136	rest	13050	822	509	144	rest	14020	883	547	154
licht	12065	760,1	470,5	132,7	licht	12685	799,1	494,7	139,5	licht	13627	858,5	531,5	149,9
middel	248	15,6	9,7	2,7	middel	261	16,4	10,2	2,9	middel	280	17,7	10,9	3,1
zwaar	87	5,5	3,4	1,0	zwaar	104	6,6	4,1	1,1	zwaar	112	7,1	4,4	1,2
		781	484	136			822	509	144			883	547	154
licht	12400	760,1	470,5	132,7	licht	13050	799,1	494,7	139,5	licht	14020	858,5	531,5	149,9
middel	totaal	15,6	9,7	2,7	middel	totaal	16,4	10,2	2,9	middel	totaal	17,7	10,9	3,1
zwaar		5,5	3,4	1,0	zwaar		6,6	4,1	1,1	zwaar		7,1	4,4	1,2

wegvak **Schedeldoekshaven** tussen Parkeerontsluiting en Spui
plan bestemmingsplan

		2010 etmaal		dag	avond	nacht	2016 etmaal		dag	avond	nacht
Wegvak	4	bus	0	0	0	0	bus	0	0	0	0
		rest	12990	818	507	143	rest	14320	902	558	158
		licht	12626	795,5	492,4	138,9	licht	13919	876,9	542,8	153,1
		middel	260	16,4	10,1	2,9	middel	286	18,0	11,2	3,2
		zwaar	104	6,5	4,1	1,1	zwaar	115	7,2	4,5	1,3
				818	507	143			902	558	158
		licht	12990	795,5	492,4	138,9	licht	14320	876,9	542,8	153,1
		middel	totaal	16,4	10,1	2,9	middel	totaal	18,0	11,2	3,2
		zwaar		6,5	4,1	1,1	zwaar		7,2	4,5	1,3

wegvak **Schedeldoekshaven** tussen Nieuwe Haven en Parkeerontsluiting
autonoom afdruk: 20-10-06

2006 etmaal				2010 etmaal				2016 etmaal			
	dag	avond	nacht		dag	avond	nacht		dag	avond	nacht
bus	0	0	0	bus	0	0	0	bus	0	0	0
rest	13070	823	510	rest	13720	864	535	rest	14700	926	573
licht	12717	801,2	496,0	licht	13336	840,2	520,1	licht	14288	900,2	557,2
middel	261	16,5	10,2	middel	274	17,3	10,7	middel	294	18,5	11,5
zwaar	91	5,8	3,6	zwaar	110	6,9	4,3	zwaar	118	7,4	4,6
		823	510			864	535			926	573
licht	12880	801,2	496,0	licht	13720	840,2	520,1	licht	14570	900,2	557,2
middel	totaal	16,5	10,2	middel	totaal	17,3	10,7	middel	totaal	18,5	11,5
zwaar		5,8	3,6	zwaar		6,9	4,3	zwaar		7,4	4,6

wegvak **Schedeldoekshaven** tussen Nieuwe Haven en Parkeerontsluiting
plan bestemmingsplan

Wegvak 7

2010 etmaal				2016 etmaal			
	dag	avond	nacht		dag	avond	nacht
bus	0	0	0	bus	0	0	0
rest	13180	830	514	rest	15400	970	601
licht	12811	807,1	499,6	licht	14969	943,0	583,8
middel	264	16,6	10,3	middel	308	19,4	12,0
zwaar	105	6,6	4,1	zwaar	123	7,8	4,8
		830	514			970	601
licht	13180	807,1	499,6	licht	15270	943,0	583,8
middel	totaal	16,6	10,3	middel	totaal	19,4	12,0
zwaar		6,6	4,1	zwaar		7,8	4,8

wegvak **Schedeldoekshaven** tussen Parkeeruitgang en Nieuwe Haven
autonoom afdruk: 20-10-06

2006 etmaal				2010 etmaal				2016 etmaal			
	dag	avond	nacht		dag	avond	nacht		dag	avond	nacht
bus	0	0	0	bus	0	0	0	bus	0	0	0
rest	4730	298	184	rest	4900	309	191	rest	5150	324	201
licht	4602	289,9	179,5	licht	4763	300,1	185,7	licht	5006	315,4	195,2
middel	95	6,0	3,7	middel	98	6,2	3,8	middel	103	6,5	4,0
zwaar	33	2,1	1,3	zwaar	39	2,5	1,5	zwaar	41	2,6	1,6
		298	184			309	191			324	201
licht	4730	289,9	179,5	licht	4900	300,1	185,7	licht	5150	315,4	195,2
middel totaal		6,0	3,7	middel totaal		6,2	3,8	middel totaal		6,5	4,0
zwaar		2,1	1,3	zwaar		2,5	1,5	zwaar		2,6	1,6

wegvak **Schedeldoekshaven** tussen Parkeeruitgang en Nieuwe Haven
plan bestemmingsplan

		2010 etmaal			2016 etmaal		
		dag	avond	nacht	dag	avond	nacht
Wegvak	10	bus	0	0	0	bus	0
		rest	3850	243	150	rest	5560
		licht	3742	235,8	145,9	licht	5404
		middel	77	4,9	3,0	middel	111
		zwaar	31	1,9	1,2	zwaar	44
				243	150		
		licht	3850	235,8	145,9	licht	5560
		middel totaal		4,9	3,0	middel totaal	
		zwaar		1,9	1,2	zwaar	

wegvak **Schedeldoekshaven** tussen **Zwarteweg** en **Parkeeruitgang**
autonoom afdruk: 20-10-06

2006 etmaal				2010 etmaal				2016 etmaal			
	dag	avond	nacht		dag	avond	nacht		dag	avond	nacht
bus	0	0	0	bus	0	0	0	bus	0	0	0
rest	3890	245	152	rest	4100	258	160	rest	4350	274	170
licht	3633	228,9	141,7	licht	3825	241,0	149,2	licht	4059	255,7	158,3
middel	210	13,2	8,2	middel	226	14,2	8,8	middel	239	15,1	9,3
zwaar	47	2,9	1,8	zwaar	49	3,1	1,9	zwaar	52	3,3	2,0
		245	152			258	160			274	170
licht	3890	228,9	141,7	licht	4100	241,0	149,2	licht	4350	255,7	158,3
middel	totaal	13,2	8,2	middel	totaal	14,2	8,8	middel	totaal	15,1	9,3
zwaar		2,9	1,8	zwaar		3,1	1,9	zwaar		3,3	2,0

wegvak **Schedeldoekshaven** tussen **Zwarteweg** en **Parkeeruitgang**
plan bestemmingsplan

		2010 etmaal			2016 etmaal		
		dag	avond	nacht	dag	avond	nacht
Wegvak	13	bus	0	0	0	bus	0
		rest	3850	243	150	rest	4240
		licht	3592	226,3	140,1	licht	3956
		middel	212	13,3	8,3	middel	233
		zwaar	46	2,9	1,8	zwaar	51
				243	150		267
		licht	3850	226,3	140,1	licht	4240
		middel	totaal	13,3	8,3	middel	totaal
		zwaar		2,9	1,8	zwaar	

wegvak	Afrit Prins Bernhardviaduct	tussen	Busafrit	en	Nieuwe Haven	afdruk:	20-10-06
autonoom							

2006 etmaal		dag	avond	nacht	2010 etmaal		dag	avond	nacht	2016 etmaal		dag	avond	nacht
bus	281	17	12	3	bus	293	18	13	4	bus	307	19	14	4
rest	12320	776	480	136	rest	13070	823	510	144	rest	14160	892	552	156
licht	11926	751,3	465,1	131,2	licht	12652	797,1	493,4	139,2	licht	13707	863,5	534,6	150,8
middel	296	18,6	11,5	3,3	middel	314	19,8	12,2	3,5	middel	340	21,4	13,3	3,7
zwaar	99	6,2	3,8	1,1	zwaar	105	6,6	4,1	1,2	zwaar	113	7,1	4,4	1,2
		793	493	139			841	523	147			911	566	159
licht	12601	751,3	465,1	131,2	licht	13363	797,1	493,4	139,2	licht	14467	863,5	534,6	150,8
middel	totaal	35,6	23,9	6,6	middel	totaal	37,5	25,1	7,0	middel	totaal	40,0	26,8	7,4
zwaar		6,2	3,8	1,1	zwaar		6,6	4,1	1,2	zwaar		7,1	4,4	1,2

wegvak	Afrit Prins Bernhardviaduct	tussen	Busafrit	en	Nieuwe Haven
plan		bestemmingsplan			

		2010 etmaal			2016 etmaal						
		dag	avond	nacht	dag	avond	nacht				
Wegvak	15	bus	293	18	13	4	bus	307	19	14	4
		rest	12080	761	471	133	rest	13850	873	540	152
		licht	11693	736,7	456,0	128,6	licht	13407	844,6	522,9	147,5
		middel	290	18,3	11,3	3,2	middel	332	20,9	13,0	3,7
		zwaar	97	6,1	3,8	1,1	zwaar	111	7,0	4,3	1,2
				779	484	136			891	554	156
		licht	12373	736,7	456,0	128,6	licht	14157	844,6	522,9	147,5
		middel	totaal	36,0	24,2	6,7	middel	totaal	39,5	26,5	7,3
		zwaar		6,1	3,8	1,1	zwaar		7,0	4,3	1,2

wegvak **Oprit Prins Bernhardviaduct** tussen Nieuwe Haven en Busoprit
 autonoom

afdruk: 20-10-06

2006 etmaal		dag	avond	nacht	2010 etmaal		dag	avond	nacht	2016 etmaal		dag	avond	nacht
bus	281	17	12	3	bus	293	18	13	4	bus	307	19	14	4
rest	12420	782	484	137	rest	13170	830	514	145	rest	14270	899	557	157
licht	11824	744,9	461,1	130,1	licht	12538	789,9	489,0	137,9	licht	13585	855,9	529,8	149,4
middel	509	32,1	19,9	5,6	middel	540	34,0	21,1	5,9	middel	585	36,9	22,8	6,4
zwaar	87	5,5	3,4	1,0	zwaar	92	5,8	3,6	1,0	zwaar	100	6,3	3,9	1,1
		799	497	140			847	527	148			918	570	161
licht	12701	744,9	461,1	130,1	licht	13463	789,9	489,0	137,9	licht	14577	855,9	529,8	149,4
middel	totaal	49,1	32,2	9,0	middel	totaal	51,7	34,0	9,5	middel	totaal	55,4	36,3	10,1
zwaar		5,5	3,4	1,0	zwaar		5,8	3,6	1,0	zwaar		6,3	3,9	1,1

wegvak **Oprit Prins Bernhardviaduct** tussen Nieuwe Haven en Busoprit
 plan bestemmingsplan

Wegvak 22

2010 etmaal		dag	avond	nacht	2016 etmaal		dag	avond	nacht
bus	293	18	13	4	bus	307	19	14	4
rest	12410	782	484	137	rest	14190	894	553	156
licht	11814	744,3	460,8	130,0	licht	13509	851,1	526,8	148,6
middel	509	32,1	19,8	5,6	middel	582	36,7	22,7	6,4
zwaar	87	5,5	3,4	1,0	zwaar	99	6,3	3,9	1,1
		800	497	140			913	567	160
licht	12703	744,3	460,8	130,0	licht	14497	851,1	526,8	148,6
middel	totaal	49,8	32,7	9,1	middel	totaal	55,2	36,2	10,1
zwaar		5,5	3,4	1,0	zwaar		6,3	3,9	1,1

wegvak Afrit Prins Bernhardviaduct				tussen Busafrit	en Nieuwe Haven									
autonoom				afdruk: 20-10-06										
2006 etmaal				2010 etmaal				2016 etmaal						
	dag	avond	nacht		dag	avond	nacht		dag	avond	nacht			
bus	281	17	12	3	bus	293	18	13	4	bus	307	19	14	4
rest	12320	776	480	136	rest	13070	823	510	144	rest	14160	892	552	156
licht	11926	751,3	465,1	131,2	licht	12652	797,1	493,4	139,2	licht	13707	863,5	534,6	150,8
middel	296	18,6	11,5	3,3	middel	314	19,8	12,2	3,5	middel	340	21,4	13,3	3,7
zwaar	99	6,2	3,8	1,1	zwaar	105	6,6	4,1	1,2	zwaar	113	7,1	4,4	1,2
		793	493	139			841	523	147			911	566	159
licht	12601	751,3	465,1	131,2	licht	13363	797,1	493,4	139,2	licht	14467	863,5	534,6	150,8
middel	totaal	35,6	23,9	6,6	middel	totaal	37,5	25,1	7,0	middel	totaal	40,0	26,8	7,4
zwaar		6,2	3,8	1,1	zwaar		6,6	4,1	1,2	zwaar		7,1	4,4	1,2

wegvak Afrit Prins Bernhardviaduct				tussen Busafrit	en Nieuwe Haven								
plan bestemmingsplan													
				2010 etmaal				2016 etmaal					
	dag	avond	nacht		dag	avond	nacht		dag	avond	nacht		
Wegvak	18			bus	293	18	13	4	bus	307	19	14	4
				rest	12080	761	471	133	rest	13850	873	540	152
				licht	11693	736,7	456,0	128,6	licht	13407	844,6	522,9	147,5
				middel	290	18,3	11,3	3,2	middel	332	20,9	13,0	3,7
				zwaar	97	6,1	3,8	1,1	zwaar	111	7,0	4,3	1,2
						779	484	136			891	554	156
				licht	12373	736,7	456,0	128,6	licht	14157	844,6	522,9	147,5
				middel	totaal	36,0	24,2	6,7	middel	totaal	39,5	26,5	7,3
				zwaar		6,1	3,8	1,1	zwaar		7,0	4,3	1,2

wegvak Bus op- en afrit tussen Busplatform en Oranjevuitensingel														
autonoom												afdruk: 20-10-06		
2006 etmaal				2010 etmaal				2016 etmaal						
	dag	avond	nacht		dag	avond	nacht		dag	avond	nacht			
bus	370	22	16	4	bus	380	23	17	5	bus	400	24	18	5
rest	0	0	0	0	rest	0	0	0	0	rest	0	0	0	0
licht	0	0,0	0,0	0,0	licht	0	0,0	0,0	0,0	licht	0	0,0	0,0	0,0
middel	0	0,0	0,0	0,0	middel	0	0,0	0,0	0,0	middel	0	0,0	0,0	0,0
zwaar	0	0,0	0,0	0,0	zwaar	0	0,0	0,0	0,0	zwaar	0	0,0	0,0	0,0
		22	16	4			23	17	5			24	18	5
licht	370	0,0	0,0	0,0	licht	380	0,0	0,0	0,0	licht	400	0,0	0,0	0,0
middel	totaal	22,4	16,3	4,4	middel	totaal	23,0	16,7	4,6	middel	totaal	24,2	17,6	4,8
zwaar		0,0	0,0	0,0	zwaar		0,0	0,0	0,0	zwaar		0,0	0,0	0,0

wegvak Bus op- en afrit tussen Busplatform en Oranjevuitensingel												
plan bestemmingsplan												
2010 etmaal				2016 etmaal								
	dag	avond	nacht		dag	avond	nacht					
bus	380	23	17	5	bus	400	24	18	5			
rest	2150	135	84	24	rest	1990	125	78	22			
licht	2034	128,1	79,3	22,4	licht	1883	118,6	73,4	20,7			
middel	99	6,2	3,9	1,1	middel	92	5,8	3,6	1,0			
zwaar	17	1,1	0,7	0,2	zwaar	16	1,0	0,6	0,2			
		158	101	28			150	95	27			
licht	2530	128,1	79,3	22,4	licht	2390	118,6	73,4	20,7			
middel	totaal	29,2	20,6	5,6	middel	totaal	30,0	21,2	5,8			
zwaar		1,1	0,7	0,2	zwaar		1,0	0,6	0,2			

Wegvak 21

wegvak Schedeldoekshaven tussen Rijnstraat en Oranjevuitensingel														
autonoom											afdruk: 3-11-06			
2006 etmaal				2010 etmaal				2016 etmaal						
	dag	avond	nacht		dag	avond	nacht		dag	avond	nacht			
bus	186	11	8	2	bus	189	11	8	2	bus	199	199	199	
rest	1630	103	64	18	rest	1860	117	73	20	rest	2180	137	85	24
licht	1522	95,9	59,4	16,7	licht	1735	109,3	67,7	19,1	licht	2034	128,1	79,3	22,4
middel	88	5,5	3,4	1,0	middel	102	6,4	4,0	1,1	middel	120	7,6	4,7	1,3
zwaar	20	1,2	0,8	0,2	zwaar	22	1,4	0,9	0,2	zwaar	26	1,6	1,0	0,3
		114	72	20			129	81	23			149	94	26
licht	1816	95,9	59,4	16,7	licht	2049	109,3	67,7	19,1	licht	2379	128,1	79,3	22,4
middel	totaal	16,8	11,6	3,2	middel	totaal	17,9	12,3	3,4	middel	totaal	19,6	13,4	3,7
zwaar		1,2	0,8	0,2	zwaar		1,4	0,9	0,2	zwaar		1,6	1,0	0,3

wegvak Schedeldoekshaven tussen Rijnstraat en Oranjevuitensingel												
plan ministeries												
2010 etmaal				2016 etmaal								
	dag	avond	nacht		dag	avond	nacht					
bus	189	11	8	2	bus	199	12	9	2			
rest	1820	115	71	20	rest	2150	135	84	24			
licht	1698	107,0	66,2	18,7	licht	2006	126,4	78,2	22,1			
middel	100	6,3	3,9	1,1	middel	118	7,4	4,6	1,3			
zwaar	22	1,4	0,9	0,2	zwaar	26	1,6	1,0	0,3			
		126	79	22			147	93	26			
licht	2009	107,0	66,2	18,7	licht	2349	126,4	78,2	22,1			
middel	totaal	17,7	12,2	3,4	middel	totaal	19,5	13,4	3,7			
zwaar		1,4	0,9	0,2	zwaar		1,6	1,0	0,3			

Wegvak 16

B1. Verkeersproduktie bouwplan Ministeries Wijnhavenkwartier 2010/2016

B2. Prognose per wegvak bouwplan Ministeries Wijnhavenkwartier 2010/2016

wegvak **Ammunitiehaven** tussen Spui en Parkeerontsluiting
autonoom afdruk: 3-11-06

2006 etmaal				2010 etmaal				2016 etmaal			
	dag	avond	nacht		dag	avond	nacht		dag	avond	nacht
bus	0	0	0	bus	0	0	0	bus	0	0	0
rest	13040	822	509	rest	13820	871	539	rest	14960	942	583
licht	12610	794,4	491,8	licht	13350	841,1	520,7	licht	14451	910,4	563,6
middel	287	18,1	11,2	middel	304	19,2	11,9	middel	329	20,7	12,8
zwaar	143	9,0	5,6	zwaar	166	10,4	6,5	zwaar	180	11,3	7,0
		822	509			871	539			942	583
licht	12810	794,4	491,8	licht	13820	841,1	520,7	licht	14820	910,4	563,6
middel	totaal	18,1	11,2	middel	totaal	19,2	11,9	middel	totaal	20,7	12,8
zwaar		9,0	5,6	zwaar		10,4	6,5	zwaar		11,3	7,0

wegvak **Ammunitiehaven** tussen Spui en Parkeerontsluiting
plan ministeries

		2010 etmaal			2016 etmaal		
		dag	avond	nacht	dag	avond	nacht
Wegvak	6	bus	0	0	0	bus	0
		rest	13660	861	533	rest	14800
		licht	13196	831,3	514,6	licht	14297
		middel	301	18,9	11,7	middel	326
		zwaar	164	10,3	6,4	zwaar	178
				861	533		932
		licht	13660	831,3	514,6	licht	14800
		middel	totaal	18,9	11,7	middel	totaal
		zwaar		10,3	6,4	zwaar	

wegvak Ammunitieshaven				tussen Parkeerontsluiting				en Nieuwe Haven			
autonoom								afdruk: 3-11-06			
2006 etmaal				2010 etmaal				2016 etmaal			
	dag	avond	nacht		dag	avond	nacht		dag	avond	nacht
bus	0	0	0	bus	0	0	0	bus	0	0	0
rest	12770	805	498	rest	13540	853	528	rest	14690	925	573
licht	12349	778,0	481,6	licht	13080	824,0	510,1	licht	14191	894,0	553,4
middel	268	16,9	10,5	middel	298	18,8	11,6	middel	323	20,4	12,6
zwaar	153	9,7	6,0	zwaar	162	10,2	6,3	zwaar	176	11,1	6,9
		805	498			853	528			925	573
licht	12770	778,0	481,6	licht	13540	824,0	510,1	licht	14690	894,0	553,4
middel totaal		16,9	10,5	middel totaal		18,8	11,6	middel totaal		20,4	12,6
zwaar		9,7	6,0	zwaar		10,2	6,3	zwaar		11,1	6,9

wegvak Ammunitieshaven				tussen Parkeerontsluiting				en Nieuwe Haven			
plan ministeries											
				2010 etmaal				2016 etmaal			
	dag	avond	nacht		dag	avond	nacht		dag	avond	nacht
Wegvak	9			bus	0	0	0	bus	0	0	0
				rest	13710	864	535	rest	14850	936	579
				licht	13244	834,4	516,5	licht	14345	903,7	559,5
				middel	302	19,0	11,8	middel	327	20,6	12,7
				zwaar	165	10,4	6,4	zwaar	178	11,2	6,9
						864	535			936	579
				licht	13710	834,4	516,5	licht	14850	903,7	559,5
				middel totaal		19,0	11,8	middel totaal		20,6	12,7
				zwaar		10,4	6,4	zwaar		11,2	6,9

wegvak	Ammunitiehaven	tussen	Nieuwe Haven	en	Zwarteweg	afdruk:	3-11-06
autonoom							

2006 etmaal				2010 etmaal				2016 etmaal			
	dag	avond	nacht		dag	avond	nacht		dag	avond	nacht
bus	0	0	0	bus	0	0	0	bus	0	0	0
rest	6370	401	248	rest	6730	424	262	rest	7260	457	283
licht	6077	382,8	237,0	licht	6414	404,1	250,1	licht	6919	435,9	269,8
middel	217	13,6	8,4	middel	229	14,4	8,9	middel	247	15,6	9,6
zwaar	76	4,8	3,0	zwaar	87	5,5	3,4	zwaar	94	5,9	3,7
		401	248			424	262			457	283
licht	6370	382,8	237,0	licht	6730	404,1	250,1	licht	7260	435,9	269,8
middel	totaal	13,6	8,4	middel	totaal	14,4	8,9	middel	totaal	15,6	9,6
zwaar		4,8	3,0	zwaar		5,5	3,4	zwaar		5,9	3,7

wegvak	Ammunitiehaven	tussen	Nieuwe Haven	en	Zwarteweg
plan	ministeries				

		2010 etmaal				2016 etmaal			
		dag	avond	nacht		dag	avond	nacht	
Wegvak	20	bus	0	0	0	bus	0	0	0
		rest	6110	385	238	rest	6640	418	259
		licht	5823	366,8	227,1	licht	6328	398,7	246,8
		middel	208	13,1	8,1	middel	226	14,2	8,8
		zwaar	79	5,0	3,1	zwaar	86	5,4	3,4
				385	238			418	259
		licht	6110	366,8	227,1	licht	6640	398,7	246,8
		middel	totaal	13,1	8,1	middel	totaal	14,2	8,8
		zwaar		5,0	3,1	zwaar		5,4	3,4

wegvak **Ammunitiehaven** tussen Boomsluiterkade en Lekstraat
autonoom afdruk: 3-11-06

2006 etmaal		dag	avond	nacht	2010 etmaal		dag	avond	nacht	2016 etmaal		dag	avond	nacht
bus	186	11	8	2	bus	189	11	8	2	bus	199	12	9	2
rest	5110	322	199	56	rest	5570	351	217	61	rest	6230	392	243	69
licht	4875	307,1	190,1	53,6	licht	5308	334,4	207,0	58,4	licht	5937	374,0	231,6	65,3
middel	174	10,9	6,8	1,9	middel	189	11,9	7,4	2,1	middel	212	13,3	8,3	2,3
zwaar	61	3,9	2,4	0,7	zwaar	72	4,6	2,8	0,8	zwaar	81	5,1	3,2	0,9
		333	207	58			362	226	64			405	252	71
licht	5296	307,1	190,1	53,6	licht	5759	334,4	207,0	58,4	licht	6429	374,0	231,6	65,3
middel	totaal	22,2	15,0	4,1	middel	totaal	23,4	15,7	4,4	middel	totaal	25,4	17,0	4,7
zwaar		3,9	2,4	0,7	zwaar		4,6	2,8	0,8	zwaar		5,1	3,2	0,9

wegvak **Ammunitiehaven** tussen Boomsluiterkade en Lekstraat
plan ministeries

		2010 etmaal		dag	avond	nacht	2016 etmaal		dag	avond	nacht
Wegvak	23	bus	189	189	189	189	bus	199	199	199	199
		rest	5530	348	216	61	rest	6200	391	242	68
		licht	5270	332,0	205,5	58,0	licht	5909	372,2	230,4	65,0
		middel	188	11,8	7,3	2,1	middel	211	13,3	8,2	2,3
		zwaar	72	4,5	2,8	0,8	zwaar	81	5,1	3,1	0,9
				537	405	250			590	441	267
		licht	5719	332,0	205,5	58,0	licht	6399	372,2	230,4	65,0
		middel	totaal	200,8	196,3	191,1	middel	totaal	212,3	207,2	201,3
		zwaar		4,5	2,8	0,8	zwaar		5,1	3,1	0,9

wegvak **Afrit Prins Bernhardviaduct** tussen Busafrit en Nieuwe Haven
 autonoom

afdruk: 3-11-06

2006 etmaal				2010 etmaal				2016 etmaal						
	dag	avond	nacht		dag	avond	nacht		dag	avond	nacht			
bus	281	17	12	3	bus	293	18	13	4	bus	307	19	14	4
rest	12320	776	480	136	rest	13070	823	510	144	rest	14160	892	552	156
licht	11926	751,3	465,1	131,2	licht	12652	797,1	493,4	139,2	licht	13707	863,5	534,6	150,8
middel	296	18,6	11,5	3,3	middel	314	19,8	12,2	3,5	middel	340	21,4	13,3	3,7
zwaar	99	6,2	3,8	1,1	zwaar	105	6,6	4,1	1,2	zwaar	113	7,1	4,4	1,2
		793	493	139			841	523	147			911	566	159
licht	12601	751,3	465,1	131,2	licht	13363	797,1	493,4	139,2	licht	14467	863,5	534,6	150,8
middel	totaal	35,6	23,9	6,6	middel	totaal	37,5	25,1	7,0	middel	totaal	40,0	26,8	7,4
zwaar		6,2	3,8	1,1	zwaar		6,6	4,1	1,2	zwaar		7,1	4,4	1,2

wegvak **Afrit Prins Bernhardviaduct** tussen Busafrit en Nieuwe Haven
 plan ministeries

Wegvak 12

2010 etmaal				2016 etmaal					
	dag	avond	nacht		dag	avond	nacht		
bus	293	18	13	4	bus	307	19	14	4
rest	12080	761	471	133	rest	13170	830	514	145
licht	11693	736,7	456,0	128,6	licht	12749	803,2	497,2	140,2
middel	290	18,3	11,3	3,2	middel	316	19,9	12,3	3,5
zwaar	97	6,1	3,8	1,1	zwaar	105	6,6	4,1	1,2
		779	484	136			848	527	149
licht	12373	736,7	456,0	128,6	licht	13477	803,2	497,2	140,2
middel	totaal	36,0	24,2	6,7	middel	totaal	38,5	25,8	7,2
zwaar		6,1	3,8	1,1	zwaar		6,6	4,1	1,2

wegvak **Oprit Prins Bernhardviaduct** tussen Nieuwe Haven en Busoprit
autonoom afdruk: 3-11-06

2006 etmaal		dag	avond	nacht	2010 etmaal		dag	avond	nacht	2016 etmaal		dag	avond	nacht
bus	281	17	12	3	bus	293	18	13	4	bus	307	19	14	4
rest	12420	782	484	137	rest	13170	830	514	145	rest	14270	899	557	157
licht	11824	744,9	461,1	130,1	licht	12538	789,9	489,0	137,9	licht	13585	855,9	529,8	149,4
middel	509	32,1	19,9	5,6	middel	540	34,0	21,1	5,9	middel	585	36,9	22,8	6,4
zwaar	87	5,5	3,4	1,0	zwaar	92	5,8	3,6	1,0	zwaar	100	6,3	3,9	1,1
		799	497	140			847	527	148			918	570	161
licht	12701	744,9	461,1	130,1	licht	13463	789,9	489,0	137,9	licht	14577	855,9	529,8	149,4
middel	totaal	49,1	32,2	9,0	middel	totaal	51,7	34,0	9,5	middel	totaal	55,4	36,3	10,1
zwaar		5,5	3,4	1,0	zwaar		5,8	3,6	1,0	zwaar		6,3	3,9	1,1

wegvak **Oprit Prins Bernhardviaduct** tussen Nieuwe Haven en Busoprit
plan ministeries

		2010 etmaal		dag	avond	nacht	2016 etmaal		dag	avond	nacht
Wegvak	19	bus	293	18	13	4	bus	307	19	14	4
		rest	12270	773	479	135	rest	13370	842	521	147
		licht	11681	735,9	455,6	128,5	licht	12728	801,9	496,4	140,0
		middel	503	31,7	19,6	5,5	middel	548	34,5	21,4	6,0
		zwaar	86	5,4	3,3	0,9	zwaar	94	5,9	3,7	1,0
				791	491	138			861	535	151
		licht	12563	735,9	455,6	128,5	licht	13677	801,9	496,4	140,0
		middel	totaal	49,4	32,5	9,0	middel	totaal	53,1	34,9	9,7
		zwaar		5,4	3,3	0,9	zwaar		5,9	3,7	1,0

wegvak Prins Bernhardviaduct autonoom				tussen Busplatform				en Busafrit						
2006 etmaal				2010 etmaal				2016 etmaal						
	dag	avond	nacht		dag	avond	nacht		dag	avond	nacht			
bus	930	56	41	11	bus	960	58	42	12	bus	1000	61	44	12
rest	24740	1559	965	272	rest	26240	1653	1023	289	rest	28430	1791	1109	313
licht	23552	1483,8	918,5	259,1	licht	24980	1573,8	974,2	274,8	licht	27065	1705,1	1055,5	297,7
middel	1014	63,9	39,6	11,2	middel	1076	67,8	42,0	11,8	middel	1166	73,4	45,5	12,8
zwaar	173	10,9	6,8	1,9	zwaar	184	11,6	7,2	2,0	zwaar	199	12,5	7,8	2,2
		1615	1006	283			1711	1066	300			1852	1153	325
licht	25670	1483,8	918,5	259,1	licht	27200	1573,8	974,2	274,8	licht	29430	1705,1	1055,5	297,7
middel	totaal	120,2	80,5	22,3	middel	totaal	125,9	84,2	23,4	middel	totaal	133,9	89,5	24,8
zwaar		10,9	6,8	1,9	zwaar		11,6	7,2	2,0	zwaar		12,5	7,8	2,2

afdruk: 3-11-06

wegvak Prins Bernhardviaduct plan				tussen Busplatform				en Busafrit					
ministeries				2010 etmaal				2016 etmaal					
	dag	avond	nacht		dag	avond	nacht		dag	avond	nacht		
Wegvak	24			bus	960	58	42	12	bus	1000	61	44	12
				rest	26210	1651	1022	288	rest	28390	1789	1107	312
				licht	24952	1572,0	973,1	274,5	licht	27027	1702,7	1054,1	297,3
				middel	1075	67,7	41,9	11,8	middel	1164	73,3	45,4	12,8
				zwaar	183	11,6	7,2	2,0	zwaar	199	12,5	7,8	2,2
						1709	1064	300			1849	1151	324
				licht	27170	1572,0	973,1	274,5	licht	29390	1702,7	1054,1	297,3
				middel	totaal	125,8	84,1	23,3	middel	totaal	133,8	89,4	24,8
				zwaar		11,6	7,2	2,0	zwaar		12,5	7,8	2,2

wegvak Busbaan autonoom		tussen Parkeerontsluiting			en Spui			afdruk: 3-11-06						
2006 etmaal		dag	avond	nacht	2010 etmaal		dag	avond	nacht	2016 etmaal		dag	avond	nacht
bus	570	34	25	7	bus	590	36	26	7	bus	620	38	27	7
rest	0	0	0	0	rest	0	0	0	0	rest	0	0	0	0
licht	0	0,0	0,0	0,0	licht	0	0,0	0,0	0,0	licht	0	0,0	0,0	0,0
middel	0	0,0	0,0	0,0	middel	0	0,0	0,0	0,0	middel	0	0,0	0,0	0,0
zwaar	0	0,0	0,0	0,0	zwaar	0	0,0	0,0	0,0	zwaar	0	0,0	0,0	0,0
		34	25	7			36	26	7			38	27	7
licht	570	0,0	0,0	0,0	licht	590	0,0	0,0	0,0	licht	620	0,0	0,0	0,0
middel	totaal	34,5	25,1	6,8	middel	totaal	35,7	26,0	7,1	middel	totaal	37,5	27,3	7,4
zwaar		0,0	0,0	0,0	zwaar		0,0	0,0	0,0	zwaar		0,0	0,0	0,0

wegvak Busbaan plan ministeries		tussen Parkeerontsluiting			en Spui						
		2010 etmaal		dag	avond	nacht	2016 etmaal		dag	avond	nacht
Wegvak	5	bus	590	36	26	7	bus	620	38	27	7
		rest	0	0	0	0	rest	0	0	0	0
		licht	0	0,0	0,0	0,0	licht	0	0,0	0,0	0,0
		middel	0	0,0	0,0	0,0	middel	0	0,0	0,0	0,0
		zwaar	0	0,0	0,0	0,0	zwaar	0	0,0	0,0	0,0
				36	26	7			38	27	7
		licht	590	0,0	0,0	0,0	licht	620	0,0	0,0	0,0
		middel	totaal	35,7	26,0	7,1	middel	totaal	37,5	27,3	7,4
		zwaar		0,0	0,0	0,0	zwaar		0,0	0,0	0,0

wegvak Busbaan autonoom				tussen Nieuwe Haven				en Parkeerontsluiting						
								afdruk: 3-11-06						
2006 etmaal		dag	avond	nacht	2010 etmaal		dag	avond	nacht	2016 etmaal		dag	avond	nacht
bus	570	34	25	7	bus	590	36	26	7	bus	620	38	27	7
rest	0	0	0	0	rest	0	0	0	0	rest	0	0	0	0
licht	0	0,0	0,0	0,0	licht	0	0,0	0,0	0,0	licht	0	0,0	0,0	0,0
middel	0	0,0	0,0	0,0	middel	0	0,0	0,0	0,0	middel	0	0,0	0,0	0,0
zwaar	0	0,0	0,0	0,0	zwaar	0	0,0	0,0	0,0	zwaar	0	0,0	0,0	0,0
		34	25	7			36	26	7			38	27	7
licht	570	0,0	0,0	0,0	licht	590	0,0	0,0	0,0	licht	620	0,0	0,0	0,0
middel	totaal	34,5	25,1	6,8	middel	totaal	35,7	26,0	7,1	middel	totaal	37,5	27,3	7,4
zwaar		0,0	0,0	0,0	zwaar		0,0	0,0	0,0	zwaar		0,0	0,0	0,0

wegvak Busbaan plan ministeries		tussen Nieuwe Haven				en Parkeerontsluiting					
		2010 etmaal		dag	avond	nacht	2016 etmaal		dag	avond	nacht
Wegvak	8	bus	590	36	26	7	bus	620	38	27	7
		rest	0	0	0	0	rest	0	0	0	0
		licht	0	0,0	0,0	0,0	licht	0	0,0	0,0	0,0
		middel	0	0,0	0,0	0,0	middel	0	0,0	0,0	0,0
		zwaar	0	0,0	0,0	0,0	zwaar	0	0,0	0,0	0,0
				36	26	7			38	27	7
		licht	590	0,0	0,0	0,0	licht	620	0,0	0,0	0,0
		middel	totaal	35,7	26,0	7,1	middel	totaal	37,5	27,3	7,4
		zwaar		0,0	0,0	0,0	zwaar		0,0	0,0	0,0

wegvak Bus op- en afrit autonoom				tussen Busplatform				en Oranjebuitensingel						
								afdruk: 3-11-06						
2006 etmaal		dag	avond	nacht	2010 etmaal		dag	avond	nacht	2016 etmaal		dag	avond	nacht
bus	370	22	16	4	bus	380	23	17	5	bus	400	24	18	5
rest	0	0	0	0	rest	0	0	0	0	rest	0	0	0	0
licht	0	0,0	0,0	0,0	licht	0	0,0	0,0	0,0	licht	0	0,0	0,0	0,0
middel	0	0,0	0,0	0,0	middel	0	0,0	0,0	0,0	middel	0	0,0	0,0	0,0
zwaar	0	0,0	0,0	0,0	zwaar	0	0,0	0,0	0,0	zwaar	0	0,0	0,0	0,0
		22	16	4			23	17	5			24	18	5
licht	370	0,0	0,0	0,0	licht	380	0,0	0,0	0,0	licht	400	0,0	0,0	0,0
middel	totaal	22,4	16,3	4,4	middel	totaal	23,0	16,7	4,6	middel	totaal	24,2	17,6	4,8
zwaar		0,0	0,0	0,0	zwaar		0,0	0,0	0,0	zwaar		0,0	0,0	0,0

wegvak Bus op- en afrit plan		tussen Busplatform				en Oranjebuitensingel					
ministeries											
		2010 etmaal		dag	avond	nacht	2016 etmaal		dag	avond	nacht
Wegvak	17	bus	380	23	17	5	bus	400	24	18	5
		rest	1870	118	73	21	rest	1870	118	73	21
		licht	1769	111,4	69,0	19,5	licht	1769	111,4	69,0	19,5
		middel	86	5,4	3,4	0,9	middel	86	5,4	3,4	0,9
		zwaar	15	0,9	0,6	0,2	zwaar	15	0,9	0,6	0,2
				141	90	25			142	91	25
		licht	2250	111,4	69,0	19,5	licht	2270	111,4	69,0	19,5
		middel	totaal	28,4	20,1	5,5	middel	totaal	29,6	21,0	5,7
		zwaar		0,9	0,6	0,2	zwaar		0,9	0,6	0,2

wegvak Spui autonoom														
tussen Amsterdamse Veerkade en Kalvermarkt														
											afdruk: 3-11-06			
2006 etmaal				2010 etmaal				2016 etmaal						
	dag	avond	nacht		dag	avond	nacht		dag	avond	nacht			
bus	342	20	14	6	bus	356	21	15	6	bus	373	22	15	6
rest	14028	852	562	195	rest	14724	894	590	204	rest	15427	937	618	214
licht	13637	828,2	547,4	188,6	licht	14313	869,3	574,6	198,0	licht	14997	910,8	602,0	207,4
middel	308	18,6	11,2	5,0	middel	323	19,5	11,8	5,2	middel	339	20,5	12,3	5,5
zwaar	85	5,3	3,2	1,1	zwaar	89	5,6	3,4	1,2	zwaar	94	5,8	3,5	1,2
		872	576	201			915	604	210			959	633	221
licht	14370	828,2	547,4	188,6	licht	15080	869,3	574,6	198,0	licht	15800	910,8	602,0	207,4
middel	totaal	38,5	25,1	10,9	middel	totaal	40,2	26,3	11,3	middel	totaal	42,3	27,5	11,9
zwaar		5,3	3,2	1,1	zwaar		5,6	3,4	1,2	zwaar		5,8	3,5	1,2

wegvak Spui plan ministeries														
tussen Amsterdamse Veerkade en Kalvermarkt														
2010 etmaal				2016 etmaal										
	dag	avond	nacht		dag	avond	nacht		dag	avond	nacht			
Wegvak	1				bus	356	21	15	6	bus	373	22	15	6
					rest	14744	896	590	205	rest	15447	938	619	214
					licht	14333	870,5	575,3	198,2	licht	15016	912,0	602,8	207,7
					middel	324	19,5	11,8	5,3	middel	339	20,5	12,3	5,5
					zwaar	90	5,6	3,4	1,2	zwaar	94	5,8	3,5	1,2
							916	605	211			960	634	221
					licht	15100	870,5	575,3	198,2	licht	15820	912,0	602,8	207,7
					middel	totaal	40,2	26,3	11,4	middel	totaal	42,3	27,5	11,9
					zwaar		5,6	3,4	1,2	zwaar		5,8	3,5	1,2

wegvak Spui autonoom												tussen Bierkade			en			Ammunitiehaven			afdruk: 3-11-06		
2016 etmaal		dag	avond	nacht	2010 etmaal		dag	avond	nacht	2016 etmaal		dag	avond	nacht									
bus	30	2	1	0	bus	30	2	1	0	bus	30	2	1	0									
rest	6190	390	241	68	rest	6350	400	248	70	rest	6610	416	258	73									
licht	6017	379,1	234,7	66,2	licht	6096	384,0	237,7	67,1	licht	6346	399,8	247,5	69,8									
middel	136	8,6	5,3	1,5	middel	229	14,4	8,9	2,5	middel	238	15,0	9,3	2,6									
zwaar	37	2,3	1,4	0,4	zwaar	25	1,6	1,0	0,3	zwaar	26	1,7	1,0	0,3									
		392	243	68			402	249	70			418	259	73									
licht	6220	379,1	234,7	66,2	licht	6380	384,0	237,7	67,1	licht	6640	399,8	247,5	69,8									
middel	totaal	10,4	6,6	1,9	middel	totaal	16,2	10,2	2,9	middel	totaal	16,8	10,6	3,0									
zwaar		2,3	1,4	0,4	zwaar		1,6	1,0	0,3	zwaar		1,7	1,0	0,3									

wegvak Spui plan ministeries												tussen Bierkade			en			Ammunitiehaven		
		2010 etmaal		dag	avond	nacht			2016 etmaal		dag	avond	nacht							
Wegvak	2	bus	30	2	1	0	bus	30	2	1	0	rest	71							
		rest	6230	392	243	69	rest	6480	408	253	71	licht	68,4							
		licht	5981	376,8	233,3	65,8	licht	6221	391,9	242,6	68,4	middel	2,6							
		middel	224	14,1	8,7	2,5	middel	233	14,7	9,1	2,6	zwaar	0,3							
		zwaar	25	1,6	1,0	0,3	zwaar	26	1,6	1,0	0,3									
				394	244	69			410	254	72									
		licht	6260	376,8	233,3	65,8	licht	6510	391,9	242,6	68,4									
		middel	totaal	15,9	10,1	2,8	middel	totaal	16,5	10,4	2,9									
		zwaar		1,6	1,0	0,3	zwaar		1,6	1,0	0,3									

wegvak **Amsterdamse Veerkade** tussen Spui en Kranestraat
autonoom afdruk: 3-11-06

2006 etmaal				2010 etmaal				2016 etmaal						
	dag	avond	nacht		dag	avond	nacht		dag	avond	nacht			
bus	190	12	8	2	bus	200	12	9	2	bus	210	13	9	3
rest	20300	1279	791	223	rest	17650	1018	920	219	rest	18720	1080	976	232
licht	19048	1200,0	743,0	209,5	licht	16586	955,9	867,6	205,6	licht	17595	1014,1	920,4	218,1
middel	1145	72,6	43,7	12,4	middel	995	57,8	50,2	12,6	middel	1056	61,3	53,3	13,4
zwaar	108	6,8	4,2	1,2	zwaar	65	4,1	2,5	0,7	zwaar	69	4,3	2,7	0,7
		1291	799	225			1030	929	221			1092	986	235
licht	20490	1200,0	743,0	209,5	licht	17850	955,9	867,6	205,6	licht	18930	1014,1	920,4	218,1
middel	totaal	84,1	52,1	14,7	middel	totaal	69,9	59,0	15,0	middel	totaal	74,0	62,5	15,9
zwaar		6,8	4,2	1,2	zwaar		4,1	2,5	0,7	zwaar		4,3	2,7	0,7

wegvak **Amsterdamse Veerkade** tussen Spui en Kranestraat
plan ministeries

		2010 etmaal				2016 etmaal					
		dag	avond	nacht		dag	avond	nacht			
Wegvak	3	bus	200	12	9	2	bus	210	13	9	3
		rest	17680	1020	922	219	rest	18750	1081	978	233
		licht	16614	957,5	869,1	205,9	licht	17624	1015,7	921,9	218,5
		middel	997	57,9	50,3	12,6	middel	1057	61,4	53,3	13,4
		zwaar	65	4,1	2,5	0,7	zwaar	69	4,4	2,7	0,7
				1032	931	222			1094	987	235
		licht	17880	957,5	869,1	205,9	licht	18960	1015,7	921,9	218,5
		middel	totaal	70,0	59,1	15,0	middel	totaal	74,1	62,5	15,9
		zwaar		4,1	2,5	0,7	zwaar		4,4	2,7	0,7

wegvak Zwarteweg tussen Herengracht en Schedeldoekshaven												
autonoom												afdruk: 3-11-06
2006 etmaal				2010 etmaal				2016 etmaal				
	dag	avond	nacht		dag	avond	nacht		dag	avond	nacht	
bus	0	0	0	bus	0	0	0	bus	0	0	0	
rest	3220	203	126	rest	3600	227	140	rest	4150	261	162	
licht	3123	196,8	121,8	licht	3492	220,0	136,2	licht	4026	253,6	157,0	
middel	87	5,5	3,4	middel	97	6,1	3,8	middel	112	7,1	4,4	
zwaar	10	0,6	0,4	zwaar	11	0,7	0,4	zwaar	12	0,8	0,5	
		203	126			227	140			261	162	
licht	3220	196,8	121,8	licht	3600	220,0	136,2	licht	4150	253,6	157,0	
middel	totaal	5,5	3,4	middel	totaal	6,1	3,8	middel	totaal	7,1	4,4	
zwaar		0,6	0,4	zwaar		0,7	0,4	zwaar		0,8	0,5	

wegvak Zwarteweg tussen Herengracht en Schedeldoekshaven												
plan ministeries												
2010 etmaal				2016 etmaal								
	dag	avond	nacht		dag	avond	nacht					
Wegvak	27			bus	0	0	0	bus	0	0	0	
				rest	3910	246	152	rest	4450	280	174	
				licht	3793	238,9	147,9	licht	4317	271,9	168,3	
				middel	106	6,7	4,1	middel	120	7,6	4,7	
				zwaar	12	0,7	0,5	zwaar	13	0,8	0,5	
						246	152			280	174	
				licht	3910	238,9	147,9	licht	4450	271,9	168,3	
				middel	totaal	6,7	4,1	middel	totaal	7,6	4,7	
				zwaar		0,7	0,5	zwaar		0,8	0,5	

wegvak Oranjevuitensingel autonoom				tussen Schedeldoekshaven				en Bezuidenhoutseweg			
								afdruk: 3-11-06			
2006 etmaal				2010 etmaal				2016 etmaal			
	dag	avond	nacht		dag	avond	nacht		dag	avond	nacht
bus	0	0	0	bus	0	0	0	bus	0	0	0
rest	2180	137	85	rest	2520	159	98	rest	3010	190	117
licht	2115	133,2	82,5	licht	2444	154,0	95,3	licht	2920	183,9	113,9
middel	59	3,7	2,3	middel	68	4,3	2,7	middel	81	5,1	3,2
zwaar	7	0,4	0,3	zwaar	8	0,5	0,3	zwaar	9	0,6	0,4
		137	85			159	98			190	117
licht	2180	133,2	82,5	licht	2520	154,0	95,3	licht	3010	183,9	113,9
middel	totaal	3,7	2,3	middel	totaal	4,3	2,7	middel	totaal	5,1	3,2
zwaar		0,4	0,3	zwaar		0,5	0,3	zwaar		0,6	0,4

wegvak Oranjevuitensingel plan ministeries				tussen Schedeldoekshaven				en Bezuidenhoutseweg			
				2010 etmaal				2016 etmaal			
	dag	avond	nacht		dag	avond	nacht		dag	avond	nacht
Wegvak	26			bus	0	0	0	bus	0	0	0
				rest	2860	180	112	rest	3310	209	129
				licht	2774	174,8	108,2	licht	3211	202,3	125,2
				middel	77	4,9	3,0	middel	89	5,6	3,5
				zwaar	9	0,5	0,3	zwaar	10	0,6	0,4
						180	112			209	129
				licht	2860	174,8	108,2	licht	3310	202,3	125,2
				middel	totaal	4,9	3,0	middel	totaal	5,6	3,5
				zwaar		0,5	0,3	zwaar		0,6	0,4

wegvak Kalvermarkt				tussen Spui				en Souterrain							
autonoom				afdruk: 3-11-06											
2006 etmaal				2010 etmaal				2016 etmaal							
	dag	avond	nacht		dag	avond	nacht		dag	avond	nacht				
bus	0	0	0	bus	0	0	0	bus	0	0	0				
rest	4370	275	170	rest	4550	287	177	rest	4830	304	188				
licht	4204	264,8	164,0	licht	4377	275,8	170,7	licht	4646	292,7	181,2				
middel	153	9,6	6,0	middel	159	10,0	6,2	middel	169	10,7	6,6				
zwaar	13	0,8	0,5	zwaar	14	0,9	0,5	zwaar	14	0,9	0,6				
		275	170			287	177			304	188				
licht	4370	264,8	164,0	licht	4550	275,8	170,7	licht	4830	292,7	181,2				
middel	totaal	9,6	6,0	middel	totaal	10,0	6,2	middel	totaal	10,7	6,6				
zwaar		0,8	0,5	zwaar		0,9	0,5	zwaar		0,9	0,6				

wegvak Kalvermarkt				tussen Spui				en Souterrain							
plan ministeries															
				2010 etmaal				2016 etmaal							
	dag	avond	nacht		dag	avond	nacht		dag	avond	nacht				
Wegvak	31			bus	0	0	0	bus	0	0	0				
				rest	4640	292	181	rest	4920	310	192				
				licht	4464	281,2	174,1	licht	4733	298,2	184,6				
				middel	162	10,2	6,3	middel	172	10,8	6,7				
				zwaar	14	0,9	0,5	zwaar	15	0,9	0,6				
						292	181			310	192				
				licht	4640	281,2	174,1	licht	4920	298,2	184,6				
				middel	totaal	10,2	6,3	middel	totaal	10,8	6,7				
				zwaar		0,9	0,5	zwaar		0,9	0,6				

wegvak **Kalvermarkt** tussen Souterrain en garage Muzenstraat
autonoom afdruk: 3-11-06

2006 etmaal				2010 etmaal				2016 etmaal			
	dag	avond	nacht		dag	avond	nacht		dag	avond	nacht
bus	0	0	0	bus	0	0	0	bus	0	0	0
rest	4570	288	178	rest	4760	300	186	rest	5040	318	197
licht	4396	277,0	171,5	licht	4579	288,5	178,6	licht	4848	305,5	189,1
middel	160	10,1	6,2	middel	167	10,5	6,5	middel	176	11,1	6,9
zwaar	14	0,9	0,5	zwaar	14	0,9	0,6	zwaar	15	1,0	0,6
		288	178			300	186			318	197
licht	4570	277,0	171,5	licht	4760	288,5	178,6	licht	5040	305,5	189,1
middel	totaal	10,1	6,2	middel	totaal	10,5	6,5	middel	totaal	11,1	6,9
zwaar		0,9	0,5	zwaar		0,9	0,6	zwaar		1,0	0,6

wegvak **Kalvermarkt** tussen Souterrain en garage Muzenstraat
plan ministeries

		2010 etmaal				2016 etmaal			
		dag	avond	nacht		dag	avond	nacht	
Wegvak	32	bus	0	0	0	bus	0	0	0
		rest	5010	316	195	rest	5300	334	207
		licht	4820	303,6	188,0	licht	5099	321,2	198,8
		middel	175	11,0	6,8	middel	186	11,7	7,2
		zwaar	15	0,9	0,6	zwaar	16	1,0	0,6
				316	195			334	207
		licht	5010	303,6	188,0	licht	5300	321,2	198,8
		middel	totaal	11,0	6,8	middel	totaal	11,7	7,2
		zwaar		0,9	0,6	zwaar		1,0	0,6

wegvak **Fluwelen Burgwal/Herengrach** tussen garage Muzenstraat en Zwarteweg
 autonoom afdruk: 3-11-06

2006 etmaal				2010 etmaal				2016 etmaal			
	dag	avond	nacht		dag	avond	nacht		dag	avond	nacht
bus	0	0	0	bus	0	0	0	bus	0	0	0
rest	4770	301	186	rest	4960	312	193	rest	5250	331	205
licht	4589	289,1	179,0	licht	4772	300,6	186,1	licht	5051	318,2	197,0
middel	167	10,5	6,5	middel	174	10,9	6,8	middel	184	11,6	7,2
zwaar	14	0,9	0,6	zwaar	15	0,9	0,6	zwaar	16	1,0	0,6
		301	186			312	193			331	205
licht	4770	289,1	179,0	licht	4960	300,6	186,1	licht	5250	318,2	197,0
middel totaal		10,5	6,5	middel totaal		10,9	6,8	middel totaal		11,6	7,2
zwaar		0,9	0,6	zwaar		0,9	0,6	zwaar		1,0	0,6

wegvak **Fluwelen Burgwal/Herengrach** tussen garage Muzenstraat en Zwarteweg
 plan ministeries

		2010 etmaal				2016 etmaal			
		dag	avond	nacht		dag	avond	nacht	
Wegvak	28	bus	0	0	0	bus	0	0	
		rest	5450	343	213	60	rest	5740	
		licht	5243	330,3	204,5	57,7	licht	5522	
		middel	191	12,0	7,4	2,1	middel	201	
		zwaar	16	1,0	0,6	0,2	zwaar	17	
				343	213	60		362	
		licht	5450	330,3	204,5	57,7	licht	5740	
		middel totaal		12,0	7,4	2,1	middel totaal		
		zwaar		1,0	0,6	0,2	zwaar		

wegvak **Bezuidenhoutseweg** tussen Prinsessegracht en Koningstunnel
autonoom

afdruk: 3-11-06 13:26

2006 etmaal				2010 etmaal				2016 etmaal			
	dag	avond	nacht		dag	avond	nacht		dag	avond	nacht
bus	0	0	0	bus	0	0	0	bus	0	0	0
rest	12360	779	482	rest	12870	811	502	rest	13620	858	531
licht	12026	757,7	469,0	licht	12484	786,5	486,9	licht	13211	832,3	515,2
middel	235	14,8	9,2	middel	270	17,0	10,5	middel	286	18,0	11,2
zwaar	99	6,2	3,9	zwaar	116	7,3	4,5	zwaar	123	7,7	4,8
		779	482			811	502			858	531
licht	12360	757,7	469,0	licht	12870	786,5	486,9	licht	13620	832,3	515,2
middel	totaal	14,8	9,2	middel	totaal	17,0	10,5	middel	totaal	18,0	11,2
zwaar		6,2	3,9	zwaar		7,3	4,5	zwaar		7,7	4,8

wegvak **Bezuidenhoutseweg** tussen Prinsessegracht en Koningstunnel
plan ministeries

Wegvak 29

2010 etmaal				2016 etmaal			
	dag	avond	nacht		dag	avond	nacht
bus	0	0	0	bus	0	0	0
rest	12870	811	502	rest	13620	858	531
licht	12484	786,5	486,9	licht	13211	832,3	515,2
middel	270	17,0	10,5	middel	286	18,0	11,2
zwaar	116	7,3	4,5	zwaar	123	7,7	4,8
		811	502			858	531
licht	12870	786,5	486,9	licht	13620	832,3	515,2
middel	totaal	17,0	10,5	middel	totaal	18,0	11,2
zwaar		7,3	4,5	zwaar		7,7	4,8

wegvak **Bezuidenhoutseweg** tussen Koningstunnel en Pr. Irenestraat
autonoom afdruk: 3-11-06

2006 etmaal				2010 etmaal				2016 etmaal			
	dag	avond	nacht		dag	avond	nacht		dag	avond	nacht
bus	0	0	0	bus	0	0	0	bus	0	0	0
rest	21830	1375	851	rest	22710	1431	886	rest	24020	1513	937
licht	21241	1338,2	828,4	licht	22029	1387,8	859,1	licht	23299	1467,9	908,7
middel	415	26,1	16,2	middel	477	30,0	18,6	middel	504	31,8	19,7
zwaar	175	11,0	6,8	zwaar	204	12,9	8,0	zwaar	216	13,6	8,4
		1375	851			1431	886			1513	937
licht	21830	1338,2	828,4	licht	22710	1387,8	859,1	licht	24020	1467,9	908,7
middel	totaal	26,1	16,2	middel	totaal	30,0	18,6	middel	totaal	31,8	19,7
zwaar		11,0	6,8	zwaar		12,9	8,0	zwaar		13,6	8,4

wegvak **Bezuidenhoutseweg** tussen Koningstunnel en Pr. Irenestraat
plan ministeries

		2010 etmaal				2016 etmaal			
		dag	avond	nacht		dag	avond	nacht	
Wegvak	30	bus	0	0	0	bus	0	0	
		rest	22680	1429	885	rest	24000	1512	
		licht	22000	1386,0	858,0	licht	23280	1466,6	
		middel	476	30,0	18,6	middel	504	31,8	
		zwaar	204	12,9	8,0	zwaar	216	13,6	
				1429	885			1512	
		licht	22680	1386,0	858,0	licht	24000	1466,6	
		middel	totaal	30,0	18,6	middel	totaal	31,8	
		zwaar		12,9	8,0	zwaar		13,6	

wegvak **Lekstraat** tussen Ammunitiehaven en Scheldeplein
autonoom

afdruk: 3-11-06

2006 etmaal				2010 etmaal				2016 etmaal						
	dag	avond	nacht		dag	avond	nacht		dag	avond	nacht			
bus	94	6	4	1	bus	98	6	4	1	bus	104	6	4	1
rest	28560	1799	1114	314	rest	31770	2002	1239	349	rest	36400	2293	1420	400
licht	27503	1732,7	1072,6	302,5	licht	30595	1927,5	1193,2	336,5	licht	35053	2208,4	1367,1	385,6
middel	771	48,6	30,1	8,5	middel	858	54,0	33,5	9,4	middel	983	61,9	38,3	10,8
zwaar	286	18,0	11,1	3,1	zwaar	318	20,0	12,4	3,5	zwaar	364	22,9	14,2	4,0
		1805	1118	315			2007	1243	350			2299	1424	401
licht	28654	1732,7	1072,6	302,5	licht	31868	1927,5	1193,2	336,5	licht	36504	2208,4	1367,1	385,6
middel	totaal	54,2	33,8	9,4	middel	totaal	59,9	37,4	10,4	middel	totaal	68,2	42,5	11,9
zwaar		18,0	11,1	3,1	zwaar		20,0	12,4	3,5	zwaar		22,9	14,2	4,0

wegvak **Lekstraat** tussen Ammunitiehaven en Scheldeplein
plan ministeries

Wegvak 25

2010 etmaal				2016 etmaal					
	dag	avond	nacht		dag	avond	nacht		
bus	98	6	4	1	bus	104	6	4	1
rest	31760	2001	1239	349	rest	36390	2293	1419	400
licht	30585	1926,8	1192,8	336,4	licht	35044	2207,7	1366,7	385,5
middel	858	54,0	33,4	9,4	middel	983	61,9	38,3	10,8
zwaar	318	20,0	12,4	3,5	zwaar	364	22,9	14,2	4,0
		2007	1243	350			2299	1423	401
licht	31858	1926,8	1192,8	336,4	licht	36494	2207,7	1366,7	385,5
middel	totaal	59,9	37,4	10,4	middel	totaal	68,1	42,5	11,8
zwaar		20,0	12,4	3,5	zwaar		22,9	14,2	4,0

wegvak Schedeldoekshaven														
autonoom				tussen Parkeerontsluiting					en Spui					
												afdruk: 3-11-06		
2006 etmaal		dag	avond	nacht	2010 etmaal		dag	avond	nacht	2016 etmaal		dag	avond	nacht
bus	0	0	0	0	bus	0	0	0	0	bus	0	0	0	0
rest	12400	781	484	136	rest	13050	822	509	144	rest	14020	883	547	154
licht	12065	760,1	470,5	132,7	licht	12685	799,1	494,7	139,5	licht	13627	858,5	531,5	149,9
middel	248	15,6	9,7	2,7	middel	261	16,4	10,2	2,9	middel	280	17,7	10,9	3,1
zwaar	87	5,5	3,4	1,0	zwaar	104	6,6	4,1	1,1	zwaar	112	7,1	4,4	1,2
		781	484	136			822	509	144			883	547	154
licht	12400	760,1	470,5	132,7	licht	13050	799,1	494,7	139,5	licht	14020	858,5	531,5	149,9
middel	totaal	15,6	9,7	2,7	middel	totaal	16,4	10,2	2,9	middel	totaal	17,7	10,9	3,1
zwaar		5,5	3,4	1,0	zwaar		6,6	4,1	1,1	zwaar		7,1	4,4	1,2

wegvak Schedeldoekshaven														
plan ministeries				tussen Parkeerontsluiting					en Spui					
												afdruk: 3-11-06		
2010 etmaal		dag	avond	nacht	2016 etmaal		dag	avond	nacht			dag	avond	nacht
bus	0	0	0	0	bus	0	0	0	0	bus	0	0	0	0
rest	12900	813	503	142	rest	13870	874	541	153	rest	13870	874	541	153
licht	12539	789,9	489,0	137,9	licht	13482	849,3	525,8	148,3	licht	13482	849,3	525,8	148,3
middel	258	16,3	10,1	2,8	middel	277	17,5	10,8	3,1	middel	277	17,5	10,8	3,1
zwaar	103	6,5	4,0	1,1	zwaar	111	7,0	4,3	1,2	zwaar	111	7,0	4,3	1,2
		813	503	142			874	541	153			874	541	153
licht	12900	789,9	489,0	137,9	licht	13870	849,3	525,8	148,3	licht	13870	849,3	525,8	148,3
middel	totaal	16,3	10,1	2,8	middel	totaal	17,5	10,8	3,1	middel	totaal	17,5	10,8	3,1
zwaar		6,5	4,0	1,1	zwaar		7,0	4,3	1,2	zwaar		7,0	4,3	1,2

Wegvak 4

wegvak **Schedeldoekshaven** tussen Nieuwe Haven en Parkeerontsluiting
autonoom afdruk: 3-11-06

2006 etmaal				2010 etmaal				2016 etmaal			
	dag	avond	nacht		dag	avond	nacht		dag	avond	nacht
bus	0	0	0	bus	0	0	0	bus	0	0	0
rest	13070	823	510	rest	13720	864	535	rest	14700	926	573
licht	12717	801,2	496,0	licht	13336	840,2	520,1	licht	14288	900,2	557,2
middel	261	16,5	10,2	middel	274	17,3	10,7	middel	294	18,5	11,5
zwaar	91	5,8	3,6	zwaar	110	6,9	4,3	zwaar	118	7,4	4,6
		823	510			864	535			926	573
licht	12880	801,2	496,0	licht	13720	840,2	520,1	licht	14570	900,2	557,2
middel totaal		16,5	10,2	middel totaal		17,3	10,7	middel totaal		18,5	11,5
zwaar		5,8	3,6	zwaar		6,9	4,3	zwaar		7,4	4,6

wegvak **Schedeldoekshaven** tussen Nieuwe Haven en Parkeerontsluiting
plan ministeries

		2010 etmaal				2016 etmaal			
		dag	avond	nacht		dag	avond	nacht	
Wegvak	7	bus	0	0	0	bus	0	0	0
		rest	13090	825	511	rest	14060	886	548
		licht	12723	801,6	496,2	licht	13666	861,0	533,0
		middel	262	16,5	10,2	middel	281	17,7	11,0
		zwaar	105	6,6	4,1	zwaar	112	7,1	4,4
				825	511			886	548
		licht	13090	801,6	496,2	licht	14060	861,0	533,0
		middel totaal		16,5	10,2	middel totaal		17,7	11,0
		zwaar		6,6	4,1	zwaar		7,1	4,4

wegvak Schedeldoekshaven		tussen Parkeeruitgang			en Nieuwe Haven			afdruk: 3-11-06			
autonoom											
2006 etmaal	dag	avond	nacht	2010 etmaal	dag	avond	nacht	2016 etmaal	dag	avond	nacht
bus	0	0	0	bus	0	0	0	bus	0	0	0
rest	4730	298	184	rest	4900	309	191	rest	5150	324	201
licht	4602	289,9	179,5	licht	4763	300,1	185,7	licht	5006	315,4	195,2
middel	95	6,0	3,7	middel	98	6,2	3,8	middel	103	6,5	4,0
zwaar	33	2,1	1,3	zwaar	39	2,5	1,5	zwaar	41	2,6	1,6
		298	184			309	191			324	201
licht	4730	289,9	179,5	licht	4900	300,1	185,7	licht	5150	315,4	195,2
middel	totaal	6,0	3,7	middel	totaal	6,2	3,8	middel	totaal	6,5	4,0
zwaar		2,1	1,3	zwaar		2,5	1,5	zwaar		2,6	1,6

wegvak Schedeldoekshaven		tussen Parkeeruitgang			en Nieuwe Haven						
plan ministeries											
		2010 etmaal	dag	avond	nacht	2016 etmaal	dag	avond	nacht		
Wegvak	10	bus	0	0	0	bus	0	0	0		
		rest	3570	225	139	rest	3820	241	149	42	
		licht	3470	218,6	135,3	licht	3713	233,9	144,8	40,8	
		middel	71	4,5	2,8	middel	76	4,8	3,0	0,8	
		zwaar	29	1,8	1,1	zwaar	31	1,9	1,2	0,3	
				225	139			241	149	42	
		licht	3570	218,6	135,3	licht	3820	233,9	144,8	40,8	
		middel	totaal	4,5	2,8	middel	totaal	4,8	3,0	0,8	
		zwaar		1,8	1,1	zwaar		1,9	1,2	0,3	

wegvak **Schedeldoekshaven** tussen Zwarteweg en Parkeeruitgang
autonoom

afdruk: 3-11-06

2006 etmaal				2010 etmaal				2016 etmaal			
	dag	avond	nacht		dag	avond	nacht		dag	avond	nacht
bus	0	0	0	bus	0	0	0	bus	0	0	0
rest	3890	245	152	rest	4100	258	160	rest	4350	274	170
licht	3633	228,9	141,7	licht	3825	241,0	149,2	licht	4059	255,7	158,3
middel	210	13,2	8,2	middel	226	14,2	8,8	middel	239	15,1	9,3
zwaar	47	2,9	1,8	zwaar	49	3,1	1,9	zwaar	52	3,3	2,0
		245	152			258	160			274	170
licht	3890	228,9	141,7	licht	4100	241,0	149,2	licht	4350	255,7	158,3
middel	totaal	13,2	8,2	middel	totaal	14,2	8,8	middel	totaal	15,1	9,3
zwaar		2,9	1,8	zwaar		3,1	1,9	zwaar		3,3	2,0

wegvak **Schedeldoekshaven** tussen Zwarteweg en Parkeeruitgang
plan ministeries

Wegvak 13

2010 etmaal				2016 etmaal			
	dag	avond	nacht		dag	avond	nacht
bus	0	0	0	bus	0	0	0
rest	3570	225	139	rest	3820	241	149
licht	3331	209,8	129,9	licht	3564	224,5	139,0
middel	196	12,4	7,7	middel	210	13,2	8,2
zwaar	43	2,7	1,7	zwaar	46	2,9	1,8
		225	139			241	149
licht	3570	209,8	129,9	licht	3820	224,5	139,0
middel	totaal	12,4	7,7	middel	totaal	13,2	8,2
zwaar		2,7	1,7	zwaar		2,9	1,8

wegvak Bus op- en afrit				tussen	Busplatform	en	Oranjevuitensingel							
autonoom				afdruk: 3-11-06										
2006 etmaal		dag	avond	nacht	2010 etmaal		dag	avond	nacht	2016 etmaal		dag	avond	nacht
bus	370	22	16	4	bus	380	23	17	5	bus	400	24	18	5
rest	0	0	0	0	rest	0	0	0	0	rest	0	0	0	0
licht	0	0,0	0,0	0,0	licht	0	0,0	0,0	0,0	licht	0	0,0	0,0	0,0
middel	0	0,0	0,0	0,0	middel	0	0,0	0,0	0,0	middel	0	0,0	0,0	0,0
zwaar	0	0,0	0,0	0,0	zwaar	0	0,0	0,0	0,0	zwaar	0	0,0	0,0	0,0
		22	16	4			23	17	5			24	18	5
licht	370	0,0	0,0	0,0	licht	380	0,0	0,0	0,0	licht	400	0,0	0,0	0,0
middel	totaal	22,4	16,3	4,4	middel	totaal	23,0	16,7	4,6	middel	totaal	24,2	17,6	4,8
zwaar		0,0	0,0	0,0	zwaar		0,0	0,0	0,0	zwaar		0,0	0,0	0,0

wegvak Bus op- en afrit		tussen	Busplatform	en	Oranjevuitensingel						
plan		ministeries									
		2010 etmaal			2016 etmaal						
		dag	avond	nacht	dag	avond	nacht	dag	avond	nacht	
Wegvak	21	bus	380	23	17	5	bus	400	24	18	5
		rest	1870	118	73	21	rest	1870	118	73	21
		licht	1769	111,4	69,0	19,5	licht	1769	111,4	69,0	19,5
		middel	86	5,4	3,4	0,9	middel	86	5,4	3,4	0,9
		zwaar	15	0,9	0,6	0,2	zwaar	15	0,9	0,6	0,2
				141	90	25			142	91	25
		licht	2250	111,4	69,0	19,5	licht	2270	111,4	69,0	19,5
		middel	totaal	28,4	20,1	5,5	middel	totaal	29,6	21,0	5,7
		zwaar		0,9	0,6	0,2	zwaar		0,9	0,6	0,2

wegvak **Oprit Prins Bernhardviaduct** tussen Nieuwe Haven en Busoprit
autonoom afdruk: 3-11-06

2006 etmaal				2010 etmaal				2016 etmaal						
	dag	avond	nacht		dag	avond	nacht		dag	avond	nacht			
bus	281	17	12	3	bus	293	18	13	4	bus	307	19	14	4
rest	12420	782	484	137	rest	13170	830	514	145	rest	14270	899	557	157
licht	11824	744,9	461,1	130,1	licht	12538	789,9	489,0	137,9	licht	13585	855,9	529,8	149,4
middel	509	32,1	19,9	5,6	middel	540	34,0	21,1	5,9	middel	585	36,9	22,8	6,4
zwaar	87	5,5	3,4	1,0	zwaar	92	5,8	3,6	1,0	zwaar	100	6,3	3,9	1,1
		799	497	140			847	527	148			918	570	161
licht	12701	744,9	461,1	130,1	licht	13463	789,9	489,0	137,9	licht	14577	855,9	529,8	149,4
middel	totaal	49,1	32,2	9,0	middel	totaal	51,7	34,0	9,5	middel	totaal	55,4	36,3	10,1
zwaar		5,5	3,4	1,0	zwaar		5,8	3,6	1,0	zwaar		6,3	3,9	1,1

wegvak **Oprit Prins Bernhardviaduct** tussen Nieuwe Haven en Busoprit
plan ministeries

Wegvak 22

2010 etmaal				2016 etmaal					
	dag	avond	nacht		dag	avond	nacht		
bus	293	18	13	4	bus	307	19	14	4
rest	12270	773	479	135	rest	13370	842	521	147
licht	11681	735,9	455,6	128,5	licht	12728	801,9	496,4	140,0
middel	503	31,7	19,6	5,5	middel	548	34,5	21,4	6,0
zwaar	86	5,4	3,3	0,9	zwaar	94	5,9	3,7	1,0
		791	491	138			861	535	151
licht	12563	735,9	455,6	128,5	licht	13677	801,9	496,4	140,0
middel	totaal	49,4	32,5	9,0	middel	totaal	53,1	34,9	9,7
zwaar		5,4	3,3	0,9	zwaar		5,9	3,7	1,0

wegvak **Afrit Prins Bernhardviaduct** tussen Busafrit en Nieuwe Haven
autonoom afdruk: 3-11-06

2006 etmaal				2010 etmaal				2016 etmaal						
	dag	avond	nacht		dag	avond	nacht		dag	avond	nacht			
bus	281	17	12	3	bus	293	18	13	4	bus	307	19	14	4
rest	12320	776	480	136	rest	13070	823	510	144	rest	14160	892	552	156
licht	11926	751,3	465,1	131,2	licht	12652	797,1	493,4	139,2	licht	13707	863,5	534,6	150,8
middel	296	18,6	11,5	3,3	middel	314	19,8	12,2	3,5	middel	340	21,4	13,3	3,7
zwaar	99	6,2	3,8	1,1	zwaar	105	6,6	4,1	1,2	zwaar	113	7,1	4,4	1,2
		793	493	139			841	523	147			911	566	159
licht	12601	751,3	465,1	131,2	licht	13363	797,1	493,4	139,2	licht	14467	863,5	534,6	150,8
middel	totaal	35,6	23,9	6,6	middel	totaal	37,5	25,1	7,0	middel	totaal	40,0	26,8	7,4
zwaar		6,2	3,8	1,1	zwaar		6,6	4,1	1,2	zwaar		7,1	4,4	1,2

wegvak **Afrit Prins Bernhardviaduct** tussen Busafrit en Nieuwe Haven
plan ministeries

		2010 etmaal				2016 etmaal					
		dag	avond	nacht		dag	avond	nacht			
Wegvak	15	bus	293	18	13	4	bus	307	19	14	4
		rest	12080	761	471	133	rest	13170	830	514	145
		licht	11693	736,7	456,0	128,6	licht	12749	803,2	497,2	140,2
		middel	290	18,3	11,3	3,2	middel	316	19,9	12,3	3,5
		zwaar	97	6,1	3,8	1,1	zwaar	105	6,6	4,1	1,2
				779	484	136			848	527	149
		licht	12373	736,7	456,0	128,6	licht	13477	803,2	497,2	140,2
		middel	totaal	36,0	24,2	6,7	middel	totaal	38,5	25,8	7,2
		zwaar		6,1	3,8	1,1	zwaar		6,6	4,1	1,2

wegvak **Afrit Prins Bernhardviaduct** tussen Busafrit en Nieuwe Haven
autonoom afdruk: 3-11-06

2006 etmaal				2010 etmaal				2016 etmaal						
	dag	avond	nacht		dag	avond	nacht		dag	avond	nacht			
bus	281	17	12	3	bus	293	18	13	4	bus	307	19	14	4
rest	12320	776	480	136	rest	13070	823	510	144	rest	14160	892	552	156
licht	11926	751,3	465,1	131,2	licht	12652	797,1	493,4	139,2	licht	13707	863,5	534,6	150,8
middel	296	18,6	11,5	3,3	middel	314	19,8	12,2	3,5	middel	340	21,4	13,3	3,7
zwaar	99	6,2	3,8	1,1	zwaar	105	6,6	4,1	1,2	zwaar	113	7,1	4,4	1,2
		793	493	139			841	523	147			911	566	159
licht	12601	751,3	465,1	131,2	licht	13363	797,1	493,4	139,2	licht	14467	863,5	534,6	150,8
middel	totaal	35,6	23,9	6,6	middel	totaal	37,5	25,1	7,0	middel	totaal	40,0	26,8	7,4
zwaar		6,2	3,8	1,1	zwaar		6,6	4,1	1,2	zwaar		7,1	4,4	1,2

wegvak **Afrit Prins Bernhardviaduct** tussen Busafrit en Nieuwe Haven
plan ministeries

		2010 etmaal				2016 etmaal					
		dag	avond	nacht		dag	avond	nacht			
Wegvak	18	bus	293	18	13	4	bus	307	19	14	4
		rest	12080	761	471	133	rest	13170	830	514	145
		licht	11693	736,7	456,0	128,6	licht	12749	803,2	497,2	140,2
		middel	290	18,3	11,3	3,2	middel	316	19,9	12,3	3,5
		zwaar	97	6,1	3,8	1,1	zwaar	105	6,6	4,1	1,2
				779	484	136			848	527	149
		licht	12373	736,7	456,0	128,6	licht	13477	803,2	497,2	140,2
		middel	totaal	36,0	24,2	6,7	middel	totaal	38,5	25,8	7,2
		zwaar		6,1	3,8	1,1	zwaar		6,6	4,1	1,2

Dienst Stedelijke Ontwikkeling
Hoofdvestiging: Spui 70 Den Haag

Rapport V.2005.1433.02.R001

Akoestisch onderzoek Wijnhavenkwartier

Rapport voor bestemmingsplan

Status: DEFINITIEF

Adviseurs voor bouw, industrie, verkeer, milieu en software

lid
ONRI
info@dgmr.nl
www.dgmr.nl

Brugstraat 16, Postbus 353
NL-6800 AD Arnhem
T +31 (0)26 351 21 41
F +31 (0)26 443 58 36

Eisenhowerlaan 112, Postbus B2223
NL-2508 EE Den Haag
T +31 (0)70 350 39 99
F +31 (0)70 358 47 52

Morra 2i
NL-9204 KH 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

Rapportnummer:	V.2005.1433.02.R001	
Plaats en datum:	Den Haag, 3 november 2006	
Versie:	003	Status: DEFINITIEF
Opdrachtgever:	Gemeente Den Haag Dienst Stadsbeheer Postbus 12651 2500 DP DEN HAAG	
Opdrachtnummer:		
Contactpersoon:	de heer P. Cox	
Telefoon:	(070) 35 36 692	
Fax:	(070) 35 36 792	
E-mail:	P.Cox@DSB.denhaag.nl	
Uitgevoerd door:	DGMR Industrie, Verkeer en Milieu B.V.	
Informatie:	Drs. R. Barelds	
E-mail:	ba@dgmr.nl	
Telefoon:	(070) 350 39 99	
Fax:	(070) 358 47 52	
Auteur(s):	Drs. R. Barelds	
Eindverantwoordelijke: Voor deze:	Ing. J.J.A. van Leeuwen Ir. M.H.J. Bakermans	
Secretariaat:	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

In opdracht van de gemeente Den Haag, Dienst Stadsbeheer, is door DGMR Industrie Verkeer en Milieu B.V. een akoestisch onderzoek weg-, tram- en railverkeer verricht. Het onderzoek is uitgevoerd in het kader van de geplande nieuwbouw in het Wijnhavenkwartier in het centrum van Den Haag. In het nieuwbouwplan zijn zowel woningen, kantoren als gemengde doeleinden opgenomen. Deze gemengde doeleinden kunnen ook scholen zijn.

De maximaal berekende geluidsbelasting in 2016 ten gevolge van het railverkeer is 54 dB(A) op de zuidoostgevel van blok 1, toren 1 (waarneempunt k17 en k18). De hoogste geluidsbelasting op die gevels treedt op bij een waarneemhoogte van 65 meter. De voorkeursgrenswaarde van 57 dB(A) wordt niet overschreden.

De maximaal berekende geluidsbelasting voor 2016 exclusief tramverkeer, na aftrek van 5 dB(A) conform artikel 103 van de Wet geluidhinder, bedraagt 66 dB(A) op de zuidoostgevel van blok 3, het betreft hier de waarneempunten 008 en 009. De maximale geluidsbelasting treedt op ten gevolge van het wegverkeer op de doorgaande route Ammunitiehaven, Schedeldoekshaven, Bernhardviaduct en Amsterdamse Veerkade op 4.5 meter hoogte.

De voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) wordt op 18 waarneempunten overschreden. Op de waarneempunten 011, 012, 013, 018, 019, 022, 023, 024, 026, 028, 029, 030, 031, 032, 033 en 034 wordt de voorkeursgrenswaarde niet overschreden.

Conform artikel 83 lid 7 van de Wet geluidhinder is er geen sprake van vervangende nieuwbouw, zodat de maximale ontheffingswaarde voor het wegverkeer 65 dB(A) bedraagt. Deze waarde wordt op waarneempunten 008 en 009 overschreden ten gevolge van de gecombineerde route Ammunitiehaven, Schedeldoekshaven, Bernhardviaduct en Amsterdamse Veerkade. Hier is woningbouw niet mogelijk, zonder dat een dove gevel wordt toegepast. Boven een hoogte van 10.5 m wordt de maximale ontheffingswaarde niet meer overschreden.

De zwaarst belaste gevels voor tramlawaai zijn de zuidoostgevels van het plangebied en noordwestgevel van blok 2. Op deze gevels ligt de geluidsbelasting boven de 60 dB(A). De maximale geluidsbelasting voor tramverkeer is 62 dB(A) op de punten 001, 002 en 018.

De maximaal optredende totale geluidsbelasting ten gevolge van alle wegen inclusief tramverkeer bedraagt 72 dB(A), exclusief aftrek conform artikel 103 van de Wet geluidhinder. Deze geluidsbelasting treedt op bij de zuidoostgevel van blok 3 (waarneempunt 008) op een hoogte van 4.5 m.

Inhoudsopgave	Pagina
1. INLEIDING	5
2. TOETSINGSKADER	6
2.1 Algemeen	6
2.2 Railverkeer	6
2.3 Wegverkeer	6
3. SITUATIE	8
4. GEGEVENS.....	9
4.1 Omgeving.....	9
4.2 Modelling railverkeerslawaai	9
4.3 Modelling wegverkeerslawaai	9
4.4 Modelling tramverkeerslawaai.....	11
5. RESULTATEN	13
5.1 Berekeningsresultaten weg-, tram- en railverkeerslawaai	13
5.2 Bron- en overdrachtsmaatregelen	15
6. CONCLUSIE	17
6.1 Akoestisch onderzoek railverkeer	17
6.2 Akoestisch onderzoek wegverkeer	17
6.3 Akoestisch onderzoek tramverkeer.....	17
6.4 Cumulatieve geluidsbelastingen.....	17

Bijlage 1: ligging onderzoeksgebied

Bijlage 2: onafgeronde geluidsbelastingen

1. Inleiding

In opdracht van de gemeente Den Haag, Dienst Stadsbeheer, is door DGMR Industrie Verkeer en Milieu B.V. een akoestisch onderzoek weg-, tram- en railverkeer verricht. Het onderzoek is uitgevoerd in het kader van de geplande nieuwbouw in het Wijnhavenkwartier in het centrum van Den Haag. In het nieuwbouwplan zijn zowel woningen, kantoren als gemengde doeleinden opgenomen. Binnen de bestemming gemengde doeleinden zijn ook scholen mogelijk, om deze reden zijn ook de geluidsbelastingen in de dagperiode in het rapport vermeld.

Dit onderzoek betreft een onderzoek naar de geluidsbelastingen ten gevolge van zowel het wegverkeer, inclusief het tramverkeer, als het railverkeer van het Centraal Station Den Haag in de richtingen Amsterdam/Utrecht/Rotterdam.

De wegen die meegenomen zijn in dit onderzoek zijn de Ammunitiehaven, de Schedeldoekshaven, het Bernardviaduct, de Amsterdamse Veerkade, de Oranje Buitensingel, de Zwarteweg, het Spui, de Lekstraat en de Bezuidenhoutseweg. Het wegverkeer op de Kalvermarkt/Fluwelen Burgwal en Herengracht (tot Zwarteweg) wordt niet onderzocht omdat deze straten als 30 km/uur-gebied zijn ingericht. Deze zijn daarom niet zoneplichtig. De Ammunitiehaven, de Schedeldoekshaven, de Amsterdamse Veerkade en het Bernardviaduct worden als een doorgaande route beschouwd en zijn daarom gezamenlijk weergegeven. De Oranje Buitensingel, de Zwarteweg, alsmede de Lekstraat en de Bezuidenhoutseweg worden ook gezamenlijk weergegeven.

Het tramverkeer dat in dit onderzoek is beschouwd, betreft de volgende wegvakken: Kalvermarkt, Spui, Schedeldoekshaven, Rijnstraat en Wijnhaven.

In dit rapport worden de resultaten van het onderzoek gegeven.

2. Toetsingskader

2.1 Algemeen

De geluidsbelasting voor woningen wordt bepaald in de vorm van de etmaalwaarde. De etmaalwaarde is gelijk aan de hoogste van de volgende drie waarden:

- het equivalente geluidsniveau gedurende de dagperiode (07.00 – 19.00 uur);
- het equivalente geluidsniveau gedurende de avondperiode (19.00 – 23.00 uur) vermeerderd met 5 dB(A);
- het equivalente geluidsniveau gedurende de nachtperiode (23.00 – 07.00 uur) vermeerderd met 10 dB(A);
- voor het wegverkeerslawaaï wordt de avondperiode buiten beschouwing gelaten.

Voor scholen wordt alleen de dagperiode in beschouwing genomen bij de toetsing aan de Wet geluidhinder.

Kantoren worden volgens de Wet geluidhinder niet beschouwd als geluidsgevoelige bestemmingen. Voor kantoren vindt derhalve geen toetsing aan de Wet geluidhinder plaats. Het Bouwbesluit daarentegen stelt wel eisen aan de optredende geluidsniveaus binnen. Om deze te kunnen vaststellen, dient de totale geluidsbelasting op de gevels in de dagperiode te worden bepaald.

2.2 Railverkeer

In het Besluit geluidhinder spoorwegen ter uitvoering van de Wet geluidhinder, zijn de regels en procedures beschreven over de maximaal toelaatbare geluidsbelasting voor gevels van woningen en andere geluidsgevoelige gebouwen.

In het kort samengevat geldt dat voor woningen en geluidsgevoelige terreinen, de maximaal toelaatbare equivalente geluidsbelasting voor nieuwe situaties 57 dB(A)-etmaalwaarde bedraagt. De maximaal toelaatbare hogere grenswaarde bedraagt 70 dB(A).

Indien niet aan de voorkeursgrenswaarde wordt voldaan, kan door de provincie Zuid-Holland een hogere grenswaarde vastgesteld worden.

Indien ontheffing wordt verleend, schrijft het Bgs voor dat de binnenwaarde van de geluidsgevoelige objecten een bepaalde waarde niet mag overschrijden. De te nemen maatregelen aan de gevels van de woningen dienen daarop te worden afgestemd. Voor nieuwe situaties geldt een maximale binnenwaarde van 37 dB(A) met geopende ventilatievoorzieningen.

2.3 Wegverkeer

Voor nieuwe woningen aan een bestaande weg in stedelijk gebied geldt een voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) en een maximaal toelaatbare hogere grenswaarde van 65 dB(A). De geluidsbelastingen worden aan deze grenswaarden getoetst na aftrek volgens artikel 103 van de Wet geluidhinder.

Indien de toepassing van maatregelen aan de bron en in de akoestische overdracht onvoldoende doeltreffend zal zijn of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard, kan door de provincie Zuid-Holland een hogere grenswaarde vastgesteld worden.

Indien ontheffing wordt verleend, schrijft de Wet geluidhinder voor dat de binnenwaarde van de geluidsgevoelige objecten een bepaalde waarde niet mag overschrijven. De te nemen maatregelen, aan de gevels van de woningen, dienen daarop te worden afgestemd. Voor nieuwe situaties geldt een maximale binnenwaarde van 35 dB(A) met geopende ventilatievoorzieningen.

Voor wegverkeer wordt op grond van artikel 103 van de Wet geluidhinder, een aftrek in rekening gebracht alvorens de geluidsbelasting te toetsen. Deze aftrek is op grond van een te verwachten geluidsreductie van motorvoertuigen en is in artikel 6 van het Reken- en meetvoorschrift wegverkeerslawaai 2002 vastgelegd. Deze aftrek bedraagt 2 dB(A) voor wegen met een snelheid van 70 km/u of hoger en 5 dB(A) voor wegen met een snelheid lager dan 70 km/u. Aangezien de wegen binnen het plangebied binnenstedelijke wegen zijn met een snelheid van 50 km/u, geldt voor deze wegen de aftrek van 5 dB(A) alvorens de berekende geluidsbelasting te toetsen aan de grenswaarden gesteld in de Wet geluidhinder.

Toetsing aan de grenswaarden van de Wet geluidhinder vindt plaats inclusief een eventuele toeslag van kruisingen (voorheen kruispuntcorrectie), dit in tegenstelling tot eerdere berekeningen conform het Reken- en Meetvoorschrift van 1981.

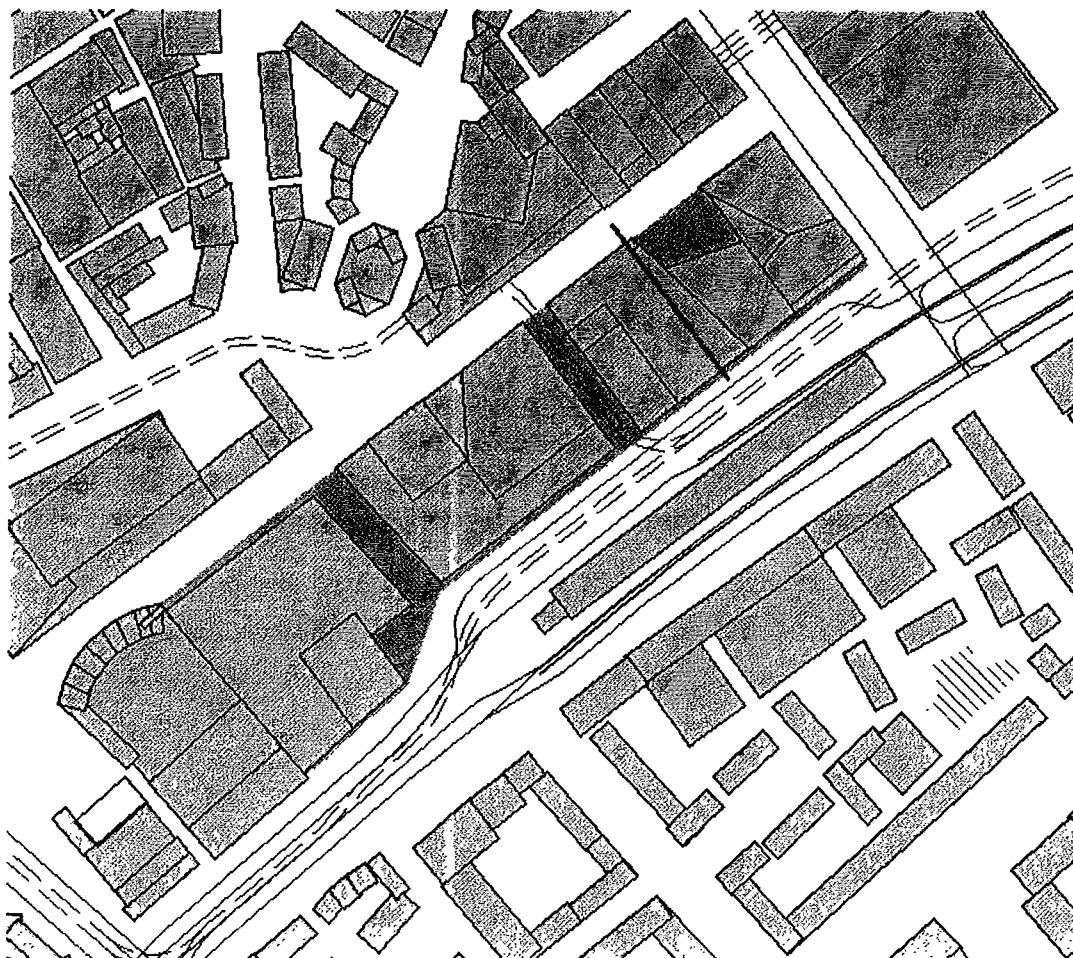
In de Wet geluidhinder worden geen regels gesteld aan tramverkeerslawaai. Het tramverkeer wordt derhalve niet getoetst aan de Wet geluidhinder. Wel wordt het tramverkeerslawaai berekend voor de bepaling van het gecumuleerde geluidsniveau voor alle wegen. De gecumuleerde geluidsbelasting is namelijk bepalend voor de geluidswering van de gevel.

3. Situatie

Het Wijnhavenkwartier is gelegen in het centrum van Den Haag. In de huidige situatie staan hier de Ministeries van Justitie en Binnenlandse Zaken en het wooncomplex 'Zwarte Madonna'.

Het plangebied wordt aan de noordzijde begrensd door het Ministerie van VWS en het stadhuis, aan de westzijde door het Spui, aan de zuidzijde door de Schedeldoekshaven en aan de oostzijde door de Zwarteweg.

In het plangebied zijn vijf torens gepland, variërend van 70 tot 140 meter hoog. De lagere bebouwing tussen de torens wordt ongeveer 20, 40 en 50 meter hoog en is voornamelijk voor winkels, stedelijke voorzieningen en kantoren bestemd. In onderstaande figuur is het onderzoeksgebied weergegeven. Het plangebied is met groen weergegeven. Ten noordoosten van de blauwe lijn bevinden zich geen geluidsgevoelige bestemmingen.



Figuur 1: overzicht onderzoeksgebied

In bijlage 1 is de ligging van het onderzoeksgebied weergegeven. De torens zijn van (noord)oost naar (zuid)west genummerd.

4. Gegevens

4.1 Omgeving

Voor de modellering van de toekomstige situatie is gebruik gemaakt van tekeningen van het bestemmingsplan Wijnhavenkwartier, van 20 juni 2006.

De bestaande omliggende bebouwing is gemodelleerd aan de hand van de digitale ondergrond (Digtop), aangeleverd door de gemeente Den Haag. De hoogtes van de bestaande omliggende bebouwing zijn ingevoerd aan de hand van een inventarisatie ter plaatse.

4.2 Modellering railverkeerslawaai

Ten behoeve van de berekening van de geluidsbelasting ten gevolge van het railverkeerslawaai is een computermodel opgesteld met de spoorlijnen in Den Haag volgens het onderzoek 'Railkaart Den Haag'. De modelgegevens voor het jaar 2010/2015, zoals hoogtelijnen, taluds en bodemgebieden, zijn overgenomen uit dat onderzoek, hetgeen is beschreven in DGMR-rapport L.2001.1414.00.R002, 'Akoestisch onderzoek Railkaart, Den Haag', van 11 juni 2004.

De intensiteiten en rijnsnelheden zijn overgenomen uit Aswin 2006, dataversie december 2005 (v12/05).

De berekeningen zijn uitgevoerd volgens de Standaard Rekenmethode II van de Reken- en Meetvoorschriften Railverkeerslawaai. Voor de berekeningen is gebruik gemaakt van het DGMR-rekenprogramma Geonoise versie 5.13, module RLM2.

4.3 Modellering wegverkeerslawaai

Voor het berekenen van de geluidsbelasting op geluidsgevoelige objecten is het wegverkeer op de volgende wegen in beschouwing genomen: Ammunitionehaven/Schedeldoekshaven/Bernardviaduct/Amsterdamse Veerkade, de Oranjebuitensingel/Zwarteweg, Lekstraat/Bezuidenhoutseweg en het Spui.

Er is in de berekeningen uitgegaan van een herinrichting van de Schedeldoekshaven zoals is beschreven in DGMR-rapport V.2004.1195.00.R002, versie 003 van 30 november 2004. Uit dit akoestisch onderzoek volgt dat op een deel van de Schedeldoekshaven geluidsreducerend asfalt toegepast moet worden.

Het wegverkeer op de Kalvermarkt/Fluwelen Burgwal en Herengracht (tot Zwarteweg) wordt niet onderzocht omdat deze straten als 30 km/uur-gebied zijn ingericht. Deze zijn daarom niet zoneplichtig.

De verkeersgegevens zijn verkregen van de gemeente Den Haag, Dienst Stedelijke Ontwikkeling, afdeling E & V. Deze gegevens zijn afkomstig uit het Haagse verkeers- en vervoersmodel en gelden tot en met het jaar 2016.

Een overzicht van de etmaal-, dag- en nacht-uurintensiteiten en de verdeling van de intensiteiten over de verschillende categorieën motorvoertuigen voor het jaar 2016, is gegeven in Tabel 1.

Tabel 1

Wegverkeersgegevens voor het jaar 2016

(intensiteiten per richting, behalve de wegvakken waar een ¹ staat vermeld)

weg	van	tot	uurintensiteiten (mvt/uur)					
			dagperiode			nachtperiode		
			lmv	mzv	zv	lmv	mzv	zv
Schedeldoekshaven	Lekstraat	Zwarteweg	134.6	20.0	1.7	23.5	3.8	0.3
Schedeldoekshaven	Zwarteweg	parkeeruitgang	249.2	14.7	3.2	43.5	2.6	0.6
Schedeldoekshaven	parkeeruitgang	Nieuwe Haven	340.5	7.0	2.8	59.4	1.2	0.5
Schedeldoekshaven	Nieuwe Haven	parkeerontsluiting	943.0	38.2	7.8	164.7	7.1	1.4
Schedeldoekshaven	parkeerontsluiting	Spui	876.9	36.8	7.2	153.1	6.9	1.3
Ammunitiehaven	Spui	parkeerontsluiting	928.1	39.9	11.5	162.0	7.4	2.0
Ammunitiehaven	parkeerontsluiting	Nieuwe Haven	905.0	39.4	11.2	158.0	7.3	2.0
Ammunitiehaven	Nieuwe Haven	Zwarteweg	415.5	14.8	5.7	72.5	2.6	1.0
Ammunitiehaven	Zwarteweg	Lekstraat	384.2	25.8	5.2	67.1	4.8	0.9
oprit Bernardviaduct	Nieuwe Haven	busoprit	851.1	55.2	6.3	148.6	10.1	1.1
Bernhardviaduct ¹	busoprit en afrit	Busplatform	1801.1	138.1	13.2	314.5	25.5	2.3
afrit Bernardviaduct	busoprit	Nieuwe Haven	844.6	39.5	7.0	147.5	7.3	1.2
A'dam Veerkade ¹	Spui	Kranestraat	1019.5	74.3	4.4	219.3	15.9	0.7
Oranjebuitensingel	Schedeldoekshaven	Bezuidenhoutseweg	202.3	5.6	0.6	35.3	1.0	0.1
Zwarteweg	Bezuidenhoutseweg	Schedeldoekshaven	275.6	7.7	0.9	48.1	1.3	0.2
Spui ¹	Bierkade	A'damse Veerkade	440.9	18.3	1.8	77.0	3.2	0.3
Spui ¹	A'damse Veerkade	Gedempte Gracht	913.2	42.3	5.8	207.9	11.9	1.2
Lekstraat ¹	Koningstunnel	Amstelstraat	2210.2	68.2	23.0	385.9	11.9	4.0
Bezuidenhoutseweg ¹	Prinsessegracht	Koningstunnel	836.6	18.1	7.8	146.1	3.2	1.4
Bezuidenhoutseweg ¹	Koningstunnel	Pr. Irenestraat	1474.0	31.9	13.7	257.4	5.6	2.4

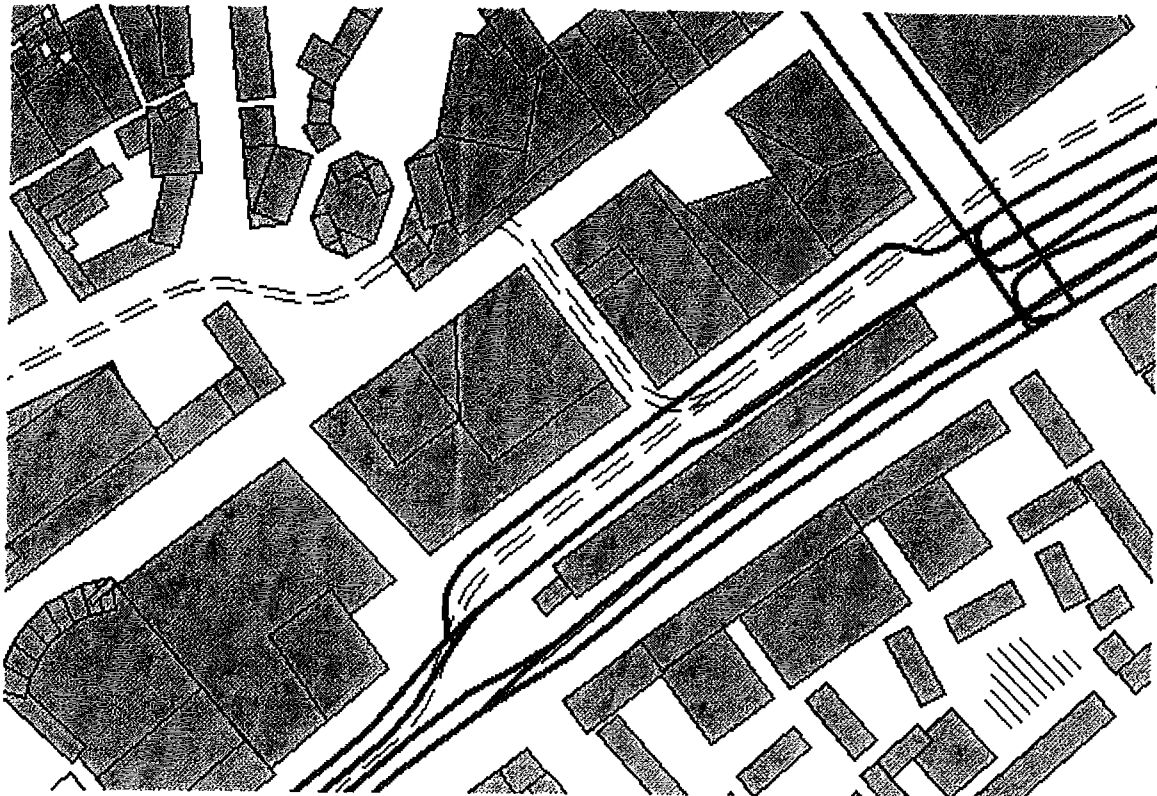
lmv: lichte motorvoertuigen

mzv: middelzware motorvoertuigen

zv: zware motorvoertuigen

De rijsnelheid op alle wegen is 50 km/uur. Voor alle wegen geldt dat de nachtperiode maatgevend is voor het bepalen van de etmaalwaarde. Het wegdek bestaat voor de Ammunitiehaven, het Bernardviaduct, de Lekstraat, de Bezuidenhoutseweg en het Spui uit fijn asfalt. De wegdekverharding op de Schedeldoekshaven bestaat gedeeltelijk uit geluidsreducerend asfalt (Dunne deklaag 1¹) en deels uit fijn asfalt. De ligging van het geluidsreducerende asfalt is in blauw weergegeven in de volgende figuur. De wegdekverharding van de Oranjebuitensingel en de Zwarteweg bestaat uit gewone elementen verharding (klinkers).

¹ Wegdekken van het type 'Dunne deklaag 1' geven een geluidsreductie van ongeveer 3 dB(A). Een uitgebreide beschrijving van de asfalttypen in dunne deklaagen is beschreven in publicatie 200 van het CROW.



Figuur 2: locatie toepassing geluidsreducerend asfalt

De berekeningen zijn uitgevoerd volgens de Standaard Rekenmethode II Reken- en meetvoorschrift wegverkeerslawaai 2002 volgens artikel 102 van de Wet geluidhinder. Voor de berekeningen is gebruik gemaakt van het DGMR-rekenprogramma Geonoise versie 5.13, module SRM2-2002.

De objecten van het wegverkeerslawaaimodel komen grotendeels overeen met die van het railverkeerslawaaimodel.

4.4 Modelling tramverkeerslawaai

Voor het berekenen van de geluidsbelasting ten gevolge van het tramverkeer op de geluidsgevoelige objecten, is het tramverkeer op de volgende wegen in beschouwing genomen: de Kalvermarkt, het Spui, de Schedeldoekshaven, de Rijnstraat en de Wijnhaven.

De verkeersgegevens voor de trams zijn verkregen van de gemeente Den Haag, Dienst Stedelijke Ontwikkeling, afdeling E & V.

Een overzicht van de dag- en nacht-uurintensiteiten voor het jaar 2016 is gegeven in tabel 2.

Tabel 2

Tramverkeersgegevens voor het jaar 2016

wegvak	dag	nacht
Schedeldoekshaven (Zwarteweg – tramdoorsteek)	45.0	3.8
Schedeldoekshaven (tramdoorsteek – Nieuwe Haven)	40.0	3.8
Schedeldoekshaven (Nieuwe Haven - Spui)	40.0	3.8
Kalvermarkt	77.7	17.7
Spui	102.3	23.1
tramverbinding Wijnhaven	5.0	0.0

De rijsnelheid voor trams is op alle wegvakken 40 km/uur. Voor alle wegvakken geldt dat de rails in het wegdek liggen.

De geluidsemisatie van de trams is bepaald op basis van het DGMR-rapport L.02.1210.A van 17 februari 2003 'Geluidsemisatie Haagse trams in combinatie met het nieuwe Reken- en meetvoorschrift wegverkeerslawaaai 2002'. Hierin is de geluidsemisatie van Haagse trams in het nieuwe Reken- en meetvoorschrift wegverkeerslawaaai 2002 (RMW 2002) beschreven. De geluidsemisatie van trams in het RMW 2002 is gebaseerd op Amsterdamse en Rotterdamse trams. Haagse trams zijn stiller dan de trams uit het RMW 2002. Voor sporen in het wegdek is het verschil in emissie 5.8 dB(A). De tramintensiteiten moeten hierdoor met een factor van 0.26 vermenigvuldigd worden om de juiste geluidsemisatie voor Haagse trams te kunnen bepalen.

De berekeningen zijn uitgevoerd volgens de standaard rekenmethode II Reken- en meetvoorschrift wegverkeerslawaaai 2002 volgens artikel 102 van de Wet geluidhinder. Voor de berekeningen is gebruik gemaakt van het DGMR-rekenprogramma Geonoise versie 5.13, module SRM2-2002.

De objecten van het tramverkeerslawaaaimodel komen overeen met die van het wegverkeerslawaaaimodel.

5. Resultaten

5.1 Berekeningsresultaten weg-, tram- en railverkeerslawaai

De berekeningen zijn uitgevoerd voor het jaar 2016. In Tabel 3 zijn de afgeronde resultaten (in dB(A)) op maatgevende waarneemhoogten voor de mogelijke geluidsgevoelige bestemmingen weergegeven. In Tabel 3 zijn zowel etmaalwaarden (voor woningen) als het equivalente geluidsniveau in de dagperiode (voor bijvoorbeeld scholen en kantoren) weergegeven. De maatgevende weg is bepaald op basis van de etmaalwaarde. De ligging van de waarneempunten is weergegeven in bijlage 1.3.

De weergegeven geluidsbelastingen ten gevolge van het wegverkeer zijn ten gevolge van de maatgevende weg en exclusief aftrek conform artikel 103 van de Wet geluidhinder. Geluidsbelastingen lager dan 40 dB(A) zijn niet in de tabel weergegeven. Er zijn soms meerdere hoogten weergegeven omdat voor de verschillende bronnen de maatgevende hoogte niet altijd dezelfde is. De kruispuntcorrectie is voor alle punten afgerond op 0 dB(A), deze is daarom niet weergegeven in tabel 3.

In bijlage 2 zijn de onafgeronde geluidsbelastingen per weg afzonderlijk weergegeven voor alle waarneempunten.

Tabel 3

Berekende geluidsbelastingen in dB(A) etmaalwaarden en dagwaarden voor het jaar 2016
(wegverkeer exclusief aftrek conform artikel 103 Wgh, inclusief kruisingcorrectie)

waarneempunt			etmaalwaarden				dagwaarden		
punt	omschrijving	hoogte	maatgevende weg*	maatgevende geluidbelasting bijlage 2.1	tramverkeer	gecumuleerde geluidbelasting bijlage 2.2	railverkeer bijlage 2.3	gecumuleerde geluidbelasting bijlage 2.4	railverkeer bijlage 2.5
001	Blok 1	4.5	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	69	62	69	47	68	42
002	Blok 1	4.5	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	69	62	69	44	68	40
003	Blok 2	4.5	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	68	61	69	--	67	--
004	Blok 2	4.5	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	69	61	69	--	67	--
005	Blok 2	7.5	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	69	59	69	--	67	--
006	Blok 3	10.5	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	68	57	68	--	66	--
007	Blok 3	7.5	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	68	57	68	--	66	--
008	Blok 3	4.5	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	71	60	72	--	69	--
009	Blok 3	4.5	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	71	59	71	--	69	--
009	Blok 3	13.5	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	70	60	71	--	68	--
010	Blok 3 Toren 5	85	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	58	54	60	--	57	--
012	Blok 3	45	Spui	51	52	55	--	51	--
013	Blok 3	30	Spui	49	53	55	--	51	--
014	Blok 3	13.5	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	57	52	58	--	56	--
015	Blok 3	10.5	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	62	52	63	--	61	--

Tabel 3

Berekende geluidsbelastingen in dB(A) etmaalwaarden en dagwaarden voor het jaar 2016
(wegverkeer exclusief aftrek conform artikel 103 Wgh, inclusief kruisingscorrectie)

waarneempunt			etmaalwaarden				dagwaarden		
punt	omschrijving	hoogte	maatgevende weg*	maatgevende geluidbelasting bijlage 2.1	tramverkeer	gecumuleerde geluidbelasting bijlage 2.2	railverkeer bijlage 2.3	gecumuleerde geluidbelasting bijlage 2.4	railverkeer bijlage 2.5
016	Blok 3	10.5	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	63	53	64	--	61	--
017	Blok 2	16.5	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	57	50	58	--	55	--
018	Blok 2	7.5	Oranjebuitensingel & Zwarteweg	43	62	62	--	59	--
019	Blok 2	13.5	Oranjebuitensingel & Zwarteweg	47	56	57	--	54	--
020	Blok 2	1.5	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	53	57	58	--	58	--
020	Blok 2	10.5	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	56	55	57	--	57	--
021	Blok 2	4.5	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	63	59	64	--	63	--
022	Blok 2	45	n.v.t.	<40	44	46	--	43	--
023	Blok 2	45	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	40	<40	42	--	39	--
024	Blok 2	45	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	46	<40	48	--	46	--
025	Blok 2 Toren 4	85	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	56	44	56	--	54	--
026	Blok 2 Toren 4	85	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	50	49	53	--	50	--
027	Blok 1	4.5	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	64	59	64	<40	63	<40
028	Blok 1	4.5	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	54	56	58	<40	58	<40
028	Blok 1	10.5	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	55	55	57	<40	57	<40
029	Blok 1	16.5	Oranjebuitensingel & Zwarteweg	51	47	52	<40	51	<40
030	Blok 1	45	Oranjebuitensingel & Zwarteweg	43	49	50	<40	47	<40
031	Blok 1 Toren 3	90	Oranjebuitensingel & Zwarteweg	41	50	51	<40	48	<40
032	Blok 1	16.5	Oranjebuitensingel & Zwarteweg	52	43	53	<40	51	<40
033	Blok 1	45	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	51	43	52	<40	50	<40
034	Blok 1	30	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	63	53	63	50	61	45
034	Blok 1	35	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	62	55	63	51	61	46

*In de kolom maatgevende weg stelt Schedeldoekshaven de wegen Ammunitiehaven, Schedeldoekshaven, Bernhardviaduct en Amsterdamse Veerkade voor. Oranjebuitensingel staat voor Oranjebuitensingel en Zwarteweg.

De hoogst optredende geluidsbelasting is 66 dB(A), op de zuidoostgevel van blok 3, ten gevolge van de doorgaande route Ammunitiehaven, Schedeldoekshaven, Bernhardviaduct en Amsterdamse Veerkade. Deze geluidsbelasting is inclusief 5 dB(A) aftrek conform artikel 103 van de Wet geluidhinder. De geluidsbelasting is hoger dan de maximale ontheffingswaarde van 65 dB(A). Boven de 10.5 m wordt de maximale ontheffingswaarde niet meer overschreden, vanaf deze hoogte is het mogelijk woningen te realiseren.

In tabel 4 staan de geluidsbelastingen vermeld voor de niet-geluidsgevoelige bestemmingen. Hier is alleen de gecumuleerde geluidsbelasting van het wegverkeer(inclusief trams) en de geluidsbelasting van het railverkeer weergegeven, als etmaalwaarden en als het equivalente geluidsniveau in de dagperiode.

Tabel 4

Berekende geluidsbelastingen in dB(A) niet-geluidsgevoelige bestemmingen voor het jaar 2016
(wegverkeer exclusief aftrek conform artikel 103 Wgh, inclusief kruisingscorrectie)

waarneempunt			etmaalwaarde		dagperiode	
punt	omschrijving	hoogte	wegverkeer bijlage 2.2	railverkeer bijlage 2.3	wegverkeer bijlage 2.4	railverkeer bijlage 2.5
K01	Blok 1	7.5	70	49	68	45
K02	Blok 1	30	67	53	65	48
K03	Blok 1	4.5	69	48	68	44
K04	Blok 1	4.5	69	47	68	43
K05	Blok 1	30	63	<40	61	<40
K06	Blok 1	45	49	<40	47	<40
K07	Blok 1	45	51	<40	48	<40
K08	Blok 1	13.5	51	<40	48	<40
K09	Blok 1 Toren 2	65	61	<40	58	<40
K10	Blok 1 Toren 2	135	50	<40	47	<40
K11	Blok 1	16.5	43	<40	41	<40
K12	Blok 1	20	41	<40	39	<40
K13	Blok 1 Toren 1	115	57	47	55	43
K14	Blok 1	7.5	63	<40	60	<40
K15	Blok 1	4.5	71	<40	69	<40
K15	Blok 1 Toren 1	110	62	52	60	47
K16	Blok 1	1.5	71	48	69	43
K16	Blok 1	4.5	71	49	69	45
K16	Blok 1	7.5	71	50	69	45
K17	Blok 1 Toren 1	85	63	54	60	50
K18	Blok 1 Toren 2	75	62	53	59	49
K18	Blok 1 Toren 2	85	62	53	59	49

De maximale geluidsbelasting is 71 dB(A). Aangezien het kantoren betreft, vindt er geen toetsing aan de Wet geluidhinder plaats. Wel moet bij de realisatie van deze kantoren rekening gehouden worden met de heersende geluidsbelasting. De geluidswering van de gevel moet dusdanig zijn dat wordt voldaan aan de eisen uit het Bouwbesluit.

5.2 Bron- en overdrachtsmaatregelen

In het kader van de reconstructie van de Schedeldoekshaven is bepaald dat op het gedeelte van de Schedeldoekshaven dat het dichtst bij de bebouwing van het Wijnhavenkwartier ligt, een dunne deklaag 1 als wegdekverharding moet worden toegepast (zie DGMR-rapport V.2004.1195.00.002 van 30 november 2004).

Om de geluidsbelasting ten gevolge van het wegverkeer terug te brengen, kan gebruik worden gemaakt van een type wegdek met een geluidsreducerend effect, zoals steenmastiek asfalt (SMA 0/6) of een dunne deklaag. Op grond van verkeersintensiteiten kan voor SMA 0/6 worden uitgegaan van een vermindering van circa 0.5 dB(A) voor alle wegen waar nu fijn asfalt ligt.

Voor een dunne deklaag van type 1 of 2 is de geluidsreductie respectievelijk 3 tot 4 dB(A). Als de wegdekverharding van de Oranjestraat en de Zwarteweg aangepast wordt in SMA 0/6, levert dit op basis van emissieverschil een bronreductie van 6 dB(A) op.

6. Conclusie

6.1 Akoestisch onderzoek railverkeer

De maximaal berekende geluidsbelasting in 2016 ten gevolge van het railverkeer is 54 dB(A) op de zuidoostgevel van blok 1, toren 1 (waarneempunt k17 en k18). De hoogste geluidsbelasting op die gevels treedt op bij een waarneemhoogte van 65 meter. De voorkeursgrenswaarde van 57 dB(A) wordt niet overschreden.

6.2 Akoestisch onderzoek wegverkeer

De maximaal berekende geluidsbelasting voor 2016 exclusief tramverkeer, na aftrek van 5 dB(A) conform artikel 103 van de Wet geluidhinder, bedraagt 66 dB(A) op de zuidoostgevel van blok 3, het betreft hier de waarneempunten 008 en 009. De maximale geluidsbelasting treedt op ten gevolge van het wegverkeer op de doorgaande route Ammunitiehaven, Schedeldoekshaven, Bernhardviaduct en Amsterdamse Veerkade op 4.5 meter hoogte.

De voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) wordt op 18 waarneempunten overschreden. Op de waarneempunten 011, 012, 013, 018, 019, 022, 023, 024, 026, 028, 029, 030, 031, 032, 033 en 034 wordt de voorkeursgrenswaarde niet overschreden.

Conform artikel 83 lid 7 van de Wet geluidhinder is er geen sprake van vervangende nieuwbouw, zodat de maximale ontheffingswaarde voor het wegverkeer 65 dB(A) bedraagt. Deze waarde wordt op waarneempunten 008 en 009 overschreden ten gevolge van de gecombineerde route Ammunitiehaven, Schedeldoekshaven, Bernhardviaduct en Amsterdamse Veerkade. Hier is woningbouw niet mogelijk, zonder dat een dove gevel wordt toegepast. Boven een hoogte van 10.5 m wordt de maximale ontheffingswaarde niet meer overschreden.

6.3 Akoestisch onderzoek tramverkeer

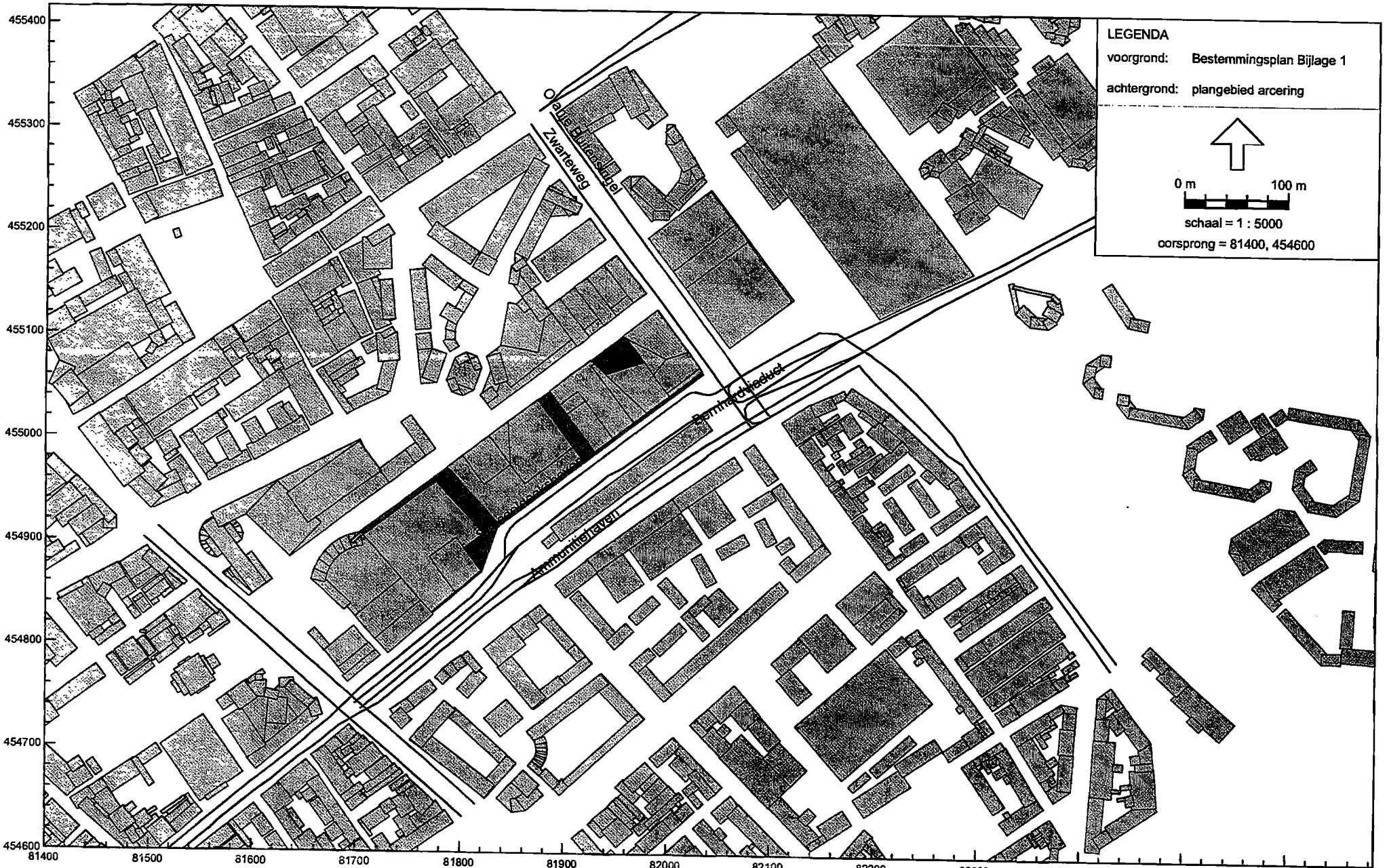
De zwaarst belaste gevels voor tramlawaai zijn de zuidoostgevels van het plangebied en noordwestgevel van blok 2. Op deze gevels ligt de geluidsbelasting boven de 60 dB(A). De maximale geluidsbelasting voor tramverkeer is 62 dB(A) op de punten 001, 002 en 018.

6.4 Cumulatieve geluidsbelastingen

De maximaal optredende totale geluidsbelasting ten gevolge van alle wegen inclusief tramverkeer bedraagt 72 dB(A), exclusief aftrek conform artikel 103 van de Wet geluidhinder. Deze geluidsbelasting treedt op bij de zuidoostgevel van blok 3 (waarneempunt 008) op een hoogte van 4.5 m.

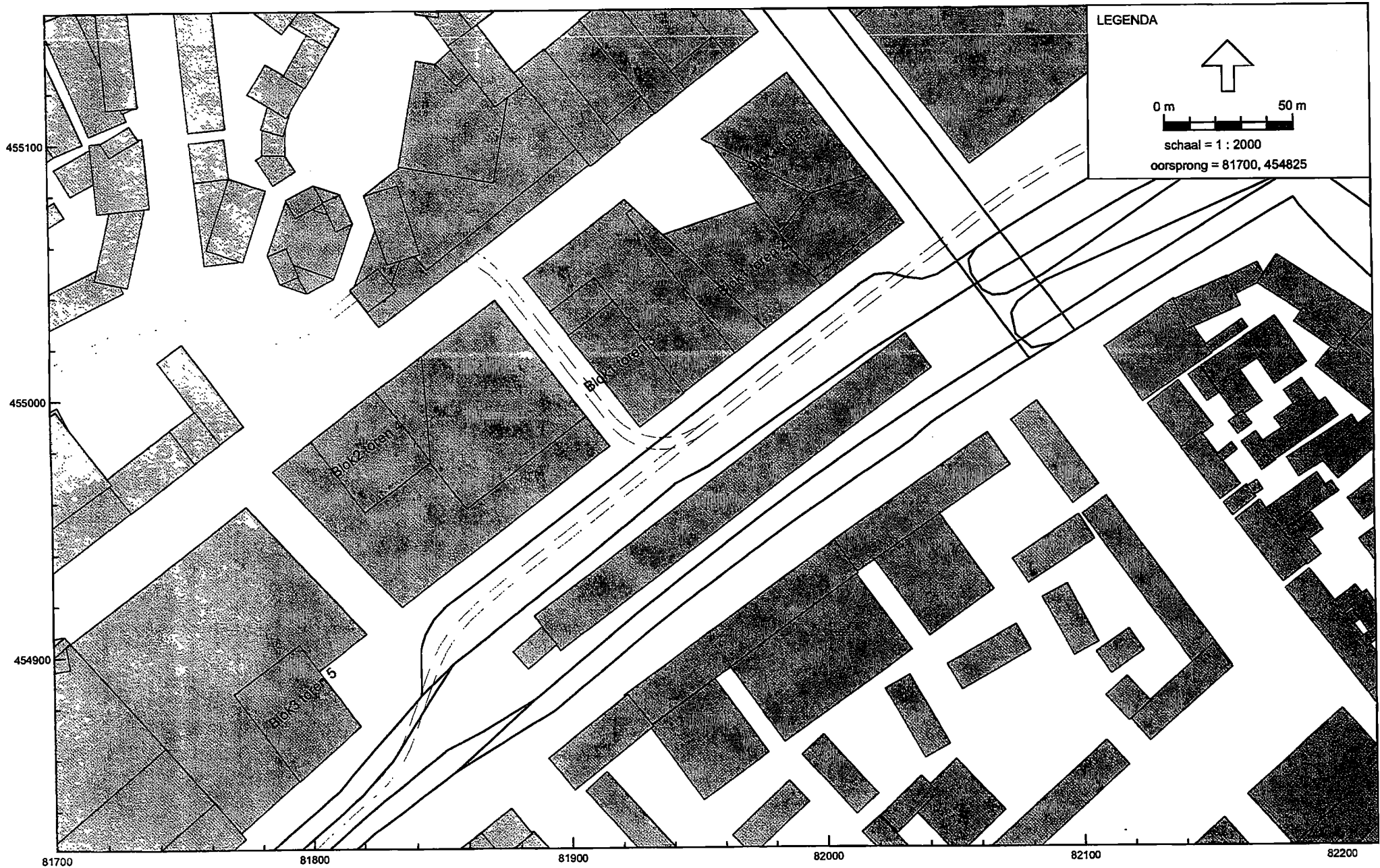
Den Haag, 6 november 2006

Ligging onderzoeksgebied



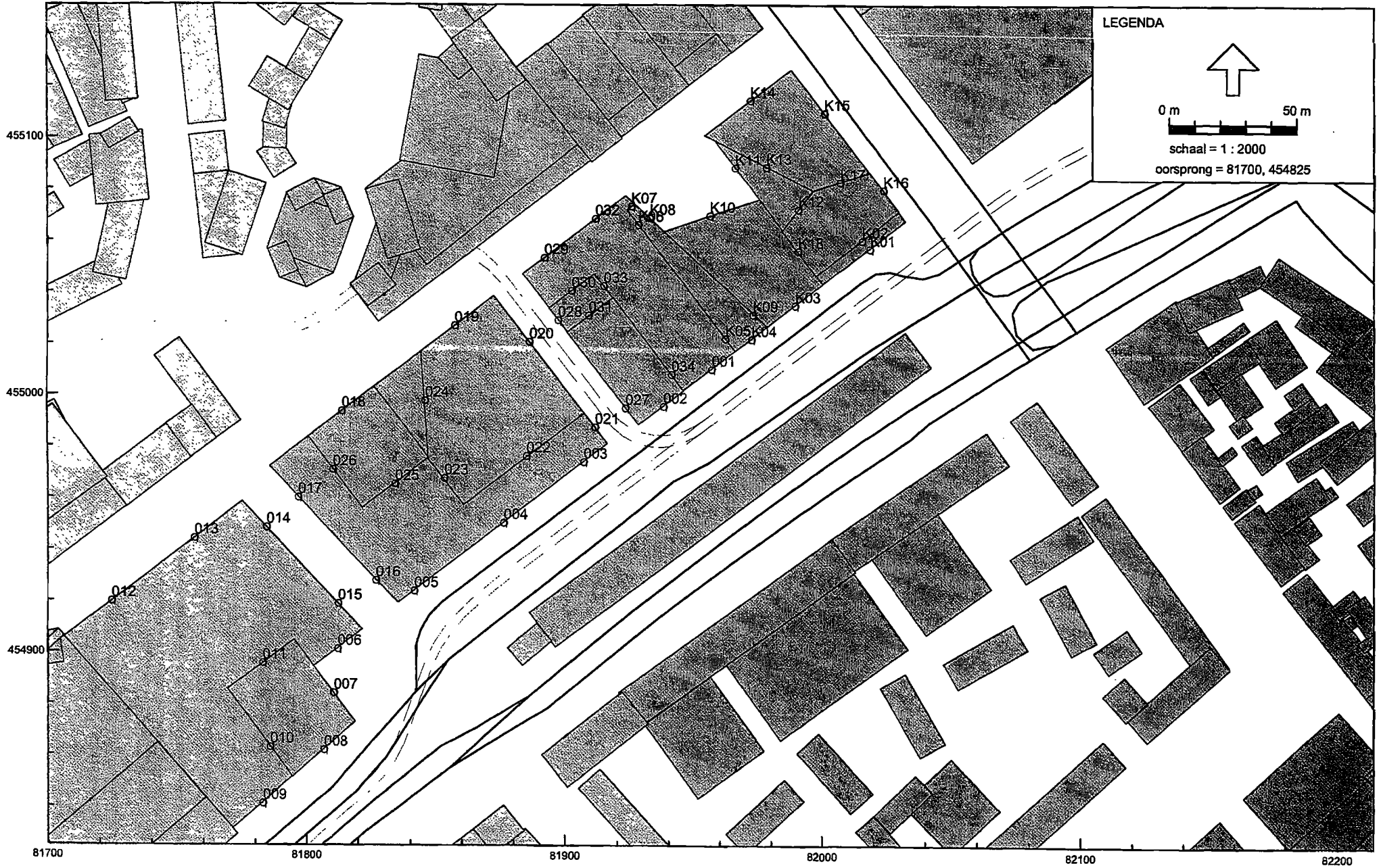
Wegverkeerslawaaai - SRM2-2002, Wijnhavenkwartier - Bestemmingsplan oktober 2006 - Bestemmingsplan Bijlage 1 [L:\PR\JV\2005\143302 Wijnhavenkwartier, oktober 2006\Rekenmodellen Wijnhaven oktober 2006], Geonose V5.13

Overzicht onderzoeksgebied



Wegverkeerlawaaï - SRM2-2002, Wijnhavenkwartier - Bestemmingsplan oktober 2006 - Bestemmingsplan Bijlage 1 [L:\PRJW\2005\143302 Wijnhavenkwartier, oktober 2006\Rekenmodellen Wijnhaven oktober 2006], Geonise V5.13

Ligging gebouwen en hoogteaccenten



Wegverkeerslawaaï - SRM2-2002, Wijnhavenkwartier - Bestemmingsplan oktober 2006 - Bestemmingsplan Bijlage 1 [L:\APR\JV\2005\143302 Wijnhavenkwartier, oktober 2006\Rekenmodellen Wijnhaven oktober 2006], Geonose V5.13

Ligging rekenpunten

Onafgeronde geluidsbelastingen

Geluidsbelastingen in dB(A) voor het Wijnhavenkwartier, inclusief kruispuntcorrectie, exclusief aftrek conform art. 103 Wgh

Punt			Etmalwaarde										Dagperiode	
Punt	Omschrijving	Hoogte	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	Lakstraat	Oranje Buitensingel & Zwartweg	Spui	Maatgevende weg	Maatgevende geluidbelasting	Kruispunt-toeslag	Tramverkeer	Gecumuleerd	Railverkeer	Alle wagen	Railverkeer
001	Blok 1	1.5	68.16	48.05	48.28	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	68.16	0.00	61.00	68.90	46.32	67.04	41.62
	Blok 1	4.5	68.58	47.48	48.84	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	68.58	0.00	61.61	69.34	46.62	67.50	41.91
	Blok 1	7.5	68.49	46.98	49.66	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	68.49	0.00	61.52	69.26	46.55	67.42	41.85
	Blok 1	10.5	68.30	47.25	50.40	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	68.30	0.00	61.23	69.07	46.73	67.22	42.05
	Blok 1	13.5	68.08	47.63	50.61	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	68.08	0.00	60.87	68.84	47.32	66.97	42.63
	Blok 1	16.5	67.85	48.02	50.52	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	67.85	0.00	60.49	68.60	47.66	66.71	42.98
002	Blok 1	1.5	68.27	46.01	47.12	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	68.27	0.01	61.22	68.98	43.89	67.16	<40
	Blok 1	4.5	68.72	45.48	46.92	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	68.72	0.02	61.75	69.45	44.48	67.62	39.75
	Blok 1	7.5	68.60	44.94	47.57	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	68.60	0.02	61.63	69.34	44.73	67.51	39.99
	Blok 1	10.5	68.39	45.01	48.25	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	68.39	0.01	61.33	69.12	44.98	67.27	40.27
	Blok 1	13.5	68.15	45.35	48.78	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	68.15	0.01	60.95	68.88	45.30	67.01	40.59
	Blok 1	16.5	67.91	45.72	48.82	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	67.91	0.01	60.56	68.62	45.40	66.74	40.70
	Blok 1	20	67.63	46.19	48.75	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	67.63	0.02	60.11	68.33	46.45	66.42	41.75
	Blok 1	25	67.21	47.03	48.86	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	67.21	0.02	59.51	67.91	48.51	65.97	43.80
	Blok 1	30	66.80	47.27	48.95	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	66.80	0.01	58.94	67.49	50.42	65.54	45.79
	Blok 1	35	66.42	47.88	48.94	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	66.42	0.02	58.43	67.12	51.49	65.14	46.87
	Blok 1	40	66.12	48.44	48.91	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	66.12	0.02	57.95	66.82	51.95	64.82	47.33
	Blok 1 Toren 3	50	65.89	48.31	48.61	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	65.89	0.02	57.50	66.66	52.16	64.63	47.54
	Blok 1 Toren 3	55	65.60	48.66	46.97	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	65.60	0.02	56.64	66.21	52.29	64.14	47.68
	Blok 1 Toren 3	60	65.05	48.81	46.58	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	65.05	0.02	56.26	65.70	52.36	63.64	47.74
	Blok 1 Toren 3	65	64.64	48.91	46.35	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	64.64	0.02	55.71	65.30	52.36	63.22	47.75
	Blok 1 Toren 3	70	64.25	49.01	46.31	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	64.25	0.01	54.84	64.88	52.37	62.76	47.75
	Blok 1 Toren 3	75	63.92	49.13	46.20	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	63.92	0.01	54.01	64.53	52.35	62.37	47.74
	Blok 1 Toren 3	80	63.69	49.31	45.92	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	63.69	0.02	53.32	64.28	52.34	62.09	47.73
	Blok 1 Toren 3	85	63.46	49.41	45.91	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	63.46	0.01	53.00	64.06	52.33	61.86	47.72
	Blok 1 Toren 3	90	63.24	49.50	46.07	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	63.24	0.02	52.70	63.86	52.31	61.65	47.70
	Blok 1 Toren 3	95	62.87	49.58	46.05	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	62.87	0.02	52.44	63.52	52.29	61.31	47.68
	Blok 1 Toren 3	100	62.67	49.62	46.09	39.56	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	62.67	0.02	52.18	63.34	52.25	61.12	47.64
	Blok 1 Toren 3	105	62.51	49.66	45.96	39.65	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	62.51	0.02	51.98	63.18	52.22	60.96	47.62
	Blok 1 Toren 3	110	62.36	49.73	45.81	39.76	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	62.36	0.02	51.78	63.04	52.16	60.80	47.56
Blok 1 Toren 3	115	62.20	49.86	45.66	39.89	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	62.20	0.01	51.59	62.89	52.12	60.66	47.52	
Blok 1 Toren 3	120	62.04	49.98	45.49	40.04	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	62.04	0.02	51.42	62.75	52.08	60.50	47.48	
003	Blok 2	1.5	67.68	44.10	44.85	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	67.68	0.07	60.23	68.39	-	66.45	-
	Blok 2	4.5	68.47	43.62	44.00	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	68.47	0.09	60.97	69.16	-	67.22	-
	Blok 2	7.5	68.41	43.16	44.20	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	68.41	0.08	60.95	69.10	-	67.17	-
	Blok 2	10.5	68.23	42.99	44.70	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	68.23	0.08	60.73	68.91	-	66.98	-
	Blok 2	13.5	68.01	43.29	45.21	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	68.01	0.08	60.44	68.69	-	66.76	-
	Blok 2	16.5	67.79	43.76	45.71	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	67.79	0.10	60.13	68.47	-	66.51	-
	Blok 2	20	67.50	44.18	45.73	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	67.50	0.09	59.74	68.17	-	66.21	-
	Blok 2	25	67.09	44.88	46.03	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	67.09	0.09	59.21	67.75	-	65.77	-
	Blok 2	30	66.69	45.60	46.29	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	66.69	0.09	58.71	67.36	-	65.37	-
	Blok 2	35	66.31	45.86	46.31	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	66.31	0.09	58.22	66.97	-	64.97	-
	Blok 2	40	66.01	46.71	46.58	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	66.01	0.07	57.79	66.67	-	64.66	-
	Blok 2	45	65.82	47.01	46.41	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	65.82	0.08	57.35	66.46	-	64.42	-
004	Blok 2	1.5	67.89	42.05	44.36	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	67.89	0.18	60.05	68.56	-	66.57	-
	Blok 2	4.5	68.64	41.68	43.67	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	68.64	0.20	60.73	69.29	-	67.30	-
	Blok 2	7.5	68.63	41.32	43.36	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	68.63	0.19	60.68	69.27	-	67.27	-
	Blok 2	10.5	68.48	40.99	43.73	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	68.48	0.21	60.46	69.12	-	67.11	-
	Blok 2	13.5	68.27	41.13	44.12	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	68.27	0.20	60.18	68.90	-	66.88	-
	Blok 2	16.5	68.04	41.59	44.55	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	68.04	0.19	59.86	68.65	-	66.63	-
	Blok 2	20	67.76	41.93	44.93	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	67.76	0.20	59.48	68.37	-	66.34	-

Geluidsbelastingen in dB(A) voor het Wijnhavenkwartier, inclusief kruispuntcorrectie, exclusief aftrek conform art. 103 Wgh

Punt			Etmaweiwaarde										Dagperiode	
Punt	Omschrijving	Hoogte	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	Lekstraat	Oranje Buitensingel & Zwartaweg	Spul	Maatgevende weg	Maatgevende geluidbelasting	Kruispunt-toeslag	Tramverkeer	Gecumuleerd	Railverkeer	Alle wagen	Railverkeer
	Blok 2	25	67.36	42.51	45.04	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	67.36	0.21	58.95	67.97	-	65.92	-
	Blok 2	30	66.95	43.08	45.09	39.60	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	66.95	0.20	58.45	67.55	-	65.49	-
	Blok 2	35	66.57	43.52	45.25	39.64	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	66.57	0.18	57.95	67.16	-	65.10	-
	Blok 2	40	66.25	44.17	45.46	39.68	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	66.25	0.19	57.51	66.84	-	64.76	-
	Blok 2	45	66.03	45.47	45.48	39.84	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	66.03	0.18	57.09	66.61	-	64.52	-
005	Blok 2	1.5	67.58	41.82	42.90	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	67.58	0.31	58.55	68.10	-	66.02	-
	Blok 2	4.5	68.42	41.50	42.33	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	68.42	0.31	59.43	68.93	-	66.85	-
	Blok 2	7.5	68.55	41.18	41.76	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	68.55	0.31	59.47	69.05	-	66.96	-
	Blok 2	10.5	68.46	40.90	41.89	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	68.46	0.31	59.33	68.96	-	66.86	-
	Blok 2	13.5	68.30	40.76	42.21	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	68.30	0.30	59.12	68.79	-	66.69	-
	Blok 2	16.5	68.10	40.87	42.55	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	68.10	0.30	58.86	68.58	-	66.48	-
	Blok 2	20	67.85	41.13	42.87	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	67.85	0.30	58.52	68.33	-	66.22	-
	Blok 2	25	67.49	41.52	43.30	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	67.49	0.30	58.05	67.96	-	65.85	-
	Blok 2	30	67.12	42.05	43.35	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	67.12	0.29	57.58	67.59	-	65.46	-
	Blok 2	35	66.78	42.61	43.51	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	66.78	0.29	57.09	67.24	-	65.11	-
	Blok 2	40	66.45	43.10	43.70	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	66.45	0.28	56.65	66.91	-	64.77	-
	Blok 2	45	66.21	44.35	43.68	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	66.21	0.28	56.25	66.66	-	64.50	-
006	Blok 3	1.5	65.84	40.24	41.71	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	65.84	0.29	55.70	66.25	-	64.09	-
	Blok 3	4.5	67.09	39.94	41.21	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	67.09	0.30	57.13	67.51	-	65.36	-
	Blok 3	7.5	67.45	39.66	40.71	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	67.45	0.30	57.31	67.85	-	65.69	-
	Blok 3	10.5	67.52	<40	40.54	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	67.52	0.30	57.33	67.92	-	65.75	-
	Blok 3	13.5	67.47	<40	40.81	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	67.47	0.29	57.30	67.87	-	65.71	-
	Blok 3	16.5	67.37	<40	41.09	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	67.37	0.29	57.20	67.77	-	65.61	-
	Blok 3	20	67.22	<40	41.42	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	67.22	0.29	57.04	67.62	-	65.46	-
	Blok 3	25	66.93	40.08	41.64	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	66.93	0.28	56.77	67.33	-	65.17	-
	Blok 3	30	66.66	40.77	42.09	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	66.66	0.28	56.41	67.06	-	64.89	-
	Blok 3	35	66.39	41.92	42.15	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	66.39	0.28	56.05	66.78	-	64.61	-
	Blok 3	40	66.11	41.80	42.45	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	66.11	0.28	55.69	66.50	-	64.33	-
	Blok 3	45	65.83	42.51	42.51	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	65.83	0.29	55.30	66.22	-	64.03	-
007	Blok 3	1.5	66.41	<40	41.36	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	66.41	0.31	55.68	66.76	-	64.57	-
	Blok 3	4.5	67.40	<40	40.94	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	67.40	0.31	57.01	67.78	-	65.61	-
	Blok 3	7.5	67.65	<40	40.50	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	67.65	0.31	57.13	68.01	-	65.83	-
	Blok 3	10.5	67.65	<40	40.27	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	67.65	0.31	57.10	68.01	-	65.83	-
	Blok 3	13.5	67.55	<40	40.52	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	67.55	0.30	57.02	67.91	-	65.73	-
	Blok 3	16.5	67.41	<40	40.85	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	67.41	0.31	56.88	67.78	-	65.60	-
	Blok 3	20	67.20	<40	41.13	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	67.20	0.31	56.68	67.57	-	65.39	-
	Blok 3	25	66.86	39.50	41.09	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	66.86	0.32	56.32	67.23	-	65.05	-
	Blok 3	30	66.54	40.36	41.55	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	66.54	0.29	55.92	66.90	-	64.71	-
	Blok 3	35	66.21	40.66	41.99	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	66.21	0.30	55.48	66.57	-	64.38	-
	Blok 3	40	65.87	42.04	41.06	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	65.87	0.29	55.04	66.22	-	64.03	-
	Blok 3	45	65.54	42.75	40.50	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	65.54	0.31	54.67	65.90	-	63.70	-
	Blok 3 Toren 5	50	65.17	43.29	40.27	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	65.17	0.28	54.21	65.52	-	63.32	-
	Blok 3 Toren 5	55	64.82	44.24	39.94	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	64.82	0.29	53.74	65.18	-	62.96	-
	Blok 3 Toren 5	60	64.23	43.52	39.82	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	64.23	0.29	53.36	64.60	-	62.39	-
	Blok 3 Toren 5	65	63.30	42.98	39.99	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	63.30	0.28	52.88	63.71	-	61.54	-
	Blok 3 Toren 5	70	62.65	43.39	<40	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	62.65	0.26	52.24	63.07	-	60.90	-
	Blok 3 Toren 5	75	61.81	43.61	<40	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	61.81	0.26	51.74	62.28	-	60.12	-
	Blok 3 Toren 5	80	63.75	45.82	41.44	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	63.75	0.27	53.42	64.22	-	62.03	-
	Blok 3 Toren 5	85	63.51	45.88	41.44	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	63.51	0.25	52.92	63.96	-	61.76	-
008	Blok 3	1.5	70.88	<40	<40	47.66	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	70.88	0.22	58.73	71.16	-	68.86	-
	Blok 3	4.5	71.22	<40	<40	46.78	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	71.22	0.22	59.51	71.52	-	69.24	-
	Blok 3	7.5	71.09	<40	<40	47.05	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	71.09	0.23	59.48	71.40	-	69.12	-

Geluidsbelastingen in dB(A) voor het Wijnhavenkwartier, inclusief kruispuntcorrectie, exclusief aftrek conform art. 103 Wgh

Punt			Etmaaiwaarde										Dagperiode	
Punt	Omschrijving	Hoogte	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	Lekstraat	Oranje Bultensingel & Zwarteweg	Spui	Maatgevende weg	Maatgevende geluidbelasting	Kruispunttoeslag	Tramverkeer	Gecumuleerd	Railverkeer	Alle wegen	Railverkeer
	Blok 3	10.5	70.82	<40	<40	47.70	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	70.82	0.21	59.40	71.14	--	68.87	--
	Blok 3	13.5	70.46	<40	<40	48.66	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	70.46	0.23	59.29	70.81	--	68.52	--
	Blok 3	16.5	70.09	<40	<40	49.36	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	70.09	0.22	59.14	70.46	--	68.17	--
	Blok 3	20	69.65	<40	<40	49.67	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	69.65	0.22	58.86	70.04	--	67.75	--
	Blok 3	25	69.10	<40	<40	49.80	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	69.10	0.22	58.44	69.51	--	67.21	--
	Blok 3	30	68.58	<40	<40	49.89	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	68.58	0.21	58.03	69.01	--	67.21	--
	Blok 3	35	68.02	<40	<40	49.62	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	68.02	0.20	57.66	68.47	--	66.69	--
	Blok 3	40	67.51	40.32	<40	49.38	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	67.51	0.21	57.21	67.97	--	66.14	--
	Blok 3	45	66.94	40.97	<40	49.17	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	66.94	0.21	56.80	67.42	--	65.63	--
	Blok 3 Toren 5	50	66.39	41.31	<40	49.00	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	66.39	0.20	56.30	66.89	--	65.09	--
	Blok 3 Toren 5	55	65.95	41.43	<40	48.69	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	65.95	0.18	55.99	66.46	--	64.53	--
	Blok 3 Toren 5	60	65.56	41.97	<40	48.57	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	65.56	0.19	55.69	66.09	--	64.10	--
	Blok 3 Toren 5	65	65.02	42.56	<40	48.72	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	65.02	0.19	55.36	65.58	--	63.71	--
	Blok 3 Toren 5	70	64.63	42.72	<40	48.58	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	64.63	0.18	55.16	65.22	--	63.19	--
	Blok 3 Toren 5	75	64.29	42.98	<40	48.32	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	64.29	0.19	54.91	64.90	--	62.83	--
	Blok 3 Toren 5	80	63.93	43.07	<40	48.22	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	63.93	0.18	54.76	64.57	--	62.49	--
	Blok 3 Toren 5	85	63.61	42.76	<40	48.15	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	63.61	0.19	54.63	64.28	--	62.16	--
009	Blok 3	1.5	70.28	<40	<40	49.71	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	70.28	0.13	58.60	70.60	--	61.85	--
	Blok 3	4.5	70.71	<40	<40	49.00	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	70.71	0.14	59.46	71.05	--	68.31	--
	Blok 3	7.5	70.64	<40	<40	49.60	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	70.64	0.14	59.60	71.01	--	68.78	--
	Blok 3	10.5	70.40	<40	<40	50.74	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	70.40	0.14	59.65	70.80	--	68.73	--
	Blok 3	13.5	70.12	<40	<40	52.07	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	70.12	0.15	59.68	70.56	--	68.52	--
	Blok 3	16.5	69.80	<40	<40	52.61	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	69.80	0.15	59.59	70.28	--	68.27	--
	Blok 3	20	69.40	<40	<40	52.78	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	69.40	0.14	59.38	69.90	--	67.96	--
	Blok 3	25	68.90	<40	<40	52.67	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	68.90	0.14	59.10	69.43	--	67.58	--
	Blok 3	30	68.36	<40	<40	52.49	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	68.36	0.14	58.80	68.92	--	67.10	--
	Blok 3	35	67.90	<40	<40	52.07	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	67.90	0.15	58.43	68.47	--	66.59	--
	Blok 3	40	67.37	<40	<40	51.54	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	67.37	0.14	58.02	67.95	--	66.11	--
	Blok 3	45	66.78	40.09	<40	51.14	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	66.78	0.14	57.61	67.39	--	65.59	--
010	Blok 3 Toren 5	55	46.18	<40	<40	39.65	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	46.18	0.00	43.77	48.72	--	45.50	--
	Blok 3 Toren 5	60	49.79	<40	<40	46.04	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	49.79	0.01	46.60	52.58	--	49.28	--
	Blok 3 Toren 5	65	52.66	<40	<40	52.20	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	52.66	0.01	52.38	57.19	--	53.87	--
	Blok 3 Toren 5	70	55.68	<40	<40	52.60	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	55.68	0.02	53.31	58.84	--	55.73	--
	Blok 3 Toren 5	75	57.78	<40	<40	52.53	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	57.78	0.04	53.55	60.02	--	57.10	--
	Blok 3 Toren 5	80	57.97	<40	<40	52.46	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	57.97	0.06	53.88	60.20	--	57.35	--
	Blok 3 Toren 5	85	57.95	<40	<40	52.36	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	57.95	0.07	54.12	60.23	--	57.43	--
011	Blok 3 Toren 5	55	<40	<40	<40	<40	n.v.t.	<40	0.01	<40	36.30	--	33.02	--
	Blok 3 Toren 5	60	<40	<40	<40	<40	n.v.t.	<40	0.00	<40	38.08	--	34.69	--
	Blok 3 Toren 5	65	<40	<40	<40	<40	n.v.t.	<40	0.00	<40	42.16	--	38.62	--
	Blok 3 Toren 5	70	<40	<40	<40	47.73	Spui	47.73	0.00	46.20	50.08	--	46.47	--
	Blok 3 Toren 5	75	<40	<40	<40	48.74	Spui	48.74	0.00	47.72	51.30	--	47.68	--
	Blok 3 Toren 5	80	<40	<40	<40	48.63	Spui	48.63	0.00	47.70	51.23	--	47.62	--
	Blok 3 Toren 5	85	<40	<40	<40	48.54	Spui	48.54	0.00	47.96	51.30	--	47.69	--
012	Blok 3	1.5	<40	<40	<40	46.48	Spui	46.48	0.00	48.75	51.03	--	47.51	--
	Blok 3	4.5	<40	<40	<40	45.56	Spui	45.56	0.00	47.89	50.17	--	46.67	--
	Blok 3	7.5	<40	<40	<40	46.04	Spui	46.04	0.00	48.14	50.47	--	46.95	--
	Blok 3	10.5	<40	<40	<40	46.78	Spui	46.78	0.00	48.62	51.02	--	47.49	--
	Blok 3	13.5	<40	<40	<40	48.02	Spui	48.02	0.00	49.45	52.01	--	48.46	--
	Blok 3	16.5	<40	<40	<40	49.55	Spui	49.55	0.00	50.40	53.22	--	49.66	--
	Blok 3	20	<40	<40	<40	50.36	Spui	50.36	0.00	51.02	53.91	--	50.35	--
	Blok 3	25	39.87	<40	<40	50.89	Spui	50.89	0.00	51.30	54.32	--	50.75	--
	Blok 3	30	39.75	<40	<40	51.09	Spui	51.09	0.00	51.43	54.48	--	50.90	--

Geluidsbelastingen in dB(A) voor het Wijnhavenkwartier, inclusief kruispuntcorrectie, exclusief aftrek conform art. 103 Wgh

Punt			Etnaaiwaarde										Dagperiode	
Punt	Omschrijving	Hoogte	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	Lekstraat	Oranje Buitensingel & Zwarteweg	Spul	Mastgevende weg	Mastgevende geluidbelasting	Kruispunt-toeslag	Tramverkeer	Gecumuleerd	Railverkeer	Alle wegen	Railverkeer
	Blok 3	35	39.76	<40	<40	51.12	Spui	51.12	0.01	51.53	54.55	--	50.98	--
	Blok 3	40	39.70	<40	<40	51.18	Spui	51.18	0.00	51.60	54.59	--	51.02	--
	Blok 3	45	39.78	<40	<40	51.19	Spui	51.19	0.00	51.69	54.63	--	51.05	--
013	Blok 3	1.5	<40	<40	<40	43.63	Spul	43.63	0.00	50.59	51.62	--	48.13	--
	Blok 3	4.5	<40	<40	<40	42.92	Spui	42.92	0.00	51.03	51.85	--	48.34	--
	Blok 3	7.5	<40	<40	<40	42.80	Spui	42.80	0.00	51.81	52.48	--	48.96	--
	Blok 3	10.5	<40	<40	<40	43.45	Spui	43.45	0.00	52.48	53.12	--	49.59	--
	Blok 3	13.5	<40	<40	<40	44.69	Spui	44.69	0.00	52.77	53.52	--	49.99	--
	Blok 3	16.5	<40	<40	<40	46.23	Spul	46.23	0.00	52.98	53.93	--	50.38	--
	Blok 3	20	<40	<40	<40	47.68	Spui	47.68	0.01	53.17	54.36	--	50.81	--
	Blok 3	25	<40	<40	<40	48.61	Spul	48.61	0.00	53.39	54.74	--	51.18	--
	Blok 3	30	<40	<40	<40	49.04	Spul	49.04	0.00	53.40	54.85	--	51.30	--
	Blok 3	35	<40	<40	<40	49.31	Spui	49.31	0.00	53.39	54.92	--	51.36	--
	Blok 3	40	<40	<40	<40	49.34	Spul	49.34	0.00	53.35	54.89	--	51.33	--
	Blok 3	45	<40	<40	<40	49.39	Spui	49.39	0.00	53.40	54.96	--	51.41	--
014	Blok 3	1.5	54.94	<40	<40	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	54.94	0.12	49.51	56.07	--	53.67	--
	Blok 3	4.5	55.67	<40	<40	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	55.67	0.12	50.66	56.89	--	54.47	--
	Blok 3	7.5	56.61	<40	<40	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	56.61	0.12	51.82	57.88	--	55.46	--
	Blok 3	10.5	57.12	<40	<40	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	57.12	0.12	52.00	58.30	--	55.90	--
	Blok 3	13.5	57.27	<40	<40	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	57.27	0.13	52.05	58.43	--	56.02	--
	Blok 3	16.5	57.28	<40	<40	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	57.28	0.13	52.01	58.43	--	56.03	--
	Blok 3	20	57.25	<40	<40	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	57.25	0.12	51.93	58.38	--	55.99	--
	Blok 3	25	57.16	<40	<40	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	57.16	0.13	51.80	58.29	--	55.88	--
	Blok 3	30	57.06	<40	<40	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	57.06	0.12	51.64	58.17	--	55.77	--
	Blok 3	35	56.93	<40	<40	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	56.93	0.11	51.45	58.03	--	55.63	--
	Blok 3	40	56.81	<40	<40	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	56.81	0.12	51.26	57.90	--	55.50	--
	Blok 3	45	56.66	<40	<40	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	56.66	0.13	51.05	57.75	--	55.34	--
015	Blok 3	1.5	60.31	<40	<40	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	60.31	0.29	49.89	60.70	--	58.50	--
	Blok 3	4.5	61.76	<40	<40	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	61.76	0.29	51.73	62.18	--	60.01	--
	Blok 3	7.5	62.26	<40	<40	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	62.26	0.29	51.84	62.64	--	60.46	--
	Blok 3	10.5	62.32	<40	<40	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	62.32	0.29	51.89	62.70	--	60.51	--
	Blok 3	13.5	62.28	<40	<40	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	62.28	0.29	51.79	62.66	--	60.46	--
	Blok 3	16.5	62.18	<40	<40	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	62.18	0.29	51.66	62.56	--	60.36	--
	Blok 3	20	62.05	<40	<40	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	62.05	0.29	51.47	62.42	--	60.22	--
	Blok 3	25	61.82	<40	<40	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	61.82	0.30	51.15	62.19	--	59.98	--
	Blok 3	30	61.57	<40	<40	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	61.57	0.30	50.81	61.93	--	59.71	--
	Blok 3	35	61.29	<40	<40	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	61.29	0.29	50.43	61.64	--	59.42	--
	Blok 3	40	61.01	<40	<40	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	61.01	0.28	50.02	61.35	--	59.12	--
	Blok 3	45	60.73	<40	<40	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	60.73	0.29	49.65	61.07	--	58.83	--
016	Blok 3	1.5	61.27	<40	<40	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	61.27	0.27	51.31	61.70	--	59.52	--
	Blok 3	4.5	62.53	<40	<40	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	62.53	0.27	52.75	62.97	--	60.82	--
	Blok 3	7.5	62.99	<40	<40	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	62.99	0.27	53.20	63.43	--	61.28	--
	Blok 3	10.5	63.07	<40	<40	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	63.07	0.26	53.25	63.51	--	61.35	--
	Blok 3	13.5	63.05	<40	<40	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	63.05	0.27	53.23	63.49	--	61.32	--
	Blok 3	16.5	62.96	<40	<40	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	62.96	0.26	53.13	63.40	--	61.23	--
	Blok 3	20	62.82	<40	<40	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	62.82	0.26	52.98	63.26	--	61.09	--
	Blok 3	25	62.58	<40	<40	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	62.58	0.26	52.76	63.02	--	60.85	--
	Blok 3	30	62.25	<40	<40	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	62.25	0.26	52.51	62.70	--	60.52	--
	Blok 3	35	61.97	<40	<40	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	61.97	0.26	52.13	62.41	--	60.22	--
	Blok 3	40	61.67	<40	<40	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	61.67	0.25	51.80	62.10	--	59.91	--
	Blok 3	45	61.21	<40	<40	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	61.21	0.26	51.49	61.67	--	59.48	--
017	Blok 2	1.5	54.29	<40	<40	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	54.29	0.13	47.51	55.16	--	52.84	--

Geluidsbelastingen in dB(A) voor het Wijnhavenkwartier, inclusief kruispuntcorrectie, exclusief aftrek conform art. 103 Wgh

Punt			Eemaalwaarde										Dagperiode	
Punt	Omschrijving	Hoogte	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	Lekstraat	Oranje Buitensingel & Zwarteweg	Spui	Maatgevende weg	Maatgevende geluidbelasting	Kruispunt-toeslag	Tramverkeer	Gecumuleerd	Railverkeer	Alle wegen	Railverkeer
	Blok 2	4.5	55.12	<40	<40	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	55.12	0.13	48.48	56.00	-	53.68	-
	Blok 2	7.5	56.06	<40	<40	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	56.06	0.13	49.52	56.95	-	54.64	-
	Blok 2	10.5	56.54	<40	<40	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	56.54	0.13	49.99	57.42	-	55.11	-
	Blok 2	13.5	56.63	<40	<40	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	56.63	0.13	49.98	57.50	-	55.18	-
	Blok 2	16.5	56.65	<40	<40	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	56.65	0.12	49.96	57.51	-	55.19	-
	Blok 2	20	56.62	<40	<40	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	56.62	0.13	49.92	57.48	-	55.16	-
	Blok 2	25	56.51	<40	<40	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	56.51	0.13	49.81	57.37	-	55.05	-
	Blok 2	30	56.38	<40	<40	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	56.38	0.12	49.67	57.24	-	54.92	-
	Blok 2	35	56.22	<40	<40	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	56.22	0.14	49.52	57.09	-	54.75	-
	Blok 2	40	56.07	<40	<40	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	56.07	0.13	49.32	56.93	-	54.59	-
	Blok 2	45	55.92	<40	<40	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	55.92	0.12	49.13	56.77	-	54.44	-
018	Blok 2	1.5	<40	<40	44.65	40.89	Oranje Buitensingel & Zwarteweg	44.65	0.01	60.09	60.28	-	56.76	-
	Blok 2	4.5	<40	<40	43.98	40.38	Oranje Buitensingel & Zwarteweg	43.98	0.00	61.79	61.90	-	58.36	-
	Blok 2	7.5	<40	<40	43.43	39.87	Oranje Buitensingel & Zwarteweg	43.43	0.00	62.16	62.25	-	58.71	-
	Blok 2	10.5	<40	<40	43.75	39.85	Oranje Buitensingel & Zwarteweg	43.75	0.00	62.15	62.24	-	58.70	-
	Blok 2	13.5	<40	<40	44.17	40.26	Oranje Buitensingel & Zwarteweg	44.17	0.00	62.04	62.14	-	58.62	-
	Blok 2	16.5	<40	<40	44.58	41.09	Oranje Buitensingel & Zwarteweg	44.58	0.00	61.90	62.02	-	58.49	-
	Blok 2	20	<40	<40	45.07	42.05	Oranje Buitensingel & Zwarteweg	45.07	0.00	61.71	61.85	-	58.33	-
	Blok 2	25	<40	<40	45.51	43.26	Oranje Buitensingel & Zwarteweg	45.51	0.00	61.38	61.56	-	58.04	-
	Blok 2	30	<40	<40	45.56	44.16	Oranje Buitensingel & Zwarteweg	45.56	0.00	60.83	61.05	-	57.53	-
	Blok 2	35	<40	<40	45.57	44.69	Oranje Buitensingel & Zwarteweg	45.57	0.00	60.28	60.54	-	57.04	-
	Blok 2	40	<40	<40	45.20	44.87	Oranje Buitensingel & Zwarteweg	45.20	0.00	59.71	60.00	-	56.50	-
	Blok 2	45	<40	<40	45.49	44.49	Oranje Buitensingel & Zwarteweg	45.49	0.00	59.30	59.62	-	56.12	-
	Blok 2 Toren 4	50	<40	<40	45.63	43.36	Oranje Buitensingel & Zwarteweg	45.63	0.00	58.78	59.11	-	55.62	-
	Blok 2 Toren 4	55	<40	<40	45.67	43.57	Oranje Buitensingel & Zwarteweg	45.67	0.00	58.37	58.74	-	55.25	-
	Blok 2 Toren 4	60	<40	<40	45.84	43.54	Oranje Buitensingel & Zwarteweg	45.84	0.00	58.00	58.42	-	54.95	-
	Blok 2 Toren 4	65	<40	<40	45.62	42.77	Oranje Buitensingel & Zwarteweg	45.62	0.00	57.66	58.08	-	54.62	-
	Blok 2 Toren 4	70	<40	<40	45.40	42.70	Oranje Buitensingel & Zwarteweg	45.40	0.00	57.42	57.85	-	54.38	-
	Blok 2 Toren 4	75	<40	<40	45.41	41.47	Oranje Buitensingel & Zwarteweg	45.41	0.00	57.21	57.64	-	54.17	-
	Blok 2 Toren 4	80	<40	<40	45.41	41.46	Oranje Buitensingel & Zwarteweg	45.41	0.00	56.98	57.47	-	54.01	-
	Blok 2 Toren 4	85	<40	<40	45.30	41.44	Oranje Buitensingel & Zwarteweg	45.30	0.00	56.80	57.31	-	53.87	-
019	Blok 2	1.5	<40	<40	46.38	<40	Oranje Buitensingel & Zwarteweg	46.38	0.00	53.75	54.61	-	52.00	-
	Blok 2	4.5	<40	<40	45.54	<40	Oranje Buitensingel & Zwarteweg	45.54	0.00	54.77	55.36	-	52.81	-
	Blok 2	7.5	<40	<40	45.52	<40	Oranje Buitensingel & Zwarteweg	45.52	0.00	55.59	56.08	-	53.36	-
	Blok 2	10.5	<40	<40	46.05	<40	Oranje Buitensingel & Zwarteweg	46.05	0.00	55.93	56.43	-	53.62	-
	Blok 2	13.5	<40	<40	46.60	<40	Oranje Buitensingel & Zwarteweg	46.60	0.00	56.06	56.60	-	53.74	-
	Blok 2	16.5	<40	<40	47.12	<40	Oranje Buitensingel & Zwarteweg	47.12	0.00	56.05	56.66	-	53.76	-
020	Blok 2	1.5	53.35	<40	<40	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	53.35	0.01	56.61	57.67	-	57.67	-
	Blok 2	4.5	54.48	<40	<40	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	54.48	0.01	56.31	57.71	-	57.71	-
	Blok 2	7.5	55.47	<40	<40	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	55.47	0.02	55.64	57.56	-	57.56	-
	Blok 2	10.5	55.58	<40	<40	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	55.58	0.02	54.95	57.17	-	57.17	-
	Blok 2	13.5	55.57	<40	<40	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	55.57	0.02	54.31	56.79	-	56.79	-
	Blok 2	16.5	55.53	<40	<40	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	55.53	0.02	53.75	56.46	-	56.46	-
021	Blok 2	1.5	62.23	<40	<40	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	62.23	0.04	58.20	62.84	-	62.08	-
	Blok 2	4.5	63.34	<40	<40	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	63.34	0.03	58.56	63.98	-	62.90	-
	Blok 2	7.5	63.38	<40	<40	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	63.38	0.04	58.22	64.04	-	62.80	-
	Blok 2	10.5	63.30	<40	<40	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	63.30	0.04	57.79	63.95	-	62.59	-
	Blok 2	13.5	63.16	<40	<40	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	63.16	0.04	57.36	63.80	-	62.36	-
	Blok 2	16.5	62.99	<40	<40	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	62.99	0.05	56.97	63.63	-	62.12	-
	Blok 2	20	62.76	<40	<40	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	62.76	0.04	56.52	63.40	-	61.84	-
	Blok 2	25	62.41	<40	<40	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	62.41	0.03	55.91	63.04	-	61.42	-
	Blok 2	30	62.04	<40	40.03	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	62.04	0.05	55.34	62.67	-	61.00	-

Geluidsbelastingen in dB(A) voor het Wijnhavenkwartier, inclusief kruispuntcorrectie, exclusief aftrek conform art. 103 Wgh

Punt			Etmalwaarde										Dagperiode	
Punt	Omschrijving	Hoogte	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	Lekstraat	Oranje Buitensingel & Zwartweg	Spui	Maatgevende weg	Maatgevende geluidbelasting	Kruispunt-toeslag	Tramverkeer	Gecumuleerd	Railverkeer	Alle wegen	Railverkeer
	Blok 2	35	61.63	<40	40.47	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	61.63	0.05	54.76	62.26	--	60.55	--
	Blok 2	40	61.26	<40	41.08	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	61.26	0.05	54.23	61.90	--	60.15	--
	Blok 2	45	61.10	<40	41.65	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	61.10	0.05	53.77	61.73	--	59.92	--
022	Blok 2	20	<40	<40	<40	<40	n.v.t.	<40	0.02	<40	38.48	--	35.88	--
	Blok 2	25	<40	<40	<40	<40	n.v.t.	<40	0.02	<40	39.05	--	36.41	--
	Blok 2	30	<40	<40	<40	<40	n.v.t.	<40	0.02	<40	39.84	--	37.14	--
	Blok 2	35	<40	<40	<40	<40	n.v.t.	<40	0.01	<40	42.19	--	39.34	--
	Blok 2	40	<40	<40	<40	<40	n.v.t.	<40	0.01	42.13	44.05	--	41.11	--
	Blok 2	45	<40	<40	<40	<40	n.v.t.	<40	0.01	44.14	45.68	--	42.87	--
023	Blok 2	20	39.61	<40	<40	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	39.61	0.12	<40	41.15	--	38.95	--
	Blok 2	25	39.67	<40	<40	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	39.67	0.10	<40	41.27	--	39.07	--
	Blok 2	30	39.70	<40	<40	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	39.70	0.12	<40	41.34	--	39.12	--
	Blok 2	35	39.65	<40	<40	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	39.65	0.11	<40	41.32	--	39.10	--
	Blok 2	40	39.64	<40	<40	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	39.64	0.11	<40	41.36	--	39.13	--
	Blok 2	45	39.75	<40	<40	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	39.75	0.10	<40	41.61	--	39.38	--
024	Blok 2	20	39.82	<40	<40	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	39.82	0.06	<40	41.18	--	38.99	--
	Blok 2	25	40.06	<40	<40	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	40.06	0.06	<40	41.48	--	39.28	--
	Blok 2	30	40.70	<40	<40	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	40.70	0.07	<40	42.12	--	39.91	--
	Blok 2	35	44.09	<40	<40	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	44.09	0.10	<40	45.13	--	42.86	--
	Blok 2	40	45.72	<40	39.69	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	45.72	0.09	<40	47.12	--	44.96	--
	Blok 2	45	46.12	<40	40.74	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	46.12	0.09	<40	47.79	--	45.75	--
025	Blok 2 Toren 4	55	40.74	<40	<40	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	40.74	0.10	<40	42.97	--	40.51	--
	Blok 2 Toren 4	60	42.79	<40	<40	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	42.79	0.08	<40	44.69	--	42.06	--
	Blok 2 Toren 4	65	45.43	<40	<40	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	45.43	0.08	<40	46.88	--	44.17	--
	Blok 2 Toren 4	70	48.89	<40	<40	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	48.89	0.08	39.88	49.81	--	47.20	--
	Blok 2 Toren 4	75	51.26	<40	<40	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	51.26	0.09	41.40	51.97	--	49.48	--
	Blok 2 Toren 4	80	54.39	40.13	<40	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	54.39	0.11	42.89	54.86	--	52.45	--
	Blok 2 Toren 4	85	55.71	40.69	<40	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	55.71	0.14	43.89	56.15	--	53.74	--
026	Blok 2 Toren 4	55	<40	<40	<40	<40	n.v.t.	<40	0.05	<40	39.35	--	36.41	--
	Blok 2 Toren 4	60	39.62	<40	<40	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	39.62	0.02	40.14	43.10	--	39.90	--
	Blok 2 Toren 4	65	42.19	<40	<40	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	42.19	0.00	47.51	48.69	--	45.30	--
	Blok 2 Toren 4	70	45.54	<40	<40	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	45.54	0.01	48.22	50.15	--	46.96	--
	Blok 2 Toren 4	75	47.56	<40	<40	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	47.56	0.03	48.24	50.99	--	48.01	--
	Blok 2 Toren 4	80	49.12	<40	<40	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	49.12	0.04	48.56	51.95	--	49.09	--
	Blok 2 Toren 4	85	50.07	<40	<40	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	50.07	0.05	49.17	52.80	--	49.96	--
027	Blok 1	1.5	62.33	<40	<40	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	62.33	0.05	58.37	62.96	--	62.21	--
	Blok 1	4.5	63.53	<40	<40	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	63.53	0.06	58.65	64.19	--	63.05	--
	Blok 1	7.5	63.65	<40	<40	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	63.65	0.06	58.26	64.31	--	62.99	--
	Blok 1	10.5	63.53	<40	<40	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	63.53	0.06	57.79	64.18	--	62.75	--
	Blok 1	13.5	63.37	<40	<40	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	63.37	0.06	57.33	64.01	--	62.50	--
	Blok 1	16.5	63.18	<40	<40	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	63.18	0.06	56.91	63.81	--	62.24	--
	Blok 1	20	62.94	<40	<40	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	62.94	0.06	56.44	63.56	--	61.93	--
	Blok 1	25	62.56	<40	<40	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	62.56	0.07	55.83	63.18	--	61.49	--
	Blok 1	30	62.16	<40	<40	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	62.16	0.06	55.34	62.81	--	61.06	--
	Blok 1	35	61.73	<40	<40	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	61.73	0.06	54.81	62.39	--	60.61	--
	Blok 1	40	61.41	<40	<40	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	61.41	0.06	54.30	62.08	--	60.25	--
	Blok 1	45	61.04	40.27	<40	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	61.04	0.06	53.83	61.72	--	59.86	--
	Blok 1 Toren 3	50	61.06	40.61	<40	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	61.06	0.06	53.32	61.69	--	59.77	--
	Blok 1 Toren 3	55	61.17	<40	<40	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	61.17	0.06	52.83	61.72	--	59.72	--
	Blok 1 Toren 3	60	61.29	<40	<40	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	61.29	0.06	52.82	61.86	--	59.83	--
	Blok 1 Toren 3	65	61.49	<40	<40	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	61.49	0.07	52.48	62.02	--	59.91	--
	Blok 1 Toren 3	70	60.89	<40	<40	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	60.89	0.07	52.42	61.49	--	59.43	--

Geluidsbelastingen in dB(A) voor het Wijnhavenkwartier, inclusief kruispuntcorrectie, exclusief aftrek conform art. 103 Wgh

Punt			Eemaalwaarde										Dagperiode	
Punt	Omschrijving	Hoogte	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	Lekstraat	Oranje Buitensingel & Zwarteweg	Spui	Maatgevende weg	Maatgevende geluidbelasting	Kruispunt-toeslag	Tramverkeer	Gecumuleerd	Railverkeer	Alle wegen	Railverkeer
	Blok 1 Toren 3	75	60.39	<40	<40	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	60.39	0.06	52.50	61.09	--	59.05	--
	Blok 1 Toren 3	80	60.02	<40	<40	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	60.02	0.05	52.12	60.72	--	58.66	--
	Blok 1 Toren 3	85	59.86	<40	<40	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	59.86	0.06	51.93	60.56	--	58.46	--
	Blok 1 Toren 3	90	59.71	<40	<40	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	59.71	0.05	51.66	60.40	--	58.27	--
	Blok 1 Toren 3	95	59.54	<40	<40	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	59.54	0.06	51.47	60.24	--	58.06	--
	Blok 1 Toren 3	100	59.31	<40	<40	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	59.31	0.06	51.54	60.06	--	57.85	--
	Blok 1 Toren 3	105	59.03	<40	<40	39.53	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	59.03	0.05	51.62	59.83	--	57.62	--
	Blok 1 Toren 3	110	58.83	<40	<40	40.04	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	58.83	0.05	51.67	59.68	--	57.44	--
	Blok 1 Toren 3	115	58.53	<40	<40	40.56	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	58.53	0.05	51.72	59.45	--	57.20	--
	Blok 1 Toren 3	120	58.38	<40	<40	41.70	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	58.38	0.05	51.77	59.35	--	57.08	--
028	Blok 1	1.5	53.08	<40	<40	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	53.08	0.00	56.41	57.44	--	57.44	--
	Blok 1	4.5	54.24	<40	<40	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	54.24	0.01	56.20	57.56	--	57.56	--
	Blok 1	7.5	55.24	<40	<40	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	55.24	0.01	55.58	57.43	--	57.43	--
	Blok 1	10.5	55.34	<40	<40	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	55.34	0.01	54.91	57.04	--	57.04	--
	Blok 1	13.5	55.33	<40	<40	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	55.33	0.01	54.29	56.66	--	56.66	--
	Blok 1	16.5	55.28	<40	<40	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	55.28	0.01	53.74	56.33	--	56.33	--
	Blok 1	20	55.20	<40	<40	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	55.20	0.01	53.17	55.99	--	55.99	--
	Blok 1	25	54.90	<40	<40	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	54.90	0.01	52.66	55.88	--	55.57	--
	Blok 1	30	54.55	<40	<40	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	54.55	0.02	52.64	56.24	--	55.39	--
	Blok 1	35	53.99	<40	<40	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	53.99	0.01	52.72	56.42	--	55.18	--
	Blok 1	40	53.71	<40	<40	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	53.71	0.02	52.94	56.37	--	54.89	--
	Blok 1	45	53.45	<40	<40	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	53.45	0.01	52.91	56.22	--	54.59	--
029	Blok 1	1.5	<40	<40	48.80	<40	Oranje Buitensingel & Zwarteweg	48.80	0.00	47.56	50.57	<40	50.24	<40
	Blok 1	4.5	<40	<40	48.54	<40	Oranje Buitensingel & Zwarteweg	48.54	0.00	48.01	50.37	<40	50.37	<40
	Blok 1	7.5	<40	<40	49.18	<40	Oranje Buitensingel & Zwarteweg	49.18	0.00	47.79	50.60	<40	50.50	<40
	Blok 1	10.5	<40	<40	49.88	<40	Oranje Buitensingel & Zwarteweg	49.88	0.00	47.55	51.18	<40	50.69	<40
	Blok 1	13.5	<40	<40	50.43	<40	Oranje Buitensingel & Zwarteweg	50.43	0.00	47.31	51.69	<40	50.85	<40
	Blok 1	16.5	<40	<40	50.60	<40	Oranje Buitensingel & Zwarteweg	50.60	0.00	47.08	51.92	<40	50.85	<40
030	Blok 1	20	<40	<40	<40	<40	n.v.t.	<40	0.00	<40	39.10	<40	36.40	<40
	Blok 1	25	<40	<40	<40	<40	n.v.t.	<40	0.00	40.45	42.77	<40	39.79	<40
	Blok 1	30	<40	<40	42.40	<40	Oranje Buitensingel & Zwarteweg	42.40	0.00	45.76	47.62	<40	44.53	<40
	Blok 1	35	<40	<40	42.92	<40	Oranje Buitensingel & Zwarteweg	42.92	0.00	46.99	48.59	<40	45.48	<40
	Blok 1	40	<40	<40	43.03	<40	Oranje Buitensingel & Zwarteweg	43.03	0.00	47.87	49.26	<40	46.19	<40
	Blok 1	45	<40	<40	42.87	<40	Oranje Buitensingel & Zwarteweg	42.87	0.00	48.99	50.08	<40	47.06	<40
031	Blok 1 Toren 3	55	<40	<40	<40	<40	n.v.t.	<40	0.00	47.39	47.69	<40	44.21	<40
	Blok 1 Toren 3	60	<40	<40	<40	<40	n.v.t.	<40	0.00	50.08	50.26	<40	46.74	<40
	Blok 1 Toren 3	65	<40	<40	<40	<40	n.v.t.	<40	0.00	50.03	50.30	<40	46.82	<40
	Blok 1 Toren 3	70	<40	<40	39.60	<40	Oranje Buitensingel & Zwarteweg	39.60	0.00	50.01	50.59	<40	47.24	<40
	Blok 1 Toren 3	75	<40	<40	40.94	<40	Oranje Buitensingel & Zwarteweg	40.94	0.00	50.04	50.81	<40	47.55	<40
	Blok 1 Toren 3	80	<40	<40	41.45	<40	Oranje Buitensingel & Zwarteweg	41.45	0.00	50.11	50.99	<40	47.77	<40
	Blok 1 Toren 3	85	<40	39.61	41.40	<40	Oranje Buitensingel & Zwarteweg	41.40	0.00	50.21	51.09	<40	47.88	<40
	Blok 1 Toren 3	90	<40	39.99	41.32	<40	Oranje Buitensingel & Zwarteweg	41.32	0.00	50.26	51.15	<40	47.93	<40
	Blok 1 Toren 3	95	<40	40.14	41.25	<40	Oranje Buitensingel & Zwarteweg	41.25	0.00	50.25	51.15	<40	47.94	<40
	Blok 1 Toren 3	100	<40	40.56	41.20	<40	Oranje Buitensingel & Zwarteweg	41.20	0.00	50.25	51.18	<40	47.97	<40
	Blok 1 Toren 3	105	<40	40.77	41.40	<40	Oranje Buitensingel & Zwarteweg	41.40	0.00	50.22	51.19	<40	47.99	<40
	Blok 1 Toren 3	110	<40	40.83	41.56	<40	Oranje Buitensingel & Zwarteweg	41.56	0.00	50.16	51.17	<40	47.97	<40
	Blok 1 Toren 3	115	<40	41.08	41.65	<40	Oranje Buitensingel & Zwarteweg	41.65	0.00	50.15	51.20	<40	48.01	<40
	Blok 1 Toren 3	120	<40	41.18	41.60	<40	Oranje Buitensingel & Zwarteweg	41.60	0.00	50.11	51.18	--	47.99	--
032	Blok 1	1.5	<40	<40	49.68	<40	Oranje Buitensingel & Zwarteweg	49.68	0.00	42.36	50.78	<40	48.70	<40
	Blok 1	4.5	<40	<40	50.21	<40	Oranje Buitensingel & Zwarteweg	50.21	0.00	43.00	51.10	<40	49.27	<40
	Blok 1	7.5	<40	<40	51.06	<40	Oranje Buitensingel & Zwarteweg	51.06	0.00	42.97	51.76	<40	49.88	<40
	Blok 1	10.5	<40	<40	51.81	<40	Oranje Buitensingel & Zwarteweg	51.81	0.00	42.99	52.43	<40	50.46	<40

Geluidsbelastingen in dB(A) voor het Wijnhavenkwartier, inclusief kruispuntcorrectie, exclusief aftrek conform art. 103 Wgh

Punt			Eemaalwaarde								Dagperiode			
Punt	Omschrijving	Hoogte	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	Lekstraat	Oranje Bultensingel & Zwarteweg	Spui	Maatgevende weg	Maatgevende geluidbelasting	Kruispunt-toeslag	Tramverkeer	Gecumuleerd	Railverkeer	Alle wagen	Railverkeer
	Blok 1	13.5	<40	<40	52.06	<40	Oranje Bultensingel & Zwarteweg	52.06	0.00	43.02	52.67	<40	50.66	<40
	Blok 1	16.5	<40	<40	52.09	<40	Oranje Bultensingel & Zwarteweg	52.09	0.00	43.08	52.74	<40	50.70	<40
033	Blok 1	20	40.16	<40	<40	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	40.16	0.00	<40	42.18	<40	39.94	<40
	Blok 1	25	41.15	<40	<40	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	41.15	0.00	<40	43.63	<40	41.35	<40
	Blok 1	30	42.40	<40	39.53	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	42.40	0.00	<40	44.91	<40	42.65	<40
	Blok 1	35	44.37	<40	40.12	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	44.37	0.00	<40	46.41	<40	44.21	<40
	Blok 1	40	46.87	<40	40.47	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	46.87	0.00	41.33	48.72	<40	46.87	<40
	Blok 1	45	50.54	<40	40.61	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	50.54	0.00	42.98	51.63	<40	49.64	<40
034	Blok 1	20	48.57	<40	<40	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	48.57	0.00	<40	49.56	41.57	47.36	<40
	Blok 1	25	61.70	45.59	47.07	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	61.70	0.00	50.36	62.21	47.20	59.99	42.54
	Blok 1	30	62.57	45.79	47.51	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	62.57	0.00	52.92	63.18	49.93	61.06	45.32
	Blok 1	35	62.35	45.92	47.53	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	62.35	0.00	54.67	63.16	50.95	61.22	46.34
	Blok 1	40	62.29	46.08	47.52	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	62.29	0.00	54.29	63.08	51.44	61.10	46.83
	Blok 1	45	62.07	46.26	47.21	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	62.07	0.00	53.88	62.84	51.75	60.85	47.13
	Blok 1 Toren 3	50	61.80	46.67	45.81	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	61.80	0.00	53.49	62.54	51.92	60.54	47.30
	Blok 1 Toren 3	55	61.65	47.46	44.10	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	61.65	0.00	52.98	62.35	52.12	60.32	47.51
	Blok 1 Toren 3	60	61.43	48.71	44.01	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	61.43	0.00	52.43	62.15	52.21	60.09	47.60
	Blok 1 Toren 3	65	60.92	49.05	44.42	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	60.92	0.00	51.94	61.71	52.25	59.64	47.63
	Blok 1 Toren 3	70	60.70	49.22	44.65	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	60.70	0.00	51.30	61.49	52.26	59.38	47.65
	Blok 1 Toren 3	75	60.48	49.33	44.89	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	60.48	0.00	50.62	61.26	52.29	59.11	47.68
	Blok 1 Toren 3	80	60.29	49.38	44.98	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	60.29	0.00	50.18	61.09	52.31	58.91	47.70
	Blok 1 Toren 3	85	60.14	49.44	45.02	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	60.14	0.00	49.55	60.93	52.31	58.71	47.70
	Blok 1 Toren 3	90	60.02	49.53	45.11	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	60.02	0.00	48.93	60.81	52.31	58.56	47.70
	Blok 1 Toren 3	95	59.90	49.60	45.14	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	59.90	0.00	48.82	60.71	52.29	58.44	47.68
	Blok 1 Toren 3	100	59.77	49.69	45.20	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	59.77	0.00	48.78	60.61	52.23	58.33	47.62
	Blok 1 Toren 3	105	59.63	49.80	45.10	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	59.63	0.00	48.73	60.50	52.17	58.21	47.57
	Blok 1 Toren 3	110	59.50	49.91	44.98	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	59.50	0.01	48.67	60.39	52.13	58.11	47.53
	Blok 1 Toren 3	115	59.36	49.99	44.85	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	59.36	0.00	48.61	60.28	52.07	58.00	47.47
	Blok 1 Toren 3	120	59.23	50.03	44.79	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	59.23	0.00	48.52	60.17	52.03	57.89	47.44
K01	Blok 1	1.5	67.45	52.38	58.42	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	67.45	0.00	60.81	68.73	48.12	66.87	43.41
	Blok 1	4.5	68.21	51.63	59.31	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	68.21	0.00	61.31	69.43	48.89	67.55	44.18
	Blok 1	7.5	68.44	51.82	59.29	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	68.44	0.00	61.15	69.59	49.42	67.67	44.72
	Blok 1	10.5	68.37	52.35	59.15	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	68.37	0.00	60.83	69.50	50.36	67.54	45.69
	Blok 1	13.5	68.22	52.86	58.85	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	68.22	0.00	60.42	69.32	51.20	67.34	46.54
	Blok 1	16.5	68.04	53.26	58.47	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	68.04	0.00	60.01	69.10	51.90	67.11	47.26
K02	Blok 1	20	54.63	43.65	40.72	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	54.63	0.00	42.05	55.32	46.27	53.01	41.61
	Blok 1	25	66.38	52.44	54.21	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	66.38	0.00	54.52	67.02	52.47	64.76	47.86
	Blok 1	30	66.33	52.50	55.06	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	66.33	0.00	57.71	67.24	53.02	65.20	48.42
	Blok 1	35	66.12	52.71	55.64	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	66.12	0.00	57.19	67.07	53.29	65.00	48.68
	Blok 1	40	65.81	52.87	55.46	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	65.81	0.00	56.68	66.77	53.36	64.69	48.76
	Blok 1	45	65.50	53.05	55.15	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	65.50	0.00	56.19	66.48	53.40	64.36	48.81
K03	Blok 1	1.5	67.99	50.58	51.61	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	67.99	0.00	61.03	68.84	47.82	66.99	43.11
	Blok 1	4.5	68.50	49.90	52.94	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	68.50	0.00	61.61	69.35	48.38	67.51	43.68
	Blok 1	7.5	68.47	49.70	53.80	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	68.47	0.00	61.50	69.33	48.62	67.48	43.91
	Blok 1	10.5	68.32	50.22	53.88	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	68.32	0.00	61.20	69.18	49.17	67.30	44.48
	Blok 1	13.5	68.13	50.72	53.84	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	68.13	0.00	60.84	68.98	49.84	67.09	45.16
	Blok 1	16.5	67.93	51.22	53.72	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	67.93	0.00	60.45	68.77	50.51	66.85	45.85
	Blok 1	20	67.66	51.68	53.63	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	67.66	0.00	60.00	68.50	51.17	66.56	46.53
	Blok 1	25	67.27	51.83	53.45	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	67.27	0.00	59.37	68.10	52.17	66.14	47.54
	Blok 1	30	66.87	51.51	53.26	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	66.87	0.00	58.79	67.69	52.79	65.70	48.17
	Blok 1	35	66.50	51.56	53.04	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	66.50	0.00	58.26	67.33	53.10	65.32	48.49
	Blok 1	40	66.21	51.29	52.69	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	66.21	0.00	57.78	67.02	53.23	64.99	48.62

Geluidsbelastingen in dB(A) voor het Wijnhavenkwartier, inclusief kruispuntcorrectie, exclusief aftrek conform art. 103 Wgh

Punt			Etnaalwaarden										Dagperiode	
Punt	Omschrijving	Hoogte	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	Lekstraat	Oranje Buitensingel & Zwarteweg	Spui	Maatgevende weg	Maatgevende geluidbelasting	Kruispunt-toeslag	Tramverkeer	Gecumuleerd	Railverkeer	Alle wegen	Railverkeer
	Blok 1	45	66.07	51.28	52.19	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	66.07	0.00	57.31	66.84	53.28	64.79	48.68
	Blok 1 Toren 2	50	65.96	51.37	51.90	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	65.96	0.00	56.86	66.70	53.31	64.62	48.71
	Blok 1 Toren 2	55	65.62	51.61	51.62	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	65.62	0.00	56.44	66.37	53.29	64.27	48.69
	Blok 1 Toren 2	60	65.10	51.68	51.34	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	65.10	0.00	56.03	65.89	53.28	63.80	48.67
	Blok 1 Toren 2	65	64.73	51.63	51.04	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	64.73	0.00	55.56	65.53	53.23	63.43	48.63
	Blok 1 Toren 2	70	64.41	51.73	50.73	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	64.41	0.00	54.68	65.19	53.21	63.04	48.61
	Blok 1 Toren 2	75	64.06	51.80	50.43	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	64.06	0.00	53.92	64.83	53.19	62.65	48.59
	Blok 1 Toren 2	80	63.80	51.84	50.13	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	63.80	0.00	53.24	64.56	53.14	62.35	48.55
	Blok 1 Toren 2	85	63.56	51.96	49.83	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	63.56	0.00	52.92	64.33	53.10	62.11	48.51
	Blok 1 Toren 2	90	63.33	52.07	49.53	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	63.33	0.00	52.62	64.12	53.05	61.90	48.46
	Blok 1 Toren 2	95	63.05	52.11	49.24	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	63.05	0.00	52.33	63.86	53.00	61.64	48.42
	Blok 1 Toren 2	100	62.80	52.22	48.94	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	62.80	0.00	52.05	63.64	52.97	61.41	48.38
	Blok 1 Toren 2	105	62.64	52.30	48.66	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	62.64	0.00	51.79	63.48	52.91	61.25	48.33
	Blok 1 Toren 2	110	62.47	52.33	48.38	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	62.47	0.00	51.54	63.33	52.85	61.08	48.27
	Blok 1 Toren 2	115	62.29	52.27	48.10	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	62.29	0.00	51.30	63.15	52.82	60.90	48.24
	Blok 1 Toren 2	120	62.10	52.31	47.82	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	62.10	0.00	51.07	62.97	52.79	60.72	48.22
	Blok 1 Toren 2	125	61.90	52.31	47.54	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	61.90	0.00	50.84	62.79	52.77	60.53	48.20
	Blok 1 Toren 2	130	61.72	52.30	47.28	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	61.72	0.00	50.63	62.62	52.75	60.36	48.17
	Blok 1 Toren 2	135	61.52	52.31	47.02	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	61.52	0.00	50.42	62.44	52.73	60.17	48.15
K04	Blok 1	1.5	68.08	49.50	49.78	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	68.08	0.00	61.07	68.87	46.73	67.03	42.02
	Blok 1	4.5	68.52	48.89	50.76	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	68.52	0.00	61.67	69.33	47.28	67.50	42.57
	Blok 1	7.5	68.46	48.46	51.77	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	68.46	0.00	61.58	69.28	47.33	67.45	42.63
	Blok 1	10.5	68.28	48.80	52.22	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	68.28	0.00	61.28	69.10	47.67	67.25	42.99
	Blok 1	13.5	68.07	49.22	52.25	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	68.07	0.00	60.92	68.88	48.39	67.01	43.71
	Blok 1	16.5	67.84	49.65	52.15	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	67.84	0.00	60.54	68.64	48.94	66.76	44.27
	Blok 1	20	67.56	50.16	52.10	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	67.56	0.00	60.09	68.36	49.65	66.44	44.99
	Blok 1	25	67.17	50.53	52.09	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	67.17	0.00	59.48	67.97	50.86	66.03	46.20
	Blok 1	30	66.77	50.59	52.03	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	66.77	0.00	58.93	67.57	52.19	65.61	47.57
	Blok 1	35	66.39	50.34	51.92	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	66.39	0.00	58.40	67.18	52.66	65.21	48.04
	Blok 1	40	66.09	50.23	51.71	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	66.09	0.00	57.92	66.87	52.88	64.88	48.27
	Blok 1	45	65.97	50.27	51.25	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	65.97	0.00	57.46	66.71	52.97	64.68	48.36
K05	Blok 1	20	48.68	<40	<40	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	48.68	0.00	<40	49.30	<40	47.17	<40
	Blok 1	25	62.21	40.79	<40	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	62.21	0.00	50.89	62.53	<40	60.33	<40
	Blok 1	30	62.51	41.11	40.42	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	62.51	0.00	54.73	63.16	<40	61.22	<40
	Blok 1	35	62.43	41.08	40.63	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	62.43	0.00	54.85	63.10	<40	61.19	<40
	Blok 1	40	62.24	41.06	40.58	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	62.24	0.00	54.43	62.89	<40	60.95	<40
	Blok 1	45	61.88	41.04	40.51	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	61.88	0.00	54.01	62.53	<40	60.58	<40
K06	Blok 1	20	<40	<40	<40	<40	n.v.t.	<40	0.00	<40	40.98	<40	38.60	<40
	Blok 1	25	<40	<40	<40	<40	n.v.t.	<40	0.00	41.39	44.02	<40	41.13	<40
	Blok 1	30	39.73	<40	<40	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	39.73	0.00	42.95	45.11	<40	42.16	<40
	Blok 1	35	40.67	<40	<40	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	40.67	0.00	43.40	45.72	<40	42.93	<40
	Blok 1	40	43.37	<40	<40	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	43.37	0.00	44.39	47.27	<40	44.74	<40
	Blok 1	45	45.56	<40	<40	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	45.56	0.00	45.71	48.92	<40	46.77	<40
K07	Blok 1	20	<40	<40	40.85	<40	Oranje Buitensingel & Zwarteweg	40.85	0.00	<40	42.38	<40	39.82	<40
	Blok 1	25	<40	<40	48.38	<40	Oranje Buitensingel & Zwarteweg	48.38	0.00	41.71	49.42	<40	46.83	<40
	Blok 1	30	<40	<40	48.28	<40	Oranje Buitensingel & Zwarteweg	48.28	0.00	42.35	49.52	<40	47.02	<40
	Blok 1	35	<40	<40	48.16	<40	Oranje Buitensingel & Zwarteweg	48.16	0.00	43.59	49.73	<40	47.20	<40
	Blok 1	40	<40	<40	48.04	<40	Oranje Buitensingel & Zwarteweg	48.04	0.00	45.14	50.11	<40	47.49	<40
	Blok 1	45	<40	<40	47.94	<40	Oranje Buitensingel & Zwarteweg	47.94	0.00	46.43	50.52	<40	47.80	<40
K08	Blok 1	1.5	<40	<40	47.56	<40	Oranje Buitensingel & Zwarteweg	47.56	0.00	<40	48.70	<40	46.23	<40
	Blok 1	4.5	<40	<40	48.37	<40	Oranje Buitensingel & Zwarteweg	48.37	0.00	39.66	49.38	<40	46.90	<40
	Blok 1	7.5	<40	<40	49.31	<40	Oranje Buitensingel & Zwarteweg	49.31	0.00	40.31	50.21	<40	47.72	<40

Geluidsbelastingen in dB(A) voor het Wijnhavenkwartier, inclusief kruispuntcorrectie, exclusief aftrek conform art. 103 Wgh

Punt			Etmalaarde										Dagperiode	
Punt	Omschrijving	Hoogte	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	Lekstraat	Oranje Buitensingel & Zwarteweg	Spul	Maatgevende weg	Maatgevende geluidbelasting	Kruispunt-toeslag	Tramverkeer	Gecumuleerd	Railverkeer	Alle wegen	Railverkeer
	Blok 1	10.5	<40	<40	49.93	<40	Oranje Buitensingel & Zwarteweg	49.93	0.00	40.85	50.77	<40	48.29	<40
	Blok 1	13.5	<40	<40	50.03	<40	Oranje Buitensingel & Zwarteweg	50.03	0.00	40.92	50.86	<40	48.39	<40
	Blok 1	16.5	<40	<40	50.02	<40	Oranje Buitensingel & Zwarteweg	50.02	0.00	40.90	50.86	<40	48.38	<40
	Blok 1	20	<40	<40	49.98	<40	Oranje Buitensingel & Zwarteweg	49.98	0.00	40.88	50.81	<40	48.34	<40
	Blok 1	25	<40	<40	49.90	<40	Oranje Buitensingel & Zwarteweg	49.90	0.00	40.79	50.70	<40	48.21	<40
	Blok 1	30	<40	<40	49.80	<40	Oranje Buitensingel & Zwarteweg	49.80	0.00	40.73	50.60	<40	48.11	<40
	Blok 1	35	<40	<40	49.49	<40	Oranje Buitensingel & Zwarteweg	49.49	0.00	40.66	50.34	<40	47.84	<40
	Blok 1	40	<40	<40	48.95	<40	Oranje Buitensingel & Zwarteweg	48.95	0.00	<40	49.76	<40	47.28	<40
	Blok 1	45	<40	<40	48.21	<40	Oranje Buitensingel & Zwarteweg	48.21	0.00	<40	49.15	<40	46.67	<40
K09	Blok 1 Toren 2	50	42.47	<40	<40	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	42.47	0.00	<40	43.64	<40	41.48	<40
	Blok 1 Toren 2	55	52.28	<40	<40	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	52.28	0.00	45.48	53.32	--	51.26	--
	Blok 1 Toren 2	60	57.92	<40	<40	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	57.92	0.00	50.47	58.68	--	56.72	--
	Blok 1 Toren 2	65	60.02	<40	<40	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	60.02	0.00	50.93	60.55	--	58.45	--
	Blok 1 Toren 2	70	59.82	<40	<40	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	59.82	0.00	51.30	60.41	--	58.37	--
	Blok 1 Toren 2	75	59.54	<40	<40	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	59.54	0.00	51.52	60.20	--	58.19	--
	Blok 1 Toren 2	80	59.26	<40	<40	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	59.26	0.00	51.13	59.90	--	57.89	--
	Blok 1 Toren 2	85	58.99	<40	<40	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	58.99	0.00	50.85	59.64	--	57.62	--
	Blok 1 Toren 2	90	58.73	<40	<40	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	58.73	0.00	49.98	59.33	--	57.26	--
	Blok 1 Toren 2	95	58.52	<40	<40	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	58.52	0.00	49.72	59.13	--	57.05	--
	Blok 1 Toren 2	100	58.32	<40	<40	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	58.32	0.00	49.48	58.93	--	56.85	--
	Blok 1 Toren 2	105	58.16	<40	<40	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	58.16	0.00	49.24	58.78	--	56.68	--
	Blok 1 Toren 2	110	58.03	<40	<40	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	58.03	0.00	49.04	58.64	--	56.53	--
	Blok 1 Toren 2	115	57.94	<40	<40	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	57.94	0.00	48.86	58.54	--	56.42	--
	Blok 1 Toren 2	120	57.84	<40	<40	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	57.84	0.00	48.69	58.45	--	56.31	--
	Blok 1 Toren 2	125	57.73	<40	<40	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	57.73	0.00	48.52	58.33	--	56.18	--
	Blok 1 Toren 2	130	57.60	<40	<40	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	57.60	0.00	48.36	58.20	--	56.05	--
	Blok 1 Toren 2	135	57.44	<40	<40	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	57.44	0.00	48.22	58.05	--	55.88	--
K10	Blok 1	1.5	<40	<40	<40	<40	n.v.t.	<40	0.00	<40	41.27	<40	38.81	<40
	Blok 1	4.5	<40	<40	<40	<40	n.v.t.	<40	0.00	<40	41.12	<40	38.68	<40
	Blok 1	7.5	<40	<40	<40	<40	n.v.t.	<40	0.00	<40	41.21	<40	38.79	<40
	Blok 1	10.5	<40	<40	<40	<40	n.v.t.	<40	0.00	<40	41.31	<40	38.92	<40
	Blok 1	13.5	<40	<40	<40	<40	n.v.t.	<40	0.00	<40	41.47	<40	39.09	<40
	Blok 1	16.5	<40	<40	<40	<40	n.v.t.	<40	0.00	<40	41.52	<40	39.16	<40
	Blok 1	20	<40	<40	<40	<40	n.v.t.	<40	0.00	<40	41.60	<40	39.23	<40
	Blok 1	25	<40	<40	<40	<40	n.v.t.	<40	0.00	<40	41.49	<40	39.02	<40
	Blok 1	30	<40	<40	<40	<40	n.v.t.	<40	0.00	<40	41.48	<40	38.96	<40
	Blok 1	35	<40	<40	<40	<40	n.v.t.	<40	0.00	<40	41.47	<40	38.93	<40
	Blok 1	40	<40	<40	<40	<40	n.v.t.	<40	0.00	<40	41.56	<40	39.00	<40
	Blok 1	45	<40	<40	<40	<40	n.v.t.	<40	0.00	<40	41.76	<40	39.16	<40
	Blok 1 Toren 2	50	<40	<40	<40	<40	n.v.t.	<40	0.00	<40	42.30	<40	39.67	<40
	Blok 1 Toren 2	55	<40	<40	<40	<40	n.v.t.	<40	0.00	41.43	45.59	<40	42.77	<40
	Blok 1 Toren 2	60	<40	40.41	<40	<40	Lekstraat	40.41	0.00	45.01	47.62	<40	44.61	<40
	Blok 1 Toren 2	65	<40	<40	<40	<40	n.v.t.	<40	0.00	45.47	47.38	<40	44.23	<40
	Blok 1 Toren 2	70	<40	<40	39.74	<40	Oranje Buitensingel & Zwarteweg	39.74	0.00	46.01	47.71	<40	44.56	<40
	Blok 1 Toren 2	75	<40	<40	41.45	<40	Oranje Buitensingel & Zwarteweg	41.45	0.00	46.48	48.09	<40	45.04	<40
	Blok 1 Toren 2	80	<40	<40	41.96	<40	Oranje Buitensingel & Zwarteweg	41.96	0.00	46.95	48.59	<40	45.54	<40
	Blok 1 Toren 2	85	<40	<40	41.94	<40	Oranje Buitensingel & Zwarteweg	41.94	0.00	47.35	48.68	<40	45.56	<40
	Blok 1 Toren 2	90	<40	<40	42.01	<40	Oranje Buitensingel & Zwarteweg	42.01	0.00	47.54	48.83	<40	45.69	<40
	Blok 1 Toren 2	95	<40	<40	41.79	<40	Oranje Buitensingel & Zwarteweg	41.79	0.00	47.71	48.91	<40	45.75	<40
	Blok 1 Toren 2	100	<40	<40	42.32	<40	Oranje Buitensingel & Zwarteweg	42.32	0.00	47.83	49.11	<40	45.96	<40
	Blok 1 Toren 2	105	<40	<40	42.49	<40	Oranje Buitensingel & Zwarteweg	42.49	0.00	47.91	49.23	<40	46.07	<40
	Blok 1 Toren 2	110	<40	<40	43.03	<40	Oranje Buitensingel & Zwarteweg	43.03	0.00	48.05	49.45	<40	46.31	<40

Geluidsbelastingen in dB(A) voor het Wijnhavenkwartier, inclusief kruispuntcorrectie, exclusief aftrek conform art. 103 Wgh

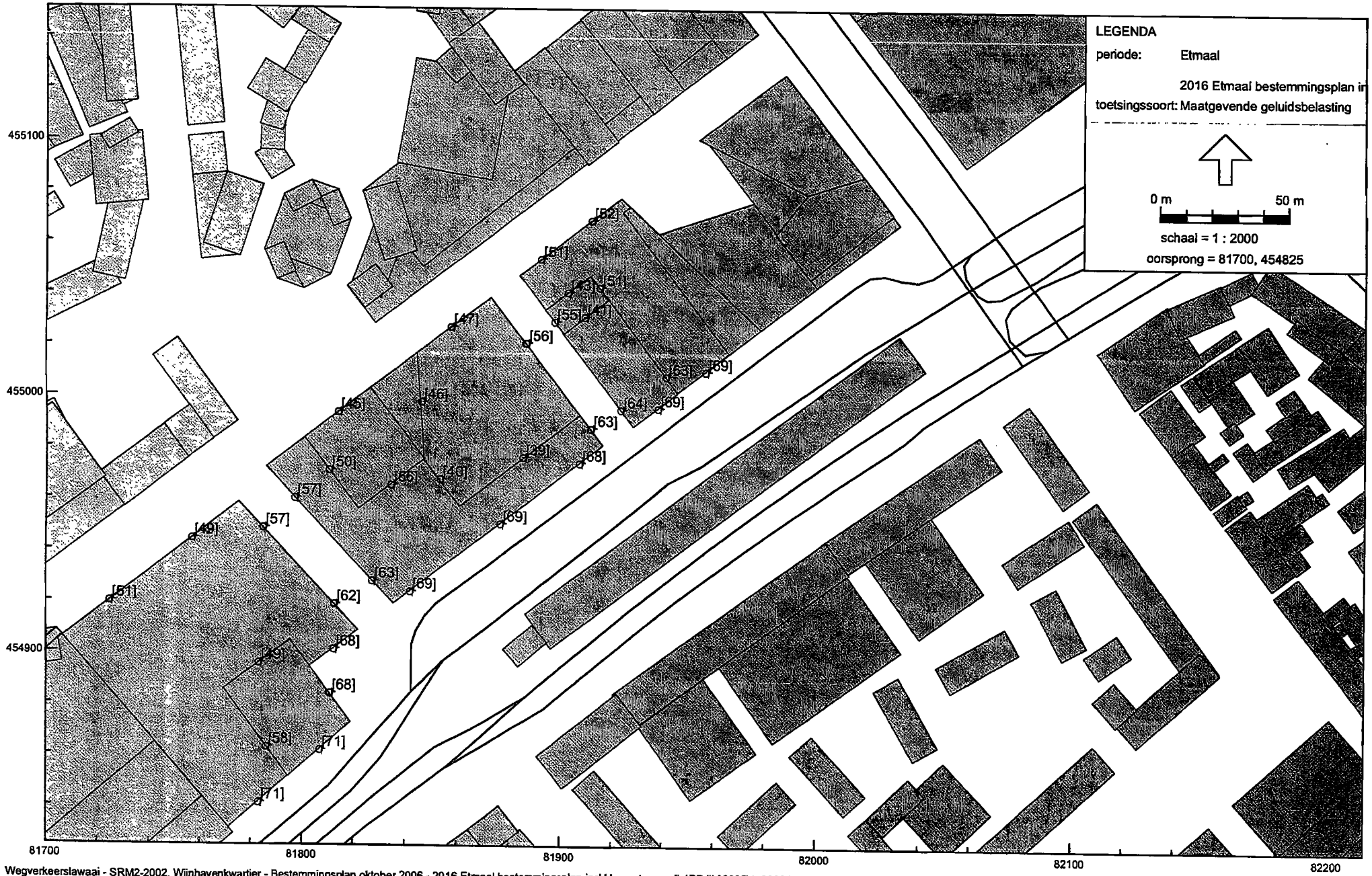
Punt			Etmalwaarde										Dagperiode	
Punt	Omschrijving	Hoogte	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	Lekstraat	Oranje Bultensingel & Zwarteweg	Spul	Maatgevende weg	Maatgevende geluidbelasting	Kruispunt-toeslag	Tramverkeer	Gecumuleerd	Railverkeer	Alle wegen	Railverkeer
	Blok 1 Toren 2	115	<40	<40	42.84	<40	Oranje Bultensingel & Zwarteweg	42.84	0.00	48.22	49.54	<40	46.37	<40
	Blok 1 Toren 2	120	<40	<40	43.78	<40	Oranje Bultensingel & Zwarteweg	43.78	0.00	48.35	49.85	<40	46.71	<40
	Blok 1 Toren 2	125	<40	<40	44.23	<40	Oranje Bultensingel & Zwarteweg	44.23	0.00	48.43	50.04	<40	46.91	<40
	Blok 1 Toren 2	130	<40	<40	44.64	<40	Oranje Bultensingel & Zwarteweg	44.64	0.00	48.55	50.25	<40	47.13	<40
	Blok 1 Toren 2	135	<40	<40	44.57	<40	Oranje Bultensingel & Zwarteweg	44.57	0.00	48.60	50.36	<40	47.24	<40
K11	Blok 1	1.5	<40	<40	<40	<40	n.v.t.	<40	0.00	<40	42.55	<40	40.29	<40
	Blok 1	4.5	<40	<40	<40	<40	n.v.t.	<40	0.00	<40	42.44	<40	40.23	<40
	Blok 1	7.5	<40	<40	<40	<40	n.v.t.	<40	0.00	<40	42.69	<40	40.55	<40
	Blok 1	10.5	<40	<40	<40	<40	n.v.t.	<40	0.00	<40	43.03	<40	40.93	<40
	Blok 1	13.5	<40	<40	39.93	<40	Oranje Bultensingel & Zwarteweg	39.93	0.00	<40	43.32	<40	41.22	<40
	Blok 1	16.5	<40	<40	40.04	<40	Oranje Bultensingel & Zwarteweg	40.04	0.00	<40	43.40	<40	41.29	<40
K12	Blok 1	20	<40	<40	<40	<40	n.v.t.	<40	0.00	<40	40.96	<40	38.53	<40
	Blok 1	25	<40	<40	<40	<40	n.v.t.	<40	0.00	<40	40.85	<40	38.42	<40
	Blok 1	30	<40	<40	<40	<40	n.v.t.	<40	0.00	<40	40.76	<40	38.31	<40
	Blok 1	35	<40	<40	<40	<40	n.v.t.	<40	0.00	<40	40.77	<40	38.31	<40
	Blok 1	40	<40	<40	<40	<40	n.v.t.	<40	0.00	<40	40.63	<40	38.17	<40
	Blok 1	45	<40	<40	<40	<40	n.v.t.	<40	0.00	<40	40.60	<40	38.15	<40
K13	Blok 1	20	<40	<40	<40	<40	n.v.t.	<40	0.00	<40	40.09	<40	37.88	<40
	Blok 1	25	<40	<40	<40	<40	n.v.t.	<40	0.00	<40	40.15	<40	37.94	<40
	Blok 1	30	<40	<40	<40	<40	n.v.t.	<40	0.00	<40	40.23	<40	37.99	<40
	Blok 1	35	<40	<40	<40	<40	n.v.t.	<40	0.00	<40	40.31	<40	38.06	<40
	Blok 1	40	<40	<40	<40	<40	n.v.t.	<40	0.00	<40	40.44	<40	38.18	<40
	Blok 1	45	<40	<40	<40	<40	n.v.t.	<40	0.00	<40	40.86	<40	38.55	<40
	Blok 1 Toren 1	50	<40	<40	<40	<40	n.v.t.	<40	0.00	<40	42.01	<40	39.65	<40
	Blok 1 Toren 1	55	<40	40.86	<40	<40	Lekstraat	40.86	0.00	<40	44.48	41.48	42.01	<40
	Blok 1 Toren 1	60	<40	42.95	<40	<40	Lekstraat	42.95	0.00	<40	46.21	46.08	43.65	41.51
	Blok 1 Toren 1	65	40.02	45.13	<40	<40	Lekstraat	45.13	0.00	40.22	47.70	47.09	45.14	42.49
	Blok 1 Toren 1	70	42.06	46.14	<40	<40	Lekstraat	46.14	0.00	40.39	48.70	47.18	46.15	42.58
	Blok 1 Toren 1	75	47.36	46.69	<40	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	47.36	0.00	40.67	50.76	47.18	48.24	42.57
	Blok 1 Toren 1	80	52.96	47.10	39.75	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	52.96	0.00	41.06	54.34	47.16	51.85	42.56
	Blok 1 Toren 1	85	54.36	47.59	42.12	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	54.36	0.00	41.27	55.56	47.15	53.09	42.55
	Blok 1 Toren 1	90	54.45	47.97	43.59	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	54.45	0.00	41.72	55.78	47.13	53.30	42.54
	Blok 1 Toren 1	95	54.70	48.24	44.18	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	54.70	0.00	41.98	56.06	47.12	53.58	42.53
	Blok 1 Toren 1	100	55.19	48.45	44.36	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	55.19	0.00	42.50	56.49	47.11	54.00	42.52
	Blok 1 Toren 1	105	55.75	48.61	44.70	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	55.75	0.00	42.93	56.97	47.10	54.49	42.51
	Blok 1 Toren 1	110	56.05	48.78	44.97	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	56.05	0.00	43.33	57.25	47.09	54.76	42.51
	Blok 1 Toren 1	115	56.07	48.91	45.07	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	56.07	0.00	43.91	57.32	47.10	54.83	42.51
	Blok 1 Toren 1	120	55.93	49.02	45.12	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	55.93	0.00	44.53	57.27	47.11	54.77	42.52
	Blok 1 Toren 1	125	55.78	49.11	45.03	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	55.78	0.00	44.87	57.18	47.12	54.68	42.53
	Blok 1 Toren 1	130	55.62	49.21	44.96	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	55.62	0.00	45.04	57.09	47.13	54.59	42.54
	Blok 1 Toren 1	135	55.48	49.35	44.83	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	55.48	0.00	45.30	57.02	47.14	54.53	42.55
K14	Blok 1	1.5	<40	<40	60.68	<40	Oranje Bultensingel & Zwarteweg	60.68	0.00	51.98	61.26	<40	58.74	<40
	Blok 1	4.5	<40	<40	61.95	<40	Oranje Bultensingel & Zwarteweg	61.95	0.00	52.69	62.46	<40	59.95	<40
	Blok 1	7.5	<40	<40	62.14	<40	Oranje Bultensingel & Zwarteweg	62.14	0.00	52.72	62.64	<40	60.13	<40
	Blok 1	10.5	<40	<40	62.05	<40	Oranje Bultensingel & Zwarteweg	62.05	0.00	52.70	62.56	<40	60.05	<40
	Blok 1	13.5	41.17	<40	61.89	<40	Oranje Bultensingel & Zwarteweg	61.89	0.00	52.66	62.42	<40	59.92	<40
	Blok 1	16.5	45.50	41.14	61.71	<40	Oranje Bultensingel & Zwarteweg	61.71	0.00	52.61	62.34	<40	59.83	<40
	Blok 1	20	46.41	44.06	61.47	<40	Oranje Bultensingel & Zwarteweg	61.47	0.00	52.54	62.18	<40	59.67	<40
	Blok 1	25	48.00	46.84	61.08	<40	Oranje Bultensingel & Zwarteweg	61.08	0.00	52.42	61.96	<40	59.44	<40
	Blok 1	30	48.69	47.34	60.68	<40	Oranje Bultensingel & Zwarteweg	60.68	0.00	51.65	61.60	<40	59.09	<40
	Blok 1	35	48.89	47.49	59.93	<40	Oranje Bultensingel & Zwarteweg	59.93	0.00	51.44	61.00	39.66	58.48	<40
	Blok 1	40	48.97	47.67	59.54	<40	Oranje Bultensingel & Zwarteweg	59.54	0.00	50.98	60.66	40.12	58.15	<40

Geluidsbelastingen in dB(A) voor het Wijnhavenkwartier, inclusief kruispuntcorrectie, exclusief aftrek conform art. 103 Wgh

Punt			Eetmaalwaarde										Dagperiode	
Punt	Omschrijving	Hoogte	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	Lekstraat	Oranje Buitensingel & Zwarteweg	Spui	Maatgevende weg	Maatgevende geluidbelasting	Kruispunt-toeslag	Tramverkeer	Gecumuleerd	Railverkeer	Alle wegen	Railverkeer
	Blok 1	45	49.10	47.89	59.09	<40	Oranje Buitensingel & Zwarteweg	59.09	0.00	50.79	60.32	40.49	57.81	<40
	Blok 1 Toren 1	50	49.18	48.03	58.72	<40	Oranje Buitensingel & Zwarteweg	58.72	0.00	50.33	60.01	40.76	57.49	<40
	Blok 1 Toren 1	55	40.84	<40	57.93	<40	Oranje Buitensingel & Zwarteweg	57.93	0.00	50.05	58.71	40.94	56.18	<40
	Blok 1 Toren 1	60	40.64	41.63	57.72	<40	Oranje Buitensingel & Zwarteweg	57.72	0.00	49.89	58.55	<40	56.03	<40
	Blok 1 Toren 1	65	40.94	43.41	57.56	<40	Oranje Buitensingel & Zwarteweg	57.56	0.00	49.74	58.46	<40	55.92	<40
	Blok 1 Toren 1	70	<40	44.20	57.24	<40	Oranje Buitensingel & Zwarteweg	57.24	0.00	49.52	58.14	<40	55.61	<40
	Blok 1 Toren 1	75	<40	44.61	57.02	<40	Oranje Buitensingel & Zwarteweg	57.02	0.00	49.21	57.94	<40	55.40	<40
	Blok 1 Toren 1	80	<40	44.86	56.80	<40	Oranje Buitensingel & Zwarteweg	56.80	0.00	49.18	57.74	<40	55.20	<40
	Blok 1 Toren 1	85	<40	45.31	56.88	<40	Oranje Buitensingel & Zwarteweg	56.88	0.00	49.24	57.84	<40	55.30	<40
	Blok 1 Toren 1	90	<40	45.66	56.85	<40	Oranje Buitensingel & Zwarteweg	56.85	0.00	49.34	57.86	-	55.31	-
	Blok 1 Toren 1	95	<40	45.89	56.66	<40	Oranje Buitensingel & Zwarteweg	56.66	0.00	49.66	57.77	-	55.20	-
	Blok 1 Toren 1	100	<40	46.03	56.39	<40	Oranje Buitensingel & Zwarteweg	56.39	0.00	49.85	57.61	-	55.03	-
	Blok 1 Toren 1	105	<40	46.30	56.11	<40	Oranje Buitensingel & Zwarteweg	56.11	0.00	49.72	57.39	-	54.81	-
	Blok 1 Toren 1	110	<40	46.39	55.42	<40	Oranje Buitensingel & Zwarteweg	55.42	0.00	49.54	56.87	-	54.26	-
	Blok 1 Toren 1	115	<40	46.37	54.63	<40	Oranje Buitensingel & Zwarteweg	54.63	0.00	49.53	56.31	-	53.68	-
	Blok 1 Toren 1	120	<40	46.38	54.03	<40	Oranje Buitensingel & Zwarteweg	54.03	0.00	49.36	55.88	-	53.23	-
	Blok 1 Toren 1	125	<40	46.34	53.67	<40	Oranje Buitensingel & Zwarteweg	53.67	0.00	49.29	55.62	-	52.97	-
	Blok 1 Toren 1	130	<40	46.43	53.45	<40	Oranje Buitensingel & Zwarteweg	53.45	0.00	49.30	55.49	-	52.83	-
	Blok 1 Toren 1	135	<40	46.54	53.25	<40	Oranje Buitensingel & Zwarteweg	53.25	0.00	48.99	55.31	-	52.66	-
K15	Blok 1	1.5	57.26	44.08	70.77	<40	Oranje Buitensingel & Zwarteweg	70.77	0.00	55.50	71.09	<40	68.66	<40
	Blok 1	4.5	58.12	43.68	70.78	<40	Oranje Buitensingel & Zwarteweg	70.78	0.00	56.17	71.16	<40	68.72	<40
	Blok 1	7.5	58.91	43.74	70.24	<40	Oranje Buitensingel & Zwarteweg	70.24	0.00	56.33	70.72	<40	68.29	<40
	Blok 1	10.5	59.32	44.55	69.60	<40	Oranje Buitensingel & Zwarteweg	69.60	0.00	56.33	70.18	40.42	67.76	<40
	Blok 1	13.5	59.81	46.12	69.00	<40	Oranje Buitensingel & Zwarteweg	69.00	0.00	56.29	69.71	41.84	67.29	<40
	Blok 1	16.5	60.15	49.70	68.46	<40	Oranje Buitensingel & Zwarteweg	68.46	0.00	56.24	69.33	43.36	66.90	<40
	Blok 1	20	60.13	51.46	67.89	<40	Oranje Buitensingel & Zwarteweg	67.89	0.00	56.15	68.89	46.99	66.46	42.39
	Blok 1	25	59.93	52.58	67.17	<40	Oranje Buitensingel & Zwarteweg	67.17	0.00	55.92	68.31	48.26	65.88	43.64
	Blok 1	30	59.93	52.90	66.08	<40	Oranje Buitensingel & Zwarteweg	66.08	0.00	55.68	67.49	48.77	65.05	44.16
	Blok 1	35	59.88	53.01	65.46	<40	Oranje Buitensingel & Zwarteweg	65.46	0.00	55.22	67.01	49.04	64.58	44.42
	Blok 1	40	59.66	52.91	64.90	<40	Oranje Buitensingel & Zwarteweg	64.90	0.00	54.75	66.54	49.18	64.12	44.56
	Blok 1	45	59.46	52.86	64.25	<40	Oranje Buitensingel & Zwarteweg	64.25	0.00	54.45	66.04	49.22	63.63	44.61
	Blok 1 Toren 1	50	59.42	52.98	63.77	<40	Oranje Buitensingel & Zwarteweg	63.77	0.00	54.15	65.70	49.21	63.31	44.61
	Blok 1 Toren 1	55	59.45	53.22	63.36	<40	Oranje Buitensingel & Zwarteweg	63.36	0.00	53.96	65.45	49.22	63.06	44.62
	Blok 1 Toren 1	60	59.53	53.38	62.97	<40	Oranje Buitensingel & Zwarteweg	62.97	0.00	53.61	65.22	49.22	62.83	44.62
	Blok 1 Toren 1	65	59.60	53.58	62.61	<40	Oranje Buitensingel & Zwarteweg	62.61	0.00	53.36	65.03	49.25	62.64	44.65
	Blok 1 Toren 1	70	59.58	53.68	62.23	<40	Oranje Buitensingel & Zwarteweg	62.23	0.00	53.07	64.79	49.30	62.40	44.71
	Blok 1 Toren 1	75	59.39	53.67	61.33	<40	Oranje Buitensingel & Zwarteweg	61.33	0.00	52.81	64.23	49.65	61.85	45.06
	Blok 1 Toren 1	80	59.18	53.71	60.94	<40	Oranje Buitensingel & Zwarteweg	60.94	0.00	52.48	63.95	50.21	61.55	45.64
	Blok 1 Toren 1	85	58.97	53.74	60.61	<40	Oranje Buitensingel & Zwarteweg	60.61	0.00	52.20	63.70	50.79	61.31	46.22
	Blok 1 Toren 1	90	58.78	53.84	60.30	<40	Oranje Buitensingel & Zwarteweg	60.30	0.00	51.87	63.47	51.22	61.07	46.66
	Blok 1 Toren 1	95	58.59	53.88	59.50	<40	Oranje Buitensingel & Zwarteweg	59.50	0.00	51.36	63.00	51.46	60.61	46.89
	Blok 1 Toren 1	100	58.43	53.89	59.06	<40	Oranje Buitensingel & Zwarteweg	59.06	0.00	51.00	62.72	51.57	60.33	47.00
	Blok 1 Toren 1	105	58.25	53.93	58.73	<40	Oranje Buitensingel & Zwarteweg	58.73	0.00	50.55	62.50	51.59	60.10	47.02
	Blok 1 Toren 1	110	58.09	54.01	58.43	<40	Oranje Buitensingel & Zwarteweg	58.43	0.00	50.17	62.29	51.59	59.91	47.02
	Blok 1 Toren 1	115	57.92	54.03	58.02	<40	Oranje Buitensingel & Zwarteweg	58.02	0.00	49.77	62.05	51.59	59.65	47.01
	Blok 1 Toren 1	120	57.75	54.05	57.61	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	57.75	0.00	49.47	61.80	51.58	59.41	47.01
	Blok 1 Toren 1	125	57.60	54.04	57.34	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	57.60	0.00	49.09	61.62	51.58	59.22	47.00
	Blok 1 Toren 1	130	57.45	54.02	57.07	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	57.45	0.00	48.81	61.44	51.57	59.05	47.00
	Blok 1 Toren 1	135	57.30	53.98	56.80	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	57.30	0.00	48.46	61.25	51.56	58.86	46.99
K16	Blok 1	1.5	61.34	52.48	70.69	<40	Oranje Buitensingel & Zwarteweg	70.69	0.00	54.48	71.32	47.97	68.94	43.27
	Blok 1	4.5	62.52	51.91	70.55	<40	Oranje Buitensingel & Zwarteweg	70.55	0.00	55.82	71.36	49.24	69.01	44.56
	Blok 1	7.5	63.13	52.28	69.90	<40	Oranje Buitensingel & Zwarteweg	69.90	0.00	56.16	70.94	49.85	68.59	45.18

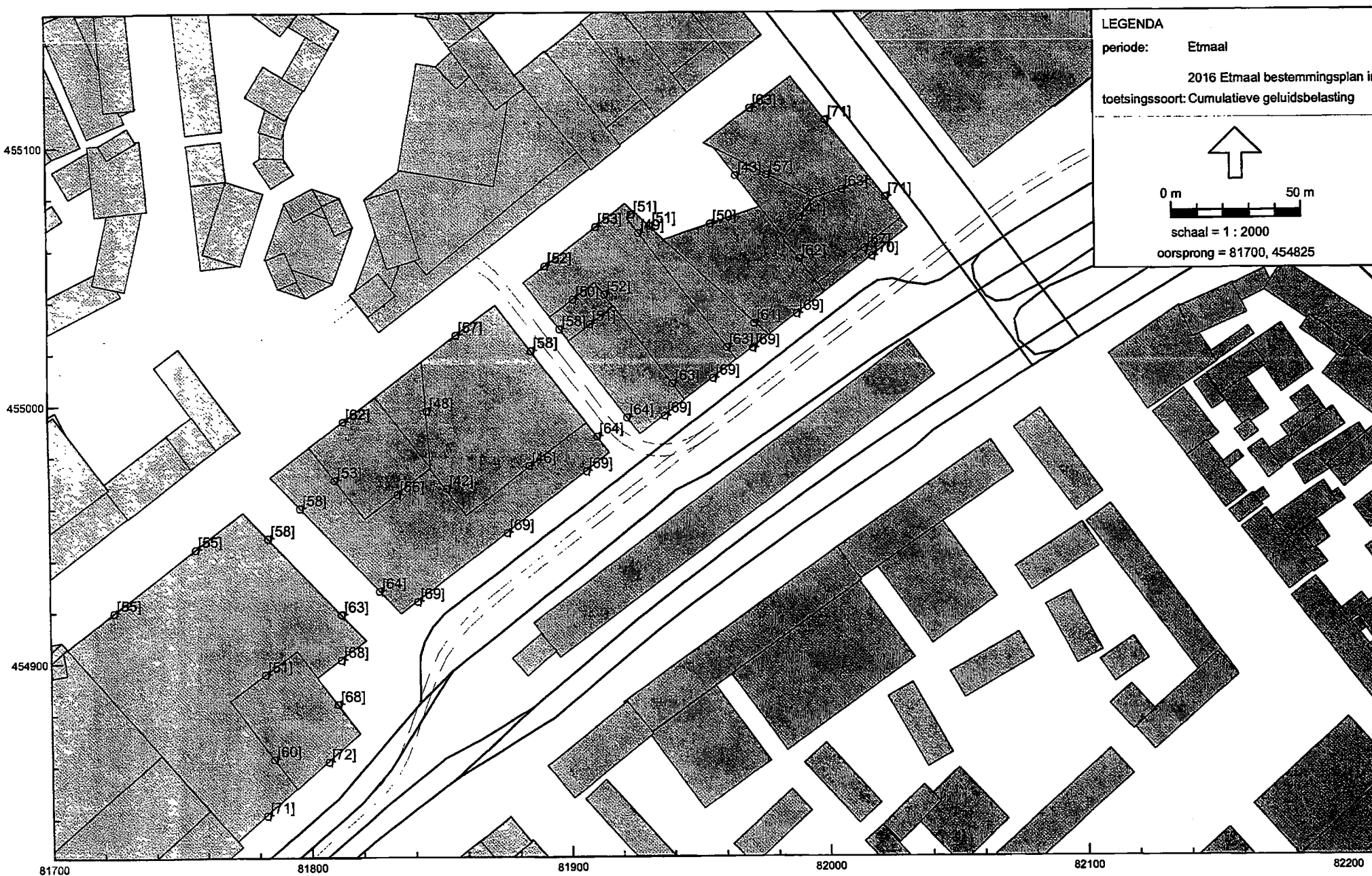
Geluidsbelastingen in dB(A) voor het Wijnhavenkwartier, inclusief kruispuntcorrectie, exclusief aftrek conform art. 103 Wgh

Punt			Etmalwaarde										Dagperiode	
Punt	Omschrijving	Hoogte	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	Lekstraat	Oranje Buitensingel & Zwarteweg	Spui	Maatgevende weg	Maatgevende geluidbelasting	Kruispunt-toeslag	Tramverkeer	Gecumuleerd	Railverkeer	Alle wegen	Railverkeer
	Blok 1	10.5	63.40	52.94	69.17	<40	Oranje Buitensingel & Zwarteweg	69.17	0.00	56.15	70.44	50.66	68.10	46.00
	Blok 1	13.5	63.53	53.54	68.50	<40	Oranje Buitensingel & Zwarteweg	68.50	0.00	56.06	69.98	51.24	67.65	46.61
	Blok 1	16.5	63.43	54.00	67.89	<40	Oranje Buitensingel & Zwarteweg	67.89	0.00	55.96	69.54	51.79	67.21	47.16
	Blok 1	20	63.23	54.18	67.27	<40	Oranje Buitensingel & Zwarteweg	67.27	0.00	55.71	69.07	52.39	66.74	47.77
	Blok 1	25	63.11	54.24	66.49	<40	Oranje Buitensingel & Zwarteweg	66.49	0.00	55.26	68.52	52.95	66.19	48.34
	Blok 1	30	62.87	54.21	65.33	<40	Oranje Buitensingel & Zwarteweg	65.33	0.00	54.90	67.72	53.30	65.40	48.69
	Blok 1	35	62.61	54.01	64.68	<40	Oranje Buitensingel & Zwarteweg	64.68	0.00	54.63	67.24	53.43	64.92	48.83
	Blok 1	40	62.43	53.84	64.10	<40	Oranje Buitensingel & Zwarteweg	64.10	0.00	54.32	66.84	53.40	64.52	48.80
	Blok 1	45	62.25	53.88	63.48	<40	Oranje Buitensingel & Zwarteweg	63.48	0.00	53.93	66.43	53.36	64.10	48.76
K17	Blok 1 Toren 1	55	54.96	52.16	<40	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	54.96	0.00	<40	56.86	53.06	54.45	48.48
	Blok 1 Toren 1	60	57.94	53.84	<40	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	57.94	0.00	44.30	59.50	54.24	57.16	49.65
	Blok 1 Toren 1	65	59.82	54.30	41.11	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	59.82	0.00	45.90	61.05	54.38	58.70	49.79
	Blok 1 Toren 1	70	60.68	54.51	47.30	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	60.68	0.00	46.47	61.89	54.37	59.53	49.78
	Blok 1 Toren 1	75	61.03	54.66	50.60	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	61.03	0.00	46.70	62.34	54.33	59.99	49.74
	Blok 1 Toren 1	80	61.45	54.74	50.84	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	61.45	0.00	46.80	62.69	54.29	60.32	49.71
	Blok 1 Toren 1	85	61.54	54.77	50.84	<40	Ammunitie- & Schedeldoekshaven	61.54	0.00	46.99	62.76	54.27	60.40	49.68



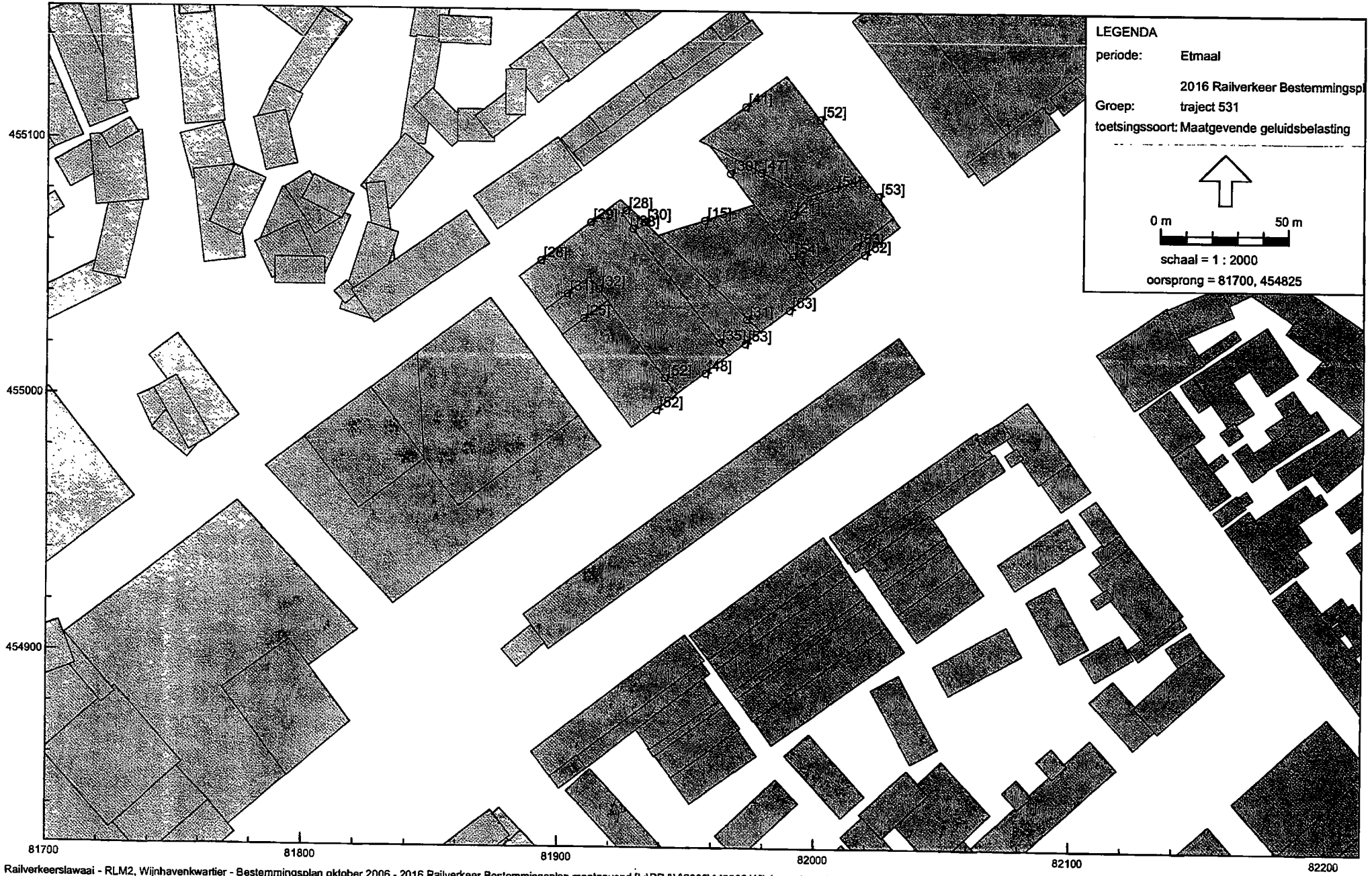
Wegverkeerslawai - SRM2-2002, Wijnhavenkwartier - Bestemmingsplan oktober 2006 - 2016 Etmaal bestemmingsplan incl Kk maatgeven [L:\PRJ\V2005\143302 Wijnhavenkwartier, oktober 2006\Rekenmodellen Wijnhaven oktober 2006], Geonose V5.13

Geluidsbelasting t.g.v. maatgevende weg op maatgevende hoogte
Resultaten in etmaalwaarde zonder aftrek conform art. 103 Wgh



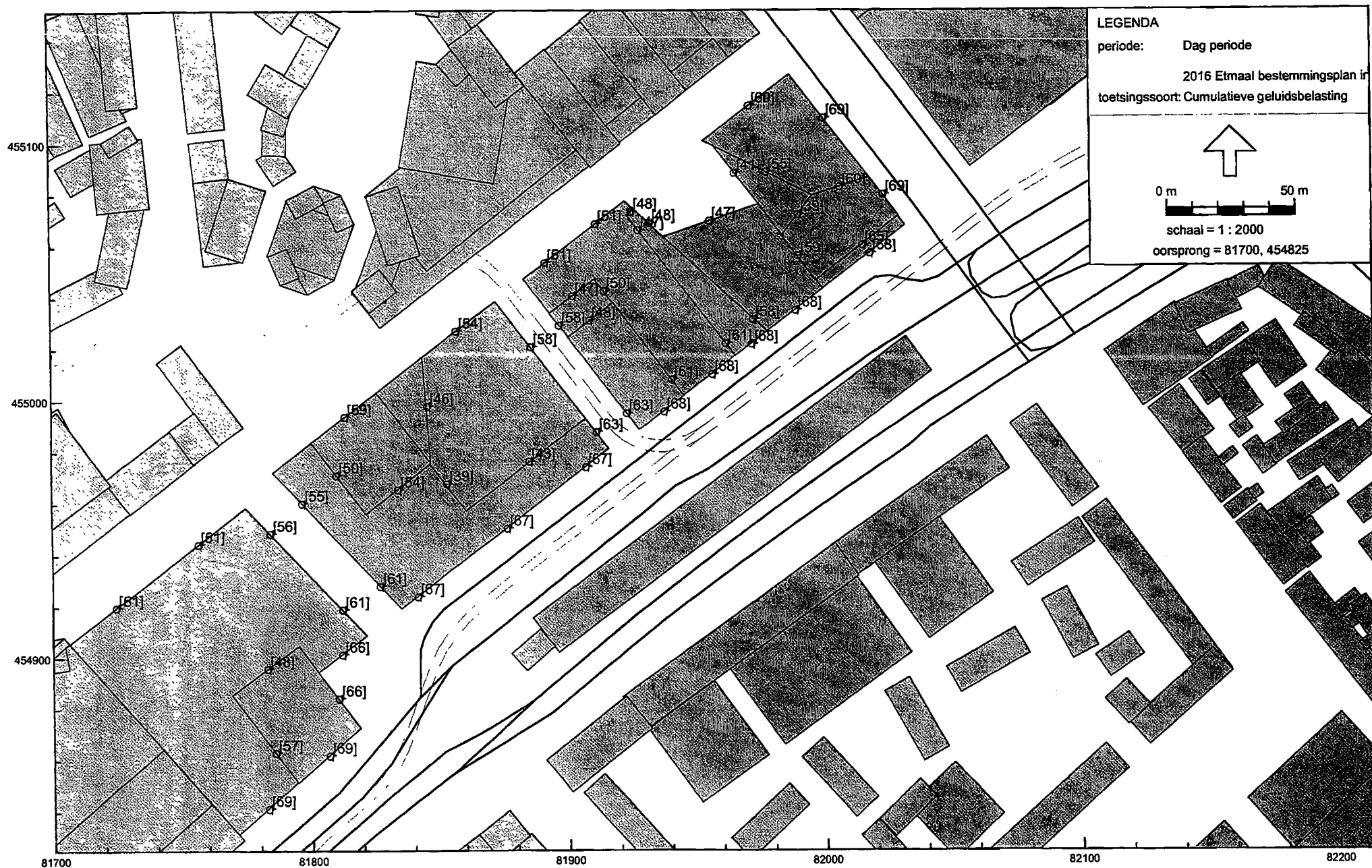
Wegverkeerslawaaier - SRM2-2002, Wijnhavenkwartier - Bestemmingsplan oktober 2006 - 2016 Eetmaal bestemmingsplan incl kk cumulatief [L:\PR\JV\2005\143302 Wijnhavenkwartier, oktober 2006\Rekenmodellen Wijnhaven oktober 2006], Geonose V5.13

Gecumuleerde geluidsbelasting wegverkeer (inclusief tramverkeer) op maatgevende hoogte
Resultaten in etmaalwaarde zonder aftrek conform art. 103 Wgh



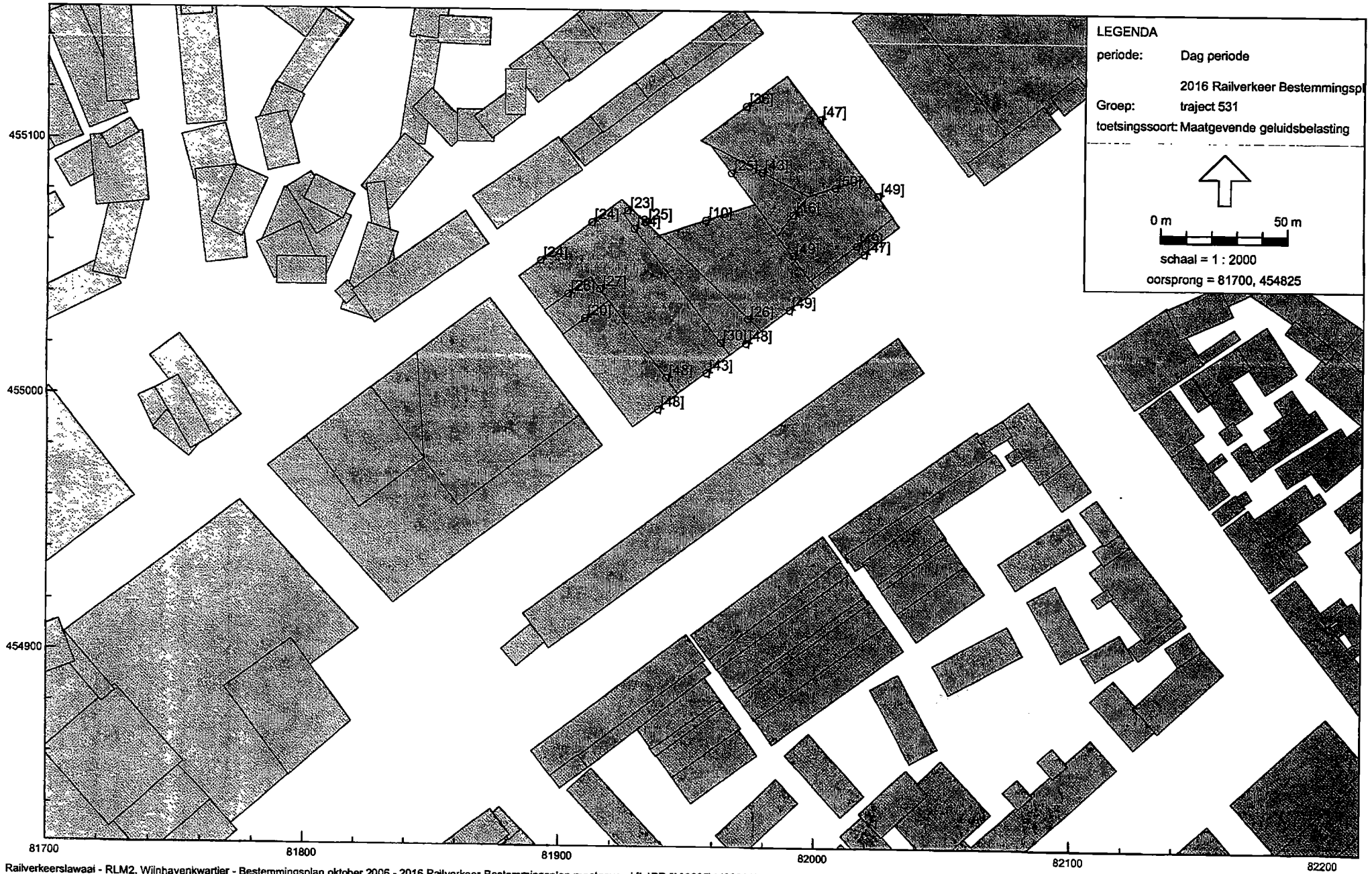
Railverkeerslawaaï - RLM2, Wijnhavenkwartier - Bestemmingsplan oktober 2006 - 2016 Railverkeer Bestemmingsplan maatgevend [L:\PRJ\W2005\143302 Wijnhavenkwartier, oktober 2006\Rekenmodellen Wijnhaven oktober 2006], Geonose V5.13

Geluidsbelastingen t.g.v. railverkeer op maatgevende hoogte
Resultaten in etmaalwaarde

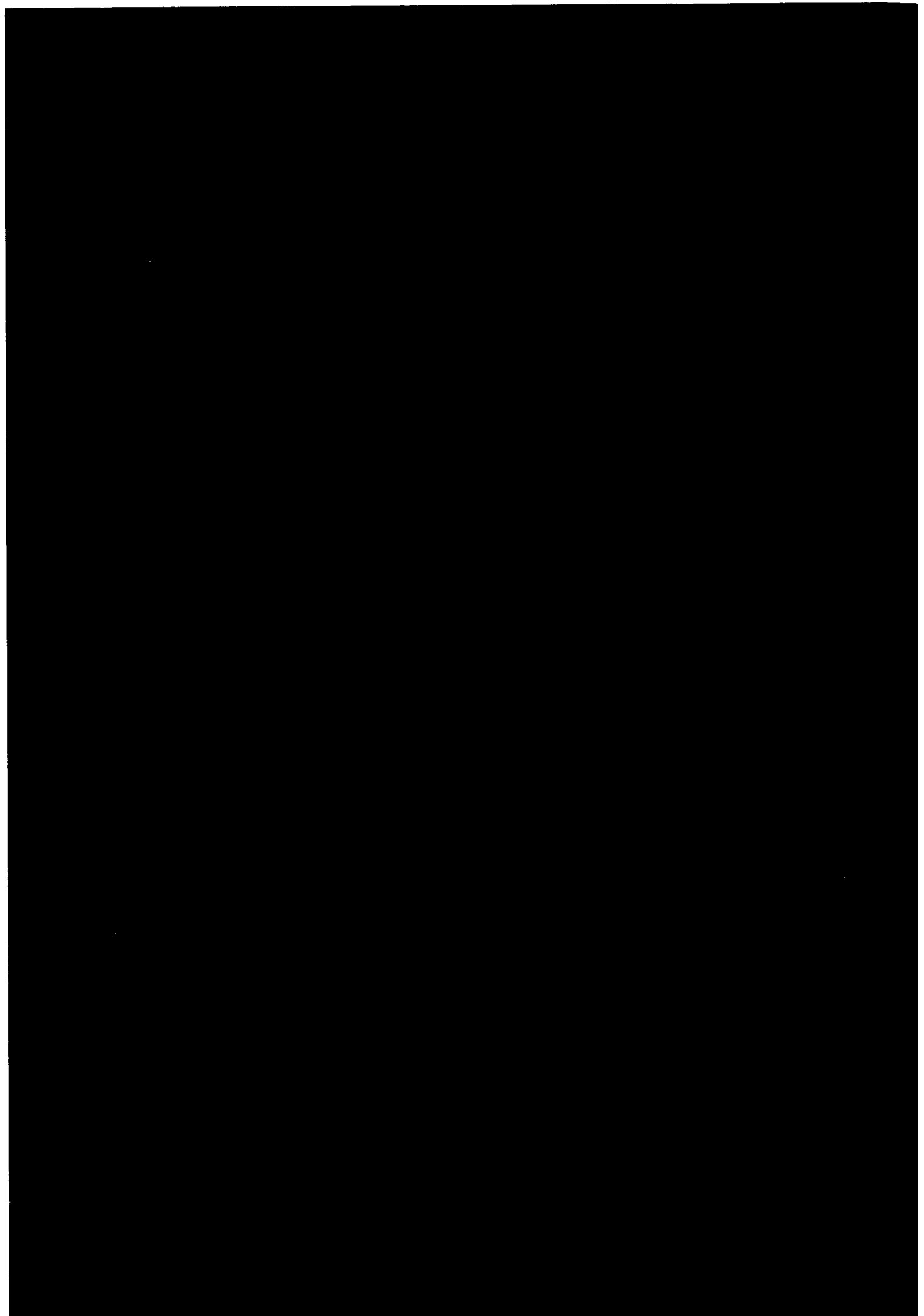


Wegverkeerslawaai - SRM2-2002, Wijnhavenkwartier - Bestemmingsplan oktober 2006 - 2016 Etmaal bestemmingsplan incl kk cumulatie [L:\PRJ\IV\2005\143302 Wijnhavenkwartier, oktober 2006\Rekenmodellen Wijnhaven oktober 2006] . Geonose V5.13

Gecumuleerde geluidsbelasting wegverkeer (inclusief tramverkeer) op maatgevende hoogte
 Resultaten voor de dagperiode zonder aftrek conform art. 103 Wgh



Railverkeerslawaaï - RLM2, Wijnhavenkwartier - Bestemmingsplan oktober 2006 - 2016 Railverkeer Bestemmingsplan maatgevend [L:\PR\JVW2005\143302 Wijnhavenkwartier, oktober 2006\Rekenmodellen Wijnhaven oktober 2006], Geonose V5.13
Geluidsbelastingen t.g.v. railverkeer op maatgevende hoogte
Resultaten voor de dagperiode





**DIENST STADSBEHEER
MILIEU & VERGUNNINGEN
GELUID & LUCHT**

Postbus 12651, 2500 DP Den Haag

**Bestemmingsplan Wijnhavenkwartier
Bouwvergunning Ministeries in Fase 1
Bouwvergunning Woontoren in Fase 1
Onderzoek en beoordeling luchtkwaliteit**

Rapportnummer : 10.10.2006.EB
Opgesteld door : E. Been
Doorkiesnummer : 070 - 353 6103
Datum : November 2006

Verantwoording

Gemeente Den Haag
Dienst Stadsbeheer
Milieu en Vergunningen

Hoofd Geluid en Lucht
Drs. K. de Boer

Samenvatting

Op grond van het Besluit luchtkwaliteit 2005 (Blk 2005) moeten bij procedures in het kader van de ruimtelijke ordening de grenswaarden uit het besluit in acht worden genomen of dient aangetoond te worden dat een planontwikkeling (per saldo) niet leidt tot een verslechtering van de luchtkwaliteit ten opzichte van de autonome ontwikkeling.

Dit onderzoek is uitgevoerd in het kader van zowel het nieuwe bestemmingsplan Wijnhavenkwartier als voor de bouwvergunningen voor de Ministeries (Fase 1) en de Woontoren (Fase 1)

Het plangebied wordt begrensd door de Turfmarkt (NW), de Zwarteweg (NO), de Schedeldoekshaven (ZO) en het gebouw waarin onder andere het Lucent Danstheater is gevestigd (ZW).

De belangrijkste verkeerstoever-ader (en ook afvoer) naar dit gebied is het Bernhardviaduct, dat uitkomt op de Schedeldoekshaven.

In het gebied zijn momenteel twee ministeries gehuisvest (Ministerie van Justitie en Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties) en het woongebouw Zwarte Madonna.

De herinrichting van het gebied zal in 2 fasen worden uitgevoerd.

In de eerste fase zullen op de plek waar zich nu de Zwarte Madonna bevindt, twee nieuwe kantoortorens voor de beide Ministeries worden gerealiseerd alsmede een woontoren. Onder de beide Ministeries alsook onder de woontoren zal een parkeergarage worden gerealiseerd (beide garages met een in/uitgang uitsluitend aan de Schedeldoekshaven).

Op het moment dat de bouw van de nieuwe kantoortorens is afgerond (naar verwachting in 2010) zullen de Ministeries verhuizen naar hun nieuwe plek. Zodra de bestaande Ministerie-gebouwen, die zich bevinden op de plek van Fase 2, leeg zijn, kan worden gestart met Fase 2 (geplande start in 2011). Na de sloop van de huidige Ministeries zullen op de bestaande garage in een tweetal (bouw)blokken o.a. woningen, kantoren, een hotel/vergaderfunctie, detailhandel, horeca en recreatieve voorzieningen worden gerealiseerd. De afronding van Fase 2 wordt in 2015 verwacht.

In dit rapport is zowel voor het bestemmingsplan als voor de beide vrijstellingen/bouwvergunningen de luchtkwaliteit beoordeeld voor de situatie met planontwikkeling alsook voor de situatie zonder planontwikkeling (autonome ontwikkeling). De berekende concentratiewaarden zijn vervolgens getoetst aan de geldende grenswaarden en ook zijn de betreffende plandrempels beschouwd.

Uit het onderzoek ten behoeve van het bestemmingsplan blijkt dat voldaan wordt aan het Besluit luchtkwaliteit 2005.

Weliswaar worden de grenswaarden (zowel voor PM10 als voor NO2) op plaatsen overschreden, maar de (bestemmings)planontwikkeling leidt op geen van deze beoordelingsplaatsen tot een verslechtering van de luchtkwaliteit ten opzichte van de autonome ontwikkeling.

Ook uit het onderzoek ten behoeve van de bouwvergunning voor de Ministerie-torens (in combinatie met het bestemmingsplanonderzoek voor 2015) blijkt dat voldaan wordt aan het Besluit luchtkwaliteit 2005.

Weliswaar worden de grenswaarden (zowel voor PM10 als voor NO2) op plaatsen overschreden, maar de bouwplanontwikkeling leidt op geen van deze plaatsen tot een verslechtering van de luchtkwaliteit ten opzichte van de autonome ontwikkeling.

Tot slot wijzen de berekeningen voor het bestemmingsplan alsook de berekeningen voor de bouwvergunning van de Ministerie-torens uit dat ook voor wat betreft de bouwvergunning voor de woontoren in Fase 1 wordt voldaan aan het Blk 2005.

Inhoudsopgave

	Samenvatting	blz. 3
	Inhoudsopgave	blz. 4
1.	Inleiding	blz. 5
2.	Normstelling	blz. 10
3.	Rekenmethode	blz. 11
4.	Uitgangspunten voor de berekeningen	blz. 12
5.	Berekeningen bestemmingsplan	blz. 15
6.	Berekeningsresultaten Bestemmingsplan	blz. 17
7.	Beoordeling Bestemmingsplan	blz. 20
8.	Berekeningen Bouwvergunning Ministeries Fase 1	blz. 21
9.	Berekeningsresultaten Bouwvergunning Ministeries Fase 1	blz. 24
10.	Beoordeling Bouwvergunning Ministeries Fase 1	blz. 27
11.	Beoordeling Bouwvergunning Woontoren Fase 1	blz. 29

Bijlage I Invoergegevens berekening Bestemmingsplan

Bijlage II Berekeningsresultaten Bestemmingsplan

Bijlage III Invoergegevens berekening Bouwvergunning Ministeries

Bijlage IV Berekeningsresultaten Bouwvergunning Ministeries

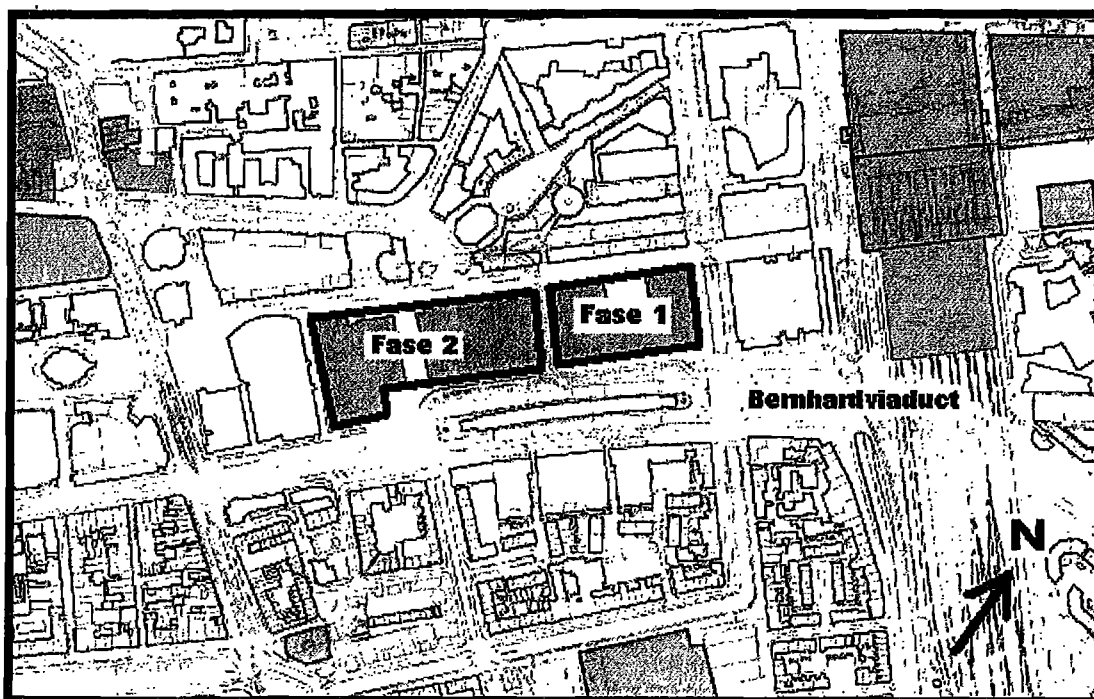
1. Inleiding

De gemeente Den Haag is bezig het gebied van het Wijnhavenkwartier te herontwikkelen. Dit plangebied wordt rondom begrensd door de Turfmarkt (NW), de Zwarteweg (NO), de Schedeldoekshaven (ZO) en het gebouw waarin onder andere het Lucent Danstheater is gevestigd (ZW).

De belangrijkste verkeerstoever-ader (en ook afvoer) naar dit gebied is het Prins Bernhardviaduct, dat uitkomt op de Schedeldoekshaven.

In het gebied zijn momenteel twee ministeries gehuisvest (Ministerie van Justitie en Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties) en het woongebouw Zwarte Madonna.

Om de herontwikkeling uit te kunnen voeren wordt de huidige bebouwing in het plangebied gesloopt. De herinrichting van het gebied zal in 2 fasen worden uitgevoerd.



Figuur 1: Overzicht plangebied

In de eerste fase zullen op de plek waar zich nu de Zwarte Madonna bevindt, twee nieuwe kantoortorens voor de beide Ministeries worden gerealiseerd alsmede een woontoren. Onder de beide Ministeries alsook onder de woontoren zal een parkeergarage worden gerealiseerd (beide garages met een in/uitgang uitsluitend aan de Schedeldoekshaven).

Op het moment dat de bouw van de nieuwe kantoortorens is afgerond (naar verwachting in 2010) zullen de Ministeries verhuizen naar hun nieuwe plek. Zodra de bestaande Ministerie-gebouwen, die zich bevinden op de plek van Fase 2, leeg zijn, kan worden gestart met de ontwikkeling van Fase 2 (geplande start in 2011).

Om de sloop van de dan oude Ministerie-gebouwen mogelijk te maken, zal de parkeergarage onder deze Ministeries worden gesloten. Deze zal gevuld worden met ballast teneinde opdrijven te voorkomen. Na de sloop van de gebouwen zullen op de bestaande garage in een tweetal (bouw)blokken o.a. woningen, kantoren, een hotel/vergaderfunctie, detailhandel, horeca en recreatieve voorzieningen worden gerealiseerd. Na het gereedkomen van de bebouwing zal de oude garage (met in/uitrit aan de Schedeldoekshaven) weer beschikbaar komen o.a. voor de nieuw gerealiseerde functies. De afronding van Fase 2 wordt in 2015 verwacht.

Op grond van het Besluit luchtkwaliteit 2005 (Blk 2005) moeten bij procedures in het kader van de ruimtelijke ordening de grenswaarden uit het besluit in acht worden genomen of dient aangetoond te worden dat een planontwikkeling (per saldo) niet leidt tot een verslechtering van de luchtkwaliteit ten

opzichte van de autonome ontwikkeling.

Bij de besluitvorming rond de herinrichting van het Wijnhavenkwartier moeten de mogelijke gevolgen voor de luchtkwaliteit zowel bij het nieuwe bestemmingsplan als bij de bouwvergunningen, die voortvloeiend op dat bestemmingsplan op grond van artikel 19 WRO worden verleend, in beeld worden gebracht.

In Fase 1 is er sprake van twee vrijstellingen/bouwvergunningen: de bouwvergunning voor de beide Ministeries en de bouwvergunning voor de woontoren. Als deze twee bouwvergunningen zijn verleend en de bouw is gerealiseerd, dan is het gebied van Fase 1 voltooid.

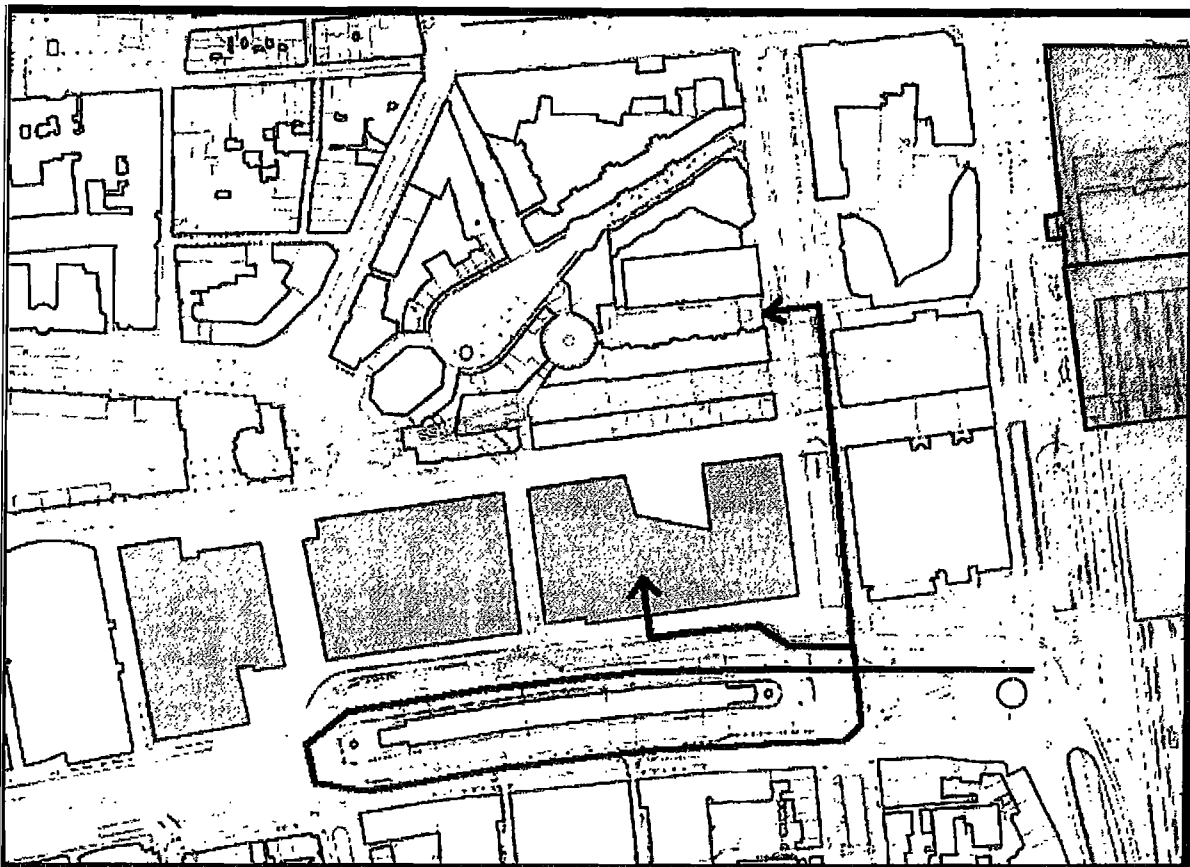
Omdat deze 3 onderzoeken (1 bestemmingsplan en 2 bouwvergunningen) in het geval van het Wijnhavenkwartier nauw met elkaar samenhangen is besloten dit in 1 rapport te presenteren.

Ten behoeve van de herontwikkeling van het Wijnhavengebied is een MER opgesteld ("MER en milieuraapport SMB, Herontwikkeling Wijnhavenkwartier Den Haag" van TAUW, 09 mei 2006).

In dat kader zijn ook de mogelijke gevolgen voor de luchtkwaliteit van de planontwikkeling in beeld gebracht ("Luchtkwaliteitsonderzoek Wijnhavenkwartier Den Haag, Onderzoek ten behoeve van MER en bestemmingsplan" van TAUW, 9 mei 2006).

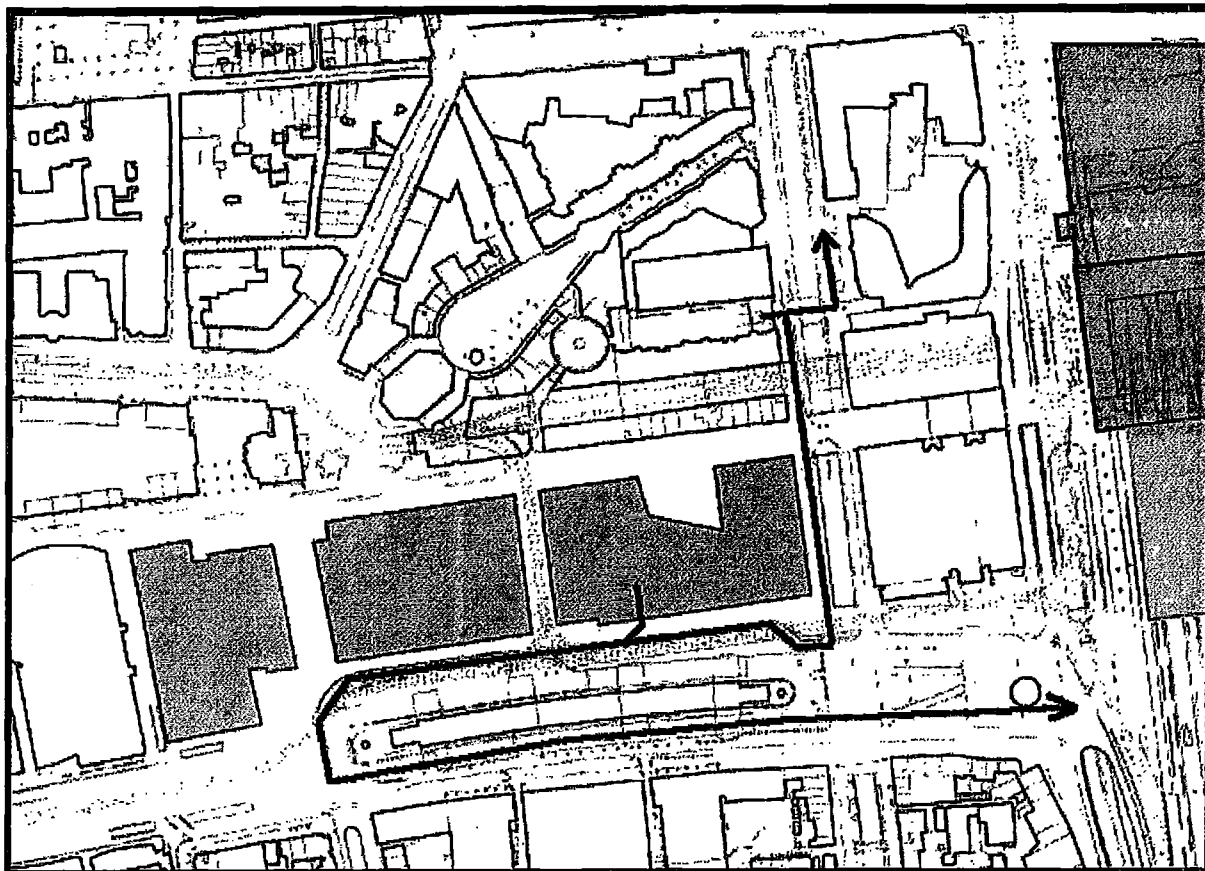
Inmiddels heeft, op basis van advies uit het milieueffectrapport (MER), een nadere uitwerking plaatsgevonden om het verkeer zo efficiënt mogelijk van en naar het plangebied te geleiden. Teneinde de situatie rond de luchtkwaliteit zo gunstig mogelijk en de verkeersafwikkeling/verkeershinder op en langs de nabijgelegen wegvakken zo beperkt mogelijk te laten zijn moesten "omrijdbewegingen" zo veel mogelijk worden voorkomen.

In de huidige verkeerssituatie moet, met name het bestemmingsverkeer naar Fase 1 (locatie Zwarte Madonna) de "omrijdbewegingen" maken vanaf het Prins Bernhardviaduct via de Ammunitionhaven naar de Schedeldoekshaven. Ook (een deel van) het verkeer naar de Helicon parkeergarage maakt deze "omrijdbeweging".



Figuur 2: Verkeersbewegingen (heen) huidige verkeerssituatie

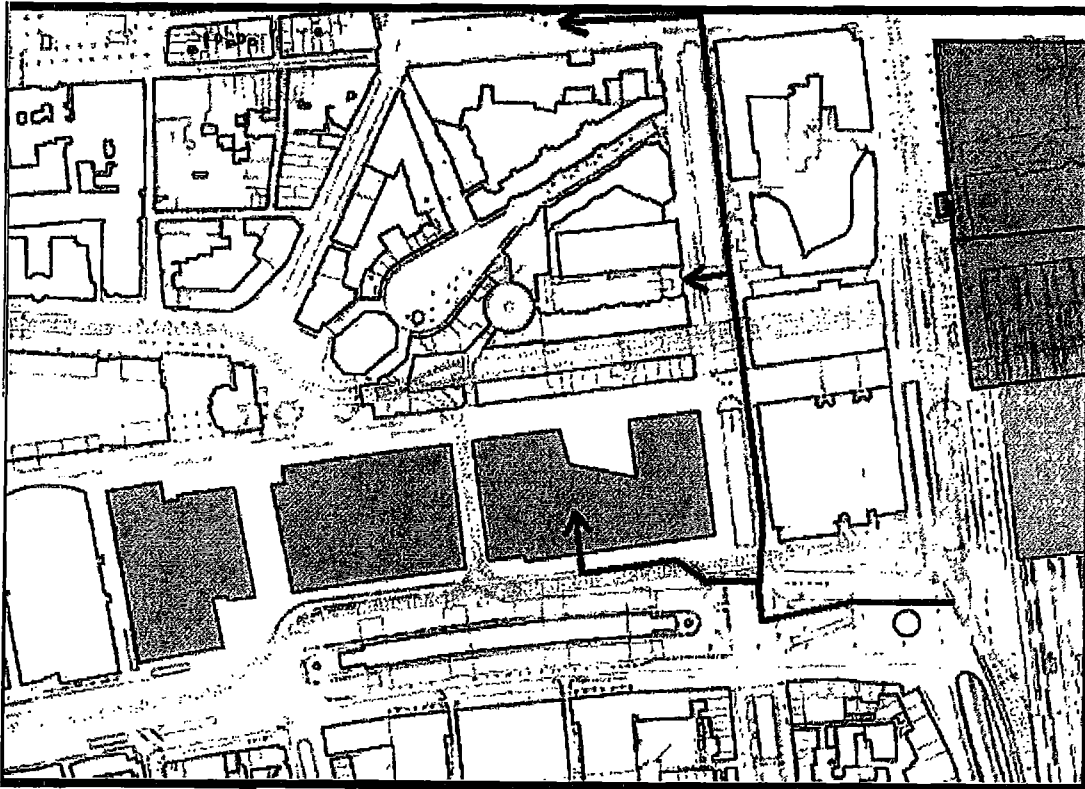
Vanuit Fase 1 en ook gedeeltelijk vanuit de Helicon-parkeergarage rijdt het verkeer via de Schedeldoekshaven naar de oprit van het Prins Bernhardviaduct.



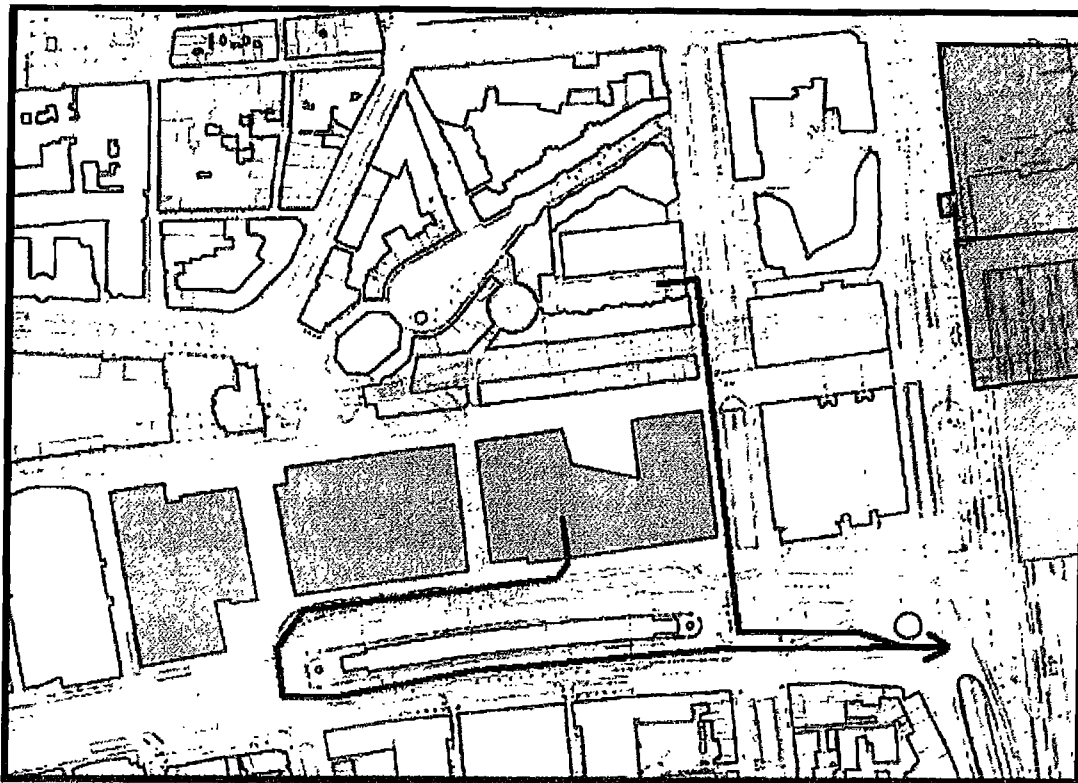
Figuur 3: Verkeersbewegingen (terug) huidige verkeerssituatie

In de realisatieperiode van Fase 1 zal het bouwverkeer gebruik gaan maken van de huidige busbaan (afrit en oprit) tussen het Prins Bernhardviaduct en de kruising Schedeldoekshaven/Ammuntiehaven/Oranjebuitensingel/Zwarteweg, waardoor voor dit bouwverkeer een vrij directe verbinding vanaf het Prins Bernhardviaduct naar het Wijnhavenkwartier en vice versa ontstaat.

Na realisatie van Fase 1 (in 2010) zal ook het parkeerverkeer naar de nieuwbouw op de plek van de Zwarte Madonna op deze wijze via een kortere route op het hoofdwegennet worden aangesloten. Hierdoor worden de eerder genoemde "omrijdbewegingen" voorkomen en wordt ook recht gedaan aan een van de uitgangspunten van het MER, namelijk dat gezien moet worden of er uit milieuoogpunt aanvullende maatregelen mogelijk zijn in het kader van het Meest Milieuvriendelijke Alternatief.



Figuur 4: Verkeersbewegingen (heen) met gebruik bus op/afrit



Figuur 5: Verkeersbewegingen (terug) met gebruik bus op/afrit

De bovengenoemde veranderingen in de verkeersafwikkeling hebben op een aantal wegvakken geleid

tot andere verkeersintensiteiten dan in het eerdere luchtkwaliteitsonderzoek (9 mei 2006, TAUW) is aangehouden. In het onderhavige onderzoek is uitgegaan van die gewijzigde verkeersintensiteiten.

Naast een aantal wijzigingen in de verkeersintensiteiten als gevolg van het gebruik van de bus op/afrit wijkt dit rapport ook op een aantal andere punten af van het luchtkwaliteitsonderzoek van TAUW. Zo hebben geactualiseerde verkeersgegevens op een aantal wegvakken tot iets andere verkeersintensiteiten geleid, zijn de bussen op de onderzochte wegen separaat gemodelleerd, zijn wegvakken ter verdere detaillering opgesplitst en zijn beoordelingspunten in lijn met recente jurisprudentie gebracht. Daarnaast is in plaats van 2005 nu het jaar 2006 berekend, met uiteraard de verkeersintensiteiten van 2006, en zijn voor de berekening van het jaar 2015 de geprognoseerde verkeersintensiteiten voor 2016 gebruikt (zie ook paragraaf 5.1).

2. Normstelling

Met ingang van 5 augustus 2005 is het Blk 2005 van kracht geworden. In het besluit zijn grenswaarden voor meerdere luchtverontreinigingcomponenten vastgesteld; o.a. ter bescherming van de gezondheid van de mens.

De grenswaarden zijn in de onderstaande tabel weergegeven.

Tabel 1. Grenswaarden (gedeeltelijk) Blk 2005

Component	Van kracht	Grenswaarden	Toegestane aantal overschrijdingen / jaar
Fijn stof (PM ₁₀)	Heden	40 µg/m ³ ; jaargemiddelde	-
		50 µg/m ³ ; 24-uurgemiddelde	35
Stikstofdioxide (NO ₂)	2006	plandrempel = 48 µg/m ³ ; jaargemiddelde	-
	2010	40 µg/m ³ ; jaargemiddelde	-
	Heden	200 µg/m ³ ; uurgemiddelde	18
Koolmonoxide (CO)	Heden	10.000 µg/m ³ ; 8-uurgemiddelde	-
Lood (Pb)	Heden	0,5 µg/m ³ ; jaargemiddelde	-
Zwavel dioxide (SO ₂)	Heden	125 µg/m ³ ; 24-uurgemiddelde	3
		350 µg/m ³ ; uurgemiddelde	24
Benzeen (C ₆ H ₆)	Heden	10 µg/m ³ ; jaargemiddelde	-
	2010	5 µg/m ³ ; jaargemiddelde	-

In het Blk 2005 staat aangegeven dat concentraties van fijn stof (PM₁₀) die zich van nature in de lucht bevinden en die niet schadelijk zijn voor de gezondheid van de mens bij de beoordeling van de luchtkwaliteit buiten beschouwing mogen worden gelaten. Dit is onder andere het geval met zeezoutkristallen.

In de Meetregeling luchtkwaliteit 2005, die tegelijkertijd met het Blk 2005 van kracht is geworden, staat aangegeven dat in verband met dit zeezout de jaargemiddeld concentratie PM₁₀ in de gemeente Den Haag met 6 µg/m³ mag worden verminderd.

Uitgaande van de niet voor zeezout gecorrigeerde jaargemiddelde concentratie van PM₁₀ wordt het voor zeezout gecorrigeerde aantal overschrijdingsdagen van de 24-uurgemiddelde grenswaarde van 50 µg/m³ verkregen door het aantal overschrijdingsdagen met zes dagen te verminderen.

3. Rekenmethode

De berekeningen van de concentraties luchtverontreinigingscomponenten in de lucht ten gevolge van wegverkeer zijn uitgevoerd met het programma Geoair, versie 1.42.

Het rekengedeelte van dit programma bestaat uit het CAR II-programma, versie 5.0. (VROM/TNO, maart 2006).

Dit is op dit moment de meest recente versie van CAR II, waarin onder andere de prognoses van het Milieu- en Natuur Planbureau (MNP) zijn opgenomen. In deze prognoses zijn de inzichten in de ontwikkeling van de luchtkwaliteit verwerkt, alsook maatregelen die door het Rijk worden getroffen teneinde de luchtkwaliteit te verbeteren (het zogenaamde Prinsjesdag(2005)pakket van 900 miljoen Euro).

Met het CAR-berekeningsmodel kunnen concentraties van luchtverontreiniging in stedelijke verkeerssituaties worden berekend, met als doel na te gaan bij welke wegvakken sprake is van een overschrijding van grenswaarden of plandrempels.

De totale concentratie van een stof wordt bepaald door de op een punt berekende immissie van het verkeer (ook wel verkeersbijdrage genoemd) op te tellen bij de op hetzelfde punt heersende of de te verwachten achtergrondconcentratie van die stof in de lucht. Als een andere lokale bron aanwezig is, zoals bijvoorbeeld een schoorsteen van een fabriek, dan dient ook deze bijdrage daarbij opgeteld te worden.

De achtergrondconcentraties zijn als een vast gegeven in het berekeningsprogramma opgenomen en zijn aangeleverd door het MNP/RIVM .

Door Europese regelgeving zijn producenten van nieuwe verbrandingsmotoren al jaren verplicht om steeds schonere motoren te produceren. De normen daarvoor (Euro 3, Euro 4 en straks Euro 5) worden telkens aangescherpt. Oudere motoren verdwijnen en nieuwe, schonere motoren verschijnen. Als gevolg daarvan zal de luchtkwaliteit steeds verder verbeteren en zullen de achtergrondconcentraties in de loop der jaren dalen. De vastgestelde achtergrondconcentraties in het plangebied laten het volgende verloop zien.

Tabel 2: Verloop achtergrondconcentratie t.p.v. het plangebied Fase 1

	2006	2010	2015
Concentratie PM10 in $\mu\text{g}/\text{m}^3$ *)	21,5	20,6	19,9
Concentratie NO2 in $\mu\text{g}/\text{m}^3$	31,9	30,4	27,5

*) gecorrigeerd voor zeezout, zie hoofdstuk 2, onder tabel 1

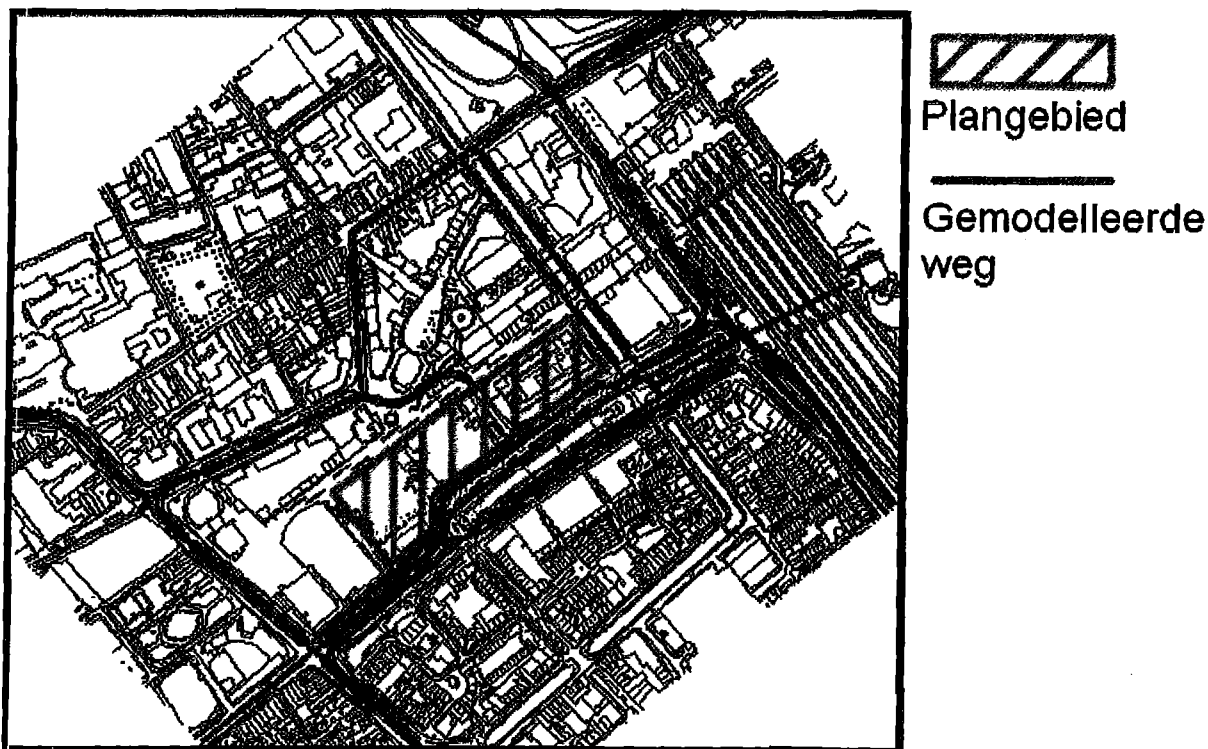
De belangrijkste factoren die bepalend zijn voor de hoogte van de immissies (verkeersbijdrage) zijn het aantal motorvoertuigen per etmaal, de fracties lichte -, middelzware – en zware motorvoertuigen, de gemiddelde rijnsnelheid en de weg- en omgevingskenmerken, zoals de aantallen bomen langs de weg, en de afstand van het berekeningspunt tot de weg.

4. Uitgangspunten voor de berekeningen

4.1 Wegen en wegvakken

De mogelijke invloed van de planontwikkeling op de luchtkwaliteit is onderzocht op de meest maatgevende wegvakken rondom het plangebied. In figuur 6 zijn de beschouwde wegen weergegeven. Sommige wegen zijn bij de modellering in meerdere wegvakken opgesplitst omdat bijvoorbeeld de verkeersintensiteiten per wegvak verschillen (in/uitrit parkeergarage) of omdat de omgevingskenmerken wisselen (bebouwingsverandering, verkeerssnelheid). In figuur 7 zijn de gedetailleerde wegvakken met de bijbehorende nummers weergegeven.

Bij de modellering in Geoair is uitgegaan van de digitale ondergrond van Den Haag (Digtop).



Figuur 6: gemodelleerde wegen

4.2. Berekeningspunten

Langs al de onderzochte wegen (met uitzondering van de bus op/afrit naar het Prins Bernhardviaduct) zijn stoepen aanwezig waarop de burger wordt blootgesteld aan de als gevolg van het wegverkeer vrijkomende verontreinigende stoffen. De concentraties van deze stoffen zijn berekend op de rand van de weg en de stoep. In het geval dat een stoeprand verder is gelegen dan 4 meter uit de as van de dichtstbijzijnde rijstrook is de concentratie berekend op die 4 meter.

4.3. Achtergrondconcentraties

Met behulp van Rijksdriehoekcoördinaten zijn de wegvakken in Geoair vastgelegd. Het midden van dat wegvak is het maatgevende punt voor de bepaling van de achtergrondconcentratie. Deze achtergrondconcentratie is, zoals eerder vermeld, door het MNP/RIVM vastgesteld op een raster van 1 bij 1 kilometer. Elk punt in dat km-vlak heeft dezelfde achtergrondconcentratie.

Complicerend in dit onderzoek is het feit dat er een snijpunt van 4 km-vlakken direct naast het plangebied ligt, zodat (afhankelijk van welk wegvak) er 4 verschillende achtergrondconcentraties een rol spelen. Door bij het beoordelen van de planbijdrage (het verschil tussen de autonome ontwikkeling en de planontwikkeling) de wegmodellering hetzelfde te houden wordt voorkomen dat deze verschillen in

achtergrondconcentraties een rol gaan spelen. Elk wegvak houdt op deze manier zijn eigen achtergrondconcentratie.

Wel ontstaan hierdoor mogelijk verschillen met andere berekeningen (zoals het eerdere luchtkwaliteitsonderzoek van TAUW) omdat bij die berekeningen het berekeningspunt wellicht op een iets andere plek ligt, waardoor mogelijk met een andere achtergrondconcentratie is gerekend.

4.4. Meteo

Op basis van de aangehouden x- en y-coördinaten van het midden van het wegvak bepaalt het berekeningsmodel de bijbehorende regio waarin het rekenpunt ligt. Vervolgens is met de regio en het gekozen meteojaar gekomen tot het meerjarig gemiddeld meteo-bestand (10 jaar gemiddelde meteo).

4.5 Verkeersgegevens

De verkeersintensiteiten zijn verstrekt door de afdeling Verkeer & Infrastructuur van de Dienst Stedelijke Ontwikkeling van Den Haag. De aannamen, de ritproducties en de bij de berekeningen gebruikte verkeersgegevens zijn terug te vinden in het rapport "Verkeersprognoses Wijnhavenkwartier en omgeving", DSO-Verkeer&Infrastructuur, November 2006.

De (hoofd)verkeersintensiteiten (aantal motorvoertuigen in een bepaald jaar op een bepaalde weg) zijn bepaald met behulp van het Haagse verkeersmodel.

Een korte toelichting op dit model is te vinden in het genoemde rapport.

Uitgaande van een autonome groei zijn met behulp van dit model de verkeersgegevens voor de autonome situatie in 2010 en 2016 bepaald.

De intensiteitswijzigingen als gevolg van de verkeersafwikkeling van het plan zijn bepaald aan de hand van meer gedetailleerde modellen. Daarbij zijn niet alleen de parkeergarages uit de planontwikkeling, maar ook de parkeergarages in de directe omgeving beschouwd. Per situatie is per parkeergarage gekeken naar de afwikkeling van het verkeer vanuit die garage en de planbijdrage aan de verkeersintensiteit op de betreffende wegvakken. Dit resulteert uiteindelijk voor elke te toetsen situatie in een totale planbijdrage aan de verkeersintensiteit per wegvak.

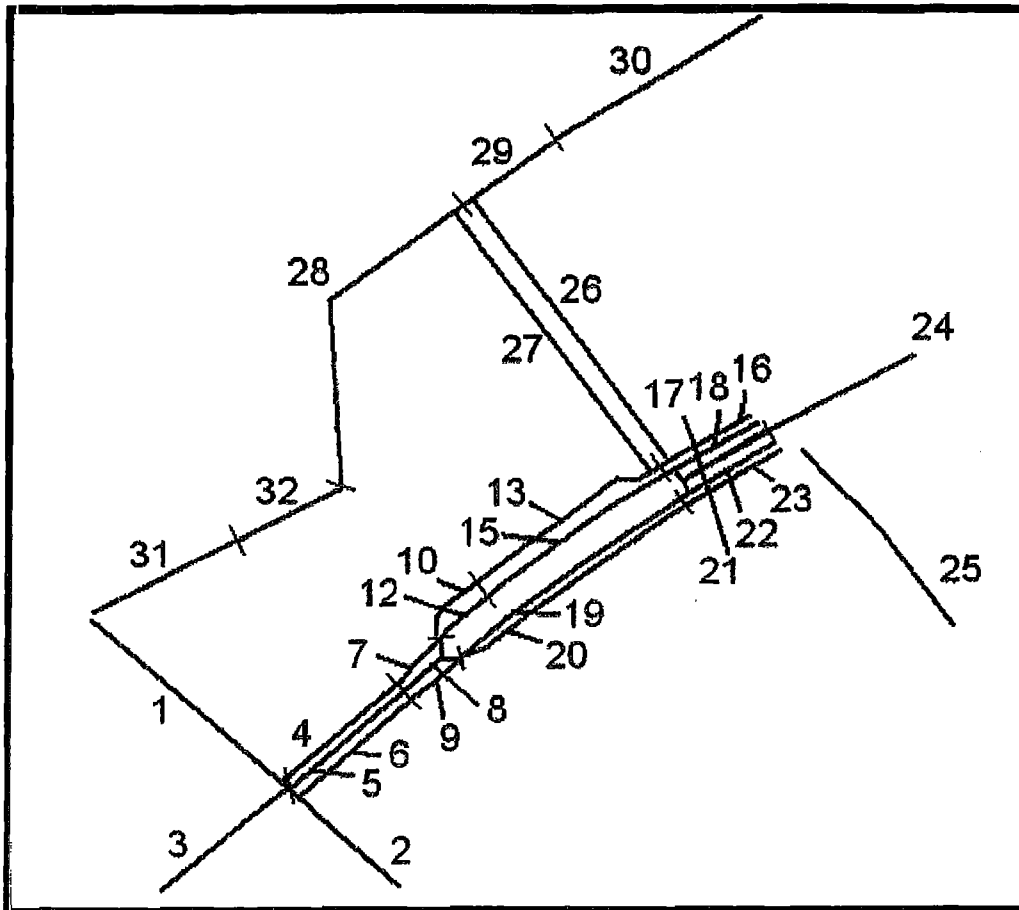
Door deze planbijdrage op te tellen (of als het afneemt af te trekken) bij de verkeersintensiteiten voor de autonome situatie ontstaan de geprognosticeerde verkeersintensiteiten met planontwikkeling.

In beide gevallen (autonoom versus plan) is dus uitgegaan van dezelfde algemene ontwikkelingen (anders dan de planontwikkeling) in de omgeving. Zo is in beide gevallen niet uitgegaan van het VCP.

4.6. Overig

Binnen het plangebied alsook in de directe omgeving daarvan zijn geen andere bronnen aanwezig die een significante invloed op de luchtkwaliteit zouden kunnen hebben anders dan het verkeer.

Daarom verdienen met name de stoffen: fijn stof (PM_{10}) en stikstofdioxide (NO_2) bijzondere aandacht in dit onderzoek.



Figuur 7: gemodelleerde wegvakken met ID-nummers

De wegsituatie nabij het plangebied is modelleringstechnisch redelijk complex.

Zo bestaan de rijbanen ter hoogte van het Mercurehotel (kruising Schedeldoekshaven en Spui) uit Schedeldoekshaven 1 met rijrichting ZW (ID=4), een busbaan in beide rijrichtingen (ID=5) en de Ammuntiehaven 1 met rijrichting NO (ID=6).

Voor het berekenen van de luchtkwaliteit aan de kant van de Schedeldoekshaven zijn de wegvakken 5 en 6 gekoppeld aan wegvak 4, zodat de verkeersbijdrage van deze wegvakken bij de verkeersbijdrage van wegvak 4 wordt opgeteld alvorens de totale verkeersbijdrage bij de achtergrondconcentratie wordt opgeteld.

Op eenzelfde manier is dat gebeurd voor het berekenen van de luchtkwaliteit aan de kant van de Ammuntiehaven. Voor die berekening zijn de wegvakken 4 en 5 aan wegvak 6 gekoppeld.

Bij de berekeningen zijn bij al de wegvakken met parallelle rijbanen deze zogenaamde koppelingen aangebracht.

5. Berekeningen Bestemmingsplan

5.1 Beoordelingssituatie

Omdat Fase 1 pas in 2010 op zijn vroegst gerealiseerd zal zijn, is dat jaar als eerste beoordelingsjaar van de planontwikkeling genomen. Maatgevend voor de beoordeling van de luchtkwaliteit is de situatie op het moment dat de bestaande parkeergarage onder de huidige Ministeries wordt gesloten. Deze parkeergarage bestaat thans uit twee delen, nl. een deel bestemd voor openbaar parkeren en een (afgesloten) deel voor de medewerkers van de Ministeries. De medewerkers van de Ministeries zullen, na de verhuizing, gaan parkeren in de uitsluitend voor hen bestemde nieuwe parkeergarage in Fase 1. De parkeerders die gebruik maakten van het deel openbaar parkeren zullen zich verdelen over de omliggende openbare parkeergarages. Dit effect is bij het bepalen van de verkeersintensiteiten per wegvak meegenomen.

Fase 2 is op zijn vroegst in 2015 gerealiseerd, zodat ook dat jaar is beoordeeld. Het parkeerverkeer dat elders in openbare garages moest parkeren als gevolg van de sluiting van de parkeergarage onder de Ministeries, zal gedeeltelijk terugkeren naar de nieuwe openbare parkeergarage (in Fase 2). Ook dit effect is meegenomen in de berekeningen.

De bestemmingsplanperiode is van 2006 tot 2016. Het jaar 2016 is echter niet beschikbaar in de berekeningsmodellen, zodat de verkeersgegevens voor 2016 zijn gebruikt in het berekeningsmodel voor 2015. Dit betekent dan een (zeer) lichte overschatting van de berekende concentraties.

5.2. Invoergegevens

In onderstaande tabellen zijn de verkeersgegevens voor de verschillende wegvakken weergegeven.

Tabel 3: Verkeersintensiteiten zonder planontwikkeling (autonoom)

ID	Straat/wegvak	Verkeersintensiteiten per etmaal incl. bussen		
		2006	2010	2016
1	Spui 1	14370	15080	15800
2	Spui 2	6220	6380	6640
3	Amsterdamse Veerkade	20490	17850	18930
4	Schedeldoekshaven 1	12400	13050	14020
5	Schedel/Ammunitie busbaan 1	570	590	620
6	Ammunitiehaven 1	13040	13820	14960
7	Schedeldoekshaven 2	13070	13720	14700
8	Schedel/Ammunitie busbaan 2	570	590	620
9	Ammunitiehaven 2	12770	13540	14690
10	Schedeldoekshaven paral. 3	4730	4900	5150
12	Schedeldoekshaven 3 hoofdrijbaan	12601	13363	14467
13	Schedeldoekshaven paral. 4	3890	4100	4350
15	Schedeldoekshaven 4 hoofdrijbaan	12601	13363	14467
16	Schedeldoekshaven paral. 5	1816	2049	2379
17	Schedeldoekshaven 5 bus op/afrit	370	380	400
18	Schedeldoekshaven 5 hoofdrijbaan	12601	13363	14467
19	Ammunitiehaven 3 hoofdrijbaan	12701	13463	14577
20	Ammunitiehaven paral. 3	6370	6730	7260
21	Ammunitiehaven 4 bus op/afrit	370	380	400
22	Ammunitiehaven 4 hoofdrijbaan	12701	13463	14577
23	Ammunitiehaven paral. 4	5296	5759	6429
24	Bernardviaduct	25670	27200	29430
25	Lekstraat	28654	31868	36504
26	Oranjebuitensingel	2180	2520	3010
27	Zwarteweg	3220	3600	4150
28	Fluwelenburgwal/Herengracht	4770	4960	5250
29	Bezuidenhoutseweg 1	12360	12870	13620

30	Bezuidenhoutseweg 2	21830	22710	24020
31	Kalvermarkt 1	4370	4550	4830
32	Kalvermarkt 2	4570	4760	5040

Tabel 4: verkeersintensiteiten met planontwikkeling

ID	Straat/wegvak	Verkeersintensiteiten per etmaal incl. bussen	
		2010	2016
1	Spui 1	15140	15840
2	Spui 2	6440	7320
3	Amsterdamse Veerkade	17910	19030
4	Schedeldoekshaven 1	12990	14320
5	Schedel/Ammunitie busbaan 1	590	620
6	Ammunitiehaven 1	13760	15250
7	Schedeldoekshaven 2	13180	15400
8	Schedel/Ammunitie busbaan 2	590	620
9	Ammunitiehaven 2	13800	14870
10	Schedeldoekshaven paral. 3	3850	5560
12	Schedeldoekshaven 3 hoofdrijbaan	12373	14157
13	Schedeldoekshaven paral. 4	3850	4240
15	Schedeldoekshaven 4 hoofdrijbaan	12373	14157
16	Schedeldoekshaven paral. 5	2039	2489
17	Schedeldoekshaven 5 bus op/afrit	2530	2390
18	Schedeldoekshaven 5 hoofdrijbaan	12373	14157
19	Ammunitiehaven 3 hoofdrijbaan	12703	14497
20	Ammunitiehaven paral. 3	6250	6920
21	Ammunitiehaven 4 bus op/afrit	2530	2390
22	Ammunitiehaven 4 hoofdrijbaan	12703	14497
23	Ammunitiehaven paral. 4	5759	6599
24	Bernardviaduct	27580	31030
25	Lekstraat	31868	36534
26	Oranjevuitensingel	2950	3310
27	Zwarteweg	4010	4510
28	Fluwelenburgwal/Herengracht	5670	5860
29	Bezuidenhoutseweg 1	12890	13690
30	Bezuidenhoutseweg 2	22720	24120
31	Kalvermarkt 1	4680	4940
32	Kalvermarkt 2	5180	5400

In bijlage I is een volledig overzicht gegeven van de verkeers- en overige invoergegevens in Geoair.

Rond het plangebied zijn langs vrijwel al de onderzochte wegvakken bomen aanwezig. Deze bomen kunnen, indien ze dicht bij elkaar staan of zwaar bladdragend zijn, een belemmering vormen voor de verdunning van de uitlaatgassen van het verkeer. Om die reden is er de mogelijkheid om in het model te rekenen met een zogenaamde bomenfactor, waardoor dan met deze belemmering rekening wordt gehouden. Langs al de wegvakken waar thans bomen aanwezig zijn (of in de planperiode worden geplant) is zekerheidshalve een bomenfactor van 1,25 aangehouden. In het uiterste geval (als er bomen zijn verdwenen in 2010 of 2015) zou dit kunnen betekenen dat thans voor 2010 en/of 2015 een iets te hoge concentratie wordt berekend (lichte overschatting).

6. Berekeningsresultaten Bestemmingsplan

6.1. Fijn stof

In onderstaande tabellen zijn de berekeningsresultaten langs de onderzochte wegvakken weergegeven voor fijn stof in 2006, 2010 en 2015 (2016 verkeersgegevens in berekeningsjaar 2015). Weergegeven zijn de resultaten voor de situatie met planontwikkeling. Tussen haakjes zijn tevens de berekeningsresultaten zonder planontwikkeling (autonome ontwikkeling) weergegeven.

De in onderstaande tabellen opgenomen concentraties en het aantal dagen per jaar dat de 24-uurgemiddelde concentratie fijn stof groter is dan $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ zijn berekend inclusief de correctie zeezout (conform de 'Meetregeling luchtkwaliteit 2005').

De volledige berekeningsresultaten zijn weergegeven in bijlage II.

Tabel 5: Fijn stof (jaargemiddelde)

ID	Straat/wegvak	Jaargemiddelde concentratie in $\mu\text{g}/\text{m}^3$		
		2006	2010	2015
1	Spui 1	25	23 (23)	22 (22)
2	Spui 2	23	22 (22)	21 (21)
3	Amsterdamse Veerkade	33	28 (28)	25 (25)
4	Schedeldoekshaven 1	28	25 (25)	23 (23)
6	Ammunitiehaven 1	27	25 (25)	23 (23)
7	Schedeldoekshaven 2	28	25 (25)	23 (23)
9	Ammunitiehaven 2	27	24 (24)	23 (23)
10	Schedeldoekshaven 3	26	24 (24)	23 (22)
13	Schedeldoekshaven 4	26	24 (24)	22 (22)
16	Schedeldoekshaven 5	26	24 (24)	22 (22)
20	Ammunitiehaven 3	29	26 (26)	24 (24)
23	Ammunitiehaven 4	28	25 (25)	23 (23)
24	Bernardviaduct	23	22 (22)	21 (21)
25	Lekstraat	31	28 (28)	26 (26)
26	Oranjevuitensingel	23	22 (22)	21 (21)
27	Zwarteweg	24	22 (22)	21 (21)
28	Fluwelenburgwal/Herengracht	24	23 (23)	21 (21)
29	Bezuidenhoutseweg 1	27	25 (25)	23 (23)
30	Bezuidenhoutseweg 2	27	25 (25)	23 (23)
31	Kalvermarkt 1	24	22 (22)	21 (21)
32	Kalvermarkt 2	23	22 (22)	21 (21)

= overschrijding grenswaarde

Tabel 6: Fijn stof (24-uurs-gemiddelde)

ID	Straat/wegvak	Aantal dagen per jaar met 24-uurgemiddelde concentratie groter dan $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$		
		2006	2010	2015
1	Spui 1	30	24 (24)	20 (20)
2	Spui 2	24	20 (20)	18 (18)
3	Amsterdamse Veerkade	72	43 (43)	28 (28)
4	Schedeldoekshaven 1	43	29 (29)	23 (23)
6	Ammunitiehaven 1	41	28 (28)	23 (23)
7	Schedeldoekshaven 2	43	29 (29)	24 (23)
9	Ammunitiehaven 2	36	26 (26)	22 (22)
10	Schedeldoekshaven 3	35	25 (26)	21 (21)
13	Schedeldoekshaven 4	33	24 (25)	20 (21)

16	Schedeldoekshaven 5	35	26 (26)	21 (21)
20	Ammunitiehaven 3	48	31 (33)	25 (25)
23	Ammunitiehaven 4	43	29 (29)	23 (23)
24	Bernardviaduct	24	20 (20)	18 (17)
25	Lekstraat	60	44 (44)	31 (31)
26	Oranjevuitensingel	23	20 (20)	18 (18)
27	Zwarteweg	24	21 (21)	18 (18)
28	Fluwelenburgwal/Herengracht	26	22 (21)	19 (18)
29	Bezuidenhoutseweg 1	38	27 (27)	22 (22)
30	Bezuidenhoutseweg 2	40	28 (28)	22 (22)
31	Kalvermarkt 1	24	21 (21)	18 (18)
32	Kalvermarkt 2	23	20 (20)	17 (17)

☐ = overschrijding grenswaarde

6.2. Stikstofdioxide

In onderstaande tabellen zijn de berekeningsresultaten weergegeven voor stikstofdioxide (NO₂) in 2006, 2010 en 2015 ter plaatse van de onderzochte wegvakken. Weergegeven zijn de resultaten voor de situatie met planontwikkeling. Tussen haakje zijn wederom de berekeningsresultaten zonder planontwikkeling weergegeven. De volledige berekeningsresultaten zijn weergegeven in bijlage II.

In 2006 is de grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie NO₂ nog niet van kracht. In 2006 geldt voor NO₂ een plandrempel van 48 µg/m³.

Tabel 7: Stikstofdioxide (jaargemiddelde)

ID	Straat/wegvak	Jaargemiddelde concentratie in µg/m ³		
		2006	2010	2015
1	Spui 1	44	39 (39)	35 (35)
2	Spui 2	38	35 (35)	32 (31)
3	Amsterdamse Veerkade	58 *	49 (49)	43 (43)
4	Schedeldoekshaven 1	48	42 (42)	38 (38)
6	Ammunitiehaven 1	47	42 (42)	38 (38)
7	Schedeldoekshaven 2	48	42 (43)	38 (38)
9	Ammunitiehaven 2	46	41 (41)	37 (36)
10	Schedeldoekshaven 3	45	39 (40)	36 (36)
13	Schedeldoekshaven 4	45	39 (40)	35 (35)
16	Schedeldoekshaven 5	46	41 (41)	37 (37)
20	Ammunitiehaven 3	50 *	44 (45)	40 (40)
23	Ammunitiehaven 4	49 *	44 (44)	39 (39)
24	Bernardviaduct	40	36 (36)	32 (32)
25	Lekstraat	53 *	47 (47)	43 (43)
26	Oranjevuitensingel	37	35 (34)	31 (31)
27	Zwarteweg	38	35 (35)	32 (32)
28	Fluwelenburgwal/Herengracht	40	37 (36)	32 (32)
29	Bezuidenhoutseweg 1	45	40 (40)	36 (36)
30	Bezuidenhoutseweg 2	46	41 (41)	36 (36)
31	Kalvermarkt 1	39	36 (36)	32 (32)
32	Kalvermarkt 2	38	35 (34)	31 (31)

☐ = overschrijding grenswaarde

* = overschrijding van de voor 2006 geldende plandrempel van 48 µg/m³

In bijlage II zijn de berekende uurgemiddelde concentraties NO₂ weergegeven.

6.3. Overige stoffen

De luchtverontreinigingcomponenten benzeen, benzo(a)pyreen, zwaveldioxide en koolmonoxide zijn meegenomen in de berekeningen. In bijlage II zijn de resultaten opgenomen van deze overige luchtverontreinigingcomponenten in 2006, 2010 en 2015.

7. Beoordeling Bestemmingsplan

In dit hoofdstuk zullen de in hoofdstuk 6 gepresenteerde berekeningsresultaten worden beoordeeld. In de volgende paragrafen wordt de luchtkwaliteit per stof beoordeeld.

7.1. Fijn stof

De jaargemiddelde concentratie fijn stof wordt op geen enkele beoordelingsplaats overschreden, ongeacht het beoordelingsjaar.

Het aantal dagen dat de 24-uurgemiddelde concentratie fijn stof hoger is dan $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ is in 2006 op een tiental beoordelingsplaatsen meer dan het toegestane aantal van 35.

In 2010 is dat bij 2 beoordelingsplaatsen het geval. De planontwikkeling heeft op deze beoordelingsplaatsen geen reële bijdrage aan de berekende concentratie.

In 2015 is op geen enkele beoordelingsplaats het aantal dagen dat de 24-uurgemiddelde concentratie fijn stof hoger is dan $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ meer dan het toegestane aantal van 35.

7.2. Stikstofdioxide

De plandrempel voor 2006 wordt op een viertal beoordelingsplaatsen overschreden. Dit betekent dat deze wegvakken worden opgenomen in het binnenkort te actualiseren Actieplan luchtkwaliteit (Art 8 Blk).

Na het van kracht worden van de jaargemiddelde grenswaarde voor stikstofdioxide op 1 januari 2010 wordt deze grenswaarde op een twaalfal beoordelingspunten overschreden. Op geen van deze beoordelingsplaatsen heeft de planontwikkeling een reële bijdrage aan de berekende concentratie.

In een drietal gevallen is op deze beoordelingsplaatsen sprake van een (lichte) vermindering van de berekende concentratie als gevolg van de planontwikkeling.

In 2015 is op een tweetal beoordelingsplaatsen nog sprake van een overschrijding van de grenswaarde. Op geen van deze beoordelingsplaatsen heeft de planontwikkeling een reële bijdrage aan de berekende concentratie.

De grenswaarde voor de uurgemiddelde concentratie stikstofdioxide wordt nergens overschreden, ongeacht het beoordelingsjaar.

7.3. Overige stoffen

Op geen van de onderzochte punten worden de toegestane grenswaarden van de overige luchtverontreinigingcomponenten (koolstofmonoxide, zwaveldioxide en benzeen) overschreden, ongeacht het beoordelingsjaar.

7.4 Conclusie Bestemmingsplan

Uit het luchtkwaliteitsonderzoek blijkt dat voldaan wordt aan het Besluit luchtkwaliteit 2005.

Weliswaar worden de grenswaarden op plaatsen overschreden, maar de planontwikkeling leidt daar voor de betreffende stoffen niet tot een verslechtering van de luchtkwaliteit ten opzichte van de autonome ontwikkeling.

8. Berekeningen Bouwvergunning Ministeries Fase 1

8.1 Beoordelingssituatie

Omdat de nieuwe Ministerietorens op zijn vroegst in 2010 gerealiseerd zullen zijn, is dat jaar als eerste beoordelingsjaar van de bouwontwikkeling genomen. Er is bij de berekeningen voor 2010 van uitgegaan dat alleen de Ministerietorens gebouwd zullen worden. Maatgevend is dan de situatie op het moment dat de bestaande parkeergarage onder de huidige Ministeries wordt gesloten. Deze parkeergarage bestaat thans uit twee delen, nl. een deel bestemd voor openbaar parkeren en een (afgesloten) deel voor de medewerkers van de Ministeries. De medewerkers van de Ministeries zullen, na de verhuizing, gaan parkeren in de uitsluitend voor hen bestemde nieuwe parkeergarage in Fase 1. De parkeerders die gebruik maakten van het deel openbaar parkeren zullen zich verdelen over de omliggende openbare parkeergarages. Dit effect is bij het bepalen van de verkeersintensiteiten per wegvak meegenomen.

In 2015 kunnen zich verschillende situaties voordoen. Wel of geen woongebouw naast de Ministeries in Fase 1 en daarnaast wel, geen of gedeeltelijke planontwikkeling in Fase 2.

Een tweetal situaties zijn daarbij maatgevend:

A) In 2015 zijn alleen de Ministerietorens gerealiseerd. De oude torens zijn dan gesloopt en er is nog geen nieuwe ontwikkeling van Fase 2. De parkeergarage blijft gesloten (vanwege de ballast) en het verkeer dat daar vroeger parkeerde blijft verdeeld over de omliggende parkeergarages.

B) In 2015 zijn niet alleen de Ministerietorens gerealiseerd, maar ook de woontoren in Fase 1 en de complete planontwikkeling in Fase 2.

De situatie bij B komt volledig overeen met de situatie voor de beoordeling van de totale bestemmingsplanontwikkeling (berekeningsresultaten in Hfdst. 6). Het verkeer wikkelt zich in beide gevallen (bestemmingsplan en bouwplan Ministeries) over exact dezelfde wegvakken af. De bestemmingsplanontwikkeling Fase 1 bestaat immers volledig uit de beide Ministerietorens enerzijds en de woontoren anderzijds, terwijl de uitritten van de parkeergarage onder de Ministerietorens en de parkeergarage onder de woontoren direct naast elkaar uitkomen op de Schedeldoekshaven. Het enige verschil tussen de bouwplanbeoordeling en de bestemmingsplanbeoordeling is dat in het laatste geval de totale (bestemmings)planbijdrage is beoordeeld.

Aangezien die berekeningsresultaten aantonen dat de totale planontwikkeling (waar de Ministerietorens onderdeel van uit maken) op beoordelingsplaatsen met een grenswaarde-overschrijding geen reële bijdrage levert aan de berekende concentraties, kan een specifieke berekening van de bijdrage van de Ministerietorens voor deze situatie achterwege blijven.

Voor de situatie bij A zijn voor het jaar 2015 (net als bij de bestemmingsplanberekening met de verkeersgegevens van 2016) onderstaande berekeningen uitgevoerd.

8.2. Invoergegevens

In onderstaande tabellen zijn de verkeersgegevens voor de verschillende wegvakken weergegeven.

Tabel 8: Verkeersintensiteiten zonder planontwikkeling (autonoom)

ID	Straat/wegvak	Verkeersintensiteiten per etmaal incl. bussen		
		2006	2010	2016
1	Spui 1	14370	15080	15800
2	Spui 2	6220	6380	6640
3	Amsterdamse Veerkade	20490	17850	18930
4	Schedeldoekshaven 1	12400	13050	14020
5	Schedel/Ammunitie busbaan 1	570	590	620
6	Ammunitiehaven 1	13040	13820	14960

7	Schedeldoekshaven 2	13070	13720	14700
8	Schedel/Ammunitie busbaan 2	570	590	620
9	Ammunitiehaven 2	12770	13540	14690
10	Schedeldoekshaven paral. 3	4730	4900	5150
12	Schedeldoekshaven 3 hoofdrijbaan	12601	13363	14467
13	Schedeldoekshaven paral. 4	3890	4100	4350
15	Schedeldoekshaven 4 hoofdrijbaan	12601	13363	14467
16	Schedeldoekshaven paral. 5	1816	2049	2379
17	Schedeldoekshaven 5 bus op/afrit	370	380	400
18	Schedeldoekshaven 5 hoofdrijbaan	12601	13363	14467
19	Ammunitiehaven 3 hoofdrijbaan	12701	13463	14577
20	Ammunitiehaven paral. 3	6370	6730	7260
21	Ammunitiehaven 4 bus op/afrit	370	380	400
22	Ammunitiehaven 4 hoofdrijbaan	12701	13463	14577
23	Ammunitiehaven paral. 4	5296	5759	6429
24	Bernardviaduct	25670	27200	29430
25	Lekstraat	28654	31868	36504
26	Oranjebuitensingel	2180	2520	3010
27	Zwarteweg	3220	3600	4150
28	Fluwelenburgwal/Herengracht	4770	4960	5250
29	Bezuidenhoutseweg 1	12360	12870	13620
30	Bezuidenhoutseweg 2	21830	22710	24020
31	Kalvermarkt 1	4370	4550	4830
32	Kalvermarkt 2	4570	4760	5040

Tabel 9: verkeersintensiteiten met bouwontwikkeling

ID	Straat/wegvak	Verkeersintensiteiten per etmaal incl. bussen	
		2010	2016
1	Spui 1	15100	15820
2	Spui 2	6260	6510
3	Amsterdamse Veerkade	17880	18960
4	Schedeldoekshaven 1	12900	13870
5	Schedel/Ammunitie busbaan 1	590	620
6	Ammunitiehaven 1	13660	14800
7	Schedeldoekshaven 2	13090	14060
8	Schedel/Ammunitie busbaan 2	590	620
9	Ammunitiehaven 2	13710	14850
10	Schedeldoekshaven paral. 3	3570	3820
12	Schedeldoekshaven 3 hoofdrijbaan	12373	13477
13	Schedeldoekshaven paral. 4	3570	3820
15	Schedeldoekshaven 4 hoofdrijbaan	12373	13477
16	Schedeldoekshaven paral. 5	2009	2349
17	Schedeldoekshaven 5 bus op/afrit	2250	2270
18	Schedeldoekshaven 5 hoofdrijbaan	12373	13477
19	Ammunitiehaven 3 hoofdrijbaan	12563	13677
20	Ammunitiehaven paral. 3	6110	6640
21	Ammunitiehaven 4 bus op/afrit	2250	2270
22	Ammunitiehaven 4 hoofdrijbaan	12563	13677
23	Ammunitiehaven paral. 4	5719	6399

24	Bernardviaduct	27170	29390
25	Lekstraat	31858	36494
26	Oranjevuitensingel	2860	3310
27	Zwarteweg	3910	4450
28	Fluwelenburgwal/Herengracht	5450	5740
29	Bezuidenhoutseweg 1	12870	13620
30	Bezuidenhoutseweg 2	22680	24000
31	Kalvermarkt 1	4640	4920
32	Kalvermarkt 2	5010	5300

In bijlage III is een volledig overzicht gegeven van de verkeers- en overige invoergegevens in Geoair.

Rond het plangebied zijn langs vrijwel al de onderzochte wegvakken bomen aanwezig. Deze bomen kunnen, indien ze dicht bij elkaar staan of zwaar bladdragend zijn, een belemmering vormen voor de verdunning van de uitlaatgassen van het verkeer. Om die reden is er de mogelijkheid om in het model te rekenen met een zogenaamde bomenfactor, waardoor dan met deze belemmering rekening wordt gehouden. Langs al de wegvakken waar thans bomen aanwezig zijn (of in de planperiode worden geplant) is zekerheidshalve een bomenfactor van 1,25 aangehouden. In het uiterste geval (als er bomen zijn verdwenen in 2010 of 2015) zou dit kunnen betekenen dat thans voor 2010 en/of 2015 een iets te hoge concentratie wordt berekend (lichte overschatting).

9. Berekeningsresultaten Bouwvergunning Ministeries Fase 1

9.1. Fijn stof

In onderstaande tabellen zijn de berekeningsresultaten langs de onderzochte wegvakken weergegeven voor fijn stof in 2006, 2010 en 2015 (2016 verkeersgegevens in berekeningsjaar 2015). Weergegeven zijn de resultaten voor de situatie met alleen de bouwontwikkeling van de Ministeries. In 2010 is in die situatie dan geen woningbouwontwikkeling in Fase 1 en in 2015 is er dan nog geen verdere ontwikkeling in Fase 2. Wel zijn de oude Ministeries dan gesloopt. Tussen haakjes zijn tevens de berekeningsresultaten zonder bouwontwikkeling (autonome ontwikkeling) weergegeven.

De in onderstaande tabellen opgenomen concentraties en het aantal dagen per jaar dat de 24-uurgemiddelde concentratie fijn stof groter is dan $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ zijn berekend inclusief de correctie zeezout (conform de 'Meetregeling luchtkwaliteit 2005').

De volledige berekeningsresultaten zijn weergegeven in bijlage IV.

Tabel 10: Fijn stof (jaargemiddelde)

ID	Straat/wegvak	Jaargemiddelde concentratie in $\mu\text{g}/\text{m}^3$		
		2006	2010	2015
1	Spui 1	25	23 (23)	22 (22)
2	Spui 2	23	22 (22)	21 (21)
3	Amsterdamse Veerkade	33	28 (28)	25 (25)
4	Schedeldoekshaven 1	28	25 (25)	23 (23)
6	Ammunitiehaven 1	27	25 (25)	23 (23)
7	Schedeldoekshaven 2	28	25 (25)	23 (23)
9	Ammunitiehaven 2	27	24 (24)	23 (23)
10	Schedeldoekshaven 3	26	24 (24)	22 (22)
13	Schedeldoekshaven 4	26	24 (24)	22 (22)
16	Schedeldoekshaven 5	26	24 (24)	22 (22)
20	Ammunitiehaven 3	29	26 (26)	24 (24)
23	Ammunitiehaven 4	28	25 (25)	23 (23)
24	Bernardviaduct	23	22 (22)	21 (21)
25	Lekstraat	31	28 (28)	26 (26)
26	Oranjebuitensingel	23	22 (22)	21 (21)
27	Zwarteweg	24	22 (22)	21 (21)
28	Fluwelenburgwal/Herengracht	24	23 (23)	21 (21)
29	Bezuidenhoutseweg 1	27	25 (25)	23 (23)
30	Bezuidenhoutseweg 2	27	25 (25)	23 (23)
31	Kalvermarkt 1	24	22 (22)	21 (21)
32	Kalvermarkt 2	23	22 (22)	21 (21)

= overschrijding grenswaarde

Tabel 11: Fijn stof (24-uurs-gemiddelde)

ID	Straat/wegvak	Aantal dagen per jaar met 24-uurgemiddelde concentratie groter dan $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$		
		2006	2010	2015
1	Spui 1	30	24 (24)	20 (20)
2	Spui 2	24	20 (20)	18 (18)
3	Amsterdamse Veerkade	72	43 (43)	28 (28)
4	Schedeldoekshaven 1	43	29 (29)	23 (23)
6	Ammunitiehaven 1	41	28 (28)	23 (23)

7	Schedeldoekshaven 2	43	29 (29)	23 (23)
9	Ammunitiehaven 2	36	26 (26)	22 (22)
10	Schedeldoekshaven 3	35	24 (26)	20 (21)
13	Schedeldoekshaven 4	33	24 (25)	20 (21)
16	Schedeldoekshaven 5	35	25 (26)	21 (21)
20	Ammunitiehaven 3	43	31 (33)	24 (25)
23	Ammunitiehaven 4	43	29 (29)	23 (23)
24	Bernardviaduct	24	20 (20)	17 (17)
25	Lekstraat	60	41 (42)	31 (31)
26	Oranjevuitensingel	23	20 (20)	18 (18)
27	Zwarteweg	24	21 (21)	18 (18)
28	Fluwelenburgwal/Herengracht	26	22 (21)	19 (18)
29	Bezuidenhoutseweg 1	38	27 (27)	22 (22)
30	Bezuidenhoutseweg 2	40	28 (28)	22 (22)
31	Kalvermarkt 1	24	21 (21)	18 (18)
32	Kalvermarkt 2	23	20 (20)	17 (17)

☐ = overschrijding grenswaarde

9.2. Stikstofdioxide

In onderstaande tabellen zijn de berekeningsresultaten weergegeven voor stikstofdioxide (NO₂) in 2006, 2010 en 2015 ter plaatse van de onderzochte wegvakken. Weergegeven zijn de resultaten voor de situatie met alleen de bouwontwikkeling van de Ministeries. In 2010 is in die situatie dan geen woningbouwontwikkeling in Fase 1 en in 2015 is er dan nog geen verdere ontwikkeling in Fase 2. Wel zijn de oude Ministeries dan gesloopt. Tussen haakje zijn wederom de berekeningsresultaten zonder bouwontwikkeling weergegeven. De volledige berekeningsresultaten zijn weergegeven in bijlage IV.

In 2006 is de grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie NO₂ nog niet van kracht. In 2006 geldt voor NO₂ een plandrempel van 48 µg/m³.

Tabel 12: Stikstofdioxide (jaargemiddelde)

ID	Straat/wegvak	Jaargemiddelde concentratie in µg/m ³		
		2006	2010	2015
1	Spui 1	44	39 (39)	35 (35)
2	Spui 2	38	35 (35)	31 (31)
3	Amsterdamse Veerkade	58 *	49 (49)	43 (43)
4	Schedeldoekshaven 1	48	42 (42)	38 (38)
6	Ammunitiehaven 1	47	42 (42)	38 (38)
7	Schedeldoekshaven 2	48	42 (43)	38 (38)
9	Ammunitiehaven 2	46	41 (41)	36 (36)
10	Schedeldoekshaven 3	45	39 (40)	35 (36)
13	Schedeldoekshaven 4	45	39 (40)	35 (35)
16	Schedeldoekshaven 5	46	41 (41)	37 (37)
20	Ammunitiehaven 3	50 *	44 (45)	39 (40)
23	Ammunitiehaven 4	49 *	43 (44)	38 (39)
24	Bernardviaduct	40	36 (36)	32 (32)
25	Lekstraat	53 *	47 (47)	43 (43)
26	Oranjevuitensingel	37	35 (34)	31 (31)
27	Zwarteweg	38	35 (35)	32 (32)
28	Fluwelenburgwal/Herengracht	40	36 (36)	32 (32)
29	Bezuidenhoutseweg 1	45	40 (40)	36 (36)
30	Bezuidenhoutseweg 2	46	41 (41)	36 (36)

31	Kalvermarkt 1	39	36 (36)	32 (32)
32	Kalvermarkt 2	38	34 (34)	31 (31)

 = overschrijding grenswaarde

* = overschrijding van de voor 2006 geldende plandrempel van 48 $\mu\text{g}/\text{m}^3$

In bijlage IV zijn de berekende uurgemiddelde concentraties NO₂ weergegeven.

9.3. Overige stoffen

De luchtverontreinigingcomponenten benzeen, benzo(a)pyreen, zwaveldioxide en koolmonoxide zijn meegenomen in de berekeningen. In bijlage IV zijn de resultaten opgenomen van deze overige luchtverontreinigingcomponenten in 2006, 2010 en 2015.

10. Beoordeling Bouwvergunning Ministeries Fase 1

In dit hoofdstuk zullen de in hoofdstuk 9 gepresenteerde berekeningsresultaten worden beoordeeld.

10.1. Bouwverkeer

Tijdens de bouwperiode (2007 t/m 2010) van Fase 1 (zowel de Ministerietorens als de Woontoren) zal sloop- en bouwverkeer gebruik maken van de bus-op/afrit van het Bernhardviaduct ter hoogte van de Oranjebuitensingel. Op deze manier kan het bouwverkeer direct, zonder omrijdbewegingen, de bouwkegel bereiken.

Op de bouwplaats zijn opstelplaatsen aangewezen voor de vrachtwagens, die zodanig zijn gesitueerd dat deze zo weinig mogelijk overlast veroorzaken voor de bestaande woonbebouwing.

Op dit moment is nog niet bekend om hoeveel bouwverkeer het exact zal gaan. Dit omdat nog niet bekend is welke (onder)aannemers de diverse werkzaamheden zullen gaan uitvoeren. Ook is nog niet bekend in welke periodes de pieken van het bouwverkeer (bijvoorbeeld periode van betonstort) vallen.

Geschat wordt dat (jaar)gemiddeld sprake zal zijn van maximaal 25 zware vrachtwagens per etmaal. Uiteraard kan dat tijdens pieken (betonstort) hoger zijn, maar zal dat in andere periodes lager zijn. Daarnaast zullen ook de nodige bestelbusjes (lichte motorvoertuigen) de bouwplaats aandoen. Met name in de afbouwfase wordt hier een piek verwacht. Het zal dan naar verwachting gaan om ca. 40 bestelbusjes per etmaal.

In de bouwperiode rijdt uiteraard het parkeerverkeer naar de Zwarte Madonna niet meer. Dat betreft in totaal 524 voertuigbewegingen. Ook is het aantal blootgestelden in het gebied dan (tijdelijk) lager vanwege het vertrek van de bewoners van de Zwarte Madonna.

10.2. Fijn stof

De jaargemiddelde concentratie fijn stof wordt op geen enkele beoordelingsplaats overschreden, ongeacht het beoordelingsjaar.

Het aantal dagen dat de 24-uurgemiddelde concentratie fijn stof hoger is dan $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ is in 2006 op een tiental beoordelingsplaatsen meer dan het toegestane aantal van 35.

In 2010 is dat bij 2 beoordelingsplaatsen het geval. De bouwontwikkeling heeft op deze beoordelingsplaatsen geen reële bijdrage aan de berekende concentratie.

In 2015 is op geen enkele beoordelingsplaats het aantal dagen dat de 24-uurgemiddelde concentratie fijn stof hoger is dan $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ meer dan het toegestane aantal van 35.

10.3. Stikstofdioxide

De plandremmel voor 2006 wordt op een viertal beoordelingsplaatsen overschreden. Dit betekent dat deze wegvakken worden opgenomen in het binnenkort te actualiseren Actieplan luchtkwaliteit (Art 8 Blk).

Na het van kracht worden van de jaargemiddelde grenswaarde voor stikstofdioxide op 1 januari 2010 wordt deze grenswaarde op een twaalfstal beoordelingspunten overschreden. Op geen van deze beoordelingsplaatsen heeft de bouwontwikkeling een reële bijdrage aan de berekende concentratie. In een viertal gevallen is op deze beoordelingsplaatsen sprake van een (lichte) vermindering van de berekende concentratie als gevolg van de bouwontwikkeling.

In 2015 is op een tweetal beoordelingsplaatsen nog sprake van een overschrijding van de grenswaarde. Op geen van deze beoordelingsplaatsen heeft de bouwontwikkeling een reële bijdrage aan de berekende concentratie.

De grenswaarde voor de uurgemiddelde concentratie stikstofdioxide wordt nergens overschreden, ongeacht het beoordelingsjaar.

10.4. Overige stoffen

Op geen van de onderzochte punten worden als gevolg van het wegverkeer de toegestane grenswaarden

van de overige luchtverontreinigingcomponenten (koolstofmonoxide, zwaveldioxide en benzeen) overschreden, ongeacht het beoordelingsjaar.

Er is onderzoek verricht naar de benzeenemissies naar de buitenlucht van de nieuw te bouwen parkeergarages onder de nieuwe Ministerie-torens en de Woontoren (Fase 1).

De resultaten zijn beschreven in de rapportages : "Bepaling Benzeen op afstand", d.d. 2 juni 2005, projectnummer 2320443 van York-Novenco B.V. en "Berekening concentratie benzeen in uitblaaslucht parkeergarage JuBi", d.d. 10 mei 2005, werknummer 150-02-00456-07 van Deerns Raadgevende ingenieurs B.V..

De beide onderzoeken zijn door TNO op consistentie en werkwijze beoordeeld, e.e.a. vastgelegd in de brief van TNO van 2 juni 2005 met kenmerk 2005M&L/800/03000.91/mrk.

Gesteld kan worden dat de jaargemiddelde benzeen-concentratie op leefniveau, na bijtelling van de benzeenconcentraties van het verkeer, lager zullen zijn dan de vanaf 2010 geldende grenswaarde van $5 \mu\text{g}/\text{m}^3$.

10.5 Conclusie Bouwvergunning Ministeries

Gelet op de tijdelijkheid van het bouwverkeer en de mogelijkheid om zowel op de intensiteiten als op de aanrijdroutes daarvan te kunnen sturen wordt dit aanvaardbaar geacht.

Uit de berekeningen voor de voor de bouwontwikkeling maatgevende situaties (Hfdst. 6 en Hfdst. 9) blijkt dat voldaan wordt aan het Besluit luchtkwaliteit 2005. Zowel in de situatie van een volledige planrealisatie in Fase 1 en Fase 2 (Hfdst. 6) als in de situatie met uitsluitend de bouwontwikkeling van de Ministeries (Hfdst. 9) worden weliswaar de grenswaarden op plaatsen overschreden, maar de bouwontwikkeling leidt daar voor de betreffende stoffen niet tot een verslechtering van de luchtkwaliteit ten opzichte van de autonome ontwikkeling.

11. Beoordeling Bouwvergunning Woontoren Fase 1

De woontoren zal in Fase 1 worden gerealiseerd naast de nieuwe Ministerietorens op de plek waar zich nu het woongebouw Zwarte Madonna bevindt. De (mogelijke) effecten op de luchtkwaliteit als gevolg van de ontwikkeling van dit bouwplan, zijn in 2010 feitelijk het verschil tussen de bouwplanbijdrage van de Ministerietorens (in 2010) en de planbijdrage van de bestemmingsplanontwikkeling (in 2010). Dit omdat het verkeer van en naar de planontwikkeling zich in alle 3 de gevallen over exact dezelfde wegvakken afwikkelt. De bestemmingsplanontwikkeling Fase 1 bestaat immers volledig uit de beide Ministerietorens enerzijds en de woontoren anderzijds, terwijl de uitritten van de parkeergarage onder de Ministerietorens en de parkeergarage onder de woontoren direct naast elkaar uitkomen op de Schedeldoekshaven.

Aangezien er in deze beide berekeningssituaties (bouwplanbijdrage Ministeries (Hfdst.9) en planbijdrage bestemmingsplanontwikkeling (Hfdst.6)) op geen enkele beoordelingsplaats met een grenswaarde-overschrijding sprake is van een reële bijdrage aan de berekende concentraties, zal ook het verschil van deze twee bijdragen geen reële bijdrage aan de berekende concentraties leveren.

Ook voor 2015 geldt dienovereenkomstig dat omdat zowel de bouwplanbijdrage van de Ministerietoren als de planbijdrage van het totale bestemmingsplan geen reële bijdrage leveren aan de berekende concentraties op beoordelingsplaatsen met een grenswaardeoverschrijding, er ook geen sprake kan zijn van een reële bijdrage aan de berekende concentraties uitsluitend als gevolg van de ontwikkeling van de woontoren.

Het Blk 2005 staat derhalve besluitvorming over de bouw van de woontoren niet in de weg.

Bijlage I
Invoergegevens
Bestemmingsplanonderzoek

INVOERGEGEVENS

Model:Huidige situatie 2006 Wijnhavenkwartier
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Luchtvervuiling - CAR II

Nr	Id	Omschrijving	X-1	Y-1	X-n	Y-n	Snelheidsindicatie
1	1	Spui 1	81501,18	454906,73	81697,69	454737,70	
2	2	Spui 2	81697,73	454737,85	81807,34	454642,45	Normaal stadsverkeer
3	3	Amsterdamse Veerkade	81571,80	454637,60	81695,64	454739,24	Stagnerend stadsverkeer
4	4	Schedel 1 hoofd	81810,94	454847,75	81690,86	454745,54	Normaal stadsverkeer
5	5	Schedel/Ammun. 1 bus	81819,73	454842,65	81697,09	454737,45	Normaal stadsverkeer
6	6	Ammun. 1 hoofd	81830,79	454837,40	81706,45	454729,80	Normaal stadsverkeer
7	7	Schedel 2 hoofd	81847,66	454889,29	81810,23	454849,03	Normaal stadsverkeer
8	8	Schedel/Ammun. 2 tram/bus	81855,74	454874,69	81819,73	454842,79	Normaal stadsverkeer
9	9	Ammun. 2 hoofd	81868,36	454867,18	81832,21	454836,41	Normaal stadsverkeer
10	10	Schedel 3 paral.	81885,54	454945,36	81842,92	454889,61	Normaal stadsverkeer
11	11	Schedel 3 tram/bus	81888,81	454940,22	81845,63	454891,98	Normaal stadsverkeer
12	12	Schedel 3 hoofd	81895,44	454930,39	81847,66	454889,44	Normaal stadsverkeer
13	13	Schedel 4 paral.	82051,82	455051,47	81885,73	454945,72	Normaal stadsverkeer
14	14	Schedel 4 tram/bus	82042,35	455056,03	81888,89	454940,63	Normaal stadsverkeer
15	15	Schedel 4 hoofd	82056,73	455044,63	81895,55	454930,63	Normaal stadsverkeer
16	16	Schedel 5 paral	82149,67	455108,58	82051,88	455051,51	Normaal stadsverkeer
17	17	Schedel 5 busop/afrit	82165,98	455093,59	82066,09	455034,44	Normaal stadsverkeer
18	18	Schedel 5 hoofd	82157,57	455101,26	82056,90	455044,77	Normaal stadsverkeer
19	19	Ammun. 3 hoofd	81868,23	454868,41	82075,32	455021,59	Doorstromend stadsverkeer
20	20	Ammun. 3 paral.	81870,38	454868,09	82080,38	455014,67	Normaal stadsverkeer
21	21	Ammun. 4 busop/afrit	82067,99	455033,56	82167,55	455092,18	Normaal stadsverkeer
22	22	Ammun. 4 hoofd	82074,93	455021,76	82173,80	455080,74	Doorstromend stadsverkeer
23	23	Ammun. 4 paral.	82080,48	455014,83	82181,08	455075,19	Normaal stadsverkeer
24	24	Bernardviaduct	82168,17	455093,57	82310,73	455167,54	Doorstromend stadsverkeer
25	25	Lekstraat	82200,16	455074,45	82350,11	454899,28	Doorstromend stadsverkeer
26	26	Oranjebuitensingel	82067,48	455066,98	81876,49	455321,80	Normaal stadsverkeer
27	27	Zwarteweg	82051,37	455054,10	81859,33	455308,93	Normaal stadsverkeer
28	28	Fluwelenburgwal/Herengracht	81748,40	455041,96	81862,49	455311,70	Normaal stadsverkeer
29	29	Bezuidenhoutseweg 1	81862,84	455311,90	81958,67	455380,69	Normaal stadsverkeer
30	30	Bezuidenhoutseweg 2	81959,37	455381,04	82159,80	455502,84	Normaal stadsverkeer
31	31	Kalvermarkt	81503,30	454913,43	81648,94	454987,55	Normaal stadsverkeer
32	32	Kalvermarkt	81649,30	454987,55	81748,79	455036,94	Normaal stadsverkeer

INVOERGEGEVENS

Model:Huidige situatie 2006 Wijnhavenkwartier
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Luchtvervuiling - CAR II

Nr	Wegtype	Bomen langs de weg	Parkeerbew	Afst.L	Afst.R	Intensiteit	Aantal-LV
1	Wegtype 3a: Bebouwing aan beide zijden	Bomen minder dan 15 m uit elkaar, toppen raken elkaar niet	25,00	13,00	13,00	0,00	13637,00
2	Wegtype 3a: Bebouwing aan beide zijden	Bomen minder dan 15 m uit elkaar, toppen raken elkaar niet	25,00	13,00	13,00	0,00	6017,00
3	Wegtype 3b: Bebouwing aan beide zijden (street canyon)	Bomen minder dan 15 m uit elkaar, toppen raken elkaar niet	25,00	10,00	10,00	0,00	19048,00
4	Wegtype 3a: Bebouwing aan beide zijden	Bomen minder dan 15 m uit elkaar, toppen raken elkaar niet	25,00	29,00	6,00	0,00	12065,00
5	Wegtype 3a: Bebouwing aan beide zijden	Bomen minder dan 15 m uit elkaar, toppen raken elkaar niet	0,00	19,00	17,00	0,00	--
6	Wegtype 3a: Bebouwing aan beide zijden	Bomen minder dan 15 m uit elkaar, toppen raken elkaar niet	25,00	8,00	28,00	0,00	12610,00
7	Wegtype 3a: Bebouwing aan beide zijden	Bomen minder dan 15 m uit elkaar, toppen raken elkaar niet	0,00	30,00	6,00	0,00	12717,00
8	Wegtype 3a: Bebouwing aan beide zijden	Bomen minder dan 15 m uit elkaar, toppen raken elkaar niet	0,00	24,00	17,00	0,00	--
9	Wegtype 3a: Bebouwing aan beide zijden	Bomen minder dan 15 m uit elkaar, toppen raken elkaar niet	25,00	11,00	30,00	0,00	12349,00
10	Wegtype 3b: Bebouwing aan beide zijden (street canyon)	Bomen minder dan 15 m uit elkaar, toppen raken elkaar niet	25,00	300,00	7,00	0,00	4602,00
11	Wegtype 3b: Bebouwing aan beide zijden (street canyon)	Bomen minder dan 15 m uit elkaar, toppen raken elkaar niet	0,00	300,00	13,00	0,00	--
12	Wegtype 3b: Bebouwing aan beide zijden (street canyon)	Bomen minder dan 15 m uit elkaar, toppen raken elkaar niet	0,00	300,00	25,00	0,00	11926,00
13	Wegtype 3b: Bebouwing aan beide zijden (street canyon)	Bomen minder dan 15 m uit elkaar, toppen raken elkaar niet	25,00	300,00	7,00	0,00	3633,00
14	Wegtype 3b: Bebouwing aan beide zijden (street canyon)	Bomen minder dan 15 m uit elkaar, toppen raken elkaar niet	0,00	300,00	11,00	0,00	--
15	Wegtype 3b: Bebouwing aan beide zijden (street canyon)	Bomen minder dan 15 m uit elkaar, toppen raken elkaar niet	0,00	300,00	23,00	0,00	11926,00
16	Wegtype 3b: Bebouwing aan beide zijden (street canyon)	Bomen minder dan 15 m uit elkaar, toppen raken elkaar niet	25,00	300,00	7,00	0,00	1522,00
17	Wegtype 2: Basis type	Geen of weinig	0,00	300,00	29,00	0,00	--
18	Wegtype 3b: Bebouwing aan beide zijden (street canyon)	Bomen minder dan 15 m uit elkaar, toppen raken elkaar niet	0,00	300,00	18,00	0,00	11926,00
19	Wegtype 3b: Bebouwing aan beide zijden (street canyon)	Bomen minder dan 15 m uit elkaar, toppen raken elkaar niet	0,00	300,00	16,00	0,00	11824,00
20	Wegtype 3b: Bebouwing aan beide zijden (street canyon)	Bomen minder dan 15 m uit elkaar, toppen raken elkaar niet	25,00	300,00	7,00	0,00	6077,00
21	Wegtype 2: Basis type	Geen of weinig	0,00	300,00	30,00	0,00	--
22	Wegtype 3b: Bebouwing aan beide zijden (street canyon)	Bomen minder dan 15 m uit elkaar, toppen raken elkaar niet	0,00	300,00	17,00	0,00	11824,00
23	Wegtype 3b: Bebouwing aan beide zijden (street canyon)	Bomen minder dan 15 m uit elkaar, toppen raken elkaar niet	25,00	300,00	8,00	0,00	4875,00
24	Wegtype 1: Open gebied	Geen of weinig	0,00	15,00	15,00	0,00	23552,00
25	Wegtype 4: Half open gebied	Bomen minder dan 15 m uit elkaar, toppen raken elkaar niet	25,00	11,00	11,00	0,00	27503,00
26	Wegtype 3b: Bebouwing aan beide zijden (street canyon)	Bomen minder dan 15 m uit elkaar, toppen raken elkaar niet	25,00	23,00	5,00	0,00	2115,00
27	Wegtype 3b: Bebouwing aan beide zijden (street canyon)	Bomen minder dan 15 m uit elkaar, toppen raken elkaar niet	25,00	5,00	23,00	0,00	3123,00
28	Wegtype 3b: Bebouwing aan beide zijden (street canyon)	Bomen minder dan 15 m uit elkaar, toppen raken elkaar niet	25,00	5,00	5,00	0,00	4589,00
29	Wegtype 4: Half open gebied	Bomen minder dan 15 m uit elkaar, toppen raken elkaar niet	25,00	7,00	7,00	0,00	12026,00
30	Wegtype 4: Half open gebied	Bomen minder dan 15 m uit elkaar, toppen raken elkaar niet	25,00	14,00	14,00	0,00	21241,00
31	Wegtype 3b: Bebouwing aan beide zijden (street canyon)	Bomen minder dan 15 m uit elkaar, toppen raken elkaar niet	25,00	11,00	11,00	0,00	4204,00
32	Wegtype 3b: Bebouwing aan beide zijden (street canyon)	Bomen minder dan 15 m uit elkaar, toppen raken elkaar niet	25,00	11,00	11,00	0,00	4396,00

INVOERGEGEVENS

Model:Huidige situatie 2006 Wijnhavenkwartier
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Luchtvervuiling - CAR II

Nr	Aantal-MV	Aantal-ZV	Aantal-CO	Link ID 1	Link ID 2
1	308,00	85,00	342,00	--	--
2	136,00	37,00	30,00	--	--
3	1145,00	108,00	190,00	--	--
4	248,00	87,00	--	5	--
5	--	--	570,00	6	4
6	287,00	143,00	--	--	5
7	261,00	91,00	--	8	--
8	--	--	570,00	9	7
9	268,00	153,00	--	--	8
10	95,00	33,00	--	11	--
11	--	--	--	12	10
12	296,00	99,00	281,00	--	11
13	210,00	47,00	--	14	--
14	--	--	--	15	13
15	296,00	99,00	281,00	--	14
16	88,00	20,00	186,00	18	--
17	--	--	370,00	--	18
18	296,00	99,00	281,00	17	16
19	509,00	87,00	281,00	--	20
20	217,00	76,00	--	19	--
21	--	--	370,00	--	22
22	509,00	87,00	281,00	21	23
23	174,00	61,00	186,00	22	--
24	1014,00	173,00	930,00	--	--
25	771,00	286,00	94,00	--	--
26	59,00	7,00	--	27	--
27	87,00	10,00	--	--	26
28	167,00	14,00	--	--	--
29	235,00	99,00	--	--	--
30	415,00	175,00	--	--	--
31	153,00	13,00	--	--	--
32	160,00	14,00	--	--	--

INVOERGEGEVENS

Model:Autonome ontwikkeling 2010 Wijnhavenkwartier
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Luchtvervuiling - CAR II

Nr	Id	Omschrijving	X-1	Y-1	X-n	Y-n	Snelheidsindicatie
1	1	Spui 1	81501,18	454906,73	81697,69	454737,70	
2	2	Spui 2	81697,73	454737,85	81807,34	454642,45	Normaal stadsverkeer
3	3	Amsterdamse Veerkade	81571,80	454637,60	81695,64	454739,24	Normaal stadsverkeer
4	4	Schedel 1 hoofd	81810,94	454847,75	81690,86	454745,54	Stagnerend stadsverkeer
5	5	Schedel/Ammun. 1 bus	81819,73	454842,65	81697,09	454737,45	Normaal stadsverkeer
6	6	Ammun. 1 hoofd	81830,79	454837,40	81706,45	454729,80	Normaal stadsverkeer
7	7	Schedel 2 hoofd	81847,66	454889,29	81810,23	454849,03	Normaal stadsverkeer
8	8	Schedel/Ammun. 2 tram/bus	81855,74	454874,69	81819,73	454842,79	Normaal stadsverkeer
9	9	Ammun. 2 hoofd	81868,36	454867,18	81832,21	454836,41	Normaal stadsverkeer
10	10	Schedel 3 paral.	81885,54	454945,36	81842,92	454889,61	Normaal stadsverkeer
11	11	Schedel 3 tram/bus	81888,81	454940,22	81845,63	454891,98	Normaal stadsverkeer
12	12	Schedel 3 hoofd	81895,44	454930,39	81847,66	454889,44	Normaal stadsverkeer
13	13	Schedel 4 paral.	82051,82	455051,47	81885,73	454945,72	Normaal stadsverkeer
14	14	Schedel 4 tram/bus	82042,35	455056,03	81888,89	454940,63	Normaal stadsverkeer
15	15	Schedel 4 hoofd	82056,73	455044,63	81895,55	454930,63	Normaal stadsverkeer
16	16	Schedel 5 paral	82149,67	455108,58	82051,88	455051,51	Normaal stadsverkeer
17	17	Schedel 5 busop/afrit	82165,98	455093,59	82066,09	455034,44	Normaal stadsverkeer
18	18	Schedel 5 hoofd	82157,57	455101,26	82056,90	455044,77	Normaal stadsverkeer
19	19	Ammun. 3 hoofd	81868,23	454868,41	82075,32	455021,59	Doorstromend stadsverkeer
20	20	Ammun. 3 paral.	81870,38	454868,09	82080,38	455014,67	Normaal stadsverkeer
21	21	Ammun. 4 busop/afrit	82067,99	455033,56	82167,55	455092,18	Normaal stadsverkeer
22	22	Ammun. 4 hoofd	82074,93	455021,76	82173,80	455080,74	Doorstromend stadsverkeer
23	23	Ammun. 4 paral.	82080,48	455014,83	82181,08	455075,19	Normaal stadsverkeer
24	24	Bernardviaduct	82168,17	455093,57	82310,73	455167,54	Doorstromend stadsverkeer
25	25	Lekstraat	82200,16	455074,45	82350,11	454899,28	Doorstromend stadsverkeer
26	26	Oranjebuitensingel	82067,48	455066,98	81876,49	455321,80	Normaal stadsverkeer
27	27	Zwarteweg	82051,37	455054,10	81859,33	455308,93	Normaal stadsverkeer
28	28	Fluwelenburgwal/Herengracht	81748,40	455041,96	81862,49	455311,70	Normaal stadsverkeer
29	29	Bezuidenhoutseweg 1	81862,84	455311,90	81958,67	455380,69	Normaal stadsverkeer
30	30	Bezuidenhoutseweg 2	81959,37	455381,04	82159,80	455502,84	Normaal stadsverkeer
31	31	Kalvermarkt	81503,30	454913,43	81648,94	454987,55	Normaal stadsverkeer
32	32	Kalvermarkt	81649,30	454987,55	81748,79	455036,94	Normaal stadsverkeer

INVOERGEDEVENS

Model:Autonome ontwikkeling 2010 Wijnhavenkwartier
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Luchtvervuiling - CAR II

Nr	Wegtype	Bomen langs de weg	Parkeerbew	Afst.L	Afst.R	Intensiteit	Aantal-LV
1	Wegtype 3a: Bebouwing aan beide zijden	Bomen minder dan 15 m uit elkaar, toppen raken elkaar niet	25,00	13,00	13,00	0,00	14313,00
2	Wegtype 3a: Bebouwing aan beide zijden	Bomen minder dan 15 m uit elkaar, toppen raken elkaar niet	25,00	13,00	13,00	0,00	6096,00
3	Wegtype 3b: Bebouwing aan beide zijden (street canyon)	Bomen minder dan 15 m uit elkaar, toppen raken elkaar niet	25,00	10,00	10,00	0,00	16586,00
4	Wegtype 3a: Bebouwing aan beide zijden	Bomen minder dan 15 m uit elkaar, toppen raken elkaar niet	25,00	29,00	6,00	0,00	12685,00
5	Wegtype 3a: Bebouwing aan beide zijden	Bomen minder dan 15 m uit elkaar, toppen raken elkaar niet	0,00	19,00	17,00	0,00	--
6	Wegtype 3a: Bebouwing aan beide zijden	Bomen minder dan 15 m uit elkaar, toppen raken elkaar niet	25,00	8,00	28,00	0,00	13350,00
7	Wegtype 3a: Bebouwing aan beide zijden	Bomen minder dan 15 m uit elkaar, toppen raken elkaar niet	0,00	30,00	6,00	0,00	13336,00
8	Wegtype 3a: Bebouwing aan beide zijden	Bomen minder dan 15 m uit elkaar, toppen raken elkaar niet	0,00	24,00	17,00	0,00	--
9	Wegtype 3a: Bebouwing aan beide zijden	Bomen minder dan 15 m uit elkaar, toppen raken elkaar niet	25,00	11,00	30,00	0,00	13080,00
10	Wegtype 3b: Bebouwing aan beide zijden (street canyon)	Bomen minder dan 15 m uit elkaar, toppen raken elkaar niet	25,00	300,00	7,00	0,00	4763,00
11	Wegtype 3b: Bebouwing aan beide zijden (street canyon)	Bomen minder dan 15 m uit elkaar, toppen raken elkaar niet	0,00	300,00	13,00	0,00	--
12	Wegtype 3b: Bebouwing aan beide zijden (street canyon)	Bomen minder dan 15 m uit elkaar, toppen raken elkaar niet	0,00	300,00	25,00	0,00	12652,00
13	Wegtype 3b: Bebouwing aan beide zijden (street canyon)	Bomen minder dan 15 m uit elkaar, toppen raken elkaar niet	25,00	300,00	7,00	0,00	3825,00
14	Wegtype 3b: Bebouwing aan beide zijden (street canyon)	Bomen minder dan 15 m uit elkaar, toppen raken elkaar niet	0,00	300,00	11,00	0,00	--
15	Wegtype 3b: Bebouwing aan beide zijden (street canyon)	Bomen minder dan 15 m uit elkaar, toppen raken elkaar niet	0,00	300,00	23,00	0,00	12652,00
16	Wegtype 3b: Bebouwing aan beide zijden (street canyon)	Bomen minder dan 15 m uit elkaar, toppen raken elkaar niet	25,00	300,00	7,00	0,00	1735,00
17	Wegtype 2: Basis type	Geen of weinig	0,00	300,00	29,00	0,00	--
18	Wegtype 3b: Bebouwing aan beide zijden (street canyon)	Bomen minder dan 15 m uit elkaar, toppen raken elkaar niet	0,00	300,00	18,00	0,00	12652,00
19	Wegtype 3b: Bebouwing aan beide zijden (street canyon)	Bomen minder dan 15 m uit elkaar, toppen raken elkaar niet	0,00	300,00	16,00	0,00	12538,00
20	Wegtype 3b: Bebouwing aan beide zijden (street canyon)	Bomen minder dan 15 m uit elkaar, toppen raken elkaar niet	25,00	300,00	7,00	0,00	6414,00
21	Wegtype 2: Basis type	Geen of weinig	0,00	300,00	30,00	0,00	--
22	Wegtype 3b: Bebouwing aan beide zijden (street canyon)	Bomen minder dan 15 m uit elkaar, toppen raken elkaar niet	0,00	300,00	17,00	0,00	12538,00
23	Wegtype 3b: Bebouwing aan beide zijden (street canyon)	Bomen minder dan 15 m uit elkaar, toppen raken elkaar niet	25,00	300,00	8,00	0,00	5308,00
24	Wegtype 1: Open gebied	Geen of weinig	0,00	15,00	15,00	0,00	24980,00
25	Wegtype 4: Half open gebied	Bomen minder dan 15 m uit elkaar, toppen raken elkaar niet	25,00	11,00	11,00	0,00	30595,00
26	Wegtype 3b: Bebouwing aan beide zijden (street canyon)	Bomen minder dan 15 m uit elkaar, toppen raken elkaar niet	25,00	23,00	5,00	0,00	2444,00
27	Wegtype 3b: Bebouwing aan beide zijden (street canyon)	Bomen minder dan 15 m uit elkaar, toppen raken elkaar niet	25,00	5,00	23,00	0,00	3492,00
28	Wegtype 3b: Bebouwing aan beide zijden (street canyon)	Bomen minder dan 15 m uit elkaar, toppen raken elkaar niet	25,00	5,00	5,00	0,00	4772,00
29	Wegtype 4: Half open gebied	Bomen minder dan 15 m uit elkaar, toppen raken elkaar niet	25,00	7,00	7,00	0,00	12484,00
30	Wegtype 4: Half open gebied	Bomen minder dan 15 m uit elkaar, toppen raken elkaar niet	25,00	14,00	14,00	0,00	22029,00
31	Wegtype 3b: Bebouwing aan beide zijden (street canyon)	Bomen minder dan 15 m uit elkaar, toppen raken elkaar niet	25,00	11,00	11,00	0,00	4377,00
32	Wegtype 3b: Bebouwing aan beide zijden (street canyon)	Bomen minder dan 15 m uit elkaar, toppen raken elkaar niet	25,00	11,00	11,00	0,00	4579,00

INVOERGEGEVENS

Model:Autonome ontwikkeling 2010 Wijnhavenkwartier
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Luchtvervuiling - CAR II

Nr	Aantal-MV	Aantal-ZV	Aantal-CO	Link ID 1	Link ID 2
1	323,00	89,00	356,00	--	--
2	229,00	25,00	30,00	--	--
3	995,00	65,00	200,00	--	--
4	261,00	104,00	--	5	--
5	--	--	590,00	6	4
6	304,00	166,00	--	--	5
7	274,00	110,00	--	8	--
8	--	--	590,00	9	7
9	298,00	162,00	--	--	8
10	98,00	39,00	--	11	--
11	--	--	--	12	10
12	314,00	105,00	293,00	--	11
13	226,00	49,00	--	14	--
14	--	--	--	15	13
15	314,00	105,00	293,00	--	14
16	102,00	22,00	189,00	18	--
17	--	--	380,00	--	18
18	314,00	105,00	293,00	17	16
19	540,00	92,00	293,00	--	20
20	229,00	87,00	--	19	--
21	--	--	380,00	--	22
22	540,00	92,00	293,00	21	23
23	189,00	72,00	189,00	22	--
24	1076,00	184,00	960,00	--	--
25	858,00	318,00	98,00	--	--
26	68,00	8,00	--	27	--
27	97,00	11,00	--	--	26
28	174,00	15,00	--	--	--
29	270,00	116,00	--	--	--
30	477,00	204,00	--	--	--
31	159,00	14,00	--	--	--
32	167,00	14,00	--	--	--

INVOERGEGEVENS

Model: Planontwikkeling 2010 Wijnhavenkwartier
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Luchtvervuiling - CAR II

Nr	Id	Omschrijving	X-1	Y-1	X-n	Y-n	Snelheidsindicatie
1	1	Spui 1	81501,18	454906,73	81697,69	454737,70	
2	2	Spui 2	81697,73	454737,85	81807,34	454642,45	Normaal stadsverkeer
3	3	Amsterdamse Veerkade	81571,80	454637,60	81695,64	454739,24	Normaal stadsverkeer
4	4	Schedel 1 hoofd	81811,10	454847,65	81690,85	454745,47	Stagnerend stadsverkeer
5	5	Schedel/Ammun. 1 bus	81817,12	454839,98	81697,17	454737,49	Normaal stadsverkeer
6	6	Ammun. 1 hoofd	81831,26	454837,42	81706,50	454729,81	Normaal stadsverkeer
7	7	Schedel 2 hoofd	81847,67	454889,34	81810,19	454848,70	Normaal stadsverkeer
8	8	Schedel/Ammun. 2 tram/bus	81855,64	454874,74	81817,27	454840,28	Normaal stadsverkeer
9	9	Ammun. 2 hoofd	81869,34	454867,67	81832,62	454836,21	Normaal stadsverkeer
10	10	Schedel 3 paral.	81885,54	454945,36	81842,92	454889,61	Normaal stadsverkeer
11	11	Schedel 3 tram/bus	81888,81	454940,22	81845,63	454891,98	Normaal stadsverkeer
12	12	Schedel 3 hoofd	81895,44	454930,39	81847,66	454889,44	Normaal stadsverkeer
13	13	Schedel 4 paral.	82051,82	455051,47	81885,73	454945,72	Normaal stadsverkeer
14	14	Schedel 4 tram/bus	82042,35	455056,03	81888,89	454940,63	Normaal stadsverkeer
15	15	Schedel 4 hoofd	82056,73	455044,63	81895,55	454930,63	Normaal stadsverkeer
16	16	Schedel 5 paral	82149,67	455108,58	82051,88	455051,51	Normaal stadsverkeer
17	17	Schedel 5 busop/afrit	82165,98	455093,59	82066,09	455034,44	Normaal stadsverkeer
18	18	Schedel 5 hoofd	82157,57	455101,26	82056,90	455044,77	Normaal stadsverkeer
19	19	Ammun. 3 hoofd	81868,23	454868,41	82075,32	455021,59	Doorstromend stadsverkeer
20	20	Ammun. 3 paral.	81870,38	454868,09	82080,38	455014,67	Normaal stadsverkeer
21	21	Ammun. 4 busop/afrit	82067,99	455033,56	82167,55	455092,18	Normaal stadsverkeer
22	22	Ammun. 4 hoofd	82074,93	455021,76	82173,80	455080,74	Doorstromend stadsverkeer
23	23	Ammun. 4 paral.	82080,48	455014,83	82181,08	455075,19	Normaal stadsverkeer
24	24	Bernardviaduct	82168,17	455093,57	82310,73	455167,54	Doorstromend stadsverkeer
25	25	Lekstraat	82199,75	455074,90	82349,98	454899,17	Doorstromend stadsverkeer
26	26	Oranjevuitensingel	82067,48	455066,98	81876,49	455321,80	Normaal stadsverkeer
27	27	Zwarteweg	82051,37	455054,10	81859,33	455308,93	Normaal stadsverkeer
28	28	Fluwelenburgwal/Herengracht	81748,40	455041,96	81862,49	455311,70	Normaal stadsverkeer
29	29	Bezuidenhoutseweg 1	81862,84	455311,90	81958,67	455380,69	Normaal stadsverkeer
30	30	Bezuidenhoutseweg 2	81959,37	455381,04	82159,80	455502,84	Normaal stadsverkeer
31	31	Kalvermarkt	81503,30	454913,43	81648,94	454987,55	Normaal stadsverkeer
32	32	Kalvermarkt	81649,30	454987,55	81748,79	455036,94	Normaal stadsverkeer

INVOERGEGEVENS

Model: Planontwikkeling 2010 Wijnhavenkwartier
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Luchtvervuiling - CAR II

Nr	Wegtype	Bomen langs de weg	Parkeerbew	Afst.L	Afst.R	Intensiteit	Aantal-LV
1	Wegtype 3a: Bebouwing aan beide zijden	Bomen minder dan 15 m uit elkaar, toppen raken elkaar niet	25,00	13,00	13,00	0,00	14372,00
2	Wegtype 3a: Bebouwing aan beide zijden	Bomen minder dan 15 m uit elkaar, toppen raken elkaar niet	25,00	13,00	13,00	0,00	6154,00
3	Wegtype 3b: Bebouwing aan beide zijden (street canyon)	Bomen minder dan 15 m uit elkaar, toppen raken elkaar niet	25,00	10,00	10,00	0,00	16646,00
4	Wegtype 3a: Bebouwing aan beide zijden	Bomen minder dan 15 m uit elkaar, toppen raken elkaar niet	25,00	29,00	6,00	0,00	12626,00
5	Wegtype 3a: Bebouwing aan beide zijden	Bomen minder dan 15 m uit elkaar, toppen raken elkaar niet	0,00	19,00	17,00	0,00	--
6	Wegtype 3a: Bebouwing aan beide zijden	Bomen minder dan 15 m uit elkaar, toppen raken elkaar niet	25,00	8,00	28,00	0,00	13292,00
7	Wegtype 3a: Bebouwing aan beide zijden	Bomen minder dan 15 m uit elkaar, toppen raken elkaar niet	0,00	30,00	6,00	0,00	12811,00
8	Wegtype 3a: Bebouwing aan beide zijden	Bomen minder dan 15 m uit elkaar, toppen raken elkaar niet	0,00	24,00	17,00	0,00	--
9	Wegtype 3a: Bebouwing aan beide zijden	Bomen minder dan 15 m uit elkaar, toppen raken elkaar niet	25,00	11,00	30,00	0,00	13331,00
10	Wegtype 3b: Bebouwing aan beide zijden (street canyon)	Bomen minder dan 15 m uit elkaar, toppen raken elkaar niet	25,00	300,00	7,00	0,00	3742,00
11	Wegtype 3b: Bebouwing aan beide zijden (street canyon)	Bomen minder dan 15 m uit elkaar, toppen raken elkaar niet	0,00	300,00	13,00	0,00	--
12	Wegtype 3b: Bebouwing aan beide zijden (street canyon)	Bomen minder dan 15 m uit elkaar, toppen raken elkaar niet	0,00	300,00	25,00	0,00	11693,00
13	Wegtype 3b: Bebouwing aan beide zijden (street canyon)	Bomen minder dan 15 m uit elkaar, toppen raken elkaar niet	25,00	300,00	7,00	0,00	3592,00
14	Wegtype 3b: Bebouwing aan beide zijden (street canyon)	Bomen minder dan 15 m uit elkaar, toppen raken elkaar niet	0,00	300,00	11,00	0,00	--
15	Wegtype 3b: Bebouwing aan beide zijden (street canyon)	Bomen minder dan 15 m uit elkaar, toppen raken elkaar niet	0,00	300,00	23,00	0,00	11693,00
16	Wegtype 3b: Bebouwing aan beide zijden (street canyon)	Bomen minder dan 15 m uit elkaar, toppen raken elkaar niet	25,00	300,00	7,00	0,00	1726,00
17	Wegtype 2: Basis type	Geen of weinig	0,00	300,00	29,00	0,00	2034,00
18	Wegtype 3b: Bebouwing aan beide zijden (street canyon)	Bomen minder dan 15 m uit elkaar, toppen raken elkaar niet	0,00	300,00	18,00	0,00	11693,00
19	Wegtype 3b: Bebouwing aan beide zijden (street canyon)	Bomen minder dan 15 m uit elkaar, toppen raken elkaar niet	0,00	300,00	16,00	0,00	11814,00
20	Wegtype 3b: Bebouwing aan beide zijden (street canyon)	Bomen minder dan 15 m uit elkaar, toppen raken elkaar niet	25,00	300,00	7,00	0,00	5956,00
21	Wegtype 2: Basis type	Geen of weinig	0,00	300,00	30,00	0,00	2034,00
22	Wegtype 3b: Bebouwing aan beide zijden (street canyon)	Bomen minder dan 15 m uit elkaar, toppen raken elkaar niet	0,00	300,00	17,00	0,00	11814,00
23	Wegtype 3b: Bebouwing aan beide zijden (street canyon)	Bomen minder dan 15 m uit elkaar, toppen raken elkaar niet	25,00	300,00	8,00	0,00	5308,00
24	Wegtype 1: Open gebied	Geen of weinig	0,00	15,00	15,00	0,00	25342,00
25	Wegtype 4: Half open gebied	Bomen minder dan 15 m uit elkaar, toppen raken elkaar niet	25,00	11,00	11,00	0,00	30595,00
26	Wegtype 3b: Bebouwing aan beide zijden (street canyon)	Bomen minder dan 15 m uit elkaar, toppen raken elkaar niet	25,00	23,00	5,00	0,00	2862,00
27	Wegtype 3b: Bebouwing aan beide zijden (street canyon)	Bomen minder dan 15 m uit elkaar, toppen raken elkaar niet	25,00	5,00	23,00	0,00	3890,00
28	Wegtype 3b: Bebouwing aan beide zijden (street canyon)	Bomen minder dan 15 m uit elkaar, toppen raken elkaar niet	25,00	5,00	5,00	0,00	5455,00
29	Wegtype 4: Half open gebied	Bomen minder dan 15 m uit elkaar, toppen raken elkaar niet	25,00	7,00	7,00	0,00	12503,00
30	Wegtype 4: Half open gebied	Bomen minder dan 15 m uit elkaar, toppen raken elkaar niet	25,00	14,00	14,00	0,00	22038,00
31	Wegtype 3b: Bebouwing aan beide zijden (street canyon)	Bomen minder dan 15 m uit elkaar, toppen raken elkaar niet	25,00	11,00	11,00	0,00	4502,00
32	Wegtype 3b: Bebouwing aan beide zijden (street canyon)	Bomen minder dan 15 m uit elkaar, toppen raken elkaar niet	25,00	11,00	11,00	0,00	4983,00

INVOERGEGEVENS

Model: Planontwikkeling 2010 Wijnhavenkwartier
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Luchtvervuiling - CAR II

Nr	Aantal-MV	Aantal-ZV	Aantal-CO	Link ID 1	Link ID 2
1	325,00	90,00	356,00	--	--
2	231,00	26,00	30,00	--	--
3	999,00	65,00	200,00	--	--
4	260,00	104,00	--	5	--
5	--	--	590,00	6	4
6	303,00	165,00	--	--	5
7	264,00	105,00	--	8	--
8	--	--	590,00	9	7
9	304,00	166,00	--	--	8
10	77,00	31,00	--	11	--
11	--	--	--	12	10
12	290,00	97,00	293,00	--	11
13	212,00	46,00	--	14	--
14	--	--	--	15	13
15	290,00	97,00	293,00	--	14
16	102,00	22,00	189,00	18	--
17	99,00	17,00	380,00	--	18
18	290,00	97,00	293,00	17	16
19	509,00	87,00	293,00	--	20
20	213,00	81,00	--	19	--
21	99,00	17,00	380,00	--	22
22	509,00	87,00	293,00	21	23
23	189,00	72,00	189,00	22	--
24	1091,00	186,00	960,00	--	--
25	858,00	318,00	98,00	--	--
26	80,00	9,00	--	27	--
27	108,00	12,00	--	--	26
28	198,00	17,00	--	--	--
29	271,00	116,00	--	--	--
30	477,00	204,00	--	--	--
31	164,00	14,00	--	--	--
32	181,00	16,00	--	--	--

INVOERGEGEVENS

Model:Autonome ontwikkeling 2016 Wijnhavenkwartier
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Luchtvervuiling - CAR II

Nr	Id	Omschrijving	X-1	Y-1	X-n	Y-n	Snelheidsindicatie
1	1	Spui 1	81501,18	454906,73	81697,69	454737,70	Normaal stadsverkeer
2	2	Spui 2	81697,73	454737,85	81807,34	454642,45	Normaal stadsverkeer
3	3	Amsterdams Veerkade	81571,80	454637,60	81695,64	454739,24	Stagnerend stadsverkeer
4	4	Schedel 1 hoofd	81810,68	454847,88	81690,91	454745,51	Normaal stadsverkeer
5	5	Schedel/Ammun. 1 bus	81796,30	454821,74	81697,10	454737,51	Normaal stadsverkeer
6	6	Ammun. 1 hoofd	81831,92	454837,62	81706,47	454729,94	Normaal stadsverkeer
7	7	Schedel 2 hoofd	81847,67	454889,26	81809,95	454848,97	Normaal stadsverkeer
8	8	Schedel/Ammun. 2 tram/bus	81855,71	454874,69	81796,40	454821,78	Normaal stadsverkeer
9	9	Ammun. 2 hoofd	81869,29	454867,84	81832,84	454836,16	Normaal stadsverkeer
10	10	Schedel 3 paral.	81885,54	454945,36	81842,92	454889,61	Normaal stadsverkeer
11	11	Schedel 3 tram/bus	81888,81	454940,22	81845,63	454891,98	Normaal stadsverkeer
12	12	Schedel 3 hoofd	81895,44	454930,39	81847,66	454889,44	Normaal stadsverkeer
13	13	Schedel 4 paral.	82051,82	455051,47	81885,73	454945,72	Normaal stadsverkeer
14	14	Schedel 4 tram/bus	82042,35	455056,03	81888,89	454940,63	Normaal stadsverkeer
15	15	Schedel 4 hoofd	82056,73	455044,63	81895,55	454930,63	Normaal stadsverkeer
16	16	Schedel 5 paral	82149,67	455108,58	82051,88	455051,51	Normaal stadsverkeer
17	17	Schedel 5 busop/afrit	82165,98	455093,59	82066,09	455034,44	Normaal stadsverkeer
18	18	Schedel 5 hoofd	82157,57	455101,26	82056,90	455044,77	Normaal stadsverkeer
19	19	Ammun. 3 hoofd	81868,23	454868,41	82075,32	455021,59	Doorstromend stadsverkeer
20	20	Ammun. 3 paral.	81870,38	454868,09	82080,38	455014,67	Normaal stadsverkeer
21	21	Ammun. 4 busop/afrit	82067,99	455033,56	82167,55	455092,18	Normaal stadsverkeer
22	22	Ammun. 4 hoofd	82074,93	455021,76	82173,80	455080,74	Doorstromend stadsverkeer
23	23	Ammun. 4 paral.	82080,48	455014,83	82181,08	455075,19	Normaal stadsverkeer
24	24	Bernardviaduct	82168,17	455093,57	82310,73	455167,54	Doorstromend stadsverkeer
25	25	Lekstraat	82200,16	455074,45	82350,11	454899,28	Doorstromend stadsverkeer
26	26	Oranjevuitensingel	82067,48	455066,98	81876,49	455321,80	Normaal stadsverkeer
27	27	Zwarteweg	82051,37	455054,10	81859,33	455308,93	Normaal stadsverkeer
28	28	Fluwelenburgwal/Herengracht	81748,40	455041,96	81862,49	455311,70	Normaal stadsverkeer
29	29	Bezuidenhoutseweg 1	81862,84	455311,90	81958,67	455380,69	Normaal stadsverkeer
30	30	Bezuidenhoutseweg 2	81959,37	455381,04	82159,80	455502,84	Normaal stadsverkeer
31	31	Kalvermarkt	81503,30	454913,43	81648,94	454987,55	Normaal stadsverkeer
32	32	Kalvermarkt	81649,30	454987,55	81748,79	455036,94	Normaal stadsverkeer

INVOERGEDEVENS

Model:Autonome ontwikkeling 2016 Wijnhavenkwartier
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Luchtvervuiling - CAR II

Nr	Wegtype	Bomen langs de weg	Parkeerbew	Afst.L	Afst.R	Intensiteit	Aantal-LV
1	Wegtype 3a: Bebouwing aan beide zijden	Bomen minder dan 15 m uit elkaar, toppen raken elkaar niet	25,00	13,00	13,00	0,00	14997,00
2	Wegtype 3a: Bebouwing aan beide zijden	Bomen minder dan 15 m uit elkaar, toppen raken elkaar niet	25,00	13,00	13,00	0,00	6346,00
3	Wegtype 3b: Bebouwing aan beide zijden (street canyon)	Bomen minder dan 15 m uit elkaar, toppen raken elkaar niet	25,00	10,00	10,00	0,00	17595,00
4	Wegtype 3a: Bebouwing aan beide zijden	Bomen minder dan 15 m uit elkaar, toppen raken elkaar niet	25,00	29,00	6,00	0,00	13627,00
5	Wegtype 3a: Bebouwing aan beide zijden	Bomen minder dan 15 m uit elkaar, toppen raken elkaar niet	0,00	19,00	17,00	0,00	--
6	Wegtype 3a: Bebouwing aan beide zijden	Bomen minder dan 15 m uit elkaar, toppen raken elkaar niet	25,00	8,00	28,00	0,00	14451,00
7	Wegtype 3a: Bebouwing aan beide zijden	Bomen minder dan 15 m uit elkaar, toppen raken elkaar niet	0,00	30,00	6,00	0,00	14288,00
8	Wegtype 3a: Bebouwing aan beide zijden	Bomen minder dan 15 m uit elkaar, toppen raken elkaar niet	0,00	24,00	17,00	0,00	--
9	Wegtype 3a: Bebouwing aan beide zijden	Bomen minder dan 15 m uit elkaar, toppen raken elkaar niet	25,00	11,00	30,00	0,00	14191,00
10	Wegtype 3b: Bebouwing aan beide zijden (street canyon)	Bomen minder dan 15 m uit elkaar, toppen raken elkaar niet	25,00	300,00	7,00	0,00	5006,00
11	Wegtype 3b: Bebouwing aan beide zijden (street canyon)	Bomen minder dan 15 m uit elkaar, toppen raken elkaar niet	0,00	300,00	13,00	0,00	--
12	Wegtype 3b: Bebouwing aan beide zijden (street canyon)	Bomen minder dan 15 m uit elkaar, toppen raken elkaar niet	0,00	300,00	25,00	0,00	13707,00
13	Wegtype 3b: Bebouwing aan beide zijden (street canyon)	Bomen minder dan 15 m uit elkaar, toppen raken elkaar niet	25,00	300,00	7,00	0,00	4059,00
14	Wegtype 3b: Bebouwing aan beide zijden (street canyon)	Bomen minder dan 15 m uit elkaar, toppen raken elkaar niet	0,00	300,00	11,00	0,00	--
15	Wegtype 3b: Bebouwing aan beide zijden (street canyon)	Bomen minder dan 15 m uit elkaar, toppen raken elkaar niet	0,00	300,00	23,00	0,00	13707,00
16	Wegtype 3b: Bebouwing aan beide zijden (street canyon)	Bomen minder dan 15 m uit elkaar, toppen raken elkaar niet	25,00	300,00	7,00	0,00	2034,00
17	Wegtype 2: Basis type	Geen of weinig	0,00	300,00	29,00	0,00	--
18	Wegtype 3b: Bebouwing aan beide zijden (street canyon)	Bomen minder dan 15 m uit elkaar, toppen raken elkaar niet	0,00	300,00	18,00	0,00	13707,00
19	Wegtype 3b: Bebouwing aan beide zijden (street canyon)	Bomen minder dan 15 m uit elkaar, toppen raken elkaar niet	0,00	300,00	16,00	0,00	13585,00
20	Wegtype 3b: Bebouwing aan beide zijden (street canyon)	Bomen minder dan 15 m uit elkaar, toppen raken elkaar niet	25,00	300,00	7,00	0,00	6919,00
21	Wegtype 2: Basis type	Geen of weinig	0,00	300,00	30,00	0,00	--
22	Wegtype 3b: Bebouwing aan beide zijden (street canyon)	Bomen minder dan 15 m uit elkaar, toppen raken elkaar niet	0,00	300,00	17,00	0,00	13585,00
23	Wegtype 3b: Bebouwing aan beide zijden (street canyon)	Bomen minder dan 15 m uit elkaar, toppen raken elkaar niet	25,00	300,00	8,00	0,00	5937,00
24	Wegtype 1: Open gebied	Geen of weinig	0,00	15,00	15,00	0,00	27065,00
25	Wegtype 4: Half open gebied	Bomen minder dan 15 m uit elkaar, toppen raken elkaar niet	25,00	11,00	11,00	0,00	35053,00
26	Wegtype 3b: Bebouwing aan beide zijden (street canyon)	Bomen minder dan 15 m uit elkaar, toppen raken elkaar niet	25,00	23,00	5,00	0,00	2920,00
27	Wegtype 3b: Bebouwing aan beide zijden (street canyon)	Bomen minder dan 15 m uit elkaar, toppen raken elkaar niet	25,00	5,00	23,00	0,00	4026,00
28	Wegtype 3b: Bebouwing aan beide zijden (street canyon)	Bomen minder dan 15 m uit elkaar, toppen raken elkaar niet	25,00	5,00	5,00	0,00	5051,00
29	Wegtype 4: Half open gebied	Bomen minder dan 15 m uit elkaar, toppen raken elkaar niet	25,00	7,00	7,00	0,00	13211,00
30	Wegtype 4: Half open gebied	Bomen minder dan 15 m uit elkaar, toppen raken elkaar niet	25,00	14,00	14,00	0,00	23299,00
31	Wegtype 3b: Bebouwing aan beide zijden (street canyon)	Bomen minder dan 15 m uit elkaar, toppen raken elkaar niet	25,00	11,00	11,00	0,00	4646,00
32	Wegtype 3b: Bebouwing aan beide zijden (street canyon)	Bomen minder dan 15 m uit elkaar, toppen raken elkaar niet	25,00	11,00	11,00	0,00	4848,00

INVOERGEGEVENS

Model:Autonome ontwikkeling 2016 Wijnhavenkwartier
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Luchtvervuiling - CAR II

Nr	Aantal-MV	Aantal-ZV	Aantal-CO	Link ID 1	Link ID 2
1	339,00	94,00	373,00	--	--
2	238,00	26,00	30,00	--	--
3	1056,00	69,00	210,00	--	--
4	280,00	112,00	--	5	--
5	--	--	620,00	6	4
6	329,00	180,00	--	--	5
7	294,00	118,00	--	8	--
8	--	--	620,00	9	7
9	323,00	176,00	--	--	8
10	103,00	41,00	--	11	--
11	--	--	--	12	10
12	340,00	113,00	307,00	--	11
13	239,00	52,00	--	14	--
14	--	--	--	15	13
15	340,00	113,00	307,00	--	14
16	120,00	26,00	199,00	18	--
17	--	--	400,00	--	18
18	340,00	113,00	307,00	17	16
19	585,00	100,00	307,00	--	20
20	247,00	94,00	--	19	--
21	--	--	400,00	--	22
22	585,00	100,00	307,00	21	23
23	212,00	81,00	199,00	22	--
24	1166,00	199,00	1000,00	--	--
25	983,00	364,00	104,00	--	--
26	81,00	9,00	--	27	--
27	112,00	12,00	--	--	26
28	184,00	16,00	--	--	--
29	286,00	123,00	--	--	--
30	504,00	216,00	--	--	--
31	169,00	14,00	--	--	--
32	176,00	15,00	--	--	--

INVOERGEGEVENS

Model: Planontwikkeling 2016 Wijnhavenkwartier
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Luchtvervuiling - CAR II

Nr	Id	Omschrijving	X-1	Y-1	X-n	Y-n	Snelheidsindicatie
1	1	Spui 1	81501,18	454906,73	81697,69	454737,70	Normaal stadsverkeer
2	2	Spui 2	81697,73	454737,85	81807,34	454642,45	Normaal stadsverkeer
3	3	Amsterdamse Veerkade	81571,80	454637,60	81695,64	454739,24	Stagnerend stadsverkeer
4	4	Schedel 1 hoofd	81810,82	454847,99	81690,86	454745,47	Normaal stadsverkeer
5	5	Schedel/Ammun. 1 bus	81816,36	454839,68	81697,05	454737,48	Normaal stadsverkeer
6	6	Ammun. 1 hoofd	81831,85	454837,39	81706,51	454729,82	Normaal stadsverkeer
7	7	Schedel 2 hoofd	81847,66	454889,39	81810,17	454848,80	Normaal stadsverkeer
8	8	Schedel/Ammun. 2 tram/bus	81855,64	454874,72	81816,20	454839,68	Normaal stadsverkeer
9	9	Ammun. 2 hoofd	81869,01	454868,03	81832,66	454836,58	Normaal stadsverkeer
10	10	Schedel 3 paral.	81885,54	454945,36	81842,92	454889,61	Normaal stadsverkeer
11	11	Schedel 3 tram/bus	81888,81	454940,22	81845,63	454891,98	Normaal stadsverkeer
12	12	Schedel 3 hoofd	81895,44	454930,39	81847,66	454889,44	Normaal stadsverkeer
13	13	Schedel 4 paral.	82051,82	455051,47	81885,73	454945,72	Normaal stadsverkeer
14	14	Schedel 4 tram/bus	82042,35	455056,03	81888,89	454940,63	Normaal stadsverkeer
15	15	Schedel 4 hoofd	82056,73	455044,63	81895,55	454930,63	Normaal stadsverkeer
16	16	Schedel 5 paral	82149,67	455108,58	82051,88	455051,51	Normaal stadsverkeer
17	17	Schedel 5 busop/afrit	82165,98	455093,59	82066,09	455034,44	Normaal stadsverkeer
18	18	Schedel 5 hoofd	82157,57	455101,26	82056,90	455044,77	Normaal stadsverkeer
19	19	Ammun. 3 hoofd	81868,23	454868,41	82075,32	455021,59	Doorstromend stadsverkeer
20	20	Ammun. 3 paral.	81870,38	454868,09	82080,38	455014,67	Normaal stadsverkeer
21	21	Ammun. 4 busop/afrit	82067,99	455033,56	82167,55	455092,18	Normaal stadsverkeer
22	22	Ammun. 4 hoofd	82074,93	455021,76	82173,80	455080,74	Doorstromend stadsverkeer
23	23	Ammun. 4 paral.	82080,48	455014,83	82181,08	455075,19	Normaal stadsverkeer
24	24	Bernardviaduct	82168,17	455093,57	82310,73	455167,54	Doorstromend stadsverkeer
25	25	Lekstraat	82199,75	455074,90	82349,98	454899,17	Doorstromend stadsverkeer
26	26	Oranjevuitensingel	82067,48	455066,98	81876,49	455321,80	Normaal stadsverkeer
27	27	Zwarteweg	82051,37	455054,10	81859,33	455308,93	Normaal stadsverkeer
28	28	Fluwelenburgwal/Herengracht	81748,40	455041,96	81862,49	455311,70	Normaal stadsverkeer
29	29	Bezuidenhoutseweg 1	81862,84	455311,90	81958,67	455380,69	Normaal stadsverkeer
30	30	Bezuidenhoutseweg 2	81959,37	455381,04	82159,80	455502,84	Normaal stadsverkeer
31	31	Kalvermarkt	81503,30	454913,43	81648,94	454987,55	Normaal stadsverkeer
32	32	Kalvermarkt	81649,30	454987,55	81748,79	455036,94	Normaal stadsverkeer

INVOERGEGEVENS

Model: Planontwikkeling 2016 Wijnhavenkwartier
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Luchtvervuiling - CAR II

Nr	Wegtype	Bomen langs de weg	Parkeerbew	Afst.L	Afst.R	Intensiteit	Aantal-LV
1	Wegtype 3a: Bebouwing aan beide zijden	Bomen minder dan 15 m uit elkaar, toppen raken elkaar niet	25,00	13,00	13,00	0,00	15036,00
2	Wegtype 3a: Bebouwing aan beide zijden	Bomen minder dan 15 m uit elkaar, toppen raken elkaar niet	25,00	13,00	13,00	0,00	6998,00
3	Wegtype 3b: Bebouwing aan beide zijden (street canyon)	Bomen minder dan 15 m uit elkaar, toppen raken elkaar niet	25,00	10,00	10,00	0,00	17689,00
4	Wegtype 3a: Bebouwing aan beide zijden	Bomen minder dan 15 m uit elkaar, toppen raken elkaar niet	25,00	29,00	6,00	0,00	13919,00
5	Wegtype 3a: Bebouwing aan beide zijden	Bomen minder dan 15 m uit elkaar, toppen raken elkaar niet	0,00	19,00	17,00	0,00	--
6	Wegtype 3a: Bebouwing aan beide zijden	Bomen minder dan 15 m uit elkaar, toppen raken elkaar niet	25,00	8,00	28,00	0,00	14732,00
7	Wegtype 3a: Bebouwing aan beide zijden	Bomen minder dan 15 m uit elkaar, toppen raken elkaar niet	0,00	30,00	6,00	0,00	14969,00
8	Wegtype 3a: Bebouwing aan beide zijden	Bomen minder dan 15 m uit elkaar, toppen raken elkaar niet	0,00	24,00	17,00	0,00	--
9	Wegtype 3a: Bebouwing aan beide zijden	Bomen minder dan 15 m uit elkaar, toppen raken elkaar niet	25,00	11,00	30,00	0,00	14364,00
10	Wegtype 3b: Bebouwing aan beide zijden (street canyon)	Bomen minder dan 15 m uit elkaar, toppen raken elkaar niet	25,00	300,00	7,00	0,00	5404,00
11	Wegtype 3b: Bebouwing aan beide zijden (street canyon)	Bomen minder dan 15 m uit elkaar, toppen raken elkaar niet	0,00	300,00	13,00	0,00	--
12	Wegtype 3b: Bebouwing aan beide zijden (street canyon)	Bomen minder dan 15 m uit elkaar, toppen raken elkaar niet	0,00	300,00	25,00	0,00	13407,00
13	Wegtype 3b: Bebouwing aan beide zijden (street canyon)	Bomen minder dan 15 m uit elkaar, toppen raken elkaar niet	25,00	300,00	7,00	0,00	3956,00
14	Wegtype 3b: Bebouwing aan beide zijden (street canyon)	Bomen minder dan 15 m uit elkaar, toppen raken elkaar niet	0,00	300,00	11,00	0,00	--
15	Wegtype 3b: Bebouwing aan beide zijden (street canyon)	Bomen minder dan 15 m uit elkaar, toppen raken elkaar niet	0,00	300,00	23,00	0,00	13407,00
16	Wegtype 3b: Bebouwing aan beide zijden (street canyon)	Bomen minder dan 15 m uit elkaar, toppen raken elkaar niet	25,00	300,00	7,00	0,00	2137,00
17	Wegtype 2: Basis type	Geen of weinig	0,00	300,00	29,00	0,00	1883,00
18	Wegtype 3b: Bebouwing aan beide zijden (street canyon)	Bomen minder dan 15 m uit elkaar, toppen raken elkaar niet	0,00	300,00	18,00	0,00	13407,00
19	Wegtype 3b: Bebouwing aan beide zijden (street canyon)	Bomen minder dan 15 m uit elkaar, toppen raken elkaar niet	0,00	300,00	16,00	0,00	13509,00
20	Wegtype 3b: Bebouwing aan beide zijden (street canyon)	Bomen minder dan 15 m uit elkaar, toppen raken elkaar niet	25,00	300,00	7,00	0,00	6595,00
21	Wegtype 2: Basis type	Geen of weinig	0,00	300,00	30,00	0,00	1883,00
22	Wegtype 3b: Bebouwing aan beide zijden (street canyon)	Bomen minder dan 15 m uit elkaar, toppen raken elkaar niet	0,00	300,00	17,00	0,00	13509,00
23	Wegtype 3b: Bebouwing aan beide zijden (street canyon)	Bomen minder dan 15 m uit elkaar, toppen raken elkaar niet	25,00	300,00	8,00	0,00	6099,00
24	Wegtype 1: Open gebied	Geen of weinig	0,00	15,00	15,00	0,00	28589,00
25	Wegtype 4: Half open gebied	Bomen minder dan 15 m uit elkaar, toppen raken elkaar niet	25,00	11,00	11,00	0,00	35082,00
26	Wegtype 3b: Bebouwing aan beide zijden (street canyon)	Bomen minder dan 15 m uit elkaar, toppen raken elkaar niet	25,00	23,00	5,00	0,00	3211,00
27	Wegtype 3b: Bebouwing aan beide zijden (street canyon)	Bomen minder dan 15 m uit elkaar, toppen raken elkaar niet	25,00	5,00	23,00	0,00	4375,00
28	Wegtype 3b: Bebouwing aan beide zijden (street canyon)	Bomen minder dan 15 m uit elkaar, toppen raken elkaar niet	25,00	5,00	5,00	0,00	5637,00
29	Wegtype 4: Half open gebied	Bomen minder dan 15 m uit elkaar, toppen raken elkaar niet	25,00	7,00	7,00	0,00	13279,00
30	Wegtype 4: Half open gebied	Bomen minder dan 15 m uit elkaar, toppen raken elkaar niet	25,00	14,00	14,00	0,00	23396,00
31	Wegtype 3b: Bebouwing aan beide zijden (street canyon)	Bomen minder dan 15 m uit elkaar, toppen raken elkaar niet	25,00	11,00	11,00	0,00	4752,00
32	Wegtype 3b: Bebouwing aan beide zijden (street canyon)	Bomen minder dan 15 m uit elkaar, toppen raken elkaar niet	25,00	11,00	11,00	0,00	5195,00

INVOERGEGEVENS

Model: Planontwikkeling 2016 Wijnhavenkwartier
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Luchtvervuiling - CAR II

Nr	Aantal-MV	Aantal-ZV	Aantal-CO	Link ID 1	Link ID 2
1	340,00	94,00	373,00	--	--
2	262,00	29,00	30,00	--	--
3	1061,00	69,00	210,00	--	--
4	286,00	115,00	--	5	--
5	--	--	620,00	6	4
6	336,00	183,00	--	--	5
7	308,00	123,00	--	8	--
8	--	--	620,00	9	7
9	327,00	178,00	--	--	8
10	111,00	44,00	--	11	--
11	--	--	--	12	10
12	332,00	111,00	307,00	--	11
13	233,00	51,00	--	14	--
14	--	--	--	15	13
15	332,00	111,00	307,00	--	14
16	126,00	27,00	199,00	18	--
17	92,00	16,00	400,00	--	18
18	332,00	111,00	307,00	17	16
19	582,00	99,00	307,00	--	20
20	235,00	90,00	--	19	--
21	92,00	16,00	400,00	--	22
22	582,00	99,00	307,00	21	23
23	218,00	83,00	199,00	22	--
24	1231,00	210,00	1000,00	--	--
25	984,00	364,00	104,00	--	--
26	89,00	10,00	--	27	--
27	122,00	14,00	--	--	26
28	205,00	18,00	--	--	--
29	287,00	123,00	--	--	--
30	507,00	217,00	--	--	--
31	173,00	15,00	--	--	--
32	189,00	16,00	--	--	--

Bijlage II
Berekeningsresultaten
Bestemmingsplanonderzoek

Model: Huidige situatie 2006 Wijnhavenkwartier (Referentiejaar: 2006)
Stof: Stikstofdioxide (NO2)

Id	Omschrijving	Jaargem. Conc.		Avg.bkgr.	# Ovschr. plandrempel		# Ovschr. grenswaarde		Ovschr. plan?		Ovschr. grens?	
		Links	Rechts		Links	Rechts	Links	Rechts	Links	Rechts	Links	Rechts
1	Spui 1	43,75	43,75	33,60	0,00	0,00	0,00	0,00	Nee	Nee	Ja	Ja
2	Spui 2	37,94	37,94	33,60	0,00	0,00	0,00	0,00	Nee	Nee	Nee	Nee
3	Amsterdamse Veerkade	58,24	58,24	33,60	0,00	0,00	2,00	2,00	Ja	Ja	Ja	Ja
4	Schedel 1 hoofd	*	47,68	33,60	*	0,00	*	0,00	*	Nee	*	Ja
5	Schedel/Ammun. 1 bus	*	*	33,60	*	*	*	*	*	*	*	*
6	Ammun. 1 hoofd	47,26	*	33,60	0,00	*	0,00	*	Nee	*	Ja	*
7	Schedel 2 hoofd	*	47,90	33,60	*	0,00	*	0,00	*	Nee	*	Ja
8	Schedel/Ammun. 2 tram/bus	*	*	33,60	*	*	*	*	*	*	*	*
9	Ammun. 2 hoofd	45,59	*	33,60	0,00	*	0,00	*	Nee	*	Ja	*
10	Schedel 3 paral.	*	44,95	33,60	*	0,00	*	0,00	*	Nee	*	Ja
11	Schedel 3 tram/bus	*	*	33,60	*	*	*	*	*	*	*	*
12	Schedel 3 hoofd	<->	*	33,60	0,00	*	0,00	*	Nee	*	Nee	*
13	Schedel 4 paral.	*	44,67	31,90	*	0,00	*	0,00	*	Nee	*	Ja
14	Schedel 4 tram/bus	*	*	33,60	*	*	*	*	*	*	*	*
15	Schedel 4 hoofd	<->	*	33,60	0,00	*	0,00	*	Nee	*	Nee	*
16	Schedel 5 paral	*	46,06	32,00	*	0,00	*	0,00	*	Nee	*	Ja
17	Schedel 5 busop/afrit	<->	*	32,00	0,00	*	0,00	*	Nee	*	Nee	*
18	Schedel 5 hoofd	*	*	32,00	*	*	*	*	*	*	*	*
19	Ammun. 3 hoofd	<->	*	33,60	0,00	*	0,00	*	Nee	*	Nee	*
20	Ammun. 3 paral.	*	50,39	33,60	*	0,00	*	0,00	*	Ja	*	Ja
21	Ammun. 4 busop/afrit	<->	*	32,00	0,00	*	0,00	*	Nee	*	Nee	*
22	Ammun. 4 hoofd	*	*	32,00	*	*	*	*	*	*	*	*
23	Ammun. 4 paral.	*	49,03	32,00	*	0,00	*	0,00	*	Ja	*	Ja
24	Bernardviaduct	39,65	39,65	32,00	0,00	0,00	0,00	0,00	Nee	Nee	Nee	Nee
25	Lekstraat	53,29	53,29	33,70	0,00	0,00	0,00	0,00	Ja	Ja	Ja	Ja
26	Oranjebuitensingel	*	37,08	31,90	*	0,00	*	0,00	*	Nee	*	Nee
27	Zwarteweg	38,07	*	31,90	0,00	*	0,00	*	Nee	*	Nee	*
28	Fluwelenburgwal/Herengracht	39,93	39,93	31,90	0,00	0,00	0,00	0,00	Nee	Nee	Nee	Nee
29	Bezuidenhoutseweg 1	45,34	45,34	31,90	0,00	0,00	0,00	0,00	Nee	Nee	Ja	Ja
30	Bezuidenhoutseweg 2	45,94	45,94	32,00	0,00	0,00	0,00	0,00	Nee	Nee	Ja	Ja
31	Kalvermarkt	38,93	38,93	33,60	0,00	0,00	0,00	0,00	Nee	Nee	Nee	Nee
32	Kalvermarkt	37,61	37,61	31,90	0,00	0,00	0,00	0,00	Nee	Nee	Nee	Nee

Model: Huidige situatie 2006 Wijnhavenkwartier (Referentiejaar: 2006)
Stof: Kleine deeltjes (PM10) met zeezout corr. van 6[ug/m³]

Id	Omschrijving	Jaargem. Conc.		Avg.bkgr.	# Ovschr. plandrempel		# Ovschr. grenswaarde		Ovschr. plan?		Ovschr. grens?	
		Links	Rechts		Links	Rechts	Links	Rechts	Links	Rechts	Links	Rechts
1	Spui 1	25,37	25,37	22,00	30,00	30,00	30,00	30,00	Nee	Nee	Nee	Nee
2	Spui 2	23,34	23,34	22,00	24,00	24,00	24,00	24,00	Nee	Nee	Nee	Nee
3	Amsterdamse Veerkade	33,27	33,27	22,00	72,00	72,00	72,00	72,00	Ja	Ja	Ja	Ja
4	Schedel 1 hoofd	*	27,72	22,00	*	43,00	*	43,00	*	Ja	*	Ja
5	Schedel/Ammun. 1 bus	*	*	22,00	*	*	*	*	*	*	*	*
6	Ammun. 1 hoofd	27,37	*	22,00	41,00	*	41,00	*	Ja	*	Ja	*
7	Schedel 2 hoofd	*	27,86	22,00	*	43,00	*	43,00	*	Ja	*	Ja
8	Schedel/Ammun. 2 tram/bus	*	*	22,00	*	*	*	*	*	*	*	*
9	Ammun. 2 hoofd	26,54	*	22,00	36,00	*	36,00	*	Ja	*	Ja	*
10	Schedel 3 paral.	*	26,32	22,00	*	35,00	*	35,00	*	Nee	*	Nee
11	Schedel 3 tram/bus	*	*	22,00	*	*	*	*	*	*	*	*
12	Schedel 3 hoofd	<->	*	22,00	0,00	*	6,00	*	Nee	*	Nee	*
13	Schedel 4 paral.	*	25,99	21,50	*	33,00	*	33,00	*	Nee	*	Nee
14	Schedel 4 tram/bus	*	*	22,00	*	*	*	*	*	*	*	*
15	Schedel 4 hoofd	<->	*	22,00	0,00	*	6,00	*	Nee	*	Nee	*
16	Schedel 5 paral	*	26,27	21,50	*	35,00	*	35,00	*	Nee	*	Nee
17	Schedel 5 busop/afrit	<->	*	21,50	0,00	*	6,00	*	Nee	*	Nee	*
18	Schedel 5 hoofd	*	*	21,50	*	*	*	*	*	*	*	*
19	Ammun. 3 hoofd	<->	*	22,00	0,00	*	6,00	*	Nee	*	Nee	*
20	Ammun. 3 paral.	*	28,77	22,00	*	48,00	*	48,00	*	Ja	*	Ja
21	Ammun. 4 busop/afrit	<->	*	21,50	0,00	*	6,00	*	Nee	*	Nee	*
22	Ammun. 4 hoofd	*	*	21,50	*	*	*	*	*	*	*	*
23	Ammun. 4 paral.	*	27,83	21,50	*	43,00	*	43,00	*	Ja	*	Ja
24	Bernardviaduct	23,47	23,47	21,50	24,00	24,00	24,00	24,00	Nee	Nee	Nee	Nee
25	Lekstraat	31,00	31,00	22,00	60,00	60,00	60,00	60,00	Ja	Ja	Ja	Ja
26	Oranjebuitensingel	*	23,20	21,50	*	23,00	*	23,00	*	Nee	*	Nee
27	Zwarteweg	23,58	*	21,50	24,00	*	24,00	*	Nee	*	Nee	*
28	Fluwelenburgwal/Herengracht	24,13	24,13	21,50	26,00	26,00	26,00	26,00	Nee	Nee	Nee	Nee
29	Bezuidenhoutseweg 1	26,95	26,95	21,50	38,00	38,00	38,00	38,00	Ja	Ja	Ja	Ja
30	Bezuidenhoutseweg 2	27,32	27,32	21,50	40,00	40,00	40,00	40,00	Ja	Ja	Ja	Ja
31	Kalvermarkt	23,67	23,67	22,00	24,00	24,00	24,00	24,00	Nee	Nee	Nee	Nee
32	Kalvermarkt	23,25	23,25	21,50	23,00	23,00	23,00	23,00	Nee	Nee	Nee	Nee

Model: Huidige situatie 2006 Wijnhavenkwartier (Referentiejaar: 2006)
Stof: Benzo(a)pyreen (BaP)

Id	Omschrijving	Jaargem. Conc.		Avg.bkgr.	Ovschr. grens?	
		Links	Rechts		Links	Rechts
1	Spui 1	0,42	0,42	0,30	Nee	Nee
2	Spui 2	0,35	0,35	0,30	Nee	Nee
3	Amsterdamse Veerkade	0,72	0,72	0,30	Nee	Nee
4	Schedel 1 hoofd	*	0,50	0,30	*	Nee
5	Schedel/Ammun. 1 bus	*	*	0,30	*	*
6	Ammun. 1 hoofd	0,49	*	0,30	Nee	*
7	Schedel 2 hoofd	*	0,50	0,30	*	Nee
8	Schedel/Ammun. 2 tram/bus	*	*	0,30	*	*
9	Ammun. 2 hoofd	0,46	*	0,30	Nee	*
10	Schedel 3 paral.	*	0,45	0,30	*	Nee
11	Schedel 3 tram/bus	*	*	0,30	*	*
12	Schedel 3 hoofd	↔	*	0,30	Nee	*
13	Schedel 4 paral.	*	0,46	0,30	*	Nee
14	Schedel 4 tram/bus	*	*	0,30	*	*
15	Schedel 4 hoofd	↔	*	0,30	Nee	*
16	Schedel 5 paral	*	0,47	0,30	*	Nee
17	Schedel 5 busop/afrit	↔	*	0,30	Nee	*
18	Schedel 5 hoofd	*	*	0,30	*	*
19	Ammun. 3 hoofd	↔	*	0,30	Nee	*
20	Ammun. 3 paral.	*	0,53	0,30	*	Nee
21	Ammun. 4 busop/afrit	↔	*	0,30	Nee	*
22	Ammun. 4 hoofd	*	*	0,30	*	*
23	Ammun. 4 paral.	*	0,52	0,30	*	Nee
24	Bernardviaduct	0,37	0,37	0,30	Nee	Nee
25	Lekstraat	0,60	0,60	0,30	Nee	Nee
26	Oranjebuitensingel	*	0,36	0,30	*	Nee
27	Zwarteweg	0,37	*	0,30	Nee	*
28	Fluwelenburgwal/Herengracht	0,39	0,39	0,30	Nee	Nee
29	Bezuidenhoutseweg 1	0,49	0,49	0,30	Nee	Nee
30	Bezuidenhoutseweg 2	0,50	0,50	0,30	Nee	Nee
31	Kalvermarkt	0,36	0,36	0,30	Nee	Nee
32	Kalvermarkt	0,36	0,36	0,30	Nee	Nee

Model: Huidige situatie 2006 Wijnhavenkwartier (Referentiejaar: 2006)

Stof: Benzeen (Benzeen)

Id	Omschrijving	Jaargem. Conc.		Avg.bkgr.	Ovschr. plan?		Ovschr. grens?	
		Links	Rechts		Links	Rechts	Links	Rechts
1	Spui 1	2,26	2,26	1,30	Nee	Nee	Nee	Nee
2	Spui 2	1,73	1,73	1,30	Nee	Nee	Nee	Nee
3	Amsterdamse Veerkade	4,19	4,19	1,30	Nee	Nee	Nee	Nee
4	Schedel 1 hoofd	*	2,99	1,30	*	Nee	*	Nee
5	Schedel/Ammun. 1 bus	*	*	1,30	*	*	*	Nee
6	Ammun. 1 hoofd	2,86	*	1,30	Nee	*	Nee	*
7	Schedel 2 hoofd	*	3,00	1,30	*	Nee	*	*
8	Schedel/Ammun. 2 tram/bus	*	*	1,30	*	*	*	Nee
9	Ammun. 2 hoofd	2,63	*	1,30	Nee	*	Nee	*
10	Schedel 3 paral.	*	2,63	1,30	*	Nee	*	*
11	Schedel 3 tram/bus	*	*	1,30	*	*	*	Nee
12	Schedel 3 hoofd	↔	*	1,30	Nee	*	Nee	*
13	Schedel 4 paral.	*	2,46	1,20	*	Nee	*	*
14	Schedel 4 tram/bus	*	*	1,30	*	*	*	Nee
15	Schedel 4 hoofd	↔	*	1,30	Nee	*	Nee	*
16	Schedel 5 paral.	*	2,41	1,20	Nee	*	Nee	*
17	Schedel 5 busop/afrit	↔	*	1,20	Nee	Nee	Nee	Nee
18	Schedel 5 hoofd	*	*	1,20	*	*	Nee	*
19	Ammun. 3 hoofd	↔	*	1,30	Nee	*	Nee	*
20	Ammun. 3 paral.	*	3,15	1,30	*	Nee	*	*
21	Ammun. 4 busop/afrit	↔	*	1,20	Nee	*	Nee	Nee
22	Ammun. 4 hoofd	*	*	1,20	*	*	Nee	*
23	Ammun. 4 paral.	*	2,78	1,20	*	Nee	*	*
24	Bernardviaduct	1,66	1,66	1,20	Nee	Nee	Nee	Nee
25	Lekstraat	3,83	3,83	1,30	Nee	Nee	Nee	Nee
26	Oranjebuitensingel	*	1,80	1,20	*	Nee	*	Nee
27	Zwarteweg	1,92	*	1,20	Nee	*	Nee	*
28	Fluwelenburgwal/Herengracht	2,04	2,04	1,20	Nee	Nee	Nee	Nee
29	Bezuidenhoutseweg 1	2,96	2,96	1,20	Nee	Nee	Nee	Nee
30	Bezuidenhoutseweg 2	3,05	3,05	1,20	Nee	Nee	Nee	Nee
31	Kalvermarkt	1,84	1,84	1,30	Nee	Nee	Nee	Nee
32	Kalvermarkt	1,76	1,76	1,20	Nee	Nee	Nee	Nee

Model: Huidige situatie 2006 Wijnhavenkwartier (Referentiejaar: 2006)

Stof: Carbonmonoxide (CO-p98)

Id	Omschrijving	98 perc. 8 uurgem.		Avg.bkgr.	Ovschr. grens?	
		Links	Rechts		Links	Rechts
1	Spui 1	1192,65	1192,65	748,60	Nee	Nee
2	Spui 2	941,61	941,61	748,60	Nee	Nee
3	Amsterdamse Veerkade	2116,35	2116,35	748,60	Nee	Nee
4	Schedel 1 hoofd	*	1521,60	748,60	*	Nee
5	Schedel/Ammun. 1 bus	*	*	748,60	*	*
6	Ammun. 1 hoofd	1466,29	*	748,60	Nee	*
7	Schedel 2 hoofd	*	1543,46	748,60	*	Nee
8	Schedel/Ammun. 2 tram/bus	*	*	748,60	*	*
9	Ammun. 2 hoofd	1361,79	*	748,60	Nee	*
10	Schedel 3 paral.	*	1337,62	748,60	*	Nee
11	Schedel 3 tram/bus	*	*	748,60	*	*
12	Schedel 3 hoofd	↔	*	748,60	Nee	*
13	Schedel 4 paral.	*	1254,93	694,30	*	Nee
14	Schedel 4 tram/bus	*	*	748,60	*	*
15	Schedel 4 hoofd	↔	*	748,60	Nee	*
16	Schedel 5 paral	*	1258,16	722,00	*	Nee
17	Schedel 5 busop/afrit	↔	*	722,00	Nee	*
18	Schedel 5 hoofd	*	*	722,00	*	*
19	Ammun. 3 hoofd	↔	*	748,60	Nee	*
20	Ammun. 3 paral.	*	1572,84	748,60	*	Nee
21	Ammun. 4 busop/afrit	↔	*	722,00	Nee	*
22	Ammun. 4 hoofd	*	*	722,00	*	*
23	Ammun. 4 paral.	*	1426,21	722,00	*	Nee
24	Bernardviaduct	899,32	899,32	722,00	Nee	Nee
25	Lekstraat	1919,65	1919,65	783,40	Nee	Nee
26	Oranjebuitensingel	*	937,67	694,30	*	Nee
27	Zwarteweg	992,32	*	694,30	Nee	*
28	Fluwelenburgwal/Herengracht	1057,94	1057,94	694,30	Nee	Nee
29	Bezuidenhoutseweg 1	1482,37	1482,37	694,30	Nee	Nee
30	Bezuidenhoutseweg 2	1563,20	1563,20	722,00	Nee	Nee
31	Kalvermarkt	979,20	979,20	748,60	Nee	Nee
32	Kalvermarkt	935,45	935,45	694,30	Nee	Nee

Model: Huidige situatie 2006 Wijnhavenkwartier (Referentiejaar: 2006)

Stof: Zwaveldioxide (SO2)

Id	Omschrijving	Jaargem. Conc.		Avg.bkgr.	# Ovschr. plandrempel		# Ovschr. grenswaarde		Ovschr. plan?		Ovschr. grens?	
		Links	Rechts		Links	Rechts	Links	Rechts	Links	Rechts	Links	Rechts
1	Spui 1	5,17	5,17	4,80	0,00	0,00	0,00	0,00	Nee	Nee	Nee	Nee
2	Spui 2	4,95	4,95	4,80	0,00	0,00	0,00	0,00	Nee	Nee	Nee	Nee
3	Amsterdamse Veerkade	5,93	5,93	4,80	0,00	0,00	0,00	0,00	Nee	Nee	Nee	Nee
4	Schedel 1 hoofd	*	5,43	4,80	*	0,00	*	0,00	*	Nee	*	Nee
5	Schedel/Ammun. 1 bus	*	*	4,80	*	*	*	*	*	*	*	*
6	Ammun. 1 hoofd	5,39	*	4,80	0,00	*	0,00	*	Nee	*	Nee	*
7	Schedel 2 hoofd	*	5,45	4,80	*	0,00	*	0,00	*	Nee	*	Nee
8	Schedel/Ammun. 2 tram/bus	*	*	4,80	*	*	*	*	*	*	*	Nee
9	Ammun. 2 hoofd	5,30	*	4,80	0,00	*	0,00	*	Nee	*	Nee	*
10	Schedel 3 paral.	*	5,28	4,80	*	0,00	*	0,00	*	Nee	*	Nee
11	Schedel 3 tram/bus	*	*	4,80	*	*	*	*	*	Nee	*	Nee
12	Schedel 3 hoofd	<->	*	4,80	0,00	*	0,00	*	Nee	*	Nee	*
13	Schedel 4 paral.	*	5,08	4,60	*	0,00	*	0,00	*	Nee	*	Nee
14	Schedel 4 tram/bus	*	*	4,80	*	*	*	*	*	Nee	*	Nee
15	Schedel 4 hoofd	<->	*	4,80	0,00	*	0,00	*	Nee	*	Nee	*
16	Schedel 5 paral	*	5,10	4,60	*	0,00	*	0,00	Nee	Nee	*	Nee
17	Schedel 5 busop/afrit	<->	*	4,60	0,00	*	0,00	*	Nee	*	Nee	*
18	Schedel 5 hoofd	*	*	4,60	*	*	*	*	Nee	*	Nee	*
19	Ammun. 3 hoofd	<->	*	4,80	0,00	*	0,00	*	Nee	*	Nee	*
20	Ammun. 3 paral.	*	5,55	4,80	*	0,00	*	0,00	Nee	Nee	*	Nee
21	Ammun. 4 busop/afrit	<->	*	4,60	0,00	*	0,00	*	Nee	*	Nee	*
22	Ammun. 4 hoofd	*	*	4,60	*	*	*	*	*	*	*	*
23	Ammun. 4 paral.	*	5,28	4,60	*	0,00	*	0,00	*	Nee	*	Nee
24	Bernardviaduct	4,81	4,81	4,60	0,00	0,00	0,00	0,00	Nee	Nee	Nee	Nee
25	Lekstraat	5,83	5,83	4,80	0,00	0,00	0,00	0,00	Nee	Nee	Nee	Nee
26	Oranjebuitensingel	*	4,79	4,60	*	0,00	*	0,00	*	Nee	*	Nee
27	Zwarteweg	4,83	*	4,60	0,00	*	0,00	*	Nee	*	Nee	*
28	Fluwelenburgwal/Herengracht	4,89	4,89	4,60	0,00	0,00	0,00	0,00	Nee	Nee	Nee	Nee
29	Bezuidenhoutseweg 1	5,22	5,22	4,60	0,00	0,00	0,00	0,00	Nee	Nee	Nee	Nee
30	Bezuidenhoutseweg 2	5,26	5,26	4,60	0,00	0,00	0,00	0,00	Nee	Nee	Nee	Nee
31	Kalvermarkt	4,99	4,99	4,80	0,00	0,00	0,00	0,00	Nee	Nee	Nee	Nee
32	Kalvermarkt	4,79	4,79	4,60	0,00	0,00	0,00	0,00	Nee	Nee	Nee	Nee

Model: Autonome ontwikkeling 2010 Wijnhavenkwartier (Referentiejaar: 2010)
Stof: Stikstofdioxide (NO2)

Id	Omschrijving	Jaargem. Conc.		Avg.bkgr.	# Ovschr. plandrempel		# Ovschr. grenswaarde		Ovschr. plan?		Ovschr. grans?	
		Links	Rechts		Links	Rechts	Links	Rechts	Links	Rechts	Links	Rechts
1	Spui 1	39,28	39,28	31,90	0,00	0,00	0,00	0,00	Nee	Nee	Nee	Nee
2	Spui 2	35,12	35,12	31,90	0,00	0,00	0,00	0,00	Nee	Nee	Nee	Nee
3	Amsterdamse Veerkade	48,78	48,78	31,90	0,00	0,00	0,00	0,00	Ja	Ja	Ja	Ja
4	Schedel 1 hoofd	*	42,40	31,90	*	0,00	*	0,00	*	Ja	*	Ja
5	Schedel/Ammun. 1 bus	*	*	31,90	*	*	*	*	*	*	*	*
6	Ammun. 1 hoofd	42,09	*	31,90	0,00	*	0,00	*	Ja	*	Ja	*
7	Schedel 2 hoofd	*	42,56	31,90	*	0,00	*	0,00	*	Ja	*	Ja
8	Schedel/Ammun. 2 tram/bus	*	*	31,90	*	*	*	*	*	*	*	*
9	Ammun. 2 hoofd	40,73	*	31,90	0,00	*	0,00	*	Ja	*	Ja	*
10	Schedel 3 paral.	*	40,12	31,90	*	0,00	*	0,00	*	Ja	*	Ja
11	Schedel 3 tram/bus	*	*	31,90	*	*	*	*	*	Ja	*	Ja
12	Schedel 3 hoofd	↔	*	31,90	0,00	*	0,00	*	*	*	*	*
13	Schedel 4 paral.	*	39,79	30,40	*	0,00	*	0,00	Nee	*	Nee	*
14	Schedel 4 tram/bus	*	*	31,90	*	*	*	0,00	*	Nee	*	Nee
15	Schedel 4 hoofd	↔	*	31,90	0,00	*	0,00	*	*	*	*	*
16	Schedel 5 paral	*	41,24	30,50	*	0,00	*	0,00	Nee	*	Nee	*
17	Schedel 5 busop/afrit	↔	*	30,50	0,00	*	0,00	*	*	Ja	*	Ja
18	Schedel 5 hoofd	*	*	30,50	*	*	*	*	Nee	*	Nee	*
19	Ammun. 3 hoofd	↔	*	31,90	0,00	*	0,00	*	*	*	*	*
20	Ammun. 3 paral.	*	44,57	31,90	*	0,00	*	0,00	Nee	*	Nee	*
21	Ammun. 4 busop/afrit	↔	*	30,50	0,00	*	0,00	*	*	Ja	*	Ja
22	Ammun. 4 hoofd	*	*	30,50	*	*	*	*	Nee	*	Nee	*
23	Ammun. 4 paral.	*	43,59	30,50	*	0,00	*	0,00	*	Ja	*	Ja
24	Bernardviaduct	36,10	36,10	30,50	0,00	0,00	0,00	0,00	Nee	Nee	Nee	Nee
25	Lekstraat	47,28	47,28	32,00	0,00	0,00	0,00	0,00	Ja	Ja	Ja	Ja
26	Oranjevuitensingel	*	34,19	30,40	*	0,00	*	0,00	*	Nee	*	Nee
27	Zwarteweg	34,86	*	30,40	0,00	*	0,00	*	Nee	*	Nee	*
28	Fluwelenburgwal/Herengracht	35,93	35,93	30,40	0,00	0,00	0,00	0,00	Nee	Nee	Nee	Nee
29	Bezuidenhoutseweg 1	40,18	40,18	30,40	0,00	0,00	0,00	0,00	Ja	Ja	Ja	Ja
30	Bezuidenhoutseweg 2	40,74	40,74	30,50	0,00	0,00	0,00	0,00	Ja	Ja	Ja	Ja
31	Kalvermarkt	35,54	35,54	31,90	0,00	0,00	0,00	0,00	Nee	Nee	Nee	Nee
32	Kalvermarkt	34,27	34,27	30,40	0,00	0,00	0,00	0,00	Nee	Nee	Nee	Nee

Model: Autonome ontwikkeling 2010 Wijnhavenkwartier (Referentiejaar: 2010) Stof: Kleine deeltjes (PM10) met zeezout corr. van 6[ug/m³]

id	Omschrijving	Jaargem. Conc.		Avg.bkgr.	# Ovschr. plandrempel		# Ovschr. grenswaarde		Ovschr. plan?		Ovschr. grens?	
		Links	Rechts		Links	Rechts	Links	Rechts	Links	Rechts	Links	Rechts
1	Spui 1	23,44	23,44	21,00	24,00	24,00	24,00	24,00	Nee	Nee	Nee	Nee
2	Spui 2	22,00	22,00	21,00	20,00	20,00	20,00	20,00	Nee	Nee	Nee	Nee
3	Amsterdamse Veerkade	27,72	27,72	21,00	43,00	43,00	43,00	43,00	Ja	Ja	Ja	Ja
4	Schedel 1 hoofd	*	25,16	21,00	*	29,00	*	29,00	*	Nee	*	Nee
5	Schedel/Ammun. 1 bus	*	*	21,00	*	*	*	*	*	*	*	*
6	Ammun. 1 hoofd	24,91	*	21,00	28,00	*	28,00	*	Nee	*	Nee	*
7	Schedel 2 hoofd	*	25,26	21,00	*	29,00	*	29,00	*	Nee	*	Nee
8	Schedel/Ammun. 2 tram/bus	*	*	21,00	*	*	*	*	*	*	*	*
9	Ammun. 2 hoofd	24,30	*	21,00	26,00	*	26,00	*	Nee	*	Nee	*
10	Schedel 3 paral.	*	24,12	21,00	*	26,00	*	26,00	*	Nee	*	Nee
11	Schedel 3 tram/bus	*	*	21,00	*	*	*	*	*	*	*	*
12	Schedel 3 hoofd	<->	*	21,00	0,00	*	6,00	*	Nee	*	Nee	*
13	Schedel 4 paral.	*	23,86	20,60	*	25,00	*	25,00	*	Nee	*	Nee
14	Schedel 4 tram/bus	*	*	21,00	*	*	*	*	*	*	*	*
15	Schedel 4 hoofd	<->	*	21,00	0,00	*	6,00	*	Nee	*	Nee	*
16	Schedel 5 paral	*	24,11	20,60	*	26,00	*	26,00	*	Nee	*	Nee
17	Schedel 5 busop/afrit	<->	*	20,60	0,00	*	6,00	*	Nee	*	Nee	*
18	Schedel 5 hoofd	*	*	20,60	*	*	*	*	*	*	*	*
19	Ammun. 3 hoofd	<->	*	21,00	0,00	*	6,00	*	Nee	*	Nee	*
20	Ammun. 3 paral.	*	25,96	21,00	*	33,00	*	33,00	*	Nee	*	Nee
21	Ammun. 4 busop/afrit	<->	*	20,60	0,00	*	6,00	*	Nee	*	Nee	*
22	Ammun. 4 hoofd	*	*	20,60	*	*	*	*	*	*	*	*
23	Ammun. 4 paral.	*	25,28	20,60	*	29,00	*	29,00	*	Nee	*	Nee
24	Bernardviaduct	22,05	22,05	20,60	20,00	20,00	20,00	20,00	Nee	Nee	Nee	Nee
25	Lekstraat	27,94	27,94	21,00	44,00	44,00	44,00	44,00	Ja	Ja	Ja	Ja
26	Oranjebuitensingel	*	21,95	20,60	*	20,00	*	20,00	*	Nee	*	Nee
27	Zwarteweg	22,22	*	20,60	21,00	*	21,00	*	Nee	*	Nee	*
28	Fluwelenburgwal/Herengracht	22,50	22,50	20,60	21,00	21,00	21,00	21,00	Nee	Nee	Nee	Nee
29	Bezuidenhoutseweg 1	24,55	24,55	20,60	27,00	27,00	27,00	27,00	Nee	Nee	Nee	Nee
30	Bezuidenhoutseweg 2	24,82	24,82	20,60	28,00	28,00	28,00	28,00	Nee	Nee	Nee	Nee
31	Kalvermarkt	22,20	22,20	21,00	21,00	21,00	21,00	21,00	Nee	Nee	Nee	Nee
32	Kalvermarkt	21,86	21,86	20,60	20,00	20,00	20,00	20,00	Nee	Nee	Nee	Nee

Model: Autonome ontwikkeling 2010 Wijnhavenkwartier (Referentiejaar: 2010)
Stof: Benzo(a)pyreen (BaP)

Id	Omschrijving	Jaargem. Conc.		Avg.bkgr.	Ovschr. grens?	
		Links	Rechts		Links	Rechts
1	Spui 1	0,39	0,39	0,30	Nee	Nee
2	Spui 2	0,34	0,34	0,30	Nee	Nee
3	Amsterdamse Veerkade	0,59	0,59	0,30	Nee	Nee
4	Schedel 1 hoofd	*	0,46	0,30	*	Nee
5	Schedel/Ammun. 1 bus	*	*	0,30	*	*
6	Ammun. 1 hoofd	0,45	*	0,30	Nee	*
7	Schedel 2 hoofd	*	0,46	0,30	*	Nee
8	Schedel/Ammun. 2 tram/bus	*	*	0,30	*	*
9	Ammun. 2 hoofd	0,43	*	0,30	Nee	*
10	Schedel 3 paral.	*	0,42	0,30	*	Nee
11	Schedel 3 tram/bus	*	*	0,30	*	*
12	Schedel 3 hoofd	<->	*	0,30	Nee	*
13	Schedel 4 paral.	*	0,43	0,30	*	Nee
14	Schedel 4 tram/bus	*	*	0,30	*	*
15	Schedel 4 hoofd	<->	*	0,30	Nee	*
16	Schedel 5 paral	*	0,44	0,30	*	Nee
17	Schedel 5 busop/afrit	<->	*	0,30	Nee	*
18	Schedel 5 hoofd	*	*	0,30	*	*
19	Ammun. 3 hoofd	<->	*	0,30	Nee	*
20	Ammun. 3 paral.	*	0,49	0,30	*	Nee
21	Ammun. 4 busop/afrit	<->	*	0,30	Nee	*
22	Ammun. 4 hoofd	*	*	0,30	*	*
23	Ammun. 4 paral.	*	0,48	0,30	*	Nee
24	Bernardviaduct	0,36	0,36	0,30	Nee	Nee
25	Lekstraat	0,55	0,55	0,30	Nee	Nee
26	Oranjevuitensingel	*	0,35	0,30	*	Nee
27	Zwarteweg	0,36	*	0,30	Nee	*
28	Fluwelenburgwal/Herengracht	0,37	0,37	0,30	Nee	Nee
29	Bezuidenhoutseweg 1	0,45	0,45	0,30	Nee	Nee
30	Bezuidenhoutseweg 2	0,46	0,46	0,30	Nee	Nee
31	Kalvermarkt	0,35	0,35	0,30	Nee	Nee
32	Kalvermarkt	0,35	0,35	0,30	Nee	Nee

Model: Autonome ontwikkeling 2010 Wijnhavenkwartier (Referentiejaar: 2010)
Stof: Benzeen (Benzeen)

id	Omschrijving	Jaargem. Conc.		Avg.bkgr.	Ovschr. plan?		Ovschr. grens?	
		Links	Rechts		Links	Rechts	Links	Rechts
1	Spui 1	1,96	1,96	1,30	Nee	Nee	Nee	Nee
2	Spui 2	1,59	1,59	1,30	Nee	Nee	Nee	Nee
3	Amsterdamse Veerkade	2,96	2,96	1,30	Nee	Nee	Nee	Nee
4	Schedel 1 hoofd	*	2,45	1,30	*	Nee	*	Nee
5	Schedel/Ammun. 1 bus	*	*	1,30	*	*	*	*
6	Ammun. 1 hoofd	2,37	*	1,30	Nee	*	Nee	*
7	Schedel 2 hoofd	*	2,46	1,30	*	Nee	*	Nee
8	Schedel/Ammun. 2 tram/bus	*	*	1,30	*	*	*	*
9	Ammun. 2 hoofd	2,21	*	1,30	Nee	*	Nee	*
10	Schedel 3 paral.	*	2,20	1,30	*	Nee	*	Nee
11	Schedel 3 tram/bus	*	*	1,30	*	*	*	*
12	Schedel 3 hoofd	<->	*	1,30	Nee	*	Nee	*
13	Schedel 4 paral.	*	2,07	1,20	*	Nee	*	Nee
14	Schedel 4 tram/bus	*	*	1,30	*	*	*	*
15	Schedel 4 hoofd	<->	*	1,30	Nee	*	Nee	*
16	Schedel 5 paral	*	2,05	1,20	*	Nee	*	Nee
17	Schedel 5 busop/afrit	<->	*	1,20	Nee	*	Nee	*
18	Schedel 5 hoofd	*	*	1,20	*	*	*	*
19	Ammun. 3 hoofd	<->	*	1,30	Nee	*	Nee	*
20	Ammun. 3 paral.	*	2,56	1,30	*	Nee	*	Nee
21	Ammun. 4 busop/afrit	<->	*	1,20	Nee	*	Nee	*
22	Ammun. 4 hoofd	*	*	1,20	*	*	*	*
23	Ammun. 4 paral.	*	2,31	1,20	*	Nee	*	Nee
24	Bernardviaduct	1,52	1,52	1,20	Nee	Nee	Nee	Nee
25	Lekstraat	3,10	3,10	1,30	Nee	Nee	Nee	Nee
26	Oranjebuitensingel	*	1,64	1,20	*	Nee	*	Nee
27	Zwarteweg	1,71	*	1,20	Nee	*	Nee	*
28	Fluwelenburgwal/Herengracht	1,77	1,77	1,20	Nee	Nee	Nee	Nee
29	Bezuidenhoutseweg 1	2,37	2,37	1,20	Nee	Nee	Nee	Nee
30	Bezuidenhoutseweg 2	2,44	2,44	1,20	Nee	Nee	Nee	Nee
31	Kalvermarkt	1,66	1,66	1,30	Nee	Nee	Nee	Nee
32	Kalvermarkt	1,58	1,58	1,20	Nee	Nee	Nee	Nee

Model: Autonome ontwikkeling 2010 Wijnhavenkwartier (Referentiejaar: 2010)

Stof: Carbonmonoxide (CO-p98)

Id	Omschrijving	98 perc. 8 uurgem.		Avg.bkgr.	Ovschr. grëns?	
		Links	Rechts		Links	Rechts
1	Spui 1	974,24	974,24	748,60	Nee	Nee
2	Spui 2	843,55	843,55	748,60	Nee	Nee
3	Amsterdamse Veerkade	1334,34	1334,34	748,60	Nee	Nee
4	Schedel 1 hoofd	*	1141,72	748,60	*	Nee
5	Schedel/Ammun. 1 bus	*	*	748,60	*	*
6	Ammun. 1 hoofd	1115,59	*	748,60	Nee	*
7	Schedel 2 hoofd	*	1151,86	748,60	*	Nee
8	Schedel/Ammun. 2 tram/bus	*	*	748,60	*	*
9	Ammun. 2 hoofd	1061,40	*	748,60	Nee	*
10	Schedel 3 paral.	*	1045,05	748,60	*	Nee
11	Schedel 3 tram/bus	*	*	748,60	*	*
12	Schedel 3 hoofd	↔	*	748,60	Nee	*
13	Schedel 4 paral.	*	982,54	694,30	*	Nee
14	Schedel 4 tram/bus	*	*	748,60	*	*
15	Schedel 4 hoofd	↔	*	748,60	Nee	*
16	Schedel 5 paral.	*	1006,91	722,00	*	Nee
17	Schedel 5 busop/afrit	↔	*	722,00	Nee	*
18	Schedel 5 hoofd	*	*	722,00	*	*
19	Ammun. 3 hoofd	↔	*	748,60	Nee	*
20	Ammun. 3 paral.	*	1174,17	748,60	*	Nee
21	Ammun. 4 busop/afrit	↔	*	722,00	Nee	*
22	Ammun. 4 hoofd	*	*	722,00	*	*
23	Ammun. 4 paral.	*	1095,69	722,00	*	Nee
24	Bernardviaduct	815,66	815,66	722,00	Nee	Nee
25	Lekstraat	1396,27	1396,27	783,40	Nee	Nee
26	Oranjebuitensingel	*	827,17	694,30	*	Nee
27	Zwarteweg	854,27	*	694,30	Nee	*
28	Fluwelenburgwal/Herengracht	875,64	875,64	694,30	Nee	Nee
29	Bezuidenhoutseweg 1	1085,99	1085,99	694,30	Nee	Nee
30	Bezuidenhoutseweg 2	1139,69	1139,69	722,00	Nee	Nee
31	Kalvermarkt	863,72	863,72	748,60	Nee	Nee
32	Kalvermarkt	814,73	814,73	694,30	Nee	Nee

Model: Autonome ontwikkeling 2010 Wijnhavenkwartier (Referentiejaar: 2010)

Stof: Zwaveldioxide (SO2)

Id	Omschrijving	Jaargem. Conc.		Avg.bkgr.	# Ovschr. plandrempel		# Ovschr. grenswaarde		Ovschr. plan?		Ovschr. grens?	
		Links	Rechts		Links	Rechts	Links	Rechts	Links	Rechts	Links	Rechts
1	Spui 1	3,38	3,38	3,30	0,00	0,00	0,00	0,00	Nee	Nee	Nee	Nee
2	Spui 2	3,33	3,33	3,30	0,00	0,00	0,00	0,00	Nee	Nee	Nee	Nee
3	Amsterdamse Veerkade	3,50	3,50	3,30	0,00	0,00	0,00	0,00	Nee	Nee	Nee	Nee
4	Schedel 1 hoofd	*	3,44	3,30	*	0,00	*	0,00	*	Nee	*	Nee
5	Schedel/Ammun. 1 bus	*	*	3,30	*	*	*	*	*	*	*	*
6	Ammun. 1 hoofd	3,43	*	3,30	0,00	*	0,00	*	Nee	*	Nee	*
7	Schedel 2 hoofd	*	3,44	3,30	*	0,00	*	0,00	*	Nee	*	Nee
8	Schedel/Ammun. 2 tram/bus	*	*	3,30	*	*	*	*	*	*	*	*
9	Ammun. 2 hoofd	3,41	*	3,30	0,00	*	0,00	*	Nee	*	Nee	*
10	Schedel 3 paral.	*	3,40	3,30	*	0,00	*	0,00	*	Nee	*	Nee
11	Schedel 3 tram/bus	*	*	3,30	*	*	*	*	*	*	*	*
12	Schedel 3 hoofd	<->	*	3,30	0,00	*	0,00	*	Nee	*	Nee	*
13	Schedel 4 paral.	*	3,30	3,20	*	0,00	*	0,00	*	Nee	*	Nee
14	Schedel 4 tram/bus	*	*	3,30	*	*	*	*	*	*	*	*
15	Schedel 4 hoofd	<->	*	3,30	0,00	*	0,00	*	Nee	*	Nee	*
16	Schedel 5 paral	*	3,31	3,20	*	0,00	*	0,00	*	Nee	*	Nee
17	Schedel 5 busop/afrit	<->	*	3,20	0,00	*	0,00	*	Nee	*	Nee	*
18	Schedel 5 hoofd	*	*	3,20	*	*	*	*	*	*	*	*
19	Ammun. 3 hoofd	<->	*	3,30	0,00	*	0,00	*	Nee	*	Nee	*
20	Ammun. 3 paral.	*	3,46	3,30	*	0,00	*	0,00	*	Nee	*	Nee
21	Ammun. 4 busop/afrit	<->	*	3,20	0,00	*	0,00	*	Nee	*	Nee	*
22	Ammun. 4 hoofd	*	*	3,20	*	*	*	*	*	*	*	*
23	Ammun. 4 paral.	*	3,35	3,20	*	0,00	*	0,00	*	Nee	*	Nee
24	Bernardviaduct	3,25	3,25	3,20	0,00	0,00	0,00	0,00	Nee	Nee	Nee	Nee
25	Lekstraat	3,53	3,53	3,30	0,00	0,00	0,00	0,00	Nee	Nee	Nee	Nee
26	Oranjebuitensingel	*	3,24	3,20	*	0,00	*	0,00	*	Nee	*	Nee
27	Zwarteweg	3,25	*	3,20	0,00	*	0,00	*	Nee	*	Nee	*
28	Fluwielenburgwal/Herengracht	3,26	3,26	3,20	0,00	0,00	0,00	0,00	Nee	Nee	Nee	Nee
29	Bezuidenhoutseweg 1	3,33	3,33	3,20	0,00	0,00	0,00	0,00	Nee	Nee	Nee	Nee
30	Bezuidenhoutseweg 2	3,34	3,34	3,20	0,00	0,00	0,00	0,00	Nee	Nee	Nee	Nee
31	Kalvermarkt	3,34	3,34	3,30	0,00	0,00	0,00	0,00	Nee	Nee	Nee	Nee
32	Kalvermarkt	3,24	3,24	3,20	0,00	0,00	0,00	0,00	Nee	Nee	Nee	Nee

Model: Planontwikkeling 2010 Wijnhavenkwartier (Referentiejaar: 2010)
Stof: Stikstofdioxide (NO2)

Id	Omschrijving	Jaargem. Conc.		Avg.bkgr.	# Ovschr. plandrempel		# Ovschr. grenswaarde		Ovschr. plan?		Ovschr. grens?		
		Links	Rechts		Links	Rechts	Links	Rechts	Links	Rechts	Links	Rechts	
1	Spui 1	39,30	39,30	31,90	0,00	0,00	0,00	0,00	Nee	Nee	Nee	Nee	
2	Spui 2	35,15	35,15	31,90	0,00	0,00	0,00	0,00	Nee	Nee	Nee	Nee	
3	Amsterdamse Veerkade	48,81	48,81	31,90	0,00	0,00	0,00	0,00	Nee	Nee	Nee	Nee	
4	Schedel 1 hoofd	*	42,38	31,90	*	0,00	*	0,00	Ja	Ja	Ja	Ja	
5	Schedel/Ammun. 1 bus	*	*	31,90	*	*	*	*	*	Ja	*	Ja	*
6	Ammun. 1 hoofd	42,07	*	31,90	0,00	*	0,00	*	Ja	*	Ja	*	
7	Schedel 2 hoofd	*	42,39	31,90	*	0,00	*	0,00	*	Ja	*	Ja	*
8	Schedel/Ammun. 2 tram/bus	*	*	31,90	*	*	*	0,00	*	Ja	*	Ja	*
9	Ammun. 2 hoofd	40,77	*	31,90	0,00	*	0,00	*	Ja	*	Ja	*	
10	Schedel 3 paral.	*	39,26	31,90	*	0,00	*	0,00	*	Nee	*	Nee	*
11	Schedel 3 tram/bus	*	*	31,90	*	*	*	*	*	*	*	*	*
12	Schedel 3 hoofd	<->	*	31,90	0,00	*	0,00	*	Nee	*	Nee	*	*
13	Schedel 4 paral.	*	39,35	30,40	*	0,00	*	0,00	Nee	*	Nee	*	*
14	Schedel 4 tram/bus	*	*	31,90	*	*	*	0,00	*	Nee	*	Nee	*
15	Schedel 4 hoofd	<->	*	31,90	0,00	*	0,00	*	Nee	*	Nee	*	*
16	Schedel 5 paral	*	41,15	30,50	*	0,00	*	0,00	Nee	*	Nee	*	*
17	Schedel 5 busop/afrit	<->	*	30,50	0,00	*	0,00	*	Nee	Ja	*	Ja	*
18	Schedel 5 hoofd	*	*	30,50	*	*	*	*	Nee	*	Nee	*	*
19	Ammun. 3 hoofd	<->	*	31,90	0,00	*	0,00	*	Nee	*	Nee	*	*
20	Ammun. 3 paral.	*	44,06	31,90	*	0,00	*	0,00	Nee	Ja	*	Ja	*
21	Ammun. 4 busop/afrit	<->	*	30,50	0,00	*	0,00	*	Nee	*	Nee	*	*
22	Ammun. 4 hoofd	*	*	30,50	*	*	*	*	Nee	*	Nee	*	*
23	Ammun. 4 paral.	*	43,54	30,50	*	0,00	*	0,00	*	Ja	*	Ja	*
24	Bernardviaduct	36,14	36,14	30,50	0,00	0,00	0,00	0,00	Nee	Nee	Nee	Nee	
25	Lekstraat	47,28	47,28	32,00	0,00	0,00	0,00	0,00	Ja	Ja	Ja	Ja	
26	Oranjevuitensingel	*	34,69	30,40	*	0,00	*	0,00	*	Nee	*	Nee	*
27	Zwarteweg	35,33	*	30,40	0,00	*	0,00	*	Nee	*	Nee	*	*
28	Fluwelenburgwal/Herengracht	36,58	36,58	30,40	0,00	0,00	0,00	0,00	Nee	Nee	Nee	Nee	
29	Bezuidenhoutseweg 1	40,20	40,20	30,40	0,00	0,00	0,00	0,00	Nee	Nee	Nee	Nee	
30	Bezuidenhoutseweg 2	40,75	40,75	30,50	0,00	0,00	0,00	0,00	Ja	Ja	Ja	Ja	
31	Kalvermarkt	35,63	35,63	31,90	0,00	0,00	0,00	0,00	Ja	Ja	Ja	Ja	
32	Kalvermarkt	34,58	34,58	30,40	0,00	0,00	0,00	0,00	Nee	Nee	Nee	Nee	

Model: Planontwikkeling 2010 Wijnhavenkwartier (Referentiejaar: 2010)
Stof: Kleine deeltjes (PM10) met zeezout corr. van 6[ug/m³]

Id	Omschrijving	Jaargem. Conc.		Avg.bkgr.	# Ovschr. plandrempel		# Ovschr. grenswaarde		Ovschr. plan?		Ovschr. grens?	
		Links	Rechts		Links	Rechts	Links	Rechts	Links	Rechts	Links	Rechts
1	Spui 1	23,45	23,45	21,00	24,00	24,00	24,00	24,00	Nee	Nee	Nee	Nee
2	Spui 2	22,01	22,01	21,00	20,00	20,00	20,00	20,00	Nee	Nee	Nee	Nee
3	Amsterdamse Veerkade	27,74	27,74	21,00	43,00	43,00	43,00	43,00	Ja	Ja	Ja	Ja
4	Schedel 1 hoofd	*	25,14	21,00	*	29,00	*	29,00	*	Nee	*	Nee
5	Schedel/Ammun. 1 bus	*	*	21,00	*	*	*	*	*	*	*	*
6	Ammun. 1 hoofd	24,89	*	21,00	28,00	*	28,00	*	Nee	*	Nee	*
7	Schedel 2 hoofd	*	25,15	21,00	*	29,00	*	29,00	*	Nee	*	Nee
8	Schedel/Ammun. 2 tram/bus	*	*	21,00	*	*	*	*	*	*	*	*
9	Ammun. 2 hoofd	24,31	*	21,00	26,00	*	26,00	*	Nee	*	Nee	*
10	Schedel 3 paral.	*	23,68	21,00	*	25,00	*	25,00	*	Nee	*	Nee
11	Schedel 3 tram/bus	*	*	21,00	*	*	*	*	*	*	*	*
12	Schedel 3 hoofd	↔	*	21,00	0,00	*	6,00	*	Nee	*	Nee	*
13	Schedel 4 paral.	*	23,65	20,60	*	24,00	*	24,00	*	Nee	*	Nee
14	Schedel 4 tram/bus	*	*	21,00	*	*	*	*	*	*	*	*
15	Schedel 4 hoofd	↔	*	21,00	0,00	*	6,00	*	Nee	*	Nee	*
16	Schedel 5 paral.	*	24,05	20,60	*	26,00	*	26,00	*	Nee	*	Nee
17	Schedel 5 busop/afrit	↔	*	20,60	0,00	*	6,00	*	Nee	*	Nee	*
18	Schedel 5 hoofd	*	*	20,60	*	*	*	*	*	*	*	*
19	Ammun. 3 hoofd	↔	*	21,00	0,00	*	6,00	*	Nee	*	Nee	*
20	Ammun. 3 paral.	*	25,65	21,00	*	31,00	*	31,00	*	Nee	*	Nee
21	Ammun. 4 busop/afrit	↔	*	20,60	0,00	*	6,00	*	Nee	*	Nee	*
22	Ammun. 4 hoofd	*	*	20,60	*	*	*	*	*	*	*	*
23	Ammun. 4 paral.	*	25,25	20,60	*	29,00	*	29,00	*	Nee	*	Nee
24	Bernardviaduct	22,07	22,07	20,60	20,00	20,00	20,00	20,00	Nee	Nee	Nee	Nee
25	Lekstraat	27,94	27,94	21,00	44,00	44,00	44,00	44,00	Ja	Ja	Ja	Ja
26	Oranjevuitensingel	*	22,15	20,60	*	20,00	*	20,00	*	Nee	*	Nee
27	Zwarteweg	22,42	*	20,60	21,00	*	21,00	*	Nee	*	Nee	*
28	Fluwelenburgwal/Herengracht	22,76	22,76	20,60	22,00	22,00	22,00	22,00	Nee	Nee	Nee	Nee
29	Bezuidenhoutseweg 1	24,56	24,56	20,60	27,00	27,00	27,00	27,00	Nee	Nee	Nee	Nee
30	Bezuidenhoutseweg 2	24,82	24,82	20,60	28,00	28,00	28,00	28,00	Nee	Nee	Nee	Nee
31	Kalvermarkt	22,24	22,24	21,00	21,00	21,00	21,00	21,00	Nee	Nee	Nee	Nee
32	Kalvermarkt	21,97	21,97	20,60	20,00	20,00	20,00	20,00	Nee	Nee	Nee	Nee

Model: Planontwikkeling 2010 Wijnhavenkwartier (Referentiejaar: 2010)

Stof: Benzo(a)pyreen (BaP)

Id	Omschrijving	Jaargem. Conc.		Avg.bkgr.	Ovschr. grens?	
		Links	Rechts		Links	Rechts
1	Spui 1	0,39	0,39	0,30	Nee	Nee
2	Spui 2	0,34	0,34	0,30	Nee	Nee
3	Amsterdamse Veerkade	0,59	0,59	0,30	Nee	Nee
4	Schedel 1 hoofd	*	0,46	0,30	*	Nee
5	Schedel/Ammun. 1 bus	*	*	0,30	*	*
6	Ammun. 1 hoofd	0,45	*	0,30	Nee	*
7	Schedel 2 hoofd	*	0,46	0,30	*	Nee
8	Schedel/Ammun. 2 tram/bus	*	*	0,30	*	*
9	Ammun. 2 hoofd	0,43	*	0,30	Nee	*
10	Schedel 3 paral.	*	0,40	0,30	*	Nee
11	Schedel 3 tram/bus	*	*	0,30	*	*
12	Schedel 3 hoofd	<->	*	0,30	Nee	*
13	Schedel 4 paral.	*	0,42	0,30	*	Nee
14	Schedel 4 tram/bus	*	*	0,30	*	*
15	Schedel 4 hoofd	<->	*	0,30	Nee	*
16	Schedel 5 paral	*	0,44	0,30	*	Nee
17	Schedel 5 busop/afrit	<->	*	0,30	Nee	*
18	Schedel 5 hoofd	*	*	0,30	*	*
19	Ammun. 3 hoofd	<->	*	0,30	Nee	*
20	Ammun. 3 paral.	*	0,48	0,30	*	Nee
21	Ammun. 4 busop/afrit	<->	*	0,30	Nee	*
22	Ammun. 4 hoofd	*	*	0,30	*	*
23	Ammun. 4 paral.	*	0,48	0,30	*	Nee
24	Bernardviaduct	0,36	0,36	0,30	Nee	Nee
25	Lekstraat	0,55	0,55	0,30	Nee	Nee
26	Oranjebuitensingel	*	0,36	0,30	*	Nee
27	Zwarteweg	0,37	*	0,30	Nee	*
28	Fluwelenburgwal/Herengracht	0,38	0,38	0,30	Nee	Nee
29	Bezuidenhoutseweg 1	0,45	0,45	0,30	Nee	Nee
30	Bezuidenhoutseweg 2	0,46	0,46	0,30	Nee	Nee
31	Kalvermarkt	0,35	0,35	0,30	Nee	Nee
32	Kalvermarkt	0,35	0,35	0,30	Nee	Nee

Model: Planontwikkeling 2010 Wijnhavenkwartier (Referentiejaar: 2010)

Stof: Benzeen (Benzeen)

Id	Omschrijving	Jaargem. Conc.		Avg.bkgr.	Ovschr. plan?		Ovschr. grens?	
		Links	Rechts		Links	Rechts	Links	Rechts
1	Spui 1	1,96	1,96	1,30	Nee	Nee	Nee	Nee
2	Spui 2	1,59	1,59	1,30	Nee	Nee	Nee	Nee
3	Amsterdamse Veerkade	2,97	2,97	1,30	Nee	Nee	Nee	Nee
4	Schedel 1 hoofd	*	2,44	1,30	*	Nee	*	Nee
5	Schedel/Ammun. 1 bus	*	*	1,30	*	*	*	*
6	Ammun. 1 hoofd	2,37	*	1,30	Nee	*	Nee	*
7	Schedel 2 hoofd	*	2,42	1,30	*	Nee	*	Nee
8	Schedel/Ammun. 2 tram/bus	*	*	1,30	*	*	*	*
9	Ammun. 2 hoofd	2,21	*	1,30	Nee	*	Nee	*
10	Schedel 3 paral.	*	2,07	1,30	*	Nee	*	Nee
11	Schedel 3 tram/bus	*	*	1,30	*	*	*	*
12	Schedel 3 hoofd	<->	*	1,30	Nee	*	Nee	*
13	Schedel 4 paral.	*	2,01	1,20	*	Nee	*	Nee
14	Schedel 4 tram/bus	*	*	1,30	*	*	*	*
15	Schedel 4 hoofd	<->	*	1,30	Nee	*	Nee	*
16	Schedel 5 paral	*	2,03	1,20	*	Nee	*	Nee
17	Schedel 5 busop/afrit	<->	*	1,20	Nee	*	Nee	*
18	Schedel 5 hoofd	*	*	1,20	*	*	*	*
19	Ammun. 3 hoofd	<->	*	1,30	Nee	*	Nee	*
20	Ammun. 3 paral.	*	2,49	1,30	*	Nee	*	Nee
21	Ammun. 4 busop/afrit	<->	*	1,20	Nee	*	Nee	*
22	Ammun. 4 hoofd	*	*	1,20	*	*	*	*
23	Ammun. 4 paral.	*	2,30	1,20	*	Nee	*	Nee
24	Bernardviaduct	1,52	1,52	1,20	Nee	Nee	Nee	Nee
25	Lekstraat	3,10	3,10	1,30	Nee	Nee	Nee	Nee
26	Oranjebuitensingel	*	1,69	1,20	*	Nee	*	Nee
27	Zwarteweg	1,77	*	1,20	Nee	*	Nee	*
28	Fluwelenburgwal/Herengracht	1,84	1,84	1,20	Nee	Nee	Nee	Nee
29	Bezuidenhoutseweg 1	2,38	2,38	1,20	Nee	Nee	Nee	Nee
30	Bezuidenhoutseweg 2	2,44	2,44	1,20	Nee	Nee	Nee	Nee
31	Kalvermarkt	1,67	1,67	1,30	Nee	Nee	Nee	Nee
32	Kalvermarkt	1,61	1,61	1,20	Nee	Nee	Nee	Nee

Model: Planontwikkeling 2010 Wijnhavenkwartier (Referentiejaar: 2010)

Stof: Carbonmonoxide (CO-p98)

Id	Omschrijving	98 perc. 8 uurgem.		Avg.bkgr.	Ovschr. grens?	
		Links	Rechts		Links	Rechts
1	Spui 1	975,17	975,17	748,60	Nee	Nee
2	Spui 2	844,46	844,46	748,60	Nee	Nee
3	Amsterdamse Veerkade	1336,43	1336,43	748,60	Nee	Nee
4	Schedel 1 hoofd	*	1139,98	748,60	*	Nee
5	Schedel/Ammun. 1 bus	*	*	748,60	*	*
6	Ammun. 1 hoofd	1114,02	*	748,60	Nee	*
7	Schedel 2 hoofd	*	1140,82	748,60	*	Nee
8	Schedel/Ammun. 2 tram/bus	*	*	748,60	*	*
9	Ammun. 2 hoofd	1062,82	*	748,60	Nee	*
10	Schedel 3 paral.	*	1000,88	748,60	*	Nee
11	Schedel 3 tram/bus	*	*	748,60	*	*
12	Schedel 3 hoofd	<->	*	748,60	Nee	*
13	Schedel 4 paral.	*	963,04	694,30	*	Nee
14	Schedel 4 tram/bus	*	*	748,60	*	*
15	Schedel 4 hoofd	<->	*	748,60	Nee	*
16	Schedel 5 paral	*	999,84	722,00	*	Nee
17	Schedel 5 busop/afrit	<->	*	722,00	Nee	*
18	Schedel 5 hoofd	*	*	722,00	*	*
19	Ammun. 3 hoofd	<->	*	748,60	Nee	*
20	Ammun. 3 paral.	*	1147,01	748,60	*	Nee
21	Ammun. 4 busop/afrit	<->	*	722,00	Nee	*
22	Ammun. 4 hoofd	*	*	722,00	*	*
23	Ammun. 4 paral.	*	1093,85	722,00	*	Nee
24	Bernardviaduct	816,94	816,94	722,00	Nee	Nee
25	Lekstraat	1396,27	1396,27	783,40	Nee	Nee
26	Oranjebuitensingel	*	847,55	694,30	*	Nee
27	Zwarteweg	874,13	*	694,30	Nee	*
28	Fluwelenburgwal/Herengracht	901,54	901,54	694,30	Nee	Nee
29	Bezuidenhoutseweg 1	1086,60	1086,60	694,30	Nee	Nee
30	Bezuidenhoutseweg 2	1139,86	1139,86	722,00	Nee	Nee
31	Kalvermarkt	867,01	867,01	748,60	Nee	Nee
32	Kalvermarkt	825,37	825,37	694,30	Nee	Nee

Model: Planontwikkeling 2010 Wijnhavenkwartier (Referentiejaar: 2010)

Stof: Zwaveldioxide (SO2)

Id	Omschrijving	Jaargem. Conc.		Avg.bkgr.	# Ovschr. plandrempel		# Ovschr. grenswaarde		Ovschr. plan?		Ovschr. grens?	
		Links	Rechts		Links	Rechts	Links	Rechts	Links	Rechts	Links	Rechts
1	Spui 1	3,38	3,38	3,30	0,00	0,00	0,00	0,00	Nee	Nee	Nee	Nee
2	Spui 2	3,33	3,33	3,30	0,00	0,00	0,00	0,00	Nee	Nee	Nee	Nee
3	Amsterdamse Veerkade	3,50	3,50	3,30	0,00	0,00	0,00	0,00	Nee	Nee	Nee	Nee
4	Schedel 1 hoofd	*	3,44	3,30	*	0,00	*	0,00	*	Nee	*	Nee
5	Schedel/Ammun. 1 bus	*	*	3,30	*	*	*	*	*	*	*	*
6	Ammun. 1 hoofd	3,43	*	3,30	0,00	*	0,00	*	Nee	*	Nee	*
7	Schedel 2 hoofd	*	3,44	3,30	*	0,00	*	0,00	*	Nee	*	Nee
8	Schedel/Ammun. 2 tram/bus	*	*	3,30	*	*	*	*	*	*	*	*
9	Ammun. 2 hoofd	3,41	*	3,30	0,00	*	0,00	*	Nee	*	Nee	*
10	Schedel 3 paral.	*	3,39	3,30	*	0,00	*	0,00	*	Nee	*	Nee
11	Schedel 3 tram/bus	*	*	3,30	*	*	*	*	*	*	*	*
12	Schedel 3 hoofd	<->	*	3,30	0,00	*	0,00	*	Nee	*	Nee	*
13	Schedel 4 paral.	*	3,30	3,20	*	0,00	*	0,00	*	Nee	*	Nee
14	Schedel 4 tram/bus	*	*	3,30	*	*	*	*	*	*	*	*
15	Schedel 4 hoofd	<->	*	3,30	0,00	*	0,00	*	Nee	*	Nee	*
16	Schedel 5 paral	*	3,31	3,20	*	0,00	*	0,00	*	Nee	*	Nee
17	Schedel 5 busop/afrit	<->	*	3,20	0,00	*	0,00	*	Nee	*	Nee	*
18	Schedel 5 hoofd	*	*	3,20	*	*	*	*	*	*	*	*
19	Ammun. 3 hoofd	<->	*	3,30	0,00	*	0,00	*	Nee	*	Nee	*
20	Ammun. 3 paral.	*	3,45	3,30	*	0,00	*	0,00	*	Nee	*	Nee
21	Ammun. 4 busop/afrit	<->	*	3,20	0,00	*	0,00	*	Nee	*	Nee	*
22	Ammun. 4 hoofd	*	*	3,20	*	*	*	*	*	*	*	*
23	Ammun. 4 paral.	*	3,35	3,20	*	0,00	*	0,00	*	Nee	*	Nee
24	Bernardviaduct	3,25	3,25	3,20	0,00	0,00	0,00	0,00	Nee	Nee	Nee	Nee
25	Lekstraat	3,53	3,53	3,30	0,00	0,00	0,00	0,00	Nee	Nee	Nee	Nee
26	Oranjobuitensingel	*	3,25	3,20	*	0,00	*	0,00	*	Nee	*	Nee
27	Zwarteweg	3,26	*	3,20	0,00	*	0,00	*	Nee	*	Nee	*
28	Fluwelenburgwal/Herengracht	3,27	3,27	3,20	0,00	0,00	0,00	0,00	Nee	Nee	Nee	Nee
29	Bezuidenhoutseweg 1	3,33	3,33	3,20	0,00	0,00	0,00	0,00	Nee	Nee	Nee	Nee
30	Bezuidenhoutseweg 2	3,34	3,34	3,20	0,00	0,00	0,00	0,00	Nee	Nee	Nee	Nee
31	Kalvermarkt	3,34	3,34	3,30	0,00	0,00	0,00	0,00	Nee	Nee	Nee	Nee
32	Kalvermarkt	3,24	3,24	3,20	0,00	0,00	0,00	0,00	Nee	Nee	Nee	Nee

Model: Autonome ontwikkeling 2016 Wijnhavenkwartier (Referentiejaar: 2015)

Stof: Stikstofdioxide (NO2)

Id	Omschrijving	Jaargem. Conc.		Avg.bkgr.	# Ovschr. plandrempel		# Ovschr. grenswaarde		Ovschr. plan?		Ovschr. grens?	
		Links	Rechts		Links	Rechts	Links	Rechts	Links	Rechts	Links	Rechts
1	Spui 1	35,06	35,06	28,90	0,00	0,00	0,00	0,00	Nee	Nee	Nee	Nee
2	Spui 2	31,48	31,48	28,90	0,00	0,00	0,00	0,00	Nee	Nee	Nee	Nee
3	Amsterdamse Veerkade	43,25	43,25	28,90	0,00	0,00	0,00	0,00	Ja	Ja	Ja	Ja
4	Schedel 1 hoofd	*	37,96	28,90	*	0,00	*	0,00	*	Nee	*	Nee
5	Schedel/Ammun. 1 bus	*	*	28,90	*	*	*	*	*	*	*	*
6	Ammun. 1 hoofd	37,70	*	28,90	0,00	*	0,00	*	Nee	*	Nee	*
7	Schedel 2 hoofd	*	38,10	28,90	*	0,00	*	0,00	*	Nee	*	Nee
8	Schedel/Ammun. 2 tram/bus	*	*	28,90	*	*	*	*	*	*	*	Nee
9	Ammun. 2 hoofd	36,49	*	28,90	0,00	*	0,00	*	*	*	*	*
10	Schedel 3 paral.	*	35,89	28,90	*	0,00	*	0,00	Nee	*	Nee	*
11	Schedel 3 tram/bus	*	*	28,90	*	*	*	0,00	*	Nee	*	Nee
12	Schedel 3 hoofd	<->	*	28,90	0,00	*	0,00	*	*	*	*	*
13	Schedel 4 paral.	*	35,42	27,50	*	0,00	*	0,00	Nee	*	Nee	*
14	Schedel 4 tram/bus	*	*	28,90	*	*	*	0,00	*	Nee	*	Nee
15	Schedel 4 hoofd	<->	*	28,90	0,00	*	0,00	*	*	*	*	*
16	Schedel 5 paral	*	36,85	27,60	*	0,00	*	0,00	Nee	*	Nee	*
17	Schedel 5 busop/afrit	<->	*	27,60	0,00	*	0,00	0,00	*	Nee	*	Nee
18	Schedel 5 hoofd	*	*	27,60	*	*	*	*	Nee	*	Nee	*
19	Ammun. 3 hoofd	<->	*	28,90	0,00	*	0,00	*	*	*	*	*
20	Ammun. 3 paral.	*	39,83	28,90	*	0,00	*	0,00	Nee	*	Nee	*
21	Ammun. 4 busop/afrit	<->	*	27,60	0,00	*	0,00	*	*	Nee	*	Nee
22	Ammun. 4 hoofd	*	*	27,60	*	*	*	*	Nee	*	Nee	*
23	Ammun. 4 paral.	*	38,93	27,60	*	0,00	*	0,00	*	Nee	*	Nee
24	Bernardviaduct	32,22	32,22	27,60	0,00	0,00	0,00	0,00	Nee	Nee	Nee	Nee
25	Lekstraat	42,97	42,97	29,00	0,00	0,00	0,00	0,00	Ja	Ja	Ja	Ja
26	Oranjobuitensingel	*	30,94	27,50	*	0,00	*	0,00	*	Nee	*	Nee
27	Zwarteweg	31,50	*	27,50	0,00	*	0,00	*	Nee	*	Nee	*
28	Fluwelenburgwal/Herengracht	32,07	32,07	27,50	0,00	0,00	0,00	0,00	Nee	Nee	Nee	Nee
29	Bezuidenhoutseweg 1	35,87	35,87	27,50	0,00	0,00	0,00	0,00	Nee	Nee	Nee	Nee
30	Bezuidenhoutseweg 2	36,39	36,39	27,60	0,00	0,00	0,00	0,00	Nee	Nee	Nee	Nee
31	Kalvermarkt	31,89	31,89	28,90	0,00	0,00	0,00	0,00	Nee	Nee	Nee	Nee
32	Kalvermarkt	30,67	30,67	27,50	0,00	0,00	0,00	0,00	Nee	Nee	Nee	Nee

Model: Autonome ontwikkeling 2016 Wijnhavenkwartier (Referentiejaar: 2015) Stof: Kleine deeltjes (PM10) met zeezout corr. van 6[ug/m³]

Id	Omschrijving	Jaargem. Conc.		Avg.bkgr.	# Ovschr. plandrempel		# Ovschr. grenswaarde		Ovschr. plan?		Ovschr. grens?	
		Links	Rechts		Links	Rechts	Links	Rechts	Links	Rechts	Links	Rechts
1	Spui 1	21,96	21,96	20,30	20,00	20,00	20,00	20,00	Nee	Nee	Nee	Nee
2	Spui 2	20,97	20,97	20,30	18,00	18,00	18,00	18,00	Nee	Nee	Nee	Nee
3	Amsterdamse Veerkade	24,77	24,77	20,30	28,00	28,00	28,00	28,00	Nee	Nee	Nee	Nee
4	Schedel 1 hoofd	*	23,20	20,30	*	23,00	*	23,00	*	Nee	*	Nee
5	Schedel/Ammun. 1 bus	*	*	20,30	*	*	*	*	*	*	*	*
6	Ammun. 1 hoofd	23,04	*	20,30	23,00	*	23,00	*	Nee	*	Nee	*
7	Schedel 2 hoofd	*	23,27	20,30	*	23,00	*	23,00	*	Nee	*	Nee
8	Schedel/Ammun. 2 tram/bus	*	*	20,30	*	*	*	*	*	*	*	*
9	Ammun. 2 hoofd	22,61	*	20,30	22,00	*	22,00	*	Nee	*	Nee	*
10	Schedel 3 paral.	*	22,46	20,30	*	21,00	*	21,00	*	Nee	*	Nee
11	Schedel 3 tram/bus	*	*	20,30	*	*	*	*	*	*	*	*
12	Schedel 3 hoofd	<->	*	20,30	0,00	*	6,00	*	Nee	*	Nee	*
13	Schedel 4 paral.	*	22,16	19,90	*	21,00	*	21,00	*	Nee	*	Nee
14	Schedel 4 tram/bus	*	*	20,30	*	*	*	*	*	*	*	*
15	Schedel 4 hoofd	<->	*	20,30	0,00	*	6,00	*	Nee	*	Nee	*
16	Schedel 5 paral	*	22,30	19,80	*	21,00	*	21,00	*	Nee	*	Nee
17	Schedel 5 busop/afrit	<->	*	19,80	0,00	*	6,00	*	Nee	*	Nee	*
18	Schedel 5 hoofd	*	*	19,80	*	*	*	*	*	*	*	*
19	Ammun. 3 hoofd	<->	*	20,30	0,00	*	6,00	*	Nee	*	Nee	*
20	Ammun. 3 paral.	*	23,82	20,30	*	25,00	*	25,00	*	Nee	*	Nee
21	Ammun. 4 busop/afrit	<->	*	19,80	0,00	*	6,00	*	Nee	*	Nee	*
22	Ammun. 4 hoofd	*	*	19,80	*	*	*	*	*	*	*	*
23	Ammun. 4 paral.	*	23,18	19,80	*	23,00	*	23,00	*	Nee	*	Nee
24	Bernardviaduct	20,85	20,85	19,80	17,00	17,00	17,00	17,00	Nee	Nee	Nee	Nee
25	Lekstraat	25,55	25,55	20,20	31,00	31,00	31,00	31,00	Nee	Nee	Nee	Nee
26	Oranjebuitensingel	*	20,93	19,90	*	18,00	*	18,00	*	Nee	*	Nee
27	Zwarteweg	21,12	*	19,90	18,00	*	18,00	*	Nee	*	Nee	*
28	Fluwelenburgwal/Herengracht	21,20	21,20	19,90	18,00	18,00	18,00	18,00	Nee	Nee	Nee	Nee
29	Bezuidenhoutseweg 1	22,61	22,61	19,90	22,00	22,00	22,00	22,00	Nee	Nee	Nee	Nee
30	Bezuidenhoutseweg 2	22,69	22,69	19,80	22,00	22,00	22,00	22,00	Nee	Nee	Nee	Nee
31	Kalvermarkt	21,12	21,12	20,30	18,00	18,00	18,00	18,00	Nee	Nee	Nee	Nee
32	Kalvermarkt	20,76	20,76	19,90	17,00	17,00	17,00	17,00	Nee	Nee	Nee	Nee

Model: Autonome ontwikkeling 2016 Wijnhavenkwartier (Referentiejaar: 2015)

Stof: Benzo(a)pyreen (BaP)

Id	Omschrijving	Jaargem. Conc.		Avg.bkgr.	Ovschr. grens?	
		Links	Rechts		Links	Rechts
1	Spui 1	0,38	0,38	0,30	Nee	Nee
2	Spui 2	0,33	0,33	0,30	Nee	Nee
3	Amsterdamse Veerkade	0,55	0,55	0,30	Nee	Nee
4	Schedel 1 hoofd	*	0,43	0,30	*	Nee
5	Schedel/Ammun. 1 bus	*	*	0,30	*	*
6	Ammun. 1 hoofd	0,43	*	0,30	Nee	*
7	Schedel 2 hoofd	*	0,44	0,30	*	Nee
8	Schedel/Ammun. 2 tram/bus	*	*	0,30	*	*
9	Ammun. 2 hoofd	0,41	*	0,30	Nee	*
10	Schedel 3 paral.	*	0,40	0,30	*	Nee
11	Schedel 3 tram/bus	*	*	0,30	*	*
12	Schedel 3 hoofd	<->	*	0,30	Nee	*
13	Schedel 4 paral.	*	0,41	0,30	*	Nee
14	Schedel 4 tram/bus	*	*	0,30	*	*
15	Schedel 4 hoofd	<->	*	0,30	Nee	*
16	Schedel 5 paral.	*	0,43	0,30	*	Nee
17	Schedel 5 busop/afrit	<->	*	0,30	Nee	*
18	Schedel 5 hoofd	*	*	0,30	*	*
19	Ammun. 3 hoofd	<->	*	0,30	Nee	*
20	Ammun. 3 paral.	*	0,46	0,30	*	Nee
21	Ammun. 4 busop/afrit	<->	*	0,30	Nee	*
22	Ammun. 4 hoofd	*	*	0,30	*	*
23	Ammun. 4 paral.	*	0,46	0,30	*	Nee
24	Bernardviaduct	0,35	0,35	0,30	Nee	Nee
25	Lekstraat	0,52	0,52	0,30	Nee	Nee
26	Oranjobuitensingel	*	0,35	0,30	*	Nee
27	Zwarteweg	0,35	*	0,30	Nee	*
28	Fluwelenburgwal/Herengracht	0,36	0,36	0,30	Nee	Nee
29	Bezuidenhoutseweg 1	0,42	0,42	0,30	Nee	Nee
30	Bezuidenhoutseweg 2	0,43	0,43	0,30	Nee	Nee
31	Kalvermarkt	0,34	0,34	0,30	Nee	Nee
32	Kalvermarkt	0,34	0,34	0,30	Nee	Nee

Model: Autonome ontwikkeling 2016 Wijnhavenkwartier (Referentiejaar: 2015)
Stof: Benzeen (Benzeen)

Id	Omschrijving	Jaargem. Conc.		Avg.bkgr.	Ovschr. plan?		Ovschr. grens?	
		Links	Rechts		Links	Rechts	Links	Rechts
1	Spui 1	1,80	1,80	1,30	Nee	Nee	Nee	Nee
2	Spui 2	1,51	1,51	1,30	Nee	Nee	Nee	Nee
3	Amsterdamse Veerkade	2,58	2,58	1,30	Nee	Nee	Nee	Nee
4	Schedel 1 hoofd	*	2,19	1,30	*	Nee	*	Nee
5	Schedel/Ammun. 1 bus	*	*	1,30	*	*	*	*
6	Ammun. 1 hoofd	2,13	*	1,30	Nee	*	Nee	*
7	Schedel 2 hoofd	*	2,20	1,30	*	Nee	*	Nee
8	Schedel/Ammun. 2 tram/bus	*	*	1,30	*	*	*	*
9	Ammun. 2 hoofd	2,01	*	1,30	Nee	*	Nee	*
10	Schedel 3 paral.	*	1,99	1,30	*	Nee	*	Nee
11	Schedel 3 tram/bus	*	*	1,30	*	*	*	*
12	Schedel 3 hoofd	<->	*	1,30	Nee	*	Nee	*
13	Schedel 4 paral.	*	1,87	1,20	*	Nee	*	Nee
14	Schedel 4 tram/bus	*	*	1,30	*	*	*	*
15	Schedel 4 hoofd	<->	*	1,30	Nee	*	Nee	*
16	Schedel 5 paral	*	1,88	1,20	*	Nee	*	Nee
17	Schedel 5 busop/afrit	<->	*	1,20	Nee	*	Nee	*
18	Schedel 5 hoofd	*	*	1,20	*	*	*	*
19	Ammun. 3 hoofd	<->	*	1,30	Nee	*	Nee	*
20	Ammun. 3 paral.	*	2,29	1,30	*	Nee	*	Nee
21	Ammun. 4 busop/afrit	<->	*	1,20	Nee	*	Nee	*
22	Ammun. 4 hoofd	*	*	1,20	*	*	*	*
23	Ammun. 4 paral.	*	2,09	1,20	*	Nee	*	Nee
24	Bernardviaduct	1,45	1,45	1,20	Nee	Nee	Nee	Nee
25	Lekstraat	2,79	2,79	1,30	Nee	Nee	Nee	Nee
26	Oranjebuitensingel	*	1,56	1,20	*	Nee	*	Nee
27	Zwarteweg	1,62	*	1,20	Nee	*	Nee	*
28	Fluwelenburgwal/Herengracht	1,63	1,63	1,20	Nee	Nee	Nee	Nee
29	Bezuidenhoutseweg 1	2,09	2,09	1,20	Nee	Nee	Nee	Nee
30	Bezuidenhoutseweg 2	2,14	2,14	1,20	Nee	Nee	Nee	Nee
31	Kalvermarkt	1,57	1,57	1,30	Nee	Nee	Nee	Nee
32	Kalvermarkt	1,49	1,49	1,20	Nee	Nee	Nee	Nee

Model: Autonome ontwikkeling 2016 Wijnhavenkwartier (Referentiejaar: 2015)
Stof: Carbonmonoxide (CO-p98)

Id	Omschrijving	98 perc. 8 uurgem.		Avg.bkgr.	Ovschr. grens?	
		Links	Rechts		Links	Rechts
1	Spui 1	925,78	925,78	748,60	Nee	Nee
2	Spui 2	822,45	822,45	748,60	Nee	Nee
3	Amsterdamse Veerkade	1216,39	1216,39	748,60	Nee	Nee
4	Schedel 1 hoofd	*	1065,06	748,60	*	Nee
5	Schedel/Ammun. 1 bus	*	*	748,60	*	*
6	Ammun. 1 hoofd	1045,61	*	748,60	Nee	*
7	Schedel 2 hoofd	*	1072,61	748,60	*	Nee
8	Schedel/Ammun. 2 tram/bus	*	*	748,60	*	*
9	Ammun. 2 hoofd	1001,77	*	748,60	Nee	*
10	Schedel 3 paral.	*	984,61	748,60	*	Nee
11	Schedel 3 tram/bus	*	*	748,60	*	*
12	Schedel 3 hoofd	<->	*	748,60	Nee	*
13	Schedel 4 paral.	*	926,44	694,30	*	Nee
14	Schedel 4 tram/bus	*	*	748,60	*	*
15	Schedel 4 hoofd	<->	*	748,60	Nee	*
16	Schedel 5 paral	*	958,86	722,00	*	Nee
17	Schedel 5 busop/afrit	<->	*	722,00	Nee	*
18	Schedel 5 hoofd	*	*	722,00	*	*
19	Ammun. 3 hoofd	<->	*	748,60	Nee	*
20	Ammun. 3 paral.	*	1094,12	748,60	*	Nee
21	Ammun. 4 busop/afrit	<->	*	722,00	Nee	*
22	Ammun. 4 hoofd	*	*	722,00	*	*
23	Ammun. 4 paral.	*	1031,92	722,00	*	Nee
24	Bernardviaduct	798,61	798,61	722,00	Nee	Nee
25	Lekstraat	1308,80	1308,80	783,40	Nee	Nee
26	Oranjebuitensingel	*	811,17	694,30	*	Nee
27	Zwarteweg	832,47	*	694,30	Nee	*
28	Fluwelenburgwal/Herengracht	837,49	837,49	694,30	Nee	Nee
29	Bezuidenhoutseweg 1	1003,30	1003,30	694,30	Nee	Nee
30	Bezuidenhoutseweg 2	1051,30	1051,30	722,00	Nee	Nee
31	Kalvermarkt	839,74	839,74	748,60	Nee	Nee
32	Kalvermarkt	789,41	789,41	694,30	Nee	Nee

Model: Autonome ontwikkeling 2016 Wijnhavenkwartier (Referentiejaar: 2015)

Stof: Zwaveldioxide (SO2)

Id	Omschrijving	Jaargem. Conc.		Avg.bkgr.	# Ovschr. plandrempel		# Ovschr. grenswaarde		Ovschr. plan?		Ovschr. grens?	
		Links	Rechts		Links	Rechts	Links	Rechts	Links	Rechts	Links	Rechts
1	Spui 1	3,48	3,48	3,40	0,00	0,00	0,00	0,00	Nee	Nee	Nee	Nee
2	Spui 2	3,43	3,43	3,40	0,00	0,00	0,00	0,00	Nee	Nee	Nee	Nee
3	Amsterdamse Veerkade	3,61	3,61	3,40	0,00	0,00	0,00	0,00	Nee	Nee	Nee	Nee
4	Schedel 1 hoofd	*	3,55	3,40	*	0,00	*	0,00	*	Nee	*	Nee
5	Schedel/Ammun. 1 bus	*	*	3,40	*	*	*	*	*	*	*	*
6	Ammun. 1 hoofd	3,54	*	3,40	0,00	*	0,00	*	Nee	*	Nee	*
7	Schedel 2 hoofd	*	3,55	3,40	*	0,00	*	0,00	*	Nee	*	Nee
8	Schedel/Ammun. 2 tram/bus	*	*	3,40	*	*	*	*	*	Nee	*	Nee
9	Ammun. 2 hoofd	3,52	*	3,40	0,00	*	0,00	*	Nee	*	Nee	*
10	Schedel 3 paral.	*	3,51	3,40	*	0,00	*	0,00	*	Nee	*	Nee
11	Schedel 3 tram/bus	*	*	3,40	*	*	*	*	*	Nee	*	Nee
12	Schedel 3 hoofd	↔	*	3,40	0,00	*	0,00	*	Nee	*	Nee	*
13	Schedel 4 paral.	*	3,51	3,40	*	0,00	*	0,00	*	Nee	*	Nee
14	Schedel 4 tram/bus	*	*	3,40	*	*	*	*	*	Nee	*	Nee
15	Schedel 4 hoofd	↔	*	3,40	0,00	*	0,00	*	Nee	*	Nee	*
16	Schedel 5 paral	*	3,52	3,40	*	0,00	*	0,00	*	Nee	*	Nee
17	Schedel 5 busop/afrit	↔	*	3,40	0,00	*	0,00	*	Nee	*	Nee	*
18	Schedel 5 hoofd	*	*	3,40	*	*	*	*	Nee	*	Nee	*
19	Ammun. 3 hoofd	↔	*	3,40	0,00	*	0,00	*	Nee	*	Nee	*
20	Ammun. 3 paral.	*	3,57	3,40	*	0,00	*	0,00	Nee	Nee	Nee	Nee
21	Ammun. 4 busop/afrit	↔	*	3,40	0,00	*	0,00	*	Nee	*	Nee	*
22	Ammun. 4 hoofd	*	*	3,40	*	*	*	*	*	*	*	*
23	Ammun. 4 paral.	*	3,56	3,40	*	0,00	*	0,00	*	Nee	*	Nee
24	Bernardviaduct	3,45	3,45	3,40	0,00	0,00	0,00	0,00	Nee	Nee	Nee	Nee
25	Lekstraat	3,76	3,76	3,50	0,00	0,00	0,00	0,00	Nee	Nee	Nee	Nee
26	Oranjebuitensingel	*	3,45	3,40	*	0,00	*	0,00	*	Nee	*	Nee
27	Zwarteweg	3,46	*	3,40	0,00	*	0,00	*	Nee	*	Nee	*
28	Fluwelenburgwal/Herengracht	3,47	3,47	3,40	0,00	0,00	0,00	0,00	Nee	Nee	Nee	Nee
29	Bezuidenhoutseweg 1	3,54	3,54	3,40	0,00	0,00	0,00	0,00	Nee	Nee	Nee	Nee
30	Bezuidenhoutseweg 2	3,55	3,55	3,40	0,00	0,00	0,00	0,00	Nee	Nee	Nee	Nee
31	Kalvermarkt	3,44	3,44	3,40	0,00	0,00	0,00	0,00	Nee	Nee	Nee	Nee
32	Kalvermarkt	3,44	3,44	3,40	0,00	0,00	0,00	0,00	Nee	Nee	Nee	Nee

Model: Planontwikkeling 2016 Wijnhavenkwartier (Referentiejaar: 2015)

Stof: Stikstofdioxide (NO2)

id	Omschrijving	Jaargem. Conc.		Avg.bkgr.	# Ovschr. plandrempel		# Ovschr. grenswaarde		Ovschr. plan?		Ovschr. grens?	
		Links	Rechts		Links	Rechts	Links	Rechts	Links	Rechts	Links	Rechts
1	Spui 1	35,07	35,07	28,90	0,00	0,00	0,00	0,00	Nee	Nee	Nee	Nee
2	Spui 2	31,71	31,71	28,90	0,00	0,00	0,00	0,00	Nee	Nee	Nee	Nee
3	Amsterdamse Veerkade	43,29	43,29	28,90	0,00	0,00	0,00	0,00	Ja	Ja	Ja	Ja
4	Schedel 1 hoofd	*	38,08	28,90	*	0,00	*	0,00	*	Nee	*	Nee
5	Schedel/Ammun. 1 bus	*	*	28,90	*	*	*	*	*	*	*	*
6	Ammun. 1 hoofd	37,81	*	28,90	0,00	*	0,00	*	Nee	*	Nee	*
7	Schedel 2 hoofd	*	38,33	28,90	*	0,00	*	0,00	*	Nee	*	Nee
8	Schedel/Ammun. 2 tram/bus	*	*	28,90	*	*	*	*	*	*	*	*
9	Ammun. 2 hoofd	36,60	*	28,90	0,00	*	0,00	*	Nee	*	Nee	*
10	Schedel 3 paral.	*	36,04	28,90	*	0,00	*	0,00	*	Nee	*	Nee
11	Schedel 3 tram/bus	*	*	28,90	*	*	*	*	*	*	*	*
12	Schedel 3 hoofd	<->	*	28,90	0,00	*	0,00	*	Nee	*	Nee	*
13	Schedel 4 paral.	*	35,29	27,50	*	0,00	*	0,00	*	Nee	*	Nee
14	Schedel 4 tram/bus	*	*	28,90	*	*	*	*	*	*	*	*
15	Schedel 4 hoofd	<->	*	28,90	0,00	*	0,00	*	Nee	*	Nee	*
16	Schedel 5 paral	*	36,99	27,60	*	0,00	*	0,00	*	Nee	*	Nee
17	Schedel 5 busop/afrit	<->	*	27,60	0,00	*	0,00	*	Nee	*	Nee	*
18	Schedel 5 hoofd	*	*	27,60	*	*	*	*	*	*	*	*
19	Ammun. 3 hoofd	<->	*	28,90	0,00	*	0,00	*	Nee	*	Nee	*
20	Ammun. 3 paral.	*	39,63	28,90	*	0,00	*	0,00	*	Nee	*	Nee
21	Ammun. 4 busop/afrit	<->	*	27,60	0,00	*	0,00	*	Nee	*	Nee	*
22	Ammun. 4 hoofd	*	*	27,60	*	*	*	*	*	*	*	*
23	Ammun. 4 paral.	*	39,12	27,60	*	0,00	*	0,00	*	Nee	*	Nee
24	Bernardviaduct	32,38	32,38	27,60	0,00	0,00	0,00	0,00	Nee	Nee	Nee	Nee
25	Lekstraat	42,98	42,98	29,00	0,00	0,00	0,00	0,00	Ja	Ja	Ja	Ja
26	Oranjebuitensingel	*	31,24	27,50	*	0,00	*	0,00	*	Nee	*	Nee
27	Zwarteweg	31,83	*	27,50	0,00	*	0,00	*	Nee	*	Nee	*
28	Fluwelenburgwal/Herengracht	32,53	32,53	27,50	0,00	0,00	0,00	0,00	Nee	Nee	Nee	Nee
29	Bezuidenhoutseweg 1	35,90	35,90	27,50	0,00	0,00	0,00	0,00	Nee	Nee	Nee	Nee
30	Bezuidenhoutseweg 2	36,42	36,42	27,60	0,00	0,00	0,00	0,00	Nee	Nee	Nee	Nee
31	Kalvermarkt	31,95	31,95	28,90	0,00	0,00	0,00	0,00	Nee	Nee	Nee	Nee
32	Kalvermarkt	30,87	30,87	27,50	0,00	0,00	0,00	0,00	Nee	Nee	Nee	Nee

Model: Planontwikkeling 2016 Wijnhavenkwartier (Referentiejaar: 2015)

Stof: Kleine deeltjes (PM10) met zeezout corr. van 6[ug/m³]

Id	Omschrijving	Jaargem. Conc.		Avg.bkgr.	# Ovschr. plandrempel		# Ovschr. grenswaarde		Ovschr. plan?		Ovschr. grens?	
		Links	Rechts		Links	Rechts	Links	Rechts	Links	Rechts	Links	Rechts
1	Spui 1	21,97	21,97	20,30	20,00	20,00	20,00	20,00	Nee	Nee	Nee	Nee
2	Spui 2	21,04	21,04	20,30	18,00	18,00	18,00	18,00	Nee	Nee	Nee	Nee
3	Amsterdamse Veerkade	24,80	24,80	20,30	28,00	28,00	28,00	28,00	Nee	Nee	Nee	Nee
4	Schedel 1 hoofd	*	23,26	20,30	*	23,00	*	23,00	*	Nee	*	Nee
5	Schedel/Ammun. 1 bus	*	*	20,30	*	*	*	*	*	*	*	*
6	Ammun. 1 hoofd	23,09	*	20,30	23,00	*	23,00	*	Nee	*	Nee	*
7	Schedel 2 hoofd	*	23,38	20,30	*	24,00	*	24,00	*	Nee	*	Nee
8	Schedel/Ammun. 2 tram/bus	*	*	20,30	*	*	*	*	*	*	*	Nee
9	Ammun. 2 hoofd	22,66	*	20,30	22,00	*	22,00	*	Nee	*	Nee	*
10	Schedel 3 paral.	*	22,52	20,30	*	21,00	*	21,00	*	Nee	*	Nee
11	Schedel 3 tram/bus	*	*	20,30	*	*	*	*	*	*	*	Nee
12	Schedel 3 hoofd	<->	*	20,30	0,00	*	6,00	*	Nee	*	Nee	*
13	Schedel 4 paral.	*	22,11	19,90	*	20,00	*	20,00	*	Nee	*	Nee
14	Schedel 4 tram/bus	*	*	20,30	*	*	*	*	*	*	*	Nee
15	Schedel 4 hoofd	<->	*	20,30	0,00	*	6,00	*	Nee	*	Nee	*
16	Schedel 5 paral	*	22,35	19,80	*	21,00	*	21,00	*	Nee	*	Nee
17	Schedel 5 busop/afrit	<->	*	19,80	0,00	*	6,00	*	Nee	*	Nee	Nee
18	Schedel 5 hoofd	*	*	19,80	*	*	*	*	*	*	*	*
19	Ammun. 3 hoofd	<->	*	20,30	0,00	*	6,00	*	Nee	*	Nee	*
20	Ammun. 3 paral.	*	23,74	20,30	*	25,00	*	25,00	*	Nee	*	Nee
21	Ammun. 4 busop/afrit	<->	*	19,80	0,00	*	6,00	*	Nee	*	Nee	Nee
22	Ammun. 4 hoofd	*	*	19,80	*	*	*	*	*	*	*	*
23	Ammun. 4 paral.	*	23,26	19,80	*	23,00	*	23,00	*	Nee	*	Nee
24	Bernardviaduct	20,90	20,90	19,80	18,00	18,00	18,00	18,00	Nee	Nee	Nee	Nee
25	Lekstraat	25,55	25,55	20,20	31,00	31,00	31,00	31,00	Nee	Nee	Nee	Nee
26	Oranjevuitensingel	*	21,03	19,90	*	18,00	*	18,00	*	Nee	*	Nee
27	Zwarteweg	21,23	*	19,90	18,00	*	18,00	*	Nee	*	Nee	*
28	Fluwelenburgwal/Herengracht	21,35	21,35	19,90	19,00	19,00	19,00	19,00	Nee	Nee	Nee	Nee
29	Bezuidenhoutseweg 1	22,62	22,62	19,90	22,00	22,00	22,00	22,00	Nee	Nee	Nee	Nee
30	Bezuidenhoutseweg 2	22,70	22,70	19,80	22,00	22,00	22,00	22,00	Nee	Nee	Nee	Nee
31	Kalvermarkt	21,14	21,14	20,30	18,00	18,00	18,00	18,00	Nee	Nee	Nee	Nee
32	Kalvermarkt	20,82	20,82	19,90	17,00	17,00	17,00	17,00	Nee	Nee	Nee	Nee

Model: Planontwikkeling 2016 Wijnhavenkwartier (Referentiejaar: 2015)
Stof: Benzo(a)pyreen (BaP)

Id	Omschrijving	Jaargem. Conc.		Avg.bkgr.	Ovschr. grens?	
		Links	Rechts		Links	Rechts
1	Spui 1	0,38	0,38	0,30	Nee	Nee
2	Spui 2	0,33	0,33	0,30	Nee	Nee
3	Amsterdamse Veerkade	0,55	0,55	0,30	Nee	Nee
4	Schedel 1 hoofd	*	0,44	0,30	*	Nee
5	Schedel/Ammun. 1 bus	*	*	0,30	*	*
6	Ammun. 1 hoofd	0,43	*	0,30	Nee	*
7	Schedel 2 hoofd	*	0,44	0,30	*	Nee
8	Schedel/Ammun. 2 tram/bus	*	*	0,30	*	*
9	Ammun. 2 hoofd	0,41	*	0,30	Nee	*
10	Schedel 3 paral.	*	0,40	0,30	*	Nee
11	Schedel 3 tram/bus	*	*	0,30	*	*
12	Schedel 3 hoofd	<->	*	0,30	Nee	*
13	Schedel 4 paral.	*	0,41	0,30	*	Nee
14	Schedel 4 tram/bus	*	*	0,30	*	*
15	Schedel 4 hoofd	<->	*	0,30	Nee	*
16	Schedel 5 paral.	*	0,43	0,30	*	Nee
17	Schedel 5 busop/afrit	<->	*	0,30	Nee	*
18	Schedel 5 hoofd	*	*	0,30	*	*
19	Ammun. 3 hoofd	<->	*	0,30	Nee	*
20	Ammun. 3 paral.	*	0,46	0,30	*	Nee
21	Ammun. 4 busop/afrit	<->	*	0,30	Nee	*
22	Ammun. 4 hoofd	*	*	0,30	*	*
23	Ammun. 4 paral.	*	0,47	0,30	*	Nee
24	Bernardviaduct	0,35	0,35	0,30	Nee	Nee
25	Lekstraat	0,52	0,52	0,30	Nee	Nee
26	Oranjevuitensingel	*	0,35	0,30	*	Nee
27	Zwarteweg	0,36	*	0,30	Nee	*
28	Fluwelenburgwal/Herengracht	0,37	0,37	0,30	Nee	Nee
29	Bezuidenhoutseweg 1	0,42	0,42	0,30	Nee	Nee
30	Bezuidenhoutseweg 2	0,43	0,43	0,30	Nee	Nee
31	Kalvermarkt	0,34	0,34	0,30	Nee	Nee
32	Kalvermarkt	0,34	0,34	0,30	Nee	Nee

Model: Planontwikkeling 2016 Wijnhavenkwartier (Referentiejaar: 2015)
Stof: Benzeen (Benzeen)

Id	Omschrijving	Jaargem. Conc.		Avg.bkgr.	Ovschr. plan?		Ovschr. grens?	
		Links	Rechts		Links	Rechts	Links	Rechts
1	Spui 1	1,80	1,80	1,30	Nee	Nee	Nee	Nee
2	Spui 2	1,54	1,54	1,30	Nee	Nee	Nee	Nee
3	Amsterdamse Veerkade	2,59	2,59	1,30	Nee	Nee	Nee	Nee
4	Schedel 1 hoofd	*	2,21	1,30	*	Nee	*	Nee
5	Schedel/Ammun. 1 bus	*	*	1,30	*	*	*	*
6	Ammun. 1 hoofd	2,15	*	1,30	Nee	*	Nee	*
7	Schedel 2 hoofd	*	2,23	1,30	*	Nee	*	Nee
8	Schedel/Ammun. 2 tram/bus	*	*	1,30	*	*	*	*
9	Ammun. 2 hoofd	2,02	*	1,30	Nee	*	Nee	*
10	Schedel 3 paral.	*	2,01	1,30	*	Nee	*	Nee
11	Schedel 3 tram/bus	*	*	1,30	*	*	*	*
12	Schedel 3 hoofd	<->	*	1,30	Nee	*	Nee	*
13	Schedel 4 paral.	*	1,86	1,20	*	Nee	*	Nee
14	Schedel 4 tram/bus	*	*	1,30	*	*	*	*
15	Schedel 4 hoofd	<->	*	1,30	Nee	*	Nee	*
16	Schedel 5 paral.	*	1,90	1,20	*	Nee	*	Nee
17	Schedel 5 busop/afrit	<->	*	1,20	Nee	*	Nee	*
18	Schedel 5 hoofd	*	*	1,20	*	*	*	*
19	Ammun. 3 hoofd	<->	*	1,30	Nee	*	Nee	*
20	Ammun. 3 paral.	*	2,26	1,30	*	Nee	*	Nee
21	Ammun. 4 busop/afrit	<->	*	1,20	Nee	*	Nee	*
22	Ammun. 4 hoofd	*	*	1,20	*	*	*	*
23	Ammun. 4 paral.	*	2,11	1,20	*	Nee	*	Nee
24	Bernardviaduct	1,46	1,46	1,20	Nee	Nee	Nee	Nee
25	Lekstraat	2,79	2,79	1,30	Nee	Nee	Nee	Nee
26	Oranjebuitensingel	*	1,59	1,20	*	Nee	*	Nee
27	Zwarteweg	1,66	*	1,20	Nee	*	Nee	*
28	Fluwelenburgwal/Herengracht	1,68	1,68	1,20	Nee	Nee	Nee	Nee
29	Bezuïdenhoutseweg 1	2,10	2,10	1,20	Nee	Nee	Nee	Nee
30	Bezuïdenhoutseweg 2	2,14	2,14	1,20	Nee	Nee	Nee	Nee
31	Kalvermarkt	1,58	1,58	1,30	Nee	Nee	Nee	Nee
32	Kalvermarkt	1,51	1,51	1,20	Nee	Nee	Nee	Nee

Model: Planontwikkeling 2016 Wijnhavenkwartier (Referentiejaar: 2015)
Stof: Carbonmonoxide (CO-p98)

Id	Omschrijving	98 perc. 8 uurgem.		Avg.bkgr.	Ovschr. grens?	
		Links	Rechts		Links	Rechts
1	Spui 1	926,22	926,22	748,60	Nee	Nee
2	Spui 2	829,98	829,98	748,60	Nee	Nee
3	Amsterdamse Veerkade	1218,80	1218,80	748,60	Nee	Nee
4	Schedel 1 hoofd	*	1071,54	748,60	*	Nee
5	Schedel/Ammun. 1 bus	*	*	748,60	*	*
6	Ammun. 1 hoofd	1051,36	*	748,60	Nee	*
7	Schedel 2 hoofd	*	1085,43	748,60	*	Nee
8	Schedel/Ammun. 2 tram/bus	*	*	748,60	*	*
9	Ammun. 2 hoofd	1006,96	*	748,60	Nee	*
10	Schedel 3 paral.	*	992,13	748,60	*	Nee
11	Schedel 3 tram/bus	*	*	748,60	*	*
12	Schedel 3 hoofd	<->	*	748,60	Nee	*
13	Schedel 4 paral.	*	921,10	694,30	*	Nee
14	Schedel 4 tram/bus	*	*	748,60	*	*
15	Schedel 4 hoofd	<->	*	748,60	Nee	*
16	Schedel 5 paral.	*	964,08	722,00	*	Nee
17	Schedel 5 busop/afrit	<->	*	722,00	Nee	*
18	Schedel 5 hoofd	*	*	722,00	*	*
19	Ammun. 3 hoofd	<->	*	748,60	Nee	*
20	Ammun. 3 paral.	*	1084,90	748,60	*	Nee
21	Ammun. 4 busop/afrit	<->	*	722,00	Nee	*
22	Ammun. 4 hoofd	*	*	722,00	*	*
23	Ammun. 4 paral.	*	1041,15	722,00	*	Nee
24	Bernardviaduct	802,67	802,67	722,00	Nee	Nee
25	Lekstraat	1309,23	1309,23	783,40	Nee	Nee
26	Oranjevuitensingel	*	822,39	694,30	*	Nee
27	Zwarteweg	844,85	*	694,30	Nee	*
28	Fluwelenburgwal/Herengracht	854,10	854,10	694,30	Nee	Nee
29	Bezuidenhoutseweg 1	1004,84	1004,84	694,30	Nee	Nee
30	Bezuidenhoutseweg 2	1052,69	1052,69	722,00	Nee	Nee
31	Kalvermarkt	841,85	841,85	748,60	Nee	Nee
32	Kalvermarkt	796,22	796,22	694,30	Nee	Nee

Model: Planontwikkeling 2016 Wijnhavenkwartier (Referentiejaar: 2015)
Stof: Zwaveldioxide (SO2)

Id	Omschrijving	Jaargem. Conc.		Avg.bkgr.	# Ovschr. plandrempel		# Ovschr. grenswaarde		Ovschr. plan?		Ovschr. grens?	
		Links	Rechts		Links	Rechts	Links	Rechts	Links	Rechts	Links	Rechts
1	Spui 1	3,48	3,48	3,40	0,00	0,00	0,00	0,00	Nee	Nee	Nee	Nee
2	Spui 2	3,44	3,44	3,40	0,00	0,00	0,00	0,00	Nee	Nee	Nee	Nee
3	Amsterdamse Veerkade	3,61	3,61	3,40	0,00	0,00	0,00	0,00	Nee	Nee	Nee	Nee
4	Schedel 1 hoofd	*	3,55	3,40	*	0,00	*	0,00	*	Nee	*	Nee
5	Schedel/Ammun. 1 bus	*	*	3,40	*	*	*	*	*	*	*	*
6	Ammun. 1 hoofd	3,54	*	3,40	0,00	*	0,00	*	Nee	*	Nee	*
7	Schedel 2 hoofd	*	3,55	3,40	*	0,00	*	0,00	*	Nee	*	Nee
8	Schedel/Ammun. 2 tram/bus	*	*	3,40	*	*	*	*	*	*	*	*
9	Ammun. 2 hoofd	3,52	*	3,40	0,00	*	0,00	*	Nee	*	Nee	*
10	Schedel 3 paral.	*	3,51	3,40	*	0,00	*	0,00	*	Nee	*	Nee
11	Schedel 3 tram/bus	*	*	3,40	*	*	*	*	*	*	*	*
12	Schedel 3 hoofd	<->	*	3,40	0,00	*	0,00	*	Nee	*	Nee	*
13	Schedel 4 paral.	*	3,51	3,40	*	0,00	*	0,00	*	Nee	*	Nee
14	Schedel 4 tram/bus	*	*	3,40	*	*	*	*	*	*	*	*
15	Schedel 4 hoofd	<->	*	3,40	0,00	*	0,00	*	Nee	*	Nee	*
16	Schedel 5 paral	*	3,52	3,40	*	0,00	*	0,00	*	Nee	*	Nee
17	Schedel 5 busop/afrit	<->	*	3,40	0,00	*	0,00	*	Nee	*	Nee	*
18	Schedel 5 hoofd	*	*	3,40	*	*	*	*	Nee	*	Nee	*
19	Ammun. 3 hoofd	<->	*	3,40	0,00	*	0,00	*	Nee	*	Nee	*
20	Ammun. 3 paral.	*	3,57	3,40	*	0,00	*	0,00	*	Nee	*	Nee
21	Ammun. 4 busop/afrit	<->	*	3,40	0,00	*	0,00	*	Nee	*	Nee	*
22	Ammun. 4 hoofd	*	*	3,40	*	*	*	*	*	*	*	*
23	Ammun. 4 paral.	*	3,56	3,40	*	0,00	*	0,00	*	Nee	*	Nee
24	Bernardviaduct	3,45	3,45	3,40	0,00	0,00	0,00	0,00	Nee	Nee	Nee	Nee
25	Lekstraat	3,76	3,76	3,50	0,00	0,00	0,00	0,00	Nee	Nee	Nee	Nee
26	Oranjevuitensingel	*	3,46	3,40	*	0,00	*	0,00	*	Nee	*	Nee
27	Zwarteweg	3,47	*	3,40	0,00	*	0,00	*	Nee	*	Nee	*
28	Fluwelenburgwal/Herengracht	3,47	3,47	3,40	0,00	0,00	0,00	0,00	Nee	Nee	Nee	Nee
29	Bezuidenhoutseweg 1	3,54	3,54	3,40	0,00	0,00	0,00	0,00	Nee	Nee	Nee	Nee
30	Bezuidenhoutseweg 2	3,55	3,55	3,40	0,00	0,00	0,00	0,00	Nee	Nee	Nee	Nee
31	Kalvermarkt	3,44	3,44	3,40	0,00	0,00	0,00	0,00	Nee	Nee	Nee	Nee
32	Kaivermarkt	3,45	3,45	3,40	0,00	0,00	0,00	0,00	Nee	Nee	Nee	Nee

Bijlage III
Invoergegevens
Bouwvergunningonderzoek
Ministeries

INVOEREGEGEVENS

Model:Bouwvergunning Ministeries 2010 Fase 1
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Luchtvervuiling - CAR II

Nr	Id	Omschrijving	X-1	Y-1	X-n	Y-n	Snelheidsindicatie
1	1	Spui 1	81501,18	454906,73	81697,69	454737,70	
2	2	Spui 2	81697,73	454737,85	81807,34	454642,45	Normaal stadsverkeer
3	3	Amsterdamse Veerkade	81571,80	454637,60	81695,64	454739,24	Normaal stadsverkeer
4	4	Schedel 1 hoofd	81811,10	454847,65	81690,85	454745,47	Stagnerend stadsverkeer
5	5	Schedel/Ammun. 1 bus	81817,12	454839,98	81697,17	454737,49	Normaal stadsverkeer
6	6	Ammun. 1 hoofd	81831,26	454837,42	81706,50	454729,81	Normaal stadsverkeer
7	7	Schedel 2 hoofd	81847,67	454889,34	81810,19	454848,70	Normaal stadsverkeer
8	8	Schedel/Ammun. 2 tram/bus	81855,64	454874,74	81817,27	454840,28	Normaal stadsverkeer
9	9	Ammun. 2 hoofd	81869,34	454867,67	81832,62	454836,21	Normaal stadsverkeer
10	10	Schedel 3 paral.	81885,54	454945,36	81842,92	454889,61	Normaal stadsverkeer
11	11	Schedel 3 tram/bus	81888,81	454940,22	81845,63	454891,98	Normaal stadsverkeer
12	12	Schedel 3 hoofd	81895,44	454930,39	81847,66	454889,44	Normaal stadsverkeer
13	13	Schedel 4 paral.	82051,82	455051,47	81885,73	454945,72	Normaal stadsverkeer
14	14	Schedel 4 tram/bus	82042,35	455056,03	81888,89	454940,63	Normaal stadsverkeer
15	15	Schedel 4 hoofd	82056,73	455044,63	81895,55	454930,63	Normaal stadsverkeer
16	16	Schedel 5 paral	82149,67	455108,58	82051,88	455051,51	Normaal stadsverkeer
17	17	Schedel 5 busop/afrit	82165,98	455093,59	82066,09	455034,44	Normaal stadsverkeer
18	18	Schedel 5 hoofd	82157,57	455101,26	82056,90	455044,77	Normaal stadsverkeer
19	19	Ammun. 3 hoofd	81868,23	454868,41	82075,32	455021,59	Doorstromend stadsverkeer
20	20	Ammun. 3 paral.	81870,38	454868,09	82080,38	455014,67	Normaal stadsverkeer
21	21	Ammun. 4 busop/afrit	82067,99	455033,56	82167,55	455092,18	Normaal stadsverkeer
22	22	Ammun. 4 hoofd	82074,93	455021,76	82173,80	455080,74	Doorstromend stadsverkeer
23	23	Ammun. 4 paral.	82080,48	455014,83	82181,08	455075,19	Normaal stadsverkeer
24	24	Bernardviaduct	82168,17	455093,57	82310,73	455167,54	Doorstromend stadsverkeer
25	25	Lekstraat	82199,75	455074,90	82349,98	454899,17	Doorstromend stadsverkeer
26	26	Oranjebuitensingel	82067,48	455066,98	81876,49	455321,80	Normaal stadsverkeer
27	27	Zwarteweg	82051,37	455054,10	81859,33	455308,93	Normaal stadsverkeer
28	28	Fluwelenburgwal/Herengracht	81748,40	455041,96	81862,49	455311,70	Normaal stadsverkeer
29	29	Bezuidenhoutseweg 1	81862,84	455311,90	81958,67	455380,69	Normaal stadsverkeer
30	30	Bezuidenhoutseweg 2	81959,37	455381,04	82159,80	455502,84	Normaal stadsverkeer
31	31	Kalvermarkt	81503,30	454913,43	81648,94	454987,55	Normaal stadsverkeer
32	32	Kalvermarkt	81649,30	454987,55	81748,79	455036,94	Normaal stadsverkeer

INVOERGEDGEVENS

Model: Bouwvergunning Ministeries 2010 Fase 1
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Luchtvervuiling - CAR II

Nr	Wegtype	Bomen langs de weg	Parkeerbew	Afst.L	Afst.R	Intensiteit	Aantal-LV
1	Wegtype 3a: Bebouwing aan beide zijden	Bomen minder dan 15 m uit elkaar, toppen raken elkaar niet	25,00	13,00	13,00	0,00	14333,00
2	Wegtype 3a: Bebouwing aan beide zijden	Bomen minder dan 15 m uit elkaar, toppen raken elkaar niet	25,00	13,00	13,00	0,00	5981,00
3	Wegtype 3b: Bebouwing aan beide zijden (street canyon)	Bomen minder dan 15 m uit elkaar, toppen raken elkaar niet	25,00	10,00	10,00	0,00	16614,00
4	Wegtype 3a: Bebouwing aan beide zijden	Bomen minder dan 15 m uit elkaar, toppen raken elkaar niet	25,00	29,00	6,00	0,00	12539,00
5	Wegtype 3a: Bebouwing aan beide zijden	Bomen minder dan 15 m uit elkaar, toppen raken elkaar niet	0,00	19,00	17,00	0,00	--
6	Wegtype 3a: Bebouwing aan beide zijden	Bomen minder dan 15 m uit elkaar, toppen raken elkaar niet	25,00	8,00	28,00	0,00	13196,00
7	Wegtype 3a: Bebouwing aan beide zijden	Bomen minder dan 15 m uit elkaar, toppen raken elkaar niet	0,00	30,00	6,00	0,00	12723,00
8	Wegtype 3a: Bebouwing aan beide zijden	Bomen minder dan 15 m uit elkaar, toppen raken elkaar niet	0,00	24,00	17,00	0,00	--
9	Wegtype 3a: Bebouwing aan beide zijden	Bomen minder dan 15 m uit elkaar, toppen raken elkaar niet	25,00	11,00	30,00	0,00	13244,00
10	Wegtype 3b: Bebouwing aan beide zijden (street canyon)	Bomen minder dan 15 m uit elkaar, toppen raken elkaar niet	25,00	300,00	7,00	0,00	3470,00
11	Wegtype 3b: Bebouwing aan beide zijden (street canyon)	Bomen minder dan 15 m uit elkaar, toppen raken elkaar niet	0,00	300,00	13,00	0,00	--
12	Wegtype 3b: Bebouwing aan beide zijden (street canyon)	Bomen minder dan 15 m uit elkaar, toppen raken elkaar niet	0,00	300,00	25,00	0,00	11693,00
13	Wegtype 3b: Bebouwing aan beide zijden (street canyon)	Bomen minder dan 15 m uit elkaar, toppen raken elkaar niet	25,00	300,00	7,00	0,00	3331,00
14	Wegtype 3b: Bebouwing aan beide zijden (street canyon)	Bomen minder dan 15 m uit elkaar, toppen raken elkaar niet	0,00	300,00	11,00	0,00	--
15	Wegtype 3b: Bebouwing aan beide zijden (street canyon)	Bomen minder dan 15 m uit elkaar, toppen raken elkaar niet	0,00	300,00	23,00	0,00	11693,00
16	Wegtype 3b: Bebouwing aan beide zijden (street canyon)	Bomen minder dan 15 m uit elkaar, toppen raken elkaar niet	25,00	300,00	7,00	0,00	1698,00
17	Wegtype 2: Basis type	Geen of weinig	0,00	300,00	29,00	0,00	1769,00
18	Wegtype 3b: Bebouwing aan beide zijden (street canyon)	Bomen minder dan 15 m uit elkaar, toppen raken elkaar niet	0,00	300,00	18,00	0,00	11693,00
19	Wegtype 3b: Bebouwing aan beide zijden (street canyon)	Bomen minder dan 15 m uit elkaar, toppen raken elkaar niet	0,00	300,00	16,00	0,00	11681,00
20	Wegtype 3b: Bebouwing aan beide zijden (street canyon)	Bomen minder dan 15 m uit elkaar, toppen raken elkaar niet	25,00	300,00	7,00	0,00	5823,00
21	Wegtype 2: Basis type	Geen of weinig	0,00	300,00	30,00	0,00	1769,00
22	Wegtype 3b: Bebouwing aan beide zijden (street canyon)	Bomen minder dan 15 m uit elkaar, toppen raken elkaar niet	0,00	300,00	17,00	0,00	11681,00
23	Wegtype 3b: Bebouwing aan beide zijden (street canyon)	Bomen minder dan 15 m uit elkaar, toppen raken elkaar niet	25,00	300,00	8,00	0,00	5270,00
24	Wegtype 1: Open gebied	Geen of weinig	0,00	15,00	15,00	0,00	24952,00
25	Wegtype 4: Half open gebied	Bomen minder dan 15 m uit elkaar, toppen raken elkaar niet	25,00	11,00	11,00	0,00	30585,00
26	Wegtype 3b: Bebouwing aan beide zijden (street canyon)	Bomen minder dan 15 m uit elkaar, toppen raken elkaar niet	25,00	23,00	5,00	0,00	2774,00
27	Wegtype 3b: Bebouwing aan beide zijden (street canyon)	Bomen minder dan 15 m uit elkaar, toppen raken elkaar niet	25,00	5,00	23,00	0,00	3793,00
28	Wegtype 3b: Bebouwing aan beide zijden (street canyon)	Bomen minder dan 15 m uit elkaar, toppen raken elkaar niet	25,00	5,00	5,00	0,00	5243,00
29	Wegtype 4: Half open gebied	Bomen minder dan 15 m uit elkaar, toppen raken elkaar niet	25,00	7,00	7,00	0,00	12484,00
30	Wegtype 4: Half open gebied	Bomen minder dan 15 m uit elkaar, toppen raken elkaar niet	25,00	14,00	14,00	0,00	22000,00
31	Wegtype 3b: Bebouwing aan beide zijden (street canyon)	Bomen minder dan 15 m uit elkaar, toppen raken elkaar niet	25,00	11,00	11,00	0,00	4464,00
32	Wegtype 3b: Bebouwing aan beide zijden (street canyon)	Bomen minder dan 15 m uit elkaar, toppen raken elkaar niet	25,00	11,00	11,00	0,00	4820,00

INVOERGEGEVENS

Model:Bouwvergunning Ministeries 2010 Fase 1
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Luchtvervuiling - CAR II

Nr	Aantal-MV	Aantal-ZV	Aantal-CO	Link ID 1	Link ID 2
1	324,00	90,00	356,00	--	--
2	224,00	25,00	30,00	--	--
3	997,00	65,00	200,00	--	--
4	258,00	103,00	--	5	--
5	--	--	590,00	6	4
6	301,00	164,00	--	--	5
7	262,00	105,00	--	8	--
8	--	--	590,00	9	7
9	302,00	165,00	--	--	8
10	71,00	29,00	--	11	--
11	--	--	--	12	10
12	290,00	97,00	293,00	--	11
13	196,00	43,00	--	14	--
14	--	--	--	15	13
15	290,00	97,00	293,00	--	14
16	100,00	22,00	189,00	18	--
17	86,00	15,00	380,00	--	18
18	290,00	97,00	293,00	17	16
19	503,00	86,00	293,00	--	20
20	208,00	79,00	--	19	--
21	86,00	15,00	380,00	--	22
22	503,00	86,00	293,00	21	23
23	188,00	72,00	189,00	22	--
24	1075,00	183,00	960,00	--	--
25	858,00	318,00	98,00	--	--
26	77,00	9,00	--	27	--
27	106,00	12,00	--	--	26
28	191,00	16,00	--	--	--
29	270,00	116,00	--	--	--
30	476,00	204,00	--	--	--
31	162,00	14,00	--	--	--
32	175,00	15,00	--	--	--

INVOERGEGEVENS

Model:Bouwvergunning Ministeries 2016 Fase 1
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Luchtvervuiling - CAR II

Nr	Id	Omschrijving	X-1	Y-1	X-n	Y-n	Snelheidsindicatie
1	1	Spui 1	81501,18	454906,73	81697,69	454737,70	Normaal stadsverkeer
2	2	Spui 2	81697,73	454737,85	81807,34	454642,45	Normaal stadsverkeer
3	3	Amsterdamse Veerkade	81571,80	454637,60	81695,64	454739,24	Stagnerend stadsverkeer
4	4	Schedel 1 hoofd	81811,10	454847,65	81690,85	454745,47	Normaal stadsverkeer
5	5	Schedel/Ammun. 1 bus	81817,12	454839,98	81697,17	454737,49	Normaal stadsverkeer
6	6	Ammun. 1 hoofd	81831,26	454837,42	81706,50	454729,81	Normaal stadsverkeer
7	7	Schedel 2 hoofd	81847,67	454889,34	81810,19	454848,70	Normaal stadsverkeer
8	8	Schedel/Ammun. 2 tram/bus	81855,64	454874,74	81817,27	454840,28	Normaal stadsverkeer
9	9	Ammun. 2 hoofd	81869,34	454867,67	81832,62	454836,21	Normaal stadsverkeer
10	10	Schedel 3 paral.	81885,54	454945,36	81842,92	454889,61	Normaal stadsverkeer
11	11	Schedel 3 tram/bus	81888,81	454940,22	81845,63	454891,98	Normaal stadsverkeer
12	12	Schedel 3 hoofd	81895,44	454930,39	81847,66	454889,44	Normaal stadsverkeer
13	13	Schedel 4 paral.	82051,82	455051,47	81885,73	454945,72	Normaal stadsverkeer
14	14	Schedel 4 tram/bus	82042,35	455056,03	81888,89	454940,63	Normaal stadsverkeer
15	15	Schedel 4 hoofd	82056,73	455044,63	81895,55	454930,63	Normaal stadsverkeer
16	16	Schedel 5 paral	82149,67	455108,58	82051,88	455051,51	Normaal stadsverkeer
17	17	Schedel 5 busop/afrit	82165,98	455093,59	82066,09	455034,44	Normaal stadsverkeer
18	18	Schedel 5 hoofd	82157,57	455101,26	82056,90	455044,77	Normaal stadsverkeer
19	19	Ammun. 3 hoofd	81868,23	454868,41	82075,32	455021,59	Doorstromend stadsverkeer
20	20	Ammun. 3 paral.	81870,38	454868,09	82080,38	455014,67	Normaal stadsverkeer
21	21	Ammun. 4 busop/afrit	82067,99	455033,56	82167,55	455092,18	Normaal stadsverkeer
22	22	Ammun. 4 hoofd	82074,93	455021,76	82173,80	455080,74	Doorstromend stadsverkeer
23	23	Ammun. 4 paral.	82080,48	455014,83	82181,08	455075,19	Normaal stadsverkeer
24	24	Bernardviaduct	82168,17	455093,57	82310,73	455167,54	Doorstromend stadsverkeer
25	25	Lekstraat	82199,75	455074,90	82349,98	454899,17	Doorstromend stadsverkeer
26	26	Oranjebuitensingel	82067,48	455066,98	81876,49	455321,80	Normaal stadsverkeer
27	27	Zwarteweg	82051,37	455054,10	81859,33	455308,93	Normaal stadsverkeer
28	28	Fluwelenburgwal/Herengracht	81748,40	455041,96	81862,49	455311,70	Normaal stadsverkeer
29	29	Bezuidenhoutseweg 1	81862,84	455311,90	81958,67	455380,69	Normaal stadsverkeer
30	30	Bezuidenhoutseweg 2	81959,37	455381,04	82159,80	455502,84	Normaal stadsverkeer
31	31	Kalvermarkt	81503,30	454913,43	81648,94	454987,55	Normaal stadsverkeer
32	32	Kalvermarkt	81649,30	454987,55	81748,79	455036,94	Normaal stadsverkeer

INVOERGEDGEVENS

Model: Bouwvergunning Ministeries 2016 Fase 1
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Luchtvervuiling - CAR II

Nr	Wegtype	Bomen langs de weg	Parkeerbew	Afst.L	Afst.R	Intensiteit	Aantal-LV
1	Wegtype 3a: Bebouwing aan beide zijden	Bomen minder dan 15 m uit elkaar, toppen raken elkaar niet	25,00	13,00	13,00	0,00	15016,00
2	Wegtype 3a: Bebouwing aan beide zijden	Bomen minder dan 15 m uit elkaar, toppen raken elkaar niet	25,00	13,00	13,00	0,00	6221,00
3	Wegtype 3b: Bebouwing aan beide zijden (street canyon)	Bomen minder dan 15 m uit elkaar, toppen raken elkaar niet	25,00	10,00	10,00	0,00	17624,00
4	Wegtype 3a: Bebouwing aan beide zijden	Bomen minder dan 15 m uit elkaar, toppen raken elkaar niet	25,00	29,00	6,00	0,00	13482,00
5	Wegtype 3a: Bebouwing aan beide zijden	Bomen minder dan 15 m uit elkaar, toppen raken elkaar niet	0,00	19,00	17,00	0,00	--
6	Wegtype 3a: Bebouwing aan beide zijden	Bomen minder dan 15 m uit elkaar, toppen raken elkaar niet	25,00	8,00	28,00	0,00	14297,00
7	Wegtype 3a: Bebouwing aan beide zijden	Bomen minder dan 15 m uit elkaar, toppen raken elkaar niet	0,00	30,00	6,00	0,00	13666,00
8	Wegtype 3a: Bebouwing aan beide zijden	Bomen minder dan 15 m uit elkaar, toppen raken elkaar niet	0,00	24,00	17,00	0,00	--
9	Wegtype 3a: Bebouwing aan beide zijden	Bomen minder dan 15 m uit elkaar, toppen raken elkaar niet	25,00	11,00	30,00	0,00	14345,00
10	Wegtype 3b: Bebouwing aan beide zijden (street canyon)	Bomen minder dan 15 m uit elkaar, toppen raken elkaar niet	25,00	300,00	7,00	0,00	3713,00
11	Wegtype 3b: Bebouwing aan beide zijden (street canyon)	Bomen minder dan 15 m uit elkaar, toppen raken elkaar niet	0,00	300,00	13,00	0,00	--
12	Wegtype 3b: Bebouwing aan beide zijden (street canyon)	Bomen minder dan 15 m uit elkaar, toppen raken elkaar niet	0,00	300,00	25,00	0,00	12749,00
13	Wegtype 3b: Bebouwing aan beide zijden (street canyon)	Bomen minder dan 15 m uit elkaar, toppen raken elkaar niet	25,00	300,00	7,00	0,00	3564,00
14	Wegtype 3b: Bebouwing aan beide zijden (street canyon)	Bomen minder dan 15 m uit elkaar, toppen raken elkaar niet	0,00	300,00	11,00	0,00	--
15	Wegtype 3b: Bebouwing aan beide zijden (street canyon)	Bomen minder dan 15 m uit elkaar, toppen raken elkaar niet	0,00	300,00	23,00	0,00	12749,00
16	Wegtype 3b: Bebouwing aan beide zijden (street canyon)	Bomen minder dan 15 m uit elkaar, toppen raken elkaar niet	25,00	300,00	7,00	0,00	2006,00
17	Wegtype 2: Basis type	Geen of weinig	0,00	300,00	29,00	0,00	1769,00
18	Wegtype 3b: Bebouwing aan beide zijden (street canyon)	Bomen minder dan 15 m uit elkaar, toppen raken elkaar niet	0,00	300,00	18,00	0,00	12749,00
19	Wegtype 3b: Bebouwing aan beide zijden (street canyon)	Bomen minder dan 15 m uit elkaar, toppen raken elkaar niet	0,00	300,00	16,00	0,00	12728,00
20	Wegtype 3b: Bebouwing aan beide zijden (street canyon)	Bomen minder dan 15 m uit elkaar, toppen raken elkaar niet	25,00	300,00	7,00	0,00	6328,00
21	Wegtype 2: Basis type	Geen of weinig	0,00	300,00	30,00	0,00	1769,00
22	Wegtype 3b: Bebouwing aan beide zijden (street canyon)	Bomen minder dan 15 m uit elkaar, toppen raken elkaar niet	0,00	300,00	17,00	0,00	12728,00
23	Wegtype 3b: Bebouwing aan beide zijden (street canyon)	Bomen minder dan 15 m uit elkaar, toppen raken elkaar niet	25,00	300,00	8,00	0,00	5909,00
24	Wegtype 1: Open gebied	Geen of weinig	0,00	15,00	15,00	0,00	27027,00
25	Wegtype 4: Half open gebied	Bomen minder dan 15 m uit elkaar, toppen raken elkaar niet	25,00	11,00	11,00	0,00	35044,00
26	Wegtype 3b: Bebouwing aan beide zijden (street canyon)	Bomen minder dan 15 m uit elkaar, toppen raken elkaar niet	25,00	23,00	5,00	0,00	3211,00
27	Wegtype 3b: Bebouwing aan beide zijden (street canyon)	Bomen minder dan 15 m uit elkaar, toppen raken elkaar niet	25,00	5,00	23,00	0,00	4317,00
28	Wegtype 3b: Bebouwing aan beide zijden (street canyon)	Bomen minder dan 15 m uit elkaar, toppen raken elkaar niet	25,00	5,00	5,00	0,00	5522,00
29	Wegtype 4: Half open gebied	Bomen minder dan 15 m uit elkaar, toppen raken elkaar niet	25,00	7,00	7,00	0,00	13211,00
30	Wegtype 4: Half open gebied	Bomen minder dan 15 m uit elkaar, toppen raken elkaar niet	25,00	14,00	14,00	0,00	23280,00
31	Wegtype 3b: Bebouwing aan beide zijden (street canyon)	Bomen minder dan 15 m uit elkaar, toppen raken elkaar niet	25,00	11,00	11,00	0,00	4733,00
32	Wegtype 3b: Bebouwing aan beide zijden (street canyon)	Bomen minder dan 15 m uit elkaar, toppen raken elkaar niet	25,00	11,00	11,00	0,00	5099,00

INVOERGEGEVENS

Model:Bouwvergunning Ministeries 2016 Fase 1
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Luchtvervuiling - CAR II

Nr	Aantal-MV	Aantal-ZV	Aantal-CO	Link ID 1	Link ID 2
1	339,00	94,00	373,00	--	--
2	233,00	26,00	30,00	--	--
3	1057,00	69,00	210,00	--	--
4	277,00	111,00	--	5	--
5	--	--	620,00	6	4
6	326,00	178,00	--	--	5
7	281,00	112,00	--	8	--
8	--	--	620,00	9	7
9	327,00	178,00	--	--	8
10	76,00	31,00	--	11	--
11	--	--	--	12	10
12	316,00	105,00	307,00	--	11
13	210,00	46,00	--	14	--
14	--	--	--	15	13
15	316,00	105,00	307,00	--	14
16	118,00	26,00	199,00	18	--
17	86,00	15,00	400,00	--	18
18	316,00	105,00	307,00	17	16
19	548,00	94,00	307,00	--	20
20	226,00	86,00	--	19	--
21	86,00	15,00	400,00	--	22
22	548,00	94,00	307,00	21	23
23	211,00	81,00	199,00	22	--
24	1164,00	199,00	1000,00	--	--
25	983,00	364,00	104,00	--	--
26	89,00	10,00	--	27	--
27	120,00	13,00	--	--	26
28	201,00	17,00	--	--	--
29	286,00	123,00	--	--	--
30	504,00	216,00	--	--	--
31	172,00	15,00	--	--	--
32	186,00	16,00	--	--	--

Bijlage IV
Berekeningsresultaten
Bouwvergunningonderzoek
Ministeries

Model: Bouwvergunning Ministeries 2010 Fase 1 (Referentiejaar: 2010)

Stof: Stikstofdioxide (NO2)

Id	Omschrijving	Jaargem. Conc.		Avg.bkgr.	# Ovschr. plandrempel		# Ovschr. grenswaarde		Ovschr. plan?		Ovschr. grens?	
		Links	Rechts		Links	Rechts	Links	Rechts	Links	Rechts	Links	Rechts
1	Spui 1	39,29	39,29	31,90	0,00	0,00	0,00	0,00	Nee	Nee	Nee	Nee
2	Spui 2	35,07	35,07	31,90	0,00	0,00	0,00	0,00	Nee	Nee	Nee	Nee
3	Amsterdamse Veerkade	48,79	48,79	31,90	0,00	0,00	0,00	0,00	Ja	Ja	Ja	Ja
4	Schedel 1 hoofd	*	42,33	31,90	*	0,00	*	0,00	*	Ja	*	Ja
5	Schedel/Ammun. 1 bus	*	*	31,90	*	*	*	*	*	Ja	*	Ja
6	Ammun. 1 hoofd	42,02	*	31,90	0,00	*	0,00	*	*	*	*	*
7	Schedel 2 hoofd	*	42,35	31,90	*	0,00	*	0,00	Ja	*	Ja	*
8	Schedel/Ammun. 2 tram/bus	*	*	31,90	*	*	*	0,00	*	Ja	*	Ja
9	Ammun. 2 hoofd	40,73	*	31,90	0,00	*	0,00	*	*	*	*	*
10	Schedel 3 paral.	*	39,07	31,90	*	0,00	*	0,00	Ja	*	Ja	*
11	Schedel 3 tram/bus	*	*	31,90	*	*	*	0,00	*	Nee	*	Nee
12	Schedel 3 hoofd	↔	*	31,90	0,00	*	0,00	*	*	*	*	*
13	Schedel 4 paral.	*	39,10	30,40	*	0,00	*	0,00	Nee	*	Nee	*
14	Schedel 4 tram/bus	*	*	31,90	*	0,00	*	0,00	*	Nee	*	Nee
15	Schedel 4 hoofd	↔	*	31,90	0,00	*	0,00	*	*	*	*	*
16	Schedel 5 paral	*	41,11	30,50	*	0,00	*	0,00	Nee	*	Nee	*
17	Schedel 5 busop/afrit	↔	*	30,50	0,00	*	0,00	*	*	Ja	*	Ja
18	Schedel 5 hoofd	*	*	30,50	*	*	0,00	*	Nee	*	Nee	*
19	Ammun. 3 hoofd	↔	*	31,90	0,00	*	0,00	*	*	*	*	*
20	Ammun. 3 paral.	*	43,92	31,90	*	0,00	*	0,00	Nee	*	Nee	*
21	Ammun. 4 busop/afrit	↔	*	30,50	0,00	*	0,00	*	*	Ja	*	Ja
22	Ammun. 4 hoofd	*	*	30,50	*	*	0,00	*	Nee	*	Nee	*
23	Ammun. 4 paral.	*	43,47	30,50	*	0,00	*	0,00	*	*	*	*
24	Bernardviaduct	36,09	36,09	30,50	0,00	0,00	0,00	0,00	*	Ja	*	Ja
25	Lekstraat	47,28	47,28	32,00	0,00	0,00	0,00	0,00	Nee	Nee	Nee	Nee
26	Oranjebuitensingel	*	34,59	30,40	*	0,00	*	0,00	Ja	Ja	Ja	Ja
27	Zwarteweg	35,23	*	30,40	0,00	*	0,00	*	*	Nee	*	Nee
28	Fluwelenburgwal/Herengracht	36,38	36,38	30,40	0,00	0,00	0,00	0,00	Nee	*	Nee	*
29	Bezuidenhoutseweg 1	40,18	40,18	30,40	0,00	0,00	0,00	0,00	Nee	Nee	Nee	Nee
30	Bezuidenhoutseweg 2	40,73	40,73	30,50	0,00	0,00	0,00	0,00	Ja	Ja	Ja	Ja
31	Kalvermarkt	35,60	35,60	31,90	0,00	0,00	0,00	0,00	Ja	Ja	Ja	Ja
32	Kalvermarkt	34,45	34,45	30,40	0,00	0,00	0,00	0,00	Nee	Nee	Nee	Nee

Model: Bouwvergunning Ministeries 2010 Fase 1 (Referentiejaar: 2010)
Stof: Kleine deeltjes (PM10) met zeezout corr. van 6[ug/m³]

Id	Omschrijving	Jaargem. Conc.		Avg.bkgr.	# Ovschr. plandrempel		# Ovschr. grenswaarde		Ovschr. plan?		Ovschr. grens?	
		Links	Rechts		Links	Rechts	Links	Rechts	Links	Rechts	Links	Rechts
1	Spui 1	23,44	23,44	21,00	24,00	24,00	24,00	24,00	Nee	Nee	Nee	Nee
2	Spui 2	21,98	21,98	21,00	20,00	20,00	20,00	20,00	Nee	Nee	Nee	Nee
3	Amsterdamse Veerkade	27,73	27,73	21,00	43,00	43,00	43,00	43,00	Ja	Ja	Ja	Ja
4	Schedel 1 hoofd	*	25,12	21,00	*	29,00	*	29,00	*	Nee	*	Nee
5	Schedel/Ammun. 1 bus	*	*	21,00	*	*	*	*	*	*	*	*
6	Ammun. 1 hoofd	24,87	*	21,00	28,00	*	28,00	*	Nee	*	Nee	*
7	Schedel 2 hoofd	*	25,12	21,00	*	29,00	*	29,00	*	Nee	*	Nee
8	Schedel/Ammun. 2 tram/bus	*	*	21,00	*	*	*	*	*	*	*	*
9	Ammun. 2 hoofd	24,29	*	21,00	26,00	*	26,00	*	Nee	*	Nee	*
10	Schedel 3 paral.	*	23,58	21,00	*	24,00	*	24,00	*	Nee	*	Nee
11	Schedel 3 tram/bus	*	*	21,00	*	*	*	*	*	*	*	*
12	Schedel 3 hoofd	<->	*	21,00	0,00	*	6,00	*	Nee	*	Nee	*
13	Schedel 4 paral.	*	23,55	20,60	*	24,00	*	24,00	*	Nee	*	Nee
14	Schedel 4 tram/bus	*	*	21,00	*	*	*	*	*	*	*	*
15	Schedel 4 hoofd	<->	*	21,00	0,00	*	6,00	*	Nee	*	Nee	*
16	Schedel 5 paral	*	24,02	20,60	*	25,00	*	25,00	*	Nee	*	Nee
17	Schedel 5 busop/afrit	<->	*	20,60	0,00	*	6,00	*	Nee	*	Nee	*
18	Schedel 5 hoofd	*	*	20,60	*	*	*	*	*	*	*	*
19	Ammun. 3 hoofd	<->	*	21,00	0,00	*	6,00	*	Nee	*	Nee	*
20	Ammun. 3 paral.	*	25,58	21,00	*	31,00	*	31,00	*	Nee	*	Nee
21	Ammun. 4 busop/afrit	<->	*	20,60	0,00	*	6,00	*	Nee	*	Nee	*
22	Ammun. 4 hoofd	*	*	20,60	*	*	*	*	*	*	*	*
23	Ammun. 4 paral.	*	25,20	20,60	*	29,00	*	29,00	*	Nee	*	Nee
24	Bernardviaduct	22,05	22,05	20,60	20,00	20,00	20,00	20,00	Nee	Nee	Nee	Nee
25	Lekstraat	27,94	27,94	21,00	44,00	44,00	44,00	44,00	Ja	Ja	Ja	Ja
26	Oranjebuitensingel	*	22,11	20,60	*	20,00	*	20,00	*	Nee	*	Nee
27	Zwarteweg	22,37	*	20,60	21,00	*	21,00	*	Nee	*	Nee	*
28	Fluwelenburgwal/Herengracht	22,68	22,68	20,60	22,00	22,00	22,00	22,00	Nee	Nee	Nee	Nee
29	Bezuidenhoutseweg 1	24,55	24,55	20,60	27,00	27,00	27,00	27,00	Nee	Nee	Nee	Nee
30	Bezuidenhoutseweg 2	24,81	24,81	20,60	28,00	28,00	28,00	28,00	Nee	Nee	Nee	Nee
31	Kalvermarkt	22,23	22,23	21,00	21,00	21,00	21,00	21,00	Nee	Nee	Nee	Nee
32	Kalvermarkt	21,92	21,92	20,60	20,00	20,00	20,00	20,00	Nee	Nee	Nee	Nee

Model: Bouwvergunning Ministeries 2010 Fase 1 (Referentiejaar: 2010)

Stof: Carbonmonoxide (CO-p98)

Id	Omschrijving	98 perc. 8 uurgem.		Avg.bkgr.	Ovschr. grens?	
		Links	Rechts		Links	Rechts
1	Spui 1	974,58	974,58	748,60	Nee	Nee
2	Spui 2	841,77	841,77	748,60	Nee	Nee
3	Amsterdamse Veerkade	1335,32	1335,32	748,60	Nee	Nee
4	Schedel 1 hoofd	*	1137,31	748,60	*	Nee
5	Schedel/Ammun. 1 bus	*	*	748,60	*	*
6	Ammun. 1 hoofd	1111,47	*	748,60	Nee	*
7	Schedel 2 hoofd	*	1138,24	748,60	*	Nee
8	Schedel/Ammun. 2 tram/bus	*	*	748,60	*	*
9	Ammun. 2 hoofd	1060,79	*	748,60	Nee	*
10	Schedel 3 paral.	*	991,80	748,60	*	Nee
11	Schedel 3 tram/bus	*	*	748,60	*	*
12	Schedel 3 hoofd	<->	*	748,60	Nee	*
13	Schedel 4 paral.	*	953,85	694,30	*	Nee
14	Schedel 4 tram/bus	*	*	748,60	*	*
15	Schedel 4 hoofd	<->	*	748,60	Nee	*
16	Schedel 5 paral	*	997,71	722,00	*	Nee
17	Schedel 5 busop/afrit	<->	*	722,00	Nee	*
18	Schedel 5 hoofd	*	*	722,00	*	*
19	Ammun. 3 hoofd	<->	*	748,60	Nee	*
20	Ammun. 3 paral.	*	1140,31	748,60	*	Nee
21	Ammun. 4 busop/afrit	<->	*	722,00	Nee	*
22	Ammun. 4 hoofd	*	*	722,00	*	*
23	Ammun. 4 paral.	*	1089,53	722,00	*	Nee
24	Bernardviaduct	815,56	815,56	722,00	Nee	Nee
25	Lekstraat	1396,08	1396,08	783,40	Nee	Nee
26	Oranjevuitensingel	*	843,11	694,30	*	Nee
27	Zwarteweg	869,49	*	694,30	Nee	*
28	Fluwelenburgwal/Herengracht	893,50	893,50	694,30	Nee	Nee
29	Bezuidenhoutseweg 1	1085,99	1085,99	694,30	Nee	Nee
30	Bezuidenhoutseweg 2	1139,14	1139,14	722,00	Nee	Nee
31	Kalvermarkt	866,00	866,00	748,60	Nee	Nee
32	Kalvermarkt	821,06	821,06	694,30	Nee	Nee

Model: Bouwvergunning Ministeries 2010 Fase 1 (Referentiejaar: 2010)

Stof: Zwaveldioxide (SO2)

Id	Omschrijving	Jaargem. Conc.		Avg.bkgr.	# Ovschr. plandrempel		# Ovschr. grenswaarde		Ovschr. plan?		Ovschr. grens?	
		Links	Rechts		Links	Rechts	Links	Rechts	Links	Rechts	Links	Rechts
1	Spui 1	3,38	3,38	3,30	0,00	0,00	0,00	0,00	Nee	Nee	Nee	Nee
2	Spui 2	3,33	3,33	3,30	0,00	0,00	0,00	0,00	Nee	Nee	Nee	Nee
3	Amsterdamse Veerkade	3,50	3,50	3,30	0,00	0,00	0,00	0,00	Nee	Nee	Nee	Nee
4	Schedel 1 hoofd	*	3,43	3,30	*	0,00	*	0,00	*	Nee	*	Nee
5	Schedel/Ammun. 1 bus	*	*	3,30	*	*	*	*	*	*	*	*
6	Ammun. 1 hoofd	3,43	*	3,30	0,00	*	0,00	*	Nee	*	Nee	Nee
7	Schedel 2 hoofd	*	3,43	3,30	*	0,00	*	0,00	*	Nee	*	Nee
8	Schedel/Ammun. 2 tram/bus	*	*	3,30	*	*	*	*	*	*	*	*
9	Ammun. 2 hoofd	3,41	*	3,30	0,00	*	0,00	*	Nee	*	Nee	Nee
10	Schedel 3 paral.	*	3,38	3,30	*	0,00	*	0,00	*	Nee	*	Nee
11	Schedel 3 tram/bus	*	*	3,30	*	*	*	*	*	*	*	*
12	Schedel 3 hoofd	↔	*	3,30	0,00	*	0,00	*	Nee	*	Nee	Nee
13	Schedel 4 paral.	*	3,29	3,20	*	0,00	*	0,00	*	Nee	*	Nee
14	Schedel 4 tram/bus	*	*	3,30	*	*	*	*	*	*	*	*
15	Schedel 4 hoofd	↔	*	3,30	0,00	*	0,00	*	Nee	*	Nee	Nee
16	Schedel 5 paral	*	3,31	3,20	*	0,00	*	0,00	*	Nee	*	Nee
17	Schedel 5 busop/afrit	↔	*	3,20	0,00	*	0,00	*	Nee	*	Nee	Nee
18	Schedel 5 hoofd	*	*	3,20	*	*	*	*	*	*	*	*
19	Ammun. 3 hoofd	↔	*	3,30	0,00	*	0,00	*	Nee	*	Nee	Nee
20	Ammun. 3 paral.	*	3,45	3,30	*	0,00	*	0,00	*	Nee	*	Nee
21	Ammun. 4 busop/afrit	↔	*	3,20	0,00	*	0,00	*	Nee	*	Nee	Nee
22	Ammun. 4 hoofd	*	*	3,20	*	*	*	*	*	*	*	*
23	Ammun. 4 paral.	*	3,34	3,20	*	0,00	*	0,00	*	Nee	Nee	Nee
24	Bernardviaduct	3,25	3,25	3,20	0,00	0,00	0,00	0,00	Nee	Nee	Nee	Nee
25	Lekstraat	3,53	3,53	3,30	0,00	0,00	0,00	0,00	Nee	Nee	Nee	Nee
26	Oranjebuitensingel	*	3,25	3,20	*	0,00	*	0,00	*	Nee	*	Nee
27	Zwarteweg	3,26	*	3,20	0,00	*	0,00	*	Nee	Nee	Nee	Nee
28	Fluwelenburgwal/Herengracht	3,27	3,27	3,20	0,00	0,00	0,00	0,00	Nee	Nee	Nee	Nee
29	Bezuidenhoutseweg 1	3,33	3,33	3,20	0,00	0,00	0,00	0,00	Nee	Nee	Nee	Nee
30	Bezuidenhoutseweg 2	3,34	3,34	3,20	0,00	0,00	0,00	0,00	Nee	Nee	Nee	Nee
31	Kalvermarkt	3,34	3,34	3,30	0,00	0,00	0,00	0,00	Nee	Nee	Nee	Nee
32	Kalvermarkt	3,24	3,24	3,20	0,00	0,00	0,00	0,00	Nee	Nee	Nee	Nee

Model: Bouwvergunning Ministeries 2010 Fase 1 (Referentiejaar: 2010)

Stof: Benzeen (Benzeen)

Id	Omschrijving	Jaargem. Conc.		Avg.bkgr.	Ovschr. plan?		Ovschr. grens?	
		Links	Rechts		Links	Rechts	Links	Rechts
1	Spui 1	1,96	1,96	1,30	Nee	Nee	Nee	Nee
2	Spui 2	1,58	1,58	1,30	Nee	Nee	Nee	Nee
3	Amsterdamse Veerkade	2,96	2,96	1,30	Nee	Nee	Nee	Nee
4	Schedel 1 hoofd	*	2,44	1,30	*	Nee	*	Nee
5	Schedel/Ammun. 1 bus	*	*	1,30	*	*	*	*
6	Ammun. 1 hoofd	2,36	*	1,30	Nee	*	Nee	*
7	Schedel 2 hoofd	*	2,42	1,30	*	Nee	*	Nee
8	Schedel/Ammun. 2 tram/bus	*	*	1,30	*	*	*	*
9	Ammun. 2 hoofd	2,21	*	1,30	Nee	*	Nee	*
10	Schedel 3 paral.	*	2,04	1,30	*	Nee	*	Nee
11	Schedel 3 tram/bus	*	*	1,30	*	*	*	*
12	Schedel 3 hoofd	<->	*	1,30	Nee	*	Nee	*
13	Schedel 4 paral.	*	1,99	1,20	*	Nee	*	Nee
14	Schedel 4 tram/bus	*	*	1,30	*	*	*	*
15	Schedel 4 hoofd	<->	*	1,30	Nee	*	Nee	*
16	Schedel 5 paral	*	2,03	1,20	*	Nee	*	Nee
17	Schedel 5 busop/afrit	<->	*	1,20	Nee	*	Nee	*
18	Schedel 5 hoofd	*	*	1,20	*	*	*	*
19	Ammun. 3 hoofd	<->	*	1,30	Nee	*	Nee	*
20	Ammun. 3 paral.	*	2,47	1,30	*	Nee	*	Nee
21	Ammun. 4 busop/afrit	<->	*	1,20	Nee	*	Nee	*
22	Ammun. 4 hoofd	*	*	1,20	*	*	*	*
23	Ammun. 4 paral.	*	2,29	1,20	*	Nee	*	Nee
24	Bernardviaduct	1,52	1,52	1,20	Nee	Nee	Nee	Nee
25	Lekstraat	3,10	3,10	1,30	Nee	Nee	Nee	Nee
26	Oranjevuitensingel	*	1,68	1,20	*	Nee	*	Nee
27	Zwarteweg	1,76	*	1,20	Nee	*	Nee	*
28	Fluwelenburgwal/Herengracht	1,82	1,82	1,20	Nee	Nee	Nee	Nee
29	Bezuidenhoutseweg 1	2,37	2,37	1,20	Nee	Nee	Nee	Nee
30	Bezuidenhoutseweg 2	2,44	2,44	1,20	Nee	Nee	Nee	Nee
31	Kalvermarkt	1,67	1,67	1,30	Nee	Nee	Nee	Nee
32	Kalvermarkt	1,60	1,60	1,20	Nee	Nee	Nee	Nee

Model: Bouwvergunning Ministeries 2010 Fase 1 (Referentiejaar: 2010)

Stof: Benzo(a)pyreen (BaP)

Id	Omschrijving	Jaargem. Conc.		Avg.bkgr.	Ovschr. grens?	
		Links	Rechts		Links	Rechts
1	Spui 1	0,39	0,39	0,30	Nee	Nee
2	Spui 2	0,34	0,34	0,30	Nee	Nee
3	Amsterdamse Veerkade	0,59	0,59	0,30	Nee	Nee
4	Schedel 1 hoofd	*	0,46	0,30	*	Nee
5	Schedel/Ammun. 1 bus	*	*	0,30	*	*
6	Ammun. 1 hoofd	0,45	*	0,30	Nee	*
7	Schedel 2 hoofd	*	0,46	0,30	*	Nee
8	Schedel/Ammun. 2 tram/bus	*	*	0,30	*	*
9	Ammun. 2 hoofd	0,43	*	0,30	Nee	*
10	Schedel 3 paral.	*	0,40	0,30	*	Nee
11	Schedel 3 tram/bus	*	*	0,30	*	*
12	Schedel 3 hoofd	<->	*	0,30	Nee	*
13	Schedel 4 paral.	*	0,42	0,30	*	Nee
14	Schedel 4 tram/bus	*	*	0,30	*	*
15	Schedel 4 hoofd	<->	*	0,30	Nee	*
16	Schedel 5 paral	*	0,44	0,30	*	Nee
17	Schedel 5 busop/afrit	<->	*	0,30	Nee	*
18	Schedel 5 hoofd	*	*	0,30	*	*
19	Ammun. 3 hoofd	<->	*	0,30	Nee	*
20	Ammun. 3 paral.	*	0,48	0,30	*	Nee
21	Ammun. 4 busop/afrit	<->	*	0,30	Nee	*
22	Ammun. 4 hoofd	*	*	0,30	*	*
23	Ammun. 4 paral.	*	0,48	0,30	*	Nee
24	Bernardviaduct	0,36	0,36	0,30	Nee	Nee
25	Lekstraat	0,55	0,55	0,30	Nee	Nee
26	Oranjebuitensingel	*	0,36	0,30	*	Nee
27	Zwarteweg	0,37	*	0,30	Nee	*
28	Fluwelenburgwal/Herengracht	0,38	0,38	0,30	Nee	Nee
29	Bezuidenhoutseweg 1	0,45	0,45	0,30	Nee	Nee
30	Bezuidenhoutseweg 2	0,46	0,46	0,30	Nee	Nee
31	Kalvermarkt	0,35	0,35	0,30	Nee	Nee
32	Kalvermarkt	0,35	0,35	0,30	Nee	Nee

Model: Bouwvergunning Ministeries 2016 Fase 1 (Referentiejaar: 2015)

Stof: Stikstofdioxide (NO2)

Id	Omschrijving	Jaargem. Conc.		Avg.bkgr.	# Ovschr. plandrempel		# Ovschr. grenswaarde		Ovschr. plan?		Ovschr. grens?	
		Links	Rechts		Links	Rechts	Links	Rechts	Links	Rechts	Links	Rechts
1	Spui 1	35,06	35,06	28,90	0,00	0,00	0,00	0,00	Nee	Nee	Nee	Nee
2	Spui 2	31,44	31,44	28,90	0,00	0,00	0,00	0,00	Nee	Nee	Nee	Nee
3	Amsterdamse Veerkade	43,26	43,26	28,90	0,00	0,00	0,00	0,00	Ja	Ja	Ja	Ja
4	Schedel 1 hoofd	*	37,90	28,90	*	0,00	*	0,00	*	Nee	*	Nee
5	Schedel/Ammun. 1 bus	*	*	28,90	*	*	*	*	*	*	*	*
6	Ammun. 1 hoofd	37,64	*	28,90	0,00	*	0,00	*	Nee	*	Nee	*
7	Schedel 2 hoofd	*	37,90	28,90	*	0,00	*	0,00	*	Nee	*	Nee
8	Schedel/Ammun. 2 tram/bus	*	*	28,90	*	*	*	*	*	*	*	*
9	Ammun. 2 hoofd	36,48	*	28,90	0,00	*	0,00	*	Nee	*	Nee	*
10	Schedel 3 paral.	*	35,02	28,90	*	0,00	*	0,00	*	Nee	*	Nee
11	Schedel 3 tram/bus	*	*	28,90	*	*	*	*	*	Nee	*	Nee
12	Schedel 3 hoofd	↔	*	28,90	0,00	*	0,00	*	Nee	*	Nee	*
13	Schedel 4 paral.	*	34,86	27,50	*	0,00	*	0,00	*	Nee	*	Nee
14	Schedel 4 tram/bus	*	*	28,90	*	*	*	*	*	Nee	*	Nee
15	Schedel 4 hoofd	↔	*	28,90	0,00	*	0,00	*	Nee	*	Nee	*
16	Schedel 5 paral	*	36,74	27,60	*	0,00	*	0,00	Nee	*	Nee	*
17	Schedel 5 busop/afrit	↔	*	27,60	0,00	*	0,00	*	Nee	*	Nee	*
18	Schedel 5 hoofd	*	*	27,60	*	*	*	*	Nee	*	Nee	*
19	Ammun. 3 hoofd	↔	*	28,90	0,00	*	0,00	*	Nee	*	Nee	*
20	Ammun. 3 paral.	*	39,28	28,90	*	0,00	*	0,00	*	Nee	*	Nee
21	Ammun. 4 busop/afrit	↔	*	27,60	0,00	*	0,00	*	Nee	*	Nee	*
22	Ammun. 4 hoofd	*	*	27,60	*	*	*	*	Nee	*	Nee	*
23	Ammun. 4 paral.	*	38,83	27,60	*	0,00	*	0,00	*	Nee	*	Nee
24	Bernardviaduct	32,22	32,22	27,60	0,00	0,00	0,00	0,00	Nee	Nee	Nee	Nee
25	Lekstraat	42,97	42,97	29,00	0,00	0,00	0,00	0,00	Ja	Ja	Ja	Ja
26	Oranjevuitensingel	*	31,23	27,50	*	0,00	*	0,00	*	Nee	*	Nee
27	Zwarteweg	31,77	*	27,50	0,00	*	0,00	*	Nee	*	Nee	*
28	Fluwelenburgwal/Herengracht	32,43	32,43	27,50	0,00	0,00	0,00	0,00	Nee	Nee	Nee	Nee
29	Bezuidenhoutseweg 1	35,87	35,87	27,50	0,00	0,00	0,00	0,00	Nee	Nee	Nee	Nee
30	Bezuidenhoutseweg 2	36,39	36,39	27,60	0,00	0,00	0,00	0,00	Nee	Nee	Nee	Nee
31	Kalvermarkt	31,94	31,94	28,90	0,00	0,00	0,00	0,00	Nee	Nee	Nee	Nee
32	Kalvermarkt	30,82	30,82	27,50	0,00	0,00	0,00	0,00	Nee	Nee	Nee	Nee

Model: Bouwvergunning Ministeries 2016 Fase 1 (Referentiejaar: 2015)
Stof: Kleine deeltjes (PM10) met zeezout corr. van 6[ug/m³]

Id	Omschrijving	Jaargem. Conc.		Avg.bkgr.	# Ovschr. plandrempel		# Ovschr. grenswaarde		Ovschr. plan?		Ovschr. grøns?	
		Links	Rechts		Links	Rechts	Links	Rechts	Links	Rechts	Links	Rechts
1	Spui 1	21,97	21,97	20,30	20,00	20,00	20,00	20,00	Nee	Nee	Nee	Nee
2	Spui 2	20,96	20,96	20,30	18,00	18,00	18,00	18,00	Nee	Nee	Nee	Nee
3	Amsterdamse Veerkade	24,78	24,78	20,30	28,00	28,00	28,00	28,00	Nee	Nee	Nee	Nee
4	Schedel 1 hoofd	*	23,17	20,30	*	23,00	*	23,00	*	Nee	*	Nee
5	Schedel/Ammun. 1 bus	*	*	20,30	*	*	*	*	*	*	*	*
6	Ammun. 1 hoofd	23,01	*	20,30	23,00	*	23,00	*	Nee	*	Nee	*
7	Schedel 2 hoofd	*	23,18	20,30	*	23,00	*	23,00	*	Nee	*	Nee
8	Schedel/Ammun. 2 tram/bus	*	*	20,30	*	*	*	*	*	*	*	*
9	Ammun. 2 hoofd	22,61	*	20,30	22,00	*	22,00	*	Nee	*	Nee	*
10	Schedel 3 paral.	*	22,11	20,30	*	20,00	*	20,00	*	Nee	*	Nee
11	Schedel 3 tram/bus	*	*	20,30	*	*	*	*	*	*	*	*
12	Schedel 3 hoofd	<->	*	20,30	0,00	*	6,00	*	Nee	*	Nee	*
13	Schedel 4 paral.	*	21,96	19,90	*	20,00	*	20,00	*	Nee	*	Nee
14	Schedel 4 tram/bus	*	*	20,30	*	*	*	*	*	*	*	*
15	Schedel 4 hoofd	<->	*	20,30	0,00	*	6,00	*	Nee	*	Nee	*
16	Schedel 5 paral	*	22,25	19,80	*	21,00	*	21,00	*	Nee	*	Nee
17	Schedel 5 busop/afrit	<->	*	19,80	0,00	*	6,00	*	Nee	*	Nee	*
18	Schedel 5 hoofd	*	*	19,80	*	*	*	*	*	*	*	*
19	Ammun. 3 hoofd	<->	*	20,30	0,00	*	6,00	*	Nee	*	Nee	*
20	Ammun. 3 paral.	*	23,58	20,30	*	24,00	*	24,00	*	Nee	*	Nee
21	Ammun. 4 busop/afrit	<->	*	19,80	0,00	*	6,00	*	Nee	*	Nee	*
22	Ammun. 4 hoofd	*	*	19,80	*	*	*	*	*	*	*	*
23	Ammun. 4 paral.	*	23,13	19,80	*	23,00	*	23,00	*	Nee	*	Nee
24	Bernardviaduct	20,85	20,85	19,80	17,00	17,00	17,00	17,00	Nee	Nee	Nee	Nee
25	Lekstraat	25,55	25,55	20,20	31,00	31,00	31,00	31,00	Nee	Nee	Nee	Nee
26	Oranjebuitensingel	*	21,02	19,90	*	18,00	*	18,00	*	Nee	*	Nee
27	Zwarteweg	21,21	*	19,90	18,00	*	18,00	*	Nee	*	Nee	*
28	Fluwelenburgwal/Herengracht	21,32	21,32	19,90	19,00	19,00	19,00	19,00	Nee	Nee	Nee	Nee
29	Bezuidenhoutseweg 1	22,61	22,61	19,90	22,00	22,00	22,00	22,00	Nee	Nee	Nee	Nee
30	Bezuidenhoutseweg 2	22,69	22,69	19,80	22,00	22,00	22,00	22,00	Nee	Nee	Nee	Nee
31	Kalvermarkt	21,14	21,14	20,30	18,00	18,00	18,00	18,00	Nee	Nee	Nee	Nee
32	Kalvermarkt	20,81	20,81	19,90	17,00	17,00	17,00	17,00	Nee	Nee	Nee	Nee

Model: Bouwvergunning Ministeries 2016 Fase 1 (Referentiejaar: 2015)

Stof: Benzo(a)pyreen (BaP)

Id	Omschrijving	Jaagem. Conc.		Avg.bkgr.	Ovschr. grens?	
		Links	Rechts		Links	Rechts
1	Spui 1	0,38	0,38	0,30	Nee	Nee
2	Spui 2	0,33	0,33	0,30	Nee	Nee
3	Amsterdamse Veerkade	0,55	0,55	0,30	Nee	Nee
4	Schedel 1 hoofd	*	0,43	0,30	*	Nee
5	Schedel/Ammun. 1 bus	*	*	0,30	*	*
6	Ammun. 1 hoofd	0,43	*	0,30	Nee	*
7	Schedel 2 hoofd	*	0,43	0,30	*	Nee
8	Schedel/Ammun. 2 tram/bus	*	*	0,30	*	*
9	Ammun. 2 hoofd	0,41	*	0,30	Nee	*
10	Schedel 3 paral.	*	0,38	0,30	*	Nee
11	Schedel 3 tram/bus	*	*	0,30	*	*
12	Schedel 3 hoofd	<->	*	0,30	Nee	*
13	Schedel 4 paral.	*	0,40	0,30	*	Nee
14	Schedel 4 tram/bus	*	*	0,30	*	*
15	Schedel 4 hoofd	<->	*	0,30	Nee	*
16	Schedel 5 paral	*	0,43	0,30	*	Nee
17	Schedel 5 busop/afrit	<->	*	0,30	Nee	*
18	Schedel 5 hoofd	*	*	0,30	*	*
19	Ammun. 3 hoofd	<->	*	0,30	Nee	*
20	Ammun. 3 paral.	*	0,45	0,30	*	Nee
21	Ammun. 4 busop/afrit	<->	*	0,30	Nee	*
22	Ammun. 4 hoofd	*	*	0,30	*	*
23	Ammun. 4 paral.	*	0,46	0,30	*	Nee
24	Bernardviaduct	0,35	0,35	0,30	Nee	Nee
25	Lekstraat	0,52	0,52	0,30	Nee	Nee
26	Oranjevuitensingel	*	0,35	0,30	*	Nee
27	Zwarteweg	0,36	*	0,30	Nee	*
28	Fluwelenburgwal/Herengracht	0,36	0,36	0,30	Nee	Nee
29	Bezuidenhoutseweg 1	0,42	0,42	0,30	Nee	Nee
30	Bezuidenhoutseweg 2	0,43	0,43	0,30	Nee	Nee
31	Kalvermarkt	0,34	0,34	0,30	Nee	Nee
32	Kalvermarkt	0,34	0,34	0,30	Nee	Nee

Model: Bouwvergunning Ministeries 2016 Fase 1 (Referentiejaar: 2015)
Stof: Benzeen (Benzeen)

Id	Omschrijving	Jaagem. Conc.		Avg.bkgr.	Ovschr. plan?		Ovschr. grens?	
		Links	Rechts		Links	Rechts	Links	Rechts
1	Spui 1	1,80	1,80	1,30	Nee	Nee	Nee	Nee
2	Spui 2	1,51	1,51	1,30	Nee	Nee	Nee	Nee
3	Amsterdamse Veerkade	2,58	2,58	1,30	Nee	Nee	Nee	Nee
4	Schedel 1 hoofd	*	2,18	1,30	*	Nee	*	Nee
5	Schedel/Ammun. 1 bus	*	*	1,30	*	*	*	*
6	Ammun. 1 hoofd	2,13	*	1,30	Nee	*	Nee	*
7	Schedel 2 hoofd	*	2,17	1,30	*	Nee	*	Nee
8	Schedel/Ammun. 2 tram/bus	*	*	1,30	*	*	*	*
9	Ammun. 2 hoofd	2,01	*	1,30	Nee	*	Nee	*
10	Schedel 3 paral.	*	1,87	1,30	*	Nee	*	Nee
11	Schedel 3 tram/bus	*	*	1,30	*	*	*	*
12	Schedel 3 hoofd	↔	*	1,30	Nee	*	Nee	*
13	Schedel 4 paral.	*	1,81	1,20	*	Nee	*	Nee
14	Schedel 4 tram/bus	*	*	1,30	*	*	*	*
15	Schedel 4 hoofd	↔	*	1,30	Nee	*	Nee	*
16	Schedel 5 paral.	*	1,87	1,20	*	Nee	*	Nee
17	Schedel 5 busop/afrit	↔	*	1,20	Nee	*	Nee	*
18	Schedel 5 hoofd	*	*	1,20	*	*	*	*
19	Ammun. 3 hoofd	↔	*	1,30	Nee	*	Nee	*
20	Ammun. 3 paral.	*	2,22	1,30	*	Nee	*	Nee
21	Ammun. 4 busop/afrit	↔	*	1,20	Nee	*	Nee	*
22	Ammun. 4 hoofd	*	*	1,20	*	*	*	*
23	Ammun. 4 paral.	*	2,07	1,20	*	Nee	*	Nee
24	Bernardviaduct	1,45	1,45	1,20	Nee	Nee	Nee	Nee
25	Lekstraat	2,79	2,79	1,30	Nee	Nee	Nee	Nee
26	Oranjebuitensingel	*	1,59	1,20	*	Nee	*	Nee
27	Zwarteweg	1,65	*	1,20	Nee	*	Nee	*
28	Fluwelenburgwal/Herengracht	1,67	1,67	1,20	Nee	Nee	Nee	Nee
29	Bezuidenhoutseweg 1	2,09	2,09	1,20	Nee	Nee	Nee	Nee
30	Bezuidenhoutseweg 2	2,14	2,14	1,20	Nee	Nee	Nee	Nee
31	Kalvermarkt	1,58	1,58	1,30	Nee	Nee	Nee	Nee
32	Kalvermarkt	1,50	1,50	1,20	Nee	Nee	Nee	Nee

Model: Bouwvergunning Ministeries 2016 Fase 1 (Referentiejaar: 2015)

Stof: Carbonmonoxide (CO-p98)

Id	Omschrijving	98 perc. 8 uurgem.		Avg.bkgr.	Ovschr. grens?	
		Links	Rechts		Links	Rechts
1	Spui 1	925,98	925,98	748,60	Nee	Nee
2	Spui 2	821,01	821,01	748,60	Nee	Nee
3	Amsterdamse Veerkade	1217,11	1217,11	748,60	Nee	Nee
4	Schedel 1 hoofd	*	1061,79	748,60	*	Nee
5	Schedel/Ammun. 1 bus	*	*	748,60	*	*
6	Ammun. 1 hoofd	1042,54	*	748,60	Nee	*
7	Schedel 2 hoofd	*	1062,21	748,60	*	Nee
8	Schedel/Ammun. 2 tram/bus	*	*	748,60	*	*
9	Ammun. 2 hoofd	1001,13	*	748,60	Nee	*
10	Schedel 3 paral.	*	944,95	748,60	*	Nee
11	Schedel 3 tram/bus	*	*	748,60	*	*
12	Schedel 3 hoofd	<->	*	748,60	Nee	*
13	Schedel 4 paral.	*	904,94	694,30	*	Nee
14	Schedel 4 tram/bus	*	*	748,60	*	*
15	Schedel 4 hoofd	<->	*	748,60	Nee	*
16	Schedel 5 paral	*	952,24	722,00	*	Nee
17	Schedel 5 busop/afrit	<->	*	722,00	Nee	*
18	Schedel 5 hoofd	*	*	722,00	*	*
19	Ammun. 3 hoofd	<->	*	748,60	Nee	*
20	Ammun. 3 paral.	*	1068,76	748,60	*	Nee
21	Ammun. 4 busop/afrit	<->	*	722,00	Nee	*
22	Ammun. 4 hoofd	*	*	722,00	*	*
23	Ammun. 4 paral.	*	1027,54	722,00	*	Nee
24	Bernardviaduct	798,51	798,51	722,00	Nee	Nee
25	Lekstraat	1308,67	1308,67	783,40	Nee	Nee
26	Oranjevuitensingel	*	821,86	694,30	*	Nee
27	Zwarteweg	843,16	*	694,30	Nee	*
28	Fluwelenburgwal/Herengracht	850,81	850,81	694,30	Nee	Nee
29	Bezuidenhoutseweg 1	1003,30	1003,30	694,30	Nee	Nee
30	Bezuidenhoutseweg 2	1051,04	1051,04	722,00	Nee	Nee
31	Kalvermarkt	841,47	841,47	748,60	Nee	Nee
32	Kalvermarkt	794,36	794,36	694,30	Nee	Nee

Model: Bouwvergunning Ministeries 2016 Fase 1 (Referentiejaar: 2015)

Stof: Zwaveldioxide (SO2)

Id	Omschrijving	Jaargem. Conc.		Avg.bkgr.	# Ovschr. plandrempel		# Ovschr. grenswaarde		Ovschr. plan?		Ovschr. grens?	
		Links	Rechts		Links	Rechts	Links	Rechts	Links	Rechts	Links	Rechts
1	Spui 1	3,48	3,48	3,40	0,00	0,00	0,00	0,00	Nee	Nee	Nee	Nee
2	Spui 2	3,43	3,43	3,40	0,00	0,00	0,00	0,00	Nee	Nee	Nee	Nee
3	Amsterdamse Veerkade	3,61	3,61	3,40	0,00	0,00	0,00	0,00	Nee	Nee	Nee	Nee
4	Schedel 1 hoofd	*	3,54	3,40	*	0,00	*	0,00	*	Nee	*	Nee
5	Schedel/Ammun. 1 bus	*	*	3,40	*	*	*	*	*	*	*	*
6	Ammun. 1 hoofd	3,54	*	3,40	0,00	*	0,00	*	Nee	*	Nee	*
7	Schedel 2 hoofd	*	3,54	3,40	*	0,00	*	0,00	*	Nee	*	Nee
8	Schedel/Ammun. 2 tram/bus	*	*	3,40	*	*	*	*	*	*	*	*
9	Ammun. 2 hoofd	3,52	*	3,40	0,00	*	0,00	*	Nee	*	Nee	*
10	Schedel 3 paral.	*	3,49	3,40	*	0,00	*	0,00	*	Nee	*	Nee
11	Schedel 3 tram/bus	*	*	3,40	*	*	*	*	*	*	*	*
12	Schedel 3 hoofd	<->	*	3,40	0,00	*	0,00	*	Nee	*	Nee	*
13	Schedel 4 paral.	*	3,50	3,40	*	0,00	*	0,00	*	Nee	*	Nee
14	Schedel 4 tram/bus	*	*	3,40	*	*	*	*	*	*	*	*
15	Schedel 4 hoofd	<->	*	3,40	0,00	*	0,00	*	Nee	*	Nee	*
16	Schedel 5 paral	*	3,52	3,40	*	0,00	*	0,00	*	Nee	*	Nee
17	Schedel 5 busop/afrit	<->	*	3,40	0,00	*	0,00	*	Nee	*	Nee	*
18	Schedel 5 hoofd	*	*	3,40	*	*	*	*	*	*	*	*
19	Ammun. 3 hoofd	<->	*	3,40	0,00	*	0,00	*	Nee	*	Nee	*
20	Ammun. 3 paral.	*	3,56	3,40	*	0,00	*	0,00	*	Nee	*	Nee
21	Ammun. 4 busop/afrit	<->	*	3,40	0,00	*	0,00	*	Nee	*	Nee	*
22	Ammun. 4 hoofd	*	*	3,40	*	*	*	*	*	*	*	*
23	Ammun. 4 paral.	*	3,56	3,40	*	0,00	*	0,00	*	Nee	*	Nee
24	Bernardviaduct	3,45	3,45	3,40	0,00	0,00	0,00	0,00	Nee	Nee	Nee	Nee
25	Lekstraat	3,76	3,76	3,50	0,00	0,00	0,00	0,00	Nee	Nee	Nee	Nee
26	Oranjebuitensingel	*	3,46	3,40	*	0,00	*	0,00	*	Nee	*	Nee
27	Zwarteweg	3,47	*	3,40	0,00	*	0,00	*	Nee	*	Nee	*
28	Fluwelenburgwal/Herengracht	3,47	3,47	3,40	0,00	0,00	0,00	0,00	Nee	Nee	Nee	Nee
29	Bezuidenhoutseweg 1	3,54	3,54	3,40	0,00	0,00	0,00	0,00	Nee	Nee	Nee	Nee
30	Bezuidenhoutseweg 2	3,55	3,55	3,40	0,00	0,00	0,00	0,00	Nee	Nee	Nee	Nee
31	Kalvermarkt	3,44	3,44	3,40	0,00	0,00	0,00	0,00	Nee	Nee	Nee	Nee
32	Kalvermarkt	3,45	3,45	3,40	0,00	0,00	0,00	0,00	Nee	Nee	Nee	Nee