

# Notitie

■ ■ ■ ■ ■

## Aanvulling op het geactualiseerde RSL Noordvleugel

Het kabinet heeft op 10 juli 2009 het Nationale Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) vastgesteld. Vanaf 1 augustus is dit NSL van kracht. Dit programma zorgt ervoor dat de lucht schoner wordt en gaat voldoen aan de scherpe Europese luchtkwaliteitseisen. Het NSL garandeert dat Nederland binnen door Europa gestelde termijnen zal voldoen aan de Europese grenswaarden op het gebied van fijn stof (PM10) en stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>).

Als bouwsteen voor het NSL, is voor Noord-Holland het Regionale Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit Noordvleugel (RSL Noordvleugel)<sup>1</sup> opgesteld. Dit programma is een samenwerking tussen rijksoverheid, de provincies Noord-Holland en Flevoland en de inliggende gemeenten. Het omvat ondermeer nationale, regionale en lokale maatregelen die de luchtkwaliteit verbeteren. Het RSL Noordvleugel wordt onder regie van de provincie uitgevoerd.

Het is van belang dat het RSL Noordvleugel in overeenstemming is met het NSL. De te nemen maatregelpakketten en de lijst met IBM<sup>2</sup> projecten moeten overeenstemmen. Recentelijk zijn er enkele wijzigingen aangebracht in de maatregelpakketten en de omschrijvingen van de IBM projecten. Daarnaast waren er in het geactualiseerde RSL Noordvleugel twee resultaatsafspraken opgenomen (Westpoort en tunnelmonden Amsterdam). De voortgang van deze afspraken wordt in deze aanvulling vermeld. Voorts wordt een financieel overzicht gegeven van de kosten van het RSL Noordvleugel, de rijksbijdrage en de bijdrage van de verschillende partners.

In deze notitie is aangegeven op welke plaatsen het geactualiseerde RSL Noordvleugel (versie 2 september 2008) wordt aangepast. Punten voor de onderhavige aanvulling zijn:

1. knelpuntkilometers op basis van de saneringstool versie 3.1;
2. uitwerking resultaatsafpraak havengebied Amsterdam (Westpoort);
3. uitwerking nieuwe overschrijdingssituatie IJmond;
4. uitwerking resultaatsafpraak tunnelmonden in Amsterdam;
5. financieel overzicht;
6. wijzigingen in de lijst met maatregelen en IBM projecten;
7. kleine tekstuele wijzigingen.

---

<sup>1</sup> Op 11 maart 2008 is het RSL Noordvleugel vastgesteld. Op 2 september 2008 is het geactualiseerde RSL Noordvleugel vastgesteld.

<sup>2</sup> IBM = projecten die een in betekende mate bijdrage aan de luchtkwaliteit hebben

### 1. Knelpuntkilometers op basis van saneringstool versie 3.1

Voor de vaststelling van het NSL is een nieuwe versie van de saneringstool opgesteld. In de nieuwe versie zijn de nieuwste inzichten rondom de luchtkwaliteit verwerkt. Dit betreft ondermeer:

- Nieuwe emissiefactoren bestaande uit een combinatie van verlagingen (2008) en verhogingen (2009) van de saneringsopgave voor het verkeer;
- Gemiddeld iets lagere achtergrondconcentraties;
- Het rekenen met een verfijnde resolutie van 1x1 km in de GCN<sup>3</sup> kaarten in combinatie met een nieuwe dubbeltellingcorrectie voor het HWN<sup>4</sup>;
- Interpolatie van meteogegevens in plaats van harde overgang;
- Rekening houden met de hoogteligging van het HWN;
- Nieuwe verkeerscijfers;
- Gebruik van het toepasbaarheidsbeginsel voor het HWN.

Daarnaast is de nieuwe versie van de saneringstool in overeenstemming gebracht met de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007 (RBL). Dit traject heeft plaatsgevonden onder verantwoordelijkheid van het ministerie van VROM.

Uit de saneringstool blijkt dat de Noordvleugel regio na uitvoering van de generieke maatregelen (maatregelen op Europees en/of landelijk niveau), een aantal wegen van het onderliggend wegennet (OWN) nog overschrijdingen van de grenswaarden kent. Dit is de saneringsopgave voor de Noordvleugel. De wegbeheerders (gemeente en/of provincie) lossen deze resterende knelpuntkilometers op met behulp van lokale maatregelen.

De knelpuntkilometers voor NO<sub>2</sub> in 2015 en PM<sub>10</sub> in 2011 (na uitvoering van de generieke rijksmaatregelen) voor het OWN zijn aangegeven in tabel 1.

**Tabel 1: Knelpuntkilometers OWN na generieke rijksmaatregelen (ST3.1)\***

Knelpuntkilometers	2008		2011		2015	
	NO <sub>2</sub>	PM <sub>10</sub>	NO <sub>2</sub>	PM <sub>10</sub>	NO <sub>2</sub>	PM <sub>10</sub>
Aalsmeer	0,1					
Amstelveen	0,1					
Amsterdam	39,8	1,5	17,0	0,6	1,8	
Diemen	0,2		0,1			
Haarlem	0,0		0,6			
Haarlemmermeer	5,3		4,8		1,2	
Hilversum			0,2			
Uithoorn	0,1		0,1			
Velsen	0,1		0,1			
Noord-Holland	45,7	1,5	22,8	0,6	3,0	-

\* Gemeenten zonder overschrijdingen zijn weggelaten

<sup>3</sup> Grootchalige Concentratiekaarten Nederland. De kaarten geven een grootchalig beeld van de luchtkwaliteit in Nederland en betreffen zowel recente als toekomstige jaren.

<sup>4</sup> HWN = hoofdwegennet

**Tabel 2: Knelpuntkilometers OWN na generieke rijks- en lokale maatregelen (ST3.1)**

Knelpuntkilometers	2008		2011		2015	
	NO <sub>2</sub>	PM <sub>10</sub>	NO <sub>2</sub>	PM <sub>10</sub>	NO <sub>2</sub>	PM <sub>10</sub>
Noord-Holland	45,7	1,5	8,5	-	-	-

Uit de saneringstool (tabel 2) blijkt vervolgens dat met behulp van de lokale maatregelen (waaronder het invullen van de resultaatsafspraken) en/of door gebruik te maken van het Toepasbaarheidbeginsel/blootstellingscriterium<sup>5</sup> aan de grenswaarde voor PM<sub>10</sub> in 2011 en voor NO<sub>2</sub> in 2015 wordt voldaan.

## **2. Uitwerking resultaatsafpraak havengebied Amsterdam (Westpoort)**

In het geactualiseerde RSL Noordvleugel is aangegeven dat de grenswaarde voor de daggemiddelde concentratie PM<sub>10</sub> in Westpoort wordt overschreden. Tevens is aangegeven dat de Stadsregio Amsterdam, gemeenten Amsterdam en Zaanstad, provincie Noord-Holland en de rijksoverheid (ministeries van VROM en Verkeer en Waterstaat) dit knelpunt gezamenlijk zullen oplossen.

### Nadere toelichting

Uit de GCN 2009 blijkt dat de daggemiddelde grenswaarde voor PM<sub>10</sub> in Westpoort op twee plaatsen wordt overschreden, namelijk in de omgeving van de Nieuwe Hemweg/Westhavenweg, Westhaven/Sonthaven nabij de bedrijven ACP en OBA en de omgeving van de Einsteinweg(A10)/Coenhavenweg/Nieuwe Hemweg, Mercuriushaven/ Vlothaven nabij de bedrijven IGMA en Cargill (zie bijlage 1).

In het bestemmingsplan Westelijk Havengebied e.o. hebben de betreffende gronden de bestemmingen 'Industrie- en bedrijfsgebouwen met bijbehorende erven', 'verkeersareaal', en 'water' gekregen. Binnen deze bestemmingen is het niet mogelijk om (bedrijfs-) woningen te realiseren. Op grond van het bestemmingsplan is binnen de bestemming 'water' het gebruik van de gronden voor lig- en of aanlegplaatsen voor pleziervaartuigen, woonboten en woonarken expliciet uitgesloten.

De overschrijdingen voor PM<sub>10</sub> zijn gelegen op twee verschillende locaties langs een doorgaande openbare weg. Er zijn geen (recreatie)woningen, speelplaatsen, parken en/of andere (openbare) verblijfsfuncties of andere gevoelige bestemmingen<sup>6</sup> aanwezig. Mede gezien het industriële karakter van het gebied is de blootstelling van het publiek naar verwachting van korte duur.

Gelet op het voorgaande en de regels gesteld in de RBL, wordt geconcludeerd dat er geen overschrijdingen van de grenswaarde zijn op locaties waar gemeten moet worden en/of

<sup>5</sup> Eind vorig jaar is de Regeling Beoordeling Luchtkwaliteit (RBL) gewijzigd. In deze regeling zijn het Toepasbaarheidsbeginsel en het blootstellingscriterium opgenomen. Het toepasbaarheidsbeginsel geeft aan:

- de uitzonderingslocaties waar de luchtkwaliteit niet getoetst hoeft te worden;
- de locaties waar formeel wél moet worden getoetst, maar doordat er geen sprake is van significante blootstelling (blootstellingscriterium), niet aan de normen voldaan hoeft te worden.

<sup>6</sup> Als bedoeld in de Regeling Beoordeling Luchtkwaliteit ten aanzien van de significante blootstelling.

slechts plaatsvinden op locaties waar redelijkerwijs mag worden aangenomen dat, gezien de aanwezige functies en voorzieningen, mensen er slechts korte tijd verblijven en er dus geen sprake is van significante blootstelling. Het nemen van aanvullende maatregelen is om deze reden dan ook niet noodzakelijk.

Het feit dat hiermee het knelpunt voor PM<sub>10</sub> in Westpoort op een juridische wijze is opgelost, neemt niet weg dat hier verdergaande bronmaatregelen moeten worden genomen om de emissie van PM<sub>10</sub> vanuit de op- en overslagbedrijven te verminderen. Deze aanpak sluit aan bij de afspraken die overheid en bedrijfsleven hebben gemaakt in het Actieplan Fijn Stof en Industrie<sup>7</sup>.

### **3. Uitwerking nieuwe overschrijdingssituatie IJmond**

Uit gegevens van de GCN 2009 en de nieuwe versie van de saneringstool, blijkt dat vanwege de verschillende activiteiten op het industriegebied IJmond, de grenswaarde voor de daggemiddelde concentratie PM<sub>10</sub> wordt overschreden. Deze overschrijding was bij het opstellen van het geactualiseerde RSL Noordvleugel nog niet bekend.

De grenswaardeoverschrijding is gelegen op het bedrijfsterrein Corus, de Averijhaven, het Noorderbuitenkanaal, havenbekkens, en/of wegen (zie bijlage 2). In het gebied waar de grenswaarde wordt overschreden zijn geen (bedrijfs)woningen van derden of andere gevoelige bestemmingen<sup>8</sup> aanwezig.

Gelet op het voorgaande en de regels gesteld in de RBL, wordt geconcludeerd dat er geen overschrijdingen van de grenswaarde zijn op locaties waar gemeten moet worden en/of slechts plaatsvinden op locaties waar redelijkerwijs mag worden aangenomen dat, gezien de aanwezige functies en voorzieningen, mensen er slechts korte tijd verblijven en er dus geen sprake is van significante blootstelling. Het nemen van aanvullende maatregelen is om deze reden dan ook niet noodzakelijk.

Het feit dat hiermee het knelpunt voor PM<sub>10</sub> in de IJmond op een juridische wijze is opgelost, neemt niet weg dat hier verdergaande bronmaatregelen moeten worden genomen om de emissie van PM<sub>10</sub> te verminderen. Hierbij wordt verwezen naar de eerder genoemde aanpak in het kader van het actieplan Fijn stof en Industrie.

---

<sup>7</sup> De uitwerking van het actieplan Fijn stof en industrie staat verder los van de uitvoering van de maatregelen uit het geactualiseerde RSL Noordvleugel. In het kader van het Actieplan fijn stof en industrie wordt momenteel gewerkt aan het actualiseren van de wet- en regelgeving zodat deze in overeenstemming is met de best beschikbare technieken (bbt). Dit betreft met name de Nationale Emissie Richtlijn (NeR). Daarnaast zijn wijzigingen van het BEES-A (Besluit Emissie-eisen grote installaties) en van het BEMS (Besluit emissie-eisen middelgrote stookinstallaties) in procedure gebracht. Als tweede stap wordt in samenwerking met de provincies in beeld gebracht bij welke bedrijven er kosteneffectieve reductiemogelijkheden zijn; daarbij ligt de nadruk op fijn stof en SO<sub>2</sub>.

Een van de onderdelen van het Actieplan fijn stof en industrie betreft de aanpak van diffuse fijn stofemissies. Een belangrijk onderdeel hiervan zijn de emissies als gevolg van op- en overslagactiviteiten. Zoals in het actieplan is aangegeven wordt momenteel gewerkt aan het actualiseren van de voorschriften in de NeR met betrekking tot stufgevoelige stoffen.

<sup>8</sup> Als bedoeld in de Regeling Beoordeling Luchtkwaliteit ten aanzien van de significante blootstelling.

#### 4. Uitwerking resultaatsafspraken tunnelmonden in Amsterdam

Eerdere inventarisaties van de luchtkwaliteit hebben laten zien dat in Amsterdam ook na het verstrijken van de derogatietermijnen in de directe omgeving van een aantal tunnelmonden sprake zal zijn van overschrijding van het jaar- en/of daggemiddelde grenswaarden voor PM<sub>10</sub> en de jaargemiddelde grenswaarde voor NO<sub>2</sub>. Het gaat om de volgende tunnelmonden:

- de tunnelmonden van de tunnel aan de De Ruijterkade (achter het Centraal Station);
- de westelijke en oostelijke tunnelmond van de Piet Heintunnel;
- de noordelijke en zuidelijke tunnelmond van de IJ-tunnel.

In het kader van het opstellen van het NSL/RSL Noordvleugel is gekeken naar verschillende oplossingsrichtingen, te weten de RBL (Toepasbaarheidbeginsel/ blootstellingscriterium) en fysieke maatregelen (inschakelen ventilatie, aanbrengen schermen en dergelijke). Voor een nader beschrijving van de situatie bij de tunnelmonden wordt verwezen naar bijlage 3.

Ten aanzien van de tunnelmonden De Ruijterkade en de tunnelmond Piet Heintunnel Oost (Zeeburgereiland) geldt dat de jaargemiddelde normen voor NO<sub>2</sub> en PM<sub>10</sub> worden overschreden (voor het Zeeburgereiland geldt dat het de toekomstige situatie betreft). Voor de jaargemiddelde normen worden locaties beoordeeld waar mensen dagelijks verblijven, zoals woningen, scholen en dergelijke. Locaties die niet relevant zijn voor jaargemiddelde grenswaarden zijn de zogenaamde weggebonden activiteiten, zoals (bus)stations, haltes voor openbaar vervoer, winkels, parkeerterreinen en dergelijke. Er liggen geen woningen of andere verblijfsfuncties in de directe omgeving en de blootstelling van het publiek in de omgeving van de tunnelmonden is naar verwachting van korte duur.

Het blootstellingscriterium biedt uitkomst voor de overschrijdingslocaties bij deze tunnelmonden omdat redelijkerwijs mag worden aangenomen dat, gezien de aanwezige en geprojecteerde functies en voorzieningen, mensen slechts korte tijd verblijven in de omgeving van die tunnelmonden en er dus geen sprake is van significante blootstelling. Het vigerende bestemmingsplan staat de toepassing van het blootstellingscriterium niet in de weg.

Op grond van het bovenstaande wordt geconcludeerd dat met betrekking tot de bestaande situatie er geen sprake is van significante blootstelling en wordt vooralsnog aangenomen dat dit ook niet het geval is voor toekomstige situaties. De gekozen aanpak is ingegeven door de overweging dat op genoemde locaties, ondanks de overschrijdingen van de grenswaarden ter plekke, de gezondheid van burgers niet in het geding is. Vanuit het oogpunt van gezondheid is er geen dwingende noodzaak noch een directe aanleiding om kostbare maatregelen te nemen, zoals het aanbrengen van schermen, het toepassen van ventilatiesystemen en dergelijke. Als gevolg van generiek beleid, (inter)nationaal, maar ook lokaal, zal overigens de luchtkwaliteit in de directe omgeving van de tunnelmonden de komende jaren verbeteren.

Ten aanzien van de noordelijke en zuidelijke tunnelmond van de IJ-tunnel en de westelijke tunnelmond van de Piet Heintunnel geldt dat de exacte overschrijdingssituatie nader in beeld moet worden gebracht en dat aanvullend onderzoek naar mogelijke oplossingen

noodzakelijk is. Kennis over maatregelen bij de tunnelmonden is nog steeds in ontwikkeling en de actuele inzichten schieten tekort om op korte termijn tot definitieve keuzes te komen. Grondiger onderzoek zal meer zekerheden moeten bieden in effecten, kosten en kosteneffectiviteit van maatregelen. De gemeente Amsterdam fungeert met betrekking tot het bovenstaande als facilitator.

Amsterdam en de rijksoverheid (ministerie van VROM) verklaren met betrekking tot de noordelijke en zuidelijke tunnelmond van de IJ-tunnel en de westelijke tunnelmond (en oostelijke tunnelmond m.b.t. de toekomstige situatie) van de Piet Heintunnel:

- dat zij gezamenlijk de resterende hardnekkige knelpunten bij deze tunnelmonden zullen oplossen;
- dat met een combinatie van maatregelen, toepasbaarheidsbeginsel en/of het effectieve blootstellingprincipe de knelpunten oplosbaar zijn;
- dat vervolgonderzoek wordt gedaan naar effecten, kosten en kosteneffectiviteit van maatregelen;
- dat op basis van het vervolgonderzoek een definitieve keuze uit de mogelijke maatregelen wordt gemaakt op een datum die het mogelijk maakt om vóór het verstrijken van de derogatietermijnen ter plaatse te voldoen aan de normen;
- dat bij het maken van deze definitieve keuze het uitgangspunt is dat de te kiezen set van maatregelen dient te leiden tot het wegnemen van de grenswaardenoverschrijdingen;
- dat voor de uitvoering van de maatregelen de rijksoverheid (VROM) een nader te bepalen geldbedrag beschikbaar stelt (uit het budget van de 100 miljoen FES-gelden). Wanneer de financiën niet toereikbaar blijken gaan de partners (rijk en gemeente) opnieuw met elkaar in overleg over de dekking van de resterende kosten.

## **5. Financieel overzicht**

De investeringen, die met RSL Noordvleugel gepaard gaan, worden opgebracht door het Rijk, de gemeenten en de provincies. De Provincie Noord-Holland verdeelt de door de Minister van VROM beschikbaar gestelde middelen, evenals de in de toekomst te verstrekken middelen, onder de lokale overheden in de Noordvleugel. Als verdeelsleutel worden de knelpunktkilometers uit de saneringstool (versie 2.2.2) gehanteerd. In tabel 3 is een overzicht van de rijksbijdrage. In tabel 4 zijn de kosten en financiering van het RSL Noordvleugel weergegeven.

Ten aanzien van de 3<sup>e</sup> en 4<sup>e</sup> tranche Rijksbijdrage geldt dat deze bedoeld zijn voor de uitvoering van de maatregelen die in het RSL Noordvleugel zijn opgenomen. Voor de opgenomen verbetermaatregelen geldt een uitvoeringplicht. De bijdrage in de 3<sup>e</sup> en 4<sup>e</sup> is gebaseerd op 50% cofinanciering.

Mochten de maatregelen in de praktijk niet tot het beoogde resultaat leiden, of als er andere oorzaken zijn waardoor het knelpunt niet is weggenomen, dan zijn de NSL-partners (Rijk en regio) gezamenlijk verantwoordelijk voor het alsnog behalen van het resultaat.

**Tabel 3: Beschikbaar gestelde rijksbijdrage**

	bedrag in €
1 <sup>e</sup> tranche	7.423.000
2 <sup>e</sup> tranche	12.922.437
3 <sup>e</sup> tranche	26.100.000
4 <sup>e</sup> tranche (indicatief)	8.000.000
Totaal	54.445.437

**Tabel 4: Overzicht totale kosten en rijksbijdrage RSL Noordvleugel**

RSL partner	totale projectkosten (1e t/m 4e tranche)	bijdrage derden	Bijdrage 1 <sup>e</sup> tranche FES	Bijdrage 2 <sup>e</sup> tranche FES gelden	Bijdrage 3e tranche FES gelden	Bijdrage 4 <sup>e</sup> tranche FES gelden, indicatief	totale Bijdrage FES- gelden	eigen bijdrage van de RSL partner
Amsterdam	€ 116.510.000	€ -	€ 2.540.000	€ 9.886.429	€ 23.509.980	€ 8.000.000	€ 43.936.409	€ 72.573.591
Haarlemmermeer	€ 950.000	€ -	€ -	€ 892.306	€ -	€ -	€ 892.306	€ 57.694
Zaanstad	€ 3.668.000	€ -	€ -	€ 1.263.441	€ -	€ -	€ 1.263.441	€ 2.404.559
Velsen*	€ 13.268.959	€ 7.828.899	€ -	€ 1.579.302	€ 1.905.030	€ -	€ 3.484.332	€ 1.955.728
Amstelveen	€ 371.136	€ -	€ -	€ 371.136	€ -	€ -	€ 371.136	€ -
Oostzaan	€ 340.000	€ -	€ -	€ 315.860	€ -	€ -	€ 315.860	€ 24.140
Haarlem	€ 52.305.309	€ -	€ -	€ 205.309	€ 481.944	€ -	€ 687.253	€ 51.618.056
Ouder-Amstel	€ 173.723	€ -	€ -	€ 173.723	€ -	€ -	€ 173.723	€ -
Beverwijk**	€ 18.209.051	€ 12.403.438	€ -	€ 110.551	€ 255.437	€ -	€ 365.988	€ 5.439.625
Alkmaar	€ 7.366.879	€ -	€ -	€ 47.379	€ 113.254	€ -	€ 160.633	€ 7.206.246
Hilversum	€ 50.000.000	€ 37.500.000	€ -	€ -	€ 197.577	€ -	€ 197.577	€ 12.302.423
Milieudienst IJmond	€ 320.000	€ -	€ 320.000	€ -	€ -	€ -	€ 320.000	€ -
provincie Noord-Holland	€ 5.000.000	€ -	€ 55.000	€ -	€ -	€ -	€ 55.000	€ 4.945.000
Stadsregio Amsterdam	€ 8.375.000	€ -	€ 2.530.000	€ -	€ -	€ -	€ 2.530.000	€ 5.845.000
<b>totalen</b>	<b>€ 276.858.057</b>	<b>€ 57.732.337</b>	<b>€ 5.445.000</b>	<b>€ 14.845.436</b>	<b>€ 26.463.222*</b>	<b>€ 8.000.000</b>	<b>€ 54.753.658</b>	<b>€ 164.372.062</b>

\* de uitbetaling voor de 3<sup>e</sup> tranche is € 308.222 verhoogd i.v.m. gemaakte rentebaten van de 1<sup>e</sup> en 2<sup>e</sup> tranche

#### **6. Wijzigingen in de lijst met maatregelen en IBM projecten**

De gemeente Amsterdam heeft de factsheets van haar luchtkwaliteitsmaatregelen en de IBM projecten geactualiseerd. De geactualiseerde factsheets zijn opgenomen in bijlage 4 en 5. Gemeente Haarlem heeft enkele kleine wijzigingen aangebracht in de lijst met maatregelen. De lijst is opgenomen in bijlage 6. Daarnaast wordt volledigheidshalve een overzicht gegeven met een korte beschrijving van alle IBM projecten in de Noordvleugel.

#### **7. Kleine tekstuele wijzigingen**

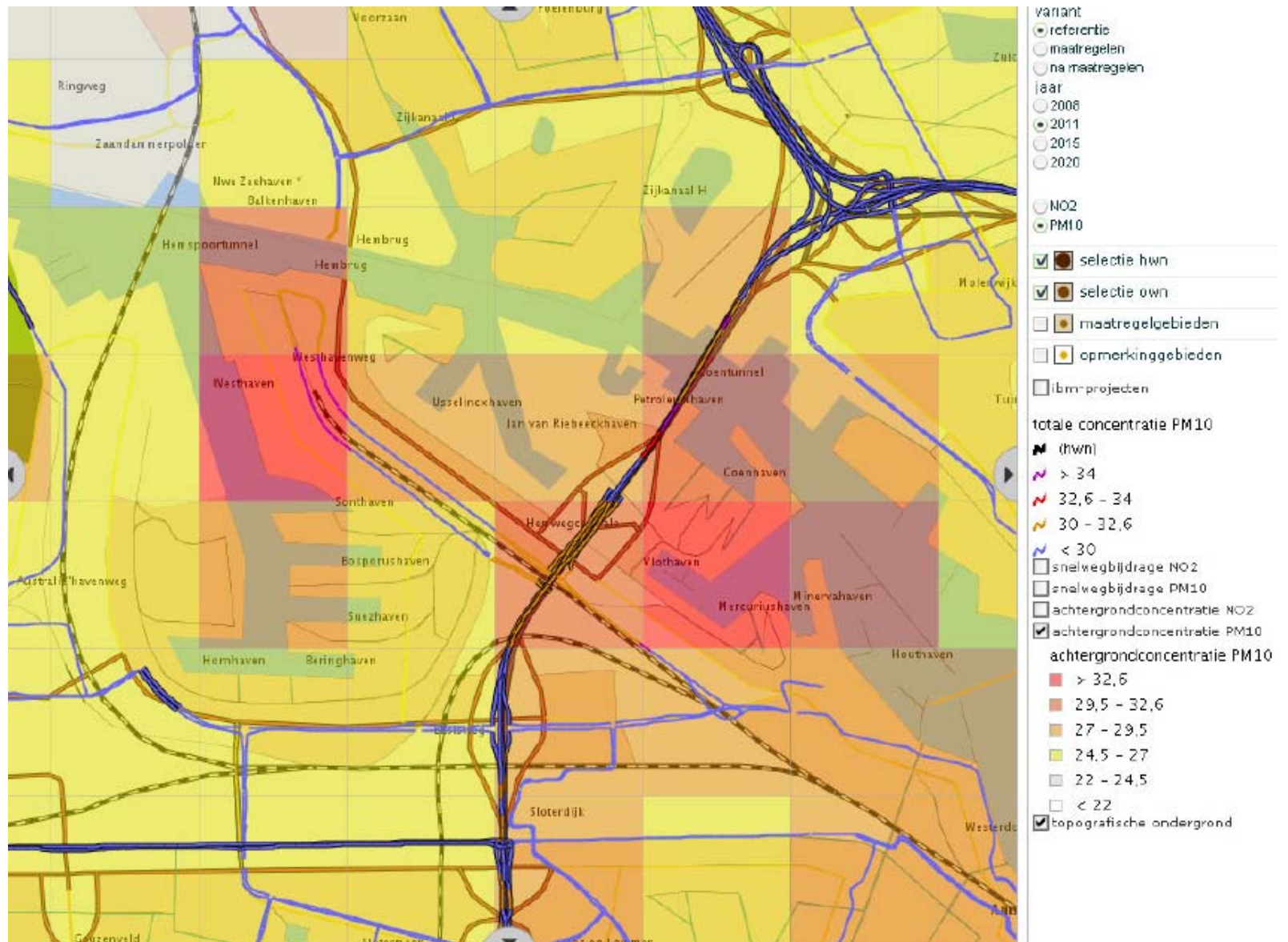
In het geactualiseerde RSL Noordvleugel moet op pagina 6 in de tabel met deelnemende gemeenten, bij de gemeente Hoorn worden vermeld dat voor deze gemeente geldt dat zij deelneemt aan het RSL Noordvleugel omdat de reconstructie van de Westfrisiaweg deels hun grondgebied betreft, niet omdat zij zelf IBM plannen of knelpunten hebben.

#### Lijst met bijlagen:

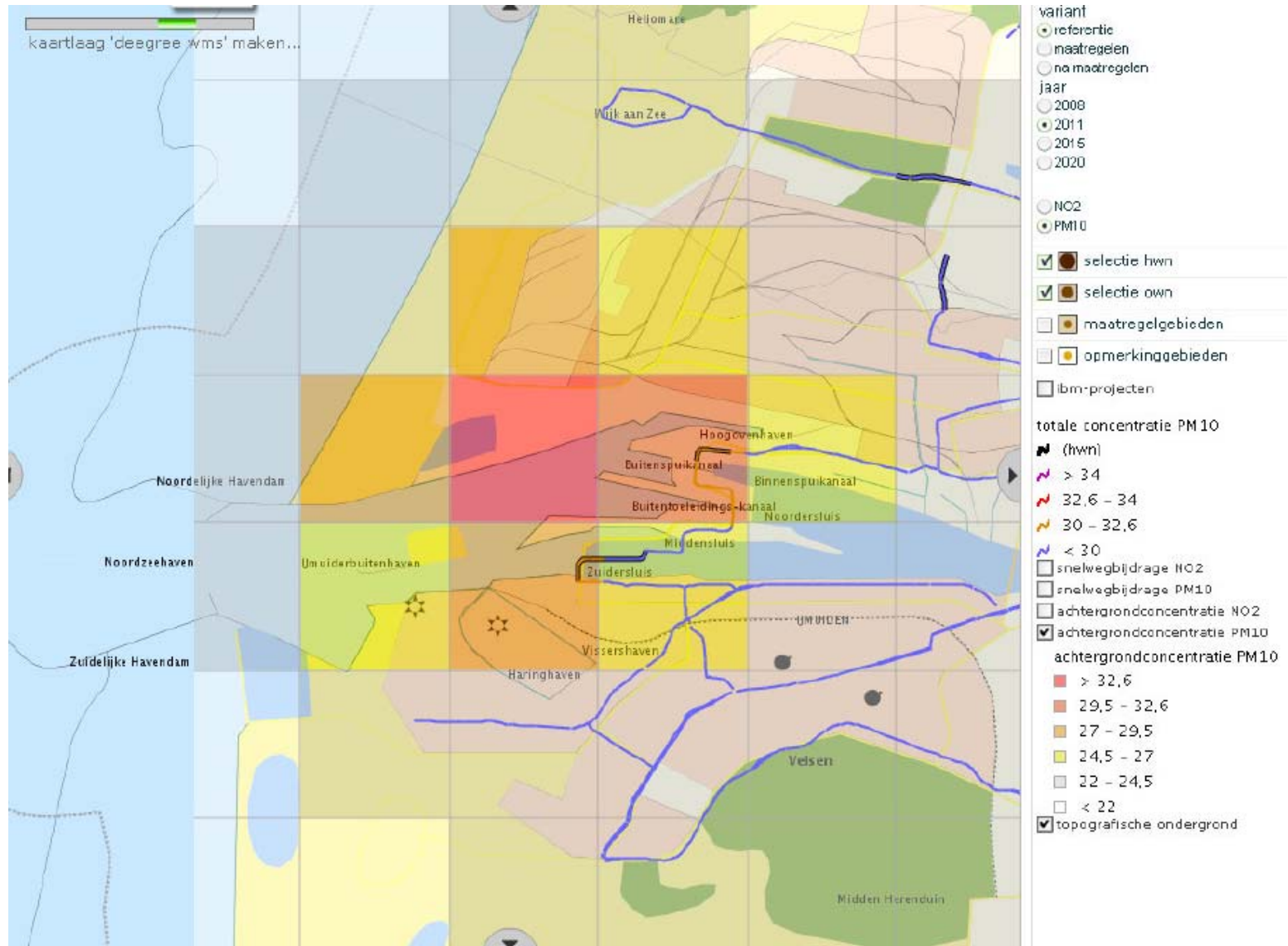
- 1 PM<sub>10</sub> concentraties in Westpoort 2010 (GCN 2009)
- 2 PM<sub>10</sub> concentraties in IJmond 2010 (GCN 2009)
- 3 Nader toelichting Tunnelmonden Amsterdam
- 4 Geactualiseerde factsheets maatregelen gemeente Amsterdam
- 5 Geactualiseerde factsheets IBM projecten gemeente Amsterdam
- 6 Geactualiseerd overzicht luchtkwaliteitsmaatregelen gemeente Haarlem
- 7 Overzicht IBM projecten Noordvleugel



Bijlage 1 PM<sub>10</sub> concentraties in Westpoort 2010 (GCN 2009)



Bijlage 2 PM<sub>10</sub> concentraties in IJmond 2010 (GCN 2009)



### Bijlage 3 Nader toelichting Tunnelmonden Amsterdam

Eerdere inventarisaties van de luchtkwaliteit hebben laten zien dat in Amsterdam ook na het verstrijken van de derogatietermijnen in de directe omgeving van een aantal tunnelmonden sprake zal zijn van overschrijding van de jaargemiddelde en daggemiddelde grenswaarden voor PM<sub>10</sub> en de jaargemiddelde grenswaarde voor NO<sub>2</sub>. Het gaat (inmiddels) om de noordelijke en zuidelijke tunnelmond van de IJ-tunnel, de westelijke en oostelijke tunnelmond van de Piet Heintunnel en de twee tunnelmonden van de tunnel aan de De Ruijterkade (achter het Centraal Station). In het kader van het opstellen van het NSL is gekeken naar verschillende oplossingsrichtingen, te weten de RBL 2007 en fysieke maatregelen (inschakelen ventilatie, aanbrengen schermen en dergelijke).

#### *1. Geen significante blootstelling bij tunnelmonden De Ruijterkade en tunnelmond Piet Heintunnel Oost (Zeeburgereiland)*

Eind vorig jaar is de RBL 2007<sup>9</sup> gewijzigd. In deze regeling is het blootstellingcriterium<sup>10</sup> geïntroduceerd. Dit blootstellingcriterium biedt uitkomst ten aanzien van de overschrijdingslocaties bij een aantal van de hierboven genoemde tunnelmonden omdat redelijkerwijs mag worden aangenomen dat, gezien de aanwezige en geprojecteerde functies en voorzieningen, mensen slechts korte tijd verblijven in de omgeving van die tunnelmonden en er dus geen sprake is van significante blootstelling. Het blootstellingcriterium blijkt te kunnen worden toegepast bij de twee tunnelmonden van de tunnel aan de De Ruijterkade (achter het Centraal Station).

Toepassing van de RBL 2007 leidt er niet toe dat de luchtkwaliteit verbetert, maar wel is het zo dat de eerder afgesproken resultaatsafspraken ten aanzien van de twee desbetreffende tunnelmonden hiermee is ingevuld. De gekozen aanpak is ingegeven door de overweging dat op genoemde locaties, ondanks de overschrijdingen van de grenswaarden ter plekke, de gezondheid van burgers niet in het geding is. Vanuit het oogpunt van gezondheid is er geen dwingende noodzaak noch een directe aanleiding om kostbare maatregelen te nemen zoals het aanbrengen van schermen, het toepassen van ventilatiesystemen en dergelijke. Als gevolg van generiek beleid, (inter)nationaal, maar ook lokaal, zal de luchtkwaliteit in de directe omgeving van de tunnelmonden de komende jaren wel verbeteren.

---

<sup>9</sup> Staatscourant, 17 december 2008, nr. 2040.

<sup>10</sup> In het landelijk deel van het NSL wordt de *Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007* en het daarin opgenomen blootstellingscriterium nader toegelicht. (De *Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007* bevat eveneens het zogeheten toepasbaarheidsbeginsel, maar dat beginsel is bij de twee hier genoemde Amsterdamse tunnelmonden niet aan de orde.)

***Nadere toelichting ten aanzien van tunnelmonden De Ruijterkade***

In de directe omgeving van de twee genoemde tunnelmonden (achter het Centraal Station) wordt voor NO<sub>2</sub> en PM<sub>10</sub> stof alleen de jaargemiddelde norm overschreden. Ten aanzien van jaargemiddelde normen worden locaties beoordeeld waar mensen dagelijks verblijven, zoals woningen, scholen en dergelijke. Ten aanzien van daggemiddelde normen worden locaties beoordeeld waar mensen dagelijks verblijven zoals tuinen, recreatiewoningen en dergelijke. Dergelijke voorzieningen zijn in de omgeving van de twee genoemde tunnelmonden niet aanwezig. Locaties die niet relevant zijn voor jaargemiddelde en daggemiddelde grenswaarden zijn de zogenaamde weggebonden activiteiten, zoals (bus)stations, haltes voor openbaar vervoer, winkels, parkeerterreinen en dergelijke. Deze weggebonden activiteiten kunnen wel leiden tot een significante blootstelling op locaties waar uurgemiddelde grenswaarden (voor NO<sub>2</sub>) worden overschreden, maar dat is bij de twee genoemde tunnelmonden niet het geval. Voetgangers en fietsers hebben geen toegang tot de tunnel aan de De Ruijterkade. Het publiek kan de tunnelwand tot op 7 meter afstand benaderen. Er liggen geen woningen of andere verblijfsfuncties in de directe omgeving en de blootstelling van het publiek in de omgeving van de tunnelmonden is naar verwachting van korte duur. Het vigerende bestemmingsplan staat de toepassing van het blootstellingscriterium niet in de weg.

Met drie verkeerslagen (busstation, rijweg en tunnel) vormt de De Ruijterkade een te complexe situatie om goed met de saneringstool te kunnen doorrekenen. De saneringstool berekent overschrijdingen, maar voor deze locatie is door TNO een windtunnelonderzoek uitgevoerd en de resultaten daarvan laten voor 2011 geen overschrijding zien van de PM<sub>10</sub> grenswaarde en voor 2015 geen overschrijding van de jaargemiddelde NO<sub>2</sub> grenswaarde.

***Nadere toelichting ten aanzien van tunnelmond Piet Heintunnel Oost (Zeeburgereiland)***

Het publiek kan de tunnel tot aan de rand van de tunnelmond benaderen. De blootstelling van het publiek is daar naar verwachting van korte duur en er is dus geen sprake van significante blootstelling. De afstand vanaf de bestaande dijkwoningen tot de tunnelmond bedraagt 480 meter. Afstand tot studentenhuisvesting is 150 meter. Het gaat hierbij om tijdelijke woningen in barakken. De tijdelijke vergunning verloopt binnenkort. Afstand tot de woonboten in de Zeeburgbaai is 500 meter.

Op het Zeeburgereiland worden in de toekomst woningen gebouwd. De afstand van de eerste woningen in RI-Oost ten opzichte van de tunnelmond bedraagt 350 meter. Het bestemmingsplan RI-Oost wordt naar verwachting in september vastgesteld. De start bouw wordt hier 2010-2011 voorzien. De afstand van de woningen in de Sluisbuurt tot de tunnelmond bedraagt 80 meter. Het stedenbouwkundig plan/bestemmingsplan moet nog worden opgesteld. Start bouw is hier pas na 2013. De afstand van de woningen in de Baaibuurt tot de tunnelmond bedraagt ook 80 meter. De planvorming hiervoor is erg pril en de bouw start pas (ver) na 2015.

Op grond van het bovenstaande wordt geconcludeerd dat met betrekking tot de bestaande situatie er geen sprake is van significante blootstelling en wordt voornamelijk aangenomen dat dit ook niet het geval is voor toekomstige situaties.

Het inschakelen van de aanwezige ventilatie en andere maatregelen (bijvoorbeeld milieuzone voor het vrachtverkeer en elektrisch vervoer) dragen bij aan het verbeteren van de luchtkwaliteit maar leiden voorsnog niet tot het tijdig voldoen aan de normen. De situatie in de directe omgeving van de tunnelmond is vooral door de verdiepte ligging te complex om met de saneringstool goed te kunnen berekenen. Daarom zal de situatie meer in detail worden onderzocht. Aan de hand van de resultaten van dat onderzoek zal worden nagegaan of er wel of geen sprake is van significante blootstelling en of aanvullende maatregelen alsnog nodig zijn om te zorgen dat tijdig wordt voldaan aan de normen. Indien dat laatste het geval is, dan zullen op grond van de resultaatsafspraken (zie onder 4) dergelijke maatregelen worden genomen.

## ***2. Resultaatsafspraken ten aanzien van de noordelijke en zuidelijke tunnelmond van de IJ-tunnel en de westelijke tunnelmond van de Piet Heintunnel***

Voor de noordelijke en zuidelijke tunnelmond van de IJ-tunnel en de westelijke tunnelmond van de Piet Heintunnel geldt dat de exacte overschrijdingssituatie nader in beeld moet worden gebracht en dat aanvullend onderzoek naar mogelijke oplossingen noodzakelijk is. Kennis over maatregelen bij de tunnelmonden is nog steeds in ontwikkeling en de actuele inzichten schieten tekort om op korte termijn tot definitieve keuzes te komen. Grondiger onderzoek zal meer zekerheden moeten bieden in effecten, kosten en kosteneffectiviteit van maatregelen. De gemeente Amsterdam fungeert met betrekking tot het bovenstaande als facilitator.

Amsterdam en de rijksoverheid (ministerie van VROM) verklaren met betrekking tot de noordelijke en zuidelijke tunnelmond van de IJ-tunnel en de westelijke (en oostelijke tunnelmond m.b.t. de toekomstige situatie) tunnelmond van de Piet Heintunnel:

- dat zij gezamenlijk de resterende hardnekkige knelpunten bij deze tunnelmonden zullen oplossen;
- dat met een combinatie van maatregelen, toepasbaarheidsbeginsel en/of het effectieve blootstellingprincipe de knelpunten oplosbaar zijn;
- dat vervolgonderzoek wordt gedaan naar effecten, kosten en kosteneffectiviteit van maatregelen;
- dat op basis van het vervolgonderzoek een definitieve keuze uit de mogelijke maatregelen wordt gemaakt op een datum die het mogelijk maakt om vóór het verstrijken van de derogatietermijnen ter plaatse te voldoen aan de normen;
- dat bij het maken van deze definitieve keuze het uitgangspunt is dat de te kiezen set van maatregelen dient te leiden tot het wegnemen van de grenswaardenoverschrijdingen;
- dat voor de uitvoering van de maatregelen de rijksoverheid (VROM) een nader te bepalen geldbedrag beschikbaar stelt (uit het budget van de 100 miljoen FES-gelden). Wanneer de financiën niet toereikbaar blijken gaan de partners (rijk en gemeente) opnieuw met elkaar in overleg over de dekking van de resterende kosten.

## ***Nadere toelichting ten aanzien van tunnelmond IJtunnel Noord***

Het publiek kan de tunnel tot aan de rand van de tunnelbak benaderen en er is op 50 meter vanaf de tunnelingang een fietsverbinding aanwezig, die dwars over de rijweg loopt. De blootstelling van het publiek is daar naar verwachting van korte duur. Er liggen echter ook woningen in de directe omgeving van de tunnelmond en binnen het overschrijdingsgebied.

Er is dus sprake van een langere verblijfsduur en significante blootstelling en daarom geldt hier de resultaatsafspraken om ervoor te zorgen dat tijdig wordt voldaan aan de normen.

Het inschakelen van de aanwezige ventilatie en andere maatregelen (bijvoorbeeld milieuzone voor het vrachtverkeer en elektrisch vervoer) dragen bij aan het verbeteren van de luchtkwaliteit maar leiden vooralsnog niet tot het tijdig voldoen aan de normen.

De situatie in de directe omgeving van de tunnelmond is vooral door de verdiepte ligging te complex om met de saneringstool goed te kunnen berekenen. Daarom zal de situatie meer in detail worden onderzocht. Aan de hand van de resultaten van dat onderzoek zal worden nagegaan of aanvullende maatregelen nodig zijn om te zorgen dat tijdig wordt voldaan aan de normen. Indien dat het geval is, dan zullen op grond van de resultaatsafspraken dergelijke maatregelen worden genomen.

***Nadere toelichting ten aanzien van tunnelmond IJtunnel Zuid (centrumkant)***

Het publiek kan de tunnel tot aan de rand van de tunnelbak benaderen. De blootstelling van het publiek is daar naar verwachting van korte duur. Er liggen echter ook woonboten in de directe omgeving van de tunnelmond en binnen het overschrijdingsgebied. Er is dus sprake van een langere verblijfsduur en significante blootstelling en daarom geldt hier de resultaatsafspraken om ervoor te zorgen dat tijdig wordt voldaan aan de normen. Er bevinden zich eveneens een speelplaats voor kinderen en een openbaar sportveld in de omgeving van de tunnelmond.

Het inschakelen van de aanwezige ventilatie en andere maatregelen (bijvoorbeeld milieuzone voor het vrachtverkeer en elektrisch vervoer) dragen bij aan het verbeteren van de luchtkwaliteit maar leiden vooralsnog niet tot het tijdig voldoen aan de normen.

De situatie in de directe omgeving van de tunnelmond is vooral door de verdiepte ligging te complex om met de saneringstool goed te kunnen berekenen. Daarom zal de situatie meer in detail worden onderzocht. Aan de hand van de resultaten van dat onderzoek zal worden nagegaan of aanvullende maatregelen nodig zijn om te zorgen dat tijdig wordt voldaan aan de normen. Indien dat het geval is, dan zullen op grond van de resultaatsafspraken dergelijke maatregelen worden genomen.

*Nadere toelichting ten aanzien van tunnelmond Piet Heintunnel West (centrumkant)*

Het publiek kan de tunnel tot aan de rand van de tunnelmond benaderen. De blootstelling van het publiek is daar naar verwachting van korte duur. Er liggen echter ook woningen in de directe omgeving van de tunnelmond en binnen het overschrijdingsgebied. Er is dus sprake van een langere verblijfsduur en significante blootstelling en daarom geldt hier de resultaatsafspraken om ervoor te zorgen dat tijdig wordt voldaan aan de normen.

Het inschakelen van de aanwezige ventilatie en andere maatregelen (bijvoorbeeld milieuzone voor het vrachtverkeer en elektrisch vervoer) dragen bij aan het verbeteren van de luchtkwaliteit maar leiden vooralsnog niet tot het tijdig voldoen aan de normen.

De situatie in de directe omgeving van de tunnelmond is vooral door de verdiepte ligging te complex om met de saneringstool goed te kunnen berekenen. Daarom zal de situatie meer in detail worden onderzocht. Aan de hand van de resultaten van dat onderzoek zal worden nagegaan of aanvullende maatregelen nodig zijn om te zorgen dat tijdig wordt voldaan aan de normen. Indien dat het geval is, dan zullen op grond van de resultaatsafspraken dergelijke maatregelen worden genomen.

## Bijlage 4 Geactualiseerde factsheets maatregelen gemeente Amsterdam

<b>NAAM MAATREGEL</b>	Schoner wagenpark stad, stadsdelen en GVB (acties 15 en 16)
<b>Typering</b>	<b>Primaire maatregel</b> Vermindering emissies wagenpark van stad en stadsdelen
<b>Ingevoerd in verkeersprognose of apart in saneringstool</b>	Apart in saneringstool (algemene/generieke gemeentelijke maatregel)
<b>Relatie met IBM project</b>	Draagt bij aan derogatie
<b>Relatie met knelpunten</b>	Draagt bij aan oplossen knelpunten Minder uitstoot fijnstof PM <sub>10</sub> en NO <sub>2</sub>
<b>Realisatiedatum / Realisatie effect</b>	2007/ 2010 Lokaal effect: reductie van 2,6 km knelpuntenkilometer voor NO <sub>2</sub> ( o.b.v. Saneringstool 2.1.1, zichtjaar 2010). Daarnaast realiseert deze maatregel, met de landelijke en regionale maatregelen samen, dat in 2011 aan de luchtkwaliteitsnorm voor PM <sub>10</sub> wordt voldaan; En dat in 2015 aan luchtkwaliteitsnorm voor NO <sub>2</sub> wordt voldaan.
<b>Kosten / Cofinanciering</b>	€ 5.300.000, -: Dekking: Stichting Voertuigbeheer Amsterdam € 3.000.000,- en Fonds Luchtkwaliteit:€ 2.300.000, -.
<b>Verantwoording</b>	Actieplan Luchtkwaliteit Amsterdam (acties 15 en 16). Betreft generieke gemeentelijke maatregel in Saneringstool.  Overschakelen op een schoner gemeentelijk wagenpark en schonere bussen GVB vindt gefaseerd plaats. In 2010 zal tot 25% van de bussen voldoen aan EEV en zullen dienstauto's tenminste met roetfilters zijn uitgerust. In de Saneringstool is dit gesimuleerd door voor dit jaar schonere voertuigen beleidsniveau I in te voeren. Voor 2015 wordt ervan uitgegaan dat tot 50% van de bussen EEV is en dat andere voertuigen eveneens, conform acties 15 en 16, schoner zijn. Dit is in de Saneringstool gesimuleerd door voor 2015 (en verder) schonere voertuigen beleidsniveau II in te voeren. De input in de Saneringstool is een relatief voorzichtige benadering van de te verwachten effecten op de verbetering van de luchtkwaliteit.



<b>NAAM MAATREGEL</b>	Actieplan goederenvervoer (actie 22)
<b>Typering</b>	<b>Primaire maatregel</b> Milieuzone goederenvervoer
<b>Ingevoerd in verkeersprognose of apart in saneringstool</b>	Apart in saneringstool
<b>Relatie met IBM project</b>	Draagt bij aan derogatie
<b>Relatie met knelpunten</b>	Minder uitstoot fijnstof PM <sub>10</sub> en NO <sub>2</sub>
<b>Realisatiedatum / Realisatie effect</b>	2008 / 2010 Lokaal effect: reductie van 2,8 knelpuntkilometer voor NO <sub>2</sub> ( o.b.v. Saneringstool 2.1.1, zichtjaar 2010). Daarnaast realiseert deze maatregel, met de landelijke en regionale maatregelen samen, dat in 2011 aan de luchtkwaliteitsnorm voor PM <sub>10</sub> wordt voldaan; En dat in 2015 aan luchtkwaliteitsnorm voor NO <sub>2</sub> wordt voldaan.
<b>Kosten / Cofinanciering</b>	€ 7.500.000, -: Dekking: Fonds Luchtkwaliteit.
<b>Verantwoording</b>	Actieplan Luchtkwaliteit Amsterdam (actie 22) en Convenant Goederenvervoer. Betreft locatiespecifieke gemeentelijke maatregel in Saneringstool. In de Saneringstool is een milieuzone gedefinieerd binnen de ring A-10, met uitzondering van Amsterdam Noord en met uitzondering van enkele bedrijfsterreinen. De afspraken uit het Convenant Goederenvervoer zijn in de Saneringstool opgenomen als een verbod voor alle vrachtverkeer met emissieniveau van euro 3 of lager (zowel benzine als diesel).

<b>NAAM MAATREGEL</b>	Uitbreiding betaald parkeren nieuwe gebieden (actie 26)
<b>Typering</b>	<b>Primaire maatregel</b>
<b>Ingevoerd in verkeersprognose of apart in saneringstool</b>	In verkeersprognose
<b>Relatie met IBM project</b>	Draagt bij aan derogatie
<b>Relatie met knelpunten</b>	Minder uitstoot fijnstof PM <sub>10</sub> en NO <sub>2</sub>
<b>Realisatiedatum / Realisatie effect</b>	2007-2015 Lokaal effect: reductie met 20.000 autokilometers per dag in gebied waar parkeertarief wordt ingevoerd (o.b.v. verkeersprognoses DIVV). Daarnaast realiseert deze maatregel, met de landelijke en regionale maatregelen samen, dat in 2011 aan de luchtkwaliteitsnorm voor PM <sub>10</sub> wordt voldaan; En dat in 2015 aan luchtkwaliteitsnorm voor NO <sub>2</sub> wordt voldaan.
<b>Kosten / Cofinanciering</b>	Dekking: Fonds Luchtkwaliteit.
<b>Verantwoording</b>	Actieplan Luchtkwaliteit Amsterdam (actie 26)

<b>NAAM MAATREGEL</b>	Stadsverwarming (actie 40)
<b>Typering</b>	<b>Primaire actie</b>
<b>Ingevoerd in verkeersprognose of apart in saneringstool</b>	Apart in saneringstool.
<b>Relatie met IBM project</b>	Draagt bij aan derogatie
<b>Relatie met knelpunten</b>	Minder uitstoot NO <sub>2</sub>
<b>Realisatiedatum / Realisatie effect</b>	2007-2015 Lokaal effect: reductie van 0,5 µg/m <sup>3</sup> NO <sub>2</sub> (zichtjaar 2010). Geen direct effect op het aantal knelpuntkilometers. Daarnaast realiseert deze maatregel, met de landelijke en regionale maatregelen samen, dat in 2015 aan luchtkwaliteitsnorm voor NO <sub>2</sub> wordt voldaan.
<b>Kosten / Cofinanciering</b>	Dekking: Fonds Luchtkwaliteit.
<b>Verantwoording</b>	Actieplan Luchtkwaliteit Amsterdam (actie 40). Invoering stadsverwarming leidt tot algehele verbetering van de luchtkwaliteit in de betreffende gebieden.

<b>NAAM MAATREGEL</b>	Voorrang voor een gezonde stad (VGS) (actie 20)
<b>Typering</b>	<p><b>Primaire maatregel</b></p> <p>Maatregelen zijn: sloopsubsidieregeling, milieuzone bestelauto's, Parkeertarief (gebiedsindeling, hoogte en uitbreiding bloktijden) en autodelen.</p> <p>Milieudifferentiatie voor parkeervergunning en parkeermeter tarieven; hieraan wordt in de effectberekening vooralsnog geen resultaat verbonden.</p>
<b>Ingevoerd in verkeersprognose of apart in saneringstool</b>	<p>Parkeermaatregelen en autodelen meegenomen in verkeersprognose.</p> <p>Milieuzone bestelauto's apart opgenomen in saneringstool.</p>
<b>Relatie met IBM project</b>	Draagt bij aan derogatie
<b>Relatie met knelpunten</b>	Draagt bij aan reductie NO <sub>2</sub> en fijnstof PM <sub>10</sub>
<b>Realisatiedatum / Realisatie effect</b>	<p>2008 – 2015</p> <p>Deze maatregel realiseert, met de landelijke en regionale maatregelen samen, dat in 2011 aan de luchtkwaliteitsnorm voor PM<sub>10</sub> wordt voldaan; En dat in 2015 aan luchtkwaliteitsnorm voor NO<sub>2</sub> wordt voldaan.</p>
<b>Kosten / Cofinanciering</b>	<p>€ 68.000.000, - (raming 2008 tot en met 2011)</p> <p>Gemeentelijke investering € 68.000.000, -</p>
<b>Verantwoording</b>	<p>Actieplan Luchtkwaliteit Amsterdam (actie 20)</p> <p>Een belangrijk onderdeel van VGS is het invoeren van een milieuzone bestelwagens. Deze milieuzone is als locatiespecifieke maatregel ingevoerd in de Saneringstool en sluit aan bij milieuzone voor goederenvervoer.</p>

<b>NAAM MAATREGEL</b>	Elektrisch Vervoer
<b>Typering</b>	<b>Primaire maatregel</b> Stimuleringsbeleid voor alle verkeer en aanpassen infrastructuur (oplaadpalen).
<b>Ingevoerd in verkeersprognose of apart in saneringstool</b>	Apart in saneringstool
<b>Relatie met IBM project</b>	Draagt bij aan derogatie
<b>Relatie met knelpunten</b>	Draagt bij aan oplossen knelpunten Minder uitstoot fijnstof PM <sub>10</sub> en NO <sub>2</sub>
<b>Realisatiedatum / Realisatie effect</b>	2009/ 2015 Lokaal effect: PM Deze maatregel realiseert, met de landelijke en regionale maatregelen samen, dat in 2011 aan de luchtkwaliteitsnorm voor PM <sub>10</sub> wordt voldaan; En dat in 2015 aan luchtkwaliteitsnorm voor NO <sub>2</sub> wordt voldaan.
<b>Kosten / Cofinanciering</b>	€ 10.000.000, -: Dekking: €1.000.000,- proeftuin V&W/ VROM en Fonds Luchtkwaliteit: €9.000.000, -.
<b>Verantwoording</b>	Actieplan Elektrisch Vervoer.

## Bijlage 5 Geactualiseerde factsheets IBM projecten gemeente Amsterdam

<b>Projectnaam</b>	Houthaven (HH)/ Stadhaven Minerva (SM)
<b>Projectnummer</b>	IB 704/IB 722
<b>Regio</b>	Provincie Noord-Holland
<b>Bevoegd gezag</b>	HH: Stadsdeel Amsterdam Westerpark SM: Amsterdam - Centrale stad
<b>Type</b>	HH: Gemengd project SM: Bedrijventerrein
<b>Omvang</b>	HH: 2.250 woningen, 90.000 m2 b.v.o. SM: 80 ha waarvan 30 ha water. Verdichting bedrijfsruimte met 180.000 m2 b.v.o.
<b>Hoofdontsluiting</b>	HH: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Tasmanstraat; 2x1 rijstrook, 50 km/uur, binnen bebouwde kom, bestaande infrastructuur, wordt deels als tunnel beoogd (0,4 km)</li> <li>- Spaarndammerdijk; 2x1 rijstrook, 50 km/uur, binnen bebouwde kom, bestaande infrastructuur (deels als tunnel beoogd 0,4 km)</li> <li>- Van Diemenstraat; 2x1 rijstrook, 50 km/uur, binnen bebouwde kom, bestaande infrastructuur</li> </ul> SM: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Archangelweg; 2x1 rijstrook, 50 km/uur, binnen bebouwde kom (bibeko), bestaande infrastructuur</li> <li>- Haparandaweg; 2x1 rijstrook, 50 km/uur, (bibeko), bestaande infrastructuur</li> </ul>
<b>Project effect</b>	Opgenomen in de Saneringstool (middels de verkeerscijfers) voor Amsterdam.
<b>Realisatiebesluit</b>	HH: Bestemmingsplan: vaststelling april 2009, daarna bouwplannen SM: Bestemmingsplan in procedure: 2009
<b>Datum ingebruikname</b>	HH: Ingebruikname tunnel staat gepland in 2012; en gefaseerde ingebruikname woningen compleet in 2020 SM: Vanaf 2009
<b>Fasering</b>	HH: Start bouw 2010 tunnel en eerste woningen. Geleidelijke oplevering vanaf 2012 tot 2020, dus gemiddeld 12,5% per jaar. (nadere uitwerking fasering zie onderzoek Goudappel Coffeng 13 november 2008. SM: 2012: 50%; 2015: 100 %
<b>Bron</b>	HH: Houthaven project SM: Haven Amsterdam
<b>Ligging (x,y)</b>	HH: 120359, 489648 SM: 120045, 490060
<b>Overige opmerkingen</b>	De verkeersgegevens zijn als volgt in de saneringstool opgenomen: Verkeersproductie per etmaal van 4.500 tot 7.000 in 2006 groeiend naar 20.000 tot 23.000 in 2020, Zie verkeersonderzoek Goudappel Coffeng d.d. 13 november 2008.

<b>Projectnaam</b>	Zuidas
<b>Projectnummer</b>	IB 724
<b>Regio</b>	Provincie Noord-Holland
<b>Bevoegd gezag</b>	Amsterdam - Centrale stad
<b>Type</b>	Gemengd Kantoren, Voorzieningen en Wonen (circa 9.600 woningen).
<b>Omvang</b>	Flanken: circa 1.100.000 m <sup>2</sup> b.v.o. kantoren en voorzieningen, circa 700.000 m <sup>2</sup> b.v.o. woningen (ca. 5.600) Dok: circa 600.000 m <sup>2</sup> b.v.o. kantoren en voorzieningen, circa 500.000 m <sup>2</sup> b.v.o. woningen (ca. 4.000)
<b>Hoofdontsluiting</b>	Rijksweg A10 en station Zuid; A10 Zuid verbreed van 2x3,5 naar 2x5 rijstroken, 100 km/uur.
<b>Project effect</b>	Opgenomen in de Saneringstool (middels de verkeerscijfers) voor Amsterdam.
<b>Realisatiebesluit</b>	Volgens de vigerende planning wordt voor 2014 een ruimtelijk besluit genomen over het totale vastgoedprogramma.
<b>Datum ingebruikname</b>	Gefaseerd, 2010 tot 2030 Het programma wat onder het Dok wordt benoemd, zal grotendeels worden gerealiseerd na 2020. Wat tot 2020 gerealiseerd wordt, is onzeker maar zal orde grootte 100.000m <sup>2</sup> kantoren en voorzieningen bedragen. Volgens vigerende planning wordt voor 2014 een ruimtelijk besluit genomen over het totaal vastgoedprogramma.
<b>Fasering</b>	Exacte fasering nog onbekend gemiddeld tussen 50.000 – 200.000 m <sup>2</sup> b.v.o.
<b>Bron</b>	Zuidas Amsterdam
<b>Ligging (x,y of evt kaartje)</b>	120164, 483573
<b>Overige opmerkingen</b>	Verkeersproductie per etmaal van 54.000 tot 56.000 in 2006 groeiend naar 95.000 tot 100.000 in 2020.

<b>Projectnaam</b>	IJburg 2 <sup>e</sup> fase
<b>Projectnummer</b>	IB 743
<b>Regio</b>	Provincie Noord-Holland
<b>Bevoegd gezag</b>	Amsterdam -Centrale stad
<b>Type</b>	Woningbouw
<b>Omvang</b>	9.200 woningen 8.200 arbeidsplaatsen
<b>Hoofdontsluiting</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- IJburglaan (Pampuslaan); 2x1 rijstrook, 50 km/uur, binnen bebouwde kom, verlenging 2,9 km</li> <li>- Oostelijke ontsluitingsweg IJburg; 2x1 rijstrook, 50/70 km/uur, deels binnen bebouwde kom, 2,4 km lengte</li> </ul>
<b>Project effect</b>	Opgenomen in de Saneringstool (middels de verkeerscijfers) voor Amsterdam
<b>Realisatiebesluit</b>	Bestemmingsplan voor zomer 2009 door Gemeenteraad Amsterdam. Tussen 2009 en 2014 worden verschillende uitwerkingsplannen ter besluitvorming voorgelegd aan de Gemeenteraad van Amsterdam
<b>Datum ingebruikname</b>	Volledig in 2020
<b>Fasering</b>	Start bouw 2012 Geleidelijke oplevering tussen 2012 en 2020 In 2014 gerealiseerd: 500 woningen
<b>Bron</b>	Projectbureau IJburg
<b>Ligging (x,y of evt kaartje)</b>	129693, 484864
<b>Overige opmerkingen</b>	Verkeersproductie per etmaal van 0 in 2006 groeiend naar 45.000 in 2020.



<b>Projectnaam</b>	Overamstel
<b>Projectnummer</b>	IB 744
<b>Regio</b>	Provincie Noord-Holland
<b>Bevoegd gezag</b>	Amsterdam - Centrale stad
<b>Type</b>	Transitieproject: van werken naar gemengd wonen/werken
<b>Omvang</b>	Ca. 4.000 woningen toegevoegd, Ca. 200.000 m2 bvo werken en voorzieningen toegevoegd
<b>Hoofdontsluiting</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Spaklerweg; 2x1 rijstrook, 50 km/uur, binnen bebouwde kom, bestaande infrastructuur</li> <li>- "Nuon"-weg; 2x1 rijstrook, 50 km/uur, binnen bebouwde kom, 0,7 km lengte</li> <li>- Rijksweg A2; ontwaarding van 100 km/uur naar 50/70 km/uur, blijft 2x2 rijstroken in versmald profiel</li> </ul>
<b>Project effect</b>	Opgenomen in de Saneringstool (middels de verkeerscijfers) voor Amsterdam
<b>Realisatiebesluit</b>	Tussen 2006 en 2014 worden verschillende deelplannen ter besluitvorming voorgelegd
<b>Datum ingebruikname</b>	Volledig in 2020
<b>Fasering</b>	Start bouw: 2009 Geleidelijke oplevering tussen 2010 en 2020
<b>Bron</b>	Projectbureau Zuidoostlob
<b>Ligging (x,y of evt kaartje)</b>	123054, 483017
<b>Overige opmerkingen</b>	Verkeersproductie per etmaal van 15.000 tot 17.000 in 2006 groeiend naar 34.000 tot 38.000 in 2020.

<b>Projectnaam</b>	Zeeburgereiland
<b>Projectnummer</b>	IB 746
<b>Regio</b>	Provincie Noord-Holland
<b>Bevoegd gezag</b>	Amsterdam - Centrale stad
<b>Type</b>	Gemengd project
<b>Omvang</b>	Tussen 5.000 en 6.000 woningen Tussen 194.000 en 264.000 m <sup>2</sup> b.v.o. niet woon-voorzieningen (bedrijfsruimtes, buurtvoorzieningen, leisure, jachthaven etc.)
<b>Hoofdontsluiting</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Zuiderzeeweg; 2x1 rijstrook, 50/70 km/uur, deels binnen bebouwde kom, bestaande infrastructuur. Wordt in kader planrealisatie volledig 50 km/uur.</li> <li>- A10 –Noord; 2x3 rijstroken, 100 km/uur, bestaande infrastructuur</li> <li>- S114; 2x2 rijstroken, 50/70 km/uur, bestaande infrastructuur. Wordt in kader van planrealisatie volledig 50 km/uur (met uitzondering van traject Piet Heintunnel)</li> </ul>
<b>Project effect</b>	Opgenomen in de Saneringstool (middels de verkeerscijfers) voor Amsterdam
<b>Realisatiebesluit</b>	Besluitvorming vindt plaats in vijf tranches 1e tranche: 2009 2e tranche: 2012 3e tranche: na 2014
<b>Datum ingebruikname</b>	Eindoplevering: 2020
<b>Fasering</b>	Start bouw: 2010 Geleidelijke oplevering tussen 2011 en 2020
<b>Bron</b>	Projectbureau IJburg
<b>Ligging (x,y of evt kaartje)</b>	125883, 487345
<b>Overige opmerkingen</b>	MER in procedure in 2008. Verkeersproductie per etmaal van 1.000 tot 3.000 in 2006 groeiend naar 17.000 tot 19.000 in 2020.

<b>Projectnaam</b>	Buiksloterham
<b>Projectnummer</b>	IB 747
<b>Regio</b>	Provincie Noord-Holland
<b>Bevoegd gezag</b>	Coalitieproject: Gemeente Amsterdam - Stadsdeel Amsterdam Noord
<b>Type</b>	Woningbouw
<b>Omvang</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 4.000 woningen (500.000 m2 wonen)</li> <li>- 450.000 m2 werken (135.000 m2 bedrijven – 277.000 m2 kantoorachtig – 38.000 m2 kantoor)</li> <li>- 50.000 m2 voorzieningen (commercieel, niet commercieel en horeca)</li> <li>- Totaal: 1.000.000 m2</li> </ul>
<b>Hoofdontsluiting</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Distelweg; 2x1 rijstrook, 50 km/uur, bestaande infrastructuur, binnen bebouwde kom (BIBEKO)</li> <li>- Bongerdweg 2x1 rijstrook, 50 km/uur, BIBEKO, 0,7 km (onderdeel project de Bongerd)</li> <li>- Klaprozenweg; 2x1 rijstrook, deels naar 2x2, 50 km/uur, BIBEKO</li> <li>- Ridderspoorweg 585 meter 2x1 50km/uur, nieuwe infrastructuur, BIBEKO.</li> <li>- Johan van Hasseltweg; 2x2 rijstrook, 50 km/uur, BIBEKO</li> <li>- Cornelis Douwesweg; 2x1 rijstrook, 50 km/uur, BIBEKO</li> <li>- Nieuwe Leeuwarderweg; 2x2 rijstrook, 70 km/uur, BIBEKO</li> </ul>
<b>Project effect</b>	Opgenomen in de Saneringstool (middels de verkeerscijfers) voor Amsterdam
<b>Realisatiebesluit</b>	<p>Investeringsbesluit: 2006</p> <p>Bestemmingsplan: 2009 Gemeenteraad</p>
<b>Datum ingebruikname</b>	Gefaseerd tussen 2012 en 2030
<b>Fasering</b>	<p>Start bouw 2010</p> <p>Geleidelijke oplevering van de eerste 2.000 woningen tussen 2011 en 2015 en 500.000 m2 bedrijven en voorzieningen; overige 2.000 woningen zijn afhankelijk van particuliere initiatiefnemers en is een streefbeeld voor tot 2030.</p> <p>In de Saneringstool opgenomen voor 2020.</p>
<b>Bron</b>	Project Buiksloterham
<b>Ligging (x,y of evt kaartje)</b>	122220, 490110
<b>Overige opmerkingen</b>	Verkeersproductie per etmaal van 8.000 tot 11.000 in 2006 groeiend naar 30.000 tot 35.000 in 2020

<b>Projectnaam</b>	CAN gebied (Centrum Amsterdam Noord)
<b>Projectnummer</b>	IB 748
<b>Regio</b>	Provincie Noord-Holland
<b>Bevoegd gezag</b>	Coalitieproject: Gemeente Amsterdam - Stadsdeel Amsterdam Noord
<b>Type</b>	Gemengd
<b>Omvang</b>	Ca. 3.300 woningen Ca. 30.000 m2 Winkels Ca. 63.000 m2 Kantoren Ca. 67.000 m2 commercieel Ca. 130.000 m2 overige bestemmingen Ca. 2300 parkeerplaatsen
<b>Hoofdontsluiting</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- IJdoornlaan; 2x2 rijstroken, 50 km/uur, binnen bebouwde kom, bestaande infrastructuur</li> <li>- Nieuwe Leeuwarderweg; 2x2 rijstroken, 70 km/uur, binnen bebouwde kom, bestaande infrastructuur</li> <li>- Nieuwe Purmerweg, 2x1 rijstrook, 50 km/uur, binnen bebouwde kom, bestaande infrastructuur</li> </ul>
<b>Project effect</b>	Opgenomen in de Saneringstool (middels de verkeerscijfers) voor Amsterdam
<b>Realisatiebesluit</b>	Er vinden nog steeds diverse besluiten plaats; het gaat om een samengesteld project waarvan steeds delen de besluitvorming in gaan
<b>Datum ingebruikname</b>	Het CAN wordt vanaf 2007 gefaseerd gerealiseerd. De eerste oplevering heeft in het najaar van 2008 plaatsgevonden. De laatste oplevering is gepland voor 2019.
<b>Fasering</b>	Start bouw 2007. Geleidelijke oplevering tot 2019; dus ongeveer 300 woningen per jaar.
<b>Bron</b>	Project Centrum Amsterdam Noord, Projectbureau Noordwaarts
<b>Ligging (x,y of evt kaartje)</b>	124633, 490012
<b>Overige opmerkingen</b>	Verkeersproductie per etmaal van 21.000 tot 24.000 in 2006 groeiend naar 40.000 tot 45.000 in 2020.

<b>Projectnaam</b>	NDSM werf
<b>Projectnummer</b>	IB 761
<b>Regio</b>	Provincie Noord-Holland
<b>Bevoegd gezag</b>	Stadsdeel Amsterdam Noord
<b>Type</b>	Gemengd woon werk gebied
<b>Omvang</b>	289.500m <sup>2</sup> is circa 2.316 woningen Kantoren 108.500m <sup>2</sup> b.v.o. Bedrijven circa 241.850m <sup>2</sup>
<b>Hoofdontsluiting</b>	Cornelis Douwesweg; 2x1/ 2x2 rijstroken, 50/ 70 km/uur, binnen bebouwde kom, bestaande infrastructuur
<b>Project effect</b>	Opgenomen in de Saneringstool (middels de verkeerscijfers) voor Amsterdam.
<b>Realisatiebesluit</b>	2008 tot 2012
<b>Datum ingebruikname</b>	Gefaseerd van 2008 tot 2020
<b>Fasering</b>	Gefaseerd; geleidelijk van 2008 tot 2020
<b>Bron</b>	NDSM project
<b>Ligging (x,y of evt kaartje)</b>	121453, 490381
<b>Overige opmerkingen</b>	Verkeersproductie per etmaal van 4.000 tot 6.000 in 2006 groeiend naar 28.000 tot 32.000 in 2020.

<b>Projectnaam</b>	Overhoeks
<b>Projectnummer</b>	IB 762
<b>Regio</b>	Provincie Noord-Holland
<b>Bevoegd gezag</b>	Amsterdam; Stadsdeel Noord
<b>Type</b>	Gemengd
<b>Omvang</b>	2.200 woningen 130.000 m2 b.v.o.
<b>Hoofdontsluiting</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Nieuw brug over Buiksloterkanaal/ van der Pekstraat, 2x1 rijstrook, 50 km/uur, binnen bebouwde kom.</li> <li>- Asterweg, bestaande infrastructuur, 2x1 rijstrook, 50 km/uur, binnen bebouwde kom</li> </ul>
<b>Project effect</b>	Opgenomen in de Saneringstool (middels de verkeerscijfers) voor Amsterdam.
<b>Realisatiebesluit</b>	Projectbesluit 2003, Stedenbouwkundig Plan 2004
<b>Datum ingebruikname</b>	Van 2010 tot 2019
<b>Fasering</b>	Gefaseerd 1 <sup>e</sup> 125 woningen in 2010, doorlopend tot 2016- 2019
<b>Bron</b>	Project Overhoeks
<b>Ligging (x,y of evt kaartje)</b>	122106, 489149
<b>Overige opmerkingen</b>	Verkeersproductie per etmaal van 2.000 tot 3.000 in 2006 groeiend naar 10.000 tot 11.000 in 2020.

<b>Projectnaam</b>	Science Park Amsterdam
<b>Projectnummer</b>	IB 763
<b>Regio</b>	Provincie Noord-Holland
<b>Bevoegd gezag</b>	Centrale Stad Amsterdam
<b>Type</b>	Gemengd
<b>Omvang</b>	Eindsituatie: 360.000m2 bvo kantoren/ laboratoria/ kennisinstellingen/ hoger onderwijs. 10.000m2 bvo (gebouwde) sportvoorzieningen. 12.000 m2 bvo hotel- en congresvoorzieningen 720 studenten woningen en ca. 600 appartementen 3.400 parkeerplaatsen in het hele bestemmingsplangebied.
<b>Hoofdontsluiting</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Kruislaan; 2x1 rijstrook, 50 km/uur, bestaande infrastructuur, binnen bebouwde kom</li> <li>- Toekomstige aansluiting op de A-10/ C. MacGillavrylaan; 2x1 rijstrook, 50 km/uur, binnen bebouwde kom, verlengd met 2,0 km</li> </ul>
<b>Project effect</b>	Opgenomen in de Saneringstool (middels de verkeerscijfers) voor Amsterdam.
<b>Realisatiebesluit</b>	Bestemmingsplan in 2004 onherroepelijk door Raad van State.
<b>Datum ingebruikname</b>	Totale ontwikkeling: 2020
<b>Fasering</b>	Start bouw: Geleidelijke oplevering tussen 2007 en 2020 In 2014 opgeleverde 720 Studentenwoningen + 600 appartementen en circa 170.000 M2 bvo van het totale programma (ex. Woningen)
<b>Bron</b>	Project Science Park
<b>Ligging (x,y of evt kaartje)</b>	125660, 485290
<b>Overige opmerkingen</b>	Verkeersproductie per etmaal van 9.000 tot 11.000 in 2006 groeiend naar 21.000 tot 25.000 in 2020.

**Bijlage 6 Geactualiseerd overzicht luchtkwaliteitsmaatregelen gemeente Haarlem**

In Haarlem worden op het OWN, na uitvoering van de nationale maatregelen, geen overschrijdingen verwacht van de grenswaarden voor PM<sub>10</sub> (2011) en NO<sub>2</sub> (2015). De gemeente Haarlem neemt verschillende initiatieven om de luchtkwaliteit verder te verbeteren. Deze initiatieven steunen op twee beleidsplannen: Haarlems Verkeers- en vervoerplan, HVVP (2003) en het concept beleidsplan luchtkwaliteit 2006-2011. Dit concept is in januari 2006 vastgesteld.

- Maatregelenpakket voor stimulering gebruik fiets in plaats van auto.
- Maatregelenpakket voor stimulering gebruik OV in plaats van auto.
- Stimuleren overstap naar OV of fiets aan stadsrand.
- Bevorderen milieuvriendelijke personeelsvervoer door bedrijven en gemeente.
- Stimulering autodating.
- Parkeernormering: 2e en 3e auto hoger tarief.
- Verbeteren bereikbaarheid Waarderpolder (onder andere realisatie brug).
- Afstemming Verkeersregelinstanties (VRI's), onder andere in Waalderpolder en Bolwerkenroute.
- Groene concessies OV.
- Gemeentelijke wagenpark op aardgas.
- Voorlichting en bevordering uitbreiding infrastructuur aardgasvulstations.

**Kenmerken maatregelen gemeente Haarlem**

Maatregel	Toelichting	Realisatie	Verantwoording
Stimuleren fiets in plaats van auto	Breed maatregelenpakket ter verbetering fietsinfrastructuur; veel fietsparkeerplekken; goede aansluiting op OV; knelpunten routes aanpakken. Inclusief 2e VPL Schalkwijk.	Stapsgewijs vanaf 2006 effect 2008-2015	HVVP, Uitvoeringsprogramma Fietsinfrastructuur
Stimuleren gebruik OV in plaats van auto	Maatregelenpakketten ter verbetering en versnelling busroutes (met name versnelling en dienstenuitbreiding Zuidtangent)	Stapsgewijs vanaf 2006 effect 2008-2015	HVVP, Regionet
Stimuleren overstap naar OV of fiets aan stadsrand.	Aanleg/verbeteren van transferpunten.	Na 2008 2009-2015	HVVP
Bevorderen milieuvriendelijke personeelsvervoer door bedrijven en gemeente	Gemeente: fietsplan voor voordelige fiets personeel woon-werk; stimuleren fietsgebruik werk; Personeelsvervoerbedrijven: via reguliere taak Wm	Lopend beleid vanaf 2006	Beleid Haarlem
Stimuleren autodating	Uiteindelijk zeker 50 plekken (Greenwheels). Gemeente stelt deze beschikbaar	Stapsgewijs vanaf 2006; 2008-2015	Projecten
Parkeernormering: 2 <sup>e</sup> en 3 <sup>e</sup>	Bij parkeervergunningen hoger tarief	Stapsgewijs	Parkeerbeleid



auto hoger tarief	voor 2 <sup>e</sup> en 3 <sup>e</sup> auto ontmoedigt autobezit	vanaf 2006 uitbreiding zones; 2008-2015	Haarlem
Verkeersherstructurering door maatregelen Bereikbaarheid Waarderpolder	Verlegging hoofdroute uit woongebied naar bedrijventerrein en verbeteren bereikbaarheid en doorstroming naar bedrijventerrein. De maatregelen (projecten Schoterbrug, Oostweg, Fly-over en de sluiting Waarderbrug voor autoverkeer) vangen samen de autonome groei en de groei Waarderpolder op en verbeteren tevens de leefbaarheid in woongebied met name Spaarndamseweg	Schoterbrug/ Oostweg/ sluiting Waarderbrug 2009. Fly-over 2012	HVVP; Projecten Schoterbrug, Oostweg, Fly-over; Rapportages luchtkwaliteit Schoterbrug-Oostwegverbinding
Afstemming Verkeersregelinstanties (VRI's)	Onder andere op Bolwerkenroute en in Waarderpolder (WP als onderdeel Oostweg); onderzoek mogelijkheden Schipholweg	2007, 2009 (evt. Schipholweg voor 2011)	Verkeersbeleid Haarlem; Project Oostweg.
Groene concessies OV	Beïnvloeding en advisering eisen concessieverleners. Waar mogelijk aardgastractie OV. Inmiddels doorgevoerd voor concessie Haarlem-IJmond: stedelijk vervoer Haarlem en regio IJmond volledig aardgas, incl. CVV). Overige concessies (regionaal) zijn wel schoner, maar geen EEV. Opnieuw bij volgende concessies.	Vanaf 2006 (Haarlem-IJmond).  Nieuwe concessies vanaf 2012	Provincie Noord-Holland en Zuid-Holland en SRA
Gemeentelijk wagenpark op aardgas	Bij reguliere vervanging wordt aardgasauto gekozen	Stapsgewijs vanaf 2005, afronding ca 2010	Milieubeleid-programma's, Concept Beleidsplan Luchtkwaliteit
Voorlichting en bevordering uitbreiding infrastructuur aardgasvulstations.	Inzet op (extra) vulstation, met levering groen gas, in Waarderpolder.	Vanaf 2007 in vervolg op Gaia- project. Vulpunt 2010? 2008-2015	Milieubeleid-programma's, Concept Beleidsplan Luchtkwaliteit

## Bijlage 7 Overzicht IBM projecten Noordvleugel

## IBM Projecten Noord-Holland

IB-nr	Projectnaam	Bevoegd gezag	Ligging	Type *	Omvang**	Hoofdontsluiting En event andere ontsluitingen	Datum toonaangevend besluit, bijvoorbeeld streekplanwijziging	Datum ingebruikname, fasering	Hoe is het project opgenomen in verkeersprognoses voor 2010 (PM10) en 2015 (NO2) in saneringstool?	Geraamd effect
700	De Vork Heerhugowaard	Heerhugowaard	117859, 521573	bedrijventerrein	120 ha	Verlengde K. Onnesweg (toekomstige Westfrisiaweg) Hasselaarseweg (noordzijde)	2007	2010 bouwrijp maken 1e tranche vanaf 2010 eerste uitgave van 30 ha.	Verkeersprognoses meegenomen in aan te leggen Westfrisiaweg (N302)  De Westfrisiaweg heeft in 2020 ongeveer 13.000 mvt/etm (weekdagintensiteit). Aan de noordzijde van De Vork (nabij de Hasselaarseweg) rijden ongeveer 4700 mvt/etm op de hoofdweg. Aan de zijzijde van De Vork (nabij de Westfrisiaweg) rijden ongeveer 7300 mvt/etm op de hoofdweg. Dit zijn allemaal nieuwe wegen.	
701	Gebiedsontwikkeling Badhoevedorp Centrum en Zuid	Haarlemmermeer	113204, 483720	gemengd	11ha bedrijventerrein + 1.000 woningen, 45.000 bvo en 4.000 m2 bvo winkel respectievelijk 75.000 m2 tot 2030 + 100.000 m2 bvo na 2030	A9, Akerdijk, Nieuwe Meerdijk en Amsterdamse baan	2009 (centrum) en 2014 (zuid)	2010 (centrum) en 2015 (zuid)	Als input voor de Saneringstool heeft gemeente Haarlemmermeer een variant op het gemeentelijk verkeersmodel laten opstellen (GoudappelCoffeng) waarin alle IBM projecten zijn opgenomen.	

702	Grondgeluid	Haarlemmermeer	108477, 483216	bedrijventerrein	200.000 m2 bvo + mogelijk woningbouw	Via Vijfhuizenweg (voorlopig)	2009	2010	Als input voor de Saneringstool heeft gemeente Haarlemmermeer een variant op het gemeentelijk verkeersmodel laten opstellen (GoudappelCoffeng) waarin alle IBM projecten zijn opgenomen.	
703	Herstructurering Waarderpolder	Haarlem	105500, 490100	bedrijventerrein	13 ha	1. Waarderbrug/Oudeweg (Oostweg) 2. Schoterbrug	Aanpak herstructurering in deelgebieden per deelgebied (2007-2011). Ruimtelijke realisatie in één bestemmingsplan (Waarderpolder) besluitvorming daarover in 2008/2009	2008-2014	Totale groei met 12.000 arbeidsplaatsen tot 2015-2020 verwerkt in verkeersmodel	Project effect is opgenomen in verkeersmodel, tezamen met reeds lopende verkeersherstructurering "Bereikbaarheid Waarderpolder" (maatregelen: Schoterbrug/Oostweg/fly-over/sluiting Waarderbrug voor autoverkeer). Eindsaldo is positief (gunstig) saldo voor luchtkwaliteit.
704/722	Herstructurering Minervahaven. Dit project is samengegaan met houthaven. Zie IB-nr. 722									
705	HI-meer - Zuidoost vrachtloodsen/ Haarlemmermeer Oost (731)	Haarlemmermeer	115879, 480358 112624, 477953	Bedrijventerrein/ kantoren	105.000 m2 bvo (met bijbehorende kantoorruimte) / 50.000 m2 (+ 250.000 m2 bvo vervanging)	Angorachelaan, Fokkerweg, Aalsmeerderweg, Par. Weg Kruisweg Zuid  Schipholdijk, Loevensteinse Randweg	4 <sup>e</sup> kwartaal 2008/ 1 <sup>e</sup> kwartaal 2009	2010	Zuid Oost: niet verwerkt in model maar geen verwacht effect want het betreft verplaatsing vanuit Schiphol Centrum.  Oost: niet verwerkt in de saneringstool. 50.000 m2 bvo. 3.500 ritten	
706	Baanstee Noord	Purmerend		bedrijventerrein	150 ha	2 ontsluitingswegen naar de N244. Namen nog niet bekend.	2008	2011	Zie het verkeersmodel gemeente Purmerend, vrachtpercentage Baanstee Noord	
707	Greenpark Aalsmeer	Aalsmeer	114000, 476500	bedrijventerrein	167 ha		Na 2007	2011: 50% 2015: 100%		

708	Amstelveen Zuid	Amstelveen	116338, 474686	bedrijventerrein	100 ha		2008			
709	Hembrugterrein	Zaanstad	117250, 493000	bedrijventerrein	48 ha	Provincialeweg	Na 2007	2011	In de saneringstool verwerkt op basis van het vigerende Zaanse verkeersprognosemodel. Personenauto's 2.000 mvt/etm; vrachtwagens 500 mvt/etm.	
713	Zaanstad Achtersluispolder	Zaanstad		bedrijventerrein	94 ha	Dr. J.M. den Uijlweg, Thorbeckeweg	4 <sup>e</sup> kwartaal 2008	Medio 2010	In de saneringstool verwerkt op basis van het vigerende Zaanse verkeersprognosemodel. Personenauto's 8.000 mvt/etm; vrachtwagens 2.000 mvt/etm. Na 2010 Personenauto's 7.000 mvt/etm; vrachtwagens 1.750 mvt/etm.	
714	Zaanstad Hoogtij	Zaanstad	110750, 494622	bedrijventerrein	140 ha	Westzannerweg, Zuidelijke Randweg	2009	Vanaf september 2010	In de saneringstool verwerkt op basis van het vigerende Zaanse verkeersprognosemodel. Personenauto's 8.000 mvt/etm; vrachtwagens 2.000 mvt/etm.	
715	Cruquius Zuid en Zuid/Oost Cruquius Spaarnhove	Haarlemmermeer	104749, 482821	gemengd	70.000 m2 bedrijfsruimte + 90 woningen	Bedrijventerrein via Spaarneweg, woningbouw via Oude Kruisweg	2009	2011	Als input voor de Saneringstool heeft gemeente Haarlemmermeer een variant op het gemeentelijk verkeersmodel laten opstellen (GoudappelCoffeng) waarin alle IBM projecten zijn opgenomen.	
716	Blaricummeent	Blaricum	147724, 478080	gemengd	18,5 ha bedrijf + 129.500 m2 kantoren + 750 woningen	Minimaal twee ontsluitingswegen	2008	Start bouw voor 2008 loopt deels door na 2020	Opgenomen in een door Movares gebouwde verkeersprognosemodel 2005/2020. 7100 voertuigen bij wijkingang	

718	Schalkwijk 2000+ uitgebreid met Slachthuisbuurt	Haarlem	104900, 486600	gemengd	50.000 m2 kantoren + 3.000 woningen + 7.500 mvt/etmaal + overige voorzieningen	Europaweg, Amerikaweg, Schipholweg	2008-2013	2008-2014	50.000 m2 kantoren + 3.000 woningen + 7.500 mvt/etmaal door overige voorzieningen verwerkt via woningen en arbeidsplaatsen in verkeersmodel	Verwerkt via socioeconomische data en voedingslinks per deelgebied in verkeersmodel.
719	Fokker Business Park	Haarlemmermeer	111751, 477177	gemengd	250.000 m2 bedrijven + 25.500 m2 kantoor	Via N201	2008	2010	Als input voor de Saneringstool heeft gemeente Haarlemmermeer een variant op het gemeentelijk verkeersmodel laten opstellen (GoudappelCoffeng) waarin alle IBM projecten zijn opgenomen.	
720	Ontwikkelingsprogramma centrumgebied Alkmaar	Alkmaar	111636, 516992	gemengd	71.000 m2 kantoren + 4.350 woningen + 35.000 m2 detailhandel	N. Schermerweg, Zeswielen, Noorderkade, Helderseweg, Bergweg, Scharloo, Geestersingel, Kennemersingel, Kennemerstraatweg, Bierkade, Wageweg, Noorderstraat (Overstad), Stationsweg/Kruseman van Eltenweg, Hoornseweg/Nollenweg, Voormeer (Schelphoek) en Jaagpad Muiderwaard	Diverse RO plannen in de maak vanaf 2005	2008-2020	Veroorzaakt (veroorzaken) verkeersdruk op de genoemde wegen. Ontwikkelingen zijn in de verkeersprognoses mbt de saneringstool opgenomen. Ontwikkelingen zijn opgenomen in het verkeersmodel van het Plan van Aanpak Luchtkwaliteit Alkmaar en Omgeving 2006-2010 [mei 2007].	
721	Inverdan	Zaanstad	116373, 495152	gemengd	Ca 100 ha, 77.500 m2 bvo kantoren, 53.000 m2 centrumvoorzieningen, 2.700 woningen	Houtveldweg en Provincialeweg	2009	Vanaf 2010	In de saneringstool verwerkt op basis van het vigerende Zaanse verkeersprognosemodel. Personenauto's 13.552 mvt/etm; vrachtwagens 412 mvt/etm.	

704/ 722	Houthaven (HH)  Stadhaven Minerva (SM)	HH: Stadsdeel Amsterdam Westerpark  SM: Amsterdam-Centrale stad	HH: 120359, 489648  SM: 120045, 490060	HH: Gemengde locatie  SM: Bedrijventerrein	HH: 90.000 m2 b.v.o. kantoren + 2.250 woningen/  SM: 80 ha. waarvan 30 ha. water + verdichting met 180.000 m2 b.v.o.	HH: Tasmanstraat, Spaarndammerdijk, Van Diemenstraat  SM: Archangelweg, Haparandaweg	HH: Bestemmingsplan vaststelling april 2009 daarna bouwplannen  SM: Bestemmingsplan in procedure: 2009	HH ingebruikname: Woningen gefaseerd tot en met 2020 en tunnel in 2012. HH Fasering: 12,5% gemiddeld per jaar  SM ingebruikname vanaf 2009. SM Fasering: 2012 50% en 2015 100%	HH + SM: 2006: 4.500 – 7.000 mvt etmaal, 2010: 5.000 – 8.000 mvt etmaal, 2015: 19.000 – 23.000 mvt etmaal.	Geraamd effect weergegeven door verkeerscijfers; Opname project o.b.v. het kwantitatieve criterium (handreiking NIBM)
723	ACT (voorheen Werkstad A4) Diverse deelprojecten	Haarlemmermeer	108533, 477840 110377, 477470 110263, 478780 108533, 477840 109517, 478530 109466, 478267 108417, 478178 109461, 478297 113571, 477660	gemengd	251 ha bedrijfsterrein + 515.000 m2 kantoren + 15.000 m2 overige voorzieningen. Omvang enkele deelprojecten nog nader in te vullen.	4 hoofdonthuttings en nieuwe aansluiting A4	2 projecten reeds besloten, Beukenhorst Zuid 2008 en overige projecten vanaf 2009	Vanaf 2007	Als input voor de Saneringstool heeft gemeente Haarlemmermeer een variant op het gemeentelijk verkeersmodel laten opstellen (GoudappelCoffeng) waarin alle IBM projecten zijn opgenomen.	
724	Zuidas; Flanken en Dok	Amsterdam Centrale stad	120164, 483573	Gemengde locatie	Flanken: 1.100.000 m2 b.v.o. kantoren, 700.000 m2 b.v.o. woningen (5.600)  Dok: 600.000 m2 b.v.o. kantoren, ca. 500.000 m2 b.v.o. woningen (ca. 4.000)	A10, station Zuid en A10 Zuid	Gefaseerd, heden tot 2014	Ingebruikname: 2010 tot 2030. Het Dok-programma wordt grotendeels na 2020 gerealiseerd. Fasering: Gemiddeld tussen circa 50.000 en 200.000 m2 b.v.o.	2006: 54.000 – 56.000 mvt etmaal, 2010: 62.000 – 65.000 mvt etmaal, 2015: 90.000 – 93.000 mvt etmaal.	Geraamd effect weergegeven door verkeerscijfers; Opname project o.b.v. het kwantitatieve criterium (handreiking NIBM)
725	Centrum	Haarlemmermeer	111945, 479971	kantoren	135.000 m2 bvo	Ceintuurbaan, Westelijke Randweg, Schiphol Boulevard inkeer & uitkeer	4e kwartaal 2008/1e kwartaal 2009	2010	Als input voor de Saneringstool heeft gemeente Haarlemmermeer een variant op het gemeentelijk verkeersmodel laten opstellen (GoudappelCoffeng) waarin alle IBM projecten zijn opgenomen.	

726	Elzenhof	Haarlemmermeer	113012, 481933	kantoren	100.000 m2 bvo	Loevesteinse Randweg	4 <sup>e</sup> kwartaal 2008/1 <sup>e</sup> kwartaal 2009	2010	Als input voor de Saneringstool heeft gemeente Haarlemmermeer een variant op het gemeentelijk verkeersmodel laten opstellen (GoudappelCoffeng) waarin alle IBM projecten zijn opgenomen.
728	Mediapark	Hilversum	140234, 472323	kantoren	170.000 m2 bvo	Mies Bouwmanboulevard, Joost den Draaiierplein	Tussen 2007 en 2011	gefaseerd	In het verkeersprognose-model van Goudappel Coffeng 2004 / 2020 meegenomen. Er is gerekend met OT406_regio Hilversum (pakket Bbhpakket_2020). De verkeersintensiteiten liggen zonder projectrealisatie lager waardoor gesteld mag worden dat er ook in autonome situatie aan de grenswaarden uit de Wet luchtkwaliteit voldaan wordt.
729	Arenapark	Hilversum	141780, 469252	kantoren	100.000 m2 bvo	Colosseum en mogelijk een deel op de Arena	Tussen 2007 en 2011	Gefaseerd 2011-2020	In het verkeersprognose-model van Goudappel Coffeng 2004 / 2020 meegenomen. Er is gerekend met OT406_regio Hilversum (pakket Bbhpakket_2020). De verkeersintensiteiten liggen zonder projectrealisatie lager waardoor gesteld mag worden dat er ook in autonome situatie aan de grenswaarden uit de Wet luchtkwaliteit voldaan wordt.

733	Uitbreiding DSB Voetbalstadion kantoren	Alkmaar	111336, 513923	kantoren	60.000 m2 bvo + 22.500 extra zitplaatsen	A9, N242 en N9	Medio 2010-2011	Start bouw zomer 2009	Veroorzaakt extra verkeersdruk op de genoemde wegen. Met name effect op knelpunt Vondelstraat. Ontwikkelingen zijn overwegend in de verkeersprognoses mbt de saneringstool opgenomen. Ontwikkelingen zijn opgenomen in verkeersmodel van het Plan van Aanpak Luchtkwaliteit Alkmaar en Omgeving 2006- 2010 m.u.v. de toename van het verkeer tijdens de voetbalwedstrijden (wel dus extra kantoren).	
736	Glastuinbouw gemeente Haarlemmermeer	Haarlemmermeer	109956, 476473	bedrijventerrein	335 ha	Nieuwe afslag N201/A4 en centrale as (door nieuw gebied) vandaar aansluiting bestaand gebied in	2008	2009	Als input voor de Saneringstool heeft gemeente Haarlemmermeer een variant op het gemeentelijk verkeersmodel laten opstellen (GoudappelCoffeng) waarin alle IBM projecten zijn opgenomen.	
737	Justitieel cellencomplex Schiphol	Haarlemmermeer	114369, 479184	verkeer	62.500 m2 overige voorzieningen	Fokkerweg	2009	2012	Als input voor de Saneringstool heeft gemeente Haarlemmermeer een variant op het gemeentelijk verkeersmodel laten opstellen (GoudappelCoffeng) waarin alle IBM projecten zijn opgenomen.	
738	Noordwest luchthavenfuncties en marechaussee	Haarlemmermeer	113012, 481933	verkeer	27 ha voor luchthaven functies	Loevesteinse Randweg	4 <sup>e</sup> kwartaal 2008, 1 <sup>e</sup> kwartaal 2009	2010	Als input voor de Saneringstool heeft gemeente Haarlemmermeer een variant op het gemeentelijk verkeersmodel laten opstellen (GoudappelCoffeng) waarin alle IBM projecten zijn opgenomen.	



739	Transfercity parkeergarage	Haarlemmermeer	113012, 481933	verkeer	10.500 extra pp voor P3/P40 Opgenomen in verkeersprognose	Loevesteinse Randweg	4 <sup>e</sup> kwartaal 2008, 1 <sup>e</sup> kwartaal 2009	2010	Als input voor de Saneringstool heeft gemeente Haarlemmermeer een variant op het gemeentelijk verkeersmodel laten opstellen (GoudappelCoffeng) waarin alle IBM projecten zijn opgenomen.	
740	Optimalisatie aansluitingen A22 (Amsterdamseweg N202 en Velsertaverse N197)	RWS, Provincie Noord-Holland, gemeenten Velsen, Beverwijk	105400, 497000 105000, 498750	verkeer	Project niet gespecificeerd	Genoemde wegen	pm	pm	Amsterdamseweg: (N202) op de A22 in Velsen- Zuid/IJmuiden 105400/496950;30500;1660;1000  Velsertaverse: (toekomstige N 197) op de A22 in Velsen- Noord/Beverwijk 105000/498750; 37940;3053;2180	
741	Gebiedsuitw. H'meer- Westflank	Haarlemmermeer	474980, 99376	woningen	15.000 woningen	N202, Venneperweg (N207) en Hillegommerdijk	2012	juli 2013	Als input voor de Saneringstool heeft gemeente Haarlemmermeer een variant op het gemeentelijk verkeersmodel laten opstellen (GoudappelCoffeng) waarin alle IBM projecten zijn opgenomen.	
742	Bloemendalerpolder KNSF	Muiden en Weesp	13121, 481143	woningen	4.500 woningen +100.000 m2 bvo kantoren	Minimaal twee ontsluitingswegen	2006	Start bouw 2008	Opgenomen in het verkeersprognose-model 2020 van de gemeente Weesp	

743	IJburg 2 <sup>e</sup> fase	Amsterdam Centrale stad	129693, 484864	Woningbouw	9.200 woningen	IJburglaan en Oostelijke ontsluitingsweg IJburg	Bestemmingplan voor zomer 2009 door Gemeenteraad Amsterdam. Tussen 2009 en 2014 worden verschillende uitwerkingsplannen ter besluitvorming voorgelegd aan de Gemeenteraad van Amsterdam	Ingebruikname: volledig in 2020 Fasering: geleidelijk 2012-2020, (2014: 500 woningen)	2006: 0 mvt etmaal, 2010: 500 mvt etmaal, 2015: 3.000 – 5.000 mvt etmaal.	Geraamd effect weergegeven door verkeerscijfers; Opname project o.b.v. het kwantitatieve criterium (handreiking NIBM)
744	Overamstel	Amsterdam Centrale stad	123054, 483017	Gemengde locatie	Circa 4.000 woningen en 200.000 m2 b.v.o. werken en voorzieningen	Spaklerweg, Nuonweg en Rijksweg A2	Tussen 2006 en 2014 worden verschillende deelplannen ter besluitvorming voorgelegd	Ingebruikname: volledig in 2020 Fasering: geleidelijk 2010-2020 (start bouw 2009)	2006: 15.000 – 17.000 mvt etmaal, 2010: 18.000 – 22.000 mvt etmaal, 2015: 28.000 – 32.000 mvt etmaal.	Geraamd effect weergegeven door verkeerscijfers; Opname project o.b.v. het kwantitatieve criterium (handreiking NIBM)
745	De Draai	Heerhugowaard	118653, 519680	woningen	2.700 woningen	Krussemanlaan en bestaande Oosttangent	2006	1 <sup>e</sup> oplevering 2010, gereed 2017	Noordelijke ontsluiting meegenomen in aan te leggen Westfrisiaweg (N302). Zuidelijke ontsluiting op de Oosttangent niet meegenomen in de saneringstool	
746	Zeeburgereiland	Amsterdam Centrale stad	125883, 487345	Gemengde locatie	Tussen 5.000 en 6.000 woningen + tussen 194.000 en 264.000 m2 b.v.o. niet woonvoorzieningen	Zuiderzeeweg, A10 Noord en S114	Besluitvorming in 5 tranches. 1 <sup>e</sup> tranche 2009 2 <sup>e</sup> tranche 2012 3 <sup>e</sup> tranche na 2014	Ingebruikname: Eindoplevering 2020 Fasering: geleidelijke oplevering 2011-2020 (start bouw 2010)	2006: 1.000 – 3.000 mvt etmaal, 2010: 2.000 – 4.000 mvt etmaal, 2015: 9.000 – 11.000 mvt etmaal.	Geraamd effect weergegeven door verkeerscijfers; Opname project o.b.v. het kwantitatieve criterium (handreiking NIBM)
747	Buiksloterham	Gemeente Amsterdam - Stadsdeel Amsterdam Noord	122220, 490110	Gemengde locatie	4.000 woningen + 450.000 m2 b.v.o. werken en 50.000 m2 b.v.o. voorzieningen	Distelweg, Bongerdweg, Klaprozenweg, Ridderspoorweg, Joh. van Hasseltweg, Corn. Douwesweg en Nwe. Leeuwarderweg	Investeringsbesluit 2006 Bestemmingsplan 2009 Gemeenteraad	Ingebruikname: gefaseerd 2012-2030 Fasering: eerste 2.000 woningen en 500.000 m2 b.v.o. bedrijven en voorzieningen tussen 2011 en 2015 gereed	2006: 8.000 – 11.000 mvt etmaal, 2010: 10.000 – 13.000 mvt etmaal, 2015: 15.000 – 20.000 mvt etmaal.	Geraamd effect weergegeven door verkeerscijfers; Opname project o.b.v. het kwantitatieve criterium (handreiking NIBM)

748	Can gebied (Centrum Amsterdam Noord)	Gemeente Amsterdam - Stadsdeel Amsterdam Noord	124633, 490012	Gemengde locatie	Circa 3.300 woningen, ca. 63.000 m2 b.v.o kantoren, ca. 97.000 m2 b.v.o winkel/commerciële En ca. 130.000 m2 b.v.o overige voorzieningen, ca. 2.300 parkeerplaatsen	IJdoornlaan, Nieuwe Leeuwarderweg en Nieuwe Purmerweg	In en na 2009 vinden diverse besluiten plaats; het gaat om een samengesteld project waarvan steeds delen de besluitvorming in gaan	Ingebruikname: eind 2008 tot 2019 Fasering: Geleidelijke oplevering tot 2019; 300 woningen per jaar. (Start bouw 2007)	2006: 21.000 – 24.000 mvt etmaal, 2010: 22.000 – 25.000 mvt etmaal, 2015: 30.000 – 34.000 mvt etmaal.	Geraamd effect weergegeven door verkeerscijfers; Opname project o.b.v. het kwantitatieve criterium (handreiking nIBM)
749	Zaandam Zuid-Oost	Zaandam	118329, 494256	woningen	3.364 woningen	Wibautstraat en Heijermansstraat	Na 2007	2008	In de saneringstool verwerkt op basis van het vigerende Zaanse verkeersprognosemodel. Personenauto's 11.920 mvt/etm; vrachtwagens 48 mvt/etm.	
751	Beech Avenue	Haarlemmermeer	111188, 476931	infrastructuur (tracé)	Opgenomen in verkeersprognose	Beech Avenue, N201 en Fokkerweg	2008	2009	Als input voor de Saneringstool heeft gemeente Haarlemmermeer een variant op het gemeentelijk verkeersmodel laten opstellen (GoudappelCoffeng) waarin alle IBM projecten zijn opgenomen.	
753	N525 Mediapark	Provincie Noord- Holland	Van 142173, 472500 tot 473500	infrastructuur (tracé)	Max 2 km. Toename intensiteit personenauto's 500 per werkdag, 25 middelzwaar en 50 zwaar. Opgenomen in verkeersprognose	nvt	2007	Realisatie na 2006	Toename intensiteit personenauto's 500 per werkdag, 25 middelzwaar en 50 zwaar. Opgenomen in verkeersprognose	

754	N197 Westelijkerandweg Beverwijk, ontwikkeling BusinessPark IJmond (Beverwijk, Heemskerk, Velsen)	Provincie Noord-Holland en gemeenten Beverwijk, Heemskerk en Velsen	105000, 498750	infrastructuur (tracé)	5.600 meter Opgenomen in verkeersprognose	Velsertraverse, Rijk de Waalweg, Plesmanweg en Alkmaarseweg	2002	December 2009	Verkeersintensiteit op Velsertraverse (bestaand wegvak) neemt toe met 8000 mvt/etmaal. (rvmk 2015) 105000/498750; 37940;3053;2180 Tevens nieuwe wegvakken met intensiteiten van 8000-10000 mvt/etmaal	Onderzoek naar de effecten op de luchtkwaliteit bij de aanleg van de Westelijke Randweg Beverwijk", Kema, 6 september 2006
755	Oostelijke doorverbinding Beverwijkse Bazaar	Beverwijk	106500, 500500 160500, 499500 106750, 500000	infrastructuur (tracé)	2.500 meter Opgenomen in verkeersprognose	Laan der Nederlanden, Conny Stuartlaan, Verlengde Ringvaartweg, Noorderweg	2000 beleidvoornemen in SVVP	Naar verwachting 2011	106500/500500;Rvmk:21635;448;336 106500/499500; 10364;215;161 106750/500000;15247;316;237. Bestaande intensiteit is 0 mvt/etmaal	Milieu dienst IJmond luchtkwaliteitsonderzoek van 14 februari 2007
756	Randweg busbaan Driehuis	Velsen	103700, 495500	infrastructuur (tracé)	2.000 meter Opgenomen in verkeersprognose	Hagelingerweg, Van den Vondellaan, Waterloolaan		Volgens Ivvp omstreeks 2010	Nog onbekend	
757	N302 Westfrisiaweg	Provincie Noord-Holland	Gebied ligt tussen 117500, 515500 147500, 524500	infrastructuur (tracé)	40 km 2x2 100 kmh; 2x1 80 kmh, 2x1 80 kmh Opgenomen in verkeersprognose	Aansluitingen op A7, te weten 7,8 en 9	2008/2009	Start uitvoering 2010		Doorstroming
758	N244 verlegging verbreding	Provincie Noord-Holland	126500, 504500 131500, 501500	infrastructuur (tracé)	5 km 1.400 – 5.700 licht, 1.200 – 2.800 middel, 300 – 1.000 zwaar Opgenomen in verkeersprognose	Nvt	Na 2008	2009/2011		Betere doorstroming
759	N201plus gebiedsontwikkeling	Provincie Noord-Holland	Gebied ligt tussen 113500, 474500 188500, 471500	infrastructuur (tracé)	15 km (2x2, deel 2x1) Opgenomen in verkeersprognose		Na 2011	Gereed 2011		Verbetering leefbaarheid en bereikbaarheid
760	Verdubbeling N207 gedeelte A4-N205	Provincie Noord-Holland		infrastructuur (tracé)	6 km verdubbeling naar 2x2 rijstroken Opgenomen in verkeersprognose	Nvt	2009	2011		Verbetering doorstroming N207

761	NDSM Werf	Stadsdeel Amsterdam Noord	121453, 490381	Gemengde locatie	Circa 2.316 woningen + 108.500 m <sup>2</sup> b.v.o. kantoren + 241.850 m <sup>2</sup> b.v.o. bedrijven	Cornelis Douwesweg/ Klaprozenweg	2008 tot 2012	Ingebruikname: Gefaseerd 2008 – 2020. Fasering: geleidelijk 2008-2020.	2006: 4.000 – 6.000 mvt etmaal, 2010: 6.000 – 8.000 mvt etmaal, 2015: 13.000 – 16.000 mvt etmaal.	Geraamd effect weergegeven door verkeerscijfers; Opname project o.b.v. het kwantitatieve criterium (handreiking NIBM)
762	Overhoeks	Stadsdeel Amsterdam Noord	122106, 489149	Gemengde locatie	Circa 2.200 woningen + circa 130.000 m <sup>2</sup> b.v.o.	Nieuwe brug over Buiksloterkanaal/ Van der Spekstraat en Asterweg	Projectbesluit 2003, Stedenbouwkundig plan 2004	Ingebruikname: 2010 – 2019. Fasering: Gefaseerd; 125 woningen in 2010 en door tot 2016 – 2019.	2006: 2.000 – 3.000 mvt etmaal, 2010: 3.000 – 4.000 mvt etmaal, 2015: 8.000 – 9.000 mvt etmaal.	Geraamd effect weergegeven door verkeerscijfers; Opname project o.b.v. het kwantitatieve criterium (handreiking NIBM)
763	Sciencepark Amsterdam	Amsterdam Centrale stad	125660, 485290	Gemengde locatie	Ca. 1.320 woningen + 360.000 m <sup>2</sup> b.v.o. kantoren/ onderwijs + 10.000 m <sup>2</sup> b.v.o. sportvoorzieningen + 12.000 m <sup>2</sup> b.v.o. congres/ hotelvoorzieningen + 3.400 parkeerplaatsen in het gehele bestemmingsplan-gebied	Kruislaan, en toekomstige aansluiting op de A10/C. MacGillavrylaan	Bestemmingsplan in 2004 onherroepelijk door Raad van State.	Ingebruikname: Totale ontwikkeling 2020. Fasering: geleidelijke oplevering 2007-2020. Ca. 1320 woningen en ca. 170.000 m <sup>2</sup> b.v.o. zijn gereed in 2014.	2006: 9.000 – 11.000 mvt etmaal, 2010: 11.000 – 14.000 mvt etmaal, 2015: 18.000 – 21.000 mvt etmaal.	Geraamd effect weergegeven door verkeerscijfers; Opname project o.b.v. het kwantitatieve criterium (handreiking NIBM)
764a	Gebiedsontwikkeling Hoofddorp-zuid + Park 21: 1/ Toolenburg zuid 2/ Zuidrand incl Huis van de Sport en Thermencomplex 3/ Pioniers 4/ Park 21ste eeuw	Haarlemmermeer	104949, 479408 105083, 477047 105452, 478639 106033, 476733 105999, 478422 105083, 477074	Gemengd woningen en voorzieningen	Hoofddorp-zuid: 2.900 woningen + 17.000 m <sup>2</sup> bvo sportvoorziening + 45.000 m <sup>2</sup> bvo voorzieningen  Park 21: + 250 hA leisure/ commerciële voorzieningen + 550 hA groen/ recreatief + 40 hA sport	Nieuwe Bennebroekerweg en Bennebroekerweg	2008-2010	Hoofddorp-zuid: 2010-2015  Park 21: 2013-2025	Als input voor de Saneringstool heeft gemeente Haarlemmermeer een variant op het gemeentelijk verkeersmodel laten opstellen (GoudappelCoffeng) waarin alle IBM projecten zijn opgenomen.	

764b	Hoofddorp-Centrum, Hoofddorp-Noord en Hoofddorp Noordoost	Haarlemmermeer	107435, 480110 107379, 479650 107939, 480006 107577, 479097 108111, 479529 108607, 479046 106623, 480713	1 t/m 6	2000 woningen, 30.000 m2 bvo en 2.300 parkeerplaatsen	Divers in het hele gebied	2006, 2007, 2008 en prognose 2010	2009-2019	Als input voor de Saneringstool heeft gemeente Haarlemmermeer een variant op het gemeentelijk verkeersmodel laten opstellen (GoudappelCoffeng) waarin alle IBM projecten zijn opgenomen.	
------	---	----------------	--	---------	--	------------------------------	--------------------------------------	-----------	---	--

## IBM Projecten Flevoland

IB-nr	Projectnaam	Bevoegd gezag	Ligging	Type *	Omvang**	Hoofdontsluiting En event andere ontsluitingen	Datum toonaangevend besluit, bijvoorbeeld streekplanwijziging	Datum ingebruikname, fasering	Hoe is het project opgenomen in verkeersprognoses voor 2010 (PM10) en 2015 (NO2) in saneringstool?	Geraamd effect
100	Lelystad Flevokust	Lelystad	164000, 508000	bedrijventerrein	130 ha	Karperweg en de IJsselmeerdijk	Tussen 2007 en 2011	gefaseerd	Dit project is meegenomen in de gemeentelijke verkeersprognose welk gebruikt is voor de saneringstool-berekeningen	
101	Lelystad Flevopoort	Lelystad	168000, 499000	bedrijventerrein	82 ha	Oostranddreef en Larserdreef	Tussen 2007 en 2011	Voor 2011	Dit project is meegenomen in de gemeentelijke verkeersprognose welk gebruikt is voor de saneringstool-berekeningen	
102	Lelystad Industrieterrein Luchthaven Lelystad (Larserpoort)	Lelystad	163000, 497000	bedrijventerrein	400 ha	Larserweg	Tussen 2007 en 2011	Gefaseerd. Tot 2011 10ha., 2011-2015 65ha., 2015-2020 325 ha.	Dit project is meegenomen in de gemeentelijke verkeersprognose welk gebruikt is voor de saneringstool-berekeningen	
103	Lelystad Opvolger Oostervaart	Lelystad	164000, 508000	bedrijventerrein	35 ha	Steenstraat en Binnenhaven/Runderweg	Tussen 2007 en 2011	gefaseerd	Dit project is meegenomen in de gemeentelijke verkeersprognose welk gebruikt is voor de saneringstool-berekeningen	
104	Almere Hout	Almere	147000-152000 481000-486000	gemengd	400.000 m2 kantoor + 300 ha bedrijf + 16.000 woningen	4 ontsluitingswegen, namen nog niet bekend	Tussen 2007 en 2011	gefaseerd	2020: 30.000 mvt/etmaal	
105	Almere Poort	Almere	137000-140000 483000-485000	gemengd	12.000 woningen + 300.000 m2 bvo + 65 ha bedrijventerrein	4 ontsluitingswegen, namen nog niet bekend	Tussen 2007 en 2011	gefaseerd	2020: 84.600 mvt/etmaal	
106	Inbreiding Almere stad	Almere	143000, 486000 143000, 487000	gemengd	200.000 m2 kantoor + 7.000 woningen	6 ontsluitingswegen, namen nog niet bekend	Tussen 2007 en 2011	gefaseerd	+ 49.000 mvt/etmaal	
107	Kassen Almere de Vaart	Almere	146000, 491000 147000, 491000	bedrijventerrein	20 ha	2 ontsluitingswegen	Voor 2010	Voor 2010	+ 4.300 mvt/etmaal	

108	Luchthaven Lelystad (binnen grenzen PKB)	Provincie Flevoland, Gemeente Lelystad	16350 0, 49650 0	verkeer	6.000 mvt/etmaal Zie format	Larserweg	Nog niet bekend	Nog niet bekend	Dit project is meegenomen in de verkeersprognose welk gebruikt is voor de saneringstool-berekeningen
109	Lelystad buitendijks	Lelystad	158500, 504500	woningen	5.000 woningen	Oostvaardersdijk, Houtribweg, Markerwaarddijk, nieuw aan te leggen ontsluitingswegen	Tussen 2007 en 2011	Gefaseerd voor 2020	Dit project is meegenomen in de verkeersprognose welk gebruikt is voor de saneringstool-berekeningen
110	Lelystad masterplan	Lelystad	163000, 500000	woningen	5.000 woningen	Lelystad wordt door het HWN ontsloten	Tussen 2007 en 2011	gefaseerd	Dit project is meegenomen in de verkeersprognose welk gebruikt is voor de saneringstool-berekeningen
111	Lelystad Warande	Lelystad	160500, 549500	woningen	10.000 woningen	Larserdreef, Verlengde Westerdreef, Markerdreef (nog aan te leggen)	Tussen 2007 en 2011	gefaseerd	Dit project is meegenomen in de verkeersprognose welk gebruikt is voor de saneringstool-berekeningen
112	Almere Centrum As	Provincie Flevoland, Gemeente Almere		infrastructuur (tracé)	Meegenomen in verkeersprognose	nvt	gefaseerd	2011	2030: 30.000 mvt/etmaal
113	Almere Doorkoppeling Westerdreef Havendreef	Provincie Flevoland, Gemeente Almere		infrastructuur (tracé)	Meegenomen in verkeersprognose	nvt	gefaseerd	2015	Dit project is meegenomen in de gemeentelijke verkeersprognose welk gebruikt is voor de saneringstool-berekeningen. Voor de verkeersprognoses is gebruik gemaakt van Omnitrans versie 3.2.
114	Extra aansluiting Almere Haven op A6	RWS gemeente Almere	141750, 484500	infrastructuur (tracé)	Meegenomen in verkeersprognose	nvt	Tussen 2009 en 2011	Uiterlijk 2017	Genereert geen extra verkeer. Verkeer wat nu op 1 hele aansluiting zit, verdeelt zich dan over twee halve aansluitingen.
115	Almere Ontsluiting Almere Buiten	Provincie Flevoland, Gemeente Almere		infrastructuur (tracé)	Meegenomen in verkeersprognose	nvt	gefaseerd	2015	Effecten hiervan worden meegenomen in lossen projecten uit deze lijst.



116	Almere Ontsluiting Almere Oostvaarders	Provincie Flevoland, Gemeente Almere		infrastructuur (tracé)	Meegenomen in verkeersprognose	nvt	gefaseerd	2015	2020 Bosranddreef: 10.000 mvt/etmaal; 2020 Stripheldenweg 9.000 mvt/etmaal; 2020 Spectrumdreef: 18.000 mvt/etmaal	
117	Almere verdubbelen Buitenhoutsedreef	Provincie Flevoland, Gemeente Almere		infrastructuur (tracé)	Meegenomen in verkeersprognose	nvt	gefaseerd	2011	2020: 30.000 mvt/etmaal	
118	Almere Verdubbelen Koppeldreef (inclusief aanpalende maatregelen)	Provincie Flevoland, Gemeente Almere		infrastructuur (tracé)	Meegenomen in verkeersprognose	nvt	gefaseerd	2011	2020: 20.000 mvt/etmaal	
120	Almere Verdubbelen Stedendreef	Provincie Flevoland, Gemeente Almere		infrastructuur (tracé)	Meegenomen in verkeersprognose	Nvt	gefaseerd	2015	2020: 26.000 mvt/etmaal	
121	Almere verdubbelen Waterlandseweg	Provincie Flevoland, Gemeente Almere		infrastructuur (tracé)	Meegenomen in verkeersprognose	Nvt	gefaseerd	2015	Dit project is meegenomen in de gemeentelijke verkeersprognose welk gebruikt is voor de saneringstool-berekeningen. Voor de verkeersprognoses is gebruik gemaakt van Omnitrans versie 3.2.	
122	Almere uitbreiden aantal rijstroken Hogering	Provincie Flevoland, Gemeente Almere		infrastructuur (tracé)	Meegenomen in verkeersprognose	Nvt	gefaseerd	2015	2030: bandbreedte 40-000 – 100.000 mvt/etmaal	
123	Almere Doorkoppeling Oosterdreef-Waterlandseweg	Provincie Flevoland, Gemeente Almere		infrastructuur (tracé)	Meegenomen in verkeersprognose	Nvt	gefaseerd	2020	2030: 4.000 mvt/etmaal	

## IBM Projecten Ministerie van Verkeer en Waterstaat

IB-nr	Projectnaam	Bevoegd gezag	Ligging	Type *	Omvang**	Hoofdontsluiting En event andere ontsluitingen	Datum toonaangevend besluit, bijvoorbeeld streekplanwijziging	Datum ingebruikname, fasering	Hoe is het project opgenomen in verkeersprognoses voor 2010 (PM10) en 2015 (NO2) in saneringstool?	Geraamd effect
1002	A4/A10 knpt. Badhoevedorp – knpt. Nieuwe meer – knpt. Amstel ZSM I project	Ministerie Verkeer en Waterstaat	A4: van km 0 tot km 4 A10: van km 16 tot km 20,9	3	Aanleg spitsstrook en aanleg weefstroken over totaal 8,9 km; maximum-snelheid 100 km/u		TB of WAB: 2008	Oplevering: 2011		Geen Knelpunten
1001	A10 Amsterdam Zuidas MIRT project	Ministerie Verkeer en waterstaat	Reconstructie van km 16 tot km 20,9	3	Verbreding naar 2x5 rijstroken; reconstructie over totaal 4,9 km; maximum-snelheid 100 km/u		TB: onbekend	Oplevering: onbekend		Geen knelpunten
1003	A6/A6 Schiphol Amsterdam Almere. MIRT project	Ministerie Verkeer en Waterstaat	A1: van km 5 t/m km 16,7 A2: van km 30,5 t/m km 37,4 A6: vanaf km 42 t/m km 62 A9: vanaf km 5 t/m km 11,2 A9: vanaf km 22,5 t/m km 33 A10 : vanaf km 11 t/m km 16,8	3	Totale lengte reconstructie: 61,1 km; maximum-snelheid 120 km/u		TB: 2010	Oplevering: 2017		Resultaatsverplichting binnen het project om eventuele knelpunten bij tunnelmonden te voorkomen
1004	A9 omlegging Badhoevedorp MIRT project	Ministerie Verkeer en Waterstaat	Omlegging van A9 ten zuiden van Badhoevedorp van km 33 tot km 38	3	Omlegging inclusief verbreding naar 2x3 rijstroken en reconstructie van knooppunt Badhoevedorp; Totale lengte reconstructie: 6 km; maximum-snelheid: 120 km/u		Tracébesluit: 2010	Oplevering: 2015		Knelpunten NO2 en PM10 rond knooppunt Badhoevedorp

1006	2e Coentunnel/ Westrandweg MIRT project	Ministerie Verkeer en Waterstaat	A8 km 4,1 oostbaan en km 3,9 westbaan tot knooppunt Coenplein  A10 Noord vanaf km 31,6 tot knooppunt Coenplein  A10 West vanaf km 26,1 tot knooppunt Coenplein  Westrandweg: A5 km 6,3 tot aansluiting op A10 West bij km 18,2 oostbaan en km 18,2 westbaan  Westrandweg: A9 km 40,1 tot en met km 36,9	3	De informatie voor de 2e Coentunnel/ Westrandweg is te omvangrijk om in de tabel te vermelden. Zie aanvullende tekst NSL		Tracébesluit: maart 2008 genomen	Oplevering: 2012		Knelpunten NO2 en PM10 aan beide zijden van Coentunnel (A8 en A10), op A5, en op A9 rond knooppunt Badhoevedorp
	A1 't Gooi	RWS		3	8 km	nvt	2010	2010/2011		Geen IBM project
	Doortrekking A8-A9	Provincie Noord- Holland		3	Ca. 6.5 km nieuwe weg	nvt	Niet voor 2012	Na 2012		Wel IBM project maar niet in het NSL opgenomen en doorgerekend.