

Bijlage 9 Luchtkwaliteitsonderzoek

Luchtkwaliteit onderzoek uitbreiding Rotra Forwarding

Luchttoets conform de Wet milieubeheer (5.2 luchtkwaliteitseisen)

Definitief

In opdracht van:
Rotra Forwarding

Grontmij Nederland bv
Infrastructuur & Milieu
De Bilt, 29 juni 2009

Verantwoording

Titel : Luchtkwaliteit onderzoek uitbreiding Rotra Forwarding

Subtitel : Luchthoets conform de Wet milieubeheer (5.2 luchtkwaliteits-eisen)

Projectnummer : 260096

Referentienummer : I&M-99064813-FO/hh

Revisie : D

Datum : 29 juni 2009

Auteur(s) : ing. F. Oldewarris

E-mail adres : floris.oldewarris@grontmij.nl

Gecontroleerd door : drs. H.J. Zegers

Paraaf gecontroleerd :

Goedgekeurd door : ing. A.P.A. van Ewijk

Paraaf goedgekeurd :

Contact : De Holle Bilt 22
3732 HM De Bilt
Postbus 203
3730 AE De Bilt
T +31 30 220 74 44
F +31 30 695 63 66
infraenmilieu@grontmij.nl

Inhoudsopgave

Samenvatting en advies	4
1 Inleiding	5
2 Wettelijk kader	6
2.1 Wet luchtkwaliteit	6
2.2 Luchtkwaliteit en ruimtelijke ordening	6
2.3 Besluit gevoelige bestemmingen	7
2.4 Toepasbaarheidsbeginsel	7
2.5 Luchtkwaliteitsnormen	7
2.5.1 PM _{2,5}	8
3 Uitgangspunten	10
3.1 Onderzoeksmethode	10
3.1.1 GeoSTACKS	10
3.1.2 Beoordelingsafstand tot de weg	10
3.1.3 Afrondingsregel	10
3.1.4 Zeezoutcorrectie	10
3.2 Uitgangspunten berekeningen	11
3.2.1 Uitgangspunten verkeersintensiteit	11
3.2.2 Uitgangspunten mobiele bronnen en scheepvaart	11
4 Resultaten en berekeningen	14
4.1 Algemeen	14
4.2 Resultaten situatie 2009	14
4.3 Resultaten situatie 2010	14
4.4 Resultaten situatie 2020	14
4.5 Uurgemiddelde NO ₂ -concentratie	14
4.6 Conclusie	15

Bijlage 1: Overzicht studiegebied

Bijlage 2: Invoergegevens

Bijlage 3: Rekenresultaten

Samenvatting en advies

Rotra Forwarding heeft het voornemen om een laad/loskade te ontwikkelen in een dode tak van de IJssel bij Doesburg. Aan de laad/loskade zullen schepen geladen en gelost worden. Dit heeft een wijziging in transportbewegingen op het terrein en een afname van het aantal vrachtwagenbewegingen op het terrein tot gevolg.

Dit voornemen past niet binnen de kaders van het vigerende bestemmingsplan. Er is een Goede Ruimtelijke Onderbouwing (G.R.O.) benodigd (Wet op de Ruimtelijke Ordening). Met de G.R.O. dient aangetoond te worden dat het plan op het gebied van onder andere luchtkwaliteit voldoet aan vigerende wet- en regelgeving.

Op basis van wetgeving in de Wet luchtkwaliteit, zoals die is opgenomen onder hoofdstuk 5, titel 5.2 'luchtkwaliteitselen' in de Wet Milieubeheer, kunnen ruimtelijk-economische initiatieven worden uitgevoerd als aan één of meer van de voorwaarden wordt voldaan. Onder deze voorwaarden vallen ook het *Besluit niet in betekenende mate (NIBM)* en de *Regeling niet in betekenende mate (NIBM)*. In eerste instantie wordt bekeken of het initiatief omschreven is in de Regeling NIBM.

In dit geval valt het initiatief niet binnen één van de genoemde categorieën. De planbijdrage aan PM_{10} en NO_2 wordt berekend en getoetst aan het Besluit NIBM. Daarnaast worden de concentraties NO_2 en PM_{10} inclusief de planbijdrage getoetst aan de jaargemiddelde grenswaarden zoals omschreven in paragraaf 2.3.

De autonome situaties voor de toetsjaren 2009, 2010 en 2020 zijn getoetst. Voor de situatie met planrealisatie zijn de toetsjaren 2009, 2010 en 2020 getoetst. Voor het toetsjaar 2009 blijkt dat de bijdrage van het plan leidt tot een toename van meer dan $0,4 \mu g/m^3$ voor de jaargemiddelde concentratie van NO_2 . Dat betekent dat het plan in betekenende mate (IBM) bijdraagt aan de kwaliteit van de lucht. De bijdrage in de toetsjaren 2010 en 2010 zijn lager dan $0,4 \mu g/m^3$ voor de jaargemiddelde concentratie van NO_2 en PM_{10} .

In geen van de toetsjaren vindt overschrijding van de grenswaarde van de jaargemiddelde concentratie of overschrijdingsdagen van NO_2 en PM_{10} plaats. Gebaseerd op de resultaten van de luchtkwaliteitstoets kan het plan zonder meer worden uitgevoerd.

1 Inleiding

Rotra Forwarding heeft het voornemen om een laad/loskade te ontwikkelen in een dode tak van de IJssel bij Doesburg. Aan de laad/loskade zullen schepen geladen en gelost worden. Dit heeft een wijziging in transportbewegingen op het terrein en een afname van het aantal vrachtwagenbewegingen op het terrein tot gevolg.

Dit voornemen past niet binnen de kaders van het vigerende bestemmingsplan. Er is een Goede Ruimtelijke Onderbouwing (G.R.O.) benodigd (Wet op de Ruimtelijke Ordening). Met de G.R.O. dient aangetoond te worden dat het plan op het gebied van onder andere luchtkwaliteit voldoet aan vigerende wet- en regelgeving.

De Wet luchtkwaliteit geeft aan dat er bij dergelijke procedures zorgvuldig moet worden gekeken naar de luchtkwaliteit en dat de normstelling, zoals is opgenomen in de wet, in acht moet worden genomen. In dit rapport wordt onderzocht hoe het verkeer dat door de nieuwe ontwikkeling wordt gegenereerd de luchtkwaliteit beïnvloedt.

In deze rapportage zullen de resultaten van de berekeningen van de autonome situatie en de situatie na planrealisatie voor de toetsjaren 2008, 2010 en 2018 worden getoetst. Met deze resultaten kan duidelijk worden of er ten aanzien van de luchtkwaliteit een knelpunt ontstaat en of het initiatief verder in procedure gebracht kan worden. Tevens is in dit rapport aanvullende informatie opgenomen over de werkingssfeer van de genoemde wet.



Figuur 1 Plangebied en omgeving

2 Wettelijk kader

2.1 Wet luchtkwaliteit

In juli 2001 is het Besluit luchtkwaliteit (BLK) in werking getreden, waarmee luchtkwaliteit vrij plotseling prominent op de politieke agenda is komen te staan. Veel bouwprojecten kwamen stil te liggen door inwerkingtreding van dit Besluit. De gevolgen van het Besluit werden pas goed duidelijk door de vele jurisprudentie die op dit gebied ontstond. In augustus 2005 is daarom het Besluit luchtkwaliteit 2005 (BLK2005) met bijbehorende ministeriële regelingen in werking getreden. Verschillen met het eerste Besluit luchtkwaliteit zaten met name in de mogelijkheid tot saldering en de aftrek van fijn stof dat zich van nature in de lucht bevindt en niet schadelijk is voor de gezondheid (zeezout).

Op 15 november 2007 is wet- en regelgeving in werking getreden die tezamen bekend staat onder de naam 'Wet luchtkwaliteit'. Het Besluit luchtkwaliteit 2005 is, inclusief alle daaronder vallende ministeriële regelingen, ingetrokken. De Wet luchtkwaliteit bestaat uit de volgende wet, AMvB en ministeriële regelingen:

- Wet tot wijziging Wet milieubeheer (luchtkwaliteitseisen);
- Besluit niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen) (Besluit NIBM);
- Regeling niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen) (Regeling NIBM);
- Regeling projectsaldering luchtkwaliteit 2007;
- Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007.

Met de Wet tot wijziging Wet milieubeheer wordt in de Wet milieubeheer in hoofdstuk 5 een nieuwe titel 5.2 'luchtkwaliteitseisen' opgenomen. Deze regelgeving is van toepassing op de buitenlucht en is niet van toepassing op een arbeidsplaats.

2.2 Luchtkwaliteit en ruimtelijke ordening

Op basis van deze wetgeving kunnen ruimtelijk-economische initiatieven worden uitgevoerd als aan één of meer van de volgende voorwaarden wordt voldaan.

- Grenswaarden¹ worden niet overschreden, of
- per saldo verbetert de luchtkwaliteit of blijft tenminste gelijk, of
- het initiatief draagt niet in betekenende mate bij aan de luchtkwaliteit, of
- het initiatief is opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL).

Het Besluit NIBM en de Regeling NIBM geven aan wanneer een initiatief in betekenende mate bijdraagt. Tot op het moment dat het NSL is vastgesteld (naar verwachting begin 2009), geldt de 1%-grens. Projecten die minder bijdragen dan 1% van de grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie van zwevende deeltjes (PM₁₀) of stikstofdioxide (NO₂), worden geacht niet in betekenende mate bij te dragen. Voor dergelijke projecten hoeft geen luchtkwaliteitsonderzoek te worden uitgevoerd. Ook is toetsing aan normen niet nodig.

In de Regeling NIBM is de vertaling gemaakt van 1% bijdrage naar omvang van ruimtelijk-economische projecten. Criteria voor het ontwikkelen van een laad- en loskade zijn hierin niet opgenomen. Daarom is uit voorzorg onderzocht of de ontwikkeling niet de grenswaarde overschrijdt. Als wel sprake is van een overschrijding van de grenswaarde kan er getoetst worden of er een 1% (= 0,4 µg/m³) verslechtering is van de luchtkwaliteit.

¹ Voor een beschrijving van grenswaarden en andere normen, zie paragraaf 2.3.

Wanneer wel sprake is van een bijdrage van 1% of meer, kan het project doorgaan wanneer aan één van de overige voorwaarden wordt voldaan.

2.3 Besluit gevoelige bestemmingen

Op 16 januari 2009 is het Besluit gevoelige bestemmingen in werking getreden. Met deze AMvB wordt de vestiging van zogeheten 'gevoelige bestemmingen' - zoals een school - in de nabijheid van provinciale en rijkswegen beperkt. Dit heeft consequenties voor de ruimtelijke ordening. Het Besluit gevoelige bestemmingen (luchtkwaliteitseisen) is gebaseerd op artikel 5.16a van de Wet milieubeheer, dat via een amendement van de Tweede Kamer in de Wm is opgenomen.

Het besluit is er op gericht om mensen met een verhoogde gevoeligheid, met name kinderen, ouderen en zieken, voor fijn stof (PM10) en stikstofdioxide (NO₂) bescherming te bieden. Om deze reden moet in een zone van 300 m van rijkswegen en 50 meter langs provinciale wegen (gemeten vanaf de rand van de weg) onderzocht worden of de grenswaarden voor PM10 of NO₂ (dreigen te) worden overschreden. Bij (dreigende) overschrijding mag ter plekke geen gevoelige bestemming worden gevestigd, ongeacht of het gaat om nieuwbouw of functiewijziging van een bestaand gebouw. Een bestaande gevoelige bestemming mag eenmalig uitbreiden, mits het maximaal aantal personen dat rechtens ter plaatse mag verblijven niet meer dan 10% toeneemt. Als ruim aan de normen wordt voldaan, dan mag binnen de genoemde zones wel gebouwd worden. Voorwaarde is dan wel dat de locatiekeuze goed wordt gemotiveerd.

Tot gevoelige bestemmingen horen:

- Scholen (voor onderwijs aan minderjarigen)
- Kinderopvang
- Bejaarden-, verzorgings- en verpleegtehuizen

Ziekenhuizen, woningen en sportaccommodaties worden dus *niet* als gevoelige bestemming gezien.

2.4 Toepasbaarheidsbeginsel

Op vrijdag 19 december 2008 is een wijziging van de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007 (RBL) in werking getreden. Met deze wijziging wordt het 'toepasbaarheidsbeginsel' geïntroduceerd. Dit beginsel geeft aan op welke plaatsen de luchtkwaliteitseisen toegepast moeten worden: de weringsfeer en de beoordelingssystematiek. Dit is een uitwerking van bijlage III uit de nieuwe Europese Richtlijn luchtkwaliteit (2008).

Uit bijlage III, onder A sub 2 van de richtlijn volgt dat op de volgende locaties geen beoordeling plaatsvindt van de luchtkwaliteit:

- Op locaties die zich bevinden in gebieden die niet publiekelijk toegankelijk zijn waar geen vaste bewoning is.
- Op bedrijfsterreinen of terreinen van industriële inrichtingen, waarop alle relevante bepalingen inzake gezondheid en veiligheid op het werk gelden (hier gelden de ARBO regels). Hieronder valt ook de (eigen) bedrijfswoning. Wanneer een terrein wel publiekelijk toegankelijk is, dan dient de luchtkwaliteit wel te worden beoordeeld.
- Op de rijbaan van wegen, inclusief de middenberm van wegen, tenzij voetgangers normaliter toegang tot de middenberm hebben.

2.5 Luchtkwaliteitsnormen

In de voorschriften in bijlage 2 van de Wet milieubeheer zijn de normen opgenomen voor stoffen die de luchtkwaliteit bepalen. In dit onderzoek wordt er vooral gekeken naar de grenswaarde. Er zijn grenswaarden opgenomen voor zwaveldioxide (SO₂), stikstofdioxide (NO₂), stikstofdioxiden (NO_x), zwevende deeltjes oftewel fijn stof (PM₁₀), lood (Pb), koolmonoxide (CO) en benzeen (C₆H₆). Er zijn richtwaarden opgenomen voor ozon, arseen, cadmium, nikkel en benzo(a)pyreen. Naast grenswaarden en richtwaarden zijn er andere normen, waarvan de plan-drempel de meest relevante is voor dit onderzoek. In Tabel 2-1 is de betekenis van de verschillende typen normen opgenomen, zoals gedefinieerd in de Wet milieubeheer.

Tabel 2-1 Verschillende typen luchtkwaliteitsnormen

Naam	Definitie
Grenswaarde	Kwaliteitsniveau dat moet zijn bereikt en vervolgens moet worden in stand gehouden.
Plاندrempel	Kwaliteitsniveau bij het bereiken waarvan een planmatige aanpak van de luchtverontreiniging noodzakelijk is.
Richtwaarde	Kwaliteitsniveau dat zoveel mogelijk moet zijn bereikt en dat, waar aanwezig, zoveel mogelijk moet worden in stand gehouden.

In Tabel 2-2 zijn de grenswaarden en plاندrempels voor stikstofdioxide en fijn stof aangegeven. De overige stoffen waarvoor grenswaarden zijn bepaald, vormen in Nederland in principe geen probleem en zijn daarom niet onderzocht². De stoffen waarvoor richtwaarden zijn bepaald, zijn in dit onderzoek niet opgenomen. Uit metingen van het RIVM blijkt dat nergens in Nederland de streefwaarden voor arseen, cadmium, nikkel en benzo[a]pyreen worden overschreden³.

Tabel 2-2 Relevante luchtkwaliteitsnormen Wm (voorschriften bijlage 2)

Stof	Type norm	Plاندrempel 2009 ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)	Grenswaarde ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)
Stikstofdioxide (NO_2)	Jaargemiddelde concentratie	42	40 (vanaf 2010)
Stikstofdioxide (NO_2)	Uurgemiddelde concentratie	210	200
		Mag max. 18 keer per jaar overschreden worden	Mag max. 18 keer per jaar overschreden worden
Fijn stof (PM_{10})	Jaargemiddelde concentratie	n.v.l.	40 (sinds 2005)
Fijn stof (PM_{10})	24-uurgemiddelde concentratie	n.v.l.	50 (sinds 2005)
			Mag max. 35 keer per jaar overschreden worden

2.5.1 $\text{PM}_{2,5}$

Op 20 mei 2008 is de nieuwe richtlijn Europese Richtlijn betreffende de luchtkwaliteit en schonere lucht voor Europa van kracht geworden. De nieuwe richtlijn (2008/50/EG) is een samenvatting van de bestaande Europese luchtkwaliteitsregelgeving met onder andere grenswaarden voor fijn stof (PM_{10}). Daarnaast legt de nieuwe richtlijn nieuwe normen vast voor de fijnere fractie van fijn stof ($\text{PM}_{2,5}$). Thans is een wetsvoorstel aanhangig, onder andere voor de implementatie van deze richtlijn.⁴

Richtlijn betreffende de luchtkwaliteit en schonere lucht voor Europa

De nieuwe richtlijn luchtkwaliteit bevat grens- en streefwaarden voor $\text{PM}_{2,5}$. Voor 2010 is een jaargemiddelde $\text{PM}_{2,5}$ -concentratie als streefwaarde opgenomen van $25 \mu\text{g}/\text{m}^3$. In 2015 geldt deze waarde als grenswaarde en is overal van toepassing. Er is tevens een indicatieve grenswaarde voor de jaargemiddelde $\text{PM}_{2,5}$ -concentratie van $20 \mu\text{g}/\text{m}^3$ vanaf 2020. In 2013 wordt deze waarde geëvalueerd.

Naast de grens- en streefwaarden wordt een aantal nieuwe begrippen geïntroduceerd, onder andere de 'blootstellingsconcentratieverplichting'. Volgens artikel 2 van de richtlijn is dit een "op grond van de gemiddelde blootstellingsindex vastgesteld niveau met het doel de schadelijke gevolgen voor de gezondheid van de mens te verminderen en waaraan binnen een bepaalde termijn moet worden voldaan". De jaargemiddelde grenswaarde voor deze blootstellingsconcentratieverplichting voor $\text{PM}_{2,5}$ is $20 \mu\text{g}/\text{m}^3$ en geldt vanaf 2015.

Implementatie in Nederland

In het genoemde wetsvoorstel wordt concreet uitgegaan dat voor Nederland, op basis van analyses verricht door het Planbureau voor de Leefomgeving, voorheen MNP, de verwachting is dat de huidige norm voor PM_{10} de meest stringente norm is. De norm voor $\text{PM}_{2,5}$ levert naar verwachting nauwelijks extra overschrijdingen op. Wel zijn aanvullende maatregelen nodig, om-

² TNO. Keuken, M.P. et al. Bijlagen bij de luchtkwaliteitsberekeningen in het kader van ZSM/Spocdwet; status mei 2007. Rapportnummer 2007-A-R0538/B.

³ RIVM. Heavy metals and benzo(a)pyrene in ambient air in the Netherlands. 2007.

⁴ Kamerstukken II 2007/2008, 31 589, nr. 3.

dat nog niet overal wordt voldaan aan de normstelling. Via het NSL zal tijdig aan de normen moeten zijn voldaan. De belangrijkste normstelling is als volgt:

- Vanaf 2010 geldt voor $PM_{2.5}$ een richtwaarde van $25 \mu g/m^3$, gedefinieerd als jaargemiddelde concentratie;
- Vanaf 2015 geldt voor $PM_{2.5}$ een grenswaarde van $25 \mu g/m^3$, gedefinieerd als jaargemiddelde concentratie.

Toetsing vindt alleen plaats aan de grenswaarden, vanaf 2015. Voor die datum wordt niet getoetst, ook niet als het besluit betrekking heeft op de periode na 2015. Aan de plandrempel vindt ook geen toetsing plaats. Desondanks wordt in het kader van onderhavige studie daar indicatief aandacht aan besteed.

Huidige stand in Nederland

Met betrekking tot de huidige stand in Nederland kan het volgende gesteld worden. Metingen van $PM_{2.5}$ zijn nog beperkt in aantal; de concentraties zijn daarom erg onzeker. Ook de schattingen van $PM_{2.5}$ -concentraties met modellen voor het meten, rekenen en beoordelen, bevallen nog aanzienlijke onzekerheden. Op basis van de huidige inzichten liggen de gemiddelde achtergrondconcentraties van $PM_{2.5}$ in Nederland tussen de 13 en $16 \mu g/m^3$. In het stedelijk gebied zijn de $PM_{2.5}$ -concentraties hoger, namelijk $15-19 \mu g/m^3$. Lokaal in straten en langs snelwegen zijn de concentraties verhoogd door de bijdrage van verkeer aan de $PM_{2.5}$ -concentraties. $PM_{2.5}$ -concentraties in straten zijn berekend op $19-35 \mu g/m^3$. Het beperkte aantal metingen van $PM_{2.5}$ langs straten en wegen in Nederland en nabijgelegen regio's in België en Duitsland geven een range van $18-28 \mu g/m^3$.

De grootste bronbijdrage aan de emissies van primair $PM_{2.5}$ in Nederland komt van het verkeer gevolgd door de zeescheepvaart op het Nederlands continentaal plat. In de emissieregistratie is een inventarisatie beschikbaar van de emissies van primair $PM_{2.5}$ in Nederland. De emissies van $PM_{2.5}$ worden berekend op basis van de verhoudingen in emissies van primair $PM_{2.5}$ en primair PM_{10} per sector en deelsectoren. Voor 2004 bedraagt de emissie van primair $PM_{2.5}$ in Nederland ongeveer 22 miljoen kg. De grootste bijdrage aan $PM_{2.5}$ bestaat uit ammoniumsulfaat en ammoniumnitraat, deeltjes die worden gevormd uit de gassen zwaveldioxide, stikstofoxiden die vrijkomen bij verbrandingsprocessen en ammoniak, dat vooral vrijkomt uit mest in de landbouw.

3 Uitgangspunten

3.1 Onderzoeksmethode

Aangezien het initiatief niet is omschreven in de Regeling NIBM, kan niet direct aangegeven worden of de wijziging niet in betekenende mate bijdraagt. Daarom wordt zowel de netto-bijdrage getoetst. Ook wordt het initiatief getoetst aan de grenswaarde van de jaargemiddelde concentraties van NO_2 en PM_{10} .

3.1.1 GeoSTACKS

De berekeningen voor de te verwachten luchtkwaliteit zijn uitgevoerd met het rekenprogramma Geomilieu versie V1.21. Dit programma is geschikt voor berekeningen langs zowel lokale wegen als snelwegen. Bovendien kunnen ook puntbronnen worden toegevoegd (industriële emissies).

De berekeningen zijn geschikt om een goed beeld te verkrijgen van de luchtkwaliteit en het bestaan van eventuele knelpunten. Er wordt in dit model slechts in algemene zin rekening gehouden met gebouwinvloeden en hoogte van de waarnemers (bewoners).

Met het model wordt berekend wat de concentratie is van stikstofdioxide (NO_2) en fijn stof (PM_{10}). Voor zwaveldioxide (SO_2), koolstofmonoxide (CO), stikstofoxiden (NO_x), lood en benzeen is geen berekening uitgevoerd. De concentraties van deze stoffen liggen in Nederland zo laag dat mag worden aangenomen dat aan de grenswaarden wordt voldaan. Omdat de berekening direct gerelateerd is aan de rijksdriehoekcoördinaten⁵, wordt gerekend met de juiste achtergrondconcentratie behorend bij een rekenpunt.

3.1.2 Beoordelingsafstand tot de weg

In de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007 is bepaald dat de concentraties stikstofdioxide en fijn stof langs wegen bepaald wordt op maximaal 10 meter van de wegrand. Voor het berekenen van de invloed van een inrichting op de luchtkwaliteit wordt gerekend vanaf de grens van de inrichting.

3.1.3 Afrondingsregel

In de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007 is bepaald dat concentraties afgerond moeten worden.

Voor het beoordelen van de luchtkwaliteit (toetsing aan de normen) wordt er afgerond. De manier van afronden is gebaseerd op NEN 1047-Receptbladen voor de statistische verwerking van waarnemingen. De concentraties zijn afgerond naar één cijfer achter de komma, GeoSTACKS doet dit automatisch.

3.1.4 Zeezoutcorrectie

Bijlage 4 van de Regeling beschrijft de zeezoutcorrectie op fijn stof. Per gemeente is een correctie vastgesteld voor de jaargemiddelde concentratie. Voor de gemeente Doesburg is dit een correctie van $4 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Voor de 24-uurs-gemiddelde concentratie geldt landelijk een correctie van 6 dagen. De zeezoutcorrecties worden in GeoSTACKS automatisch verdisconteerd in de resultaten.

⁵ De resolutie van de achtergrondconcentratie die het RIVM heeft vastgesteld is niet gedetailleerder dan 1 bij 1 km. Een aanduiding van de onderscheiden wegdelen/tracés op meters nauwkeurig is daarom weinig relevant. Desondanks is een en ander wel zo correct en gedetailleerd mogelijk ingevoerd.

3.2 Uitgangspunten berekeningen

De berekeningen zijn gebaseerd op uitgangspunten met betrekking tot verkeer en industriële emissies. Er is gekeken naar de invloed van het verkeer op de wegen rondom de projectlocatie als gevolg van de realisatie van het project als ook naar de bronemissies van de te realiseren industrieën. Zie hiervoor ook de aanduiding van de rijksdriehoekcoördinaten in de stratenbestanden in de bijlagen. De berekende waarden zijn vervolgens getoetst aan de normstelling, zoals hiervoor genoemd, van de Wet luchtkwaliteit.

Voor de volgende scenario's is de luchtkwaliteit berekend en in kaart gebracht:

- 2009 autonome situatie;
- 2009 met kade en rondweg;
- 2010 autonome situatie;
- 2010 met kade en rondweg;
- 2020 autonome situatie;
- 2020 met kade en rondweg.

3.2.1 Uitgangspunten verkeersintensiteit

De verkeersgegevens van de Verhuellweg en de Koepoordijk zijn aangeleverd door de gemeente Doesburg voor het jaar 2005. Om de verkeersintensiteit te verkrijgen voor de toetsjaren zijn de verkeersintensiteiten uit 2005 met een aangenomen 2% autonome groei opgehoogd tot de toetsjaren.

De verkeersgegevens van de N317 zijn verkregen van Provincie Gelderland⁶ voor de jaren 2005 t/m half 2008. Op basis van deze jaren is de autonome groei berekend waarmee de verkeersintensiteit voor de toetsjaren is berekend.

De gegevens voor de planbijdrage (bijdrage en afwikkeling), conform de ruimtelijke onderbouwing, voor de autonome situatie zijn afkomstig uit het akoestisch rapport I.2004.0390.00.R001, 7 juni 2005 van dgmr. De gegevens voor de planbijdrage in de situatie met kade en rondweg zijn afkomstig uit het akoestisch rapport Rotra Forwarding BV, 9 juni 2009.

Als gevolg van de scheepvaart zullen de vrachtwagonbewegingen op het terrein en de openbare weg veranderen om het vervoer van de goederen beter te kunnen verwerken. Hierdoor neemt de verkeersintensiteit op de N317, de Verhuellweg en de Koepoordijk neemt de verkeersintensiteit toe. Op de Koepoordijk neemt de verkeersintensiteit het sterkst toe omdat deze in de autonome situatie onzien wordt en na realisatie van de rondweg zullen de vrachtwagens via de Koepoordijk het terrein betreden.

Tabel 3.1 Gehanteerde verkeersintensiteiten (aantal motorvoertuigbewegingen per etmaal)

Weg	2009 auto- norm mv/etm	2009 met plan mv/etm	2010 auto- norm mv/etm	2010 met plan mv/etm	2020 auto- norm mv/etm	2020 met plan mv/etm
Verhuellweg	1529	1561	1588	1620	1667	1699
Koepoordijk	2591	2765	2691	2865	3166	3340
N317	17938	17970	18082	18114	19582	19614

Het complete overzicht van verkeersgegevens en uitgangspunten voor het wegverkeer is opgenomen in Bijlage 2.

Hieronder zijn de uitgangspunten met betrekking tot mobiele bronnen en de scheepvaartemissies toegelicht.

3.2.2 Uitgangspunten mobiele bronnen en scheepvaart

Naast de verkeersbewegingen op het terrein en op de omliggende wegen zijn op het terrein van Rotra een aantal mobiele werktuigen aanwezig en meren schepen af aan de laad/loskade. Op de laad/loskade zijn een mobiele kraan en een reachstacker werkzaam om de schepen te laden en te lossen. De geloste containers die niet direct worden afgehaald door derden worden opgeslagen in een opslagplaats op het terrein van Rotra. Tussen de laad/loskade en deze opslag-

⁶ Bron: Website Provincie Gelderland <http://www.gelderland.nl/smartsite.shtml?id=13890&ch=DEF>

plaats pendelt een terminaltrekker die containers verplaatst tussen de opslagplaats en de laad/loskade. Op de opslagplaats is een heftruck werkzaam die de containers binnen de opslagplaats ordent. De werktijden van deze werktuigen zijn afkomstig uit het akoestisch rapport Rotra Forwarding BV, 9 juni 2009. Op basis van de bedrijfstijden uit het genoemde akoestisch onderzoek en een aangenomen brandstofverbruik zijn de emissies als gevolg van de mobiele bronnen berekend voor de stoffen PM₁₀ en NO₂. De invoergegevens zoals zij zijn gebruikt in het rekenmodel zijn opgenomen in Bijlage 2.

Tabel 3.2 Emissies van mobiele bronnen op het terrein

Bronnen	Werktijd per jaar (260 dagen)		Uren (per jaar)	Aantal deelt- bronnen	Uur per bron (per jaar)	Emissie (kg per seconde)	
	Werkzame uren (per dag)	Verbruik (in liter per uur)				PM10	NO2
Reachstacker	6	20	1560	4	390	0,00000022222	0,000002222
Mobiele kraan (kade)	6	20	1560	1	1560	0,00000022222	0,000002222
Terminal trekker	7	20	1820	5	364	0,0000004444	0,00000444
Emissiekental ⁷ (g/kg)							
PM10	NO2						
0,04	0,4						

Naast het mobiele materieel op het terrein komen per week 2 schepen naar de laad/loskade. Om inzicht te krijgen in het effect van deze schepen op de luchtkwaliteit, is de emissie van de schepen ook meegenomen in de berekening. De emissiekontallen voor PM₁₀ en NO₂ van schepen zijn uitgedrukt in gram per 1000 ton lading per afgelegde kilometer (g/1000ton/km). De emissies van de schepen van en naar Rotra zijn berekend op basis van:

- Een gemiddeld laadvermogen van schepen op de Nederlandse rivieren (1000 à 3000 ton) van 2000 ton.
- Een vaarafstand van 500 meter vanaf de IJssel naar de laad/loskade en weer naar de IJssel.
- Daarnaast is als uitgangspunt genomen dat de schepen tijdens het laden/lossen de (hulp)motor(en) laten draaien. Hiervoor is de emissie als gevolg van het varen met 13% vermenigvuldigd.

De emissie als gevolg van de scheepvaart is een worst-casesituatie omdat de schepen minder dan 500 meter hoeven te varen (+/- 400 meter) en omdat de schepen een belading van 950 tot 1350 ton zullen hebben. Wanneer gebruik gemaakt wordt van walstroom zal de emissie als gevolg van de scheepvaart met 13% afnemen. In de berekening is uitgegaan van een situatie zonder walstroom.

⁷ Methoden voor de berekening van de emissies door mobiele bronnen in Nederland, Taakgroep Verkeer en Vervoer van het project Emissieregistratie, November 2006

Tabel 3.3 Emissies als gevolg van scheepvaart

Bron	Bedrijfstijd (uur)	Dieselverbruik (liter/1000ton/km)		Emissiekentals ⁶ (g/kg)		PM ₁₀ 2,24	NO _x 50,5
				Emissie (kg/uur)		Emissie (kg/s)	
		Hoofdmotor	Incl. Hulpmotor	PM ₁₀	NO _x	PM ₁₀	NO _x
Scheepvaart	6	12	13,56	0,005062	0,11413	0,00000141	0,0000317

De invoergegevens zoals zij zijn gebruikt in het rekenmodel zijn opgenomen in Bijlage 2.

⁶ Methodes voor de berekening van de emissies door mobiele bronnen in Nederland, Taakgroep Verkeer en Vervoer van het project Emissieregistratie, November 2006

4 Resultaten en berekeningen

4.1 Algemeen

Zoals beschreven in de onderzoeksmethode in paragraaf 3.1 is in eerste instantie bekeken of het initiatief omschreven is in de Regeling NIBM. Het plan valt niet binnen één van de NIBM-categorieën zoals deze zijn omschreven in de Regeling NIBM. Naast de planbijdrage van de wijziging is ook getoetst aan grenswaarde van de jaargemiddelde concentraties van NO_2 en PM_{10} .

In de onderstaande conclusies wordt er per planjaar gekeken of in de situatie bij realisatie van het plan niet in betekenende mate bijdraagt aan de verslechtering van de luchtkwaliteit en of de grenswaarde voor NO_2 en PM_{10} overschreden wordt. De resultaten van de berekeningen zijn in kaart terug te vinden in bijlage 3.

4.2 Resultaten situatie 2009

In bijlage 3 zijn de volledige resultaten in kaart gebracht van de berekening van de autonome situatie en de situatie na realisatie van het plan. Uit de resultaten blijkt dat de hoogste toename van PM_{10} $0,1 \mu\text{g}/\text{m}^3$ bedraagt en de hoogste toename van NO_2 $0,5 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Hierdoor draagt het plan wel in betekenende mate bij aan de kwaliteit van de lucht.

Echter uit de resultaten blijkt dat zowel in de autonome situatie als de situatie na planrealisatie geen overschrijding van de grenswaarde van de jaargemiddelde concentratie van NO_2 en PM_{10} plaatsvindt. Ook de grenswaarde van 35 dagen, het maximaal aantal dagen dat de etmaalnorm van $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ wordt overschreden, wordt in geen van de situaties overschreden.

4.3 Resultaten situatie 2010

In bijlage 3 zijn de volledige resultaten in kaart gebracht van de berekening van de autonome situatie en de situatie na realisatie van het plan. Uit de resultaten blijkt dat de hoogste toename van PM_{10} $0,1 \mu\text{g}/\text{m}^3$ bedraagt en de hoogste toename van NO_2 $0,4 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Hierdoor draagt het plan niet in betekenende mate bij aan de kwaliteit van de lucht.

Uit de resultaten blijkt verder dat zowel in de autonome situatie als de situatie na planrealisatie geen overschrijding van de grenswaarde van de jaargemiddelde concentratie van NO_2 en PM_{10} plaatsvindt. Ook de grenswaarde van 35 dagen, het maximaal aantal dagen dat de etmaalnorm van $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ wordt overschreden, wordt in geen van de situaties overschreden.

4.4 Resultaten situatie 2020

In bijlage 3 zijn de volledige resultaten in kaart gebracht van de berekening van de autonome situatie en de situatie na realisatie van het plan. Uit de resultaten blijkt dat de hoogste toename van PM_{10} $0,1 \mu\text{g}/\text{m}^3$ bedraagt en de hoogste toename van NO_2 $0,2 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Hierdoor draagt het plan niet in betekenende mate bij aan de kwaliteit van de lucht.

Uit de resultaten blijkt verder dat zowel in de autonome situatie als de situatie na planrealisatie geen overschrijding van de grenswaarde van de jaargemiddelde concentratie van NO_2 en PM_{10} plaatsvindt. Ook de grenswaarde van 35 dagen, het maximaal aantal dagen dat de etmaalnorm van $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ wordt overschreden, wordt in geen van de situaties overschreden.

4.5 Uurgemiddelde NO_2 -concentratie

Omdat voor het berekenen van uurgemiddelde NO_2 -concentraties gedetailleerde gegevens (o.a. verkeers- en meteogegevens per uur en achtergrondconcentraties op uurbasis) nodig zijn en de benodigde rekeninspanning vele malen groter is dan voor het berekenen van jaargemiddelde NO_2 -concentraties, is gebruikgemaakt van een statistische relatie. Deze relatie legt op basis van meetdata van het RIVM een verband tussen jaargemiddelde en uurgemiddelde NO_2 -concentraties.

Uit de statistische analyse blijkt dat in het algemeen een overschrijding van de uurgemiddelde grenswaarde plaatsvindt bij een jaargemiddelde NO₂-concentratie van 82 µg/m³ of hoger³. Deze waarde wordt in dit onderzoek in geen van de onderzochte situaties overschreden.

4.6 Conclusie

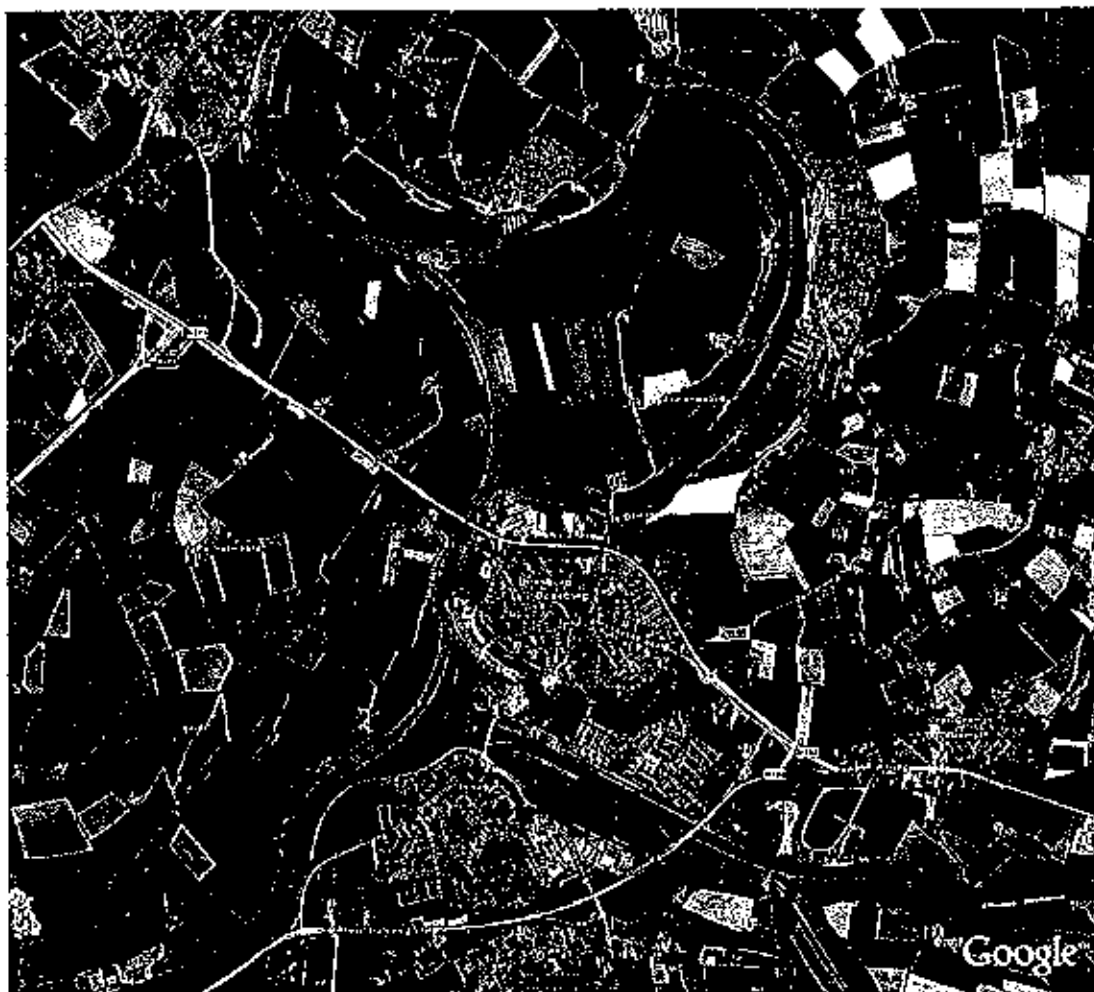
De autonome situaties voor de toetsjaren 2009, 2010 en 2020 zijn getoetst. Voor de situatie *met* planrealisatie zijn de toetsjaren 2009, 2010 en 2020 getoetst. Voor het toetsjaar 2009 blijkt dat de bijdrage van het plan leidt tot een toename van meer dan 0,4 µg/m³ voor de jaargemiddelde concentratie van NO₂. Dat betekent dat het plan in betekenende mate (IBM) bijdraagt aan de kwaliteit van de lucht. De bijdrage in de toetsjaren 2010 en 2010 zijn lager dan 0,4 µg/m³ voor de jaargemiddelde concentratie van NO₂ en PM₁₀.

In geen van de toetsjaren vindt overschrijding van de grenswaarde van de jaargemiddelde concentratie of overschrijdingsdagen van NO₂ en PM₁₀ plaats. Gebaseerd op de resultaten van de luchtkwaliteitsstoets kan het plan zonder meer worden uitgevoerd.

³ TNO-rapport 2007-A-R0538/B; Bijlagen bij de luchtkwaliteitsberekeningen in het kader van de ZSM/Spoeidwet.

Bijlage 1

Overzicht studiegebied

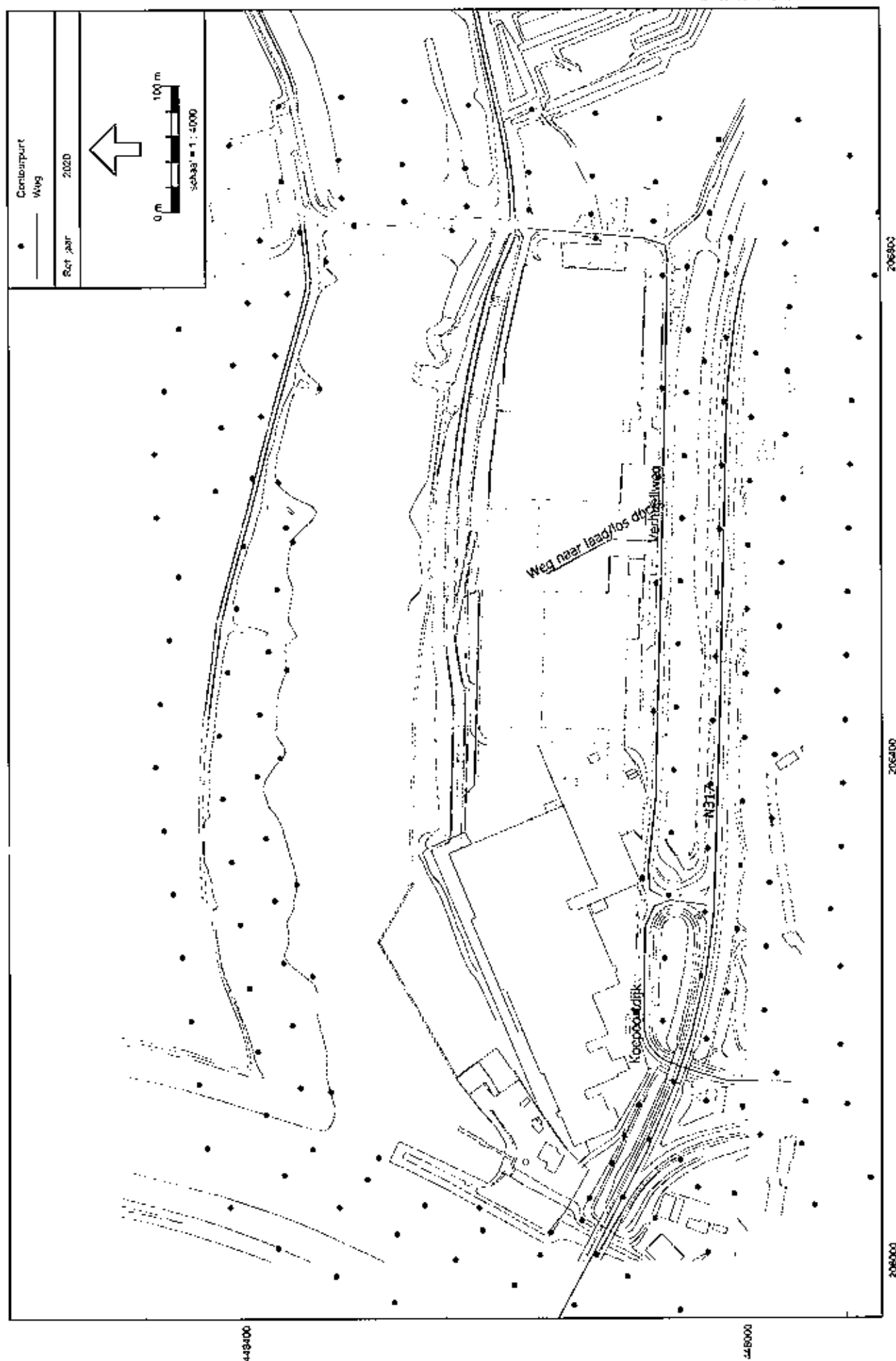


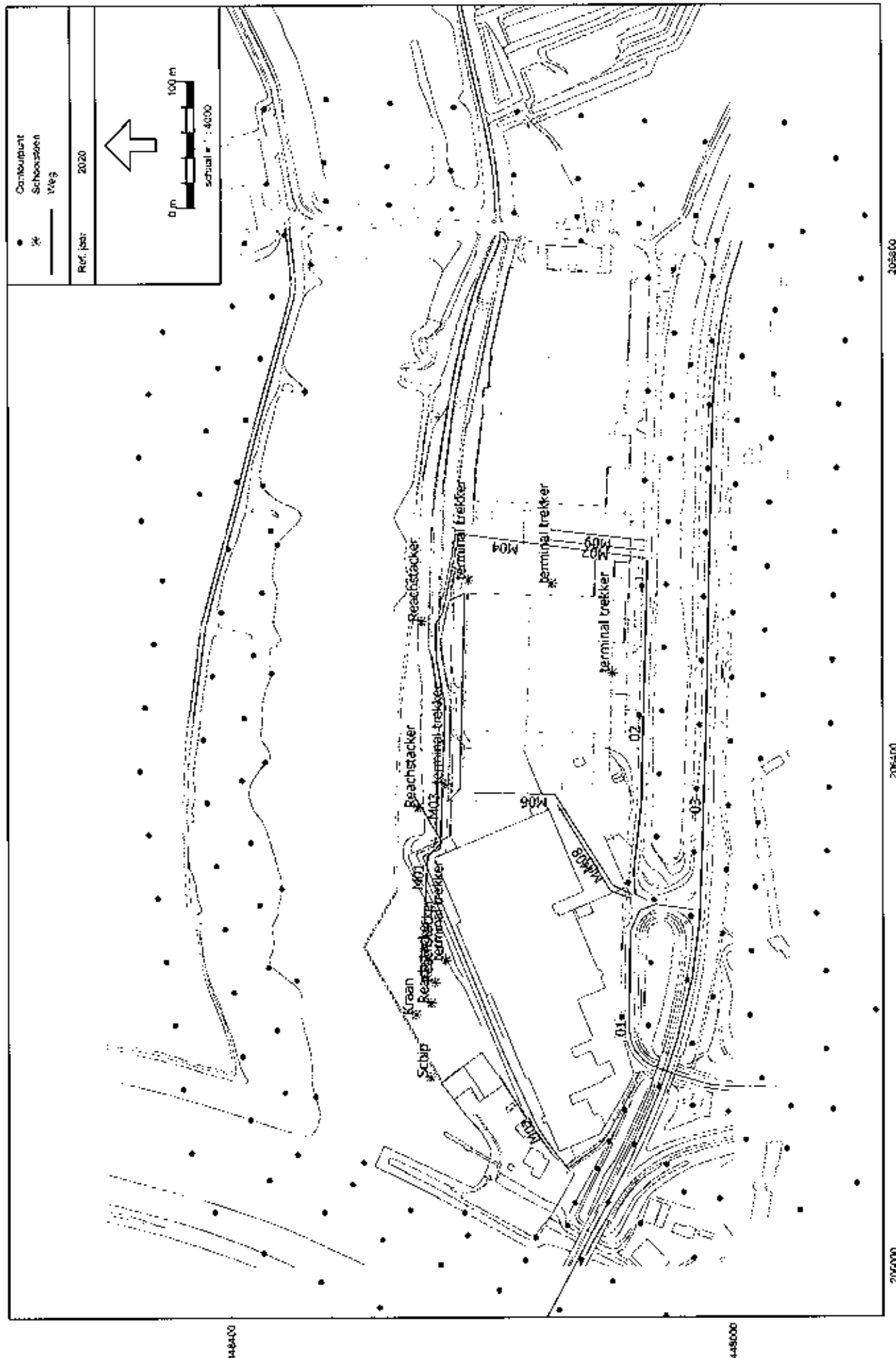
Bijlage 2

Invoergegevens

Bijlage 3

Rekenresultaten





Model: 2009 met kno
 Groep: (hoofdgroep)
 lijst van wegen, voor rekenmethode Luchtkwaliteit STACS

Weg	Omschr.	Wegtype	Totaal aantal	V	Breedte	Zoort	Wint. (D)	Wint. (A)	Wint. (B)
M05	personeelsauto	Normaal	200,00	10	6,00	1,00	5,83	5,00	1,25
M08	bestelwagens / kleine busje	Normaal	2,00	10	6,00	1,00	6,33	-	-
M06	personeelsauto	Normaal	26,00	10	6,00	1,00	6,41	5,77	-
M37		Normaal	30,00	10	7,00	1,00	5,55	4,17	2,00
M39		Normaal	56,00	10	7,00	1,00	5,65	4,66	1,78
M92	rijroute vrachtwagens (rondweg)	Normaal	87,00	10	8,00	1,00	5,65	4,59	1,72
M93	rijroute vrachtwagens (rondweg)	Normaal	87,00	10	8,00	1,00	5,65	4,59	1,72
M01	rijroute vrachtwagens wade/opslag	Normaal	34,00	10	8,00	1,00	5,84	7,35	-
M05	rijroute vrachtwagens (rondweg)	Normaal	121,00	10	8,00	1,00	5,72	5,37	1,24
Q1	Koepwadijk	Normaal	2765,00	50	8,00	1,00	7,00	2,00	1,00
Q2	Verhuelling	Normaal	1561,00	50	8,00	1,00	7,00	2,00	1,00
Q3	N317	Normaal	17910,00	80	8,00	1,00	6,56	3,20	1,06

Model: 2009 met kade
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - STACKS

Naam	\$1V(D)	\$1V(A)	\$1V(N)	\$3W(D)	\$3W(A)	\$4W(N)	\$2V(D)	\$2V(A)	\$2V(N)
M05	100,00	100,00	100,00	--	--	--	--	--	--
M08	100,00	--	--	--	--	--	--	--	--
M06	100,00	100,00	--	--	--	--	--	--	--
M07	100,00	100,00	100,00	--	--	--	--	--	--
M09	--	--	--	--	--	--	100,00	100,00	100,00
M02	--	--	--	--	--	--	100,00	100,00	100,00
M03	--	--	--	--	--	--	100,00	100,00	100,00
M01	--	--	--	--	--	--	100,00	100,00	100,00
M04	--	--	--	--	--	--	100,00	100,00	100,00
01	08,40	08,40	08,40	5,40	5,40	5,40	6,20	6,20	6,20
02	76,50	76,50	76,50	14,80	14,80	14,80	8,70	8,70	8,70
03	91,00	91,00	91,00	5,90	5,90	5,90	3,10	3,10	3,10

Luchtkwaliteitonderzoek Rotra Forwarding BV

Bijlage 2 Invoergegevens - Wegen 2010 autonoom

Model: 4012 bus
 Groep: (hoofdgroep)
 lijst van wegen, voor zekerstelling van de luchtkwaliteit - STACS

Naam	Omsch.	Nettyph	Totaal aantal	V	Broedje	Factor	Entl.(D)	Entl.(A)	Entl.(N)	SLV(C)	SLV(A)	SLV(S)	SMV(D)	SMV(A)	SMV(S)	SLV(D)	SLV(A)	SLV(S)	SLV(D)
01	Weg naar Luchthaven docks	Normaal	200,00	10	8,00	1,00	6,17	7,50	2,50	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
01	Keerpontdijk	Normaal	2691,00	50	8,00	1,00	7,00	2,00	1,00	91,40	91,40	91,40	5,60	5,60	5,60	3,00	3,00	3,00	3,00
02	Verkeersweg	Normaal	1528,20	50	8,00	1,00	7,00	2,00	1,00	36,50	36,50	36,50	4,60	4,60	4,60	3,00	3,00	3,00	3,00
03	N317	Normaal	18022,00	80	8,00	1,00	6,56	2,00	1,00	91,00	91,00	91,00	5,90	5,90	5,90	3,00	3,00	3,00	3,00

Model: 2010 met kade
 Group: (Hoofdgroep)
 Lijst van wegen, voor rekenmethode Luchtkwaliteit: STACKS+

Naam	Omschr.	Wegtype	Totaal	Aantal	V	Breedte	Hoogte	%Int. (D)	%Int. (A)	%Int. (B)
M05	persoonauto	Normaal	200,00	10	6,00	1,00	5,83	5,00	1,25	
M08	bestelwagen / klein busje	Normaal	2,00	10	6,00	1,00	4,33	--		
M26	persoonauto	Normaal	26,00	10	6,00	1,00	6,41	5,77		
M37		Normaal	30,00	10	7,00	1,00	5,55	4,17	2,38	
M39		Normaal	58,00	10	7,00	1,00	5,65	4,46	1,78	
M02	rijroute vrachtwagens (noodweg)	Normaal	87,00	10	8,00	1,00	5,65	4,59	1,72	
M03	rijroute vrachtwagens (noodweg)	Normaal	87,00	10	8,00	1,00	5,65	4,59	1,72	
M01	rijroute vrachtwagens kade/opslag	Normaal	34,00	10	8,00	1,00	5,88	7,35	--	
M04	rijroute vrachtwagens (noodweg)	Normaal	121,00	10	8,00	1,00	5,72	5,37	1,24	
G1	Koepoortdijk	Normaal	2865,00	50	8,00	1,00	7,00	2,00	1,00	
G2	Verheffings	Normaal	1620,00	50	8,00	1,00	7,00	2,00	1,00	
G3	N317	Normaal	18114,00	80	8,00	1,00	6,56	3,20	1,06	

Model: 2010 met kade

Groep: (hoofdgroep)

Lijst van wegen, voor rekenmethode Luchtkwaliteit STACKS:

Naam	SLV(D)	SLV(A)	SLV(N)	SNV(D)	SNV(A)	SNV(N)	SLV(D)	SLV(A)	SLV(N)
M05	100,00	100,00	100,00	--	--	--	--	--	--
M08	100,00	--	--	--	--	--	--	--	--
M06	100,00	100,00	--	--	--	--	--	--	--
M07	100,00	100,00	100,00	--	--	--	--	--	--
M09	--	--	--	--	--	--	100,00	100,00	100,00
M02	--	--	--	--	--	--	100,00	100,00	100,00
M03	--	--	--	--	--	--	100,00	100,00	100,00
M31	--	--	--	--	--	--	100,00	100,00	--
M34	--	--	--	--	--	--	100,00	100,00	100,00
01	88,40	88,40	88,40	5,40	5,40	5,40	6,20	6,20	6,20
02	76,50	76,50	76,50	16,90	16,40	16,40	8,70	8,70	8,70
03	91,00	91,30	91,90	5,90	2,70	7,50	3,10	2,00	4,60

Model: 2020 met kade
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van wegen, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - STACKS

Kaas	Geschr.	Wegtype	Totaal aantal	V	Breedte	Diepte	% Int. (D)	% Int. (A)	% Int. (N)
205	persoonauto	Kruislaai	200,00	10	6,00	1,00	5,83	5,00	1,25
206	bestelwagen / klein busje	Normaal	2,00	10	6,00	1,00	8,33	-	-
206	persoonauto	Normaal	26,00	10	6,00	1,00	6,41	5,77	-
207		Normaal	30,00	10	7,00	1,00	5,55	4,17	2,08
209		Normaal	56,00	10	7,00	1,00	5,65	4,66	1,76
202	nij route vrachtwagens (roadweg)	Normaal	87,00	10	8,00	1,00	5,65	4,59	1,72
203	nij route vrachtwagens (roadweg)	Normaal	87,00	10	8,00	1,00	5,65	4,59	1,72
201	nij route vrachtwagens kade/opslag	Normaal	34,00	10	8,00	1,00	5,88	7,35	-
204	nij route vrachtwagens (roadweg)	Normaal	121,00	10	8,00	1,00	5,72	5,37	1,24
01	Koepoortdijk	Normaal	3340,00	50	8,00	1,00	7,00	2,00	1,00
02	Verhaellweg	Normaal	1099,00	50	8,00	1,00	7,00	2,00	1,00
03	N317	Normaal	19614,00	80	8,00	1,00	6,56	3,20	1,56

Luchtkwaliteitonderzoek Rotra Forwarding BV

Bijlage 2

Invoergegevens - wegen 2020 met kade

Model: 2020 met kade

Groep: (hoofdgroep)

Lijst van wegen, voor rekenmethode luchtkwaliteit

STACKS

Naam	SLV(D)	SLV(A)	SLV(M)	SMV(D)	SMV(A)	SMV(R)	SLV(D)	SLV(A)	SLV(R)
M05	100,00	100,00	100,00	--	--	--	--	--	--
M04	100,00	--	--	--	--	--	--	--	--
M06	100,00	100,00	--	--	--	--	--	--	--
M07	100,00	100,00	100,00	--	--	--	--	--	--
M09	--	--	--	--	--	--	100,00	100,00	100,00
M02	--	--	--	--	--	--	100,00	100,00	100,00
M03	--	--	--	--	--	--	100,00	100,00	100,00
M01	--	--	--	--	--	--	100,00	100,00	100,00
M04	--	--	--	--	--	--	100,00	100,00	100,00
01	88,60	88,40	88,40	5,40	5,40	5,60	6,20	6,20	6,20
02	76,50	76,50	76,50	14,80	14,80	14,80	8,70	8,70	8,70
03	91,30	95,30	87,90	5,90	2,70	7,50	3,10	2,00	6,60

Model: 2009 met kade
 Group: (hoofdgroep)
 lijst van bronnen, voor rekenmethode luchtvervalut - STACKS-

Naam	Omzetting	Roete	int	d'g	Ext. diam.	E-in. NO2	E-in. PM10	Flux	Omzetting	Went	NO2	Best. ufer
01	Schip	2,50	1,00	1,10	0,20	0,0000170	0,0000141	0,10	350,00	0,01	5,00	324,00
09	terminal trekker	1,50	0,10	0,20	0,20	0,0000044	0,00000304	0,20	350,00	0,02	5,00	364,00
10	terminal trekker	1,50	0,10	0,20	0,20	0,0000044	0,00000304	0,20	350,00	0,02	5,00	364,00
11	terminal trekker	1,50	0,10	0,20	0,20	0,0000044	0,00000304	0,20	350,00	0,02	5,00	364,00
12	terminal trekker	1,50	0,10	0,20	0,20	0,0000044	0,00000304	0,20	350,00	0,02	5,00	364,00
13	terminal trekker	1,50	0,10	0,20	0,20	0,0000044	0,00000304	0,20	350,00	0,02	5,00	364,00
15	Kraan	1,50	0,10	0,20	0,20	0,0000022	0,0000022	0,20	350,00	0,02	5,00	380,00
16	Rechtsticker	1,50	0,10	0,20	0,20	0,0000022	0,0000022	0,20	350,00	0,02	5,00	380,00
16	Rechtsticker	1,50	0,10	0,20	0,20	0,0000022	0,0000022	0,20	350,00	0,02	5,00	380,00
16	Rechtsticker	1,50	0,10	0,20	0,20	0,0000022	0,0000022	0,20	350,00	0,02	5,00	380,00

Bijlage 3

Rekenresultaten

Resultaten NO2 2009

Toetspunt	Omschrijving	NO2 autonoom [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]	Overschrijdingsdagen	NO2 met kade [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]	Overschrijdingsdagen	Verschil
1	5-9-2008 1	19,6	0	19,7	0	0,1
1	5-9-2008 1	23	0	23,1	0	0,1
1	5-9-2008 1	19,6	0	19,7	0	0,1
2	5-9-2008 2	21,3	0	21,4	0	0,1
2	5-9-2008 2	23,2	0	23,5	0	0,3
2	5-9-2008 2	20,1	0	20,2	0	0,1
2	5-9-2008 2	19,6	0	19,7	0	0,1
3	5-9-2008 3	19,8	0	19,8	0	0
3	5-9-2008 3	19,6	0	19,6	0	0
3	5-9-2008 3	23,3	0	--	0	--
4	5-9-2008 4	19,6	0	19,7	0	0,1
4	5-9-2008 4	19,6	0	19,6	0	0
4	5-9-2008 4	23,4	0	23,1	0	-0,3
5	5-9-2008 5	22,4	0	22,2	0	-0,2
5	5-9-2008 5	19,6	0	19,6	0	0
5	5-9-2008 5	19,6	0	19,6	0	0
6	5-9-2008 6	19,6	0	19,6	0	0
6	5-9-2008 6	19,6	0	19,6	0	0
6	5-9-2008 6	23,9	0	23,8	0	-0,1
7	5-9-2008 7	19,6	0	19,7	0	0,1
7	5-9-2008 7	19,6	0	19,6	0	0
7	5-9-2008 7	24	0	23,9	0	-0,1
8	5-9-2008 8	19,6	0	19,7	0	0,1
8	5-9-2008 8	19,6	0	19,6	0	0
8	5-9-2008 8	24	0	23,9	0	-0,1
9	5-9-2008 9	24	0	24	0	0
9	5-9-2008 9	19,6	0	19,6	0	0
9	5-9-2008 9	19,6	0	19,6	0	0
10	5-9-2008 10	19,6	0	19,6	0	0
10	5-9-2008 10	24	0	24	0	0
10	5-9-2008 10	19,7	0	19,6	0	-0,1
11	5-9-2008 11	19,5	0	19,6	0	0,1
11	5-9-2008 11	22,9	0	23	0	0,1

24	5-9-2008 24	20,2	0	19,7	0	-0,5
24	5-9-2008 24	21,1	0	21,2	0	0,1
25	5-9-2008 25	20,7	0	20,9	0	0,2
25	5-9-2008 25	20,6	0	19,9	0	-0,7
26	5-9-2008 26	20,3	0	20,3	0	0
26	5-9-2008 26	20,9	0	20,2	0	-0,7
27	5-9-2008 27	21,6	0	21	0	-0,6
27	5-9-2008 27	20,9	0	21	0	0,1
28	5-9-2008 28	22,2	0	21,7	0	-0,5
28	5-9-2008 28	20,8	0	20,9	0	0,1
29	5-9-2008 29	20,8	0	20,8	0	0
29	5-9-2008 29	22,5	0	21,9	0	-0,6
30	5-9-2008 30	22,6	0	22	0	-0,6
30	5-9-2008 30	20,8	0	20,9	0	0,1
31	5-9-2008 31	20,9	0	21	0	0,1
31	5-9-2008 31	22,6	0	22,2	0	-0,4
32	5-9-2008 32	22,6	0	22,5	0	-0,1
32	5-9-2008 32	21,2	0	21,3	0	0,1
33	5-9-2008 33	22,5	0	22,6	0	0,1
33	5-9-2008 33	21,3	0	21,4	0	0,1
34	5-9-2008 34	22,5	0	22,6	0	0,1
34	5-9-2008 34	21,3	0	21,3	0	0
35	5-9-2008 35	22,5	0	22,6	0	0,1
35	5-9-2008 35	21,3	0	21,4	0	0,1
36	5-9-2008 36	21,3	0	21,4	0	0,1
36	5-9-2008 36	22,5	0	22,6	0	0,1
37	5-9-2008 37	21,3	0	21,3	0	0
37	5-9-2008 37	23,4	0	23,8	0	0,4
38	5-9-2008 38	21,3	0	21,3	0	0
38	5-9-2008 38	22,6	0	22,9	0	0,3
39	5-9-2008 39	23,4	0	23,8	0	0,4
39	5-9-2008 39	21,3	0	21,3	0	0
40	5-9-2008 40	21,3	0	21,3	0	0
40	5-9-2008 40	--	0	--	0	--
41	5-9-2008 41	21,2	0	21,2	0	0
41	5-9-2008 41	--	0	--	0	--

42	5-9-2008 42	21,1	0	21,1	0	--
42	5-9-2008 42	--	0	--	0	--
43	5-9-2008 43	--	0	--	0	--
43	5-9-2008 43	21	0	21	0	0
44	5-9-2008 44	20,9	0	20,9	0	0
45	5-9-2008 45	20,9	0	20,8	0	-0,1
46	5-9-2008 46	20,9	0	20,8	0	-0,1
47	5-9-2008 47	20,2	0	20,2	0	0
48	5-9-2008 48	20,2	0	20,2	0	0
49	5-9-2008 49	20,2	0	20,2	0	0
81	5-9-2008 81	21,7	0	21,8	0	0,1
82	5-9-2008 82	21,4	0	21,6	0	0,2
83	5-9-2008 83	21,7	0	21,9	0	0,2
84	5-9-2008 84	22	0	22,3	0	0,3
85	5-9-2008 85	24	0	24,3	0	0,3
86	5-9-2008 86	--	0	--	0	--
87	5-9-2008 87	26,5	0	26,8	0	0,3
88	5-9-2008 88	26,2	0	26,4	0	0,2
89	5-9-2008 89	26,3	0	26,6	0	0,2
90	5-9-2008 90	26,3	0	26,4	0	0,1
91	5-9-2008 91	26,6	0	26,7	0	0,1
92	5-9-2008 92	--	0	--	0	--
93	5-9-2008 93	--	0	--	0	--
94	5-9-2008 94	--	0	--	0	--
95	5-9-2008 95	--	0	--	0	--
96	5-9-2008 96	26,5	0	26,3	0	-0,2
97	5-9-2008 97	23,9	0	23,7	0	-0,2
98	5-9-2008 98	20,8	0	20,6	0	-0,2
99	5-9-2008 99	20,2	0	20	0	-0,2
100	5-9-2008 100	20,1	0	19,8	0	-0,3
101	5-9-2008 101	19,9	0	19,7	0	-0,2
102	5-9-2008 102	19,7	0	19,6	0	-0,1
103	5-9-2008 103	19,6	0	19,6	0	0
104	5-9-2008 104	19,5	0	19,5	0	0
105	5-9-2008 105	19,5	0	19,5	0	0
106	5-9-2008 106	19,5	0	19,5	0	0

107	5-9-2008 107	19,5	0	19,5	0	0
108	5-9-2008 108	19,5	0	19,5	0	0
109	5-9-2008 109	19,5	0	19,5	0	0
110	5-9-2008 110	19,5	0	19,5	0	0
111	5-9-2008 111	19,5	0	19,5	0	0,1
112	5-9-2008 112	19,5	0	19,5	0	0,1
113	5-9-2008 113	19,5	0	19,5	0	0,1
114	5-9-2008 114	19,5	0	19,5	0	0,1
115	5-9-2008 115	19,5	0	19,5	0	0,1
116	5-9-2008 116	19,5	0	19,5	0	0,1
117	5-9-2008 117	19,5	0	19,5	0	0,1
118	5-9-2008 118	19,5	0	19,5	0	0,1
119	5-9-2008 119	19,5	0	19,5	0	0,1
120	5-9-2008 120	19,5	0	19,5	0	0,1
121	5-9-2008 121	19,5	0	19,5	0	0,1
122	5-9-2008 122	19,6	0	19,6	0	0
123	5-9-2008 123	19,7	0	19,7	0	0
124	5-9-2008 124	19,9	0	19,9	0	0
125	5-9-2008 125	21,2	0	21,3	0	0,1
126	5-9-2008 126	24,8	0	24,9	0	0,1
129	5-9-2008 129	20,6	0	20,7	0	0,1
130	5-9-2008 130	20,6	0	20,7	0	0,1
131	5-9-2008 131	20,1	0	20,2	0	0,1
132	5-9-2008 132	20,3	0	20,3	0	0
133	5-9-2008 133	21,5	0	21,6	0	0,1
134	5-9-2008 134	22,2	0	22,5	0	0,3
135	5-9-2008 135	22,1	0	22,2	0	0,1
136	5-9-2008 136	22,3	0	22,4	0	0,1
137	5-9-2008 137	22,4	0	22,5	0	0,1
138	5-9-2008 138	22,4	0	22,5	0	0,1
139	5-9-2008 139	22,4	0	22,5	0	0,1
140	5-9-2008 140	22,4	0	22,4	0	0
141	5-9-2008 141	22,3	0	22,4	0	0,1
142	5-9-2008 142	22,3	0	22,3	0	0
143	5-9-2008 143	22,3	0	22,2	0	-0,1
144	5-9-2008 144	22,2	0	22,2	0	0

175	5-9-2008 175	22,2	0	22,1	0	-0,1
176	5-9-2008 176	22,2	0	22,1	0	-0,1
177	5-9-2008 177	22,1	0	22	0	-0,1
178	5-9-2008 178	21,4	0	21,3	0	-0,1
179	5-9-2008 179	20	0	19,9	0	-0,1
180	5-9-2008 180	19,8	0	19,7	0	-0,1
181	5-9-2008 181	19,8	0	19,7	0	-0,1
182	5-9-2008 182	19,7	0	19,6	0	-0,1
183	5-9-2008 183	19,6	0	19,6	0	0
184	5-9-2008 184	19,5	0	19,5	0	0
185	5-9-2008 185	19,5	0	19,5	0	0
186	5-9-2008 186	19,5	0	19,5	0	0
187	5-9-2008 187	19,5	0	19,5	0	0
188	5-9-2008 188	19,5	0	19,5	0	0
189	5-9-2008 189	19,5	0	19,5	0	0
190	5-9-2008 190	19,5	0	19,5	0	0
191	5-9-2008 191	19,5	0	19,5	0	0
192	5-9-2008 192	19,5	0	19,5	0	0
193	5-9-2008 193	19,5	0	19,5	0	0
194	5-9-2008 194	19,5	0	19,5	0	0
195	5-9-2008 195	19,5	0	19,5	0	0
196	5-9-2008 196	19,5	0	19,5	0	0
197	5-9-2008 197	19,5	0	19,5	0	0
198	5-9-2008 198	19,5	0	19,5	0	0
199	5-9-2008 199	19,5	0	19,5	0	0
200	5-9-2008 200	19,5	0	19,5	0	0
201	5-9-2008 201	19,5	0	19,5	0	0
202	5-9-2008 202	19,5	0	19,5	0	0
203	5-9-2008 203	19,5	0	19,5	0	0
204	5-9-2008 204	19,5	0	19,5	0	0
205	5-9-2008 205	19,5	0	19,5	0	0
206	5-9-2008 206	20,1	0	20,2	0	0,1
207	5-9-2008 207	20,2	0	20,2	0	0
208	5-9-2008 208	20,3	0	20,4	0	0,1
209	5-9-2008 209	20,6	0	20,6	0	0
210	5-9-2008 210	20,8	0	20,8	0	0

Resultaten PM10 2009

Toetspunt	Omschrijving	PM10 autonoom [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]	Overschrijdingsdagen	PM10 met kade [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]	Overschrijdingsdagen	Verschil
		20	8	20	8	0
1	5-9-2008 1	20,5	9	20,5	9	0
1		20	8	20	8	0
1	5-9-2008 1	20,3	9	20,3	9	0
2	5-9-2008 2	20,6	9	20,6	9	0
2	5-9-2008 2	20	8	20,1	8	0,1
2		20	7	20	8	0
3	5-9-2008 3	20	8	20	8	0
3		19,9	7	20	7	0,1
3	5-9-2008 3	20,6	9	--	--	--
4	5-9-2008 4	20	8	20	8	0
4		19,9	7	20	7	0,1
4	5-9-2008 4	20,6	9	20,5	9	-0,1
5	5-9-2008 5	20,4	9	20,4	9	0
5	5-9-2008 5	20	8	20	8	0
5		19,9	7	20	7	0,1
6	5-9-2008 6	20	8	20	8	0
6		19,9	7	19,9	7	0
6	5-9-2008 6	20,4	8	20,4	8	0
7	5-9-2008 7	20	8	20	8	0
7		19,9	7	19,9	7	0
7	5-9-2008 7	20,4	8	20,4	8	0
8	5-9-2008 8	19,9	7	20	8	0,1
8		19,9	7	19,9	7	0
8	5-9-2008 8	20,4	8	20,4	8	0
9	5-9-2008 9	20,4	8	20,4	8	0
9		19,9	7	19,9	7	0
9	5-9-2008 9	19,9	7	20	7	0,1
10	5-9-2008 10	19,9	7	20	8	0,1
10	5-9-2008 10	20,4	8	20,4	8	0
10		20	8	20	7	0
11	5-9-2008 11	19,9	7	20	7	0,1
11	5-9-2008 11	20,4	8	20,4	8	0

11		--		--	20	8	--
12		--		--	20,1	8	--
12	5-9-2008 12	19,9		7	20	7	0,1
12	5-9-2008 12	20,4		8	20,4	8	0
13	5-9-2008 13	20,4		8	20,4	8	0
13	5-9-2008 13	19,9		7	20	7	0,1
13		--		--	20,2	8	--
14	5-9-2008 14	20,4		8	20,4	8	0
14	5-9-2008 14	19,9		7	20	7	0,1
14		--		--	20,2	8	--
15	5-9-2008 15	19,9		7	20	7	0,1
15	5-9-2008 15	20,4		8	20,4	8	0
15		--		--	--	--	--
16		--		--	--	--	--
16	5-9-2008 16	19,9		7	19,9	7	0
16	5-9-2008 16	20,4		8	20,4	8	0
17	5-9-2008 17	19,9		7	19,9	7	0
17		20,3		9	20,4	9	0,1
17	5-9-2008 17	20		8	20	8	0
18	5-9-2008 18	20,1		8	20,1	8	0
18	5-9-2008 18	19,9		7	19,9	7	0
18		20,4		9	20,4	9	0
19	5-9-2008 19	19,9		7	19,9	7	0
19		20,5		9	20,6	9	0,1
19	5-9-2008 19	20,2		8	20,2	8	0
20	5-9-2008 20	19,9		7	19,9	7	0
20		20,5		9	20,5	9	0
21		20,3		9	20,3	9	0
21	5-9-2008 21	20		8	20	8	0
21	5-9-2008 21	19,9		7	19,9	7	0
22		20		8	20	8	0
22	5-9-2008 22	20		8	20	8	0
22	5-9-2008 22	19,9		7	19,9	7	0
23		20		8	20	8	0
23	5-9-2008 23	20		8	20	8	0
23	5-9-2008 23	20		8	20	7	0

24	5-9-2008 24	20	8	20	8	0
24	5-9-2008 24	20	8	20	8	0
25	5-9-2008 25	20,1	8	20,1	8	0
25	5-9-2008 25	20,1	8	20	8	-0,1
26	5-9-2008 26	20,2	8	20,2	8	0
26	5-9-2008 26	20,1	8	20	8	-0,1
27	5-9-2008 27	20,2	8	20,2	8	0
27	5-9-2008 27	20	8	20	8	0
28	5-9-2008 28	20,3	8	20,3	8	0
28	5-9-2008 28	20	8	20	8	0
29	5-9-2008 29	20	8	20	8	0
29	5-9-2008 29	20,4	9	20,3	9	-0,1
30	5-9-2008 30	20,4	9	20,4	9	0
30	5-9-2008 30	20	8	20	8	0
31	5-9-2008 31	20	8	20	8	0
31	5-9-2008 31	20,4	9	20,4	9	0
32	5-9-2008 32	20,4	9	20,4	9	0
32	5-9-2008 32	20	8	20	8	0
33	5-9-2008 33	20,4	9	20,4	9	0
33	5-9-2008 33	20	8	20	8	0
34	5-9-2008 34	20,4	9	20,4	9	0
34	5-9-2008 34	20	8	20	8	0
35	5-9-2008 35	20,4	9	20,4	9	0
35	5-9-2008 35	20	8	20	8	0
36	5-9-2008 36	20	8	20	8	0
36	5-9-2008 36	20,4	9	20,4	9	0
37	5-9-2008 37	20	8	20	8	0
37	5-9-2008 37	20,5	9	20,5	9	0
38	5-9-2008 38	20	8	20	8	0
38	5-9-2008 38	20,4	9	20,5	9	0,1
39	5-9-2008 39	20,6	9	20,6	9	0
39	5-9-2008 39	20	8	20	8	0
40	5-9-2008 40	20	8	20	8	0
40	5-9-2008 40	--	--	--	--	--
41	5-9-2008 41	20	8	20	8	0
41	5-9-2008 41	--	--	--	--	--

42	5-9-2008 42	--	--	20	8	--	--
42	5-9-2008 42	20	8	--	--	--	--
43	5-9-2008 43	--	--	20	8	0	0
43	5-9-2008 43	20	8	20	7	0	0
44	5-9-2008 44	20	7	20	7	0	0
45	5-9-2008 45	20	8	20	7	0	0
46	5-9-2008 46	20	8	20	8	0	0
47	5-9-2008 47	20,2	8	20,2	8	0	0
48	5-9-2008 48	20,1	8	20,1	8	0	0
49	5-9-2008 49	20,1	8	20,1	8	0	0
81	5-9-2008 81	20,4	8	20,4	8	0	0
82	5-9-2008 82	20,2	8	20,2	8	0	0
83	5-9-2008 83	20,3	8	20,3	8	0	0
84	5-9-2008 84	20,3	8	20,3	8	0	0
85	5-9-2008 85	20,6	9	20,6	9	0	0
86	5-9-2008 86	--	--	--	--	--	--
87	5-9-2008 87	21,1	10	21,1	10	0	0
88	5-9-2008 88	21,1	10	21,1	10	0	0
89	5-9-2008 89	21,1	10	21,1	10	0	0
90	5-9-2008 90	21,1	10	21,1	10	0	0
91	5-9-2008 91	21,1	10	21,1	10	0	0
92	5-9-2008 92	--	--	--	--	--	--
93	5-9-2008 93	--	--	--	--	--	--
94	5-9-2008 94	--	--	--	--	--	--
95	5-9-2008 95	--	--	--	--	--	--
96	5-9-2008 96	21,1	10	21,1	10	0	0
97	5-9-2008 97	20,7	9	20,6	9	-0,1	-0,1
98	5-9-2008 98	20,1	8	20,1	8	0	0
99	5-9-2008 99	20	8	20	8	0	0
100	5-9-2008 100	20	8	20	8	0	0
101	5-9-2008 101	20	8	20	7	0	0
102	5-9-2008 102	20	7	19,9	7	-0,1	-0,1
103	5-9-2008 103	19,9	7	19,9	7	0	0
104	5-9-2008 104	19,9	7	19,9	7	0	0
105	5-9-2008 105	19,9	7	19,9	7	0	0
106	5-9-2008 106	19,9	7	19,9	7	0	0

107	5-9-2008 107	19,9	7	19,9	7	19,9	7	0
108	5-9-2008 108	19,9	7	19,9	7	19,9	7	0
109	5-9-2008 109	19,9	7	19,9	7	19,9	7	0
110	5-9-2008 110	19,9	7	19,9	7	19,9	7	0
111	5-9-2008 111	19,9	7	19,9	7	19,9	7	0
112	5-9-2008 112	19,9	7	19,9	7	19,9	7	0
113	5-9-2008 113	19,9	7	19,9	7	19,9	7	0
114	5-9-2008 114	19,9	7	19,9	7	19,9	7	0
115	5-9-2008 115	19,9	7	19,9	7	19,9	7	0
116	5-9-2008 116	19,9	7	19,9	7	19,9	7	0
117	5-9-2008 117	19,9	7	19,9	7	19,9	7	0
118	5-9-2008 118	19,9	7	19,9	7	20	7	0,1
119	5-9-2008 119	19,9	7	19,9	7	20	7	0,1
120	5-9-2008 120	19,9	7	19,9	7	20	8	0,1
121	5-9-2008 121	19,9	7	19,9	7	20	8	0,1
122	5-9-2008 122	20	8	20	8	20	8	0
123	5-9-2008 123	20	8	20	8	20	8	0
124	5-9-2008 124	20	8	20	8	20	8	0
125	5-9-2008 125	20,3	8	20,3	8	20,4	8	0,1
126	5-9-2008 126	20,9	9	20,9	9	20,9	9	0
159	5-9-2008 159	20,2	8	20,2	8	20,2	8	0
160	5-9-2008 160	20,2	8	20,2	8	20,2	8	0
161	5-9-2008 161	20	8	20	8	20	8	0
162	5-9-2008 162	20	8	20	8	20	8	0
163	5-9-2008 163	20,1	8	20,1	8	20,1	8	0
164	5-9-2008 164	20,1	8	20,1	8	20,2	8	0,1
165	5-9-2008 165	20,1	8	20,1	8	20,1	8	0
166	5-9-2008 166	20,2	8	20,2	8	20,2	8	0
167	5-9-2008 167	20,2	8	20,2	8	20,2	8	0
168	5-9-2008 168	20,2	8	20,2	8	20,2	8	0
169	5-9-2008 169	20,2	8	20,2	8	20,2	8	0
170	5-9-2008 170	20,2	8	20,2	8	20,2	8	0
171	5-9-2008 171	20,2	8	20,2	8	20,2	8	0
172	5-9-2008 172	20,2	8	20,2	8	20,2	8	0
173	5-9-2008 173	20,2	8	20,2	8	20,2	8	0
174	5-9-2008 174	20,1	8	20,1	8	20,1	8	0

175	5-9-2008 175	20,1	8	20,1	8	20,1	8	0
176	5-9-2008 176	20,1	8	20,1	8	20,1	8	0
177	5-9-2008 177	20,1	8	20,1	8	20,1	8	0
178	5-9-2008 178	20	8	20	8	20	8	0
179	5-9-2008 179	20	8	20	8	20	8	0
180	5-9-2008 180	20	8	20	8	20	8	0
181	5-9-2008 181	20	8	20	8	20	8	0
182	5-9-2008 182	20	8	20	8	20	8	-0,1
183	5-9-2008 183	19,9	7	19,9	7	19,9	7	0
184	5-9-2008 184	19,9	7	19,9	7	19,9	7	0
185	5-9-2008 185	19,9	7	19,9	7	19,9	7	0
186	5-9-2008 186	19,9	7	19,9	7	19,9	7	0
187	5-9-2008 187	19,9	7	19,9	7	19,9	7	0
188	5-9-2008 188	19,9	7	19,9	7	19,9	7	0
189	5-9-2008 189	19,9	7	19,9	7	19,9	7	0
190	5-9-2008 190	19,9	7	19,9	7	19,9	7	0
191	5-9-2008 191	19,9	7	19,9	7	19,9	7	0
192	5-9-2008 192	19,9	7	19,9	7	19,9	7	0
193	5-9-2008 193	19,9	7	19,9	7	19,9	7	0
194	5-9-2008 194	19,9	7	19,9	7	19,9	7	0
195	5-9-2008 195	19,9	7	19,9	7	19,9	7	0
196	5-9-2008 196	19,9	7	19,9	7	19,9	7	0
197	5-9-2008 197	19,9	7	19,9	7	19,9	7	0
198	5-9-2008 198	19,9	7	19,9	7	19,9	7	0
199	5-9-2008 199	19,9	7	19,9	7	19,9	7	0
200	5-9-2008 200	19,9	7	19,9	7	19,9	7	0
201	5-9-2008 201	19,9	7	19,9	7	19,9	7	0
202	5-9-2008 202	19,9	7	19,9	7	19,9	7	0
203	5-9-2008 203	19,9	7	19,9	7	19,9	7	0
204	5-9-2008 204	19,9	7	19,9	7	19,9	7	0
205	5-9-2008 205	19,9	7	19,9	7	19,9	8	0
206	5-9-2008 206	20,1	8	20,1	8	20,2	8	0,1
207	5-9-2008 207	20,2	8	20,2	8	20,2	8	0
208	5-9-2008 208	20,2	8	20,2	8	20,2	8	0
209	5-9-2008 209	20,2	8	20,2	8	20,2	8	0
210	5-9-2008 210	20,2	8	20,2	8	20,3	8	0,1

Resultaten NO2 2010

Toetspunt	Omschrijving	2010 autonoom. [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]	Overschrijdingsdagen	2010 met kade [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]	Overschrijdingsdagen	Verschil
1	5-9-2008 1	18	0	18,1	0	0,1
1	5-9-2008 1	21,4	0	21,5	0	0,1
1	5-9-2008 1	18	0	18,1	0	0,1
2	5-9-2008 2	19,7	0	19,8	0	0,1
2	5-9-2008 2	21,6	0	21,8	0	0,2
2	5-9-2008 2	18,5	0	18,6	0	0,1
2	5-9-2008 2	18	0	18,1	0	0,1
3	5-9-2008 3	18,2	0	18,2	0	0
3	5-9-2008 3	18	0	18	0	0
3	5-9-2008 3	21,7	0	--	0	--
4	5-9-2008 4	18	0	18,1	0	0,1
4	5-9-2008 4	18	0	18	0	0
4	5-9-2008 4	21,7	0	21,4	0	-0,3
5	5-9-2008 5	20,7	0	20,6	0	-0,1
5	5-9-2008 5	18	0	18	0	0
5	5-9-2008 5	18	0	18	0	0
6	5-9-2008 6	18	0	18	0	0
6	5-9-2008 6	17,9	0	18	0	0,1
6	5-9-2008 6	22,1	0	22	0	-0,1
7	5-9-2008 7	18	0	18	0	0
7	5-9-2008 7	18	0	18	0	0
7	5-9-2008 7	22,3	0	22,1	0	-0,2
8	5-9-2008 8	18	0	18	0	0
8	5-9-2008 8	17,9	0	17,9	0	0
8	5-9-2008 8	22,3	0	22,2	0	-0,1
9	5-9-2008 9	22,3	0	22,2	0	-0,1
9	5-9-2008 9	18	0	17,9	0	-0,1
9	5-9-2008 9	18	0	18	0	0
10	5-9-2008 10	18	0	18	0	0
10	5-9-2008 10	22,3	0	22,3	0	0
10	5-9-2008 10	18,1	0	18	0	-0,1
11	5-9-2008 11	17,9	0	18	0	0,1
11	5-9-2008 11	21,3	0	21,3	0	0

11			--	0	18,3	0	--
12			--	0	19	0	--
12	5-9-2008 12		17,9	0	18	0	0,1
12	5-9-2008 12		21,3	0	21,4	0	0,1
13	5-9-2008 13		21,3	0	21,4	0	0,1
13	5-9-2008 13		17,9	0	18	0	0,1
13			--	0	19,4	0	--
14	5-9-2008 14		21,3	0	21,4	0	0,1
14	5-9-2008 14		18	0	18	0	0
14			--	0	19,6	0	--
15	5-9-2008 15		18	0	18	0	0
15	5-9-2008 15		21,2	0	21,3	0	0,1
15			--	0	--	0	--
16			--	0	--	0	--
16	5-9-2008 16		17,9	0	18	0	0,1
16	5-9-2008 16		21,2	0	21,3	0	0,1
17	5-9-2008 17		17,9	0	18	0	0,1
17			20,6	0	20,9	0	0,3
17	5-9-2008 17		19,5	0	19,7	0	0,1
18	5-9-2008 18		19,4	0	19,5	0	0,1
18	5-9-2008 18		17,9	0	17,9	0	0
18			20,9	0	21,3	0	0,4
19	5-9-2008 19		17,9	0	17,9	0	0
19			21,5	0	21,9	0	0,4
19	5-9-2008 19		19	0	19	0	0
20	5-9-2008 20		17,9	0	17,9	0	0
20			21,1	0	21,3	0	0,2
21			19,8	0	19,9	0	0,1
21	5-9-2008 21		19,6	0	19,5	0	-0,1
21	5-9-2008 21		17,9	0	17,9	0	0
22			18,4	0	18,5	0	0,1
22	5-9-2008 22		19,4	0	19,5	0	0,1
22	5-9-2008 22		18	0	18	0	0
23			18,1	0	18,1	0	0
23	5-9-2008 23		19,3	0	19,3	0	0
23	5-9-2008 23		18,1	0	18	0	-0,1

24	5-9-2008 24	18,6	0	18,1	0	-0,5
24	5-9-2008 24	19,4	0	19,5	0	0,1
25	5-9-2008 25	19,1	0	19,2	0	0,1
25	5-9-2008 25	19	0	18,3	0	-0,7
26	5-9-2008 26	18,7	0	18,7	0	0
26	5-9-2008 26	19,3	0	18,6	0	-0,7
27	5-9-2008 27	20	0	19,4	0	-0,6
27	5-9-2008 27	19,2	0	19,3	0	0,1
28	5-9-2008 28	20,6	0	20	0	-0,6
28	5-9-2008 28	19,1	0	19,1	0	0
29	5-9-2008 29	19,1	0	19,1	0	0
29	5-9-2008 29	20,9	0	20,3	0	-0,6
30	5-9-2008 30	20,9	0	20,4	0	-0,5
30	5-9-2008 30	19,1	0	19,1	0	0
31	5-9-2008 31	19,2	0	19,3	0	0,1
31	5-9-2008 31	21	0	20,5	0	-0,5
32	5-9-2008 32	21	0	20,9	0	-0,1
32	5-9-2008 32	19,5	0	19,5	0	0
33	5-9-2008 33	20,9	0	20,9	0	0
33	5-9-2008 33	19,6	0	19,7	0	0,1
34	5-9-2008 34	20,9	0	20,9	0	0
34	5-9-2008 34	19,6	0	19,6	0	0
35	5-9-2008 35	20,9	0	21	0	0,1
35	5-9-2008 35	19,6	0	19,6	0	0
36	5-9-2008 36	19,6	0	19,6	0	0
36	5-9-2008 36	20,9	0	21	0	0,1
37	5-9-2008 37	19,6	0	19,6	0	0
37	5-9-2008 37	21,8	0	22,2	0	0,4
38	5-9-2008 38	19,6	0	19,6	0	0
38	5-9-2008 38	21	0	21,3	0	0,3
39	5-9-2008 39	21,9	0	22,2	0	0,3
39	5-9-2008 39	19,6	0	19,6	0	0
40	5-9-2008 40	19,6	0	19,6	0	0
40	5-9-2008 40	--	0	--	0	--
41	5-9-2008 41	19,5	0	19,5	0	0
41	5-9-2008 41	--	0	--	0	--

42	5-9-2008 42	19,4	0	-	0	-	-
42	5-9-2008 42	-	0	19,4	0	-	-
43	5-9-2008 43	-	0	-	0	-	-
43	5-9-2008 43	19,3	0	19,3	0	0	0
44	5-9-2008 44	19,2	0	19,2	0	0	0
45	5-9-2008 45	19,2	0	19,1	0	0	-0,1
46	5-9-2008 46	19,2	0	19,1	0	0	-0,1
47	5-9-2008 47	18,6	0	18,6	0	0	0
48	5-9-2008 48	18,5	0	18,6	0	0	0,1
49	5-9-2008 49	18,6	0	18,6	0	0	0
81	5-9-2008 81	20,1	0	20,2	0	0	0,1
82	5-9-2008 82	19,8	0	19,9	0	0	0,1
83	5-9-2008 83	20,1	0	20,2	0	0	0,1
84	5-9-2008 84	20,5	0	20,6	0	0	0,1
85	5-9-2008 85	22,4	0	22,6	0	0	0,2
86	5-9-2008 86	-	0	-	0	0	-
87	5-9-2008 87	24,9	0	25,1	0	0	0,2
88	5-9-2008 88	24,6	0	24,7	0	0	0,1
89	5-9-2008 89	24,7	0	24,8	0	0	0,1
90	5-9-2008 90	24,7	0	24,7	0	0	0
91	5-9-2008 91	25	0	25	0	0	0
92	5-9-2008 92	-	0	-	0	0	-
93	5-9-2008 93	-	0	-	0	0	-
94	5-9-2008 94	-	0	-	0	0	-
95	5-9-2008 95	-	0	-	0	0	-
96	5-9-2008 96	24,8	0	24,6	0	0	-0,2
97	5-9-2008 97	22,3	0	22,1	0	0	-0,2
98	5-9-2008 98	19,2	0	19	0	0	-0,2
99	5-9-2008 99	18,6	0	18,4	0	0	-0,2
100	5-9-2008 100	18,5	0	18,2	0	0	-0,3
101	5-9-2008 101	18,3	0	18,1	0	0	-0,2
102	5-9-2008 102	18,1	0	18	0	0	-0,1
103	5-9-2008 103	18	0	18	0	0	0
104	5-9-2008 104	17,9	0	17,9	0	0	0
105	5-9-2008 105	17,9	0	17,9	0	0	0
106	5-9-2008 106	17,9	0	17,9	0	0	0

107	5-9-2008 107	17,9	0	17,9	0	0
108	5-9-2008 108	17,9	0	17,9	0	0
109	5-9-2008 109	17,9	0	17,9	0	0
110	5-9-2008 110	17,9	0	17,9	0	0
111	5-9-2008 111	17,9	0	18	0	0,1
112	5-9-2008 112	17,9	0	18	0	0,1
113	5-9-2008 113	17,9	0	18	0	0,1
114	5-9-2008 114	17,9	0	18	0	0,1
115	5-9-2008 115	17,9	0	18	0	0,1
116	5-9-2008 116	17,9	0	18	0	0,1
117	5-9-2008 117	17,9	0	18	0	0,1
118	5-9-2008 118	17,9	0	18	0	0,1
119	5-9-2008 119	17,9	0	18	0	0,1
120	5-9-2008 120	17,9	0	18	0	0,1
121	5-9-2008 121	17,9	0	18	0	0,1
122	5-9-2008 122	18	0	18	0	0
123	5-9-2008 123	18,1	0	18,1	0	0
124	5-9-2008 124	18,3	0	18,3	0	0
125	5-9-2008 125	19,6	0	19,7	0	0,1
126	5-9-2008 126	23,2	0	23,2	0	0
159	5-9-2008 159	19	0	19,1	0	0,1
160	5-9-2008 160	19	0	19,1	0	0,1
161	5-9-2008 161	18,5	0	18,6	0	0,1
162	5-9-2008 162	18,7	0	18,7	0	0
163	5-9-2008 163	19,8	0	19,9	0	0,1
164	5-9-2008 164	20,6	0	20,8	0	0,2
165	5-9-2008 165	20,4	0	20,5	0	0,1
166	5-9-2008 166	20,6	0	20,6	0	0
167	5-9-2008 167	20,7	0	20,7	0	0
168	5-9-2008 168	20,7	0	20,7	0	0
169	5-9-2008 169	20,7	0	20,7	0	0
170	5-9-2008 170	20,7	0	20,7	0	0
171	5-9-2008 171	20,6	0	20,6	0	0
172	5-9-2008 172	20,6	0	20,6	0	0
173	5-9-2008 173	20,6	0	20,5	0	-0,1
174	5-9-2008 174	20,5	0	20,4	0	-0,1

175	5-9-2008 175	20,5	0	20,4	0	-0,1
176	5-9-2008 176	20,5	0	20,4	0	-0,1
177	5-9-2008 177	20,4	0	20,3	0	-0,1
178	5-9-2008 178	19,7	0	19,6	0	-0,1
179	5-9-2008 179	18,4	0	18,3	0	-0,1
180	5-9-2008 180	18,2	0	18,1	0	-0,1
181	5-9-2008 181	18,2	0	18,1	0	-0,1
182	5-9-2008 182	18,1	0	18	0	-0,1
183	5-9-2008 183	18	0	18	0	0
184	5-9-2008 184	17,9	0	17,9	0	0
185	5-9-2008 185	17,9	0	17,9	0	0
186	5-9-2008 186	17,9	0	17,9	0	0
187	5-9-2008 187	17,9	0	17,9	0	0
188	5-9-2008 188	17,9	0	17,9	0	0
189	5-9-2008 189	17,9	0	17,9	0	0
190	5-9-2008 190	17,9	0	17,9	0	0
191	5-9-2008 191	17,9	0	17,9	0	0
192	5-9-2008 192	17,9	0	17,9	0	0
193	5-9-2008 193	17,9	0	17,9	0	0
194	5-9-2008 194	17,9	0	17,9	0	0
195	5-9-2008 195	17,9	0	17,9	0	0
196	5-9-2008 196	17,9	0	17,9	0	0
197	5-9-2008 197	17,9	0	17,9	0	0
198	5-9-2008 198	17,9	0	17,9	0	0
199	5-9-2008 199	17,9	0	17,9	0	0
200	5-9-2008 200	17,9	0	17,9	0	0
201	5-9-2008 201	17,9	0	17,9	0	0
202	5-9-2008 202	17,9	0	17,9	0	0
203	5-9-2008 203	17,9	0	17,9	0	0
204	5-9-2008 204	17,9	0	17,9	0	0
205	5-9-2008 205	17,9	0	17,9	0	0
206	5-9-2008 206	18,5	0	18,6	0	0,1
207	5-9-2008 207	18,6	0	18,6	0	0
208	5-9-2008 208	18,7	0	18,8	0	0,1
209	5-9-2008 209	19	0	19	0	0
210	5-9-2008 210	19,2	0	19,2	0	0

Resultaten PM10 2010

Toetspunt	Omschrijving	2010 autonoom [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]	Overschrijdingsdagen	2010 met kade [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]	Overschrijdingsdagen	Verschil
1	5-9-2008 1	19,8	7	19,8	7	0
1	5-9-2008 1	20,3	9	20,3	9	0
1	5-9-2008 1	19,8	7	19,8	7	0
1	5-9-2008 1	20	8	20	8	0
2	5-9-2008 2	20,3	9	20,3	9	0
2	5-9-2008 2	19,8	8	19,8	8	0
2	5-9-2008 2	19,7	7	19,8	7	0,1
3	5-9-2008 3	19,8	7	19,8	7	0
3	5-9-2008 3	19,7	7	19,8	7	0,1
3	5-9-2008 3	20,3	9	--	--	--
4	5-9-2008 4	19,8	7	19,8	7	0
4	5-9-2008 4	19,7	7	19,8	7	0,1
4	5-9-2008 4	20,3	9	20,3	9	0
5	5-9-2008 5	20,1	8	20,1	8	0
5	5-9-2008 5	19,7	7	19,8	7	0,1
5	5-9-2008 5	19,7	7	19,7	7	0
6	5-9-2008 6	19,7	7	19,8	7	0,1
6	5-9-2008 6	19,7	7	19,7	7	0
6	5-9-2008 6	20,1	8	20,1	8	0
7	5-9-2008 7	19,7	7	19,8	7	0,1
7	5-9-2008 7	19,7	7	19,7	7	0
7	5-9-2008 7	20,2	8	20,1	8	-0,1
8	5-9-2008 8	19,7	7	19,8	7	0,1
8	5-9-2008 8	19,7	7	19,7	7	0
8	5-9-2008 8	20,2	8	20,2	8	0
9	5-9-2008 9	20,2	8	20,2	8	0
9	5-9-2008 9	19,7	7	19,7	7	0
9	5-9-2008 9	19,7	7	19,8	7	0,1
10	5-9-2008 10	19,7	7	19,7	7	0
10	5-9-2008 10	20,2	8	20,2	8	0
10	5-9-2008 10	19,8	7	19,7	7	-0,1
11	5-9-2008 11	19,7	7	19,7	7	0
11	5-9-2008 11	20,2	8	20,2	8	0

11			--		--		19,8		7	--
12			-		--		19,9		7	-
12	5-9-2008 12		19,7		7		19,7		7	0
12	5-9-2008 12		20,2		8		20,2		8	0
13	5-9-2008 13		20,2		8		20,2		8	0
13	5-9-2008 13		19,7		7		19,7		7	0
13			-		--		20		8	--
14	5-9-2008 14		20,2		8		20,2		8	0
14	5-9-2008 14		19,7		7		19,7		7	0
14			-		--		20		8	--
15	5-9-2008 15		19,7		7		19,7		7	0
15	5-9-2008 15		20,2		8		20,2		8	0
15			--		-		--		--	--
16			-		--		--		--	--
16	5-9-2008 16		19,7		7		19,7		7	0
16	5-9-2008 16		20,2		8		20,2		8	0
17	5-9-2008 17		19,7		7		19,7		7	0
17			20,1		9		20,1		9	0
17	5-9-2008 17		19,8		7		19,8		7	0
18	5-9-2008 18		19,9		8		19,9		8	0
18	5-9-2008 18		19,7		7		19,7		7	0
18			20,2		9		20,2		9	0
19	5-9-2008 19		19,7		7		19,7		7	0
19			20,3		9		20,3		9	0
19	5-9-2008 19		19,9		8		19,9		8	0
20	5-9-2008 20		19,7		7		19,7		7	0
20			20,2		9		20,2		9	0
21			20		8		20		8	0
21	5-9-2008 21		19,8		7		19,8		7	0
21	5-9-2008 21		19,7		7		19,7		7	0
22			19,8		7		19,8		8	0
22	5-9-2008 22		19,8		7		19,8		7	0
22	5-9-2008 22		19,7		7		19,7		7	0
23			19,8		7		19,8		7	0
23	5-9-2008 23		19,8		7		19,8		7	0
23	5-9-2008 23		19,8		7		19,7		7	-0,1

24	5-9-2008 24	19,8	7	19,8	7	0
24	5-9-2008 24	19,8	7	19,8	7	0
25	5-9-2008 25	19,9	7	19,9	8	0
25	5-9-2008 25	19,9	7	19,8	7	-0,1
26	5-9-2008 26	19,9	7	19,9	7	0
26	5-9-2008 26	19,9	7	19,8	7	-0,1
27	5-9-2008 27	20	8	20	8	0
27	5-9-2008 27	19,8	7	19,8	7	0
28	5-9-2008 28	20,1	9	20,1	9	0
28	5-9-2008 28	19,8	7	19,8	7	0
29	5-9-2008 29	19,8	7	19,8	7	0
29	5-9-2008 29	20,2	9	20,1	9	-0,1
30	5-9-2008 30	20,2	9	20,1	9	-0,1
30	5-9-2008 30	19,8	7	19,8	7	0
31	5-9-2008 31	19,8	7	19,8	7	0
31	5-9-2008 31	20,2	9	20,1	9	-0,1
32	5-9-2008 32	20,2	9	20,2	9	0
32	5-9-2008 32	19,8	7	19,8	7	0
33	5-9-2008 33	20,2	9	20,2	9	0
33	5-9-2008 33	19,8	7	19,8	7	0
34	5-9-2008 34	20,2	9	20,2	9	0
34	5-9-2008 34	19,8	7	19,8	7	0
35	5-9-2008 35	20,2	9	20,2	9	0
35	5-9-2008 35	19,8	7	19,8	7	0
36	5-9-2008 36	19,8	7	19,8	7	0
36	5-9-2008 36	20,2	9	20,2	9	0
37	5-9-2008 37	19,8	7	19,8	7	0
37	5-9-2008 37	20,3	9	20,3	9	0
38	5-9-2008 38	19,8	7	19,8	7	0
38	5-9-2008 38	20,2	9	20,2	9	0
39	5-9-2008 39	20,3	9	20,3	9	0
39	5-9-2008 39	19,8	7	19,8	7	0
40	5-9-2008 40	19,8	7	19,8	7	0
40	5-9-2008 40	--	--	--	--	--
41	5-9-2008 41	19,8	7	19,8	7	0
41	5-9-2008 41	--	--	--	--	--

42	5-9-2008 42	--	--	19,8	7	19,8	7	--
42	5-9-2008 42	19,8	7	--	--	--	--	--
43	5-9-2008 43	--	--	--	--	--	--	--
43	5-9-2008 43	19,8	7	19,8	7	19,8	7	0
44	5-9-2008 44	19,8	7	19,8	7	19,8	7	0
45	5-9-2008 45	19,8	7	19,8	7	19,8	7	0
46	5-9-2008 46	19,8	7	19,8	7	19,8	7	0
47	5-9-2008 47	19,8	7	19,8	7	19,8	7	0
48	5-9-2008 48	19,8	7	19,8	7	19,8	7	0
49	5-9-2008 49	19,8	7	19,8	7	19,8	7	0
81	5-9-2008 81	20,1	8	20,1	8	20,1	8	0
82	5-9-2008 82	20	8	20	8	20	8	0
83	5-9-2008 83	20	8	20	8	20	8	0
84	5-9-2008 84	20,1	8	20,1	8	20,1	8	0
85	5-9-2008 85	20,3	8	20,3	8	20,3	8	0
86	5-9-2008 86	--	--	--	--	--	--	--
87	5-9-2008 87	20,8	10	20,8	10	20,8	10	0
88	5-9-2008 88	20,8	10	20,8	10	20,8	10	0
89	5-9-2008 89	20,8	10	20,8	10	20,8	10	0
90	5-9-2008 90	20,8	10	20,8	10	20,8	10	0
91	5-9-2008 91	20,8	10	20,8	10	20,8	10	0
92	5-9-2008 92	--	--	--	--	--	--	--
93	5-9-2008 93	--	--	--	--	--	--	--
94	5-9-2008 94	--	--	--	--	--	--	--
95	5-9-2008 95	--	--	--	--	--	--	--
96	5-9-2008 96	20,8	10	20,8	10	20,8	10	0
97	5-9-2008 97	20,4	9	20,4	9	20,4	9	0
98	5-9-2008 98	19,9	7	19,9	7	19,9	7	0
99	5-9-2008 99	19,8	7	19,8	7	19,8	7	0
100	5-9-2008 100	19,8	7	19,8	7	19,8	7	0
101	5-9-2008 101	19,8	7	19,8	7	19,8	7	0
102	5-9-2008 102	19,8	7	19,8	7	19,8	7	-0,1
103	5-9-2008 103	19,7	7	19,7	7	19,7	7	0
104	5-9-2008 104	19,7	7	19,7	7	19,7	7	0
105	5-9-2008 105	19,7	7	19,7	7	19,7	7	0
106	5-9-2008 106	19,7	7	19,7	7	19,7	7	0

107	5-9-2008 107	19,7		7	19,7	7	0
108	5-9-2008 108	19,7		7	19,7	7	0
109	5-9-2008 109	19,7		7	19,7	7	0
110	5-9-2008 110	19,7		7	19,7	7	0
111	5-9-2008 111	19,7		7	19,7	7	0
112	5-9-2008 112	19,7		7	19,7	7	0
113	5-9-2008 113	19,7		7	19,7	7	0
114	5-9-2008 114	19,7		7	19,7	7	0
115	5-9-2008 115	19,7		7	19,7	7	0
116	5-9-2008 116	19,7		7	19,7	7	0
117	5-9-2008 117	19,7		7	19,7	7	0
118	5-9-2008 118	19,7		7	19,7	7	0
119	5-9-2008 119	19,7		7	19,7	7	0
120	5-9-2008 120	19,7		7	19,7	7	0
121	5-9-2008 121	19,7		7	19,7	7	0
122	5-9-2008 122	19,8		7	19,8	7	0
123	5-9-2008 123	19,8		7	19,8	7	0
124	5-9-2008 124	19,8		7	19,8	7	0
125	5-9-2008 125	20		8	20	8	0
126	5-9-2008 126	20,5		9	20,5	9	0
159	5-9-2008 159	19,9		7	19,9	7	0
160	5-9-2008 160	19,9		7	19,9	7	0
161	5-9-2008 161	19,8		7	19,8	7	0
162	5-9-2008 162	19,8		7	19,8	7	0
163	5-9-2008 163	19,8		7	19,9	7	0,1
164	5-9-2008 164	19,9		8	19,9	8	0
165	5-9-2008 165	19,9		7	19,9	7	0
166	5-9-2008 166	19,9		8	19,9	8	0
167	5-9-2008 167	20		8	20	8	0
168	5-9-2008 168	20		8	20	8	0
169	5-9-2008 169	20		8	20	8	0
170	5-9-2008 170	20		8	20	8	0
171	5-9-2008 171	19,9		7	19,9	7	0
172	5-9-2008 172	19,9		7	19,9	7	0
173	5-9-2008 173	19,9		7	19,9	7	0
174	5-9-2008 174	19,9		7	19,9	7	0

175	5-9-2008 175	19,9	7	19,9	7	0
176	5-9-2008 176	19,9	7	19,9	7	0
177	5-9-2008 177	19,9	7	19,9	7	0
178	5-9-2008 178	19,8	7	19,8	7	0
179	5-9-2008 179	19,8	7	19,8	7	0
180	5-9-2008 180	19,8	7	19,8	7	0
181	5-9-2008 181	19,8	7	19,7	7	-0,1
182	5-9-2008 182	19,8	7	19,7	7	-0,1
183	5-9-2008 183	19,7	7	19,7	7	0
184	5-9-2008 184	19,7	7	19,7	7	0
185	5-9-2008 185	19,7	7	19,7	7	0
186	5-9-2008 186	19,7	7	19,7	7	0
187	5-9-2008 187	19,7	7	19,7	7	0
188	5-9-2008 188	19,7	7	19,7	7	0
189	5-9-2008 189	19,7	7	19,7	7	0
190	5-9-2008 190	19,7	7	19,7	7	0
191	5-9-2008 191	19,7	7	19,7	7	0
192	5-9-2008 192	19,7	7	19,7	7	0
193	5-9-2008 193	19,7	7	19,7	7	0
194	5-9-2008 194	19,7	7	19,7	7	0
195	5-9-2008 195	19,7	7	19,7	7	0
196	5-9-2008 196	19,7	7	19,7	7	0
197	5-9-2008 197	19,7	7	19,7	7	0
198	5-9-2008 198	19,7	7	19,7	7	0
199	5-9-2008 199	19,7	7	19,7	7	0
200	5-9-2008 200	19,7	7	19,7	7	0
201	5-9-2008 201	19,7	7	19,7	7	0
202	5-9-2008 202	19,7	7	19,7	7	0
203	5-9-2008 203	19,7	7	19,7	7	0
204	5-9-2008 204	19,7	7	19,7	7	0
205	5-9-2008 205	19,7	7	19,7	7	0
206	5-9-2008 206	19,8	7	19,8	7	0
207	5-9-2008 207	19,9	7	19,9	7	0
208	5-9-2008 208	19,9	8	19,9	8	0
209	5-9-2008 209	19,9	8	19,9	8	0
210	5-9-2008 210	19,9	8	19,9	8	0

Resultaten NO2 2020

Toetspunt	Omschrijving	2020 autonoom. [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]	Overschrijdingsdagen	2020 met kade [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]	Overschrijdingsdagen	Verschil
1	5-9-2008 1	12,5	0	12,6	0	0,1
1		14,2	0	14,3	0	0,1
1		12,5	0	12,6	0	0,1
1	5-9-2008 1	13,4	0	13,4	0	0
2	5-9-2008 2	14,3	0	14,4	0	0,1
2	5-9-2008 2	12,8	0	12,8	0	0
2		12,5	0	12,6	0	0,1
3	5-9-2008 3	12,6	0	12,7	0	0,1
3		12,5	0	12,6	0	0,1
3	5-9-2008 3	14,4	0	-	0	-
4	5-9-2008 4	12,6	0	12,6	0	0
4		12,5	0	12,6	0	0,1
4	5-9-2008 4	14,4	0	14,2	0	-0,2
5	5-9-2008 5	13,9	0	13,8	0	-0,1
5	5-9-2008 5	12,5	0	12,5	0	0,1
5		12,5	0	12,6	0	0,1
6	5-9-2008 6	12,5	0	12,6	0	0,1
6		12,5	0	12,5	0	0
6	5-9-2008 6	14,4	0	14,3	0	-0,1
7	5-9-2008 7	12,5	0	12,6	0	0,1
7		12,5	0	12,5	0	0
7	5-9-2008 7	14,4	0	14,4	0	0
8	5-9-2008 8	12,5	0	12,6	0	0,1
8		12,5	0	12,5	0	0
8	5-9-2008 8	14,5	0	14,4	0	-0,1
9	5-9-2008 9	14,5	0	14,4	0	-0,1
9		12,5	0	12,5	0	0
9	5-9-2008 9	12,5	0	12,6	0	0,1
10	5-9-2008 10	12,5	0	12,6	0	0,1
10	5-9-2008 10	14,5	0	14,4	0	-0,1
10		12,6	0	12,6	0	0
11	5-9-2008 11	12,5	0	12,6	0	0,1
11	5-9-2008 11	14,2	0	14,2	0	0

11			--		0		12,7		0	--
12			--		0		13		0	--
12	5-9-2008 12		12,5		0		12,6		0	0,1
12	5-9-2008 12		14,2		0		14,2		0	0
13	5-9-2008 13		14,2		0		14,2		0	0
13	5-9-2008 13		12,5		0		12,6		0	0,1
13			--		0		13,2		0	--
14	5-9-2008 14		14,2		0		14,2		0	0
14	5-9-2008 14		12,5		0		12,6		0	0,1
14			--		0		13,3		0	--
15	5-9-2008 15		12,5		0		12,6		0	0,1
15	5-9-2008 15		14,1		0		14,2		0	0,1
15			--		0		--		0	--
16			--		0		--		0	--
16	5-9-2008 16		12,5		0		12,5		0	0
16	5-9-2008 16		14,1		0		14,2		0	0,1
17	5-9-2008 17		12,5		0		12,5		0	0
17			13,9		0		14		0	0,1
17	5-9-2008 17		13,1		0		13,2		0	0,1
18	5-9-2008 18		13,2		0		13,3		0	0,1
18	5-9-2008 18		12,5		0		12,5		0	0
18			14		0		14,2		0	0,2
19	5-9-2008 19		12,5		0		12,5		0	0
19			14,3		0		14,4		0	0,1
19	5-9-2008 19		12,9		0		13		0	0,1
20	5-9-2008 20		12,5		0		12,5		0	0
20			14,1		0		14,1		0	0
21			13,4		0		13,5		0	0,1
21	5-9-2008 21		13,1		0		13,1		0	0
21	5-9-2008 21		12,5		0		12,5		0	0
22			12,8		0		12,8		0	0
22	5-9-2008 22		13		0		13,1		0	0,1
22	5-9-2008 22		12,5		0		12,5		0	0
23			12,6		0		12,6		0	0
23	5-9-2008 23		13		0		13		0	0
23	5-9-2008 23		12,6		0		12,6		0	0

24	5-9-2008 24	12,8		0	12,6	0	-0,2
24	5-9-2008 24	13,1		0	13,1	0	0
25	5-9-2008 25	13,1		0	13,1	0	0
25	5-9-2008 25	13,1		0	12,7	0	-0,4
26	5-9-2008 26	12,8		0	12,8	0	0
26	5-9-2008 26	13,2		0	12,8	0	-0,4
27	5-9-2008 27	13,5		0	13,2	0	-0,3
27	5-9-2008 27	13		0	13	0	0
28	5-9-2008 28	13,8		0	13,5	0	-0,3
28	5-9-2008 28	12,9		0	12,9	0	0
29	5-9-2008 29	12,9		0	12,9	0	0
29	5-9-2008 29	13,9		0	13,6	0	-0,3
30	5-9-2008 30	14		0	13,7	0	-0,3
30	5-9-2008 30	12,9		0	12,9	0	0
31	5-9-2008 31	13		0	13	0	0
31	5-9-2008 31	14		0	13,8	0	-0,2
32	5-9-2008 32	14		0	14	0	0
32	5-9-2008 32	13,1		0	13,1	0	0
33	5-9-2008 33	14		0	14	0	0
33	5-9-2008 33	13,1		0	13,2	0	0,1
34	5-9-2008 34	14		0	14	0	0
34	5-9-2008 34	13,1		0	13,1	0	0
35	5-9-2008 35	14		0	14	0	0
35	5-9-2008 35	13,1		0	13,2	0	0,1
36	5-9-2008 36	13,1		0	13,2	0	0,1
36	5-9-2008 36	14		0	14	0	0
37	5-9-2008 37	13,1		0	13,1	0	0
37	5-9-2008 37	14,5		0	14,6	0	0,1
38	5-9-2008 38	13,1		0	13,1	0	0
38	5-9-2008 38	14		0	14,2	0	0,2
39	5-9-2008 39	14,4		0	14,6	0	0,2
39	5-9-2008 39	13,1		0	13,1	0	0
40	5-9-2008 40	13,1		0	13,1	0	0
40	5-9-2008 40	--		0	--	0	--
41	5-9-2008 41	13,1		0	13,1	0	0
41	5-9-2008 41	--		0	--	0	--

42	5-9-2008 42	--	0	--	0	--	0	--
42	5-9-2008 42	13,1	0	13	0	13	0	-0,1
43	5-9-2008 43	--	0	--	0	--	0	--
43	5-9-2008 43	13	0	13	0	13	0	0
44	5-9-2008 44	12,9	0	12,9	0	12,9	0	0
45	5-9-2008 45	12,9	0	12,9	0	12,9	0	0
46	5-9-2008 46	12,9	0	12,9	0	12,9	0	0
47	5-9-2008 47	12,7	0	12,7	0	12,7	0	0
48	5-9-2008 48	12,7	0	12,7	0	12,7	0	0
49	5-9-2008 49	12,7	0	12,7	0	12,7	0	0
81	5-9-2008 81	13,5	0	13,5	0	13,5	0	0
82	5-9-2008 82	13,4	0	13,4	0	13,5	0	0,1
83	5-9-2008 83	13,6	0	13,6	0	13,6	0	0
84	5-9-2008 84	13,7	0	13,7	0	13,8	0	0,1
85	5-9-2008 85	14,7	0	14,7	0	14,8	0	0,1
86	5-9-2008 86	--	0	--	0	--	0	--
87	5-9-2008 87	16	0	16	0	16,1	0	0,1
88	5-9-2008 88	15,8	0	15,8	0	15,9	0	0,1
89	5-9-2008 89	15,9	0	15,9	0	15,9	0	0
90	5-9-2008 90	15,9	0	15,9	0	15,9	0	0
91	5-9-2008 91	16	0	16	0	16	0	0
92	5-9-2008 92	--	0	--	0	--	0	--
93	5-9-2008 93	--	0	--	0	--	0	--
94	5-9-2008 94	--	0	--	0	--	0	--
95	5-9-2008 95	--	0	--	0	--	0	--
96	5-9-2008 96	15,9	0	15,9	0	15,8	0	-0,1
97	5-9-2008 97	14,6	0	14,6	0	14,5	0	-0,1
98	5-9-2008 98	13,1	0	13,1	0	13	0	-0,1
99	5-9-2008 99	12,8	0	12,8	0	12,7	0	-0,1
100	5-9-2008 100	12,8	0	12,8	0	12,6	0	-0,2
101	5-9-2008 101	12,7	0	12,7	0	12,6	0	-0,1
102	5-9-2008 102	12,6	0	12,6	0	12,5	0	-0,1
103	5-9-2008 103	12,5	0	12,5	0	12,5	0	0
104	5-9-2008 104	12,5	0	12,5	0	12,5	0	0
105	5-9-2008 105	12,5	0	12,5	0	12,5	0	0
106	5-9-2008 106	12,5	0	12,5	0	12,5	0	0

107	5-9-2008 107	12,5		0	12,5	0	0	0
108	5-9-2008 108	12,5		0	12,5			0
109	5-9-2008 109	12,5		0	12,5			0
110	5-9-2008 110	12,5		0	12,5			0
111	5-9-2008 111	12,5		0	12,5			0
112	5-9-2008 112	12,5		0	12,5			0
113	5-9-2008 113	12,5		0	12,5			0
114	5-9-2008 114	12,5		0	12,5			0
115	5-9-2008 115	12,5		0	12,5			0
116	5-9-2008 116	12,5		0	12,6			0,1
117	5-9-2008 117	12,5		0	12,6			0,1
118	5-9-2008 118	12,5		0	12,6			0,1
119	5-9-2008 119	12,5		0	12,6			0,1
120	5-9-2008 120	12,5		0	12,5			0
121	5-9-2008 121	12,5		0	12,5			0
122	5-9-2008 122	12,5		0	12,5			0,1
123	5-9-2008 123	12,6		0	12,6			0
124	5-9-2008 124	12,7		0	12,7			0
125	5-9-2008 125	13,2		0	13,3			0,1
126	5-9-2008 126	15		0	15,1			0,1
159	5-9-2008 159	12,9		0	13			0,1
160	5-9-2008 160	12,9		0	13			0,1
161	5-9-2008 161	12,8		0	12,8			0
162	5-9-2008 162	12,9		0	12,9			0
163	5-9-2008 163	13,2		0	13,3			0,1
164	5-9-2008 164	13,7		0	13,8			0,1
165	5-9-2008 165	13,5		0	13,6			0,1
166	5-9-2008 166	13,6		0	13,6			0
167	5-9-2008 167	13,7		0	13,7			0
168	5-9-2008 168	13,7		0	13,7			0
169	5-9-2008 169	13,7		0	13,7			0
170	5-9-2008 170	13,6		0	13,7			0,1
171	5-9-2008 171	13,6		0	13,6			0
172	5-9-2008 172	13,6		0	13,6			0
173	5-9-2008 173	13,6		0	13,6			0
174	5-9-2008 174	13,6		0	13,5			-0,1

175	5-9-2008 175	13,6	0	13,5	0	13,5	0	-0,1
176	5-9-2008 176	13,5	0	13,5	0	13,5	0	0
177	5-9-2008 177	13,5	0	13,5	0	13,5	0	0
178	5-9-2008 178	13,2	0	13,1	0	13,1	0	-0,1
179	5-9-2008 179	12,7	0	12,7	0	12,7	0	0
180	5-9-2008 180	12,7	0	12,6	0	12,6	0	-0,1
181	5-9-2008 181	12,6	0	12,6	0	12,6	0	0
182	5-9-2008 182	12,6	0	12,5	0	12,5	0	-0,1
183	5-9-2008 183	12,5	0	12,5	0	12,5	0	0
184	5-9-2008 184	12,5	0	12,5	0	12,5	0	0
185	5-9-2008 185	12,5	0	12,5	0	12,5	0	0
186	5-9-2008 186	12,5	0	12,5	0	12,5	0	0
187	5-9-2008 187	12,5	0	12,5	0	12,5	0	0
188	5-9-2008 188	12,5	0	12,5	0	12,5	0	0
189	5-9-2008 189	12,5	0	12,5	0	12,5	0	0
190	5-9-2008 190	12,5	0	12,5	0	12,5	0	0
191	5-9-2008 191	12,5	0	12,5	0	12,5	0	0
192	5-9-2008 192	12,5	0	12,5	0	12,5	0	0
193	5-9-2008 193	12,5	0	12,5	0	12,5	0	0
194	5-9-2008 194	12,5	0	12,5	0	12,5	0	0
195	5-9-2008 195	12,5	0	12,5	0	12,5	0	0
196	5-9-2008 196	12,5	0	12,5	0	12,5	0	0
197	5-9-2008 197	12,5	0	12,5	0	12,5	0	0
198	5-9-2008 198	12,5	0	12,5	0	12,5	0	0
199	5-9-2008 199	12,5	0	12,5	0	12,5	0	0
200	5-9-2008 200	12,5	0	12,5	0	12,5	0	0
201	5-9-2008 201	12,5	0	12,5	0	12,5	0	0
202	5-9-2008 202	12,5	0	12,5	0	12,5	0	0
203	5-9-2008 203	12,5	0	12,5	0	12,5	0	0
204	5-9-2008 204	12,5	0	12,5	0	12,5	0	0
205	5-9-2008 205	12,5	0	12,5	0	12,5	0	0
206	5-9-2008 206	12,7	0	12,7	0	12,7	0	0
207	5-9-2008 207	12,7	0	12,7	0	12,8	0	0,1
208	5-9-2008 208	12,8	0	12,8	0	12,8	0	0
209	5-9-2008 209	12,9	0	13	0	13	0	0,1
210	5-9-2008 210	13	0	13	0	13	0	0

Resultaten PM10 2020

Toetspunt	Omschrijving	2020 autonoom [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]	Overschrijdingsdagen	2020 met kade [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]	Overschrijdingsdagen	Verschil
1	5-9-2008 1	17,3	3	17,3	3	0
1		17,7	3	17,7	3	0
1	5-9-2008 1	17,3	3	17,3	3	0
2	5-9-2008 2	17,5	3	17,5	3	0
2	5-9-2008 2	17,7	3	17,7	3	0
2	5-9-2008 2	17,4	3	17,4	3	0
2		17,3	3	17,3	3	-
3	5-9-2008 3	17,4	3	17,4	3	0
3		17,3	3	17,3	3	0
3	5-9-2008 3	17,7	4	--	--	--
4	5-9-2008 4	17,3	3	17,3	3	0
4		17,3	3	17,3	3	0
4	5-9-2008 4	17,7	3	17,7	3	0
5	5-9-2008 5	17,6	3	17,6	3	0
5	5-9-2008 5	17,3	3	17,3	3	0
5		17,3	3	17,3	3	0
6	5-9-2008 6	17,3	3	17,3	3	0
6		17,3	3	17,3	3	0
6	5-9-2008 6	17,6	3	17,6	3	0
7	5-9-2008 7	17,3	3	17,3	3	0
7		17,3	3	17,3	3	0
7	5-9-2008 7	17,6	3	17,6	3	0
8	5-9-2008 8	17,3	3	17,3	3	0
8		17,3	3	17,3	3	0
8	5-9-2008 8	17,6	3	17,6	3	0
9	5-9-2008 9	17,6	3	17,6	3	0
9		17,3	3	17,3	3	0
9	5-9-2008 9	17,3	3	17,3	3	0
10	5-9-2008 10	17,3	3	17,3	3	0
10	5-9-2008 10	17,6	3	17,6	3	0
10		17,3	3	17,3	3	-
11	5-9-2008 11	17,3	3	17,3	3	0
11	5-9-2008 11	17,6	3	17,6	3	0

11		--	--	--	17,4	3	--
12		--	--	--	17,4	3	--
12	5-9-2008 12	17,3	17,3	3	17,3	3	0
12	5-9-2008 12	17,6	17,6	3	17,6	3	--
13	5-9-2008 13	17,6	17,6	3	17,6	3	0
13	5-9-2008 13	17,3	17,3	3	17,3	3	0
13		--	--	--	17,5	3	--
14	5-9-2008 14	17,6	17,6	3	17,6	3	0
14	5-9-2008 14	17,3	17,3	3	17,3	3	0
14		--	--	--	17,5	3	--
15	5-9-2008 15	17,3	17,3	3	17,3	3	0
15	5-9-2008 15	17,6	17,6	3	17,6	3	0
15		--	--	--	--	--	--
16		--	--	--	--	--	--
16	5-9-2008 16	17,3	17,3	3	17,3	3	0
16	5-9-2008 16	17,6	17,6	3	17,6	3	0
17	5-9-2008 17	17,3	17,3	3	17,3	3	0
17		17,6	17,6	3	17,6	3	0
17	5-9-2008 17	17,4	17,4	3	17,4	3	0
18	5-9-2008 18	17,4	17,4	3	17,5	3	0,1
18	5-9-2008 18	17,3	17,3	3	17,3	3	0
18		17,6	17,6	3	17,6	3	0
19	5-9-2008 19	17,3	17,3	3	17,3	3	0
19		17,7	17,7	3	17,7	3	0
19	5-9-2008 19	17,5	17,5	3	17,5	3	0
20	5-9-2008 20	17,3	17,3	3	17,3	3	0
20		17,7	17,7	3	17,7	3	0
21		17,5	17,5	3	17,5	3	0
21	5-9-2008 21	17,4	17,4	3	17,4	3	0
21	5-9-2008 21	17,3	17,3	3	17,3	3	0
22		17,4	17,4	3	17,4	3	0
22	5-9-2008 22	17,4	17,4	3	17,4	3	0
22	5-9-2008 22	17,3	17,3	3	17,3	3	0
23		17,3	17,3	3	17,3	3	0
23	5-9-2008 23	17,4	17,4	3	17,4	3	0
23	5-9-2008 23	17,3	17,3	3	17,3	3	0

24	5-9-2008 24	17,4	3	17,3	3	-0,1
24	5-9-2008 24	17,4	3	17,4	3	0
25	5-9-2008 25	17,4	3	17,4	3	0
25	5-9-2008 25	17,4	3	17,4	3	0
26	5-9-2008 26	17,4	3	17,4	3	0
26	5-9-2008 26	17,4	3	17,4	3	0
27	5-9-2008 27	17,5	3	17,5	3	0
27	5-9-2008 27	17,3	3	17,3	3	0
28	5-9-2008 28	17,6	3	17,5	3	-0,1
28	5-9-2008 28	17,3	3	17,3	3	0
29	5-9-2008 29	17,3	3	17,3	3	0
29	5-9-2008 29	17,6	3	17,6	3	0
30	5-9-2008 30	17,6	3	17,6	3	0
30	5-9-2008 30	17,3	3	17,3	3	0
31	5-9-2008 31	17,3	3	17,3	3	0
31	5-9-2008 31	17,6	3	17,6	3	0
32	5-9-2008 32	17,6	3	17,6	3	0
32	5-9-2008 32	17,4	3	17,4	3	0
33	5-9-2008 33	17,6	3	17,6	3	0
33	5-9-2008 33	17,4	3	17,4	3	0
34	5-9-2008 34	17,6	3	17,6	3	0
34	5-9-2008 34	17,4	3	17,4	3	0
35	5-9-2008 35	17,6	3	17,6	3	0
35	5-9-2008 35	17,4	3	17,4	3	0
36	5-9-2008 36	17,4	3	17,4	3	0
36	5-9-2008 36	17,6	3	17,6	3	0
37	5-9-2008 37	17,4	3	17,4	3	0
37	5-9-2008 37	17,7	3	17,7	3	0
38	5-9-2008 38	17,4	3	17,4	3	0
38	5-9-2008 38	17,6	3	17,6	3	0
39	5-9-2008 39	17,7	3	17,7	3	0
39	5-9-2008 39	17,4	3	17,4	3	-
40	5-9-2008 40	17,4	3	17,4	3	0
40	5-9-2008 40	-	-	-	-	-
41	5-9-2008 41	17,4	3	17,4	3	0
41	5-9-2008 41	-	-	-	-	-

42	5-9-2008 42	--	--	--	--	--	--
42	5-9-2008 42	17,4	17,4	3	3	17,4	--
43	5-9-2008 43	--	--	--	--	--	--
43	5-9-2008 43	17,3	17,3	3	3	17,3	0
44	5-9-2008 44	17,3	17,3	3	3	17,3	0
45	5-9-2008 45	17,3	17,3	3	3	17,3	0
46	5-9-2008 46	17,3	17,3	3	3	17,3	0
47	5-9-2008 47	17,4	17,4	3	3	17,4	0
48	5-9-2008 48	17,4	17,4	3	3	17,4	0
49	5-9-2008 49	17,4	17,4	3	3	17,4	0
81	5-9-2008 81	17,6	17,6	3	3	17,6	0
82	5-9-2008 82	17,5	17,5	3	3	17,5	0
83	5-9-2008 83	17,5	17,5	3	3	17,5	0
84	5-9-2008 84	17,5	17,5	3	3	17,5	0,1
85	5-9-2008 85	17,7	17,7	3	3	17,7	--
86	5-9-2008 86	--	--	--	--	--	--
87	5-9-2008 87	18	18	4	4	18	0
88	5-9-2008 88	18	18	4	4	18	0
89	5-9-2008 89	18	18	4	4	18	0
90	5-9-2008 90	18	18	4	4	18	0
91	5-9-2008 91	18	18	4	4	18	--
92	5-9-2008 92	--	--	--	--	--	--
93	5-9-2008 93	--	--	--	--	--	--
94	5-9-2008 94	--	--	--	--	--	--
95	5-9-2008 95	--	--	--	--	--	--
96	5-9-2008 96	18	18	4	4	18	0
97	5-9-2008 97	17,8	17,7	4	4	17,7	-0,1
98	5-9-2008 98	17,4	17,4	3	3	17,4	0
99	5-9-2008 99	17,4	17,4	3	3	17,4	0
100	5-9-2008 100	17,4	17,3	3	3	17,3	-0,1
101	5-9-2008 101	17,3	17,3	3	3	17,3	0
102	5-9-2008 102	17,3	17,3	3	3	17,3	0
103	5-9-2008 103	17,3	17,3	3	3	17,3	0
104	5-9-2008 104	17,3	17,3	3	3	17,3	0
105	5-9-2008 105	17,3	17,3	3	3	17,3	0
106	5-9-2008 106	17,3	17,3	3	3	17,3	0

107	5-9-2008 107	17,3	3	17,3	3	0
108	5-9-2008 108	17,3	3	17,3	3	0
109	5-9-2008 109	17,3	3	17,3	3	0
110	5-9-2008 110	17,3	3	17,3	3	0
111	5-9-2008 111	17,3	3	17,3	3	0
112	5-9-2008 112	17,3	3	17,3	3	0
113	5-9-2008 113	17,3	3	17,3	3	0
114	5-9-2008 114	17,3	3	17,3	3	0
115	5-9-2008 115	17,3	3	17,3	3	0
116	5-9-2008 116	17,3	3	17,3	3	0
117	5-9-2008 117	17,3	3	17,3	3	0
118	5-9-2008 118	17,3	3	17,3	3	0
119	5-9-2008 119	17,3	3	17,3	3	0
120	5-9-2008 120	17,3	3	17,3	3	0
121	5-9-2008 121	17,3	3	17,3	3	0
122	5-9-2008 122	17,3	3	17,3	3	0
123	5-9-2008 123	17,3	3	17,3	3	0
124	5-9-2008 124	17,4	3	17,4	3	0
125	5-9-2008 125	17,5	3	17,5	3	0,1
126	5-9-2008 126	17,9	4	17,9	4	0
159	5-9-2008 159	17,5	3	17,5	3	0
160	5-9-2008 160	17,5	3	17,5	3	0
161	5-9-2008 161	17,4	3	17,4	3	0
162	5-9-2008 162	17,4	3	17,4	3	0
163	5-9-2008 163	17,4	3	17,4	3	0
164	5-9-2008 164	17,5	3	17,5	3	0
165	5-9-2008 165	17,4	3	17,4	3	0
166	5-9-2008 166	17,5	3	17,5	3	0
167	5-9-2008 167	17,5	3	17,5	3	0
168	5-9-2008 168	17,5	3	17,5	3	0
169	5-9-2008 169	17,5	3	17,5	3	0
170	5-9-2008 170	17,5	3	17,5	3	0
171	5-9-2008 171	17,5	3	17,5	3	0
172	5-9-2008 172	17,5	3	17,5	3	0
173	5-9-2008 173	17,5	3	17,5	3	0
174	5-9-2008 174	17,5	3	17,4	3	-0,1

175	5-9-2008 175	17,4	3	17,4	3	17,4	3	0
176	5-9-2008 176	17,4	3	17,4	3	17,4	3	0
177	5-9-2008 177	17,4	3	17,4	3	17,4	3	0
178	5-9-2008 178	17,4	3	17,4	3	17,4	3	0
179	5-9-2008 179	17,4	3	17,3	3	17,3	3	-0,1
180	5-9-2008 180	17,3	3	17,3	3	17,3	3	0
181	5-9-2008 181	17,3	3	17,3	3	17,3	3	0
182	5-9-2008 182	17,3	3	17,3	3	17,3	3	0
183	5-9-2008 183	17,3	3	17,3	3	17,3	3	0
184	5-9-2008 184	17,3	3	17,3	3	17,3	3	0
185	5-9-2008 185	17,3	3	17,3	3	17,3	3	0
186	5-9-2008 186	17,3	3	17,3	3	17,3	3	0
187	5-9-2008 187	17,3	3	17,3	3	17,3	3	0
188	5-9-2008 188	17,3	3	17,3	3	17,3	3	0
189	5-9-2008 189	17,3	3	17,3	3	17,3	3	0
190	5-9-2008 190	17,3	3	17,3	3	17,3	3	0
191	5-9-2008 191	17,3	3	17,3	3	17,3	3	0
192	5-9-2008 192	17,3	3	17,3	3	17,3	3	0
193	5-9-2008 193	17,3	3	17,3	3	17,3	3	0
194	5-9-2008 194	17,3	3	17,3	3	17,3	3	0
195	5-9-2008 195	17,3	3	17,3	3	17,3	3	0
196	5-9-2008 196	17,3	3	17,3	3	17,3	3	0
197	5-9-2008 197	17,3	3	17,3	3	17,3	3	0
198	5-9-2008 198	17,3	3	17,3	3	17,3	3	0
199	5-9-2008 199	17,3	3	17,3	3	17,3	3	0
200	5-9-2008 200	17,3	3	17,3	3	17,3	3	0
201	5-9-2008 201	17,3	3	17,3	3	17,3	3	0
202	5-9-2008 202	17,3	3	17,3	3	17,3	3	0
203	5-9-2008 203	17,3	3	17,3	3	17,3	3	0
204	5-9-2008 204	17,3	3	17,3	3	17,3	3	0
205	5-9-2008 205	17,3	3	17,3	3	17,3	3	0
206	5-9-2008 206	17,4	3	17,4	3	17,4	3	0
207	5-9-2008 207	17,4	3	17,4	3	17,4	3	0
208	5-9-2008 208	17,5	3	17,5	3	17,5	3	0
209	5-9-2008 209	17,5	3	17,5	3	17,5	3	0
210	5-9-2008 210	17,5	3	17,5	3	17,5	3	0