



Memo

betreft uitgangspunten verkeer MER AFC tbv VKA

memonr. 2009.52
aan Derck Truijens
van Marjolein Scheepers
datum 19 oktober 2009

Uitgangspunten verkeer AFC tbv VKA

Intensiteiten en voertuigverdelingen

De verkeersintensiteiten en bijbehorende voertuigverdelingen hebben de volgende bronnen:

- intensiteiten provinciale wegen zijn afkomstig van de provincie.
 - o Voor 2007 zijn tellingen gebruikt van zowel jaargemiddelde werkdagen als jaargemiddelde weekdagen. Op één wegvak ontbreken de cijfers van de jaargemiddelde werkdagen (268GAST). Op basis van het aansluitende wegvak is een kencijfer bepaald om de werkdagintensiteit te kunnen berekenen.
 - o Voor 2010 is gerekend met groeifactoren, gekregen van de provincie.
 - o Voor 2020 zijn cijfers aangeleverd door de provincie vanuit het verkeersmodel
 - o 2015 is dmv interpolatie bepaald tussen 2010 en 2015
 - o De voertuigverdelingen zijn afkomstig van 2007.
- intensiteiten rijkswegen zijn afkomstig van RWS, cijfers voor 2007 en 2020. Hier komen ook voertuigverdelingen uit voort. Door middel van interpolatie zijn de tussenliggende jaren berekend voor het wegvak Dinteloord-Sabina. Voor het nieuw aan te leggen gedeelte van de A4 is ervan uitgegaan dat realisatie in 2015 is voltooid. De intensiteit voor 2020 is op basis van een groei van 2% per jaar teruggerekend naar 2015.
- Intensiteiten van de Noordzeedijk: uitgegaan van het GGA-model met basisjaar 2005, voor de verschillende jaren gerekend met een autonome groei van 1,5% per jaar. Voertuigverdeling is geschat door de gemeente.
- Intensiteiten van de Kreekweg: uitgegaan van het GGA-model met basisjaar 2005, voor de verschillende jaren gerekend met een autonome groei van 1,5% per jaar. Voertuigverdeling is geschat door de gemeente.
- Intensiteiten van de Steenbergseweg: uitgegaan van het GGA-model met basisjaar 2005, met een autonome groei van 1,5% per jaar omgerekend naar 2007 en 2010. Voor 2020 is uitgegaan van het GGA-model met prognosejaar 2020, waarbij voor 2015 is teruggerekend met een autonome groei van 1,5% per jaar. Voertuigverdeling is gelijk gehouden aan het aansluitende wegvak van de N268.
- Bij de voertuigverdeling op de Steenbergseweg en de Noordlangeweg wordt uitgegaan van de verdeling op N268DINT. Dit is ingegeven door de omstandigheid dat er geen voertuigverdeling is op deze wegvakken en daardoor gekozen is voor de voertuigverdeling op een aanliggend wegvak.
- Voor de intensiteit van de Noordzeedijk tussen de Ontsluitingsweg-Oost en Ontsluitingsweg-West is in de berekening uitgegaan van 0. In de berekeningen vanaf 2010 is uitgegaan dat dit wegvak afgesloten is voor gemotoriseerd verkeer.
- Intensiteiten van de Noordzeedijk ter hoogte van het kanaal: uitgegaan van het GGA-model met basisjaar 2005, voor de verschillende jaren gerekend met een autonome groei van 1,5% per jaar. Dit is een worst-case scenario aangezien het doorgaand verkeer richting Stampersgat in de berekeningen vanaf 2010 geen gebruik meer kan maken van de Noordzeedijk. Tevens is er vanuit gegaan dat het planverkeer van het bedrijventerrein (volledig) en het glastuinbouwgebied (20% van het terrein) ook via de Noordzeedijk t.h.v.

kanaal rijdt. Dit is niet reeël, maar een worst case scenario. Dit omdat er geen cijfers voorhanden zijn.

- De cijfers voor de werkdagen op de A4 is op basis van weekdagcijfers zoals verkregen van RWS. Bij de omrekening naar werkdagcijfers is uitgegaan van:
 - voor lichte motorvoertuigen factor 0,94 (het aantal lichte motorvoertuigen op een gemiddelde weekdag ligt 0,94 lager ten opzichte van een gemiddelde werkdag)
 - voor middelzwaar 0,82
 - voor zwaar 0,75

Verkeersproductie bedrijventerrein

- Voor het berekenen van de verkeersproductie van een bedrijventerrein kunnen verschillende kentallen worden gebruikt. Dit is afhankelijk van welke informatie voorhanden is. Voor het nieuw te ontwikkelen bedrijventerrein hebben we onderscheid gemaakt tussen een 'gemengd bedrijventerrein' (indien het type bedrijventerrein bekend is) en bedrijven met SBI-code 15 (het type bedrijf is bekend). (Opmerking: de Standaard Bedrijfsindeling (SBI) is een systematische hiërarchische indeling van economische activiteiten. SBI-codes worden onder andere door het CBS gebruikt om bedrijfseenheden te rubriceren naar hun hoofdsactiviteit.)
- Uitgegaan van 60% gemengd bedrijventerrein en 40% SBI-code 15, beide verklaard in de rapportage van het CROW "Toepassing kengetallen goederenvervoer van en naar bedrijventerreinen".
- Voor het gemengd bedrijventerrein is uitgegaan van de volgende beschikbare informatie: omvang bedrijventerrein (aantal ha) en type bedrijventerrein (gemengd, bijvoorbeeld geen hoogwaardig bedrijvenpark of een distributieterrein). In oktober 2007 is een nieuwe publicatie van het CROW verschenen. Op basis van deze publicatie is de verkeersproductie berekend. Ten opzichte van de kencijfers als gebruikt in het MER Fase 1 wordt de totale verkeersproductie hoger, maar het aandeel vrachtverkeer is lager. Het kencijfer uit 2007 geeft het aantal van 214 voertuigbewegingen per dag per netto hectare aan. Als omrekenfactor van bruto naar netto is 77% gebruikt (100 ha bruto = 77 ha netto). De 214 voertuigen bestaan uit 170 personenautobewegingen en 44 vrachtwagenbewegingen.
- Voor de 40% met SBI-code 15 is een kencijfer gebruikt dat de vrachtverkeersproductie per etmaal per bedrijf aangeeft. Hiervoor is een aanname gehanteerd van 10.000 m² als gemiddelde kavelgrootte, uitgaande van een bruto/netto-verhouding van 77%.
- De kentallen voor personenvervoer van de SBI-code 15 is afgeleid uit CBS-cijfers. In Nederland zijn er 4.545 bedrijven met code 15 met in totaal 130.400 werknemers. Op basis hiervan kan een gemiddeld aantal werknemers per bedrijf worden bepaald. Door dit te vermenigvuldigen met het aantal te verwachten bedrijven (op basis van bruto/netto-verhouding en een gemiddelde kavelgrootte van 10.000 m²) is het aantal werknemers bepaald. Uitgaande van gemiddeld 2,5 bewegingen per werknemer per etmaal, kan de verkeersproductie berekend worden.
- Op weekdagen genereert het bedrijventerrein 75% van het verkeer ten opzichte van werkdagen.
- In het GGA-model van 2005 wordt geen rekening gehouden met de komst van het bedrijventerrein. Daarom is er in de berekening uitgegaan van een jaarlijkse groei van 1,5% (met basisjaar 2005).

Verkeersproductie glastuinbouw

- Voor de verkeersproductie van het glastuinbouwgebied lopen de kencijfers beperkt uiteen: 7,5 - 8,0 mvt/etmaal per bruto hectare glastuinbouw. Bron: Ervaringscijfers provincie Zeeland, Bestemmingsplan Glastuinbouwgebied Terneuzen, RBOI, oktober 2005; MER Glastuinbouwlocatie Nieuw-Rijsenhout, Oranjewoud, maart 2004; Programma van Eisen Glastuinbouw in de Zuidplaspolder, Praktijkonderzoek Plant en Omgeving en Expertisecentrum LNV, december 2004.

Verkeersproductie activiteiten Suikerfabriek

- uitgangspunten op basis van informatie Suiker Unie van 20 jan 2009
- Uitgegaan van alleen lichte en zware motorvoertuigen, dus geen middelzware.

- Voor het bepalen van een jaargemiddelde is uitgegaan van een verlenging van de campagneperiode van 120 dagen naar 140 dagen.
- Uitgegaan van gemiddeld 30 ton per vrachtwagen ipv maximum van 35 ton.
- Elke medewerker genereert 2,5 bewegingen per etmaal.
- Ontsluiting van de Suikerfabriek via de Kreekweg, ook in de toekomstige situatie.

In onderstaande tabel het resultaat, het betreft hier de verkeersproductie van de suikerfabriek in mvt/etmaal op een weekdag.

Verkeersproductie	tijdens campagne	buiten campagne	jaargem120	jaargem140
vracht	1741	88	631	722
personen	788	638	687	695
totaal mvt/etmaal	2529	725	1318	1417

Verkeersproductie intensivering activiteiten Suikerfabriek

- In MER Fase 1 is uitgegaan van een stijging van 10% van het vrachtverkeer als gevolg van de intensivering in het jaar 2020. Dit komt neer op 174 vrachtvoertuigbewegingen per etmaal (vvt/etmaal) tijdens de campagne (86 vrachtwagens maal 2 bewegingen) en 9 vvt/etmaal buiten de campagne. 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 tendens van een dalend aantal personeelsleden.
- In de informatie van Suiker Unie van 20 jan 2009 staan verschillende mogelijke veranderingen in de toekomst. Twee daarvan zijn zeer waarschijnlijk, andere minder waarschijnlijk. Twee waarschijnlijke veranderingen zijn: een extra magazijn (suiker) en tarwe/gist concentraat voor bietenperspulp. De suiker leidt tot een toename van circa 1.000 ritten per jaar (verdeeld over het jaar, gem. 10 mvt/etmaal), de tweede verandering tot circa 45 mvt/etmaal (tijdens de campagne). Samen circa 55 mvt/etmaal tijdens de campagne. Naast deze twee waarschijnlijke veranderingen zijn er verschillende minder waarschijnlijke veranderingen. Vanwege de onzekerheid van deze veranderingen vervalt de noodzaak om deze mogelijke ontwikkelingen mee te nemen. De aanname van een groei van 10% (MER Fase 1) is tevens groter dan de nu (waarschijnlijke) veranderingen. Vooral nog is daarom bij de uitgangspunten van het MER Fase 1 aangesloten.

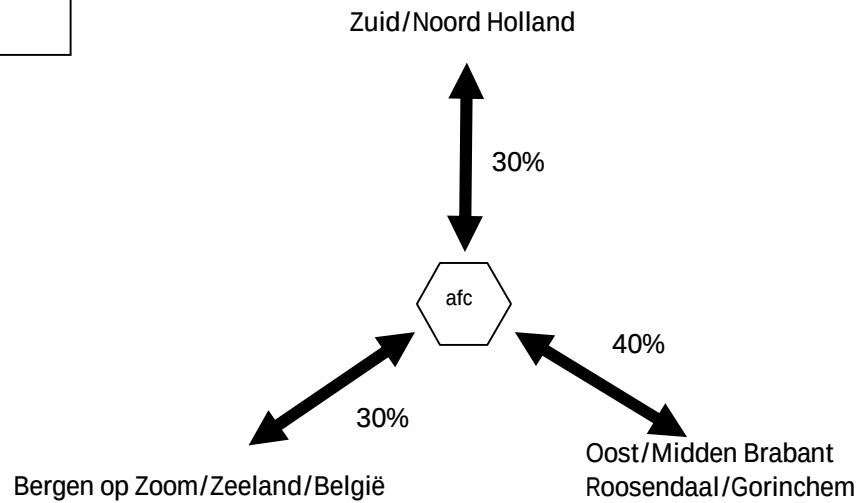
Ontwikkelingen en jaartallen

- Intensivering: pas sprake van in 2020, nog niet in 2015;
- Ontwikkeling bedrijventerrein: 20% in 2010, 70% in 2015 en 100% in 2020;
- Ontwikkeling glastuinbouw: 100% in 2010;
- A4: nog niet in 2010, wel in 2015 en later.

Routing vrachtverkeer

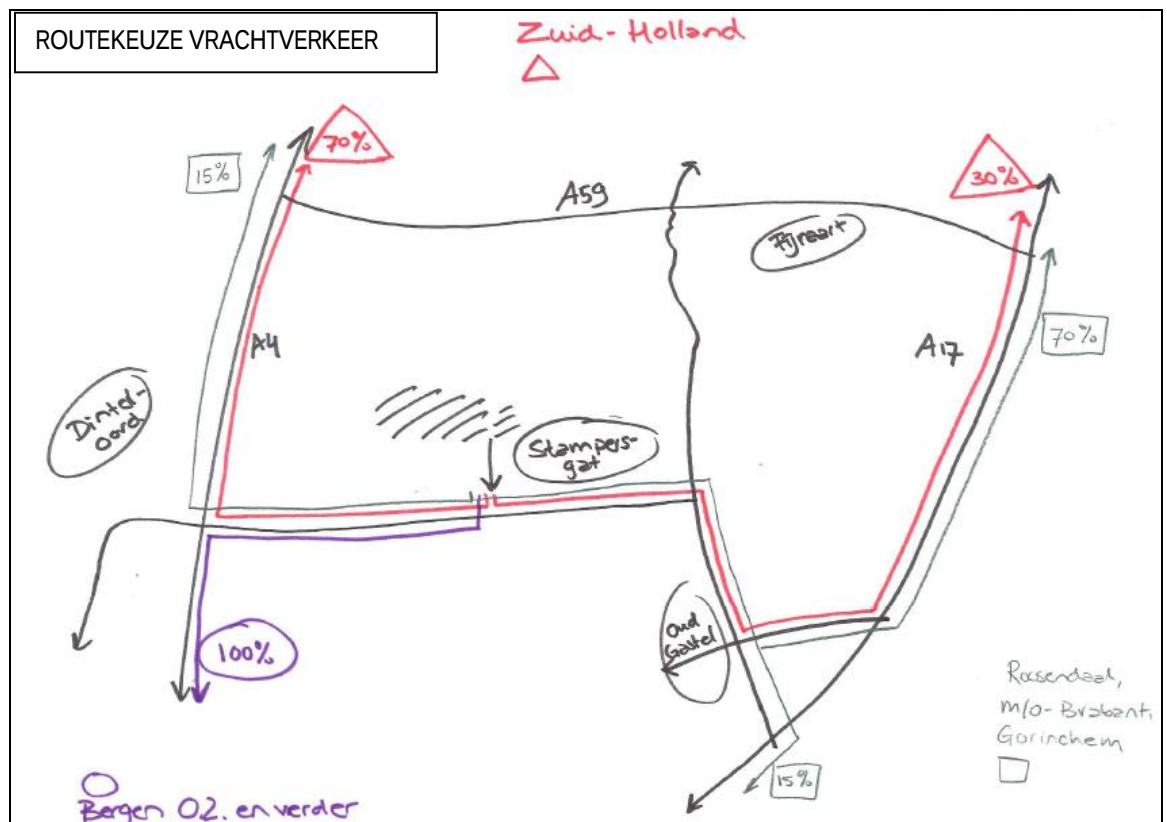
- 30% richting Bergen op Zoom en verder
- 40% richting Roosendaal. midden- en oost-Brabant, Gorinchem
- 30% richting Zuid-Holland

Verkeersrelaties



- Verkeer naar Bergen op Zoom rijdt 100% via de Steenbergseweg/A4 (vanaf 2015 via A4);
- Verkeer richting Roosendaal: 70% rijdt via N268, Oud Gastel en de A17-noord, 15% via N268, Oud Gastel en A17-zuid, 15% via N268 en de nieuwe A4-noord.
- Verkeer richting Zuid-Holland: 70% rijdt via de N268 in westelijke richting en de A4, 30% via de N268 in oostelijke richting, Oud Gastel en de A17-noord richting Moerdijk.

ROUTEKEUZE VRACHTVERKEER



NB:

- uitgangspunt is dat vrachtverkeer van het AFC geen gebruik maakt van de Appelaarsdijk (Stampersgat-Fijnaart)

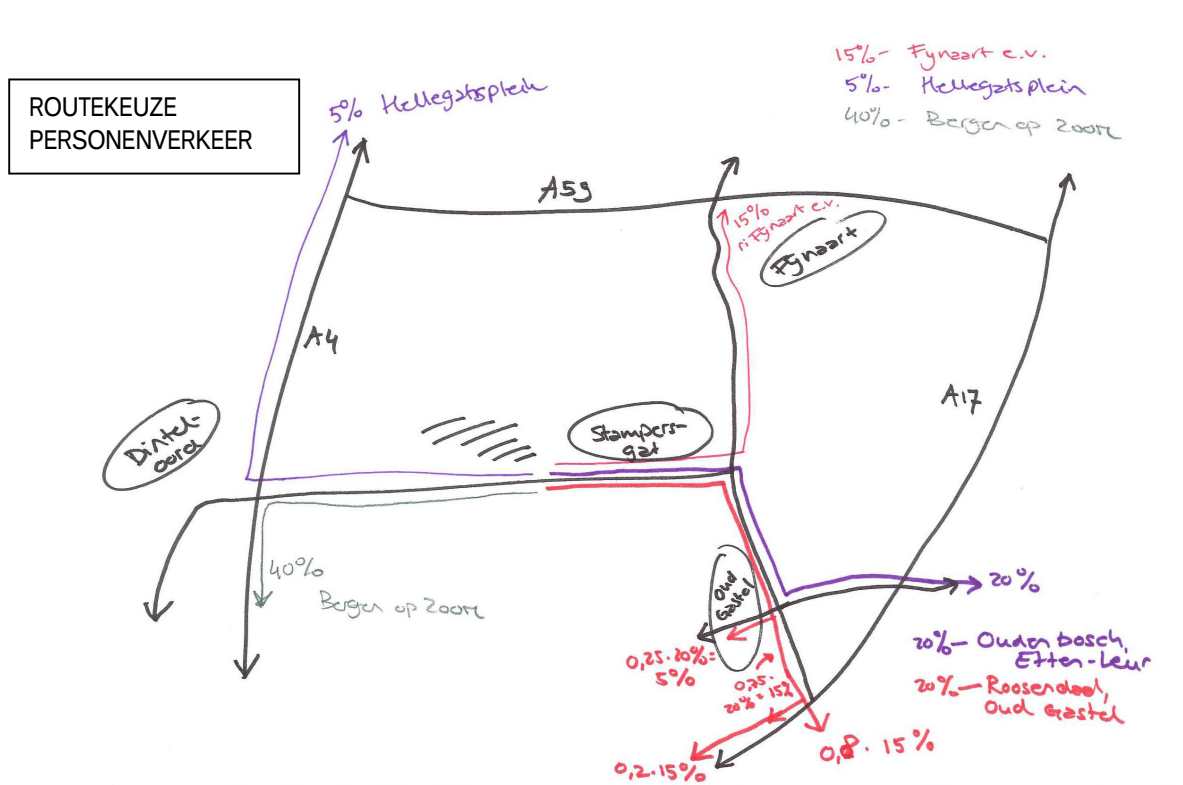
- uitgangspunt is dat vrachtverkeer van het AFC geen gebruik maakt van de Noordzeedijk (m.u.v. stuk tussen suikerfabriek en vloeivelden)

Totaal verkeersattractie/productie op 4 punten als verkeer AFC = 1

Nr	Ri ZH	Ri BoZ	Ri M-Brabant	Totaal
1	$1 \cdot 0,30 \cdot 0,70 = 0,21$	0	$1 \cdot 0,40 \cdot 0,15 = 0,06$	0,27
2	$1 \cdot 0,30 \cdot 0,30 = 0,09$	0	$1 \cdot 0,40 \cdot 0,70 = 0,28$	0,37
3	0	0	$1 \cdot 0,40 \cdot 0,15 = 0,06$	0,06
4	0	$1 \cdot 0,30 \cdot 1 = 0,30$	0	0,30
totaal				1,00

Routing personenverkeer

- 40% richting Bergen op Zoom
- 15% richting Fijnaart, Klundert en verder
- 20% richting Oud Gastel, Roosendaal
- 20% richting Oudenbosch, Etten-Leur
- 5% richting Hellegatsplein



Aantal hectare te ontwikkelen:

- 68,8 ha bruto bedrijventerrein, herontwikkeling op bestaand terrein;
- 66,8 ha bruto bedrijventerrein, op nieuw terrein;
- 289,2 ha bruto glastuinbouw, exclusief waterberging.

Verkeer op beide ontsluitingswegen

- Op de westelijke ontsluitingsweg zal het verkeer op de Noordzeedijk gaan rijden plus 80% van het verkeer dat wordt gegenereerd door de glastuinbouw;
- Op de oostelijke ontsluitingsweg zal 20% van het verkeer dat wordt gegenereerd door de glastuinbouw gaan rijden plus al het verkeer gegenereerd door het bedrijventerrein;
- Uitgangspunt is dat de suikerfabriek wordt ontsloten via de Kreekweg en het verkeer geen gebruik maakt van de ontsluitingswegen. In de kern van Stampersgat geldt een vrachtwagenverbod.

-

Overige uitgangspunten:

- Tijdens de campagne geldt: verkeersproductie werk=week (te verwaarlozen verschil).
- Voor de berekening van de intensiteiten tijdens de campagne is uitgegaan van de jaargemiddelde basisintensiteit van de wegen en is de verkeersproductie daarbij opgeteld (in de jaargemiddelde cijfers zit de campagne eigenlijk al in gemiddeld, dus leidt tot hogere intensiteiten).
- omrekenfactor werk/week: 0,91
- omrekening van mvt naar pae: $MZ=1,5$; $Z=2$
- algemeen spitsuurfactor 0,085

Resultaat

Bovenstaande uitgangspunten leiden tot de verkeersproductie van de ontwikkelingen als weergegeven in onderstaande tabel. De eindresultaten voor de verschillende jaren zijn weergegeven in de tabellen op de volgende pagina's. Op basis van deze laatste tabellen wordt het onderzoek naar lucht en geluid uitgevoerd; de laatste tabellen zijn dan ook belangrijker dan onderstaande tabel. In hoeverre de wegen voldoende capaciteit hebben om het verkeer af te wikkelen, gebeurt op basis van intensiteiten op werkdagen. Geluid en lucht gaan uit van weekdays.

Tabel verkeersproductie ontwikkelingen VKA

Verkeersproductie	Aant. ha	Lmvt	MZ/Zmvt	Totaal	Eenheid
Intensivering tijdens campagne	nvt	0	174	174	mvt/etmaal
Intensivering buiten campagne	nvt	0	9	9	mvt/etmaal
Industrie: gem. bedr.terrein	81,4	10.650	2.756	13.407	mvt/etmaal
Industrie: SBI-code 15	54,2	2.996	1.671	4.667	mvt/etmaal
Glastuinbouw	289,2	1.928	335	2.263	mvt/etmaal

NB: Deze tabel geeft cijfers in mvt/etmaal. Dit zijn voertuigbewegingen. Voorbeeld: de intensivering van de activiteiten van Suiker Unie, leidend tot 174 mvt/etmaal extra verkeer, zijn 86 voertuigen maal twee bewegingen (heen en terug).

Etmaalintensiteiten, weekgemiddeld over het hele jaar

Wegvak	2007, exclusief ontwikkelingen				2010 autonoom				2010 incl. ontwikkelingen			
	Totaal	L	MZ	Z	Totaal	L	MZ	Z	Totaal	L	MZ	Z
268DINT: A29 - Kanaalweg: west	3.628	85,8%	6,7%	7,5%	3.738	85,8%	6,7%	7,5%	6.699	77,8%	14,3%	7,9%
268DINT: A29 - Kanaalweg: midden	3.628	85,8%	6,7%	7,5%	3.738	85,8%	6,7%	7,5%	6.439	80,1%	12,0%	7,9%
268DINT: A29 - Kanaalweg: oost	3.628	85,8%	6,7%	7,5%	3.738	85,8%	6,7%	7,5%	6.864	81,7%	11,4%	6,9%
268STAM: Kanaalweg - Rijpersweg	4.373	87,9%	7,1%	5,0%	4.492	87,9%	7,1%	5,0%	7.618	83,4%	11,2%	5,4%
268GAST: Rijpersweg - N641	7.580	86,9%	5,7%	7,4%	7.717	86,9%	5,7%	7,4%	10.207	83,0%	9,5%	7,5%
268KRUI: N641 - A17	11.821	90,8%	6,9%	2,3%	12.071	90,8%	6,9%	2,3%	12.818	90,5%	7,1%	2,4%
641GAST: N268 - A17	7.126	88,4%	8,6%	2,9%	7.190	88,4%	8,6%	2,9%	8.722	83,3%	12,3%	4,3%
Fijnaart-Stampersgat	4.976	90,8%	6,4%	2,8%	5.391	90,8%	6,4%	2,8%	6.027	91,8%	5,7%	2,5%
Noordzeedijk	1.841	85,0%	12,0%	3,0%	1.926	85,0%	12,0%	3,0%	1.926	85,0%	12,0%	3,0%
Kreekweg	2.007	90,0%	7,0%	3,0%	2.099	90,0%	7,0%	3,0%	2.099	90,0%	7,0%	3,0%
Steenbergseweg	13.089	85,8%	6,7%	7,5%	13.687	85,8%	6,7%	7,5%	15.937	84,6%	8,1%	7,3%
Noordlangeweg (Steenb.weg - A4)	15.686	85,8%	6,7%	7,5%	16.403	85,8%	6,7%	7,5%	18.653	84,8%	7,9%	7,3%
Oostelijke ontsluitingsweg	-	-	-	-	-	-	-	-	3.123	82,2%	6,8%	11,0%
Westelijke ontsluitingsweg	-	-	-	-	-	-	-	-	3.573	85,1%	10,6%	4,3%
Sabina - Dinteloord z	7.043	83,4%	6,5%	10,1%	7.474	80,7%	7,5%	11,8%	7.774	79,2%	8,9%	11,9%
Sabina - Dinteloord n	7.043	83,4%	6,5%	10,1%	7.474	80,7%	7,5%	11,8%	7.774	79,2%	8,9%	11,9%
Dinteloord - Steenbergen z	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Dinteloord - Steenbergen n	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Wegvak	2015 autonoom				2015 incl. ontwikkelingen				2020 autonoom				2020 inclusief ontwikkelingen			
	Totaal	L	MZ	Z	Totaal	L	MZ	Z	Totaal	L	MZ	Z	Totaal	L	MZ	Z
268DINT: A29 - Kanaalweg: west	4.206	85,8%	6,7%	7,5%	10.908	79,3%	11,3%	9,4%	4.774	85,1%	7,1%	7,8%	13.720	79,6%	10,5%	9,8%
268DINT: A29 - Kanaalweg: midden	4.206	85,8%	6,7%	7,5%	9.210	85,3%	8,7%	5,9%	4.774	85,1%	7,1%	7,8%	11.159	86,9%	7,7%	5,4%
268DINT: A29 - Kanaalwe: oost	4.206	85,8%	6,7%	7,5%	11.461	83,8%	8,7%	7,4%	4.774	85,1%	7,1%	7,8%	14.506	84,2%	8,1%	7,7%
268STAM: Kanaalweg - Rijpersweg	4.954	87,9%	7,1%	5,0%	12.209	84,8%	8,8%	6,4%	5.494	87,4%	7,4%	5,2%	15.226	85,1%	8,1%	6,7%
268GAST: Rijpersweg - N641	8.411	86,9%	5,7%	7,4%	14.099	83,3%	8,5%	8,2%	9.197	86,6%	5,9%	7,5%	16.803	83,3%	8,2%	8,5%
268KRUI: N641 - A17	13.574	90,8%	6,9%	2,3%	15.352	90,7%	6,8%	2,5%	15.270	90,8%	6,9%	2,3%	17.666	90,8%	6,6%	2,6%
641GAST: N268 - A17	7.302	88,4%	8,6%	2,9%	10.690	82,0%	11,7%	6,3%	7.441	88,1%	8,8%	3,0%	11.943	81,2%	11,5%	7,2%
Fijnaart-Stampersgat	6.160	90,8%	6,4%	2,8%	7.727	92,7%	5,1%	2,2%	7.039	90,8%	6,4%	2,8%	9.165	92,9%	4,9%	2,2%
Noordzeedijk	2.074	85,0%	12,0%	3,0%	2.074	85,0%	12,0%	3,0%	2.235	85,0%	12,0%	3,0%	2.235	85,0%	12,0%	3,0%
Kreekweg	2.261	90,0%	7,0%	3,0%	2.261	90,0%	7,0%	3,0%	2.507	87,5%	8,5%	4,0%	2.507	87,5%	8,5%	4,0%
Steenbergseweg	4.504	85,8%	6,7%	7,5%	4.504	85,8%	6,7%	7,5%	4.852	85,8%	6,7%	7,5%	4.852	85,8%	6,7%	7,5%
Noordlangeweg (Steenb.weg - A4)	7.733	85,8%	6,7%	7,5%	7.733	85,8%	6,7%	7,5%	8.330	85,8%	6,7%	7,5%	8.330	85,8%	6,7%	7,5%
Oostelijke ontsluitingsweg	-	-	-	-	9.901	81,9%	6,6%	11,5%	-	-	-	-	13.967	81,9%	6,5%	11,6%

Westelijke ontsluitingsweg	-	-	-	-	3.722	85,1%	10,6%	4,3%	-	-	-	-	3.882	85,1%	10,7%	4,2%
Sabina - Dinteloord z	22.779	75,8%	9,4%	14,8%	23.409	75,1%	9,9%	15,0%	25.157	70,4%	11,5%	18,1%	25.985	69,8%	11,9%	18,2%
Sabina - Dinteloord n	22.779	75,8%	9,4%	14,8%	23.409	75,1%	9,9%	15,0%	25.157	70,4%	11,5%	18,1%	25.985	69,8%	11,9%	18,2%
Dinteloord - Steenbergen z	20.017	67,2%	12,8%	20,0%	22.632	69,1%	12,4%	18,5%	22.111	67,2%	12,8%	20,0%	25.621	69,5%	12,2%	18,3%
Dinteloord - Steenbergen n	20.017	67,2%	12,8%	20,0%	22.632	69,1%	12,4%	18,5%	22.111	67,2%	12,8%	20,0%	25.621	69,5%	12,2%	18,3%

Etmaalintensiteiten, weekgemiddeld, tijdens de campagne

Wegvak	2007, exclusief ontwikkelingen				2010 autonoom				2010 incl. ontwikkelingen			
	Totaal	L	MZ	Z	Totaal	L	MZ	Z	Totaal	L	MZ	Z
268DINT: A29 - Kanaalweg: west	5.069	70,3%	4,8%	24,9%	5.179	70,6%	4,8%	24,6%	8.140	69,5%	11,7%	18,7%
268DINT: A29 - Kanaalweg: midden	5.069	70,3%	4,8%	24,9%	5.179	70,6%	4,8%	24,6%	7.880	71,1%	9,8%	19,1%
268DINT: A29 - Kanaalwe: oost	5.069	70,3%	4,8%	24,9%	5.179	70,6%	4,8%	24,6%	8.305	73,0%	9,4%	17,6%
268STAM: Kanaalweg - Rijpersweg	5.460	76,6%	5,7%	17,7%	5.579	76,8%	5,7%	17,4%	8.705	76,9%	9,8%	13,4%
268GAST: Rijpersweg - N641	8.667	79,9%	5,0%	15,1%	8.805	80,0%	5,0%	15,0%	11.295	78,0%	8,6%	13,4%
268KRUI: N641 - A17	11.973	90,0%	6,8%	3,1%	12.223	90,1%	6,8%	3,1%	12.969	89,9%	7,0%	3,2%
641GAST: N268 - A17	8.062	81,8%	7,6%	10,6%	8.126	81,8%	7,6%	10,5%	9.658	78,3%	11,1%	10,5%
Fijnaart-Stampersgat	4.976	90,8%	6,4%	2,8%	5.391	90,8%	6,4%	2,8%	6.027	91,8%	5,7%	2,5%
Noordzeedijk	1.841	85,0%	12,0%	3,0%	1.926	85,0%	12,0%	3,0%	1.926	85,0%	12,0%	3,0%
Kreekweg	4.536	57,2%	3,1%	39,7%	4.628	57,8%	3,2%	39,0%	4.628	57,8%	3,2%	39,0%
Steenbergseweg	13.848	82,8%	6,3%	10,9%	14.446	82,9%	6,3%	10,7%	15.937	84,6%	8,1%	7,3%
Noordlangeweg (Steenb.weg - A4)	16.445	83,3%	6,4%	10,3%	17.162	83,4%	6,4%	10,2%	18.653	84,8%	7,9%	7,3%
Oostelijke ontsluitingsweg	-	-	-	-	-	-	-	-	3.123	82,2%	6,8%	11,0%
Westelijke ontsluitingsweg	-	-	-	-	-	-	-	-	3.573	85,1%	10,6%	4,3%
Sabina - Dinteloord z	7.309	81,5%	6,3%	12,2%	7.740	79,0%	7,2%	13,8%	8.040	77,6%	8,6%	13,8%
Sabina - Dinteloord n	7.309	81,5%	6,3%	12,2%	7.740	79,0%	7,2%	13,8%	8.040	77,6%	8,6%	13,8%
Dinteloord - Steenbergen z	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Dinteloord - Steenbergen n	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Wegvak	2015 autonoom				2015 incl. ontwikkelingen				2020 autonoom				2020 inclusief ontwikkelingen			
	Totaal	L	MZ	Z	Totaal	L	MZ	Z	Totaal	L	MZ	Z	Totaal	L	MZ	Z
268DINT: A29 - Kanaalweg: west	5.648	71,9%	5,0%	23,2%	12.349	73,7%	10,0%	16,3%	6.215	72,6%	5,5%	21,9%	15.161	75,0%	9,5%	15,5%
268DINT: A29 - Kanaalweg: midden	5.648	71,9%	5,0%	23,2%	10.652	78,0%	7,6%	14,4%	6.215	72,6%	5,5%	21,9%	12.601	80,5%	6,9%	12,7%
268DINT: A29 - Kanaalwe: oost	5.648	71,9%	5,0%	23,2%	12.902	78,0%	7,8%	14,3%	6.215	72,6%	5,5%	21,9%	15.947	79,4%	7,4%	13,2%
268STAM: Kanaalweg - Rijpersweg	6.042	77,7%	5,8%	16,5%	13.296	80,4%	8,1%	11,5%	6.582	78,1%	6,2%	15,7%	16.314	81,5%	7,6%	10,9%
268GAST: Rijpersweg - N641	9.498	80,5%	5,0%	14,4%	15.186	79,6%	7,9%	12,5%	10.285	80,7%	5,3%	14,0%	17.891	80,1%	7,7%	12,2%
268KRUI: N641 - A17	13.726	90,1%	6,8%	3,0%	15.504	90,1%	6,7%	3,2%	15.421	90,2%	6,8%	3,0%	17.817	90,3%	6,6%	3,1%

641GAST: N268 - A17	8.238	81,9%	7,6%	10,4%	11.625	77,9%	10,7%	11,3%	8.377	81,7%	7,8%	10,4%	12.878	77,6%	10,6%	11,7%
Fijnaart-Stampersgat	6.160	90,8%	6,4%	2,8%	7.727	92,7%	5,1%	2,2%	7.039	90,8%	6,4%	2,8%	9.165	92,9%	4,9%	2,2%
Noordzeedijk	2.074	85,0%	12,0%	3,0%	2.074	85,0%	12,0%	3,0%	2.235	85,0%	12,0%	3,0%	2.235	85,0%	12,0%	3,0%
Kreekweg	4.790	58,9%	3,3%	37,8%	4.790	58,9%	3,3%	37,8%	5.035	59,2%	4,2%	36,6%	5.035	59,2%	4,2%	36,6%
Steenbergseweg	4.504	85,8%	6,7%	7,5%	4.504	85,8%	6,7%	7,5%	4.852	85,8%	6,7%	7,5%	4.852	85,8%	6,7%	7,5%
Noordlangeweg (Steenb.weg - A4)	7.733	85,8%	6,7%	7,5%	7.733	85,8%	6,7%	7,5%	8.330	85,8%	6,7%	7,5%	8.330	85,8%	6,7%	7,5%
Oostelijke ontsluitingsweg	-	-	-	-	9.901	81,9%	6,6%	11,5%	-	-	-	-	13.967	81,9%	6,5%	11,6%
Westelijke ontsluitingsweg	-	-	-	-	3.722	85,1%	10,6%	4,3%	-	-	-	-	3.882	85,1%	10,7%	4,2%
Sabina - Dinteloord z	23.045	75,3%	9,3%	15,4%	23.674	74,6%	9,8%	15,6%	25.423	70,0%	11,4%	18,6%	26.250	69,5%	11,8%	18,7%
Sabina - Dinteloord n	23.045	75,3%	9,3%	15,4%	23.674	74,6%	9,8%	15,6%	25.423	70,0%	11,4%	18,6%	26.250	69,5%	11,8%	18,7%
Dinteloord - Steenbergen z	20.396	66,5%	12,6%	20,9%	23.012	68,4%	12,2%	19,3%	22.490	66,6%	12,6%	20,8%	26.000	69,0%	12,0%	19,0%
Dinteloord - Steenbergen n	20.396	66,5%	12,6%	20,9%	23.012	68,4%	12,2%	19,3%	22.490	66,6%	12,6%	20,8%	26.000	69,0%	12,0%	19,0%