

Besluit-MER: Agro & Food Cluster West-Brabant

Bijlagenrapport MER Fase 1

projectnr. 1907-162353
versie 3
15 mei 2009

Opdrachtgever

Suiker Unie / Tuinbouwontwikkelingsmaatschappij
P/a Pettelaarpark 1
5216 PC 'S-HERTOGENBOSCH

datum vrijgave	beschrijving versie 3	goedkeuring	vrijgave
15 mei 2008	MER Fase 1	dr. ir. L.T. Runia	drs. R.A.M. v. Dongen

Inhoud

Blz.

	Voorwoord	4
1	Bijlage 1: Plantekeningen inrichtingsalternatieven	6
2	Bijlage 2: Achtergrondrapport verkeer en vervoer	17
2.1	Analyse wegenstructuur	17
2.2	Verkeersproductie en -attractie	21
2.3	Verkeersbelasting wegennet	29
3	Bijlage 3: Geluid	33
3.1	Achtergrondrapport geluid	33
3.2	Tabellen geluid	35
3.3	Geluidcontouren verkeerslawaaai, industrielawaaai en cumulatief	39
4	Bijlage 4: Luchtkwaliteit	65
4.1	Uitgangspunten CARII 6.0	65
4.2	Tabellen invoer en resultaten CARII	66

Voorwoord

Dit is het bijlagenrapport, behorend bij Fase 1 van het MER voor de Agro & Food Cluster West-Brabant. In het bijlagenrapport zijn de achtergronddocumenten, figuren en tabellen opgenomen die horen bij de beschrijving van de milieueffecten van de inrichtingsalternatieven voor verschillende relevante milieuthema's.

Het bijlagenrapport is onderdeel van fase 1 van de besluit-MER die is opgesteld ten behoeve van de m.e.r.-procedure van het Agro- & Foodcluster West-Brabant (AFC) in de Oud Prinslandse Polder en de Willemspolder nabij Dinteloord. Het MER wordt opgesteld in twee fasen. Na fase 1 wordt het voorkeursalternatief bepaald. In fase 2 wordt nader en voor een aantal aspecten in meer detail ingegaan op de (milieu)effecten van het voorkeursalternatief.

De volgende rapporten maken deel uit van het MER Fase 1:

- Hoofdrapport (gedeelte Fase 1)
- Deelrapport Milieueffecten
- Bijlagenrapport

De volgende rapporten maken deel uit van het MER Fase 2:

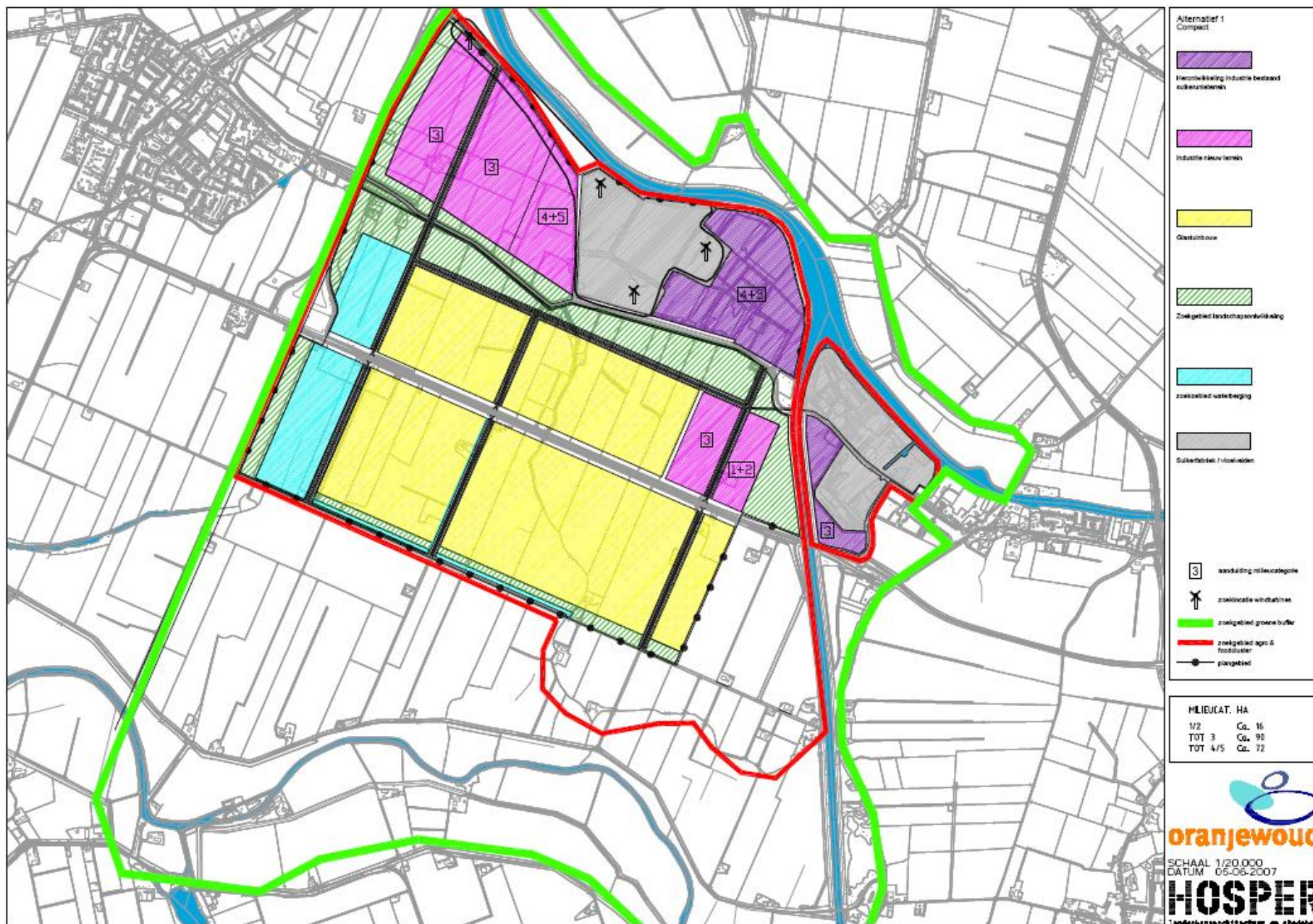
- Hoofdrapport
- Milieueffecten Voorkeursalternatief
- Deelrapport Symbiose en Samenwerking

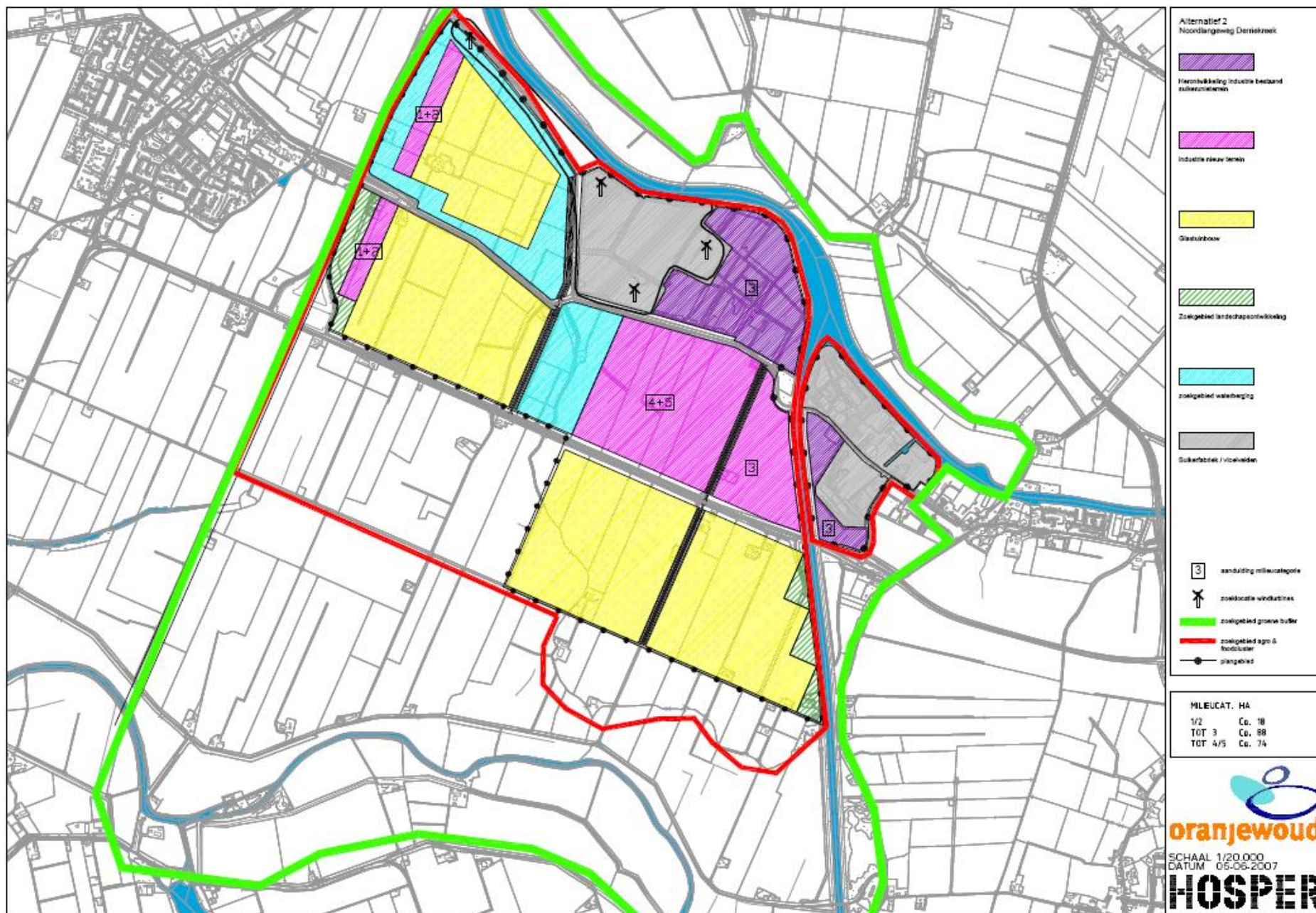
De onderstaande rapporten zijn onderliggende rapporten van het MER:

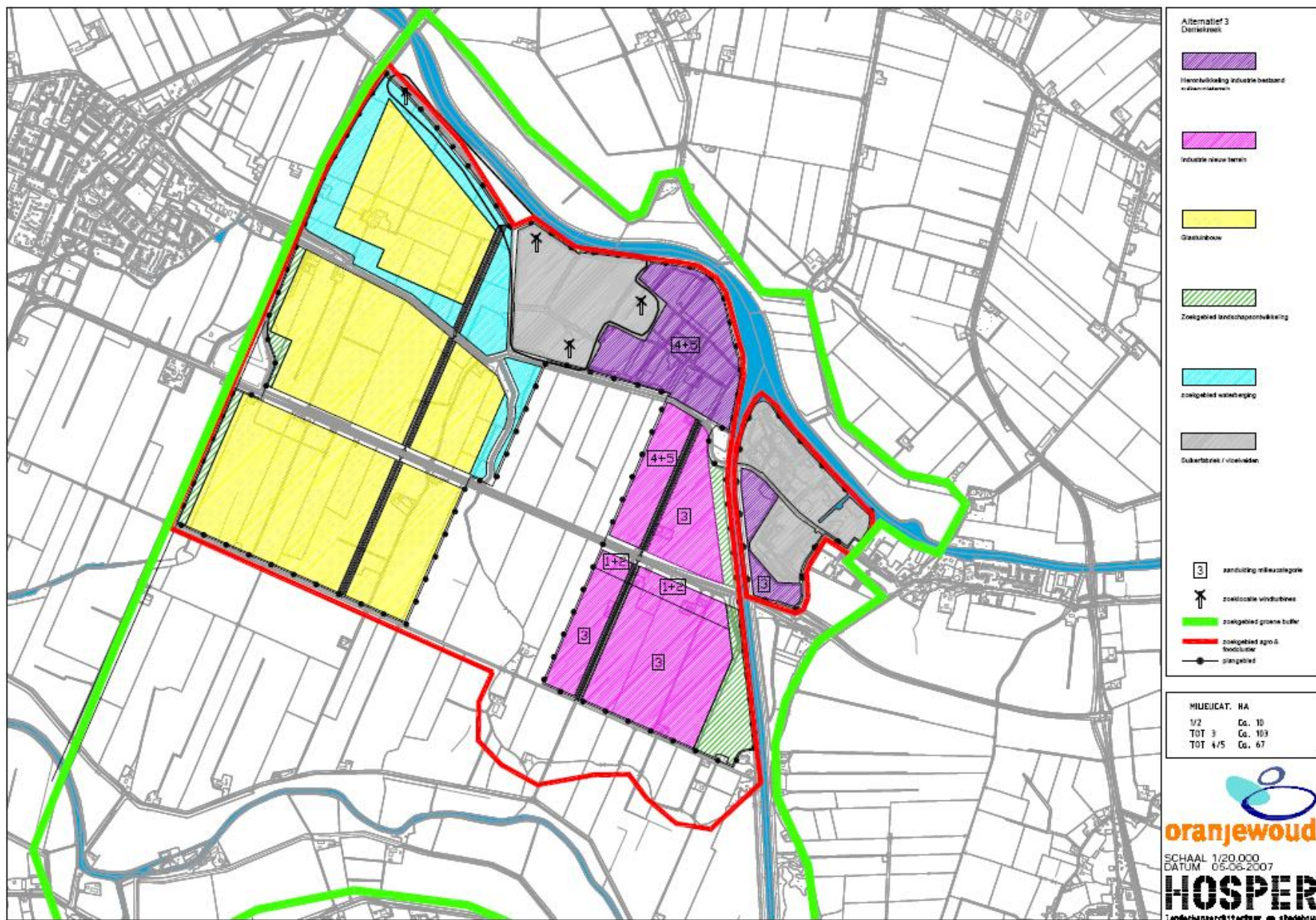
- Ruimtelijk visiedocument inrichtingsalternatieven AFC (Alle Hosper, 2007)
- Plan-m.e.r. Glastuinbouw West-Brabant (Witteveen & Bos i.c.m. RBOI, 2006)

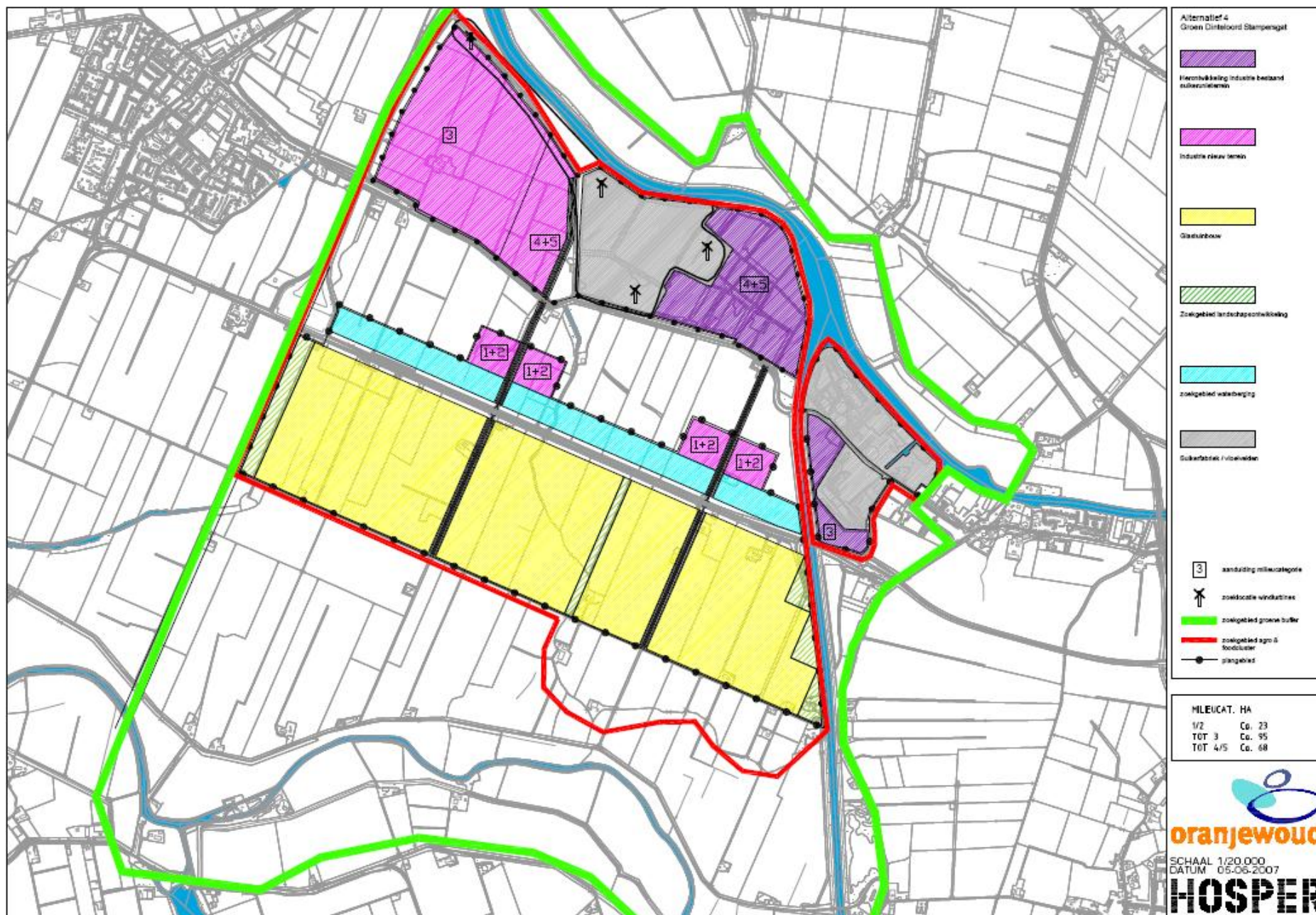
De m.e.r.-procedure is opgestart om de basis te leggen voor de ontwikkeling van circa 250-300 ha netto glastuinbouw en 180 ha bruto bedrijventerrein nabij de suikerfabriek te Stampersgat door middel van een wijziging van het streekplan van de provincie Noord-Brabant.

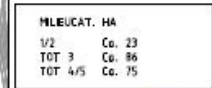
1 Bijlage 1: Plantekeningen inrichtingsalternatieven

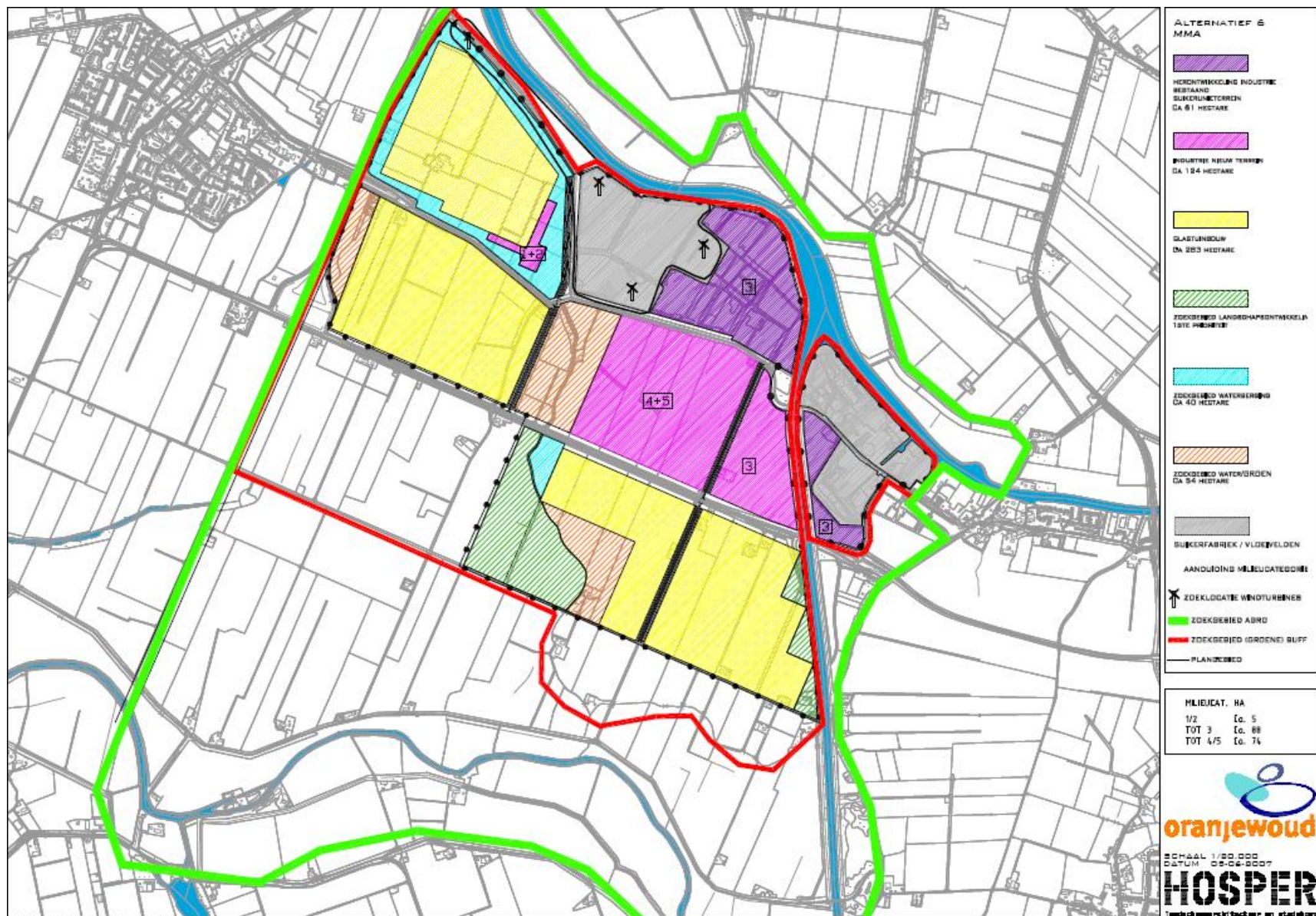












2 Bijlage 2: Achtergrondrapport verkeer en vervoer

NB. de verkeerscijfers in dit achtergrondrapport dienen nog een laatste interne check te ondergaan. Eventuele verschillen zullen naar verwachting minimaal zijn en niet leiden tot verandering in aanpak of conclusies.

2.1 Analyse wegenstructuur

2.1.1 Huidige situatie

Analyse wegenstructuur

De locatie wordt ontsloten via de N268 (Noordlangeweg), die in oost-westelijke richting het gebied doorkruist. De N268 is een gebiedsontsluitingsweg met een maximumsnelheid van 80 km/h. In oostelijke richting bereikt goederen- en personenverkeer via de N268 het einde van de A29, waar wordt aangetakt op het rijkswegennet. In noordelijke richting. Op dit punt sluit ook de N259 aan. Evenals de N268 is de N259 een gebiedsontsluitingsweg met een maximumsnelheid van 80 km/h. De N259 verbindt de A29 via de kernen Steenberg en Halsteren met de A58/A4 richting Vlissingen, Antwerpen en Eindhoven. In oostelijke richting bereikt verkeer via de N268 de kern Oud Gastel, de N641 (Oud Gastel - Oudenbosch) en de A17 (Roosendaal - Klaverpolder/A16).

De afwikkeling van vrachtverkeer van en naar de suikerfabriek vindt plaats via drie routes:

1. via de Noordlangeweg in westelijke richting naar de A29;
2. via de Noordlangeweg in oostelijke richting om via de N268 in zuidelijke richting de A17 te bereiken;
3. via de Noordlangeweg in oostelijke richting om via de N268 in zuidelijke richting en daarna de N641 in oostelijke richting de A17 te bereiken.



Figuur 1.1: De wegvakken zoals die gebruikt zijn in de verkeersanalyse. (bron ondergrond: maps.google.com)

Verkeersintensiteiten 2005

In onderstaande tabellen zijn de verkeersintensiteiten weergegeven in de huidige situatie (2005). De cijfers zijn afkomstig van verkeerstellingen de provincie Noord-Brabant. De verkeersintensiteit op de Appelaarsdijk tussen Fijnaart en Stampersgat is afkomstig van verkeerstellingen van gemeente Moerdijk.

Tabel 1.1: Verkeersintensiteiten werkdagen 2005

wegvaknr.	Wegvak beschrijving	Totaal	% licht	% middel	% zwaar
wegvak 1	268DINT: A29 - Tweede Kruisweg	4.450	84,8%	7,4%	7,8%
wegvak 2	268DINT: Tweede Kruisweg - Kanaalweg	4.450	84,8%	7,4%	7,8%
wegvak 3	268STAM: Kanaalweg - Rijpersweg	5.350	88,2%	7,0%	4,8%
wegvak 4	268GAST: Rijpersweg - N641	9.050	87,3%	5,9%	6,8%
wegvak 5	268KRUI: N641 - A17	15.050	91,1%	6,3%	2,6%
wegvak 6	641GAST: N268 - A17	7.200	93,8%	3,6%	2,6%
wegvak 7	Appelaarsdijk (Fijnaart-Stampersgat)*	5.490	90,8%	6,4%	2,8%
wegvak 8a	A29/A4 Sabina - Dinteloord z	n.b.			
wegvak 8b	A29/A4 Sabina - Dinteloord n	n.b.			
wegvak 9a	A4 Dinteloord - Steenbergen z	n.v.t.			
wegvak 9b	A4 Dinteloord - Steenbergen n	n.v.t.			

* Voor dit wegvak zijn de cijfers afkomstig uit 2001 en verhoogd met een autonome groei van 1,5% per jaar naar 2005. Inmiddels is dit wegvak *gedowngraded* tot een erftoegangsweg, waardoor het % middelzware en zware voertuigen is afgenomen. De weergegeven cijfers zijn hier niet op gecorrigeerd. De voertuigverdeling betreft de verdeling van verkeer over een gemiddelde weekdag.

Bron: verkeerstellingen provincie Noord-Brabant en gemeente Moerdijk

Tabel 1.2: Verkeersintensiteiten weekdagen 2005

wegvaknr.	Wegvak beschrijving	Totaal	% licht	% middel	% zwaar
wegvak 1	268DINT: A29 - Tweede Kruisweg	4.060	86,5%	6,6%	6,9%
wegvak 2	268DINT: Tweede Kruisweg - Kanaalweg	4.060	86,5%	6,6%	6,9%

wegvak 3	268STAM: Kanaalweg - Rijpersweg	4.820	89,7%	6,2%	4,1%
wegvak 4	268GAST: Rijpersweg - N641	8.250	88,7%	5,3%	6,0%
wegvak 5	268KRUI: N641 - A17	13.430	92,3%	5,5%	2,2%
wegvak 6	641GAST: N268 - A17	6.610	94,7%	2,4%	2,9%
wegvak 7	Appelaarsedijk (Fijnaart-Stampersgat)*	4.830	90,8%	6,4%	2,8%
wegvak 8a	A29/A4 Sabina - Dinteloord z	n.b.			
wegvak 8b	A29/A4 Sabina - Dinteloord n	n.b.			
wegvak 9a	A4 Dinteloord - Steenbergen z	n.v.t.			
wegvak 9b	A4 Dinteloord - Steenbergen n	n.v.t.			

* Voor dit wegvak zijn de cijfers afkomstig uit 2001 en verhoogd met een autonome groei van 1,5% per jaar naar 2005. Inmiddels is dit wegvak *gedowngraded* tot een erftoegangsweg, waardoor het % middelzware en zware voertuigen is afgenomen. De weergegeven cijfers zijn hier niet op gecorrigeerd. De voertuigverdeling betreft de verdeling van verkeer over een gemiddelde weekdag.

Bron: verkeerstellingen provincie Noord-Brabant en gemeente Moerdijk

2.1.2 Autonome situatie

A4-zuid

Rijkswaterstaat is momenteel bezig met de realisatie van de A4-zuid. Het gedeelte van de A4 tussen Dinteloord en Bergen op Zoom is het ontbrekende wegvak in de verbinding tussen de randstad en Antwerpen. Het ontbrekende deel zal aansluiting vinden op het huidige zuidpunt van de A29 en sluit nabij Bergen op Zoom aan op de bestaande A4 richting Antwerpen. Dankzij de aanleg van dit ontbrekende deel ontstaat op regionaal en lokaal niveau een betere doorstroming van het verkeer. Tevens leidt de A4-zuid tot een afname van milieuproblemen en heeft het wegvak een positief effect op de verkeersveiligheid. Door de aanleg van de A4-zuid zal de regionale functie van de huidige N259 afnemen, wat leidt tot een daling van de verkeersintensiteiten op deze route. Volgens de meest recente planning wordt de A4-zuid in 2012 opgeleverd.

Intensivering Suiker Unie

De Suiker Unie is voornemens de activiteiten van de suikerfabriek verder te intensiveren. Dit betekent dat de bietencampagne waarschijnlijk uitgebreid wordt van 100 naar 140 dagen. Deze intensivering van activiteiten behoort tot de autonome situatie: volgens het huidige bestemmingsplan is deze intensivering reeds mogelijk. Voor het rekenen met representatieve toekomstige cijfers, wordt de intensivering wel meegenomen bij het berekenen van de toekomstige verkeersproductie/-attractie. Het verkeer dat door de intensivering wordt gegenereerd, wordt opgeteld bij de verkeersintensiteiten in de autonome situatie.

De intensivering van de activiteiten van de suikerfabriek leidt tot een toename van het vrachtverkeer van en naar de suikerfabriek. Voor de berekeningen van de verkeersintensiteiten is uitgegaan van een procentuele stijging van 10% van het vrachtverkeer als gevolg van de intensivering van de activiteiten van de suikerfabriek in het jaar 2020. Dit betekent dat de huidige vrachtverkeersproductie/-attractie toeneemt met een factor 1,1.

Voor personenverkeer geldt dat er zich al jaren een tendens voordoet waarbij het aantal werknemers afneemt. Door dit gegeven wordt voor de toename van het aantal werknemers ten gevolge van de intensivering uitgegaan van compensatie: de groei door de intensivering wordt teniet gedaan als gevolg van de jarenlange tendens van een dalend aantal personeelsleden. Zodoende wordt alleen gerekend met een toename van het vrachtverkeer met 10% en wordt ervan uitgegaan dat het aantal personeelsleden gelijk blijft.

Zoals reeds genoemd zijn er vanwege de campagne twee periodes te onderscheiden. Tijdens de bietencampagne genereert de suikerfabriek circa 920 vrachten per etmaal. Dit zijn circa 750 vrachten meer dan wanneer buiten de campagneperiode wordt geteld¹. Buiten de campagne betreft de vrachtverkeersproductie van de suikerfabriek dus circa 170 vrachten oftewel circa 340 vrachtvoertuigbewegingen per etmaal (vvt/etmaal). De toename van de intensivering van de activiteiten van de suikerfabriek bedraagt dan ook circa 184 vvt/etmaal tijdens de campagne en circa 34 vvt/etmaal buiten de campagne. De verhoging van de autonome verkeersintensiteiten als gevolg van deze intensivering is gebaseerd op routing als weergegeven in hoofdstuk 2.

Verkeersintensiteiten 2020 (autonoom)

In onderstaande tabellen zijn de verkeersintensiteiten weergegeven in de autonome situatie (2020), zowel voor jaargemiddelde werk- als weekdagen. De basisintensiteiten zijn afkomstig van het verkeersmodel van de provincie Noord-Brabant. Voor de A4 is gebruik gemaakt van het verkeersmodel van Rijkswaterstaat. Bij de berekening van de weekdagen zijn de cijfers van werkdagen van 2020 als bron gebruikt, waarbij deze met dezelfde factor als bestaat tussen werk- en weekdagen in 2005 naar 2020 zijn vertaald.

De basiscijfers zijn verhoogd met de groei van het verkeer als gevolg van de intensivering van de activiteiten van de Suiker Unie. Omdat bij de basisintensiteiten van de provincie geen onderscheid is gemaakt tussen tijdens en buiten de campagne, is de jaargemiddelde autonome verkeersintensiteit aangehouden als de representatieve intensiteit voor buiten de campagnetijd. Vervolgens is hierbij de toename van verkeer die de campagne genereert, opgeteld. Hierdoor ontstaat een kleine dubbeltelling. De jaargemiddelde intensiteit is namelijk opgebouwd uit intensiteiten tijdens en buiten de campagne. Aangezien de campagnetijd beduidend van kortere duur is dan de intercampagneperiode, is deze dubbeltelling beperkt.

Tabel 1.3: Verkeersintensiteiten autonome situatie 2020 incl. intensivering (werkdagen, jaargemiddeld)

wegvaknr.	Wegvak beschrijving	L	MZ	Z	Totaal
wegvak 1	268DINT: A29 - Tweede Kruisweg	4.367	409	420	5.197
wegvak 2	268DINT: Tweede Kruisweg - Kanaalweg	4.367	405	417	5.189
wegvak 3	268STAM: Kanaalweg - Rijpersweg	5.427	399	264	6.089
wegvak 4	268GAST: Rijpersweg - N641	9.003	562	625	10.189
wegvak 5	268KRUI: N641 - A17	15.414	922	370	16.705
wegvak 6	641GAST: N268 - A17	7.671	215	248	8.134
wegvak 7	Appelaarsedijk (Fijnaart-Stampersgat)	7.768	139	93	8.000
wegvak 8a	A29/A4 Sabina - Dinteloord ri zuid	18.163	3.683	5.466	27.312
wegvak 8b	A29/A4 Sabina - Dinteloord ri noord	16.794	3.798	5.637	26.229
wegvak 9a	A4 Dinteloord - Steenbergen ri zuid	15.518	3.563	5.286	24.366
wegvak 9b	A4 Dinteloord - Steenbergen ri noord	13.967	3.652	5.418	23.036

Tabel 1.4: Verkeersintensiteiten autonome situatie 2020 incl. intensivering (weekdagen, jaargemiddeld)

wegvaknr.	Wegvak beschrijving	L	MZ	Z	Totaal
wegvak 1	268DINT: A29 - Tweede Kruisweg	4.064	336	342	4.742
wegvak 2	268DINT: Tweede Kruisweg - Kanaalweg	4.064	332	339	4.736
wegvak 3	268STAM: Kanaalweg - Rijpersweg	4.889	360	238	5.488
wegvak 4	268GAST: Rijpersweg - N641	8.207	513	570	9.290
wegvak 5	268KRUI: N641 - A17	13.755	823	330	14.908
wegvak 6	641GAST: N268 - A17	7.042	197	228	7.468

1. ¹ bron: AICD, Afweging varianten Logistiek en Infrastructuur, Grontmij, februari 2000, in combinatie met actuele cijfers van de Suiker Unie uit 2007

wegvak 7	Appelaarsedijk (Fijnaart-Stampersgat)	6.392	451	197	7.039
wegvak 8a	A29/A4 Sabina - Dinteloord ri zuid	17.073	3.021	4.100	24.194
wegvak 8b	A29/A4 Sabina - Dinteloord ri noord	15.786	3.115	4.228	23.130
wegvak 9a	A4 Dinteloord - Steenbergen ri zuid	14.587	2.922	3.965	21.474
wegvak 9b	A4 Dinteloord - Steenbergen ri noord	13.129	2.995	4.064	20.189

Tabel 1.5: Verkeersintensiteiten autonome situatie 2020 incl. intensivering (werkdagen, tijdens campagne)

wegvaknr.	Wegvak beschrijving	L	MZ	Z	Totaal
wegvak 1	268DINT: A29 - Tweede Kruisweg	4.367	437	439	5.244
wegvak 2	268DINT: Tweede Kruisweg - Kanaalweg	4.367	429	433	5.229
wegvak 3	268STAM: Kanaalweg - Rijpersweg	5.427	423	280	6.129
wegvak 4	268GAST: Rijpersweg - N641	9.003	585	641	10.229
wegvak 5	268KRUI: N641 - A17	15.414	925	372	16.711
wegvak 6	641GAST: N268 - A17	7.671	235	262	8.168
wegvak 7	Appelaarsedijk (Fijnaart-Stampersgat)	7.768	139	93	8.000
wegvak 8a	A29/A4 Sabina - Dinteloord ri zuid	18.163	3.689	5.470	27.322
wegvak 8b	A29/A4 Sabina - Dinteloord ri noord	16.794	3.804	5.641	26.239
wegvak 9a	A4 Dinteloord - Steenbergen ri zuid	15.518	3.571	5.291	24.380
wegvak 9b	A4 Dinteloord - Steenbergen ri noord	13.967	3.660	5.423	23.050

2.2 Verkeersproductie en -attractie

2.2.1 Industrie (AICD)

Inleiding

De realisatie van het industrieterrein onderdeel van het AFC (hierna AICD) genereert verkeer. Hierbij kan een onderverdeling worden gemaakt in goederen- en personenverkeer. Om te bepalen hoeveel goederen- en personenverkeer het bedrijventerrein zal genereren en door de infrastructuur opgevangen moet worden, is gebruik gemaakt van kengetallen. De kengetallen zijn afkomstig van de publicaties 'Toepassing kengetallen goederenvervoer van en naar bedrijventerreinen, CROW-rapport 05-07', 'Goederenvervoer en bedrijventerreinen - Vuistregels en kengetallen vrachtverkeer, CROW publicatie 227c, 2005' en 'Personenvervoer en Bedrijventerreinen, Kengetallen voor het inschatten van de omvang van personenverplaatsingen van/naar bedrijventerreinen, AVV, 2003'. In deze paragraaf staan de kengetallen weergegeven, op basis waarvan de verkeersproductie/-attractie van het AICD wordt berekend.

Het onderdeel bedrijvigheid (Agro-Industrieel Complex Dinteloord, hierna: AICD) van het AFC beslaat in de vijf inrichtingsalternatieven van het MER een oppervlak van ca. 180 ha bruto bedrijventerrein. Het aantal en soort bedrijven dat zich zal vestigen op het AICD is onbekend. Dit is afhankelijk van een groot aantal factoren zoals de behoefte bij bedrijven, de beschikbaarheid van alternatieve locaties en overige vestigingsvoorwaarden, zoals de beschikbaarheid van geschikte kavels, financiële aspecten, ontsluiting en dergelijke. Om de verkeersproductie en -attractie van het AICD in het MER in te kunnen schatten is informatie over het aantal, type en omvang van de verwachte bedrijvigheid nodig. In het onderstaande is daarom een aantal aannames gedaan ten aanzien van het verwachte programma van het AICD.

In de startnotitie m.e.r. is de verwachting uitgesproken dat maximaal 40% van het totaal nieuw te ontwikkelen oppervlak zal bestaan bedrijvigheid uit de zwaardere milieucategorieën (tot milieucategorie 4 en 5). Als voorbeelden van dergelijke bedrijven

zijn agroverwerkende en levensmiddelenproducerende bedrijven genoemd, vergelijkbaar met de suikerfabriek. Over het algemeen gaat het daarbij om bedrijven met een groot oppervlak. In een doelgroepenidentificatie, opgesteld door BUCK consultants (BUCK Consultants International, 2007) voor het AFC, wordt het cluster voedingsmiddelen als zeer kansrijke doelgroep aangewezen voor de invulling van een groot deel van de opgave van AICD. Het voedingsmiddelencluster is in de Standaard Bedrijfsindeling '93² (SBI '93) opgenomen onder nummer 15. Dit cluster bestaat voornamelijk uit bedrijven uit de zwaardere milieucategorieën. Daarom lijkt er voldoende basis te zijn om aan te nemen dat de 40% van het totaal nieuw te ontwikkelen oppervlak van het AICD dat bestemd is voor de zwaardere milieucategorieën bestaat uit bedrijven die vallen onder de voeding gerelateerde industrie (SBI '93 code 15).

Voor de overige 60% van het AICD kan geen goede inschatting worden gemaakt voor de invulling van de opgave wat betreft, type, omvang en aantal bedrijven. Aangenomen is dat het gaat om bedrijven die vallen onder milieucategorie 3. Dit zijn bijvoorbeeld aan het AFC gerelateerde handels-, distributie-, assemblage en verpakkingsbedrijven; glastuinbouwgerelateerde bedrijven; serviceverleners en R&D centers. Om toch iets te kunnen zeggen over dat gedeelte van het AICD is gekozen voor een worst case benadering. De verkeersattractie en -productie kengetallen van een 'gemengd bedrijventerrein' zijn hiervoor toegepast. De typering van een 'gemengd bedrijventerrein' genereert in de bovengenoemde CROW-rapporten van de vijf verschillende categorieën bedrijventerrein het meeste vrachtverkeer; meer dan bijvoorbeeld distributieterrainen of hoogwaardige bedrijvenparken.

Aannames programmering AICD t.b.v. onderdeel verkeer	Gerelateerde kencijfers voor verkeersproductie en -attractie
40 % zwaardere milieucategorie (tot 4 en 5) SBI '93 code 15 (Voeding gerelateerde industrie)	Toepassing kengetallen goederenvervoer SBI-code 15 Toepassing kengetallen personenvervoer op basis van cijfers CBS (aantal werknemers in SBI-code 15-bedrijven)
60 % onbekende gevarieerde programmering	Toepassing kengetallen goederenvervoer 'gemengd bedrijventerrein' Toepassing kengetallen personenvervoer 'gemengd bedrijventerrein'

Goederenvervoer

Gemengd bedrijventerrein

Een gemengd bedrijventerrein genereert gemiddeld per netto hectare 176 vrachtvoertuigbewegingen per etmaal (vvt/etmaal) op werkdagen. Dit is opgebouwd uit een gemiddelde aanvoer van 43 vrachtwagens en een gemiddelde afvoer van 45 vrachtwagens. Bij de berekening geldt als uitgangspunt dat aan- en afvoer apart plaatsvinden. Aangezien dit ook combineerbaar kan zijn, betekent dit uitgangspunt een

2. ² De Standaard Bedrijfsindeling (SBI) is een systematische hiërarchische indeling van economische activiteiten. Thans geldend is de SBI '93 die in 1993 is vastgesteld. De SBI '93 wordt door o.a. het CBS gebruikt om bedrijfseenheden te rubriceren naar hun hoofdactiviteit. Daarnaast zijn er van een groot aantal SBI '93 groepen cijfers met betrekking tot de verkeersproductie bekend.

lichte overschatting in de hoeveelheid vrachtverkeer dat wordt gegenereerd. Dit leidt tot een worst case-benadering van de verkeersproductie/-attractie.

Het AICD-bedrijventerrein heeft in de verschillende varianten een bruto oppervlak van circa 180 of 185 hectare. Uitgaande van 60% van het oppervlak van het totale terrein dat wordt ingericht als een gemengd bedrijventerrein, leidt dit een bruto-oppervlak van circa 111 hectare en een netto-oppervlak van circa 83 hectare (bij 185 bruto in totaal). Hierbij is een bruto-netto-verhouding van 75% aangehouden. Op basis van bovengenoemde kencijfers vrachtverkeersproductie/-attractie, genereert het gemengde bedrijventerrein een aanvoer van circa 7.160 vvt/etmaal en een afvoer van circa 7.490 mvt/etmaal. Dit komt neer op een totale vrachtverkeersproductie/-attractie van circa 14.650 vvt/etmaal. In onderstaande tabel is hiervan het overzicht weergegeven.

Tabel 1.6: vrachtverkeersproductie/-attractie gemengd terrein (werkdag)

	aanvoer	afvoer	Totaal
totaal	7.160	7.493	14.652

Gevoeligheidsanalyse

De verkeersproductie/-attractie van een gemengd bedrijventerrein kan ook berekend worden op basis van het aantal bedrijven. Hiervoor is inzicht in het gemiddelde kaveloppervlak nodig. Deze informatie is niet voorhanden, maar door het hanteren van deze benaderingswijze wordt wel inzicht verkregen in de marges van de aangenomen cijfers.

Een gemiddeld bedrijf op een gemengd bedrijventerrein genereert 33,3 bewegingen³. Vergeleken met een verkeersproductie/-attractie van 176 vvt/etmaal per netto hectare betekent dit de vestiging van 5,3 bedrijven per hectare oftewel een kavelgrootte van minder dan 0,2 hectare netto per bedrijf. Ter vergelijking: in de provincie Zuid-Holland is een gemiddelde kavelgrootte van bedrijven op een gemengd bedrijventerrein geconstateerd van 0,29 hectare⁴. Gezien de aard en de ligging van het AICD-terrein lijkt een gemiddeld kaveloppervlak van 0,2 hectare de uiterste ondergrens, die waarschijnlijk te laag is. Indien gerekend wordt met een realistischer kaveloppervlak van gemiddeld 0,29 hectare netto, aansluitend bij de onderzoeksresultaten van buurprovincie Zuid-Holland, genereert een gemengd bedrijventerrein van 60% van 185 hectare circa 9.560 vvt/etmaal. Dit is tweederde deel van de 14.650 vvt/etmaal waarmee in deze rapportage wordt gerekend.

Bij de verdeling van het vrachtverkeer naar voertuigtype levert dit tot de cijfers als weergegeven in onderstaande tabel. De percentages zijn afkomstig van genoemde rapportage van het CROW.

Tabel 1.7: Verdeling vrachtverkeer naar voertuigtype (werkdag)

voertuigtype* verdeling	aanvoer				afvoer			
	L	MZ	Z	totaal	L	MZ	Z	totaal
AICD	36%	21%	43%	100%	46%	14%	40%	100%
	2.577	1.503	3.079	7.160	3.447	1.049	2.997	7.493

3. ³ Toepassing kengetallen goederenvervoer van en naar bedrijventerreinen, CROW-rapport 05-07
4. ⁴ Bedrijvigheid en bereikbaarheid, Consequenties (nieuwe) bedrijvigheid voor bereikbaarheid Zuid-Holland, Rijkswaterstaat Zuid-Holland, DHV Milieu en Infrastructuur BV, 2003.

* de verschillende typen vrachtvoertuigen worden verdeeld naar Lichte motorvoertuigen (o.a. bestelbussen), MiddelZware motorvoertuigen (lichte vrachtwagens) en Zware motorvoertuigen (zware vrachtwagens).

SBI-code

De hoeveelheid vrachtverkeer dat door 40% van het bedrijventerrein wordt gegenereerd, wordt berekend op basis van de SBI-code. Circa 40% van de bedrijven die zich op het AICD-terrein vestigen vallen onder de SBI-code 15 (voedingsmiddelen- en drankindustrie). Voor de berekening is uitgegaan van een gemiddelde bruto kavelgrootte van 10.000 m². Dit leidt tot een totaal van 56 bedrijven.

De aanvoer van goederenvervoer per bedrijf bedraagt bij een gemiddelde bruto kavelgrootte van 10.000 m² bvo circa 11 voertuigen per etmaal. De afvoer bedraagt circa 9 voertuigen per etmaal. Elk bedrijf genereert op basis van deze kencijfers gemiddeld circa 20 voertuigen oftewel circa 40 vrachtvoertuigbewegingen per etmaal. Hierbij wordt er dus van uitgegaan dat aan- en afvoer apart plaatsvinden. Aangezien dit ook combineerbaar kan zijn, betekent deze aanname een lichte overschatting in de hoeveelheid vrachtverkeer wordt gegenereerd. Dit leidt tot een worst case-benadering van de verkeersproductie/-attractie. Het betreft hier de verkeersproductie/-attractie op werkdagen.

Bij de realisatie van 56 bedrijven op een oppervlak van 74 hectare bruto leidt dit op basis van bovengenoemde kencijfers tot een aanvoer van circa 1.200 vvt/etmaal en een afvoer van circa 1.020 vvt/etmaal. Dit komt neer op een totale productie/-attractie van goederenvervoer van SBI-code 15 van circa 2.220 mvt/etmaal. Dit is weergegeven in onderstaande tabel.

Tabel 1.8: vrachtverkeersproductie/-attractie SBI-code 15 (werkdag)

	aanvoer	afvoer	Totaal
totaal	1.200	1.021	2.221

Gevoeligheidsanalyse

Indien deze cijfers naast de vrachtverkeersproductie/-attractie van de Suiker Unie worden gelegd, zijn deze productie/attractiecijfers vergelijkbaar met de feitelijke productie/attractie van de suikerfabriek. Op basis hiervan wordt her gemiddelde kaveloppervlak van een bedrijf van 10.000 m² bruto, dat in vergelijking tot een gemiddeld oppervlak van een bedrijf met SBI-code 15 aan de lage kant is, een gedegen uitgangspunt. Des te kleiner namelijk het ruimtebeslag, des te groter het aantal bedrijven dat zich kan vestigen en dus des te groter de hoeveelheid verkeer dat wordt gegenereerd.

Bij de verdeling van dit vrachtverkeer naar voertuigtype levert dit tot de cijfers als weergegeven in onderstaande tabel. De verdeling naar voertuigtype is afkomstig van genoemde rapportage.

Tabel 1.9: verdeling vrachtverkeer naar voertuigtype (werkdag)

	aanvoer				afvoer			
	bestelbus	lichte vracht	zware vracht	totaal	bestelbus	lichte vracht	zware vracht	totaal
verdeling	17%	13%	70%	100%	33%	10%	57%	100%
AICD	204	156	840	1.200	337	102	582	1.021

* de verschillende typen vrachtvoertuigen worden verdeeld naar Lichte motorvoertuigen (o.a. bestelbussen), MiddelZware motorvoertuigen (lichte vrachtwagens) en Zware motorvoertuigen (zware vrachtwagens).

Totaal

Op basis van bovenstaande informatie is in onderstaande tabel het totaal weergegeven aan vrachtvoertuigbewegingen ten gevolge van de ontwikkeling van het AICD-bedrijventerrein.

Tabel 1.10: vrachtverkeersproductie/-attractie AICD-terrein (werkdag)

AICD-terrein	% v/h opp	bruto opp	vvt/etmaal
Gemengd bedrijventerrein	60%	111	14.652
SBI-code 15	40%	74	2.221
Totaal	100%	185	16.873

Personenvervoer

Gemengd bedrijventerrein

De kengetallen voor het personenvervoer zijn gebaseerd op het aantal verplaatsingen per bruto hectare bedrijventerrein. Uitgaande van de kencijfers voor de regio Zuid ligt het effect van een bedrijventerrein op personenautoverplaatsingen tussen de 6,5 en de 13,8 mvt/etmaal. Bij realisatie van circa 185 bruto hectare waarvan 60% gemengd bedrijventerrein, leidt dit tot een toename van minimaal 725 tot 1.530 mvt/etmaal (personenvoertuigen). Vanwege de relatief grote afstand tot woonkernen (woonwerk-verkeer) en uitgaande van een worst case-benadering wordt bij de berekeningen uitgegaan van de bovengrens. In tabel 2.6 is de toename van het personenvervoer weergegeven.

SBI-code 15

Om te berekenen hoeveel personenverkeer het terrein met SBI-code 15 genereert, wordt uitgegaan van cijfers van het CBS. Volgens deze cijfers zijn er in Nederland circa 4.550 bedrijven die hiertoe behoren, die samen circa 130.400 werknemers in dienst hebben. Dit komt neer op gemiddeld 29 arbeidsplaatsen per bedrijf. Uitgaande van 56 bedrijven (zie paragraaf 2.2.2) leidt dit tot circa 1.600 arbeidsplaatsen. Rekenend met een factor 2,5 voor elke arbeidsplaats (gemiddeld genereert elke arbeidsplaats 2,5 personenvoertuigbewegingen) leidt dit tot een totale verkeersproductie/-attractie van circa 3.980 mvt/etmaal.

Totaal

In onderstaande tabel is de hoeveelheid personenverkeer weergegeven dat door het AICD-terrein wordt gegenereerd. Hieruit blijkt een totaal van circa 5.500 mvt/etmaal)

Tabel 1.11: Verkeersproductie/-attractie personenverkeer (werkdag)

AICD	verdeling	mvt/etmaal
Gemengd bedrijventerrein	60%	1.532
SBI-code 15	40%	3.981
totaal	100%	5.513

Totaal AICD

Op basis van bovenstaande cijfers leidt de totale verkeersproductie/-attractie van het AICD-terrein als weergegeven in onderstaande tabel.

Tabel 1.12: Verkeersproductie/-attractie AICD-terrein (werkdag)

	L	MZ	Z	mvt/etmaal
Vrachtverkeer	6.565	2.811	7.498	16.873
Personenverkeer	5.513	0	0	5.513

Totaal	12.078	2.811	7.498	22.386
--------	--------	-------	-------	--------

2.2.2 Glastuinbouw

Voor de verkeersproductie/attractie van het glastuinbouwgebied lopen kencijfers beperkt uiteen. Verschillende bronnen geven een kencijfer van 7,5 - 8,0 mvt/etmaal per bruto hectare glastuinbouwgebied⁵. Voor een worst case-situatie is in deze studie uitgegaan van de hoogste waarde van beide cijfers. Een oppervlak van 300 hectare bruto genereert op basis van deze cijfers circa 2.400 mvt/etmaal. Op basis van genoemde bronnen kan ervan worden uitgegaan dat circa 85% van dit verkeer personenverkeer betreft en 15% betreft vrachtverkeer, dat kan worden verdeeld naar 60% middelzwaar en 40% zwaar verkeer. Dit leidt tot een verkeersproductie/-attractie van circa 350 vrachtvoertuigbewegingen en 2.050 personenautobewegingen. In onderstaande tabel zijn de cijfers weergegeven.

Tabel 1.13: Verkeersproductie/-attractie glastuinbouw (werkdag)

Voertuigcategorie	mvt/etmaal
Licht verkeer	2.044
Middelzwaar verkeer	213
Zwaar verkeer	142
Totaal	2.400

2.2.3 Totale verkeersproductie/-attractie

In onderstaande tabellen is het totaal weergegeven van de toename aan verkeer dat door de voorgenomen ontwikkelingen wordt gegenereerd. Het betreft de hoeveelheid verkeer dat op werkdagen wordt gegenereerd bij een oppervlak van 185 bruto hectare AICD-terrein en 300 hectare bruto glastuinbouw. Deze cijfers komen overeen met bovenstaande tabellen.

Tabel 1.14: Toename verkeer (werkdagen, jaargemiddeld)

Ontwikkeling	L*	MZ*	Z*	mvt/etmaal
AICD-terrein	12.078	2.811	7.498	22.386
Glastuinbouw	2.044	213	142	2.400
Totaal	14.122	3.024	7.640	24.786

* Lichte, MiddelZware en Zware motorvoertuigen

Tabel 1.15: Overzicht aantal bruto hectare per alternatief

	herontwikkeling bestaand terrein	nieuw terrein	glastuinbouw
Alternatief 1	60,6	118,8	296,0
Alternatief 2	60,6	118,8	296,3
Alternatief 3	60,6	120,3	291,2
Alternatief 4	60,6	125,8	295,1
Alternatief 5	60,6	123,6	192,5

In bovenstaande tabel is het overzicht gegeven van het aantal hectare dat per alternatief wordt ontwikkeld. In onderstaande tabel zijn de resultaten weergegeven van de

5. Ervaringscijfers provincie Zeeland, Bestemmingsplan Glastuinbouwgebied Terneuzen, RBOI, oktober 2005; MER Glastuinbouwlocatie Nieuw-Rijnsenhout, Oranjewoud, maart 2004; Programma van Eisen Glastuinbouw in de Zuidplaspolder, Praktijkonderzoek Plant en Omgeving en Expertisecentrum LNV, december 2004.

verkeersproductie/-attractie per alternatief. Hierbij is dezelfde benadering gehanteerd als eerder in dit hoofdstuk beschreven. Uit deze tabel blijkt dat de verkeersproductie/-attractie uiteenloopt van ruim 23.825 mvt/etmaal tot minder dan 24.925 mvt/etmaal. Het verschil bedraagt dus minder dan 1.000 mvt/etmaal oftewel een kleine 5%.

Tabel 1.16: Toename verkeer excl. intensivering

Ontwikkeling	L*	MZ*	Z*	mvt/etmaal
Alternatief 1	13.729	2.936	7.411	24.076
Alternatief 2	13.731	2.936	7.411	24.079
Alternatief 3	13.794	2.955	7.469	24.219
Alternatief 4	14.180	3.042	7.694	24.916
Alternatief 5	13.337	2.935	7.556	23.829

* Lichte, MiddelZware en Zware motorvoertuigen

2.2.4 Routing

Het verkeer dat door de ontwikkelingen wordt gegenereerd, is toegedeeld aan het wegennet. Hierbij is de routekeuze als beschreven in de rapportage "Agro Industrieel Complex Dinteloord"⁶ van vrachtverkeer van en naar de suikerfabriek als uitgangspunt gehanteerd. In deze rapportage is reeds rekening gehouden met de inrichting van het wegvak tussen Stampersgat en Fijnaart als erftoegangsweg, waardoor deze weg niet meer gebruikt zal worden door vrachtverkeer. Dit verkeer zal worden afgewikkeld via de A4.

Vanwege de synergie die bestaat tussen de verschillende bedrijven die zich op het terrein gaan vestigen, kan een efficiëntievoordeel worden behaald. Een gedeelte van het verkeer zal zich intern over het AFC-terrein bewegen. Omdat het onduidelijk is hoe groot dit aandeel zal zijn, is in dit verkeersonderzoek uitgegaan van een herkomst en bestemming van al het verkeer buiten het AFC-terrein. Dit leidt tot een lichte overschatting van de verkeersbelasting van het wegennet.

In tabel 3.1 zijn de richtingen aangegeven van de herkomsten en bestemmingen van het vrachtverkeer. In tabel 3.2 is dit gegeven voor personenverkeer. Hierbij is de verdeling gebaseerd op de ligging van woongebieden in de omgeving.

Tabel 1.17: Richtingen/herkomst- en bestemmingen goederenvervoer AFC

Richting	Percentage
Richting Bergen op zoom, Zeeland, Antwerpen	30%
Richting Roosendaal, Midden- en Oost-Brabant, Gorinchem	40%
Richting Zuid-Holland	30%
Totaal	100%

Tabel 1.18: Richtingen/herkomst- en bestemmingen personenverkeer AFC

Richting	Percentage
Richting Dinteloord, Bergen, Halsteren, Steenberg	40%
Richting Fijnaart, Klundert, Zevenbergen	15%
Richting Oud-Gastel, Roosendaal,	20%
Richting Oudenbosch, Etten-Leur	20%
Richting Hellegatsplein	5%
Totaal	100%

6. ⁶ Agro Industrieel Complex Dinteloord, Afweging varianten logistiek en infrastructuur, Grontmij Verkeer en Infrastructuur, 2000.

De routing geldt voor alle verschillende alternatieven. Ook wordt er vooralsnog geen onderscheid gemaakt tussen de ligging van het gemengde bedrijventerrein, het SBI-code 15-terrein en het glastuinbouwgebied in relatie tot de routekeuze. In alle 5 alternatieven wordt namelijk middels 2 aansluitingen ontsloten op de Noordlangeweg, ter hoogte van de 1^e en van de 2^e Kruisweg. De afstand tussen deze twee aansluitingen is minimaal. De invloed van de ligging van een bedrijf binnen het AFC-terrein op de routekeuze blijft zodoende zeer beperkt, waardoor de uitwerking hiervan in de verkeerscijfers een ander schaalniveau betreft en in een later stadium van het planproces kan worden uitgewerkt.

2.2.5 Toename op wegennet

In onderstaande tabel zijn de verkeersintensiteiten op werkdagen tijdens de bietencampagne weergegeven voor de situatie in 2020 inclusief de ontwikkelingen van het AFC. Hierbij is het alternatief 4 (Groen van Dinteloord tot Stampersgat) aangehouden, aangezien dit alternatief het meeste verkeer genereert (zowel personen- als vrachtverkeer).

Tabel 1.19: Verkeersintensiteiten toekomstige situatie 2020 (werkdagen, tijdens campagne)

wegvaknr.	Wegvak beschrijving	L	MZ	Z	Totaal
wegvak 1	268DINT: A29 - Tweede Kruisweg	11.145	1.989	4.363	17.497
wegvak 2	268DINT: Tweede Kruisweg - Kanaalweg	11.372	1.736	3.742	16.851
wegvak 3	268STAM: Kanaalweg - Rijpersweg	12.432	1.730	3.588	17.751
wegvak 4	268GAST: Rijpersweg - N641	14.874	1.893	3.949	20.716
wegvak 5	268KRUI: N641 - A17	16.946	1.108	833	18.887
wegvak 6	641GAST: N268 - A17	11.631	1.361	3.109	16.101
wegvak 7	Appelaarsedijk (Fijnaart-Stampersgat)	8.903	139	93	9.135
wegvak 8a	A29/A4 Sabina - Dinteloord z	19.047	4.008	6.278	29.333
wegvak 8b	A29/A4 Sabina - Dinteloord n	17.678	4.123	6.449	28.250
wegvak 9a	A4 Dinteloord - Steenbergen z	18.023	4.027	6.445	28.496
wegvak 9b	A4 Dinteloord - Steenbergen n	16.472	4.116	6.578	27.166

Onderzoeken als wegverkeerslawaaï en luchtkwaliteit baseren zich niet op werkdagen, maar op een jaargemiddelde weekdag. Uit onderzoek naar aan- en afvoer van vrachtverkeer van bedrijven binnen SBI-code 15 blijkt dat circa 1% van de aanvoer en circa 10% van de afvoer plaatsvindt op weekenddagen. Bij een gemengd bedrijventerrein vindt gemiddeld 1% van de aan- en afvoer tijdens het weekend plaats. Op basis van deze cijfers is de werkdagproductie ook omgerekend naar een weekdagproductie, zodat ook voor weekdagen verkeersintensiteiten zijn berekend. De resultaten zijn weergegeven in tabel 2.17.

Tabel 1.20: Verkeersintensiteiten toekomstige situatie 2020 (weekdagen, jaargemiddeld)

wegvaknr.	Wegvak beschrijving	L	MZ	Z	Totaal
wegvak 1	268DINT: A29 - Tweede Kruisweg	9.678	1.621	3.592	14.891
wegvak 2	268DINT: Tweede Kruisweg - Kanaalweg	9.867	1.416	3.079	14.362
wegvak 3	268STAM: Kanaalweg - Rijpersweg	10.692	1.443	2.979	15.114
wegvak 4	268GAST: Rijpersweg - N641	13.070	1.596	3.310	17.976
wegvak 5	268KRUI: N641 - A17	15.024	974	712	16.710
wegvak 6	641GAST: N268 - A17	10.323	1.130	2.586	14.039
wegvak 7	Appelaarsedijk (Fijnaart-Stampersgat)	7.332	451	197	7.979
wegvak 8a	A29/A4 Sabina - Dinteloord z	17.805	3.285	4.769	25.860
wegvak 8b	A29/A4 Sabina - Dinteloord n	16.518	3.380	4.898	24.795
wegvak 9a	A4 Dinteloord - Steenbergen z	16.662	3.300	4.921	24.883
wegvak 9b	A4 Dinteloord - Steenbergen n	15.204	3.373	5.020	23.597

2.3 Verkeersbelasting wegnnet

2.3.1 Intensiteit/Capaciteit-verhouding

Op basis van de weergegeven cijfers uit de voorgaande paragrafen, wordt de verhouding tussen de intensiteit en de capaciteit berekend. Dit is de I/C-verhouding. Bij de I/C-verhouding worden de verkeersintensiteiten op werkdagen tijdens de bietencampagne gebruikt, aangezien deze cijfers maatgevend zijn voor de afwikkeling van verkeer. Hierbij wordt voor de intensiteit de eenheid personenauto-equivalent (pae) gebruikt. Voor het omrekenen van het aantal mvt naar pae wordt voor lichte voertuigen de factor 1,0 gehanteerd, voor middelzware voertuigen 1,5 en voor zware voertuigen 2,0. Voor het omrekenen van de etmaalintensiteit naar het spitsuur is 8,5% aangehouden. De capaciteit is afhankelijk van de weginrichting en rijsnelheid. Voor de provinciale wegen wordt uitgegaan van de kencijfers van de provincie van 1.350 pae/h per rijstrook. Voor de autosnelweg geldt een capaciteit van 4.650 pae per rijstrook.

Een I/C-verhouding tot 0,8 betekent een goede verkeersafwikkeling. Tussen de 0,8 en 1,0 wordt de verkeersafwikkeling kritisch, afhankelijk van de exacte waarde, waarbij congestie op kan treden. Boven de 1,0 doet de situatie zich voor waarbij de intensiteit groter is dan de capaciteit. Dit betekent overbelasting waarbij lange wachtrijen ontstaan.

Autonome situatie 2020

In onderstaande tabel zijn de cijfers weergegeven van de verschillende wegvakken in de autonome situatie in 2020. Het betreft hier de maatgevende dagen, namelijk werkdagen in de campagnetijd. Uit de tabel blijkt dat het verkeer op de verschillende wegvakken goed wordt afgewikkeld. De hoogste I/C-verhouding doet zich voor op het wegvak van de N268 tussen de N641 en de aansluiting met de A17. De I/C-verhouding bedraagt hier 0,55. In de autonome situatie bestaan dus geen afwikkelingsknelpunten op de ontsluitende wegen.

Tabel 1.21: I/C-verhoudingen autonome situatie 2020

wegvaknr.	Wegvak beschrijving	Intensiteit in mvt/etmaal	Intensiteit in pae/etmaal	Intensiteit in pae/h	capaciteit in pae/h	I/C- verhouding
wegvak 1	268DINT: A29 - Tweede Kruisweg	5.244	5.902	502	2.700	0,19
wegvak 2	268DINT: Tweede Kruisweg - Kanaalweg	5.229	5.877	500	2.700	0,19
wegvak 3	268STAM: Kanaalweg - Rijpersweg	6.129	6.620	563	2.700	0,21
wegvak 4	268GAST: Rijpersweg - N641	10.229	11.162	949	2.700	0,35
wegvak 5	268KRUI: N641 - A17	16.711	17.545	1.491	2.700	0,55
wegvak 6	641GAST: N268 - A17	8.168	8.548	727	2.700	0,27
wegvak 7	Appelaarsedijk (Fijnaart-Stampersgat)	8.000	8.162	694	6.000	0,12
wegvak 8a	A29/A4 Sabina - Dinteloord z	27.322	34.636	2.944	9.300	0,32
wegvak 8b	A29/A4 Sabina - Dinteloord n	26.239	33.781	2.871	9.300	0,31
wegvak 9a	A4 Dinteloord - Steenbergen z	24.380	31.457	2.674	9.300	0,29
wegvak 9b	A4 Dinteloord - Steenbergen n	23.050	30.304	2.576	9.300	0,28

Toekomstige situatie 2020

In onderstaande tabel zijn de cijfers voor de toekomstige situatie in 2020 weergegeven. De intensiteiten betreffen werkdagintensiteiten tijdens de campagne bij de ontwikkeling van het alternatief Groen van Dinteloord tot Stampersgat. Dit alternatief genereert namelijk de grootste hoeveelheid verkeer. Indien de verkeersafwikkeling bij de ontwikkeling van dit alternatief goed verloopt, geldt dit ook voor de andere alternatieven.

Tabel 1.22: I/C-verhoudingen toekomstige situatie 2020

wegvaknr.	Wegvak beschrijving	Intensiteit in mvt/etmaal	Intensiteit in pae/etmaal	Intensiteit in pae/h	capaciteit in pae/h	I/C- verhouding
wegvak 1	268DINT: A29 - Tweede Kruisweg	17.497	22.855	1.943	2.700	0,72
wegvak 2	268DINT: Tweede Kruisweg - Kanaalweg	16.851	21.461	1.824	2.700	0,68
wegvak 3	268STAM: Kanaalweg - Rijpersweg	17.751	22.204	1.887	2.700	0,70
wegvak 4	268GAST: Rijpersweg - N641	20.716	25.612	2.177	2.700	0,81
wegvak 5	268KRUI: N641 - A17	18.887	20.274	1.723	2.700	0,64
wegvak 6	641GAST: N268 - A17	16.101	19.890	1.691	2.700	0,63
wegvak 7	Appelaarsedijk (Fijnaart-Stampersgat)	9.135	9.297	790	6.000	0,13
wegvak 8a	A29/A4 Sabina - Dinteloord z	29.333	37.615	3.197	9.300	0,34
wegvak 8b	A29/A4 Sabina - Dinteloord n	28.250	36.760	3.125	9.300	0,34
wegvak 9a	A4 Dinteloord - Steenbergen z	28.496	36.955	3.141	9.300	0,34
wegvak 9b	A4 Dinteloord - Steenbergen n	27.166	35.802	3.043	9.300	0,33

In de tabel is af te lezen dat het verkeer goed over het wegennet wordt afgewikkeld. De N268 tussen de N641 en de aansluiting met de A17, tijdens de autonome situatie de hoogste I/C-verhouding in de tabel, stijgt naar 0,64. In de toekomstige situatie doet de hoogste I/C-verhouding zich voor met 0,81 op de N268 tussen de Rijpersweg en de N641 (0,8063). De kans op congestie wordt tijdens het drukste uur bij een getal boven de 0,8 groter, maar de waarde blijft met 0,8063 erg dicht bij de 0,8. De kans op congestie is klein vanwege de nabijheid bij de 0,8 en de aanwezigheid van een alternatieve route, zoals via de A4. Hier is namelijk nog voldoende capaciteit beschikbaar, zonder dat de I/C-verhouding van 0,8 wordt overschreden. Het verkeer zal dus goed worden afgewikkeld.

2.3.2 Beoordeling I/C-verhouding alternatieven

In onderstaande tabellen zijn de I/C-verhoudingen weergegeven per alternatief in de toekomstige situatie (2020). Uit deze tabel blijkt dat de verschillen tussen de alternatieven verwaarloosbaar zijn. Bij alle alternatieven ontstaat een wegbeeld met de hoogste I/C-verhouding van circa 0,8, waarbij de andere mogelijk route via de A4 nog capaciteit heeft om extra verkeer op te vangen. Dit betekent een goede afwikkeling van het verkeer over het ontsluitende wegennet.

Tabel 1.23: I/C-verhoudingen alternatieven 2020

wegvaknr.	Wegvak beschrijving	Autonoom	Alt. 1	Alt. 2	Alt. 3	Alt. 4	Alt. 5
wegvak 1	268DINT: A29 - Tweede Kruisweg	0,19	0,70	0,70	0,70	0,72	0,70
wegvak 2	268DINT: Tweede Kruisweg - Kanaalweg	0,19	0,66	0,66	0,66	0,68	0,66
wegvak 3	268STAM: Kanaalweg - Rijpersweg	0,21	0,68	0,68	0,69	0,70	0,68
wegvak 4	268GAST: Rijpersweg - N641	0,35	0,79	0,79	0,79	0,81	0,79
wegvak 5	268KRUI: N641 - A17	0,55	0,64	0,64	0,64	0,64	0,63
wegvak 6	641GAST: N268 - A17	0,27	0,61	0,61	0,62	0,63	0,62
wegvak 7	Appelaarsedijk (Fijnaart-Stampersgat)*	0,12	0,13	0,13	0,13	0,13	0,13
wegvak 8a	A29/A4 Sabina - Dinteloord z	0,32	0,34	0,34	0,34	0,34	0,34
wegvak 8b	A29/A4 Sabina - Dinteloord n	0,31	0,33	0,33	0,34	0,34	0,34
wegvak 9a	A4 Dinteloord - Steenbergen z	0,29	0,34	0,34	0,34	0,34	0,34
wegvak 9b	A4 Dinteloord - Steenbergen n	0,28	0,33	0,33	0,33	0,33	0,33

3 Bijlage 3: Geluid

3.1 Achtergrondrapport geluid

Algemeen:

Woonkernen

De geluidsafscherming van de woonkernen Dinteloord, Stampersgat en Oud Gastel zijn in het Geonoise model ingevoerd als woonwijkschermen.

Waarneempunten

De geluidgevoelige bestemmingen in de omgeving van het gebied zijn ingekocht bij Bridgis B.V. en in het Geonoise-model ingevoerd. De geluidsbelasting is berekend voor 124 individuele geluidgevoelige bestemmingen in en rondom het onderzoeksgebied op 5,0 meter hoogte.

Bodemgebieden

- Er is gemodelleerd met een standaard bodemfactor van 1,0 (akoestisch zacht)
- De bodemgebieden waarop de toekomstige industriegebieden komen te liggen is gemodelleerd op $B_f = 0,0$ (akoestisch hard).

Grid

De geluidscontouren ten behoeve van de analyses zijn berekend met behulp van een grid van 75 x 75 meter en een rekenhoogte van 5,0 meter.

Resultaten

- het akoestisch ruimtebeslag is op basis van energetisch gecumuleerde geluidbelastingen van industrie- en verkeerslawaai (nieuwe grootheid L_{cum} nog niet in geluidsoftware opgenomen), geteld in een GIS-omgeving
- het aantal woningen per geluidbelastingklassen is geteld op basis van energetisch gecumuleerde geluidbelastingen van industrie- en wegverkeerslawaai, met behulp van digitale geo-informatie in een GIS-omgeving

Wegverkeer:

Wegen

In het Geonoise V5.40 model zijn wegen gemodelleerd waar naar verwachting een verkeerstoename van meer dan 30% en een verkeersafname van meer dan 20% zal optreden. Deze wegen zijn de:

- N268
- A4
- N641
- A29

De toekomstige A4 is gemodelleerd aan de hand van een eerder uitgevoerd akoestisch onderzoek over de A4 in opdracht van Rijkswaterstaat.

Wegdektypes

De wegdektypes zijn afkomstig van:

Weg	Afkomst	Type wegedek
N628	Provincie Noord-Brabant*	SMA 0/6 (Noordlangeweg) Uitgebezemd beton (brug noordlangeweg) SMA 0/6 (Dinteloordseweg) Fijngebezemd beton (provinciale weg noord) Referentiewegdek dab 0/16 (Roosendaalsebaan)
A4	Rijkswaterstaat / eerdere onderzoeken Oranjewoud	ZOAB
N641	Provincie Noord-Brabant*	Refentiewegdek dab 0/16
A29	Rijkswaterstaat/eerdere onderzoeken Oranjewoud	ZOAB

* De Provincie hanteert wegdektypes die niet als keuze in het Geonoise kunnen worden opgenomen. In het model is uitgegaan van de meest reële gelijkenis.

Verkeersgegevens

De verkeersgegevens zijn afkomstig van Rijkswaterstaat en de Provincie Noord-Brabant. De invloed van de ontwikkelingen op verkeersbeeld zijn verwerkt in de modellen.

Industrielawaai

Inrichtingsalternatieven

De indeling van de terreinen is uitgevoerd conform opgave Water en Groene Ruimte Zuid.

Hoogte

De invoerhoogte van de toekomstige industrieterreinen is vastgelegd op een bronhoogte van 8 meter.

Bronvermogens

De brongegevens van de gecategoriseerde industrieterreinen zijn gebaseerd op basis van perceelgrootte en afkomstig van het "standaard industrielawaai spectrum" en de Handreiking Zonebeheerplan van VROM.

De volgende bronvermogens zijn gehanteerd:

Categorieën	Bronvermogen Lw (dB(A)/m ²)
Glastuinbouw	45
1 en 2	55
3	60
4 en 5	68

Model Suikerunie

Het model van Suiker Unie is door Adviesbureau Peutz & Associates B.V. aangeleverd en in het Geonoise model ingevoegd.

3.2 Tabellen geluid

3.2.1 Aantal gehinderden

3.2.2 Geluidbelast oppervlak

wegverkeer

geluidbelaste oppervlak als percentage van totaal

totaal = 100%

		0-43	43-48	48-53	53-58	58-63	63-68	68-99
huidige situatie 2005	6894	88,37	5,48	2,84	1,80	1,04	0,36	0,10
referentie 2020	6878	64,82	15,37	9,41	5,23	2,88	1,31	0,99
alternatief 1	6879	51,46	21,88	13,17	6,41	3,59	2,09	1,40
alternatief 2	6879	50,86	21,12	14,10	6,86	3,52	2,12	1,41
alternatief 3	6878	49,48	22,36	14,51	6,69	3,39	2,14	1,44
alternatief 4	6880	51,48	21,44	13,37	6,66	3,47	2,15	1,42
alternatief 5	6879	51,65	21,40	13,21	6,70	3,53	2,11	1,40

industrielaawaai

geluidbelast oppervlak als percentage van totaal

totaal = 100%

		0-45	45-50	50-55	55-60	60-65	65-70	70-99
huidige situatie 2005	6879	83,65	6,90	3,80	2,26	1,41	0,91	0,84
referentie 2020	6879	83,85	6,92	3,81	2,27	1,41	0,92	0,84
alternatief 1	6878	70,46	10,29	7,25	4,23	2,56	2,49	2,70
alternatief 2	6876	68,25	12,21	6,54	5,22	2,43	1,88	3,43
alternatief 3	6878	71,31	9,62	8,07	3,75	2,47	2,46	2,31
alternatief 4	6877	70,15	9,69	8,46	4,16	2,49	2,35	2,66
alternatief 5	6877	70,94	11,37	5,99	3,94	2,60	2,31	2,82

cumulatief

GELUIDBELAST OPPERVLAK

	Omschrijving	Eenh.	0-45	>45	>50	>55	>60	>65	>70
huidige situatie 2005	Geheel gebied	Ha	6879	1858	1053	597	318	149	63
referentie 2020	Geheel gebied	Ha	6879	3400	2057	1073	562	271	122
alternatief 1	Geheel gebied	Ha	6876	4358	2815	1729	1012	594	279
alternatief 2	Geheel gebied	Ha	6875	4559	2926	1778	999	595	332
alternatief 3	Geheel gebied	Ha	6878	4462	2882	1752	955	570	256
alternatief 4	Geheel gebied	Ha	6877	4363	2850	1730	1001	582	277
alternatief 5	Geheel gebied	Ha	6877	4367	2781	1693	1004	589	287

3.2.3 Totaalbeeld woningen

3.2.4 Individuele puntberekeningen

In de onderstaande tabel zijn voor een groot aantal locaties in het studiegebied de resultaten van puntberekeningen weergegeven.

VL: Verkeerslawaaai

IL: Industrielawaaai

Lcum :cumulatief VL+IL

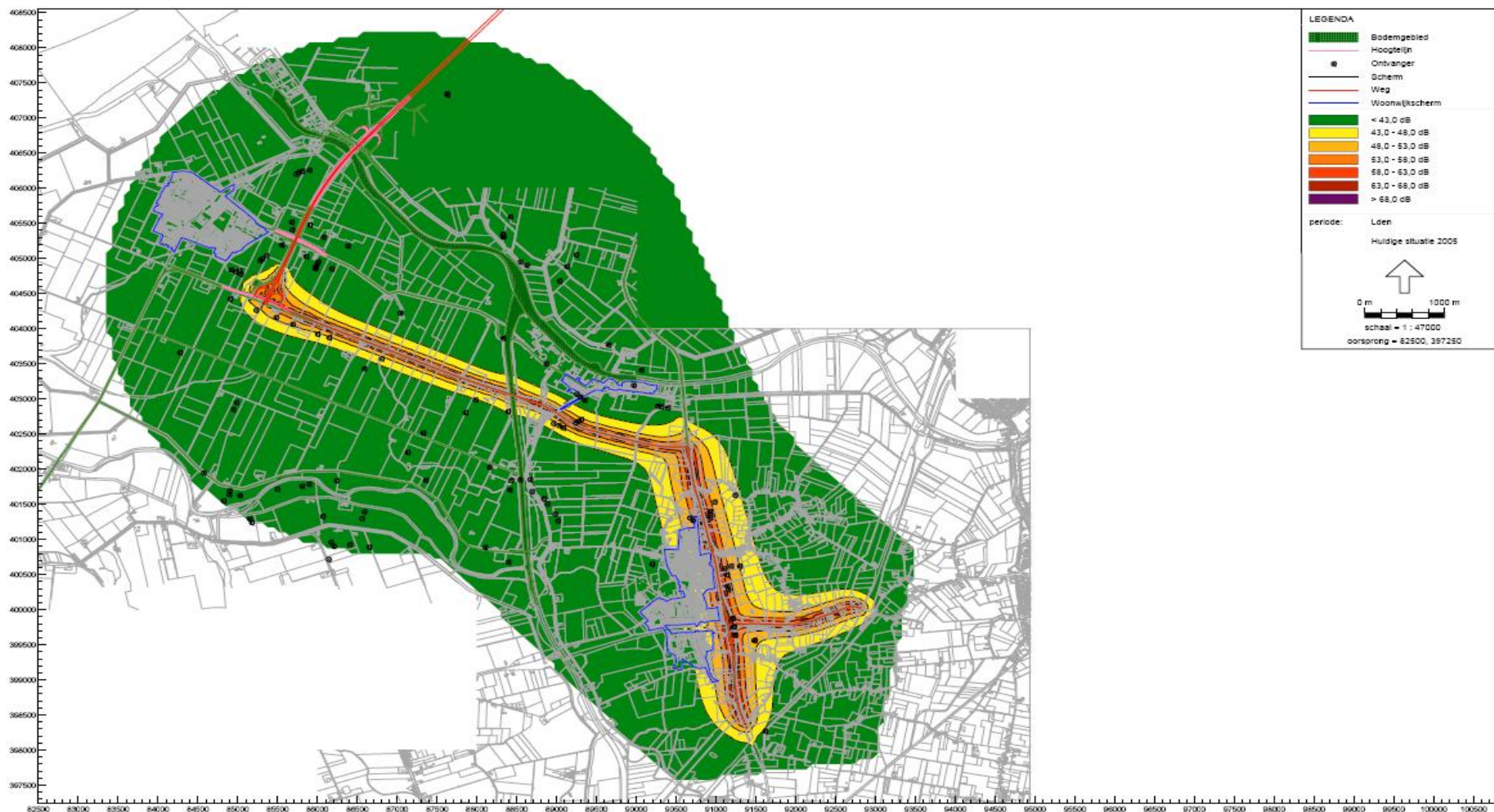
Identificatie	Omschrijving	Lcum,hs	Lcum,as	Lcum,1	Lcum,2	Lcum,3	Lcum,4	Lcum,5	VL huidig 2005	VL autonoom	VL alternatief 1	VL alternatief 2	VL alternatief 3	VL alternatief 4	VL alternatief 5	IL huidig/autonoom	IL alternatief 1	IL alternatief 2	IL alternatief 3	IL alternatief 4	IL alternatief 5
001_A	1E KRUISWG	49,3	51,4	56,5	59,9	63,2	56,0	58,0	42,8	48,6	50,0	51,3	56,7	50,0	56,1	47,2	54,4	58,3	61,1	53,8	52,5
002_A	1E KRUISWG	40,0	41,4	45,4	47,9	47,2	45,3	45,3	27,5	36,0	39,3	39,2	39,6	38,8	40,0	38,8	43,2	46,2	45,4	43,2	42,7
003_A	1E KRUISWG	55,7	55,8	61,5	68,0	63,1	61,3	62,0	34,5	36,8	43,8	45,4	44,8	45,0	42,7	54,7	60,4	67,0	62,0	60,2	60,9
004_A	1E KRUISWG	46,9	47,6	54,2	57,4	61,1	53,8	53,4	37,9	41,7	46,1	46,4	50,3	45,8	49,7	45,3	52,5	56,0	59,7	52,1	49,9
005_A	2E KRUISWG	44,4	47,4	54,6	54,5	54,2	54,2	54,5	40,0	45,7	49,0	51,6	49,0	47,9	52,9	41,5	52,2	50,3	51,6	52,0	48,3
006_A	2E KRUISWG	35,3	43,6	45,6	46,2	45,8	45,6	45,5	23,9	42,8	44,0	43,9	44,6	44,2	44,1	34,0	39,3	41,2	38,8	39,1	38,9
007_A	BOVEN SASWG	32,4	46,4	47,4	47,6	47,5	47,5	47,5	20,5	46,2	47,0	47,0	47,1	47,1	47,0	31,1	36,1	37,7	35,6	36,0	35,9
008_A	BROUWERYSTR	55,8	57,6	61,6	61,6	61,6	61,7	61,6	55,8	57,6	61,6	61,6	61,6	61,7	61,6	32,5	35,1	36,4	35,4	35,0	35,2
009_A	D LEESTR	47,0	46,8	48,7	49,1	48,7	48,6	48,6	38,9	37,3	42,9	42,9	42,9	43,0	42,8	45,3	46,3	46,9	46,4	46,2	46,3
010_A	D LEESTR	46,1	45,9	48,0	48,5	48,1	48,0	48,0	39,4	37,9	43,3	43,2	43,2	43,3	43,2	44,1	45,2	45,9	45,3	45,2	45,3
011_A	D LEESTR	43,7	42,4	44,5	44,9	44,6	44,5	44,4	39,2	33,1	39,6	39,6	39,6	39,6	39,3	40,8	41,8	42,4	41,9	41,8	41,8
012_A	DE POTTERESTR	58,3	57,9	61,8	61,8	61,8	61,9	61,8	58,3	57,9	61,8	61,8	61,8	61,9	61,8	30,6	33,3	34,7	33,5	33,2	33,4
013_A	DE POTTERESTR	63,1	57,4	61,2	61,2	61,2	61,3	61,2	63,1	57,4	61,2	61,2	61,2	61,3	61,2	30,3	33,1	34,4	33,3	33,0	33,2
014_A	DE POTTERESTR	58,4	56,8	60,4	60,4	60,4	60,5	60,4	58,4	56,8	60,4	60,4	60,4	60,5	60,4	30,0	32,8	34,1	33,0	32,7	32,9
015_A	DE POTTERESTR	58,3	57,9	61,8	61,8	61,8	61,9	61,8	58,3	57,9	61,8	61,8	61,8	61,9	61,8	30,6	33,3	34,7	33,5	33,2	33,4
016_A	DE POTTERESTR	63,1	57,4	61,2	61,2	61,2	61,3	61,2	63,1	57,4	61,2	61,2	61,2	61,3	61,2	30,3	33,1	34,4	33,3	33,0	33,2
017_A	DE POTTERESTR	58,4	56,8	60,4	60,4	60,4	60,5	60,4	58,4	56,8	60,4	60,4	60,4	60,5	60,4	30,0	32,8	34,1	33,0	32,7	32,9
018_A	DROSSAERTSTR	42,3	54,9	55,7	55,7	55,7	55,7	55,7	42,2	54,9	55,7	55,7	55,7	55,7	55,7	26,4	29,6	31,1	29,7	29,5	29,7
019_A	DULDERSTR	44,9	48,0	52,0	52,1	52,0	52,1	52,0	44,2	47,7	51,8	51,8	51,8	51,9	51,8	35,8	37,7	38,8	37,9	37,6	37,8
020_A	DULDERSTR	51,3	61,1	65,0	65,0	65,0	65,1	65,0	51,1	61,1	65,0	65,0	65,0	65,1	65,0	35,6	37,8	39,0	38,0	37,7	37,9
021_A	ELZENPAD	56,4	55,3	59,2	59,2	59,2	59,3	59,2	56,4	55,3	59,2	59,2	59,2	59,3	59,2	31,8	34,4	35,7	34,7	34,3	34,5
022_A	ELZENPAD	56,0	56,2	60,1	60,2	60,2	60,2	60,2	56,0	56,2	60,1	60,2	60,2	60,2	60,2	31,7	34,3	35,6	34,5	34,2	34,4
023_A	GALGENDK	36,2	48,9	50,9	50,5	50,5	50,9	51,0	24,8	48,3	49,5	49,4	49,8	49,4	49,5	34,9	43,5	41,8	40,1	43,8	43,8
024_A	GALGENDK	36,5	49,9	51,7	51,3	51,4	51,7	51,8	24,6	49,4	50,4	50,3	50,7	50,4	50,5	35,2	43,9	42,1	40,3	44,3	44,1
025_A	GALGENDK	36,1	48,4	50,5	50,2	50,2	50,6	50,6	24,8	47,9	49,1	49,0	49,4	49,0	49,1	34,8	43,3	41,7	40,0	43,7	43,6
026_A	GALGENDK	36,0	48,3	50,4	50,0	50,1	50,4	50,5	24,9	47,7	48,9	48,9	49,2	48,8	48,9	34,7	43,3	41,7	40,0	43,7	43,6
027_A	GASTELSEDK W	54,5	52,7	56,8	57,1	57,0	56,9	56,9	52,4	48,9	55,2	55,2	55,3	55,4	55,2	49,4	50,8	51,6	51,2	50,7	50,9
028_A	GASTELSEDK W	52,6	51,8	55,4	55,7	55,5	55,4	55,4	48,8	46,5	52,9	52,9	52,9	53,0	52,9	49,3	50,7	51,5	51,0	50,6	50,8
029_A	GASTELSEDK W	58,2	54,2	59,0	59,2	59,2	59,2	59,1	57,4	51,8	58,1	58,1	58,2	58,3	58,1	49,4	50,9	51,7	51,3	50,8	51,0
030_A	GASTELSEDK W	39,7	40,1	43,5	45,1	44,8	43,5	43,6	31,5	33,5	38,4	39,2	39,2	38,6	38,5	38,0	40,8	42,8	42,4	40,8	41,0
031_A	GASTELSEDK W	41,6	41,9	45,3	47,3	47,3	45,4	45,4	31,5	34,3	39,7	41,2	40,9	39,8	39,8	40,1	42,8	45,0	45,2	42,9	43,0
032_A	GASTELSEDK W	41,1	41,5	44,8	46,7	46,5	44,8	45,0	31,6	33,9	39,3	40,7	40,5	39,5	39,4	39,6	42,3	44,4	44,3	42,3	42,5
033_A	GASTELSEDK W	40,2	40,6	43,9	45,7	45,4	43,9	44,1	31,5	33,6	38,7	39,7	39,5	38,8	38,7	38,6	41,3	43,4	43,1	41,3	41,6
034_A	GROENEWG	52,1	53,9	59,0	59,1	59,1	59,0	59,0	47,7	51,4	57,9	57,9	57,9	58,0	57,9	49,2	51,3	52,1	51,8	51,2	51,4
035_A	GROENEWG	53,3	54,7	59,3	59,6	59,6	59,4	59,4	46,6	51,0	57,6	57,7	57,7	57,7	57,6	51,2	53,5	54,2	54,0	53,5	53,6
036_A	GROENEWG	52,6	54,3	59,1	59,4	59,3	59,3	59,2	47,4	51,4	57,8	57,9	57,9	58,0	57,9	50,1	52,3	53,1	52,8	52,3	52,4
037_A	GRONDMOLEN	40,5	48,5	50,7	50,9	51,5	50,7	51,0	38,5	48,1	49,5	49,9	50,8	49,4	49,8	35,2	43,0	42,6	40,5	43,2	43,6
038_A	GRONDMOLEN	40,5	48,7	50,8	51,0	51,6	50,8	51,2	38,3	48,2	49,6	50,0	50,9	49,5	49,9	35,5	43,2	42,8	40,7	43,5	43,9
039_A	GRONDMOLEN	39,0	45,1	47,8	48,8	49,7	47,6	48,4	37,9	44,7	46,7	48,0	49,2	46,4	47,4	31,7	39,7	39,0	36,9	39,9	40,2
040_A	GRT BOLSPOLDER	34,4	39,2	41,9	43,0	42,2	41,8	41,8	21,9	37,5	39,0	38,8	39,4	39,0	39,0	33,2	37,7	39,9	37,8	37,5	37,4
041_A	GRT BOLSPOLDER	35,9	39,9	43,0	44,2	43,3	42,8	42,8	23,4	37,9	39,6	39,4	40,0	39,5	39,6	34,6	39,2	41,5	39,5	39,0	38,8
042_A	GRT BOLSPOLDER	34,0	39,9	42,2	43,2	42,5	42,3	42,2	21,5	38,7	40,0	39,8	40,4	40,1	40,0	32,7	37,3	39,4	37,3	37,2	37,1

043_A	GRT BOLSPOLDER	34,7	38,6	41,5	42,8	42,0	41,5	41,4	22,2	36,4	38,0	37,9	38,5	38,0	38,1	33,5	37,8	40,1	38,3	37,8	37,6
044_A	GRT BOLSPOLDER	36,2	40,1	43,2	44,6	43,6	43,1	43,1	23,7	37,9	39,7	39,4	40,2	39,7	39,8	35,0	39,6	42,0	39,9	39,4	39,2
045_A	GRT BOLSPOLDER	34,6	41,4	43,6	44,5	43,9	43,7	43,6	22,5	40,4	41,6	41,5	42,1	41,7	41,7	33,3	38,2	40,4	38,1	38,1	37,9
046_A	HG HEYNINGSEDK	36,8	66,5	67,9	67,1	67,2	66,9	66,7	18,3	34,6	35,5	35,1	35,7	35,7	35,6	35,7	40,4	40,2	39,1	40,4	40,6
047_A	HG HEYNINGSEDK	36,9	64,2	65,2	64,6	64,7	64,5	64,4	18,3	34,7	35,6	35,2	35,8	35,8	35,7	35,8	40,5	40,3	39,2	40,5	40,7
048_A	KWARTIERSEDK	49,9	50,0	53,6	54,0	53,5	53,5	53,5	25,3	32,2	35,7	35,9	36,0	36,1	35,1	48,9	52,5	52,9	52,4	52,4	52,4
049_A	KWARTIERSEDK	48,2	48,4	51,7	52,1	51,6	51,6	51,7	24,2	31,7	34,9	35,0	35,2	35,3	34,4	47,2	50,6	51,0	50,5	50,5	50,6
050_A	KWARTIERSEDK	55,3	55,3	55,9	56,0	55,9	55,9	55,9	31,1	32,8	38,5	38,6	38,5	38,4	37,9	54,3	54,8	54,9	54,8	54,8	54,8
051_A	KWARTIERSEDK	51,9	52,0	55,7	56,1	55,7	55,6	55,7	26,6	32,7	36,5	36,9	36,9	37,0	36,0	50,9	54,6	55,0	54,6	54,5	54,6
052_A	L P V MALLANDSTR	54,1	54,1	55,1	55,6	55,2	55,1	55,1	39,8	39,5	46,4	46,4	46,4	46,6	46,2	52,9	53,5	54,0	53,6	53,4	53,5
053_A	L P V MALLANDSTR	55,0	55,0	56,0	56,5	56,1	56,0	56,0	39,6	39,3	46,8	46,7	46,7	46,9	46,5	53,9	54,5	55,0	54,6	54,4	54,5
054_A	L P V MALLANDSTR	49,5	49,2	50,8	51,2	50,9	50,8	50,7	40,1	35,7	44,5	44,4	44,6	44,5	43,9	48,0	48,7	49,2	48,8	48,6	48,7
055_A	LANGEWG	33,9	39,6	42,0	42,9	42,3	42,0	41,9	21,5	38,3	39,6	39,5	40,0	39,7	39,7	32,6	37,2	39,3	37,2	37,0	36,9
056_A	LANGEWG	33,4	39,1	41,4	42,4	41,7	41,5	41,5	21,0	37,9	39,2	39,0	39,5	39,3	39,2	32,1	36,5	38,7	36,6	36,4	36,4
057_A	MEIREWEIKES	54,9	62,3	66,2	66,2	66,2	66,3	66,2	54,9	62,3	66,2	66,2	66,2	66,3	66,2	32,2	34,8	36,1	35,0	34,7	34,9
058_A	MEIRSTR	48,1	53,5	57,5	57,5	57,5	57,6	57,5	47,9	53,5	57,5	57,5	57,5	57,6	57,5	32,5	34,9	36,2	35,2	34,8	35,0
059_A	MEIRSTR	51,3	63,2	67,2	67,2	67,2	67,3	67,2	51,2	63,2	67,2	67,2	67,2	67,3	67,2	32,8	35,2	36,5	35,5	35,2	35,3
060_A	MOLENDK	37,4	51,2	53,3	52,9	53,0	53,3	53,4	24,0	50,9	52,1	52,1	52,5	52,0	52,2	36,2	45,8	43,7	41,7	46,3	46,1
061_A	MOLENDK	37,5	51,7	53,7	53,3	53,5	53,8	53,8	22,2	51,4	52,6	52,5	53,0	52,5	52,7	36,4	46,2	44,0	42,0	46,7	46,5
062_A	MOLENDK	37,5	47,2	49,7	50,2	51,2	49,5	50,2	35,4	46,9	48,7	49,6	50,8	48,5	49,3	32,3	41,3	39,8	37,8	41,7	41,7
063_A	MOLENWG	35,7	75,2	75,9	75,9	75,9	75,9	75,9	27,8	75,2	75,9	75,9	75,9	75,9	75,9	33,9	40,4	40,7	39,4	40,3	40,0
064_A	MOLENWG	49,7	57,8	61,0	61,0	61,1	61,2	61,0	49,7	57,8	61,0	61,0	61,1	61,1	61,0	24,2	33,2	33,1	31,8	40,0	33,6
065_A	MOLENWG	35,4	77,7	78,4	78,4	78,4	78,4	78,4	27,0	77,7	78,4	78,4	78,4	78,4	78,4	33,7	40,0	40,4	39,0	39,9	39,6
066_A	MOLENWG	41,2	67,7	68,1	68,1	68,3	68,1	68,2	36,2	67,7	68,1	68,1	68,3	68,1	68,1	38,5	46,7	46,3	44,2	47,3	47,2
067_A	NOORDLANGEWG	51,6	52,6	57,0	58,9	63,8	57,0	58,2	43,6	47,7	54,5	50,6	52,7	49,4	55,5	49,9	52,3	57,2	62,4	55,2	53,8
068_A	NOORDLANGEWG	47,9	57,4	65,1	63,8	65,7	57,9	63,9	47,1	57,3	64,9	63,7	65,5	56,2	63,8	39,3	51,0	47,8	51,5	52,0	47,8
069_A	NOORDLANGEWG	48,5	55,8	63,5	62,6	64,3	56,3	62,5	46,4	55,5	63,2	61,9	64,1	54,6	62,2	43,3	50,6	53,3	49,4	50,3	50,0
070_A	NOORDLANGEWG	49,1	58,4	62,8	62,7	64,0	56,8	62,8	48,9	58,4	62,8	62,6	63,8	56,5	62,8	34,5	41,9	44,4	44,8	44,7	41,9
071_A	NOORDLANGEWG	47,0	51,7	54,6	54,6	55,1	55,0	54,5	46,8	51,5	54,4	54,3	54,9	54,8	54,3	33,3	40,1	42,2	39,5	39,6	40,3
072_A	NOORDLANGEWG	40,3	47,9	50,3	50,6	51,1	50,5	50,5	38,7	47,6	49,5	49,7	50,6	49,8	49,6	34,2	41,1	41,6	39,5	40,8	41,7
073_A	NOORDLANGEWG	48,3	58,6	66,0	65,3	66,2	66,5	65,3	47,4	58,5	65,9	65,2	66,1	66,4	65,2	40,2	48,7	48,7	47,5	48,2	48,5
074_A	NOORDZEEDK	41,8	58,4	59,3	60,6	55,7	59,2	55,6	37,0	58,3	58,8	60,1	54,4	58,8	53,3	39,1	47,2	49,5	48,6	47,6	50,8
075_A	NOORDZEEDK	42,5	51,1	54,0	54,4	52,4	54,2	53,2	35,5	50,5	51,7	47,7	49,3	51,6	47,7	40,5	48,9	52,3	48,4	49,5	50,7
076_A	NOORDZEEDK	40,0	65,6	66,4	67,0	67,0	66,6	66,7	26,4	65,6	66,1	66,9	67,0	66,2	66,4	38,8	53,3	49,7	46,2	55,4	53,6
077_A	NOORDZEEDK	50,2	50,7	57,2	57,8	55,4	57,3	57,5	36,7	42,0	44,6	45,3	45,5	47,0	44,1	49,0	55,9	56,5	53,9	55,9	56,3
078_A	NOORDZEEDK	-	-	-	-	-	-	-	36,3	37,1	43,5	44,1	43,8	43,1	42,5	--	--	--	--	--	--
079_A	NOORDZEEDK	38,7	57,1	58,5	58,1	58,3	58,5	58,6	25,2	57,0	57,9	57,8	58,1	57,8	58,0	37,5	48,5	45,4	43,3	49,1	48,6
080_A	NOORDZEEDK	42,5	51,5	64,9	56,8	54,6	65,0	64,8	31,3	50,9	51,9	54,0	50,8	50,2	50,5	41,2	63,7	52,5	51,1	63,9	63,6
081_A	NOORDZEEDK	41,6	58,4	59,0	60,4	55,6	59,1	55,0	36,1	58,2	58,7	59,8	53,9	58,7	52,6	39,1	46,7	49,5	49,4	47,1	50,2
082_A	NOORDZEEDK	40,8	58,0	58,7	59,9	57,5	58,7	58,0	35,8	57,9	58,4	59,4	57,0	58,3	57,5	38,1	45,8	49,1	46,4	46,3	47,6
083_A	NOORDZEEDK	41,9	58,4	59,3	60,6	55,7	59,2	55,6	37,1	58,3	58,8	60,1	54,4	58,8	53,3	39,1	47,3	49,5	48,4	47,6	50,8
084_A	NOORDZEEDK	41,8	58,7	59,4	60,6	56,3	59,4	56,2	36,8	58,5	59,0	60,2	54,5	59,0	53,3	39,1	47,1	49,4	50,6	47,5	52,0
085_A	OMLOOP	39,1	42,5	45,6	46,5	47,5	45,6	46,0	38,3	42,1	44,6	45,7	47,0	44,6	44,8	30,1	37,4	37,5	35,4	37,4	38,1
086_A	OMLOOP	37,7	41,8	45,0	45,8	46,7	45,0	45,2	36,7	41,4	43,9	44,9	46,1	43,9	44,1	29,7	36,9	37,0	34,9	36,9	37,5
087_A	OMLOOP	40,3	43,0	46,0	47,0	47,8	46,0	46,4	39,7	42,5	45,0	46,2	47,4	45,1	45,3	30,3	37,5	37,7	35,6	37,5	38,2
088_A	OMLOOP	38,8	42,3	45,4	46,3	47,2	45,4	45,7	38,0	41,8	44,4	45,4	46,6	44,4	44,5	29,9	37,2	37,3	35,2	37,2	37,8
089_A	OUDENDK	53,5	49,1	53,0	53,0	53,1	53,1	53,1	53,4	48,8	52,8	52,8	52,9	52,9	52,9	35,7	37,9	39,1	38,2	37,8	37,9
090_A	OUDENDK	52,2	48,3	52,3	52,4	52,3	52,4	52,3	52,1	48,0	52,1	52,1	52,1	52,2	52,1	35,9	38,0	39,3	38,4	38,0	38,1
091_A	PARALLELWEG Z	49,3	61,1	65,2	65,2	65,2	65,3	65,3	49,2	61,1	65,2	65,2	65,2	65,3	65,3	29,5	32,3	33,7	32,5	32,2	32,4
092_A	PARALLELWEG Z	49,3	61,8	66,0	66,0	66,0	66,1	66,0	49,2	61,8	66,0	66,0	66,0	66,1	66,0	29,5	32,3	33,7	32,5	32,2	32,4
093_A	ROLLEWEG	41,1	40,4	44,2	44,6	44,4	44,3	44,3	39,9	38,9	43,1	43,2	43,2	43,2	43,2	33,9	36,7	38,1	37,2	36,6	36,8
094_A	RYPERSWEG	56,6	60,5	64,5	64,5	64,5	64,6	64,5	56,6	60,5	64,5	64,5	64,5	64,6	64,5	35,3	37,5	38,7	37,8	37,4	37,6
095_A	RYPERSWEG	55,7	63,1	67,1	67,1	67,1	67,2	67,1	55,6	63,1	67,1	67,1	67,1	67,2	67,1	35,3	37,5	38,8	37,8	37,4	37,6
096_A	RYPERSWEG	56,1	61,8	65,8	65,8	65,8	65,8	65,8	56,1	61,8	65,8	65,8	65,8	65,8	65,8	35,5	37,7	38,8	37,9	37,6	37,8
097_A	SLOBBEGORSEDK	48,4	48,8	52,3	52,5	52,0	52,2	52,3	23,3	35,2	36,8	36,7	37,3	37,2	36,6	47,4	51,0	51,2	50,7	50,9	51,0
098_A	SLOBBEGORSEDK	51,8	52,0	55,6	55,7	55,4	55,4	55,5	24,4	35,6	37,5	37,5	37,9	38,0	37,2	50,8	54,5	54,6	54,3	54,3	54,4
099_A	SLOBBEGORSEDK	53,8	53,9	59,4	59,6	59,4	59,3	59,3	26,2	34,5	37,5	37,4	37,9	38,1	37,0	52,8	58,4	58,6	58,4	58,3	58,3

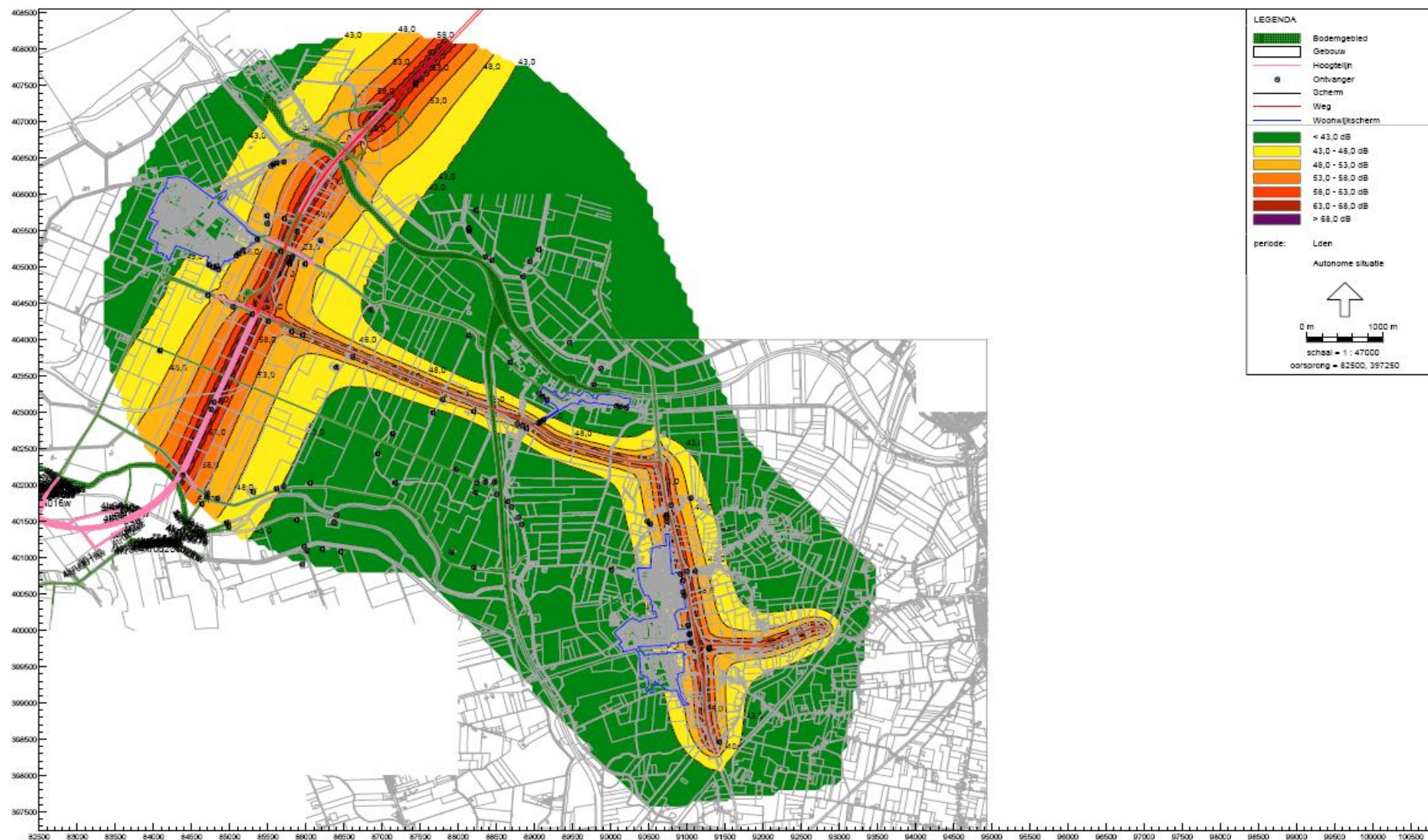
100_A	SLOBBEGORSEDK	54,3	54,4	59,9	60,0	59,9	59,8	59,8	25,9	34,6	37,7	38,0	37,9	38,2	37,1	53,3	58,9	59,0	58,9	58,8	58,8
101_A	SLOBBEGORSEDK	52,0	52,2	55,8	55,9	55,6	55,7	55,7	24,5	35,4	37,3	37,5	37,9	38,0	37,0	51,0	54,7	54,8	54,5	54,6	54,6
102_A	SLOBBEGORSEDK	51,5	51,7	55,3	55,4	55,2	55,1	55,2	24,4	35,8	37,6	37,6	38,2	38,1	37,3	50,5	54,2	54,3	54,0	54,0	54,1
103_A	STEILEDK	49,2	49,2	50,4	50,7	50,4	50,3	50,4	33,3	33,7	39,6	39,4	39,3	39,4	39,0	48,1	49,0	49,4	49,0	48,9	49,0
104_A	STEILEDK	49,7	49,8	50,9	51,3	50,9	50,8	50,9	31,2	35,4	41,5	41,2	41,2	41,4	41,0	48,6	49,4	49,8	49,4	49,3	49,4
105_A	ZUIDLANGWEG	42,5	42,8	46,0	48,2	48,5	46,2	46,2	31,4	34,6	40,1	42,2	41,7	40,4	40,3	41,1	43,7	46,0	46,5	43,9	43,9
106_A	ZUIDLANGWEG	42,1	42,5	45,8	48,2	49,4	46,3	46,0	30,4	34,1	39,6	39,5	41,2	39,1	39,6	40,8	43,6	46,6	47,7	44,4	43,8
107_A	ZUIDLANGWEG	43,5	43,9	47,5	52,4	58,5	50,8	47,6	31,5	35,5	41,1	40,4	41,8	40,0	41,5	42,2	45,3	51,1	57,4	49,4	45,4
108_A	ZUIDLANGWEG	43,1	43,5	46,7	50,3	51,8	48,6	46,9	31,3	34,8	40,6	38,5	43,2	37,8	40,7	41,8	44,5	49,0	50,2	47,2	44,7
109_A	ZUIDLANGWEG	43,5	43,9	47,0	49,9	50,6	47,8	47,3	32,3	35,3	41,2	43,9	43,0	41,4	41,4	42,2	44,7	47,6	48,8	45,7	45,0
110_A	ZUIDLANGWEG	43,4	43,7	46,8	50,9	51,9	49,2	47,0	32,6	35,0	40,7	41,1	44,1	39,7	40,9	42,0	44,6	49,4	50,1	47,7	44,8
111_A	ZUIDLANGWEG	33,7	46,0	47,5	47,6	47,9	47,8	47,5	27,7	45,8	46,9	46,8	47,5	47,2	46,8	31,5	37,8	38,4	36,7	37,6	38,1
112_A	ZUIDLANGWEG	42,7	43,8	52,1	54,5	51,3	52,0	48,7	32,1	38,2	41,8	42,0	43,6	41,7	44,0	41,3	50,7	53,2	49,5	50,6	45,9
113_A	ZUIDLANGWEG	40,8	42,4	47,2	49,9	48,3	46,9	46,7	29,4	37,7	41,2	41,2	41,9	40,8	42,0	39,5	44,9	48,2	46,1	44,7	43,9
114_A	ZUIDZEEDK	32,6	51,7	52,5	52,6	52,5	52,5	52,5	21,2	51,7	52,4	52,4	52,4	52,4	52,4	31,3	36,5	37,8	35,8	36,3	36,3
115_A	ZUIDZEEDK	34,0	45,9	47,1	47,5	47,4	47,3	47,2	22,8	45,6	46,4	46,4	46,8	46,6	46,5	32,7	38,1	39,7	37,5	37,9	37,8
116_A	ZUIDZEEDK	32,4	46,8	47,7	47,9	47,8	47,8	47,8	20,5	46,6	47,3	47,3	47,5	47,4	47,4	31,1	36,2	37,7	35,6	36,0	36,0
117_A	ZUIDZEEDK	36,8	37,6	41,0	42,7	42,1	41,0	41,1	27,1	31,7	35,6	35,5	35,7	35,3	35,6	35,3	38,5	40,7	39,9	38,6	38,6
118_A	ZUIDZEEDK	37,3	38,2	41,7	43,5	43,0	41,7	41,7	26,5	32,2	35,9	35,5	36,1	35,5	36,0	35,9	39,3	41,7	41,0	39,5	39,3
119_A	ZUIDZEEDK	36,6	42,2	45,1	46,1	45,2	44,9	44,9	24,9	40,9	42,5	42,3	43,0	42,4	42,5	35,3	40,4	42,7	40,1	40,2	40,0
120_A	ZUIDZEEDK	32,8	49,8	50,7	50,8	50,7	50,7	50,7	21,2	49,7	50,4	50,5	50,5	50,5	50,5	31,5	36,7	38,1	36,1	36,6	36,5
121_A	ZUIDZEEDK	32,3	71,5	72,2	72,2	72,2	72,3	72,2	21,4	71,5	72,2	72,2	72,2	72,3	72,2	30,9	36,3	37,4	35,6	36,2	36,1
122_A	ZUIDZEEDK	35,0	44,0	45,9	46,4	46,1	46,0	45,8	23,5	43,5	44,5	44,5	45,0	44,8	44,6	33,7	39,0	40,8	38,4	38,8	38,6
123_A	ZUIDZEEDK	32,6	52,0	52,8	52,9	52,9	52,8	52,8	21,4	52,0	52,7	52,7	52,8	52,8	52,7	31,3	36,6	37,9	35,9	36,4	36,3
124_A	ZUIDZEEDK	32,2	51,9	52,7	52,8	52,7	52,8	52,7	20,6	51,9	52,6	52,6	52,6	52,7	52,6	30,9	36,1	37,4	35,5	36,0	36,0

3.3 Geluidcontouren verkeerslawaaï, industrielawaaï en cumulatief

Ingenieursbureau Oranjewoud B.V.
Contouren wegverkeer huidige situatie



Ingenieursbedrijf Oranjewoud B.V.
Wegverkeerslawaaï autonome situatie 2020

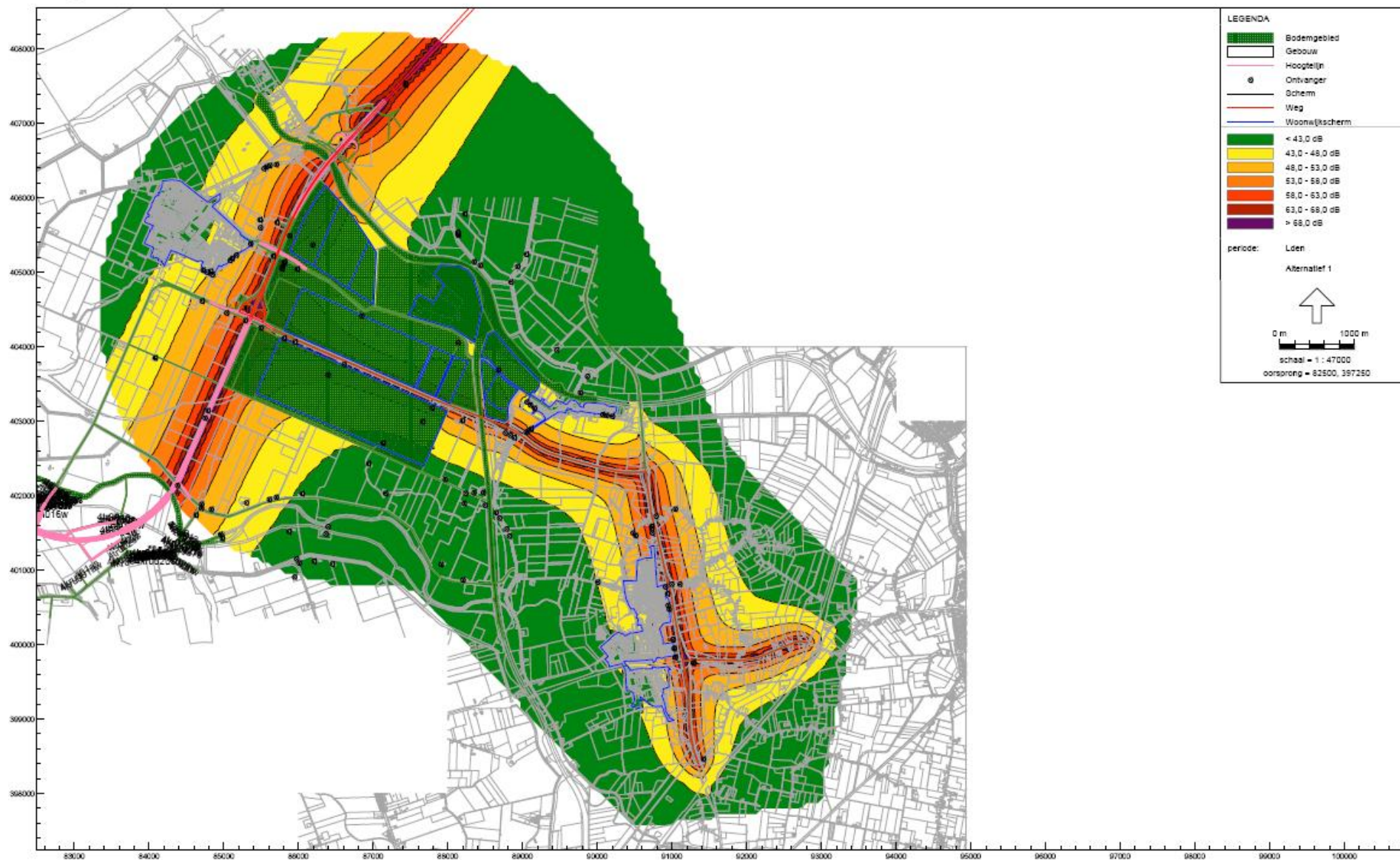


docnr. 1907-162353
versie 2
oktober 2007

Agro- en Foodcluster West-Brabant
MER Fase 1: BIJLAGENRAPPORT
EINDCONCEPT voor de bespreking met de klankbordgroep



Ingenieursbureau Oranjewoud B.V.
Contouren wegverkeer Alternatief 1

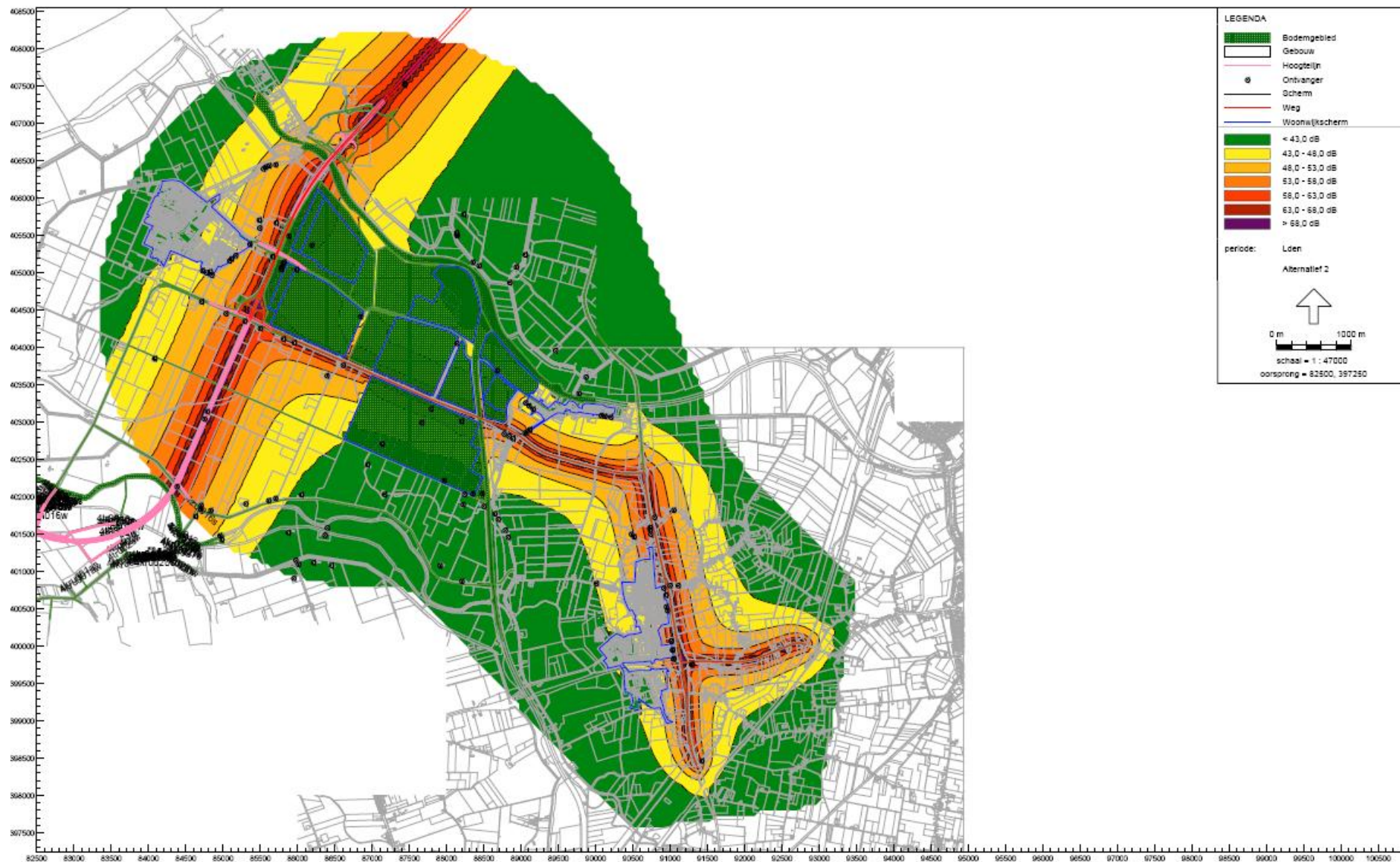


docnr. 1907-162353
versie 2
oktober 2007

Agro- en Foodcluster West-Brabant
MER Fase 1: BIJLAGENRAPPORT
EINDCONCEPT voor de bespreking met de klankbordgroep



Ingenieursbureau Oranjewoud B.V.
Contouren wegverkeer Alternatief 2



docnr. 1907-162353
versie 2
oktober 2007

Agro- en Foodcluster West-Brabant
MER Fase 1: BIJLAGENRAPPORT
EINDCONCEPT voor de bespreking met de klankbordgroep

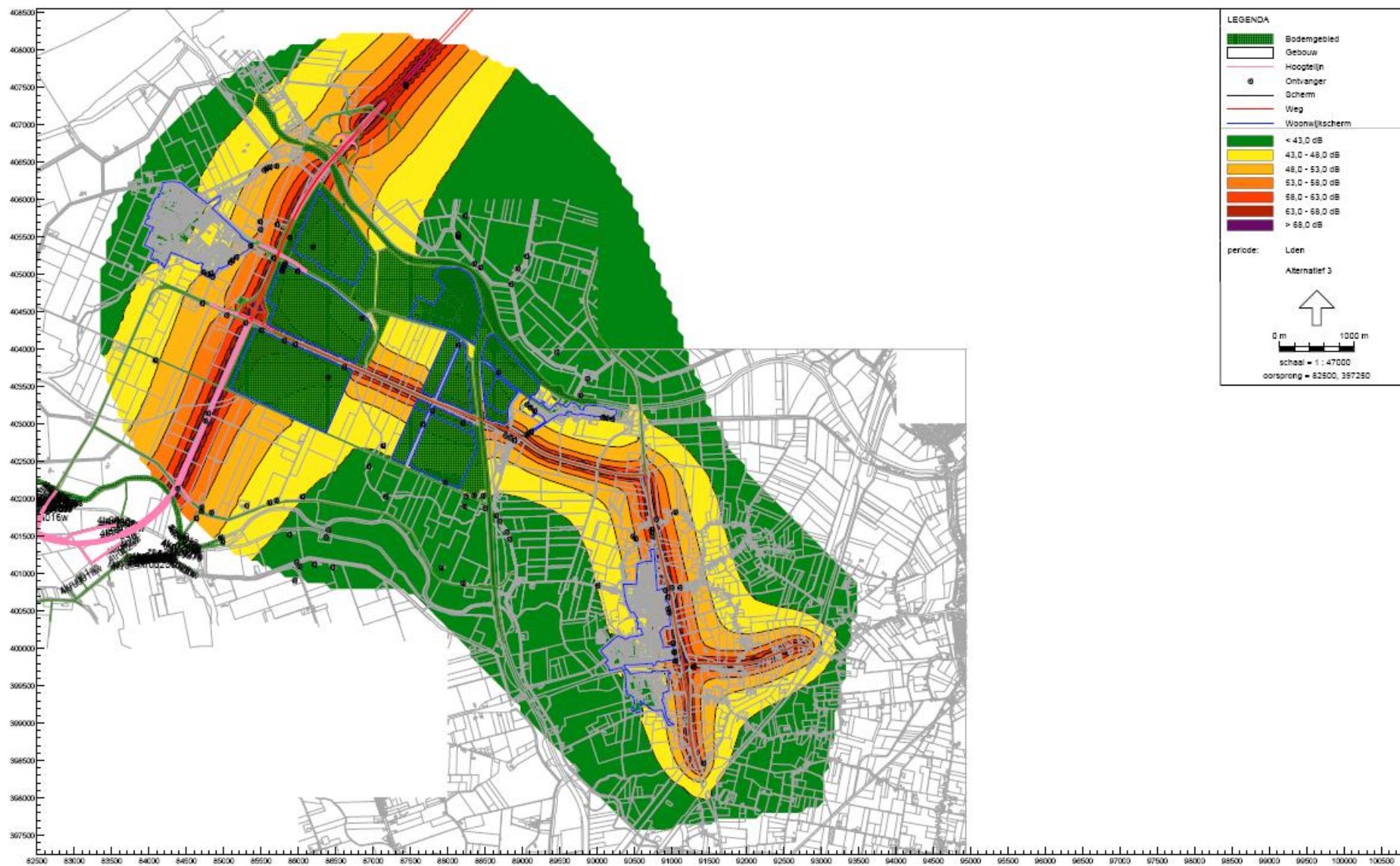


docnr. 1907-162353
versie 2
oktober 2007

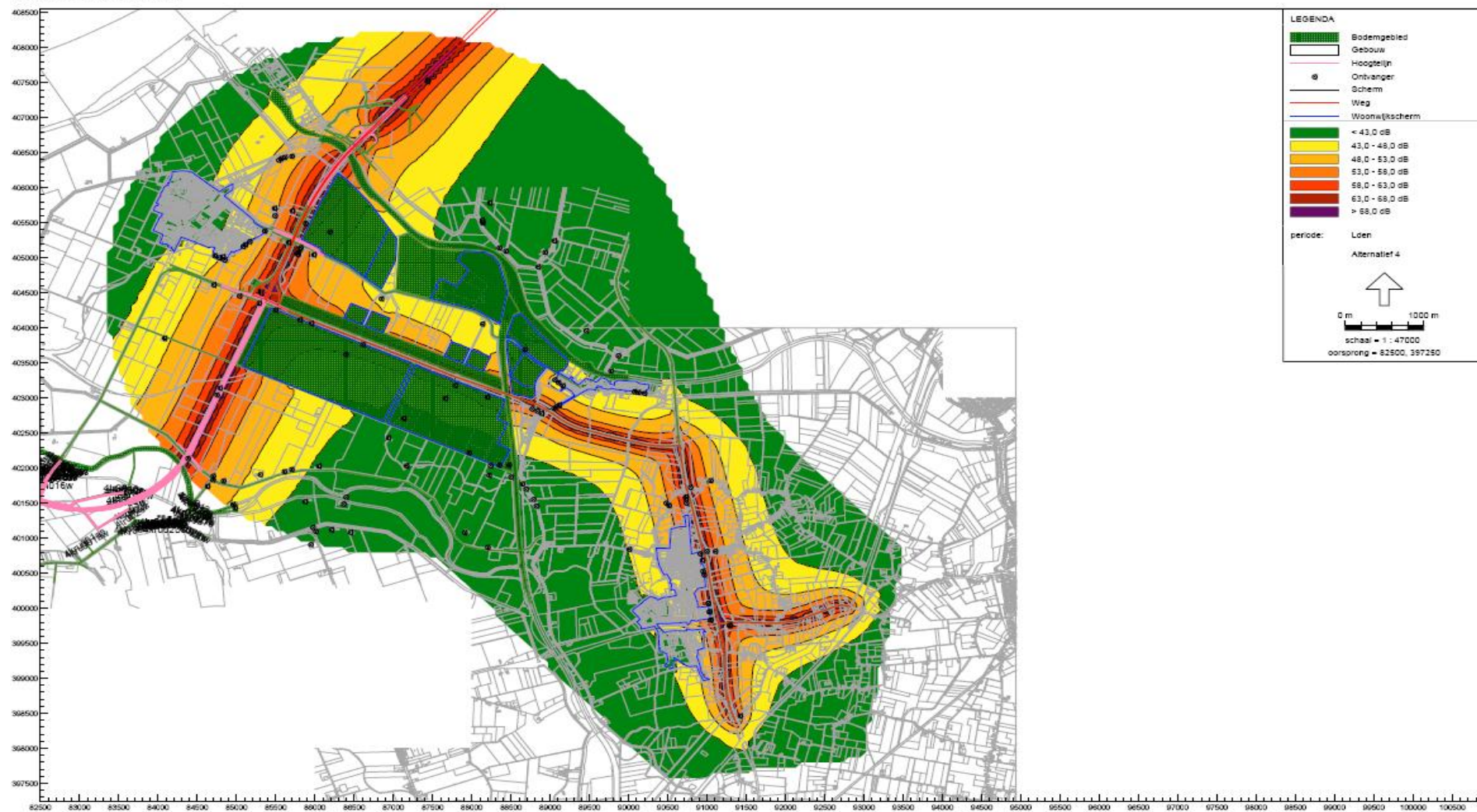
Agro- en Foodcluster West-Brabant
MER Fase 1: BIJLAGENRAPPORT
EINDCONCEPT voor de bespreking met de klankbordgroep



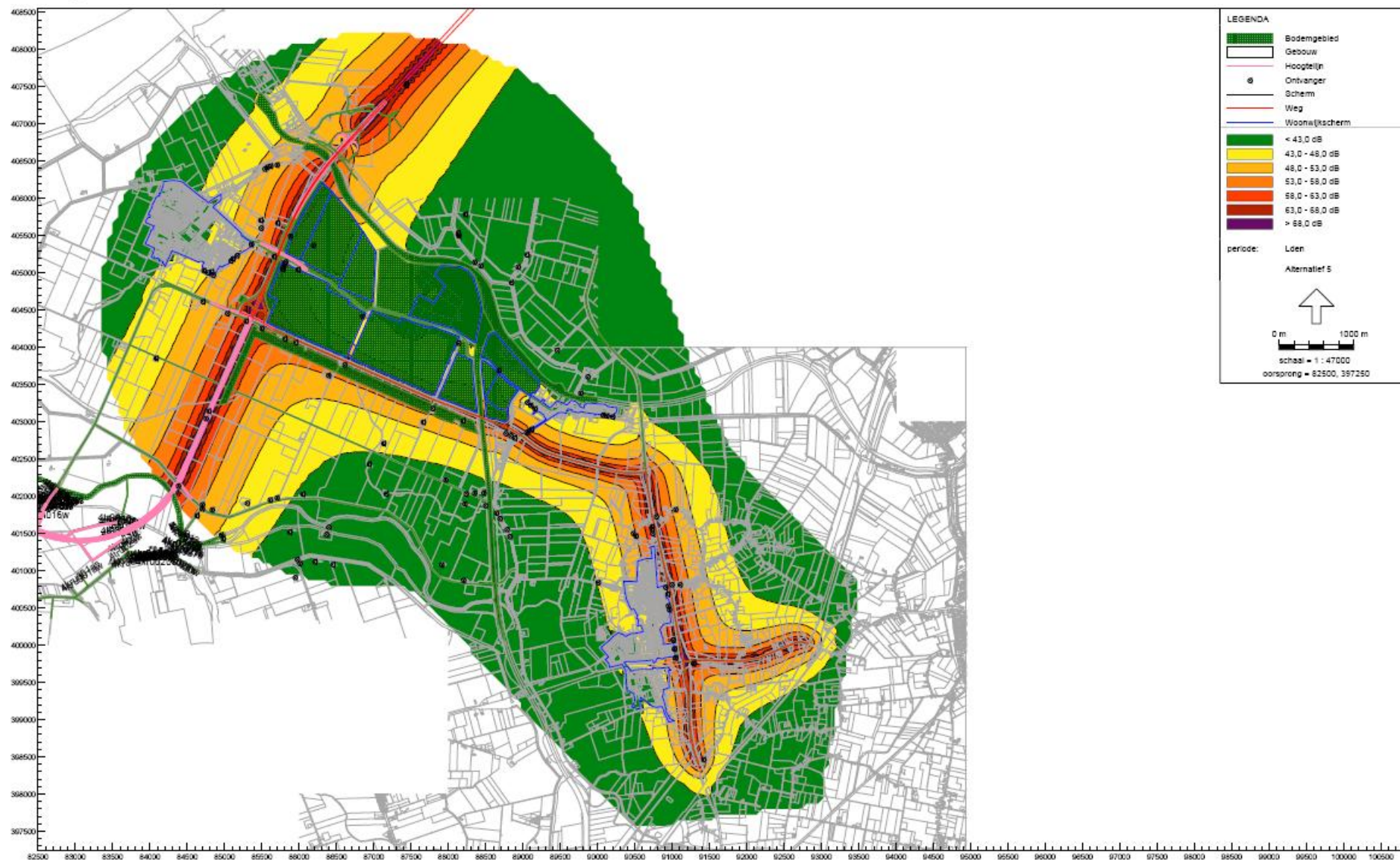
Ingenieursbureau Oranjewoud B.V.
Wegverkeerslawaan Alternatief 3



Ingenieursbureau Oranjewoud B.V.
Contouren wegverkeer Alternatief 4



Ingenieursbedrijf Oranjewoud B.V.
Contouren wegverkeer Alternatief 5

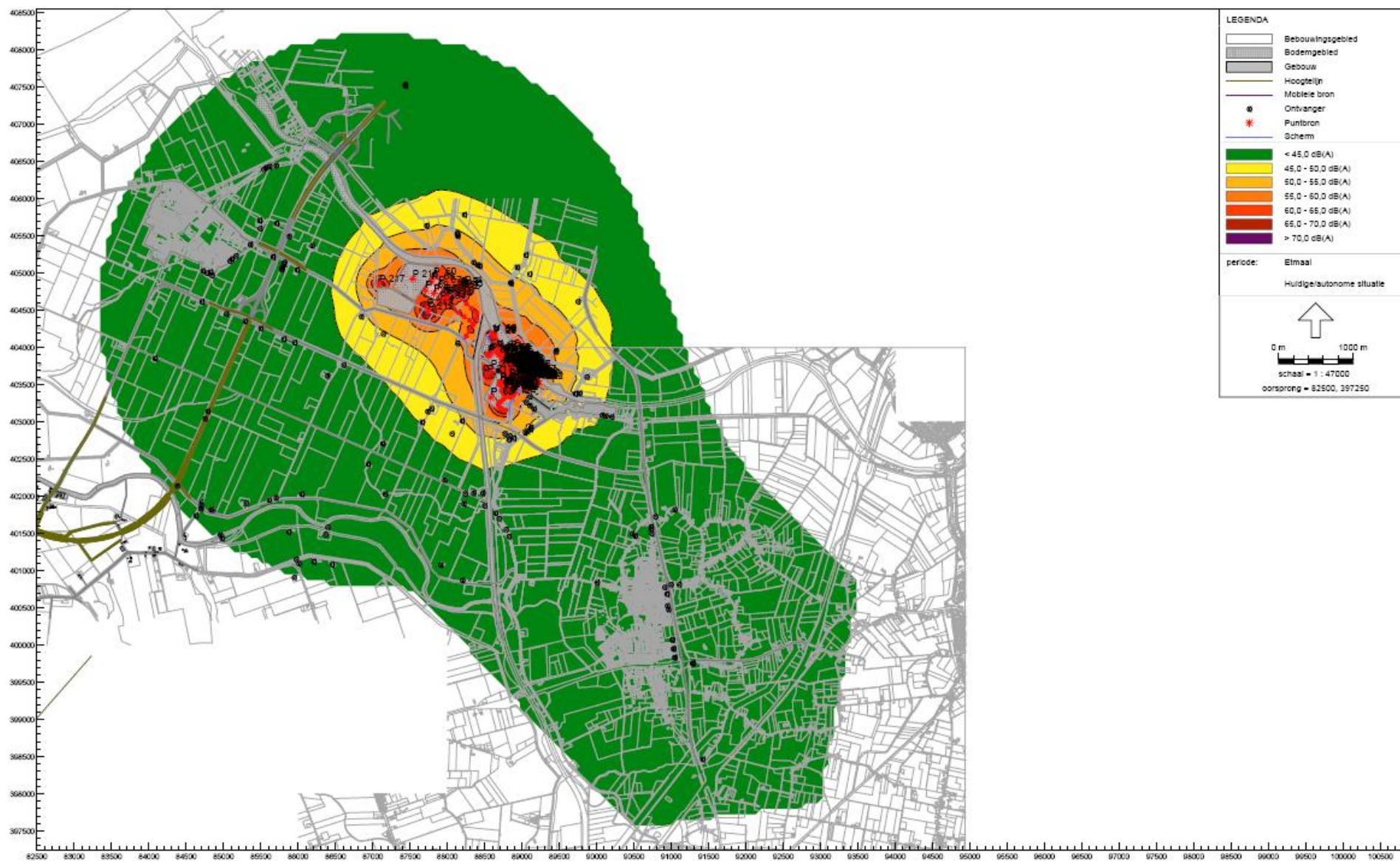


docnr. 1907-162353
versie 2
oktober 2007

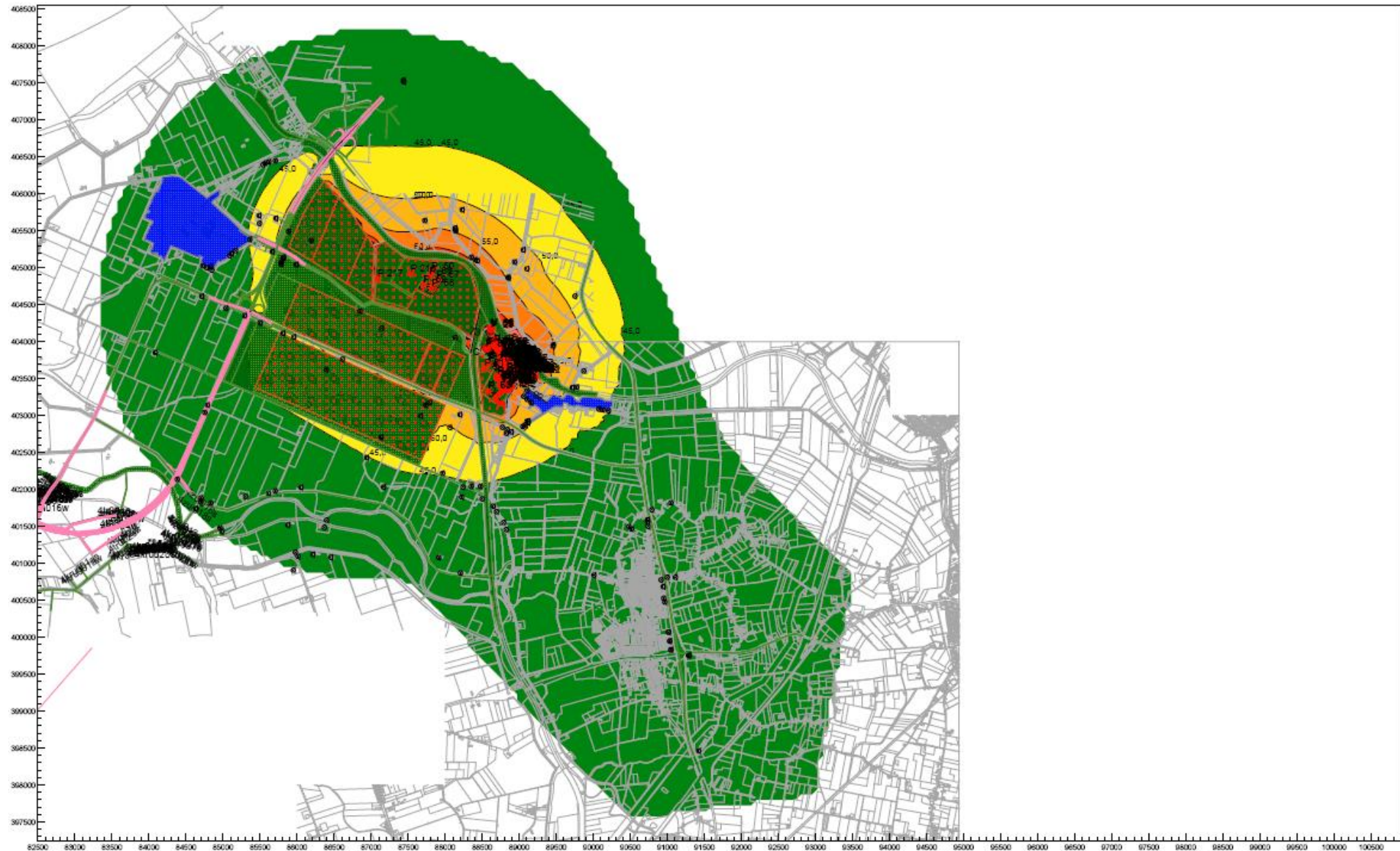
Agro- en Foodcluster West-Brabant
MER Fase 1: BIJLAGENRAPPORT
EINDCONCEPT voor de bespreking met de klankbordgroep



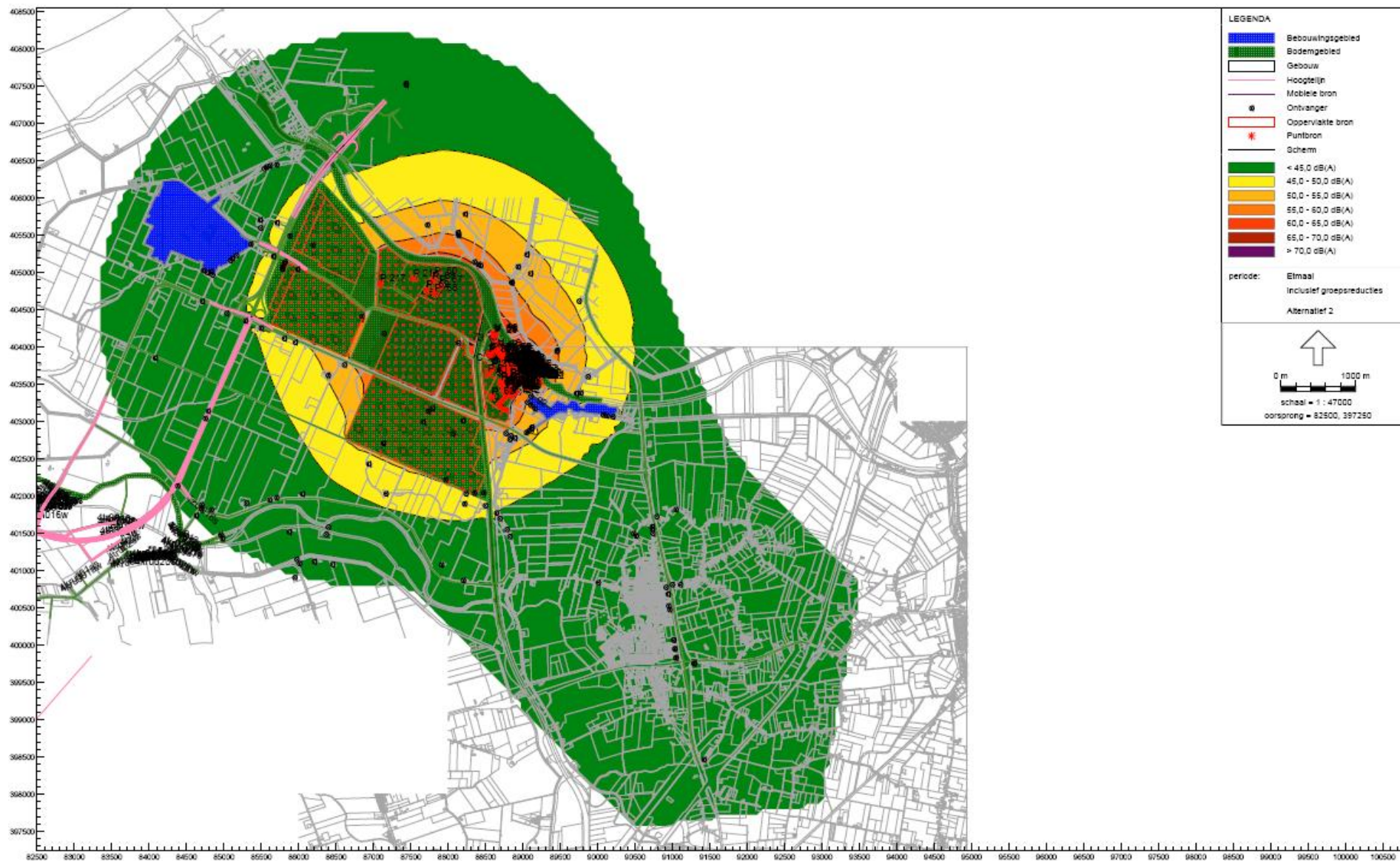
Ingenieursbureau Oranjewoud B.V.
Contouren Industrielawaai Huidige/Autonome situatie



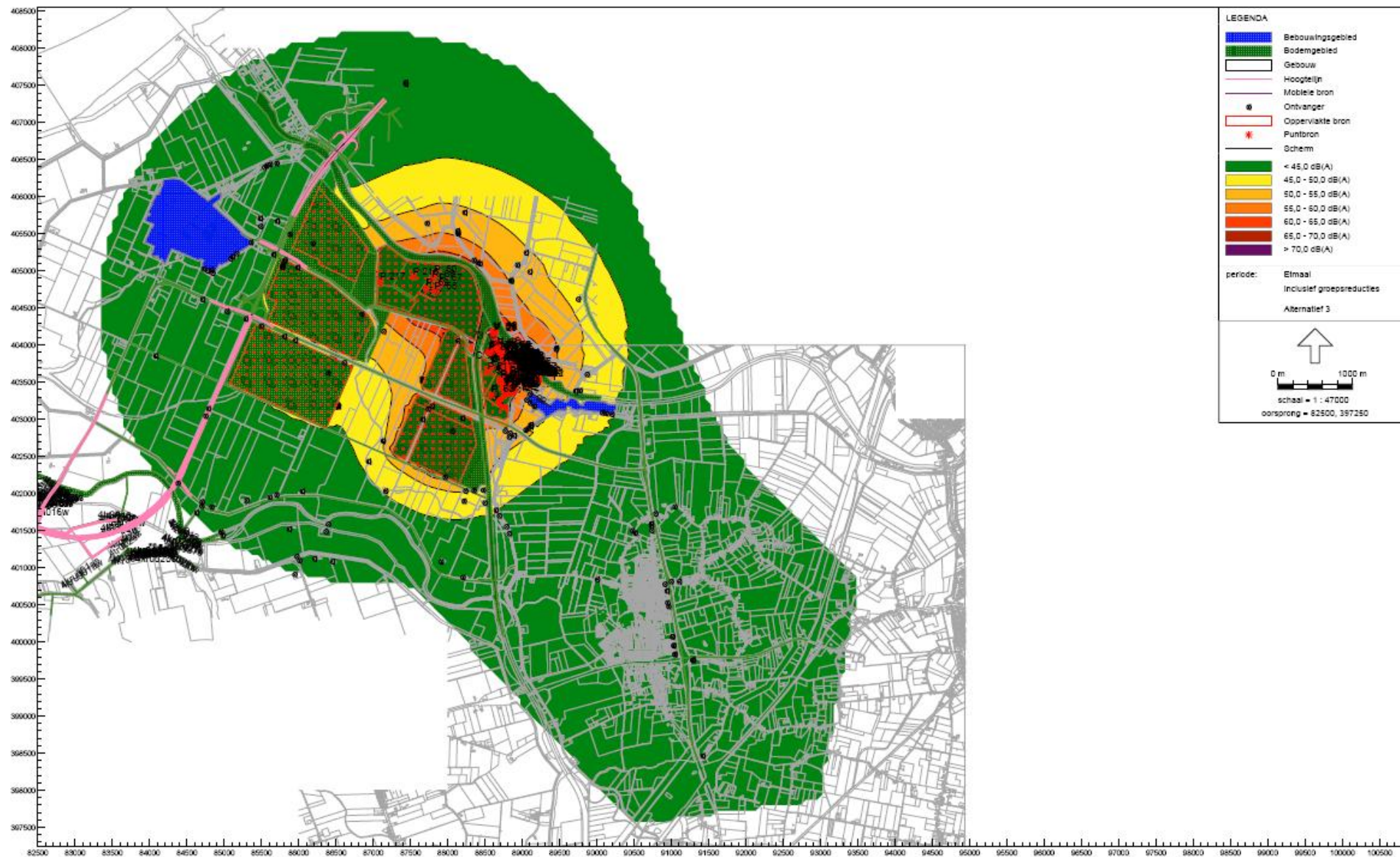
Ingenieursbureau Oranjewoud B.V.
Contouren IL alternatief 1



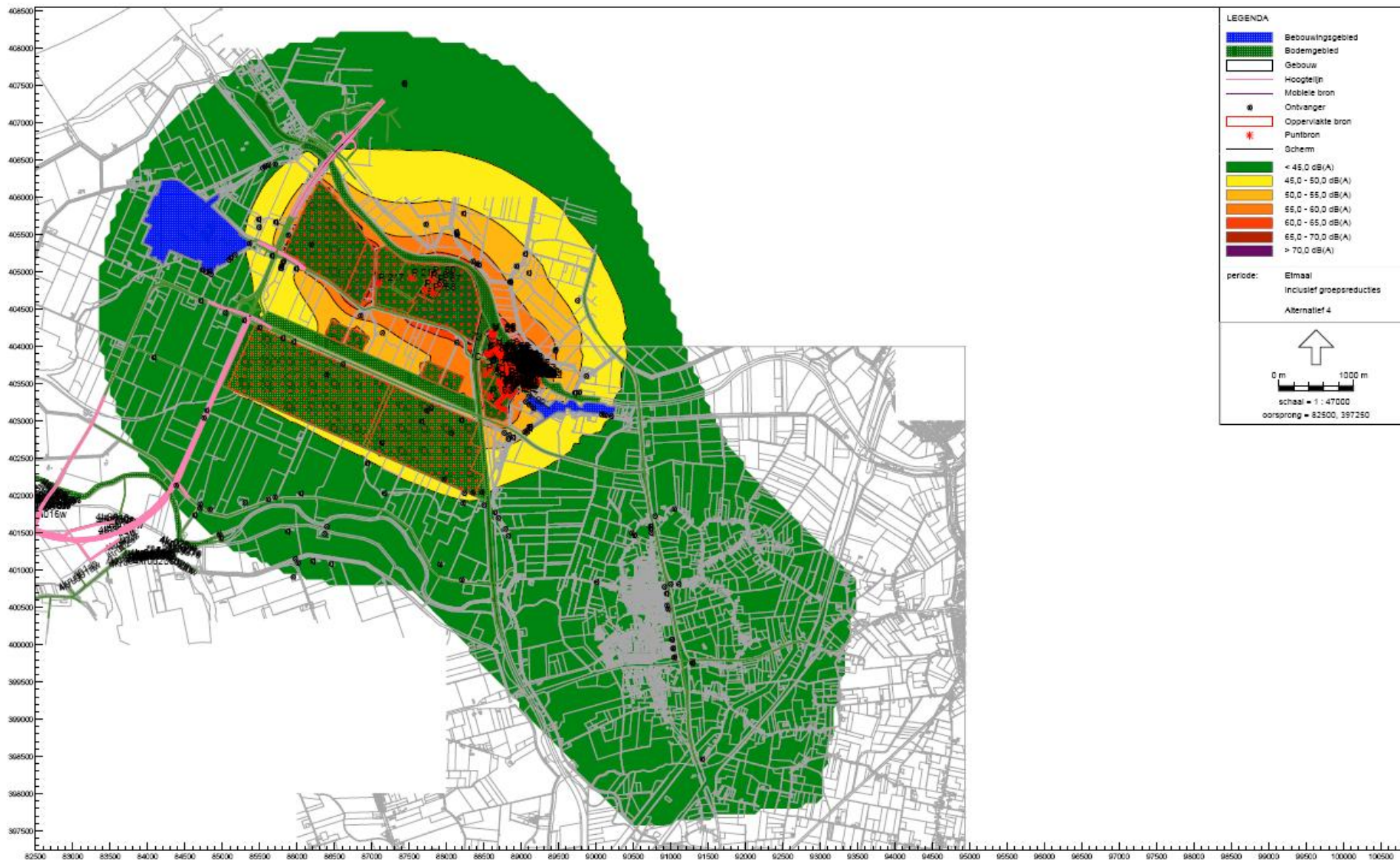
Ingenieursbureau Oranjewoud B.V.
Contouren IL Alternatief 2



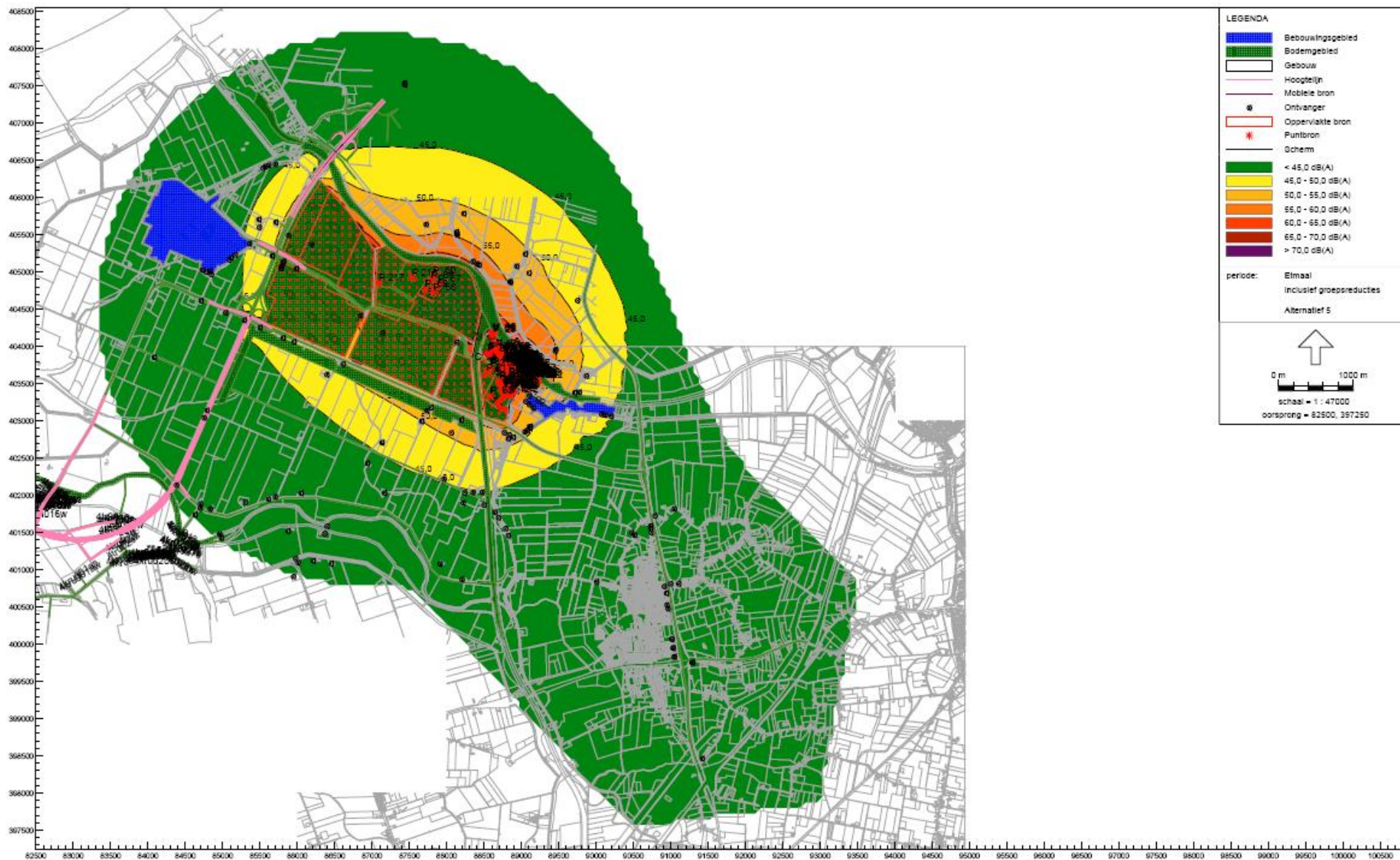
Ingenieursbureau Oranjewoud B.V.
Contouren II. Alternatief 3



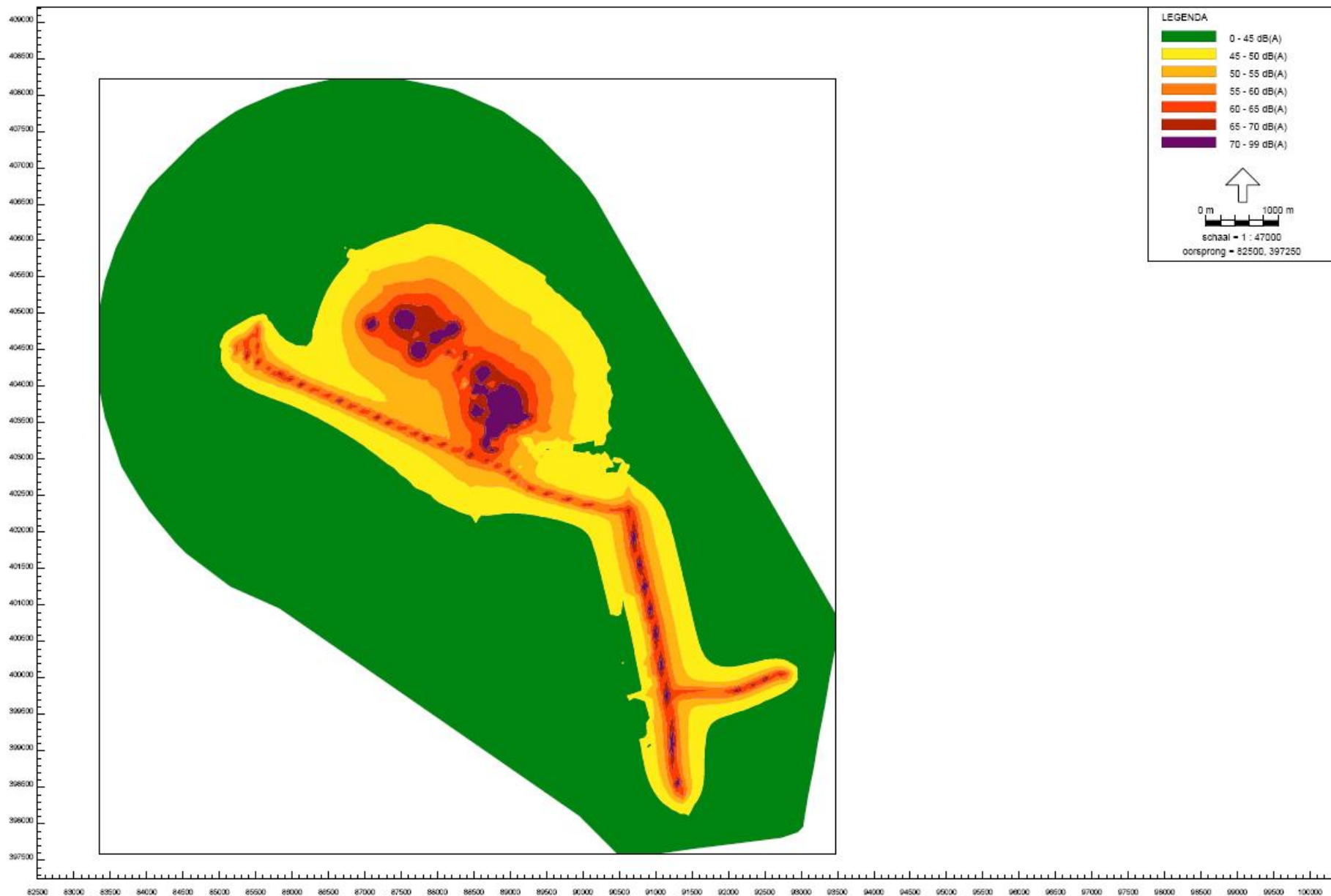
Ingenieursbureau Oranjewoud B.V.
Contouren IL Alternatief 4



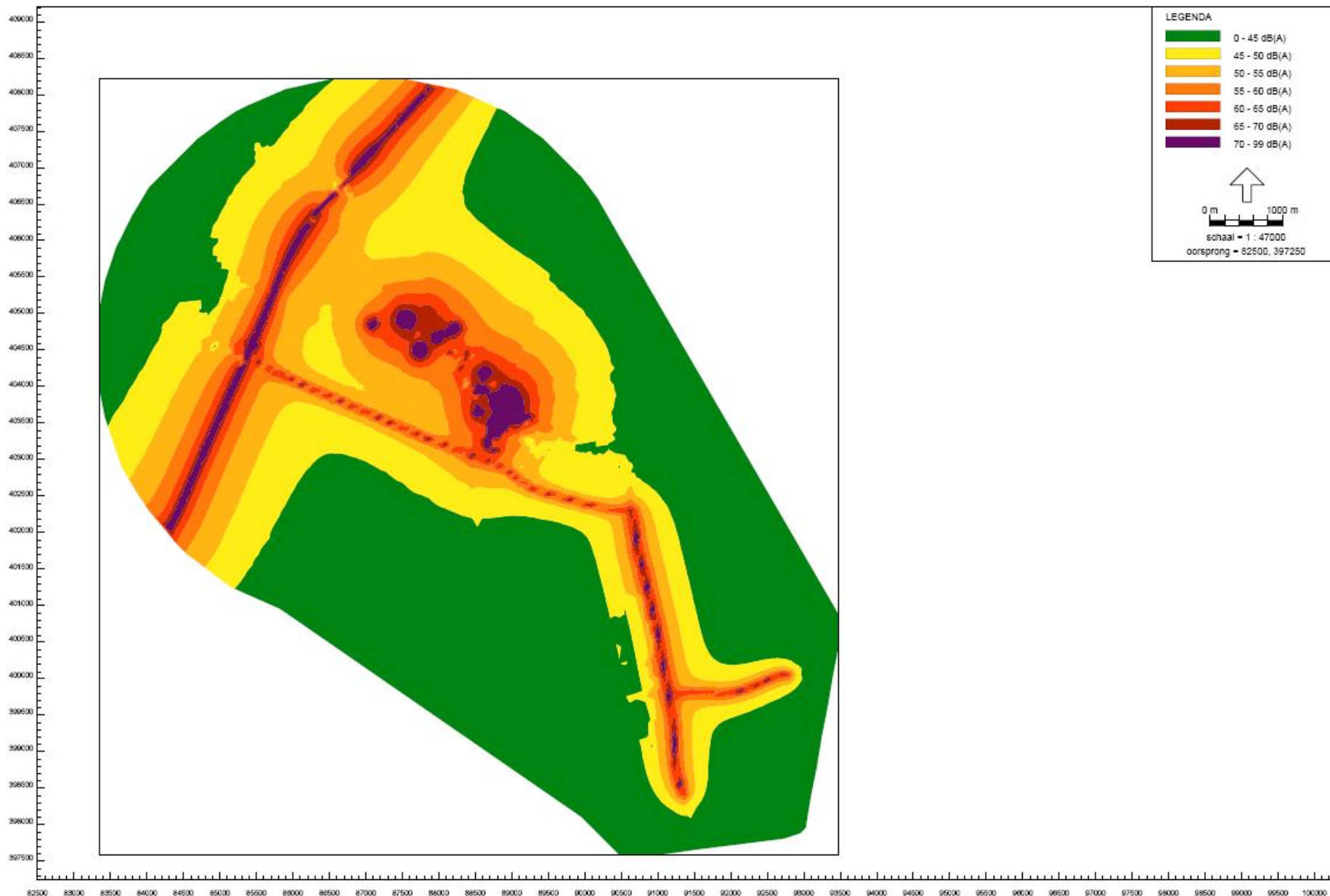
Ingenieursbedrijf Oranjewoud B.V.
Contouren IL Alternatief 5



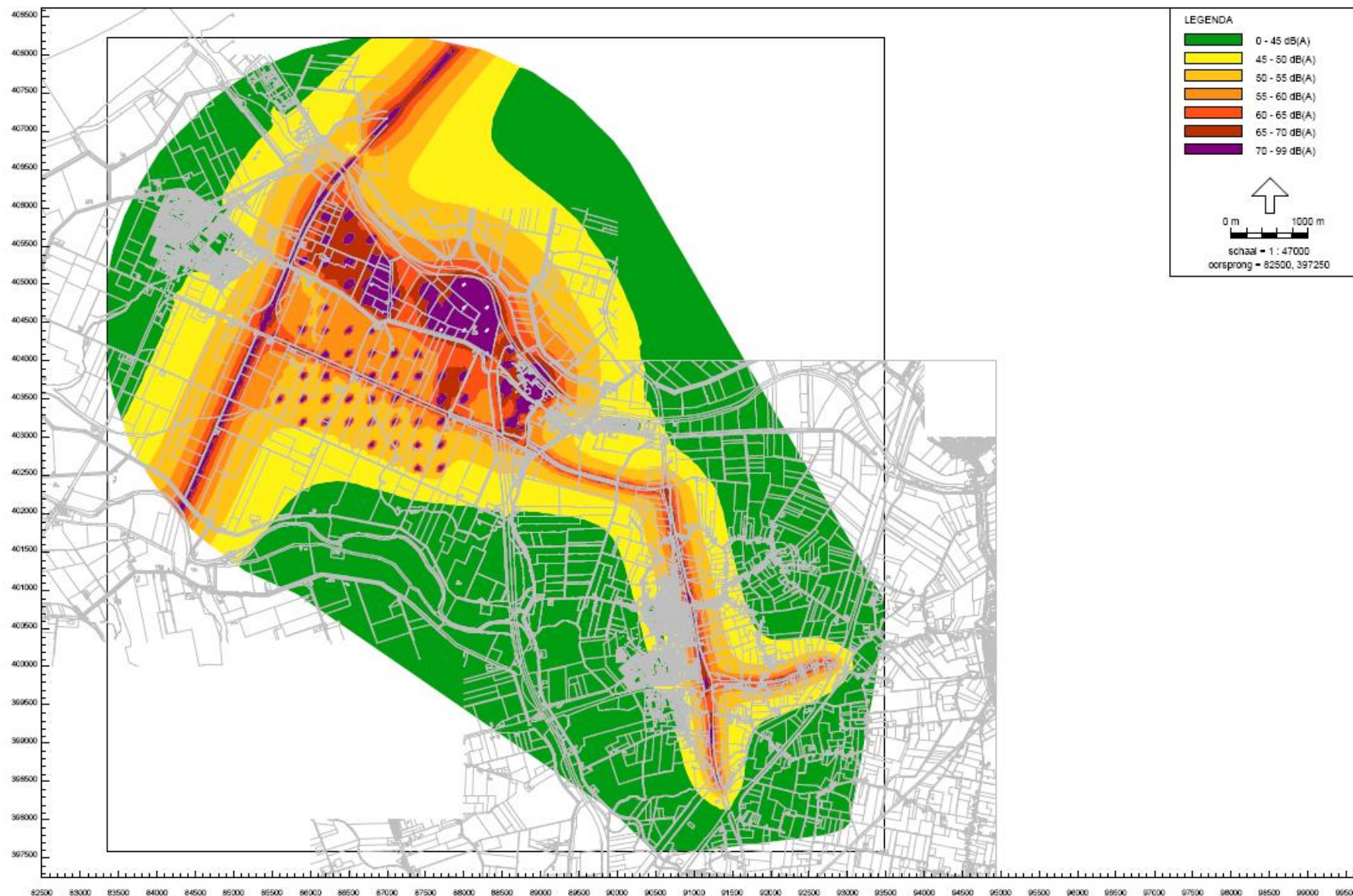
Ingenieursbureau Oranjewoud B.V.
Contouren Loom Huidige situatie



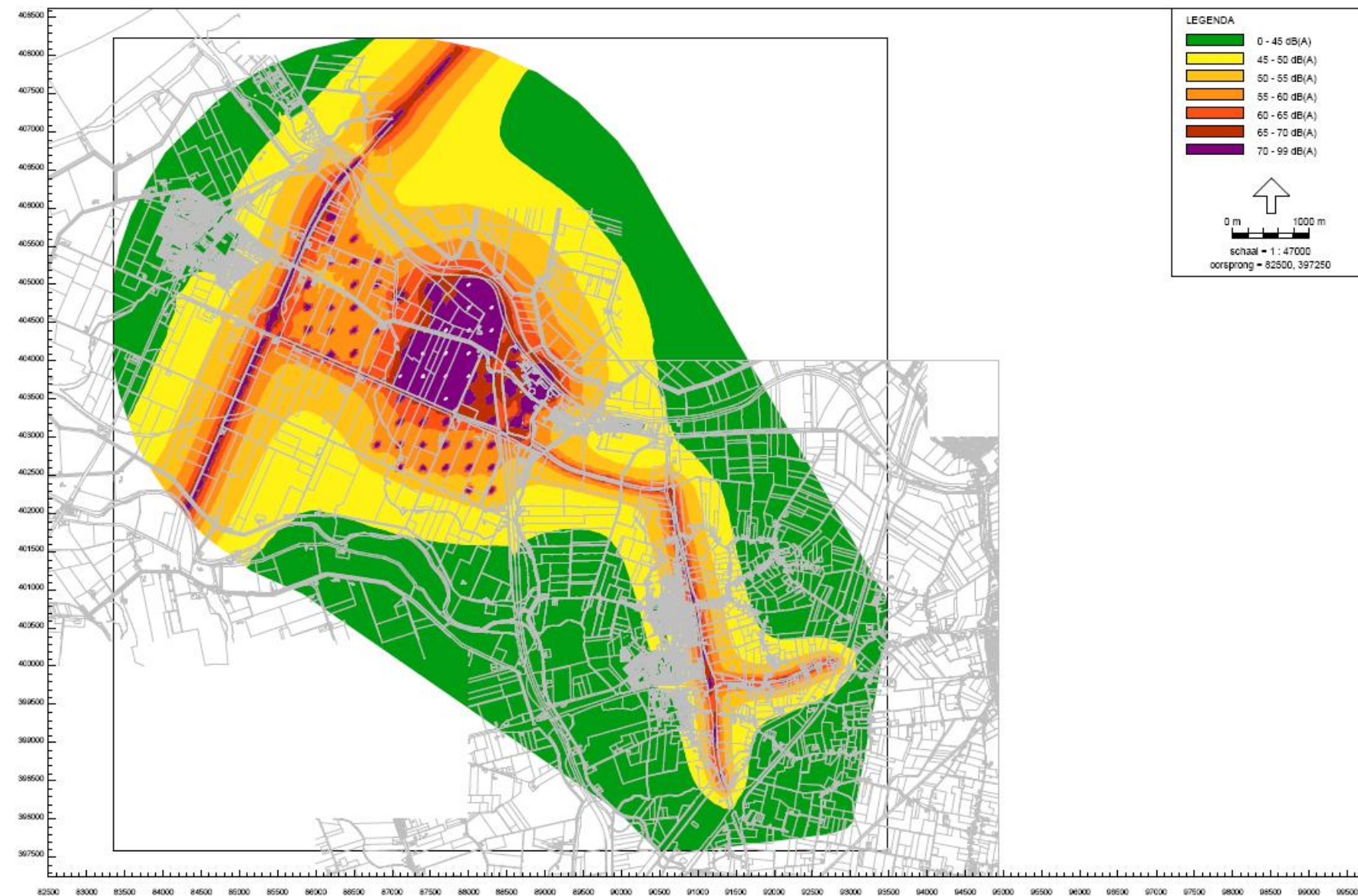
Ingenieursbureau Oranjewoud B.V.
Contouren Loom Autonome situatie



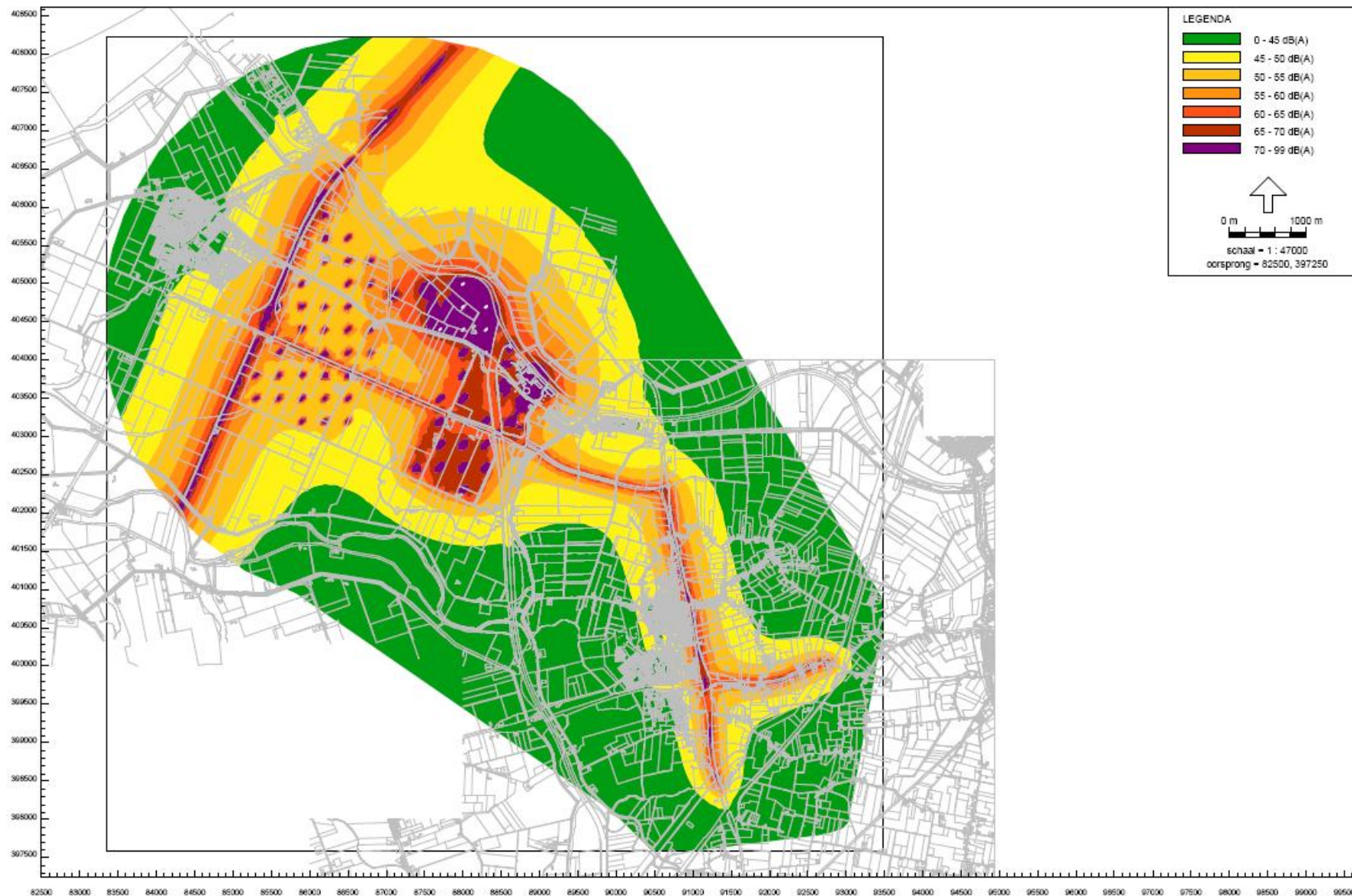
Ingenieursbureau Oranjewoud B.V.
Contouren Locom Alternatief 1



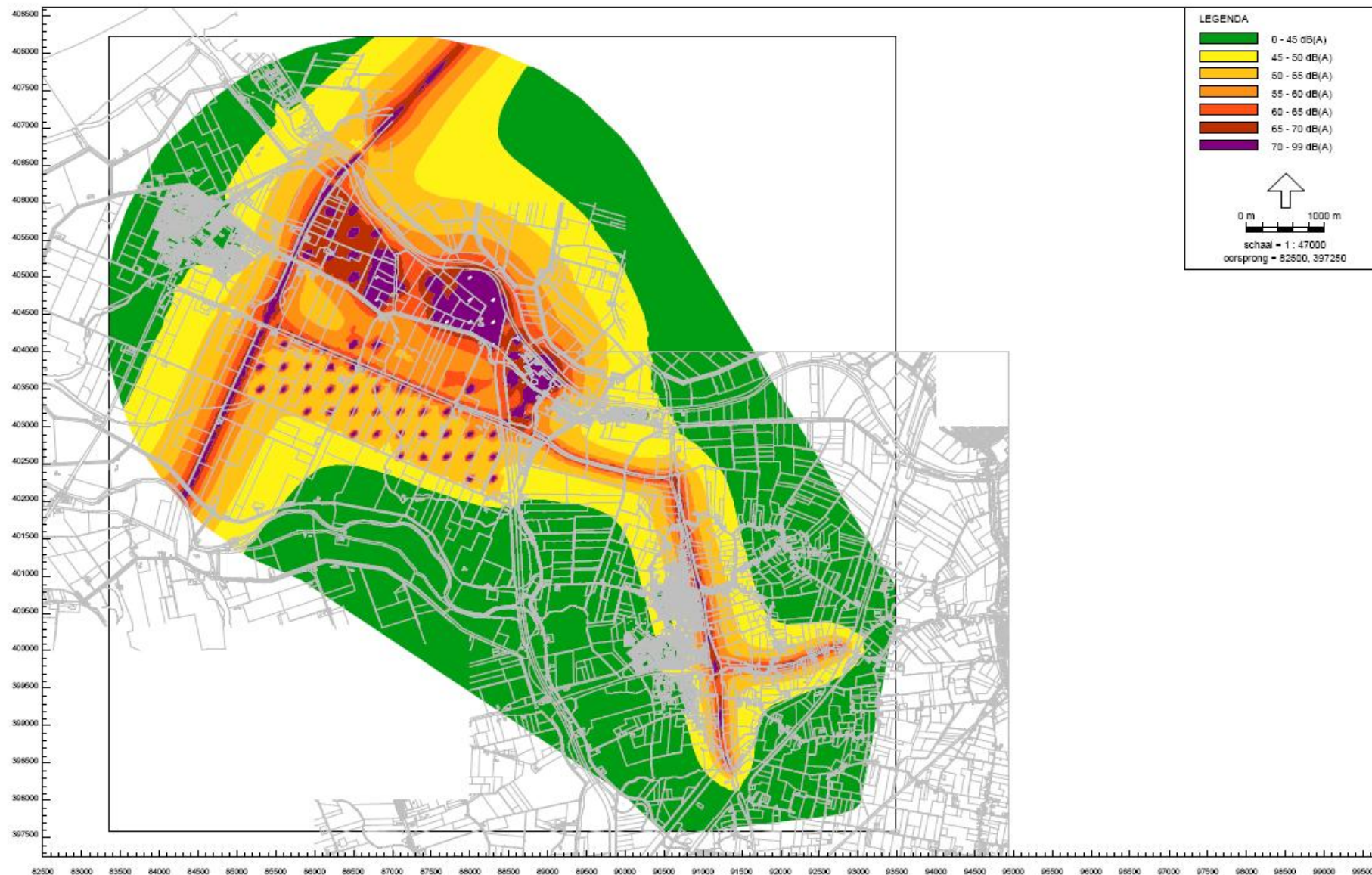
Ingenieursbureau Oranjewoud B.V.
Contouren Loom Alternatief 2



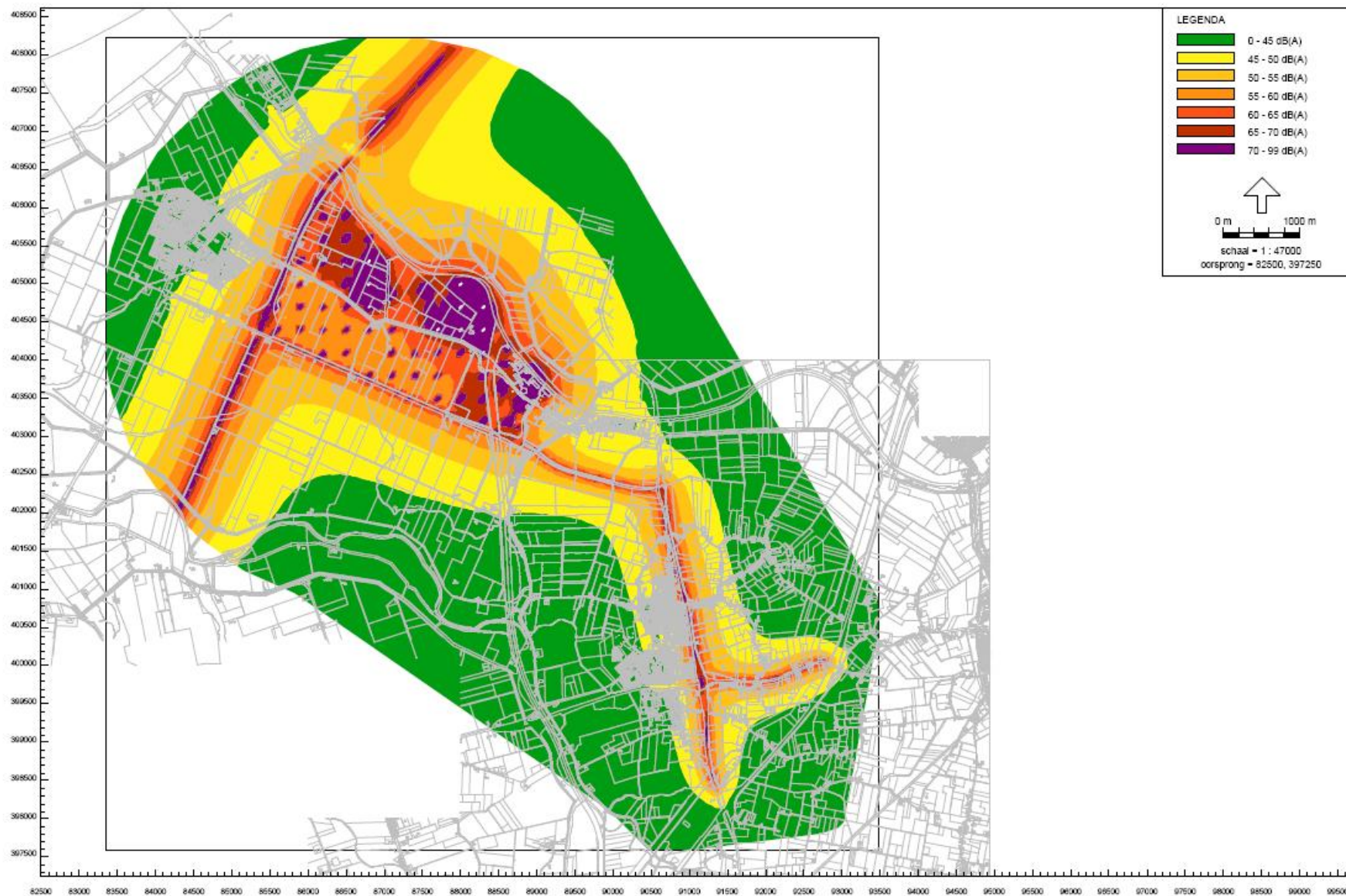
Ingenieursbureau Oranjewoud B.V.
Contouren Locom Alternatief 3



Ingenieursbureau Oranjewoud B.V.
Contouren Locom Alternatief 4



Ingenieursbureau Oranjewoud B.V.
Contouren Lcom Alternatief 5



4 Bijlage 4: Luchtkwaliteit

4.1 Uitgangspunten CARII 6.0

Verkeersintensiteit

Naast de invoer van de etmaalintensiteit is hiervan ook een onderverdeling gemaakt in lichte, middelzware en zware motorvoertuigen. In de voertuigintensiteiten zijn geen gegevens opgenomen betreffende de fractie autobus bewegingen. De fractie autobus wordt geacht te zijn opgenomen in de fractie middel zwaar verkeer.

Coördinaten

De X- en Y-coördinaten in Rijksdriehoekskoördinaten worden ingevuld. In CARII zit een database met achtergrondconcentraties per gridcel afkomstig van metingen van het RIVM. Deze concentraties worden geëxtrapoleerd naar de toekomstige jaren 2007, 2010 en 2020 en vervolgens wordt de extra uitstoot door het verkeer erbij opgeteld.

Parkeerbewegingen

Het aantal parkeerbewegingen per dag over een afstand van 100 meter, dit is alleen van belang voor de berekening van benzeenconcentraties.

Snelheidstypering

snelweg	gemiddelde rijsnelheid is 100 km/uur
buitenweg	weg met snelheidslimiet van maximaal 70 km/uur (gemiddeld 44 km/uur)
doorstromend stadsverkeer	doorstromend verkeer binnen de bebouwde kom, stadsstraat (gemiddeld 26 km/uur)
normaal stadsverkeer	gemiddelde snelheid 19 km/uur
stagnerend verkeer	de doorstroming van het verkeer wordt belemmerd (gemiddeld 13 km/uur)

Wegtype

1	Open terrein
2	Basistype, alle wegen anders dan type 1, 3a, 3b of 4
3a	Beide zijden van de weg bebouwing, afstand weg-as – gevel is kleiner dan 3 maal de hoogte van de bebouwing, maar groter dan 1,5 maal de hoogte van de bebouwing.
3b	Beide zijden van de weg bebouwing, afstand weg-as – gevel is kleiner dan 1,5 maal de hoogte van de bebouwing.
4	Eenzijdige bebouwing, weg met aan één zijde min of meer aaneengesloten bebouwing op een afstand van minder dan 3 maal de hoogte van de bebouwing.

Bomenfactor

1,00	hier en daar bomen of in het geheel niet
1,25	één of meer rijen bomen met een onderlinge afstand van minder dan 15 meter
1,50	de kronen raken elkaar en overspannen minstens een derde gedeelte van de straatbreedte.

Afstand tot weg-as

Dit betreft de afstand van de weg-as tot aan het trottoir of de berm.

Meteocondities

Als de berekeningen gelden voor een toekomstig jaar kan men kiezen uit meerjarige meteorologie en ongunstige meteorologie. Voor de jaren 2007, 2010 en 2020 is gekozen voor meerjarig meteorologie. Dit is de gemiddelde meteo-conditie over een periode van 10 jaar.

Invoergegevens

In de tabellen in paragraaf 3.2 is een overzicht gegeven van de gegevens die zijn ingevoerd in CARII.

4.2 Tabellen invoer en resultaten CARII

In paragraaf 3.2.1 tot en met 3.2.6 zijn de invoer en resultatentabellen opgenomen voor de luchtkwaliteitsberekeningen van de huidige situatie en de 5 alternatieven. Bij elk alternatief is in de tabel de autonome situatie eveneens opgenomen om een simpele vergelijking mogelijk te maken.

Bij alternatief 1 en 2 is het wegtype 3b aangehouden voor de Noordlangeweg (wegvak 1 en 2) om het effect van de bebouwing van glastuinbouw langs het wegvak in kaart te brengen.

4.2.1 Huidige situatie

Stratenbestand: D:\Jessica D-schijf\Bestanden Jessica\Jessica\Lucht\Dinteloord AFC\alternatieven\huidige situatie 2005.txt

Versie 6.0.0

Gebruiker	J. Hop
Bedrijf	Oranjewoud
Gemeente/Plaats	Oosterhout

Plaats	Straatnaam	X [m]	Y [m]	Intensiteit [mv/etm]	Fractie licht	Fractie middel zwaar	Fractie zwaar	Fractie autobus	Aantal parkeer-bewegingen	Snelheidstype	Wegtype	Bomenfactor	Afstand tot wegas [m]	Fractie stagnatie
huidig	1 - NO2	87158	403589	4060	0,865	0,066	0,069	0	0	Buitenweg algemeen	1	1	10	0
huidig	1 - PM10	87158	403589	4060	0,865	0,066	0,069	0	0	Buitenweg algemeen	1	1	15	0
huidig	2 - NO2	87158	403589	4060	0,865	0,066	0,069	0	0	Buitenweg algemeen	1	1	10	0
huidig	2 - PM10	87158	403589	4060	0,865	0,066	0,069	0	0	Buitenweg algemeen	1	1	15	0
huidig	3 - NO2	89714	402485	4820	0,897	0,062	0,041	0	0	Buitenweg algemeen	1	1	10	0
huidig	3 - PM10	89714	402485	4820	0,897	0,062	0,041	0	0	Buitenweg algemeen	1	1	15	0
huidig	4 - NO2	90670	401893	8250	0,887	0,053	0,06	0	0	Buitenweg algemeen	1	1,25	10	0
huidig	4 - PM10	90670	401893	8250	0,887	0,053	0,06	0	0	Buitenweg algemeen	1	1,25	15	0
huidig	5 - NO2 en PM10	92407	399999	13430	0,923	0,055	0,022	0	0	Buitenweg algemeen	1	1	7	0
huidig	6 - NO2	91183	398913	6610	0,947	0,024	0,029	0	0	Buitenweg algemeen	1	1,25	15	0
huidig	6 - PM10	91183	398913	6610	0,947	0,024	0,029	0	0	Buitenweg algemeen	1	1,25	20	0
huidig	7 - NO2	90494	403598	3724	0,908	0,064	0,028	0	0	Buitenweg algemeen	1	1,25	10	0
huidig	7 - PM10	90494	403598	3724	0,908	0,064	0,028	0	0	Buitenweg algemeen	1	1,25	15	0

Stratenbestand: D:\Jessica D-schijf\Bestanden Jessica\Jessica\Lucht\Dinteloord APC\alternatieven\huidige situatie 2005.txt

Versie 6.0.

Gebruiker	J. Hop
Bedrijf	Oranjewoud
Gemeente/Plaats	Oosterhout

Legenda:
Geen overschrijding
Overschrijding grenswaarde
Overschrijding plandirempel

Jaartal	2005
Meteorologische conditie	Gepasseerd jaar

Schallingsfactor emissiefactoren

Persoonauto's	1
Middelzwaar vervoer	1
Zwaar verkeer	1
Autobusverkeer	1

Plaats	Straatnaam	NO2 (µg/m³)				PM10 (µg/m³)				Benzeen (µg/m³)		SO2 (µg/m³)			CO (µg/m³)		BaP (ng/m³)	
		Jaargemid deide	Jm achtergron d	# Overschrij dingen grenswaar de	# Overschrij dingen plandremp el	Jaargemid deide	Jm achtergron d	# Overschrij dingen grenswaar de	# Overschrij dingen plandremp el	Jaargemid deide	Jm achtergron d	Jaargemid deide	Jm achtergron d	# Overschrij dingen 24 uursgemid deide	98- Percentiel 8h	98- Percentiel achtergron d	Jaargemid deide	Jm achtergron d
huidig	1 - NO2	22,6	20,3	0	0	26,8	26,4	20	20	0,6	0,6	4,0	4,0	0	464,9	450,3	0,3	0,3
huidig	1 - PM10	22,2	20,3	0	0	26,7	26,4	20	20	0,6	0,6	4,0	4,0	0	462,1	450,3	0,3	0,3
huidig	2 - NO2	22,6	20,3	0	0	26,8	26,4	20	20	0,6	0,6	4,0	4,0	0	464,9	450,3	0,3	0,3
huidig	2 - PM10	22,2	20,3	0	0	26,7	26,4	20	20	0,6	0,6	4,0	4,0	0	462,1	450,3	0,3	0,3
huidig	3 - NO2	24,1	22,1	0	0	27,1	26,7	21	21	0,7	0,7	4,0	4,0	0	506,6	489,4	0,3	0,3
huidig	3 - PM10	23,7	22,1	0	0	27,0	26,7	21	21	0,7	0,7	4,0	4,0	0	503,3	489,4	0,3	0,3
huidig	4 - NO2	27,5	23,1	0	0	28,0	27,1	24	24	0,7	0,7	4,1	4,0	0	557,8	521,0	0,3	0,3
huidig	4 - PM10	26,7	23,1	0	0	27,8	27,1	23	23	0,7	0,7	4,0	4,0	0	550,7	521,0	0,3	0,3
huidig	5 - NO2 en PM10	29,4	24,8	0	0	29,0	27,8	27	27	0,8	0,7	4,3	4,2	0	639,9	582,8	0,3	0,3
huidig	6 - NO2	26,1	24,4	0	0	28,3	27,8	25	25	0,7	0,7	4,2	4,2	0	598,5	575,0	0,3	0,3
huidig	6 - PM10	25,9	24,4	0	0	28,2	27,8	24	24	0,7	0,7	4,2	4,2	0	595,0	575,0	0,3	0,3
huidig	7 - NO2	24,6	22,9	0	0	27,2	26,8	21	21	0,7	0,7	4,0	4,0	0	523,6	507,0	0,3	0,3
huidig	7 - PM10	24,3	22,9	0	0	27,1	26,8	21	21	0,7	0,7	4,0	4,0	0	520,4	507,0	0,3	0,3

4.2.2 Alternatief 1

Stratenbestand: D:\Jessica D-schijf\Bestanden Jessica\Jessica\Lucht\Dinteloord AFC\alternatieven\alternatief 1.txt

Versie 6.0.

Gebruiker	J. Hop
Bedrijf	Oranjewoud
Gemeente/Plaats	Oosterhout

Plaats	Straatnaam	X [m]	Y [m]	Intensiteit [mvlelm]	Fractie licht	Fractie middel zwaar	Fractie zwaar	Fractie autobus	Aantal parkeer-bewegingen	Snelheidstype	Wegtype	Bomenfactor	Afstand tot wegas [m]	Fractie stagnatie
autonoom	1 - NO2	87158	403589	4742	0,857	0,071	0,072	0	0	Buitenweg algemeen	1	1	10	0
Inclusief	1 - NO2	87158	403589	14577	0,653	0,108	0,239	0	0	Buitenweg algemeen	3a	1	10	0
autonoom	1 - PM10	87158	403589	4742	0,857	0,071	0,072	0	0	Buitenweg algemeen	1	1	15	0
Inclusief	1 - PM10	87158	403589	14577	0,653	0,108	0,239	0	0	Buitenweg algemeen	3a	1	15	0
autonoom	2 - NO2	87158	403589	4736	0,858	0,07	0,072	0	0	Buitenweg algemeen	1	1	10	0
Inclusief	2 - NO2	87158	403589	14070	0,69	0,098	0,212	0	0	Buitenweg algemeen	3a	1	10	0
autonoom	2 - PM10	87158	403589	4736	0,858	0,07	0,072	0	0	Buitenweg algemeen	1	1	15	0
Inclusief	2 - PM10	87158	403589	14070	0,69	0,098	0,212	0	0	Buitenweg algemeen	3a	1	15	0
autonoom	3 - NO2	89714	402485	5488	0,891	0,066	0,043	0	0	Buitenweg algemeen	1	1	10	0
Inclusief	3 - NO2	89714	402485	14622	0,71	0,095	0,195	0	0	Buitenweg algemeen	1	1	10	0
autonoom	3 - PM10	89714	402485	5488	0,891	0,066	0,043	0	0	Buitenweg algemeen	1	1	15	0
Inclusief	3 - PM10	89714	402485	14622	0,71	0,095	0,195	0	0	Buitenweg algemeen	1	1	15	0
autonoom	4 - NO2	90670	401893	9290	0,884	0,055	0,061	0	0	Buitenweg algemeen	1	1,25	10	0
Inclusief	4 - NO2	90670	401893	17707	0,73	0,088	0,182	0	0	Buitenweg algemeen	1	1,25	10	0
autonoom	4 - PM10	90670	401893	9290	0,884	0,055	0,061	0	0	Buitenweg algemeen	1	1,25	15	0
Inclusief	4 - PM10	90670	401893	17707	0,73	0,088	0,182	0	0	Buitenweg algemeen	1	1,25	15	0
autonoom	5 - NO2 en PM10	92407	399999	14908	0,923	0,055	0,022	0	0	Buitenweg algemeen	1	1	7	0
Inclusief	5 - NO2 en PM10	92407	399999	16658	0,9	0,058	0,042	0	0	Buitenweg algemeen	1	1	7	0
autonoom	6 - NO2	91183	398913	7468	0,943	0,026	0,031	0	0	Buitenweg algemeen	1	1,25	15	0
Inclusief	6 - NO2	91183	398913	13829	0,739	0,08	0,181	0	0	Buitenweg algemeen	1	1,25	15	0
autonoom	6 - PM10	91183	398913	7468	0,943	0,026	0,031	0	0	Buitenweg algemeen	1	1,25	20	0
Inclusief	6 - PM10	91183	398913	13829	0,739	0,08	0,181	0	0	Buitenweg algemeen	1	1,25	20	0
autonoom	7 - NO2	90494	403598	7039	0,908	0,064	0,028	0	0	Buitenweg algemeen	1	1,25	10	0
Inclusief	7 - NO2	90494	403598	7956	0,918	0,057	0,025	0	0	Buitenweg algemeen	1	1,25	10	0
autonoom	7 - PM10	90494	403598	7039	0,908	0,064	0,028	0	0	Buitenweg algemeen	1	1,25	15	0
Inclusief	7 - PM10	90494	403598	7956	0,918	0,057	0,025	0	0	Buitenweg algemeen	1	1,25	15	0

4.2.2.1 2010: Alternatief 1

Stratenbestand: D:\Jessica D-schijf\Bestanden Jessica\Jessica\Lucht\Dinteloord APC\alternatieven\alternatief 1.txt

Versie 6.0.

Gebruiker	J. Hop
Bedrijf	Oranjewoud
Gemeente/Plaats	Oosterhout

Legenda:

Geen overschrijding
Overschrijding grenswaarde
Overschrijding plandrempel

Jaartal	2010
Meteorologische conditie	Meerjarige meteorologie

Schalingsfactor emissiefactoren

Persoonauto's	1
Modelzwaar vervoer	1
Zwaar verkeer	1
Autobusverkeer	1

Plaats	Straatnaam	NO2 (µg/m³)				PM10 (µg/m³)				Benzeen (µg/m³)		SO2 (µg/m³)			CO (µg/m³)		BaP (ng/m³)	
		Jaargemid delde	Jm achtergron d	# Overschrij dingen grenswaar de	# Overschrij dingen plandremp el	Jaargemid delde	Jm achtergron d	# Overschrij dingen grenswaar de	# Overschrij dingen plandremp el	Jaargemid delde	Jm achtergron d	Jaargemid delde	Jm achtergron d	# Overschrij dingen 24 uursgemid delde	98- Percentiel 8h	98- Percentiel achtergron d	Jaargemid delde	Jm achtergron d
autonoorm	1 - NO2	18,6	17,0	0	0	24,1	23,8	14	14	0,5	0,5	2,8	2,8	0	570,4	563,2	0,3	0,3
inclusief	1 - NO2	34,0	17,0	0	0	27,7	23,8	23	23	0,6	0,5	2,9	2,8	0	630,6	563,2	0,4	0,3
autonoorm	1 - PM10	18,3	17,0	0	0	24,1	23,8	14	14	0,5	0,5	2,8	2,8	0	569,0	563,2	0,3	0,3
inclusief	1 - PM10	30,5	17,0	0	0	26,6	23,8	20	20	0,6	0,5	2,9	2,8	0	611,4	563,2	0,3	0,3
autonoorm	2 - NO2	18,6	17,0	0	0	24,1	23,8	14	14	0,5	0,5	2,8	2,8	0	570,4	563,2	0,3	0,3
inclusief	2 - NO2	32,5	17,0	0	0	27,3	23,8	22	22	0,6	0,5	2,9	2,8	0	627,5	563,2	0,3	0,3
autonoorm	2 - PM10	18,3	17,0	0	0	24,1	23,8	14	14	0,5	0,5	2,8	2,8	0	569,0	563,2	0,3	0,3
inclusief	2 - PM10	29,2	17,0	0	0	26,3	23,8	19	19	0,6	0,5	2,9	2,8	0	609,2	563,2	0,3	0,3
autonoorm	3 - NO2	19,1	17,6	0	0	24,4	24,1	14	14	0,6	0,6	2,8	2,8	0	595,7	587,4	0,3	0,3
inclusief	3 - NO2	25,5	17,6	0	0	25,6	24,1	17	17	0,6	0,6	2,8	2,8	0	610,8	587,4	0,3	0,3
autonoorm	3 - PM10	18,8	17,6	0	0	24,4	24,1	14	14	0,6	0,6	2,8	2,8	0	594,1	587,4	0,3	0,3
inclusief	3 - PM10	24,2	17,6	0	0	25,3	24,1	16	16	0,6	0,6	2,8	2,8	0	606,3	587,4	0,3	0,3
autonoorm	4 - NO2	21,3	18,1	0	0	25,0	24,3	16	16	0,6	0,6	2,8	2,8	0	625,5	608,1	0,3	0,3
inclusief	4 - NO2	28,4	18,1	0	0	26,4	24,3	19	19	0,7	0,6	2,9	2,8	0	642,8	608,1	0,3	0,3
autonoorm	4 - PM10	20,7	18,1	0	0	24,9	24,3	15	15	0,6	0,6	2,8	2,8	0	622,2	608,1	0,3	0,3
inclusief	4 - PM10	26,8	18,1	0	0	26,0	24,3	18	18	0,6	0,6	2,8	2,8	0	636,1	608,1	0,3	0,3
autonoorm	5 - NO2 en PM10	22,6	19,1	0	0	25,7	24,7	17	17	0,6	0,6	2,9	2,9	0	672,8	646,2	0,3	0,3
inclusief	5 - NO2 en PM10	23,7	19,1	0	0	25,9	24,7	18	18	0,6	0,6	2,9	2,9	0	676,1	646,2	0,3	0,3
autonoorm	6 - NO2	20,2	18,9	0	0	25,1	24,7	16	16	0,6	0,6	2,9	2,9	0	652,4	641,4	0,3	0,3
inclusief	6 - NO2	25,7	18,9	0	0	26,0	24,7	18	18	0,6	0,6	2,9	2,9	0	663,1	641,4	0,3	0,3
autonoorm	6 - PM10	20,1	18,9	0	0	25,0	24,7	16	16	0,6	0,6	2,9	2,9	0	650,8	641,4	0,3	0,3
inclusief	6 - PM10	24,9	18,9	0	0	25,8	24,7	18	18	0,6	0,6	2,9	2,9	0	659,9	641,4	0,3	0,3
autonoorm	7 - NO2	20,1	18,0	0	0	24,6	24,1	15	15	0,6	0,6	2,8	2,8	0	612,6	599,4	0,3	0,3
inclusief	7 - NO2	20,2	18,0	0	0	24,7	24,1	15	15	0,6	0,6	2,8	2,8	0	614,3	599,4	0,3	0,3
autonoorm	7 - PM10	19,7	18,0	0	0	24,5	24,1	15	15	0,6	0,6	2,8	2,8	0	610,1	599,4	0,3	0,3
inclusief	7 - PM10	19,8	18,0	0	0	24,6	24,1	15	15	0,6	0,6	2,8	2,8	0	611,4	599,4	0,3	0,3

4.2.2.2 2020: Alternatief 1

Stratenbestand: D:\Jessica D-schijf\Bestanden Jessica\Jessica\Lucht\Dinteloord APC\alternatieven\alternatief 1.txt

Versie 6.0.

Gebruiker	J. Hop
Bedrijf	Oranjewoud
Gemeente/Plaats	Oosterhout

Legenda:

Geen overschrijding
Overschrijding grenswaarde
Overschrijding plandirempel

Jaartal	2020
Meteorologische conditie	Meerjarige meteorologie

Schalingsfactor emissiefactoren

Persoonauto's	1
Middelwaar vervoer	1
Zwaar verkeer	1
Autobusverkeer	1

Plaats	Straatnaam	NO ₂ (µg/m ³)				PM ₁₀ (µg/m ³)				Benzene (µg/m ³)		SO ₂ (µg/m ³)			CO (µg/m ³)		BaP (ng/m ³)	
		Jaargemiddelde	Jaagtergrond	# Overschrijdingen grenswaarde	# Overschrijdingen plandirempel	Jaargemiddelde	Jaagtergrond	# Overschrijdingen grenswaarde	# Overschrijdingen plandirempel	Jaargemiddelde	Jaagtergrond	Jaargemiddelde	Jaagtergrond	# Overschrijdingen 24 uurgemiddelde	95-Perceentiel 8h	95-Perceentiel Jaagtergrond	Jaargemiddelde	Jaagtergrond
autonoorm	1 - NO ₂	14,6	13,7	0	0	22,3	22,1	11	11	0,5	0,5	2,3	2,3	0	565,8	563,2	0,3	0,3
inclusief	1 - NO ₂	24,8	13,7	0	0	24,7	22,1	15	15	0,5	0,5	2,4	2,3	0	587,0	563,2	0,3	0,3
autonoorm	1 - PM ₁₀	14,4	13,7	0	0	22,3	22,1	11	11	0,5	0,5	2,3	2,3	0	565,3	563,2	0,3	0,3
inclusief	1 - PM ₁₀	22,3	13,7	0	0	24,0	22,1	14	14	0,5	0,5	2,4	2,3	0	580,2	563,2	0,3	0,3
autonoorm	2 - NO ₂	14,6	13,7	0	0	22,3	22,1	11	11	0,5	0,5	2,3	2,3	0	565,8	563,2	0,3	0,3
inclusief	2 - NO ₂	23,7	13,7	0	0	24,5	22,1	15	15	0,5	0,5	2,4	2,3	0	586,0	563,2	0,3	0,3
autonoorm	2 - PM ₁₀	14,4	13,7	0	0	22,3	22,1	10	10	0,5	0,5	2,3	2,3	0	565,3	563,2	0,3	0,3
inclusief	2 - PM ₁₀	21,3	13,7	0	0	23,8	22,1	13	13	0,5	0,5	2,4	2,3	0	579,5	563,2	0,3	0,3
autonoorm	3 - NO ₂	14,9	14,1	0	0	22,5	22,3	11	11	0,6	0,6	2,3	2,3	0	590,4	587,4	0,3	0,3
inclusief	3 - NO ₂	18,8	14,1	0	0	23,3	22,3	12	12	0,6	0,6	2,3	2,3	0	595,7	587,4	0,3	0,3
autonoorm	3 - PM ₁₀	14,8	14,1	0	0	22,5	22,3	11	11	0,6	0,6	2,3	2,3	0	589,9	587,4	0,3	0,3
inclusief	3 - PM ₁₀	18,0	14,1	0	0	23,1	22,3	12	12	0,6	0,6	2,3	2,3	0	594,1	587,4	0,3	0,3
autonoorm	4 - NO ₂	16,1	14,3	0	0	22,9	22,4	12	12	0,6	0,6	2,3	2,3	0	614,4	608,1	0,3	0,3
inclusief	4 - NO ₂	20,6	14,3	0	0	23,8	22,4	13	13	0,6	0,6	2,4	2,3	0	620,4	608,1	0,3	0,3
autonoorm	4 - PM ₁₀	15,8	14,3	0	0	22,8	22,4	11	11	0,6	0,6	2,3	2,3	0	613,2	608,1	0,3	0,3
inclusief	4 - PM ₁₀	19,6	14,3	0	0	23,6	22,4	13	13	0,6	0,6	2,3	2,3	0	618,1	608,1	0,3	0,3
autonoorm	5 - NO ₂ en PM ₁₀	16,9	14,9	0	0	23,5	22,8	13	13	0,6	0,6	2,3	2,3	0	656,0	646,2	0,3	0,3
inclusief	5 - NO ₂ en PM ₁₀	17,6	14,9	0	0	23,6	22,8	13	13	0,6	0,6	2,3	2,3	0	657,1	646,2	0,3	0,3
autonoorm	6 - NO ₂	15,6	14,9	0	0	23,0	22,7	12	12	0,6	0,6	2,3	2,3	0	645,4	641,4	0,3	0,3
inclusief	6 - NO ₂	19,0	14,9	0	0	23,6	22,7	13	13	0,6	0,6	2,3	2,3	0	649,1	641,4	0,3	0,3
autonoorm	6 - PM ₁₀	15,5	14,9	0	0	22,9	22,7	12	12	0,6	0,6	2,3	2,3	0	644,8	641,4	0,3	0,3
inclusief	6 - PM ₁₀	18,4	14,9	0	0	23,5	22,7	13	13	0,6	0,6	2,3	2,3	0	648,0	641,4	0,3	0,3
autonoorm	7 - NO ₂	15,4	14,2	0	0	22,7	22,3	11	11	0,6	0,6	2,3	2,3	0	604,3	599,4	0,3	0,3
inclusief	7 - NO ₂	15,4	14,2	0	0	22,7	22,3	11	11	0,6	0,6	2,3	2,3	0	604,9	599,4	0,3	0,3
autonoorm	7 - PM ₁₀	15,1	14,2	0	0	22,6	22,3	11	11	0,6	0,6	2,3	2,3	0	603,3	599,4	0,3	0,3
inclusief	7 - PM ₁₀	15,2	14,2	0	0	22,6	22,3	11	11	0,6	0,6	2,3	2,3	0	603,8	599,4	0,3	0,3

4.2.3 Alternatief 2

Stratenbestand: D:\Jessica D-schijf\Bestanden Jessica\Jessica\Lucht\Dinteloord AFC\alternatieven\alternatief 2.txt

Versie 6.0.0

Gebruiker	J. Hop
Bedrijf	Oranjewoud
Gemeente/Plaats	Oosterhout

Plaats	Straatnaam	X [m]	Y [m]	Intensiteit [mvt/etm]	Fractie licht	Fractie middel zwaar	Fractie zwaar	Fractie autobus	Aantal parkeer-bewegingen	Snelheidstype	Wegtype	Bomenfactor	Afstand tot wegas [m]	Fractie stagnatie
autonoom	1 - NO2	87158	403589	4742	0,857	0,071	0,072	0	0	Buitenweg algemeen	1	1	10	0
inclusief	1 - NO2	87158	403589	14577	0,653	0,108	0,239	0	0	Buitenweg algemeen	3a	1	10	0
autonoom	1 - PM10	87158	403589	4742	0,857	0,071	0,072	0	0	Buitenweg algemeen	1	1	15	0
inclusief	1 - PM10	87158	403589	14577	0,653	0,108	0,239	0	0	Buitenweg algemeen	3a	1	15	0
autonoom	2 - NO2	87158	403589	4736	0,858	0,07	0,072	0	0	Buitenweg algemeen	1	1	10	0
inclusief	2 - NO2	87158	403589	14070	0,69	0,098	0,212	0	0	Buitenweg algemeen	3a	1	10	0
autonoom	2 - PM10	87158	403589	4736	0,858	0,07	0,072	0	0	Buitenweg algemeen	1	1	15	0
inclusief	2 - PM10	87158	403589	14070	0,69	0,098	0,212	0	0	Buitenweg algemeen	3a	1	15	0
autonoom	3 - NO2	89714	402485	5488	0,891	0,066	0,043	0	0	Buitenweg algemeen	1	1	10	0
inclusief	3 - NO2	89714	402485	14822	0,71	0,095	0,195	0	0	Buitenweg algemeen	1	1	10	0
autonoom	3 - PM10	89714	402485	5488	0,891	0,066	0,043	0	0	Buitenweg algemeen	1	1	15	0
inclusief	3 - PM10	89714	402485	14822	0,71	0,095	0,195	0	0	Buitenweg algemeen	1	1	15	0
autonoom	4 - NO2	90670	401893	9290	0,884	0,055	0,061	0	0	Buitenweg algemeen	1	1,25	10	0
inclusief	4 - NO2	90670	401893	17707	0,73	0,088	0,182	0	0	Buitenweg algemeen	1	1,25	10	0
autonoom	4 - PM10	90670	401893	9290	0,884	0,055	0,061	0	0	Buitenweg algemeen	1	1,25	15	0
inclusief	4 - PM10	90670	401893	17707	0,73	0,088	0,182	0	0	Buitenweg algemeen	1	1,25	15	0
autonoom	5 - NO2 en PM10	92407	399999	14908	0,923	0,055	0,022	0	0	Buitenweg algemeen	1	1	7	0
inclusief	5 - NO2 en PM10	92407	399999	16658	0,9	0,058	0,042	0	0	Buitenweg algemeen	1	1	7	0
autonoom	6 - NO2	91183	398913	7468	0,943	0,026	0,031	0	0	Buitenweg algemeen	1	1,25	15	0
inclusief	6 - NO2	91183	398913	13829	0,739	0,08	0,181	0	0	Buitenweg algemeen	1	1,25	15	0
autonoom	6 - PM10	91183	398913	7468	0,943	0,026	0,031	0	0	Buitenweg algemeen	1	1,25	20	0
inclusief	6 - PM10	91183	398913	13829	0,739	0,08	0,181	0	0	Buitenweg algemeen	1	1,25	20	0
autonoom	7 - NO2	90494	403598	7039	0,908	0,064	0,028	0	0	Buitenweg algemeen	1	1,25	10	0
inclusief	7 - NO2	90494	403598	7556	0,918	0,057	0,025	0	0	Buitenweg algemeen	1	1,25	10	0
autonoom	7 - PM10	90494	403598	7039	0,908	0,064	0,028	0	0	Buitenweg algemeen	1	1,25	15	0
inclusief	7 - PM10	90494	403598	7556	0,918	0,057	0,025	0	0	Buitenweg algemeen	1	1,25	15	0

4.2.3.1 2010: Alternatief 2

Stratenbestand: D:\Jessica D-schijf\Bestanden Jessica\Jessica\Lucht\Dinteloord AFC\alternatieven\alternatief 2.txt

Versie 6.0.

Gebruiker	J. Hop
Bedrijf	Oranjewoud
Gemeente/Plaats	Oosterhout

Legenda:

Geen overschrijding
Overschrijding grenswaarde
Overschrijding plandrempe

Jaartal	2010
Meteorologische conditie	Meerjarige meteorologie

Schallingsfactor emissiefactoren

Persoonauto's	1
Middelzwaar vervoer	1
Zwaar verkeer	1
Autobusverkeer	1

Plaats	Straatnaam	NO2 (µg/m³)				PM10 (µg/m³)				Benzeen (µg/m³)		SO2 (µg/m³)			CO (µg/m³)		BaP (ng/m³)	
		Jaargemid deide	Jm achtergron d	# Overschrij dingen grenswaar de	# Overschrij dingen plandrempe l	Jaargemid deide	Jm achtergron d	# Overschrij dingen grenswaar de	# Overschrij dingen plandrempe l	Jaargemid deide	Jm achtergron d	Jaargemid deide	Jm achtergron d	# Overschrij dingen 24 uursgemid deide	98- Percentiel 8h	98- Percentiel achtergron d	Jaargemid deide	Jm achtergron d
autonoorm	1 - NO2	18,6	17,0	0	0	24,1	23,8	14	14	0,5	0,5	2,8	2,8	0	570,4	563,2	0,3	0,3
inclusief	1 - NO2	34,0	17,0	0	0	27,7	23,8	23	23	0,6	0,5	2,9	2,8	0	630,6	563,2	0,4	0,3
autonoorm	1 - PM10	18,3	17,0	0	0	24,1	23,8	14	14	0,5	0,5	2,8	2,8	0	569,0	563,2	0,3	0,3
inclusief	1 - PM10	30,5	17,0	0	0	26,6	23,8	20	20	0,6	0,5	2,9	2,8	0	611,4	563,2	0,3	0,3
autonoorm	2 - NO2	18,6	17,0	0	0	24,1	23,8	14	14	0,5	0,5	2,8	2,8	0	570,4	563,2	0,3	0,3
inclusief	2 - NO2	32,5	17,0	0	0	27,3	23,8	22	22	0,6	0,5	2,9	2,8	0	627,5	563,2	0,3	0,3
autonoorm	2 - PM10	18,3	17,0	0	0	24,1	23,8	14	14	0,5	0,5	2,8	2,8	0	569,0	563,2	0,3	0,3
inclusief	2 - PM10	29,2	17,0	0	0	26,3	23,8	19	19	0,6	0,5	2,9	2,8	0	609,2	563,2	0,3	0,3
autonoorm	3 - NO2	19,1	17,6	0	0	24,4	24,1	14	14	0,6	0,6	2,8	2,8	0	595,7	587,4	0,3	0,3
inclusief	3 - NO2	25,5	17,6	0	0	25,6	24,1	17	17	0,6	0,6	2,8	2,8	0	610,8	587,4	0,3	0,3
autonoorm	3 - PM10	18,8	17,6	0	0	24,4	24,1	14	14	0,6	0,6	2,8	2,8	0	594,1	587,4	0,3	0,3
inclusief	3 - PM10	24,2	17,6	0	0	25,3	24,1	16	16	0,6	0,6	2,8	2,8	0	606,3	587,4	0,3	0,3
autonoorm	4 - NO2	21,3	18,1	0	0	25,0	24,3	16	16	0,6	0,6	2,8	2,8	0	625,5	608,1	0,3	0,3
inclusief	4 - NO2	28,4	18,1	0	0	26,4	24,3	19	19	0,7	0,6	2,9	2,8	0	642,8	608,1	0,3	0,3
autonoorm	4 - PM10	20,7	18,1	0	0	24,9	24,3	15	15	0,6	0,6	2,8	2,8	0	622,2	608,1	0,3	0,3
inclusief	4 - PM10	26,8	18,1	0	0	26,0	24,3	18	18	0,6	0,6	2,8	2,8	0	636,1	608,1	0,3	0,3
autonoorm	5 - NO2 en PM10	22,6	19,1	0	0	25,7	24,7	17	17	0,6	0,6	2,9	2,9	0	672,8	646,2	0,3	0,3
inclusief	5 - NO2 en PM10	23,7	19,1	0	0	25,9	24,7	18	18	0,6	0,6	2,9	2,9	0	676,1	646,2	0,3	0,3
autonoorm	6 - NO2	20,2	18,9	0	0	25,1	24,7	16	16	0,6	0,6	2,9	2,9	0	662,4	641,4	0,3	0,3
inclusief	6 - NO2	25,7	18,9	0	0	26,0	24,7	18	18	0,6	0,6	2,9	2,9	0	663,1	641,4	0,3	0,3
autonoorm	6 - PM10	20,1	18,9	0	0	25,0	24,7	16	16	0,6	0,6	2,9	2,9	0	660,8	641,4	0,3	0,3
inclusief	6 - PM10	24,9	18,9	0	0	25,8	24,7	18	18	0,6	0,6	2,9	2,9	0	669,9	641,4	0,3	0,3
autonoorm	7 - NO2	20,1	18,0	0	0	24,6	24,1	15	15	0,6	0,6	2,8	2,8	0	612,6	599,4	0,3	0,3
inclusief	7 - NO2	20,2	18,0	0	0	24,7	24,1	15	15	0,6	0,6	2,8	2,8	0	614,3	599,4	0,3	0,3
autonoorm	7 - PM10	19,7	18,0	0	0	24,5	24,1	15	15	0,6	0,6	2,8	2,8	0	610,1	599,4	0,3	0,3
inclusief	7 - PM10	19,8	18,0	0	0	24,6	24,1	15	15	0,6	0,6	2,8	2,8	0	611,4	599,4	0,3	0,3

4.2.3.2 2020: Alternatief 2

Stratenbestand: D:\Jessica D-schijf\Bestanden Jessica\Jessica\Lucht\Dinteloord AFC\alternatieven\alternatief 2.txt

Versie 6.0

Gebruiker	J. Hop
Bedrijf	Oranjewoud
Gemeente/Plaats	Oosterhout

Legenda:
Geen overschrijding
Overschrijding grenswaarde
Overschrijding plandrempe

Jaartal	2020
Meteorologische conditie	Meerjarige meteorologie

Schallingsfactor emissiefactoren

Persoonauto's	1
Middelwaar vervoer	1
Zwaar verkeer	1
Autobusverkeer	1

Plaats	Straatnaam	NO ₂ (µg/m³)		# Overschrijdingen grenswaarde	# Overschrijdingen plandrempe	PM ₁₀ (µg/m³)		# Overschrijdingen grenswaarde	# Overschrijdingen plandrempe	Benzeen (µg/m³)		SO ₂ (µg/m³)		# Overschrijdingen 24 uurs gemiddelde	CO (µg/m³)		BaP (ng/m³)	
		Jaargemiddelde	Jm achtergrond			Jaargemiddelde	Jm achtergrond			Jaargemiddelde	Jm achtergrond	Jaargemiddelde	Jm achtergrond		98-Perceentiel 8h	98-Perceentiel achtergrond	Jaargemiddelde	Jm achtergrond
autonoom	1 - NO ₂	14,6	13,7	0	0	22,3	22,1	11	11	0,5	0,5	2,3	2,3	0	565,8	563,2	0,3	0,3
inclusief	1 - NO ₂	24,8	13,7	0	0	24,7	22,1	15	15	0,5	0,5	2,4	2,3	0	587,0	563,2	0,3	0,3
autonoom	1 - PM ₁₀	14,4	13,7	0	0	22,3	22,1	11	11	0,5	0,5	2,3	2,3	0	565,3	563,2	0,3	0,3
inclusief	1 - PM ₁₀	22,3	13,7	0	0	24,0	22,1	14	14	0,5	0,5	2,4	2,3	0	580,2	563,2	0,3	0,3
autonoom	2 - NO ₂	14,6	13,7	0	0	22,3	22,1	11	11	0,5	0,5	2,3	2,3	0	565,8	563,2	0,3	0,3
inclusief	2 - NO ₂	23,7	13,7	0	0	24,5	22,1	15	15	0,5	0,5	2,4	2,3	0	586,0	563,2	0,3	0,3
autonoom	2 - PM ₁₀	14,4	13,7	0	0	22,3	22,1	10	10	0,5	0,5	2,3	2,3	0	565,3	563,2	0,3	0,3
inclusief	2 - PM ₁₀	21,3	13,7	0	0	23,8	22,1	13	13	0,5	0,5	2,4	2,3	0	579,5	563,2	0,3	0,3
autonoom	3 - NO ₂	14,9	14,1	0	0	22,5	22,3	11	11	0,6	0,6	2,3	2,3	0	590,4	587,4	0,3	0,3
inclusief	3 - NO ₂	18,8	14,1	0	0	23,3	22,3	12	12	0,6	0,6	2,3	2,3	0	595,7	587,4	0,3	0,3
autonoom	3 - PM ₁₀	14,8	14,1	0	0	22,5	22,3	11	11	0,6	0,6	2,3	2,3	0	589,9	587,4	0,3	0,3
inclusief	3 - PM ₁₀	18,0	14,1	0	0	23,1	22,3	12	12	0,6	0,6	2,3	2,3	0	594,1	587,4	0,3	0,3
autonoom	4 - NO ₂	16,1	14,3	0	0	22,9	22,4	12	12	0,6	0,6	2,3	2,3	0	614,4	608,1	0,3	0,3
inclusief	4 - NO ₂	20,6	14,3	0	0	23,8	22,4	13	13	0,6	0,6	2,4	2,3	0	620,4	608,1	0,3	0,3
autonoom	4 - PM ₁₀	15,8	14,3	0	0	22,8	22,4	11	11	0,6	0,6	2,3	2,3	0	613,2	608,1	0,3	0,3
inclusief	4 - PM ₁₀	19,6	14,3	0	0	23,6	22,4	13	13	0,6	0,6	2,3	2,3	0	618,1	608,1	0,3	0,3
autonoom	5 - NO ₂ en PM ₁₀	16,9	14,9	0	0	23,5	22,8	13	13	0,6	0,6	2,3	2,3	0	656,0	646,2	0,3	0,3
inclusief	5 - NO ₂ en PM ₁₀	17,6	14,9	0	0	23,6	22,8	13	13	0,6	0,6	2,3	2,3	0	657,1	646,2	0,3	0,3
autonoom	6 - NO ₂	15,6	14,9	0	0	23,0	22,7	12	12	0,6	0,6	2,3	2,3	0	645,4	641,4	0,3	0,3
inclusief	6 - NO ₂	19,0	14,9	0	0	23,6	22,7	13	13	0,6	0,6	2,3	2,3	0	649,1	641,4	0,3	0,3
autonoom	6 - PM ₁₀	15,5	14,9	0	0	22,9	22,7	12	12	0,6	0,6	2,3	2,3	0	644,8	641,4	0,3	0,3
inclusief	6 - PM ₁₀	18,4	14,9	0	0	23,5	22,7	13	13	0,6	0,6	2,3	2,3	0	648,0	641,4	0,3	0,3
autonoom	7 - NO ₂	15,4	14,2	0	0	22,7	22,3	11	11	0,6	0,6	2,3	2,3	0	604,3	599,4	0,3	0,3
inclusief	7 - NO ₂	15,4	14,2	0	0	22,7	22,3	11	11	0,6	0,6	2,3	2,3	0	604,9	599,4	0,3	0,3
autonoom	7 - PM ₁₀	15,1	14,2	0	0	22,6	22,3	11	11	0,6	0,6	2,3	2,3	0	603,3	599,4	0,3	0,3
inclusief	7 - PM ₁₀	15,2	14,2	0	0	22,6	22,3	11	11	0,6	0,6	2,3	2,3	0	603,8	599,4	0,3	0,3

4.2.4 Alternatief 3

Stratenbestand: D:\Jessica D-schijf\Bestanden Jessica\Jessica\Lucht\Distelloord AFC\alternatieven\alternatief 3.txt

Versie 6.0

Gebruiker	J. Hop
Bedrijf	Oranjewoud
Gemeente/Plaats	Oosterhout

Plaats	Straatnaam	X [m]	Y [m]	Intensiteit [mV/lelm]	Fractie licht	Fractie middel zwaar	Fractie zwaar	Fractie autobus	Aantal parkeer-bewegingen	Snelheidstype	Wegtype	Bomenfactor	Afstand tot wegas [m]	Fractie stagnatie
autonoom	1 - NO2	87158	403589	4742	0,857	0,071	0,072	0	0	Buitenweg algemeen	1	1	10	0
Inclusief	1 - NO2	87158	403589	14611	0,652	0,109	0,239	0	0	Buitenweg algemeen	1	1	10	0
autonoom	1 - PM10	87158	403589	4742	0,84	0,079	0,081	0	0	Buitenweg algemeen	1	1	15	0
Inclusief	1 - PM10	87158	403589	14611	0,652	0,109	0,239	0	0	Buitenweg algemeen	1	1	15	0
autonoom	2 - NO2	87158	403589	4736	0,858	0,07	0,072	0	0	Buitenweg algemeen	1	1	10	0
Inclusief	2 - NO2	87158	403589	14098	0,689	0,098	0,213	0	0	Buitenweg algemeen	1	1	10	0
autonoom	2 - PM10	87158	403589	4736	0,858	0,07	0,072	0	0	Buitenweg algemeen	1	1	15	0
Inclusief	2 - PM10	87158	403589	14098	0,689	0,098	0,213	0	0	Buitenweg algemeen	1	1	15	0
autonoom	3 - NO2	89714	402485	5488	0,891	0,066	0,043	0	0	Buitenweg algemeen	1	1	10	0
Inclusief	3 - NO2	89714	402485	14850	0,71	0,095	0,195	0	0	Buitenweg algemeen	1	1	10	0
autonoom	3 - PM10	89714	402485	5488	0,891	0,066	0,043	0	0	Buitenweg algemeen	1	1	15	0
Inclusief	3 - PM10	89714	402485	14850	0,71	0,095	0,195	0	0	Buitenweg algemeen	1	1	15	0
autonoom	4 - NO2	90670	401893	9290	0,884	0,055	0,061	0	0	Buitenweg algemeen	1	1,25	10	0
Inclusief	4 - NO2	90670	401893	17736	0,73	0,088	0,182	0	0	Buitenweg algemeen	1	1,25	10	0
autonoom	4 - PM10	90670	401893	9290	0,884	0,055	0,061	0	0	Buitenweg algemeen	1	1,25	15	0
Inclusief	4 - PM10	90670	401893	17736	0,73	0,088	0,182	0	0	Buitenweg algemeen	1	1,25	15	0
autonoom	5 - NO2 en PM10	92407	399999	14908	0,923	0,055	0,022	0	0	Buitenweg algemeen	1	1	7	0
Inclusief	5 - NO2 en PM10	92407	399999	16662	0,9	0,058	0,042	0	0	Buitenweg algemeen	1	1	7	0
autonoom	6 - NO2	91183	398913	7468	0,943	0,026	0,031	0	0	Buitenweg algemeen	1	1,25	15	0
Inclusief	6 - NO2	91183	398913	13855	0,738	0,08	0,182	0	0	Buitenweg algemeen	1	1,25	15	0
autonoom	6 - PM10	91183	398913	7468	0,943	0,026	0,031	0	0	Buitenweg algemeen	1	1,25	20	0
Inclusief	6 - PM10	91183	398913	13855	0,738	0,08	0,182	0	0	Buitenweg algemeen	1	1,25	20	0
autonoom	7 - NO2	90494	403598	7039	0,908	0,064	0,028	0	0	Buitenweg algemeen	1	1,25	10	0
Inclusief	7 - NO2	90494	403598	6430	0,918	0,057	0,025	0	0	Buitenweg algemeen	1	1,25	10	0
autonoom	7 - PM10	90494	403598	7039	0,908	0,064	0,028	0	0	Buitenweg algemeen	1	1,25	15	0
Inclusief	7 - PM10	90494	403598	6430	0,918	0,057	0,025	0	0	Buitenweg algemeen	1	1,25	15	0

4.2.4.1 2010: Alternatief 3

Stratenbestand: D:\Jessica D-schijf\Bestanden Jessica\Jessica\Lucht\Dinteloord AFC\alternatieven\alternatief 3.txt

Versie 6.0

Gebruiker	J. Hop
Bedrijf	Oranjewoud
Gemeente/Plaats	Oosterhout

Legenda:

Geen overschrijding
Overschrijding grenswaarde
Overschrijding plandrempel

Jaartal	2010
Meteorologische conditie	Meerjarige meteorologie

Schailingsfactor emissiefactoren

Persoonauto's	1
Middelwaar vervoer	1
Zwaar verkeer	1
Autobusverkeer	1

Plaats	Straatnaam	NO2 (µg/m³)				PM10 (µg/m³)				Benzeen (µg/m³)		SO2 (µg/m³)			CO (µg/m³)		BaP (ng/m³)	
		Jaargemid deide	Jm achtergron d	# Overschrij dingen grenswaar de	# Overschrij dingen plandrem pel	Jaargemid deide	Jm achtergron d	# Overschrij dingen grenswaar de	# Overschrij dingen plandrem pel	Jaargemid deide	Jm achtergron d	Jaargemid deide	Jm achtergron d	# Overschrij dingen 24 uursgemid deide	98- Percentiel 8h	98- Percentiel achtergron d	Jaargemid deide	Jm achtergron d
autonoorm	1 - NO2	18,6	17,0	0	0	24,1	23,8	14	14	0,5	0,5	2,8	2,8	0	570,4	563,2	0,3	0,3
inclusief	1 - NO2	26,0	17,0	0	0	25,4	23,8	17	17	0,5	0,5	2,8	2,8	0	566,6	563,2	0,3	0,3
autonoorm	1 - PM10	18,4	17,0	0	0	24,1	23,8	14	14	0,5	0,5	2,8	2,8	0	569,1	563,2	0,3	0,3
inclusief	1 - PM10	24,5	17,0	0	0	25,1	23,8	16	16	0,5	0,5	2,8	2,8	0	582,1	563,2	0,3	0,3
autonoorm	2 - NO2	18,6	17,0	0	0	24,1	23,8	14	14	0,5	0,5	2,8	2,8	0	570,4	563,2	0,3	0,3
inclusief	2 - NO2	25,0	17,0	0	0	25,3	23,8	16	16	0,5	0,5	2,8	2,8	0	585,5	563,2	0,3	0,3
autonoorm	2 - PM10	18,3	17,0	0	0	24,1	23,8	14	14	0,5	0,5	2,8	2,8	0	569,0	563,2	0,3	0,3
inclusief	2 - PM10	23,7	17,0	0	0	25,0	23,8	16	16	0,5	0,5	2,8	2,8	0	581,2	563,2	0,3	0,3
autonoorm	3 - NO2	19,1	17,6	0	0	24,4	24,1	14	14	0,6	0,6	2,8	2,8	0	595,7	587,4	0,3	0,3
inclusief	3 - NO2	25,5	17,6	0	0	25,6	24,1	17	17	0,6	0,6	2,8	2,8	0	610,8	587,4	0,3	0,3
autonoorm	3 - PM10	18,8	17,6	0	0	24,4	24,1	14	14	0,6	0,6	2,8	2,8	0	594,1	587,4	0,3	0,3
inclusief	3 - PM10	24,2	17,6	0	0	25,3	24,1	16	16	0,6	0,6	2,8	2,8	0	606,3	587,4	0,3	0,3
autonoorm	4 - NO2	21,3	18,1	0	0	25,0	24,3	16	16	0,6	0,6	2,8	2,8	0	625,5	608,1	0,3	0,3
inclusief	4 - NO2	28,4	18,1	0	0	26,4	24,3	19	19	0,7	0,6	2,9	2,8	0	642,8	608,1	0,3	0,3
autonoorm	4 - PM10	20,7	18,1	0	0	24,9	24,3	15	15	0,6	0,6	2,8	2,8	0	622,2	608,1	0,3	0,3
inclusief	4 - PM10	26,8	18,1	0	0	26,0	24,3	18	18	0,6	0,6	2,8	2,8	0	636,1	608,1	0,3	0,3
autonoorm	5 - NO2 en PM10	22,6	19,1	0	0	25,7	24,7	17	17	0,6	0,6	2,9	2,9	0	672,8	646,2	0,3	0,3
inclusief	5 - NO2 en PM10	23,7	19,1	0	0	25,9	24,7	18	18	0,6	0,6	2,9	2,9	0	676,1	646,2	0,3	0,3
autonoorm	6 - NO2	20,2	18,9	0	0	25,1	24,7	16	16	0,6	0,6	2,9	2,9	0	652,4	641,4	0,3	0,3
inclusief	6 - NO2	25,8	18,9	0	0	26,0	24,7	18	18	0,6	0,6	2,9	2,9	0	663,2	641,4	0,3	0,3
autonoorm	6 - PM10	20,1	18,9	0	0	25,0	24,7	16	16	0,6	0,6	2,9	2,9	0	650,8	641,4	0,3	0,3
inclusief	6 - PM10	24,9	18,9	0	0	25,8	24,7	18	18	0,6	0,6	2,9	2,9	0	659,9	641,4	0,3	0,3
autonoorm	7 - NO2	20,1	18,0	0	0	24,6	24,1	15	15	0,6	0,6	2,8	2,8	0	612,6	599,4	0,3	0,3
inclusief	7 - NO2	19,8	18,0	0	0	24,6	24,1	15	15	0,6	0,6	2,8	2,8	0	611,4	599,4	0,3	0,3
autonoorm	7 - PM10	19,7	18,0	0	0	24,5	24,1	15	15	0,6	0,6	2,8	2,8	0	610,1	599,4	0,3	0,3
inclusief	7 - PM10	19,4	18,0	0	0	24,5	24,1	15	15	0,6	0,6	2,8	2,8	0	609,1	599,4	0,3	0,3

4.2.4.2 2020: Alternatief 3

Stratenbestand: D:\Jessica D-schijf\Bestanden Jessica\Jessica\Lucht\Dinteloord AFC\alternatieven\alternatief 3.txt

Versie 6.0.

Gebruiker	J. Hop
Bedrijf	Oranjewoud
Gemeente/Plaats	Oosterhout

Legenda:

Geen overschrijding
Overschrijding grenswaarde
Overschrijding plandrempel

Jaartal	2020
Meteorologische conditie	Meerjarige meteorologie

Schailingsfactor emissiefactoren

Persoonauto's	1
Middelzwaar vervoer	1
Zwaar verkeer	1
Autobusverkeer	1

Plaats	Straatnaam	NO2 (µg/m³)				PM10 (µg/m³)				Benzeen (µg/m³)		SO2 (µg/m³)			CO (µg/m³)		BaP (ng/m³)	
		Jaargemid deide	Jm achtergron d	# Overschrij dingen grenswaar de	# Overschrij dingen plandrem pel	Jaargemid deide	Jm achtergron d	# Overschrij dingen grenswaar de	# Overschrij dingen plandrem pel	Jaargemid deide	Jm achtergron d	Jaargemid deide	Jm achtergron d	# Overschrij dingen 24 uursgemid deide	98- Percentiel 8h	98- Percentiel achtergron d	Jaargemid deide	Jm achtergron d
autonoorm	1 - NO2	14,6	13,7	0	0	22,3	22,1	11	11	0,5	0,5	2,3	2,3	0	565,8	563,2	0,3	0,3
inclusief	1 - NO2	19,1	13,7	0	0	23,2	22,1	12	12	0,5	0,5	2,3	2,3	0	571,5	563,2	0,3	0,3
autonoorm	1 - PM10	14,5	13,7	0	0	22,3	22,1	11	11	0,5	0,5	2,3	2,3	0	565,3	563,2	0,3	0,3
inclusief	1 - PM10	18,2	13,7	0	0	23,0	22,1	12	12	0,5	0,5	2,3	2,3	0	569,9	563,2	0,3	0,3
autonoorm	2 - NO2	14,6	13,7	0	0	22,3	22,1	11	11	0,5	0,5	2,3	2,3	0	565,8	563,2	0,3	0,3
inclusief	2 - NO2	18,5	13,7	0	0	23,1	22,1	12	12	0,5	0,5	2,3	2,3	0	571,1	563,2	0,3	0,3
autonoorm	2 - PM10	14,4	13,7	0	0	22,3	22,1	10	10	0,5	0,5	2,3	2,3	0	565,3	563,2	0,3	0,3
inclusief	2 - PM10	17,7	13,7	0	0	22,9	22,1	12	12	0,5	0,5	2,3	2,3	0	569,6	563,2	0,3	0,3
autonoorm	3 - NO2	14,9	14,1	0	0	22,5	22,3	11	11	0,6	0,6	2,3	2,3	0	590,4	587,4	0,3	0,3
inclusief	3 - NO2	18,9	14,1	0	0	23,3	22,3	12	12	0,6	0,6	2,3	2,3	0	595,7	587,4	0,3	0,3
autonoorm	3 - PM10	14,8	14,1	0	0	22,5	22,3	11	11	0,6	0,6	2,3	2,3	0	589,9	587,4	0,3	0,3
inclusief	3 - PM10	18,0	14,1	0	0	23,1	22,3	12	12	0,6	0,6	2,3	2,3	0	594,1	587,4	0,3	0,3
autonoorm	4 - NO2	16,1	14,3	0	0	22,9	22,4	12	12	0,6	0,6	2,3	2,3	0	614,4	608,1	0,3	0,3
inclusief	4 - NO2	20,6	14,3	0	0	23,8	22,4	13	13	0,6	0,6	2,4	2,3	0	620,5	608,1	0,3	0,3
autonoorm	4 - PM10	15,8	14,3	0	0	22,8	22,4	11	11	0,6	0,6	2,3	2,3	0	613,2	608,1	0,3	0,3
inclusief	4 - PM10	19,6	14,3	0	0	23,6	22,4	13	13	0,6	0,6	2,3	2,3	0	618,1	608,1	0,3	0,3
autonoorm	5 - NO2 en PM10	16,9	14,9	0	0	23,5	22,8	13	13	0,6	0,6	2,3	2,3	0	656,0	646,2	0,3	0,3
inclusief	5 - NO2 en PM10	17,6	14,9	0	0	23,6	22,8	13	13	0,6	0,6	2,3	2,3	0	657,1	646,2	0,3	0,3
autonoorm	6 - NO2	15,6	14,9	0	0	23,0	22,7	12	12	0,6	0,6	2,3	2,3	0	645,4	641,4	0,3	0,3
inclusief	6 - NO2	19,0	14,9	0	0	23,6	22,7	13	13	0,6	0,6	2,3	2,3	0	649,1	641,4	0,3	0,3
autonoorm	6 - PM10	15,5	14,9	0	0	22,9	22,7	12	12	0,6	0,6	2,3	2,3	0	644,8	641,4	0,3	0,3
inclusief	6 - PM10	18,5	14,9	0	0	23,5	22,7	13	13	0,6	0,6	2,3	2,3	0	648,0	641,4	0,3	0,3
autonoorm	7 - NO2	15,4	14,2	0	0	22,7	22,3	11	11	0,6	0,6	2,3	2,3	0	604,3	599,4	0,3	0,3
inclusief	7 - NO2	15,2	14,2	0	0	22,6	22,3	11	11	0,6	0,6	2,3	2,3	0	603,8	599,4	0,3	0,3
autonoorm	7 - PM10	15,1	14,2	0	0	22,6	22,3	11	11	0,6	0,6	2,3	2,3	0	603,3	599,4	0,3	0,3
inclusief	7 - PM10	15,0	14,2	0	0	22,6	22,3	11	11	0,6	0,6	2,3	2,3	0	603,0	599,4	0,3	0,3

4.2.5 Alternatief 4

Stratenbestand: D:\Jessica D-schijf\Bestanden Jessica\Jessica\Lucht\Dinteloord AFC\alternatieven\alternatief 4.txt

Versie 6.0.0

Gebruiker	J. Hop
Bedrijf	Oranjewoud
Gemeente/Plaats	Oosterhout

Plaats	Straatnaam	X [m]	Y [m]	Intensiteit [mv/lelm]	Fractie licht	Fractie middel zwaar	Fractie zwaar	Fractie autobus	Aantal parkeer-bewegingen	Snelheidstype	Wegtype	Bomenfactor	Afstand tot wegas [m]	Fractie stagnatie
autonoom	1 - NO2	87158	403589	4742	0,857	0,071	0,072	0	0	Buitenweg algemeen	1	1	10	0
Inclusief	1 - NO2	87158	403589	14921	0,65	0,109	0,241	0	0	Buitenweg algemeen	1	1	10	0
autonoom	1 - PM10	87158	403589	4742	0,857	0,071	0,072	0	0	Buitenweg algemeen	1	1	15	0
Inclusief	1 - PM10	87158	403589	14921	0,65	0,109	0,241	0	0	Buitenweg algemeen	1	1	15	0
autonoom	2 - NO2	87158	403589	4736	0,858	0,07	0,072	0	0	Buitenweg algemeen	1	1	10	0
Inclusief	2 - NO2	87158	403589	14389	0,686	0,099	0,215	0	0	Buitenweg algemeen	1	1	10	0
autonoom	2 - PM10	87158	403589	4736	0,858	0,07	0,072	0	0	Buitenweg algemeen	1	1	15	0
Inclusief	2 - PM10	87158	403589	14389	0,686	0,099	0,215	0	0	Buitenweg algemeen	1	1	15	0
autonoom	3 - NO2	89714	402485	5488	0,891	0,066	0,043	0	0	Buitenweg algemeen	1	1	10	0
Inclusief	3 - NO2	89714	402485	15141	0,707	0,096	0,197	0	0	Buitenweg algemeen	1	1	10	0
autonoom	3 - PM10	89714	402485	5488	0,891	0,066	0,043	0	0	Buitenweg algemeen	1	1	15	0
Inclusief	3 - PM10	89714	402485	15141	0,707	0,096	0,197	0	0	Buitenweg algemeen	1	1	15	0
autonoom	4 - NO2	90670	401893	9290	0,884	0,055	0,061	0	0	Buitenweg algemeen	1	1,25	10	0
Inclusief	4 - NO2	90670	401893	18001	0,727	0,089	0,184	0	0	Buitenweg algemeen	1	1,25	10	0
autonoom	4 - PM10	90670	401893	9290	0,884	0,055	0,061	0	0	Buitenweg algemeen	1	1,25	15	0
Inclusief	4 - PM10	90670	401893	18001	0,727	0,089	0,184	0	0	Buitenweg algemeen	1	1,25	15	0
autonoom	5 - NO2 en PM10	92407	399999	14908	0,923	0,055	0,022	0	0	Buitenweg algemeen	1	1	7	0
Inclusief	5 - NO2 en PM10	92407	399999	16715	0,899	0,058	0,043	0	0	Buitenweg algemeen	1	1	7	0
autonoom	6 - NO2	91183	398913	7468	0,943	0,026	0,031	0	0	Buitenweg algemeen	1	1,25	15	0
Inclusief	6 - NO2	91183	398913	14058	0,734	0,081	0,185	0	0	Buitenweg algemeen	1	1,25	15	0
autonoom	6 - PM10	91183	398913	7468	0,943	0,026	0,031	0	0	Buitenweg algemeen	1	1,25	20	0
Inclusief	6 - PM10	91183	398913	14058	0,734	0,081	0,185	0	0	Buitenweg algemeen	1	1,25	20	0
autonoom	7 - NO2	90494	403598	7039	0,908	0,064	0,028	0	0	Buitenweg algemeen	1	1,25	10	0
Inclusief	7 - NO2	90494	403598	7982	0,919	0,056	0,025	0	0	Buitenweg algemeen	1	1,25	10	0
autonoom	7 - PM10	90494	403598	7039	0,908	0,064	0,028	0	0	Buitenweg algemeen	1	1,25	15	0
Inclusief	7 - PM10	90494	403598	7982	0,919	0,056	0,025	0	0	Buitenweg algemeen	1	1,25	15	0

4.2.5.1 2010: Alternatief 4

Stratenbestand: D:\Jessica D-schijf\Bestanden Jessica\Jessica\Lucht\Dinteloord AFC\alternatieven\alternatief 4.txt

Versie 6.0

Gebruiker	J. Hop
Bedrijf	Oranjewoud
Gemeente/Plaats	Oosterhout

Legenda:

Geen overschrijding
Overschrijding grenswaarde
Overschrijding plandirempel

Jaartal	2010
Meteorologische conditie	Meerjarige meteorologie

Schailingsfactor emissiefactoren

Persoonauto's	1
Middelwaar vervoer	1
Zwaar verkeer	1
Autobusverkeer	1

Plaats	Straatnaam	NO ₂ (µg/m ³)		# Overschrijdingen grenswaarde	# Overschrijdingen plandirempel	PM ₁₀ (µg/m ³)		# Overschrijdingen grenswaarde	# Overschrijdingen plandirempel	Benzene (µg/m ³)		SO ₂ (µg/m ³)		# Overschrijdingen 24 uurs gemiddelde	CO (µg/m ³)		BaP (ng/m ³)	
		Jaargemiddelde	Jaargemiddelde			Jaargemiddelde	Jaargemiddelde			Jaargemiddelde	Jaargemiddelde	Jaargemiddelde	Jaargemiddelde		98-Perceentiel 8h	98-Perceentiel 24uurs	Jaargemiddelde	Jaargemiddelde
autonoorm	1 - NO ₂	18,6	17,0	0	0	24,1	23,8	14	14	0,5	0,5	2,8	2,8	0	570,4	563,2	0,3	0,3
inclusief	1 - NO ₂	26,2	17,0	0	0	25,5	23,8	17	17	0,5	0,5	2,8	2,8	0	587,1	563,2	0,3	0,3
autonoorm	1 - PM ₁₀	18,3	17,0	0	0	24,1	23,8	14	14	0,5	0,5	2,8	2,8	0	569,0	563,2	0,3	0,3
inclusief	1 - PM ₁₀	24,7	17,0	0	0	25,1	23,8	16	16	0,5	0,5	2,8	2,8	0	582,5	563,2	0,3	0,3
autonoorm	2 - NO ₂	18,6	17,0	0	0	24,1	23,8	14	14	0,5	0,5	2,8	2,8	0	570,4	563,2	0,3	0,3
inclusief	2 - NO ₂	25,2	17,0	0	0	25,3	23,8	16	16	0,5	0,5	2,8	2,8	0	586,0	563,2	0,3	0,3
autonoorm	2 - PM ₁₀	18,3	17,0	0	0	24,1	23,8	14	14	0,5	0,5	2,8	2,8	0	569,0	563,2	0,3	0,3
inclusief	2 - PM ₁₀	23,9	17,0	0	0	25,0	23,8	16	16	0,5	0,5	2,8	2,8	0	581,6	563,2	0,3	0,3
autonoorm	3 - NO ₂	19,1	17,6	0	0	24,4	24,1	14	14	0,6	0,6	2,8	2,8	0	595,7	587,4	0,3	0,3
inclusief	3 - NO ₂	25,7	17,6	0	0	25,6	24,1	17	17	0,6	0,6	2,8	2,8	0	611,3	587,4	0,3	0,3
autonoorm	3 - PM ₁₀	18,8	17,6	0	0	24,4	24,1	14	14	0,6	0,6	2,8	2,8	0	594,1	587,4	0,3	0,3
inclusief	3 - PM ₁₀	24,4	17,6	0	0	25,3	24,1	16	16	0,6	0,6	2,8	2,8	0	606,7	587,4	0,3	0,3
autonoorm	4 - NO ₂	21,3	18,1	0	0	25,0	24,3	16	16	0,6	0,6	2,8	2,8	0	625,5	608,1	0,3	0,3
inclusief	4 - NO ₂	28,6	18,1	0	0	26,5	24,3	19	19	0,7	0,6	2,9	2,8	0	643,4	608,1	0,3	0,3
autonoorm	4 - PM ₁₀	20,7	18,1	0	0	24,9	24,3	15	15	0,6	0,6	2,8	2,8	0	622,2	608,1	0,3	0,3
inclusief	4 - PM ₁₀	27,0	18,1	0	0	26,0	24,3	18	18	0,6	0,6	2,9	2,8	0	636,6	608,1	0,3	0,3
autonoorm	5 - NO ₂ en PM ₁₀	22,6	19,1	0	0	25,7	24,7	17	17	0,6	0,6	2,9	2,9	0	672,8	646,2	0,3	0,3
inclusief	5 - NO ₂ en PM ₁₀	23,8	19,1	0	0	25,9	24,7	18	18	0,6	0,6	2,9	2,9	0	676,2	646,2	0,3	0,3
autonoorm	6 - NO ₂	20,2	18,9	0	0	25,1	24,7	16	16	0,6	0,6	2,9	2,9	0	652,4	641,4	0,3	0,3
inclusief	6 - NO ₂	25,9	18,9	0	0	26,0	24,7	18	18	0,6	0,6	2,9	2,9	0	663,5	641,4	0,3	0,3
autonoorm	6 - PM ₁₀	20,1	18,9	0	0	25,0	24,7	16	16	0,6	0,6	2,9	2,9	0	650,8	641,4	0,3	0,3
inclusief	6 - PM ₁₀	25,0	18,9	0	0	25,8	24,7	18	18	0,6	0,6	2,9	2,9	0	660,2	641,4	0,3	0,3
autonoorm	7 - NO ₂	20,1	18,0	0	0	24,6	24,1	15	15	0,6	0,6	2,8	2,8	0	612,6	599,4	0,3	0,3
inclusief	7 - NO ₂	20,2	18,0	0	0	24,7	24,1	15	15	0,6	0,6	2,8	2,8	0	614,3	599,4	0,3	0,3
autonoorm	7 - PM ₁₀	19,7	18,0	0	0	24,5	24,1	15	15	0,6	0,6	2,8	2,8	0	610,1	599,4	0,3	0,3
inclusief	7 - PM ₁₀	19,8	18,0	0	0	24,6	24,1	15	15	0,6	0,6	2,8	2,8	0	611,5	599,4	0,3	0,3

4.2.5.2 2020: Alternatief 4

Stratenbestand: D:\Jessica D-schijf\Bestanden Jessica\Jessica\Lucht\Dinteloord APC\alternatieven\alternatief 4.txt

versie 6.0

Gebruiker	J. Hop
Bedrijf	Oranjewoud
Gemeente/Plaats	Oosterhout

Legenda:
Geen overschrijding
Overschrijding grenswaarde
Overschrijding plandirenpel

Jaartal	2020
Meteorologische conditie	Meerjarige meteorologie

Schallingsfactor emissiefactoren

Persoonauto's	1
Middelwaar vervoer	1
Zwaar verkeer	1
Autobusverkeer	1

Plaats	Straatnaam	NO ₂ (µg/m ³)				PM ₁₀ (µg/m ³)				Benzeen (µg/m ³)		SO ₂ (µg/m ³)		# Overschrijdingen 24 uurs gemiddelde	CO (µg/m ³)		BaP (ng/m ³)	
		Jaargemiddelde	1m achtergrond	# Overschrijdingen grenswaarde	# Overschrijdingen plandirenpel	Jaargemiddelde	1m achtergrond	# Overschrijdingen grenswaarde	# Overschrijdingen plandirenpel	Jaargemiddelde	1m achtergrond	Jaargemiddelde	1m achtergrond		98-Perceentiel 8h	98-Perceentiel achtergrond	Jaargemiddelde	1m achtergrond
autonoorm	1 - NO ₂	14,6	13,7	0	0	22,3	22,1	11	11	0,5	0,5	2,3	2,3	0	565,8	563,2	0,3	0,3
inclusief	1 - NO ₂	19,3	13,7	0	0	23,2	22,1	12	12	0,5	0,5	2,3	2,3	0	571,7	563,2	0,3	0,3
autonoorm	1 - PM ₁₀	14,4	13,7	0	0	22,3	22,1	11	11	0,5	0,5	2,3	2,3	0	565,3	563,2	0,3	0,3
inclusief	1 - PM ₁₀	18,3	13,7	0	0	23,0	22,1	12	12	0,5	0,5	2,3	2,3	0	570,0	563,2	0,3	0,3
autonoorm	2 - NO ₂	14,6	13,7	0	0	22,3	22,1	11	11	0,5	0,5	2,3	2,3	0	565,8	563,2	0,3	0,3
inclusief	2 - NO ₂	18,6	13,7	0	0	23,1	22,1	12	12	0,5	0,5	2,3	2,3	0	571,3	563,2	0,3	0,3
autonoorm	2 - PM ₁₀	14,4	13,7	0	0	22,3	22,1	10	10	0,5	0,5	2,3	2,3	0	565,3	563,2	0,3	0,3
inclusief	2 - PM ₁₀	17,8	13,7	0	0	22,9	22,1	12	12	0,5	0,5	2,3	2,3	0	569,7	563,2	0,3	0,3
autonoorm	3 - NO ₂	14,9	14,1	0	0	22,5	22,3	11	11	0,6	0,6	2,3	2,3	0	590,4	587,4	0,3	0,3
inclusief	3 - NO ₂	19,0	14,1	0	0	23,3	22,3	12	12	0,6	0,6	2,3	2,3	0	595,9	587,4	0,3	0,3
autonoorm	3 - PM ₁₀	14,8	14,1	0	0	22,5	22,3	11	11	0,6	0,6	2,3	2,3	0	589,9	587,4	0,3	0,3
inclusief	3 - PM ₁₀	18,1	14,1	0	0	23,1	22,3	12	12	0,6	0,6	2,3	2,3	0	594,3	587,4	0,3	0,3
autonoorm	4 - NO ₂	16,1	14,3	0	0	22,9	22,4	12	12	0,6	0,6	2,3	2,3	0	614,4	608,1	0,3	0,3
inclusief	4 - NO ₂	20,8	14,3	0	0	23,9	22,4	13	13	0,6	0,6	2,4	2,3	0	620,7	608,1	0,3	0,3
autonoorm	4 - PM ₁₀	15,8	14,3	0	0	22,8	22,4	11	11	0,6	0,6	2,3	2,3	0	613,2	608,1	0,3	0,3
inclusief	4 - PM ₁₀	19,7	14,3	0	0	23,6	22,4	13	13	0,6	0,6	2,3	2,3	0	618,2	608,1	0,3	0,3
autonoorm	5 - NO ₂ en PM ₁₀	16,9	14,9	0	0	23,5	22,8	13	13	0,6	0,6	2,3	2,3	0	656,0	646,2	0,3	0,3
inclusief	5 - NO ₂ en PM ₁₀	17,6	14,9	0	0	23,6	22,8	13	13	0,6	0,6	2,3	2,3	0	657,2	646,2	0,3	0,3
autonoorm	6 - NO ₂	15,6	14,9	0	0	23,0	22,7	12	12	0,6	0,6	2,3	2,3	0	645,4	641,4	0,3	0,3
inclusief	6 - NO ₂	19,1	14,9	0	0	23,6	22,7	13	13	0,6	0,6	2,3	2,3	0	649,3	641,4	0,3	0,3
autonoorm	6 - PM ₁₀	15,5	14,9	0	0	22,9	22,7	12	12	0,6	0,6	2,3	2,3	0	644,8	641,4	0,3	0,3
inclusief	6 - PM ₁₀	18,5	14,9	0	0	23,5	22,7	13	13	0,6	0,6	2,3	2,3	0	648,1	641,4	0,3	0,3
autonoorm	7 - NO ₂	15,4	14,2	0	0	22,7	22,3	11	11	0,6	0,6	2,3	2,3	0	604,3	599,4	0,3	0,3
inclusief	7 - NO ₂	15,4	14,2	0	0	22,7	22,3	11	11	0,6	0,6	2,3	2,3	0	604,9	599,4	0,3	0,3
autonoorm	7 - PM ₁₀	15,1	14,2	0	0	22,6	22,3	11	11	0,6	0,6	2,3	2,3	0	603,3	599,4	0,3	0,3
inclusief	7 - PM ₁₀	15,2	14,2	0	0	22,6	22,3	11	11	0,6	0,6	2,3	2,3	0	603,8	599,4	0,3	0,3

4.2.6 Alternatief 5

Stratenbestand: D:\Jessica D-schijf\Bestanden Jessica\Jessaica\Lucht\Dinteloord AFC\alternatieven\alternatief 5.txt

Versie 6.0.0

Gebruiker	J. Hop
Bedrijf	Oranjewoud
Gemeente/Plaats	Oosterhout

Plaats	Straatnaam	X [m]	Y [m]	Intensiteit [mv/etm]	Fractie licht	Fractie middel zwaar	Fractie zwaar	Fractie autobus	Aantal parkeer- beweeginhoen	Snelheidstype	Wegtype	Bomenfactor	Afstand tot wegas [m]	Fractie stagnatie
autonoom	1 - NO2	87158	403589	4742	0,857	0,071	0,072	0	0	Buitenweg algemeen	1	1	10	0
inclusief	1 - NO2	87158	403589	14511	0,647	0,109	0,244	0	0	Buitenweg algemeen	1	1	10	0
autonoom	1 - PM10	87158	403589	4742	0,857	0,071	0,072	0	0	Buitenweg algemeen	1	1	15	0
inclusief	1 - PM10	87158	403589	14511	0,647	0,109	0,244	0	0	Buitenweg algemeen	1	1	15	0
autonoom	2 - NO2	87158	403589	4736	0,858	0,07	0,072	0	0	Buitenweg algemeen	1	1	10	0
inclusief	2 - NO2	87158	403589	13937	0,683	0,099	0,218	0	0	Buitenweg algemeen	1	1	10	0
autonoom	2 - PM10	87158	403589	4736	0,858	0,07	0,072	0	0	Buitenweg algemeen	1	1	15	0
inclusief	2 - PM10	87158	403589	13937	0,683	0,099	0,218	0	0	Buitenweg algemeen	1	1	15	0
autonoom	3 - NO2	89714	402485	5488	0,891	0,066	0,043	0	0	Buitenweg algemeen	1	1	10	0
inclusief	3 - NO2	89714	402485	14689	0,704	0,096	0,2	0	0	Buitenweg algemeen	1	1	10	0
autonoom	3 - PM10	89714	402485	5488	0,891	0,066	0,043	0	0	Buitenweg algemeen	1	1	15	0
inclusief	3 - PM10	89714	402485	14689	0,704	0,096	0,2	0	0	Buitenweg algemeen	1	1	15	0
autonoom	4 - NO2	90670	401893	9290	0,884	0,055	0,061	0	0	Buitenweg algemeen	1	1,25	10	0
inclusief	4 - NO2	90670	401893	17643	0,725	0,089	0,185	0	0	Buitenweg algemeen	1	1,25	10	0
autonoom	4 - PM10	90670	401893	9290	0,884	0,055	0,061	0	0	Buitenweg algemeen	1	1,25	15	0
inclusief	4 - PM10	90670	401893	17643	0,725	0,089	0,185	0	0	Buitenweg algemeen	1	1,25	15	0
autonoom	5 - NO2 en PM10	92407	399999	14908	0,923	0,055	0,022	0	0	Buitenweg algemeen	1	1	7	0
inclusief	5 - NO2 en PM10	92407	399999	16606	0,899	0,058	0,043	0	0	Buitenweg algemeen	1	1	7	0
autonoom	6 - NO2	91183	398913	7468	0,943	0,026	0,031	0	0	Buitenweg algemeen	1	1,25	15	0
inclusief	6 - NO2	91183	398913	13840	0,735	0,08	0,185	0	0	Buitenweg algemeen	1	1,25	15	0
autonoom	6 - PM10	91183	398913	7468	0,943	0,026	0,031	0	0	Buitenweg algemeen	1	1,25	20	0
inclusief	6 - PM10	91183	398913	13840	0,735	0,08	0,185	0	0	Buitenweg algemeen	1	1,25	20	0
autonoom	7 - NO2	90494	403598	7039	0,908	0,064	0,028	0	0	Buitenweg algemeen	1	1,25	10	0
inclusief	7 - NO2	90494	403598	7888	0,918	0,057	0,025	0	0	Buitenweg algemeen	1	1,25	10	0
autonoom	7 - PM10	90494	403598	7039	0,908	0,064	0,028	0	0	Buitenweg algemeen	1	1,25	15	0
inclusief	7 - PM10	90494	403598	7888	0,918	0,057	0,025	0	0	Buitenweg algemeen	1	1,25	15	0

4.2.6.1 2010: Alternatief 5

Stratenbestand: D:\Jessica D-schijf\Bestanden Jessica\Jessica\Lucht\Dinteloord AFC\alternatieven\alternatief 5.txt

Versie 6.0

Gebruiker	J. Hop
Bedrijf	Oranjewoud
Gemeente/Plaats	Oosterhout

Legenda:

Geen overschrijding
Overschrijding grenswaarde
Overschrijding plandempel

Jaartal	2010
Meteorologische conditie	Meerjarige meteorologie

Schalingsfactor emissiefactoren

Persoonauto's	1
Modelzwaar vervoer	1
Zwaar verkeer	1
Autobusverkeer	1

Plaats	Straatnaam	NO ₂ (µg/m ³)		# Overschrijdingen grenswaarde	# Overschrijdingen plandempel	PM ₁₀ (µg/m ³)		# Overschrijdingen grenswaarde	# Overschrijdingen plandempel	Benzeen (µg/m ³)		SO ₂ (µg/m ³)		# Overschrijdingen 24 uurgemiddelde	CO (µg/m ³)		BaP (ng/m ³)	
		Jaargemiddelde	Jaargemiddelde			Jaargemiddelde	Jaargemiddelde			Jaargemiddelde	Jaargemiddelde	Jaargemiddelde	Jaargemiddelde		98-Perceentiel 8h	98-Perceentiel achtergrond	Jaargemiddelde	Jaargemiddelde
autonoorm	1 - NO ₂	18,6	17,0	0	0	24,1	23,8	14	14	0,5	0,5	2,8	2,8	0	570,4	563,2	0,3	0,3
inclusief	1 - NO ₂	26,0	17,0	0	0	25,4	23,8	17	17	0,5	0,5	2,8	2,8	0	586,5	563,2	0,3	0,3
autonoorm	1 - PM ₁₀	18,3	17,0	0	0	24,1	23,8	14	14	0,5	0,5	2,8	2,8	0	569,0	563,2	0,3	0,3
inclusief	1 - PM ₁₀	24,6	17,0	0	0	25,1	23,8	16	16	0,5	0,5	2,8	2,8	0	582,0	563,2	0,3	0,3
autonoorm	2 - NO ₂	18,6	17,0	0	0	24,1	23,8	14	14	0,5	0,5	2,8	2,8	0	570,4	563,2	0,3	0,3
inclusief	2 - NO ₂	25,1	17,0	0	0	25,3	23,8	16	16	0,5	0,5	2,8	2,8	0	585,3	563,2	0,3	0,3
autonoorm	2 - PM ₁₀	18,3	17,0	0	0	24,1	23,8	14	14	0,5	0,5	2,8	2,8	0	569,0	563,2	0,3	0,3
inclusief	2 - PM ₁₀	23,8	17,0	0	0	25,0	23,8	16	16	0,5	0,5	2,8	2,8	0	581,1	563,2	0,3	0,3
autonoorm	3 - NO ₂	19,1	17,6	0	0	24,4	24,1	14	14	0,6	0,6	2,8	2,8	0	595,7	587,4	0,3	0,3
inclusief	3 - NO ₂	25,5	17,6	0	0	25,6	24,1	17	17	0,6	0,6	2,8	2,8	0	610,6	587,4	0,3	0,3
autonoorm	3 - PM ₁₀	18,8	17,6	0	0	24,4	24,1	14	14	0,6	0,6	2,8	2,8	0	594,1	587,4	0,3	0,3
inclusief	3 - PM ₁₀	24,2	17,6	0	0	25,3	24,1	16	16	0,6	0,6	2,8	2,8	0	606,1	587,4	0,3	0,3
autonoorm	4 - NO ₂	21,3	18,1	0	0	25,0	24,3	16	16	0,6	0,6	2,8	2,8	0	625,5	608,1	0,3	0,3
inclusief	4 - NO ₂	28,5	18,1	0	0	26,4	24,3	19	19	0,7	0,6	2,9	2,8	0	642,7	608,1	0,3	0,3
autonoorm	4 - PM ₁₀	20,7	18,1	0	0	24,9	24,3	15	15	0,6	0,6	2,8	2,8	0	622,2	608,1	0,3	0,3
inclusief	4 - PM ₁₀	26,9	18,1	0	0	26,0	24,3	18	18	0,6	0,6	2,8	2,8	0	636,0	608,1	0,3	0,3
autonoorm	5 - NO ₂ en PM ₁₀	22,6	19,1	0	0	25,7	24,7	17	17	0,6	0,6	2,9	2,9	0	672,8	646,2	0,3	0,3
inclusief	5 - NO ₂ en PM ₁₀	23,7	19,1	0	0	25,9	24,7	18	18	0,6	0,6	2,9	2,9	0	676,0	646,2	0,3	0,3
autonoorm	6 - NO ₂	20,2	18,9	0	0	25,1	24,7	16	16	0,6	0,6	2,9	2,9	0	652,4	641,4	0,3	0,3
inclusief	6 - NO ₂	25,8	18,9	0	0	26,0	24,7	18	18	0,6	0,6	2,9	2,9	0	663,2	641,4	0,3	0,3
autonoorm	6 - PM ₁₀	20,1	18,9	0	0	25,0	24,7	16	16	0,6	0,6	2,9	2,9	0	650,8	641,4	0,3	0,3
inclusief	6 - PM ₁₀	24,9	18,9	0	0	25,8	24,7	18	18	0,6	0,6	2,9	2,9	0	659,9	641,4	0,3	0,3
autonoorm	7 - NO ₂	20,1	18,0	0	0	24,6	24,1	15	15	0,6	0,6	2,8	2,8	0	612,6	599,4	0,3	0,3
inclusief	7 - NO ₂	20,1	18,0	0	0	24,7	24,1	15	15	0,6	0,6	2,8	2,8	0	614,2	599,4	0,3	0,3
autonoorm	7 - PM ₁₀	19,7	18,0	0	0	24,5	24,1	15	15	0,6	0,6	2,8	2,8	0	610,1	599,4	0,3	0,3
inclusief	7 - PM ₁₀	19,7	18,0	0	0	24,6	24,1	15	15	0,6	0,6	2,8	2,8	0	611,3	599,4	0,3	0,3

4.2.6.2 2020: Alternatief 5

Stratenbestand: D:\Jessica D-schijf\Bestanden Jessica\Jessica\Lucht\Dinteloord AFC\alternatieven\alternatief 5.txt

Versie 6.0.

Gebruiker	J. Hop
Bedrijf	Oranjewoud
Gemeente/Plaats	Oosterhout

Legenda:

Geen overschrijding
Overschrijding grenswaarde
Overschrijding plandrempel

Jaartal	2020
Meteorologische conditie	Meerjarige meteorologie

Schalingfactor emissiefactoren

Persoonauto's	1
Middelzwaar vervoer	1
Zwaar verkeer	1
Autobusverkeer	1

Plaats	Straatnaam	NO2 (µg/m³)				PM10 (µg/m³)				Benzeen (µg/m³)		SO2 (µg/m³)			CO (µg/m³)		BaP (ng/m³)	
		Jaargemid deide	Jm achtergron d	# Overschrij dingen grenswaar de	# Overschrij dingen plandremp el	Jaargemid deide	Jm achtergron d	# Overschrij dingen grenswaar de	# Overschrij dingen plandremp el	Jaargemid deide	Jm achtergron d	Jaargemid deide	Jm achtergron d	# Overschrij dingen 24 uurs gemid deide	98- Percentiel 8h	98- Percentiel achtergron d	Jaargemid deide	Jm achtergron d
autonoorm	1 - NO2	14,6	13,7	0	0	22,3	22,1	11	11	0,5	0,5	2,3	2,3	0	565,8	563,2	0,3	0,3
inclusief	1 - NO2	19,2	13,7	0	0	23,2	22,1	12	12	0,5	0,5	2,3	2,3	0	571,4	563,2	0,3	0,3
autonoorm	1 - PM10	14,4	13,7	0	0	22,3	22,1	11	11	0,5	0,5	2,3	2,3	0	565,3	563,2	0,3	0,3
inclusief	1 - PM10	18,2	13,7	0	0	23,0	22,1	12	12	0,5	0,5	2,3	2,3	0	569,8	563,2	0,3	0,3
autonoorm	2 - NO2	14,6	13,7	0	0	22,3	22,1	11	11	0,5	0,5	2,3	2,3	0	565,8	563,2	0,3	0,3
inclusief	2 - NO2	18,5	13,7	0	0	23,1	22,1	12	12	0,5	0,5	2,3	2,3	0	571,0	563,2	0,3	0,3
autonoorm	2 - PM10	14,4	13,7	0	0	22,3	22,1	10	10	0,5	0,5	2,3	2,3	0	565,3	563,2	0,3	0,3
inclusief	2 - PM10	17,7	13,7	0	0	22,9	22,1	12	12	0,5	0,5	2,3	2,3	0	569,5	563,2	0,3	0,3
autonoorm	3 - NO2	14,9	14,1	0	0	22,5	22,3	11	11	0,6	0,6	2,3	2,3	0	590,4	587,4	0,3	0,3
inclusief	3 - NO2	18,9	14,1	0	0	23,3	22,3	12	12	0,6	0,6	2,3	2,3	0	595,7	587,4	0,3	0,3
autonoorm	3 - PM10	14,8	14,1	0	0	22,5	22,3	11	11	0,6	0,6	2,3	2,3	0	589,9	587,4	0,3	0,3
inclusief	3 - PM10	18,0	14,1	0	0	23,1	22,3	12	12	0,6	0,6	2,3	2,3	0	594,1	587,4	0,3	0,3
autonoorm	4 - NO2	16,1	14,3	0	0	22,9	22,4	12	12	0,6	0,6	2,3	2,3	0	614,4	608,1	0,3	0,3
inclusief	4 - NO2	20,7	14,3	0	0	23,9	22,4	13	13	0,6	0,6	2,4	2,3	0	620,4	608,1	0,3	0,3
autonoorm	4 - PM10	15,8	14,3	0	0	22,8	22,4	11	11	0,6	0,6	2,3	2,3	0	613,2	608,1	0,3	0,3
inclusief	4 - PM10	19,6	14,3	0	0	23,6	22,4	13	13	0,6	0,6	2,3	2,3	0	618,0	608,1	0,3	0,3
autonoorm	5 - NO2 en PM10	16,9	14,9	0	0	23,5	22,8	13	13	0,6	0,6	2,3	2,3	0	656,0	646,2	0,3	0,3
inclusief	5 - NO2 en PM10	17,6	14,9	0	0	23,6	22,8	13	13	0,6	0,6	2,3	2,3	0	657,1	646,2	0,3	0,3
autonoorm	6 - NO2	15,6	14,9	0	0	23,0	22,7	12	12	0,6	0,6	2,3	2,3	0	645,4	641,4	0,3	0,3
inclusief	6 - NO2	19,1	14,9	0	0	23,6	22,7	13	13	0,6	0,6	2,3	2,3	0	649,1	641,4	0,3	0,3
autonoorm	6 - PM10	15,5	14,9	0	0	22,9	22,7	12	12	0,6	0,6	2,3	2,3	0	644,8	641,4	0,3	0,3
inclusief	6 - PM10	18,5	14,9	0	0	23,5	22,7	13	13	0,6	0,6	2,3	2,3	0	648,0	641,4	0,3	0,3
autonoorm	7 - NO2	15,4	14,2	0	0	22,7	22,3	11	11	0,6	0,6	2,3	2,3	0	604,3	599,4	0,3	0,3
inclusief	7 - NO2	15,4	14,2	0	0	22,7	22,3	11	11	0,6	0,6	2,3	2,3	0	604,8	599,4	0,3	0,3
autonoorm	7 - PM10	15,1	14,2	0	0	22,6	22,3	11	11	0,6	0,6	2,3	2,3	0	603,3	599,4	0,3	0,3
inclusief	7 - PM10	15,2	14,2	0	0	22,6	22,3	11	11	0,6	0,6	2,3	2,3	0	603,8	599,4	0,3	0,3