

Geactualiseerde beoordeling Luchtkwaliteit OV-Terminal

Conform: Wet milieubeheer (luchtkwaliteitseisen)

Kenmerk:	
Datum:	7 april 2010
Datum gewijzigd:	
Plannaam:	OV-Terminal
Auteurs:	Wiet Baggen (gemeente Utrecht)
Verkeersmodel	VRU 2.0 UTR 1.0
Rekenmodel:	CAR 8.0

SO Afdeling Milieu & Duurzaamheid

Postbus 8406	3503 RK UTRECHT
Telefoonnummer:	030 - 286 4283
Bezoekadres:	Ravellaan 96

Inhoud

1.	Inleiding	3
1.1	Aanleiding	3
1.2	Doel luchtkwaliteitsbeoordeling	3
1.3	Projectomschrijving	4
1.4	Projectgebied en beïnvloedingsgebied	5
1.5	Leeswijzer	7
2.	Wetgeving	8
2.1	Wet luchtkwaliteit	8
2.2	Besluit niet in betekenende mate bijdragen	9
2.3	Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007	9
2.4	Wijzing Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007	10
2.5	Regeling projectsaldering luchtkwaliteit 2007	11
2.6	Beschouwde stoffen	11
3.	Uitgangspunten	12
3.1	Toetsing aan NSL	12
3.2	Uitgevoerde luchtberekeningen	12
3.2.1	Berekeningsjaren	12
3.2.2	Berekeningsmethode	13
3.2.3	Verwerking invloed van snelwegen	13
3.3	Invoergegevens	13
3.3.1	Verkeersintensiteiten	13
3.4	OVT: hernieuwde ontsluiting van de bussen	15
3.4.1	Nieuw busstation aan de westzijde	15
3.4.2	Reconstructie busbanen in directe omgeving van het stationgebied	16
3.4.3	Luchtkwaliteit in de omgeving van de nieuwe busstations	17
3.5	ALU2009	18
4.	Resultaten	19
4.1	Inleiding	19
4.2	Situatie in 2011	19
4.3	Situatie in 2015	20
4.4	Situatie in 2020	21
4.5	Geconstateerde overschrijdingen in 2015	21
4.6	OV-Terminal als onderdeel van ontwikkeling Stationsgebied	22
5.	Samenvatting en Conclusie	23

Bijlagen

- Bijlage 1: Invoergegevens CARII
- Bijlage 2: Resultaten CARII-berekening
- Bijlage 3: Wegvaknamen Utrecht
- Bijlage 4: Utrechtse achtergrondconcentraties NO₂
- Bijlage 5: Luchtboekhouding
- Bijlage 6: Gehanteerde emissiefactoren
- Bijlage 7: Toekomstige situatie plangebied

1. INLEIDING

1.1 Aanleiding

Bij besluit van 14 december 2006 heeft de raad van de gemeente Utrecht het structuurplan Stationsgebied vastgesteld. Dit structuurplan bevat de hoofdlijnen van de plannen voor het stationsgebied.

Voor de ontwikkeling van het Stationsgebied is in 2003 een milieueffectrapport (MER) opgesteld, waarin de milieueffecten van de plannen voor het stationsgebied zijn beschreven (MER 1^e fase Stationsgebied Utrecht). Het was de bedoeling dit MER te laten volgen door een MER 2^e fase dat zou worden opgesteld voor een op het Stationsgebied betrekking hebbend bestemmingsplan. In 2005 is besloten de bestemmingsplan-procedure niet op te starten en in plaats daarvan een structuurplan vast te stellen. Voorafgaand aan de vaststelling van het structuurplan is een MER opgesteld (Strategische Milieubeoordeling Stationsgebied Utrecht Milieurapport, december 2006). Van dit MER maakt de luchtrapportage Structuurplan stationsgebied (september 2006) deel uit. In dat luchtrapport zijn maatregelen benoemd ter verbetering van de luchtkwaliteit. Door bij de vaststelling van het structuurplan ook het MER (inclusief de genoemde luchtrapportage) vast te stellen zijn deze maatregelen gekoppeld aan het stationsgebied.

In 2007 is een aanvullend MER opgesteld (Aanvullend MER Stationsgebied Utrecht). Dit MER kan worden beschouwd als een voortzetting van het MER 1^e fase Stationsgebied Utrecht en dient daarmee in samenhang te worden gezien. Volgens dit aanvullend MER worden de luchtkwaliteitsnormen uit het Besluit luchtkwaliteit 2005 in de situatie zonder de ontwikkeling van het Stationsgebied overschreden en leidt realisering van de voorgenomen activiteiten voor het Stationsgebied tot een verslechtering van de luchtkwaliteit. In verband met deze overschrijding zijn aan het project Stationsgebied bij de vaststelling van het structuurplan maatregelen ter verbetering van de luchtkwaliteit gekoppeld (milieuzonering en schone bussen). Volgens het aanvullend MER kan met deze projectmaatregelen aan de luchtkwaliteitsnormen worden voldaan. De commissie voor de MER heeft deze conclusie onderschreven in haar toetsingsadvies van 29 november 2007.

De bouw van een nieuwe Openbaar Vervoer Terminal maakt deel uit van de plannen voor het stationsgebied en is één van de (deel)projecten, waarvoor bouwvergunning wordt verleend

De gemeente Utrecht heeft onderzoek (d.d. 12 maart 2008 en d.d. 9 april 2009) verricht naar de effecten van de ontwikkeling van een nieuwe Openbaar Vervoer Terminal (hierna OV-Terminal) in Utrecht op de luchtkwaliteit. Door de ingebruikname van een nieuw verkeersmodel (VRU 2.0 UTR 1.0 dat op 15 januari 2008 door het college van B&W is vastgesteld) was een actualisatie van het eerder uitgevoerde luchtonderzoek noodzakelijk. De geactualiseerde luchtberekeningen zijn uitgevoerd met behulp van de meest recente versie van CARII (versie 8.0). Deze geactualiseerde rapportage vervangt alle eerdere luchtrapportages voor dit project.

In deze geactualiseerde rapportage wordt een beoordeling gegeven van de effecten op de luchtkwaliteit ten behoeve van de procedure ex artikel 19, eerste lid, van de Wet op de Ruimtelijke Ordening (WRO) voor de jaren 2011, 2015 en 2020. In de onderhavige rapportage worden de onderzoeksresultaten van de actualisatie gepresenteerd.

1.2 Doel luchtkwaliteitsbeoordeling

Het primaire doel van deze geactualiseerde luchtbeoordeling is inzicht te geven in de ontwikkeling van de luchtkwaliteit in de komende jaren ter plaatse van het

beïnvloedingsgebied. Daarbij wordt tevens beoordeeld hoe de luchtkwaliteit zich verhoudt tot de grenswaarden uit de Wet milieubeheer.

Daartoe wordt allereerst beoordeeld of het onderhavige plan als In Betekende Mate (IBM) project is opgenomen in het Nationale Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Indien dat het geval is, hoeft op grond van artikel 5.16 lid 3 Wet milieubeheer (Wm) geen afzonderlijke luchtkwaliteitsbeoordeling te worden uitgevoerd ten aanzien van het voldoen aan de grenswaarde noch voor enig jaar daarna. Indien dat niet het geval is dient een luchtkwaliteitsbeoordeling te worden uitgevoerd, gericht op het in kaart brengen van mogelijke overschrijdingen van de grenswaarden in de plansituatie. In het geval van overschrijdingen wordt tevens gekeken of sprake is van een Niet in betekenende mate (NIBM) verslechtering van de luchtkwaliteit als gevolg van de realisatie van de OV-terminal.

1.3 Projectomschrijving

Binnen de gemeente Utrecht worden plannen ontwikkeld voor het gehele Stationsgebied. Het Structuurplan Stationsgebied van december 2006 vormt de basis voor deze plannen. Het Stationsgebied omvat het gebied dat wordt begrensd door:

- *Aan de oostzijde:* het spoor tussen de Daalsetunnel en de Leidseveertunnel, Smakkelaarsveld, Daalsesingel tussen Smakkelaarsveld en Daalsetunnel, Catharijnekade tussen Paardenveld en Vredenburg, Vredenburg, Achter Clarenburg inclusief het V&D-gebouw met parkeergarage, Rijnkade en Catharijnesingel ter hoogte van Moreelsepark;
- *Aan de zuidzijde:* Moreelsepark, een lijn van oost naar west over het spooreplacement, een deel van het voormalige EKP-terrein en langs de Van Zijstweg;
- *Aan de westzijde:* de as van het Merwedekanaal;
- *Aan de noordzijde:* de Graadt van Roggenweg, het Jaarbeursplein, de Van Sijpesteijnkade, het spoor tussen de Van Sijpesteijntunnel en de Daalsetunnel.

De nadere uitwerking van het Stationsgebied gebeurt in meerdere (deel)plannen, waarvoor afzonderlijke ruimtelijke procedures worden doorlopen. De realisering van de OV-Terminal (zie afbeelding 1.1) is één van deze deelplannen. Naar verwachting is de OV-Terminal in 2011 gerealiseerd en in gebruik genomen.



Afbeelding 1.1: Toekomstige situatie OV-Terminal

De realisatie van de OV-Terminal maakt de (autonome) capaciteitsgroei van het openbaar vervoer mogelijk. Door toename van het treinverkeer, met o.a. het "sternet" rond Utrecht (Randstadspoor) plus de realisatie van het netwerk voor hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) zal het aantal passagiers in het openbaar vervoer sterk toenemen naar ca. 100 miljoen in 2020. Dat is bijna een verdubbeling van het huidige aantal reizigers. De huidige OV-Terminal kan de capaciteitsvraag in de toekomst niet meer aan.

Met de realisering van de OV-Terminal zet Utrecht maximaal in op de ambitie om Nederlands grootste openbaar vervoer knooppunt te worden. Door de nieuwe OV-Terminal worden de mobiliteitssystemen op overzichtelijke wijze met elkaar verbonden. Een aantrekkelijk en goedfunctionerend openbaar vervoer is een belangrijke voorwaarde om de luchtkwaliteit te verbeteren.

Als in deze rapportage wordt gesproken over het “project”, dan wordt hiermee bedoeld de ontwikkeling van het Stationsgebied als geheel. Voor de ontwikkeling van de OV-Terminal worden de termen “deelproject of deelplan” aangehouden.

1.4 Projectgebied en beïnvloedingsgebied

De nieuwe OV-Terminal bestaat uit een brede traverse die als een brug de perrons van trein, tram en bus overspant. De afwikkeling van het bus- en tramverkeer wordt daarbij verdeeld over de oost- en westzijde van de OV-Terminal. Dit heeft invloed op de luchtkwaliteit daar de routing van de bussen verandert: bussen met bestemming westzijde van Utrecht krijgen een halte aan de Jaarbeurszijde; aan de westzijde van het spoor. De bussen richting het oostelijk deel van de provincie Utrecht zullen stoppen aan de kant van Hoog Catharijne; aan de oostzijde van het spoor.

De effecten op de luchtkwaliteit van de ontwikkeling van de OV-terminal worden in samenhang met de andere deelplannen in het Stationsgebied beoordeeld. Per deelontwikkeling wordt zo immers aangetoond dat samen met alle reeds eerder vergunde ontwikkelingen en rekening houdend met de effecten van de maatregelen ter verbetering van de luchtkwaliteit aan de Wet milieubeheer wordt voldaan. Het vorenstaande houdt in dat in dit geval van een relatief groot beïnvloedingsgebied is uitgegaan. Het beïnvloedingsgebied is het gebied waarbinnen de luchtkwaliteit aantoonbaar invloed zal ondervinden van het project Stationsgebied.

De omvang van het totale beïnvloedingsgebied is bepaald op basis van verkeerskundig onderzoek. Het beïnvloedingsgebied is in casu het gebied waar op de wegen een verandering van meer dan 100 voertuigen per etmaal plaatsvindt als gevolg van de herstructurering van het Stationsgebied. Een toename van maximaal 100 motorvoertuigen leidt bij geen enkel wegtype tot een verandering van meer dan $0,1 \mu\text{g}/\text{m}^3$ van de jaargemiddelde concentratie fijn stof of stikstofdioxide. Langs wegen waar de verandering van het aantal voertuigen per etmaal kleiner is dan 100 zullen dus geen gevolgen voor de luchtkwaliteit optreden. Overigens is in het Aanvullend MER een grens van 500 voertuigen per etmaal aangehouden.

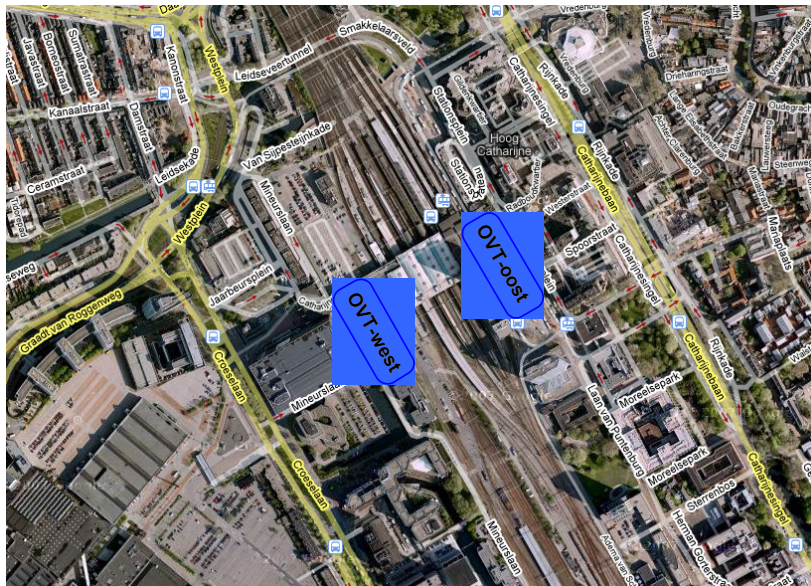
De auto-intensiteiten veranderen niet als gevolg van de realisatie van de OV-terminal. Wel verandert een aantal busroutes. Op basis van de verschillende buslijnschema's is bepaald wat de ontwikkeling van de OV-Terminal voor effect heeft op de busintensiteiten op de wegen in het beïnvloedingsgebied.

De busintensiteiten op de volgende wegen in het beïnvloedingsgebied van het Stationsgebied veranderen als gevolg van de ontwikkeling van de OV-Terminal:

- Vleutenseweg;
- Ds. M.L. Kinglaan;
- Weg der Verenigde Naties;
- Graadt van Roggenweg;
- Westplein;
- Catharijnebaan;
- Catharijnesingel;
- Overste den Oudenlaan;
- Dr. M.A Tellegenlaan;
- Van Zijstweg;
- Europalaan/Europalaan Zuid;
- Beneluxlaan;
- Verlengde Van Zijstweg;

- Catharijnesingel;
- Leidseveer;
- Smakkelaarsveld;
- Croeselaan;
- Adema van Scheltemabaan.

In afbeelding 1.2 is een overzicht opgenomen van de planlocatie en de omgeving daarvan.



Afbeelding 1.2: Omgeving planlocatie OV-Terminal, weergegeven met blauw kader
(Bron: googlemaps.nl; 21-11-2007)

In afbeelding 1.3 zijn de wegen die worden beïnvloed door de ontwikkeling van de OV-Terminal in het rood weergegeven.



Afbeelding 1.3 Beïnvloedingsgebied OV-Terminal

1.5 Leeswijzer

In deze rapportage wordt allereerst in hoofdstuk 2 ingegaan op het wettelijke kader, waarna in hoofdstuk 3 beoordeeld wordt of dit plan is opgenomen in het NSL. Vervolgens wordt ingegaan op de voor de uitgevoerde berekeningen gebruikte onderzoeksopzet en de gebruikte invoergegevens. In hoofdstuk 4 komen de berekeningsresultaten aan de orde. Tenslotte wordt in hoofdstuk 5 afgesloten met de conclusies.

2. WETGEVING

2.1 Wet luchtkwaliteit

De Nederlandse wet- en regelgeving voor luchtkwaliteit in de buitenlucht, is opgenomen in de Wet luchtkwaliteit (Wlk) via de Wet van 11 oktober 2007 tot wijziging van de Wet milieubeheer (luchtkwaliteitseisen) (Stb 414, 2007). Deze wet is op 15 november 2007 (Stb. 2007, 434) in werking getreden en vervangt het 'Besluit luchtkwaliteit 2005'. Deze wet is de Nederlandse implementatie van de EU-richtlijnen voor luchtkwaliteit. Onder de Wlk vallen de volgende AMvB's en Ministeriele Regelingen:

- Besluit niet in betekenende mate bijdragen (StB 440, 2007);
- Regeling niet in betekenende mate bijdragen (SC 218, 2007);
- Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007 (SC 220, 2007) alsmede de Wijziging Regeling beoordeling luchtkwaliteit (voor het laatst gewijzigd op 10 augustus 2009
- Regeling projectsaldering luchtkwaliteit 2007 (SC 218, 2007);
- Besluit Gevoelige bestemmingen

Op grond van artikel 5.16 van de Wet milieubeheer kunnen bestuursorganen bevoegdheden die gevolgen kunnen hebben voor de luchtkwaliteit uitoefenen, indien aannemelijk is gemaakt dat:

- a) de bevoegdheden/ontwikkelingen niet leiden tot een overschrijding van de grenswaarden (lid 1 onder a);
- b1) de concentratie in de buitenlucht van de desbetreffende stof als gevolg van de uitoefening van die bevoegdheden per saldo verbetert of ten minste gelijk blijft (lid 1 onder b1);
- b2) bij een beperkte toename van de concentratie van de desbetreffende stof, door een met de uitoefening van de betreffende bevoegdheid samenhangende maatregel of een door die uitoefening optredend effect, de luchtkwaliteit per saldo verbetert (lid 1 onder b2);
- c) de bevoegdheden/ontwikkelingen niet in betekenende mate bijdragen aan de concentratie in de buitenlucht (lid 1 onder c);
- d) het voorgenomen besluit is genoemd of is niet in strijd met het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) of een vergelijkbaar programma dat gericht is op het bereiken van de grenswaarden (lid 1 onder d).

Met andere woorden, luchtkwaliteitseisen vormen in beginsel geen belemmering voor het uitoefenen van een dergelijke bevoegdheid, als tenminste aan één van de bovengenoemde voorwaarden wordt voldaan.

De luchtkwaliteitseisen zijn niet van toepassing in onderstaande situaties:

- a) locaties die zich bevinden in gebieden waartoe het publiek geen toegang heeft en waar geen vaste bewoning is;
- b) terreinen waarop een of meer inrichtingen zijn gelegen, "waarop de arbo-wetgeving van toepassing is";
- c) de rijbaan van wegen en de middenberm van wegen, tenzij voetgangers normaliter toegang tot de middenberm hebben.

Inmiddels zijn op 1 augustus 2009 de Implementatiewet alsmede het Derogatiebesluit in werking getreden. Tevens is op 1 augustus 2009 het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit van kracht geworden. In de wet is geen overgangsrecht opgenomen. Dit betekent dat voor alle lopende en nieuwe procedures de Implementatiewet en het Derogatiebesluit alsmede het NSL direct in werking zijn getreden.

Het NSL is een samenwerkingsprogramma tussen rijk, provincies en gemeenten, dat erop is gericht om in gebieden waar de normen voor luchtkwaliteit niet worden gehaald (overschrijdingsgebieden) de luchtkwaliteit te verbeteren. Nederland heeft van de

Europese Commissie uitstel (derogatie) gekregen van de termijnen waarbinnen aan de grenswaarden moet worden voldaan. Het NSL heeft ter onderbouwing gediend van de derogatie. In juni 2011 moet aan de norm voor fijn stof (PM_{10}) worden voldaan en op 1 januari 2015 aan de norm voor stikstofdioxide (NO_2).

In de Wet luchtkwaliteit en Bijlage 2 van de Wet milieubeheer zijn regels en grenswaarden opgenomen voor zwaveldioxide, stikstofdioxide en stikstofoxiden, zwevende deeltjes (fijn stof), lood, koolmonoxide en benzeen. De grenswaarden voor stikstofdioxide en fijn stof zijn met ingang van 1 augustus 2009 veranderd, hetgeen in tabel 2.1 is opgenomen.

Tabel 2.1: Normen uit de Wet milieubeheer t.a.v. de luchtcomponent stikstofdioxide (NO_2)

stof	toetsing van	grenswaarde	geldig vanaf
stikstofdioxide (NO_2)	jaargemiddelde concentratie	60 $\mu g/m^3$ 40 $\mu g/m^3$	1-08-2009 1-1-2015
	uurgemiddelde concentratie	max. 18 keer per kalenderjaar meer dan 300 $\mu g/m^3$ max. 18 keer per kalenderjaar meer dan 200 $\mu g/m^3$	1-08-09 1-1-2015
fijn stof (PM_{10}) ¹⁾	jaargemiddelde concentratie	48 $\mu g/m^3$ 40 $\mu g/m^3$	1-08-09 11-06-2011
	24-uurgemiddelde concentratie	max. 35 keer per kalenderjaar meer dan 75 $\mu g/m^3$ max. 35 keer per kalenderjaar meer dan 50 $\mu g/m^3$	1-08-09 11-6-2011

1) Bij de beoordeling hiervan blijven de aanwezige concentraties van zeezout buiten beschouwing (volgens de bij de Wlk behorende Regeling beoordeling Luchtkwaliteit 2007).

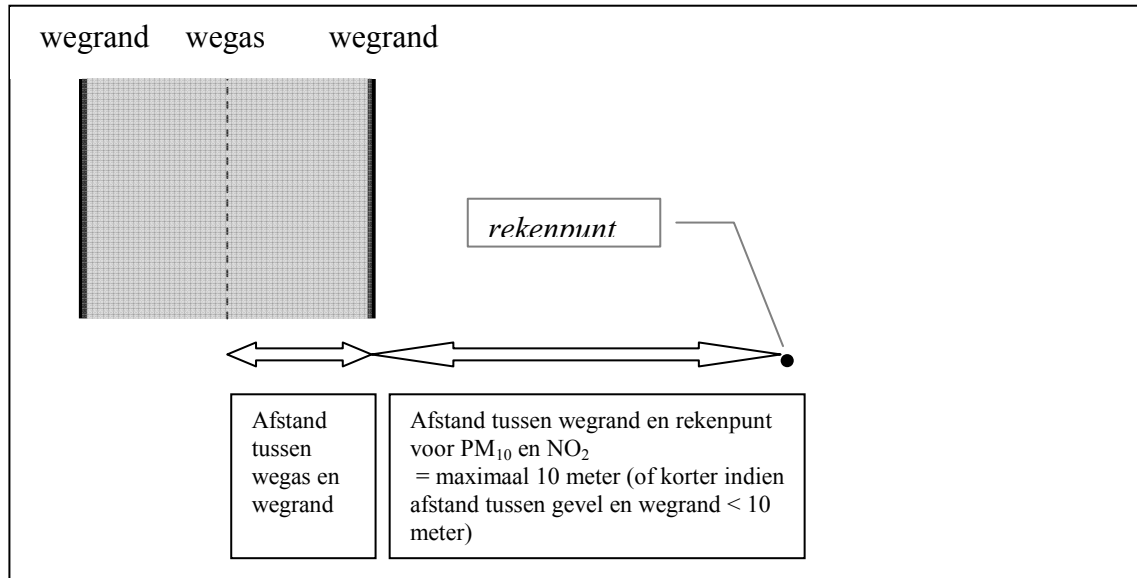
Op basis van de Wlk zijn plannen die niet in betekenende mate (NIBM) bijdragen aan een verslechtering van de luchtkwaliteit vrijgesteld van toetsing. Plannen die wel in betekenende mate bijdragen moeten individueel getoetst worden aan de Wlk.

2.2 Besluit niet in betekenende mate bijdragen

Plannen die niet in betekenende mate (NIBM) bijdragen aan de verslechtering van de luchtkwaliteit hoeven niet meer getoetst te worden aan de grenswaarden zoals opgenomen in bijlage 2 van de Wet milieubeheer. Wanneer een ontwikkeling minder dan 3% van de grenswaarde bijdraagt ten opzichte van de autonome situatie, dan is deze ontwikkeling per definitie NIBM en hoeft er geen toetsing aan de grenswaarden (zie tabel 2.1) plaats te vinden. Blijft de ontwikkeling binnen de in deze regeling opgenomen grenzen dan is het plan per definitie 'niet in betekenende mate' en hoeft er geen toetsing aan de grenswaarden plaats te vinden.

2.3 Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007

In de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007 zijn regels vastgelegd voor de wijze van uitvoering van luchtkwaliteitsonderzoeken. In de regeling zijn het Meet- en rekenvoorschrift bevoegdheden luchtkwaliteit, de Meetregeling luchtkwaliteit 2005 en de regeling Ozon geïntegreerd. De regeling bevat bepalingen over de plaats waar bij wegen of inrichtingen gerekend dient te worden. Eén van de belangrijkste punten in de regeling zijn de vastgelegde meetafstanden voor NO_2 en PM_{10} . Bij het berekenen van de luchtkwaliteit langs wegen worden de concentraties stikstofdioxide en fijn stof bepaald op maximaal 10 meter van de wegrand (zie figuur 2.1). Als de rooilijn van bebouwing dicht bij de weg staat dan de hierboven gestelde afstanden dient de afstand vanaf de wegrand tot de rooilijn aangehouden te worden. De wijziging van de Regeling beoordeling luchtkwaliteit van 10 augustus 2009 betreffende de bepaling van de concentratiebijdrage verkeer bij gescheiden rijbanen is als uitgangspunt voor dit luchtonderzoek genomen.



Tevens is in de regeling vastgelegd met welke rekenmethode gerekend dient te worden. Voor dit luchtkwaliteitonderzoek is gebruik gemaakt van standaardrekenmethode 1. Bij toepassing van deze methode voldoet de beschouwde situatie aan de volgende voorwaarden:

- de weg ligt in een stedelijke omgeving;
- de maximale rekenafstand is de afstand tot de bebouwing, met een maximum van 30 meter ten opzichte van de weg-as;
- er is niet of nauwelijks sprake van een hoogteverschil tussen de wegen en de omgeving;
- langs de weg bevinden zich geen afschermende constructies.

Concentraties van zwevende deeltjes (PM₁₀) die zich van nature in de lucht bevinden en niet schadelijk zijn voor de gezondheid van de mens kunnen in het onderzoek buiten beschouwing worden gelaten. Per gemeente is een aftrek voor het jaargemiddelde concentratie fijn stof gegeven. Voor de gemeente Utrecht bedraagt deze correctie 5 µg/m³. Voor het aantal overschrijdingen van de 24-uurgemiddelde grenswaarde fijn stof is bepaald dat deze in heel Nederland met 6 dagen verminderd mag worden.

2.4 Wijzing Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007

Op 19 december 2008 is de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007 gewijzigd. Met deze wijziging werd een aantal nieuwe elementen geïntroduceerd. Het gaat dan om het toepasbaarheidbeginsel (op sommige plaatsen hoeft geen beoordeling van de luchtkwaliteit plaats te vinden) en het blootstellingcriterium (relatie tussen de duur van de blootstelling en de te toetsen norm). Het toepasbaarheidsbeginsel is inmiddels in de Wet milieubeheer opgenomen.

Het blootstellingcriterium is vastgelegd in artikel 22, lid 1 onder a: "waaraan de bevolking kan worden blootgesteld gedurende een periode die in vergelijking met de middelingstijd van de betreffende luchtkwaliteits significant is". In begrijpelijk Nederlands: jaargemiddelde grenswaarde toetsen bij langdurige blootstelling, uurgemiddelde grenswaarde toetsen bij kortstondige blootstelling.

Op 10 augustus 2009 is de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2009 opnieuw gewijzigd. Belangrijkste wijziging is de wijze van berekening van de luchtkwaliteit bij gescheiden rijbanen.

Dit onderzoek is uitgevoerd met inachtneming van de wijzigingen in de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007.

2.5 Regeling projectsaldering luchtkwaliteit 2007

Op basis van artikel 5.16 lid 1 onder b van de Wet milieubeheer is het mogelijk om saldering van de luchtkwaliteit toe te passen bij de realisering van projecten. Deze projectsaldering is nader uitgewerkt in de Regeling projectsaldering luchtkwaliteit 2007. Bij saldering gaat het erom dat een plan bij overschrijding van de grenswaarden mogelijk is mits de overschrijding gecompenseerd wordt met een verbetering van de luchtkwaliteit voor dezelfde stof. De verbetering moet gelijk zijn aan of groter zijn dan de verslechtering zodat per saldo de luchtkwaliteit verbetert.

2.6 Beschouwde stoffen

Door TNO zijn met het model CAR II testberekeningen uitgevoerd voor een situatie waarin de intensiteiten en het aandeel vrachtverkeer sterk zijn overschat (TNO, 2007). Uit deze berekeningen op basis van het Beleid Global Economy scenario (BGE, maart 2007) volgt dat de concentraties koolmonoxide, benzeen en zwaveldioxide zich (ruim) onder de grenswaarden bevinden.

Onder deze omstandigheden worden door het programma CAR II 7.0 voor de jaren 2004, 2010 en 2015, geen overschrijdingen voor koolmonoxide, benzeen en zwaveldioxide gerapporteerd. Omdat de achtergrondconcentraties voor de genoemde stoffen in Nederland niet sterk variëren is bovenstaande algemeen geldig.

CAR II biedt geen mogelijkheden voor berekeningen van de concentratie lood, maar in het Jaaroverzicht Luchtkwaliteit 2002 van het RIVM is aangegeven dat de concentraties lood langs wegen al jaren geen probleem meer zijn door de invoering van loodarme en loodvrije benzine.

De nadruk in deze rapportage ligt gezien bovenstaande toelichting op NO₂ en PM₁₀. Overschrijdingen van de uurgemiddelde grenswaarde voor stikstofdioxide vinden in Utrecht niet plaats.

3. UITGANGSPUNTEN

In dit hoofdstuk worden de uitgangspunten voor de luchtkwaliteitsbeoordeling uitgewerkt..

3.1 Toetsing aan NSL

Allereerst wordt bekeken of een luchtonderzoek dient plaats te vinden of dat het project is opgenomen in het NSL. De ontwikkeling van het Stationsgebied is opgenomen als project 1312 in het NSL. In tabel 3.1 is de omschrijving van het Stationsgebied-project opgenomen.

Tabel 3.1: Omschrijving ontwikkeling stationsgebied: project nr. 1312

	Aantal woningen	Kantoren in m2 b.v.o.	Overige projectn/voorzieningen
Als IBM-project opgenomen in het NSL	1.000	205.000	Totaal 196.300 m2 b.v.o overige voorzieningen + ontwikkeling OV-terminal + terugbrengen water in de Catharijnesingel + herstel loop rivier de Leidsche Rijn + autotunnel onder Westplein + 2500 openbare parkeerplaatsen + HOV-banen van en naar Utrecht Centraal =====
			Uitgesplitst als volgt: 45.000 m ² v.v.o. detailhandel, waaronder 6.000 m2 b.v.o stationsgerelateerde detailhandel (= circa 55.000 m2 b.v.o.); 8.800 m ² b.v.o. horeca 29.000 m ² b.v.o. hotel 70.000 m ² b.v.o. leisure (waaronder casino en megabioscoop) 33.500 m ² b.v.o. cultuur (o.m. muziekpaleis Vredenburg)

Uit de omschrijving kan worden afgeleid dat de ontwikkeling van de OV-Terminal is opgenomen in het NSL. De uitvoering van luchtkwaliteits-berekeningen is dan ook niet meer noodzakelijk.

Voor de inwerkingtreding van het NSL heeft de gemeente Utrecht reeds een tweetal onderzoeken naar de luchtkwaliteit uitgevoerd voor het onderhavige plan. Hoewel dit na de inwerkingtreding van het NSL niet meer nodig is, zijn de eerder uitgevoerde berekeningen van de luchtkwaliteit ten overvloede geactualiseerd en in de onderhavige luchtkwaliteitsbeoordeling opgenomen.

3.2 Uitgevoerde luchtberekeningen

3.2.1 Berekeningsjaren

De berekeningen zijn verricht voor een representatieve autonome situatie in 2011, 2015 en 2020. Het jaar 2011 is doorgerekend als beoogd realisatiejaar en sluit aan op de berekeningen in het Aanvullend MER. De jaren 2015 en 2020 zijn doorgerekend om een goede indruk te krijgen van de ontwikkeling van de luchtkwaliteit in de toekomst.

3.2.2 Berekeningsmethode

De berekeningen t.b.v. de bepaling van de luchtkwaliteit zijn uitgevoerd met CARII, versie 8.0 (SRM 1). Met dit model worden de concentraties schadelijke stoffen berekend uitgaande van drie componenten: de achtergrondconcentratie, de lokale bijdragen en de bijdrage van het onderhavige plan. CARII, versie 8.0 (SRM1) is gebruikt, omdat hiervoor door TNO (zoals beschreven in de navolgende paragraaf) een nadere detaillering heeft plaatsgevonden. In de inmiddels beschikbare versie 8.1 van CARII is eenzelfde methodiek van nadere detaillering gebruikt, zoals ook in de saneringstool wordt toegepast, waarin echter ook de effecten van aanvullende toekomstige maatregelen zijn verwerkt. De door TNO uitgevoerde nadere detaillering is dus een worst-case benadering.

3.2.3 Verwerking invloed van snelwegen

De achtergrondconcentraties (inclusief en exclusief snelwegbijdrage) die door het MNP (het Milieu- en Natuurplanbureau) worden geleverd, zijn gebaseerd op een grofmazige invoer van bronnen (1 bij 1 kilometer). Daar Utrecht ingesloten ligt door een drietal snelwegen (A2, A12 en A27) en door een zeer drukke weg aan de noordkant (Noordelijke Ring Utrecht) is er regelmatig sprake van onderschatting van de concentraties in de directe omgeving van deze (snel)wegen. TNO heeft daarom in opdracht van de gemeente Utrecht de invloed van de snelwegen en de noordelijke ring bepaald met behulp van Pluim Snelweg. De resultaten zijn verwerkt in nieuwe achtergrondconcentraties inclusief bijdrage van de snelweg, op basis van herberekende directe NO₂- emissies en NO_x-emissies. (100 bij 100 meter). Hierdoor is een gedetailleerdere (afstandsafhankelijke) directe NO₂- en NO_x-emissie-berekening verkregen, waarin de bijdrage van het snelwegverkeer is meegenomen. TNO heeft deze berekeningen uitgevoerd voor de jaren 2010, 2015 en 2020. De tussenliggende jaren zijn hiervan afgeleid op basis van rechtlijnige interpolatie. Met deze herberekende achtergrondconcentraties zijn de berekeningen inzake de luchtkwaliteit voor het onderhavige project uitgevoerd. Deze werkwijze is door de Afdeling bestuursrechtspraak (zie uitspraak van 4 juni 2008, nr. 200703489/1) geaccepteerd.

In bijlage 5 zijn voor de wegvakken in het beïnvloedingsgebied de herberekende achtergrondconcentraties voor de onderzoeksjaren opgenomen.

3.3 Invoergegevens

In deze paragraaf zijn de belangrijkste invoergegevens weergegeven. De complete invoergegevens zijn opgenomen in bijlage 1.

3.3.1 Verkeersintensiteiten

Voor de berekening van de luchtkwaliteit is de invoer van verkeersgegevens een belangrijk onderdeel.

Voor de berekening van de verkeersintensiteiten heeft de gemeente gebruik gemaakt van het verkeersmodel VRU 2.0 UTR 1.0. Het verkeersmodel VRU 2.0 is opgesteld in opdracht van het Bestuur Regio Utrecht. Binnen dit model is een variant gemaakt voor de Utrechtse situatie waarin de ruimtelijke ontwikkelingen in de stad Utrecht meer gedetailleerd en geactualiseerd zijn opgenomen. Vervolgens zijn de ruimtelijke programma's (sociaal economische ontwikkelingen (inwoners, arbeidsplaatsen) voor 2010 en 2015 ingevoerd. Het verkeersmodel heeft vervolgens uit de inwonersaantallen en arbeidsplaatsen (aan de hand van reismotief, zoals woon-werk, studie, zakelijk, recreatief) het aantal autoritten berekend.

De belangrijkste ruimtelijke ontwikkelingen zijn daarbij:

- ontwikkeling Leidsche Rijn;
- ontwikkeling Stationsgebied;
- overige stedelijke ontwikkelingen zoals As Kanaleneiland, Merwedekanaalzone.

De met VRU 2.0 UTR 1.0 berekende verkeersintensiteiten gelden voor de situaties in 2010, 2015 en 2020.

De standaard modellenreeks bevat niet het jaar 2011. De modelmatige verkeersintensiteiten voor 2011 zijn berekend op basis van de dan gerealiseerde ontwikkelingen in het stationsgebied (Woon-winkelgebouw De Vredenburg) .

De maatgevende busintensiteiten voor de relevante wegen zijn opgenomen in tabel 3.1. Een volledig overzicht van de verkeersgegevens is opgenomen in bijlage 1. In bijlage 4 is een volledig overzicht opgenomen van de ligging van alle wegvakken in Utrecht.

Tabel 3.1: Busintensiteiten per etmaal voor de relevante wegen in het beïnvloedingsgebied in de autonome situatie (AO) en in de situatie na projectrealisatie (PR)

Weg	2011 AO	2011 PR	2015 AO	2015 PR	2020 AO	2020 PR
Weg der Verenigde Naties Wegvak 1-5	810	1030	830	1050	830	1050
Graadt van Roggenweg Wegvak 1-5	1000	1220	1020	1240	1020	1240
Ds. M.L. Kinglaan	810	1030	830	1050	830	1050
Vleutenseweg Wegvak 1-8	930	740	1080	900	1080	900
Westplein ¹ Wegvak 1-2	1220	0	1240	0	1240	0
Wegvak 3	920	0	1080	0	1080	0
Europalaan Zuid	690	660	690	660	690	660
Catharijnebaan (tussen Weerdsingel en Vredenburg) Wegvak 4-5	535	90	570	90	570	90
Wegvak 6-8	280	90	280	90	280	90
Croeselaan Wegvak 1	220	0	230	0	230	0
Wegvak 2-6	230	0	230	0	230	0
Overste den Oudelaan Wegvak 1-3	40	850	40	970	40	970
Dr. M.A. Tellegenlaan	40	850	40	970	40	970
Van Zijstweg	40	850	40	970	40	970
Europalaan Wegvak 1-3	710	700	710	710	710	710
Wegvak 4-5	870	880	870	920	870	920
Adema van Scheltemabaan	1740	1390	1860	1530	1860	1530
Beneluxlaan Wegvak 12-17	270	290	320	360	320	360
Catharijnesingel Wegvak 1-5	280	90	280	90	280	90
Wegvak 6	1000	90	1130	90	1130	90
Leidseveertunnel	2340	1340	2520	1340	2520	1340
Smakkelaarsveld ¹	2380	2910	2500	3070	2500	3070
Moreelsepark Wegvak 1	530	0	570	0	570	0
Wegvak 2	190	0	190	0	190	0

¹ Er vindt een reconstructie plaats van deze wegvakken t.b.v. de ontsluiting van de OVT.

3.4 OVT: hernieuwde ontsluiting van de bussen

3.4.1 Nieuw busstation aan de westzijde

In afbeelding 3.1 is een overzicht opgenomen van de huidige situatie. Uit de afbeelding komt naar voren dat de bussen vertrekken vanaf de oostzijde van het station. Ook de buslijnen met een bestemming ten westen van Utrecht maken gebruik van het busstation aan de oostzijde van het station. Deze bussen rijden daardoor veel onnodige meters in het centrum en zorgen daardoor voor een extra belasting van de luchtkwaliteit.



Inmiddels geldt:
 57 => 77
 157 => 277
 67 => 77
 51 => 71
 54 => 74
 65 => 74
 118 => 81
 218 => 181
 112/114 => 85
 153/154 => 80
 254 => 281
 247 => 47

Afbeelding 3.1: overzicht buslijnen rond Utrecht Centraal (huidige situatie)

In afbeelding 3.2 is een overzicht opgenomen van de situatie na de aanleg van de OVT en na reconstructie van de infrastructuur in de omgeving van het stationsgebied. Uit deze afbeelding blijkt dat de buslijnen rond Utrecht Centraal worden ontvlecht. Dit komt door de aanleg van het busstation aan de westzijde van het station. Buslijnen met bestemming of herkomst westelijk Utrecht hoeven in de nieuwe situatie niet meer aan de oostzijde te komen. Voor een aantal busbanen en wegvakken betekent dit een verandering van de busintensiteit. Als gevolg van deze verplaatsing wordt een aantal buslijnen binnen Utrecht verlegd. Over de Graadt van Roggenweg en M. L. Kinglaan gaan bijvoorbeeld meer bussen rijden (vanwege lijnen 27 en 118), maar over het eerste stuk van de Croeselaan (wegvak 1 t/m 6) en door de Leidseveertunnel gaan minder bussen rijden. In tabel 3.1 is een uitgebreid overzicht opgenomen van de wegvakken waar de busintensiteit verandert.

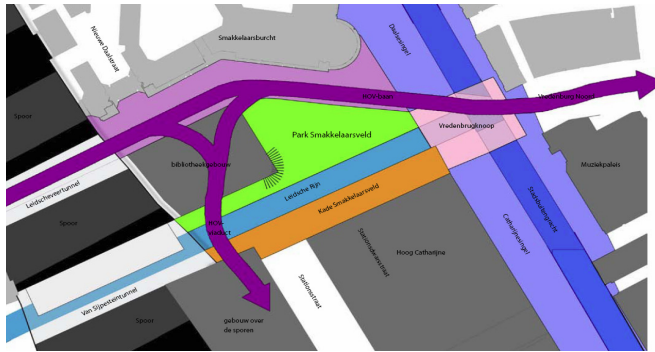


Inmiddels geldt:
 57 => 77
 157 => 277
 67 => 77
 51 => 71
 54 => 74
 65 => 74
 118 => 81
 218 => 181
 112/114 => 85
 153/154 => 80
 254 => 281
 247 => 47

Afbeelding 3.2: overzicht buslijnen rond Utrecht Centraal (toekomstige situatie)

3.4.2 Reconstructie busbanen in directe omgeving van het stationgebied

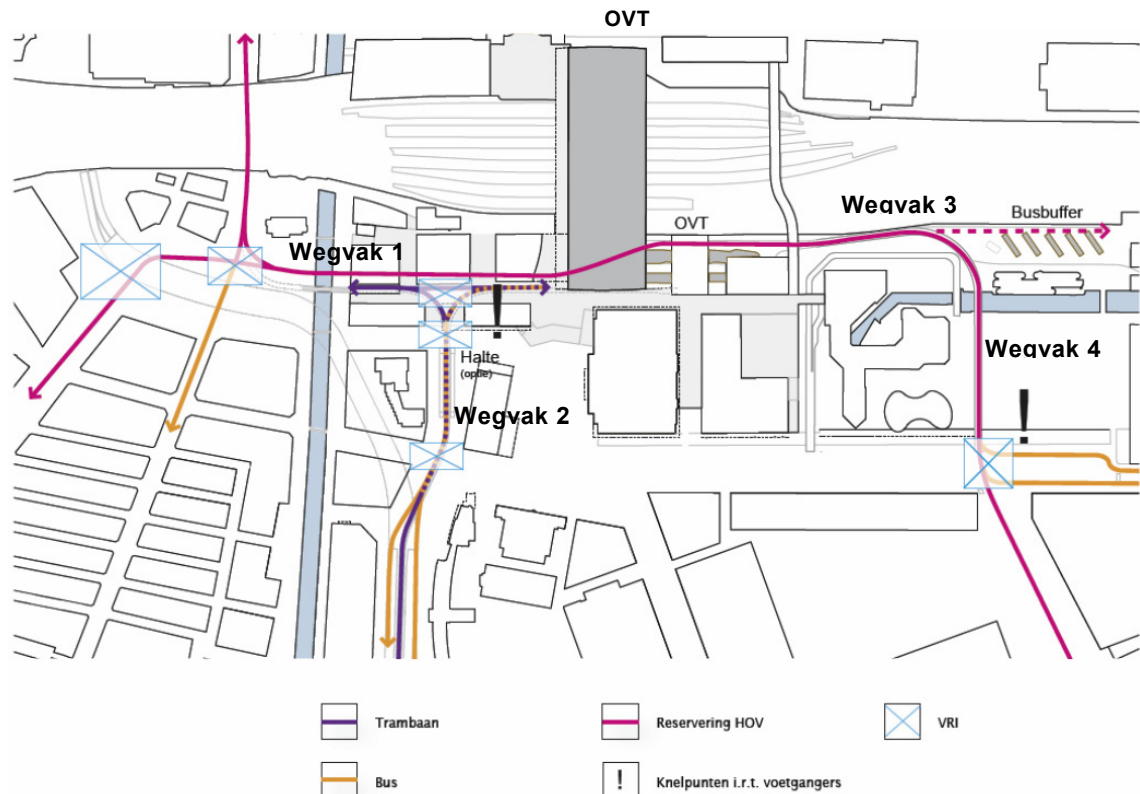
De ontsluiting van de OVT is niet mogelijk via de reeds bestaande infrastructuur. De busbanen in de omgeving van Smakkelaarsveld, Westplein en Graadt van Roggenweg (nabij de westzijde van de OVT) worden heringericht.



In afbeelding 3.3 is de voorziene inrichting van de omgeving van Smakkelaarsveld opgenomen. Hieruit blijkt dat de busbaan dwars over het Smakkelaarsveld komt te liggen. Momenteel ligt de busbaan tegen de mediamarkt aan (zuidoost-zijde van het veld). In de nieuwe situatie zal daardoor het wegtype van het Smakkelaarsveld veranderen.

Afbeelding 3.3: reconstructie smakkelaarsveld

De wijze van ontsluiting van het busstation aan de westzijde van de OVT is in afbeelding 3.4 opgenomen. Naast een nieuw busstation komen er in totaal 4 wegvakken bij. Ook langs deze nieuwe wegvakken is de luchtkwaliteit inzichtelijk gemaakt.



Openbaar vervoer

Afbeelding 3.4: OV-structuur westzijde busstation

In tabel 3.2 is een overzicht van de busintensiteiten op de nieuwe wegvakken opgenomen. Van 2011 tot 2015 neemt het aantal bussen licht toe als gevolg van de autonome groei. Voor de periode na 2015 zijn nog geen prognoses bekend, zodat voor 2020 is uitgegaan van de busintensiteit voor 2015. In bijlage 1 zijn de overige invoergegevens voor deze nieuwe wegvakken opgenomen.

De ontsluiting van het oostelijke busstation richting Smakkelaarsveld vindt plaats via een vrij en alleen liggende busbaan. Er is geen publieke ruimte naast deze busbaan. Dit wegvak wordt derhalve buiten beschouwing gelaten.

Tabel 3.2: busintensiteiten nieuwe wegvakken westzijde stationsgebied

Nieuw wegvak	2011	2015	2020
Wegvak 1 (HOV-baan achter Leeuwenstein)	1630	1780	1780
Wegvak 2 (Jaarbeursplein)	1220	1240	1240
Wegvak 3 (Verlengde van Zijstweg)	2280	3300	3300
Wegvak 4 (Verlengde van Zijstweg)	1040	1160	1160
OVT (busterminal oostzijde/rechts)	2060	2210	2210
OVT (busterminal oostzijde/links)	1960	2110	2110
OVT (busterminal westzijde/rechts)	2250	2490	2490
OVT (busterminal westzijde/links)	1530	1740	1740

3.4.3 Luchtkwaliteit in de omgeving van de nieuwe busstations

Ook in de omgeving van de busstations moet er getoetst worden aan de grenswaarden uit de Wet luchtkwaliteit, het gaat immers om een publieke verblijfsruimte. De omgeving van de busstations is echter geen permanent verblijfsgebied voor mensen. Mensen wachten hier kortstondig op de bus of verlaten het busstation om richting centrum of trein te gaan.

In de nieuwe situatie is het de bedoeling dat de wachttijd nooit meer dan een kwartier bedraagt. Toetsen aan de jaargemiddelde grenswaarde is daardoor uit oogpunt van blootstelling niet representatief. In de omgeving van de busstations is daarom getoetst aan de uurgemiddelde grenswaarden (blootstellingscriterium) voor stikstofdioxide en de 24 uurgemiddelde grenswaarde voor fijn stof.

3.5 ALU2009

Het ALU2009 is op 16 oktober 2009 door het college en daarna door de gemeenteraad van Utrecht op 3 december 2009 vastgesteld. Met het ALU2009 is aangetoond dat er in Utrecht in 2015 geen overschrijdingen meer zijn van de grenswaarden uit de Wet milieubeheer. Voor het ALU2009 zijn de luchtberekeningen uitgevoerd met de achtergrondconcentraties uit de Saneringstool en met de verkeersintensiteiten zoals berekend met de ALU2009-variant van het verkeersmodel VRU 2.0 UTR 1.0.

Voor het onderhavige deelproject zijn de luchtberekeningen uitgevoerd voor de autonome situatie en de plansituatie op basis van verkeerintensiteiten uit het verkeersmodel VRU 2.0 UTR 1.0. De aldus gebruikte verkeersintensiteiten zijn een sterke overschatting en niet vergelijkbaar met de verkeersintensiteiten, zoals gehanteerd in het ALU2009.

Daarbij is voor de Catharijnebaan en de Croeselaan een lager (worst case-) detailniveau gehanteerd, waarbij voor alle wegvakken de maximale intensiteit op enig wegvak is aangehouden.

4. RESULTATEN

4.1 Inleiding

In Nederland zijn de maatgevende luchtverontreinigende stoffen stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀). Er zijn in dit onderzoek berekeningen uitgevoerd voor stikstofdioxide (NO₂), fijn stof (PM₁₀), benzeen (C₆H₆), zwaveldioxide (SO₂), koolmonoxide (CO) en benz(a)pyreen (BaP). Voor het beïnvloedingsgebied geldt dat in geen van de onderzochte jaren een overschrijding van de normen voor de stoffen benzeen (C₆H₆), zwaveldioxide (SO₂), koolmonoxide (CO) en benz(a)pyreen (BaP) is geconstateerd. Evenmin is er sprake van overschrijdingen van de grenswaarde voor de uurgemiddelde concentratie NO₂.

In bijlage 2 zijn de berekeningsresultaten voor alle wegvakken in het invloedgebied opgenomen voor stikstofdioxide (NO₂, de jaargemiddelde concentratie) en fijn stof (PM₁₀, de jaargemiddelde en daggemiddelde concentratie) weergegeven. De resultaten voor fijn stof zijn inclusief zeezoutaftrek.

4.2 Situatie in 2011

In bijlage 2 zijn de berekende concentraties voor het jaar 2011 voor alle wegvakken afzonderlijk opgenomen. Er zijn géén overschrijdingen van de tijdelijk verhoogde grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie stikstofdioxide, met uitzondering van het huidige busstation aan de oostzijde, waarvoor echter geldt dat op basis van het blootstellingscriterium hier niet getoetst behoeft te worden aan de jaargemiddelde grenswaarde.

De jaargemiddelde grenswaarde voor fijn stof wordt langs geen enkel wegvak overschreden.

Op plekken waar voorheen geen verkeer of slechts beperkt verkeer mogelijk was en nu een busbaan komt te liggen, zal de luchtkwaliteit verslechteren. Deze verslechtingen vinden echter niet plaats boven de norm en zorgen derhalve niet voor grenswaardenoverschrijdingen.

Resultaten busstations

De uurgemiddelde concentratie (200 µg/m³) voor stikstofdioxide wordt zowel in de autonome als in de voorgenomen situatie nergens overschreden. Ook in de omgeving van de twee nieuwe busstations (na realisatie van de OVT) wordt er geen enkele overschrijding berekend van de uurgemiddelde grenswaarde voor stikstofdioxide.

Voor de etmaalgemiddelde grenswaarde van fijn stof zijn er wel overschrijdingen in de autonome situatie. In tabel 5.1 is een overzicht opgenomen van de autonome situatie, de voorgenomen situatie en de voorgenomen situatie inclusief maatregelen. Uit deze tabel blijft dat de luchtkwaliteit rond de busstation fors verbetert na realisatie van de OVT.

Tabel 5.1: Aantal overschrijdingsdagen van de 24-uursgemiddelde grenswaarde voor fijn stof in 2011 in de autonome situatie (AO), in de situatie na projectrealisatie (PR) en in de situatie na projectrealisatie en het nemen van projectmaatregelen (PR + M)

Weg	Aantal overschrijdingsdagen PM10 (50 µg/m ³)		
	AO	PR	PR + M
Grenswaarde	35		
Oostelijk busstation (autonoom en nieuw)	54	33	17
Westelijke busstation (nieuw)	-	19	13

4.3 Situatie in 2015

De wegvakken met grenswaardenoverschrijding voor de jaargemiddelde concentratie stikstofdioxide in de autonome situatie, de situatie na planrealisatie en de situatie na planrealisatie inclusief maatregelen zijn weergegeven in tabel 5.3. In bijlage 2 zijn de berekende concentraties voor alle wegvakken afzonderlijk opgenomen.

Tabel 5.2: Samenvatting jaargemiddelde concentraties NO₂ in 2015 in de autonome situatie (AO), in de situatie na projectrealisatie (PR) en in de situatie na projectrealisatie en het nemen van projectmaatregelen (PR + M)

Weg	NO ₂ jaar-gemiddelde µg/m ³		
	AO	PR	PR + M
Grenswaarde	40		
M.L. Kinglaan			
Wegvak 4	44.0	44.3	43.9
Wegvak 5	42.6	42.9	42.5
Catharijnebaan			
Wegvak 1	47.5	47.5	46.6
Wegvak 2	45.3	45.3	44.4
Wegvak 4	42.8	41.5	40.7
Wegvak 5	61.1	58.5	57.3
Wegvak 7	50.4	49.8	48.7
Wegvak 8	55.2	54.6	53.4
Wegvak 11	48.6	48.1	47.1
Catharijnesingel			
Wegvak 3	42.8	42.0	41.3
Wegvak 4	40.9	40.2	39.6
Wegvak 5	45.1	44.3	43.5
Wegvak 6	49.1	42.5	41.9

In 2015 zijn er geen overschrijdingen van de grenswaarden voor fijn stof in het beïnvloedingsgebied van de OVT.

Nergens binnen het plangebied wordt de uurgemiddelde concentratie (200 µg/m³) voor NO₂ overschreden. Ook in de omgeving van de twee nieuwe busstations (na realisatie van de OVT) wordt er geen enkele overschrijding berekend van de uurgemiddelde grenswaarde voor stikstofdioxide (NO₂).

Resultaten busstations

In 2015 zijn er geen overschrijdingen van de uurgemiddelde grenswaarde (200 µg/m³) voor NO₂. In tabel 5.3 is een overzicht opgenomen van het aantal overschrijdingsdagen van fijn stof. De grenswaarde van 35 dagen wordt overschreden in de autonome situatie, maar verbeterd in de plansituatie.

Tabel 5.3: Aantal overschrijdingsdagen van de 24-uursgemiddelde grenswaarde voor fijn stof in 2015 in de autonome situatie (AO), in de situatie na projectrealisatie (PR) en in de situatie na projectrealisatie en het nemen van projectmaatregelen (PR + M)

Weg	Aantal overschrijdingsdagen PM10 (50 µg/m ³)		
	AO	PR	PR + M
Grenswaarde	35		
Catharijnebaan			
Wegvak 5	45	42	40
Oostelijk busstation	38	20	13
Westelijke busstation	8	20	12

4.4 Situatie in 2020

In 2020 zijn er in de projectsituatie nog enkele grenswaardenoverschrijdingen voor de jaargemiddelde concentratie stikstofdioxide. Daar waar een overschrijding wordt berekend verbetert de luchtkwaliteit. Als gevolg van de invoering van de milieuzone en de verschoning van de bussen daalt de concentratie voor NO₂.

4.5 Geconstateerde overschrijdingen in 2015

In het onderhavige onderzoek worden in de jaren 2015 en 2020 nog overschrijdingen berekend van de grenswaarden uit de Wet milieubeheer. Met het ALU2009 dat op 16 oktober 2009 door het college en daarna door de gemeenteraad van Utrecht op 3 december 2009 is vastgesteld wordt echter aangetoond dat er in 2015 en 2020 in Utrecht geen overschrijdingen meer zijn van de grenswaarden uit de Wet milieubeheer.

De verschillen tussen de hier uitgevoerde luchtberekeningen worden veroorzaakt door het gebruik van verschillende verkeerscijfers, waarmee echter wel de relatieve verslechtering als gevolg van de realisatie van de OV-terminal inzichtelijk kan worden gemaakt. Bovendien wordt met de uitgevoerde berekeningen aangetoond dat de verslechtering van de luchtkwaliteit als gevolg van de realisatie van de OV-terminal en de overige projecten in het Stationsgebied kan worden gecompenseerd met de projectmaatregelen Schone bussen en Milieuzone.

4.6 OV-Terminal als onderdeel van ontwikkeling Stationsgebied

Luchtrapportage Structuurplan Stationsgebied

Door de gemeente is de "Luchtrapportage Structuurplan Stationsgebied", d.d. 13 september 2006, opgesteld. In dit rapport is het effect van de twee maatregelen (milieuzonering en verschonen bussen), met als grote milieuzone het gebied binnen de verdeelring (inclusief verdeelring, maar exclusief Brailledreef) doorgerekend. De berekeningen zijn uitgevoerd voor 2010 en 2015. Geconcludeerd is dat langs meerdere wegen, waar sprake is van een overschrijding van de grenswaarden, de luchtkwaliteit ten gevolge van de ontwikkeling van het Stationsgebied verslechtert.

De milieuzonering en de inzet van schone bussen hebben tot gevolg dat de concentraties langs de wegen afnemen.

Aanvullend MER

Na vaststelling van de Luchtrapportage Structuurplan Stationsgebied heeft het college van B&W bij de vaststelling van het ALU 2006 besloten tot de invoering per 1 juli 2007 van een kleinere milieuzone.

Ten behoeve van het Aanvullend MER Stationsgebied is in 2007 bij de berekening van het effect van de maatregelen op de luchtkwaliteit daarom uitgegaan van de kleinere milieuzone. Tevens zijn de berekeningen (ten opzichte van het Structuurplan Stationsgebied) uitgevoerd voor de jaren 2011 (het jaar waarin realisatie van het eerste deelproject wordt verwacht), 2015 en 2020.

OV-Terminal

De realisatie van het Stationsgebied vindt plaats in meerdere (deel)plannen, waarvoor afzonderlijke ruimtelijke procedures (art. 19 WRO) worden doorlopen. De artikel 19-procedure voor het OVT is er één in deze reeks. De keuze voor meerdere ruimtelijke procedures, gekoppeld aan een structuurplan en een aanvullend MER als basis daarvoor, maakt het mogelijk dat de positieve gevolgen van de milieuzonering en de schone bussen ten gunste komen aan meerdere (deel)plannen. Dit wordt bijgehouden in een luchtboekhouding.

Luchtboekhouding

In de boekhouding wordt uitgegaan van de gevolgen voor de luchtkwaliteit van de ontwikkeling van het gehele Stationsgebied. Uitgangspunt zijn de concentraties schadelijke stoffen in de situatie bij autonome ontwikkeling en in de situatie na planrealisatie. De effecten worden beschreven in de vorm van concentraties langs de relevante wegen. Uit het aanvullend MER blijkt dat de negatieve effecten op de luchtkwaliteit als gevolg van de ontwikkelingen in het stationsgebied door te nemen maatregelen (milieuzonering en schonere bussen) worden gecompenseerd, zodat het uiteindelijke effect (als gevolg van de ontwikkeling van het stationsgebied en de te nemen maatregelen) op de luchtkwaliteit positief is.

De OV-Terminal is als deelplan binnen het stationsgebied ook in de luchtboekhouding opgenomen. Omdat de busroutes door de realisatie van de OV-Terminal aanzienlijk veranderen, gaat op bepaalde wegvakken het aantal busbewegingen omhoog, terwijl deze op andere omlaag gaat. Hierdoor is zowel een verbetering als een verslechtering van de luchtkwaliteit geconstateerd. Het netto resultaat van realisering van de OV-Terminal is een verbetering van de luchtkwaliteit.

De OV-Terminal in combinatie met de projectmaatregelen (milieuzone en schonere bussen) zorgt daarmee voor een verbetering van de luchtkwaliteit (voor detailinformatie zie ook bijlage 5).

5. SAMENVATTING EN CONCLUSIE

Door de gemeente Utrecht is een luchtkwaliteitsbeoordeling uitgevoerd inzake de luchtkwaliteitsaspecten ten behoeve van de artikel 19 procedure voor de realisatie van de OV-Terminal.

Allereerst is beoordeeld of de realisatie van de OV-terminal is opgenomen in het NSL, hetgeen het geval is. De uitvoering van luchtkwaliteits-berekeningen is dan ook niet meer noodzakelijk, omdat op grond van artikel 5.16 lid 3 Wm geen afzonderlijke beoordeling van de luchtkwaliteit meer behoeft plaats te vinden voor het voldoen aan de grenswaarde noch voor enig jaar daarna.

Ten overvloede heeft de gemeente Utrecht een luchtkwaliteits-beoordeling opgesteld, waarbij de reeds eerder uitgevoerde luchtberekeningen zijn geactualiseerd met CARII 8.0.

Daarbij is de luchtkwaliteit in het beïnvloedingsgebied op drie momenten (2011, 2015 en 2020) inzichtelijk gemaakt. Het jaar 2011 is doorgerekend als beoogd jaar van realisatie. Het jaar 2015 is doorgerekend vanwege het van kracht worden van de definitieve grenswaarde voor stikstofdioxide. Het jaar 2020 is doorgerekend om een goede indruk te krijgen van de ontwikkeling van de luchtkwaliteit in de toekomst.

Op basis van de uitgevoerde berekeningen wordt geconcludeerd dat de luchtkwaliteit in het jaar 2012 voldoet aan de jaargemiddelde grenswaarden voor stikstofdioxide en fijn stof. Op het busstation aan de oostkant van het station wordt in de autonome situatie de 24-uursgemiddelde grenswaarde voor fijn stof overschreden, maar zijn er in de plansituatie geen overschrijdingen meer. In de jaren 2015 en 2020 is er op een aantal wegvakken sprake van een overschrijding van de grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie NO₂. De luchtkwaliteit verbetert echter als gevolg van de realisatie van de OV-terminal.

Uit het vorenstaande volgt dat de realisatie van de OV-Terminal op zichzelf niet in betekenende mate zal bijdragen aan de concentraties stoffen in de buitenlucht waarvoor in bijlage 2 bij de Wet Milieubeheer grenswaarden zijn gesteld. Wanneer rekening wordt gehouden met de projectmaatregelen milieuzone en schonere bussen, zal realisatie van de OV-Terminal niet leiden tot een verslechtering van de luchtkwaliteit.

De genomen projectmaatregelen zijn gekoppeld aan de ontwikkeling van het Stationsgebied als geheel. Dit betekent dat de verbetering van de luchtkwaliteit als gevolg van de projectmaatregelen ook ten gunste komen aan de overige plannen in het gebied. Om dit op een voor ieder heldere en inzichtelijke wijze te doen, wordt een luchtboekhouding bijgehouden, waarin de afzonderlijke en cumulatieve bijdrage op de luchtkwaliteit wordt aangegeven.

Eindconclusie

Op basis van het voorgaande zijn er vanuit het oogpunt van luchtkwaliteit geen belemmeringen voor de realisatie van de OV-Terminal.

Bijlage 1: Toelichting invoergegevens CARII

- 1A Uitleg invoergegevens**
- 1B Invoergegevens 2011**
- 1C Invoergegevens 2015**
- 1D Invoergegevens 2020**
- 1E Overige invoergegevens**

Bijlage 1A Uitleg invoergegevens

Verkeersintensiteiten

Er is voor de verkeersintensiteiten een onderverdeling gemaakt in lichte, middelzware en zware motorvoertuigen en tevens is het aantal bussen geïnventariseerd. De gehanteerde verkeersgegevens zijn gebaseerd op het verkeersmodel VRU 2.0 UTR 1.0. In bijlagen 1B tot en met 1D zijn de berekende verkeersintensiteiten opgenomen.

Voor de Croeselaan, gelegen ten noorden van de Van Zijstweg (vakken 1 t/m 5) en de Catherijnebaan (vakken 1 t/m 8) is een lager (worst case-) detailniveau gehanteerd dan door het verkeersmodel VRU 2.0 UTR 1.0 wordt berekend. Bovenstaande methodiek is gevolgd omdat voor de parkeergarages aan de Croeselaan en de Catharijnebaan momenteel nog niet duidelijk is waar de in- en uitritten uiteindelijk worden gerealiseerd. Daardoor kunnen op bepaalde wegvakken onderschattingen optreden van het geprognosticeerde verkeer. Daarom is voor de genoemde wegen voor alle wegvakken de hoogst berekende intensiteit gehanteerd voor de plansituatie. Voor de autonome situatie is voor alle wegvakken de hoogst berekende verkeersaantrekkende werking op enig wegvak gehanteerd.

Bussen zijn niet in het verkeersmodel VRU 2.0 UTR 1.0 opgenomen. De busintensiteiten zijn bepaald op basis van een buslijnen- en frequentie-overzicht.

Meteocondities

Er is voor alle jaren gekozen voor een meerjarige meteo. Voor de jaren 2010, 2015 en 2020 is dit de gemiddelde meteoconditie over een periode van 10 jaar.

Coördinaten

De in bijlage 1E opgenomen X- en Y-coördinaten betreffen de rijksdriehoekscoördinaten.

Snelheidstypering

A	snelweg algemeen	gemiddelde rijnsnelheid is 65 km/uur, gemiddeld ca. 0,2 stops per afgelegde kilometer
B	buitenweg algemeen	weg met snelheid van maximaal 60 km/uur, gemiddeld ca. 0,2 stops per afgelegde kilometer
C	normaal stadsverkeer	redelijke mate van congestie, gemiddelde snelheid 15-30 km/uur, gemiddeld ca. 2 stops per afgelegde kilometer
D	stagnerend verkeer	stadsverkeer met grote mate van congestie (gemiddeld lager dan 15 km/uur), gemiddeld ca. 10 stops per afgelegde kilometer
E	stadsverkeer met minder congestie	stadsverkeer met relatief groter aandeel 'free-flow' rijgedrag (gemiddeld 30-45 km/uur), gemiddeld ca. 1,5 stops per afgelegde kilometer

Wegtype

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

Bomenfactor

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

Toelichting Verkeersmodel VRU 2.0 UTR 1.0

Voor de berekening van toekomstige verkeersintensiteiten is gebruik gemaakt van het Verkeersmodel Regio Utrecht (VRU) 2.0 UTR 1.0. Een uitgebreide verantwoording van het verkeersmodel is opgenomen in "VRU 2.0 UTR 1.0; Toelichting en achtergronden" (januari 2008) van StadsOntwikkeling gemeente Utrecht.

Algemeen

Het Bestuur Regio Utrecht heeft op 31 mei 2007 een nieuw verkeersmodel VRU 2.0 2002-2020 vastgesteld. Dit regionale model is afgeleid van het landelijke Nieuw Regionaal Model (NRM) Randstad van het ministerie van Verkeer en Waterstaat.

Het regionale model is gebruikt als basis voor het model VRU 2.0 UTR 1.0. In dit model is de Utrechtse situatie qua ruimtelijke ontwikkelingen (woningen, kantoren, bedrijven en voorzieningen) meer gedetailleerd en geactualiseerd opgenomen. Het basisjaar voor het autoverkeer is in de Utrechtse versie geactualiseerd naar het jaar 2006 en het vrachtverkeer is nader gedifferentieerd naar middelzware en zware voertuigen.

Het VRU 2.0 UTR 1.0 is een multimodaal model, dat alleen gekalibreerd is voor het autoverkeer. Dit betekent dat effecten van maatregelen op de vervoerswijzekeuze doorwerken in het model.

Het VRU 2.0 UTR 1.0 bevat twee modules:

- Het *verkeersmodel* simuleert een "normale" spitsperiode zoals deze voorkomt in het voorjaar en najaar. Het model bevat de jaren 2006 en 2020. Dit model wordt gebruikt voor het uitwerken van verkeerskundige vraagstukken en beleidsmaatregelen.
- Het *verkeers(milieu)model* wordt gebruikt voor het berekenen van intensiteiten ten behoeve van de onderzoeken naar de lucht- en geluidskwaliteit. Dit model bevat de jaren 2006, 2010, 2015 en 2020 en beschrijft een etmaalperiode van een jaargemiddelde werkdag.

Eén keer in de 4 á 6 jaar wordt het regionale model geactualiseerd. Het stedelijk model VRU 2.0 UTR 1.0 kan vaker geactualiseerd worden (bijvoorbeeld iedere 3 á 5 jaar), maar moet wel in de pas blijven lopen met het regionale model. Het nieuwe basisjaar dient daarnaast te zijn gebaseerd op een zo stabiel mogelijke situatie op straat, waarbij de effecten van tijdelijke maatregelen zoveel mogelijk uitgesloten worden.

Bij een eventuele update van de prognoses voor de toekomst wordt rekening gehouden met alle redelijkerwijze te verwachten relevante ruimtelijke ontwikkelingen die na het basisjaar worden gerealiseerd.

Het is ondoenlijk om alle ritten van iedere persoon apart te modelleren. Daarom zijn modelgebieden onderscheiden, waarbij de ritten worden geaggregeerd per modelgebied en reismotief. Het model bestaat uit circa 4400 gebieden en beslaat geheel Nederland en aangrenzende gebieden in het buitenland. De stad Utrecht is in beeld gebracht met circa 750 gebieden. Bij het ontwerpen van het model wordt bij de vaststelling van de gebiedsgrenzen rekening gehouden met de maaswijdte van het netwerk, geografische grenzen en de functie van het gebied. De gebieden zijn voor zowel het basisjaar en de prognosejaren gelijk. Voor ontwikkelingsgebieden waarvoor nog niet exact bekend is wat er komt wordt een globalere werkwijze gevolgd.

In het model worden drie vervoerswijzen gehanteerd te weten: personenauto's, vrachtverkeer (inclusief touringcars) en lijnbussen. De lijnbussen staan in een apart netwerk en zijn dus exogeen opgenomen in het model.

Invoergegevens verkeersmodel

Een verkeersmodel rekent op basis van invoergegevens het verkeer over de verschillende wegen voor een bepaald gebied uit. Voor een goed model is het van belang dat het basisjaar goed ingesteld is. Als het basisjaar goed is ingesteld dan kunnen prognosejaren berekend worden. De volgende uitgangspunten zijn voor het VRU 2.0 UTR 1.0 gehanteerd:

- de peildatum voor het basisjaar is 1 januari 2006;
- de peildata voor de verkeersonderzoeksresultaten zijn voor Utrecht-West het najaar van 2006 en voor Utrecht-Oost het voorjaar van 2007;
- de peildatum voor sociaal-economische invoergegevens is het voorjaar 2006 (uitgave BI);
- de peildatum voor de invoer van de relevante ruimtelijke plannen ten behoeve van de prognosemodellen is 1 november 2007.

Voor het basisjaar van het model is gebruik gemaakt van de volgende invoergegevens:

- inwoners Utrecht-stad;
- inwoners overig;
- arbeidsplaatsen Utrecht-stad;
- arbeidsplaatsen overig;
- autonetwerk conform de situatie op straat. Hierbij heeft een schematisering plaatsgevonden op basis van bestanden van de afdeling Vastgoed (RijksDriehoekNet-coördinaten). Aan de lijnstukken zijn gebruikskenners gekoppeld. Aan de coördinaten van de kruispunten zijn kruispuntkenners gekoppeld (zoals afslagen).

Voor de kalibratie van het model zijn op een aantal, door het modelbureau geadviseerde, punten via verkeersonderzoeken de verkeersintensiteiten bepaald. Voor de rijkswegen en de provinciale wegen is gebruik gemaakt van telgegevens van respectievelijk Rijkswaterstaat en de provincie Utrecht. De kalibratie leidt tot het vaststellen van een correctiecoëfficiënt per modelgebied. Het is te verwachten dat deze correctiecoëfficiënten ook van toepassing zijn op de prognosejaren. Voor modelgebieden die alleen voor de prognosejaren gevuld zijn wordt geen correctie uitgevoerd.

Voor de prognosejaren zijn de redelijkerwijze te verwachten relevante ontwikkelingen in het model opgenomen. Daarbij zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- voor de korte termijn: concrete ruimtelijke besluiten met betrekking tot woningbouw en/of de realisatie van nieuwe kantoren, bedrijfspanden en/of winkels zijn opgenomen in het model;
- voor de middellange termijn: algemene ruimtelijke besluiten met betrekking tot woningbouw en/of de realisatie van nieuwe kantoren, bedrijfspanden en/of winkels zijn opgenomen in het model;
- voor de lange termijn: ruimtelijke beleidsambities zoals vastgelegd in ruimtelijke visies, master plannen, regionale structuurplannen, provinciale nota's en rijks nota's zijn opgenomen in het model;
- prognoses met betrekking tot de ontwikkeling van de demografie, gemiddelde woningbezetting, huishoudgrootte, leegstand als gevolg van economische neergang, etc. zijn verwerkt in het model;
- voor toekomstige wijzigingen in het wegennet is onder andere gekeken naar het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport, afspraken op (boven) lokaal niveau, het provinciaal programma, regionale programmeringgegevens en het bereikbaarheidsprogramma van de gemeente.

Daarnaast wordt voor het bepalen van de verplaatsingen in de prognosejaren ook rekening gehouden met:

- landelijk groeiscenario en brandstofprijzen;
- groei van inwoners;
- groei van arbeidsplaatsen;
- aanleg van infrastructuur;
- aanleg van openbaar vervoer verbindingen;
- reiskosten openbaar vervoer;
- parkeertarieven en -gebieden.

Toedeling verkeer

Per modelgebied worden alle personen die naar een ander modelgebied reizen bepaald aan de hand van verschillende reismotieven te weten woon-werk, woon-winkel, woon-school, zakelijk en overig. Met behulp van het Mobiliteitsonderzoek Nederland worden de ritproducties voor het autoverkeer berekend. Verplaatsingen met de auto binnen de gebieden zelf worden dus niet meegenomen. Het aantal korte verplaatsingen is echter zeer beperkt voor Utrecht en dus niet van significante invloed.

De autoritten tussen modelgebieden worden toegekend aan de wegvakken van het model. Deze wegvakken behoren tot één van de volgende netwerken:

- Het *analyse netwerk* betreft de wegvakken waarvan de intensiteiten in het basisjaar goed gekalibreerd konden worden en zijn dus direct afleesbaar uit het model;

- Het *rekennetwerk* dat wordt beïnvloed door modelaannamen en schematiseringen. Daarom is het niet zomaar mogelijk intensiteiten uit het model af te lezen en is veelal een nadere uitwerking gewenst.

Voor de verdeling van het verkeer van één modelgebied over de andere modelgebieden wordt gebruik gemaakt van het zwaartekrachtmodel, dat rekening houdt met de gegeneraliseerde reistijden en kosten.

De toedeling van het verkeer wordt berekend voor enerzijds de twee spitsperioden (ochtend- en avondspits) en anderzijds de rest van de dag.

Het verkeer tijdens de spits wordt door middel van Volume Averaging aan het netwerk toegedeeld. Bij de routekeuze wordt rekening gehouden met toenemende verkeersdrukte waardoor het netwerk optimaal aangesproken wordt en alle ritten eenzelfde mate van vertraging ondervinden.

Het verkeer tijdens de rest van de dag wordt toegekend op basis van All Or Nothing. Bij deze All Or Nothing toedeling worden de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- er is geen sprake van congestie;
- elke herkomst en bestemmingscombinatie heeft één route die het snelst is;
- de modelsnelheid (bepaald uit de gemiddelde haalbare rijdsnelheid, de wettelijke maximumsnelheid en de gemiddelde afwikkelingskwaliteit) en afstand bepalen hoofdzakelijk de snelste routes;
- de routekeuze is tevens afgestemd op invloeden zoals de allure van de route en andere niet-meetbare waarden;
- de All Or Nothing toedeling geldt voor alle perioden in de restdag (avond, middag en nacht);
- tijdelijke vertragingen als gevolg van de overschrijding van de wegvakcapaciteit en of kruispuntoververzadiging in congestieperioden buiten de beide spitsperioden worden niet meegewogen in de routekeuze en dus ook niet gesimuleerd.

Omdat het model voornamelijk gericht is op het berekenen van autoritten kunnen ketenverplaatsingen (autoritten, gecombineerd met vervoer per trein of fiets) niet rechtstreeks met het model worden berekend. De effecten van een transferium worden ingebracht na een handmatige berekening met een logit keuzemodel. Ook wordt voor bijzondere attracties, zoals een casino, een handmatige aanpak gevolgd.

Betrouwbaarheid

Modelberekeningen hebben per definitie een bandbreedte van betrouwbaarheid die van situatie tot situatie kan verschillen. Van belang is dat voortdurend getracht wordt de betrouwbaarheid van prognoses te vergroten, door herijking en periodieke kalibratie.

Uitleg legenda bijlagen 1b, 1c, 1d en 1e:

Bijlage 1b, 1c, 1d:

Kolom 1 Wegvak: het wegvak waarvoor de verkeersintensiteiten zijn berekend. De codering is als volgt:

WdV/v1/sL/rR betekent: Weg der Verenigde Naties/wegVak 1/stoep Links/rijrichting Rechts

WdV/v1/sL/rL betekent: Weg der Verenigde Naties/wegVak 1/stoep Links/rijrichting Links

*Toelichting: hierbij wordt niet letterlijk de stoep bedoeld, maar het rekenpunt van de weg aan die zijde.

Rijrichting rechts: gaande vanuit vak 1 naar vak 2 is de rechterkant van de weg stoep rechts en is dit ook rijrichting rechts.

Kolom 2 autonoom: de geprognoseerde verkeersintensiteit volgens het VRU 2,0 UTR 1.0 -verkeersmodel op dit wegvak indien het plan/project NIET is uitgevoerd (de autonome situatie)

Kolom 3 ambitie: de geprognoseerde verkeersintensiteit volgens het VRU 2,0 UTR 1,0-verkeersmodel op dit wegvak indien het plan/project is uitgevoerd (de situatie na projectrealisatie)

Kolom 4 verschil [-]: Het verschil tussen de geprognoseerde verkeersintensiteiten in de situatie na projectrealisatie en de autonome situatie in absolute aantallen. Indien dit getal positief is, wordt in de situatie na projectrealisatie een hogere verkeersintensiteit verwacht. Indien het getal negatief is, wordt in de autonome situatie een hogere verkeersintensiteit verwacht.

Kolom 5 verschil [%]: Het verschil tussen de geprognoseerde verkeersintensiteiten in de situatie na projectrealisatie en de autonome situatie in procenten van de situatie na projectrealisatie. Indien dit percentage positief is, wordt in de situatie na projectrealisatie een hogere verkeersintensiteit verwacht. Indien het percentage negatief is, wordt in de autonome situatie een hogere verkeersintensiteit verwacht.

Kolom 6 AO. Busintensiteit: het aantal lijnbussen per etmaal op het betreffende wegvak in de autonome situatie.

Kolom 7 Amb. Busintensiteit: de geprognoseerde busintensiteit op dit wegvak indien het plan/project is uitgevoerd (de situatie na projectrealisatie)

Kolom 8 Verschil bussen [-]: Het verschil tussen de geprognoseerde busintensiteiten in de situatie na projectrealisatie en de autonome situatie in absolute aantallen. Indien dit getal positief is, wordt in de situatie na projectrealisatie een hogere verkeersintensiteit verwacht. Indien het getal negatief is, wordt in de autonome situatie een hogere verkeersintensiteit verwacht.

Kolom 9 Verschil bussen [%]: Het verschil tussen de geprognoseerde busintensiteiten in de situatie na projectrealisatie en de autonome situatie in procenten van de situatie na projectrealisatie. Indien dit percentage positief is, wordt in de situatie na projectrealisatie een hogere verkeersintensiteit verwacht. Indien het percentage negatief is, wordt in de autonome situatie een hogere verkeersintensiteit verwacht.

Kolom 10 gemiddelde snelheid: De gemiddelde doorstromsnelheid van het verkeer op het betreffende wegvak in de genoemde rijrichting onderverdeeld per categorie (a,b,e,c,d).

Kolom 11 en 12 % zwaar en mzw verkeer: Het percentage vrachtverkeer (zwaar en middel zwaar verkeer) als onderdeel van het totale verkeersvolume 2005 en 2006. Voor de wegvakken waar niet is geteld, wordt uitgegaan van aansluitende wegvakken waar wel is geteld. Hierbij is rekening gehouden met type weg en afslagen.

Bijlage 1e:

Kolom 1 Wegvak: het wegvak waarvoor de verkeersintensiteiten zijn berekend. De codering is als volgt:

WdV/v1/sL/rR betekent: Weg der Verenigde Naties/wegVak 1/stoep Links*/rijrichting Rechts

WdV/v1/sL/rL betekent: Weg der Verenigde Naties/wegVak 1/stoep Links*/rijrichting Links

*Toelichting: hierbij wordt niet letterlijk de stoep bedoeld, maar het rekenpunt van de weg aan die zijde.

Kolom 2 wegvaklengte: geeft de lengte van het betreffende wegvak weer.

Kolom 3 en 4: x- en y- coördinaat: De X- en Y-coördinaten betreffen de rijksdriehoekskoördinaten.

Kolom 5 wegtype:

Wegtype 1 = Open terrein

Wegtype 2 = Basistype, alle wegen anders dan type 1, 3a, 3b of 4

Wegtype 3a = Beide zijden van de weg bebouwing, afstand wegas - gevel is kleiner dan 3 maal de hoogte van de bebouwing, maar groter dan 1,5 maal de hoogte van de bebouwing

Wegtype 3b = Beide zijden van de weg bebouwing, afstand wegas - gevel is kleiner dan 1,5 maal de hoogte van de bebouwing

Wegtype 4 = Eenzijdige bebouwing, weg met één zijde min of meer aaneengesloten bebouwing op een afstand van minder dan 3 maal de hoogte van de bebouwing

Kolom 6: afstand tot wegas in m

Kolom 7: bomenfactor:

Bomenfactor 1,00 = hier en daar bomen of in het geheel niet

Bomenfactor 1,25 = één of meer bomen met een onderlinge afstand van minder dan 15 meter

Bomenfactor 1,50 = de kronen raken elkaar en overspannen minstens een derde gedeelte van de straatbreedte

Kolom 8: Parkeerbewegingen: PM: het aantal parkeerbewegingen per dag langs het betreffende wegvak. Standaardwaarde ingesteld.

Kolom 9: Milieuzone factor: De fractie van het percentage zwaar verkeer dat op het betreffende wegvak voldoet aan de milieuzone-eisen.

Kolom 10: Stagnatiefactor: aandeel stagnerend verkeer als percentage van het totaal verkeer

BIJLAGE 1B: Invoergegevens 2011

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
	Autonoom	Ambitie	[-]	[%]	AO	Amb.	[-]	[%]	2011		
	2011	2011	Verschil	Verschil	Bus- intensiteit	Bus- intensiteit	Verschil bussen	Verschil bussen	gemiddelde snelheid	% zw	% mzw
King/v1/sL/oprit Pijper	10710	10710	0	0,00%			0	0,00%	c	1,00%	1,50%
King/v1/sL/fly-over	24990	24990	0	0,00%	810	1030	220	27,16%	c	1,00%	1,50%
King/v1/sL/afrit Bene	15190	15190	0	0,00%			0	0,00%	c	1,00%	1,50%
King/v1/sR/afrit Bene	10710	10710	0	0,00%			0	0,00%	c	1,00%	1,50%
King/v1/sR/fly-over	24990	24990	0	0,00%	810	1030	220	27,16%	c	1,00%	1,50%
King/v1/sR/oprit Pijper	15190	15190	0	0,00%			0	0,00%	c	1,00%	1,50%
King/v2/sL/oprit Pijper	10710	10710	0	0,00%			0	0,00%	c	1,00%	1,50%
King/v2/sL/fly-over	24990	24990	0	0,00%	810	1030	220	27,16%	c	1,00%	1,50%
King/v2/sL/afrit Bene	15190	15190	0	0,00%			0	0,00%	c	1,00%	1,50%
King/v2/sR/afrit Bene	10710	10710	0	0,00%			0	0,00%	c	1,00%	1,50%
King/v2/sR/fly-over	24990	24990	0	0,00%	810	1030	220	27,16%	c	1,00%	1,50%
King/v2/sR/oprit Pijper	15190	15190	0	0,00%			0	0,00%	c	1,00%	1,50%
King/v3/sL	50880	50880	0	0,00%	810	1030	220	27,16%	c	1,00%	1,50%
King/v3/tR	50880	50880	0	0,00%	810	1030	220	27,16%	c	1,00%	1,50%
King/v4/sL	50880	50880	0	0,00%	810	1030	220	27,16%	c	1,00%	1,50%
King/v4/fR	50880	50880	0	0,00%	810	1030	220	27,16%	c	1,00%	1,50%
King/v5/sL	50880	50880	0	0,00%	810	1030	220	27,16%	c	1,00%	1,50%
King/v5/sR	50880	50880	0	0,00%	810	1030	220	27,16%	c	1,00%	1,50%
WdV/v1/sL/rL/afrit pijper fly	16280	16280	0	0,00%	405	515	110	27,16%	c	1,00%	2,50%
WdV/v1/sL/rR/oprit bene fly	15330	15330	0	0,00%	405	515	110	27,16%	c	1,00%	2,50%
WdV/v1/sR/rL/afrit pijper fly	15330	15330	0	0,00%	405	515	110	27,16%	c	1,00%	2,50%
WdV/v1/sR/rR/oprit bene fly	16280	16280	0	0,00%	405	515	110	27,16%	c	1,00%	2,50%
WdV/v2/sL/rL/afrit pijper fly	16280	16280	0	0,00%	405	515	110	27,16%	c	1,00%	2,50%
WdV/v2/sL/rR/oprit bene fly	15330	15330	0	0,00%	405	515	110	27,16%	c	1,00%	2,50%
WdV/v2/sR/rL/afrit pijper fly	15330	15330	0	0,00%	405	515	110	27,16%	c	1,00%	2,50%
WdV/v2/sR/rR/oprit bene fly	16280	16280	0	0,00%	405	515	110	27,16%	c	1,00%	2,50%
WdV/v3/sL/rL/afrit pijper fly	16280	16280	0	0,00%	405	515	110	27,16%	c	1,00%	2,50%
WdV/v3/sL/rR/oprit bene fly	15330	15330	0	0,00%	405	515	110	27,16%	c	1,00%	2,50%
WdV/v3/sR/rL/afrit pijper fly	15330	15330	0	0,00%	405	515	110	27,16%	c	1,00%	2,50%
WdV/v3/sR/rR/oprit bene fly	16280	16280	0	0,00%	405	515	110	27,16%	c	1,00%	2,50%
WdV/v4/sL/rR	16280	16280	0	0,00%	405	515	110	27,16%	c	1,00%	2,50%
WdV/v4/sL/rL	15330	15330	0	0,00%	405	515	110	27,16%	c	1,00%	2,50%
WdV/v4/sR/rL	15330	15330	0	0,00%	405	515	110	27,16%	c	1,00%	2,50%
WdV/v4/sR/rR	16280	16280	0	0,00%	405	515	110	27,16%	c	1,00%	2,50%
WdV/v5/sL/rR	16380	16380	0	0,00%	405	610	205	50,62%	c	1,00%	2,50%
WdV/v5/sL/rL	15020	15020	0	0,00%	405	610	205	50,62%	c	1,00%	2,50%
WdV/v5/sR/rL	15020	15020	0	0,00%	405	610	205	50,62%	c	1,00%	2,50%
WdV/v5/sR/rR	16380	16380	0	0,00%	405	610	205	50,62%	c	1,00%	2,50%
GrRo/v1/sL/rR	15790	15790	0	0,00%	500	610	110	22,00%	c	1,00%	2,50%
GrRo/v1/sL/rL	14490	14490	0	0,00%	500	610	110	22,00%	c	1,00%	2,50%
GrRo/v1/sR/rL	14490	14490	0	0,00%	500	610	110	22,00%	c	1,00%	2,50%
GrRo/v1/sR/rR	15790	15790	0	0,00%	500	610	110	22,00%	c	1,00%	2,50%
GrRo/v2A/sL/rR	15330	15330	0	0,00%	500	610	110	22,00%	c	1,00%	2,50%
GrRo/v2A/sL/rL	14050	14050	0	0,00%	500	610	110	22,00%	c	1,00%	2,50%
GrRo/v2A/sR/rL	14050	14050	0	0,00%	500	610	110	22,00%	c	1,00%	2,50%
GrRo/v2A/sR/rR	15330	15330	0	0,00%	500	610	110	22,00%	c	1,00%	2,50%
GrRo/v2B/sL/rR	15330	15330	0	0,00%	500	610	110	22,00%	c	1,00%	2,50%
GrRo/v2B/sL/rL	14050	14050	0	0,00%	500	610	110	22,00%	c	1,00%	2,50%
GrRo/v2B/sR/rL	14050	14050	0	0,00%	500	610	110	22,00%	c	1,00%	2,50%
GrRo/v2B/sR/rR	15330	15330	0	0,00%	500	610	110	22,00%	c	1,00%	2,50%
GrRo/v3/sL/rR	14060	14060	0	0,00%	500	610	110	22,00%	c	1,00%	2,50%
GrRo/v3/sL/rL	12570	12570	0	0,00%	500	610	110	22,00%	c	1,00%	2,50%
GrRo/v3/sR/rL	12570	12570	0	0,00%	500	610	110	22,00%	c	1,00%	2,50%
GrRo/v3/sR/rR	14060	14060	0	0,00%	500	610	110	22,00%	c	1,00%	2,50%
GrRo/v4/sL/rR	14060	14060	0	0,00%	500	610	110	22,00%	c	1,00%	2,50%
GrRo/v4/sL/rL	12570	12570	0	0,00%	500	610	110	22,00%	c	1,00%	2,50%
GrRo/v4/sR/rL	12570	12570	0	0,00%	500	610	110	22,00%	c	1,00%	2,50%
GrRo/v4/sR/rR	14060	14060	0	0,00%	500	610	110	22,00%	c	1,00%	2,50%
GrRo/v4/sR/rL/T3A	12570	12570	0	0,00%	500	610	110	22,00%	c	1,00%	2,50%
GrRo/v4/sR/rR/T3A	14060	14060	0	0,00%	500	610	110	22,00%	c	1,00%	2,50%
GrRo/v4/sRgem4/3A	0	0	0	0,00%	0	0	0	0,00%		1,00%	2,50%
GrRo/v5/sL/rR	14160	14160	0	0,00%	500	610	110	22,00%	c	1,00%	2,50%
GrRo/v5/sL/rL	12660	12660	0	0,00%	500	610	110	22,00%	c	1,00%	2,50%
GrRo/v5/sR/rR	14160	14160	0	0,00%	500	610	110	22,00%	c	1,00%	2,50%
GrRo/v5/sL/rL	12660	12660	0	0,00%	500	610	110	22,00%	c	1,00%	2,50%
GrRo/v5/sR/rL	12660	12660	0	0,00%	500	610	110	22,00%	c	1,00%	2,50%

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
	Autonoom	Ambitie	[-]	[%]	AO	Amb.	[-]	[%]	2011		
	2011	2011 Verschil	Verschil		Bus- intensiteit	Bus- intensiteit	Verschil bussen	Verschil bussen	gemiddelde snelheid	% zw	% mzw
GrRo/v5/sR/rR	14160	14160	0	0,00%	500	610	110	22,00%	c	1,00%	2,50%
GrRo/v5/sR/rL/T3A	12660	12660	0	0,00%	500	610	110	22,00%	c	1,00%	2,50%
GrRo/v5/sR/rR/T3A	14160	14160	0	0,00%	500	610	110	22,00%	c	1,00%	2,50%
GrRo/v5/sRgem4/3A	0	0	0	0,00%	0	0	0	0,00%		1,00%	2,50%
West/v1/sL/rR	14700	14700	0	0,00%	610	0	-610	-100,00%	c	1,00%	2,50%
West/v1/sL/rL	16950	16950	0	0,00%	610	0	-610	-100,00%	c	1,00%	2,50%
West/v1/sR/rL	16950	16950	0	0,00%	610	0	-610	-100,00%	c	1,00%	2,50%
West/v1/sR/rR	14700	14700	0	0,00%	610	0	-610	-100,00%	c	1,00%	2,50%
West/v2/sL/rR	14700	14700	0	0,00%	610	0	-610	-100,00%	c	1,00%	2,50%
West/v2/sL/rL	16950	16950	0	0,00%	610	0	-610	-100,00%	c	1,00%	2,50%
West/v2/sR/rL	16950	16950	0	0,00%	610	0	-610	-100,00%	c	1,00%	2,50%
West/v2/sR/rR	14700	14700	0	0,00%	610	0	-610	-100,00%	c	1,00%	2,50%
West/v3/sL/rR	16090	16090	0	0,00%	460	0	-460	-100,00%	c	1,00%	2,50%
West/v3/sL/rL	15010	15010	0	0,00%	460	0	-460	-100,00%	c	1,00%	2,50%
West/v3/sR/rL	15010	15010	0	0,00%	460	0	-460	-100,00%	c	1,00%	2,50%
West/v3/sR/rR	16090	16090	0	0,00%	460	0	-460	-100,00%	c	1,00%	2,50%
Leidve/v1/sL/rR	0	0	0	0,00%	1170	670	-500	-42,74%	c	0,00%	0,00%
Leidve/v1/sL/rL	0	0	0	0,00%	1170	670	-500	-42,74%	c	0,00%	0,00%
Leidve/v2/sL/rR	0	0	0	0,00%	1170	670	-500	-42,74%	c	0,00%	0,00%
Leidve/v2/sL/rL	0	0	0	0,00%	1170	670	-500	-42,74%	c	0,00%	0,00%
Smak/v1/sL/rR	0	0	0	0,00%	1190	0	-1190	-100,00%	c	0,00%	0,00%
Smak/v1/sL/rL	0	0	0	0,00%	1190	0	-1190	-100,00%	c	0,00%	0,00%
Smak/v1/sR/rL	0	0	0	0,00%	1190	0	-1190	-100,00%	c	0,00%	0,00%
Smak/v1/sR/rR	0	0	0	0,00%	1190	0	-1190	-100,00%	c	0,00%	0,00%
Smak/v2/sL	0	0	0	0,00%	2380	0	-2380	-100,00%	c	0,00%	0,00%
Samk/v2/sR	0	0	0	0,00%	2380	0	-2380	-100,00%	c	0,00%	0,00%
Mor/sL	2760	2760	0	0,00%	530	0	-530	-100,00%	c	1,00%	1,00%
Mor/sR	2760	2760	0	0,00%	190	0	-190	-100,00%	c	1,00%	1,00%
Scheltema/sL	0	0	0	0,00%	1740	1390	-350	-20,11%	c	0,00%	0,00%
Scheltema/sR	0	0	0	0,00%	1740	1390	-350	-20,11%	c	0,00%	0,00%
CabaT/v1/sR	27450	27450	0	0,00%	300	300	0	0,00%	c	2,00%	2,00%
CabaT/v1/sL	27450	27450	0	0,00%	300	300	0	0,00%	c	2,00%	2,00%
CabaT/v2/sL	27450	27450	0	0,00%	300	300	0	0,00%	c	2,00%	2,00%
CabaT/v2/sR	27450	27450	0	0,00%	300	300	0	0,00%	c	2,00%	2,00%
CabaT/v3/sL	27450	27450	0	0,00%	300	300	0	0,00%	c	2,00%	2,00%
CabaT/v3/sR	27450	27450	0	0,00%	300	300	0	0,00%	c	2,00%	2,00%
CabaT/v4/sL	27450	27450	0	0,00%	535	90	-445	-83,18%	c	2,00%	2,00%
CabaT/v4/Sr	27450	27450	0	0,00%	535	90	-445	-83,18%	c	2,00%	2,00%
CabaT/v5/sL/rR	27450	27450	0	0,00%	535	90	-445	-83,18%	c	2,00%	2,00%
CabaT/v5/sL/rL	27450	27450	0	0,00%	535	90	-445	-83,18%	c	2,00%	2,00%
CabaT/v5/sR/rL	27450	27450	0	0,00%	535	90	-445	-83,18%	c	2,00%	2,00%
CabaT/v5/sR/rR	27450	27450	0	0,00%	535	90	-445	-83,18%	c	2,00%	2,00%
CabaT/v6/sL	27450	27450	0	0,00%	280	90	-190	-67,86%	c	2,00%	2,00%
CabaT/v6/sR	27450	27450	0	0,00%	280	90	-190	-67,86%	c	2,00%	2,00%
CabaT/v7/sL	27450	27450	0	0,00%	280	90	-190	-67,86%	c	2,00%	2,00%
CabaT/v7/sR	27450	27450	0	0,00%	280	90	-190	-67,86%	c	2,00%	2,00%
CabaT/v8/sL	27450	27450	0	0,00%	280	90	-190	-67,86%	c	2,00%	2,00%
CabaT/v8/sR	27450	27450	0	0,00%	280	90	-190	-67,86%	c	2,00%	2,00%
CabaT/v9/sL	27450	27450	0	0,00%	280	90	-190	-67,86%	c	2,00%	2,00%
CabaT/v9/sR	27450	27450	0	0,00%	280	90	-190	-67,86%	c	2,00%	2,00%
CabaT/v10/sL	27450	27450	0	0,00%	280	90	-190	-67,86%	c	2,00%	2,00%
CabaT/v10/sR	27450	27450	0	0,00%	280	90	-190	-67,86%	c	2,00%	2,00%
CabaT/v11/sL	27450	27450	0	0,00%	280	90	-190	-67,86%	c	2,00%	2,00%
CabaT/v11/sR	27450	27450	0	0,00%	280	90	-190	-67,86%	c	2,00%	2,00%
Cath/v1/sR	16080	16080	0	0,00%	280	90	-190	-67,86%	c	1,00%	2,00%
Cath/v2/sR	16470	16470	0	0,00%	280	90	-190	-67,86%	c	1,00%	2,00%
Cath/v3/sR	17870	17870	0	0,00%	280	90	-190	-67,86%	c	1,00%	2,00%
Cath/v4/sR	17870	17870	0	0,00%	280	90	-190	-67,86%	c	1,00%	2,00%
Cath/v5/sR	19470	19470	0	0,00%	280	90	-190	-67,86%	c	1,00%	2,00%
Cath/v6/sR	11570	11570	0	0,00%	1000	90	-910	-91,00%	c	1,00%	1,50%
Bene/v1/sL	16340	16340	0	0,00%	240	240	0	0,00%	c	1,00%	1,50%
Bene/v1/sR	16340	16340	0	0,00%	240	240	0	0,00%	c	1,00%	1,50%
Bene/v2/sL/rR	6410	6410	0	0,00%	120	120	0	0,00%	c	1,00%	1,50%
Bene/v2/sL/rL	9640	9640	0	0,00%	120	120	0	0,00%	c	1,00%	1,50%

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Autonoom	Ambitie	[-]	[%]	AO	Amb.	[-]	[%]	2011			
2011	2011 Verschil	Verschil	Bus- intensiteit	Bus- intensiteit	Verschil bussen	Verschil bussen	gemiddelde snelheid	% zw	% mzw		
Bene/v2/sR/rL	9640	9640	0	0,00%	120	120	0	0,00%	c	1,00%	1,50%
Bene/v2/sR/rR	6410	6410	0	0,00%	120	120	0	0,00%	c	1,00%	1,50%
Bene/v3/sL/rR	7530	7530	0	0,00%	35	35	0	0,00%	c	0,50%	1,50%
Bene/v3/sL/rL	11330	11330	0	0,00%	35	35	0	0,00%	c	0,50%	1,50%
Bene/v3/sR/rL	11330	11330	0	0,00%	35	35	0	0,00%	c	0,50%	1,50%
Bene/v3/sR/rR	7530	7530	0	0,00%	35	35	0	0,00%	c	0,50%	1,50%
Bene/v4/sL/rR	7530	7530	0	0,00%	35	35	0	0,00%	c	0,50%	1,50%
Bene/v4/sL/rL	11330	11330	0	0,00%	35	35	0	0,00%	c	0,50%	1,50%
Bene/v4/sR/rL	11330	11330	0	0,00%	35	35	0	0,00%	c	0,50%	1,50%
Bene/v4/sR/rR	7530	7530	0	0,00%	35	35	0	0,00%	c	0,50%	1,50%
Bene/v5/sL/rR	7580	7580	0	0,00%	35	35	0	0,00%	c	0,50%	1,50%
Bene/v5/sL/rL	10930	10930	0	0,00%	35	35	0	0,00%	c	0,50%	1,50%
Bene/v5/sR/rL	10930	10930	0	0,00%	35	35	0	0,00%	c	0,50%	1,50%
Bene/v5/sR/rR	7580	7580	0	0,00%	35	35	0	0,00%	c	0,50%	1,50%
Bene/v6/sL/rR	7580	7580	0	0,00%	35	35	0	0,00%	c	0,50%	1,50%
Bene/v6/sL/rL	10930	10930	0	0,00%	35	35	0	0,00%	c	0,50%	1,50%
Bene/v6/sR/rL	10930	10930	0	0,00%	35	35	0	0,00%	c	0,50%	1,50%
Bene/v6/sR/rR	7580	7580	0	0,00%	35	35	0	0,00%	c	0,50%	1,50%
Bene/v7/sL/rR	7580	7580	0	0,00%	35	35	0	0,00%	c	0,50%	1,50%
Bene/v7/sL/rL	10930	10930	0	0,00%	35	35	0	0,00%	c	0,50%	1,50%
Bene/v7/sR/rL	10930	10930	0	0,00%	35	35	0	0,00%	c	0,50%	1,50%
Bene/v7/sR/rR	7580	7580	0	0,00%	35	35	0	0,00%	c	0,50%	1,50%
Bene/v8/sL/rR	7580	7580	0	0,00%	35	35	0	0,00%	c	0,50%	1,50%
Bene/v8/sL/rL	10930	10930	0	0,00%	35	35	0	0,00%	c	0,50%	1,50%
Bene/v8/sR/rL	10930	10930	0	0,00%	35	35	0	0,00%	c	0,50%	1,50%
Bene/v8/sR/rR	7580	7580	0	0,00%	35	35	0	0,00%	c	0,50%	1,50%
Bene/v9/sL/rR	7580	7580	0	0,00%	35	35	0	0,00%	c	0,50%	1,50%
Bene/v9/sL/rL	10930	10930	0	0,00%	35	35	0	0,00%	c	0,50%	1,50%
Bene/v9/sR/rL	10930	10930	0	0,00%	35	35	0	0,00%	c	0,50%	1,50%
Bene/v9/sR/rR	7580	7580	0	0,00%	35	35	0	0,00%	c	0,50%	1,50%
Bene/v10/sL/rR	7580	7580	0	0,00%	35	35	0	0,00%	c	0,50%	1,50%
Bene/v10/sL/rL	10930	10930	0	0,00%	35	35	0	0,00%	c	0,50%	1,50%
Bene/v10/sR/rL	10930	10930	0	0,00%	35	35	0	0,00%	c	0,50%	1,50%
Bene/v10/sR/rR	7580	7580	0	0,00%	35	35	0	0,00%	c	0,50%	1,50%
Bene/v11/sL/rR	7580	7580	0	0,00%	35	35	0	0,00%	c	0,50%	1,50%
Bene/v11/sL/rL	10970	10970	0	0,00%	35	35	0	0,00%	c	0,50%	1,50%
Bene/v11/sR/rL	10970	10970	0	0,00%	35	35	0	0,00%	c	0,50%	1,50%
Bene/v11/sR/rR	7580	7580	0	0,00%	35	35	0	0,00%	c	0,50%	1,50%
Bene/v12/sL/rR	10570	10570	0	0,00%	135	145	10	7,41%	c	0,50%	1,50%
Bene/v12/sL/rL	13600	13600	0	0,00%	135	145	10	7,41%	c	0,50%	1,50%
Bene/v12/sR/rL	13600	13600	0	0,00%	135	145	10	7,41%	c	0,50%	1,50%
Bene/v12/sR/rR	10570	10570	0	0,00%	135	145	10	7,41%	c	0,50%	1,50%
Bene/v13/sL/rR	10570	10570	0	0,00%	135	145	10	7,41%	c	0,50%	1,50%
Bene/v13/sL/rL	13600	13600	0	0,00%	135	145	10	7,41%	c	0,50%	1,50%
Bene/v13/sR/rL	13600	13600	0	0,00%	135	145	10	7,41%	c	0,50%	1,50%
Bene/v13/sR/rR	10570	10570	0	0,00%	135	145	10	7,41%	c	0,50%	1,50%
Bene/v14/sL/rR	10850	10850	0	0,00%	135	145	10	7,41%	c	0,50%	1,50%
Bene/v14/sL/rL	14990	14990	0	0,00%	135	145	10	7,41%	c	0,50%	1,50%
Bene/v14/sR/rL	14990	14990	0	0,00%	135	145	10	7,41%	c	0,50%	1,50%
Bene/v14/sR/rR	10850	10850	0	0,00%	135	145	10	7,41%	c	0,50%	1,50%
Bene/v15/sL/rR	10850	10850	0	0,00%	135	145	10	7,41%	c	0,50%	1,50%
Bene/v15/sL/rL	14990	14990	0	0,00%	135	145	10	7,41%	c	0,50%	1,50%
Bene/v15/sR/rL	14990	14990	0	0,00%	135	145	10	7,41%	c	0,50%	1,50%
Bene/v15/sR/rR	10850	10850	0	0,00%	135	145	10	7,41%	c	0,50%	1,50%
Bene/v16/sL/rR	10850	10850	0	0,00%	135	145	10	7,41%	c	0,50%	1,50%
Bene/v16/sL/rL	14990	14990	0	0,00%	135	145	10	7,41%	c	0,50%	1,50%
Bene/v16/sR/rL	14990	14990	0	0,00%	135	145	10	7,41%	c	0,50%	1,50%
Bene/v16/sR/rR	10850	10850	0	0,00%	135	145	10	7,41%	c	0,50%	1,50%
Bene/v17/sL/rR	10850	10850	0	0,00%	135	145	10	7,41%	c	0,50%	1,50%
Bene/v17/sL/rL	14990	14990	0	0,00%	135	145	10	7,41%	c	0,50%	1,50%
Bene/v17/sR/rL	14990	14990	0	0,00%	135	145	10	7,41%	c	0,50%	1,50%
Bene/v17/sR/rR	10850	10850	0	0,00%	135	145	10	7,41%	c	0,50%	1,50%
Bene/v18/sL/rR	15250	15250	0	0,00%	125	125	0	0,00%	c	0,50%	1,50%
Bene/v18/sL/rL	19400	19400	0	0,00%	125	125	0	0,00%	c	0,50%	1,50%
Bene/v18/sR/rL	19400	19400	0	0,00%	125	125	0	0,00%	c	0,50%	1,50%
Bene/v18/sR/rR	15250	15250	0	0,00%	125	125	0	0,00%	c	0,50%	1,50%
Euro/v1/sL	16320	16320	0	0,00%	710	700	-10	-1,41%	c	1,00%	2,00%
Euro/v1/sR	16320	16320	0	0,00%	710	700	-10	-1,41%	c	1,00%	2,00%
Euro/v2/sL	14610	14610	0	0,00%	710	700	-10	-1,41%	c	1,00%	2,00%
Euro/v2/sR	14610	14610	0	0,00%	710	700	-10	-1,41%	c	1,00%	2,00%
Euro/v3/sL	12770	12770	0	0,00%	710	700	-10	-1,41%	c	1,00%	2,00%

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Autonoom	Ambitie	[-]	[%]	AO	Amb.	[-]	[%]	2011			
2011	2011 Verschil	Verschil	Bus-intensiteit	Bus-intensiteit	Verschil bussen	Verschil bussen	gemiddelde snelheid	% zw	% mzw		
Euro/v3/sR	12730	12730	0	0,00%	710	700	-10	-1,41%	c	1,00%	2,00%
Euro/v4/sL	12730	12730	0	0,00%	870	880	10	1,15%	c	1,00%	2,00%
Euro/v4/sR	12730	12730	0	0,00%	870	880	10	1,15%	c	1,00%	2,00%
Euro/v5/sL	12480	12480	0	0,00%	870	880	10	1,15%	c	1,00%	2,00%
Euro/v5/sR	12480	12480	0	0,00%	870	880	10	1,15%	c	1,00%	2,00%
EuZu/v1/sL/rR	15930	15930	0	0,00%	345	330	-15	-4,35%	c	1,00%	2,50%
EuZu/v1/sL/rL	15130	15130	0	0,00%	345	330	-15	-4,35%	c	1,00%	2,50%
EuZu/v1/sR/rL	15130	15130	0	0,00%	345	330	-15	-4,35%	c	1,00%	2,50%
EuZu/v1/sR/rR	15930	15930	0	0,00%	345	330	-15	-4,35%	c	1,00%	2,50%
EuZu/v2/sL/rR	15930	15930	0	0,00%	345	330	-15	-4,35%	c	1,00%	2,50%
EuZu/v2/sL/rL	13850	13850	0	0,00%	345	330	-15	-4,35%	c	1,00%	2,50%
EuZu/v2/sR/rL	13850	13850	0	0,00%	345	330	-15	-4,35%	c	1,00%	2,50%
EuZu/v2/sR/rR	15930	15930	0	0,00%	345	330	-15	-4,35%	c	1,00%	2,50%
EuZu/v3/sL/rR	17920	17920	0	0,00%	345	330	-15	-4,35%	c	1,00%	2,50%
EuZu/v3/sL/rL	12530	12530	0	0,00%	0	0	0	0,00%	c	1,00%	2,50%
EuZu/v3/sL/OV	0	0	0	0,00%	345	330	-15	-4,35%	c	1,00%	2,50%
EuZu/v3/sR/OV	0	0	0	0,00%	345	330	-15	-4,35%	c	1,00%	2,50%
EuZu/v3/sR/rL	12530	12530	0	0,00%	0	0	0	0,00%	c	1,00%	2,50%
EuZu/v3/sR/rR	17920	17920	0	0,00%	345	330	-15	-4,35%	c	1,00%	2,50%
EuZu/v4/sL/rR	17920	17920	0	0,00%	345	330	-15	-4,35%	c	1,00%	2,50%
EuZu/v4/sL/rL	12530	12530	0	0,00%	0	0	0	0,00%	c	1,00%	2,50%
EuZu/v4/sL/OV	0	0	0	0,00%	345	330	-15	-4,35%	c	1,00%	2,50%
EuZu/v4/sR/OV	0	0	0	0,00%	345	330	-15	-4,35%	c	1,00%	2,50%
EuZu/v4/sR/rL	12530	12530	0	0,00%	0	0	0	0,00%	c	1,00%	2,50%
EuZu/v4/sR/rR	17920	17920	0	0,00%	345	330	-15	-4,35%	c	1,00%	2,50%
EuZu/v5/sL/rR	19720	19720	0	0,00%	345	330	-15	-4,35%	c	1,00%	2,50%
EuZu/v5/sL/rL	17610	17610	0	0,00%	345	330	-15	-4,35%	c	1,00%	2,50%
EuZu/v5/sR/rL	17610	17610	0	0,00%	345	330	-15	-4,35%	c	1,00%	2,50%
EuZu/v5/sR/rR	19720	19720	0	0,00%	345	330	-15	-4,35%	c	1,00%	2,50%
EuZu/v6/sL/rR	12950	12950	0	0,00%	345	330	-15	-4,35%	c	1,00%	2,50%
EuZu/v6/sL/rL	11160	11160	0	0,00%	345	330	-15	-4,35%	c	1,00%	2,50%
EuZu/v6/sR/rL	11160	11160	0	0,00%	345	330	-15	-4,35%	c	1,00%	2,50%
EuZu/v6/sR/rR	12950	12950	0	0,00%	345	330	-15	-4,35%	c	1,00%	2,50%
EuZu/v7/sL/rR	12950	12950	0	0,00%	345	330	-15	-4,35%	c	1,00%	2,50%
EuZu/v7/sL/rL	11160	11160	0	0,00%	345	330	-15	-4,35%	c	1,00%	2,50%
EuZu/v7/sR/rL	11160	11160	0	0,00%	345	330	-15	-4,35%	c	1,00%	2,50%
EuZu/v7/sR/rR	12950	12950	0	0,00%	345	330	-15	-4,35%	c	1,00%	2,50%
EuZu/v8/sL/rR	7750	7750	0	0,00%	285	285	0	0,00%	c	1,00%	2,50%
EuZu/v8/sL/rL	6630	6630	0	0,00%	285	285	0	0,00%	c	1,00%	2,50%
EuZu/v8/sR/rL	6630	6630	0	0,00%	285	285	0	0,00%	c	1,00%	2,50%
EuZu/v8/sR/rR	7750	7750	0	0,00%	285	285	0	0,00%	c	1,00%	2,50%
EuZu/v9/sL/rR	7380	7380	0	0,00%	285	285	0	0,00%	c	1,00%	2,50%
EuZu/v9/sL/rL	6260	6260	0	0,00%	285	285	0	0,00%	c	1,00%	2,50%
EuZu/v9/sR/rL	6260	6260	0	0,00%	285	285	0	0,00%	c	1,00%	2,50%
EuZu/v9/sR/rR	7380	7380	0	0,00%	285	285	0	0,00%	c	1,00%	2,50%
EuZu/v10/sL/rR	7380	7380	0	0,00%	285	285	0	0,00%	c	1,00%	2,50%
EuZu/v10/sL/rL	6260	6260	0	0,00%	285	285	0	0,00%	c	1,00%	2,50%
EuZu/v10/sR/rL	6260	6260	0	0,00%	285	285	0	0,00%	c	1,00%	2,50%
EuZu/v10/sR/rR	7380	7380	0	0,00%	285	285	0	0,00%	c	1,00%	2,50%
EuZu/v11/sL/rR	7370	7370	0	0,00%	285	285	0	0,00%	c	1,00%	2,50%
EuZu/v11/sL/rL	6250	6250	0	0,00%	285	285	0	0,00%	c	1,00%	2,50%
EuZu/v11/sR/rL	6250	6250	0	0,00%	285	285	0	0,00%	c	1,00%	2,50%
EuZu/v11/sR/rR	7370	7370	0	0,00%	285	285	0	0,00%	c	1,00%	2,50%
EuZu/v12/sL	13610	13610	0	0,00%	570	570	0	0,00%	c	1,00%	2,50%
EuZu/v12/sR	13610	13610	0	0,00%	570	570	0	0,00%	c	1,00%	2,50%
EuZu/v13/sL	13610	13610	0	0,00%	570	570	0	0,00%	c	1,00%	2,50%
EuZu/v13/sR	13610	13610	0	0,00%	570	570	0	0,00%	c	1,00%	2,50%
OdO/v1/sL	13160	13160	0	0,00%	40	850	810	2025,00%	c	1,00%	2,00%
OdO/v1/sR	13160	13160	0	0,00%	40	850	810	2025,00%	c	1,00%	2,00%
OdO/v2/sL	12900	12900	0	0,00%	40	850	810	2025,00%	c	1,00%	2,00%
OdO/v2/sR	12900	12900	0	0,00%	40	850	810	2025,00%	c	1,00%	2,00%
OdO/v3/sL	12900	12900	0	0,00%	40	850	810	2025,00%	c	1,00%	2,00%
OdO/v3/sR	12900	12900	0	0,00%	40	850	810	2025,00%	c	1,00%	2,00%
OdO/v4/sL	11070	11070	0	0,00%	0	0	0	0,00%	c	1,00%	2,00%
OdO/v4/sR	11070	11070	0	0,00%	0	0	0	0,00%	c	1,00%	2,00%
OdO/v5/sL	11650	11650	0	0,00%	0	0	0	0,00%	c	1,00%	2,00%
OdO/v5/sR	11650	11650	0	0,00%	0	0	0	0,00%	c	1,00%	2,00%
OdO/v6/sL	11640	11640	0	0,00%	0	0	0	0,00%	c	1,00%	2,00%
OdO/v6/sR	11640	11640	0	0,00%	0	0	0	0,00%	c	1,00%	2,00%
OdO/v7/sL	11010	11010	0	0,00%	190	95	-95	-50,00%	c	1,00%	2,00%

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
	Autonoom	Ambitie	[-]	[%]	AO	Amb.	[-]	[%]	2011		
	2011	2011	Verschil		Bus- intensiteit	Bus- intensiteit	Verschil bussen	Verschil bussen	gemiddelde snelheid	% zw	% mzw
OdO/v7/sR	11010	11010	0	0,00%	190	95	-95	-50,00%	c	1,00%	2,00%
Tell/v1/sL	10520	10520	0	0,00%	40	850	810	2025,00%	c	1,00%	2,00%
Tell/v1/sR	10520	10520	0	0,00%	40	850	810	2025,00%	c	1,00%	2,00%
Tell/v2/sL	10520	10520	0	0,00%	40	850	810	2025,00%	c	1,00%	2,00%
Tell/v2/sR	10520	10520	0	0,00%	40	850	810	2025,00%	c	1,00%	2,00%
Tell/v3/sL	10520	10520	0	0,00%	40	850	810	2025,00%	c	1,00%	2,00%
Tell/v3/sR	10520	10520	0	0,00%	40	850	810	2025,00%	c	1,00%	2,00%
					0						
Zijst/v1/sL	10520	10520	0	0,00%	40	850	810	2025,00%	c	1,00%	2,00%
Zijst/v1/sR	10520	10520	0	0,00%	40	850	810	2025,00%	c	1,00%	2,00%
Zijst/v2/sL	10520	10520	0	0,00%	40	850	810	2025,00%	c	1,00%	2,00%
Zijst/v2/sR	10520	10520	0	0,00%	40	850	810	2025,00%	c	1,00%	2,00%
Zijst/v3/sL	10520	10520	0	0,00%	40	850	810	2025,00%	c	1,00%	2,00%
Zijst/v3/sR	10520	10520	0	0,00%	40	850	810	2025,00%	c	1,00%	2,00%
Zijst/v4/sL	10470	10470	0	0,00%	40	850	810	2025,00%	c	1,00%	2,00%
Zijst/v4/sR	10470	10470	0	0,00%	40	850	810	2025,00%	c	1,00%	2,00%
Croe/v13/sL/rR	2650	2650	0	0,00%	95	95	0	0,00%	c	1,00%	2,00%
Croe/v13/sL/rL	2280	2280	0	0,00%	95	95	0	0,00%	c	1,00%	2,00%
Croe/v13/sR/rL	2280	2280	0	0,00%	95	95	0	0,00%	c	1,00%	2,00%
Croe/v13/sR/rR	2650	2650	0	0,00%	95	95	0	0,00%	c	1,00%	2,00%
Croe/v12/sL/rR	2650	2650	0	0,00%	95	95	0	0,00%	c	1,00%	2,00%
Croe/v12/sL/rL	2280	2280	0	0,00%	95	95	0	0,00%	c	1,00%	2,00%
Croe/v12/sR/rL	2280	2280	0	0,00%	95	95	0	0,00%	c	1,00%	2,00%
Croe/v12/sR/rR	2650	2650	0	0,00%	95	95	0	0,00%	c	1,00%	2,00%
Croe/v11/sL/rR	2340	2340	0	0,00%	95	95	0	0,00%	c	1,00%	2,00%
Croe/v11/sL/rL	2280	2280	0	0,00%	95	95	0	0,00%	c	1,00%	2,00%
Croe/v11/sR/rL	2280	2280	0	0,00%	95	95	0	0,00%	c	1,00%	2,00%
Croe/v11/sR/rR	2340	2340	0	0,00%	95	95	0	0,00%	c	1,00%	2,00%
Croe/v10/sL/rR	2340	2340	0	0,00%	95	95	0	0,00%	c	1,00%	2,00%
Croe/v10/sL/rL	2280	2280	0	0,00%	95	95	0	0,00%	c	1,00%	2,00%
Croe/v10/sR/rL	2280	2280	0	0,00%	95	95	0	0,00%	c	1,00%	2,00%
Croe/v10/sR/rR	2340	2340	0	0,00%	95	95	0	0,00%	c	1,00%	2,00%
Croe/v9/sL/rR	2280	2280	0	0,00%	95	95	0	0,00%	c	1,00%	2,00%
Croe/v9/sL/rL	2210	2210	0	0,00%	95	95	0	0,00%	c	1,00%	2,00%
Croe/v9/sR/rL	2210	2210	0	0,00%	95	95	0	0,00%	c	1,00%	2,00%
Croe/v9/sR/rR	2280	2280	0	0,00%	95	95	0	0,00%	c	1,00%	2,00%
Croe/v8/sL/rR	2660	2660	0	0,00%	95	95	0	0,00%	c	1,00%	2,00%
Croe/v8/sL/rL	2580	2580	0	0,00%	95	95	0	0,00%	c	1,00%	2,00%
Croe/v8/sR/rL	2580	2580	0	0,00%	95	95	0	0,00%	c	1,00%	2,00%
Croe/v8/sR/rR	2660	2660	0	0,00%	95	95	0	0,00%	c	1,00%	2,00%
Croe/v7/sL/rR	2660	2660	0	0,00%	95	95	0	0,00%	c	1,00%	2,00%
Croe/v7/sL/rL	2580	2580	0	0,00%	95	95	0	0,00%	c	1,00%	2,00%
Croe/v7/sR/rL	2580	2580	0	0,00%	95	95	0	0,00%	c	1,00%	2,00%
Croe/v7/sR/rR	2660	2660	0	0,00%	95	95	0	0,00%	c	1,00%	2,00%
Croe/v6/sL/rR	2660	2660	0	0,00%	0	95	95	0,00%	c	1,00%	2,00%
Croe/v6/sL/OV	0	0	0	0,00%	230	95	-135	-58,70%	c	1,00%	2,00%
Croe/v6/sL/rL	2580	2580	0	0,00%	0	0	0	0,00%	c	1,00%	2,00%
Croe/v6/sR/rL	2580	2580	0	0,00%	0	0	0	0,00%	c	1,00%	2,00%
Croe/v6/sR/OV	0	0	0	0,00%	230	95	-135	-58,70%	c	1,00%	2,00%
Croe/v6/sR/rR	2660	2660	0	0,00%	0	95	95	0,00%	c	1,00%	2,00%
Croe/v5/sL/rR	6760	6760	0	0,00%	0	0	0	0,00%	c	1,00%	2,00%
Croe/v5/sL/rM	5970	5970	0	0,00%	0	0	0	0,00%	c	1,00%	2,00%
Croe/v5/sL/OV	0	0	0	0,00%	230	0	-230	-100,00%	c	1,00%	2,00%
Croe/v5/sR/OV	0	0	0	0,00%	230	0	-230	-100,00%	c	1,00%	2,00%
Croe/v5/sR/rM	5970	5970	0	0,00%	0	0	0	0,00%	c	1,00%	2,00%
Croe/v5/sR/rR	6760	6760	0	0,00%	0	0	0	0,00%	c	1,00%	2,00%
Croe/v4/sL/rR	6760	6760	0	0,00%	0	0	0	0,00%	c	1,00%	2,00%
Croe/v4/sL/rM	5970	5970	0	0,00%	0	0	0	0,00%	c	1,00%	2,00%
Croe/v4/sL/OV	0	0	0	0,00%	230	0	-230	-100,00%	c	1,00%	2,00%
Croe/v4/sR/OV	0	0	0	0,00%	230	0	-230	-100,00%	c	1,00%	2,00%
Croe/v4/sR/rM	5970	5970	0	0,00%	0	0	0	0,00%	c	1,00%	2,00%
Croe/v4/sR/rR	6760	6760	0	0,00%	0	0	0	0,00%	c	1,00%	2,00%
Croe/v3/sL/rR	6760	6760	0	0,00%	0	0	0	0,00%	c	1,00%	2,00%
Croe/v3/sL/rM	5970	5970	0	0,00%	0	0	0	0,00%	c	1,00%	2,00%
Croe/v3/sL/OV	0	0	0	0,00%	230	0	-230	-100,00%	c	1,00%	2,00%
Croe/v3/sR/OV	0	0	0	0,00%	230	0	-230	-100,00%	c	1,00%	2,00%
Croe/v3/sR/rM	5970	5970	0	0,00%	0	0	0	0,00%	c	1,00%	2,00%
Croe/v3/sR/rR	6760	6760	0	0,00%	0	0	0	0,00%	c	1,00%	2,00%
Croe/v2/sL/rR	6760	6760	0	0,00%	0	0	0	0,00%	c	1,00%	2,00%
Croe/v2sL/rM	5970	5970	0	0,00%	0	0	0	0,00%	c	1,00%	2,00%

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Autonoom	Ambitie	[-]	[%]	AO	Amb.	[-]	[%]	2011			
	2011	2011 Verschil	Verschil	Bus- intensiteit	Bus- intensiteit	Verschil bussen	Verschil bussen	gemiddelde snelheid	% zw	% mzw	
Croe/v2/sL/OV	0	0	0	0,00%	230	0	-230	-100,00%	c	1,00%	2,00%
Croe/v2/sR/OV	0	0	0	0,00%	230	0	-230	-100,00%	c	1,00%	2,00%
Croe/v2/sR/rM	5970	5970	0	0,00%	0	0	0	0,00%	c	1,00%	2,00%
Croe/v2/sR/rR	6760	6760	0	0,00%	0	0	0	0,00%	c	1,00%	2,00%
Croe/v1/sL/rR	6760	6760	0	0,00%	110	0	-110	-100,00%	c	1,00%	2,00%
Croe/v1/sL/rL	5970	5970	0	0,00%	110	0	-110	-100,00%	c	1,00%	2,00%
Croe/v1/sR/rL	5970	5970	0	0,00%	110	0	-110	-100,00%	c	1,00%	2,00%
Croe/v1/sR/rR	6760	6760	0	0,00%	110	0	-110	-100,00%	c	1,00%	2,00%
Vleu/v1/sL/rR	4370	4370	0	0,00%	0	0	0	0,00%	c	1,00%	2,50%
Vleu/v1/sL/OV	0	0	0	0,00%	930	740	-190	-20,43%	c	1,00%	2,50%
Vleu/v1/sL/rL	4710	4710	0	0,00%	0	0	0	0,00%	c	1,00%	2,50%
Vleu/v1/sR/rL	4370	4370	0	0,00%	0	0	0	0,00%	c	1,00%	2,50%
Vleu/v1/sR/OV	0	0	0	0,00%	930	740	-190	-20,43%	c	1,00%	2,50%
Vleu/v1/sR/rR	4710	4710	0	0,00%	0	0	0	0,00%	c	1,00%	2,50%
Vleu/v2/sL/rR	4710	4710	0	0,00%	0	0	0	0,00%	c	1,00%	2,50%
Vleu/v2/sL/OV	0	0	0	0,00%	930	740	-190	-20,43%	c	1,00%	2,50%
Vleu/v2/sL/rL	4370	4370	0	0,00%	0	0	0	0,00%	c	1,00%	2,50%
Vleu/v2/sR/rL	4700	4700	0	0,00%	0	0	0	0,00%	c	1,00%	2,50%
Vleu/v2/sR/OV	0	0	0	0,00%	930	740	-190	-20,43%	c	1,00%	2,50%
Vleu/v2/sR/rR	5100	5100	0	0,00%	0	0	0	0,00%	c	1,00%	2,50%
Vleu/v2/sR/rL/T2	5100	5100	0	0,00%	0	0	0	0,00%	c	1,00%	2,50%
Vleu/v2/sR/OV/T4	0	0	0	0,00%	930	740	-190	-20,43%	c	1,00%	2,50%
Vleu/v2/sR/rR/T4	4700	4700	0	0,00%	0	0	0	0,00%	c	1,00%	2,50%
Vleu/v2/sRgem4/2	0	0	0	0,00%	0	0	0	0,00%		1,00%	2,50%
Vleu/v3/sL/rR	5100	5100	0	0,00%	0	0	0	0,00%	c	1,00%	2,50%
Vleu/v3/sL/OV	0	0	0	0,00%	930	740	-190	-20,43%	c	1,00%	2,50%
Vleu/v3/sL/rL	4700	4700	0	0,00%	0	0	0	0,00%	c	1,00%	2,50%
Vleu/v3/sR/rL	4700	4700	0	0,00%	0	0	0	0,00%	c	1,00%	2,50%
Vleu/v3/sR/OV	0	0	0	0,00%	930	740	-190	-20,43%	c	1,00%	2,50%
Vleu/v3/sR/rR	5100	5100	0	0,00%	0	0	0	0,00%	c	1,00%	2,50%
Vleu/v3/sR/rL/T2	5100	5100	0	0,00%	0	0	0	0,00%	c	1,00%	2,50%
Vleu/v3/sR/OV/T2	0	0	0	0,00%	930	740	-190	-20,43%	c	1,00%	2,50%
Vleu/v3/sR/rR/T4	4700	4700	0	0,00%	0	0	0	0,00%	c	1,00%	2,50%
Vleu/v3/sRgem4/2	0	0	0	0,00%	0	0	0	0,00%		1,00%	2,50%
Vleu/v4/sL/rR	5100	5100	0	0,00%	0	0	0	0,00%	c	1,00%	2,50%
Vleu/v4/sL/OV	0	0	0	0,00%	930	740	-190	-20,43%	c	1,00%	2,50%
Vleu/v4/sL/rL	4700	4700	0	0,00%	0	0	0	0,00%	c	1,00%	2,50%
Vleu/v4/sR/rL	4110	4110	0	0,00%	0	0	0	0,00%	c	1,00%	2,50%
Vleu/v4/sR/OV	0	0	0	0,00%	930	740	-190	-20,43%	c	1,00%	2,50%
Vleu/v4/sR/rR	4550	4550	0	0,00%	0	0	0	0,00%	c	1,00%	2,50%
Vleu/v5A/sL/rR	4110	4110	0	0,00%	0	0	0	0,00%	c	1,00%	2,50%
Vleu/v5A/sL/OV	0	0	0	0,00%	930	740	-190	-20,43%	c	1,00%	2,50%
Vleu/v5A/sL/rL	4550	4550	0	0,00%	0	0	0	0,00%	c	1,00%	2,50%
Vleu/v5A/sR/rL	4550	4550	0	0,00%	0	0	0	0,00%	c	1,00%	2,50%
Vleu/v5A/sR/OV	0	0	0	0,00%	930	740	-190	-20,43%	c	1,00%	2,50%
Vleu/v5A/sR/rR	4110	4110	0	0,00%	0	0	0	0,00%	c	1,00%	2,50%
Vleu/v5B/sL/rR	4550	4550	0	0,00%	0	0	0	0,00%	c	1,00%	2,50%
Vleu/v5B/sL/OV	0	0	0	0,00%	930	740	-190	-20,43%	c	1,00%	2,50%
Vleu/v5B/sL/rL	4110	4110	0	0,00%	0	0	0	0,00%	c	1,00%	2,50%
Vleu/v5B/sR/rL	4110	4110	0	0,00%	0	0	0	0,00%	c	1,00%	2,50%
Vleu/v5B/sR/OV	0	0	0	0,00%	930	740	-190	-20,43%	c	1,00%	2,50%
Vleu/v5B/sR/rR	4550	4550	0	0,00%	0	0	0	0,00%	c	1,00%	2,50%
Vleu/v6/sL/rR	4110	4110	0	0,00%	0	0	0	0,00%	c	1,00%	2,50%
Vleu/v6/sL/OV	0	0	0	0,00%	930	740	-190	-20,43%	c	1,00%	2,50%
Vleu/v6/sL/rL	4550	4550	0	0,00%	0	0	0	0,00%	c	1,00%	2,50%
Vleu/v6/sR/rL	4550	4550	0	0,00%	0	0	0	0,00%	c	1,00%	2,50%
Vleu/v6/sR/OV	0	0	0	0,00%	930	740	-190	-20,43%	c	1,00%	2,50%
Vleu/v6/sR/rR	4110	4110	0	0,00%	0	0	0	0,00%	c	1,00%	2,50%
Vleu/v7/sL/rR	4550	4550	0	0,00%	0	0	0	0,00%	c	1,00%	2,50%
Vleu/v7/sL/OV	0	0	0	0,00%	930	740	-190	-20,43%	c	1,00%	2,50%
Vleu/v7/sL/rL	4110	4110	0	0,00%	0	0	0	0,00%	c	1,00%	2,50%
Vleu/v7/sR/rL	4430	4430	0	0,00%	0	0	0	0,00%	c	1,00%	2,50%
Vleu/v7/sR/OV	0	0	0	0,00%	930	740	-190	-20,43%	c	1,00%	2,50%
Vleu/v7/sR/rR	4750	4750	0	0,00%	0	0	0	0,00%	c	1,00%	2,50%
Vleu/v8/sL/rR	4750	4750	0	0,00%	0	0	0	0,00%	c	1,00%	2,50%
Vleu/v8/sL/OV	0	0	0	0,00%	930	740	-190	-20,43%	c	1,00%	2,50%
Vleu/v8/sL/rL	4430	4430	0	0,00%	0	0	0	0,00%	c	1,00%	2,50%
Vleu/v8/sR/rL	4430	4430	0	0,00%	0	0	0	0,00%	c	1,00%	2,50%
Vleu/v8/sR/OV	0	0	0	0,00%	930	740	-190	-20,43%	c	1,00%	2,50%
Vleu/v8/sR/rR	4750	4750	0	0,00%	0	0	0	0,00%	c	1,00%	2,50%
Vleu/v8/sR/rL/T2	4430	4430	0	0,00%	0	0	0	0,00%	c	1,00%	2,50%

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
	Autonoom	Ambitie	[-]	[%]	AO	Amb.	[-]	[%]	2011		
	2011	2011	Verschil		Bus- intensiteit	Bus- intensiteit	Verschil bussen	Verschil bussen	gemiddelde snelheid	% zw	% mzw
Vleu/v8/sR/OV/T2	0	0	0	0,00%	930	740	-190	-20,43%	c	1,00%	2,50%
Vleuv8/sR/rR/T4	4750	4750	0	0,00%	0	0	0	0,00%	c	1,00%	2,50%
Vleuv8/sRgem4/2	0	0	0	0,00%	0	0	0	0,00%		1,00%	2,50%
Smak/v2 nieuw profiel	0	0	0	0,00%	0	2910	2910	0,00%	c	1,00%	2,00%
Wegvak 1 (HOV-baan ach	0	0	0	0,00%	0	1630	1630	0,00%	c	1,00%	2,00%
Wegvak 2 (Jaarbeursplein)	0	0	0	0,00%	0	1220	1220	0,00%	c	1,00%	2,00%
Wegvak 3 (verlengde Van	0	0	0	0,00%	0	2280	2280	0,00%	c	1,00%	2,00%
Wegvak 4 (verlengde Van	0	0	0	0,00%	0	1040	1040	0,00%	c	1,00%	2,00%
Busstation Oostzijde /sR	0	0	0	0,00%	3130	2060	-1070	0,00%	c	1,00%	2,00%
Busstation Oostzijde /sL	0	0	0	0,00%	3225	1960	-1265	0,00%	c	1,00%	2,00%
Busstation Westzijde /sR	0	0	0	0,00%	0	2250	2250	-28,12%	c	1,00%	2,00%
Busstation Westzijde /sL	0	0	0	0,00%	0	1530	1530	-52,56%	c	1,00%	2,00%

BIJLAGE 1C: Invoergegevens 2015

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
	2015	2015	Vershil	Vershil	Bus- intensiteit	Bus- intensiteit	Vershil bussen	Vershil bussen	gemiddelde snelheid	% zw	% mzw
	Autonoom	Ambitie	[-]	[%]	AO	Amb.	[-]	[%]	2015		
King/v1/sL/oprit Pijper	11150	11150	0	0,00%			0	0,00%	c	1,00%	1,50%
King/v1/sL/fly-over	32260	32260	0	0,00%	830	1050	220	26,51%	c	1,00%	1,50%
King/v1/sR/afrit Bene	16020	16020	0	0,00%			0	0,00%	c	1,00%	1,50%
King/v1/sR/afrit Bene	16020	16020	0	0,00%			0	0,00%	c	1,00%	1,50%
King/v1/sR/fly-over	32260	32260	0	0,00%	830	1050	220	26,51%	c	1,00%	1,50%
King/v1/sR/oprit Pijper	11150	11150	0	0,00%			0	0,00%	c	1,00%	1,50%
King/v2/sL/oprit Pijper	11150	11150	0	0,00%			0	0,00%	c	1,00%	1,50%
King/v2/sL/fly-over	32260	32260	0	0,00%	830	1050	220	26,51%	c	1,00%	1,50%
King/v2/sL/afrit Bene	16020	16020	0	0,00%			0	0,00%	c	1,00%	1,50%
King/v2/sR/afrit Bene	16020	16020	0	0,00%			0	0,00%	c	1,00%	1,50%
King/v2/sR/fly-over	32260	32260	0	0,00%	830	1050	220	26,51%	c	1,00%	1,50%
King/v2/sR/oprit Pijper	11150	11150	0	0,00%			0	0,00%	c	1,00%	1,50%
King/v3/sL	59430	59430	0	0,00%	830	1050	220	26,51%	c	1,00%	1,50%
King/v3/tR	59430	59430	0	0,00%	830	1050	220	26,51%	c	1,00%	1,50%
King/v4/sL	59430	59430	0	0,00%	830	1050	220	26,51%	c	1,00%	1,50%
King/v4/fR	59430	59430	0	0,00%	830	1050	220	26,51%	c	1,00%	1,50%
King/v5/sL	59430	59430	0	0,00%	830	1050	220	26,51%	c	1,00%	1,50%
King/v5/sR	59430	59430	0	0,00%	830	1050	220	26,51%	c	1,00%	1,50%
WdV/v1/sL/rR/oprit bene fl	20300	20300	0	0,00%	415	525	110	26,51%	c	1,00%	2,50%
WdV/v1/sL/rL/afrit pijper fly	18550	18550	0	0,00%	415	525	110	26,51%	c	1,00%	2,50%
WdV/v1/sR/rL/afrit pijper fly	18550	18550	0	0,00%	415	525	110	26,51%	c	1,00%	2,50%
WdV/v1/sR/rR/oprit bene fl	20300	20300	0	0,00%	415	525	110	26,51%	c	1,00%	2,50%
WdV/v2/sL/rR/oprit bene fl	20300	20300	0	0,00%	415	525	110	26,51%	c	1,00%	2,50%
WdV/v2/sL/rL/afrit pijper fly	18550	18550	0	0,00%	415	525	110	26,51%	c	1,00%	2,50%
WdV/v2/sR/rL/afrit pijper fly	18550	18550	0	0,00%	415	525	110	26,51%	c	1,00%	2,50%
WdV/v2/sR/rR/oprit bene fl	20300	20300	0	0,00%	415	525	110	26,51%	c	1,00%	2,50%
WdV/v3/sL/rR/oprit bene fl	20300	20300	0	0,00%	415	525	110	26,51%	c	1,00%	2,50%
WdV/v3/sL/rL/afrit pijper fly	18550	18550	0	0,00%	415	525	110	26,51%	c	1,00%	2,50%
WdV/v3/sR/rL/afrit pijper fly	18550	18550	0	0,00%	415	525	110	26,51%	c	1,00%	2,50%
WdV/v3/sR/rR/oprit bene fl	20300	20300	0	0,00%	415	525	110	26,51%	c	1,00%	2,50%
WdV/v4/sL/rR	20300	20300	0	0,00%	415	525	110	26,51%	c	1,00%	2,50%
WdV/v4/sL/rL	18550	18550	0	0,00%	415	525	110	26,51%	c	1,00%	2,50%
WdV/v4/sR/rL	18550	18550	0	0,00%	415	525	110	26,51%	c	1,00%	2,50%
WdV/v4/sR/rR	20300	20300	0	0,00%	415	525	110	26,51%	c	1,00%	2,50%
WdV/v5/sL/rR	18500	18500	0	0,00%	415	620	205	49,40%	c	1,00%	2,50%
WdV/v5/sL/rL	15930	15930	0	0,00%	415	620	205	49,40%	c	1,00%	2,50%
WdV/v5/sR/rL	15930	15930	0	0,00%	415	620	205	49,40%	c	1,00%	2,50%
WdV/v5/sR/rR	18500	18500	0	0,00%	415	620	205	49,40%	c	1,00%	2,50%
GrRo/v1/sL/rR	17930	17930	0	0,00%	510	620	110	21,57%	c	1,00%	2,50%
GrRo/v1/sL/rL	15420	15420	0	0,00%	510	620	110	21,57%	c	1,00%	2,50%
GrRo/v1/sR/rL	15420	15420	0	0,00%	510	620	110	21,57%	c	1,00%	2,50%
GrRo/v1/sR/rR	17930	17930	0	0,00%	510	620	110	21,57%	c	1,00%	2,50%
GrRo/v2A/sL/rR	17500	17500	0	0,00%	510	620	110	21,57%	c	1,00%	2,50%
GrRo/v2A/sL/rL	15000	15000	0	0,00%	510	620	110	21,57%	c	1,00%	2,50%
GrRo/v2A/sR/rL	15000	15000	0	0,00%	510	620	110	21,57%	c	1,00%	2,50%
GrRo/v2A/sR/rR	17500	17500	0	0,00%	510	620	110	21,57%	c	1,00%	2,50%
GrRo/v2B/sL/rR	17500	17500	0	0,00%	510	620	110	21,57%	c	1,00%	2,50%
GrRo/v2B/sL/rL	15000	15000	0	0,00%	510	620	110	21,57%	c	1,00%	2,50%
GrRo/v2B/sR/rL	15000	15000	0	0,00%	510	620	110	21,57%	c	1,00%	2,50%
GrRo/v2B/sR/rR	17500	17500	0	0,00%	510	620	110	21,57%	c	1,00%	2,50%
GrRo/v3/sL/rR	16070	16070	0	0,00%	510	620	110	21,57%	c	1,00%	2,50%
GrRo/v3/sL/rL	13430	13430	0	0,00%	510	620	110	21,57%	c	1,00%	2,50%
GrRo/v3/sR/rL	13430	13430	0	0,00%	510	620	110	21,57%	c	1,00%	2,50%
GrRo/v3/sR/rR	16070	16070	0	0,00%	510	620	110	21,57%	c	1,00%	2,50%
GrRo/v4/sL/rR	16070	16070	0	0,00%	510	620	110	21,57%	c	1,00%	2,50%
GrRo/v4/sL/rL	13430	13430	0	0,00%	510	620	110	21,57%	c	1,00%	2,50%
GrRo/v4/sR/rL	13430	13430	0	0,00%	510	620	110	21,57%	c	1,00%	2,50%
GrRo/v4/sR/rR	16070	16070	0	0,00%	510	620	110	21,57%	c	1,00%	2,50%
GrRo/v4/sR/rL/T3A	13430	13430	0	0,00%	510	620	110	21,57%	c	1,00%	2,50%
GrRo/v4/sR/rR/T3A	16070	16070	0	0,00%	510	620	110	21,57%	c	1,00%	2,50%
GrRo/v4/sRgem4/3A	0	0	0	0,00%	0	0	0	0,00%		1,00%	2,50%
GrRo/v5/sL/rR	16160	16160	0	0,00%	510	620	110	21,57%	c	1,00%	2,50%
GrRo/v5/sL/rL	13530	13530	0	0,00%	510	620	110	21,57%	c	1,00%	2,50%
GrRo/v5/sL/rR	16160	16160	0	0,00%	510	620	110	21,57%	c	1,00%	2,50%
GrRo/v5/sL/rL	13530	13530	0	0,00%	510	620	110	21,57%	c	1,00%	2,50%
GrRo/v5/sR/rL	13530	13530	0	0,00%	510	620	110	21,57%	c	1,00%	2,50%

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
	2015	2015	Verschil	Verschil	Bus- intensiteit	Bus- intensiteit	Verschil bussen	Verschil bussen	gemiddelde snelheid	% zw	% mzw
	Autonoom	Ambitie	[-]	[%]	AO	Amb.	[-]	[%]	2015		
GrRo/v5/sR/rR	16160	16160	0	0,00%	510	620	110	21,57%	c	1,00%	2,50%
GrRo/v5/sR/rL/T3A	13530	13530	0	0,00%	510	620	110	21,57%	c	1,00%	2,50%
GrRo/v5/sR/rR/T3A	16160	16160	0	0,00%	510	620	110	21,57%	c	1,00%	2,50%
GrRo/v5/sRgem4/3A	0	0	0	0,00%	0	0	0	0,00%		1,00%	2,50%
West/v1/sL/rR	18450	18450	0	0,00%	620	0	-620	-100,00%	c	1,00%	2,50%
West/v1/sL/rL	19260	19260	0	0,00%	620	0	-620	-100,00%	c	1,00%	2,50%
West/v1/sR/rL	19260	19260	0	0,00%	620	0	-620	-100,00%	c	1,00%	2,50%
West/v1/sR/rR	18450	18450	0	0,00%	620	0	-620	-100,00%	c	1,00%	2,50%
West/v2/sL/rR	18450	18450	0	0,00%	620	0	-620	-100,00%	c	1,00%	2,50%
West/v2/sL/rL	19260	19260	0	0,00%	620	0	-620	-100,00%	c	1,00%	2,50%
West/v2/sR/rL	19260	19260	0	0,00%	620	0	-620	-100,00%	c	1,00%	2,50%
West/v2/sR/rR	18450	18450	0	0,00%	620	0	-620	-100,00%	c	1,00%	2,50%
West/v3/sL/rR	18450	18450	0	0,00%	540	0	-540	-100,00%	c	1,00%	2,50%
West/v3/sL/rL	19260	19260	0	0,00%	540	0	-540	-100,00%	c	1,00%	2,50%
West/v3/sR/rL	19260	19260	0	0,00%	540	0	-540	-100,00%	c	1,00%	2,50%
West/v3/sR/rR	18450	18450	0	0,00%	540	0	-540	-100,00%	c	1,00%	2,50%
Leidve/v1/sL/rR	0	0	0	0,00%	1260	670	-590	-46,83%	c	0,00%	0,00%
Leidve/v1/sL/rL	0	0	0	0,00%	1260	670	-590	-46,83%	c	0,00%	0,00%
Leidve/v2/sL/rR	0	0	0	0,00%	1260	670	-590	-46,83%	c	0,00%	0,00%
Leidve/v2/sL/rL	0	0	0	0,00%	1260	670	-590	-46,83%	c	0,00%	0,00%
Smak/v1/sL/rR	0	0	0	0,00%	1250	0	-1250	-100,00%	c	0,00%	0,00%
Smak/v1/sL/rL	0	0	0	0,00%	1250	0	-1250	-100,00%	c	0,00%	0,00%
Smak/v1/sR/rL	0	0	0	0,00%	1250	0	-1250	-100,00%	c	0,00%	0,00%
Smak/v1/sR/rR	0	0	0	0,00%	1250	0	-1250	-100,00%	c	0,00%	0,00%
Smak/v2/sL	4900	0	-4900	-100,00%	2500	0	-2500	-100,00%	c	0,00%	0,00%
Samk/v2/sR	4900	0	-4900	-100,00%	2500	0	-2500	-100,00%	c	0,00%	0,00%
Mor/sL	4880	4880	0	0,00%	570	0	-570	-100,00%	c	1,00%	1,00%
Mor/sR	4880	4880	0	0,00%	190	0	-190	-100,00%	c	1,00%	1,00%
Scheltema/sL	0	0	0	0,00%	1860	1530	-330	-17,74%	c	0,00%	0,00%
Scheltema/sR	0	0	0	0,00%	1860	1530	-330	-17,74%	c	0,00%	0,00%
Cabapl/v1/sL/rR	18120	18120	0	0,00%	150	150	0	0,00%	c	2,00%	2,00%
Cabapl/v1/sL/rL	17230	17230	0	0,00%	150	150	0	0,00%	c	2,00%	2,00%
Cabapl/v1/sR/rL	17230	17230	0	0,00%	150	150	0	0,00%	c	2,00%	2,00%
Cabapl/v1/sR/rR	18120	18120	0	0,00%	150	150	0	0,00%	c	2,00%	2,00%
Cabapl/v2/sL/rR	18120	18120	0	0,00%	150	150	0	0,00%	c	2,00%	2,00%
Cabapl/v2/sL/rL	17230	17230	0	0,00%	150	150	0	0,00%	c	2,00%	2,00%
Cabapl/v2/sR/rL	17230	17230	0	0,00%	150	150	0	0,00%	c	2,00%	2,00%
Cabapl/v2/sR/rR	18120	18120	0	0,00%	150	150	0	0,00%	c	2,00%	2,00%
Cabapl/v3/sL/rR	18120	18120	0	0,00%	150	150	0	0,00%	c	2,00%	2,00%
Cabapl/v3/sL/rL	17230	17230	0	0,00%	150	150	0	0,00%	c	2,00%	2,00%
Cabapl/v3/sR/rL	17230	17230	0	0,00%	150	150	0	0,00%	c	2,00%	2,00%
Cabapl/v3/sR/rR	18120	18120	0	0,00%	150	150	0	0,00%	c	2,00%	2,00%
Cabapl/v4/sL/rR	18120	18120	0	0,00%	285	45	-240	-84,21%	c	2,00%	2,00%
Cabapl/v4/sL/rL	17230	17230	0	0,00%	285	45	-240	-84,21%	c	2,00%	2,00%
Cabapl/v4/sR/rL	17230	17230	0	0,00%	285	45	-240	-84,21%	c	2,00%	2,00%
Cabapl/v4/sR/rR	18120	18120	0	0,00%	285	45	-240	-84,21%	c	2,00%	2,00%
CabaT/v5/sL/rR	18120	18120	0	0,00%	285	45	-240	-84,21%	c	2,00%	2,00%
CabaT/v5/sL/rL	17230	17230	0	0,00%	285	45	-240	-84,21%	c	2,00%	2,00%
CabaT/v5/sR/rL	18120	18120	0	0,00%	285	45	-240	-84,21%	c	2,00%	2,00%
Cabapl/v7/sL/rR	18120	18120	0	0,00%	140	45	-95	-67,86%	c	2,00%	2,00%
Cabapl/v7/sL/rL	17230	17230	0	0,00%	140	45	-95	-67,86%	c	2,00%	2,00%
Cabapl/v7/sR/rL	17230	17230	0	0,00%	140	45	-95	-67,86%	c	2,00%	2,00%
Cabapl/v7/sR/rR	18120	18120	0	0,00%	140	45	-95	-67,86%	c	2,00%	2,00%
Cabapl/v8/sL/rR	18120	18120	0	0,00%	140	45	-95	-67,86%	c	2,00%	2,00%
Cabapl/v8/sL/rL	17230	17230	0	0,00%	140	45	-95	-67,86%	c	2,00%	2,00%
Cabapl/v8/sR/rL	17230	17230	0	0,00%	140	45	-95	-67,86%	c	2,00%	2,00%
Cabapl/v8/sR/rR	18120	18120	0	0,00%	140	45	-95	-67,86%	c	2,00%	2,00%
Cabapl/v9/sL	35350	35350	0	0,00%	280	90	-190	-67,86%	c	2,00%	2,00%
Cabapl/v9/sR	35350	35350	0	0,00%	280	90	-190	-67,86%	c	2,00%	2,00%
Cabapl/v10/sL	35350	35350	0	0,00%	280	90	-190	-67,86%	c	2,00%	2,00%
Cabapl/v10/sR	35350	35350	0	0,00%	280	90	-190	-67,86%	c	2,00%	2,00%
Cabapl/v11/sL	35350	35350	0	0,00%	280	90	-190	-67,86%	c	2,00%	2,00%
Cabapl/v11/sR	35350	35350	0	0,00%	280	90	-190	-67,86%	c	2,00%	2,00%
Cath/v1/sR	21170	21170	0	0,00%	280	90	-190	-67,86%	c	1,00%	2,00%

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
	2015	2015	Verschil	Verschil	Bus- intensiteit	Bus- intensiteit	Verschil bussen	Verschil bussen	gemiddelde snelheid	% zw	% mzw
	Autonoom	Ambitie	[-]	[%]	AO	Amb.	[-]	[%]	2015		
Cath/v2/sR	21640	21640	0	0,00%	280	90	-190	-67,86%	c	1,00%	2,00%
Cath/v3/sR	23090	23090	0	0,00%	280	90	-190	-67,86%	c	1,00%	2,00%
Cath/v4/sR	23090	23090	0	0,00%	280	90	-190	-67,86%	c	1,00%	2,00%
Cath/v5/sR	24640	24640	0	0,00%	280	90	-190	-67,86%	c	1,00%	2,00%
Cath/v6/sR	14220	14220	0	0,00%	1130	90	-1040	-92,04%	c	1,00%	1,50%
Bene/v1/sL	16450	16450	0	0,00%	300	300	0	0,00%	c	1,00%	1,50%
Bene/v1/sR	16450	16450	0	0,00%	300	300	0	0,00%	c	1,00%	1,50%
Bene/v2/sL/rR	6450	6450	0	0,00%	150	150	0	0,00%	c	1,00%	1,50%
Bene/v2/sL/rL	9690	9690	0	0,00%	150	150	0	0,00%	c	1,00%	1,50%
Bene/v2/sR/rL	9690	9690	0	0,00%	150	150	0	0,00%	c	1,00%	1,50%
Bene/v2/sR/rR	6450	6450	0	0,00%	150	150	0	0,00%	c	1,00%	1,50%
Bene/v3/sL/rR	7930	7930	0	0,00%	60	60	0	0,00%	c	0,50%	1,50%
Bene/v3/sL/rL	11050	11050	0	0,00%	60	60	0	0,00%	c	0,50%	1,50%
Bene/v3/sR/rL	11050	11050	0	0,00%	60	60	0	0,00%	c	0,50%	1,50%
Bene/v3/sR/rR	7930	7930	0	0,00%	60	60	0	0,00%	c	0,50%	1,50%
Bene/v4/sL/rR	7930	7930	0	0,00%	60	60	0	0,00%	c	0,50%	1,50%
Bene/v4/sL/rL	11050	11050	0	0,00%	60	60	0	0,00%	c	0,50%	1,50%
Bene/v4/sR/rL	11050	11050	0	0,00%	60	60	0	0,00%	c	0,50%	1,50%
Bene/v4/sR/rR	7930	7930	0	0,00%	60	60	0	0,00%	c	0,50%	1,50%
Bene/v5/sL/rR	8040	8040	0	0,00%	60	60	0	0,00%	c	0,50%	1,50%
Bene/v5/sL/rL	10730	10730	0	0,00%	60	60	0	0,00%	c	0,50%	1,50%
Bene/v5/sR/rL	10730	10730	0	0,00%	60	60	0	0,00%	c	0,50%	1,50%
Bene/v5/sR/rR	8040	8040	0	0,00%	60	60	0	0,00%	c	0,50%	1,50%
Bene/v6/sL/rR	8040	8040	0	0,00%	60	60	0	0,00%	c	0,50%	1,50%
Bene/v6/sL/rL	10730	10730	0	0,00%	60	60	0	0,00%	c	0,50%	1,50%
Bene/v6/sR/rL	10730	10730	0	0,00%	60	60	0	0,00%	c	0,50%	1,50%
Bene/v6/sR/rR	8040	8040	0	0,00%	60	60	0	0,00%	c	0,50%	1,50%
Bene/v7/sL/rR	8040	8040	0	0,00%	60	60	0	0,00%	c	0,50%	1,50%
Bene/v7/sL/rL	10730	10730	0	0,00%	60	60	0	0,00%	c	0,50%	1,50%
Bene/v7/sR/rL	10730	10730	0	0,00%	60	60	0	0,00%	c	0,50%	1,50%
Bene/v7/sR/rR	8040	8040	0	0,00%	60	60	0	0,00%	c	0,50%	1,50%
Bene/v8/sL/rR	8040	8040	0	0,00%	60	60	0	0,00%	c	0,50%	1,50%
Bene/v8/sL/rL	10730	10730	0	0,00%	60	60	0	0,00%	c	0,50%	1,50%
Bene/v8/sR/rL	10730	10730	0	0,00%	60	60	0	0,00%	c	0,50%	1,50%
Bene/v8/sR/rR	8040	8040	0	0,00%	60	60	0	0,00%	c	0,50%	1,50%
Bene/v9/sL/rR	8040	8040	0	0,00%	60	60	0	0,00%	c	0,50%	1,50%
Bene/v9/sL/rRL	10730	10730	0	0,00%	60	60	0	0,00%	c	0,50%	1,50%
Bene/v9/sR/rL	10730	10730	0	0,00%	60	60	0	0,00%	c	0,50%	1,50%
Bene/v9/sR/rR	8040	8040	0	0,00%	60	60	0	0,00%	c	0,50%	1,50%
Bene/v10/sL/rR	8040	8040	0	0,00%	60	60	0	0,00%	c	0,50%	1,50%
Bene/v10/sL/rL	10730	10730	0	0,00%	60	60	0	0,00%	c	0,50%	1,50%
Bene/v10/sR/rL	10730	10730	0	0,00%	60	60	0	0,00%	c	0,50%	1,50%
Bene/v10/sR/rR	8040	8040	0	0,00%	60	60	0	0,00%	c	0,50%	1,50%
Bene/v11/sL/rR	8040	8040	0	0,00%	60	60	0	0,00%	c	0,50%	1,50%
Bene/v11/sL/rL	10750	10750	0	0,00%	60	60	0	0,00%	c	0,50%	1,50%
Bene/v11/sR/rL	10750	10750	0	0,00%	60	60	0	0,00%	c	0,50%	1,50%
Bene/v11/sR/rR	8040	8040	0	0,00%	60	60	0	0,00%	c	0,50%	1,50%
Bene/v12/sL/rR	10650	10650	0	0,00%	160	180	20	12,50%	c	0,50%	1,50%
Bene/v12/sL/rL	13580	13580	0	0,00%	160	180	20	12,50%	c	0,50%	1,50%
Bene/v12/sR/rL	13580	13580	0	0,00%	160	180	20	12,50%	c	0,50%	1,50%
Bene/v12/sR/rR	10650	10650	0	0,00%	160	180	20	12,50%	c	0,50%	1,50%
Bene/v13/sL/rR	10650	10650	0	0,00%	160	180	20	12,50%	c	0,50%	1,50%
Bene/v13/sL/rL	13580	13580	0	0,00%	160	180	20	12,50%	c	0,50%	1,50%
Bene/v13/sR/rL	13580	13580	0	0,00%	160	180	20	12,50%	c	0,50%	1,50%
Bene/v13/sR/rR	10650	10650	0	0,00%	160	180	20	12,50%	c	0,50%	1,50%
Bene/v14/sL/rR	10910	10910	0	0,00%	160	180	20	12,50%	c	0,50%	1,50%
Bene/v14/sL/rL	14930	14930	0	0,00%	160	180	20	12,50%	c	0,50%	1,50%
Bene/v14/sR/rL	14930	14930	0	0,00%	160	180	20	12,50%	c	0,50%	1,50%
Bene/v14/sR/rR	10910	10910	0	0,00%	160	180	20	12,50%	c	0,50%	1,50%
Bene/v15/sL/rR	10910	10910	0	0,00%	160	180	20	12,50%	c	0,50%	1,50%
Bene/v15/sL/rL	14930	14930	0	0,00%	160	180	20	12,50%	c	0,50%	1,50%
Bene/v15/sR/rL	14930	14930	0	0,00%	160	180	20	12,50%	c	0,50%	1,50%
Bene/v15/sR/rR	10910	10910	0	0,00%	160	180	20	12,50%	c	0,50%	1,50%
Bene/v16/sL/rR	10910	10910	0	0,00%	160	180	20	12,50%	c	0,50%	1,50%
Bene/v16/sL/rL	14930	14930	0	0,00%	160	180	20	12,50%	c	0,50%	1,50%
Bene/v16/sR/rL	14930	14930	0	0,00%	160	180	20	12,50%	c	0,50%	1,50%
Bene/v16/sR/rR	10910	10910	0	0,00%	160	180	20	12,50%	c	0,50%	1,50%
Bene/v17/sL/rR	10910	10910	0	0,00%	160	180	20	12,50%	c	0,50%	1,50%
Bene/v17/sL/rL	14930	14930	0	0,00%	160	180	20	12,50%	c	0,50%	1,50%
Bene/v17/sR/rL	14930	14930	0	0,00%	160	180	20	12,50%	c	0,50%	1,50%
Bene/v17/sR/rR	10910	10910	0	0,00%	160	180	20	12,50%	c	0,50%	1,50%

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
	2015	2015	Verschil	Verschil	Bus- intensiteit	Bus- intensiteit	Verschil bussen	Verschil bussen	gemiddelde snelheid	% zw	% mzw
	Autonoom	Ambitie	[-]	[%]	AO	Amb.	[-]	[%]	2015		
Bene/v18/sL/rR	15560	15560	0	0,00%	150	150	0	0,00%	c	0,50%	1,50%
Bene/v18/sL/rL	19580	19580	0	0,00%	150	150	0	0,00%	c	0,50%	1,50%
Bene/v18/sR/rL	19580	19580	0	0,00%	150	150	0	0,00%	c	0,50%	1,50%
Bene/v18/sR/rR	15560	15560	0	0,00%	150	150	0	0,00%	c	0,50%	1,50%
Euro/v1/sL	18860	18860	0	0,00%	710	710	0	0,00%	c	1,00%	2,00%
Euro/v1/sR	18860	18860	0	0,00%	710	710	0	0,00%	c	1,00%	2,00%
Euro/v2/sL	17330	17330	0	0,00%	710	710	0	0,00%	c	1,00%	2,00%
Euro/v2/sR	17330	17330	0	0,00%	710	710	0	0,00%	c	1,00%	2,00%
Euro/v3/sL	15630	15630	0	0,00%	710	710	0	0,00%	c	1,00%	2,00%
Euro/v3/sR	15590	15590	0	0,00%	710	710	0	0,00%	c	1,00%	2,00%
Euro/v4/sL	15590	15590	0	0,00%	870	920	50	5,75%	c	1,00%	2,00%
Euro/v4/sR	15590	15590	0	0,00%	870	920	50	5,75%	c	1,00%	2,00%
Euro/v5/sL	15380	15380	0	0,00%	870	920	50	5,75%	c	1,00%	2,00%
Euro/v5/sR	15380	15380	0	0,00%	870	920	50	5,75%	c	1,00%	2,00%
EuZu/v1/sL/rR	17150	17150	0	0,00%	345	330	-15	-4,35%	c	1,00%	2,50%
EuZu/v1/sL/rL	16710	16710	0	0,00%	345	330	-15	-4,35%	c	1,00%	2,50%
EuZu/v1/sR/rL	16710	16710	0	0,00%	345	330	-15	-4,35%	c	1,00%	2,50%
EuZu/v1/sR/rR	17150	17150	0	0,00%	345	330	-15	-4,35%	c	1,00%	2,50%
EuZu/v2/sL/rR	17150	17150	0	0,00%	345	330	-15	-4,35%	c	1,00%	2,50%
EuZu/v2/sL/rL	15390	15390	0	0,00%	345	330	-15	-4,35%	c	1,00%	2,50%
EuZu/v2/sR/rL	15390	15390	0	0,00%	345	330	-15	-4,35%	c	1,00%	2,50%
EuZu/v2/sR/rR	17150	17150	0	0,00%	345	330	-15	-4,35%	c	1,00%	2,50%
EuZu/v3/sL/rR	19160	19160	0	0,00%	0	330	330	0,00%	c	1,00%	2,50%
EuZu/v3/sL/rL	14110	14110	0	0,00%	0	0	0	0,00%	c	1,00%	2,50%
EuZu/v3/sL/OV	0	0	0	0,00%	345	330	-15	-4,35%	c	1,00%	2,50%
EuZu/v3/sR/OV	0	0	0	0,00%	345	330	-15	-4,35%	c	1,00%	2,50%
EuZu/v3/sR/rL	14110	14110	0	0,00%	0	0	0	0,00%	c	1,00%	2,50%
EuZu/v3/sR/rR	19160	19160	0	0,00%	0	330	330	0,00%	c	1,00%	2,50%
EuZu/v4/sL/rR	19160	19160	0	0,00%	0	330	330	0,00%	c	1,00%	2,50%
EuZu/v4/sL/rL	14110	14110	0	0,00%	0	0	0	0,00%	c	1,00%	2,50%
EuZu/v4/sL/OV	0	0	0	0,00%	345	330	-15	-4,35%	c	1,00%	2,50%
EuZu/v4/sR/OV	0	0	0	0,00%	345	330	-15	-4,35%	c	1,00%	2,50%
EuZu/v4/sR/rL	14110	14110	0	0,00%	0	0	0	0,00%	c	1,00%	2,50%
EuZu/v4/sR/rR	19160	19160	0	0,00%	0	330	330	0,00%	c	1,00%	2,50%
EuZu/v5/sL/rR	21260	21260	0	0,00%	345	330	-15	-4,35%	c	1,00%	2,50%
EuZu/v5/sL/rL	18860	18860	0	0,00%	345	330	-15	-4,35%	c	1,00%	2,50%
EuZu/v5/sR/rL	18860	18860	0	0,00%	345	330	-15	-4,35%	c	1,00%	2,50%
EuZu/v5/sR/rR	21260	21260	0	0,00%	345	330	-15	-4,35%	c	1,00%	2,50%
EuZu/v6/sL/rR	13980	13980	0	0,00%	345	330	-15	-4,35%	c	1,00%	2,50%
EuZu/v6/sL/rL	11830	11830	0	0,00%	345	330	-15	-4,35%	c	1,00%	2,50%
EuZu/v6/sR/rL	11830	11830	0	0,00%	345	330	-15	-4,35%	c	1,00%	2,50%
EuZu/v6/sR/rR	13980	13980	0	0,00%	345	330	-15	-4,35%	c	1,00%	2,50%
EuZu/v7/sL/rR	13980	13980	0	0,00%	345	330	-15	-4,35%	c	1,00%	2,50%
EuZu/v7/sL/rL	11830	11830	0	0,00%	345	330	-15	-4,35%	c	1,00%	2,50%
EuZu/v7/sR/rL	11830	11830	0	0,00%	345	330	-15	-4,35%	c	1,00%	2,50%
EuZu/v7/sR/rR	13980	13980	0	0,00%	345	330	-15	-4,35%	c	1,00%	2,50%
EuZu/v8/sL/rR	8200	8200	0	0,00%	285	285	0	0,00%	c	1,00%	2,50%
EuZu/v8/sL/rL	6970	6970	0	0,00%	285	285	0	0,00%	c	1,00%	2,50%
EuZu/v8/sR/rL	6970	6970	0	0,00%	285	285	0	0,00%	c	1,00%	2,50%
EuZu/v8/sR/rR	8200	8200	0	0,00%	285	285	0	0,00%	c	1,00%	2,50%
EuZu/v9/sL/rR	7810	7810	0	0,00%	285	285	0	0,00%	c	1,00%	2,50%
EuZu/v9/sL/rL	6590	6590	0	0,00%	285	285	0	0,00%	c	1,00%	2,50%
EuZu/v9/sR/rL	6590	6590	0	0,00%	285	285	0	0,00%	c	1,00%	2,50%
EuZu/v9/sR/rR	7810	7810	0	0,00%	285	285	0	0,00%	c	1,00%	2,50%
EuZu/v10/sL/rR	7810	7810	0	0,00%	285	285	0	0,00%	c	1,00%	2,50%
EuZu/v10/sL/rL	6590	6590	0	0,00%	285	285	0	0,00%	c	1,00%	2,50%
EuZu/v10/sR/rL	6590	6590	0	0,00%	285	285	0	0,00%	c	1,00%	2,50%
EuZu/v10/sR/rR	7810	7810	0	0,00%	285	285	0	0,00%	c	1,00%	2,50%
EuZu/v11/sL/rR	7790	7790	0	0,00%	285	285	0	0,00%	c	1,00%	2,50%
EuZu/v11/sL/rL	6580	6580	0	0,00%	285	285	0	0,00%	c	1,00%	2,50%
EuZu/v11/sR/rL	6580	6580	0	0,00%	285	285	0	0,00%	c	1,00%	2,50%
EuZu/v11/sR/rR	7790	7790	0	0,00%	285	285	0	0,00%	c	1,00%	2,50%
EuZu/v12/sL	14370	14370	0	0,00%	470	470	0	0,00%	c	1,00%	2,50%
EuZu/v12/sR	14370	14370	0	0,00%	470	470	0	0,00%	c	1,00%	2,50%
EuZu/v13/sL	14370	14370	0	0,00%	470	470	0	0,00%	c	1,00%	2,50%
EuZu/v13/sR	14370	14370	0	0,00%	470	470	0	0,00%	c	1,00%	2,50%
OdO/v1/sL	16690	16690	0	0,00%	40	970	930	2325,00%	c	1,00%	2,00%
OdO/v1/sR	16690	16690	0	0,00%	40	970	930	2325,00%	c	1,00%	2,00%
OdO/v2/sL	15850	15850	0	0,00%	40	970	930	2325,00%	c	1,00%	2,00%

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
	2015	2015	Verschil	Verschil	Bus- intensiteit	Bus- intensiteit	Verschil bussen	Verschil bussen	gemiddelde snelheid	% zw	% mzw
	Autonoom	Ambitie	[-]	[%]	AO	Amb.	[-]	[%]	2015		
OdO/v2/sR	15850	15850	0	0,00%	40	970	930	2325,00%	c	1,00%	2,00%
OdO/v3/sL	15850	15850	0	0,00%	40	970	930	2325,00%	c	1,00%	2,00%
OdO/v3/sR	15850	15850	0	0,00%	40	970	930	2325,00%	c	1,00%	2,00%
OdO/v4/sL	15730	15730	0	0,00%	0	0	0	0,00%	c	1,00%	2,00%
OdO/v4/sR	15730	15730	0	0,00%	0	0	0	0,00%	c	1,00%	2,00%
OdO/v5/sL	16280	16280	0	0,00%	0	0	0	0,00%	c	1,00%	2,00%
OdO/v5/sR	16280	16280	0	0,00%	0	0	0	0,00%	c	1,00%	2,00%
OdO/v6/sL	16390	16390	0	0,00%	0	0	0	0,00%	c	1,00%	2,00%
OdO/v6/sR	16390	16390	0	0,00%	0	0	0	0,00%	c	1,00%	2,00%
OdO/v7/sL	15560	15560	0	0,00%	190	95	-95	-50,00%	c	1,00%	2,00%
OdO/v7/sR	15560	15560	0	0,00%	190	95	-95	-50,00%	c	1,00%	2,00%
					0						
Tell/v1/sL	17760	17760	0	0,00%	40	970	930	2325,00%	c	1,00%	2,00%
Tell/v1/sR	17760	17760	0	0,00%	40	970	930	2325,00%	c	1,00%	2,00%
Tell/v2/sL	17760	17760	0	0,00%	40	970	930	2325,00%	c	1,00%	2,00%
Tell/v2/sR	17760	17760	0	0,00%	40	970	930	2325,00%	c	1,00%	2,00%
Tell/v3/sL	17760	17760	0	0,00%	40	970	930	2325,00%	c	1,00%	2,00%
Tell/v3/sR	17760	17760	0	0,00%	40	970	930	2325,00%	c	1,00%	2,00%
					0						
Zijst/v1/sL	17760	17760	0	0,00%	40	970	930	2325,00%	c	1,00%	2,00%
Zijst/v1/sR	17760	17760	0	0,00%	40	970	930	2325,00%	c	1,00%	2,00%
Zijst/v2/sL	17760	17760	0	0,00%	40	970	930	2325,00%	c	1,00%	2,00%
Zijst/v2/sR	17760	17760	0	0,00%	40	970	930	2325,00%	c	1,00%	2,00%
Zijst/v3/sL	17760	17760	0	0,00%	40	970	930	2325,00%	c	1,00%	2,00%
Zijst/v3/sR	17760	17760	0	0,00%	40	970	930	2325,00%	c	1,00%	2,00%
Zijst/v4/sL	17720	17720	0	0,00%	40	970	930	2325,00%	c	1,00%	2,00%
Zijst/v4/sR	17720	17720	0	0,00%	40	970	930	2325,00%	c	1,00%	2,00%
Croe/v13/sL/rR	2590	2590	0	0,00%	95	95	0	0,00%	c	1,00%	2,00%
Croe/v13/sL/rL	2470	2470	0	0,00%	95	95	0	0,00%	c	1,00%	2,00%
Croe/v13/sR/rL	2470	2470	0	0,00%	95	95	0	0,00%	c	1,00%	2,00%
Croe/v13/sR/rR	2590	2590	0	0,00%	95	95	0	0,00%	c	1,00%	2,00%
Croe/v12/sL/rR	2590	2590	0	0,00%	95	95	0	0,00%	c	1,00%	2,00%
Croe/v12/sL/rL	2470	2470	0	0,00%	95	95	0	0,00%	c	1,00%	2,00%
Croe/v12/sR/rL	2470	2470	0	0,00%	95	95	0	0,00%	c	1,00%	2,00%
Croe/v12/sR/rR	2590	2590	0	0,00%	95	95	0	0,00%	c	1,00%	2,00%
Croe/v11/sL/rR	2240	2240	0	0,00%	95	95	0	0,00%	c	1,00%	2,00%
Croe/v11/sL/rL	2480	2480	0	0,00%	95	95	0	0,00%	c	1,00%	2,00%
Croe/v11/sR/rL	2480	2480	0	0,00%	95	95	0	0,00%	c	1,00%	2,00%
Croe/v11/sR/rR	2240	2240	0	0,00%	95	95	0	0,00%	c	1,00%	2,00%
Croe/v10/sL/rR	2240	2240	0	0,00%	95	95	0	0,00%	c	1,00%	2,00%
Croe/v10/sL/rL	2480	2480	0	0,00%	95	95	0	0,00%	c	1,00%	2,00%
Croe/v10/sR/rL	2480	2480	0	0,00%	95	95	0	0,00%	c	1,00%	2,00%
Croe/v10/sR/rR	2240	2240	0	0,00%	95	95	0	0,00%	c	1,00%	2,00%
Croe/v9/sL/rR	2170	2170	0	0,00%	95	95	0	0,00%	c	1,00%	2,00%
Croe/v9/sL/rL	2400	2400	0	0,00%	95	95	0	0,00%	c	1,00%	2,00%
Croe/v9/sR/rL	2400	2400	0	0,00%	95	95	0	0,00%	c	1,00%	2,00%
Croe/v9/sR/rR	2170	2170	0	0,00%	95	95	0	0,00%	c	1,00%	2,00%
Croe/v8/sL/rR	2620	2620	0	0,00%	95	95	0	0,00%	c	1,00%	2,00%
Croe/v8/sL/rL	2820	2820	0	0,00%	95	95	0	0,00%	c	1,00%	2,00%
Croe/v8/sR/rL	2820	2820	0	0,00%	95	95	0	0,00%	c	1,00%	2,00%
Croe/v8/sR/rR	2620	2620	0	0,00%	95	95	0	0,00%	c	1,00%	2,00%
Croe/v7/sL/rL	2620	2620	0	0,00%	95	95	0	0,00%	c	1,00%	2,00%
Croe/v7/sL/rR	2820	2820	0	0,00%	95	95	0	0,00%	c	1,00%	2,00%
Croe/v7/sR/rL	2820	2820	0	0,00%	95	95	0	0,00%	c	1,00%	2,00%
Croe/v7/sR/rR	2620	2620	0	0,00%	95	95	0	0,00%	c	1,00%	2,00%
Croe/v6/sL/rR	2620	2620	0	0,00%	0	95	95	0,00%	c	1,00%	2,00%
Croe/v6/sL/OV	0	0	0	0,00%	230	95	-135	-58,70%	c	1,00%	2,00%
Croe/v6/sL/rL	2820	2820	0	0,00%	0	0	0	0,00%	c	1,00%	2,00%
Croe/v6/sR/rL	2820	2820	0	0,00%	0	0	0	0,00%	c	1,00%	2,00%
Croe/v6/sR/OV	0	0	0	0,00%	230	95	-135	-58,70%	c	1,00%	2,00%
Croe/v6/sR/rR	2620	2620	0	0,00%	0	95	95	0,00%	c	1,00%	2,00%
Croe/v5/sL/rR	10070	10070	0	0,00%	0	0	0	0,00%	c	1,00%	2,00%
Croe/v5/sL/rM	9500	9500	0	0,00%	0	0	0	0,00%	c	1,00%	2,00%
Croe/v5/sL/OV	0	0	0	0,00%	230	0	-230	-100,00%	c	1,00%	2,00%
Croe/v5/sR/OV	0	0	0	0,00%	230	0	-230	-100,00%	c	1,00%	2,00%
Croe/v5/sR/rM	9500	9500	0	0,00%	0	0	0	0,00%	c	1,00%	2,00%
Croe/v5/sR/rR	10070	10070	0	0,00%	0	0	0	0,00%	c	1,00%	2,00%
Croe/v4/sL/rR	10070	10070	0	0,00%	0	0	0	0,00%	c	1,00%	2,00%
Croe/v4/sL/rM	9500	9500	0	0,00%	0	0	0	0,00%	c	1,00%	2,00%
Croe/v4/sL/OV	0	0	0	0,00%	230	0	-230	-100,00%	c	1,00%	2,00%
Croe/v4/sR/OV	0	0	0	0,00%	230	0	-230	-100,00%	c	1,00%	2,00%

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
	2015	2015	Verschil	Verschil	Bus- intensiteit	Bus- intensiteit	Verschil bussen	Verschil bussen	gemiddelde snelheid	% zw	% mzw
	Autonoom	Ambitie	[-]	[%]	AO	Amb.	[-]	[%]	2015		
Croe/v4/sR/rM	9500	9500	0	0,00%	0	0	0	0,00%	c	1,00%	2,00%
Croe/v4/sR/rR	10070	10070	0	0,00%	0	0	0	0,00%	c	1,00%	2,00%
Croe/v3/sL/rR	10070	10070	0	0,00%	0	0	0	0,00%	c	1,00%	2,00%
Croe/v3/sL/rM	9500	9500	0	0,00%	0	0	0	0,00%	c	1,00%	2,00%
Croe/v3/sL/OV	0	0	0	0,00%	230	0	-230	-100,00%	c	1,00%	2,00%
Croe/v3/sR/OV	0	0	0	0,00%	230	0	-230	-100,00%	c	1,00%	2,00%
Croe/v3/sR/rM	9500	9500	0	0,00%	0	0	0	0,00%	c	1,00%	2,00%
Croe/v3/sR/rR	10070	10070	0	0,00%	0	0	0	0,00%	c	1,00%	2,00%
Croe/v2/sL/rR	10070	10070	0	0,00%	0	0	0	0,00%	c	1,00%	2,00%
Croe/v2sL/rM	9500	9500	0	0,00%	0	0	0	0,00%	c	1,00%	2,00%
Croe/v2/sL/OV	0	0	0	0,00%	230	0	-230	-100,00%	c	1,00%	2,00%
Croe/v2/sR/OV	0	0	0	0,00%	230	0	-230	-100,00%	c	1,00%	2,00%
Croe/v2/sR/rM	9500	9500	0	0,00%	0	0	0	0,00%	c	1,00%	2,00%
Croe/v2/sR/rR	10070	10070	0	0,00%	0	0	0	0,00%	c	1,00%	2,00%
Croe/v1/sL/rR	10070	10070	0	0,00%	115	0	-115	-100,00%	c	1,00%	2,00%
Croe/v1/sL/rL	9500	9500	0	0,00%	115	0	-115	-100,00%	c	1,00%	2,00%
Croe/v1/sR/rL	9500	9500	0	0,00%	115	0	-115	-100,00%	c	1,00%	2,00%
Croe/v1/sR/rR	10070	10070	0	0,00%	115	0	-115	-100,00%	c	1,00%	2,00%
Vleu/v1/sL/rR	5060	5060	0	0,00%	0	0	0	0,00%	c	1,00%	2,50%
Vleu/v1/sL/OV	0	0	0	0,00%	1080	900	-180	-16,67%	c	1,00%	2,50%
Vleu/v1/sL/rL	5340	5340	0	0,00%	0	0	0	0,00%	c	1,00%	2,50%
Vleu/v1/sR/rL	5340	5340	0	0,00%	0	0	0	0,00%	c	1,00%	2,50%
Vleu/v1/sR/OV	0	0	0	0,00%	1080	900	-180	-16,67%	c	1,00%	2,50%
Vleu/v1/sR/rR	5060	5060	0	0,00%	0	0	0	0,00%	c	1,00%	2,50%
Vleu/v2/sL/rR	5360	5360	0	0,00%	0	0	0	0,00%	c	1,00%	2,50%
Vleu/v2/sL/OV	0	0	0	0,00%	1080	900	-180	-16,67%	c	1,00%	2,50%
Vleu/v2/sL/rL	5690	5690	0	0,00%	0	0	0	0,00%	c	1,00%	2,50%
Vleu/v2/sR/rL	5690	5690	0	0,00%	0	0	0	0,00%	c	1,00%	2,50%
Vleu/v2/sR/OV	0	0	0	0,00%	1080	900	-180	-16,67%	c	1,00%	2,50%
Vleu/v2/sR/rR	5360	5360	0	0,00%	0	0	0	0,00%	c	1,00%	2,50%
Vleu/v2/sR/rL/T2	5690	5690	0	0,00%	0	0	0	0,00%	c	1,00%	2,50%
Vleu/v2/sR/OV/T4	0	0	0	0,00%	1080	900	-180	-16,67%	c	1,00%	2,50%
Vleu/v2/sR/rR/T4	5360	5360	0	0,00%	0	0	0	0,00%	c	1,00%	2,50%
Vleu/v2/sRgem4/2	0	0	0	0,00%	0	0	0	0,00%	c	1,00%	2,50%
Vleu/v3/sL/rR	5360	5360	0	0,00%	0	0	0	0,00%	c	1,00%	2,50%
Vleu/v3/sL/OV	0	0	0	0,00%	1080	900	-180	-16,67%	c	1,00%	2,50%
Vleu/v3/sL/rL	5690	5690	0	0,00%	0	0	0	0,00%	c	1,00%	2,50%
Vleu/v3/sR/rL	5690	5690	0	0,00%	0	0	0	0,00%	c	1,00%	2,50%
Vleu/v3/sR/OV	0	0	0	0,00%	1080	900	-180	-16,67%	c	1,00%	2,50%
Vleu/v3/sR/rR	5360	5360	0	0,00%	0	0	0	0,00%	c	1,00%	2,50%
Vleu/v3/sR/rL/T2	5690	5690	0	0,00%	0	0	0	0,00%	c	1,00%	2,50%
Vleu/v3/sR/OV/T2	0	0	0	0,00%	1080	900	-180	-16,67%	c	1,00%	2,50%
Vleu/v3/sR/rR/T4	5360	5360	0	0,00%	0	0	0	0,00%	c	1,00%	2,50%
Vleu/v3/sRgem4/2	0	0	0	0,00%	0	0	0	0,00%	c	1,00%	2,50%
Vleu/v4/sL/rR	4760	4760	0	0,00%	0	0	0	0,00%	c	1,00%	2,50%
Vleu/v4/sL/OV	0	0	0	0,00%	1080	900	-180	-16,67%	c	1,00%	2,50%
Vleu/v4/sL/rL	5150	5150	0	0,00%	0	0	0	0,00%	c	1,00%	2,50%
Vleu/v4/sR/rL	5150	5150	0	0,00%	0	0	0	0,00%	c	1,00%	2,50%
Vleu/v4/sR/OV	0	0	0	0,00%	1080	900	-180	-16,67%	c	1,00%	2,50%
Vleu/v4/sR/rR	4760	4760	0	0,00%	0	0	0	0,00%	c	1,00%	2,50%
Vleu/v5A/sL/rR	4760	4760	0	0,00%	0	0	0	0,00%	c	1,00%	2,50%
Vleu/v5A/sL/OV	0	0	0	0,00%	1080	900	-180	-16,67%	c	1,00%	2,50%
Vleu/v5A/sL/rL	5150	5150	0	0,00%	0	0	0	0,00%	c	1,00%	2,50%
Vleu/v5A/sR/rL	5150	5150	0	0,00%	0	0	0	0,00%	c	1,00%	2,50%
Vleu/v5A/sR/OV	0	0	0	0,00%	1080	900	-180	-16,67%	c	1,00%	2,50%
Vleu/v5A/sR/rR	4760	4760	0	0,00%	0	0	0	0,00%	c	1,00%	2,50%
Vleu/v5B/sL/rR	5020	5020	0	0,00%	0	0	0	0,00%	c	1,00%	2,50%
Vleu/v5B/sL/OV	0	0	0	0,00%	1080	900	-180	-16,67%	c	1,00%	2,50%
Vleu/v5B/sL/rL	5520	5520	0	0,00%	0	0	0	0,00%	c	1,00%	2,50%
Vleu/v5B/sR/rL	5520	5520	0	0,00%	0	0	0	0,00%	c	1,00%	2,50%
Vleu/v5B/sR/OV	0	0	0	0,00%	1080	900	-180	-16,67%	c	1,00%	2,50%
Vleu/v5B/sR/rR	5020	5020	0	0,00%	0	0	0	0,00%	c	1,00%	2,50%
Vleu/v6/sL/rR	5020	5020	0	0,00%	0	0	0	0,00%	c	1,00%	2,50%
Vleu/v6/sL/OV	0	0	0	0,00%	1080	900	-180	-16,67%	c	1,00%	2,50%
Vleu/v6/sL/rL	5520	5520	0	0,00%	0	0	0	0,00%	c	1,00%	2,50%
Vleu/v6/sR/rL	5520	5520	0	0,00%	0	0	0	0,00%	c	1,00%	2,50%
Vleu/v6/sR/OV	0	0	0	0,00%	1080	900	-180	-16,67%	c	1,00%	2,50%
Vleu/v6/sR/rR	5020	5020	0	0,00%	0	0	0	0,00%	c	1,00%	2,50%
Vleu/v7/sL/rR	5020	5020	0	0,00%	0	0	0	0,00%	c	1,00%	2,50%
Vleu/v7/sL/OV	0	0	0	0,00%	1080	900	-180	-16,67%	c	1,00%	2,50%
Vleu/v7/sL/rL	5520	5520	0	0,00%	0	0	0	0,00%	c	1,00%	2,50%

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
	2015	2015	Verschil	Verschil	Bus- intensiteit	Bus- intensiteit	Verschil bussen	Verschil bussen	gemiddelde snelheid	% zw	% mzw
	Autonoom	Ambitie	[-]	[%]	AO	Amb.	[-]	[%]	2015		
Vleu/v7/sR/rL	5520	5520	0	0,00%	0	0	0	0,00%	c	1,00%	2,50%
Vleu/v7/sR/OV	0	0	0	0,00%	1080	900	-180	-16,67%	c	1,00%	2,50%
Vleu/v7/sR/rR	5020	5020	0	0,00%	0	0	0	0,00%	c	1,00%	2,50%
Vleu/v8/sL/rR	9160	9160	0	0,00%	0	0	0	0,00%	c	1,00%	2,50%
Vleu/v8/sL/OV	0	0	0	0,00%	1080	900	-180	-16,67%	c	1,00%	2,50%
Vleu/v8/sL/rL	6040	6040	0	0,00%	0	0	0	0,00%	c	1,00%	2,50%
Vleu/v8/sR/rL	6040	6040	0	0,00%	0	0	0	0,00%	c	1,00%	2,50%
Vleu/v8/sR/OV	0	0	0	0,00%	1080	900	-180	-16,67%	c	1,00%	2,50%
Vleu/v8/sR/rR	9160	9160	0	0,00%	0	0	0	0,00%	c	1,00%	2,50%
Vleu/v8/sR/rL/T2	6040	6040	0	0,00%	0	0	0	0,00%	c	1,00%	2,50%
Vleu/v8/sR/OV/T2	0	0	0	0,00%	1080	900	-180	-16,67%	c	1,00%	2,50%
Vleuv8/sR/rR/T4	9160	9160	0	0,00%	0	0	0	0,00%	c	1,00%	2,50%
Vleuv8/sRgem4/2	0	0	0	0,00%	0	0	0	0,00%		1,00%	2,50%
Smak/v2 nieuw profiel	0	0	0	0,00%	0	3070	3070	0,00%	c	1,00%	2,00%
Wegvak 1 (HOV-baan ach	0	0	0	0,00%	0	1780	1780	0,00%	c	1,00%	2,00%
Wegvak 2 (Jaarbeursplein)	0	0	0	0,00%	0	1240	1240	0,00%	c	1,00%	2,00%
Wegvak 3 (verlengde Van	0	0	0	0,00%	0	3300	3300	0,00%	c	1,00%	2,00%
Wegvak 4 (verlengde Van	0	0	0	0,00%	0	1160	1160	0,00%	c	1,00%	2,00%
Busstation Oostzijde /sR	0	0	0	0,00%	3130	2060	-1070	0,00%	c	1,00%	2,00%
Busstation Oostzijde /sL	0	0	0	0,00%	3225	1960	-1265	0,00%	c	1,00%	2,00%
Busstation Westzijde /sR	0	0	0	0,00%	0	2250	2250	-28,12%	c	1,00%	2,00%
Busstation Westzijde /sL	0	0	0	0,00%	0	1530	1530	-52,56%	c	1,00%	2,00%

BIJLAGE 1D: Invoergegevens 2020

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
	2020	2020	Verschil	Verschil	Bus- intensiteit	Bus- intensiteit	Verschil bussen	Verschil bussen	gemiddelde snelheid	% zw	% mzw
	Autonoom	Ambitie	[-]	[%]	AO	Amb.	[-]	[%]	2020		
King/v1/sL/oprit Pijper	11920	11920	0	0,00%			0	0,00%	c	1,00%	1,50%
King/v1/sL/fly-over	33890	33890	0	0,00%	830	1050	220	26,51%	c	1,00%	1,50%
King/v1/sL/afrit Bene	17460	17460	0	0,00%			0	0,00%	c	1,00%	1,50%
King/v1/sR/afrit Bene	11920	11920	0	0,00%			0	0,00%	c	1,00%	1,50%
King/v1/sR/fly-over	33890	33890	0	0,00%	830	1050	220	26,51%	c	1,00%	1,50%
King/v1/sR/oprit Pijper	17460	17460	0	0,00%			0	0,00%	c	1,00%	1,50%
King/v2/sL/oprit Pijper	11920	11920	0	0,00%			0	0,00%	c	1,00%	1,50%
King/v2/sL/fly-over	33890	33890	0	0,00%	830	1050	220	26,51%	c	1,00%	1,50%
King/v2/sL/afrit Bene	17460	17460	0	0,00%			0	0,00%	c	1,00%	1,50%
King/v2/sR/afrit Bene	11920	11920	0	0,00%			0	0,00%	c	1,00%	1,50%
King/v2/sR/fly-over	33890	33890	0	0,00%	830	1050	220	26,51%	c	1,00%	1,50%
King/v2/sR/oprit Pijper	17460	17460	0	0,00%			0	0,00%	c	1,00%	1,50%
King/v3/sL	63260	63260	0	0,00%	830	1050	220	26,51%	c	1,00%	1,50%
King/v3/tR	63260	63260	0	0,00%	830	1050	220	26,51%	c	1,00%	1,50%
King/v4/sL	63260	63260	0	0,00%	830	1050	220	26,51%	c	1,00%	1,50%
King/v4/tR	63260	63260	0	0,00%	830	1050	220	26,51%	c	1,00%	1,50%
King/v5/sL	63260	63260	0	0,00%	830	1050	220	26,51%	c	1,00%	1,50%
King/v5/sR	63260	63260	0	0,00%	830	1050	220	26,51%	c	1,00%	1,50%
WdV/v1/sL/rR/oprit bene flyover	21090	21090	0	0,00%	415	525	110	26,51%	c	1,00%	2,50%
WdV/v1/sL/rL/afrit pijper flyover	19340	19340	0	0,00%	415	525	110	26,51%	c	1,00%	2,50%
WdV/v1/sR/rL/afrit pijper flyover	19340	19340	0	0,00%	415	525	110	26,51%	c	1,00%	2,50%
WdV/v1/sR/rR/oprit bene flyover	21090	21090	0	0,00%	415	525	110	26,51%	c	1,00%	2,50%
WdV/v2/sL/rR/oprit bene flyover	21090	21090	0	0,00%	415	525	110	26,51%	c	1,00%	2,50%
WdV/v2/sL/rL/afrit pijper flyover	19340	19340	0	0,00%	415	525	110	26,51%	c	1,00%	2,50%
WdV/v2/sR/rL/afrit pijper flyover	19340	19340	0	0,00%	415	525	110	26,51%	c	1,00%	2,50%
WdV/v2/sR/rR/oprit bene flyover	21090	21090	0	0,00%	415	525	110	26,51%	c	1,00%	2,50%
WdV/v3/sL/rR/oprit bene flyover	21090	21090	0	0,00%	415	525	110	26,51%	c	1,00%	2,50%
WdV/v3/sL/rL/afrit pijper flyover	19340	19340	0	0,00%	415	525	110	26,51%	c	1,00%	2,50%
WdV/v3/sR/rL/afrit pijper flyover	19340	19340	0	0,00%	415	525	110	26,51%	c	1,00%	2,50%
WdV/v3/sR/rR/oprit bene flyover	21090	21090	0	0,00%	415	525	110	26,51%	c	1,00%	2,50%
WdV/v4/sL/rR	21090	21090	0	0,00%	415	525	110	26,51%	c	1,00%	2,50%
WdV/v4/sL/rL	19340	19340	0	0,00%	415	525	110	26,51%	c	1,00%	2,50%
WdV/v4/sR/rL	19340	19340	0	0,00%	415	525	110	26,51%	c	1,00%	2,50%
WdV/v4/sR/rR	21090	21090	0	0,00%	415	525	110	26,51%	c	1,00%	2,50%
WdV/v5/sL/rR	19140	19140	0	0,00%	415	620	205	49,40%	c	1,00%	2,50%
WdV/v5/sL/rL	16410	16410	0	0,00%	415	620	205	49,40%	c	1,00%	2,50%
WdV/v5/sR/rL	16410	16410	0	0,00%	415	620	205	49,40%	c	1,00%	2,50%
WdV/v5/sR/rR	19140	19140	0	0,00%	415	620	205	49,40%	c	1,00%	2,50%
GrRo/v1/sL/rR	18570	18570	0	0,00%	510	620	110	21,57%	c	1,00%	2,50%
GrRo/v1/sL/rL	15880	15880	0	0,00%	510	620	110	21,57%	c	1,00%	2,50%
GrRo/v1/sR/rL	15880	15880	0	0,00%	510	620	110	21,57%	c	1,00%	2,50%
GrRo/v1/sR/rR	18570	18570	0	0,00%	510	620	110	21,57%	c	1,00%	2,50%
GrRo/v2A/sL/rR	18130	18130	0	0,00%	510	620	110	21,57%	c	1,00%	2,50%
GrRo/v2A/sL/rL	15470	15470	0	0,00%	510	620	110	21,57%	c	1,00%	2,50%
GrRo/v2A/sR/rL	15470	15470	0	0,00%	510	620	110	21,57%	c	1,00%	2,50%
GrRo/v2A/sR/rR	18130	18130	0	0,00%	510	620	110	21,57%	c	1,00%	2,50%
GrRo/v2B/sL/rR	18130	18130	0	0,00%	510	620	110	21,57%	c	1,00%	2,50%
GrRo/v2B/sL/rL	15470	15470	0	0,00%	510	620	110	21,57%	c	1,00%	2,50%
GrRo/v2B/sR/rL	15470	15470	0	0,00%	510	620	110	21,57%	c	1,00%	2,50%
GrRo/v2B/sR/rR	18130	18130	0	0,00%	510	620	110	21,57%	c	1,00%	2,50%
GrRo/v3/sL/rR	16620	16620	0	0,00%	510	620	110	21,57%	c	1,00%	2,50%
GrRo/v3/sL/rL	13850	13850	0	0,00%	510	620	110	21,57%	c	1,00%	2,50%
GrRo/v3/sR/rL	13850	13850	0	0,00%	510	620	110	21,57%	c	1,00%	2,50%
GrRo/v3/sR/rR	16620	16620	0	0,00%	510	620	110	21,57%	c	1,00%	2,50%
GrRo/v4/sL/rR	16620	16620	0	0,00%	510	620	110	21,57%	c	1,00%	2,50%
GrRo/v4/sL/rL	13850	13850	0	0,00%	510	620	110	21,57%	c	1,00%	2,50%
GrRo/v4/sR/rL	13850	13850	0	0,00%	510	620	110	21,57%	c	1,00%	2,50%
GrRo/v4/sR/rR	16620	16620	0	0,00%	510	620	110	21,57%	c	1,00%	2,50%
GrRo/v4/sR/rL/T3A	13850	13850	0	0,00%	510	620	110	21,57%	c	1,00%	2,50%
GrRo/v4/sR/rR/T3A	16620	16620	0	0,00%	510	620	110	21,57%	c	1,00%	2,50%
GrRo/v4/sRgem4/3A	0	0	0	0,00%	0	0	0	0,00%		1,00%	2,50%
GrRo/v5/sL/rR	16710	16710	0	0,00%	510	620	110	21,57%	c	1,00%	2,50%
GrRo/v5/sL/rL	13940	13940	0	0,00%	510	620	110	21,57%	c	1,00%	2,50%
GrRo/v5/sL/rR	16710	16710	0	0,00%	510	620	110	21,57%	c	1,00%	2,50%
GrRo/v5/sL/rL	13940	13940	0	0,00%	510	620	110	21,57%	c	1,00%	2,50%
GrRo/v5/sR/rL	13940	13940	0	0,00%	510	620	110	21,57%	c	1,00%	2,50%

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
	2020	2020	Verschil	Verschil	Bus- intensiteit	Bus- intensiteit	Verschil bussen	Verschil bussen	gemiddelde snelheid	% zw	% mzw
	Autonoom	Ambitie	[-]	[%]	AO	Amb.	[-]	[%]	2020		
GrRo/v5/sR/rR	16710	16710	0	0,00%	510	620	110	21,57%	c	1,00%	2,50%
GrRo/v5/sR/rL/T3A	13940	13940	0	0,00%	510	620	110	21,57%	c	1,00%	2,50%
GrRo/v5/sR/rR/T3A	16710	16710	0	0,00%	510	620	110	21,57%	c	1,00%	2,50%
GrRo/v5/sRgem4/3A	0	0	0	0,00%	0	0	0	0,00%		1,00%	2,50%
West/v1/sL/rR	18780	18780	0	0,00%	620	0	-620	-100,00%	c	1,00%	2,50%
West/v1/sL/rL	19830	19830	0	0,00%	620	0	-620	-100,00%	c	1,00%	2,50%
West/v1/sR/rL	19830	19830	0	0,00%	620	0	-620	-100,00%	c	1,00%	2,50%
West/v1/sR/rR	18780	18780	0	0,00%	620	0	-620	-100,00%	c	1,00%	2,50%
West/v2/sL/rR	18780	18780	0	0,00%	620	0	-620	-100,00%	c	1,00%	2,50%
West/v2/sL/rL	19830	19830	0	0,00%	620	0	-620	-100,00%	c	1,00%	2,50%
West/v2/sR/rL	19830	19830	0	0,00%	620	0	-620	-100,00%	c	1,00%	2,50%
West/v2/sR/rR	18780	18780	0	0,00%	620	0	-620	-100,00%	c	1,00%	2,50%
West/v3/sL/rR	18780	18780	0	0,00%	540	0	-540	-100,00%	c	1,00%	2,50%
West/v3/sL/rL	19830	19830	0	0,00%	540	0	-540	-100,00%	c	1,00%	2,50%
West/v3/sR/rL	19830	19830	0	0,00%	540	0	-540	-100,00%	c	1,00%	2,50%
West/v3/sR/rR	18780	18780	0	0,00%	540	0	-540	-100,00%	c	1,00%	2,50%
Leidve/v1/sL/rR	0	0	0	0,00%	1260	670	-590	-46,83%	c	0,00%	0,00%
Leidve/v1/sL/rL	0	0	0	0,00%	1260	670	-590	-46,83%	c	0,00%	0,00%
Leidve/v2/sL/rR	0	0	0	0,00%	1260	670	-590	-46,83%	c	0,00%	0,00%
Leidve/v2/sL/rL	0	0	0	0,00%	1260	670	-590	-46,83%	c	0,00%	0,00%
Smak/v1/sL/rR	0	0	0	0,00%	1250	0	-1250	-100,00%	c	0,00%	0,00%
Smak/v1/sL/rL	0	0	0	0,00%	1250	0	-1250	-100,00%	c	0,00%	0,00%
Smak/v1/sR/rL	0	0	0	0,00%	1250	0	-1250	-100,00%	c	0,00%	0,00%
Smak/v1/sR/rR	0	0	0	0,00%	1250	0	-1250	-100,00%	c	0,00%	0,00%
Smak/v2/sL	0	0	0	0,00%	2500	0	-2500	-100,00%	c	0,00%	0,00%
Samk/v2/sR	0	0	0	0,00%	2500	0	-2500	-100,00%	c	0,00%	0,00%
Mor/sL	4900	4900	0	0,00%	570	0	-570	-100,00%	c	1,00%	1,00%
Mor/sR	4900	4900	0	0,00%	190	0	-190	-100,00%	c	1,00%	1,00%
Scheltema/sL	0	0	0	0,00%	1860	1530	-330	-17,74%	c	0,00%	0,00%
Scheltema/sR	0	0	0	0,00%	1860	1530	-330	-17,74%	c	0,00%	0,00%
Cabapl/v1/sL/rR	18140	18140	0	0,00%	150	150	0	0,00%	c	2,00%	2,00%
Cabapl/v1/sL/rL	17130	17130	0	0,00%	150	150	0	0,00%	c	2,00%	2,00%
Cabapl/v1/sR/rL	17130	17130	0	0,00%	150	150	0	0,00%	c	2,00%	2,00%
Cabapl/v1/sR/rR	18140	18140	0	0,00%	150	150	0	0,00%	c	2,00%	2,00%
Cabapl/v2/sL/rR	18140	18140	0	0,00%	150	150	0	0,00%	c	2,00%	2,00%
Cabapl/v2/sL/rL	17130	17130	0	0,00%	150	150	0	0,00%	c	2,00%	2,00%
Cabapl/v2/sR/rL	17130	17130	0	0,00%	150	150	0	0,00%	c	2,00%	2,00%
Cabapl/v2/sR/rR	18140	18140	0	0,00%	150	150	0	0,00%	c	2,00%	2,00%
Cabapl/v3/sL/rR	18140	18140	0	0,00%	150	150	0	0,00%	c	2,00%	2,00%
Cabapl/v3/sL/rL	17130	17130	0	0,00%	150	150	0	0,00%	c	2,00%	2,00%
Cabapl/v3/sR/rL	17130	17130	0	0,00%	150	150	0	0,00%	c	2,00%	2,00%
Cabapl/v3/sR/rR	18140	18140	0	0,00%	150	150	0	0,00%	c	2,00%	2,00%
Cabapl/v4/sL/rR	18140	18140	0	0,00%	285	45	-240	-84,21%	c	2,00%	2,00%
Cabapl/v4/sL/rL	17130	17130	0	0,00%	285	45	-240	-84,21%	c	2,00%	2,00%
Cabapl/v4/sR/rL	17130	17130	0	0,00%	285	45	-240	-84,21%	c	2,00%	2,00%
Cabapl/v4/sR/rR	18140	18140	0	0,00%	285	45	-240	-84,21%	c	2,00%	2,00%
Cabapl/v5/sL/rR	18140	18140	0	0,00%	285	45	-240	-84,21%	c	2,00%	2,00%
Cabapl/v5/sL/rL	17130	17130	0	0,00%	285	45	-240	-84,21%	c	2,00%	2,00%
Cabapl/v5/sR/rL	17130	17130	0	0,00%	285	45	-240	-84,21%	c	2,00%	2,00%
Cabapl/v5/sR/rR	18140	18140	0	0,00%	285	45	-240	-84,21%	c	2,00%	2,00%
Cabapl/v7/sL/rR	18140	18140	0	0,00%	140	45	-95	-67,86%	c	2,00%	2,00%
Cabapl/v7/sL/rL	17130	17130	0	0,00%	140	45	-95	-67,86%	c	2,00%	2,00%
Cabapl/v7/sR/rL	17130	17130	0	0,00%	140	45	-95	-67,86%	c	2,00%	2,00%
Cabapl/v7/sR/rR	18140	18140	0	0,00%	140	45	-95	-67,86%	c	2,00%	2,00%
Cabapl/v8/sL/rR	18140	18140	0	0,00%	140	45	-95	-67,86%	c	2,00%	2,00%
Cabapl/v8/sL/rL	17130	17130	0	0,00%	140	45	-95	-67,86%	c	2,00%	2,00%
Cabapl/v8/sR/rL	17130	17130	0	0,00%	140	45	-95	-67,86%	c	2,00%	2,00%
Cabapl/v8/sR/rR	18140	18140	0	0,00%	140	45	-95	-67,86%	c	2,00%	2,00%
Cabapl/v9/sL	35270	35270	0	0,00%	280	90	-190	-67,86%	c	2,00%	2,00%
Cabapl/v9/sR	35270	35270	0	0,00%	280	90	-190	-67,86%	c	2,00%	2,00%
Cabapl/v10/sL	35270	35270	0	0,00%	280	90	-190	-67,86%	c	2,00%	2,00%
Cabapl/v10/sR	35270	35270	0	0,00%	280	90	-190	-67,86%	c	2,00%	2,00%
Cabapl/v11/sL	35270	35270	0	0,00%	280	90	-190	-67,86%	c	2,00%	2,00%
Cabapl/v11/sR	35270	35270	0	0,00%	280	90	-190	-67,86%	c	2,00%	2,00%
Cath/v1/sR	21400	21400	0	0,00%	280	90	0	0,00%	c	1,00%	2,00%

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
	2020	2020	Verschil	Verschil	Bus- intensiteit	Bus- intensiteit	Verschil bussen	Verschil bussen	gemiddelde snelheid	% zw	% mzw
	Autonoom	Ambitie	[-]	[%]	AO	Amb.	[-]	[%]	2020		
Cath/v2/sR	21880	21880	0	0,00%	280	90	-190	-67,86%	c	1,00%	2,00%
Cath/v3/sR	23410	23410	0	0,00%	280	90	-190	-67,86%	c	1,00%	2,00%
Cath/v4/sR	23410	23410	0	0,00%	280	90	-190	-67,86%	c	1,00%	2,00%
Cath/v5/sR	24970	24970	0	0,00%	280	90	-190	-67,86%	c	1,00%	2,00%
Cath/v6/sR	14530	14530	0	0,00%	1130	90	-1040	-92,04%	c	1,00%	1,50%
Bene/v1/sL	17140	17140	0	0,00%	300	300	0	0,00%	c	1,00%	1,50%
Bene/v1/sR	17140	17140	0	0,00%	300	300	0	0,00%	c	1,00%	1,50%
Bene/v2/sL/rR	6650	6650	0	0,00%	150	150	0	0,00%	c	1,00%	1,50%
Bene/v2/sL/rL	10140	10140	0	0,00%	150	150	0	0,00%	c	1,00%	1,50%
Bene/v2/sR/rL	10140	10140	0	0,00%	150	150	0	0,00%	c	1,00%	1,50%
Bene/v2/sR/rR	6650	6650	0	0,00%	150	150	0	0,00%	c	1,00%	1,50%
Bene/v3/sL/rR	8500	8500	0	0,00%	60	60	0	0,00%	c	0,50%	1,50%
Bene/v3/sL/rL	11740	11740	0	0,00%	60	60	0	0,00%	c	0,50%	1,50%
Bene/v3/sR/rL	11740	11740	0	0,00%	60	60	0	0,00%	c	0,50%	1,50%
Bene/v3/sR/rR	8500	8500	0	0,00%	60	60	0	0,00%	c	0,50%	1,50%
Bene/v4/sL/rR	8500	8500	0	0,00%	60	60	0	0,00%	c	0,50%	1,50%
Bene/v4/sL/rL	11740	11740	0	0,00%	60	60	0	0,00%	c	0,50%	1,50%
Bene/v4/sR/rL	11740	11740	0	0,00%	60	60	0	0,00%	c	0,50%	1,50%
Bene/v4/sR/rR	8500	8500	0	0,00%	60	60	0	0,00%	c	0,50%	1,50%
Bene/v5/sL/rR	8640	8640	0	0,00%	60	60	0	0,00%	c	0,50%	1,50%
Bene/v5/sL/rL	11410	11410	0	0,00%	60	60	0	0,00%	c	0,50%	1,50%
Bene/v5/sR/rL	11410	11410	0	0,00%	60	60	0	0,00%	c	0,50%	1,50%
Bene/v5/sR/rR	8640	8640	0	0,00%	60	60	0	0,00%	c	0,50%	1,50%
Bene/v6/sL/rR	8640	8640	0	0,00%	60	60	0	0,00%	c	0,50%	1,50%
Bene/v6/sL/rL	11410	11410	0	0,00%	60	60	0	0,00%	c	0,50%	1,50%
Bene/v6/sR/rL	11410	11410	0	0,00%	60	60	0	0,00%	c	0,50%	1,50%
Bene/v6/sR/rR	8640	8640	0	0,00%	60	60	0	0,00%	c	0,50%	1,50%
Bene/v7/sL/rR	8640	8640	0	0,00%	60	60	0	0,00%	c	0,50%	1,50%
Bene/v7/sL/rL	11410	11410	0	0,00%	60	60	0	0,00%	c	0,50%	1,50%
Bene/v7/sR/rL	11410	11410	0	0,00%	60	60	0	0,00%	c	0,50%	1,50%
Bene/v7/sR/rR	8640	8640	0	0,00%	60	60	0	0,00%	c	0,50%	1,50%
Bene/v8/sL/rR	8640	8640	0	0,00%	60	60	0	0,00%	c	0,50%	1,50%
Bene/v8/sL/rL	11410	11410	0	0,00%	60	60	0	0,00%	c	0,50%	1,50%
Bene/v8/sR/rL	11410	11410	0	0,00%	60	60	0	0,00%	c	0,50%	1,50%
Bene/v8/sR/rR	8640	8640	0	0,00%	60	60	0	0,00%	c	0,50%	1,50%
Bene/v9/sL/rR	8640	8640	0	0,00%	60	60	0	0,00%	c	0,50%	1,50%
Bene/v9/sL/rRL	11410	11410	0	0,00%	60	60	0	0,00%	c	0,50%	1,50%
Bene/v9/sR/rL	11410	11410	0	0,00%	60	60	0	0,00%	c	0,50%	1,50%
Bene/v9/sR/rR	8640	8640	0	0,00%	60	60	0	0,00%	c	0,50%	1,50%
Bene/v10/sL/rR	8640	8640	0	0,00%	60	60	0	0,00%	c	0,50%	1,50%
Bene/v10/sL/rL	11410	11410	0	0,00%	60	60	0	0,00%	c	0,50%	1,50%
Bene/v10/sR/rL	11410	11410	0	0,00%	60	60	0	0,00%	c	0,50%	1,50%
Bene/v10/sR/rR	8640	8640	0	0,00%	60	60	0	0,00%	c	0,50%	1,50%
Bene/v11/sL/rR	8640	8640	0	0,00%	60	60	0	0,00%	c	0,50%	1,50%
Bene/v11/sL/rL	11310	11310	0	0,00%	60	60	0	0,00%	c	0,50%	1,50%
Bene/v11/sR/rL	11310	11310	0	0,00%	60	60	0	0,00%	c	0,50%	1,50%
Bene/v11/sR/rR	8640	8640	0	0,00%	60	60	0	0,00%	c	0,50%	1,50%
Bene/v12/sL/rR	11300	11300	0	0,00%	160	180	20	12,50%	c	0,50%	1,50%
Bene/v12/sL/rL	14770	14770	0	0,00%	160	180	20	12,50%	c	0,50%	1,50%
Bene/v12/sR/rL	14770	14770	0	0,00%	160	180	20	12,50%	c	0,50%	1,50%
Bene/v12/sR/rR	11300	11300	0	0,00%	160	180	20	12,50%	c	0,50%	1,50%
Bene/v13/sL/rR	11300	11300	0	0,00%	160	180	20	12,50%	c	0,50%	1,50%
Bene/v13/sL/rL	14770	14770	0	0,00%	160	180	20	12,50%	c	0,50%	1,50%
Bene/v13/sR/rL	14770	14770	0	0,00%	160	180	20	12,50%	c	0,50%	1,50%
Bene/v13/sR/rR	11300	11300	0	0,00%	160	180	20	12,50%	c	0,50%	1,50%
Bene/v14/sL/rR	11570	11570	0	0,00%	160	180	20	12,50%	c	0,50%	1,50%
Bene/v14/sL/rL	16180	16180	0	0,00%	160	180	20	12,50%	c	0,50%	1,50%
Bene/v14/sR/rL	16180	16180	0	0,00%	160	180	20	12,50%	c	0,50%	1,50%
Bene/v14/sR/rR	11570	11570	0	0,00%	160	180	20	12,50%	c	0,50%	1,50%
Bene/v15/sL/rR	11570	11570	0	0,00%	160	180	20	12,50%	c	0,50%	1,50%
Bene/v15/sL/rL	16180	16180	0	0,00%	160	180	20	12,50%	c	0,50%	1,50%
Bene/v15/sR/rL	16180	16180	0	0,00%	160	180	20	12,50%	c	0,50%	1,50%
Bene/v15/sR/rR	11570	11570	0	0,00%	160	180	20	12,50%	c	0,50%	1,50%
Bene/v16/sL/rR	11570	11570	0	0,00%	160	180	20	12,50%	c	0,50%	1,50%
Bene/v16/sL/rL	16180	16180	0	0,00%	160	180	20	12,50%	c	0,50%	1,50%
Bene/v16/sR/rL	16180	16180	0	0,00%	160	180	20	12,50%	c	0,50%	1,50%
Bene/v16/sR/rR	11570	11570	0	0,00%	160	180	20	12,50%	c	0,50%	1,50%
Bene/v17/sL/rR	11570	11570	0	0,00%	160	180	20	12,50%	c	0,50%	1,50%
Bene/v17/sL/rL	16180	16180	0	0,00%	160	180	20	12,50%	c	0,50%	1,50%
Bene/v17/sR/rL	16180	16180	0	0,00%	160	180	20	12,50%	c	0,50%	1,50%
Bene/v17/sR/rR	11570	11570	0	0,00%	160	180	20	12,50%	c	0,50%	1,50%

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
	2020	2020	Verschil	Verschil	Bus- intensiteit	Bus- intensiteit	Verschil bussen	Verschil bussen	gemiddelde snelheid	% zw	% mzw
	Autonoom	Ambitie	[-]	[%]	AO	Amb.	[-]	[%]	2020		
Bene/v18/sL/rR	16270	16270	0	0,00%	150	150	0	0,00%	c	0,50%	1,50%
Bene/v18/sL/rL	20900	20900	0	0,00%	150	150	0	0,00%	c	0,50%	1,50%
Bene/v18/sR/rL	20900	20900	0	0,00%	150	150	0	0,00%	c	0,50%	1,50%
Bene/v18/sR/rR	16270	16270	0	0,00%	150	150	0	0,00%	c	0,50%	1,50%
Euro/v1/sL	19250	19250	0	0,00%	710	710	0	0,00%	c	1,00%	2,00%
Euro/v1/sR	19250	19250	0	0,00%	710	710	0	0,00%	c	1,00%	2,00%
Euro/v2/sL	17700	17700	0	0,00%	710	710	0	0,00%	c	1,00%	2,00%
Euro/v2/sR	17700	17700	0	0,00%	710	710	0	0,00%	c	1,00%	2,00%
Euro/v3/sL	15960	15960	0	0,00%	710	710	0	0,00%	c	1,00%	2,00%
Euro/v3/sR	15920	15920	0	0,00%	710	710	0	0,00%	c	1,00%	2,00%
Euro/v4/sL	15920	15920	0	0,00%	870	920	50	5,75%	c	1,00%	2,00%
Euro/v4/sR	15920	15920	0	0,00%	870	920	50	5,75%	c	1,00%	2,00%
Euro/v5/sL	15710	15710	0	0,00%	870	920	50	5,75%	c	1,00%	2,00%
Euro/v5/sR	15710	15710	0	0,00%	870	920	50	5,75%	c	1,00%	2,00%
EuZu/v1/sL/rR	17800	17800	0	0,00%	345	330	-15	-4,35%	c	1,00%	2,50%
EuZu/v1/sL/rL	17170	17170	0	0,00%	345	330	-15	-4,35%	c	1,00%	2,50%
EuZu/v1/sR/rL	17170	17170	0	0,00%	345	330	-15	-4,35%	c	1,00%	2,50%
EuZu/v1/sR/rR	17800	17800	0	0,00%	345	330	-15	-4,35%	c	1,00%	2,50%
EuZu/v2/sL/rR	17800	17800	0	0,00%	345	330	-15	-4,35%	c	1,00%	2,50%
EuZu/v2/sL/rL	15760	15760	0	0,00%	345	330	-15	-4,35%	c	1,00%	2,50%
EuZu/v2/sR/rL	15760	15760	0	0,00%	345	330	-15	-4,35%	c	1,00%	2,50%
EuZu/v2/sR/rR	17800	17800	0	0,00%	345	330	-15	-4,35%	c	1,00%	2,50%
EuZu/v3/sL/rR	19900	19900	0	0,00%	0	330	330	0,00%	c	1,00%	2,50%
EuZu/v3/sL/rL	14510	14510	0	0,00%	0	0	0	0,00%	c	1,00%	2,50%
EuZu/v3/sL/OV	0	0	0	0,00%	345	330	-15	-4,35%	c	1,00%	2,50%
EuZu/v3/sR/OV	0	0	0	0,00%	345	330	-15	-4,35%	c	1,00%	2,50%
EuZu/v3/sR/rL	14510	14510	0	0,00%	0	0	0	0,00%	c	1,00%	2,50%
EuZu/v3/sR/rR	19900	19900	0	0,00%	0	330	330	0,00%	c	1,00%	2,50%
EuZu/v4/sL/rR	19900	19900	0	0,00%	0	330	330	0,00%	c	1,00%	2,50%
EuZu/v4/sL/rL	14510	14510	0	0,00%	0	0	0	0,00%	c	1,00%	2,50%
EuZu/v4/sL/OV	0	0	0	0,00%	345	330	-15	-4,35%	c	1,00%	2,50%
EuZu/v4/sR/OV	0	0	0	0,00%	345	330	-15	-4,35%	c	1,00%	2,50%
EuZu/v4/sR/rL	14510	14510	0	0,00%	0	0	0	0,00%	c	1,00%	2,50%
EuZu/v4/sR/rR	19900	19900	0	0,00%	0	330	330	0,00%	c	1,00%	2,50%
EuZu/v5/sL/rR	21890	21890	0	0,00%	345	330	-15	-4,35%	c	1,00%	2,50%
EuZu/v5/sL/rL	19620	19620	0	0,00%	345	330	-15	-4,35%	c	1,00%	2,50%
EuZu/v5/sR/rL	19620	19620	0	0,00%	345	330	-15	-4,35%	c	1,00%	2,50%
EuZu/v5/sR/rR	21890	21890	0	0,00%	345	330	-15	-4,35%	c	1,00%	2,50%
EuZu/v6/sL/rR	14300	14300	0	0,00%	345	330	-15	-4,35%	c	1,00%	2,50%
EuZu/v6/sL/rL	11870	11870	0	0,00%	345	330	-15	-4,35%	c	1,00%	2,50%
EuZu/v6/sR/rL	11870	11870	0	0,00%	345	330	-15	-4,35%	c	1,00%	2,50%
EuZu/v6/sR/rR	14300	14300	0	0,00%	345	330	-15	-4,35%	c	1,00%	2,50%
EuZu/v7/sL/rR	14300	14300	0	0,00%	345	330	-15	-4,35%	c	1,00%	2,50%
EuZu/v7/sL/rL	11870	11870	0	0,00%	345	330	-15	-4,35%	c	1,00%	2,50%
EuZu/v7/sR/rL	11870	11870	0	0,00%	345	330	-15	-4,35%	c	1,00%	2,50%
EuZu/v7/sR/rR	14300	14300	0	0,00%	345	330	-15	-4,35%	c	1,00%	2,50%
EuZu/v8/sL/rR	8400	8400	0	0,00%	285	285	0	0,00%	c	1,00%	2,50%
EuZu/v8/sL/rL	7100	7100	0	0,00%	285	285	0	0,00%	c	1,00%	2,50%
EuZu/v8/sR/rL	7100	7100	0	0,00%	285	285	0	0,00%	c	1,00%	2,50%
EuZu/v8/sR/rR	8400	8400	0	0,00%	285	285	0	0,00%	c	1,00%	2,50%
EuZu/v9/sL/rR	8000	8000	0	0,00%	285	285	0	0,00%	c	1,00%	2,50%
EuZu/v9/sL/rL	6700	6700	0	0,00%	285	285	0	0,00%	c	1,00%	2,50%
EuZu/v9/sR/rL	6700	6700	0	0,00%	285	285	0	0,00%	c	1,00%	2,50%
EuZu/v9/sR/rR	8000	8000	0	0,00%	285	285	0	0,00%	c	1,00%	2,50%
EuZu/v10/sL/rR	8000	8000	0	0,00%	285	285	0	0,00%	c	1,00%	2,50%
EuZu/v10/sL/rL	6700	6700	0	0,00%	285	285	0	0,00%	c	1,00%	2,50%
EuZu/v10/sR/rL	6700	6700	0	0,00%	285	285	0	0,00%	c	1,00%	2,50%
EuZu/v10/sR/rR	8000	8000	0	0,00%	285	285	0	0,00%	c	1,00%	2,50%
EuZu/v11/sL/rR	7990	7990	0	0,00%	285	285	0	0,00%	c	1,00%	2,50%
EuZu/v11/sL/rL	6690	6690	0	0,00%	285	285	0	0,00%	c	1,00%	2,50%
EuZu/v11/sR/rL	6690	6690	0	0,00%	285	285	0	0,00%	c	1,00%	2,50%
EuZu/v11/sR/rR	7990	7990	0	0,00%	285	285	0	0,00%	c	1,00%	2,50%
EuZu/v12/sL	14670	14670	0	0,00%	470	470	0	0,00%	c	1,00%	2,50%
EuZu/v12/sR	14670	14670	0	0,00%	470	470	0	0,00%	c	1,00%	2,50%
EuZu/v13/sL	14670	14670	0	0,00%	470	470	0	0,00%	c	1,00%	2,50%
EuZu/v13/sR	14670	14670	0	0,00%	470	470	0	0,00%	c	1,00%	2,50%
OdO/v1/sL	16920	16920	0	0,00%	40	970	930	2325,00%	c	1,00%	2,00%
OdO/v1/sR	16920	16920	0	0,00%	40	970	930	2325,00%	c	1,00%	2,00%
OdO/v2/sL	16020	16020	0	0,00%	40	970	930	2325,00%	c	1,00%	2,00%

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
	2020	2020	Verschil	Verschil	Bus- intensiteit	Bus- intensiteit	Verschil bussen	Verschil bussen	gemiddelde snelheid	% zw	% mzw
	Autonoom	Ambitie	[-]	[%]	AO	Amb.	[-]	[%]	2020		
OdO/v2/sR	16020	16020	0	0,00%	40	970	930	2325,00%	c	1,00%	2,00%
OdO/v3/sL	16020	16020	0	0,00%	40	970	930	2325,00%	c	1,00%	2,00%
OdO/v3/sR	16020	16020	0	0,00%	40	970	930	2325,00%	c	1,00%	2,00%
OdO/v4/sL	16050	16050	0	0,00%	0	0	0	0,00%	c	1,00%	2,00%
OdO/v4/sR	16050	16050	0	0,00%	0	0	0	0,00%	c	1,00%	2,00%
OdO/v5/sL	16580	16580	0	0,00%	0	0	0	0,00%	c	1,00%	2,00%
OdO/v5/sR	16580	16580	0	0,00%	0	0	0	0,00%	c	1,00%	2,00%
OdO/v6/sL	16740	16740	0	0,00%	0	0	0	0,00%	c	1,00%	2,00%
OdO/v6/sR	16740	16740	0	0,00%	0	0	0	0,00%	c	1,00%	2,00%
OdO/v7/sL	15970	15970	0	0,00%	190	95	-95	-50,00%	c	1,00%	2,00%
OdO/v7/sR	15970	15970	0	0,00%	190	95	-95	-50,00%	c	1,00%	2,00%
					0						
Tell/v1/sL	18250	18250	0	0,00%	40	970	930	2325,00%	c	1,00%	2,00%
Tell/v1/sR	18250	18250	0	0,00%	40	970	930	2325,00%	c	1,00%	2,00%
Tell/v2/sL	18250	18250	0	0,00%	40	970	930	2325,00%	c	1,00%	2,00%
Tell/v2/sR	18250	18250	0	0,00%	40	970	930	2325,00%	c	1,00%	2,00%
Tell/v3/sL	18250	18250	0	0,00%	40	970	930	2325,00%	c	1,00%	2,00%
Tell/v3/sR	18250	18250	0	0,00%	40	970	930	2325,00%	c	1,00%	2,00%
					0						
Zijst/v1/sL	18250	18250	0	0,00%	40	970	930	2325,00%	c	1,00%	2,00%
Zijst/v1/sR	18250	18250	0	0,00%	40	970	930	2325,00%	c	1,00%	2,00%
Zijst/v2/sL	18250	18250	0	0,00%	40	970	930	2325,00%	c	1,00%	2,00%
Zijst/v2/sR	18250	18250	0	0,00%	40	970	930	2325,00%	c	1,00%	2,00%
Zijst/v3/sL	18250	18250	0	0,00%	40	970	930	2325,00%	c	1,00%	2,00%
Zijst/v3/sR	18250	18250	0	0,00%	40	970	930	2325,00%	c	1,00%	2,00%
Zijst/v4/sL	18200	18200	0	0,00%	40	970	930	2325,00%	c	1,00%	2,00%
Zijst/v4/sR	18200	18200	0	0,00%	40	970	930	2325,00%	c	1,00%	2,00%
Croe/v13/sL/rR	2700	2700	0	0,00%	95	95	0	0,00%	c	1,00%	2,00%
Croe/v13/sL/rL	2490	2490	0	0,00%	95	95	0	0,00%	c	1,00%	2,00%
Croe/v13/sR/rL	2490	2490	0	0,00%	95	95	0	0,00%	c	1,00%	2,00%
Croe/v13/sR/rR	2700	2700	0	0,00%	95	95	0	0,00%	c	1,00%	2,00%
Croe/v12/sL/rR	2700	2700	0	0,00%	95	95	0	0,00%	c	1,00%	2,00%
Croe/v12/sL/rL	2490	2490	0	0,00%	95	95	0	0,00%	c	1,00%	2,00%
Croe/v12/sR/rL	2490	2490	0	0,00%	95	95	0	0,00%	c	1,00%	2,00%
Croe/v12/sR/rR	2700	2700	0	0,00%	95	95	0	0,00%	c	1,00%	2,00%
Croe/v11/sL/rR	2340	2340	0	0,00%	95	95	0	0,00%	c	1,00%	2,00%
Croe/v11/sL/rL	2480	2480	0	0,00%	95	95	0	0,00%	c	1,00%	2,00%
Croe/v11/sR/rL	2480	2480	0	0,00%	95	95	0	0,00%	c	1,00%	2,00%
Croe/v11/sR/rR	2340	2340	0	0,00%	95	95	0	0,00%	c	1,00%	2,00%
Croe/v10/sL/rR	2340	2340	0	0,00%	95	95	0	0,00%	c	1,00%	2,00%
Croe/v10/sL/rL	2480	2480	0	0,00%	95	95	0	0,00%	c	1,00%	2,00%
Croe/v10/sR/rL	2480	2480	0	0,00%	95	95	0	0,00%	c	1,00%	2,00%
Croe/v10/sR/rR	2340	2340	0	0,00%	95	95	0	0,00%	c	1,00%	2,00%
Croe/v9/sL/rR	2290	2290	0	0,00%	95	95	0	0,00%	c	1,00%	2,00%
Croe/v9/sL/rL	2420	2420	0	0,00%	95	95	0	0,00%	c	1,00%	2,00%
Croe/v9/sR/rL	2420	2420	0	0,00%	95	95	0	0,00%	c	1,00%	2,00%
Croe/v9/sR/rR	2290	2290	0	0,00%	95	95	0	0,00%	c	1,00%	2,00%
Croe/v8/sL/rR	2740	2740	0	0,00%	95	95	0	0,00%	c	1,00%	2,00%
Croe/v8/sL/rL	2860	2860	0	0,00%	95	95	0	0,00%	c	1,00%	2,00%
Croe/v8/sR/rL	2860	2860	0	0,00%	95	95	0	0,00%	c	1,00%	2,00%
Croe/v8/sR/rR	2740	2740	0	0,00%	95	95	0	0,00%	c	1,00%	2,00%
Croe/v7/sL/rR	2740	2740	0	0,00%	95	95	0	0,00%	c	1,00%	2,00%
Croe/v7/sL/rL	2860	2860	0	0,00%	95	95	0	0,00%	c	1,00%	2,00%
Croe/v7/sR/rL	2860	2860	0	0,00%	95	95	0	0,00%	c	1,00%	2,00%
Croe/v7/sR/rR	2740	2740	0	0,00%	95	95	0	0,00%	c	1,00%	2,00%
Croe/v6/sL/rR	2740	2740	0	0,00%	0	95	95	0,00%	c	1,00%	2,00%
Croe/v6/sL/OV	0	0	0	0,00%	230	95	-135	-58,70%	c	1,00%	2,00%
Croe/v6/sL/rL	2860	2860	0	0,00%	0	0	0	0,00%	c	1,00%	2,00%
Croe/v6/sR/rL	2860	2860	0	0,00%	0	0	0	0,00%	c	1,00%	2,00%
Croe/v6/sR/OV	0	0	0	0,00%	230	95	-135	-58,70%	c	1,00%	2,00%
Croe/v6/sR/rR	2740	2740	0	0,00%	0	95	95	0,00%	c	1,00%	2,00%
Croe/v5/sL/rR	10470	10470	0	0,00%	0	0	0	0,00%	c	1,00%	2,00%
Croe/v5/sL/rM	9700	9700	0	0,00%	0	0	0	0,00%	c	1,00%	2,00%
Croe/v5/sL/OV	0	0	0	0,00%	230	0	-230	-100,00%	c	1,00%	2,00%
Croe/v5/sR/OV	0	0	0	0,00%	230	0	-230	-100,00%	c	1,00%	2,00%
Croe/v5/sR/rM	9700	9700	0	0,00%	0	0	0	0,00%	c	1,00%	2,00%
Croe/v5/sR/rR	10470	10470	0	0,00%	0	0	0	0,00%	c	1,00%	2,00%
Croe/v4/sL/rR	10470	10470	0	0,00%	0	0	0	0,00%	c	1,00%	2,00%
Croe/v4/sL/rM	9700	9700	0	0,00%	0	0	0	0,00%	c	1,00%	2,00%
Croe/v4/sL/OV	0	0	0	0,00%	230	0	-230	-100,00%	c	1,00%	2,00%
Croe/v4/sR/OV	0	0	0	0,00%	230	0	-230	-100,00%	c	1,00%	2,00%

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
	2020	2020	Verschil	Verschil	Bus- intensiteit	Bus- intensiteit	Verschil bussen	Verschil bussen	gemiddelde snelheid	% zw	% mzw
	Autonoom	Ambitie	[-]	[%]	AO	Amb.	[-]	[%]	2020		
Croe/v4/sR/rM	9700	9700	0	0,00%	0	0	0	0,00%	c	1,00%	2,00%
Croe/v4/sR/rR	10470	10470	0	0,00%	0	0	0	0,00%	c	1,00%	2,00%
Croe/v3/sL/rR	10470	10470	0	0,00%	0	0	0	0,00%	c	1,00%	2,00%
Croe/v3/sL/rM	9700	9700	0	0,00%	0	0	0	0,00%	c	1,00%	2,00%
Croe/v3/sL/OV	0	0	0	0,00%	230	0	-230	-100,00%	c	1,00%	2,00%
Croe/v3/sR/OV	0	0	0	0,00%	230	0	-230	-100,00%	c	1,00%	2,00%
Croe/v3/sR/rM	9700	9700	0	0,00%	0	0	0	0,00%	c	1,00%	2,00%
Croe/v3/sR/rR	10470	10470	0	0,00%	0	0	0	0,00%	c	1,00%	2,00%
Croe/v2/sL/rR	10470	10470	0	0,00%	0	0	0	0,00%	c	1,00%	2,00%
Croe/v2sL/rM	9700	9700	0	0,00%	0	0	0	0,00%	c	1,00%	2,00%
Croe/v2/sL/OV	0	0	0	0,00%	230	0	-230	-100,00%	c	1,00%	2,00%
Croe/v2/sR/OV	0	0	0	0,00%	230	0	-230	-100,00%	c	1,00%	2,00%
Croe/v2/sR/rM	9700	9700	0	0,00%	0	0	0	0,00%	c	1,00%	2,00%
Croe/v2/sR/rR	10470	10470	0	0,00%	0	0	0	0,00%	c	1,00%	2,00%
Croe/v1/sL/rR	10470	10470	0	0,00%	115	0	-115	-100,00%	c	1,00%	2,00%
Croe/v1/sL/rL	9700	9700	0	0,00%	115	0	-115	-100,00%	c	1,00%	2,00%
Croe/v1/sR/rL	9700	9700	0	0,00%	115	0	-115	-100,00%	c	1,00%	2,00%
Croe/v1/sR/rR	10470	10470	0	0,00%	115	0	-115	-100,00%	c	1,00%	2,00%
Vleu/v1/sL/rR	5300	5300	0	0,00%	0	0	0	0,00%	c	1,00%	2,50%
Vleu/v1/sL/OV	0	0	0	0,00%	1080	900	-180	-16,67%	c	1,00%	2,50%
Vleu/v1/sL/rL	5530	5530	0	0,00%	0	0	0	0,00%	c	1,00%	2,50%
Vleu/v1/sR/rL	5530	5530	0	0,00%	0	0	0	0,00%	c	1,00%	2,50%
Vleu/v1/sR/OV	0	0	0	0,00%	1080	900	-180	-16,67%	c	1,00%	2,50%
Vleu/v1/sR/rR	5300	5300	0	0,00%	0	0	0	0,00%	c	1,00%	2,50%
Vleu/v2/sL/rR	5590	5590	0	0,00%	0	0	0	0,00%	c	1,00%	2,50%
Vleu/v2/sL/OV	0	0	0	0,00%	1080	900	-180	-16,67%	c	1,00%	2,50%
Vleu/v2/sL/rL	5870	5870	0	0,00%	0	0	0	0,00%	c	1,00%	2,50%
Vleu/v2/sR/rL	5870	5870	0	0,00%	0	0	0	0,00%	c	1,00%	2,50%
Vleu/v2/sR/OV	0	0	0	0,00%	1080	900	-180	-16,67%	c	1,00%	2,50%
Vleu/v2/sR/rR	5590	5590	0	0,00%	0	0	0	0,00%	c	1,00%	2,50%
Vleu/v2/sR/rL/T2	5870	5870	0	0,00%	0	0	0	0,00%	c	1,00%	2,50%
Vleu/v2/sR/OV/T4	0	0	0	0,00%	1080	900	-180	-16,67%	c	1,00%	2,50%
Vleu/v2/sR/rR/T4	5590	5590	0	0,00%	0	0	0	0,00%	c	1,00%	2,50%
Vleu/v2/sRgem4/2	0	0	0	0,00%	0	0	0	0,00%	c	1,00%	2,50%
Vleu/v3/sL/rR	5590	5590	0	0,00%	0	0	0	0,00%	c	1,00%	2,50%
Vleu/v3/sL/OV	0	0	0	0,00%	1080	900	-180	-16,67%	c	1,00%	2,50%
Vleu/v3/sL/rL	5870	5870	0	0,00%	0	0	0	0,00%	c	1,00%	2,50%
Vleu/v3/sR/rL	5870	5870	0	0,00%	0	0	0	0,00%	c	1,00%	2,50%
Vleu/v3/sR/OV	0	0	0	0,00%	1080	900	-180	-16,67%	c	1,00%	2,50%
Vleu/v3/sR/rR	5590	5590	0	0,00%	0	0	0	0,00%	c	1,00%	2,50%
Vleu/v3/sR/rL/T2	5870	5870	0	0,00%	0	0	0	0,00%	c	1,00%	2,50%
Vleu/v3/sR/OV/T2	0	0	0	0,00%	1080	900	-180	-16,67%	c	1,00%	2,50%
Vleu/v3/sR/rR/T4	5590	5590	0	0,00%	0	0	0	0,00%	c	1,00%	2,50%
Vleu/v3/sRgem4/2	0	0	0	0,00%	0	0	0	0,00%	c	1,00%	2,50%
Vleu/v4/sL/rR	4910	4910	0	0,00%	0	0	0	0,00%	c	1,00%	2,50%
Vleu/v4/sL/OV	0	0	0	0,00%	1080	900	-180	-16,67%	c	1,00%	2,50%
Vleu/v4/sL/rL	5260	5260	0	0,00%	0	0	0	0,00%	c	1,00%	2,50%
Vleu/v4/sR/rL	5260	5260	0	0,00%	0	0	0	0,00%	c	1,00%	2,50%
Vleu/v4/sR/OV	0	0	0	0,00%	1080	900	-180	-16,67%	c	1,00%	2,50%
Vleu/v4/sR/rR	4910	4910	0	0,00%	0	0	0	0,00%	c	1,00%	2,50%
Vleu/v5A/sL/rR	4910	4910	0	0,00%	0	0	0	0,00%	c	1,00%	2,50%
Vleu/v5A/sL/OV	0	0	0	0,00%	1080	900	-180	-16,67%	c	1,00%	2,50%
Vleu/v5A/sL/rL	5260	5260	0	0,00%	0	0	0	0,00%	c	1,00%	2,50%
Vleu/v5A/sR/rL	4910	4910	0	0,00%	0	0	0	0,00%	c	1,00%	2,50%
Vleu/v5A/sR/OV	0	0	0	0,00%	1080	900	-180	-16,67%	c	1,00%	2,50%
Vleu/v5A/sR/rR	5260	5260	0	0,00%	0	0	0	0,00%	c	1,00%	2,50%
Vleu/v5B/sL/rR	0	0	0	0,00%	0	0	0	0,00%	c	1,00%	2,50%
Vleu/v5B/sL/OV	5260	5260	0	0,00%	1080	900	-180	-16,67%	c	1,00%	2,50%
Vleu/v5B/sL/rL	0	0	0	0,00%	0	0	0	0,00%	c	1,00%	2,50%
Vleu/v5B/sR/rL	4910	4910	0	0,00%	0	0	0	0,00%	c	1,00%	2,50%
Vleu/v5B/sR/OV	5260	5260	0	0,00%	1080	900	-180	-16,67%	c	1,00%	2,50%
Vleu/v5B/sR/rR	0	0	0	0,00%	0	0	0	0,00%	c	1,00%	2,50%
Vleu/v6/sL/rR	5140	5140	0	0,00%	0	0	0	0,00%	c	1,00%	2,50%
Vleu/v6/sL/OV	0	0	0	0,00%	1080	900	-180	-16,67%	c	1,00%	2,50%
Vleu/v6/sL/rL	5580	5580	0	0,00%	0	0	0	0,00%	c	1,00%	2,50%
Vleu/v6/sR/rL	5580	5580	0	0,00%	0	0	0	0,00%	c	1,00%	2,50%
Vleu/v6/sR/OV	0	0	0	0,00%	1080	900	-180	-16,67%	c	1,00%	2,50%
Vleu/v6/sR/rR	5140	5140	0	0,00%	0	0	0	0,00%	c	1,00%	2,50%
Vleu/v7/sL/rR	5140	5140	0	0,00%	0	0	0	0,00%	c	1,00%	2,50%
Vleu/v7/sL/OV	0	0	0	0,00%	1080	900	-180	-16,67%	c	1,00%	2,50%
Vleu/v7/sL/rL	5580	5580	0	0,00%	0	0	0	0,00%	c	1,00%	2,50%

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
	2020	2020	Verschil	Verschil	Bus- intensiteit	Bus- intensiteit	Verschil bussen	Verschil bussen	gemiddelde snelheid	% zw	% mzw
	Autonoom	Ambitie	[-]	[%]	AO	Amb.	[-]	[%]	2020		
Vleu/v7/sR/rL	5580	5580	0	0,00%	0	0	0	0,00%	c	1,00%	2,50%
Vleu/v7/sR/OV	0	0	0	0,00%	1080	900	-180	-16,67%	c	1,00%	2,50%
Vleu/v7/sR/rR	5140	5140	0	0,00%	0	0	0	0,00%	c	1,00%	2,50%
Vleu/v8/sL/rR	9330	9330	0	0,00%	0	0	0	0,00%	c	1,00%	2,50%
Vleu/v8/sL/OV	0	0	0	0,00%	1080	900	-180	-16,67%	c	1,00%	2,50%
Vleu/v8/sL/rL	6000	6000	0	0,00%	0	0	0	0,00%	c	1,00%	2,50%
Vleu/v8/sR/rL	6000	6000	0	0,00%	0	0	0	0,00%	c	1,00%	2,50%
Vleu/v8/sR/OV	0	0	0	0,00%	1080	900	-180	-16,67%	c	1,00%	2,50%
Vleu/v8/sR/rR	9330	9330	0	0,00%	0	0	0	0,00%	c	1,00%	2,50%
Vleu/v8/sR/rL/T2	6000	6000	0	0,00%	0	0	0	0,00%	c	1,00%	2,50%
Vleu/v8/sR/OV/T2	0	0	0	0,00%	1080	900	-180	-16,67%	c	1,00%	2,50%
Vleuv8/sR/rR/T4	9330	9330	0	0,00%	0	0	0	0,00%	c	1,00%	2,50%
Vleuv8/sRgem4/2	0	0	0	0,00%	0	0	0	0,00%		1,00%	2,50%
Smak/v2 nieuw profiel	0	0	0	0,00%	0	3070	3070	0,00%	c	1,00%	2,00%
Wegvak 1 (HOV-baan achter leeuw)	0	0	0	0,00%	0	1780	1780	0,00%	c	1,00%	2,00%
Wegvak 2 (Jaarbeursplein)	0	0	0	0,00%	0	1240	1240	0,00%	c	1,00%	2,00%
Wegvak 3 (verlengde Van Zijstweg)	0	0	0	0,00%	0	3300	3300	0,00%	c	1,00%	2,00%
Wegvak 4 (verlengde Van Zijstweg)	0	0	0	0,00%	0	1160	1160	0,00%	c	1,00%	2,00%
Busstation Oostzijde /sR	0	0	0	0,00%	3130	2060	-1070	0,00%	c	1,00%	2,00%
Busstation Oostzijde /sL	0	0	0	0,00%	3225	1960	-1265	0,00%	c	1,00%	2,00%
Busstation Westzijde /sR	0	0	0	0,00%	0	2250	2250	-28,12%	c	1,00%	2,00%
Busstation Westzijde /sL	0	0	0	0,00%	0	1530	1530	-52,56%	c	1,00%	2,00%

BIJLAGE 1E: Overige invoergegevens

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
	weg- vak- lengte	x-coörd.	y-coörd.	wegtype	afstand tot wegas	bomen- factor	parkeer- bewegingen	milieuzone- factor	Stagnatie- factor
King/v1/sL/oprit Pijper	120	134350	454650	2	50	1,25	25	0,8	0,20
King/v1/sL/fly-over		134350	454650	2	37	1,25	25	0,8	0,20
King/v1/sL/afrit Bene		134350	454650	2	18	1,25	25	0,8	0,20
King/v1/sR/afrit Bene	120	134350	454650	2	44	1,25	25	0,8	0,20
King/v1/sR/fly-over		134350	454650	2	25	1,25	25	0,8	0,20
King/v1/sR/oprit Pijper		134350	454650	2	13	1,25	25	0,8	0,20
King/v2/sL/oprit Pijper	140	134150	454550	2	41	1,25	25	0,8	0,20
King/v2/sL/fly-over		134150	454550	2	27	1,25	25	0,8	0,20
King/v2/sL/afrit Bene		134150	454550	2	13	1,25	25	0,8	0,20
King/v2/sR/afrit Bene	140	134150	454550	2	41	1,25	25	0,8	0,20
King/v2/sR/fly-over		134150	454550	2	27	1,25	25	0,8	0,20
King/v2/sR/oprit Pijper		134150	454550	2	13	1,25	25	0,8	0,20
King/v3/sL	250	134250	454650	2	22	1,25	25	0,8	0,20
King/v3/sR		134250	454650	2	21	1,25	25	0,8	0,20
King/v4/sL	200	134050	454550	2	17	1	25	0,8	0,20
King/v4/sR		134050	454550	2	17	1	25	0,8	0,20
King/v5/sL	100	133850	454550	2	17	1	25	0,8	0,20
King/v5/sR		133850	454550	2	17	1	25	0,8	0,20
WdV/v1/sL/rR/oprit bene flyover	120	134850	454950	2	48	1,25	25	1,0	
WdV/v1/sL/rL/afrit pijper flyover		134850	454950	2	21	1,25	25	1,0	0,40
WdV/v1/sR/rL/afrit pijper flyover		134850	454950	2	44	1,25	25	1,0	0,40
WdV/v1/sR/rR/oprit bene flyover		134850	454950	2	18	1,25	25	1,0	
WdV/v2/sL/rR/oprit bene flyover	150	134950	455050	2	46	1,25	25	1,0	
WdV/v2/sL/rL/afrit pijper flyover		134950	455050	2	19	1,25	25	1,0	
WdV/v2/sR/rL/afrit pijper flyover		134950	455050	2	44	1,25	25	1,0	
WdV/v2/sR/rR/oprit bene flyover		134950	455050	2	17	1,25	25	1,0	
WdV/v3/sL/rR/oprit bene flyover	100	135050	455150	2	45	1,25	25	1,0	
WdV/v3/sL/rL/afrit pijper flyover		135050	455150	2	18	1,25	25	1,0	
WdV/v3/sR/rL/afrit pijper flyover		135050	455150	2	40	1,25	25	1,0	
WdV/v3/sR/rR/oprit bene flyover		135050	455150	2	15	1,25	25	1,0	
WdV/v4/sL/rR	120	135150	455250	2	31	1,25	25	1,0	0,80
WdV/v4/sL/rL		135150	455250	2	13	1,25	25	1,0	
WdV/v4/sR/rL		135150	455250	2	27	1,25	25	1,0	
WdV/v4/sR/rR		135150	455250	2	14	1,25	25	1,0	0,80
WdV/v5/sL/rR	180	135250	455350	2	27	1	25	1,0	
WdV/v5/sL/rL		135250	455350	2	13	1	25	1,0	0,80
WdV/v5/sR/rL		135250	455350	2	27	1	25	1,0	0,80
WdV/v5/sR/rR		135250	455350	2	13	1	25	1,0	
GrRo/v1/sL/rR	85	135350	455450	2	36	1	25	1,0	
GrRo/v1/sL/rL		135350	455450	2	10	1	25	1,0	
GrRo/v1/sR/rL		135350	455450	2	32	1	25	1,0	
GrRo/v1/sR/rR		135350	455450	2	11	1	25	1,0	
GrRo/v2A/sL/rR	80	135350	455450	2	35	1,25	25	1,0	
GrRo/v2A/sL/rL		135350	455450	2	14	1,25	25	1,0	
GrRo/v2A/sR/rL		135350	455450	2	35	1	25	1,0	
GrRo/v2A/sR/rR		135350	455450	2	14	1	25	1,0	
GrRo/v2B/sL/rR	80	135350	455550	2	35	1,25	25	1,0	0,80
GrRo/v2B/sL/rL		135350	455550	2	14	1,25	25	1,0	
GrRo/v2B/sR/rL		135350	455550	2	35	1	25	1,0	
GrRo/v2B/sR/rR		135350	455550	2	14	1	25	1,0	0,80
GrRo/v3/sL/rR	160	135450	455650	2	35	1,25	25	1,0	0,40
GrRo/v3/sL/rL		135450	455650	2	14	1,25	25	1,0	0,80
GrRo/v3/sR/rL		135450	455650	2	35	1	25	1,0	0,80
GrRo/v3/sR/rR		135450	455650	2	14	1	25	1,0	0,40
GrRo/v4/sL/rR	110	135450	455650	3A	32	1	25	1,0	0,40
GrRo/v4/sL/rL		135450	455650	3A	14	1	25	1,0	
GrRo/v4/sR/rL		135450	455650	3A	32	1,25	25	1,0	
GrRo/v4/sR/rR		135550	455750	3A	15	1,25	25	1,0	0,40
GrRo/v5/sL/rR		135550	455750	3A	35	1,25	25	1,0	0,80
GrRo/v5/sL/rL		135550	455750	3A	14	1,25	25	1,0	
GrRo/v5/sL/rR		135550	455750	3A	35	1,25	25	1,0	0,80

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
	weg- vak- lengte	x-coörd.	y-coörd.	wegtype	afstand tot wegas	bomen- factor	parkeer- bewegingen	milieuzone- factor	Stagnatie- factor
GrRo/v5/sL/rL	100	135550	455750	3A	14	1,25	25	1,0	
GrRo/v5/sR/rL		135550	455750	3A	39	1,25	25	1,0	
GrRo/v5/sR/rR		135550	455750	3A	15	1,25	25	1,0	0,80
West/v1/sL/rR	90	135650	455950	2	35	1,25	25	1,0	
West/v1/sL/rL		135650	455950	2	17	1,25	25	1,0	0,80
West/v1/sR/rL		135650	455950	4	39	1,25	25	1,0	0,80
West/v1/sR/rR		135650	455950	4	13	1,25	25	1,0	
West/v2/sL/rR	120	135650	456050	2	35	1	25	1,0	0,80
West/v2/sL/rL		135650	456050	4	16	1	25	1,0	
West/v2/sR/rL		135650	456050	2	35	1	25	1,0	
West/v2/sR/rR		135650	456050	2	15	1	25	1,0	0,80
West/v3/sL/rR	100	135650	456050	2	35	1	25	1,0	
West/v3/sL/rL		135650	456050	4	15	1	25	1,0	0,80
West/v3/sR/rL		135650	456050	2	35	1	25	1,0	0,80
West/v3/sR/rR		135650	456050	2	15	1	25	1,0	
Leidve/v1/sL/rR	90	135850	456050	2	21	1,25	25	1,0	
Leidve/v1/sL/rL		135850	456050	2	8	1,25	25	1,0	
Leidve/v2/sL/rR	80	135850	456050	3B	21	1	25	1,0	
Leidve/v2/sL/rL		135850	456050	3B	8	1	25	1,0	
Smak/v1/sLrR	100	135950	456050	2	28	1,25	25		0,80
Smak/v1/sL/rL		135950	456050	2	8	1,25	25		
Smak/v1/sRrL		135950	456050	2	25	1,25	25		
Smak/v1/sRrR		135950	456050	2	5	1,25	25		0,80
Smak/v2/sL	100	136050	456050	2	8	1,25	25		0,80
Samk/v2/sR		136050	456050	4	10	1,25	25		0,80
Mor/v1/sL	130	136450	455050	2	7	1	25	1,0	0,40
Mor/v1/sR		136450	455050	2	5	1	25	1,0	0,40
Scheltema/v1/sL	1130	136250	455250	4	5	1	25	1,0	
Scheltema/v1/sR		136250	455250	2	5	1	25	1,0	
CabaT/v1/sR		136050	456250	2	12	1,25	25	1,0	0,40
CabaT/v1/sL	80	136050	456250	2	45	1,25	25	1,0	0,40
CabaT/v2/sL	100	136050	456150	3A	45	1,25	25	1,0	
CabaT/v2/sR		136050	456150	3A	15	1,25	25	1,0	
CabaT/v3/sL		136150	456150	2	15	1,25	25	1,0	
CabaT/v3/sR	100	136150	456150	2	50	1,25	25	1,0	0,40
CabaT/v4/sL		136150	455950	2	41	1,25	25	1,0	0,40
CabaT/v4/Sr		136150	455950	2	12	1,25	25	1,0	0,40
CabaT/v5/sL/rR		136250	455950	3A	50	1,25	25	1,0	
CabaT/v5/sL/rL		136250	455950	3A	13	1,25	25	1,0	
CabaT/v5/sR/rL	60	136250	455950	3A	50	1,25	25	1,0	
CabaT/v5/sR/rR		136250	455950	3A	13	1,25	25	1,0	
CabaT/v6/sL		136250	455950	3A	16	1,25	25	1,0	
CabaT/v6/sR	30	136250	455950	3A	16	1,25	25	1,0	
CabaT/v7/sL	85	136250	455850	3A	16	1,25	25	1,0	
CabaT/v7/sR		136250	455850	3A	16	1,25	25	1,0	
CabaT/v8/sL		136350	455750	3A	16	1,25	25	1,0	
CabaT/v8/sR	110	136350	455750	3A	16	1,25	25	1,0	0,40
CabaT/v9/sL	80	136350	455650	3A	16	1,25	25	1,0	0,40
CabaT/v9/sR		136350	455650	3A	16	1,25	25	1,0	
CabaT/v10/sL	140	136350	455650	3A	16	1,25	25	1,0	
CabaT/v10/sR		136350	455650	3A	16	1,25	25	1,0	
CabaT/v11/sL	115	136450	455550	3A	16	1,25	25	1,0	
CabaT/v11/sR		136450	455550	3A	16	1,25	25	1,0	
Cabapl/v1/sL/rR	80	136050	456250	2	18	1,25	25	1,0	
Cabapl/v1/sL/rL		136050	456250	2	10	1,25	25	1,0	0,80
Cabapl/v1/sR/rL		136050	456250	4	18	1,25	25	1,0	0,80
Cabapl/v1/sR/rR		136050	456250	4	10	1,25	25	1,0	
Cabapl/v2/sL/rR	100	136050	456150	2	18	1,25	25	1,0	
Cabapl/v2/sL/rL		136050	456150	2	10	1,25	25	1,0	

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
	weg- vak- lengte	x-coörd.	y-coörd.	wegtype	afstand tot wegas	bomen- factor	parkeer- bewegingen	milieuzone- factor	Stagnatie- factor
Cabapl/v2/sR/rL		136050	456150	4	18	1,25	25	1,0	
Cabapl/v2/sR/rR		136050	456150	4	10	1,25	25	1,0	
Cabapl/v3/sL/rR	120	136150	456150	2	18	1,25	25	1,0	0,80
Cabapl/v3/sL/rL		136150	456150	2	12	1,25	25	1,0	
Cabapl/v3/sR/rL		136150	456150	2	18	1,25	25	1,0	
Cabapl/v3/sR/rR		136150	456150	2	12	1,25	25	1,0	0,80
Cabapl/v4/sL/rR	100	136150	455950	3A	18	1,25	25	1,0	
Cabapl/v4/sL/rL		136150	455950	3A	10	1,25	25	1,0	0,80
Cabapl/v4/sR/rL		136150	455950	3A	18	1,25	25	1,0	0,80
Cabapl/v4/sR/rR		136150	455950	3A	10	1,25	25	1,0	
Cabapl/v5/sL/rR		136250	455950	3B	10	1,5	25	1,0	
Cabapl/v5/sL/rL		136250	455950	3B	5	1,5	25	1,0	
Cabapl/v5/sR/rL		136250	455950	3B	12	1,5	25	1,0	
Cabapl/v5/sR/rR		136250	455950	3B	7	1,5	25	1,0	
Cabapl/v7/sL/rR	100	136250	455850	3A	13	1,25	25	1,0	1,20
Cabapl/v7/sL/rL		136250	455850	3A	5	1,25	25	1,0	
Cabapl/v7/sR/rL		136250	455850	3A	13	1,25	25	1,0	
Cabapl/v7/sR/rR		136250	455850	3A	5	1,25	25	1,0	1,20
Cabapl/v8/sL/rR	100	136350	455750	2	16	1,25	25	1,0	1,20
Cabapl/v8/sL/rL		136350	455750	2	7	1,25	25	1,0	
Cabapl/v8/sR/rL		136350	455750	4	16	1,25	25	1,0	
Cabapl/v8/sR/rR		136350	455750	4	7	1,25	25	1,0	1,20
Cabapl/v9/sL	80	136350	455650	2	18	1,25	25	1,0	0,40
Cabapl/v9/sR		136350	455650	2	18	1,25	25	1,0	0,40
Cabapl/v10/sL	70	136350	455650	2	16	1,5	25	1,0	
Cabapl/v10/sR		136350	455650	2	16	1,5	25	1,0	
Cabapl/v11/sL		136450	455550	2	16	1,5	25	1,0	0,60
Cabapl/v11/sR	115	136450	455550	4	16	1,5	25	1,0	0,60
Cath/v1/sR	110	136750	454750	4	14	1,25	25	1,0	
Cath/v2/sR	110	136850	454750	2	17	1,5	25	1,0	
Cath/v3/sR	390	136850	454750	4	11	1,25	25	1,0	0,40
Cath/v4/sR	100	136750	454650	4	15	1,5	25	1,0	0,40
Cath/v5/sR	70	136750	454650	4	10	1,25	25	1,0	0,40
Cath/v6/sR	85	136750	454650	4	6	1,5	25	1,0	0,40
Ledig Erf/v1/sL	40	136950	454750	2	13	1,25	25	1,0	0,40
Ledig Erf/v1/sR		136950	454750	2	13	1,25	25	1,0	0,40
Ledig Erf/v2/sL	100	137050	454850	2	13	1	25	1,0	0,40
Ledig Erf/v2/sR		137050	454850	2	6	1	25	1,0	0,40
Abstdijk/v1/sL	80	137150	454750	2	7	1	25	1,0	0,40
Abstdijk/v1/sR		137150	454750	2	13	1	25	1,0	0,40
Bene/v1/sL	100	136050	453250	2	17	1,5	25	0,2	0,20
Bene/v1/sR		136050	453250	2	17	1,5	25	0,2	0,20
Bene/v2/sL/rR		135950	453250	2	25	1,25	25	0,2	0,80
Bene/v2/sL/rL	100	135950	453250	2	14	1,25	25	0,2	
Bene/v2/sR/rL		135950	453250	2	25	1,25	25	0,2	
Bene/v2/sR/rR		135950	453250	2	14	1,25	25	0,2	0,80
Bene/v3/sL/rR	85	135750	453150	2	35	1,25	25	0,2	
Bene/v3/sL/rL		135750	453150	2	15	1,25	25	0,2	0,80
Bene/v3/sR/rL		135750	453150	2	35	1,25	25	0,2	0,80
Bene/v3/sR/rR		135750	453150	2	14	1,25	25	0,2	
Bene/v4/sL/rR	300	135550	453250	2	34	1,25	25	0,2	
Bene/v4/sL/rL		135550	453250	2	14	1,25	25	0,2	
Bene/v4/sR/rL		135550	453250	2	34	1,25	25	0,2	
Bene/v4/sR/rR		135550	453250	2	14	1,25	25	0,2	
Bene/v5/sL/rR	80	135450	453450	4	30	1,25	25	0,2	
Bene/v5/sL/rL		135450	453450	4	14	1,25	25	0,2	
Bene/v5/sR/rL		135450	453450	2	30	1,25	25	0,2	
Bene/v5/sR/rR		135450	453450	2	14	1,25	25	0,2	
Bene/v6/sL/rR	95	135450	453550	2	30	1,25	25	0,2	
Bene/v6/sL/rL		135450	453550	4	14	1,25	25	0,2	
Bene/v6/sR/rL		135450	453550	2	34	1,25	25	0,2	
Bene/v6/sR/rR		135450	453550	2	14	1,25	25	0,2	

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
	weg- vak- lengte	x-coörd.	y-coörd.	wegtype	afstand tot wegas	bomen- factor	parkeer- bewegingen	milieuzone- factor	Stagnatie- factor
Bene/v7/sL/rR	95	135350	453650	4	30	1,25	25	0,2	
Bene/v7/sL/rL		135350	453650	4	14	1,25	25	0,2	
Bene/v7/sR/rL		135350	453650	2	30	1,25	25	0,2	
Bene/v7/sR/rR		135350	453650	2	14	1,25	25	0,2	
Bene/v8/sL/rR	95	135350	453750	2	30	1,25	25	0,2	
Bene/v8/sL/rL		135350	453750	4	14	1,25	25	0,2	
Bene/v8/sR/rL		135350	453750	2	34	1,25	25	0,2	
Bene/v8/sR/rR		135350	453750	2	14	1,25	25	0,2	
Bene/v9/sL/rR	85	135250	453750	4	30	1,25	25	0,2	
Bene/v9/sL/rRL		135250	453750	4	14	1,25	25	0,2	
Bene/v9/sR/rL		135250	453750	2	30	1,25	25	0,2	
Bene/v9/sR/rR		135250	453750	2	14	1,25	25	0,2	
Bene/v10/sL/rR	90	135250	453850	2	30	1,25	25	0,2	
Bene/v10/sL/rL		135250	453850	4	14	1,25	25	0,2	
Bene/v10/sR/rL		135250	453850	2	30	1,25	25	0,2	
Bene/v10/sR/rR		135250	453850	2	14	1,25	25	0,2	
Bene/v11/sL/rR	80	135150	453950	2	30	1,5	25	0,2	0,80
Bene/v11/sL/rL		135150	453950	2	15	1,5	25	0,2	
Bene/v11/sR/rL		135150	453950	2	30	1,5	25	0,2	
Bene/v11/sR/rR		135150	453950	2	15	1,5	25	0,2	0,80
Bene/v12/sL/rR	75	135050	454050	2	35	1,25	25	0,2	
Bene/v12/sL/rL		135050	454050	2	15	1,25	25	0,2	0,80
Bene/v12/sR/rL		135050	454050	2	35	1,25	25	0,2	0,80
Bene/v12/sR/rR		135050	454050	2	15	1,25	25	0,2	
Bene/v13/sL/rR	85	135050	454150	2	30	1,25	25	0,2	0,80
Bene/v13/sL/rL		135050	454150	4	14	1,25	25	0,2	
Bene/v13/sR/rL		135050	454150	4	30	1,25	25	0,2	
Bene/v13/sR/rR		135050	454150	4	14	1,25	25	0,2	0,80
Bene/v14/sL/rR	95	134950	454250	4	30	1,25	25	0,2	
Bene/v14/sL/rL		134950	454250	2	16	1,25	25	0,2	0,80
Bene/v14/sR/rL		134950	454250	2	30	1,25	25	0,2	0,80
Bene/v14/sR/rR		134950	454250	2	14	1,25	25	0,2	
Bene/v15/sL/rR	100	134950	454350	2	31	1,25	25	0,2	
Bene/v15/sL/rL		134950	454350	4	14	1,25	25	0,2	
Bene/v15/sR/rL		134950	454350	4	30	1,25	25	0,2	
Bene/v15/sR/rR		134950	454350	4	14	1,25	25	0,2	
Bene/v16/sL/rR	100	134850	454450	4	30	1,25	25	0,2	0,40
Bene/v16/sL/rL		134850	454450	2	14	1,25	25	0,2	
Bene/v16/sR/rL		134850	454450	2	30	1,25	25	0,2	
Bene/v16/sR/rR		134850	454450	2	14	1,25	25	0,2	0,40
Bene/v17/sL/rR	100	134850	454550	2	30	1,25	25	0,2	0,80
Bene/v17/sL/rL		134850	454550	4	14	1,25	25	0,2	
Bene/v17/sR/rL		134850	454550	4	30	1,25	25	0,2	
Bene/v17/sR/rR		134850	454550	4	16	1,25	25	0,2	0,80
Bene/v18/sL/rR	150	134750	454650	2	31	1,25	25	0,2	0,80
Bene/v18/sL/rL		134750	454650	2	14	1,25	25	0,2	0,80
Bene/v18/sR/rL		134750	454650	2	31	1,25	25	0,2	0,80
Bene/v18/sR/rR		134750	454650	2	14	1,25	25	0,2	0,80
Euro/v1/sL	170	135750	453350	2	23	1,25	25	0,7	0,40
Euro/v1/sR		135750	453350	2	23	1,25	25	0,7	0,40
Euro/v2/sL	100	135750	453550	2	19	1,25	25	0,7	
Euro/v2/sR		135750	453550	2	19	1,25	25	0,7	
Euro/v3/sL	440	135650	453850	2	19	1,25	25	0,7	0,20
Euro/v3/sR		135850	453850	2	19	1,25	25	0,7	0,20
Euro/v4/sL	120	135650	454050	2	19	1,25	25	0,7	
Euro/v4/sR		135650	454050	2	19	1,25	25	0,7	
Euro/v5/sL	140	135650	454150	2	21	1,5	25	0,7	0,40
Euro/v5/sR		135650	454150	2	21	1,5	25	0,7	0,40
EuZu/v1/sL/rR	100	135850	453150	2	31	1,25	25	0,5	0,80
EuZu/v1/sL/rL		135850	453150	2	17	1,25	25	0,5	0,80
EuZu/v1/sR/rL		135850	453150	2	28	1,25	25	0,5	0,80
EuZu/v1/sR/rR		135850	453150	2	14	1,25	25	0,5	0,80
EuZu/v2/sL/rR	100	135850	453050	2	35	1	25	0,5	0,80
EuZu/v2/sL/rL		135850	453050	2	17	1	25	0,5	0,20

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
	weg- vak- lengte	x-coörd.	y-coörd.	wegtype	afstand tot wegas	bomen- factor	parkeer- bewegingen	milieuzone- factor	Stagnatie- factor
EuZu/v2/sR/rL		135850	453050	2	32	1	25	0,5	0,20
EuZu/v2/sR/rR		135850	453050	2	15	1	25	0,5	0,80
EuZu/v3/sL/rR	180	135850	452850	2	37	1,25	25	0,5	
EuZu/v3/sL/rL		135850	452850	2	27	1,25	25	0,5	0,80
EuZu/v3/sL/OV		135850	452850	2	12	1,25	25	0,5	0,40
EuZu/v3/sR/OV		135850	452850	2	40	1,25	25	0,5	0,40
EuZu/v3/sR/rL		135850	452850	2	25	1,25	25	0,5	0,80
EuZu/v3/sR/rR		135850	452850	2	12	1,25	25	0,5	
EuZu/v4/sL/rR	140	135750	452650	3A	40	1,25	25	0,5	0,80
EuZu/v4/sL/rL		135750	452650	3A	26	1,25	25	0,5	0,20
EuZu/v4/sL/OV		135750	452650	3A	12	1,25	25	0,5	0,20
EuZu/v4/sR/OV		135750	452650	3A	43	1,25	25	0,5	0,20
EuZu/v4/sR/rL		135750	452650	3A	29	1,25	25	0,5	0,20
EuZu/v4/sR/rR		135750	452650	3A	15	1,25	25	0,5	0,80
EuZu/v5/sL/rR	160	135750	452550	2	37	1,25	25	0,5	
EuZu/v5/sL/rL		135750	452550	2	17	1,25	25	0,5	0,80
EuZu/v5/sR/rL		135750	452550	2	36	1,25	25	0,5	0,80
EuZu/v5/sR/rR		135750	452550	2	16	1,25	25	0,5	
EuZu/v6/sL/rR	155	135750	452450	2	35	1,25	25	0,5	
EuZu/v6/sL/rL		135750	452450	2	17	1,25	25	0,5	0,80
EuZu/v6/sR/rL		135750	452450	2	35	1,25	25	0,5	0,80
EuZu/v6/sR/rR		135750	452450	2	17	1,25	25	0,5	
EuZu/v7/sL/rR	120	135750	452350	2	28	1,25	25		0,80
EuZu/v7/sL/rL		135750	452350	2	12	1,25	25		0,20
EuZu/v7/sR/rL		135750	452350	2	33	1,25	25		0,20
EuZu/v7/sR/rR		135750	452350	2	15	1,25	25		0,80
EuZu/v8/sL/rR	130	135750	452150	2	38	1	25		0,80
EuZu/v8/sL/rL		135750	452150	2	18	1	25		0,20
EuZu/v8/sR/rL		135750	452150	2	36	1	25		0,20
EuZu/v8/sR/rR		135750	452150	2	17	1	25		0,80
EuZu/v9/sL/rR	140	135750	452050	2	31	1,25	25		
EuZu/v9/sL/rL		135750	452050	2	19	1,25	25		0,80
EuZu/v9/sR/rL		135750	452050	2	27	1,25	25		0,80
EuZu/v9/sR/rR		135750	452050	2	14	1,25	25		
EuZu/v10/sL/rR	100	135850	451950	2	28	1,25	25		
EuZu/v10/sL/rL		135850	451950	2	14	1,25	25		
EuZu/v10/sR/rL		135850	451950	2	28	1,25	25		
EuZu/v10/sR/rR		135850	451950	2	14	1,25	25		
EuZu/v11/sL/rR	100	135750	451850	2	24	1,25	25		
EuZu/v11/sL/rL		135750	451850	2	14	1,25	25		
EuZu/v11/sR/rL		135750	451850	2	24	1,25	25		
EuZu/v11/sR/rR		135750	451850	2	12	1,25	25		
EuZu/v12/sL	175	135750	451750	2	14	1,25	25		
EuZu/v12/sR		135750	451750	2	14	1,25	25		
EuZu/v13/sL	185	135550	451650	2	14	1	25		
EuZu/v13/sR		135550	451650	2	14	1	25		
OdO/v1/sL	100	135650	454350	2	15	1,5	25	1,0	0,40
OdO/v1/sR		135650	454350	2	15	1,5	25	1,0	0,40
OdO/v2/sL	120	135550	454450	2	15	1,25	25	1,0	
OdO/v2/sR		135550	454450	2	15	1,25	25	1,0	
OdO/v3/sL	100	135550	454550	2	15	1,25	25	1,0	0,40
OdO/v3/sR		135550	454550	2	15	1,25	25	1,0	0,40
OdO/v4/sL	120	135450	454650	2	15	1,25	25	1,0	0,40
OdO/v4/sR		135450	454650	2	15	1,25	25	1,0	0,40
OdO/v5/sL	300	135350	454850	2	15	1,25	25	1,0	
OdO/v5/sR		135350	454850	2	15	1,25	25	1,0	
OdO/v6/sL	120	135250	455050	2	15	1,25	25	1,0	0,40
OdO/v6/sR		135250	455050	2	15	1,25	25	1,0	0,40
OdO/v7/sL	100	135150	455150	2	15	1	25	1,0	0,80
OdO/v7/sR		135150	455150	2	15	1	25	1,0	0,80
Tell/v1/sL	90	135550	454650	2	13	1	25	1,0	0,40
Tell/v1/sR		135550	454650	2	13	1	25	1,0	0,40
Tell/v2/sL	90	135550	454750	2	13	1	25	1,0	
Tell/v2/sR		135550	454750	4	13	1	25	1,0	

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
	weg- vak- lengte	x-coörd.	y-coörd.	wegtype	afstand tot wegas	bomen- factor	parkeer- bewegingen	milieuzone- factor	Stagnatie- factor
Tell/v3/sL	90	135650	454850	2	13	1	25	1,0	
Tell/v3/sR		135650	454850	2	13	1	25	1,0	
Zijst/v1/sL	80	135750	454950	2	13	1	25	1,0	
Zijst/v1/sR		135750	454950	2	13	1	25	1,0	
Zijst/v2/sL	90	135750	454950	4	13	1	25	1,0	
Zijst/v2/sR		135750	454950	2	13	1	25	1,0	
Zijst/v3/sL	120	135750	455050	2	13	1	25	1,0	
Zijst/v3/sR		135750	455050	2	13	1	25	1,0	
Zijst/v4/sL	150	135850	455150	2	13	1	25	1,0	0,40
Zijst/v4/sR		135850	455150	2	13	1	25	1,0	0,40
Croe/v13/sL/rR	100	136350	454550	3A	16	1,25	25	1,0	0,80
Croe/v13/sL/rL		136350	454550	3A	10	1,25	25	1,0	
Croe/v13/sR/rL		136350	454550	3A	26	1,25	25	1,0	
Croe/v13/sR/rR		136350	454550	3A	11	1,25	25	1,0	0,80
Croe/v12/sL/rR	110	136250	454550	3A	24	1,5	25	1,0	0,40
Croe/v12/sL/rL		136250	454550	3A	11	1,5	25	1,0	
Croe/v12/sR/rL		136250	454550	3A	22	1,5	25	1,0	
Croe/v12/sR/rR		136250	454550	3A	8	1,5	25	1,0	0,40
Croe/v11/sL/rR	90	136250	454650	3A	24	1,25	25	1,0	0,40
Croe/v11/sL/rL		136250	454650	3A	11	1,25	25	1,0	
Croe/v11/sR/rL		136250	454650	3A	22	1,25	25	1,0	
Croe/v11/sR/rR		136250	454650	3A	8	1,25	25	1,0	0,40
Croe/v10/sL/rR	150	136250	454650	3A	19	1,25	25	1,0	
Croe/v10/sL/rL		136250	454650	3A	8	1,25	25	1,0	
Croe/v10/sR/rL		136250	454650	3A	19	1,25	25	1,0	
Croe/v10/sR/rR		136250	454650	3A	8	1,25	25	1,0	
Croe/v9/sL/rR	130	136150	454750	3A	19	1,5	25	1,0	
Croe/v9/sL/rL		136150	454750	3A	8	1,5	25	1,0	
Croe/v9/sR/rL		136150	454750	3A	19	1,5	25	1,0	
Croe/v9/sR/rR		136150	454750	3A	8	1,5	25	1,0	
Croe/v8/sL/rR	125	136050	454950	3A	21	1,25	25	1,0	
Croe/v8/sL/rL		136050	454950	3A	10	1,25	25	1,0	
Croe/v8/sR/rL		136050	454950	3A	21	1,25	25	1,0	
Croe/v8/sR/rR		136050	454950	3A	9	1,25	25	1,0	
Croe/v7/sL/rR	80	136050	455050	3A	22	1,25	25	1,0	
Croe/v7/sL/rL		136050	455050	3A	13	1,25	25	1,0	
Croe/v7/sR/rL		136050	455050	3A	22	1,25	25	1,0	
Croe/v7/sR/rR		136050	455050	3A	13	1,25	25	1,0	
Croe/v6/sL/rR	80	135950	455150	2	35	1,25	25	1,0	
Croe/v6/sL/OV		135950	455150	2	17	1,25	25	1,0	
Croe/v6/sL/rL		135950	455150	2	13	1,25	25	1,0	0,80
Croe/v6/sR/rL		135950	455150	2	35	1,25	25	1,0	0,80
Croe/v6/sR/OV		135950	455150	2	35	1,25	25	1,0	
Croe/v6/sR/rR		135950	455150	2	15	1,25	25	1,0	
Croe/v5/sL/rR	80	135850	455250	3B	30	1,25	25	1,0	0,80
Croe/v5/sL/rM		135850	455250	3B	17	1,25	25	1,0	
Croe/v5/sL/OV		135850	455250	3B	13	1,25	25	1,0	
Croe/v5/sR/OV		135850	455250	3B	30	1,25	25	1,0	
Croe/v5/sR/rM		135850	455250	3B	30	1,25	25	1,0	
Croe/v5/sR/rR		135850	455250	3B	14	1,25	25	1,0	0,80
Croe/v4/sL/rR	100	135850	455350	2	35	1,25	25	1,0	
Croe/v4/sL/rM		135850	455350	2	17	1,25	25	1,0	
Croe/v4/sL/OV		135850	455350	2	13	1,25	25	1,0	
Croe/v4/sR/OV		135850	455350	2	35	1,25	25	1,0	
Croe/v4/sR/rM		135850	455350	2	35	1,25	25	1,0	
Croe/v4/sR/rR		135850	455350	2	14	1,25	25	1,0	
Croe/v3/sL/rR	100	135850	455450	2	35	1,25	25	1,0	0,40
Croe/v3/sL/rM		135850	455450	2	17	1,25	25	1,0	0,40
Croe/v3/sL/OV		135850	455450	2	13	1,25	25	1,0	
Croe/v3/sR/OV		135850	455450	2	35	1,25	25	1,0	
Croe/v3/sR/rM		135850	455450	2	35	1,25	25	1,0	0,40
Croe/v3/sR/rR		135850	455450	2	14	1,25	25	1,0	
Croe/v2/sL/rR	100	135750	455550	2	35	1,25	25	1,0	0,40
Croe/v2sL/rM		135750	455550	2	17	1,25	25	1,0	0,40

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
	weg- vak- lengte	x-coörd.	y-coörd.	wegtype	afstand tot wegas	bomen- factor	parkeer- bewegingen	milieuzone- factor	Stagnatie- factor
Croe/v2/sL/OV		135750	455550	2	13	1,25	25	1,0	
Croe/v2/sR/OV		135750	455550	2	30	1,25	25	1,0	
Croe/v2/sR/rM		135750	455550	2	28	1,25	25	1,0	0,40
Croe/v2/sR/rR		135750	455550	2	15	1,25	25	1,0	0,40
Croe/v1/sL/rR	170	135650	455650	2	35	1,25	25	1,0	
Croe/v1/sL/rL		135650	455650	2	16	1,25	25	1,0	0,80
Croe/v1/sR/rL		135650	455650	2	32	1,25	25	1,0	0,80
Croe/v1/sR/rR		135650	455650	2	14	1,25	25	1,0	
Vleu/v1/sL/rR	100	134450	456350	3A	28	1,25	25	1,0	
Vleu/v1/sL/OV		134450	456350	3A	22	1,25	25	1,0	
Vleu/v1/sL/rL		134450	456350	3A	12	1,25	25	1,0	0,80
Vleu/v1/sR/rL		134450	456350	3A	26	1,25	25	1,0	0,80
Vleu/v1/sR/OV		134450	456350	3A	17	1,25	25	1,0	
Vleu/v1/sR/rR		134450	456350	3A	10	1,25	25	1,0	
Vleu/v2/sL/rR	130	134550	456250	2	26	1,25	25	1,0	
Vleu/v2/sL/OV		134550	456250	2	19	1,25	25	1,0	
Vleu/v2/sL/rL		134550	456250	2	12	1,25	25	1,0	0,40
Vleu/v2/sR/rL		134550	456250	4	29	1,25	25	1,0	0,40
Vleu/v2/sR/OV		134550	456250	4	22	1,25	25	1,0	
Vleu/v2/sR/rR		134550	456250	4	14	1,25	25	1,0	
Vleu/v2/sR/rL/T2		134550	456250	2	26	1,25	25	1,0	0,40
Vleu/v2/sR/OV/T4		134550	456250	4	19	1,25	25	1,0	
Vleu/v2/sR/rR/T4		134550	456250	4	13	1,25	25	1,0	
Vleu/v2/sRgem4/2		134550	456250		5		25	1,0	
Vleu/v3/sL/rR	100	134650	456250	2	26	1,25	25	1,0	0,80
Vleu/v3/sL/OV		134650	456250	2	19	1,25	25	1,0	
Vleu/v3/sL/rL		134650	456250	2	13	1,25	25	1,0	0,40
Vleu/v3/sR/rL		134650	456250	2	26	1,25	25	1,0	0,40
Vleu/v3/sR/OV		134650	456250	4	19	1,25	25	1,0	
Vleu/v3/sR/rR		134650	456250	4	13	1,25	25	1,0	0,80
Vleu/v3/sR/rL/T2		134650	456250	2	26	1,25	25	1,0	0,40
Vleu/v3/sR/OV/T2		134650	456250	2	19	1,25	25	1,0	
Vleu/v3/sR/rR/T4		134650	456250	4	13	1,25	25	1,0	0,80
Vleu/v3/sRgem4/2		134650	456250		5	1	25	1,0	
Vleu/v4/sL/rR	170	134750	456250	3A	20	1,25	25	1,0	
Vleu/v4/sL/OV		134750	456250	3A	13	1,25	25	1,0	
Vleu/v4/sL/rL		134750	456250	3A	10	1,25	25	1,0	0,80
Vleu/v4/sR/rL		134750	456250	3A	20	1,25	25	1,0	0,80
Vleu/v4/sR/OV		134750	456250	3A	15	1,25	25	1,0	
Vleu/v4/sR/rR		134750	456250	3A	10	1,25	25	1,0	
Vleu/v5A/sL/rR	250	134950	456250	3A	26	1,25	25	1,0	0,80
Vleu/v5A/sL/OV		134950	456250	3A	18	1,25	25	1,0	
Vleu/v5A/sL/rL		134950	456250	3A	13	1,25	25	1,0	
Vleu/v5A/sR/rL		134950	456250	3A	26	1,25	25	1,0	0,80
Vleu/v5A/sR/OV		134950	456250	3A	18	1,25	25	1,0	
Vleu/v5A/sR/rR		134950	456250	3A	13	1,25	25	1,0	
Vleu/v5B/sL/rR	165	135150	456150	3A	27	1,25	25	1,0	0,40
Vleu/v5B/sL/OV		135150	456150	3A	19	1,25	25	1,0	
Vleu/v5B/sL/rL		135150	456150	3A	13	1,25	25	1,0	0,40
Vleu/v5B/sR/rL		135150	456150	3A	27	1,25	25	1,0	0,40
Vleu/v5B/sR/OV		135150	456150	3A	19	1,25	25	1,0	
Vleu/v5B/sR/rR		135150	456150	3A	13	1,25	25	1,0	0,40
Vleu/v6/sL/rR	145	135350	456150	3A	26	1,25	25	1,0	
Vleu/v6/sL/OV		135350	456150	3A	16	1,25	25	1,0	
Vleu/v6/sL/rL		135350	456150	3A	13	1,25	25	1,0	
Vleu/v6/sR/rL		135350	456150	3A	27	1,25	25	1,0	
Vleu/v6/sR/OV		135350	456150	3A	16	1,25	25	1,0	
Vleu/v6/sR/rR		135350	456150	3A	13	1,25	25	1,0	
Vleu/v7/sL/rR	85	135450	456150	3A	26	1,25	25	1,0	0,80
Vleu/v7/sL/OV		135450	456150	3A	18	1,25	25	1,0	
Vleu/v7/sL/rL		135450	456150	3A	13	1,25	25	1,0	
Vleu/v7/sR/rL		135450	456150	3A	27	1,25	25	1,0	
Vleu/v7/sR/OV		135450	456150	3A	19	1,25	25	1,0	
Vleu/v7/sR/rR		135450	456150	3A	13	1,25	25	1,0	0,80
Vleu/v8/sL/rR	150	135550	456150	2	27	1,25	25	1,0	0,80

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
	weg- vak- lengte	x-coörd.	y-coörd.	wegtype	afstand tot wegas	bomen- factor	parkeer- bewegingen	milieuzone- factor	Stagnatie- factor
Vleu/v8/sL/OV		135550	456150	2	17	1,25	25	1,0	
Vleu/v8/sL/rL		135550	456150	2	12	1,25	25	1,0	0,80
Vleu/v8/sR/rL		135550	456150	2	29	1,25	25	1,0	0,80
Vleu/v8/sR/OV		135550	456150	4	24	1,25	25	1,0	
Vleu/v8/sR/rR		135550	456150	4	12	1,25	25	1,0	0,80
Vleu/v8/sR/rL/T2		135550	456150	2	29	1,25	25	1,0	0,80
Vleu/v8/sR/OV/T2		135550	456150	2	22	1,25	25	1,0	
Vleuv8/sR/rR/T4		135550	456150	4	12	1,25	25	1,0	0,80
Vleuv8/sRgem4/2		135550	456150			1	25	1,0	
Smak nieuw profiel	140	135950	456050	2	14	1,5	25	1,0	
Wegvak 1 (HOV-baan achter leeuwer)	140	135850	455750	3a	14	1,5	25		
Wegvak 2 (Jaarbeursplein)	140	135750	455650	3b	14	1,5	25		
Wegvak 3 (verlengde Van Zijstweg)	140	136050	455450	4	14	1	25		
Wegvak 4 (verlengde Van Zijstweg)	140	136050	455450	3b	14	1	25		
Busstation Oostzijde /rR	140	136150	455750	3b	12	1,5	25		0,40
Busstation Oostzijde /rL	140	136150	455750	3b	12	1,5	25		0,40
Busstation Westzijde /rR	140	135850	455750	3b	12	1,5	25		0,40
Busstation Westzijde /rL	140	135850	455750	3b	12	1,5	25		0,40

Bijlage 2: Resultaten CARII berekening

2A Resultaten 2011

2B Resultaten 2015

2C Resultaten 2020

Bijlage 2A: Resultaten uitgevoerde CAR-berekeningen autonome situatie, plansituatie en plansituatie bij invoering maatregelen 2011

	NO2-jaar	PM10-jaar	PM10-dag	NO2-jaar	PM10-jaar	PM10-dag	NO2-jaar	PM10-jaar	PM10-dag
2011	Autonoom			Plan			Plan incl. maatr.		
Autonoom	jaar-gemid.	jaar-gemid.	aantal	jaar-gemid.	jaar-gemid.	aantal	jaar-gemid.	jaar-gemid.	aantal
Plan	conc.	conc	24u-gem	conc.	conc	24u-gem	conc.	conc	24u-gem
Plan incl. maatr.	NO2	PM10	PM10	NO2	PM10	PM10	NO2	PM10	PM10
	µg/m³	µg/m³	> 75 µg/m³	µg/m³	µg/m³	> 75 µg/m³	µg/m³	µg/m³	> 75 µg/m³
Wegvak									
King/v1/sL/oprit Pijper	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
King/v1/sL/fly-over	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
King/v1/sL/afrit Bene	39,5	23,3	18	39,8	23,3	18	38,9	23,1	17
King/v1/sR/afrit Bene	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
King/v1/sR/fly-over	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
King/v1/sR/oprit Pijper	41,2	23,8	20	41,6	23,8	20	40,6	23,6	19
King/v2/sL/oprit Pijper	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
King/v2/sL/fly-over	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
King/v2/sL/afrit Bene	43,0	24,2	21	43,3	24,3	21	42,3	24,1	20
King/v2/sR/afrit Bene	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
King/v2/sR/fly-over	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
King/v2/sR/oprit Pijper	42,0	23,9	20	42,3	24,0	20	41,4	23,7	19
King/v3/sL	43,1	24,1	20	43,4	24,2	20	42,7	23,9	19
King/v3/sR	43,7	24,3	21	44,1	24,4	21	43,3	24,1	20
King/v4/sL	48,4	25,7	22	48,8	25,8	22	48,0	25,5	21
King/v4/sR	48,4	25,7	22	48,8	25,8	22	48,0	25,5	21
King/v5/sL	47,0	25,5	22	47,4	25,6	23	46,6	25,2	21
King/v5/sR	47,0	25,5	22	47,4	25,6	23	46,6	25,2	21
WdV/v1/sL/rR/oprit bene flyover	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
WdV/v1/sL/rL/afrit pijper flyover	36,2	22,2	15	36,5	22,3	15	35,5	22,1	14
WdV/v1/sR/rL/afrit pijper flyover	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
WdV/v1/sR/rR/oprit bene flyover	37,0	22,5	16	37,3	22,6	16	36,3	22,3	15
WdV/v2/sL/rR/oprit bene flyover	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
WdV/v2/sL/rL/afrit pijper flyover	36,4	22,2	15	36,8	22,3	15	35,8	22,0	14
WdV/v2/sR/rL/afrit pijper flyover	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
WdV/v2/sR/rR/oprit bene flyover	37,3	22,5	16	37,7	22,6	16	36,6	22,3	15
WdV/v3/sL/rR/oprit bene flyover	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
WdV/v3/sL/rL/afrit pijper flyover	36,0	22,5	16	36,3	22,6	16	35,3	22,3	15
WdV/v3/sR/rL/afrit pijper flyover	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
WdV/v3/sR/rR/oprit bene flyover	37,4	22,9	17	37,9	23,0	18	36,7	22,7	17
WdV/v4/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
WdV/v4/sL/rL	39,6	23,4	19	40,1	23,5	19	38,8	23,1	18
WdV/v4/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
WdV/v4/sR/rR	40,8	23,5	19	41,2	23,5	19	39,9	23,1	18
WdV/v5/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
WdV/v5/sL/rL	37,9	22,8	17	38,7	22,9	18	37,4	22,6	16
WdV/v5/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
WdV/v5/sR/rR	37,1	22,8	17	37,8	22,9	17	36,6	22,5	16
GrRo/v1/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
GrRo/v1/sL/rL	36,9	22,8	17	37,4	22,9	17	36,1	22,5	16
GrRo/v1/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
GrRo/v1/sR/rR	37,0	22,8	17	37,4	22,9	17	36,1	22,5	16
GrRo/v2A/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
GrRo/v2A/sL/rL	37,0	22,8	17	37,4	22,9	17	36,1	22,5	16
GrRo/v2A/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
GrRo/v2A/sR/rR	34,9	22,3	16	35,8	22,5	16	34,7	22,2	15
GrRo/v2B/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
GrRo/v2B/sL/rL	37,9	22,9	17	38,3	23,0	18	37,0	22,6	16
GrRo/v2B/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
GrRo/v2B/sR/rR	37,2	22,6	16	37,6	22,6	17	36,4	22,3	16
GrRo/v3/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
GrRo/v3/sL/rL	38,5	22,8	17	38,9	22,9	17	37,6	22,5	16
GrRo/v3/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
GrRo/v3/sR/rR	35,0	22,2	15	36,7	22,4	16	35,5	22,1	15
GrRo/v4/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
GrRo/v4/sL/rL	36,3	22,6	16	36,8	22,6	17	35,5	22,3	16
GrRo/v4/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
GrRo/v4/sR/rR	38,9	23,1	18	39,4	23,2	19	38,0	22,8	17
GrRo/v5/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
GrRo/v5/sL/rL	38,6	23,1	18	39,1	23,2	18	37,6	22,7	17
GrRo/v5/sR/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
GrRo/v5/sR/rL	38,6	23,1	18	39,1	23,2	18	37,6	22,7	17
GrRo/v5/sR/rR	39,7	23,2	18	40,2	23,3	19	38,7	22,8	17
West/v1/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
West/v1/sL/rL	38,7	22,9	18	36,4	22,5	16	35,8	22,5	16
West/v1/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
West/v1/sR/rR	43,7	24,6	23	40,0	23,8	20	39,2	23,7	20
West/v2/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
West/v2/sL/rL	41,2	23,8	20	38,5	23,3	19	38,0	23,2	18
West/v2/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
West/v2/sR/rR	39,0	23,0	18	37,0	22,7	17	36,5	22,6	17
West/v3/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
West/v3/sL/rL	42,5	23,9	21	40,4	23,5	19	39,8	23,4	19
West/v3/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
West/v3/sR/rR	37,8	22,9	17	36,2	22,6	17	35,7	22,6	16
Smak/v1/sLrR	0,0	0,0	0						
Smak/v1/sLrL	37,1	22,1	15						
Smak/v1/sRrL	0,0	0,0	0						
Smak/v1/sRrR	38,2	22,4	16						
Smak/v2/sL	41,0	23,1	18						
Samk/v2/sR	44,8	24,1	21						
Leidve/v1/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0

Bijlage 2A: Resultaten uitgevoerde CAR-berekeningen autonome situatie, plansituatie en plansituatie bij invoering maatregelen 2011

	NO2-jaar	PM10-jaar	PM10-dag	NO2-jaar	PM10-jaar	PM10-dag	NO2-jaar	PM10-jaar	PM10-dag
2011	Autonoom			Plan			Plan incl. maatr.		
Autonoom	jaar-gemid.	jaar-gemid.	aantal	jaar-gemid.	jaar-gemid.	aantal	jaar-gemid.	jaar-gemid.	aantal
Plan	conc.	conc	24u-gem	conc.	conc	24u-gem	conc.	conc	24u-gem
Plan incl. maatr.	NO2	PM10	PM10	NO2	PM10	PM10	NO2	PM10	PM10
	µg/m³	µg/m³	> 75 µg/m³	µg/m³	µg/m³	> 75 µg/m³	µg/m³	µg/m³	> 75 µg/m³
Wegvak									
Leidve/v1/sL/rL	37,5	22,2	15	34,4	21,6	14	32,7	21,1	12
Leidve/v2/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Leidve/v2/sL/rL	40,5	22,8	17	36,4	22,0	15	34,2	21,2	13
Mor/v1/sL	32,7	21,5	13	30,3	21,1	12	30,3	21,1	12
Mor/v1/sR	31,5	21,3	13	30,5	21,2	13	30,5	21,2	13
Schelltema/v1/sL	41,2	23,1	18	39,2	22,7	17	36,7	21,3	13
Schelltema/v1/sR	36,7	22,2	15	35,4	21,9	14	33,6	21,1	12
CabaT/v1/sR	44,9	24,8	24	44,9	24,8	24	44,0	24,5	23
CabaT/v1/sL	35,1	22,2	15	35,1	22,2	15	34,8	22,2	15
CabaT/v2/sL	34,7	22,3	16	34,7	22,3	16	34,3	22,2	15
CabaT/v2/sR	42,6	24,5	23	42,6	24,5	23	41,8	24,3	22
CabaT/v3/sL	40,5	23,9	21	40,5	23,9	21	39,8	23,7	20
CabaT/v3/sR	34,8	22,2	15	34,8	22,2	15	34,5	22,1	15
CabaT/v4/sL	33,9	21,9	15	33,4	21,8	14	33,1	21,8	14
CabaT/v4/sR	43,9	24,5	23	42,6	24,2	22	41,8	24,0	21
CabaT/v5/sL/rR	38,9	23,2	0	38,0	23,0	0	37,4	22,9	0
CabaT/v5/sL/rL	54,0	26,6	31	52,3	26,2	29	51,1	25,9	28
CabaT/v5/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
CabaT/v5/sR/rR	27,0	13,3	27	26,2	13,1	26	25,6	12,9	25
CabaT/v6/sL	40,0	23,8	20	39,5	23,7	20	38,8	23,6	20
CabaT/v6/sR	45,4	24,4	22	44,9	24,3	22	44,0	24,1	21
CabaT/v7/sL	40,1	23,8	20	39,5	23,7	20	38,8	23,6	20
CabaT/v7/sR	40,1	23,8	20	39,5	23,7	20	38,8	23,6	20
CabaT/v8/sL	40,1	23,9	21	39,5	23,7	20	38,9	23,6	20
CabaT/v8/sR	42,3	24,1	21	41,7	24,0	21	41,0	23,8	20
CabaT/v9/sL	41,7	24,0	21	41,1	23,9	20	40,5	23,7	20
CabaT/v9/sR	39,6	23,8	20	39,0	23,7	20	38,5	23,6	19
CabaT/v10/sL	40,1	23,9	21	39,5	23,7	20	38,9	23,6	20
CabaT/v10/sR	40,1	23,9	21	39,5	23,7	20	38,9	23,6	20
CabaT/v11/sL	40,1	23,9	21	39,6	23,8	20	38,9	23,6	20
CabaT/v11/sR	40,1	23,9	21	39,6	23,8	20	38,9	23,6	20
Cath/v1/sR	39,3	23,3	19	38,4	23,1	18	37,9	23,0	18
Cath/v2/sR	35,3	22,1	15	34,7	22,0	15	34,4	22,0	15
Cath/v3/sR	45,4	24,6	23	44,4	24,4	22	43,6	24,2	22
Cath/v4/sR	43,7	24,1	21	42,8	23,9	21	42,0	23,8	20
Cath/v5/sR	47,8	25,3	26	46,8	25,1	25	45,9	24,8	24
Cath/v6/sR	52,7	26,5	30	45,6	24,7	23	44,8	24,5	23
Bene/v1/sL	36,1	22,2	15	36,1	22,2	15	35,9	22,1	15
Bene/v1/sR	36,1	22,2	15	36,1	22,2	15	35,9	22,1	15
Bene/v2/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Bene/v2/sL/rL	33,7	21,6	14	33,7	21,6	14	33,4	21,6	13
Bene/v2/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Bene/v2/sR/rR	33,7	21,5	13	33,7	21,5	13	33,4	21,4	13
Bene/v3/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Bene/v3/sL/rL	34,8	21,9	14	34,8	21,9	14	34,7	21,8	14
Bene/v3/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Bene/v3/sR/rR	33,5	21,6	13	33,5	21,6	13	33,4	21,6	13
Bene/v4/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Bene/v4/sL/rL	33,5	21,8	14	33,5	21,8	14	33,4	21,8	14
Bene/v4/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Bene/v4/sR/rR	32,8	21,6	13	32,8	21,6	13	32,7	21,6	13
Bene/v5/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Bene/v5/sL/rL	35,6	22,5	16	35,6	22,5	16	35,5	22,4	15
Bene/v5/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Bene/v5/sR/rR	32,7	21,6	13	32,7	21,6	13	32,6	21,5	13
Bene/v6/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Bene/v6/sL/rL	35,4	22,4	15	35,4	22,4	15	35,2	22,4	15
Bene/v6/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Bene/v6/sR/rR	32,4	21,5	13	32,4	21,5	13	32,3	21,5	13
Bene/v7/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Bene/v7/sL/rL	35,5	22,4	15	35,5	22,4	15	35,3	22,4	15
Bene/v7/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Bene/v7/sR/rR	32,5	21,5	13	32,5	21,5	13	32,4	21,5	13
Bene/v8/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Bene/v8/sL/rL	35,2	22,4	15	35,2	22,4	15	35,1	22,3	15
Bene/v8/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Bene/v8/sR/rR	32,3	21,5	13	32,3	21,5	13	32,2	21,4	13
Bene/v9/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Bene/v9/sL/rL	35,4	22,4	15	35,4	22,4	15	35,3	22,4	15
Bene/v9/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Bene/v9/sR/rR	32,5	21,5	13	32,5	21,5	13	32,3	21,5	13
Bene/v10/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Bene/v10/sL/rL	35,2	22,3	15	35,2	22,3	15	35,1	22,3	15
Bene/v10/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Bene/v10/sR/rR	32,4	21,5	13	32,4	21,5	13	32,3	21,5	13
Bene/v11/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Bene/v11/sL/rL	34,2	21,9	14	34,2	21,9	14	34,0	21,9	14
Bene/v11/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Bene/v11/sR/rR	34,2	21,8	14	34,2	21,8	14	34,0	21,7	14
Bene/v12/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Bene/v12/sL/rL	36,0	22,2	15	36,1	22,2	15	35,8	22,2	15
Bene/v12/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Bene/v12/sR/rR	34,6	22,0	14	34,6	22,0	14	34,3	21,9	14

Bijlage 2A: Resultaten uitgevoerde CAR-berekeningen autonome situatie, plansituatie en plansituatie bij invoering maatregelen 2011

	NO2-jaar	PM10-jaar	PM10-dag	NO2-jaar	PM10-jaar	PM10-dag	NO2-jaar	PM10-jaar	PM10-dag
2011	Autonoom			Plan			Plan incl. maatr.		
Autonoom	jaar-gemid.	jaar-gemid.	aantal	jaar-gemid.	jaar-gemid.	aantal	jaar-gemid.	jaar-gemid.	aantal
Plan	conc.	conc	24u-gem	conc.	conc	24u-gem	conc.	conc	24u-gem
Plan incl. maatr.	NO2	PM10	PM10	NO2	PM10	PM10	NO2	PM10	PM10
	µg/m³	µg/m³	> 75 µg/m³	µg/m³	µg/m³	> 75 µg/m³	µg/m³	µg/m³	> 75 µg/m³
Wegvak									
Bene/v13/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Bene/v13/sL/rL	38,3	23,2	18	38,4	23,2	18	38,0	23,0	17
Bene/v13/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Bene/v13/sR/rR	39,2	23,1	17	39,3	23,1	17	38,9	22,9	17
Bene/v14/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Bene/v14/sL/rL	37,3	22,6	16	37,4	22,6	16	37,1	22,5	16
Bene/v14/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Bene/v14/sR/rR	36,3	22,4	15	36,3	22,4	15	36,0	22,3	15
Bene/v15/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Bene/v15/sL/rL	39,1	23,5	19	39,2	23,5	19	38,8	23,4	18
Bene/v15/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Bene/v15/sR/rR	38,0	23,1	18	38,1	23,1	18	37,7	23,0	17
Bene/v16/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Bene/v16/sL/rL	36,6	22,6	16	36,7	22,6	16	36,3	22,5	16
Bene/v16/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Bene/v16/sR/rR	36,0	22,4	15	36,1	22,4	15	35,8	22,3	15
Bene/v17/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Bene/v17/sL/rL	39,8	23,5	19	39,9	23,6	19	39,5	23,4	18
Bene/v17/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Bene/v17/sR/rR	39,2	23,0	17	39,2	23,0	17	38,8	22,9	17
Bene/v18/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Bene/v18/sL/rL	41,3	23,4	18	41,3	23,4	18	41,0	23,3	18
Bene/v18/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Bene/v18/sR/rR	40,3	23,2	18	40,3	23,2	18	40,1	23,1	17
Euro/v1/sL	33,6	21,4	13	33,6	21,4	13	33,1	21,2	12
Euro/v1/sR	33,6	21,4	13	33,6	21,4	13	33,1	21,2	12
Euro/v2/sL	33,5	21,5	13	33,4	21,5	13	32,8	21,3	13
Euro/v2/sR	33,5	21,5	13	33,4	21,5	13	32,8	21,3	13
Euro/v3/sL	32,6	21,2	13	32,5	21,2	13	31,9	21,0	12
Euro/v3/sR	32,5	21,2	13	32,5	21,2	13	31,8	21,0	12
Euro/v4/sL	32,5	21,3	13	32,6	21,4	13	31,8	21,1	12
Euro/v4/sR	32,5	21,3	13	32,6	21,4	13	31,8	21,1	12
Euro/v5/sL	33,4	21,4	13	33,4	21,5	13	32,6	21,2	13
Euro/v5/sR	33,4	21,4	13	33,4	21,5	13	32,6	21,2	13
EuZu/v1/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
EuZu/v1/sL/rL	39,6	22,8	17	39,5	22,7	17	38,8	22,5	16
EuZu/v1/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
EuZu/v1/sR/rR	41,4	23,2	18	41,3	23,2	18	40,5	22,9	17
EuZu/v2/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
EuZu/v2/sL/rL	36,3	22,2	15	36,3	22,2	15	35,7	22,0	14
EuZu/v2/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
EuZu/v2/sR/rR	38,1	22,5	16	38,0	22,5	16	37,4	22,3	15
EuZu/v3/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
EuZu/v3/sL/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
EuZu/v3/sL/OV	34,9	21,6	13	34,8	21,6	13	33,9	21,4	13
EuZu/v3/sR/OV	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
EuZu/v3/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
EuZu/v3/sR/rR	39,2	23,0	17	39,1	23,0	17	38,2	22,7	16
EuZu/v4/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
EuZu/v4/sL/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
EuZu/v4/sL/OV	37,8	22,3	15	37,7	22,2	15	36,7	22,0	14
EuZu/v4/sR/OV	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
EuZu/v4/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
EuZu/v4/sR/rR	42,9	23,7	19	42,9	23,6	19	41,9	23,4	18
EuZu/v5/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
EuZu/v5/sL/rL	42,8	23,6	19	42,8	23,6	19	42,1	23,4	18
EuZu/v5/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
EuZu/v5/sR/rR	42,6	23,7	19	42,5	23,7	19	41,8	23,5	19
EuZu/v6/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
EuZu/v6/sL/rL	45,1	24,1	20	45,0	24,1	20	44,5	23,9	20
EuZu/v6/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
EuZu/v6/sR/rR	44,7	24,1	20	44,7	24,1	20	44,1	23,9	20
EuZu/v7/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
EuZu/v7/sL/rL	43,2	23,7	19	43,1	23,7	19	42,6	23,5	18
EuZu/v7/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
EuZu/v7/sR/rR	42,9	23,5	18	42,8	23,5	18	42,4	23,3	18
EuZu/v8/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
EuZu/v8/sL/rL	33,2	21,1	11	33,2	21,1	11	32,8	21,0	11
EuZu/v8/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
EuZu/v8/sR/rR	33,8	21,3	12	33,8	21,3	12	33,4	21,1	11
EuZu/v9/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
EuZu/v9/sL/rL	33,2	21,1	11	33,2	21,1	11	32,7	21,0	11
EuZu/v9/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
EuZu/v9/sR/rR	34,1	21,4	12	34,1	21,4	12	33,6	21,3	12
EuZu/v10/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
EuZu/v10/sL/rL	33,5	21,9	13	33,5	21,9	13	32,9	21,7	13
EuZu/v10/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
EuZu/v10/sR/rR	33,7	21,9	13	33,7	21,9	13	33,1	21,8	13
EuZu/v11/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
EuZu/v11/sL/rL	34,0	22,1	13	34,0	22,1	13	33,4	21,9	13
EuZu/v11/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
EuZu/v11/sR/rR	34,7	22,3	14	34,7	22,3	14	34,0	22,1	13
EuZu/v12/sL	36,4	22,7	14	36,4	22,7	14	35,8	22,5	14
EuZu/v12/sR	36,4	22,7	14	36,4	22,7	14	35,8	22,5	14
EuZu/v13/sL	36,4	22,9	13	36,4	22,9	13	35,9	22,7	13
EuZu/v13/sR	36,4	22,9	13	36,4	22,9	13	35,9	22,7	13

Bijlage 2A: Resultaten uitgevoerde CAR-berekeningen autonome situatie, plansituatie en plansituatie bij invoering maatregelen 2011

2011	NO2-jaar	PM10-jaar	PM10-dag	NO2-jaar	PM10-jaar	PM10-dag	NO2-jaar	PM10-jaar	PM10-dag
	Autonoom			Plan			Plan incl. maatr.		
	jaar-gemid.	jaar-gemid.	aantal	jaar-gemid.	jaar-gemid.	aantal	jaar-gemid.	jaar-gemid.	aantal
	conc.	conc	24u-gem	conc.	conc	24u-gem	conc.	conc	24u-gem
	NO2 µg/m³	PM10 µg/m³	PM10 > 75 µg/m³	NO2 µg/m³	PM10 µg/m³	PM10 > 75 µg/m³	NO2 µg/m³	PM10 µg/m³	PM10 > 75 µg/m³
Wegvak									
OdO/v1/sL	33,6	21,7	14	36,4	22,2	15	35,2	21,7	14
OdO/v1/sR	33,6	21,7	14	36,4	22,2	15	35,2	21,7	14
OdO/v2/sL	31,5	21,3	13	33,9	21,7	14	33,0	21,4	13
OdO/v2/sR	31,5	21,3	13	33,9	21,7	14	33,0	21,4	13
OdO/v3/sL	32,4	21,4	13	34,8	21,8	14	33,8	21,4	13
OdO/v3/sR	32,4	21,4	13	34,8	21,8	14	33,8	21,4	13
OdO/v4/sL	31,6	21,2	13	31,6	21,2	13	31,3	21,1	12
OdO/v4/sR	31,6	21,2	13	31,6	21,2	13	31,3	21,1	12
OdO/v5/sL	30,9	21,1	13	30,9	21,1	13	30,7	21,1	12
OdO/v5/sR	30,9	21,1	13	30,9	21,1	13	30,7	21,1	12
OdO/v6/sL	32,5	21,6	14	32,5	21,6	14	32,2	21,6	14
OdO/v6/sR	32,5	21,6	14	32,5	21,6	14	32,2	21,6	14
OdO/v7/sL	32,5	21,4	13	32,3	21,4	13	32,0	21,3	13
OdO/v7/sR	32,5	21,4	13	32,3	21,4	13	32,0	21,3	13
Tell/v1/sL	31,1	21,0	12	33,4	21,4	13	32,4	21,1	12
Tell/v1/sR	31,1	21,0	12	33,4	21,4	13	32,4	21,1	12
Tell/v2/sL	30,3	21,0	12	32,6	21,4	13	31,7	21,0	12
Tell/v2/sR	32,5	21,6	14	36,1	22,2	15	34,8	21,7	14
Tell/v3/sL	30,3	21,0	12	32,6	21,3	13	31,7	21,0	12
Tell/v3/sR	30,3	21,0	12	32,6	21,3	13	31,7	21,0	12
Zijst/v1/sL	30,2	21,0	12	32,5	21,3	13	31,6	21,0	12
Zijst/v1/sR	30,2	21,0	12	32,5	21,3	13	31,6	21,0	12
Zijst/v2/sL	32,4	21,6	14	36,0	22,2	15	34,6	21,7	14
Zijst/v2/sR	30,2	21,0	12	32,5	21,3	13	31,6	21,0	12
Zijst/v3/sL	30,9	21,3	13	33,2	21,7	14	32,3	21,4	13
Zijst/v3/sR	30,9	21,3	13	33,2	21,7	14	32,3	21,4	13
Zijst/v4/sL	31,6	21,4	13	33,8	21,7	14	32,9	21,4	13
Zijst/v4/sR	31,6	21,4	13	33,8	21,7	14	32,9	21,4	13
Croel/v13/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Croel/v13/sL/rL	32,5	21,2	13	32,5	21,2	13	31,9	21,1	12
Croel/v13/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Croel/v13/sR/rR	32,0	21,1	12	32,0	21,1	12	31,6	21,0	12
Croel/v12/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Croel/v12/sL/rL	32,0	21,2	13	32,0	21,2	13	31,5	21,1	12
Croel/v12/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Croel/v12/sR/rR	33,0	21,4	13	33,0	21,4	13	32,4	21,2	13
Croel/v11/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Croel/v11/sL/rL	31,4	21,0	12	31,4	21,0	12	31,0	20,9	12
Croel/v11/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Croel/v11/sR/rR	32,1	21,2	13	32,1	21,2	13	31,6	21,0	12
Croel/v10/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Croel/v10/sL/rL	31,9	21,2	13	31,9	21,2	13	31,4	21,0	12
Croel/v10/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Croel/v10/sR/rR	31,9	21,2	13	31,9	21,2	13	31,4	21,1	12
Croel/v9/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Croel/v9/sL/rL	32,4	21,3	13	32,4	21,3	13	31,8	21,2	13
Croel/v9/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Croel/v9/sR/rR	32,4	21,3	13	32,4	21,3	13	31,8	21,2	13
Croel/v8/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Croel/v8/sL/rL	31,7	21,1	12	31,7	21,1	12	31,2	21,0	12
Croel/v8/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Croel/v8/sR/rR	31,8	21,2	13	31,8	21,2	13	31,4	21,1	12
Croel/v7/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Croel/v7/sL/rL	31,4	21,4	13	31,4	21,4	13	31,0	21,3	13
Croel/v7/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Croel/v7/sR/rR	31,5	21,4	13	31,5	21,4	13	31,0	21,3	13
Croel/v6/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Croel/v6/sL/OV	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Croel/v6/sL/rL	29,5	20,9	12	29,7	20,9	12	29,3	20,8	12
Croel/v6/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Croel/v6/sR/OV	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Croel/v6/sR/rR	29,0	20,8	12	29,3	20,8	12	29,0	20,8	12
Croel/v5/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Croel/v5/sL/rM	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Croel/v5/sL/OV	34,7	22,1	15	33,0	21,9	14	32,7	21,8	14
Croel/v5/sR/OV	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Croel/v5/sR/rM	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Croel/v5/sR/rR	35,7	22,4	16	35,1	22,3	16	34,6	22,2	15
Croel/v4/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Croel/v4/sL/rM	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Croel/v4/sL/OV	30,9	21,3	13	30,0	21,1	13	29,8	21,1	12
Croel/v4/sR/OV	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Croel/v4/sR/rM	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Croel/v4/sR/rR	30,9	21,4	13	30,5	21,3	13	30,3	21,3	13
Croel/v3/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Croel/v3/sL/rM	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Croel/v3/sL/OV	31,5	21,3	13	30,5	21,2	13	30,3	21,2	13
Croel/v3/sR/OV	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Croel/v3/sR/rM	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Croel/v3/sR/rR	31,0	21,4	13	30,7	21,3	13	30,4	21,3	13
Croel/v2/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Croel/v2sL/rM	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Croel/v2/sL/OV	31,5	21,3	13	30,5	21,2	13	30,3	21,2	13
Croel/v2/sR/OV	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0

Bijlage 2A: Resultaten uitgevoerde CAR-berekeningen autonome situatie, plansituatie en plansituatie bij invoering maatregelen 2011

	NO2-jaar	PM10-jaar	PM10-dag	NO2-jaar	PM10-jaar	PM10-dag	NO2-jaar	PM10-jaar	PM10-dag
2011	Autonoom			Plan			Plan incl. maatr.		
Autonoom	jaar-gemid.	jaar-gemid.	aantal	jaar-gemid.	jaar-gemid.	aantal	jaar-gemid.	jaar-gemid.	aantal
Plan	conc.	conc	24u-gem	conc.	conc	24u-gem	conc.	conc	24u-gem
Plan incl. maatr.	NO2	PM10	PM10	NO2	PM10	PM10	NO2	PM10	PM10
	µg/m³	µg/m³	> 75 µg/m³	µg/m³	µg/m³	> 75 µg/m³	µg/m³	µg/m³	> 75 µg/m³
Wegvak									
Croel/v2/sR/rM	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Croel/v2/sR/rR	31,5	21,4	13	31,1	21,3	13	30,9	21,3	13
Croel/v1/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Croel/v1/sL/rL	31,5	21,3	13	30,9	21,2	13	30,7	21,2	13
Croel/v1/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Croel/v1/sR/rR	31,6	21,4	13	31,0	21,3	13	30,8	21,3	13
Vleu/v1/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Vleu/v1/sL/OV	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Vleu/v1/sL/rL	36,3	21,9	14	35,8	21,8	14	34,8	21,5	13
Vleu/v1/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Vleu/v1/sR/OV	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Vleu/v1/sR/rR	36,9	22,1	14	36,3	22,0	14	35,0	21,6	13
Vleu/v2/sL/rR	0,0	0,0	14	0,0	0,0	14	0,0	0,0	13
Vleu/v2/sL/OV	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Vleu/v2/sL/rL	34,9	21,6	13	34,5	21,6	13	33,5	21,3	12
Vleu/v2/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Vleu/v2/sR/OV	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Vleu/v2/sR/rR	36,4	22,1	14	35,9	22,0	14	34,7	21,7	13
Vleu/v2/sR/rL/T2	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Vleu/v2/sR/OV/T4	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Vleu/v2/sR/rR/T4	37,1	22,2	15	36,4	22,1	14	35,1	21,7	13
Vleu/v2/sRgem4/2	36,8	22,1	15	36,1	22,0	14	34,9	21,7	13
Vleu/v3/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Vleu/v3/sL/OV	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Vleu/v3/sL/rL	35,3	21,7	13	34,8	21,6	13	33,8	21,4	13
Vleu/v3/sR/rL	0,0	0,0	14	0,0	0,0	14	0,0	0,0	13
Vleu/v3/sR/OV	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Vleu/v3/sR/rR	38,5	22,3	15	37,8	22,2	15	36,5	21,9	14
Vleu/v3/sR/rL/T2	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Vleu/v3/sR/OV/T2	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Vleu/v3/sR/rR/T4	37,1	22,1	14	36,6	22,0	14	35,6	21,8	14
Vleu/v3/sRgem4/2	37,8	22,2	15	37,2	22,1	15	36,0	21,8	14
Vleu/v4/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Vleu/v4/sL/OV	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Vleu/v4/sL/rL	38,5	22,3	15	37,7	22,2	15	36,2	21,8	14
Vleu/v4/sR/rL	0,0	0,0	15	0,0	0,0	15	0,0	0,0	14
Vleu/v4/sR/OV	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Vleu/v4/sR/rR	37,1	22,1	15	36,4	22,0	14	35,0	21,6	13
Vleu/v5A/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Vleu/v5A/sL/OV	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Vleu/v5A/sL/rL	35,4	21,7	14	34,8	21,6	13	33,7	21,3	13
Vleu/v5A/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Vleu/v5A/sR/OV	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Vleu/v5A/sR/rR	35,4	21,7	14	34,8	21,6	13	33,6	21,3	13
Vleu/v5B/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Vleu/v5B/sL/OV	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Vleu/v5B/sL/rL	35,8	22,2	15	35,3	22,1	15	34,1	21,8	14
Vleu/v5B/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Vleu/v5B/sR/OV	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Vleu/v5B/sR/rR	35,9	22,2	0	35,4	22,1	0	34,3	21,8	0
Vleu/v6/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Vleu/v6/sL/OV	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Vleu/v6/sL/rL	35,9	22,2	15	35,2	22,1	15	34,0	21,8	14
Vleu/v6/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Vleu/v6/sR/OV	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Vleu/v6/sR/rR	35,7	22,2	15	35,1	22,1	15	33,8	21,7	14
Vleu/v7/sL/rR	0,0	0,0	15	0,0	0,0	15	0,0	0,0	14
Vleu/v7/sL/OV	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Vleu/v7/sL/rL	35,7	22,2	15	35,1	22,1	15	34,0	21,8	14
Vleu/v7/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Vleu/v7/sR/OV	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Vleu/v7/sR/rR	36,3	22,2	16	35,7	22,2	15	34,6	21,9	14
Vleu/v8/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Vleu/v8/sL/OV	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Vleu/v8/sL/rL	35,8	22,1	15	35,3	22,0	15	34,3	21,8	14
Vleu/v8/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Vleu/v8/sR/OV	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Vleu/v8/sR/rR	37,4	22,5	16	37,0	22,4	16	35,9	22,2	15
Vleu/v8/sR/rL/T2	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Vleu/v8/sR/OV/T2	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Vleu/v8/sR/rR/T4	37,0	22,4	16	36,6	22,4	16	35,7	22,2	15
Vleu/v8/sRgem4/2	37,2	22,5	16	36,8	22,4	16	35,8	22,2	15
Smak nieuw profiel	38,2	22,4	16	39,7	22,7	17	37,3	21,4	13
Wegvak 1 (HOV-baan achter leeuwenstein)	27,3	20,4	11	35,0	21,7	14	32,9	20,7	11
Wegvak 2 (Jaarbeursplein)	27,3	20,4	11	36,0	21,9	14	33,7	20,8	12
Wegvak 3 (verlengde Van Zijstweg)	28,8	20,8	12	38,0	22,4	16	35,7	21,2	13
Wegvak 4 (verlengde Van Zijstweg)	28,8	20,8	12	34,0	21,6	14	32,5	21,0	12
Busstation Oostzijde /rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Busstation Oostzijde /rL	67,0	31,6	54	55,0	27,1	33	53,8	22,6	17
Busstation Westzijde /rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Busstation Westzijde /rL	26,6	20,4	11	43,1	23,5	19	43,1	21,5	13

Bijlage 2B: Resultaten uitgevoerde CAR-berekeningen autonome situatie, plansituatie en plansituatie bij invoering maatregelen 2015

2015	NO2-jaar	PM10-jaar	PM10-dag	NO2-jaar	PM10-jaar	PM10-dag	NO2-jaar	PM10-jaar	PM10-dag
	Autonoom			Plan			Plan incl. maatr.		
	jaar-gemid.	jaar-gemid.	aantal	jaar-gemid.	jaar-gemid.	aantal	jaar-gemid.	jaar-gemid.	aantal
	conc.	conc	24u-gem	conc.	conc	24u-gem	conc.	conc	24u-gem
	NO2 µg/m³	PM10 µg/m³	PM10 > 50 µg/m³	NO2 µg/m³	PM10 µg/m³	PM10 > 50 µg/m³	NO2 µg/m³	PM10 µg/m³	PM10 > 50 µg/m³
Wegvak									
King/v1/sL/oprit Pijper	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
King/v1/sL/fly-over	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
King/v1/sL/afrit Bene	35,1	21,7	13	35,3	21,7	13	34,8	21,6	13
King/v1/sR/afrit Bene	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
King/v1/sR/fly-over	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
King/v1/sR/oprit Pijper	36,9	22,1	15	37,1	22,1	15	36,5	22,0	14
King/v2/sL/oprit Pijper	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
King/v2/sL/fly-over	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
King/v2/sL/afrit Bene	38,4	22,5	15	38,6	22,6	16	38,0	22,4	15
King/v2/sR/afrit Bene	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
King/v2/sR/fly-over	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
King/v2/sR/oprit Pijper	37,4	22,3	15	37,7	22,3	15	37,1	22,2	14
King/v3/sL	38,9	22,5	15	39,1	22,5	15	38,7	22,3	15
King/v3/sR	39,5	22,6	15	39,8	22,7	16	39,4	22,5	15
King/v4/sL	44,0	24,0	16	44,3	24,1	16	43,9	23,9	16
King/v4/sR	44,0	24,0	16	44,3	24,1	16	43,9	23,9	16
King/v5/sL	42,6	23,7	17	42,9	23,8	17	42,5	23,5	16
King/v5/sR	42,6	23,7	17	42,9	23,8	17	42,5	23,5	16
WdV/v1/sL/rR/oprit bene flyover	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
WdV/v1/sL/rL/afrit pijper flyover	32,3	20,9	11	32,5	20,9	11	31,9	20,8	11
WdV/v1/sR/rL/afrit pijper flyover	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
WdV/v1/sR/rR/oprit bene flyover	33,1	21,2	12	33,5	21,2	12	32,8	21,0	12
WdV/v2/sL/rR/oprit bene flyover	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
WdV/v2/sL/rL/afrit pijper flyover	32,6	21,0	12	32,9	21,0	12	32,4	20,8	11
WdV/v2/sR/rL/afrit pijper flyover	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
WdV/v2/sR/rR/oprit bene flyover	33,6	21,2	12	33,9	21,3	12	33,3	21,1	12
WdV/v3/sL/rR/oprit bene flyover	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
WdV/v3/sL/rL/afrit pijper flyover	32,2	21,2	12	32,5	21,3	13	31,9	21,1	12
WdV/v3/sR/rL/afrit pijper flyover	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
WdV/v3/sR/rR/oprit bene flyover	33,8	21,6	14	34,1	21,7	14	33,4	21,5	13
WdV/v4/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
WdV/v4/sL/rL	35,9	22,0	14	36,3	22,0	15	35,5	21,8	14
WdV/v4/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
WdV/v4/sR/rR	37,2	22,0	15	37,6	22,1	15	36,7	21,9	14
WdV/v5/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
WdV/v5/sL/rL	33,2	21,2	13	33,8	21,3	13	33,1	21,1	12
WdV/v5/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
WdV/v5/sR/rR	32,6	21,2	13	33,2	21,3	13	32,5	21,1	12
GrRo/v1/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
GrRo/v1/sL/rL	32,3	21,3	13	32,7	21,3	13	32,0	21,1	12
GrRo/v1/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
GrRo/v1/sR/rR	32,6	21,3	13	32,9	21,4	13	32,2	21,2	13
GrRo/v2A/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
GrRo/v2A/sL/rL	32,4	21,3	13	32,8	21,3	13	32,1	21,1	12
GrRo/v2A/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
GrRo/v2A/sR/rR	31,1	21,0	12	31,4	21,0	12	30,8	20,8	12
GrRo/v2B/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
GrRo/v2B/sL/rL	33,2	21,3	13	33,6	21,4	13	32,9	21,1	12
GrRo/v2B/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
GrRo/v2B/sR/rR	32,8	21,1	12	33,1	21,1	12	32,4	20,9	12
GrRo/v3/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
GrRo/v3/sL/rL	33,7	21,2	13	34,1	21,3	13	33,4	21,0	12
GrRo/v3/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
GrRo/v3/sR/rR	31,9	20,9	12	32,2	21,0	12	31,6	20,8	12
GrRo/v4/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
GrRo/v4/sL/rL	31,8	21,1	12	32,2	21,1	12	31,5	20,9	12
GrRo/v4/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
GrRo/v4/sR/rR	34,4	21,6	14	34,8	21,6	14	34,0	21,3	13
GrRo/v5/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
GrRo/v5/sL/rL	33,9	21,5	13	34,3	21,6	14	33,5	21,3	13
GrRo/v5/sR/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
GrRo/v5/sR/rL	33,9	21,5	13	34,3	21,6	14	33,5	21,3	13
GrRo/v5/sR/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
GrRo/v5/sR/rR	35,2	21,6	14	35,6	21,6	14	34,8	21,3	13
West/v1/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
West/v1/sL/rL	34,5	21,5	13	32,6	21,2	13	32,1	21,1	12
West/v1/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
West/v1/sR/rR	39,9	23,0	18	36,9	22,5	16	36,2	22,4	16
West/v2/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
West/v2/sL/rL	36,8	22,3	16	34,6	21,9	15	34,1	21,9	14
West/v2/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
West/v2/sR/rR	35,0	21,7	14	33,3	21,4	13	32,8	21,4	13
West/v3/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
West/v3/sL/rL	39,4	22,6	16	37,2	22,2	15	36,6	22,1	15
West/v3/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
West/v3/sR/rR	34,1	21,6	14	32,4	21,3	13	32,0	21,3	13
Leidve/v1/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Leidve/v1/sL/rL	32,5	20,8	12	29,5	20,3	10	28,9	20,0	10
Leidve/v2/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Leidve/v2/sL/rL	35,2	21,3	13	31,2	20,6	11	30,4	20,1	10
Smak/v1/sLrR	0,0	0,0	0						
Smak/v1/sL/rL	32,0	20,7	11						
Smak/v1/sRrL	0,0	0,0	0						

Bijlage 2B: Resultaten uitgevoerde CAR-berekeningen autonome situatie, plansituatie en plansituatie bij invoering maatregelen 2015

2015	NO2-jaar	PM10-jaar	PM10-dag	NO2-jaar	PM10-jaar	PM10-dag	NO2-jaar	PM10-jaar	PM10-dag
	Autonoom			Plan			Plan incl. maatr.		
	jaar-gemid.	jaar-gemid.	aantal	jaar-gemid.	jaar-gemid.	aantal	jaar-gemid.	jaar-gemid.	aantal
	conc.	conc	24u-gem	conc.	conc	24u-gem	conc.	conc	24u-gem
	NO2 µg/m³	PM10 µg/m³	PM10 > 50 µg/m³	NO2 µg/m³	PM10 µg/m³	PM10 > 50 µg/m³	NO2 µg/m³	PM10 µg/m³	PM10 > 50 µg/m³
Wegvak									
Smak/v1/sRrR	33,0	20,9	12						
Smak/v2/sL	33,9	21,1	12						
Samk/v2/sR	37,0	21,7	14						
Mor/v1/sL	29,2	20,4	11	27,3	20,1	10	27,2	20,1	10
Mor/v1/sR	28,3	20,3	10	27,6	20,1	10	27,5	20,1	10
Schelltema/v1/sL	35,8	21,4	13	34,2	21,1	12	33,7	20,2	10
Schelltema/v1/sR	31,9	20,7	11	30,8	20,5	11	30,2	19,9	10
Cabapl/v1/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Cabapl/v1/sL/rL	40,8	22,9	18	40,8	22,9	18	40,0	22,8	17
Cabapl/v1/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Cabapl/v1/sR/rR	47,5	24,9	24	47,5	24,9	24	46,6	24,6	23
Cabapl/v2/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Cabapl/v2/sL/rL	38,1	22,8	17	38,1	22,8	17	37,5	22,6	17
Cabapl/v2/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Cabapl/v2/sR/rR	45,3	24,7	23	45,3	24,7	23	44,4	24,5	23
Cabapl/v3/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Cabapl/v3/sL/rL	38,9	22,6	17	38,9	22,6	17	38,2	22,5	16
Cabapl/v3/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Cabapl/v3/sR/rR	39,8	22,7	17	39,8	22,7	17	39,1	22,6	16
Cabapl/v4/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Cabapl/v4/sL/rL	42,8	23,5	19	41,5	23,2	18	40,7	23,1	18
Cabapl/v4/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Cabapl/v4/sR/rR	41,7	23,4	19	40,4	23,2	18	39,6	23,1	18
Cabapl/v5/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Cabapl/v5/sL/rL	61,1	29,6	45	58,5	28,9	42	57,3	28,6	40
Cabapl/v5/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Cabapl/v5/sR/rR	57,6	28,5	39	55,2	27,9	37	54,1	27,7	36
Cabapl/v7/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Cabapl/v7/sL/rL	47,7	24,7	23	47,0	24,6	23	46,0	24,4	22
Cabapl/v7/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Cabapl/v7/sR/rR	50,4	25,0	24	49,8	24,8	24	48,7	24,7	23
Cabapl/v8/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Cabapl/v8/sL/rL	41,3	23,2	18	40,8	23,1	18	40,0	23,0	18
Cabapl/v8/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Cabapl/v8/sR/rR	55,2	26,0	28	54,6	25,9	28	53,4	25,7	27
Cabapl/v9/sL	35,4	21,8	14	35,1	21,8	14	34,6	21,7	14
Cabapl/v9/sR	35,4	21,8	14	35,1	21,8	14	34,6	21,7	14
Cabapl/v10/sL	36,9	22,5	16	36,4	22,4	16	35,9	22,4	16
Cabapl/v10/sR	36,9	22,5	16	36,4	22,4	16	35,9	22,4	16
Cabapl/v11/sL	40,2	22,7	17	39,8	22,7	17	39,1	22,6	16
Cabapl/v11/sR	48,6	24,7	23	48,1	24,6	23	47,1	24,4	22
Cath/v1/sR	36,4	22,0	15	35,7	21,9	15	35,2	21,8	14
Cath/v2/sR	32,0	20,9	12	31,6	20,8	12	31,3	20,8	12
Cath/v3/sR	42,8	23,2	18	42,0	23,0	18	41,3	22,9	18
Cath/v4/sR	40,9	22,8	17	40,2	22,6	17	39,6	22,5	16
Cath/v5/sR	45,1	23,8	20	44,3	23,6	20	43,5	23,5	19
Cath/v6/sR	49,1	24,6	23	42,5	23,2	18	41,9	23,0	18
Bene/v1/sL	31,3	20,6	11	31,3	20,6	11	31,2	20,5	11
Bene/v1/sR	31,3	20,6	11	31,3	20,6	11	31,2	20,5	11
Bene/v2/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Bene/v2/sL/rL	29,3	20,2	10	29,3	20,2	10	29,2	20,1	10
Bene/v2/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Bene/v2/sR/rR	29,3	20,1	10	29,3	20,1	10	29,1	20,0	10
Bene/v3/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Bene/v3/sL/rL	30,2	20,3	10	30,2	20,3	10	30,1	20,3	10
Bene/v3/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Bene/v3/sR/rR	29,2	20,2	10	29,2	20,2	10	29,2	20,2	10
Bene/v4/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Bene/v4/sL/rL	29,2	20,3	10	29,2	20,3	10	29,1	20,3	10
Bene/v4/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Bene/v4/sR/rR	28,7	20,2	10	28,7	20,2	10	28,6	20,2	10
Bene/v5/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Bene/v5/sL/rL	31,1	20,8	11	31,1	20,8	11	31,0	20,8	11
Bene/v5/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Bene/v5/sR/rR	28,6	20,2	10	28,6	20,2	10	28,5	20,1	10
Bene/v6/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Bene/v6/sL/rL	30,9	20,8	11	30,9	20,8	11	30,7	20,7	11
Bene/v6/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Bene/v6/sR/rR	28,4	20,1	10	28,4	20,1	10	28,3	20,1	9
Bene/v7/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Bene/v7/sL/rL	31,0	20,8	11	31,0	20,8	11	30,8	20,8	11
Bene/v7/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Bene/v7/sR/rR	28,4	20,1	10	28,4	20,1	10	28,4	20,1	10
Bene/v8/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Bene/v8/sL/rL	30,8	20,7	11	30,8	20,7	11	30,6	20,7	11
Bene/v8/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Bene/v8/sR/rR	28,3	20,1	9	28,3	20,1	9	28,2	20,1	9
Bene/v9/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Bene/v9/sL/rRL	30,9	20,8	11	30,9	20,8	11	30,8	20,8	11
Bene/v9/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Bene/v9/sR/rR	28,4	20,1	10	28,4	20,1	10	28,3	20,1	10
Bene/v10/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Bene/v10/sL/rL	30,7	20,7	11	30,7	20,7	11	30,6	20,7	11

Bijlage 2B: Resultaten uitgevoerde CAR-berekeningen autonome situatie, plansituatie en plansituatie bij invoering maatregelen 2015

2015	NO2-jaar	PM10-jaar	PM10-dag	NO2-jaar	PM10-jaar	PM10-dag	NO2-jaar	PM10-jaar	PM10-dag
Autonoom	Autonoom	Autonoom	Autonoom	Plan	Plan	Plan	Plan incl. maatr.	Plan incl. maatr.	Plan incl. maatr.
Plan	jaar-gemid.	jaar-gemid.	aantal	jaar-gemid.	jaar-gemid.	aantal	jaar-gemid.	jaar-gemid.	aantal
Plan incl. maatr.	conc.	conc	24u-gem	conc.	conc	24u-gem	conc.	conc	24u-gem
	NO2	PM10	PM10	NO2	PM10	PM10	NO2	PM10	PM10
	µg/m³	µg/m³	> 50 µg/m³	µg/m³	µg/m³	> 50 µg/m³	µg/m³	µg/m³	> 50 µg/m³
Wegvak									
Bene/v10/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Bene/v10/sR/rR	28,4	20,1	10	28,4	20,1	10	28,3	20,1	9
Bene/v11/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Bene/v11/sL/rL	29,8	20,4	10	29,8	20,4	10	29,7	20,4	10
Bene/v11/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Bene/v11/sR/rR	29,9	20,3	10	29,9	20,3	10	29,8	20,3	10
Bene/v12/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Bene/v12/sL/rL	31,3	20,7	11	31,4	20,7	11	31,2	20,7	11
Bene/v12/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Bene/v12/sR/rR	30,1	20,6	11	30,2	20,6	11	30,0	20,5	10
Bene/v13/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Bene/v13/sL/rL	33,5	21,5	13	33,6	21,5	13	33,3	21,4	13
Bene/v13/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Bene/v13/sR/rR	34,2	21,4	13	34,3	21,4	13	34,1	21,3	12
Bene/v14/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Bene/v14/sL/rL	32,3	20,8	11	32,4	20,9	11	32,2	20,8	11
Bene/v14/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Bene/v14/sR/rR	31,5	20,7	11	31,5	20,8	11	31,4	20,7	11
Bene/v15/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Bene/v15/sL/rL	34,0	21,6	13	34,1	21,6	13	33,9	21,5	13
Bene/v15/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Bene/v15/sR/rR	33,1	21,3	12	33,2	21,3	12	33,0	21,2	12
Bene/v16/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Bene/v16/sL/rL	31,8	20,9	11	31,9	20,9	11	31,7	20,9	11
Bene/v16/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Bene/v16/sR/rR	31,3	20,7	11	31,4	20,7	11	31,2	20,7	11
Bene/v17/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Bene/v17/sL/rL	34,6	21,6	13	34,7	21,6	13	34,5	21,5	13
Bene/v17/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Bene/v17/sR/rR	34,0	21,2	12	34,1	21,2	12	33,9	21,1	12
Bene/v18/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Bene/v18/sL/rL	35,9	21,5	13	35,9	21,5	13	35,7	21,4	13
Bene/v18/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Bene/v18/sR/rR	35,1	21,3	12	35,1	21,3	12	34,9	21,3	12
Euro/v1/sL	29,6	20,1	10	29,6	20,1	10	29,3	20,0	9
Euro/v1/sR	29,6	20,1	10	29,6	20,1	10	29,3	20,0	9
Euro/v2/sL	29,5	20,2	10	29,5	20,2	10	29,2	20,0	10
Euro/v2/sR	29,5	20,2	10	29,5	20,2	10	29,2	20,0	10
Euro/v3/sL	28,7	20,0	10	28,7	20,0	10	28,5	19,8	9
Euro/v3/sR	28,7	20,0	10	28,7	20,0	10	28,4	19,8	9
Euro/v4/sL	28,7	20,2	10	28,8	20,2	10	28,4	20,0	10
Euro/v4/sR	28,7	20,2	10	28,8	20,2	10	28,4	20,0	10
Euro/v5/sL	29,6	20,2	10	29,6	20,3	10	29,3	20,1	10
Euro/v5/sR	29,6	20,2	10	29,6	20,3	10	29,3	20,1	10
EuZu/v1/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
EuZu/v1/sL/rL	34,8	21,1	12	34,8	21,1	12	34,4	21,0	12
EuZu/v1/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
EuZu/v1/sR/rR	36,4	21,4	13	36,4	21,4	13	35,9	21,3	13
EuZu/v2/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
EuZu/v2/sL/rL	31,8	20,7	11	31,8	20,7	11	31,5	20,6	11
EuZu/v2/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
EuZu/v2/sR/rR	33,4	21,0	12	33,3	20,9	11	33,0	20,8	11
EuZu/v3/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
EuZu/v3/sL/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
EuZu/v3/sL/OV	30,4	20,1	9	30,4	20,1	9	29,9	19,9	9
EuZu/v3/sR/OV	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
EuZu/v3/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
EuZu/v3/sR/rR	34,5	21,2	12	34,4	21,2	12	33,9	21,1	12
EuZu/v4/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
EuZu/v4/sL/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
EuZu/v4/sL/OV	32,9	20,6	11	32,8	20,6	11	32,3	20,5	10
EuZu/v4/sR/OV	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
EuZu/v4/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
EuZu/v4/sR/rR	37,6	21,7	14	37,6	21,7	13	37,0	21,6	13
EuZu/v5/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
EuZu/v5/sL/rL	37,4	21,7	13	37,3	21,7	13	36,9	21,6	13
EuZu/v5/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
EuZu/v5/sR/rR	37,2	21,8	14	37,1	21,8	14	36,7	21,7	13
EuZu/v6/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
EuZu/v6/sL/rL	39,0	22,2	15	39,0	22,2	15	38,6	22,1	14
EuZu/v6/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
EuZu/v6/sR/rR	38,7	22,2	15	38,7	22,2	15	38,4	22,1	14
EuZu/v7/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
EuZu/v7/sL/rL	37,5	21,8	13	37,4	21,8	13	37,2	21,7	13
EuZu/v7/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
EuZu/v7/sR/rR	37,3	21,7	13	37,2	21,7	13	37,0	21,5	13
EuZu/v8/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
EuZu/v8/sL/rL	28,9	19,8	8	28,9	19,8	8	28,7	19,7	8
EuZu/v8/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
EuZu/v8/sR/rR	29,4	19,8	8	29,4	19,8	8	29,2	19,8	8
EuZu/v9/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
EuZu/v9/sL/rL	28,9	19,7	8	28,9	19,7	8	28,7	19,7	8
EuZu/v9/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
EuZu/v9/sR/rR	29,8	20,0	9	29,8	20,0	9	29,5	19,9	9
EuZu/v10/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
EuZu/v10/sL/rL	29,2	20,5	10	29,2	20,5	10	29,0	20,4	10

Bijlage 2B: Resultaten uitgevoerde CAR-berekeningen autonome situatie, plansituatie en plansituatie bij invoering maatregelen 2015

2015	NO2-jaar	PM10-jaar	PM10-dag	NO2-jaar	PM10-jaar	PM10-dag	NO2-jaar	PM10-jaar	PM10-dag
Autonoom	Autonoom	Autonoom	Autonoom	Plan	Plan	Plan	Plan incl. maatr.	Plan incl. maatr.	Plan incl. maatr.
Plan	jaar-gemid.	jaar-gemid.	aantal	jaar-gemid.	jaar-gemid.	aantal	jaar-gemid.	jaar-gemid.	aantal
Plan incl. maatr.	conc.	conc	24u-gem	conc.	conc	24u-gem	conc.	conc	24u-gem
	NO2	PM10	PM10	NO2	PM10	PM10	NO2	PM10	PM10
	µg/m³	µg/m³	> 50 µg/m³	µg/m³	µg/m³	> 50 µg/m³	µg/m³	µg/m³	> 50 µg/m³
Wegvak									
EuZu/v10/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
EuZu/v10/sR/rR	29,4	20,6	10	29,4	20,6	10	29,2	20,5	10
EuZu/v11/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
EuZu/v11/sL/rL	29,8	20,8	10	29,8	20,8	10	29,5	20,7	10
EuZu/v11/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
EuZu/v11/sR/rR	30,4	20,9	10	30,4	20,9	10	30,1	20,8	10
EuZu/v12/sL	31,8	21,2	10	31,8	21,2	10	31,7	21,1	10
EuZu/v12/sR	31,8	21,2	10	31,8	21,2	10	31,7	21,1	10
EuZu/v13/sL	32,1	21,5	10	32,1	21,5	10	31,9	21,4	10
EuZu/v13/sR	32,1	21,5	10	32,1	21,5	10	31,9	21,4	10
OdO/v1/sL	30,5	20,5	11	33,0	21,0	12	32,4	20,7	11
OdO/v1/sR	30,5	20,5	11	33,0	21,0	12	32,4	20,7	11
OdO/v2/sL	28,1	20,2	10	30,3	20,5	11	29,9	20,3	10
OdO/v2/sR	28,1	20,2	10	30,3	20,5	11	29,9	20,3	10
OdO/v3/sL	29,0	20,2	10	31,2	20,6	11	30,7	20,3	10
OdO/v3/sR	29,0	20,2	10	31,2	20,6	11	30,7	20,3	10
OdO/v4/sL	28,9	20,2	10	28,9	20,2	10	28,6	20,2	10
OdO/v4/sR	28,9	20,2	10	28,9	20,2	10	28,6	20,2	10
OdO/v5/sL	28,1	20,2	10	28,1	20,2	10	27,9	20,2	10
OdO/v5/sR	28,1	20,2	10	28,1	20,2	10	27,9	20,2	10
OdO/v6/sL	29,6	20,5	11	29,6	20,5	11	29,4	20,5	11
OdO/v6/sR	29,6	20,5	11	29,6	20,5	11	29,4	20,5	11
OdO/v7/sL	29,5	20,4	11	29,3	20,3	10	29,0	20,3	10
OdO/v7/sR	29,5	20,4	11	29,3	20,3	10	29,0	20,3	10
Tell/v1/sL	29,2	20,3	10	31,1	20,6	11	30,7	20,3	10
Tell/v1/sR	29,2	20,3	10	31,1	20,6	11	30,7	20,3	10
Tell/v2/sL	28,2	20,2	10	30,2	20,5	11	29,8	20,3	10
Tell/v2/sR	31,2	21,0	12	34,3	21,5	13	33,7	21,1	12
Tell/v3/sL	28,1	20,2	10	30,2	20,5	11	29,7	20,3	10
Tell/v3/sR	28,1	20,2	10	30,2	20,5	11	29,7	20,3	10
Zijst/v1/sL	28,1	20,2	10	30,1	20,5	11	29,7	20,3	10
Zijst/v1/sR	28,1	20,2	10	30,1	20,5	11	29,7	20,3	10
Zijst/v2/sL	31,1	20,9	12	34,2	21,5	13	33,7	21,1	12
Zijst/v2/sR	28,1	20,2	10	30,1	20,5	11	29,7	20,3	10
Zijst/v3/sL	28,6	20,5	11	30,7	20,8	12	30,2	20,6	11
Zijst/v3/sR	28,6	20,5	11	30,7	20,8	12	30,2	20,6	11
Zijst/v4/sL	29,5	20,5	11	31,5	20,8	12	31,0	20,6	11
Zijst/v4/sR	29,5	20,5	11	31,5	20,8	12	31,0	20,6	11
Croe/v13/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Croe/v13/sL/rL	28,1	19,9	9	28,1	19,9	9	27,8	19,8	9
Croe/v13/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Croe/v13/sR/rR	27,7	19,7	9	27,7	19,7	9	27,4	19,7	9
Croe/v12/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Croe/v12/sL/rL	27,8	19,8	9	27,8	19,8	9	27,5	19,8	9
Croe/v12/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Croe/v12/sR/rR	28,5	20,0	10	28,5	20,0	10	28,2	19,9	9
Croe/v11/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Croe/v11/sL/rL	27,2	19,7	9	27,2	19,7	9	27,0	19,6	9
Croe/v11/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Croe/v11/sR/rR	27,7	19,8	9	27,7	19,8	9	27,4	19,7	9
Croe/v10/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Croe/v10/sL/rL	27,7	19,8	9	27,7	19,8	9	27,4	19,7	9
Croe/v10/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Croe/v10/sR/rR	27,6	19,8	9	27,6	19,8	9	27,3	19,7	9
Croe/v9/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Croe/v9/sL/rL	28,1	19,9	10	28,1	19,9	10	27,8	19,8	9
Croe/v9/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Croe/v9/sR/rR	28,0	19,9	9	28,0	19,9	9	27,7	19,8	9
Croe/v8/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Croe/v8/sL/rL	27,5	19,8	9	27,5	19,8	9	27,3	19,7	9
Croe/v8/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Croe/v8/sR/rR	27,6	19,8	9	27,6	19,8	9	27,3	19,7	9
Croe/v7/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Croe/v7/sL/rL	27,3	20,1	10	27,3	20,1	10	27,1	20,1	10
Croe/v7/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Croe/v7/sR/rR	27,3	20,1	10	27,3	20,1	10	27,1	20,0	10
Croe/v6/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Croe/v6/sL/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Croe/v6/sR/rL	26,0	19,7	9	25,7	19,7	9	25,5	19,7	9
Croe/v6/sR/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Croe/v6/sR/OV	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Croe/v6/sR/rR	25,3	19,6	9	25,4	19,6	9	25,2	19,6	9
Croe/v5/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Croe/v5/sL/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Croe/v5/sL/OV	32,3	21,2	13	31,0	21,0	12	30,6	21,0	12
Croe/v5/sR/OV	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Croe/v5/sR/rM	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Croe/v5/sR/rR	33,9	21,5	13	33,4	21,4	13	32,9	21,3	13
Croe/v4/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Croe/v4/sL/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Croe/v4/sL/OV	27,9	20,3	10	27,1	20,2	10	26,9	20,2	10
Croe/v4/sR/OV	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Croe/v4/sR/rM	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Croe/v4/sR/rR	28,0	20,4	11	27,7	20,3	11	27,5	20,3	10

Bijlage 2B: Resultaten uitgevoerde CAR-berekeningen autonome situatie, plansituatie en plansituatie bij invoering maatregelen 2015

2015	NO2-jaar	PM10-jaar	PM10-dag	NO2-jaar	PM10-jaar	PM10-dag	NO2-jaar	PM10-jaar	PM10-dag
Autonoom	Autonoom	jaar-gemid.	aantal	Plan	jaar-gemid.	aantal	Plan incl. maatr.	jaar-gemid.	aantal
Plan	concentr.	concentr.	24u-gem	concentr.	concentr.	24u-gem	concentr.	concentr.	24u-gem
Plan incl. maatr.	NO2	PM10	PM10	NO2	PM10	PM10	NO2	PM10	PM10
	µg/m³	µg/m³	> 50 µg/m³	µg/m³	µg/m³	> 50 µg/m³	µg/m³	µg/m³	> 50 µg/m³
Wegvak									
Croel/v3/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Croel/v3/sL/rM	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Croel/v3/sL/OV	28,6	20,3	10	27,8	20,2	10	27,6	20,2	10
Croel/v3/sR/OV	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Croel/v3/sR/rM	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Croel/v3/sR/rR	28,2	20,4	11	28,0	20,3	11	27,7	20,3	10
Croel/v2/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Croel/v2/sL/rM	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Croel/v2/sL/OV	28,6	20,3	10	27,8	20,2	10	27,6	20,2	10
Croel/v2/sR/OV	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Croel/v2/sR/rM	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Croel/v2/sR/rR	28,8	20,4	11	28,5	20,4	11	28,2	20,3	11
Croel/v1/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Croel/v1/sL/rL	28,8	20,3	10	28,4	20,3	10	28,1	20,3	10
Croel/v1/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Croel/v1/sR/rR	28,9	20,4	11	28,4	20,4	11	28,2	20,4	11
Vleu/v1/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Vleu/v1/sL/OV	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Vleu/v1/sL/rL	32,2	20,5	10	31,8	20,4	10	31,2	20,2	10
Vleu/v1/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Vleu/v1/sR/OV	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Vleu/v1/sR/rR	32,7	20,6	11	32,2	20,6	11	31,5	20,3	10
Vleu/v2/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Vleu/v2/sL/OV	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Vleu/v2/sL/rL	31,2	20,4	10	30,8	20,3	10	30,2	20,1	10
Vleu/v2/sR/rL	31,9	20,5	10	31,5	20,4	10	30,9	20,2	10
Vleu/v2/sR/OV	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Vleu/v2/sR/rR	32,2	20,6	11	31,8	20,6	11	31,1	20,3	10
Vleu/v2/sR/rL/T2	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Vleu/v2/sR/OV/T4	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Vleu/v2/sR/rR/T4	32,9	20,7	11	32,4	20,7	11	31,7	20,4	10
Vleu/v2/sRgem4/2	32,5	20,7	11	32,1	20,6	11	31,4	20,4	10
Vleu/v3/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Vleu/v3/sL/OV	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Vleu/v3/sL/rL	31,3	20,3	10	30,9	20,3	10	30,3	20,1	9
Vleu/v3/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Vleu/v3/sR/OV	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Vleu/v3/sR/rR	34,0	20,8	11	33,5	20,7	11	32,7	20,5	10
Vleu/v3/sR/rL/T2	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Vleu/v3/sR/OV/T2	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Vleu/v3/sR/rR/T4	32,9	20,6	11	32,6	20,6	11	31,9	20,4	10
Vleu/v3/sRgem4/2	33,4	20,7	11	33,0	20,7	11	32,3	20,4	10
Vleu/v4/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Vleu/v4/sL/OV	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Vleu/v4/sL/rL	33,9	20,7	11	33,3	20,7	11	32,5	20,3	10
Vleu/v4/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Vleu/v4/sR/OV	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Vleu/v4/sR/rR	32,9	20,6	11	32,4	20,5	11	31,6	20,3	10
Vleu/v5A/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Vleu/v5A/sL/OV	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Vleu/v5A/sL/rL	31,4	20,3	10	31,0	20,3	10	30,3	20,0	10
Vleu/v5A/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Vleu/v5A/sR/OV	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Vleu/v5A/sR/rR	31,3	20,3	10	30,9	20,2	10	30,2	20,0	10
Vleu/v5B/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Vleu/v5B/sL/OV	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Vleu/v5B/sL/rL	31,8	20,9	12	31,4	20,9	12	30,8	20,7	11
Vleu/v5B/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Vleu/v5B/sR/OV	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Vleu/v5B/sR/rR	31,7	20,9	12	31,3	20,9	12	30,6	20,6	11
Vleu/v6/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Vleu/v6/sL/OV	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Vleu/v6/sL/rL	31,8	21,0	12	31,3	20,9	12	30,6	20,7	11
Vleu/v6/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Vleu/v6/sR/OV	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Vleu/v6/sR/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Vleu/v7/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Vleu/v7/sL/OV	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Vleu/v7/sL/rL	31,7	20,9	12	31,3	20,9	12	30,6	20,7	11
Vleu/v7/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Vleu/v7/sR/OV	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Vleu/v7/sR/rR	31,8	20,9	12	31,4	20,8	12	30,8	20,6	11
Vleu/v8/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Vleu/v8/sL/OV	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Vleu/v8/sL/rL	32,7	21,1	12	32,3	21,0	12	31,6	20,8	12
Vleu/v8/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Vleu/v8/sR/OV	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Vleu/v8/sR/rR	36,1	21,8	14	35,7	21,7	14	35,0	21,5	13
Vleu/v8/sR/rL/T2	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Vleu/v8/sR/OV/T2	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Vleu/v8/sR/rR/T4	35,7	21,7	14	35,4	21,7	14	34,7	21,5	13
Vleu/v8/sRgem4/2	35,9	21,8	14	35,6	21,7	14	34,8	21,5	13
Smak nieuw profiel	25,6	19,8	9	34,4	21,2	13	33,8	20,3	10
Wegvak 1 (HOV-baan achter leeuwenstein)	23,7	19,3	8	30,4	20,3	10	29,8	19,7	9
Wegvak 2 (Jaarbeursplein)	23,8	19,3	8	30,8	20,4	11	30,2	19,7	9

Bijlage 2B: Resultaten uitgevoerde CAR-berekeningen autonome situatie, plansituatie en plansituatie bij invoering maatregelen 2015

	NO2-jaar	PM10-jaar	PM10-dag	NO2-jaar	PM10-jaar	PM10-dag	NO2-jaar	PM10-jaar	PM10-dag
2015	Autonoom			Plan			Plan incl. maatr.		
Autonoom	jaar-gemid.	jaar-gemid.	aantal	jaar-gemid.	jaar-gemid.	aantal	jaar-gemid.	jaar-gemid.	aantal
Plan	conc.	conc.	24u-gem	conc.	conc.	24u-gem	conc.	conc.	24u-gem
Plan incl. maatr.	NO2	PM10	PM10	NO2	PM10	PM10	NO2	PM10	PM10
	µg/m³	µg/m³	> 50 µg/m³	µg/m³	µg/m³	> 50 µg/m³	µg/m³	µg/m³	> 50 µg/m³
Wegvak									
Wegvak 3 (verlengde Van Zijstweg	25,1	19,6	9	35,3	21,3	13	34,8	20,2	10
Wegvak 4 (verlengde Van Zijstweg	25,1	19,6	9	29,6	20,3	10	29,1	19,9	9
Busstation Oostzijde /rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Busstation Oostzijde /rL	59,3	28,2	38	45,9	23,8	20	46,7	21,2	13
Busstation Westzijde /rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Busstation Westzijde /rL	23,2	19,3	8	45,2	23,6	20	46,1	20,9	12

Bijlage 2C: Resultaten uitgevoerde CAR-berekeningen autonome situatie, plansituatie en plansituatie bij invoering maatregelen 2020

	NO2-jaar	PM10-jaar	PM10-dag	NO2-jaar	PM10-jaar	PM10-dag	NO2-jaar	PM10-jaar	PM10-dag
2020	Autonoom			Plan			Plan incl. maatr.		
Autonoom	jaar-gemid.	jaar-gemid.	aantal	jaar-gemid.	jaar-gemid.	aantal	jaar-gemid.	jaar-gemid.	aantal
Plan	conc.	conc	24u-gem	conc.	conc	24u-gem	conc.	conc	24u-gem
Incl maatr. pakket	NO2	PM10	PM10	NO2	PM10	PM10	NO2	PM10	PM10
	µg/m³	µg/m³	> 50 µg/m³	µg/m³	µg/m³	> 50 µg/m³	µg/m³	µg/m³	> 50 µg/m³
Wegvak									
King/v1/sL/oprit Pijper	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
King/v1/sL/fly-over	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
King/v1/sL/afrit Bene	27,9	19,7	9	28,0	19,7	9	28,0	19,7	9
King/v1/sR/afrit Bene	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
King/v1/sR/fly-over	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
King/v1/sR/oprit Pijper	29,1	20,1	9	29,3	20,1	9	29,3	20,0	9
King/v2/sL/oprit Pijper	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
King/v2/sL/fly-over	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
King/v2/sL/afrit Bene	30,4	20,5	10	30,6	20,5	10	30,5	20,4	10
King/v2/sR/afrit Bene	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
King/v2/sR/fly-over	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
King/v2/sR/oprit Pijper	29,7	20,2	10	29,9	20,3	10	29,8	20,2	9
King/v3/sL	30,9	20,4	10	31,1	20,4	10	31,2	20,4	10
King/v3/sR	31,4	20,5	10	31,6	20,6	10	31,7	20,5	10
King/v4/sL	35,6	21,9	11	35,8	21,9	11	35,9	21,9	11
King/v4/sR	35,6	21,9	11	35,8	21,9	11	35,9	21,9	11
King/v5/sL	34,0	21,5	11	34,2	21,5	11	34,3	21,4	10
King/v5/sR	34,0	21,5	11	34,2	21,5	11	34,3	21,4	10
WdV/v1/sL/rR/oprit bene flyover	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
WdV/v1/sL/rL/afrit pijper flyover	25,6	19,0	7	25,8	19,0	7	25,8	18,9	7
WdV/v1/sR/rL/afrit pijper flyover	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
WdV/v1/sR/rR/oprit bene flyover	26,3	19,2	8	26,5	19,2	8	26,5	19,2	7
WdV/v2/sL/rR/oprit bene flyover	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
WdV/v2/sL/rL/afrit pijper flyover	26,0	19,0	7	26,2	19,1	7	26,2	19,0	7
WdV/v2/sR/rL/afrit pijper flyover	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
WdV/v2/sR/rR/oprit bene flyover	26,5	19,1	8	26,7	19,2	8	26,7	19,1	8
WdV/v3/sL/rR/oprit bene flyover	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
WdV/v3/sL/rL/afrit pijper flyover	25,4	19,4	8	25,6	19,4	8	25,6	19,4	8
WdV/v3/sR/rL/afrit pijper flyover	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
WdV/v3/sR/rR/oprit bene flyover	26,6	19,7	9	26,8	19,8	9	26,8	19,7	9
WdV/v4/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
WdV/v4/sL/rL	28,1	20,0	9	28,4	20,0	10	28,4	19,9	9
WdV/v4/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
WdV/v4/sR/rR	28,4	19,9	10	28,6	20,0	10	28,6	19,9	9
WdV/v5/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
WdV/v5/sL/rL	25,9	19,3	8	26,3	19,4	8	26,4	19,3	8
WdV/v5/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
WdV/v5/sR/rR	23,5	18,9	7	23,8	19,0	7	23,8	18,9	7
GrRo/v1/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
GrRo/v1/sL/rL	25,3	19,4	8	25,6	19,4	8	25,7	19,3	8
GrRo/v1/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
GrRo/v1/sR/rR	25,5	19,5	8	25,7	19,5	9	25,8	19,4	8
GrRo/v2A/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
GrRo/v2A/sL/rL	25,4	19,4	8	25,6	19,4	8	25,8	19,3	8
GrRo/v2A/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
GrRo/v2A/sR/rR	24,5	19,2	8	24,7	19,2	8	24,8	19,1	8
GrRo/v2B/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
GrRo/v2B/sL/rL	26,0	19,4	8	26,2	19,5	9	26,3	19,4	8
GrRo/v2B/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
GrRo/v2B/sR/rR	25,6	19,2	8	25,8	19,2	8	25,9	19,2	8
GrRo/v3/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
GrRo/v3/sL/rL	26,3	19,3	8	26,5	19,4	8	26,6	19,3	8
GrRo/v3/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
GrRo/v3/sR/rR	25,0	19,1	8	25,2	19,1	8	25,2	19,0	8
GrRo/v4/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
GrRo/v4/sL/rL	24,9	19,2	8	25,2	19,2	8	25,3	19,1	8
GrRo/v4/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
GrRo/v4/sR/rR	26,8	19,6	9	27,1	19,7	9	27,2	19,6	9
GrRo/v5/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
GrRo/v5/sL/rL	26,4	19,5	9	26,7	19,6	9	26,9	19,5	9
GrRo/v5/sR/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
GrRo/v5/sR/rL	27,3	19,6	9	27,6	19,6	9	27,7	19,5	9
West/v1/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
West/v1/sL/rL	26,8	19,5	9	25,4	19,3	8	25,1	19,3	8
West/v1/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
West/v1/sR/rR	30,7	20,8	12	28,5	20,4	11	28,0	20,4	11
West/v2/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
West/v2/sL/rL	28,8	20,3	10	27,2	20,0	10	26,9	20,0	10
West/v2/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
West/v2/sR/rR	27,4	19,8	9	26,2	19,6	9	26,0	19,6	9
West/v3/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
West/v3/sL/rL	30,6	20,5	11	29,1	20,2	10	28,6	20,2	10
West/v3/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
West/v3/sR/rR	26,8	19,7	9	25,6	19,5	9	25,4	19,5	9
Leidve/v1/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Leidve/v1/sL/rL	25,7	19,0	8	23,6	18,6	7	24,1	18,5	7
Leidve/v2/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Leidve/v2/sL/rL	27,6	19,3	8	24,7	18,8	7	25,6	18,6	7
Smak nieuw profiel	23,6	18,7	7	27,1	19,3	8	28,8	18,9	7
Mor/v1/sL	23,3	18,7	7	21,9	18,5	7	21,9	18,5	7

Bijlage 2C: Resultaten uitgevoerde CAR-berekeningen autonome situatie, plansituatie en plansituatie bij invoering maatregelen 2020

	NO2-jaar	PM10-jaar	PM10-dag	NO2-jaar	PM10-jaar	PM10-dag	NO2-jaar	PM10-jaar	PM10-dag
2020	Autonoom			Plan			Plan incl. maatr.		
Autonoom	jaar-gemid.	jaar-gemid.	aantal	jaar-gemid.	jaar-gemid.	aantal	jaar-gemid.	jaar-gemid.	aantal
Plan	conc.	conc.	24u-gem	conc.	conc.	24u-gem	conc.	conc.	24u-gem
Incl. maatr. pakket	NO2	PM10	PM10	NO2	PM10	PM10	NO2	PM10	PM10
	µg/m³	µg/m³	> 50 µg/m³	µg/m³	µg/m³	> 50 µg/m³	µg/m³	µg/m³	> 50 µg/m³
Wegvak									
Mor/v1/sR	22,6	18,6	7	22,1	18,5	7	22,1	18,5	7
Schelltema/v1/sL	28,1	19,4	8	26,9	19,1	8	28,7	18,8	7
Schelltema/v1/sR	25,1	18,8	7	24,4	18,7	7	25,4	18,5	7
Cabapl/v1/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Cabapl/v1/sL/rL	31,5	20,8	12	31,5	20,8	12	31,2	20,7	11
Cabapl/v1/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Cabapl/v1/sR/rR	36,3	22,4	16	36,3	22,4	16	36,0	22,3	16
Cabapl/v2/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Cabapl/v2/sL/rL	29,7	20,7	11	29,7	20,7	11	29,5	20,6	11
Cabapl/v2/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Cabapl/v2/sR/rR	34,8	22,3	16	34,8	22,3	16	34,5	22,2	15
Cabapl/v3/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Cabapl/v3/sL/rL	30,2	20,6	11	30,2	20,6	11	30,0	20,5	11
Cabapl/v3/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Cabapl/v3/sR/rR	30,8	20,6	11	30,8	20,6	11	30,6	20,6	11
Cabapl/v4/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Cabapl/v4/sL/rL	32,7	21,1	12	31,8	20,9	12	31,3	20,9	12
Cabapl/v4/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Cabapl/v4/sR/rR	31,9	21,1	12	31,0	20,9	12	30,6	20,9	12
Cabapl/v5/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Cabapl/v5/sL/rL	46,0	26,1	29	44,0	25,6	27	43,4	25,5	26
Cabapl/v5/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Cabapl/v5/sR/rR	43,5	25,2	25	41,7	24,8	24	41,1	24,7	23
Cabapl/v7/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Cabapl/v7/sL/rL	36,1	22,1	15	35,6	22,0	15	35,1	22,0	15
Cabapl/v7/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Cabapl/v7/sR/rR	38,0	22,3	16	37,6	22,2	15	37,0	22,1	15
Cabapl/v8/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Cabapl/v8/sL/rL	31,6	20,9	12	31,3	20,9	12	30,9	20,8	12
Cabapl/v8/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Cabapl/v8/sR/rR	41,5	23,1	18	41,0	23,0	18	40,3	23,0	18
Cabapl/v9/sL	27,5	19,8	9	27,3	19,8	9	27,0	19,8	9
Cabapl/v9/sR	27,5	19,8	9	27,3	19,8	9	27,0	19,8	9
Cabapl/v10/sL	28,6	20,4	11	28,3	20,4	11	28,0	20,3	10
Cabapl/v10/sR	28,6	20,4	11	28,3	20,4	11	28,0	20,3	10
Cabapl/v11/sL	30,8	20,6	11	30,5	20,5	11	30,2	20,5	11
Cabapl/v11/sR	36,8	22,1	15	36,4	22,0	15	35,9	22,0	15
Cath/v1/sR	28,3	20,0	10	27,8	19,9	9	27,6	19,9	9
Cath/v2/sR	25,2	19,1	8	24,9	19,0	8	24,7	19,0	8
Cath/v3/sR	32,8	20,9	12	32,2	20,8	12	31,9	20,7	11
Cath/v4/sR	31,5	20,5	11	30,9	20,5	11	30,6	20,4	11
Cath/v5/sR	34,5	21,4	13	33,8	21,3	13	33,5	21,2	13
Cath/v6/sR	37,7	21,9	15	32,6	20,9	12	32,4	20,9	12
Bene/v1/sL	25,4	18,9	7	25,4	18,9	7	25,5	18,8	7
Bene/v1/sR	25,4	18,9	7	25,4	18,9	7	25,5	18,8	7
Bene/v2/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Bene/v2/sL/rL	23,3	18,4	6	23,3	18,4	6	23,4	18,3	6
Bene/v2/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Bene/v2/sR/rR	23,4	18,4	6	23,4	18,4	6	23,5	18,4	6
Bene/v3/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Bene/v3/sL/rL	24,0	18,5	6	24,0	18,5	6	24,0	18,5	6
Bene/v3/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Bene/v3/sR/rR	23,4	18,4	6	23,4	18,4	6	23,4	18,4	6
Bene/v4/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Bene/v4/sL/rL	23,3	18,5	6	23,3	18,5	6	23,3	18,5	6
Bene/v4/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Bene/v4/sR/rR	23,0	18,4	6	23,0	18,4	6	23,0	18,4	6
Bene/v5/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Bene/v5/sL/rL	24,7	19,0	7	24,7	19,0	7	24,8	19,0	7
Bene/v5/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Bene/v5/sR/rR	22,9	18,4	6	22,9	18,4	6	22,9	18,4	6
Bene/v6/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Bene/v6/sL/rL	24,6	18,9	7	24,6	18,9	7	24,6	18,9	7
Bene/v6/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Bene/v6/sR/rR	22,8	18,4	6	22,8	18,4	6	22,8	18,3	6
Bene/v7/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Bene/v7/sL/rL	24,6	18,9	7	24,6	18,9	7	24,7	18,9	7
Bene/v7/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Bene/v7/sR/rR	22,8	18,4	6	22,8	18,4	6	22,8	18,4	6
Bene/v8/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Bene/v8/sL/rL	24,5	18,9	7	24,5	18,9	7	24,5	18,9	7
Bene/v8/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Bene/v8/sR/rR	22,7	18,3	6	22,7	18,3	6	22,7	18,3	6
Bene/v9/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Bene/v9/sL/rL	24,6	18,9	7	24,6	18,9	7	24,6	18,9	7
Bene/v9/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Bene/v9/sR/rR	22,8	18,4	6	22,8	18,4	6	22,8	18,4	6
Bene/v10/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Bene/v10/sL/rL	24,5	18,9	7	24,5	18,9	7	24,5	18,9	7
Bene/v10/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Bene/v10/sR/rR	22,8	18,4	6	22,8	18,4	6	22,8	18,3	6
Bene/v11/sL/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Bene/v11/sL/rL	23,8	18,6	6	23,8	18,6	6	23,8	18,6	6
Bene/v11/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0

Bijlage 2C: Resultaten uitgevoerde CAR-berekeningen autonome situatie, plansituatie en plansituatie bij invoering maatregelen 2020

	NO2-jaar	PM10-jaar	PM10-dag	NO2-jaar	PM10-jaar	PM10-dag	NO2-jaar	PM10-jaar	PM10-dag
2020	Autonoom			Plan			Plan incl. maatr.		
Autonoom	jaar-gemid.	jaar-gemid.	aantal	jaar-gemid.	jaar-gemid.	aantal	jaar-gemid.	jaar-gemid.	aantal
Plan	conc.	conc.	24u-gem	conc.	conc.	24u-gem	conc.	conc.	24u-gem
Incl. maatr. pakket	NO2	PM10	PM10	NO2	PM10	PM10	NO2	PM10	PM10
	µg/m³	µg/m³	> 50 µg/m³	µg/m³	µg/m³	> 50 µg/m³	µg/m³	µg/m³	> 50 µg/m³
Wegvak									
Bene/v11/sR/rR	23,9	18,5	6	23,9	18,5	6	23,9	18,5	6
Bene/v12/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Bene/v12/sL/rL	24,9	18,9	7	25,0	18,9	7	25,0	18,9	7
Bene/v12/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Bene/v12/sR/rR	24,0	18,8	7	24,1	18,8	7	24,1	18,8	7
Bene/v13/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Bene/v13/sL/rL	26,5	19,6	8	26,6	19,6	8	26,7	19,5	8
Bene/v13/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Bene/v13/sR/rR	27,0	19,4	8	27,1	19,4	8	27,2	19,4	8
Bene/v14/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Bene/v14/sL/rL	25,8	19,0	7	25,9	19,0	7	25,9	19,0	7
Bene/v14/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Bene/v14/sR/rR	25,2	18,9	7	25,2	18,9	7	25,3	18,9	7
Bene/v15/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Bene/v15/sL/rL	27,1	19,7	9	27,2	19,7	9	27,3	19,6	8
Bene/v15/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Bene/v15/sR/rR	26,4	19,4	8	26,5	19,4	8	26,6	19,4	8
Bene/v16/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Bene/v16/sL/rL	25,4	19,1	7	25,5	19,1	7	25,6	19,1	7
Bene/v16/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Bene/v16/sR/rR	25,0	18,9	7	25,1	18,9	7	25,2	18,9	7
Bene/v17/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Bene/v17/sL/rL	27,5	19,7	9	27,6	19,7	9	27,7	19,7	9
Bene/v17/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Bene/v17/sR/rR	27,0	19,3	8	27,1	19,3	8	27,2	19,3	8
Bene/v18/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Bene/v18/sL/rL	28,3	19,5	8	28,3	19,5	8	28,4	19,5	8
Bene/v18/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Bene/v18/sR/rR	27,5	19,3	8	27,5	19,3	8	27,5	19,2	8
Euro/v1/sL	23,4	18,2	6	23,4	18,2	6	23,5	18,2	6
Euro/v1/sR	23,4	18,2	6	23,4	18,2	6	23,5	18,2	6
Euro/v2/sL	22,8	18,2	6	22,8	18,2	6	23,0	18,2	6
Euro/v2/sR	22,8	18,2	6	22,8	18,2	6	23,0	18,2	6
Euro/v3/sL	22,7	18,1	6	22,7	18,1	6	22,8	18,1	6
Euro/v3/sR	22,6	18,1	6	22,6	18,1	6	22,8	18,1	6
Euro/v4/sL	22,6	18,3	6	22,7	18,3	6	22,9	18,3	6
Euro/v4/sR	22,6	18,3	6	22,7	18,3	6	22,9	18,3	6
Euro/v5/sL	23,2	18,4	6	23,3	18,4	6	23,5	18,3	6
Euro/v5/sR	23,8	18,5	6	23,9	18,5	6	24,1	18,4	6
EuZu/v1/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
EuZu/v1/sL/rL	27,2	19,1	8	27,1	19,1	8	27,1	19,0	7
EuZu/v1/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
EuZu/v1/sR/rR	28,5	19,5	8	28,5	19,5	8	28,5	19,4	8
EuZu/v2/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
EuZu/v2/sL/rL	25,1	18,8	7	25,1	18,8	7	25,1	18,7	7
EuZu/v2/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
EuZu/v2/sR/rR	26,2	19,0	7	26,2	19,0	7	26,2	18,9	7
EuZu/v3/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
EuZu/v3/sL/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
EuZu/v3/sL/OV	23,7	18,1	6	23,9	18,2	6	24,0	18,1	6
EuZu/v3/sR/OV	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
EuZu/v3/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
EuZu/v3/sR/rR	26,2	19,0	7	26,8	19,1	7	26,8	19,1	7
EuZu/v4/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
EuZu/v4/sL/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
EuZu/v4/sL/OV	25,5	18,6	6	25,7	18,6	6	25,8	18,6	6
EuZu/v4/sR/OV	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
EuZu/v4/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
EuZu/v4/sR/rR	28,7	19,4	8	29,3	19,5	8	29,3	19,5	8
EuZu/v5/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
EuZu/v5/sL/rL	29,1	19,6	8	29,1	19,6	8	29,1	19,5	8
EuZu/v5/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
EuZu/v5/sR/rR	29,4	19,8	9	29,4	19,8	9	29,4	19,8	9
EuZu/v6/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
EuZu/v6/sL/rL	30,4	20,1	9	30,4	20,1	9	30,4	20,1	9
EuZu/v6/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
EuZu/v6/sR/rR	30,2	20,1	9	30,2	20,1	9	30,3	20,1	9
EuZu/v7/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
EuZu/v7/sL/rL	29,2	19,7	8	29,2	19,7	8	29,4	19,6	8
EuZu/v7/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
EuZu/v7/sR/rR	29,4	19,7	8	29,4	19,7	8	29,5	19,6	8
EuZu/v8/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
EuZu/v8/sL/rL	23,2	18,0	5	23,2	18,0	5	23,2	17,9	5
EuZu/v8/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
EuZu/v8/sR/rR	23,6	18,0	5	23,6	18,0	5	23,6	18,0	5
EuZu/v9/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
EuZu/v9/sL/rL	23,2	17,9	5	23,2	17,9	5	23,3	17,9	5
EuZu/v9/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
EuZu/v9/sR/rR	23,8	18,1	5	23,8	18,1	5	23,9	18,1	5
EuZu/v10/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
EuZu/v10/sL/rL	23,5	18,8	6	23,5	18,8	6	23,7	18,8	6
EuZu/v10/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
EuZu/v10/sR/rR	24,4	19,1	6	24,4	19,1	6	24,5	19,1	6
EuZu/v11/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
EuZu/v11/sL/rL	24,1	19,0	6	24,1	19,0	6	24,2	19,0	6
EuZu/v11/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0

Bijlage 2C: Resultaten uitgevoerde CAR-berekeningen autonome situatie, plansituatie en plansituatie bij invoering maatregelen 2020

	NO2-jaar	PM10-jaar	PM10-dag	NO2-jaar	PM10-jaar	PM10-dag	NO2-jaar	PM10-jaar	PM10-dag
2020	Autonoom			Plan			Plan incl. maatr.		
Autonoom	jaar-gemid.	jaar-gemid.	aantal	jaar-gemid.	jaar-gemid.	aantal	jaar-gemid.	jaar-gemid.	aantal
Plan	conc.	conc	24u-gem	conc.	conc	24u-gem	conc.	conc	24u-gem
Incl maatr. pakket	NO2	PM10	PM10	NO2	PM10	PM10	NO2	PM10	PM10
	µg/m³	µg/m³	> 50 µg/m³	µg/m³	µg/m³	> 50 µg/m³	µg/m³	µg/m³	> 50 µg/m³
Wegvak									
EuZu/v11/sR/rR	25,5	19,4	7	25,5	19,4	7	25,7	19,3	6
EuZu/v12/sL	27,5	20,0	7	27,5	20,0	7	27,7	20,0	7
EuZu/v12/sR	27,5	20,0	7	27,5	20,0	7	27,7	20,0	7
EuZu/v13/sL	21,5	18,3	6	21,5	18,3	6	21,7	18,2	6
EuZu/v13/sR	21,5	18,3	6	21,5	18,3	6	21,7	18,2	6
0									
OdO/v1/sL	23,9	18,6	7	25,6	18,9	7	25,9	18,8	7
OdO/v1/sR	23,9	18,6	7	25,6	18,9	7	25,9	18,8	7
OdO/v2/sL	22,3	18,4	6	23,8	18,6	7	24,1	18,5	7
OdO/v2/sR	22,3	18,4	6	23,8	18,6	7	24,1	18,5	7
OdO/v3/sL	22,9	18,4	6	24,4	18,6	7	24,6	18,5	7
OdO/v3/sR	22,9	18,4	6	24,4	18,6	7	24,6	18,5	7
OdO/v4/sL	22,8	18,4	6	22,8	18,4	6	22,6	18,4	6
OdO/v4/sR	22,8	18,4	6	22,8	18,4	6	22,6	18,4	6
OdO/v5/sL	22,2	18,4	6	22,2	18,4	6	22,1	18,4	6
OdO/v5/sR	22,2	18,4	6	22,2	18,4	6	22,1	18,4	6
OdO/v6/sL	23,4	18,8	7	23,4	18,8	7	23,2	18,8	7
OdO/v6/sR	23,4	18,8	7	23,4	18,8	7	23,2	18,8	7
OdO/v7/sL	23,3	18,6	7	23,1	18,6	7	23,0	18,6	7
OdO/v7/sR	23,3	18,6	7	23,1	18,6	7	23,0	18,6	7
0									
Tell/v1/sL	23,0	18,4	6	24,4	18,6	7	24,6	18,5	7
Tell/v1/sR	23,0	18,4	6	24,4	18,6	7	24,6	18,5	7
Tell/v2/sL	22,3	18,4	6	23,7	18,6	7	24,0	18,5	7
Tell/v2/sR	24,5	19,0	8	26,7	19,4	8	27,2	19,2	8
Tell/v3/sL	22,3	18,4	6	23,7	18,6	7	24,0	18,5	7
Tell/v3/sR	22,3	18,4	6	23,7	18,6	7	24,0	18,5	7
0									
Zijst/v1/sL	22,3	18,4	6	23,7	18,6	7	23,9	18,5	7
Zijst/v1/sR	22,3	18,4	6	23,7	18,6	7	23,9	18,5	7
Zijst/v2/sL	24,4	19,0	8	26,6	19,4	8	27,1	19,2	8
Zijst/v2/sR	22,3	18,4	6	23,7	18,6	7	23,9	18,5	7
Zijst/v3/sL	22,7	18,8	7	24,1	19,0	8	24,4	18,9	7
Zijst/v3/sR	22,7	18,8	7	24,1	19,0	8	24,4	18,9	7
Zijst/v4/sL	23,3	18,8	7	24,7	19,0	8	24,9	18,9	7
Zijst/v4/sR	23,3	18,8	7	24,7	19,0	8	24,9	18,9	7
0									
Croe/v13/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Croe/v13/sL/rL	22,4	18,2	6	22,4	18,2	6	22,4	18,2	6
Croe/v13/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Croe/v13/sR/rR	22,1	18,1	6	22,1	18,1	6	22,1	18,1	6
Croe/v12/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Croe/v12/sL/rL	22,2	18,2	6	22,2	18,2	6	22,2	18,2	6
Croe/v12/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Croe/v12/sR/rR	22,7	18,3	6	22,7	18,3	6	22,7	18,3	6
Croe/v11/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Croe/v11/sL/rL	21,8	18,1	6	21,8	18,1	6	21,8	18,1	6
Croe/v11/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Croe/v11/sR/rR	22,2	18,2	6	22,2	18,2	6	22,2	18,1	6
Croe/v10/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Croe/v10/sL/rL	22,1	18,2	6	22,1	18,2	6	22,1	18,2	6
Croe/v10/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Croe/v10/sR/rR	22,1	18,2	6	22,1	18,2	6	22,1	18,1	6
Croe/v9/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Croe/v9/sL/rL	22,4	18,3	6	22,4	18,3	6	22,5	18,2	6
Croe/v9/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Croe/v9/sR/rR	22,4	18,2	6	22,4	18,2	6	22,4	18,2	6
Croe/v8/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Croe/v8/sL/rL	22,0	18,2	6	22,0	18,2	6	22,0	18,1	6
Croe/v8/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Croe/v8/sR/rR	22,1	18,2	6	22,1	18,2	6	22,1	18,2	6
Croe/v7/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Croe/v7/sL/rL	22,0	18,5	7	22,0	18,5	7	22,0	18,5	7
Croe/v7/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Croe/v7/sR/rR	21,9	18,5	7	21,9	18,5	7	22,0	18,5	7
Croe/v6/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Croe/v6/sL/OV	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Croe/v6/sL/rL	20,8	18,1	6	20,6	18,1	6	20,6	18,1	6
Croe/v6/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Croe/v6/sR/OV	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Croe/v6/sR/rR	20,4	18,0	6	20,4	18,1	6	20,4	18,0	6
Croe/v5/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Croe/v5/sL/rM	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Croe/v5/sL/OV	25,2	19,3	8	24,4	19,2	8	24,1	19,2	8
Croe/v5/sR/OV	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Croe/v5/sR/rM	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Croe/v5/sR/rR	26,4	19,5	9	26,1	19,5	9	25,8	19,5	9
Croe/v4/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Croe/v4/sL/rM	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Croe/v4/sL/OV	22,1	18,6	7	21,7	18,5	7	21,5	18,5	7
Croe/v4/sR/OV	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Croe/v4/sR/rM	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Croe/v4/sR/rR	22,3	18,7	7	22,1	18,7	7	22,0	18,6	7
Croe/v3/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Croe/v3/sL/rM	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Croe/v3/sL/OV	22,6	18,6	7	22,1	18,5	7	22,0	18,5	7
Croe/v3/sR/OV	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Croe/v3/sR/rM	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0

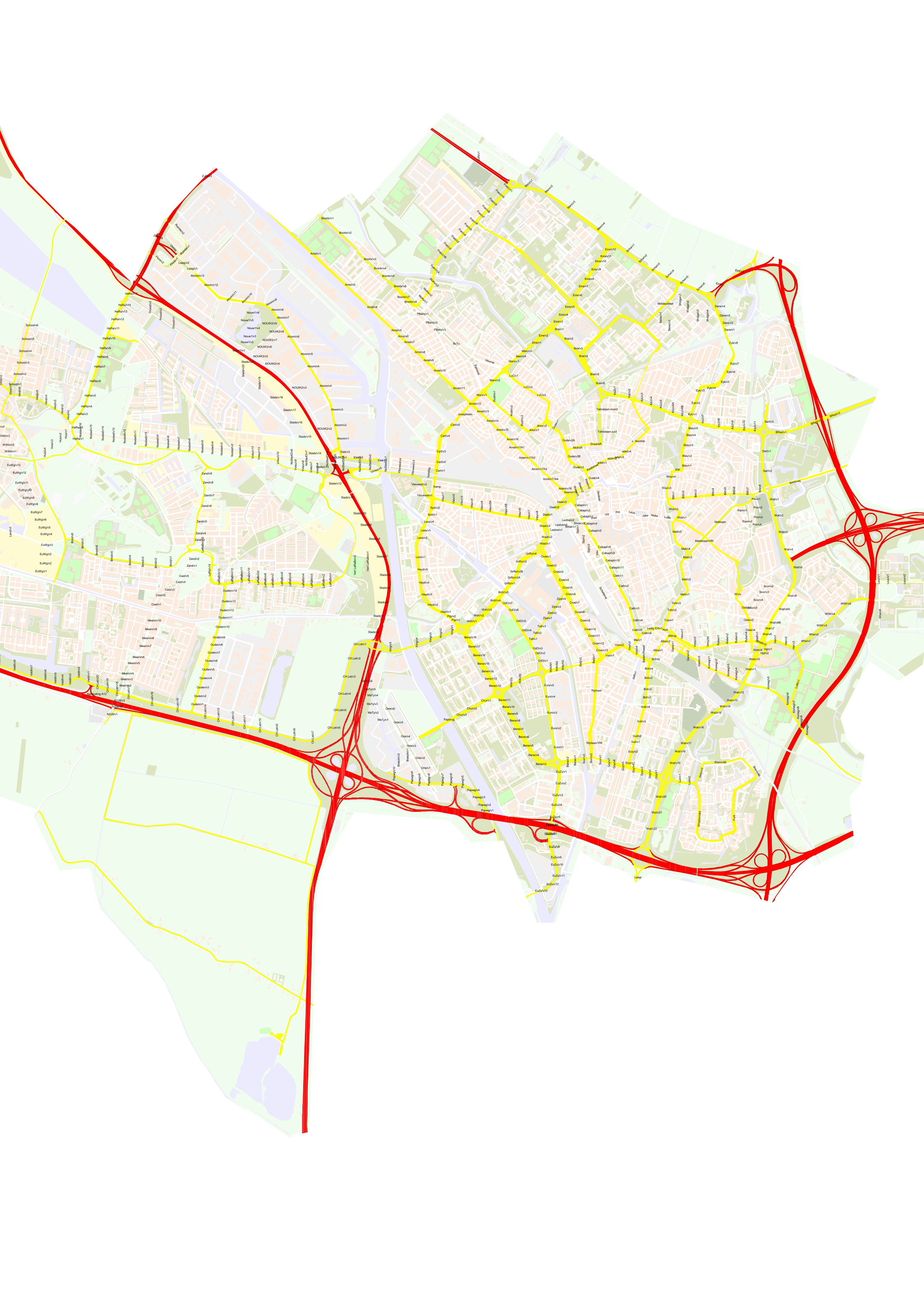
Bijlage 2C: Resultaten uitgevoerde CAR-berekeningen autonome situatie, plansituatie en plansituatie bij invoering maatregelen 2020

	NO2-jaar	PM10-jaar	PM10-dag	NO2-jaar	PM10-jaar	PM10-dag	NO2-jaar	PM10-jaar	PM10-dag
2020	Autonoom			Plan			Plan incl. maatr.		
Autonoom	jaar-gemid.	jaar-gemid.	aantal	jaar-gemid.	jaar-gemid.	aantal	jaar-gemid.	jaar-gemid.	aantal
Plan	conc.	conc.	24u-gem	conc.	conc.	24u-gem	conc.	conc.	24u-gem
Incl. maatr. pakket	NO2	PM10	PM10	NO2	PM10	PM10	NO2	PM10	PM10
	µg/m³	µg/m³	> 50 µg/m³	µg/m³	µg/m³	> 50 µg/m³	µg/m³	µg/m³	> 50 µg/m³
Wegvak									
Croe/v3/sR/rR	22,4	18,7	7	22,2	18,7	7	22,1	18,7	7
Croe/v2/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Croe/v2/sL/rM	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Croe/v2/sL/OV	22,1	18,5	7	22,1	18,5	7	22,0	18,5	7
Croe/v2/sR/OV	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Croe/v2/sR/rM	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Croe/v2/sR/rR	22,6	18,7	7	22,6	18,7	7	22,4	18,7	7
Croe/v1/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Croe/v1/sL/rL	22,8	18,6	7	22,5	18,6	7	22,3	18,6	7
Croe/v1/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Croe/v1/sR/rR	22,9	18,7	7	22,6	18,7	7	22,4	18,7	7
Vleu/v1/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Vleu/v1/sL/OV	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Vleu/v1/sL/rL	25,7	18,7	7	25,5	18,7	7	25,6	18,6	6
Vleu/v1/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Vleu/v1/sR/OV	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Vleu/v1/sR/rR	25,9	18,8	7	25,6	18,8	7	25,8	18,7	7
Vleu/v2/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Vleu/v2/sL/OV	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Vleu/v2/sL/rL	25,0	18,6	6	24,7	18,6	6	24,8	18,5	6
Vleu/v2/sR/rL	25,5	18,7	7	25,2	18,7	7	0,0	0,0	0
Vleu/v2/sR/OV	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Vleu/v2/sR/rR	25,7	18,8	7	25,4	18,8	7	25,5	18,7	7
Vleu/v2/sR/rL/T2	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Vleu/v2/sR/OV/T4	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Vleu/v2/sR/rR/T4	26,2	18,9	7	25,9	18,9	7	26,1	18,8	7
Vleu/v2/sRgem4/2	26,0	18,9	7	25,6	18,8	7	21,4	17,8	5
Vleu/v3/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Vleu/v3/sL/OV	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Vleu/v3/sL/rL	25,0	18,6	6	24,8	18,6	6	24,9	18,5	6
Vleu/v3/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Vleu/v3/sR/OV	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Vleu/v3/sR/rR	27,0	19,0	7	26,6	18,9	7	26,8	18,8	7
Vleu/v3/sR/rL/T2	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Vleu/v3/sR/OV/T2	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Vleu/v3/sR/rR/T4	26,0	18,7	7	25,8	18,7	7	25,8	18,6	7
Vleu/v3/sRgem4/2	26,5	18,9	7	26,2	18,8	7	21,2	17,7	5
Vleu/v4/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Vleu/v4/sL/OV	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Vleu/v4/sL/rL	26,8	18,9	7	26,4	18,8	7	26,7	18,7	7
Vleu/v4/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Vleu/v4/sR/OV	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Vleu/v4/sR/rR	26,1	18,8	7	25,8	18,7	7	26,0	18,6	7
Vleu/v5A/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Vleu/v5A/sL/OV	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Vleu/v5A/sL/rL	25,1	18,6	7	24,7	18,5	6	24,9	18,4	6
Vleu/v5A/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Vleu/v5A/sR/OV	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Vleu/v5A/sR/rR	24,5	18,5	7	24,1	18,4	6	24,3	18,3	6
Vleu/v5B/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Vleu/v5B/sL/OV	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Vleu/v5B/sL/rL	23,7	18,8	7	24,1	18,9	7	24,5	18,8	7
Vleu/v5B/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Vleu/v5B/sR/OV	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Vleu/v5B/sR/rR	24,3	19,0	8	24,7	19,0	8	25,1	18,9	7
Vleu/v6/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Vleu/v6/sL/OV	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Vleu/v6/sL/rL	25,1	19,2	8	24,8	19,2	8	25,0	19,1	8
Vleu/v6/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Vleu/v6/sR/OV	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Vleu/v6/sR/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	24,9	19,0	8
Vleu/v7/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Vleu/v7/sL/OV	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Vleu/v7/sL/rL	25,0	19,2	8	24,7	19,1	8	24,9	19,0	8
Vleu/v7/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Vleu/v7/sR/OV	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Vleu/v7/sR/rR	25,1	19,1	8	24,9	19,1	8	25,0	19,0	8
Vleu/v8/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Vleu/v8/sL/OV	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Vleu/v8/sL/rL	25,7	19,2	8	25,4	19,2	8	25,5	19,1	8
Vleu/v8/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Vleu/v8/sR/OV	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Vleu/v8/sR/rR	28,1	19,8	9	27,9	19,8	9	27,8	19,7	9
Vleu/v8/sR/rL/T2	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Vleu/v8/sR/OV/T2	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Vleu/v8/sR/rR/T4	27,8	19,8	9	27,6	19,8	9	27,5	19,7	9
Vleu/v8/sRgem4/2	28,0	19,8	9	27,8	19,8	9	21,9	18,5	6
Smak/v1/sLrR	0,0	0,0	0						
Smak/v1/sL/rL	25,3	18,9	7						
Smak/v1/sRrL	0,0	0,0	0						
Smak/v1/sRrR	26,0	19,0	8						
Smak/v2/sL	28,0	19,4	8						
Samk/v2/sR	30,6	19,9	9						
Wegvak 1 (HOV-baan achter leeuwenstein)	19,3	17,8	5	23,9	18,5	7	25,1	18,2	6
Wegvak 2 (Jaarbeursplein)	19,3	17,8	5	24,2	18,5	7	25,5	18,3	6

Bijlage 2C: Resultaten uitgevoerde CAR-berekeningen autonome situatie, plansituatie en plansituatie bij invoering maatregelen 2020

2020	NO2-jaar	PM10-jaar	PM10-dag	NO2-jaar	PM10-jaar	PM10-dag	NO2-jaar	PM10-jaar	PM10-dag
	Autonoom			Plan			Plan incl. maatr.		
	jaar-gemid.	jaar-gemid.	aantal	jaar-gemid.	jaar-gemid.	aantal	jaar-gemid.	jaar-gemid.	aantal
	conc.	conc	24u-gem	conc.	conc	24u-gem	conc.	conc	24u-gem
	NO2 µg/m³	PM10 µg/m³	PM10 > 50 µg/m³	NO2 µg/m³	PM10 µg/m³	PM10 > 50 µg/m³	NO2 µg/m³	PM10 µg/m³	PM10 > 50 µg/m³
Wegvak									
Wegvak 3 (verlengde Van Zijstweg	20,4	18,1	6	27,7	19,3	8	29,8	18,9	7
Wegvak 4 (verlengde Van Zijstweg	20,4	18,1	6	23,5	18,5	7	24,3	18,4	6
Busstation Oostzijde /rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Busstation Oostzijde /rL	36,0	21,1	12	31,6	20,1	10	35,0	19,4	8
Busstation Westzijde /rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Busstation Westzijde /rL	18,9	17,8	5	30,9	19,8	9	34,3	19,1	8

Bijlage 3: Kaart wegvakken



Directe NO₂ & NOx snelwegen CARII

BIJLAGE 4:

8.0 (µg/m³)

Wegvak	X	Y	2010		2015		2020	
			no2_direct	nox	no2_direct	nox	no2_direct	nox
King/v1/sL/oprit Pijper	134350	454650	1,84	11,50	1,37	7,79	0,89	5,43
King/v1/sL/fly-over	134350	454650	1,84	11,50	1,37	7,79	0,89	5,43
King/v1/sL/afrit Bene	134350	454650	1,84	11,50	1,37	7,79	0,89	5,43
King/v1/sR/afrit Bene	134350	454650	1,84	11,50	1,37	7,79	0,89	5,43
King/v1/sR/fly-over	134350	454650	1,84	11,50	1,37	7,79	0,89	5,43
King/v1/sR/oprit Pijper	134350	454650	1,84	11,50	1,37	7,79	0,89	5,43
King/v2/sL/oprit Pijper	134150	454550	2,24	13,98	1,67	9,49	1,09	6,62
King/v2/sL/fly-over	134150	454550	2,24	13,98	1,67	9,49	1,09	6,62
King/v2/sL/afrit Bene	134150	454550	2,24	13,98	1,67	9,49	1,09	6,62
King/v2/sR/afrit Bene	134150	454550	2,24	13,98	1,67	9,49	1,09	6,62
King/v2/sR/fly-over	134150	454550	2,24	13,98	1,67	9,49	1,09	6,62
King/v2/sR/oprit Pijper	134150	454550	2,24	13,98	1,67	9,49	1,09	6,62
King/v3/sL	134250	454650	2,01	12,56	1,50	8,51	0,97	5,93
King/v3/sR	134250	454650	2,01	12,56	1,50	8,51	0,97	5,93
King/v4/sL	134050	454550	2,57	16,01	1,92	10,87	1,25	7,58
King/v4/sR	134050	454550	2,57	16,01	1,92	10,87	1,25	7,58
King/v5/sL	133850	454550	3,94	24,57	2,97	16,75	1,94	11,71
King/v5/sR	133850	454550	3,94	24,57	2,97	16,75	1,94	11,71
WdV/v1/sL/rR/oprit bene flyover	134850	454950	1,35	8,53	1,01	5,79	0,65	4,04
WdV/v1/sL/rL/afrit pijper flyover	134850	454950	1,35	8,53	1,01	5,79	0,65	4,04
WdV/v1/sR/rL/afrit pijper flyover	134850	454950	1,35	8,53	1,01	5,79	0,65	4,04
WdV/v1/sR/rR/oprit bene flyover	134850	454950	1,35	8,53	1,01	5,79	0,65	4,04
WdV/v2/sL/rR/oprit bene flyover	134950	455050	1,28	8,10	0,96	5,50	0,62	3,83
WdV/v2/sL/rL/afrit pijper flyover	134950	455050	1,28	8,10	0,96	5,50	0,62	3,83
WdV/v2/sR/rL/afrit pijper flyover	134950	455050	1,28	8,10	0,96	5,50	0,62	3,83
WdV/v2/sR/rR/oprit bene flyover	134950	455050	1,28	8,10	0,96	5,50	0,62	3,83
WdV/v3/sL/rR/oprit bene flyover	135050	455150	1,22	7,72	0,91	5,24	0,59	3,65
WdV/v3/sL/rL/afrit pijper flyover	135050	455150	1,22	7,72	0,91	5,24	0,59	3,65
WdV/v3/sR/rL/afrit pijper flyover	135050	455150	1,22	7,72	0,91	5,24	0,59	3,65
WdV/v3/sR/rR/oprit bene flyover	135050	455150	1,22	7,72	0,91	5,24	0,59	3,65
WdV/v4/sL/rR	135150	455250	1,16	7,37	0,87	5,01	0,56	3,49
WdV/v4/sL/rL	135150	455250	1,16	7,37	0,87	5,01	0,56	3,49
WdV/v4/sR/rL	135150	455250	1,16	7,37	0,87	5,01	0,56	3,49
WdV/v4/sR/rR	135150	455250	1,16	7,37	0,87	5,01	0,56	3,49
WdV/v5/sL/rR	135250	455350	1,11	7,06	0,83	4,80	0,54	3,34
WdV/v5/sL/rL	135250	455350	1,11	7,06	0,83	4,80	0,54	3,34
WdV/v5/sR/rL	135250	455350	1,11	7,06	0,83	4,80	0,54	3,34
WdV/v5/sR/rR	135250	455350	1,11	7,06	0,83	4,80	0,54	3,34
GrRo/v1/sL/rR	135350	455450	1,07	6,78	0,80	4,61	0,52	3,21
GrRo/v1/sL/rL	135350	455450	1,07	6,78	0,80	4,61	0,52	3,21
GrRo/v1/sR/rL	135350	455450	1,07	6,78	0,80	4,61	0,52	3,21
GrRo/v1/sR/rR	135350	455450	1,07	6,78	0,80	4,61	0,52	3,21
GrRo/v2A/sL/rR	135350	455450	1,07	6,78	0,80	4,61	0,52	3,21
GrRo/v2A/sL/rL	135350	455450	1,07	6,78	0,80	4,61	0,52	3,21
GrRo/v2A/sR/rL	135350	455450	1,07	6,78	0,80	4,61	0,52	3,21
GrRo/v2A/sR/rR	135350	455450	1,07	6,78	0,80	4,61	0,52	3,21
GrRo/v2B/sL/rR	135350	455550	1,05	6,65	0,78	4,52	0,51	3,15
GrRo/v2B/sL/rL	135350	455550	1,05	6,65	0,78	4,52	0,51	3,15
GrRo/v2B/sR/rL	135350	455550	1,05	6,65	0,78	4,52	0,51	3,15
GrRo/v2B/sR/rR	135350	455550	1,05	6,65	0,78	4,52	0,51	3,15
GrRo/v3/sL/rR	135450	455650	1,01	6,40	0,75	4,35	0,49	3,03
GrRo/v3/sL/rL	135450	455650	1,01	6,40	0,75	4,35	0,49	3,03

Wegvak	X	Y	2010		2015		2020	
			no2_direct	nox	no2_direct	nox	no2_direct	nox
GrRo/v3/sR/rL	135450	455650	1,01	6,40	0,75	4,35	0,49	3,03
GrRo/v3/sR/rR	135450	455650	1,01	6,40	0,75	4,35	0,49	3,03
GrRo/v4/sL/rR	135450	455650	1,01	6,40	0,75	4,35	0,49	3,03
GrRo/v4/sL/rL	135450	455650	1,01	6,40	0,75	4,35	0,49	3,03
GrRo/v4/sR/rL	135450	455650	1,01	6,40	0,75	4,35	0,49	3,03
GrRo/v4/sR/rR	135550	455750	0,97	6,17	0,72	4,19	0,47	2,92
GrRo/v5/sL/rR	135550	455750	0,97	6,17	0,72	4,19	0,47	2,92
GrRo/v5/sL/rL	135550	455750	0,97	6,17	0,72	4,19	0,47	2,92
GrRo/v5/sL/rR	135550	455750	0,97	6,17	0,72	4,19	0,47	2,92
GrRo/v5/sL/rL	135550	455750	0,97	6,17	0,72	4,19	0,47	2,92
GrRo/v5/sR/rL	135550	455750	0,97	6,17	0,72	4,19	0,47	2,92
GrRo/v5/sR/rR	135550	455750	0,97	6,17	0,72	4,19	0,47	2,92
West/v1/sL/rR	135650	455950	0,92	5,83	0,69	3,96	0,44	2,76
West/v1/sL/rL	135650	455950	0,92	5,83	0,69	3,96	0,44	2,76
West/v1/sR/rL	135650	455950	0,92	5,83	0,69	3,96	0,44	2,76
West/v1/sR/rR	135650	455950	0,92	5,83	0,69	3,96	0,44	2,76
West/v2/sL/rR	135650	456050	0,90	5,71	0,67	3,88	0,44	2,70
West/v2/sL/rL	135650	456050	0,90	5,71	0,67	3,88	0,44	2,70
West/v2/sR/rL	135650	456050	0,90	5,71	0,67	3,88	0,44	2,70
West/v2/sR/rR	135650	456050	0,90	5,71	0,67	3,88	0,44	2,70
West/v3/sL/rR	135650	456050	0,90	5,71	0,67	3,88	0,44	2,70
West/v3/sL/rL	135650	456050	0,90	5,71	0,67	3,88	0,44	2,70
West/v3/sR/rL	135650	456050	0,90	5,71	0,67	3,88	0,44	2,70
West/v3/sR/rR	135650	456050	0,90	5,71	0,67	3,88	0,44	2,70
Leidve/v1/sL/rR	135850	456050	0,88	5,59	0,66	3,80	0,43	2,65
Leidve/v1/sL/rL	135850	456050	0,88	5,59	0,66	3,80	0,43	2,65
Leidve/v2/sL/rR	135850	456050	0,88	5,59	0,66	3,80	0,43	2,65
Leidve/v2/sL/rL	135850	456050	0,88	5,59	0,66	3,80	0,43	2,65
Smak nieuw profiel	135950	456050	0,87	5,56	0,65	3,78	0,42	2,64
Mor/v1/sL	136450	455050	1,01	6,57	0,76	4,50	0,50	3,15
Mor/v1/sR	136450	455050	1,01	6,57	0,76	4,50	0,50	3,15
Scheltema/v1/sL	136250	455250	0,99	6,36	0,74	4,35	0,48	3,04
Scheltema/v1/sR	136250	455250	0,99	6,36	0,74	4,35	0,48	3,04
Cath/v1/sR	136750	454750	1,07	7,01	0,81	4,82	0,53	3,38
Cath/v2/sR	136850	454750	1,08	7,07	0,81	4,86	0,53	3,40
Cath/v3/sR	136850	454750	1,08	7,07	0,81	4,86	0,53	3,40
Cath/v4/sR	136750	454650	1,09	7,14	0,82	4,91	0,54	3,44
Cath/v5/sR	136750	454650	1,09	7,14	0,82	4,91	0,54	3,44
Cath/v6/sR	136750	454650	1,09	7,14	0,82	4,91	0,54	3,44
Bene/v1/sL	136050	453250	1,62	10,47	1,22	7,21	0,80	5,05
Bene/v1/sR	136050	453250	1,62	10,47	1,22	7,21	0,80	5,05
Bene/v2/sL/rR	135950	453250	1,65	10,59	1,24	7,29	0,81	5,11
Bene/v2/sL/rL	135950	453250	1,65	10,59	1,24	7,29	0,81	5,11
Bene/v2/sR/rL	135950	453250	1,65	10,59	1,24	7,29	0,81	5,11
Bene/v2/sR/rR	135950	453250	1,65	10,59	1,24	7,29	0,81	5,11
Bene/v3/sL/rR	135750	453150	1,81	11,55	1,36	7,95	0,88	5,57
Bene/v3/sL/rL	135750	453150	1,81	11,55	1,36	7,95	0,88	5,57
Bene/v3/sR/rL	135750	453150	1,81	11,55	1,36	7,95	0,88	5,57
Bene/v3/sR/rR	135750	453150	1,81	11,55	1,36	7,95	0,88	5,57
Bene/v4/sL/rR	135550	453250	1,75	11,18	1,32	7,69	0,86	5,39
Bene/v4/sL/rL	135550	453250	1,75	11,18	1,32	7,69	0,86	5,39
Bene/v4/sR/rL	135550	453250	1,75	11,18	1,32	7,69	0,86	5,39
Bene/v4/sR/rR	135550	453250	1,75	11,18	1,32	7,69	0,86	5,39
Bene/v5/sL/rR	135450	453450	1,61	10,26	1,21	7,04	0,79	4,93

Wegvak	X	Y	2010		2015		2020	
			no2_direct	nox	no2_direct	nox	no2_direct	nox
Bene/v5/sL/rL	135450	453450	1,61	10,26	1,21	7,04	0,79	4,93
Bene/v5/sR/rL	135450	453450	1,61	10,26	1,21	7,04	0,79	4,93
Bene/v5/sR/rR	135450	453450	1,61	10,26	1,21	7,04	0,79	4,93
Bene/v6/sL/rR	135450	453550	1,54	9,85	1,16	6,76	0,75	4,73
Bene/v6/sL/rL	135450	453550	1,54	9,85	1,16	6,76	0,75	4,73
Bene/v6/sR/rL	135450	453550	1,54	9,85	1,16	6,76	0,75	4,73
Bene/v6/sR/rR	135450	453550	1,54	9,85	1,16	6,76	0,75	4,73
Bene/v7/sL/rR	135350	453650	1,51	9,65	1,13	6,61	0,74	4,63
Bene/v7/sL/rL	135350	453650	1,51	9,65	1,13	6,61	0,74	4,63
Bene/v7/sR/rL	135350	453650	1,51	9,65	1,13	6,61	0,74	4,63
Bene/v7/sR/rR	135350	453650	1,51	9,65	1,13	6,61	0,74	4,63
Bene/v8/sL/rR	135350	453750	1,46	9,35	1,10	6,40	0,71	4,48
Bene/v8/sL/rL	135350	453750	1,46	9,35	1,10	6,40	0,71	4,48
Bene/v8/sR/rL	135350	453750	1,46	9,35	1,10	6,40	0,71	4,48
Bene/v8/sR/rR	135350	453750	1,46	9,35	1,10	6,40	0,71	4,48
Bene/v9/sL/rR	135250	453750	1,49	9,52	1,12	6,52	0,73	4,56
Bene/v9/sL/rL	135250	453750	1,49	9,52	1,12	6,52	0,73	4,56
Bene/v9/sR/rL	135250	453750	1,49	9,52	1,12	6,52	0,73	4,56
Bene/v9/sR/rR	135250	453750	1,49	9,52	1,12	6,52	0,73	4,56
Bene/v10/sL/rR	135250	453850	1,45	9,26	1,09	6,33	0,71	4,43
Bene/v10/sL/rL	135250	453850	1,45	9,26	1,09	6,33	0,71	4,43
Bene/v10/sR/rL	135250	453850	1,45	9,26	1,09	6,33	0,71	4,43
Bene/v10/sR/rR	135250	453850	1,45	9,26	1,09	6,33	0,71	4,43
Bene/v11/sL/rR	135150	453950	1,45	9,22	1,08	6,30	0,71	4,41
Bene/v11/sL/rL	135150	453950	1,45	9,22	1,08	6,30	0,71	4,41
Bene/v11/sR/rL	135150	453950	1,45	9,22	1,08	6,30	0,71	4,41
Bene/v11/sR/rR	135150	453950	1,45	9,22	1,08	6,30	0,71	4,41
Bene/v12/sL/rR	135050	454050	1,45	9,23	1,09	6,30	0,71	4,40
Bene/v12/sL/rL	135050	454050	1,45	9,23	1,09	6,30	0,71	4,40
Bene/v12/sR/rL	135050	454050	1,45	9,23	1,09	6,30	0,71	4,40
Bene/v12/sR/rR	135050	454050	1,45	9,23	1,09	6,30	0,71	4,40
Bene/v13/sL/rR	135050	454150	1,42	9,04	1,06	6,17	0,69	4,31
Bene/v13/sL/rL	135050	454150	1,42	9,04	1,06	6,17	0,69	4,31
Bene/v13/sR/rL	135050	454150	1,42	9,04	1,06	6,17	0,69	4,31
Bene/v13/sR/rR	135050	454150	1,42	9,04	1,06	6,17	0,69	4,31
Bene/v14/sL/rR	134950	454250	1,44	9,12	1,08	6,22	0,70	4,34
Bene/v14/sL/rL	134950	454250	1,44	9,12	1,08	6,22	0,70	4,34
Bene/v14/sR/rL	134950	454250	1,44	9,12	1,08	6,22	0,70	4,34
Bene/v14/sR/rR	134950	454250	1,44	9,12	1,08	6,22	0,70	4,34
Bene/v15/sL/rR	134950	454350	1,42	8,97	1,06	6,11	0,69	4,27
Bene/v15/sL/rL	134950	454350	1,42	8,97	1,06	6,11	0,69	4,27
Bene/v15/sR/rL	134950	454350	1,42	8,97	1,06	6,11	0,69	4,27
Bene/v15/sR/rR	134950	454350	1,42	8,97	1,06	6,11	0,69	4,27
Bene/v16/sL/rR	134850	454450	1,44	9,14	1,08	6,22	0,70	4,34
Bene/v16/sL/rL	134850	454450	1,44	9,14	1,08	6,22	0,70	4,34
Bene/v16/sR/rL	134850	454450	1,44	9,14	1,08	6,22	0,70	4,34
Bene/v16/sR/rR	134850	454450	1,44	9,14	1,08	6,22	0,70	4,34
Bene/v17/sL/rR	134850	454550	1,42	9,01	1,06	6,13	0,69	4,28
Bene/v17/sL/rL	134850	454550	1,42	9,01	1,06	6,13	0,69	4,28
Bene/v17/sR/rL	134850	454550	1,42	9,01	1,06	6,13	0,69	4,28
Bene/v17/sR/rR	134850	454550	1,42	9,01	1,06	6,13	0,69	4,28
Bene/v18/sL/rR	134750	454650	1,47	9,25	1,09	6,29	0,71	4,39
Bene/v18/sL/rL	134750	454650	1,47	9,25	1,09	6,29	0,71	4,39
Bene/v18/sR/rL	134750	454650	1,47	9,25	1,09	6,29	0,71	4,39
Bene/v18/sR/rR	134750	454650	1,47	9,25	1,09	6,29	0,71	4,39
Euro/v1/sL	135750	453350	1,61	10,31	1,21	7,09	0,79	4,97
Euro/v1/sR	135750	453350	1,61	10,31	1,21	7,09	0,79	4,97
Euro/v2/sL	135750	453550	1,48	9,48	1,11	6,51	0,72	4,56
Euro/v2/sR	135750	453550	1,48	9,48	1,11	6,51	0,72	4,56
Euro/v3/sL	135650	453850	1,36	8,71	1,02	5,98	0,66	4,18

Wegvak	X	Y	2010		2015		2020	
			no2_direct	nox	no2_direct	nox	no2_direct	nox
Euro/v3/sR	135850	453850	1,33	8,54	0,99	5,86	0,65	4,11
Euro/v4/sL	135650	454050	1,29	8,29	0,97	5,68	0,63	3,97
Euro/v4/sR	135650	454050	1,29	8,29	0,97	5,68	0,63	3,97
Euro/v5/sL	135650	454150	1,26	8,10	0,95	5,55	0,62	3,88
Euro/v5/sR	135650	454150	1,26	8,10	0,95	5,55	0,62	3,88
EuZu/v1/sL/rR	135850	453150	1,77	11,37	1,33	7,83	0,87	5,49
EuZu/v1/sL/rL	135850	453150	1,77	11,37	1,33	7,83	0,87	5,49
EuZu/v1/sR/rL	135850	453150	1,77	11,37	1,33	7,83	0,87	5,49
EuZu/v1/sR/rR	135850	453150	1,77	11,37	1,33	7,83	0,87	5,49
EuZu/v2/sL/rR	135850	453050	1,91	12,20	1,43	8,41	0,94	5,89
EuZu/v2/sL/rL	135850	453050	1,91	12,20	1,43	8,41	0,94	5,89
EuZu/v2/sR/rL	135850	453050	1,91	12,20	1,43	8,41	0,94	5,89
EuZu/v2/sR/rR	135850	453050	1,91	12,20	1,43	8,41	0,94	5,89
EuZu/v3/sL/rR	135850	452850	2,32	14,79	1,75	10,21	1,14	7,15
EuZu/v3/sL/rL	135850	452850	2,32	14,79	1,75	10,21	1,14	7,15
EuZu/v3/sL/OV	135850	452850	2,32	14,79	1,75	10,21	1,14	7,15
EuZu/v3/sR/OV	135850	452850	2,32	14,79	1,75	10,21	1,14	7,15
EuZu/v3/sR/rL	135850	452850	2,32	14,79	1,75	10,21	1,14	7,15
EuZu/v3/sR/rR	135850	452850	2,32	14,79	1,75	10,21	1,14	7,15
EuZu/v4/sL/rR	135750	452650	3,47	21,82	2,61	15,09	1,70	10,56
EuZu/v4/sL/rL	135750	452650	3,47	21,82	2,61	15,09	1,70	10,56
EuZu/v4/sL/OV	135750	452650	3,47	21,82	2,61	15,09	1,70	10,56
EuZu/v4/sR/OV	135750	452650	3,47	21,82	2,61	15,09	1,70	10,56
EuZu/v4/sR/rL	135750	452650	3,47	21,82	2,61	15,09	1,70	10,56
EuZu/v4/sR/rR	135750	452650	3,47	21,82	2,61	15,09	1,70	10,56
EuZu/v5/sL/rR	135750	452550	4,99	31,11	3,77	21,54	2,46	15,07
EuZu/v5/sL/rL	135750	452550	4,99	31,11	3,77	21,54	2,46	15,07
EuZu/v5/sR/rL	135750	452550	4,99	31,11	3,77	21,54	2,46	15,07
EuZu/v5/sR/rR	135750	452550	4,99	31,11	3,77	21,54	2,46	15,07
EuZu/v6/sL/rR	135750	452450	8,29	51,08	6,27	35,48	4,07	24,77
EuZu/v6/sL/rL	135750	452450	8,29	51,08	6,27	35,48	4,07	24,77
EuZu/v6/sR/rL	135750	452450	8,29	51,08	6,27	35,48	4,07	24,77
EuZu/v6/sR/rR	135750	452450	8,29	51,08	6,27	35,48	4,07	24,77
EuZu/v7/sL/rR	135750	452350	5,79	36,01	4,33	24,87	2,81	17,38
EuZu/v7/sL/rL	135750	452350	5,79	36,01	4,33	24,87	2,81	17,38
EuZu/v7/sR/rL	135750	452350	5,79	36,01	4,33	24,87	2,81	17,38
EuZu/v7/sR/rR	135750	452350	5,79	36,01	4,33	24,87	2,81	17,38
EuZu/v8/sL/rR	135750	452150	2,79	17,68	2,10	12,21	1,37	8,54
EuZu/v8/sL/rL	135750	452150	2,79	17,68	2,10	12,21	1,37	8,54
EuZu/v8/sR/rL	135750	452150	2,79	17,68	2,10	12,21	1,37	8,54
EuZu/v8/sR/rR	135750	452150	2,79	17,68	2,10	12,21	1,37	8,54
EuZu/v9/sL/rR	135750	452050	2,33	14,85	1,75	10,25	1,14	7,18
EuZu/v9/sL/rL	135750	452050	2,33	14,85	1,75	10,25	1,14	7,18
EuZu/v9/sR/rL	135750	452050	2,33	14,85	1,75	10,25	1,14	7,18
EuZu/v9/sR/rR	135750	452050	2,33	14,85	1,75	10,25	1,14	7,18
EuZu/v10/sL/rR	135850	451950	2,10	13,47	1,58	9,31	1,03	6,52
EuZu/v10/sL/rL	135850	451950	2,10	13,47	1,58	9,31	1,03	6,52
EuZu/v10/sR/rL	135850	451950	2,10	13,47	1,58	9,31	1,03	6,52
EuZu/v10/sR/rR	135850	451950	2,10	13,47	1,58	9,31	1,03	6,52
EuZu/v11/sL/rR	135750	451850	1,84	11,89	1,39	8,21	0,91	5,75
EuZu/v11/sL/rL	135750	451850	1,84	11,89	1,39	8,21	0,91	5,75
EuZu/v11/sR/rL	135750	451850	1,84	11,89	1,39	8,21	0,91	5,75
EuZu/v11/sR/rR	135750	451850	1,84	11,89	1,39	8,21	0,91	5,75
EuZu/v12/sL	135750	451750	1,68	10,91	1,27	7,53	0,83	5,28
EuZu/v12/sR	135750	451750	1,68	10,91	1,27	7,53	0,83	5,28
EuZu/v13/sL	135550	451650	1,52	9,85	1,14	6,78	0,75	4,76
EuZu/v13/sR	135550	451650	1,52	9,85	1,14	6,78	0,75	4,76
OdO/v1/sL	135650	454350	1,21	7,78	0,91	5,32	0,59	3,72
OdO/v1/sR	135650	454350	1,21	7,78	0,91	5,32	0,59	3,72

Wegvak	X	Y	2010		2015		2020	
			no2_direct	nox	no2_direct	nox	no2_direct	nox
OdO/v2/sL	135550	454450	1,21	7,73	0,90	5,28	0,59	3,69
OdO/v2/sR	135550	454450	1,21	7,73	0,90	5,28	0,59	3,69
OdO/v3/sL	135550	454550	1,19	7,59	0,89	5,19	0,58	3,62
OdO/v3/sR	135550	454550	1,19	7,59	0,89	5,19	0,58	3,62
OdO/v4/sL	135450	454650	1,19	7,58	0,89	5,17	0,58	3,61
OdO/v4/sR	135450	454650	1,19	7,58	0,89	5,17	0,58	3,61
OdO/v5/sL	135350	454850	1,18	7,49	0,88	5,10	0,57	3,56
OdO/v5/sR	135350	454850	1,18	7,49	0,88	5,10	0,57	3,56
OdO/v6/sL	135250	455050	1,17	7,42	0,87	5,05	0,57	3,52
OdO/v6/sR	135250	455050	1,17	7,42	0,87	5,05	0,57	3,52
OdO/v7/sL	135150	455150	1,18	7,49	0,88	5,09	0,57	3,55
OdO/v7/sR	135150	455150	1,18	7,49	0,88	5,09	0,57	3,55
Tell/v1/sL	135550	454650	1,17	7,46	0,87	5,09	0,57	3,56
Tell/v1/sR	135550	454650	1,17	7,46	0,87	5,09	0,57	3,56
Tell/v2/sL	135550	454750	1,15	7,34	0,86	5,01	0,56	3,50
Tell/v2/sR	135550	454750	1,15	7,34	0,86	5,01	0,56	3,50
Tell/v3/sL	135650	454850	1,11	7,12	0,83	4,86	0,54	3,40
Tell/v3/sR	135650	454850	1,11	7,12	0,83	4,86	0,54	3,40
Zijst/v1/sL	135750	454950	1,08	6,92	0,81	4,73	0,53	3,30
Zijst/v1/sR	135750	454950	1,08	6,92	0,81	4,73	0,53	3,30
Zijst/v2/sL	135750	454950	1,08	6,92	0,81	4,73	0,53	3,30
Zijst/v2/sR	135750	454950	1,08	6,92	0,81	4,73	0,53	3,30
Zijst/v3/sL	135750	455050	1,06	6,81	0,80	4,65	0,52	3,25
Zijst/v3/sR	135750	455050	1,06	6,81	0,80	4,65	0,52	3,25
Zijst/v4/sL	135850	455150	1,03	6,63	0,77	4,52	0,50	3,16
Zijst/v4/sR	135850	455150	1,03	6,63	0,77	4,52	0,50	3,16
Croe/v13/sL/rR	136350	454550	1,11	7,20	0,83	4,94	0,54	3,46
Croe/v13/sL/rL	136350	454550	1,11	7,20	0,83	4,94	0,54	3,46
Croe/v13/sR/rL	136350	454550	1,11	7,20	0,83	4,94	0,54	3,46
Croe/v13/sR/rR	136350	454550	1,11	7,20	0,83	4,94	0,54	3,46
Croe/v12/sL/rR	136250	454550	1,11	7,21	0,83	4,94	0,54	3,46
Croe/v12/sL/rL	136250	454550	1,11	7,21	0,83	4,94	0,54	3,46
Croe/v12/sR/rL	136250	454550	1,11	7,21	0,83	4,94	0,54	3,46
Croe/v12/sR/rR	136250	454550	1,11	7,21	0,83	4,94	0,54	3,46
Croe/v11/sL/rR	136250	454650	1,09	7,07	0,82	4,85	0,53	3,39
Croe/v11/sL/rL	136250	454650	1,09	7,07	0,82	4,85	0,53	3,39
Croe/v11/sR/rL	136250	454650	1,09	7,07	0,82	4,85	0,53	3,39
Croe/v11/sR/rR	136250	454650	1,09	7,07	0,82	4,85	0,53	3,39
Croe/v10/sL/rR	136250	454650	1,09	7,07	0,82	4,85	0,53	3,39
Croe/v10/sL/rL	136250	454650	1,09	7,07	0,82	4,85	0,53	3,39
Croe/v10/sR/rL	136250	454650	1,09	7,07	0,82	4,85	0,53	3,39
Croe/v10/sR/rR	136250	454650	1,09	7,07	0,82	4,85	0,53	3,39
Croe/v9/sL/rR	136150	454750	1,08	6,97	0,81	4,77	0,53	3,34
Croe/v9/sL/rL	136150	454750	1,08	6,97	0,81	4,77	0,53	3,34
Croe/v9/sR/rL	136150	454750	1,08	6,97	0,81	4,77	0,53	3,34
Croe/v9/sR/rR	136150	454750	1,08	6,97	0,81	4,77	0,53	3,34
Croe/v8/sL/rR	136050	454950	1,05	6,75	0,79	4,62	0,51	3,23
Croe/v8/sL/rL	136050	454950	1,05	6,75	0,79	4,62	0,51	3,23
Croe/v8/sR/rL	136050	454950	1,05	6,75	0,79	4,62	0,51	3,23
Croe/v8/sR/rR	136050	454950	1,05	6,75	0,79	4,62	0,51	3,23
Croe/v7/sL/rR	136050	455050	1,03	6,64	0,77	4,54	0,50	3,17
Croe/v7/sL/rL	136050	455050	1,03	6,64	0,77	4,54	0,50	3,17
Croe/v7/sR/rL	136050	455050	1,03	6,64	0,77	4,54	0,50	3,17
Croe/v7/sR/rR	136050	455050	1,03	6,64	0,77	4,54	0,50	3,17
Croe/v6/sL/rR	135950	455150	1,02	6,57	0,77	4,49	0,50	3,13
Croe/v6/sL/OV	135950	455150	1,02	6,57	0,77	4,49	0,50	3,13
Croe/v6/sL/rL	135950	455150	1,02	6,57	0,77	4,49	0,50	3,13
Croe/v6/sR/rL	135950	455150	1,02	6,57	0,77	4,49	0,50	3,13

Wegvak	X	Y	2010		2015		2020	
			no2_direct	nox	no2_direct	nox	no2_direct	nox
Croe/v6/sR/OV	135950	455150	1,02	6,57	0,77	4,49	0,50	3,13
Croe/v6/sR/rR	135950	455150	1,02	6,57	0,77	4,49	0,50	3,13
Croe/v5/sL/rR	135850	455250	1,02	6,51	0,76	4,44	0,49	3,10
Croe/v5/sL/rM	135850	455250	1,02	6,51	0,76	4,44	0,49	3,10
Croe/v5/sL/OV	135850	455250	1,02	6,51	0,76	4,44	0,49	3,10
Croe/v5/sR/OV	135850	455250	1,02	6,51	0,76	4,44	0,49	3,10
Croe/v5/sR/rM	135850	455250	1,02	6,51	0,76	4,44	0,49	3,10
Croe/v5/sR/rR	135850	455250	1,02	6,51	0,76	4,44	0,49	3,10
Croe/v4/sL/rR	135850	455350	1,00	6,40	0,75	4,37	0,49	3,05
Croe/v4/sL/rM	135850	455350	1,00	6,40	0,75	4,37	0,49	3,05
Croe/v4/sL/OV	135850	455350	1,00	6,40	0,75	4,37	0,49	3,05
Croe/v4/sR/OV	135850	455350	1,00	6,40	0,75	4,37	0,49	3,05
Croe/v4/sR/rM	135850	455350	1,00	6,40	0,75	4,37	0,49	3,05
Croe/v4/sR/rR	135850	455350	1,00	6,40	0,75	4,37	0,49	3,05
Croe/v3/sL/rR	135850	455450	0,98	6,29	0,74	4,29	0,48	2,99
Croe/v3/sL/rM	135850	455450	0,98	6,29	0,74	4,29	0,48	2,99
Croe/v3/sL/OV	135850	455450	0,98	6,29	0,74	4,29	0,48	2,99
Croe/v3/sR/OV	135850	455450	0,98	6,29	0,74	4,29	0,48	2,99
Croe/v3/sR/rM	135850	455450	0,98	6,29	0,74	4,29	0,48	2,99
Croe/v3/sR/rR	135850	455450	0,98	6,29	0,74	4,29	0,48	2,99
Croe/v2/sL/rR	135750	455550	0,98	6,24	0,73	4,25	0,47	2,97
Croe/v2sL/rM	135750	455550	0,98	6,24	0,73	4,25	0,47	2,97
Croe/v2/sL/OV	135750	455550	0,98	6,24	0,73	4,25	0,47	2,97
Croe/v2/sR/OV	135750	455550	0,98	6,24	0,73	4,25	0,47	2,97
Croe/v2/sR/rM	135750	455550	0,98	6,24	0,73	4,25	0,47	2,97
Croe/v2/sR/rR	135750	455550	0,98	6,24	0,73	4,25	0,47	2,97
Croe/v1/sL/rR	135650	455650	0,98	6,20	0,73	4,22	0,47	2,94
Croe/v1/sL/rL	135650	455650	0,98	6,20	0,73	4,22	0,47	2,94
Croe/v1/sR/rL	135650	455650	0,98	6,20	0,73	4,22	0,47	2,94
Croe/v1/sR/rR	135650	455650	0,98	6,20	0,73	4,22	0,47	2,94
Cabapl/v1/sL/rR	136050	456250	0,82	5,23	0,61	3,56	0,4	2,48
Cabapl/v1/sL/rL	136050	456250	0,82	5,23	0,61	3,56	0,4	2,48
Cabapl/v1/sR/rL	136050	456250	0,82	5,23	0,61	3,56	0,4	2,48
Cabapl/v1/sR/rR	136050	456250	0,82	5,23	0,61	3,56	0,4	2,48
Cabapl/v2/sL/rR	136050	456150	0,84	5,37	0,63	3,66	0,41	2,55
Cabapl/v2/sL/rL	136050	456150	0,84	5,37	0,63	3,66	0,41	2,55
Cabapl/v2/sR/rL	136050	456150	0,84	5,37	0,63	3,66	0,41	2,55
Cabapl/v2/sR/rR	136050	456150	0,84	5,37	0,63	3,66	0,41	2,55
Cabapl/v3/sL/rR	136150	456150	0,84	5,37	0,63	3,66	0,41	2,55
Cabapl/v3/sL/rL	136150	456150	0,84	5,37	0,63	3,66	0,41	2,55
Cabapl/v3/sR/rL	136150	456150	0,84	5,37	0,63	3,66	0,41	2,55
Cabapl/v3/sR/rR	136150	456150	0,84	5,37	0,63	3,66	0,41	2,55
Cabapl/v4/sL/rR	136150	455950	0,86	5,51	0,64	3,75	0,43	2,62
Cabapl/v4/sL/rL	136150	455950	0,86	5,51	0,64	3,75	0,43	2,62
Cabapl/v4/sR/rL	136150	455950	0,86	5,51	0,64	3,75	0,43	2,62
Cabapl/v4/sR/rR	136150	455950	0,86	5,51	0,64	3,75	0,43	2,62
Cabapl/v5/sL/rR	136250	455950	0,86	5,51	0,64	3,75	0,43	2,62
Cabapl/v5/sL/rL	136250	455950	0,86	5,51	0,64	3,75	0,43	2,62
Cabapl/v5/sR/rL	136250	455950	0,86	5,51	0,64	3,75	0,43	2,62
Cabapl/v5/sR/rR	136250	455950	0,86	5,51	0,64	3,75	0,43	2,62
Cabapl/v6/sL/rR	136250	455950	0,86	5,51	0,64	3,75	0,43	2,62
Cabapl/v6/sL/rL	136250	455950	0,86	5,51	0,64	3,75	0,43	2,62
Cabapl/v6/sR/rL	136250	455950	0,86	5,51	0,64	3,75	0,43	2,62
Cabapl/v6/sR/rR	136250	455950	0,86	5,51	0,64	3,75	0,43	2,62
Cabapl/v7/sL/rR	136250	455850	0,86	5,51	0,64	3,75	0,43	2,62
Cabapl/v7/sL/rL	136250	455850	0,86	5,51	0,64	3,75	0,43	2,62
Cabapl/v7/sR/rL	136250	455850	0,86	5,51	0,64	3,75	0,43	2,62
Cabapl/v7/sR/rR	136250	455850	0,86	5,51	0,64	3,75	0,43	2,62
Cabapl/v8/sL/rR	136350	455750	0,88	5,62	0,66	3,83	0,44	2,78
Cabapl/v8/sL/rL	136350	455750	0,88	5,62	0,66	3,83	0,44	2,78

Wegvak	X	Y	2010		2015		2020	
			no2_direct	nox	no2_direct	nox	no2_direct	nox
Cabapl/v8/sR/rL	136350	455750	0,88	5,62	0,66	3,83	0,44	2,78
Cabapl/v8/sR/rR	136350	455750	0,88	5,62	0,66	3,83	0,44	2,78
Cabapl/v9/sL	136350	455650	0,92	5,92	0,69	4,05	0,45	2,83
Cabapl/v9/sR	136350	455650	0,92	5,92	0,69	4,05	0,45	2,83
Cabapl/v10/sL	136350	455650	0,92	5,92	0,69	4,05	0,45	2,83
Cabapl/v10/sR	136350	455650	0,92	5,92	0,69	4,05	0,45	2,83
Cabapl/v11/sL	136450	455550	0,93	6,03	0,7	4,13	0,46	2,88
Cabapl/v11/sR	136450	455550	0,93	6,03	0,7	4,13	0,46	2,88

Bijlage 5: Stand van zaken luchtboekhouding Stationsgebied

	2011 autonoom	2011 Plan	2011 Plan incl. mz+ sb	Bijdrage WWB (*1)	Bijdrage OVT (*1)	Effect maatregel en (*2)	Salderings ruimte
OVT + WWB	jaargemid. conc. NO ₂ μg/m ³	jaargemid. conc. NO ₂ μg/m ³	jaargemid. conc. NO ₂ μg/m ³	jaargemid. conc. NO ₂ μg/m ³	jaargemid. conc. NO ₂ μg/m ³	jaargemid. conc. NO ₂ μg/m ³	jaargemid. conc. NO ₂ μg/m ³
Busstation Oostzijde /s	66,98	55,01	51,88	0,00	-11,97	-3,13	-15,10

	2015 autonoom	2015 Plan	2015 Plan incl. mz+ sb	Bijdrage WWB (*1)	Bijdrage OVT (*1)	Effect projecten (*2)	resterend effect project
OVT	jaargemid. conc. NO ₂ μg/m ³	jaargemid. conc. NO ₂ μg/m ³	jaargemid. conc. NO ₂ μg/m ³	jaargemid. conc. NO ₂ μg/m ³	jaargemid. conc. NO ₂ μg/m ³	jaargemid. conc. NO ₂ μg/m ³	jaargemid. conc. NO ₂ μg/m ³
Wegvak							
King/v4/sL	44,04	44,34	43,93	0,00	0,30	-0,40	-0,11
King/v4/sR	44,04	44,34	43,93	0,00	0,30	-0,40	-0,11
King/v5/sL	42,61	42,91	42,52	0,00	0,29	-0,39	-0,09
King/v5/sR	42,61	42,91	42,52	0,00	0,29	-0,39	-0,09
Cabapl/v1/sL/rL	40,76	40,76	40,04	0,00	0,00	-0,72	-0,72
Cabapl/v1/sR/rR	47,53	47,53	46,61	0,00	0,00	-0,92	-0,92
Cabapl/v2/sR/rR	45,26	45,26	44,41	0,00	0,00	-0,85	-0,85
Cabapl/v4/sL/rL	42,81	41,54	40,74	0,00	-1,26	-0,81	-2,07
Cabapl/v4/sR/rR	41,65	40,36	39,60	0,00	-1,29	-0,76	-2,05
Cabapl/v5/sL/rL	61,14	58,54	57,28	0,00	-2,60	-1,26	-3,86
Cabapl/v5/sR/rR	57,65	55,24	54,06	0,00	-2,40	-1,19	-3,59
Cabapl/v7/sL/rL	47,67	47,03	46,05	0,00	-0,63	-0,98	-1,62
Cabapl/v7/sR/rR	50,40	49,80	48,72	0,00	-0,60	-1,07	-1,68
Cabapl/v8/sL/rL	41,33	40,82	40,04	0,00	-0,50	-0,78	-1,28
Cabapl/v8/sR/rR	55,23	54,56	53,36	0,00	-0,67	-1,21	-1,88
Cabapl/v11/sR	48,21	47,92	47,10	0,00	-0,30	-0,82	-1,11
Cath/v3/sR	42,81	42,01	41,31	0,00	-0,80	-0,70	-1,50
Cath/v4/sR	40,93	40,20	39,56	0,00	-0,73	-0,64	-1,37
Cath/v5/sR	45,11	44,29	43,52	0,00	-0,83	-0,77	-1,60
Cath/v6/sR	49,13	42,48	41,89	0,00	-6,65	-0,59	-7,24
Busstation Oostzijde /s	59,30	45,89	46,73	0,00	-13,40	0,83	-12,57
Busstation Westzijde /s	23,18	45,23	46,06	0,00	22,05	0,83	22,88

OVT	2015 autonoom	2015 Plan	2015 Plan incl. mz+ sb	Bijdrage WWB (*1)	Bijdrage OVT (*1)	Effect projecten (*2)	resterend effect project
Wegvak	jaargemid. conc. NO ₂ ³ µg/m	jaargemid. conc. NO ₂ ³ µg/m	jaargemid. conc. NO ₂ ³ µg/m	jaargemid. conc. NO ₂ ³ µg/m	jaargemid. conc. NO ₂ ³ µg/m	jaargemid. conc. NO ₂ ³ µg/m	jaargemid. conc. NO ₂ ³ µg/m
Cabapl/v5/sL/rL	46,05	44,03	43,36	0,00	-2,02	-0,67	-2,68
Cabapl/v5/sR/rR	43,53	41,68	41,05	0,00	-1,85	-0,63	-2,48
Cabapl/v8/sR/rR	41,48	40,97	40,28	0,00	-0,51	-0,68	-1,20

Toelichting:

- *1 (Plan)-(autonoom)
- *2 (Plan met maatregelen)-(Plan)
- *3 (Effect projecten)+(bijdrage plan)

Bijlage 6: Gehanteerde emissiefactoren

Voor de autonome en de plansituatie is gerekend met de emissie-factoren uit CARII 8.0. In de onderstaande tabellen zijn de emissie-factoren uit CARII 8.0 opgenomen voor de verschillende onderzoeksjaren, waarbij de emissiefactoren als gevolg van een algemene verschoning van het busspark afnemen naarmate de tijd vordert.

2011

	U	V	W
11	emissie	gem	streek
12	g/km	fbg	fbg
13	NO ₂	0,759	0,759
14	NO _x	9,277	9,277
15	CO	1,858	1,858
16	Bz	0,014	0,014
17	PM ₁₀	0,369	0,369
18	SO ₂	0,008	0,008
19	BAP	0,012	0,012

2015

	U	V	W
11	emissie	gem	streek
12	g/km	fbg	fbg
13	NO ₂	0,573	0,573
14	NO _x	6,670	6,670
15	CO	1,215	1,215
16	Bz	0,008	0,008
17	PM ₁₀	0,267	0,267
18	SO ₂	0,008	0,008
19	BAP	0,007	0,007

2020

	U	V	W
11	emissie	gem	streek
12	g/km	fbg	fbg
13	NO ₂	0,380	0,380
14	NO _x	4,061	4,061
15	CO	0,781	0,781
16	Bz	0,005	0,005
17	PM ₁₀	0,188	0,188
18	SO ₂	0,008	0,008
19	BAP	0,004	0,004

Voor de berekening van de effecten van de verschoning van de bussen is gerekend met de volgende emissie-factoren, gebaseerd op de bussenknop, zoals aanwezig op de site van infomil. Daarbij is uitgegaan van de samenstelling van 100% EEV dieselbussen met SCR en DPF.

2011

	U	V	W
11	emissie	gem	streek
12	g/km	fbg	fbg
13	NO ₂	0,897	0,897
14	NO _x	4,564	4,564
15	CO	1,858	1,858
16	Bz	0,014	0,014
17	PM ₁₀	0,101	0,101
18	SO ₂	0,008	0,008
19	BAP	0,012	0,012

2015

	U	V	W
11	emissie	gem	streek
12	g/km	fbg	fbg
13	NO ₂	0,842	0,842
14	NO _x	4,402	4,402
15	CO	1,215	1,215
16	Bz	0,008	0,008
17	PM ₁₀	0,099	0,099
18	SO ₂	0,008	0,008
19	BAP	0,007	0,007

2020

	U	V	W
11	emissie	gem	streek
12	g/km	fbg	fbg
13	NO ₂	0,745	0,745
14	NO _x	4,183	4,183
15	CO	0,781	0,781
16	Bz	0,005	0,005
17	PM ₁₀	0,100	0,100
18	SO ₂	0,008	0,008
19	BAP	0,004	0,004

De schalingsfactoren voor de milieuzone zijn afkomstig van de VROM-site en zijn in onderstaande tabellen zijn opgenomen. Het jaar 2012 is geïnterpoleerd tussen de jaren 2010 en 2015.

2011

	Y	Z	AA	AB	AC
5	milieuzone				
6	gemiddelde reductie				
7	tov autonoom CAR 8.0				
8	NO ₂ mzVc				0,720
9	NO ₂ mzVd				0,720
10	NO ₂ zwVc				0,820
11	NO ₂ zwVd				0,820
12	NO _x mzVc				0,740
13	NO _x mzVd				0,740
14	NO _x zwVc				0,840
15	NO _x zwVd				0,840
16	PM ₁₀ mzVc				0,790
17	PM ₁₀ mzVd				0,790
18	PM ₁₀ zwVc				0,840
19	PM ₁₀ zwVd				0,840

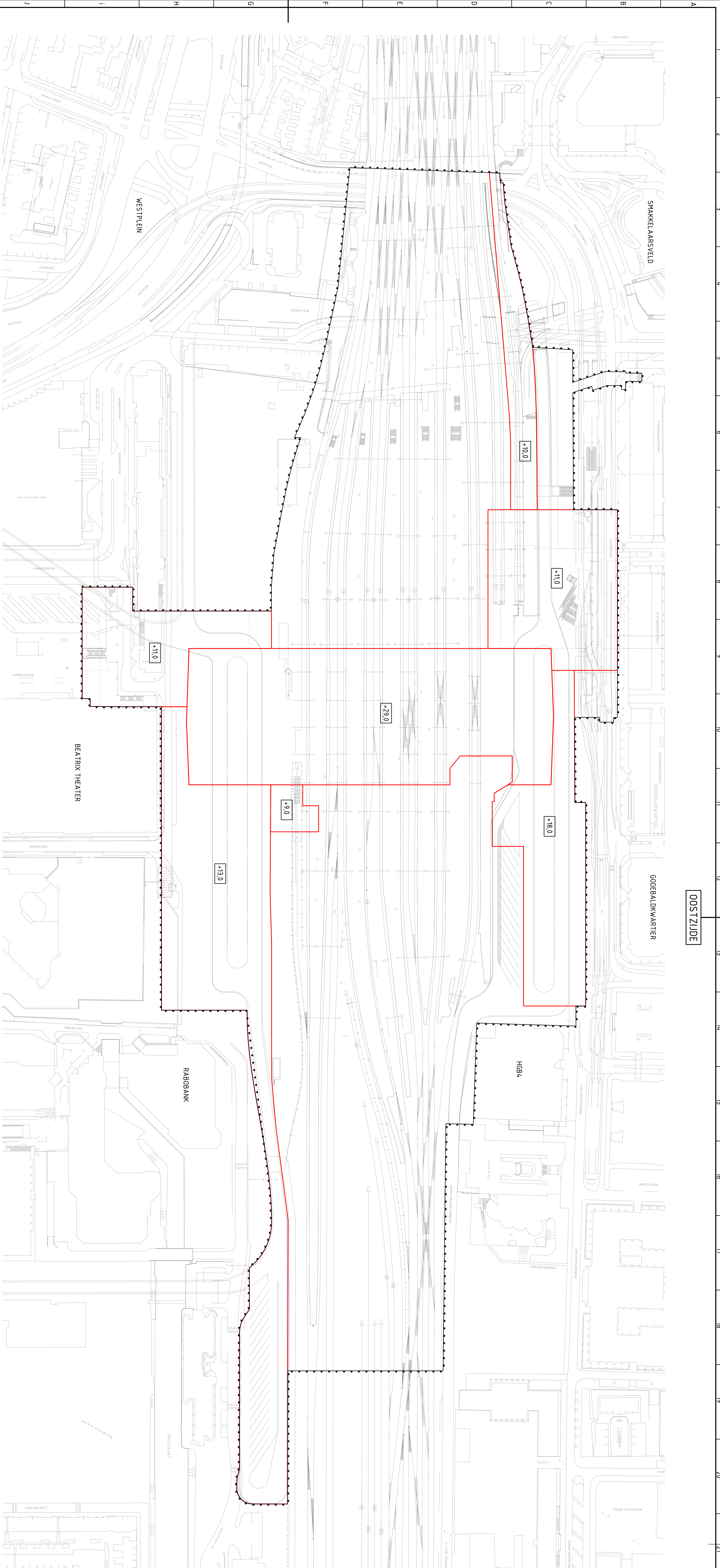
2015

	Y	Z	AA	AB	AC
5	milieuzone				
6	gemiddelde reductie				
7	tov autonoom CAR 8.0				
8	NO ₂ mzVc				0,690
9	NO ₂ mzVd				0,690
10	NO ₂ zwVc				0,850
11	NO ₂ zwVd				0,850
12	NO _x mzVc				0,720
13	NO _x mzVd				0,720
14	NO _x zwVc				0,870
15	NO _x zwVd				0,870
16	PM ₁₀ mzVc				0,840
17	PM ₁₀ mzVd				0,840
18	PM ₁₀ zwVc				0,910
19	PM ₁₀ zwVd				0,910

2020

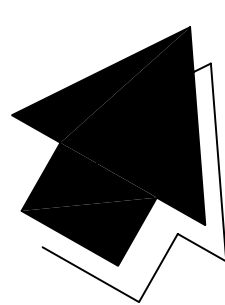
	Y	Z	AA	AB	AC
5	milieuzone				
6	gemiddelde reductie				
7	tov autonoom CAR 8.0				
8	NO ₂ mzVc				0,720
9	NO ₂ mzVd				0,720
10	NO ₂ zwVc				0,900
11	NO ₂ zwVd				0,900
12	NO _x mzVc				0,750
13	NO _x mzVd				0,750
14	NO _x zwVc				0,910
15	NO _x zwVd				0,910
16	PM ₁₀ mzVc				0,900
17	PM ₁₀ mzVd				0,900
18	PM ₁₀ zwVc				0,960
19	PM ₁₀ zwVd				0,960

Bijlage 7: Toekomstige situatie plangebied



OOSTZIJDE

WESTZIJDE



- Legenda:**
- = Projectiegrens
 - = Toegestreefde gegevens
 - = Maximale bouwhoogte in meters t.o.v. maaiveld
 - = Hoogtestrengingslijn



Projectnummer	HR100336	ProRail UTRECHT PUSO	
Identificatiecode	HR-ART19-0100		
Versie	1.0		
Uitgegeven op	12-06-2007		
Uitgever	ART19-0100		
Schaal	1:1000	Artikel 19	
Tekenaar	G.C. van Bommel	Hoogtekaart	
Bekendmaker	-	Plattegrond	
Projectleider	Ir. A.H. Rol		
Vrijgegeven	Ir. H.K. Unger		

MEMO

Onderwerp:
Oplegnotitie lucht project Stads Kantoor Utrecht

Arnhem,
22 april 2010

Van:
ARCADIS

Afdeling:
Milieu & Ruimte

Aan:
H. Nieuwendijk

Projectnummer:
B02013.000115

Opgesteld door:
Lowi Sturru

Ons kenmerk:
B02013/CE0/033/000115

Kopieën aan:

ARCADIS NEDERLAND BV
Beaulieustraat 22
Postbus 264
6800 AG Arnhem
Tel 026 3778 911
Fax 026 3515 235
www.arcadis.nl

DIVISIE MILIEU & RUIMTE

Inleiding

Door de gemeente Utrecht is een geactualiseerd onderzoek verricht naar de luchtkwaliteit ten behoeve van de artikel 19 procedure voor de realisatie van het Stads Kantoor. Voor de luchtkwaliteit is een vergelijking gemaakt tussen de autonome situatie en de situatie na projectrealisatie. De resultaten hiervan zijn opgenomen in het rapport “Geactualiseerde luchtrapportage Stads Kantoor”¹, d.d. 25 mei 2009. Inmiddels zijn een aantal van de uitgangspunten welke gehanteerd zijn bij de berekeningen in voorgaand rapport, gewijzigd. Dit is de aanleiding geweest om opnieuw het effect op de luchtkwaliteit in beeld te brengen. De uitgangspunten voor de berekening van de luchtkwaliteit zoals deze nu hebben plaatsgevonden staan hieronder weergegeven.

Uitgangspunten

De uitgangspunten van het onderzoek komen overeen met de uitgangspunten in het rapport van 25 mei 2009, aangevuld met de onderstaande aanpassingen:

- Voor de M.L. Kinglaan en de Weg der Verenigde Naties is het wegprofiel aangepast, waarbij ervan is uitgegaan dat voor 2013 de fly-over gerealiseerd is.
- Voor de Catharijnebaan is eveneens het wegprofiel aangepast, waarbij voor 2013 is uitgegaan van het tijdelijke wegprofiel en voor de jaren 2015 en 2020 van het definitieve wegprofiel.
- Wegen die niet tot het invloedsgebied behoren van het Stads Kantoor (dus waarover minder dan 100 mvt/etmaal méér gaan in de toekomstige situatie t.o.v. de autonome situatie) waren in voorgaande rapportage¹ in de autonome situatie met dezelfde intensiteiten opgenomen als in de toekomstige situatie. Voor deze wegen (bijvoorbeeld de Graadt van Roggenweg) zijn nu de

¹ Geactualiseerde luchtrapportage Stads Kantoor, Conform: Wet luchtkwaliteit 2007, SO Afdeling Milieu & Duurzaamheid, 25 mei 2009, gemeente Utrecht – ARCADIS.

daadwerkelijke autonome verkeersintensiteiten opgenomen en de verschillen t.o.v. de plansituatie.

Voor een beschrijving van de overige uitgangspunten wordt verwezen naar de voorgaande rapportage van 25 mei 2009 welke in de bijlage (bijlage 1) is opgenomen.

De berekeningen in het voorgaande rapport zijn uitgevoerd middels CAR II versie 7.0. De aanvullende berekeningen zijn uitgevoerd met CAR II versie 8.0. De invoergegevens, rekenbladen en rekenresultaten zijn opgenomen in de bijlage (bijlage 2).

Wettelijk kader

Bij uitvoering van het voorgaande onderzoek¹ is reeds uitgegaan van de Wet luchtkwaliteit. Het NSL was destijds echter nog niet van kracht. Dit betekent dat aan de eis van de Wet luchtkwaliteit werd voldaan wanneer:

- De concentraties NO₂ en PM₁₀ niet hoger waren dan de grenswaarde van 40 µg/m³ of;
- De verhoging van de concentraties NO₂ en PM₁₀ niet groter was dan 0,4 µg/m³ (1% van de grenswaarde), waarbij de concentratie in de plansituatie hoger is dan 40 µg/m³. In dat geval leverde het project “niet in betekenende mate” (NIBM) bij aan de luchtkwaliteit.

Op 1 augustus 2009 zijn de Implementatiewet alsmede het Derogatiebesluit in werking getreden. Tevens is op 1 augustus 2009 het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit van kracht geworden. In de wet is geen overgangsrecht opgenomen. Dit betekent dat voor alle lopende en nieuwe procedures de Implementatiewet en het Derogatiebesluit alsmede het NSL direct in werking zijn getreden.

Het NSL is een samenwerkingsprogramma tussen rijk, provincies en gemeenten, dat erop is gericht om in gebieden waar de normen voor luchtkwaliteit niet worden gehaald (overschrijdingsgebieden) de luchtkwaliteit te verbeteren. Nederland heeft van de Europese Commissie uitstel (derogatie) gekregen van de termijnen waarbinnen aan de grenswaarden moet worden voldaan. Het NSL heeft ter onderbouwing gediend van de derogatie. In juni 2011 moet aan de norm voor fijn stof (PM₁₀) worden voldaan en op 1 januari 2015 aan de norm voor stikstofdioxide (NO₂). Gelijktijdig hiermee is de waarde van 0,4 µg/m³ (1% van de grenswaarde) vervangen door 1,2 µg/m³ (3% van de grenswaarde).

De ontwikkeling van het stationsgebied is opgenomen in het NSL. In de onderstaande tabel is een omschrijving van het Stationsgebied-project opgenomen en zijn de onderhanden zijnde projecten beschreven.

Tabel 1: Omschrijving ontwikkeling stationsgebied overeenkomstig het NSL (project nr. 1312)

	Aantal woningen	Kantoren in m ² b.v.o.	Overige projectn/voorzieningen
Als IBM-project opgenomen in het NSL	1.000	205.000	Totaal 196.300 m ² b.v.o overige voorzieningen + ontwikkeling OV-terminal + terugbrengen water in de Catharijnesingel + herstel loop rivier de Leidsche Rijn + autotunnel onder Westplein + 2500 openbare parkeerplaatsen + HOV-banen van en naar Utrecht Centraal =====
			Uitgesplitst als volgt: 45.000 m ² v.v.o. detailhandel, waaronder 6.000 m ² b.v.o stationsgerelateerde detailhandel (= circa 55.000 m ² b.v.o.); 8.800 m ² b.v.o. horeca 29.000 m ² b.v.o. hotel 70.000 m ² b.v.o. leisure (waaronder casino en megabioscoop) 33.500 m ² b.v.o. cultuur (o.m. Entreegebouw Vredenburg)
Onderhanden zijnde projecten			
- Woon-winkelgebouw	80		6.400 m ² b.v.o. detailhandel
- OV-terminal			OV-terminal 6.000 m ² b.v.o. detailhandel
- Muziekpaleis			18.000 m ² b.v.o. cultuur
- Stadskantoor		65.000	
Restant nog te realiseren	920	140.000	terugbrengen water in de Catharijnesingel + herstel loop rivier de Leidsche Rijn + autotunnel onder Westplein + HOV-banen van en naar Utrecht Centraal 42.600 m² b.v.o. detailhandel 1.553 parkeerplaatsen 8.800 m² b.v.o. horeca 29.000 m² b.v.o. hotel 70.000 m² b.v.o. leisure (waaronder casino en megabioscoop) 15.500 m² b.v.o. cultuur

Doordat het Stationsgebied-project is opgenomen in het NSL hoeft er *geen* formele toetsing aan de grenswaarde in de Wet luchtkwaliteit hoeft plaats te vinden. Volledigheidshalve is dit wel gedaan. Dit betekent dat de berekeningen worden uitgevoerd met CAR II versie 8.0 en dat getoetst wordt aan de grenswaarden in de thans vigerende Wet luchtkwaliteit.

Resultaten op basis van gewijzigde uitgangspunten

Op basis van de aangepaste uitgangspunten zijn de gevolgen voor de luchtkwaliteit vanwege de ontwikkeling van het Stadskantoor in beeld gebracht. Een compleet overzicht van de rekenresultaten is opgenomen in bijlage 2. In bijlage 2 zijn de berekeningsresultaten voor alle wegvakken in het invloedgebied opgenomen voor stikstofdioxide (NO₂, de jaargemiddelde concentratie) en fijn stof (PM₁₀, de jaargemiddelde en daggemiddelde concentratie) weergegeven. De resultaten fijn stof zijn inclusief de zeezoutaftrek.

Situatie 2013/2015

Getoetst aan de huidige wettelijke grenswaarden, kan ook nu worden geconstateerd dat het plan NIBM is. De beperkt gewijzigde uitgangspunten t.o.v. de rapportage van 25 mei 2009 leiden eveneens niet tot grote verschillen tussen de autonome situatie en de situatie na projectrealisatie. Wanneer er geen rekening wordt gehouden met de projectmaatregelen bedraagt de verslechtering van de luchtkwaliteit ten hoogste 0,4 µg/m³ voor de jaargemiddelde concentratie stikstofdioxide. Dit is een even grote verslechtering als in voorgaand onderzoek van 25 mei 2009.

Indien wel rekening wordt gehouden met de projectmaatregelen (schonere bussen en milieuzonering) zijn er geen verslechtering van de luchtkwaliteit langs enig wegvak in het beïnvloedingsgebied. Ook deze conclusie is gelijk aan voorgaand onderzoek van 25 mei 2009.

Situatie 2020

In 2020 zijn er geen overschrijdingen meer van de grenswaarden uit de Wet luchtkwaliteit.

Resumé

De conclusie zoals weergegeven in het voorgaande rapport¹ blijft ongewijzigd, namelijk dat het plan “niet in betekenende mate” bijdraagt aan de luchtkwaliteit en dat hiermee is aangetoond dat voldaan wordt aan de eisen van de Wet luchtkwaliteit. Op basis van het voorgaande zijn er vanuit het oogpunt van luchtkwaliteit dan ook geen belemmeringen voor de realisatie van het Stadskantoor.

Bijlage 1: Toelichting invoergegevens CARII

- 1A Uitleg invoergegevens**
- 1B Invoergegevens 2013**
- 1C Invoergegevens 2015**
- 1D Invoergegevens 2020**
- 1E Overige invoergegevens**

Bijlage 1A Uitleg invoergegevens

Verkeersintensiteiten

Er is voor de verkeersintensiteiten een onderverdeling gemaakt in lichte, middelzware en zware motorvoertuigen en tevens is het aantal bussen geïnventariseerd. De gehanteerde verkeersgegevens zijn gebaseerd op het verkeersmodel VRU 2.0 UTR 1.0. In bijlagen 1B tot en met 1D zijn de berekende verkeersintensiteiten opgenomen.

Voor de Croeselaan, gelegen ten noorden van de Van Zijstweg (vakken 1 t/m 5) en de Catherijnebaan (vakken 1 t/m 8) is een lager (worst case-) detailniveau gehanteerd dan door het verkeersmodel VRU 2.0 UTR 1.0 wordt berekend. Bovenstaande methodiek is gevolgd omdat voor de parkeergarages aan de Croeselaan en de Catharijnebaan momenteel nog niet duidelijk is waar de in- en uitritten uiteindelijk worden gerealiseerd. Daardoor kunnen op bepaalde wegvakken onderschattingen optreden van het geprognosticeerde verkeer. Daarom is voor de genoemde wegen voor alle wegvakken de hoogst berekende intensiteit gehanteerd voor de plansituatie. Voor de autonome situatie is voor alle wegvakken de hoogst berekende verkeersaantrekkende werking op enig wegvak gehanteerd.

Bussen zijn niet in het verkeersmodel VRU 2.0 UTR 1.0 opgenomen. De busintensiteiten zijn bepaald op basis van een buslijnen- en frequentieoverzicht.

Meteocondities

Er is voor alle jaren gekozen voor een meerjarige meteo. Voor de jaren 2010, 2015 en 2020 is dit de gemiddelde meteoconditie over een periode van 10 jaar.

Coördinaten

De in bijlage 3 opgenomen X- en Y-coördinaten betreffen de rijksdriehoekscoördinaten.

Snelheidstypering

A	snelweg algemeen	gemiddelde rijnsnelheid is 65 km/uur, gemiddeld ca. 0,2 stops per afgelegde kilometer
B	buitenweg algemeen	weg met snelheid van maximaal 60 km/uur, gemiddeld ca. 0,2 stops per afgelegde kilometer
C	normaal stadsverkeer	redelijke mate van congestie, gemiddelde snelheid 15-30 km/uur, gemiddeld ca. 2 stops per afgelegde kilometer
D	stagnerend verkeer	stadsverkeer met grote mate van congestie (gemiddeld lager dan 15 km/uur), gemiddeld ca. 10 stops per afgelegde kilometer
E	stadsverkeer met minder congestie	stadsverkeer met relatief groter aandeel 'free-flow' rijgedrag (gemiddeld 30-45 km/uur), gemiddeld ca. 1,5 stops per afgelegde kilometer

Wegtype

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

Bomenfactor

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

Toelichting Verkeersmodel VRU 2.0 UTR 1.0

Voor de berekening van toekomstige verkeersintensiteiten is gebruik gemaakt van het Verkeersmodel Regio Utrecht (VRU) 2.0 UTR 1.0. Een uitgebreide verantwoording van het verkeersmodel is opgenomen in "VRU 2.0 UTR 1.0; Toelichting en achtergronden" (januari 2008) van StadsOntwikkeling gemeente Utrecht.

Algemeen

Het Bestuur Regio Utrecht heeft op 31 mei 2007 een nieuw verkeersmodel VRU 2.0 2002-2020 vastgesteld. Dit regionale model is afgeleid van het landelijke Nieuw Regionaal Model (NRM) Randstad van het ministerie van Verkeer en Waterstaat.

Het regionale model is gebruikt als basis voor het model VRU 2.0 UTR 1.0. In dit model is de Utrechtse situatie qua ruimtelijke ontwikkelingen (woningen, kantoren, bedrijven en voorzieningen) meer gedetailleerd en geactualiseerd opgenomen. Het basisjaar voor het autoverkeer is in de Utrechtse versie geactualiseerd naar het jaar 2006 en het vrachtverkeer is nader gedifferentieerd naar middelzware en zware voertuigen.

Het VRU 2.0 UTR 1.0 is een multimodaal model, dat alleen gekalibreerd is voor het autoverkeer. Dit betekent dat effecten van maatregelen op de vervoerswijzekeuze doorwerken in het model.

Het VRU 2.0 UTR 1.0 bevat twee modules:

- Het *verkeersmodel* simuleert een "normale" spitsperiode zoals deze voorkomt in het voorjaar en najaar. Het model bevat de jaren 2006 en 2020. Dit model wordt gebruikt voor het uitwerken van verkeerskundige vraagstukken en beleidsmaatregelen.
- Het *verkeers(milieu)model* wordt gebruikt voor het berekenen van intensiteiten ten behoeve van de onderzoeken naar de lucht- en geluidkwaliteit. Dit model bevat de jaren 2006, 2010, 2015 en 2020 en beschrijft een etmaalperiode van een jaargemiddelde werkdag.

Eén keer in de 4 á 6 jaar wordt het regionale model geactualiseerd. Het stedelijk model VRU 2.0 UTR 1.0 kan vaker geactualiseerd worden (bijvoorbeeld iedere 3 á 5 jaar), maar moet wel in de pas blijven lopen met het regionale model. Het nieuwe basisjaar dient daarnaast te zijn gebaseerd op een zo stabiel mogelijke situatie op straat, waarbij de effecten van tijdelijke maatregelen zoveel mogelijk uitgesloten worden.

Bij een eventuele update van de prognoses voor de toekomst wordt rekening gehouden met alle redelijkerwijze te verwachten relevante ruimtelijke ontwikkelingen die na het basisjaar worden gerealiseerd.

Het is ondoenlijk om alle ritten van iedere persoon apart te modelleren. Daarom zijn modelgebieden onderscheiden, waarbij de ritten worden geaggregeerd per modelgebied en reismotief. Het model bestaat uit circa 4400 gebieden en beslaat geheel Nederland en aangrenzende gebieden in het buitenland. De stad Utrecht is in beeld gebracht met circa 750 gebieden. Bij het ontwerpen van het model wordt bij de vaststelling van de gebiedsgrenzen rekening gehouden met de maaswijdte van het netwerk, geografische grenzen en de functie van het gebied. De gebieden zijn voor zowel het basisjaar en de prognosejaren gelijk. Voor ontwikkelingsgebieden waarvoor nog niet exact bekend is wat er komt wordt een globalere werkwijze gevolgd.

In het model worden drie vervoerswijzen gehanteerd te weten: personenauto's, vrachtverkeer (inclusief touringcars) en lijnbussen. De lijnbussen staan in een apart netwerk en zijn dus exogeen opgenomen in het model.

Invoergegevens verkeersmodel

Een verkeersmodel rekent op basis van invoergegevens het verkeer over de verschillende wegen voor een bepaald gebied uit. Voor een goed model is het van belang dat het basisjaar goed ingesteld is. Als het basisjaar goed is ingesteld dan kunnen prognosejaren berekend worden. De volgende uitgangspunten zijn voor het VRU 2.0 UTR 1.0 gehanteerd:

- de peildatum voor het basisjaar is 1 januari 2006;
- de peildata voor de verkeersonderzoekresultaten zijn voor Utrecht-West het najaar van 2006 en voor Utrecht-Oost het voorjaar van 2007;
- de peildatum voor sociaal-economische invoergegevens is het voorjaar 2006 (uitgave BI);
- de peildatum voor de invoer van de relevante ruimtelijke plannen ten behoeve van de prognosemodellen is 1 november 2007.

Voor het basisjaar van het model is gebruik gemaakt van de volgende invoergegevens:

- inwoners Utrecht-stad;
- inwoners overig;
- arbeidsplaatsen Utrecht-stad;
- arbeidsplaatsen overig;
- autonetwerk conform de situatie op straat. Hierbij heeft een schematisering plaatsgevonden op basis van bestanden van de afdeling Vastgoed (RijksDriehoekNet-coördinaten). Aan de lijnstukken zijn gebruikskennmerken gekoppeld. Aan de coördinaten van de kruispunten zijn kruispuntkennmerken gekoppeld (zoals afslagen).

Voor de kalibratie van het model zijn op een aantal, door het modelbureau geadviseerde, punten via verkeersonderzoeken de verkeersintensiteiten bepaald. Voor de rijkswegen en de provinciale wegen is gebruik gemaakt van telgegevens van respectievelijk Rijkswaterstaat en de provincie Utrecht. De kalibratie leidt tot het vaststellen van een correctiecoëfficiënt per modelgebied. Het is te verwachten dat deze correctiecoëfficiënten ook van toepassing zijn op de prognosejaren. Voor modelgebieden die alleen voor de prognosejaren gevuld zijn wordt geen correctie uitgevoerd.

Voor de prognosejaren zijn de redelijkerwijze te verwachten relevante ontwikkelingen in het model opgenomen. Daarbij zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- voor de korte termijn: concrete ruimtelijke besluiten met betrekking tot woningbouw en/of de realisatie van nieuwe kantoren, bedrijfspanden en/of winkels zijn opgenomen in het model;
- voor de middellange termijn: algemene ruimtelijke besluiten met betrekking tot woningbouw en/of de realisatie van nieuwe kantoren, bedrijfspanden en/of winkels zijn opgenomen in het model;
- voor de lange termijn: ruimtelijke beleidsambities zoals vastgelegd in ruimtelijke visies, master plannen, regionale structuurplannen, provinciale nota's en rijks nota's zijn opgenomen in het model;
- prognoses met betrekking tot de ontwikkeling van de demografie, gemiddelde woningbezetting, huishoudgrootte, leegstand als gevolg van economische neergang, etc. zijn verwerkt in het model;
- voor toekomstige wijzigingen in het wegennet is onder andere gekeken naar het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport, afspraken op (boven) lokaal niveau, het provinciaal programma, regionale programmeringgegevens en het bereikbaarheidsprogramma van de gemeente.

Daarnaast wordt voor het bepalen van de verplaatsingen in de prognosejaren ook rekening gehouden met:

- landelijk groeiscenario en brandstofprijzen;
- groei van inwoners;
- groei van arbeidsplaatsen;
- aanleg van infrastructuur;
- aanleg van openbaar vervoer verbindingen;
- reiskosten openbaar vervoer;
- parkeertarieven en -gebieden.

Toedeling verkeer

Per modelgebied worden alle personen die naar een ander modelgebied reizen bepaald aan de hand van verschillende reismotieven te weten woon-werk, woon-winkel, woon-school, zakelijk en overig. Met behulp van het Mobiliteitsonderzoek Nederland worden de ritproducties voor het autoverkeer berekend. Verplaatsingen met de auto binnen de gebieden zelf worden dus niet meegenomen. Het aantal korte verplaatsingen is echter zeer beperkt voor Utrecht en dus niet van significante invloed.

De autoritten tussen modelgebieden worden toegekend aan de wegvakken van het model. Deze wegvakken behoren tot één van de volgende netwerken:

- Het *analyse netwerk* betreft de wegvakken waarvan de intensiteiten in het basisjaar goed gekalibreerd konden worden en zijn dus direct afleesbaar uit het model;

- Het *rekennetwerk* dat wordt beïnvloed door modelaannamen en schematiseringen. Daarom is het niet zomaar mogelijk intensiteiten uit het model af te lezen en is veelal een nadere uitwerking gewenst.

Voor de verdeling van het verkeer van één modelgebied over de andere modelgebieden wordt gebruik gemaakt van het zwaartekrachtmodel, dat rekening houdt met de gegeneraliseerde reistijden en kosten.

De toedeling van het verkeer wordt berekend voor enerzijds de twee spitsperioden (ochtend- en avondspits) en anderzijds de rest van de dag.

Het verkeer tijdens de spits wordt door middel van Volume Averaging aan het netwerk toegedeeld. Bij de routekeuze wordt rekening gehouden met toenemende verkeersdrukte waardoor het netwerk optimaal aangesproken wordt en alle ritten eenzelfde mate van vertraging ondervinden.

Het verkeer tijdens de rest van de dag wordt toegekend op basis van All Or Nothing. Bij deze All Or Nothing toedeling worden de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- er is geen sprake van congestie;
- elke herkomst en bestemmingscombinatie heeft één route die het snelst is;
- de modelsnelheid (bepaald uit de gemiddelde haalbare rijdsnelheid, de wettelijke maximumsnelheid en de gemiddelde afwikkelingskwaliteit) en afstand bepalen hoofdzakelijk de snelste routes;
- de routekeuze is tevens afgestemd op invloeden zoals de allure van de route en andere niet-meetbare waarden;
- de All Or Nothing toedeling geldt voor alle perioden in de restdag (avond, middag en nacht);
- tijdelijke vertragingen als gevolg van de overschrijding van de wegvakcapaciteit en of kruispuntoververzadiging in congestieperioden buiten de beide spitsperioden worden niet meegewogen in de routekeuze en dus ook niet gesimuleerd.

Omdat het model voornamelijk gericht is op het berekenen van autoritten kunnen ketenverplaatsingen (autoritten, gecombineerd met vervoer per trein of fiets) niet rechtstreeks met het model worden berekend. De effecten van een transferium worden ingebracht na een handmatige berekening met een logit keuzemodel. Ook wordt voor bijzondere attracties, zoals een casino, een handmatige aanpak gevolgd.

Betrouwbaarheid

Modelberekeningen hebben per definitie een bandbreedte van betrouwbaarheid die van situatie tot situatie kan verschillen. Van belang is dat voortdurend getracht wordt de betrouwbaarheid van prognoses te vergroten, door herijking en periodieke kalibratie.

Bijlage 1b, 1c, 1d:

Kolom 1 Wegvak: het wegvak waarvoor de verkeersintensiteiten zijn berekend. De codering is als volgt:

WdV/v1/sL/rR betekent: Weg der Verenigde Naties/wegVak 1/stoep Links/rijrichting Rechts

WdV/v1/sL/rL betekent: Weg der Verenigde Naties/wegVak 1/stoep Links/rijrichting Links

*Toelichting: hierbij wordt niet letterlijk de stoep bedoeld, maar het rekenpunt van de weg aan die zijde.

Rijrichting rechts: gaande vanuit vak 1 naar vak 2 is de rechterkant van de weg stoep rechts en is dit ook rijrichting rechts.

Kolom 2 autonoom: de geprognoseerde verkeersintensiteit volgens het VRU 2,0 UTR 1.0 -verkeersmodel op dit wegvak indien de herontwikkeling van het Stads Kantoor NIET is uitgevoerd (de autonome situatie)

Kolom 3 ambitie: de geprognoseerde verkeersintensiteit volgens het VRU 2,0 UTR 1,0-verkeersmodel op dit wegvak indien de herontwikkeling van het Stads Kantoor is uitgevoerd (de plansituatie)

Kolom 4 verschil [-]: Het verschil tussen de geprognoseerde verkeersintensiteiten in de situatie na projectrealisatie en de autonome situatie in absolute aantallen. Indien dit getal positief is, wordt in de situatie na projectrealisatie (dus inclusief het Stads Kantoor) een hogere verkeersintensiteit verwacht. Indien het getal negatief is, wordt in de autonome situatie een hogere verkeersintensiteit verwacht.

Kolom 5 verschil [%]: Het verschil tussen de geprognoseerde verkeersintensiteiten in de situatie na projectrealisatie en de autonome situatie in procenten van de situatie na projectrealisatie. Indien dit percentage positief is, wordt in de situatie na projectrealisatie (dus inclusief het gerealiseerde Stads Kantoor) een hogere verkeersintensiteit verwacht. Indien het percentage negatief is, wordt in de autonome situatie een hogere verkeersintensiteit verwacht.

Kolom 6 Bussen: het aantal lijnbussen per etmaal op het betreffende wegvak in de genoemde rijrichting

Kolom 7 gemiddelde snelheid: De gemiddelde doorstromingssnelheid van het verkeer op het betreffende wegvak in de genoemde rijrichting onderverdeeld per categorie.

Categorie a = snelweg met een gemiddelde snelheid van 100 km/h

Categorie b = buitenweg met een snelheidslimiet van maximaal 70 km/h

Categorie c = normaal stadsverkeer met een gemiddelde snelheid van 19 km/h

Categorie d = stagnerend stadsverkeer met een gemiddelde snelheid van 13 km/h

Categorie e = doorstromend stadsverkeer met een gemiddelde snelheid van 26 km/h

Kolom 8 en 9 % zwaar en mzw verkeer: Het percentage vrachtverkeer (zwaar en middel zwaar verkeer) als onderdeel van het totale verkeersvolume is berekend aan de hand van de verkeerstellingen uit 2005. Voor de wegvakken waar niet is geteld, wordt uitgegaan van vergelijkbare wegvakken waar wel is geteld, hierbij is rekening gehouden met type weg en afslagen.

Bijlage 1e:

Kolom 1 Wegvak: het wegvak waarvoor de verkeersintensiteiten zijn berekend. De codering is als volgt:

WdV/v1/sL/rR betekent: Weg der Verenigde Naties/wegVak 1/stoep Links/rijrichting Rechts

WdV/v1/sL/rL betekent: Weg der Verenigde Naties/wegVak 1/stoep Links/rijrichting Links

*Toelichting: hierbij wordt niet letterlijk de stoep bedoeld, maar het rekenpunt van de weg aan die zijde.

Rijrichting rechts: gaande vanuit vak 1 naar vak 2 is de rechterkant van de weg stoep rechts en is dit ook rijrichting rechts.

Kolom 2 wegvaklengte: geeft de lengte van het betreffende wegvak weer.

Kolom 3 en 4: x- en y- coördinaat: De X- en Y-coördinaten betreffen de rijksdriehoekscoördinaten.

Kolom 5 wegtype:

Wegtype 1 = Open terrein

Wegtype 2 = Basistype, alle wegen anders dan type 1, 3a, 3b of 4

Wegtype 3a = Beide zijden van de weg bebouwing, afstand wegas - gevel is kleiner dan 3 maal de hoogte van de bebouwing, maar groter dan 1,5 maal de hoogte van de bebouwing

Wegtype 3b = Beide zijden van de weg bebouwing, afstand wegas - gevel is kleiner dan 1,5 maal de hoogte van de bebouwing

Wegtype 4 = Eenzijdige bebouwing, weg met één zijde min of meer aaneengesloten bebouwing op een afstand van minder dan 3 maal de hoogte van de bebouwing

Kolom 6: afstand tot wegas in m

Kolom 7: bomenfactor:

Bomenfactor 1,00 = hier en daar bomen of in het geheel niet

Bomenfactor 1,25 = één of meer bomen met een onderlinge afstand van minder dan 15 meter

Bomenfactor 1,50 = de kronen raken elkaar en overspannen minstens een derde gedeelte van de straatbreedte

Kolom 8: Parkeerbewegingen: PM: het aantal parkeerbewegingen per dag langs het betreffende wegvak. Standaardwaarde ingesteld.

Kolom 9: Milieuzonefactor: De fractie van het percentage zwaar verkeer dat op het betreffende wegvak voldoet aan de milieuzone-eisen.

Kolom 10: Stagnatiefactor: aandeel stagnerend verkeer als percentage van het totaal verkeer

BIJLAGE 1B: Invoergegevens 2013

1	2	3	4	5	6	7	8	9
	2013	2013	Verschil	Verschil	Bussen	gemiddelde snelheid	% zw	% mzw
	Autonoom	Ambitie	[-]	[%]	2013	2013		
Amst/v12/sL	11820	11990	170	1,44%	300	c	1,00%	2,00%
Amst/v12/sR	11820	11990	170	1,44%	300	c	1,00%	2,00%
Amst/v13/sL	11470	11610	140	1,22%	300	c	1,00%	2,00%
Amst/v13/sR	11470	11610	140	1,22%	300	c	1,00%	2,00%
Amst/v14/sL	11470	11610	140	1,22%	300	c	1,00%	2,00%
Amst/v14/sR	11470	11610	140	1,22%	300	c	1,00%	2,00%
Amst/v15/sL	11540	11700	160	1,39%	300	c	1,00%	2,00%
Amst/v15/sR	11540	11700	160	1,39%	300	c	1,00%	2,00%
Amst/v16/sL	11540	11700	160	1,39%	300	c	1,00%	2,00%
Amst/v16/sR	11540	11700	160	1,39%	300	c	1,00%	2,00%
Amst/v17A1/sL	12140	12320	180	1,48%	300	c	1,00%	2,00%
Amst/v17A1/sR	12140	12320	180	1,48%	300	c	1,00%	2,00%
Amst/v17A2/sL	12240	12430	190	1,55%	300	c	1,00%	2,00%
Amst/v17A2/sR	12240	12430	190	1,55%	300	c	1,00%	2,00%
Amst/v17A3/sL	13210	13400	190	1,44%	300	c	1,00%	2,00%
Amst/v17A3/sR	13210	13400	190	1,44%	300	c	1,00%	2,00%
Amst/v17A4/sL	13640	13830	190	1,39%	300	c	1,00%	2,00%
Amst/v17A4/sR	13640	13830	190	1,39%	300	c	1,00%	2,00%
Amst/v17B/sL	13640	13830	190	1,39%	300	c	1,00%	2,00%
Amst/v17B/sR	13640	13830	190	1,39%	300	c	1,00%	2,00%
Amst/v18/sL	15530	15740	210	1,35%	300	c	1,00%	2,00%
Amst/v18/sR	15530	15740	210	1,35%	300	c	1,00%	2,00%
Amst/v19/sL/rR	9190	9340	150	1,63%	150	c	1,00%	2,00%
Amst/v19/sL/rL	7160	7260	100	1,40%	150	c	1,00%	2,00%
Amst/v19/sR/rL	7160	7260	100	1,40%	150	c	1,00%	2,00%
Amst/v19/sR/rR	9190	9340	150	1,63%	150	c	1,00%	2,00%
King/v1/sL/oprit Pijper	11110	11110	0	0,00%	0	c	1,00%	1,50%
King/v1/sL/fly-over	27360	28700	1340	4,90%	1030	c	1,00%	1,50%
King/v1/sL/afrit Bene	15990	15990	0	0,00%	0	c	1,00%	1,50%
King/v1/sR/afrit Bene	15990	15990	0	0,00%	0	c	1,00%	1,50%
King/v1/sR/fly-over	27360	28700	1340	4,90%	1030	c	1,00%	1,50%
King/v1/sR/oprit Pijper	11110	11110	0	0,00%	0	c	1,00%	1,50%
King/v2/sL/oprit Pijper	11110	11110	0	0,00%	0	c	1,00%	1,50%
King/v2/sL/fly-over	27360	28700	1340	4,90%	1030	c	1,00%	1,50%
King/v2/sL/afrit Bene	15990	15990	0	0,00%	0	c	1,00%	1,50%
King/v2/sR/afrit Bene	15990	15990	0	0,00%	0	c	1,00%	1,50%
King/v2/sR/fly-over	27360	28700	1340	4,90%	1030	c	1,00%	1,50%
King/v2/sR/oprit Pijper	11110	11110	0	0,00%	0	c	1,00%	1,50%
King/v3/sL	54450	55800	1350	2,48%	1030	c	1,00%	1,50%
King/v3/sR	54450	55800	1350	2,48%	1030	c	1,00%	1,50%
King/v4/sL	54450	55800	1350	2,48%	1030	c	1,00%	1,50%
King/v4/sR	54450	55800	1350	2,48%	1030	c	1,00%	1,50%
King/v5/sL	54450	55800	1350	2,48%	1030	c	1,00%	1,50%
King/v5/sR	54450	55800	1350	2,48%	1030	c	1,00%	1,50%
WdV/v1/sL/rR/oprit bene flyover	17450	18190	740	4,24%	525	c	1,00%	2,50%
WdV/v1/sL/rL/afrit pijper flyover	16610	17250	640	3,85%	525	c	1,00%	2,50%
WdV/v1/sR/rL/afrit pijper flyover	16610	17250	640	3,85%	525	c	1,00%	2,50%
WdV/v1/sR/rR/oprit bene flyover	17450	18190	740	4,24%	525	c	1,00%	2,50%

1	2	3	4	5	6	7	8	9
	2013	2013	Verschil	Verschil	Bussen	gemiddelde snelheid	% zw	% mzw
	Autonoom	Ambitie	[-]	[%]	2013	2013		
WdV/v2/sL/rR/oprit bene flyover	17450	18190	740	4,24%	525	c	1,00%	2,50%
WdV/v2/sL/rL/afrit pijper flyover	16610	17250	640	3,85%	525	c	1,00%	2,50%
WdV/v2/sR/rL/afrit pijper flyover	16610	17250	640	3,85%	525	c	1,00%	2,50%
WdV/v2/sR/rR/oprit bene flyover	17450	18190	740	4,24%	525	c	1,00%	2,50%
WdV/v3/sL/rR/oprit bene flyover	17450	18190	740	4,24%	525	c	1,00%	2,50%
WdV/v3/sL/rL/afrit pijper flyover	16610	17250	640	3,85%	525	c	1,00%	2,50%
WdV/v3/sR/rL/afrit pijper flyover	16610	17250	640	3,85%	525	c	1,00%	2,50%
WdV/v3/sR/rR/oprit bene flyover	17450	18190	740	4,24%	525	c	1,00%	2,50%
WdV/v4/sL/rR	17450	18190	740	4,24%	525	c	1,00%	2,50%
WdV/v4/sL/rL	16610	17250	640	3,85%	525	c	1,00%	2,50%
WdV/v4/sR/rL	16610	17250	640	3,85%	525	c	1,00%	2,50%
WdV/v4/sR/rR	17450	18190	740	4,24%	525	c	1,00%	2,50%
WdV/v5/sL/rR	16710	16790	80	0,48%	620	c	1,00%	2,50%
WdV/v5/sL/rL	15460	15460	0	0,00%	620	c	1,00%	2,50%
WdV/v5/sR/rL	15460	15460	0	0,00%	620	c	1,00%	2,50%
WdV/v5/sR/rR	16710	16790	80	0,48%	620	c	1,00%	2,50%
GrRo/v1/sL/rR	16130	16210	80	0,50%	620	c	1,00%	2,50%
GrRo/v1/sL/rL	14930	14940	10	0,07%	620	c	1,00%	2,50%
GrRo/v1/sR/rL	14930	14940	10	0,07%	620	c	1,00%	2,50%
GrRo/v1/sR/rR	16130	16210	80	0,50%	620	c	1,00%	2,50%
GrRo/v2A/sL/rR	15690	15760	70	0,45%	620	c	1,00%	2,50%
GrRo/v2A/sL/rL	14510	14510	0	0,00%	620	c	1,00%	2,50%
GrRo/v2A/sR/rL	14510	14510	0	0,00%	620	c	1,00%	2,50%
GrRo/v2A/sR/rR	15690	15760	70	0,45%	620	c	1,00%	2,50%
GrRo/v2B/sL/rR	15690	15760	70	0,45%	620	c	1,00%	2,50%
GrRo/v2B/sL/rL	14510	14510	0	0,00%	620	c	1,00%	2,50%
GrRo/v2B/sR/rL	14510	14510	0	0,00%	620	c	1,00%	2,50%
GrRo/v2B/sR/rR	15690	15760	70	0,45%	620	c	1,00%	2,50%
GrRo/v3/sL/rR	14310	14320	10	0,07%	620	c	1,00%	2,50%
GrRo/v3/sL/rL	12960	12960	0	0,00%	620	c	1,00%	2,50%
GrRo/v3/sR/rL	12960	12960	0	0,00%	620	c	1,00%	2,50%
GrRo/v3/sR/rR	14310	14320	10	0,07%	620	c	1,00%	2,50%
GrRo/v4/sL/rR	14310	14320	10	0,07%	620	c	1,00%	2,50%
GrRo/v4/sL/rL	12960	12960	0	0,00%	620	c	1,00%	2,50%
GrRo/v4/sR/rL	12960	12960	0	0,00%	620	c	1,00%	2,50%
GrRo/v4/sR/rR	14310	14320	10	0,07%	620	c	1,00%	2,50%
GrRo/v5/sL/rR	14400	14410	10	0,07%	620	c	1,00%	2,50%
GrRo/v5/sL/rL	13050	13050	0	0,00%	620	c	1,00%	2,50%
GrRo/v5/sL/rR	14400	14410	10	0,07%	620	c	1,00%	2,50%
GrRo/v5/sL/rL	13050	13050	0	0,00%	620	c	1,00%	2,50%
GrRo/v5/sR/rL	13050	13050	0	0,00%	620	c	1,00%	2,50%
GrRo/v5/sR/rR	14400	14410	10	0,07%	620	c	1,00%	2,50%
West/v1/sL/rR	15590	16140	550	3,53%	0	c	1,00%	2,50%
West/v1/sL/rL	17860	18420	560	3,14%	0	c	1,00%	2,50%
West/v1/sR/rL	17860	18420	560	3,14%	0	c	1,00%	2,50%
West/v1/sR/rR	15590	16140	550	3,53%	0	c	1,00%	2,50%
West/v2/sL/rR	15590	16140	550	3,53%	0	c	1,00%	2,50%
West/v2/sL/rL	17860	18420	560	3,14%	0	c	1,00%	2,50%
West/v2/sR/rL	17860	18420	560	3,14%	0	c	1,00%	2,50%
West/v2/sR/rR	15590	16140	550	3,53%	0	c	1,00%	2,50%
West/v3/sL/rR	17060	17610	550	3,22%	0	c	1,00%	2,50%
West/v3/sL/rL	15870	16410	540	3,40%	0	c	1,00%	2,50%
West/v3/sR/rL	15870	16410	540	3,40%	0	c	1,00%	2,50%

1	2	3	4	5	6	7	8	9
	2013	2013	Vershil	Vershil	Bussen	gemiddelde snelheid	% zw	% mzw
	Autonoom	Ambitie	[-]	[%]	2013	2013		
West/v3/sR/rR	17060	17610	550	3,22%	0	c	1,00%	2,50%
Daal/v1/sL/rR	19400	19850	450	2,32%	0	c	1,00%	2,50%
Daal/v1/sL/rL	14800	15170	370	2,50%	0	c	1,00%	2,50%
Daal/v1/sR/rL	14800	15170	370	2,50%	0	c	1,00%	2,50%
Daal/v1/sR/rR	19400	19850	450	2,32%	0	c	1,00%	2,50%
Daal/v2/sL/rR	19400	19850	450	2,32%	0	c	1,00%	2,50%
Daal/v2/sL/rL	14800	15170	370	2,50%	0	c	1,00%	2,50%
Daal/v2/sR/rL	14800	15170	370	2,50%	0	c	1,00%	2,50%
Daal/v2/sR/rR	19400	19850	450	2,32%	0	c	1,00%	2,50%
Daal/v3/sL/rR	19400	19850	450	2,32%	0	c	1,00%	2,50%
Daal/v3/sL/rL	14800	15170	370	2,50%	0	c	1,00%	2,50%
Daal/v3/sR/rL	14800	15170	370	2,50%	0	c	1,00%	2,50%
Daal/v3/sR/rR	19400	19850	450	2,32%	0	c	1,00%	2,50%
Weer/v1/sL	20840	21320	480	2,30%	0	c	1,00%	2,00%
Weer/v1/sR	20840	21320	480	2,30%	0	c	1,00%	2,00%
Weer/v2/sL	20840	21320	480	2,30%	0	c	1,00%	2,00%
Weer/v2/sR	20840	21320	480	2,30%	0	c	1,00%	2,00%
Weer/v3/sL	20840	21320	480	2,30%	0	c	1,00%	2,00%
Weer/v3/sR	20840	21320	480	2,30%	0	c	1,00%	2,00%
Jacobstr	4600	4610	10	0,22%	1050	c	1,00%	4,00%
Oude/v1/sL/rR	4440	4460	20	0,45%	335	c	0,50%	1,50%
Oude/v1/sL/rL	4330	4350	20	0,46%	335	c	0,50%	1,50%
Oude/v1/sR/rL	4330	4350	20	0,46%	335	c	0,50%	1,50%
Oude/v1/sR/rR	4440	4460	20	0,45%	335	c	0,50%	1,50%
Oude/v2A/sL/rR	4440	4460	20	0,45%	335	c	0,50%	1,50%
Oude/v2A/sL/rL	4330	4350	20	0,46%	335	c	0,50%	1,50%
Oude/v2A/sR/rL	4330	4350	20	0,46%	335	c	0,50%	1,50%
Oude/v2A/sR/rR	4440	4460	20	0,45%	335	c	0,50%	1,50%
Oude/v2B/sL/rR	7900	8070	170	2,15%	435	c	0,50%	1,50%
Oude/v2B/sL/rL	8900	9100	200	2,25%	435	c	0,50%	1,50%
Oude/v2B/sR/rL	8900	9100	200	2,25%	435	c	0,50%	1,50%
Oude/v2B/sR/rR	7900	8070	170	2,15%	435	c	0,50%	1,50%
Oude/v3/sL	16800	17170	370	2,20%	870	c	1,00%	2,00%
Oude/v3/sR	16800	17170	370	2,20%	870	c	1,00%	2,00%
Oude/v4/sL	21480	21950	470	2,19%	1050	c	1,00%	2,00%
Oude/v4/sR	21480	21950	470	2,19%	1050	c	1,00%	2,00%
Moll/sL	14050	14380	330	2,35%	200	c	0,50%	1,50%
Moll/sR	14050	14380	330	2,35%	200	c	0,50%	1,50%
Moll/3B	14050	14380	330	2,35%	200	c	0,50%	1,50%
Draai/sL	12240	12550	310	2,53%	200	c	0,50%	1,50%
Draai/sR	12240	12550	310	2,53%	200	c	0,50%	1,50%
Talmalaan-zuid	13030	13350	320	2,46%	200	c	0,50%	1,50%
Talmalaan-noord	13770	14080	310	2,25%	200	c	0,50%	1,50%
KdJ/v1/sL/rR	14590	14740	150	1,03%	95	c	0,50%	1,50%
KdJ/v1/sL/rL	13090	13200	110	0,84%	95	c	0,50%	1,50%
KdJ/v1/sR/rL	13090	13200	110	0,84%	95	c	0,50%	1,50%
KdJ/v1/sR/rR	14590	14740	150	1,03%	95	c	0,50%	1,50%

1	2	3	4	5	6	7	8	9
	2013	2013	Verschil	Verschil	Bussen	gemiddelde snelheid	% zw	% mzw
	Autonoom	Ambitie	[-]	[%]	2013	2013		
KdJ/v2/sL/rR	15980	16120	140	0,88%	95	c	0,50%	1,50%
KdJ/v2/sL/rL	14260	14370	110	0,77%	95	c	0,50%	1,50%
KdJ/v2/sR/rL	14260	14370	110	0,77%	95	c	0,50%	1,50%
KdJ/v2/sR/rR	15980	16120	140	0,88%	95	c	0,50%	1,50%
KdJ/v3/sL/rR	15130	15250	120	0,79%	35	c	0,50%	1,50%
KdJ/v3/sL/rL	14820	14920	100	0,67%	35	c	0,50%	1,50%
KdJ/v3/sR/rL	14820	14920	100	0,67%	35	c	0,50%	1,50%
KdJ/v3/sR/rR	15130	15250	120	0,79%	35	c	0,50%	1,50%
KdJ/v4/sL/rR	15130	15250	120	0,79%	35	c	0,50%	1,50%
KdJ/v4/sL/rL	14820	14920	100	0,67%	35	c	0,50%	1,50%
KdJ/v4/sR/rL	14820	14920	100	0,67%	35	c	0,50%	1,50%
KdJ/v4/sR/rR	15130	15250	120	0,79%	35	c	0,50%	1,50%
KdJ/v5/sL/rR	15130	15250	120	0,79%	35	c	0,50%	1,50%
KdJ/v5/sL/rL	14820	14920	100	0,67%	35	c	0,50%	1,50%
KdJ/v5/sR/rL	14820	14920	100	0,67%	35	c	0,50%	1,50%
KdJ/v5/sR/rR	15130	15250	120	0,79%	35	c	0,50%	1,50%
KdJ/v6A/sL/rR	15130	15250	120	0,79%	35	c	0,50%	1,50%
KdJ/v6A/sL/rL	14820	14920	100	0,67%	35	c	0,50%	1,50%
KdJ/v6A/sR/rL	14820	14920	100	0,67%	35	c	0,50%	1,50%
KdJ/v6A/sR/rR	15130	15250	120	0,79%	35	c	0,50%	1,50%
KdJ/v6B/sL/rR	17090	17220	130	0,76%	35	c	0,50%	1,50%
KdJ/v6B/sL/rL	15160	15260	100	0,66%	35	c	0,50%	1,50%
KdJ/v6B/sR/rL	15160	15260	100	0,66%	35	c	0,50%	1,50%
KdJ/v6B/sR/rR	17090	17220	130	0,76%	35	c	0,50%	1,50%
KdJ/v7/sL/rR	17100	17210	110	0,64%	0	c	0,50%	1,50%
KdJ/v7/sL/rL	14550	14640	90	0,62%	0	c	0,50%	1,50%
KdJ/v7/sR/rL	14550	14640	90	0,62%	0	c	0,50%	1,50%
KdJ/v7/sR/rR	17100	17210	110	0,64%	0	c	0,50%	1,50%
KdJ/v8/sL/rR	17100	17210	110	0,64%	0	c	0,50%	1,50%
KdJ/v8/sL/rL	14550	14640	90	0,62%	0	c	0,50%	1,50%
KdJ/v8/sR/rL	14550	14640	90	0,62%	0	c	0,50%	1,50%
KdJ/v8/sR/rR	17100	17210	110	0,64%	0	c	0,50%	1,50%
KdJ/v9/sL/rR	18150	18250	100	0,55%	0	c	0,50%	1,50%
KdJ/v9/sL/rL	15230	15310	80	0,53%	0	c	0,50%	1,50%
KdJ/v9/sR/rL	15230	15310	80	0,53%	0	c	0,50%	1,50%
KdJ/v9/sR/rR	18150	18250	100	0,55%	0	c	0,50%	1,50%
KdJ/v10/sL/rR	18150	18250	100	0,55%	0	c	0,50%	1,50%
KdJ/v10/sL/rL	15230	15310	80	0,53%	0	c	0,50%	1,50%
KdJ/v10/sR/rL	15230	15310	80	0,53%	0	c	0,50%	1,50%
KdJ/v10/sR/rR	18150	18250	100	0,55%	0	c	0,50%	1,50%
KdJ/v11/sL/rR	18150	18250	100	0,55%	0	c	0,50%	1,50%
KdJ/v11/sL/rL	15230	15310	80	0,53%	0	c	0,50%	1,50%
KdJ/v11/sR/rL	15230	15310	80	0,53%	0	c	0,50%	1,50%
KdJ/v11/sR/rR	18150	18250	100	0,55%	0	c	0,50%	1,50%
BRad/v1/sR/rL	14650	14720	70	0,48%	100	b	1,00%	1,00%
BRad/v1/sR/rR	15610	15700	90	0,58%	100	b	1,00%	1,00%
Kaatstraat	7980	8120	140	1,75%	190	c	1,00%	2,00%
adel/v1	7930	8060	130	1,64%	190	c	1,00%	2,00%
adel/v2	6050	6160	110	1,82%	190	c	1,00%	2,00%
adel/v3	6050	6160	110	1,82%	190	c	1,00%	2,00%
adel/v4	5490	5550	60	1,09%	190	c	1,00%	2,00%
v. Noortstr.	3860	3910	50	1,30%	190	c	1,00%	2,00%

1	2	3	4	5	6	7	8	9
	2013	2013	Verschil	Verschil	Bussen	gemiddelde snelheid	% zw	% mzw
	Autonoom	Ambitie	[-]	[%]	2013	2013		
Papbrug/f/rR	3430	3460			0	c	0,50%	1,50%
Papbrug/f/OV	0	0	0	0,00%	205	c	0,50%	1,50%
Papbrug/f/rL	3620	3650	30	0,83%	0	c	0,50%	1,50%
Papbrug/s/rR	3430	3460	30	0,87%	0	c	0,50%	1,50%
Papbrug/s/OV	0	0	0	0,00%	205	c	0,50%	1,50%
Papbrug/s/rL	3620	3650	30	0,83%	0	c	0,50%	1,50%
Wilh/N1/sL/rR	6940	6960	20	0,29%	0	c	0,50%	1,50%
Wilh/N1/sL/rL	5640	5640	0	0,00%	0	c	0,50%	1,50%
Wilh/N1/sR/rL	5640	5640	0	0,00%	0	c	0,50%	1,50%
Wilh/N1/sR/rR	6940	6960	20	0,29%	0	c	0,50%	1,50%
Von/v1/sL/rR	5040	5190	150	2,98%	0	c	0,50%	1,50%
Von/v1/sL/rL	5950	6080	130	2,18%	0	c	0,50%	1,50%
Von/v1/sR/rL	5950	6080	130	2,18%	0	c	0,50%	1,50%
Von/v1/sR/rR	5040	5190	150	2,98%	0	c	0,50%	1,50%
Von/v2/sL/rR	4890	5030	140	2,86%	0	c	0,50%	1,50%
Von/v2/sL/rL	5780	5920	140	2,42%	0	c	0,50%	1,50%
Von/v2/sR/rL	5780	5920	140	2,42%	0	c	0,50%	1,50%
Von/v2/sR/rR	4890	5030	140	2,86%	0	c	0,50%	1,50%
Von/v3/sL	10670	10950	280	2,62%	0	c	0,50%	1,50%
Von/v3/sR	10670	10950	280	2,62%	0	c	0,50%	1,50%
Von/v4/sL	14950	15230	280	1,87%	600	c	0,50%	1,50%
Von/v4/sR	14950	15230	280	1,87%	600	c	0,50%	1,50%
Baden-Powell/sL	14190	14460	270	1,90%	600	c	0,50%	1,50%
Baden-Powell/sR	14190	14460	270	1,90%	600	c	0,50%	1,50%
Bril/v3/sL	8590	8600	10	0,12%	370	c	1,00%	2,00%
Bril/v3/sR	8590	8600	10	0,12%	370	c	1,00%	2,00%
Bril/v4/sL	8590	8600	10	0,12%	370	c	1,00%	2,00%
Bril/v4/sR	8590	8600	10	0,12%	370	c	1,00%	2,00%
Bril/v5/sL	14340	14600	260	1,81%	370	c	1,00%	1,50%
Bril/v5/sR	14340	14600	260	1,81%	370	c	1,00%	1,50%
Alba/v1/sL	14240	14500	260	1,83%	230	c	1,00%	1,50%
Alba/v1/sR	14240	14500	260	1,83%	230	c	1,00%	1,50%
Alba/v2/sL	14240	14500	260	1,83%	230	c	1,00%	1,50%
Alba/v2/sR	14240	14500	260	1,83%	230	c	1,00%	1,50%
Albrug/sL	12550	12720	170	1,35%	230	c	1,00%	1,50%
Albrug/sR	12550	12720	170	1,35%	230	c	1,00%	1,50%
Venu/v1/sL/rR	7830	7890	60	0,77%	0	c	1,00%	1,50%
Venu/v1/sL/rL	7400	7520	120	1,62%	0	c	1,00%	1,50%
Venu/v1/sL/OV	0	0	0	0,00%	230	c	1,00%	1,50%
Venu/v1/fR/OV	0	0	0	0,00%	230	c	1,00%	1,50%
Venu/v1/fR/rL	7400	7520	120	1,62%	0	c	1,00%	1,50%
Venu/v1/fR/rR	7830	7890	60	0,77%	0	c	1,00%	1,50%
Venu/v2/sL/rR	8040	8110	70	0,87%	0	c	1,00%	1,50%
Venu/v2/sL/rL	7340	7450	110	1,50%	0	c	1,00%	1,50%
Venu/v2/sL/OV	0	0	0	0,00%	230	c	1,00%	1,50%
Venu/v2/fR/OV	0	0	0	0,00%	230	c	1,00%	1,50%
Venu/v2/fR/rL	7340	7450	110	1,50%	0	c	1,00%	1,50%
Venu/v2/fR/rR	8040	8110	70	0,87%	0	c	1,00%	1,50%
Venu/v3/sL/rR	8040	8110	70	0,87%	0	c	1,00%	1,50%

1	2	3	4	5	6	7	8	9
	2013	2013	Verschil	Verschil	Bussen	gemiddelde snelheid	% zw	% mzw
	Autonoom	Ambitie	[-]	[%]	2013	2013		
Venu/v3/sL/rL	7340	7450	110	1,50%	0	c	1,00%	1,50%
Venu/v3/sL/OV	0	0	0	0,00%	230	c	1,00%	1,50%
Venu/v3/fR/OV	0	0	0	0,00%	230	c	1,00%	1,50%
Venu/v3/fR/rL	7340	7450	110	1,50%	0	c	1,00%	1,50%
Venu/v3/fR/rR	8040	8110	70	0,87%	0	c	1,00%	1,50%
Venu/v4/sL/rR	8040	8110	70	0,87%	0	c	1,00%	1,50%
Venu/v4/sL/rL	7340	7450	110	1,50%	0	c	1,00%	1,50%
Venu/v4/sL/OV	0	0	0	0,00%	230	c	1,00%	1,50%
Venu/v4/fR/OV	0	0	0	0,00%	230	c	1,00%	1,50%
Venu/v4/fR/rL	7340	7450	110	1,50%	0	c	1,00%	1,50%
Venu/v4/fR/rR	8040	8110	70	0,87%	0	c	1,00%	1,50%
Rube/v1/sL/rR	7750	7800	50	0,65%	230	c	1,00%	1,50%
Rube/v1/sL/rL	7290	7390	100	1,37%	230	c	1,00%	1,50%
Rube/v1/sR/rL	7290	7390	100	1,37%	230	c	1,00%	1,50%
Rube/v1/sR/rR	7750	7800	50	0,65%	230	c	1,00%	1,50%
Rube/v2/sL/rR	7750	7800	50	0,65%	230	c	1,00%	1,50%
Rube/v2/sL/rL	7290	7390	100	1,37%	230	c	1,00%	1,50%
Rube/v2/sR/rL	7290	7390	100	1,37%	230	c	1,00%	1,50%
Rube/v2/sR/rR	7750	7800	50	0,65%	230	c	1,00%	1,50%
Rube/v3/sL/OVR	0	0	0	0,00%	210	c	1,00%	1,50%
Rube/v3/sL/rM	18180	18330	150	0,83%	0	c	1,00%	1,50%
Rube/v3/sL/OVL	0	0	0	0,00%	210	c	1,00%	1,50%
Rube/v3/sR/OVL	0	0	0	0,00%	210	c	1,00%	1,50%
Rube/v3/sR/rM	18180	18330	150	0,83%	0	c	1,00%	1,50%
Rube/v3/sR/OVR	0	0	0	0,00%	210	c	1,00%	1,50%
Rube/v4/sL/OV	0	0	0	0,00%	210	c	1,00%	1,50%
Rube/v4/sL/rR	9020	9080	60	0,67%	0	c	1,00%	1,50%
Rube/v4/sL/rL	9160	9260	100	1,09%	0	c	1,00%	1,50%
Rube/v4/sR/rL	9160	9260	100	1,09%	0	c	1,00%	1,50%
Rube/v4/sR/rR	9020	9080	60	0,67%	0	c	1,00%	1,50%
Rube/v4/sR/OV	0	0	0	0,00%	420	c	1,00%	1,50%
Stadi/v1/sL/rR	6590	6650	60	0,91%	210	c	1,00%	1,50%
Stadi/v1/sL/rL	17520	17610	90	0,51%	210	c	1,00%	1,50%
Stadi/v1/sR/rL	17520	17610	90	0,51%	210	c	1,00%	1,50%
Stadi/v1/sR/rR	6590	6650	60	0,91%	210	c	1,00%	1,50%
Stadi/v2/sL/rR	9380	9440	60	0,64%	210	c	1,00%	1,50%
Stadi/v2/sL/rL	11200	11200	0	0,00%	210	c	1,00%	1,50%
Stadi/v2/sR/rL	11200	11200	0	0,00%	210	c	1,00%	1,50%
Stadi/v2/sR/rR	9380	9440	60	0,64%	210	c	1,00%	1,50%
Her/v1/sL/rR	5910	5920	10	0,17%	210	c	1,00%	1,50%
Her/v1/sL/rL	7070	7080	10	0,14%	210	c	1,00%	1,50%
Her/v1/sR/rL	7070	7080	10	0,14%	210	c	1,00%	1,50%
Her/v1/sR/rR	5910	5920	10	0,17%	210	c	1,00%	1,50%
Her/v2/sL/rR	5910	5920	10	0,17%	210	c	1,00%	1,50%
Her/v2/sL/rL	7070	7080	10	0,14%	210	c	1,00%	1,50%
Her/v2/sR/rL	7070	7080	10	0,14%	210	c	1,00%	1,50%
Her/v2/sR/rR	5910	5920	10	0,17%	210	c	1,00%	1,50%
Her/v3/sL/rR	6220	6220	0	0,00%	210	c	1,00%	1,50%
Her/v3/sL/rL	6750	6750	0	0,00%	210	c	1,00%	1,50%
Her/v3/sR/rL	6750	6750	0	0,00%	210	c	1,00%	1,50%
Her/v3/sR/rR	6220	6220	0	0,00%	210	c	1,00%	1,50%

1	2	3	4	5	6	7	8	9
	2013	2013	Vershil	Vershil	Bussen	gemiddelde snelheid	% zw	% mzw
	Autonoom	Ambitie	[-]	[%]	2013	2013		
Ble/v1/sL	8080	8090	10	0,12%	0	c	1,00%	1,50%
Ble/v1/sR	8080	8090	10	0,12%	0	c	1,00%	1,50%
Ble/v2/sL	8080	8090	10	0,12%	720	c	1,00%	1,50%
Ble/v2/sR	8080	8090	10	0,12%	720	c	1,00%	1,50%
Leidve/v1/sL/rR	0	0	0	0,00%	670	c	0,00%	0,00%
Leidve/v1/sL/rL	0	0	0	0,00%	670	c	0,00%	0,00%
Leidve/v2/sL/rR	0	0	0	0,00%	670	c	0,00%	0,00%
Leidve/v2/sL/rL	0	0	0	0,00%	670	c	0,00%	0,00%
Stpl/v1/sL/rR	0	0	0	0,00%	0	c	0,00%	0,00%
Stpl/v1/sL/rL	4450	4470	20	0,45%	0	c	0,00%	0,00%
Stpl/v1/sR/rL	4450	4470	20	0,45%	0	c	0,00%	0,00%
Stpl/v1/sR/rR	0	0	0	0,00%	0	c	0,00%	0,00%
Stpl/v2/sL/rR	0	0	0	0,00%	0	c	0,00%	0,00%
Stpl/v2/sL/rL	1530	1560	30	1,96%	0	c	0,00%	0,00%
Stpl/v2/sR/rL	1530	1560	30	1,96%	0	c	0,00%	0,00%
Stpl/v2/sR/rR	0	0	0	0,00%	0	c	0,00%	0,00%
Stpl/v3/sL/rR	0	0	0	0,00%	0	c	0,00%	0,00%
Stpl/v3/sL/rL	1810	1870	60	3,31%	0	c	0,00%	0,00%
Stpl/v3/sR/rL	1810	1870	60	3,31%	0	c	0,00%	0,00%
Stpl/v3/sR/rR	0	0	0	0,00%	0	c	0,00%	0,00%
Mor/v1/sL	2900	2960	60	2,07%	0	c	1,00%	1,00%
Mor/v1/sR	2900	2960	60	2,07%	0	c	1,00%	1,00%
Scheltema/v1/sL	0	0	0	0,00%	1530	c	0,00%	0,00%
Scheltema/v1/sR	0	0	0	0,00%	1530	c	0,00%	0,00%
Vred/v1/sL	0	0	0	0,00%	2770	c	0,00%	0,00%
Vred/v1/sR	0	0	0	0,00%	2770	c	0,00%	0,00%
CabaT/v1/sR/rl	12100	12120	20	0,17%	150	c	2,00%	2,00%
CabaT/v1/sR/rR	15730	15830	100	0,64%	150	c	2,00%	2,00%
CabaT/v1/sL/rl	12100	12120	20	0,17%	150	c	2,00%	2,00%
CabaT/v1/sL/rR	15730	15830	100	0,64%	150	c	2,00%	2,00%
CabaT/v2/sL	27830	27950	120	0,43%	300	c	2,00%	2,00%
CabaT/v2/sR	27830	27950	120	0,43%	300	c	2,00%	2,00%
CabaT/v3/sL	27830	27950	120	0,43%	300	c	2,00%	2,00%
CabaT/v3/sR	27830	27950	120	0,43%	300	c	2,00%	2,00%
CabaT/v4/Sl/rR	15730	15830	100	0,64%	90	c	2,00%	2,00%
CabaT/v4/sL/rL	12100	12120	20	0,17%	90	c	2,00%	2,00%
CabaT/v4/sR/rL	12100	12120	20	0,17%	90	c	2,00%	2,00%
CabaT/v4/sR/rR	15730	15830	100	0,64%	90	c	2,00%	2,00%
CabaT/v5/sL/rR	15730	15830	100	0,64%	90	0	2,00%	2,00%
CabaT/v5/sL/rL	12100	12120	20	0,17%	90	0	2,00%	2,00%
CabaT/v5/sR/rL	12100	12120	20	0,17%	90	c	2,00%	2,00%
CabaT/v5/sR/rR	15730	15830	100	0,64%	90	c	2,00%	2,00%
CabaT/v7/sL	27830	27950	120	0,43%	180	c	2,00%	2,00%
CabaT/v7/sR	27830	27950	120	0,43%	180	c	2,00%	2,00%
CabaT/v8/sL	27830	27950	120	0,43%	180	c	2,00%	2,00%
CabaT/v8/sR	27830	27950	120	0,43%	180	c	2,00%	2,00%
CabaT/v9/sL	27830	27950	120	0,43%	180	c	1,00%	2,00%
CabaT/v9/sR	27830	27950	120	0,43%	180	c	1,00%	2,00%
CabaT/v10/sL	27830	27950	120	0,43%	180	c	2,00%	2,00%

1	2	3	4	5	6	7	8	9
	2013	2013	Vershil	Vershil	Bussen	gemiddelde snelheid	% zw	% mzw
	Autonoom	Ambitie	[-]	[%]	2013	2013		
CabaT/v10/sR	27830	27950	120	0,43%	180	c	2,00%	2,00%
CabaT/V11/sL	27830	27950	120	0,43%	180	c	2,00%	2,00%
CabaT/v11/sR	27830	27950	120	0,43%	180	c	2,00%	2,00%
Cath/v1/sR	16590	16660	70	0,42%	90	c	1,00%	2,00%
Cath/v2/sR	16980	17050	70	0,41%	90	c	1,00%	2,00%
Cath/v3/sR	18370	18430	60	0,33%	90	c	1,00%	2,00%
Cath/v4/sR	18370	18430	60	0,33%	90	c	1,00%	2,00%
Cath/v5/sR	19950	20010	60	0,30%	90	c	1,00%	2,00%
Cath/v6/sR	11880	11920	40	0,34%	90	c	1,00%	1,50%
Ledig Erf/v1/sL	11880	11920	40	0,34%	0	c	1,00%	1,50%
Ledig Erf/v1/sR	11880	11920	40	0,34%	0	c	1,00%	1,50%
Ledig Erf/v2/sL	11520	11570	50	0,43%	0	c	1,00%	1,50%
Ledig Erf/v2/sR	11520	11570	50	0,43%	0	c	1,00%	1,50%
Abstdijk/v1/sL	15380	15440	60	0,39%	0	c	1,00%	1,50%
Abstdijk/v1/sR	15380	15440	60	0,39%	0	c	1,00%	1,50%
Bene/v1/sL	16570	16600	30	0,18%	300	c	1,00%	1,50%
Bene/v1/sR	16570	16600	30	0,18%	300	c	1,00%	1,50%
Bene/v2/sL/rR	6420	6430	10	0,16%	150	c	1,00%	1,50%
Bene/v2/sL/rL	9840	9880	40	0,41%	150	c	1,00%	1,50%
Bene/v2/sR/rL	9840	9880	40	0,41%	150	c	1,00%	1,50%
Bene/v2/sR/rR	6420	6430	10	0,16%	150	c	1,00%	1,50%
Bene/v3/sL/rR	7690	7690	0	0,00%	60	c	0,50%	1,50%
Bene/v3/sL/rL	11580	11580	0	0,00%	60	c	0,50%	1,50%
Bene/v3/sR/rL	11580	11580	0	0,00%	60	c	0,50%	1,50%
Bene/v3/sR/rR	7690	7690	0	0,00%	60	c	0,50%	1,50%
Bene/v4/sL/rR	7690	7690	0	0,00%	60	c	0,50%	1,50%
Bene/v4/sL/rL	11580	11580	0	0,00%	60	c	0,50%	1,50%
Bene/v4/sR/rL	11580	11580	0	0,00%	60	c	0,50%	1,50%
Bene/v4/sR/rR	7690	7690	0	0,00%	60	c	0,50%	1,50%
Bene/v5/sL/rR	7780	7800	20	0,26%	60	c	0,50%	1,50%
Bene/v5/sL/rL	11220	11230	10	0,09%	60	c	0,50%	1,50%
Bene/v5/sR/rL	11220	11230	10	0,09%	60	c	0,50%	1,50%
Bene/v5/sR/rR	7780	7800	20	0,26%	60	c	0,50%	1,50%
Bene/v6/sL/rR	7780	7800	20	0,26%	60	c	0,50%	1,50%
Bene/v6/sL/rL	11220	11230	10	0,09%	60	c	0,50%	1,50%
Bene/v6/sR/rL	11220	11230	10	0,09%	60	c	0,50%	1,50%
Bene/v6/sR/rR	7780	7800	20	0,26%	60	c	0,50%	1,50%
Bene/v7/sL/rR	7780	7800	20	0,26%	60	c	0,50%	1,50%
Bene/v7/sL/rL	11220	11230	10	0,09%	60	c	0,50%	1,50%
Bene/v7/sR/rL	11220	11230	10	0,09%	60	c	0,50%	1,50%
Bene/v7/sR/rR	7780	7800	20	0,26%	60	c	0,50%	1,50%
Bene/v8/sL/rR	7780	7800	20	0,26%	60	c	0,50%	1,50%
Bene/v8/sL/rL	11220	11230	10	0,09%	60	c	0,50%	1,50%
Bene/v8/sR/rL	11220	11230	10	0,09%	60	c	0,50%	1,50%
Bene/v8/sR/rR	7780	7800	20	0,26%	60	c	0,50%	1,50%
Bene/v9/sL/rR	7780	7800	20	0,26%	60	c	0,50%	1,50%
Bene/v9/sL/rRL	11220	11230	10	0,09%	60	c	0,50%	1,50%
Bene/v9/sR/rL	11220	11230	10	0,09%	60	c	0,50%	1,50%
Bene/v9/sR/rR	7780	7800	20	0,26%	60	c	0,50%	1,50%
Bene/v10/sL/rR	7780	7800	20	0,26%	60	c	0,50%	1,50%
Bene/v10/sL/rL	11220	11230	10	0,09%	60	c	0,50%	1,50%

1	2	3	4	5	6	7	8	9
	2013	2013	Vershil	Vershil	Bussen	gemiddelde snelheid	% zw	% mzw
	Autonoom	Ambitie	[-]	[%]	2013	2013		
Bene/v10/sR/rL	11220	11230	10	0,09%	60	c	0,50%	1,50%
Bene/v10/sR/rR	7780	7800	20	0,26%	60	c	0,50%	1,50%
Bene/v11/sL/rR	7780	7800	20	0,26%	60	c	0,50%	1,50%
Bene/v11/sL/rL	11290	11320	30	0,27%	60	c	0,50%	1,50%
Bene/v11/sR/rL	11290	11320	30	0,27%	60	c	0,50%	1,50%
Bene/v11/sR/rR	7780	7800	20	0,26%	60	c	0,50%	1,50%
Bene/v12/sL/rR	10900	10900	0	0,00%	180	c	0,50%	1,50%
Bene/v12/sL/rL	14360	14370	10	0,07%	180	c	0,50%	1,50%
Bene/v12/sR/rL	14360	14370	10	0,07%	180	c	0,50%	1,50%
Bene/v12/sR/rR	10900	10900	0	0,00%	180	c	0,50%	1,50%
Bene/v13/sL/rR	10900	10900	0	0,00%	180	c	0,50%	1,50%
Bene/v13/sL/rL	14360	14370	10	0,07%	180	c	0,50%	1,50%
Bene/v13/sR/rL	14360	14370	10	0,07%	180	c	0,50%	1,50%
Bene/v13/sR/rR	10900	10900	0	0,00%	180	c	0,50%	1,50%
Bene/v14/sL/rR	11160	11170	10	0,09%	180	c	0,50%	1,50%
Bene/v14/sL/rL	15760	15760	0	0,00%	180	c	0,50%	1,50%
Bene/v14/sR/rL	15760	15760	0	0,00%	180	c	0,50%	1,50%
Bene/v14/sR/rR	11160	11170	10	0,09%	180	c	0,50%	1,50%
Bene/v15/sL/rR	11160	11170	10	0,09%	180	c	0,50%	1,50%
Bene/v15/sL/rL	15760	15760	0	0,00%	180	c	0,50%	1,50%
Bene/v15/sR/rL	15760	15760	0	0,00%	180	c	0,50%	1,50%
Bene/v15/sR/rR	11160	11170	10	0,09%	180	c	0,50%	1,50%
Bene/v16/sL/rR	11160	11170	10	0,09%	180	c	0,50%	1,50%
Bene/v16/sL/rL	15760	15760	0	0,00%	180	c	0,50%	1,50%
Bene/v16/sR/rL	15760	15760	0	0,00%	180	c	0,50%	1,50%
Bene/v16/sR/rR	11160	11170	10	0,09%	180	c	0,50%	1,50%
Bene/v17/sL/rR	11160	11170	10	0,09%	180	c	0,50%	1,50%
Bene/v17/sL/rL	15760	15760	0	0,00%	180	c	0,50%	1,50%
Bene/v17/sR/rL	15760	15760	0	0,00%	180	c	0,50%	1,50%
Bene/v17/sR/rR	11160	11170	10	0,09%	180	c	0,50%	1,50%
Bene/v18/sL/rR	15710	15730	20	0,13%	150	c	0,50%	1,50%
Bene/v18/sL/rL	20300	20310	10	0,05%	150	c	0,50%	1,50%
Bene/v18/sR/rL	20300	20310	10	0,05%	150	c	0,50%	1,50%
Bene/v18/sR/rR	15710	15730	20	0,13%	150	c	0,50%	1,50%
Euro/v1/sL	17560	18930	1370	7,80%	710	c	1,00%	2,00%
Euro/v1/sR	17560	18930	1370	7,80%	710	c	1,00%	2,00%
Euro/v2/sL	15920	17310	1390	8,73%	710	c	1,00%	2,00%
Euro/v2/sR	15920	17310	1390	8,73%	710	c	1,00%	2,00%
Euro/v3/sL	14150	15530	1380	9,75%	710	c	1,00%	2,00%
Euro/v3/sR	14110	15490	1380	9,78%	710	c	1,00%	2,00%
Euro/v4/sL	14110	15490	1380	9,78%	920	c	1,00%	2,00%
Euro/v4/sR	14110	15490	1380	9,78%	920	c	1,00%	2,00%
Euro/v5/sL	13880	15260	1380	9,94%	920	c	1,00%	2,00%
Euro/v5/sR	13880	15260	1380	9,94%	920	c	1,00%	2,00%
EuZu/v1/sL/rR	16750	17430	680	4,06%	330	c	1,00%	2,50%
EuZu/v1/sL/rL	15770	16410	640	4,06%	330	c	1,00%	2,50%
EuZu/v1/sR/rL	15770	16410	640	4,06%	330	c	1,00%	2,50%
EuZu/v1/sR/rR	16750	17430	680	4,06%	330	c	1,00%	2,50%
EuZu/v2/sL/rR	16750	17430	680	4,06%	330	c	1,00%	2,50%
EuZu/v2/sL/rL	14440	15070	630	4,36%	330	c	1,00%	2,50%
EuZu/v2/sR/rL	14440	15070	630	4,36%	330	c	1,00%	2,50%
EuZu/v2/sR/rR	16750	17430	680	4,06%	330	c	1,00%	2,50%
EuZu/v3/sL/rR	18770	19440	670	3,57%	330	c	1,00%	2,50%

1	2	3	4	5	6	7	8	9
	2013	2013	Verschil	Verschil	Bussen	gemiddelde snelheid	% zw	% mzw
	Autonoom	Ambitie	[-]	[%]	2013	2013		
EuZu/v3/sL/rL	13160	13770	610	4,64%	0	c	1,00%	2,50%
EuZu/v3/sL/OV	0	0	0	0,00%	330	c	1,00%	2,50%
EuZu/v3/sR/OV	0	0	0	0,00%	330	c	1,00%	2,50%
EuZu/v3/sR/rL	13160	13770	610	4,64%	0	c	1,00%	2,50%
EuZu/v3/sR/rR	18770	19440	670	3,57%	330	c	1,00%	2,50%
EuZu/v4/sL/rR	18770	19440	670	3,57%	330	c	1,00%	2,50%
EuZu/v4/sL/rL	13160	13770	610	4,64%	0	c	1,00%	2,50%
EuZu/v4/sL/OV	0	0	0	0,00%	330	c	1,00%	2,50%
EuZu/v4/sR/OV	0	0	0	0,00%	330	c	1,00%	2,50%
EuZu/v4/sR/rL	13160	13770	610	4,64%	0	c	1,00%	2,50%
EuZu/v4/sR/rR	18770	19440	670	3,57%	330	c	1,00%	2,50%
EuZu/v5/sL/rR	20380	21000	620	3,04%	330	c	1,00%	2,50%
EuZu/v5/sL/rL	18460	19140	680	3,68%	330	c	1,00%	2,50%
EuZu/v5/sR/rL	18460	19140	680	3,68%	330	c	1,00%	2,50%
EuZu/v5/sR/rR	20380	21000	620	3,04%	330	c	1,00%	2,50%
EuZu/v6/sL/rR	13690	14340	650	4,75%	330	c	1,00%	2,50%
EuZu/v6/sL/rL	11340	11540	200	1,76%	330	c	1,00%	2,50%
EuZu/v6/sR/rL	11340	11540	200	1,76%	330	c	1,00%	2,50%
EuZu/v6/sR/rR	13690	14340	650	4,75%	330	c	1,00%	2,50%
EuZu/v7/sL/rR	13690	14340	650	4,75%	330	c	1,00%	2,50%
EuZu/v7/sL/rL	11340	11540	200	1,76%	330	c	1,00%	2,50%
EuZu/v7/sR/rL	11340	11540	200	1,76%	330	c	1,00%	2,50%
EuZu/v7/sR/rR	13690	14340	650	4,75%	330	c	1,00%	2,50%
EuZu/v8/sL/rR	7920	8120	200	2,53%	285	c	1,00%	2,50%
EuZu/v8/sL/rL	6760	6930	170	2,51%	285	c	1,00%	2,50%
EuZu/v8/sR/rL	6760	6930	170	2,51%	285	c	1,00%	2,50%
EuZu/v8/sR/rR	7920	8120	200	2,53%	285	c	1,00%	2,50%
EuZu/v9/sL/rR	7540	7740	200	2,65%	285	c	1,00%	2,50%
EuZu/v9/sL/rL	6380	6550	170	2,66%	285	c	1,00%	2,50%
EuZu/v9/sR/rL	6380	6550	170	2,66%	285	c	1,00%	2,50%
EuZu/v9/sR/rR	7540	7740	200	2,65%	285	c	1,00%	2,50%
EuZu/v10/sL/rR	7540	7740	200	2,65%	285	c	1,00%	2,50%
EuZu/v10/sL/rL	6380	6550	170	2,66%	285	c	1,00%	2,50%
EuZu/v10/sR/rL	6380	6550	170	2,66%	285	c	1,00%	2,50%
EuZu/v10/sR/rR	7540	7740	200	2,65%	285	c	1,00%	2,50%
EuZu/v11/sL/rR	7530	7730	200	2,66%	285	c	1,00%	2,50%
EuZu/v11/sL/rL	6370	6540	170	2,67%	285	c	1,00%	2,50%
EuZu/v11/sR/rL	6370	6540	170	2,67%	285	c	1,00%	2,50%
EuZu/v11/sR/rR	7530	7730	200	2,66%	285	c	1,00%	2,50%
EuZu/v12/sL	13900	14270	370	2,66%	470	c	1,00%	2,50%
EuZu/v12/sR	13900	14270	370	2,66%	470	c	1,00%	2,50%
EuZu/v13/sL	13900	14270	370	2,66%	470	c	1,00%	2,50%
EuZu/v13/sR	13900	14270	370	2,66%	470	c	1,00%	2,50%
OdO/v1/sL	14950	16500	1550	10,37%	970	c	1,00%	2,00%
OdO/v1/sR	14950	16500	1550	10,37%	970	c	1,00%	2,00%
OdO/v2/sL	14400	15970	1570	10,90%	970	c	1,00%	2,00%
OdO/v2/sR	14400	15970	1570	10,90%	970	c	1,00%	2,00%
OdO/v3/sL	14400	15970	1570	10,90%	970	c	1,00%	2,00%
OdO/v3/sR	14400	15970	1570	10,90%	970	c	1,00%	2,00%
OdO/v4/sL	13050	14440	1390	10,65%	0	c	1,00%	2,00%
OdO/v4/sR	13050	14440	1390	10,65%	0	c	1,00%	2,00%
OdO/v5/sL	13610	15000	1390	10,21%	0	c	1,00%	2,00%
OdO/v5/sR	13610	15000	1390	10,21%	0	c	1,00%	2,00%
OdO/v6/sL	13630	15010	1380	10,12%	0	c	1,00%	2,00%

1	2	3	4	5	6	7	8	9
	2013	2013	Vershil	Vershil	Bussen	gemiddelde snelheid	% zw	% mzw
	Autonoom	Ambitie	[-]	[%]	2013	2013		
OdO/v6/sR	13630	15010	1380	10,12%	0	c	1,00%	2,00%
OdO/v7/sL	12850	14180	1330	10,35%	95	c	1,00%	2,00%
OdO/v7/sR	12850	14180	1330	10,35%	95	c	1,00%	2,00%
Tell/v1/sL	13720	16670	2950	21,50%	970	c	1,00%	2,00%
Tell/v1/sR	13720	16670	2950	21,50%	970	c	1,00%	2,00%
Tell/v2/sL	13720	16670	2950	21,50%	970	c	1,00%	2,00%
Tell/v2/sR	13720	16670	2950	21,50%	970	c	1,00%	2,00%
Tell/v3/sL	13720	16670	2950	21,50%	970	c	1,00%	2,00%
Tell/v3/sR	13720	16670	2950	21,50%	970	c	1,00%	2,00%
Zijst/v1/sL	13720	16670	2950	21,50%	970	c	1,00%	2,00%
Zijst/v1/sR	13720	16670	2950	21,50%	970	c	1,00%	2,00%
Zijst/v2/sL	13720	16670	2950	21,50%	970	c	1,00%	2,00%
Zijst/v2/sR	13720	16670	2950	21,50%	970	c	1,00%	2,00%
Zijst/v3/sL	13720	16670	2950	21,50%	970	c	1,00%	2,00%
Zijst/v3/sR	13720	16670	2950	21,50%	970	c	1,00%	2,00%
Zijst/v4/sL	13680	16630	2950	21,56%	970	c	1,00%	2,00%
Zijst/v4/sR	13680	16630	2950	21,56%	970	c	1,00%	2,00%
Croe/v13/sL/rR	2830	3020	190	6,71%	95	c	1,00%	2,00%
Croe/v13/sL/rL	2430	2590	160	6,58%	95	c	1,00%	2,00%
Croe/v13/sR/rL	2430	2590	160	6,58%	95	c	1,00%	2,00%
Croe/v13/sR/rR	2830	3020	190	6,71%	95	c	1,00%	2,00%
Croe/v12/sL/rR	2830	3020	190	6,71%	95	c	1,00%	2,00%
Croe/v12/sL/rL	2430	2590	160	6,58%	95	c	1,00%	2,00%
Croe/v12/sR/rL	2430	2590	160	6,58%	95	c	1,00%	2,00%
Croe/v12/sR/rR	2830	3020	190	6,71%	95	c	1,00%	2,00%
Croe/v11/sL/rR	2510	2710	200	7,97%	95	c	1,00%	2,00%
Croe/v11/sL/rL	2420	2590	170	7,02%	95	c	1,00%	2,00%
Croe/v11/sR/rL	2420	2590	170	7,02%	95	c	1,00%	2,00%
Croe/v11/sR/rR	2510	2710	200	7,97%	95	c	1,00%	2,00%
Croe/v10/sL/rR	2510	2710	200	7,97%	95	c	1,00%	2,00%
Croe/v10/sL/rL	2420	2590	170	7,02%	95	c	1,00%	2,00%
Croe/v10/sR/rL	2420	2590	170	7,02%	95	c	1,00%	2,00%
Croe/v10/sR/rR	2510	2710	200	7,97%	95	c	1,00%	2,00%
Croe/v9/sL/rR	2450	2650	200	8,16%	95	c	1,00%	2,00%
Croe/v9/sL/rL	2350	2520	170	7,23%	95	c	1,00%	2,00%
Croe/v9/sR/rL	2350	2520	170	7,23%	95	c	1,00%	2,00%
Croe/v9/sR/rR	2450	2650	200	8,16%	95	c	1,00%	2,00%
Croe/v8/sL/rR	2860	3060	200	6,99%	95	c	1,00%	2,00%
Croe/v8/sL/rL	2740	2920	180	6,57%	95	c	1,00%	2,00%
Croe/v8/sR/rL	2740	2920	180	6,57%	95	c	1,00%	2,00%
Croe/v8/sR/rR	2860	3060	200	6,99%	95	c	1,00%	2,00%
Croe/v7/sL/rR	2860	3060	200	6,99%	95	c	1,00%	2,00%
Croe/v7/sL/rL	2740	2920	180	6,57%	95	c	1,00%	2,00%
Croe/v7/sR/rL	2740	2920	180	6,57%	95	c	1,00%	2,00%
Croe/v7/sR/rR	2860	3060	200	6,99%	95	c	1,00%	2,00%
Croe/v6/sL/rR	2860	3060	200	6,99%	95	c	1,00%	2,00%
Croe/v6/sL/OV	0	0	0	0,00%	95	c	1,00%	2,00%
Croe/v6/sL/rL	2740	2920	180	6,57%	0	c	1,00%	2,00%
Croe/v6/sR/rL	2740	2920	180	6,57%	0	c	1,00%	2,00%
Croe/v6/sR/OV	0	0	0	0,00%	95	c	1,00%	2,00%
Croe/v6/sR/rR	2860	3060	200	6,99%	95	c	1,00%	2,00%
Croe/v5/sL/rR	8460	10170	1710	20,21%	0	c	1,00%	2,00%

1	2	3	4	5	6	7	8	9
	2013	2013	Verschil	Verschil	Bussen	gemiddelde snelheid	% zw	% mzw
	Autonoom	Ambitie	[-]	[%]	2013	2013		
Croe/v5/sL/rM	7590	9180	1590	20,95%	0	c	1,00%	2,00%
Croe/v5/sL/OV	0	0	0	0,00%	0	c	1,00%	2,00%
Croe/v5/sR/OV	0	0	0	0,00%	0	c	1,00%	2,00%
Croe/v5/sR/rM	7590	9180	1590	20,95%	0	c	1,00%	2,00%
Croe/v5/sR/rR	8460	10170	1710	20,21%	0	c	1,00%	2,00%
Croe/v4/sL/rR	8460	10170	1710	20,21%	0	c	1,00%	2,00%
Croe/v4/sL/rM	7590	9180	1590	20,95%	0	c	1,00%	2,00%
Croe/v4/sL/OV	0	0	0	0,00%	0	c	1,00%	2,00%
Croe/v4/sR/OV	0	0	0	0,00%	0	c	1,00%	2,00%
Croe/v4/sR/rM	7590	9180	1590	20,95%	0	c	1,00%	2,00%
Croe/v4/sR/rR	8460	10170	1710	20,21%	0	c	1,00%	2,00%
Croe/v3/sL/rR	8460	10170	1710	20,21%	0	c	1,00%	2,00%
Croe/v3/sL/rM	7590	9180	1590	20,95%	0	c	1,00%	2,00%
Croe/v3/sL/OV	0	0	0	0,00%	0	c	1,00%	2,00%
Croe/v3/sR/OV	0	0	0	0,00%	0	c	1,00%	2,00%
Croe/v3/sR/rM	7590	9180	1590	20,95%	0	c	1,00%	2,00%
Croe/v3/sR/rR	8460	10170	1710	20,21%	0	c	1,00%	2,00%
Croe/v2/sL/rR	8460	10170	1710	20,21%	0	c	1,00%	2,00%
Croe/v2sL/rM	7590	9180	1590	20,95%	0	c	1,00%	2,00%
Croe/v2/sL/OV	0	0	0	0,00%	0	c	1,00%	2,00%
Croe/v2/sR/OV	0	0	0	0,00%	0	c	1,00%	2,00%
Croe/v2/sR/rM	7590	9180	1590	20,95%	0	c	1,00%	2,00%
Croe/v2/sR/rR	8460	10170	1710	20,21%	0	c	1,00%	2,00%
Croe/v1/sL/rR	8460	10170	1710	20,21%	0	c	1,00%	2,00%
Croe/v1/sL/rL	7590	9180	1590	20,95%	0	c	1,00%	2,00%
Croe/v1/sR/rL	7590	9180	1590	20,95%	0	c	1,00%	2,00%
Croe/v1/sR/rR	8460	10170	1710	20,21%	0	c	1,00%	2,00%
Vleu/v1/sL/rR	4610	4730	120	2,60%	0	c	1,00%	2,50%
Vleu/v1/sL/OV	0	0	0	0,00%	900	c	1,00%	2,50%
Vleu/v1/sL/rL	4970	5080	110	2,21%	0	c	1,00%	2,50%
Vleu/v1/sR/rL	4970	5080	110	2,21%	0	c	1,00%	2,50%
Vleu/v1/sR/OV	0	0	0	0,00%	900	c	1,00%	2,50%
Vleu/v1/sR/rR	4610	4730	120	2,60%	0	c	1,00%	2,50%
Vleu/v2/sL/rR	4930	5040	110	2,23%	0	c	1,00%	2,50%
Vleu/v2/sL/OV	0	0	0	0,00%	900	c	1,00%	2,50%
Vleu/v2/sL/rL	5330	5450	120	2,25%	0	c	1,00%	2,50%
Vleu/v2/sR/rL	5330	5450	120	2,25%	0	c	1,00%	2,50%
Vleu/v2/sR/OV	0	0	0	0,00%	900	c	1,00%	2,50%
Vleu/v2/sR/rR	4930	5040	110	2,23%	0	c	1,00%	2,50%
Vleu/v2/sR/rL/T2	5330	5450	120	2,25%	0	c	1,00%	2,50%
Vleu/v2/sR/OV/T4	0	0	0	0,00%	900	c	1,00%	2,50%
Vleu/v2/sR/rR/T4	4930	5040	110	2,23%	0	c	1,00%	2,50%
Vleu/v2/sRgem4/2	0	0	0	0,00%	0	0	1,00%	2,50%
Vleu/v3/sL/rR	4930	5040	110	2,23%	0	c	1,00%	2,50%
Vleu/v3/sL/OV	0	0	0	0,00%	900	c	1,00%	2,50%
Vleu/v3/sL/rL	5330	5450	120	2,25%	0	c	1,00%	2,50%
Vleu/v3/sR/rL	5330	5450	120	2,25%	0	c	1,00%	2,50%
Vleu/v3/sR/OV	0	0	0	0,00%	900	c	1,00%	2,50%
Vleu/v3/sR/rR	4930	5040	110	2,23%	0	c	1,00%	2,50%
Vleu/v3/sR/rL/T2	5330	5450	120	2,25%	0	c	1,00%	2,50%
Vleu/v3/sR/OV/T2	0	0	0	0,00%	900	c	1,00%	2,50%
Vleu/v3/sR/rR/T4	4930	5040	110	2,23%	0	c	1,00%	2,50%
Vleu/v3/sRgem4/2	0	0	0	0,00%	0	0	1,00%	2,50%
Vleu/v4/sL/rR	4310	4450	140	3,25%	0	c	1,00%	2,50%

1	2	3	4	5	6	7	8	9
	2013	2013	Verschil	Verschil	Bussen	gemiddelde snelheid	% zw	% mzw
	Autonoom	Ambitie	[-]	[%]	2013	2013		
Vleu/v4/sL/OV	0	0	0	0,00%	740	c	1,00%	2,50%
Vleu/v4/sL/rL	4770	4710	-60	-1,26%	0	c	1,00%	2,50%
Vleu/v4/sR/rL	4770	4710	-60	-1,26%	0	c	1,00%	2,50%
Vleu/v4/sR/OV	0	0	0	0,00%	740	c	1,00%	2,50%
Vleu/v4/sR/rR	4310	4260	-50	-1,16%	0	c	1,00%	2,50%
Vleu/v5A/sL/rR	4310	4450	140	3,25%	0	c	1,00%	2,50%
Vleu/v5A/sL/OV	0	0	0	0,00%	740	c	1,00%	2,50%
Vleu/v5A/sL/rL	4770	4900	130	2,73%	0	c	1,00%	2,50%
Vleu/v5A/sR/rL	4770	4900	130	2,73%	0	c	1,00%	2,50%
Vleu/v5A/sR/OV	0	0	0	0,00%	740	c	1,00%	2,50%
Vleu/v5A/sR/rR	4310	4450	140	3,25%	0	c	1,00%	2,50%
Vleu/v5B/sL/rR	4620	4770	150	3,25%	0	c	1,00%	2,50%
Vleu/v5B/sL/OV	0	0	0	0,00%	740	c	1,00%	2,50%
Vleu/v5B/sL/rL	4950	5090	140	2,83%	0	c	1,00%	2,50%
Vleu/v5B/sR/rL	4950	5090	140	2,83%	0	c	1,00%	2,50%
Vleu/v5B/sR/OV	0	0	0	0,00%	740	c	1,00%	2,50%
Vleu/v5B/sR/rR	4620	4770	150	3,25%	0	c	1,00%	2,50%
Vleu/v6/sL/rR	4620	4770	150	3,25%	0	c	1,00%	2,50%
Vleu/v6/sL/OV	0	0	0	0,00%	900	c	1,00%	2,50%
Vleu/v6/sL/rL	4950	5090	140	2,83%	0	c	1,00%	2,50%
Vleu/v6/sR/rL	4950	5090	140	2,83%	0	c	1,00%	2,50%
Vleu/v6/sR/OV	0	0	0	0,00%	900	c	1,00%	2,50%
Vleu/v6/sR/rR	4620	4770	150	3,25%	0	c	1,00%	2,50%
Vleu/v7/sL/rR	4620	4770	150	3,25%	0	c	1,00%	2,50%
Vleu/v7/sL/OV	0	0	0	0,00%	900	c	1,00%	2,50%
Vleu/v7/sL/rL	4950	5090	140	2,83%	0	c	1,00%	2,50%
Vleu/v7/sR/rL	4950	5090	140	2,83%	0	c	1,00%	2,50%
Vleu/v7/sR/OV	0	0	0	0,00%	900	c	1,00%	2,50%
Vleu/v7/sR/rR	4620	4770	150	3,25%	0	c	1,00%	2,50%
Vleu/v8/sL/rR	8640	8820	180	2,08%	0	c	1,00%	2,50%
Vleu/v8/sL/OV	0	0	0	0,00%	900	c	1,00%	2,50%
Vleu/v8/sL/rL	5230	5350	120	2,29%	0	c	1,00%	2,50%
Vleu/v8/sR/rL	5230	5350	120	2,29%	0	c	1,00%	2,50%
Vleu/v8/sR/OV	0	0	0	0,00%	900	c	1,00%	2,50%
Vleu/v8/sR/rR	8640	8820	180	2,08%	0	c	1,00%	2,50%
Vleu/v8/sR/rL/T2	5230	5350	120	2,29%	0	c	1,00%	2,50%
Vleu/v8/sR/OV/T2	0	0	0	0,00%	900	c	1,00%	2,50%
Vleuv8/sR/rR/T4	8640	8820	180	2,08%	0	c	1,00%	2,50%
Vleuv8/sRgem4/2	0	0	0	0,00%	0	0	1,00%	2,50%
BRad/v2/sR/rL	14660	14730	70	0,48%	100	c	1,00%	1,00%
BRad/v2/sR/rR	15610	15700	90	0,58%	100	c	1,00%	1,00%
BRad/v3/sR/rL	15500	15510	10	0,06%	100	c	1,00%	1,00%
BRad/v3/sR/rR	15970	15990	20	0,13%	100	c	1,00%	1,00%
BiltStrwg/v1/sL	16870	16890	20	0,12%	490	c	1,00%	1,00%
BiltStrwg/v1/sR	16870	16890	20	0,12%	490	c	1,00%	1,00%
BiltStrwg/v1/sL	16870	16890	20	0,12%	490	c	1,00%	1,00%
BiltStrwg/v1/sR	16870	16890	20	0,12%	490	c	1,00%	1,00%
Aansluiting A12/sL/rR	9000	9000	0	0,00%	0	c	2,40%	2,00%
Aansluiting A12/sL/rL	17410	17410	0	0,00%	0	c	2,40%	2,00%
NoStadO/v1/sL	16940	17100	160	0,94%	0	c	3,00%	2,50%
NoStadO/v1/sR	16940	17100	160	0,94%	0	c	3,00%	2,50%

1	2	3	4	5	6	7	8	9
	2013	2013	Verschil	Verschil	Bussen	gemiddelde snelheid	% zw	% mzw
	Autonoom	Ambitie	[-]	[%]	2013	2013		
NoStadO/v2/sL	16940	17100	160	0,94%	0	c	3,00%	2,50%
NoStadO/v2/sR	16940	17100	160	0,94%	0	c	3,00%	2,50%
NoStadO/v3/sL	16940	17100	160	0,94%	0	c	3,00%	2,50%
NoStadO/v3/sR	16940	17100	160	0,94%	0	c	3,00%	2,50%
NoStadO/v4/sL	15030	15190	160	1,06%	0	c	3,00%	2,50%
NoStadO/v4/sR	15030	15190	160	1,06%	0	c	3,00%	2,50%
NoStadO/v5/sL	15030	15190	160	1,06%	0	c	3,00%	2,50%
NoStadO/v5/sR	15030	15190	160	1,06%	0	c	3,00%	2,50%
NoStadO/v6/sL	11460	11580	120	1,05%	0	c	3,00%	2,50%
NoStadO/v6/sR	11460	11580	120	1,05%	0	c	3,00%	2,50%
NoStadO/v7/sL	11460	11580	120	1,05%	0	c	3,00%	2,50%
NoStadO/v7/sR	11460	11580	120	1,05%	0	c	3,00%	2,50%
NoStadO/v8/sL	11460	11580	120	1,05%	0	c	3,00%	2,50%
NoStadO/v8/sR	11460	11580	120	1,05%	0	c	3,00%	2,50%
NoStadO/v9/sL	11460	11580	120	1,05%	0	c	3,00%	2,50%
NoStadO/v9/sR	11460	11580	120	1,05%	0	c	3,00%	2,50%
Wat/v1/sL	26680	26690	10	0,04%	410	c	0,50%	1,50%
Wat/v1/sR	26680	26690	10	0,04%	410	c	0,50%	1,50%
Wat/v2/sL/rR	12640	12640	0	0,00%	205	c	0,50%	1,50%
Wat/v2/sL/rL	14240	14240	0	0,00%	205	c	0,50%	1,50%
Wat/v2/sR/rL	14240	14240	0	0,00%	205	c	0,50%	1,50%
Wat/v2/sR/rR	12640	12640	0	0,00%	205	c	0,50%	1,50%
Wat/v3/sL/rR	12640	12640	0	0,00%	205	c	0,50%	1,50%
Wat/v3/sL/rL	14240	14240	0	0,00%	205	c	0,50%	1,50%
Wat/v3/sR/rL	14240	14240	0	0,00%	205	c	0,50%	1,50%
Wat/v3/sR/rR	12640	12640	0	0,00%	205	c	0,50%	1,50%
Wat/v4/sL/rR	16120	16120	0	0,00%	205	c	0,50%	1,50%
Wat/v4/sL/rL	17600	17610	10	0,06%	205	c	0,50%	1,50%
Wat/v4/rR/rL	17600	17610	10	0,06%	205	c	0,50%	1,50%
Wat/v4/sR/rR	16120	16120	0	0,00%	205	c	0,50%	1,50%
Wat/v5/sL/rR	24680	24770	90	0,36%	230	c	0,50%	1,50%
Wat/v5/sL/rL	21100	21170	70	0,33%	230	c	0,50%	1,50%
Wat/v5/sR/rL	21100	21170	70	0,33%	230	c	0,50%	1,50%
Wat/v5/sR/rR	24680	24770	90	0,36%	230	c	0,50%	1,50%
Wat/v5A/sL	45780	45940	160	0,35%	230	c	0,50%	1,50%
Wat/v5A/sR	45780	45940	160	0,35%	230	c	0,50%	1,50%
Wat/v6/sL	45780	45940	160	0,35%	220	c	0,50%	1,50%
Wat/v6/sR	45780	45940	160	0,35%	220	c	0,50%	1,50%
Wat/v6A/sL	45780	45940	160	0,35%	220	c	0,50%	1,50%
Wat/v6A/sL/T4	45780	45940	160	0,35%	220	c	0,50%	1,50%
Wat/v6A/sLgem4/2	0	0	0	0,00%	0	c	0,50%	1,50%
Wat/v6AA/sL	45780	45940	160	0,35%	240	c	0,50%	1,50%
Wat/v6AA/T4	45780	45940	160	0,35%	240	c	0,50%	1,50%
Wat/v6AA/sLgem2/4	0	0	0	0,00%	0	c	0,50%	1,50%
Wat/v6A/sR	45780	45940	160	0,35%	220	c	0,50%	1,50%
Wat/v6B/sL	45780	45940	160	0,35%	220	c	0,50%	1,50%
Wat/v6B/sR	45780	45940	160	0,35%	220	c	0,50%	1,50%
Wat/v7/sL	45780	45940	160	0,35%	220	c	0,50%	1,50%
Wat/v7/sR	45780	45940	160	0,35%	220	c	0,50%	1,50%
Wat/v8/sL	45780	45940	160	0,35%	220	c	0,50%	1,50%
Wat/v8/sR	45780	45940	160	0,35%	220	c	0,50%	1,50%
Wat/v9/sL	49750	49780	30	0,06%	210	c	1,00%	1,50%
Wat/v9/sR	49750	49780	30	0,06%	210	c	1,00%	1,50%
Wat/v10/sL	49750	49780	30	0,06%	210	c	1,00%	1,50%

1	2	3	4	5	6	7	8	9
	2013	2013	Verschil	Verschil	Bussen	gemiddelde snelheid	% zw	% mzw
	Autonoom	Ambitie	[-]	[%]	2013	2013		
Wat/v10/sR	49750	49780	30	0,06%	210	c	1,00%	1,50%
Wat/v11/sL	49750	49780	30	0,06%	210	c	1,00%	1,50%
Wat/v11/sR	49750	49780	30	0,06%	210	c	1,00%	1,50%
Wat/v12/sL	49750	49780	30	0,06%	210	c	1,00%	1,50%
Wat/v12/sR	49750	49780	30	0,06%	210	c	1,00%	1,50%
Wat/v13/sL	49750	49780	30	0,06%	210	c	1,00%	1,50%
Wat/v13/sR	49750	49780	30	0,06%	210	c	1,00%	1,50%
Wat/v14/sL	49750	49780	30	0,06%	210	c	1,00%	1,50%
Wat/v14/sR	49750	49780	30	0,06%	210	c	1,00%	1,50%
Wat/v15/sL	49750	49780	30	0,06%	210	c	1,00%	1,50%
Wat/v15/sR	49750	49780	30	0,06%	210	c	1,00%	1,50%
Wat/v16/sL	49750	49780	30	0,06%	210	c	1,00%	1,50%
Wat/v16/sR	49750	49780	30	0,06%	210	c	1,00%	1,50%
Wat/v17/sL	49750	49780	30	0,06%	210	c	1,00%	1,50%
Wat/v17/sR	49750	49780	30	0,06%	210	c	1,00%	1,50%
Wat/v18/sL	49750	49780	30	0,06%	210	c	1,00%	1,50%
Wat/v18/sR	49750	49780	30	0,06%	210	c	1,00%	1,50%
Wat/v19/sL	49750	49780	30	0,06%	210	c	1,00%	1,50%
Wat/v19/sR	49750	49780	30	0,06%	210	c	1,00%	1,50%
Wat/v20/sL	51160	51170	10	0,02%	210	c	0,50%	1,50%
Wat/v20/sR	51160	51170	10	0,02%	210	c	0,50%	1,50%
Wat/v21/sL	51160	51170	10	0,02%	140	c	0,50%	1,50%
Wat/v21/sR	51160	51170	10	0,02%	140	c	0,50%	1,50%
Wat/v22/sL	51160	51170	10	0,02%	140	c	0,50%	1,50%
Wat/v22/sR	51160	51170	10	0,02%	140	c	0,50%	1,50%
Wat/v23/sL/rR	29390	29400	10	0,03%	80	c	0,50%	1,50%
Wat/v23/sL/rL	21770	21770	0	0,00%	80	c	0,50%	1,50%
Wat/v23/sR/rL	21770	21770	0	0,00%	80	c	0,50%	1,50%
Wat/v23/sR/rR	29390	29400	10	0,03%	80	c	0,50%	1,50%
Bril/v1/sL	8040	8120	80	1,00%	370	c	1,00%	2,00%
Bril/v1/sR	8040	8120	80	1,00%	370	c	1,00%	2,00%
Bril/v2/sL	7760	7830	70	0,90%	370	c	1,00%	2,00%
Bril/v2/sR	7760	7830	70	0,90%	370	c	1,00%	2,00%
Bril/v3/sL	8590	8600	10	0,12%	370	c	1,00%	2,00%
Bril/v3/sR	8590	8600	10	0,12%	370	c	1,00%	2,00%
Bril/v4/sL	8590	8600	10	0,12%	370	c	1,00%	2,00%
Bril/v4/sR	8590	8600	10	0,12%	370	c	1,00%	2,00%
Bril/v5/sL	14340	14600	260	1,81%	370	c	1,00%	1,50%
Bril/v5/sR	14340	14600	260	1,81%	370	c	1,00%	1,50%
Smak nieuw profiel	0	0	0	0,00%	3070	c	1,00%	2,00%

BIJLAGE 1C: Invoergegevens 2015

1	2	3	4	5	6	7	8	9
	2015	2015	Vershil	Vershil	Bussen	gemiddelde snelheid	% zw	% mzw
	Autonoom	Ambitie	[-]	[%]	2015	2015		
Amst/v12/sL	14240	14380	140	0,98%	300	c	0,01	0,02
Amst/v12/sR	14240	14380	140	0,98%	300	c	0,01	0,02
Amst/v13/sL	12860	13010	150	1,17%	300	c	0,01	0,02
Amst/v13/sR	12860	13010	150	1,17%	300	c	0,01	0,02
Amst/v14/sL	12860	13010	150	1,17%	300	c	0,01	0,02
Amst/v14/sR	12860	13010	150	1,17%	300	c	0,01	0,02
Amst/v15/sL	12890	13050	160	1,24%	300	c	0,01	0,02
Amst/v15/sR	12890	13050	160	1,24%	300	c	0,01	0,02
Amst/v16/sL	12890	13050	160	1,24%	300	c	0,01	0,02
Amst/v16/sR	12890	13050	160	1,24%	300	c	0,01	0,02
Amst/v17A1/sL	13960	14150	190	1,36%	300	c	0,01	0,02
Amst/v17A1/sR	13960	14150	190	1,36%	300	c	0,01	0,02
Amst/v17A2/sL	13960	14150	190	1,36%	300	c	0,01	0,02
Amst/v17A2/sR	13960	14150	190	1,36%	300	c	0,01	0,02
Amst/v17A3/sL	14130	14330	200	1,42%	300	c	0,01	0,02
Amst/v17A3/sR	14130	14330	200	1,42%	300	c	0,01	0,02
Amst/v17A4/sL	15550	15750	200	1,29%	300	c	0,01	0,02
Amst/v17A4/sR	15550	15750	200	1,29%	300	c	0,01	0,02
Amst/v17B/sL	17480	17680	200	1,14%	300	c	0,01	0,02
Amst/v17B/sR	17480	17680	200	1,14%	300	c	0,01	0,02
Amst/v18/sL	17470	17680	210	1,20%	300	c	0,01	0,02
Amst/v18/sR	17470	17680	210	1,20%	300	c	0,01	0,02
Amst/v19/sL/rR	9600	9730	130	1,35%	150	c	0,01	0,02
Amst/v19/sL/rL	8310	8410	100	1,20%	150	c	0,01	0,02
Amst/v19/sR/rL	8310	8410	100	1,20%	150	c	0,01	0,02
Amst/v19/sR/rR	9600	9730	130	1,35%	150	c	0,01	0,02
King/v1/sL/oprit Pijper	11150	11150	0	0,00%	0	c	0,01	0,015
King/v1/sL/fly-over	30850	32260	1410	4,57%	1050	c	0,01	0,015
King/v1/sL/afrit Bene	16030	16020	-10	-0,06%	0	c	0,01	0,015
King/v1/sR/afrit Bene	16030	16020	-10	-0,06%	0	c	0,01	0,015
King/v1/sR/fly-over	30850	32260	1410	4,57%	1050	c	0,01	0,015
King/v1/sR/oprit Pijper	11150	11150	0	0,00%	0	c	0,01	0,015
King/v2/sL/oprit Pijper	11150	11150	0	0,00%	0	c	0,01	0,015
King/v2/sL/fly-over	30850	32260	1410	4,57%	1050	c	0,01	0,015
King/v2/sL/afrit Bene	16030	16020	-10	-0,06%	0	c	0,01	0,015
King/v2/sR/afrit Bene	16030	16020	-10	-0,06%	0	c	0,01	0,015
King/v2/sR/fly-over	30850	32260	1410	4,57%	1050	c	0,01	0,015
King/v2/sR/oprit Pijper	11150	11150	0	0,00%	0	c	0,01	0,015
King/v3/sL	58030	59430	1400	2,41%	1050	c	0,01	0,015
King/v3/sR	58030	59430	1400	2,41%	1050	c	0,01	0,015
King/v4/sL	58030	59430	1400	2,41%	1050	c	0,01	0,015
King/v4/sR	58030	59430	1400	2,41%	1050	c	0,01	0,015
King/v5/sL	58030	59430	1400	2,41%	1050	c	0,01	0,015
King/v5/sR	58030	59430	1400	2,41%	1050	c	0,01	0,015
WdV/v1/sL/rR/oprit bene flyover	19560	20300	740	3,78%	525	c	0,01	0,025
WdV/v1/sL/rL/afrit pijper flyover	17860	18550	690	3,86%	525	c	0,01	0,025
WdV/v1/sR/rL/afrit pijper flyover	17860	18550	690	3,86%	525	c	0,01	0,025
WdV/v1/sR/rR/oprit bene flyover	19560	20300	740	3,78%	525	c	0,01	0,025

1	2	3	4	5	6	7	8	9
	2015	2015	Verschil	Verschil	Bussen	gemiddelde snelheid	% zw	% mzw
	Autonoom	Ambitie	[-]	[%]	2015	2015		
WdV/v2/sL/rR/oprit bene flyover	19560	20300	740	3,78%	525	c	0,01	0,025
WdV/v2/sL/rL/afrit pijper flyover	17860	18550	690	3,86%	525	c	0,01	0,025
WdV/v2/sR/rL/afrit pijper flyover	17860	18550	690	3,86%	525	c	0,01	0,025
WdV/v2/sR/rR/oprit bene flyover	19560	20300	740	3,78%	525	c	0,01	0,025
WdV/v3/sL/rR/oprit bene flyover	19560	20300	740	3,78%	525	c	0,01	0,025
WdV/v3/sL/rL/afrit pijper flyover	17860	18550	690	3,86%	525	c	0,01	0,025
WdV/v3/sR/rL/afrit pijper flyover	17860	18550	690	3,86%	525	c	0,01	0,025
WdV/v3/sR/rR/oprit bene flyover	19560	20300	740	3,78%	525	c	0,01	0,025
WdV/v4/sL/rR	19560	20300	740	3,78%	525	c	0,01	0,025
WdV/v4/sL/rL	17860	18550	690	3,86%	525	c	0,01	0,025
WdV/v4/sR/rL	17860	18550	690	3,86%	525	c	0,01	0,025
WdV/v4/sR/rR	19560	20300	740	3,78%	525	c	0,01	0,025
WdV/v5/sL/rR	18450	18500	50	0,27%	620	c	0,01	0,025
WdV/v5/sL/rL	15920	15930	10	0,06%	620	c	0,01	0,025
WdV/v5/sR/rL	15920	15930	10	0,06%	620	c	0,01	0,025
WdV/v5/sR/rR	18450	18500	50	0,27%	620	c	0,01	0,025
GrRo/v1/sL/rR	17880	17930	50	0,28%	620	c	0,01	0,025
GrRo/v1/sL/rL	15420	15420	0	0,00%	620	c	0,01	0,025
GrRo/v1/sR/rL	15420	15420	0	0,00%	620	c	0,01	0,025
GrRo/v1/sR/rR	17880	17930	50	0,28%	620	c	0,01	0,025
GrRo/v2A/sL/rR	17460	17500	40	0,23%	620	c	0,01	0,025
GrRo/v2A/sL/rL	14990	15000	10	0,07%	620	c	0,01	0,025
GrRo/v2A/sR/rL	14990	15000	10	0,07%	620	c	0,01	0,025
GrRo/v2A/sR/rR	17460	17500	40	0,23%	620	c	0,01	0,025
GrRo/v2B/sL/rR	17460	17500	40	0,23%	620	c	0,01	0,025
GrRo/v2B/sL/rL	14990	15000	10	0,07%	620	c	0,01	0,025
GrRo/v2B/sR/rL	14990	15000	10	0,07%	620	c	0,01	0,025
GrRo/v2B/sR/rR	17460	17500	40	0,23%	620	c	0,01	0,025
GrRo/v3/sL/rR	16070	16070	0	0,00%	620	c	0,01	0,025
GrRo/v3/sL/rL	13420	13430	10	0,07%	620	c	0,01	0,025
GrRo/v3/sR/rL	13420	13430	10	0,07%	620	c	0,01	0,025
GrRo/v3/sR/rR	16070	16070	0	0,00%	620	c	0,01	0,025
GrRo/v4/sL/rR	16070	16070	0	0,00%	620	c	0,01	0,025
GrRo/v4/sL/rL	13420	13430	10	0,07%	620	c	0,01	0,025
GrRo/v4/sR/rL	13420	13430	10	0,07%	620	c	0,01	0,025
GrRo/v4/sR/rR	16070	16070	0	0,00%	620	c	0,01	0,025
GrRo/v5/sL/rR	16160	16160	0	0,00%	620	c	0,01	0,025
GrRo/v5/sL/rL	13530	13530	0	0,00%	620	c	0,01	0,025
GrRo/v5/sR/rR	16160	16160	0	0,00%	620	c	0,01	0,025
GrRo/v5/sR/rL	13530	13530	0	0,00%	620	c	0,01	0,025
GrRo/v5/sR/rL	13530	13530	0	0,00%	620	c	0,01	0,025
GrRo/v5/sR/rR	16160	16160	0	0,00%	620	c	0,01	0,025
West/v1/sL/rR	17920	18450	530	2,96%	0	c	0,01	0,025
West/v1/sL/rL	18680	19260	580	3,10%	0	c	0,01	0,025
West/v1/sR/rL	18680	19260	580	3,10%	0	c	0,01	0,025
West/v1/sR/rR	17920	18450	530	2,96%	0	c	0,01	0,025
West/v2/sL/rR	17920	18450	530	2,96%	0	c	0,01	0,025
West/v2/sL/rL	18680	19260	580	3,10%	0	c	0,01	0,025
West/v2/sR/rL	18680	19260	580	3,10%	0	c	0,01	0,025
West/v2/sR/rR	17920	18450	530	2,96%	0	c	0,01	0,025
West/v3/sL/rR	17920	18450	530	2,96%	0	c	0,01	0,025
West/v3/sL/rL	18680	19260	580	3,10%	0	c	0,01	0,025
West/v3/sR/rL	18680	19260	580	3,10%	0	c	0,01	0,025

1	2	3	4	5	6	7	8	9
	2015	2015	Vershil	Vershil	Bussen	gemiddelde snelheid	% zw	% mzw
	Autonoom	Ambitie	[-]	[%]	2015	2015		
West/v3/sR/rR	17920	18450	530	2,96%	0	c	0,01	0,025
Daal/v1/sL/rR	20990	21420	430	2,05%	0	c	0,01	0,025
Daal/v1/sL/rL	18730	19130	400	2,14%	0	c	0,01	0,025
Daal/v1/sR/rL	18730	19130	400	2,14%	0	c	0,01	0,025
Daal/v1/sR/rR	20990	21420	430	2,05%	0	c	0,01	0,025
Daal/v2/sL/rR	20990	21420	430	2,05%	0	c	0,01	0,025
Daal/v2/sL/rL	18730	19130	400	2,14%	0	c	0,01	0,025
Daal/v2/sR/rL	18730	19130	400	2,14%	0	c	0,01	0,025
Daal/v2/sR/rR	20990	21420	430	2,05%	0	c	0,01	0,025
Daal/v3/sL/rR	20990	21420	430	2,05%	0	c	0,01	0,025
Daal/v3/sL/rL	18730	19130	400	2,14%	0	c	0,01	0,025
Daal/v3/sR/rL	18730	19130	400	2,14%	0	c	0,01	0,025
Daal/v3/sR/rR	20990	21420	430	2,05%	0	c	0,01	0,025
Weer/v1/sL	23550	24060	510	2,17%	0	c	0,01	0,02
Weer/v1/sR	23550	24060	510	2,17%	0	c	0,01	0,02
Weer/v2/sL	23550	24060	510	2,17%	0	c	0,01	0,02
Weer/v2/sR	23550	24060	510	2,17%	0	c	0,01	0,02
Weer/v3/sL	23550	24060	510	2,17%	0	c	0,01	0,02
Weer/v3/sR	23550	24060	510	2,17%	0	c	0,01	0,02
Jacobstr	4690	4700	10	0,21%	1050	c	0,01	0,04
Oude/v1/sL/rR	4400	4410	10	0,23%	335	c	0,005	0,015
Oude/v1/sL/rL	4270	4290	20	0,47%	335	c	0,005	0,015
Oude/v1/sR/rL	4270	4290	20	0,47%	335	c	0,005	0,015
Oude/v1/sR/rR	4400	4410	10	0,23%	335	c	0,005	0,015
Oude/v2A/sL/rR	4400	4410	10	0,23%	335	c	0,005	0,015
Oude/v2A/sL/rL	4270	4290	20	0,47%	335	c	0,005	0,015
Oude/v2A/sR/rL	4270	4290	20	0,47%	335	c	0,005	0,015
Oude/v2A/sR/rR	4400	4410	10	0,23%	335	c	0,005	0,015
Oude/v2B/sL/rR	8350	8520	170	2,04%	435	c	0,005	0,015
Oude/v2B/sL/rL	9550	9740	190	1,99%	435	c	0,005	0,015
Oude/v2B/sR/rL	9550	9740	190	1,99%	435	c	0,005	0,015
Oude/v2B/sR/rR	8350	8520	170	2,04%	435	c	0,005	0,015
Oude/v3/sL	17900	18260	360	2,01%	870	c	0,01	0,02
Oude/v3/sR	17900	18260	360	2,01%	870	c	0,01	0,02
Oude/v4/sL	24140	24290	150	0,62%	1050	c	0,01	0,02
Oude/v4/sR	24140	24290	150	0,62%	1050	c	0,01	0,02
Moll/sL	15070	15410	340	2,26%	200	c	0,005	0,015
Moll/sR	15070	15410	340	2,26%	200	c	0,005	0,015
Moll/3B	15070	15410	340	2,26%	200	c	0,005	0,015
Draai/sL	13260	13580	320	2,41%	200	c	0,005	0,015
Draai/sR	13260	13580	320	2,41%	200	c	0,005	0,015
Talmalaan-zuid	14070	14400	330	2,35%	200	c	0,005	0,015
Talmalaan-noord	14750	15070	320	2,17%	200	c	0,005	0,015
KdJ/v1/sL/rR	15030	15170	140	0,93%	95	c	0,005	0,015
KdJ/v1/sL/rL	13200	13310	110	0,83%	95	c	0,005	0,015
KdJ/v1/sR/rL	13200	13310	110	0,83%	95	c	0,005	0,015
KdJ/v1/sR/rR	15030	15170	140	0,93%	95	c	0,005	0,015

1	2	3	4	5	6	7	8	9
	2015	2015	Vershil	Vershil	Bussen	gemiddelde snelheid	% zw	% mzw
	Autonoom	Ambitie	[-]	[%]	2015	2015		
KdJ/v2/sL/rR	16400	16540	140	0,85%	95	c	0,005	0,015
KdJ/v2/sL/rL	14380	14490	110	0,76%	95	c	0,005	0,015
KdJ/v2/sR/rL	14380	14490	110	0,76%	95	c	0,005	0,015
KdJ/v2/sR/rR	16400	16540	140	0,85%	95	c	0,005	0,015
KdJ/v3/sL/rR	15460	15580	120	0,78%	35	c	0,005	0,015
KdJ/v3/sL/rL	14810	14910	100	0,68%	35	c	0,005	0,015
KdJ/v3/sR/rL	14810	14910	100	0,68%	35	c	0,005	0,015
KdJ/v3/sR/rR	15460	15580	120	0,78%	35	c	0,005	0,015
KdJ/v4/sL/rR	15460	15580	120	0,78%	35	c	0,005	0,015
KdJ/v4/sL/rL	14810	14910	100	0,68%	35	c	0,005	0,015
KdJ/v4/sR/rL	14810	14910	100	0,68%	35	c	0,005	0,015
KdJ/v4/sR/rR	15460	15580	120	0,78%	35	c	0,005	0,015
KdJ/v5/sL/rR	15460	15580	120	0,78%	35	c	0,005	0,015
KdJ/v5/sL/rL	14810	14910	100	0,68%	35	c	0,005	0,015
KdJ/v5/sR/rL	14810	14910	100	0,68%	35	c	0,005	0,015
KdJ/v5/sR/rR	15460	15580	120	0,78%	35	c	0,005	0,015
KdJ/v6A/sL/rR	15460	15580	120	0,78%	35	c	0,005	0,015
KdJ/v6A/sL/rL	14810	14910	100	0,68%	35	c	0,005	0,015
KdJ/v6A/sR/rL	14810	14910	100	0,68%	35	c	0,005	0,015
KdJ/v6A/sR/rR	15460	15580	120	0,78%	35	c	0,005	0,015
KdJ/v6B/sL/rR	17400	17540	140	0,80%	35	c	0,005	0,015
KdJ/v6B/sL/rL	15150	15250	100	0,66%	35	c	0,005	0,015
KdJ/v6B/sR/rL	15150	15250	100	0,66%	35	c	0,005	0,015
KdJ/v6B/sR/rR	17400	17540	140	0,80%	35	c	0,005	0,015
KdJ/v7/sL/rR	17410	17530	120	0,69%	0	c	0,005	0,015
KdJ/v7/sL/rL	14490	14580	90	0,62%	0	c	0,005	0,015
KdJ/v7/sR/rL	14490	14580	90	0,62%	0	c	0,005	0,015
KdJ/v7/sR/rR	17410	17530	120	0,69%	0	c	0,005	0,015
KdJ/v8/sL/rR	17410	17530	120	0,69%	0	c	0,005	0,015
KdJ/v8/sL/rL	14490	14580	90	0,62%	0	c	0,005	0,015
KdJ/v8/sR/rL	14490	14580	90	0,62%	0	c	0,005	0,015
KdJ/v8/sR/rR	17410	17530	120	0,69%	0	c	0,005	0,015
KdJ/v9/sL/rR	18520	18630	110	0,59%	0	c	0,005	0,015
KdJ/v9/sL/rL	15180	15260	80	0,53%	0	c	0,005	0,015
KdJ/v9/sR/rL	15180	15260	80	0,53%	0	c	0,005	0,015
KdJ/v9/sR/rR	18520	18630	110	0,59%	0	c	0,005	0,015
KdJ/v10/sL/rR	18520	18630	110	0,59%	0	c	0,005	0,015
KdJ/v10/sL/rL	15180	15260	80	0,53%	0	c	0,005	0,015
KdJ/v10/sR/rL	15180	15260	80	0,53%	0	c	0,005	0,015
KdJ/v10/sR/rR	18520	18630	110	0,59%	0	c	0,005	0,015
KdJ/v11/sL/rR	18520	18630	110	0,59%	0	c	0,005	0,015
KdJ/v11/sL/rL	15180	15260	80	0,53%	0	c	0,005	0,015
KdJ/v11/sR/rL	15180	15260	80	0,53%	0	c	0,005	0,015
KdJ/v11/sR/rR	18520	18630	110	0,59%	0	c	0,005	0,015
BRad/v1/sR/rL	14690	14760	70	0,48%	100	b	0,01	0,01
BRad/v1/sR/rR	15850	15940	90	0,57%	100	b	0,01	0,01
Kaatstraat	8580	8710	130	1,52%	190	c	0,01	0,02
adel/v1	8460	8590	130	1,54%	190	c	0,01	0,02
adel/v2	6350	6450	100	1,57%	190	c	0,01	0,02
adel/v3	6350	6450	100	1,57%	190	c	0,01	0,02
adel/v4	5530	5590	60	1,08%	190	c	0,01	0,02
v. Noortstr.	3850	3890	40	1,04%	190	c	0,01	0,02
Papbrug/f/rR	3440	3470			0	c	0,005	0,015

1	2	3	4	5	6	7	8	9
	2015	2015	Verschil	Verschil	Bussen	gemiddelde snelheid	% zw	% mzw
	Autonoom	Ambitie	[-]	[%]	2015	2015		
Papbrug/f/OV	0	0	0	0,00%	205	c	0,005	0,015
Papbrug/f/rL	3740	3780	40	1,07%	0	c	0,005	0,015
Papbrug/s/rR	3440	3470	30	0,87%	0	c	0,005	0,015
Papbrug/s/OV	0	0	0	0,00%	205	c	0,005	0,015
Papbrug/s/rL	3740	3780	40	1,07%	0	c	0,005	0,015
Wilh/N1/sL/rR	7000	7000	0	0,00%	0	c	0,005	0,015
Wilh/N1/sL/rL	6170	6170	0	0,00%	0	c	0,005	0,015
Wilh/N1/sR/rL	6170	6170	0	0,00%	0	c	0,005	0,015
Wilh/N1/sR/rR	7000	7000	0	0,00%	0	c	0,005	0,015
Von/v1/sL/rR	4870	5020	150	3,08%	0	c	0,005	0,015
Von/v1/sL/rL	6600	6710	110	1,67%	0	c	0,005	0,015
Von/v1/sR/rL	6600	6710	110	1,67%	0	c	0,005	0,015
Von/v1/sR/rR	4870	5020	150	3,08%	0	c	0,005	0,015
Von/v2/sL/rR	4740	4880	140	2,95%	0	c	0,005	0,015
Von/v2/sL/rL	6470	6570	100	1,55%	0	c	0,005	0,015
Von/v2/sR/rL	6470	6570	100	1,55%	0	c	0,005	0,015
Von/v2/sR/rR	4740	4880	140	2,95%	0	c	0,005	0,015
Von/v3/sL	11190	11440	250	2,23%	0	c	0,005	0,015
Von/v3/sR	11190	11440	250	2,23%	0	c	0,005	0,015
Von/v4/sL	15860	16130	270	1,70%	600	c	0,005	0,015
Von/v4/sR	15860	16130	270	1,70%	600	c	0,005	0,015
Baden-Powell/sL	14760	15010	250	1,69%	600	c	0,005	0,015
Baden-Powell/sR	14760	15010	250	1,69%	600	c	0,005	0,015
Bril/v3/sL	9740	9760	20	0,21%	370	c	0,01	0,02
Bril/v3/sR	9740	9760	20	0,21%	370	c	0,01	0,02
Bril/v4/sL	9740	9760	20	0,21%	370	c	0,01	0,02
Bril/v4/sR	9740	9760	20	0,21%	370	c	0,01	0,02
Bril/v5/sL	13910	14150	240	1,73%	370	c	0,01	0,015
Bril/v5/sR	13910	14150	240	1,73%	370	c	0,01	0,015
Alba/v1/sL	13820	14050	230	1,66%	230	c	0,01	0,015
Alba/v1/sR	13820	14050	230	1,66%	230	c	0,01	0,015
Alba/v2/sL	13820	14050	230	1,66%	230	c	0,01	0,015
Alba/v2/sR	13820	14050	230	1,66%	230	c	0,01	0,015
Albrug/sL	13290	13440	150	1,13%	230	c	0,01	0,015
Albrug/sR	13290	13440	150	1,13%	230	c	0,01	0,015
Venu/v1/sL/rR	8420	8480	60	0,71%	0	c	0,01	0,015
Venu/v1/sL/rL	8130	8270	140	1,72%	0	c	0,01	0,015
Venu/v1/sL/OV	0	0	0	0,00%	230	c	0,01	0,015
Venu/v1/fR/OV	0	0	0	0,00%	230	c	0,01	0,015
Venu/v1/fR/rL	8130	8270	140	1,72%	0	c	0,01	0,015
Venu/v1/fR/rR	8420	8480	60	0,71%	0	c	0,01	0,015
Venu/v2/sL/rR	8630	8700	70	0,81%	0	c	0,01	0,015
Venu/v2/sL/rL	8070	8210	140	1,73%	0	c	0,01	0,015
Venu/v2/sL/OV	0	0	0	0,00%	230	c	0,01	0,015
Venu/v2/fR/OV	0	0	0	0,00%	230	c	0,01	0,015
Venu/v2/fR/rL	8070	8210	140	1,73%	0	c	0,01	0,015
Venu/v2/fR/rR	8630	8700	70	0,81%	0	c	0,01	0,015
Venu/v3/sL/rR	8630	8700	70	0,81%	0	c	0,01	0,015
Venu/v3/sL/rL	8070	8210	140	1,73%	0	c	0,01	0,015
Venu/v3/sL/OV	0	0	0	0,00%	230	c	0,01	0,015
Venu/v3/fR/OV	0	0	0	0,00%	230	c	0,01	0,015
Venu/v3/fR/rL	8070	8210	140	1,73%	0	c	0,01	0,015

1	2	3	4	5	6	7	8	9
	2015	2015	Verschil	Verschil	Bussen	gemiddelde snelheid	% zw	% mzw
	Autonoom	Ambitie	[-]	[%]	2015	2015		
Venu/v3/ff/rR	8630	8700	70	0,81%	0	c	0,01	0,015
Venu/v4/sL/rR	8630	8700	70	0,81%	0	c	0,01	0,015
Venu/v4/sL/rL	8070	8210	140	1,73%	0	c	0,01	0,015
Venu/v4/sL/OV	0	0	0	0,00%	230	c	0,01	0,015
Venu/v4/ff/OV	0	0	0	0,00%	230	c	0,01	0,015
Venu/v4/ff/rL	8070	8210	140	1,73%	0	c	0,01	0,015
Venu/v4/ff/rR	8630	8700	70	0,81%	0	c	0,01	0,015
Rube/v1/sL/rR	8290	8350	60	0,72%	230	c	0,01	0,015
Rube/v1/sL/rL	7960	8060	100	1,26%	230	c	0,01	0,015
Rube/v1/sR/rL	7960	8060	100	1,26%	230	c	0,01	0,015
Rube/v1/sR/rR	8290	8350	60	0,72%	230	c	0,01	0,015
Rube/v2/sL/rR	8290	8350	60	0,72%	230	c	0,01	0,015
Rube/v2/sL/rL	7960	8060	100	1,26%	230	c	0,01	0,015
Rube/v2/sR/rL	7960	8060	100	1,26%	230	c	0,01	0,015
Rube/v2/sR/rR	8290	8350	60	0,72%	230	c	0,01	0,015
Rube/v3/sL/OVR	0	0	0	0,00%	210	c	0,01	0,015
Rube/v3/sL/rM	19380	19540	160	0,83%	0	c	0,01	0,015
Rube/v3/sL/OVL	0	0	0	0,00%	210	c	0,01	0,015
Rube/v3/sR/OVL	0	0	0	0,00%	210	c	0,01	0,015
Rube/v3/sR/rM	19380	19540	160	0,83%	0	c	0,01	0,015
Rube/v3/sR/OVR	0	0	0	0,00%	210	c	0,01	0,015
Rube/v4/sL/OV	0	0	0	0,00%	210	c	0,01	0,015
Rube/v4/sL/rR	9570	9620	50	0,52%	0	c	0,01	0,015
Rube/v4/sL/rL	9820	9920	100	1,02%	0	c	0,01	0,015
Rube/v4/sR/rL	9820	9920	100	1,02%	0	c	0,01	0,015
Rube/v4/sR/rR	9570	9620	50	0,52%	0	c	0,01	0,015
Rube/v4/sR/OV	0	0	0	0,00%	420	c	0,01	0,015
Stadi/v1/sL/rR	6820	6880	60	0,88%	210	c	0,01	0,015
Stadi/v1/sL/rL	18370	18470	100	0,54%	210	c	0,01	0,015
Stadi/v1/sR/rL	18370	18470	100	0,54%	210	c	0,01	0,015
Stadi/v1/sR/rR	6820	6880	60	0,88%	210	c	0,01	0,015
Stadi/v2/sL/rR	9720	9770	50	0,51%	210	c	0,01	0,015
Stadi/v2/sL/rL	11600	11600	0	0,00%	210	c	0,01	0,015
Stadi/v2/sR/rL	11600	11600	0	0,00%	210	c	0,01	0,015
Stadi/v2/sR/rR	9720	9770	50	0,51%	210	c	0,01	0,015
Her/v1/sL/rR	6510	6510	0	0,00%	210	c	0,01	0,015
Her/v1/sL/rL	7220	7220	0	0,00%	210	c	0,01	0,015
Her/v1/sR/rL	7220	7220	0	0,00%	210	c	0,01	0,015
Her/v1/sR/rR	6510	6510	0	0,00%	210	c	0,01	0,015
Her/v2/sL/rR	6510	6510	0	0,00%	210	c	0,01	0,015
Her/v2/sL/rL	7220	7220	0	0,00%	210	c	0,01	0,015
Her/v2/sR/rL	7220	7220	0	0,00%	210	c	0,01	0,015
Her/v2/sR/rR	6510	6510	0	0,00%	210	c	0,01	0,015
Her/v3/sL/rR	6770	6770	0	0,00%	210	c	0,01	0,015
Her/v3/sL/rL	6890	6900	10	0,15%	210	c	0,01	0,015
Her/v3/sR/rL	6890	6900	10	0,15%	210	c	0,01	0,015
Her/v3/sR/rR	6770	6770	0	0,00%	210	c	0,01	0,015
Ble/v1/sL	10400	10420	20	0,19%	0	c	0,01	0,015
Ble/v1/sR	10400	10420	20	0,19%	0	c	0,01	0,015
Ble/v2/sL	10400	10420	20	0,19%	720	c	0,01	0,015
Ble/v2/sR	10400	10420	20	0,19%	720	c	0,01	0,015

1	2	3	4	5	6	7	8	9
	2015	2015	Vershil	Vershil	Bussen	gemiddelde snelheid	% zw	% mzw
	Autonoom	Ambitie	[-]	[%]	2015	2015		
Leidve/v1/sL/rR	0	0	0	0,00%	670	c	1E-07	1E-07
Leidve/v1/sL/rL	0	0	0	0,00%	670	c	1E-07	1E-07
Leidve/v2/sL/rR	0	0	0	0,00%	670	c	1E-07	1E-07
Leidve/v2/sL/rL	0	0	0	0,00%	670	c	1E-07	1E-07
Stpl/v1/sL/rR	0	0	0	0,00%	0	c	1E-07	1E-07
Stpl/v1/sL/rL	4890	4900	10	0,20%	0	c	1E-07	1E-07
Stpl/v1/sR/rL	4890	4900	10	0,20%	0	c	1E-07	1E-07
Stpl/v1/sR/rR	0	0	0	0,00%	0	c	1E-07	1E-07
Stpl/v2/sL/rR	0	0	0	0,00%	0	c	1E-07	1E-07
Stpl/v2/sL/rL	5010	5010	0	0,00%	0	c	1E-07	1E-07
Stpl/v2/sR/rL	5010	5010	0	0,00%	0	c	1E-07	1E-07
Stpl/v2/sR/rR	0	0	0	0,00%	0	c	1E-07	1E-07
Stpl/v3/sL/rR	0	0	0	0,00%	0	c	1E-07	1E-07
Stpl/v3/sL/rL	5010	5010	0	0,00%	0	c	1E-07	1E-07
Stpl/v3/sR/rL	5010	5010	0	0,00%	0	c	1E-07	1E-07
Stpl/v3/sR/rR	0	0	0	0,00%	0	c	1E-07	1E-07
Mor/v1/sL	4870	4880	10	0,21%	0	c	0,01	0,01
Mor/v1/sR	4870	4880	10	0,21%	0	c	0,01	0,01
Scheltema/v1/sL	0	0	0	0,00%	1530	c	1E-07	1E-07
Scheltema/v1/sR	0	0	0	0,00%	1530	c	1E-07	1E-07
Vred/v1/sL	0	0	0	0,00%	2770	c	1E-07	1E-07
Vred/v1/sR	0	0	0	0,00%	2770	c	1E-07	1E-07
Cabapl/v1/sL/rR	18050	18120	70	0,39%	150	c	0,02	0,02
Cabapl/v1/sL/rL	17190	17230	40	0,23%	150	c	0,02	0,02
Cabapl/v1/sR/rL	17190	17230	40	0,23%	150	c	0,02	0,02
Cabapl/v1/sR/rR	18050	18120	70	0,39%	150	c	0,02	0,02
Cabapl/v2/sL/rR	18050	18120	70	0,39%	150	c	0,02	0,02
Cabapl/v2/sL/rL	17190	17230	40	0,23%	150	c	0,02	0,02
Cabapl/v2/sR/rL	17190	17230	40	0,23%	150	c	0,02	0,02
Cabapl/v2/sR/rR	18050	18120	70	0,39%	150	c	0,02	0,02
Cabapl/v3/sL/rR	18050	18120	70	0,39%	150	c	0,02	0,02
Cabapl/v3/sL/rL	17190	17230	40	0,23%	150	c	0,02	0,02
Cabapl/v3/sR/rL	17190	17230	40	0,23%	150	c	0,02	0,02
Cabapl/v3/sR/rR	18050	18120	70	0,39%	150	c	0,02	0,02
Cabapl/v4/sL/rR	18050	18120	70	0,39%	45	c	0,02	0,02
Cabapl/v4/sL/rL	17190	17230	40	0,23%	45	c	0,02	0,02
Cabapl/v4/sR/rL	17190	17230	40	0,23%	45	c	0,02	0,02
Cabapl/v4/sR/rR	18050	18120	70	0,39%	45	c	0,02	0,02
Cabapl/v5/sL/rR	18050	18120	70	0,39%	45	c	0,02	0,02
Cabapl/v5/sL/rL	17190	17230	40	0,23%	45	c	0,02	0,02
Cabapl/v5/sR/rL	17190	17230	40	0,23%	45	c	0,02	0,02
Cabapl/v5/sR/rR	18050	18120	70	0,39%	45	c	0,02	0,02
Cabapl/v7/sL/rR	18050	18120	70	0,39%	45	c	0,02	0,02
Cabapl/v7/sL/rL	17190	17230	40	0,23%	45	c	0,02	0,02
Cabapl/v7/sR/rL	17190	17230	40	0,23%	45	c	0,02	0,02
Cabapl/v7/sR/rR	18050	18120	70	0,39%	45	c	0,02	0,02
Cabapl/v8/sL/rR	18050	18120	70	0,39%	45	c	0,02	0,02
Cabapl/v8/sL/rL	17190	17230	40	0,23%	45	c	0,02	0,02
Cabapl/v8/sR/rL	17190	17230	40	0,23%	45	c	0,02	0,02

1	2	3	4	5	6	7	8	9
	2015	2015	Vershil	Vershil	Bussen	gemiddelde snelheid	% zw	% mzw
	Autonoom	Ambitie	[-]	[%]	2015	2015		
Cabapl/v8/sR/rR	18050	18120	70	0,39%	45	c	0,02	0,02
Cabapl/v9/sL	35240	35350	110	0,31%	90	c	0,02	0,02
Cabapl/v9/sR	35240	35350	110	0,31%	90	c	0,02	0,02
Cabapl/v10/sL	35240	35350	110	0,31%	90	c	0,02	0,02
Cabapl/v10/sR	35240	35350	110	0,31%	90	c	0,02	0,02
Cabapl/v11/sL	35240	35350	110	0,31%	90	c	0,02	0,02
Cabapl/v11/sR	35240	35350	110	0,31%	90	c	0,02	0,02
Cath/v1/sR	21070	21170	100	0,47%	90	c	0,01	0,02
Cath/v2/sR	21540	21640	100	0,46%	90	c	0,01	0,02
Cath/v3/sR	23000	23090	90	0,39%	90	c	0,01	0,02
Cath/v4/sR	23000	23090	90	0,39%	90	c	0,01	0,02
Cath/v5/sR	24550	24640	90	0,37%	90	c	0,01	0,02
Cath/v6/sR	14150	14220	70	0,49%	90	c	0,01	0,015
Ledig Erf/v1/sL	14150	14220	70	0,49%	0	c	0,01	0,015
Ledig Erf/v1/sR	14150	14220	70	0,49%	0	c	0,01	0,015
Ledig Erf/v2/sL	13720	13790	70	0,51%	0	c	0,01	0,015
Ledig Erf/v2/sR	13720	13790	70	0,51%	0	c	0,01	0,015
Abstdijk/v1/sL	17460	17540	80	0,46%	0	c	0,01	0,015
Abstdijk/v1/sR	17460	17540	80	0,46%	0	c	0,01	0,015
Bene/v1/sL	16410	16450	40	0,24%	300	c	0,01	0,015
Bene/v1/sR	16410	16450	40	0,24%	300	c	0,01	0,015
Bene/v2/sL/rR	6440	6450	10	0,16%	150	c	0,01	0,015
Bene/v2/sL/rL	9650	9690	40	0,41%	150	c	0,01	0,015
Bene/v2/sR/rL	9650	9690	40	0,41%	150	c	0,01	0,015
Bene/v2/sR/rR	6440	6450	10	0,16%	150	c	0,01	0,015
Bene/v3/sL/rR	7930	7930	0	0,00%	60	c	0,005	0,015
Bene/v3/sL/rL	11050	11050	0	0,00%	60	c	0,005	0,015
Bene/v3/sR/rL	11050	11050	0	0,00%	60	c	0,005	0,015
Bene/v3/sR/rR	7930	7930	0	0,00%	60	c	0,005	0,015
Bene/v4/sL/rR	7930	7930	0	0,00%	60	c	0,005	0,015
Bene/v4/sL/rL	11050	11050	0	0,00%	60	c	0,005	0,015
Bene/v4/sR/rL	11050	11050	0	0,00%	60	c	0,005	0,015
Bene/v4/sR/rR	7930	7930	0	0,00%	60	c	0,005	0,015
Bene/v5/sL/rR	8030	8040	10	0,12%	60	c	0,005	0,015
Bene/v5/sL/rL	10720	10730	10	0,09%	60	c	0,005	0,015
Bene/v5/sR/rL	10720	10730	10	0,09%	60	c	0,005	0,015
Bene/v5/sR/rR	8030	8040	10	0,12%	60	c	0,005	0,015
Bene/v6/sL/rR	8030	8040	10	0,12%	60	c	0,005	0,015
Bene/v6/sL/rL	10720	10730	10	0,09%	60	c	0,005	0,015
Bene/v6/sR/rL	10720	10730	10	0,09%	60	c	0,005	0,015
Bene/v6/sR/rR	8030	8040	10	0,12%	60	c	0,005	0,015
Bene/v7/sL/rR	8030	8040	10	0,12%	60	c	0,005	0,015
Bene/v7/sL/rL	10720	10730	10	0,09%	60	c	0,005	0,015
Bene/v7/sR/rL	10720	10730	10	0,09%	60	c	0,005	0,015
Bene/v7/sR/rR	8030	8040	10	0,12%	60	c	0,005	0,015
Bene/v8/sL/rR	8030	8040	10	0,12%	60	c	0,005	0,015
Bene/v8/sL/rL	10720	10730	10	0,09%	60	c	0,005	0,015
Bene/v8/sR/rL	10720	10730	10	0,09%	60	c	0,005	0,015
Bene/v8/sR/rR	8030	8040	10	0,12%	60	c	0,005	0,015
Bene/v9/sL/rR	8030	8040	10	0,12%	60	c	0,005	0,015
Bene/v9/sL/rRL	10720	10730	10	0,09%	60	c	0,005	0,015

1	2	3	4	5	6	7	8	9
	2015	2015	Vershil	Vershil	Bussen	gemiddelde snelheid	% zw	% mzw
	Autonoom	Ambitie	[-]	[%]	2015	2015		
Bene/v9/sR/rL	10720	10730	10	0,09%	60	c	0,005	0,015
Bene/v9/sR/rR	8030	8040	10	0,12%	60	c	0,005	0,015
Bene/v10/sL/rR	8030	8040	10	0,12%	60	c	0,005	0,015
Bene/v10/sL/rL	10720	10730	10	0,09%	60	c	0,005	0,015
Bene/v10/sR/rL	10720	10730	10	0,09%	60	c	0,005	0,015
Bene/v10/sR/rR	8030	8040	10	0,12%	60	c	0,005	0,015
Bene/v11/sL/rR	8030	8040	10	0,12%	60	c	0,005	0,015
Bene/v11/sL/rL	10720	10750	30	0,28%	60	c	0,005	0,015
Bene/v11/sR/rL	10720	10750	30	0,28%	60	c	0,005	0,015
Bene/v11/sR/rR	8030	8040	10	0,12%	60	c	0,005	0,015
Bene/v12/sL/rR	10640	10650	10	0,09%	180	c	0,005	0,015
Bene/v12/sL/rL	13570	13580	10	0,07%	180	c	0,005	0,015
Bene/v12/sR/rL	13570	13580	10	0,07%	180	c	0,005	0,015
Bene/v12/sR/rR	10640	10650	10	0,09%	180	c	0,005	0,015
Bene/v13/sL/rR	10640	10650	10	0,09%	180	c	0,005	0,015
Bene/v13/sL/rL	13570	13580	10	0,07%	180	c	0,005	0,015
Bene/v13/sR/rL	13570	13580	10	0,07%	180	c	0,005	0,015
Bene/v13/sR/rR	10640	10650	10	0,09%	180	c	0,005	0,015
Bene/v14/sL/rR	10900	10910	10	0,09%	180	c	0,005	0,015
Bene/v14/sL/rL	14930	14930	0	0,00%	180	c	0,005	0,015
Bene/v14/sR/rL	14930	14930	0	0,00%	180	c	0,005	0,015
Bene/v14/sR/rR	10900	10910	10	0,09%	180	c	0,005	0,015
Bene/v15/sL/rR	10900	10910	10	0,09%	180	c	0,005	0,015
Bene/v15/sL/rL	14930	14930	0	0,00%	180	c	0,005	0,015
Bene/v15/sR/rL	14930	14930	0	0,00%	180	c	0,005	0,015
Bene/v15/sR/rR	10900	10910	10	0,09%	180	c	0,005	0,015
Bene/v16/sL/rR	10900	10910	10	0,09%	180	c	0,005	0,015
Bene/v16/sL/rL	14930	14930	0	0,00%	180	c	0,005	0,015
Bene/v16/sR/rL	14930	14930	0	0,00%	180	c	0,005	0,015
Bene/v16/sR/rR	10900	10910	10	0,09%	180	c	0,005	0,015
Bene/v17/sL/rR	10900	10910	10	0,09%	180	c	0,005	0,015
Bene/v17/sL/rL	14930	14930	0	0,00%	180	c	0,005	0,015
Bene/v17/sR/rL	14930	14930	0	0,00%	180	c	0,005	0,015
Bene/v17/sR/rR	10900	10910	10	0,09%	180	c	0,005	0,015
Bene/v18/sL/rR	15550	15560	10	0,06%	150	c	0,005	0,015
Bene/v18/sL/rL	19570	19580	10	0,05%	150	c	0,005	0,015
Bene/v18/sR/rL	19570	19580	10	0,05%	150	c	0,005	0,015
Bene/v18/sR/rR	15550	15560	10	0,06%	150	c	0,005	0,015
Euro/v1/sL	17540	18860	1320	7,53%	710	c	0,01	0,02
Euro/v1/sR	17540	18860	1320	7,53%	710	c	0,01	0,02
Euro/v2/sL	16000	17330	1330	8,31%	710	c	0,01	0,02
Euro/v2/sR	16000	17330	1330	8,31%	710	c	0,01	0,02
Euro/v3/sL	14300	15630	1330	9,30%	710	c	0,01	0,02
Euro/v3/sR	14270	15590	1320	9,25%	710	c	0,01	0,02
Euro/v4/sL	14270	15590	1320	9,25%	920	c	0,01	0,02
Euro/v4/sR	14270	15590	1320	9,25%	920	c	0,01	0,02
Euro/v5/sL	14060	15380	1320	9,39%	920	c	0,01	0,02
Euro/v5/sR	14060	15380	1320	9,39%	920	c	0,01	0,02
EuZu/v1/sL/rR	16510	17150	640	3,88%	330	c	0,01	0,025
EuZu/v1/sL/rL	16080	16710	630	3,92%	330	c	0,01	0,025
EuZu/v1/sR/rL	16080	16710	630	3,92%	330	c	0,01	0,025
EuZu/v1/sR/rR	16510	17150	640	3,88%	330	c	0,01	0,025
EuZu/v2/sL/rR	16510	17150	640	3,88%	330	c	0,01	0,025

1	2	3	4	5	6	7	8	9
	2015	2015	Verschil	Verschil	Bussen	gemiddelde snelheid	% zw	% mzw
	Autonoom	Ambitie	[-]	[%]	2015	2015		
EuZu/v2/sL/rL	14770	15390	620	4,20%	330	c	0,01	0,025
EuZu/v2/sR/rL	14770	15390	620	4,20%	330	c	0,01	0,025
EuZu/v2/sR/rR	16510	17150	640	3,88%	330	c	0,01	0,025
EuZu/v3/sL/rR	18530	19160	630	3,40%	330	c	0,01	0,025
EuZu/v3/sL/rL	13510	14110	600	4,44%	0	c	0,01	0,025
EuZu/v3/sL/OV	0	0	0	0,00%	330	c	0,01	0,025
EuZu/v3/sR/OV	0	0	0	0,00%	330	c	0,01	0,025
EuZu/v3/sR/rL	13510	14110	600	4,44%	0	c	0,01	0,025
EuZu/v3/sR/rR	18530	19160	630	3,40%	330	c	0,01	0,025
EuZu/v4/sL/rR	18530	19160	630	3,40%	330	c	0,01	0,025
EuZu/v4/sL/rL	13510	14110	600	4,44%	0	c	0,01	0,025
EuZu/v4/sL/OV	0	0	0	0,00%	330	c	0,01	0,025
EuZu/v4/sR/OV	0	0	0	0,00%	330	c	0,01	0,025
EuZu/v4/sR/rL	13510	14110	600	4,44%	0	c	0,01	0,025
EuZu/v4/sR/rR	18530	19160	630	3,40%	330	c	0,01	0,025
EuZu/v5/sL/rR	20650	21260	610	2,95%	330	c	0,01	0,025
EuZu/v5/sL/rL	18230	18860	630	3,46%	330	c	0,01	0,025
EuZu/v5/sR/rL	18230	18860	630	3,46%	330	c	0,01	0,025
EuZu/v5/sR/rR	20650	21260	610	2,95%	330	c	0,01	0,025
EuZu/v6/sL/rR	13390	13980	590	4,41%	330	c	0,01	0,025
EuZu/v6/sL/rL	11640	11830	190	1,63%	330	c	0,01	0,025
EuZu/v6/sR/rL	11640	11830	190	1,63%	330	c	0,01	0,025
EuZu/v6/sR/rR	13390	13980	590	4,41%	330	c	0,01	0,025
EuZu/v7/sL/rR	13390	13980	590	4,41%	330	c	0,01	0,025
EuZu/v7/sL/rL	11640	11830	190	1,63%	330	c	0,01	0,025
EuZu/v7/sR/rL	11640	11830	190	1,63%	330	c	0,01	0,025
EuZu/v7/sR/rR	13390	13980	590	4,41%	330	c	0,01	0,025
EuZu/v8/sL/rR	8010	8200	190	2,37%	285	c	0,01	0,025
EuZu/v8/sL/rL	6800	6970	170	2,50%	285	c	0,01	0,025
EuZu/v8/sR/rL	6800	6970	170	2,50%	285	c	0,01	0,025
EuZu/v8/sR/rR	8010	8200	190	2,37%	285	c	0,01	0,025
EuZu/v9/sL/rR	7620	7810	190	2,49%	285	c	0,01	0,025
EuZu/v9/sL/rL	6420	6590	170	2,65%	285	c	0,01	0,025
EuZu/v9/sR/rL	6420	6590	170	2,65%	285	c	0,01	0,025
EuZu/v9/sR/rR	7620	7810	190	2,49%	285	c	0,01	0,025
EuZu/v10/sL/rR	7620	7810	190	2,49%	285	c	0,01	0,025
EuZu/v10/sL/rL	6420	6590	170	2,65%	285	c	0,01	0,025
EuZu/v10/sR/rL	6420	6590	170	2,65%	285	c	0,01	0,025
EuZu/v10/sR/rR	7620	7810	190	2,49%	285	c	0,01	0,025
EuZu/v11/sL/rR	7600	7790	190	2,50%	285	c	0,01	0,025
EuZu/v11/sL/rL	6410	6580	170	2,65%	285	c	0,01	0,025
EuZu/v11/sR/rL	6410	6580	170	2,65%	285	c	0,01	0,025
EuZu/v11/sR/rR	7600	7790	190	2,50%	285	c	0,01	0,025
EuZu/v12/sL	14020	14370	350	2,50%	470	c	0,01	0,025
EuZu/v12/sR	14020	14370	350	2,50%	470	c	0,01	0,025
EuZu/v13/sL	14020	14370	350	2,50%	470	c	0,01	0,025
EuZu/v13/sR	14020	14370	350	2,50%	470	c	0,01	0,025
OdO/v1/sL	15200	16690	1490	9,80%	970	c	0,01	0,02
OdO/v1/sR	15200	16690	1490	9,80%	970	c	0,01	0,02
OdO/v2/sL	14350	15850	1500	10,45%	970	c	0,01	0,02
OdO/v2/sR	14350	15850	1500	10,45%	970	c	0,01	0,02
OdO/v3/sL	14350	15850	1500	10,45%	970	c	0,01	0,02
OdO/v3/sR	14350	15850	1500	10,45%	970	c	0,01	0,02
OdO/v4/sL	14260	15730	1470	10,31%	0	c	0,01	0,02

1	2	3	4	5	6	7	8	9
	2015	2015	Vershil	Vershil	Bussen	gemiddelde snelheid	% zw	% mzw
	Autonoom	Ambitie	[-]	[%]	2015	2015		
OdO/v4/sR	14260	15730	1470	10,31%	0	c	0,01	0,02
OdO/v5/sL	14820	16280	1460	9,85%	0	c	0,01	0,02
OdO/v5/sR	14820	16280	1460	9,85%	0	c	0,01	0,02
OdO/v6/sL	14920	16390	1470	9,85%	0	c	0,01	0,02
OdO/v6/sR	14920	16390	1470	9,85%	0	c	0,01	0,02
OdO/v7/sL	14130	15560	1430	10,12%	95	c	0,01	0,02
OdO/v7/sR	14130	15560	1430	10,12%	95	c	0,01	0,02
Tell/v1/sL	14800	17760	2960	20,00%	970	c	0,01	0,02
Tell/v1/sR	14800	17760	2960	20,00%	970	c	0,01	0,02
Tell/v2/sL	14800	17760	2960	20,00%	970	c	0,01	0,02
Tell/v2/sR	14800	17760	2960	20,00%	970	c	0,01	0,02
Tell/v3/sL	14800	17760	2960	20,00%	970	c	0,01	0,02
Tell/v3/sR	14800	17760	2960	20,00%	970	c	0,01	0,02
Zijst/v1/sL	14800	17760	2960	20,00%	970	c	0,01	0,02
Zijst/v1/sR	14800	17760	2960	20,00%	970	c	0,01	0,02
Zijst/v2/sL	14800	17760	2960	20,00%	970	c	0,01	0,02
Zijst/v2/sR	14800	17760	2960	20,00%	970	c	0,01	0,02
Zijst/v3/sL	14800	17760	2960	20,00%	970	c	0,01	0,02
Zijst/v3/sR	14800	17760	2960	20,00%	970	c	0,01	0,02
Zijst/v4/sL	14760	17720	2960	20,05%	970	c	0,01	0,02
Zijst/v4/sR	14760	17720	2960	20,05%	970	c	0,01	0,02
Croe/v13/sL/rR	2380	2590	210	8,82%	95	c	0,01	0,02
Croe/v13/sL/rL	2340	2470	130	5,56%	95	c	0,01	0,02
Croe/v13/sR/rL	2340	2470	130	5,56%	95	c	0,01	0,02
Croe/v13/sR/rR	2380	2590	210	8,82%	95	c	0,01	0,02
Croe/v12/sL/rR	2380	2590	210	8,82%	95	c	0,01	0,02
Croe/v12/sL/rL	2340	2470	130	5,56%	95	c	0,01	0,02
Croe/v12/sR/rL	2340	2470	130	5,56%	95	c	0,01	0,02
Croe/v12/sR/rR	2380	2590	210	8,82%	95	c	0,01	0,02
Croe/v11/sL/rR	2030	2240	210	10,34%	95	c	0,01	0,02
Croe/v11/sL/rL	2340	2480	140	5,98%	95	c	0,01	0,02
Croe/v11/sR/rL	2340	2480	140	5,98%	95	c	0,01	0,02
Croe/v11/sR/rR	2030	2240	210	10,34%	95	c	0,01	0,02
Croe/v10/sL/rR	2030	2240	210	10,34%	95	c	0,01	0,02
Croe/v10/sL/rL	2340	2480	140	5,98%	95	c	0,01	0,02
Croe/v10/sR/rL	2340	2480	140	5,98%	95	c	0,01	0,02
Croe/v10/sR/rR	2030	2240	210	10,34%	95	c	0,01	0,02
Croe/v9/sL/rR	1960	2170	210	10,71%	95	c	0,01	0,02
Croe/v9/sL/rL	2260	2400	140	6,19%	95	c	0,01	0,02
Croe/v9/sR/rL	2260	2400	140	6,19%	95	c	0,01	0,02
Croe/v9/sR/rR	1960	2170	210	10,71%	95	c	0,01	0,02
Croe/v8/sL/rR	2400	2620	220	9,17%	95	c	0,01	0,02
Croe/v8/sL/rL	2670	2820	150	5,62%	95	c	0,01	0,02
Croe/v8/sR/rL	2670	2820	150	5,62%	95	c	0,01	0,02
Croe/v8/sR/rR	2400	2620	220	9,17%	95	c	0,01	0,02
Croe/v7/sL/rR	2400	2620	220	9,17%	95	c	0,01	0,02
Croe/v7/sL/rL	2670	2820	150	5,62%	95	c	0,01	0,02
Croe/v7/sR/rL	2670	2820	150	5,62%	95	c	0,01	0,02
Croe/v7/sR/rR	2400	2620	220	9,17%	95	c	0,01	0,02
Croe/v6/sL/rR	2400	2620	220	9,17%	95	c	0,01	0,02
Croe/v6/sL/OV	0	0	0	0,00%	95	c	0,01	0,02
Croe/v6/sL/rL	2670	2820	150	5,62%	0	c	0,01	0,02

1	2	3	4	5	6	7	8	9
	2015	2015	Vershil	Vershil	Bussen	gemiddelde snelheid	% zw	% mzw
	Autonoom	Ambitie	[-]	[%]	2015	2015		
Croe/v6/sR/rL	2670	2820	150	5,62%	0	c	0,01	0,02
Croe/v6/sR/OV	0	0	0	0,00%	95	c	0,01	0,02
Croe/v6/sR/rR	2400	2620	220	9,17%	95	c	0,01	0,02
Croe/v5/sL/rR	8350	10070	1720	20,60%	0	c	0,01	0,02
Croe/v5/sL/rM	7930	9500	1570	19,80%	0	c	0,01	0,02
Croe/v5/sL/OV	0	0	0	0,00%	0	c	0,01	0,02
Croe/v5/sR/OV	0	0	0	0,00%	0	c	0,01	0,02
Croe/v5/sR/rM	7930	9500	1570	19,80%	0	c	0,01	0,02
Croe/v5/sR/rR	8350	10070	1720	20,60%	0	c	0,01	0,02
Croe/v4/sL/rR	8350	10070	1720	20,60%	0	c	0,01	0,02
Croe/v4/sL/rM	7930	9500	1570	19,80%	0	c	0,01	0,02
Croe/v4/sL/OV	0	0	0	0,00%	0	c	0,01	0,02
Croe/v4/sR/OV	0	0	0	0,00%	0	c	0,01	0,02
Croe/v4/sR/rM	7930	9500	1570	19,80%	0	c	0,01	0,02
Croe/v4/sR/rR	8350	10070	1720	20,60%	0	c	0,01	0,02
Croe/v3/sL/rR	8350	10070	1720	20,60%	0	c	0,01	0,02
Croe/v3/sL/rM	7930	9500	1570	19,80%	0	c	0,01	0,02
Croe/v3/sL/OV	0	0	0	0,00%	0	c	0,01	0,02
Croe/v3/sR/OV	0	0	0	0,00%	0	c	0,01	0,02
Croe/v3/sR/rM	7930	9500	1570	19,80%	0	c	0,01	0,02
Croe/v3/sR/rR	8350	10070	1720	20,60%	0	c	0,01	0,02
Croe/v2/sL/rR	8350	10070	1720	20,60%	0	c	0,01	0,02
Croe/v2/sL/rM	7930	9500	1570	19,80%	0	c	0,01	0,02
Croe/v2/sL/OV	0	0	0	0,00%	0	c	0,01	0,02
Croe/v2/sR/OV	0	0	0	0,00%	0	c	0,01	0,02
Croe/v2/sR/rM	7930	9500	1570	19,80%	0	c	0,01	0,02
Croe/v2/sR/rR	8350	10070	1720	20,60%	0	c	0,01	0,02
Croe/v1/sL/rR	8350	10070	1720	20,60%	0	c	0,01	0,02
Croe/v1/sL/rL	7930	9500	1570	19,80%	0	c	0,01	0,02
Croe/v1/sR/rL	7930	9500	1570	19,80%	0	c	0,01	0,02
Croe/v1/sR/rR	8350	10070	1720	20,60%	0	c	0,01	0,02
Vleu/v1/sL/rR	4940	5060	120	2,43%	0	c	0,01	0,025
Vleu/v1/sL/OV	0	0	0	0,00%	900	c	0,01	0,025
Vleu/v1/sL/rL	5230	5340	110	2,10%	0	c	0,01	0,025
Vleu/v1/sR/rL	5230	5340	110	2,10%	0	c	0,01	0,025
Vleu/v1/sR/OV	0	0	0	0,00%	900	c	0,01	0,025
Vleu/v1/sR/rR	4940	5060	120	2,43%	0	c	0,01	0,025
Vleu/v2/sL/rR	5230	5360	130	2,49%	0	c	0,01	0,025
Vleu/v2/sL/OV	0	0	0	0,00%	900	c	0,01	0,025
Vleu/v2/sL/rL	5580	5690	110	1,97%	0	c	0,01	0,025
Vleu/v2/sR/rL	5580	5690	110	1,97%	0	c	0,01	0,025
Vleu/v2/sR/OV	0	0	0	0,00%	900	c	0,01	0,025
Vleu/v2/sR/rR	5230	5360	130	2,49%	0	c	0,01	0,025
Vleu/v2/sR/rL/T2	5580	5690	110	1,97%	0	c	0,01	0,025
Vleu/v2/sR/OV/T4	0	0	0	0,00%	900	c	0,01	0,025
Vleu/v2/sR/rR/T4	5230	5360	130	2,49%	0	c	0,01	0,025
Vleu/v2/sRgem4/2	0	0	0	0,00%	0	0	0,01	0,025
Vleu/v3/sL/rR	5230	5360	130	2,49%	0	c	0,01	0,025
Vleu/v3/sL/OV	0	0	0	0,00%	900	c	0,01	0,025
Vleu/v3/sL/rL	5580	5690	110	1,97%	0	c	0,01	0,025
Vleu/v3/sR/rL	5580	5690	110	1,97%	0	c	0,01	0,025
Vleu/v3/sR/OV	0	0	0	0,00%	900	c	0,01	0,025
Vleu/v3/sR/rR	5230	5360	130	2,49%	0	c	0,01	0,025
Vleu/v3/sR/rL/T2	5580	5690	110	1,97%	0	c	0,01	0,025

1	2	3	4	5	6	7	8	9
	2015	2015	Vershil	Vershil	Bussen	gemiddelde snelheid	% zw	% mzw
	Autonoom	Ambitie	[-]	[%]	2015	2015		
Vleu/v3/sR/OV/T2	0	0	0	0,00%	900	c	0,01	0,025
Vleu/v3/sR/rR/T4	5230	5360	130	2,49%	0	c	0,01	0,025
Vleu/v3/sRgem4/2	0	0	0	0,00%	0	0	0,01	0,025
Vleu/v4/sL/rR	4620	4760	140	3,03%	0	c	0,01	0,025
Vleu/v4/sL/OV	0	0	0	0,00%	900	c	0,01	0,025
Vleu/v4/sL/rL	5020	5150	130	2,59%	0	c	0,01	0,025
Vleu/v4/sR/rL	5020	5150	130	2,59%	0	c	0,01	0,025
Vleu/v4/sR/OV	0	0	0	0,00%	900	c	0,01	0,025
Vleu/v4/sR/rR	4620	4760	140	3,03%	0	c	0,01	0,025
Vleu/v5A/sL/rR	4620	4760	140	3,03%	0	c	0,01	0,025
Vleu/v5A/sL/OV	0	0	0	0,00%	900	c	0,01	0,025
Vleu/v5A/sL/rL	5020	5150	130	2,59%	0	c	0,01	0,025
Vleu/v5A/sR/rL	5370	5150	-220	-4,10%	0	c	0,01	0,025
Vleu/v5A/sR/OV	0	0	0	0,00%	900	c	0,01	0,025
Vleu/v5A/sR/rR	4270	4760	490	11,48%	0	c	0,01	0,025
Vleu/v5B/sL/rR	4860	5020	160	3,29%	0	c	0,01	0,025
Vleu/v5B/sL/OV	0	0	0	0,00%	900	c	0,01	0,025
Vleu/v5B/sL/rL	5390	5520	130	2,41%	0	c	0,01	0,025
Vleu/v5B/sR/rL	5390	5520	130	2,41%	0	c	0,01	0,025
Vleu/v5B/sR/OV	0	0	0	0,00%	900	c	0,01	0,025
Vleu/v5B/sR/rR	4860	5020	160	3,29%	0	c	0,01	0,025
Vleu/v6/sL/rR	4860	5020	160	3,29%	0	c	0,01	0,025
Vleu/v6/sL/OV	0	0	0	0,00%	900	c	0,01	0,025
Vleu/v6/sL/rL	5390	5520	130	2,41%	0	c	0,01	0,025
Vleu/v6/sR/rL	5390	5520	130	2,41%	0	c	0,01	0,025
Vleu/v6/sR/OV	0	0	0	0,00%	900	c	0,01	0,025
Vleu/v6/sR/rR	4860	5020	160	3,29%	0	c	0,01	0,025
Vleu/v7/sL/rR	4860	5020	160	3,29%	0	c	0,01	0,025
Vleu/v7/sL/OV	0	0	0	0,00%	900	c	0,01	0,025
Vleu/v7/sL/rL	5390	5520	130	2,41%	0	c	0,01	0,025
Vleu/v7/sR/rL	5390	5520	130	2,41%	0	c	0,01	0,025
Vleu/v7/sR/OV	0	0	0	0,00%	900	c	0,01	0,025
Vleu/v7/sR/rR	4860	5020	160	3,29%	0	c	0,01	0,025
Vleu/v8/sL/rR	8970	9160	190	2,12%	0	c	0,01	0,025
Vleu/v8/sL/OV	0	0	0	0,00%	900	c	0,01	0,025
Vleu/v8/sL/rL	5930	6040	110	1,85%	0	c	0,01	0,025
Vleu/v8/sR/rL	5930	6040	110	1,85%	0	c	0,01	0,025
Vleu/v8/sR/OV	0	0	0	0,00%	900	c	0,01	0,025
Vleu/v8/sR/rR	8970	9160	190	2,12%	0	c	0,01	0,025
Vleu/v8/sR/rL/T2	5930	6040	110	1,85%	0	c	0,01	0,025
Vleu/v8/sR/OV/T2	0	0	0	0,00%	900	c	0,01	0,025
Vleuv8/sR/rR/T4	8970	9160	190	2,12%	0	c	0,01	0,025
Vleuv8/sRgem4/2	0	0	0	0,00%	0	0	0,01	0,025
BRad/v2/sR/rL	14690	14770	80	0,54%	100	c	0,01	0,01
BRad/v2/sR/rR	15850	15940	90	0,57%	100	c	0,01	0,01
BRad/v3/sR/rL	17770	15800	-1970	-11,09%	100	c	0,01	0,01
BRad/v3/sR/rR	17460	16700	-760	-4,35%	100	c	0,01	0,01
BiltStrwg/v1/sL	17640	17670	30	0,17%	490	c	0,01	0,01
BiltStrwg/v1/sR	17640	17670	30	0,17%	490	c	0,01	0,01
BiltStrwg/v1/sL	17640	17670	30	0,17%	490	c	0,01	0,01
BiltStrwg/v1/sR	17640	17670	30	0,17%	490	c	0,01	0,01
Aansluiting A12/sL/rR	10090	10100	10	0,10%	0	c	0,024	0,02

1	2	3	4	5	6	7	8	9
	2015	2015	Vershil	Vershil	Bussen	gemiddelde snelheid	% zw	% mzw
	Autonoom	Ambitie	[-]	[%]	2015	2015		
Aansluiting A12/sL/rL	8870	8900	30	0,34%	0	c	0,024	0,02
NoStadO/v1/sL	18520	18690	170	0,92%	0	c	0,03	0,025
NoStadO/v1/sR	18520	18690	170	0,92%	0	c	0,03	0,025
NoStadO/v2/sL	18520	18690	170	0,92%	0	c	0,03	0,025
NoStadO/v2/sR	18520	18690	170	0,92%	0	c	0,03	0,025
NoStadO/v3/sL	18520	18690	170	0,92%	0	c	0,03	0,025
NoStadO/v3/sR	18520	18690	170	0,92%	0	c	0,03	0,025
NoStadO/v4/sL	16640	16810	170	1,02%	0	c	0,03	0,025
NoStadO/v4/sR	16640	16810	170	1,02%	0	c	0,03	0,025
NoStadO/v5/sL	11790	11900	110	0,93%	0	c	0,03	0,025
NoStadO/v5/sR	11790	11900	110	0,93%	0	c	0,03	0,025
NoStadO/v6/sL	11790	11900	110	0,93%	0	c	0,03	0,025
NoStadO/v6/sR	11790	11900	110	0,93%	0	c	0,03	0,025
NoStadO/v7/sL	11790	11900	110	0,93%	0	c	0,03	0,025
NoStadO/v7/sR	11790	11900	110	0,93%	0	c	0,03	0,025
NoStadO/v8/sL	11790	11900	110	0,93%	0	c	0,03	0,025
NoStadO/v8/sR	11790	11900	110	0,93%	0	c	0,03	0,025
NoStadO/v9/sL	11790	11900	110	0,93%	0	c	0,03	0,025
NoStadO/v9/sR	11790	11900	110	0,93%	0	c	0,03	0,025
Wat/v1/sL	27180	27180	0	0,00%	410	c	0,005	0,015
Wat/v1/sR	27180	27180	0	0,00%	410	c	0,005	0,015
Wat/v2/sL/rR	12860	12860	0	0,00%	205	c	0,005	0,015
Wat/v2/sL/rL	14520	14520	0	0,00%	205	c	0,005	0,015
Wat/v2/sR/rL	14520	14520	0	0,00%	205	c	0,005	0,015
Wat/v2/sR/rR	12860	12860	0	0,00%	205	c	0,005	0,015
Wat/v3/sL/rR	12860	12860	0	0,00%	205	c	0,005	0,015
Wat/v3/sL/rL	14520	14520	0	0,00%	205	c	0,005	0,015
Wat/v3/sR/rL	14520	14520	0	0,00%	205	c	0,005	0,015
Wat/v3/sR/rR	12860	12860	0	0,00%	205	c	0,005	0,015
Wat/v4/sL/rR	16200	16210	10	0,06%	205	c	0,005	0,015
Wat/v4/sL/rL	17860	17870	10	0,06%	205	c	0,005	0,015
Wat/v4/rR/rL	17860	17870	10	0,06%	205	c	0,005	0,015
Wat/v4/sR/rR	16200	16210	10	0,06%	205	c	0,005	0,015
Wat/v5/sL/rR	25620	25710	90	0,35%	230	c	0,005	0,015
Wat/v5/sL/rL	21050	21130	80	0,38%	230	c	0,005	0,015
Wat/v5/sR/rL	21050	21130	80	0,38%	230	c	0,005	0,015
Wat/v5/sR/rR	25620	25710	90	0,35%	230	c	0,005	0,015
Wat/v5A/sL	25540	25710	170	0,67%	230	c	0,005	0,015
Wat/v5A/sR	25540	25710	170	0,67%	230	c	0,005	0,015
Wat/v6/sL	46670	46840	170	0,36%	220	c	0,005	0,015
Wat/v6/sR	46670	46840	170	0,36%	220	c	0,005	0,015
Wat/v6A/sL	46670	46840	170	0,36%	220	c	0,005	0,015
Wat/v6A/sL/T4	46670	46840	170	0,36%	220	c	0,005	0,015
Wat/v6A/sLgem4/2	0	0	0	0,00%	0	c	0,005	0,015
Wat/v6AA/sL	46670	46840	170	0,36%	240	c	0,005	0,015
Wat/v6AA/T4	46670	46840	170	0,36%	240	c	0,005	0,015
Wat/v6AA/sLgem2/4	0	0	0	0,00%	0	c	0,005	0,015
Wat/v6A/sR	46670	46840	170	0,36%	220	c	0,005	0,015
Wat/v6B/sL	46670	46840	170	0,36%	220	c	0,005	0,015
Wat/v6B/sR	46670	46840	170	0,36%	220	c	0,005	0,015
Wat/v7/sL	46670	46840	170	0,36%	220	c	0,005	0,015
Wat/v7/sR	46670	46840	170	0,36%	220	c	0,005	0,015
Wat/v8/sL	46670	46840	170	0,36%	220	c	0,005	0,015

1	2	3	4	5	6	7	8	9
	2015	2015	Vershil	Vershil	Bussen	gemiddelde snelheid	% zw	% mzw
	Autonoom	Ambitie	[-]	[%]	2015	2015		
Wat/v8/sR	46670	46840	170	0,36%	220	c	0,005	0,015
Wat/v9/sL	50780	50810	30	0,06%	210	c	0,01	0,015
Wat/v9/sR	50780	50810	30	0,06%	210	c	0,01	0,015
Wat/v10/sL	50780	50810	30	0,06%	210	c	0,01	0,015
Wat/v10/sR	50780	50810	30	0,06%	210	c	0,01	0,015
Wat/v11/sL	50780	50810	30	0,06%	210	c	0,01	0,015
Wat/v11/sR	50780	50810	30	0,06%	210	c	0,01	0,015
Wat/v12/sL	50780	50810	30	0,06%	210	c	0,01	0,015
Wat/v12/sR	50780	50810	30	0,06%	210	c	0,01	0,015
Wat/v13/sL	50780	50810	30	0,06%	210	c	0,01	0,015
Wat/v13/sR	50780	50810	30	0,06%	210	c	0,01	0,015
Wat/v14/sL	50780	50810	30	0,06%	210	c	0,01	0,015
Wat/v14/sR	50780	50810	30	0,06%	210	c	0,01	0,015
Wat/v15/sL	50780	50810	30	0,06%	210	c	0,01	0,015
Wat/v15/sR	50780	50810	30	0,06%	210	c	0,01	0,015
Wat/v16/sL	50780	50810	30	0,06%	210	c	0,01	0,015
Wat/v16/sR	50780	50810	30	0,06%	210	c	0,01	0,015
Wat/v17/sL	50780	50810	30	0,06%	210	c	0,01	0,015
Wat/v17/sR	50780	50810	30	0,06%	210	c	0,01	0,015
Wat/v18/sL	50780	50810	30	0,06%	210	c	0,01	0,015
Wat/v18/sR	50780	50810	30	0,06%	210	c	0,01	0,015
Wat/v19/sL	50780	50810	30	0,06%	210	c	0,01	0,015
Wat/v19/sR	50780	50810	30	0,06%	210	c	0,01	0,015
Wat/v20/sL	52940	52960	20	0,04%	210	c	0,005	0,015
Wat/v20/sR	52940	52960	20	0,04%	210	c	0,005	0,015
Wat/v21/sL	52940	52960	20	0,04%	140	c	0,005	0,015
Wat/v21/sR	52940	52960	20	0,04%	140	c	0,005	0,015
Wat/v22/sL	52940	52960	20	0,04%	140	c	0,005	0,015
Wat/v22/sR	52940	52960	20	0,04%	140	c	0,005	0,015
Wat/v23/sL/rR	30430	30440	10	0,03%	80	c	0,005	0,015
Wat/v23/sL/rL	22520	22520	0	0,00%	80	c	0,005	0,015
Wat/v23/sR/rL	22520	22520	0	0,00%	80	c	0,005	0,015
Wat/v23/sR/rR	30430	30440	10	0,03%	80	c	0,005	0,015
Bril/v1/sL	9200	9220	20	0,22%	370	c	0,01	0,02
Bril/v1/sR	9200	9220	20	0,22%	370	c	0,01	0,02
Bril/v2/sL	8920	8940	20	0,22%	370	c	0,01	0,02
Bril/v2/sR	8920	8940	20	0,22%	370	c	0,01	0,02
Bril/v3/sL	9740	9760	20	0,21%	370	c	0,01	0,02
Bril/v3/sR	9740	9760	20	0,21%	370	c	0,01	0,02
Bril/v4/sL	9740	9760	20	0,21%	370	c	0,01	0,02
Bril/v4/sR	9740	9760	20	0,21%	370	c	0,01	0,02
Bril/v5/sL	13910	14150	240	1,73%	370	c	0,01	0,015
Bril/v5/sR	13910	14150	240	1,73%	370	c	0,01	0,015
Smak nieuw profiel	0	0	0	0,00%	3070	c	0,01	0,02

BIJLAGE 1D: Invoergegevens 2020

1	2	3	4	5	6	7	8	9
	2020	2020	Vershil	Vershil	Bussen	gemiddelde snelheid	% zw	% mzw
	Autonoom	Ambitie	[-]	[%]	2020	2020		
Amst/v12/sL	14260	14400	140	0,98%	300	c	0,01	0,02
Amst/v12/sR	14260	14400	140	0,98%	300	c	0,01	0,02
Amst/v13/sL	12870	13020	150	1,17%	300	c	0,01	0,02
Amst/v13/sR	12870	13020	150	1,17%	300	c	0,01	0,02
Amst/v14/sL	12870	13020	150	1,17%	300	c	0,01	0,02
Amst/v14/sR	12870	13020	150	1,17%	300	c	0,01	0,02
Amst/v15/sL	12860	13020	160	1,24%	300	c	0,01	0,02
Amst/v15/sR	12860	13020	160	1,24%	300	c	0,01	0,02
Amst/v16/sL	12860	13020	160	1,24%	300	c	0,01	0,02
Amst/v16/sR	12860	13020	160	1,24%	300	c	0,01	0,02
Amst/v17A1/sL	14030	14220	190	1,35%	300	c	0,01	0,02
Amst/v17A1/sR	14030	14220	190	1,35%	300	c	0,01	0,02
Amst/v17A2/sL	14210	14400	190	1,34%	300	c	0,01	0,02
Amst/v17A2/sR	14210	14400	190	1,34%	300	c	0,01	0,02
Amst/v17A3/sL	15180	15380	200	1,32%	300	c	0,01	0,02
Amst/v17A3/sR	15180	15380	200	1,32%	300	c	0,01	0,02
Amst/v17A4/sL	15180	15380	200	1,32%	300	c	0,01	0,02
Amst/v17A4/sR	15180	15380	200	1,32%	300	c	0,01	0,02
Amst/v17B/sL	15180	15380	200	1,32%	300	c	0,01	0,02
Amst/v17B/sR	15180	15380	200	1,32%	300	c	0,01	0,02
Amst/v18/sL	17570	17780	210	1,20%	300	c	0,01	0,02
Amst/v18/sR	17570	17780	210	1,20%	300	c	0,01	0,02
Amst/v19/sL/rR	9700	9830	130	1,34%	150	c	0,01	0,02
Amst/v19/sL/rL	8310	8410	100	1,20%	150	c	0,01	0,02
Amst/v19/sR/rL	8310	8410	100	1,20%	150	c	0,01	0,02
Amst/v19/sR/rR	9700	9830	130	1,34%	150	c	0,01	0,02
King/v1/sL/oprit Pijper	11920	11920	0	0,00%	0	c	0,01	0,015
King/v1/sL/fly-over	32480	33890	1410	4,34%	1050	c	0,01	0,015
King/v1/sL/afrit Bene	17460	17450	-10	-0,06%	0	c	0,01	0,015
King/v1/sR/afrit Bene	17460	17450	-10	-0,06%	0	c	0,01	0,015
King/v1/sR/fly-over	32480	33890	1410	4,34%	1050	c	0,01	0,015
King/v1/sR/oprit Pijper	11920	11920	0	0,00%	0	c	0,01	0,015
King/v2/sL/oprit Pijper	11920	11920	0	0,00%	0	c	0,01	0,015
King/v2/sL/fly-over	32480	33890	1410	4,34%	1050	c	0,01	0,015
King/v2/sL/afrit Bene	17460	17450	-10	-0,06%	0	c	0,01	0,015
King/v2/sR/afrit Bene	17460	17450	-10	-0,06%	1050	c	0,01	0,015
King/v2/sR/fly-over	32480	33890	1410	4,34%	0	c	0,01	0,015
King/v2/sR/oprit Pijper	11920	11920	0	0,00%	0	c	0,01	0,015
King/v3/sL	61860	63260	1400	2,26%	1050	c	0,01	0,015
King/v3/sR	61860	63260	1400	2,26%	1050	c	0,01	0,015
King/v4/sL	61860	63260	1400	2,26%	1050	c	0,01	0,015
King/v4/sR	61860	63260	1400	2,26%	1050	c	0,01	0,015
King/v5/sL	61860	63260	1400	2,26%	1050	c	0,01	0,015
King/v5/sR	61860	63260	1400	2,26%	1050	c	0,01	0,015
WdV/v1/sL/rR/oprit bene flyover	20350	21090	740	3,64%	525	c	0,01	0,025
WdV/v1/sL/rL/afrit pijper flyover	18650	19340	690	3,70%	525	c	0,01	0,025
WdV/v1/sR/rL/afrit pijper flyover	18650	19340	690	3,70%	525	c	0,01	0,025
WdV/v1/sR/rR/oprit bene flyover	20350	21090	740	3,64%	525	c	0,01	0,025

1	2	3	4	5	6	7	8	9
	2020	2020	Vershil	Vershil	Bussen	gemiddelde snelheid	% zw	% mzw
	Autonoom	Ambitie	[-]	[%]	2020	2020		
WdV/v2/sL/rR/oprit bene flyover	20350	21090	740	3,64%	525	c	0,01	0,025
WdV/v2/sL/rL/afrit pijper flyover	18650	19340	690	3,70%	525	c	0,01	0,025
WdV/v2/sR/rL/afrit pijper flyover	18650	19340	690	3,70%	525	c	0,01	0,025
WdV/v2/sR/rR/oprit bene flyover	20350	21090	740	3,64%	525	c	0,01	0,025
WdV/v3/sL/rR/oprit bene flyover	20350	21090	740	3,64%	525	c	0,01	0,025
WdV/v3/sL/rL/afrit pijper flyover	18650	19340	690	3,70%	525	c	0,01	0,025
WdV/v3/sR/rL/afrit pijper flyover	18650	19340	690	3,70%	525	c	0,01	0,025
WdV/v3/sR/rR/oprit bene flyover	20350	21090	740	3,64%	525	c	0,01	0,025
WdV/v4/sL/rR	20350	21090	740	3,64%	525	c	0,01	0,025
WdV/v4/sL/rL	18650	19340	690	3,70%	525	c	0,01	0,025
WdV/v4/sR/rL	18650	19340	690	3,70%	525	c	0,01	0,025
WdV/v4/sR/rR	20350	21090	740	3,64%	525	c	0,01	0,025
WdV/v5/sL/rR	19090	19140	50	0,26%	620	c	0,01	0,025
WdV/v5/sL/rL	16400	16410	10	0,06%	620	c	0,01	0,025
WdV/v5/sR/rL	16400	16410	10	0,06%	620	c	0,01	0,025
WdV/v5/sR/rR	19090	19140	50	0,26%	620	c	0,01	0,025
GrRo/v1/sL/rR	18520	18570	50	0,27%	620	c	0,01	0,025
GrRo/v1/sL/rL	15880	15880	0	0,00%	620	c	0,01	0,025
GrRo/v1/sR/rL	15880	15880	0	0,00%	620	c	0,01	0,025
GrRo/v1/sR/rR	18520	18570	50	0,27%	620	c	0,01	0,025
GrRo/v2A/sL/rR	18090	18130	40	0,22%	620	c	0,01	0,025
GrRo/v2A/sL/rL	15460	15470	10	0,06%	620	c	0,01	0,025
GrRo/v2A/sR/rL	15460	15470	10	0,06%	620	c	0,01	0,025
GrRo/v2A/sR/rR	18090	18130	40	0,22%	620	c	0,01	0,025
GrRo/v2B/sL/rR	18090	18130	40	0,22%	620	c	0,01	0,025
GrRo/v2B/sL/rL	15460	15470	10	0,06%	620	c	0,01	0,025
GrRo/v2B/sR/rL	15460	15470	10	0,06%	620	c	0,01	0,025
GrRo/v2B/sR/rR	18090	18130	40	0,22%	620	c	0,01	0,025
GrRo/v3/sL/rR	16620	16620	0	0,00%	620	c	0,01	0,025
GrRo/v3/sL/rL	13840	13850	10	0,07%	620	c	0,01	0,025
GrRo/v3/sR/rL	13840	13850	10	0,07%	620	c	0,01	0,025
GrRo/v3/sR/rR	16620	16620	0	0,00%	620	c	0,01	0,025
GrRo/v4/sL/rR	16620	16620	0	0,00%	620	c	0,01	0,025
GrRo/v4/sL/rL	13840	13850	10	0,07%	620	c	0,01	0,025
GrRo/v4/sR/rL	13840	13850	10	0,07%	620	c	0,01	0,025
GrRo/v4/sR/rR	16620	16620	0	0,00%	620	c	0,01	0,025
GrRo/v5/sL/rR	16710	16710	0	0,00%	620	c	0,01	0,025
GrRo/v5/sL/rL	13940	13940	0	0,00%	620	c	0,01	0,025
GrRo/v5/sR/rR	16710	16710	0	0,00%	620	c	0,01	0,025
GrRo/v5/sR/rL	13940	13940	0	0,00%	620	c	0,01	0,025
GrRo/v5/sR/rR	16710	16710	0	0,00%	620	c	0,01	0,025
West/v1/sL/rR	18250	18780	530	2,90%	0	c	0,01	0,025
West/v1/sL/rL	19250	19830	580	3,01%	0	c	0,01	0,025
West/v1/sR/rL	19250	19830	580	3,01%	0	c	0,01	0,025
West/v1/sR/rR	18250	18780	530	2,90%	0	c	0,01	0,025
West/v2/sL/rR	18250	18780	530	2,90%	0	c	0,01	0,025
West/v2/sL/rL	19250	19830	580	3,01%	0	c	0,01	0,025
West/v2/sR/rL	19250	19830	580	3,01%	0	c	0,01	0,025
West/v2/sR/rR	18250	18780	530	2,90%	0	c	0,01	0,025
West/v3/sL/rR	18250	18780	530	2,90%	0	c	0,01	0,025
West/v3/sL/rL	19250	19830	580	3,01%	0	c	0,01	0,025
West/v3/sR/rL	19250	19830	580	3,01%	0	c	0,01	0,025

1	2	3	4	5	6	7	8	9
	2020	2020	Vershil	Vershil	Bussen	gemiddelde snelheid	% zw	% mzw
	Autonoom	Ambitie	[-]	[%]	2020	2020		
West/v3/sR/rR	18250	18780	530	2,90%	0	c	0,01	0,025
Daal/v1/sL/rR	21400	21830	430	2,01%	0	c	0,01	0,025
Daal/v1/sL/rL	19150	19550	400	2,09%	0	c	0,01	0,025
Daal/v1/sR/rL	19150	19550	400	2,09%	0	c	0,01	0,025
Daal/v1/sR/rR	21400	21830	430	2,01%	0	c	0,01	0,025
Daal/v2/sL/rR	21400	21830	430	2,01%	0	c	0,01	0,025
Daal/v2/sL/rL	19150	19550	400	2,09%	0	c	0,01	0,025
Daal/v2/sR/rL	19150	19550	400	2,09%	0	c	0,01	0,025
Daal/v2/sR/rR	21400	21830	430	2,01%	0	c	0,01	0,025
Daal/v3/sL/rR	21400	21830	430	2,01%	0	c	0,01	0,025
Daal/v3/sL/rL	19150	19550	400	2,09%	0	c	0,01	0,025
Daal/v3/sR/rL	19150	19550	400	2,09%	0	c	0,01	0,025
Daal/v3/sR/rR	21400	21830	430	2,01%	0	c	0,01	0,025
Weer/v1/sL	23750	24260	510	2,15%	0	c	0,01	0,02
Weer/v1/sR	23750	24260	510	2,15%	0	c	0,01	0,02
Weer/v2/sL	23750	24260	510	2,15%	0	c	0,01	0,02
Weer/v2/sR	23750	24260	510	2,15%	0	c	0,01	0,02
Weer/v3/sL	23750	24260	510	2,15%	0	c	0,01	0,02
Weer/v3/sR	23750	24260	510	2,15%	0	c	0,01	0,02
Jacobstr	4660	4670	10	0,21%	1050	c	0,01	0,04
Oude/v1/sL/rR	4400	4410	10	0,23%	335	c	0,005	0,015
Oude/v1/sL/rL	4290	4310	20	0,47%	335	c	0,005	0,015
Oude/v1/sR/rL	4290	4310	20	0,47%	335	c	0,005	0,015
Oude/v1/sR/rR	4400	4410	10	0,23%	335	c	0,005	0,015
Oude/v2A/sL/rR	4400	4410	10	0,23%	335	c	0,005	0,015
Oude/v2A/sL/rL	4290	4310	20	0,47%	335	c	0,005	0,015
Oude/v2A/sR/rL	4290	4310	20	0,47%	335	c	0,005	0,015
Oude/v2A/sR/rR	4400	4410	10	0,23%	335	c	0,005	0,015
Oude/v2B/sL/rR	8380	8550	170	2,03%	435	c	0,005	0,015
Oude/v2B/sL/rL	9530	9720	190	1,99%	435	c	0,005	0,015
Oude/v2B/sR/rL	9530	9720	190	1,99%	435	c	0,005	0,015
Oude/v2B/sR/rR	8380	8550	170	2,03%	435	c	0,005	0,015
Oude/v3/sL	17910	18270	360	2,01%	870	c	0,01	0,02
Oude/v3/sR	17910	18270	360	2,01%	870	c	0,01	0,02
Oude/v4/sL	23920	24420	150	2,09%	1050	c	0,01	0,02
Oude/v4/sR	23920	24420	150	2,09%	1050	c	0,01	0,02
Moll/sL	15160	15500	340	2,24%	200	c	0,005	0,015
Moll/sR	15160	15500	340	2,24%	200	c	0,005	0,015
Moll/3B	15160	15500	340	2,24%	200	c	0,005	0,015
Draai/sL	13350	13670	320	2,40%	200	c	0,005	0,015
Draai/sR	13350	13670	320	2,40%	200	c	0,005	0,015
Talmalaan-zuid	14100	14430	330	2,34%	200	c	0,005	0,015
Talmalaan-noord	14600	14920	320	2,19%	200	c	0,005	0,015
KdJ/v1/sL/rR	15250	15390	140	0,92%	95	c	0,005	0,015
KdJ/v1/sL/rL	13380	13490	110	0,82%	95	c	0,005	0,015
KdJ/v1/sR/rL	13380	13490	110	0,82%	95	c	0,005	0,015
KdJ/v1/sR/rR	15250	15390	140	0,92%	95	c	0,005	0,015

1	2	3	4	5	6	7	8	9
	2020	2020	Verschil	Verschil	Bussen	gemiddelde snelheid	% zw	% mzw
	Autonoom	Ambitie	[-]	[%]	2020	2020		
KdJ/v2/sL/rR	16760	16900	140	0,84%	95	c	0,005	0,015
KdJ/v2/sL/rL	14530	14640	110	0,76%	95	c	0,005	0,015
KdJ/v2/sR/rL	14530	14640	110	0,76%	95	c	0,005	0,015
KdJ/v2/sR/rR	16760	16900	140	0,84%	95	c	0,005	0,015
KdJ/v3/sL/rR	15880	16000	120	0,76%	35	c	0,005	0,015
KdJ/v3/sL/rL	15020	15120	100	0,67%	35	c	0,005	0,015
KdJ/v3/sR/rL	15020	15120	100	0,67%	35	c	0,005	0,015
KdJ/v3/sR/rR	15880	16000	120	0,76%	35	c	0,005	0,015
KdJ/v4/sL/rR	15880	16000	120	0,76%	35	c	0,005	0,015
KdJ/v4/sL/rL	15020	15120	100	0,67%	35	c	0,005	0,015
KdJ/v4/sR/rL	15020	15120	100	0,67%	35	c	0,005	0,015
KdJ/v4/sR/rR	15880	16000	120	0,76%	35	c	0,005	0,015
KdJ/v5/sL/rR	15880	16000	120	0,76%	35	c	0,005	0,015
KdJ/v5/sL/rL	15020	15120	100	0,67%	35	c	0,005	0,015
KdJ/v5/sR/rL	15020	15120	100	0,67%	35	c	0,005	0,015
KdJ/v5/sR/rR	15880	16000	120	0,76%	35	c	0,005	0,015
KdJ/v6A/sL/rR	15880	16000	120	0,76%	35	c	0,005	0,015
KdJ/v6A/sL/rL	15020	15120	100	0,67%	35	c	0,005	0,015
KdJ/v6A/sR/rL	15020	15120	100	0,67%	35	c	0,005	0,015
KdJ/v6A/sR/rR	15880	16000	120	0,76%	35	c	0,005	0,015
KdJ/v6B/sL/rR	17870	18010	140	0,78%	35	c	0,005	0,015
KdJ/v6B/sL/rL	15350	15450	100	0,65%	35	c	0,005	0,015
KdJ/v6B/sR/rL	15350	15450	100	0,65%	35	c	0,005	0,015
KdJ/v6B/sR/rR	17870	18010	140	0,78%	35	c	0,005	0,015
KdJ/v7/sL/rR	18030	18150	120	0,67%	0	c	0,005	0,015
KdJ/v7/sL/rL	14850	14940	90	0,61%	0	c	0,005	0,015
KdJ/v7/sR/rL	14850	14940	90	0,61%	0	c	0,005	0,015
KdJ/v7/sR/rR	18030	18150	120	0,67%	0	c	0,005	0,015
KdJ/v8/sL/rR	18030	18150	120	0,67%	0	c	0,005	0,015
KdJ/v8/sL/rL	14850	14940	90	0,61%	0	c	0,005	0,015
KdJ/v8/sR/rL	14850	14940	90	0,61%	0	c	0,005	0,015
KdJ/v8/sR/rR	18030	18150	120	0,67%	0	c	0,005	0,015
KdJ/v9/sL/rR	19260	19370	110	0,57%	0	c	0,005	0,015
KdJ/v9/sL/rL	15640	15720	80	0,51%	0	c	0,005	0,015
KdJ/v9/sR/rL	15640	15720	80	0,51%	0	c	0,005	0,015
KdJ/v9/sR/rR	19260	19370	110	0,57%	0	c	0,005	0,015
KdJ/v10/sL/rR	19260	19370	110	0,57%	0	c	0,005	0,015
KdJ/v10/sL/rL	15640	15720	80	0,51%	0	c	0,005	0,015
KdJ/v10/sR/rL	15640	15720	80	0,51%	0	c	0,005	0,015
KdJ/v10/sR/rR	19260	19370	110	0,57%	0	c	0,005	0,015
KdJ/v11/sL/rR	19260	19370	110	0,57%	0	c	0,005	0,015
KdJ/v11/sL/rL	15640	15720	80	0,51%	0	c	0,005	0,015
KdJ/v11/sR/rL	15640	15720	80	0,51%	0	c	0,005	0,015
KdJ/v11/sR/rR	19260	19370	110	0,57%	0	c	0,005	0,015
BRad/v1/sR/rL	15130	15200	70	0,46%	100	b	0,01	0,01
BRad/v1/sR/rR	16720	16810	90	0,54%	100	b	0,01	0,01
Kaatstraat	8800	8930	130	1,48%	190	c	0,01	0,02
adel/v1	8670	8800	130	1,50%	190	c	0,01	0,02
adel/v2	6450	6550	100	1,55%	190	c	0,01	0,02
adel/v3	6450	6550	100	1,55%	190	c	0,01	0,02
adel/v4	5620	5680	60	1,07%	190	c	0,01	0,02
v. Noortstr.	3950	3990	40	1,01%	190	c	0,01	0,02
Papbrug/ff/rR	3800	3830	30	0,79%	0	c	0,005	0,015

1	2	3	4	5	6	7	8	9
	2020	2020	Verschil	Verschil	Bussen	gemiddelde snelheid	% zw	% mzw
	Autonoom	Ambitie	[-]	[%]	2020	2020		
Papbrug/f/OV	0	0	0	0,00%	205	c	0,005	0,015
Papbrug/f/rL	4260	4300	40	0,94%	0	c	0,005	0,015
Papbrug/s/rR	3800	3830	30	0,79%	0	c	0,005	0,015
Papbrug/s/OV	0	0	0	0,00%	205	c	0,005	0,015
Papbrug/s/rL	4260	4300	40	0,94%	0	c	0,005	0,015
Wilh/N1/sL/rR	7360	7360	0	0,00%	0	c	0,005	0,015
Wilh/N1/sL/rL	6540	6540	0	0,00%	0	c	0,005	0,015
Wilh/N1/sR/rL	6540	6540	0	0,00%	0	c	0,005	0,015
Wilh/N1/sR/rR	7360	7360	0	0,00%	0	c	0,005	0,015
Von/v1/sL/rR	5180	5330	150	2,90%	0	c	0,005	0,015
Von/v1/sL/rL	6900	7010	110	1,59%	0	c	0,005	0,015
Von/v1/sR/rL	6900	7010	110	1,59%	0	c	0,005	0,015
Von/v1/sR/rR	5180	5330	150	2,90%	0	c	0,005	0,015
Von/v2/sL/rR	5040	5180	140	2,78%	0	c	0,005	0,015
Von/v2/sL/rL	6750	6850	100	1,48%	0	c	0,005	0,015
Von/v2/sR/rL	6750	6850	100	1,48%	0	c	0,005	0,015
Von/v2/sR/rR	5040	5180	140	2,78%	0	c	0,005	0,015
Von/v3/sL	11780	12030	250	2,12%	0	c	0,005	0,015
Von/v3/sR	11780	12030	250	2,12%	0	c	0,005	0,015
Von/v4/sL	16330	16600	270	1,65%	600	c	0,005	0,015
Von/v4/sR	16330	16600	270	1,65%	600	c	0,005	0,015
Baden-Powell/sL	15220	15470	250	1,64%	600	c	0,005	0,015
Baden-Powell/sR	15220	15470	250	1,64%	600	c	0,005	0,015
Bril/v3/sL	9720	9740	20	0,21%	370	c	0,01	0,02
Bril/v3/sR	9720	9740	20	0,21%	370	c	0,01	0,02
Bril/v4/sL	9720	9740	20	0,21%	370	c	0,01	0,02
Bril/v4/sR	9720	9740	20	0,21%	370	c	0,01	0,02
Bril/v5/sL	14440	14680	240	1,66%	370	c	0,01	0,015
Bril/v5/sR	14440	14680	240	1,66%	370	c	0,01	0,015
Alba/v1/sL	14340	14570	230	1,60%	230	c	0,01	0,015
Alba/v1/sR	14340	14570	230	1,60%	230	c	0,01	0,015
Alba/v2/sL	14340	14570	230	1,60%	230	c	0,01	0,015
Alba/v2/sR	14340	14570	230	1,60%	230	c	0,01	0,015
Albrug/sL	13730	13880	150	1,09%	230	c	0,01	0,015
Albrug/sR	13730	13880	150	1,09%	230	c	0,01	0,015
Venu/v1/sL/rR	8790	8850	60	0,68%	0	c	0,01	0,015
Venu/v1/sL/rL	8390	8530	140	1,67%	0	c	0,01	0,015
Venu/v1/sL/OV	0	0	0	0,00%	230	c	0,01	0,015
Venu/v1/fR/OV	0	0	0	0,00%	230	c	0,01	0,015
Venu/v1/fR/rL	8390	8530	140	1,67%	0	c	0,01	0,015
Venu/v1/fR/rR	8790	8850	60	0,68%	0	c	0,01	0,015
Venu/v2/sL/rR	9010	9080	70	0,78%	0	c	0,01	0,015
Venu/v2/sL/rL	8320	8460	140	1,68%	0	c	0,01	0,015
Venu/v2/sL/OV	0	0	0	0,00%	230	c	0,01	0,015
Venu/v2/fR/OV	0	0	0	0,00%	230	c	0,01	0,015
Venu/v2/fR/rL	8320	8460	140	1,68%	0	c	0,01	0,015
Venu/v2/fR/rR	9010	9080	70	0,78%	0	c	0,01	0,015
Venu/v3/sL/rR	9010	9080	70	0,78%	0	c	0,01	0,015
Venu/v3/sL/rL	8320	8460	140	1,68%	0	c	0,01	0,015
Venu/v3/sL/OV	0	0	0	0,00%	230	c	0,01	0,015
Venu/v3/fR/OV	0	0	0	0,00%	230	c	0,01	0,015
Venu/v3/fR/rL	8320	8460	140	1,68%	0	c	0,01	0,015

1	2	3	4	5	6	7	8	9
	2020	2020	Verschil	Verschil	Bussen	gemiddelde snelheid	% zw	% mzw
	Autonoom	Ambitie	[-]	[%]	2020	2020		
Venu/v3/ffR/rR	9010	9080	70	0,78%	0	c	0,01	0,015
Venu/v4/sL/rR	9010	9080	70	0,78%	0	c	0,01	0,015
Venu/v4/sL/rL	8320	8460	140	1,68%	0	c	0,01	0,015
Venu/v4/sL/OV	0	0	0	0,00%	230	c	0,01	0,015
Venu/v4/ffR/OV	0	0	0	0,00%	230	c	0,01	0,015
Venu/v4/ffR/rL	8320	8460	140	1,68%	0	c	0,01	0,015
Venu/v4/ffR/rR	9010	9080	70	0,78%	0	c	0,01	0,015
Rube/v1/sL/rR	8680	8740	60	0,69%	230	c	0,01	0,015
Rube/v1/sL/rL	8100	8200	100	1,23%	230	c	0,01	0,015
Rube/v1/sR/rL	8100	8200	100	1,23%	230	c	0,01	0,015
Rube/v1/sR/rR	8680	8740	60	0,69%	230	c	0,01	0,015
Rube/v2/sL/rR	8680	8740	60	0,69%	230	c	0,01	0,015
Rube/v2/sL/rL	8100	8200	100	1,23%	230	c	0,01	0,015
Rube/v2/sR/rL	8100	8200	100	1,23%	230	c	0,01	0,015
Rube/v2/sR/rR	8680	8740	60	0,69%	230	c	0,01	0,015
Rube/v3/sL/OVR	0	0	0	0,00%	210	c	0,01	0,015
Rube/v3/sL/rM	19980	20140	160	0,80%	0	c	0,01	0,015
Rube/v3/sL/OVL	0	0	0	0,00%	210	c	0,01	0,015
Rube/v3/sR/OVL	0	0	0	0,00%	210	c	0,01	0,015
Rube/v3/sR/rM	19980	20140	160	0,80%	0	c	0,01	0,015
Rube/v3/sR/OVR	0	0	0	0,00%	210	c	0,01	0,015
Rube/v4/sL/OV	0	0	0	0,00%	210	c	0,01	0,015
Rube/v4/sL/rR	9970	10020	50	0,50%	0	c	0,01	0,015
Rube/v4/sL/rL	10020	10120	100	1,00%	0	c	0,01	0,015
Rube/v4/sR/rL	10020	10120	100	1,00%	0	c	0,01	0,015
Rube/v4/sR/rR	9970	10020	50	0,50%	0	c	0,01	0,015
Rube/v4/sR/OV	0	0	0	0,00%	420	c	0,01	0,015
Stadi/v1/sL/rR	7150	7210	60	0,84%	210	c	0,01	0,015
Stadi/v1/sL/rL	18760	18860	100	0,53%	210	c	0,01	0,015
Stadi/v1/sR/rL	18760	18860	100	0,53%	210	c	0,01	0,015
Stadi/v1/sR/rR	7150	7210	60	0,84%	210	c	0,01	0,015
Stadi/v2/sL/rR	10240	10290	50	0,49%	210	c	0,01	0,015
Stadi/v2/sL/rL	11780	11780	0	0,00%	210	c	0,01	0,015
Stadi/v2/sR/rL	11780	11780	0	0,00%	210	c	0,01	0,015
Stadi/v2/sR/rR	10240	10290	50	0,49%	210	c	0,01	0,015
Her/v1/sL/rR	6830	6830	0	0,00%	210	c	0,01	0,015
Her/v1/sL/rL	7360	7360	0	0,00%	210	c	0,01	0,015
Her/v1/sR/rL	7360	7360	0	0,00%	210	c	0,01	0,015
Her/v1/sR/rR	6830	6830	0	0,00%	210	c	0,01	0,015
Her/v2/sL/rR	6830	6830	0	0,00%	210	c	0,01	0,015
Her/v2/sL/rL	7360	7360	0	0,00%	210	c	0,01	0,015
Her/v2/sR/rL	7360	7360	0	0,00%	210	c	0,01	0,015
Her/v2/sR/rR	6830	6830	0	0,00%	210	c	0,01	0,015
Her/v3/sL/rR	7080	7080	0	0,00%	210	c	0,01	0,015
Her/v3/sL/rL	7070	7080	10	0,14%	210	c	0,01	0,015
Her/v3/sR/rL	7070	7080	10	0,14%	210	c	0,01	0,015
Her/v3/sR/rR	7080	7080	0	0,00%	210	c	0,01	0,015
Ble/v1/sL	10420	10440	20	0,19%	0	c	0,01	0,015
Ble/v1/sR	10420	10440	20	0,19%	0	c	0,01	0,015
Ble/v2/sL	10420	10440	20	0,19%	720	c	0,01	0,015
Ble/v2/sR	10420	10440	20	0,19%	720	c	0,01	0,015

1	2	3	4	5	6	7	8	9
	2020	2020	Verschil	Verschil	Bussen	gemiddelde snelheid	% zw	% mzw
	Autonoom	Ambitie	[-]	[%]	2020	2020		
Leidve/v1/sL/rR	0	0	0	0,00%	670	c	1E-07	1E-07
Leidve/v1/sL/rL	0	0	0	0,00%	670	c	1E-07	1E-07
Leidve/v2/sL/rR	0	0	0	0,00%	670	c	1E-07	1E-07
Leidve/v2/sL/rL	0	0	0	0,00%	670	c	1E-07	1E-07
Stpl/v1/sL/rR	0	0	0	0,00%	0	c	1E-07	1E-07
Stpl/v1/sL/rL	4980	4990	10	0,20%	0	c	1E-07	1E-07
Stpl/v1/sR/rL	4980	4990	10	0,20%	0	c	1E-07	1E-07
Stpl/v1/sR/rR	0	0	0	0,00%	0	c	1E-07	1E-07
Stpl/v2/sL/rR	0	0	0	0,00%	0	c	1E-07	1E-07
Stpl/v2/sL/rL	5050	5050	0	0,00%	0	c	1E-07	1E-07
Stpl/v2/sR/rL	5050	5050	0	0,00%	0	c	1E-07	1E-07
Stpl/v2/sR/rR	0	0	0	0,00%	0	c	1E-07	1E-07
Stpl/v3/sL/rR	0	0	0	0,00%	0	c	1E-07	1E-07
Stpl/v3/sL/rL	5050	5050	0	0,00%	0	c	1E-07	1E-07
Stpl/v3/sR/rL	5050	5050	0	0,00%	0	c	1E-07	1E-07
Stpl/v3/sR/rR	0	0	0	0,00%	0	c	1E-07	1E-07
Mor/v1/sL	4890	4900	10	0,20%	0	c	0,01	0,01
Mor/v1/sR	4890	4900	10	0,20%	0	c	0,01	0,01
Scheltema/v1/sL	0	0	0	0,00%	1530	c	1E-07	1E-07
Scheltema/v1/sR	0	0	0	0,00%	1530	c	1E-07	1E-07
Vred/v1/sL	0	0	0	0,00%	2770	c	1E-07	1E-07
Vred/v1/sR	0	0	0	0,00%	2770	c	1E-07	1E-07
Cabapl/v1/sL/rR	18070	18140	70	0,39%	150	c	0,02	0,02
Cabapl/v1/sL/rL	17090	17130	40	0,23%	150	c	0,02	0,02
Cabapl/v1/sR/rL	17090	17130	40	0,23%	150	c	0,02	0,02
Cabapl/v1/sR/rR	18070	18140	70	0,39%	150	c	0,02	0,02
Cabapl/v2/sL/rR	18070	18140	70	0,39%	150	c	0,02	0,02
Cabapl/v2/sL/rL	17090	17130	40	0,23%	150	c	0,02	0,02
Cabapl/v2/sR/rL	17090	17130	40	0,23%	150	c	0,02	0,02
Cabapl/v2/sR/rR	18070	18140	70	0,39%	150	c	0,02	0,02
Cabapl/v3/sL/rR	18070	18140	70	0,39%	150	c	0,02	0,02
Cabapl/v3/sL/rL	17090	17130	40	0,23%	150	c	0,02	0,02
Cabapl/v3/sR/rL	17090	17130	40	0,23%	150	c	0,02	0,02
Cabapl/v3/sR/rR	18070	18140	70	0,39%	150	c	0,02	0,02
Cabapl/v4/sL/rR	18070	18140	70	0,39%	45	c	0,02	0,02
Cabapl/v4/sL/rL	17090	17130	40	0,23%	45	c	0,02	0,02
Cabapl/v4/sR/rL	17090	17130	40	0,23%	45	c	0,02	0,02
Cabapl/v4/sR/rR	18070	18140	70	0,39%	45	c	0,02	0,02
Cabapl/v5/sL/rR	18070	18140	70	0,39%	45	c	0,02	0,02
Cabapl/v5/sL/rL	17090	17130	40	0,23%	45	c	0,02	0,02
Cabapl/v5/sR/rL	17090	17130	40	0,23%	45	c	0,02	0,02
Cabapl/v5/sR/rR	18070	18140	70	0,39%	45	c	0,02	0,02
Cabapl/v7/sL/rR	18070	18140	70	0,39%	45	c	0,02	0,02
Cabapl/v7/sL/rL	17090	17130	40	0,23%	45	c	0,02	0,02
Cabapl/v7/sR/rL	17090	17130	40	0,23%	45	c	0,02	0,02
Cabapl/v7/sR/rR	18070	18140	70	0,39%	45	c	0,02	0,02
Cabapl/v8/sL/rR	18070	18140	70	0,39%	45	c	0,02	0,02
Cabapl/v8/sL/rL	17090	17130	40	0,23%	45	c	0,02	0,02
Cabapl/v8/sR/rL	17090	17130	40	0,23%	45	c	0,02	0,02

1	2	3	4	5	6	7	8	9
	2020	2020	Vershil	Vershil	Bussen	gemiddelde snelheid	% zw	% mzw
	Autonoom	Ambitie	[-]	[%]	2020	2020		
Cabapl/v8/sR/rR	18070	18140	70	0,39%	45	c	0,02	0,02
Cabapl/v9/sL	35160	35270	110	0,31%	90	c	0,02	0,02
Cabapl/v9/sR	35160	35270	110	0,31%	90	c	0,02	0,02
Cabapl/v10/sL	35160	35270	110	0,31%	90	c	0,02	0,02
Cabapl/v10/sR	35160	35270	110	0,31%	90	c	0,02	0,02
Cabapl/v11/sL	35160	35270	110	0,31%	90	c	0,02	0,02
Cabapl/v11/sR	35160	35270	110	0,31%	90	c	0,02	0,02
Cath/v1/sR	21300	21400	100	0,47%	90	c	0,01	0,02
Cath/v2/sR	21780	21880	100	0,46%	90	c	0,01	0,02
Cath/v3/sR	23320	23410	90	0,39%	90	c	0,01	0,02
Cath/v4/sR	23320	23410	90	0,39%	90	c	0,01	0,02
Cath/v5/sR	24880	24970	90	0,36%	90	c	0,01	0,02
Cath/v6/sR	14460	14530	70	0,48%	90	c	0,01	0,015
Ledig Erf/v1/sL	14460	14530	70	0,48%	0	c	0,01	0,015
Ledig Erf/v1/sR	14460	14530	70	0,48%	0	c	0,01	0,015
Ledig Erf/v2/sL	14080	14150	70	0,50%	0	c	0,01	0,015
Ledig Erf/v2/sR	14080	14150	70	0,50%	0	c	0,01	0,015
Abstdijk/v1/sL	17980	18060	80	0,44%	0	c	0,01	0,015
Abstdijk/v1/sR	17980	18060	80	0,44%	0	c	0,01	0,015
Bene/v1/sL	17100	17140	40	0,23%	300	c	0,01	0,015
Bene/v1/sR	17100	17140	40	0,23%	300	c	0,01	0,015
Bene/v2/sL/rR	6640	6650	10	0,15%	150	c	0,01	0,015
Bene/v2/sL/rL	10100	10140	40	0,40%	150	c	0,01	0,015
Bene/v2/sR/rL	10100	10140	40	0,40%	150	c	0,01	0,015
Bene/v2/sR/rR	6640	6650	10	0,15%	150	c	0,01	0,015
Bene/v3/sL/rR	8500	8500	0	0,00%	60	c	0,005	0,015
Bene/v3/sL/rL	11740	11740	0	0,00%	60	c	0,005	0,015
Bene/v3/sR/rL	11740	11740	0	0,00%	60	c	0,005	0,015
Bene/v3/sR/rR	8500	8500	0	0,00%	60	c	0,005	0,015
Bene/v4/sL/rR	8500	8500	0	0,00%	60	c	0,005	0,015
Bene/v4/sL/rL	11740	11740	0	0,00%	60	c	0,005	0,015
Bene/v4/sR/rL	11740	11740	0	0,00%	60	c	0,005	0,015
Bene/v4/sR/rR	8500	8500	0	0,00%	60	c	0,005	0,015
Bene/v5/sL/rR	8630	8640	10	0,12%	60	c	0,005	0,015
Bene/v5/sL/rL	11400	11410	10	0,09%	60	c	0,005	0,015
Bene/v5/sR/rL	11400	11410	10	0,09%	60	c	0,005	0,015
Bene/v5/sR/rR	8630	8640	10	0,12%	60	c	0,005	0,015
Bene/v6/sL/rR	8630	8640	10	0,12%	60	c	0,005	0,015
Bene/v6/sL/rL	11400	11410	10	0,09%	60	c	0,005	0,015
Bene/v6/sR/rL	11400	11410	10	0,09%	60	c	0,005	0,015
Bene/v6/sR/rR	8630	8640	10	0,12%	60	c	0,005	0,015
Bene/v7/sL/rR	8630	8640	10	0,12%	60	c	0,005	0,015
Bene/v7/sL/rL	11400	11410	10	0,09%	60	c	0,005	0,015
Bene/v7/sR/rL	11400	11410	10	0,09%	60	c	0,005	0,015
Bene/v7/sR/rR	8630	8640	10	0,12%	60	c	0,005	0,015
Bene/v8/sL/rR	8630	8640	10	0,12%	60	c	0,005	0,015
Bene/v8/sL/rL	11400	11410	10	0,09%	60	c	0,005	0,015
Bene/v8/sR/rL	11400	11410	10	0,09%	60	c	0,005	0,015
Bene/v8/sR/rR	8630	8640	10	0,12%	60	c	0,005	0,015
Bene/v9/sL/rR	8630	8640	10	0,12%	60	c	0,005	0,015
Bene/v9/sL/rRL	11400	11410	10	0,09%	60	c	0,005	0,015

1	2	3	4	5	6	7	8	9
	2020	2020	Verschil	Verschil	Bussen	gemiddelde snelheid	% zw	% mzw
	Autonoom	Ambitie	[-]	[%]	2020	2020		
Bene/v9/sR/rL	11400	11410	10	0,09%	60	c	0,005	0,015
Bene/v9/sR/rR	8630	8640	10	0,12%	60	c	0,005	0,015
Bene/v10/sL/rR	8630	8640	10	0,12%	60	c	0,005	0,015
Bene/v10/sL/rL	11400	11410	10	0,09%	60	c	0,005	0,015
Bene/v10/sR/rL	11400	11410	10	0,09%	60	c	0,005	0,015
Bene/v10/sR/rR	8630	8640	10	0,12%	60	c	0,005	0,015
Bene/v11/sL/rR	8630	8640	10	0,12%	60	c	0,005	0,015
Bene/v11/sL/rL	11280	11310	30	0,27%	60	c	0,005	0,015
Bene/v11/sR/rL	11280	11310	30	0,27%	60	c	0,005	0,015
Bene/v11/sR/rR	8630	8640	10	0,12%	60	c	0,005	0,015
Bene/v12/sL/rR	11290	11300	10	0,09%	180	c	0,005	0,015
Bene/v12/sL/rL	14760	14770	10	0,07%	180	c	0,005	0,015
Bene/v12/sR/rL	14760	14770	10	0,07%	180	c	0,005	0,015
Bene/v12/sR/rR	11290	11300	10	0,09%	180	c	0,005	0,015
Bene/v13/sL/rR	11290	11300	10	0,09%	180	c	0,005	0,015
Bene/v13/sL/rL	14760	14770	10	0,07%	180	c	0,005	0,015
Bene/v13/sR/rL	14760	14770	10	0,07%	180	c	0,005	0,015
Bene/v13/sR/rR	11290	11300	10	0,09%	180	c	0,005	0,015
Bene/v14/sL/rR	11560	11570	10	0,09%	180	c	0,005	0,015
Bene/v14/sL/rL	16180	16180	0	0,00%	180	c	0,005	0,015
Bene/v14/sR/rL	16180	16180	0	0,00%	180	c	0,005	0,015
Bene/v14/sR/rR	11560	11570	10	0,09%	180	c	0,005	0,015
Bene/v15/sL/rR	11560	11570	10	0,09%	180	c	0,005	0,015
Bene/v15/sL/rL	16180	16180	0	0,00%	180	c	0,005	0,015
Bene/v15/sR/rL	16180	16180	0	0,00%	180	c	0,005	0,015
Bene/v15/sR/rR	11560	11570	10	0,09%	180	c	0,005	0,015
Bene/v16/sL/rR	11560	11570	10	0,09%	180	c	0,005	0,015
Bene/v16/sL/rL	16180	16180	0	0,00%	180	c	0,005	0,015
Bene/v16/sR/rL	16180	16180	0	0,00%	180	c	0,005	0,015
Bene/v16/sR/rR	11560	11570	10	0,09%	180	c	0,005	0,015
Bene/v17/sL/rR	11560	11570	10	0,09%	180	c	0,005	0,015
Bene/v17/sL/rL	16180	16180	0	0,00%	180	c	0,005	0,015
Bene/v17/sR/rL	16180	16180	0	0,00%	180	c	0,005	0,015
Bene/v17/sR/rR	11560	11570	10	0,09%	180	c	0,005	0,015
Bene/v18/sL/rR	16260	16270	10	0,06%	150	c	0,005	0,015
Bene/v18/sL/rL	20890	20900	10	0,05%	150	c	0,005	0,015
Bene/v18/sR/rL	20890	20900	10	0,05%	150	c	0,005	0,015
Bene/v18/sR/rR	16260	16270	10	0,06%	150	c	0,005	0,015
Euro/v1/sL	17930	19250	1320	7,36%	710	c	0,01	0,02
Euro/v1/sR	17930	19250	1320	7,36%	710	c	0,01	0,02
Euro/v2/sL	16370	17700	1330	8,12%	710	c	0,01	0,02
Euro/v2/sR	16370	17700	1330	8,12%	710	c	0,01	0,02
Euro/v3/sL	14630	15960	1330	9,09%	710	c	0,01	0,02
Euro/v3/sR	14600	15920	1320	9,04%	710	c	0,01	0,02
Euro/v4/sL	14600	15920	1320	9,04%	920	c	0,01	0,02
Euro/v4/sR	14600	15920	1320	9,04%	920	c	0,01	0,02
Euro/v5/sL	14390	15710	1320	9,17%	920	c	0,01	0,02
Euro/v5/sR	14390	15710	1320	9,17%	920	c	0,01	0,02
EuZu/v1/sL/rR	17160	17800	640	3,73%	330	c	0,01	0,025
EuZu/v1/sL/rL	16540	17170	630	3,81%	330	c	0,01	0,025
EuZu/v1/sR/rL	16540	17170	630	3,81%	330	c	0,01	0,025
EuZu/v1/sR/rR	17160	17800	640	3,73%	330	c	0,01	0,025
EuZu/v2/sL/rR	17160	17800	640	3,73%	330	c	0,01	0,025

1	2	3	4	5	6	7	8	9
	2020	2020	Verschil	Verschil	Bussen	gemiddelde snelheid	% zw	% mzw
	Autonoom	Ambitie	[-]	[%]	2020	2020		
EuZu/v2/sL/rL	15140	15760	620	4,10%	330	c	0,01	0,025
EuZu/v2/sR/rL	15140	15760	620	4,10%	330	c	0,01	0,025
EuZu/v2/sR/rR	17160	17800	640	3,73%	330	c	0,01	0,025
EuZu/v3/sL/rR	19270	19900	630	3,27%	330	c	0,01	0,025
EuZu/v3/sL/rL	13910	14510	600	4,31%	0	c	0,01	0,025
EuZu/v3/sL/OV	0	0	0	0,00%	330	c	0,01	0,025
EuZu/v3/sR/OV	0	0	0	0,00%	330	c	0,01	0,025
EuZu/v3/sR/rL	13910	14510	600	4,31%	0	c	0,01	0,025
EuZu/v3/sR/rR	19270	19900	630	3,27%	330	c	0,01	0,025
EuZu/v4/sL/rR	19270	19900	630	3,27%	330	c	0,01	0,025
EuZu/v4/sL/rL	13910	14510	600	4,31%	0	c	0,01	0,025
EuZu/v4/sL/OV	0	0	0	0,00%	330	c	0,01	0,025
EuZu/v4/sR/OV	0	0	0	0,00%	330	c	0,01	0,025
EuZu/v4/sR/rL	13910	14510	600	4,31%	0	c	0,01	0,025
EuZu/v4/sR/rR	19270	19900	630	3,27%	330	c	0,01	0,025
EuZu/v5/sL/rR	21280	21890	610	2,87%	330	c	0,01	0,025
EuZu/v5/sL/rL	18990	19620	630	3,32%	330	c	0,01	0,025
EuZu/v5/sR/rL	18990	19620	630	3,32%	330	c	0,01	0,025
EuZu/v5/sR/rR	21280	21890	610	2,87%	330	c	0,01	0,025
EuZu/v6/sL/rR	13710	14300	590	4,30%	330	c	0,01	0,025
EuZu/v6/sL/rL	11680	11870	190	1,63%	330	c	0,01	0,025
EuZu/v6/sR/rL	11680	11870	190	1,63%	330	c	0,01	0,025
EuZu/v6/sR/rR	13710	14300	590	4,30%	330	c	0,01	0,025
EuZu/v7/sL/rR	13710	14300	590	4,30%	330	c	0,01	0,025
EuZu/v7/sL/rL	11680	11870	190	1,63%	330	c	0,01	0,025
EuZu/v7/sR/rL	11680	11870	190	1,63%	330	c	0,01	0,025
EuZu/v7/sR/rR	13710	14300	590	4,30%	330	c	0,01	0,025
EuZu/v8/sL/rR	8210	8400	190	2,31%	285	c	0,01	0,025
EuZu/v8/sL/rL	6930	7100	170	2,45%	285	c	0,01	0,025
EuZu/v8/sR/rL	6930	7100	170	2,45%	285	c	0,01	0,025
EuZu/v8/sR/rR	8210	8400	190	2,31%	285	c	0,01	0,025
EuZu/v9/sL/rR	7810	8000	190	2,43%	285	c	0,01	0,025
EuZu/v9/sL/rL	6530	6700	170	2,60%	285	c	0,01	0,025
EuZu/v9/sR/rL	6530	6700	170	2,60%	285	c	0,01	0,025
EuZu/v9/sR/rR	7810	8000	190	2,43%	285	c	0,01	0,025
EuZu/v10/sL/rR	7810	8000	190	2,43%	285	c	0,01	0,025
EuZu/v10/sL/rL	6530	6700	170	2,60%	285	c	0,01	0,025
EuZu/v10/sR/rL	6530	6700	170	2,60%	285	c	0,01	0,025
EuZu/v10/sR/rR	7810	8000	190	2,43%	285	c	0,01	0,025
EuZu/v11/sL/rR	7800	7990	190	2,44%	285	c	0,01	0,025
EuZu/v11/sL/rL	6520	6690	170	2,61%	285	c	0,01	0,025
EuZu/v11/sR/rL	6520	6690	170	2,61%	285	c	0,01	0,025
EuZu/v11/sR/rR	7800	7990	190	2,44%	285	c	0,01	0,025
EuZu/v12/sL	14320	14670	350	2,44%	470	c	0,01	0,025
EuZu/v12/sR	14320	14670	350	2,44%	470	c	0,01	0,025
EuZu/v13/sL	14320	14670	350	2,44%	470	c	0,01	0,025
EuZu/v13/sR	14320	14670	350	2,44%	470	c	0,01	0,025
OdO/v1/sL	15430	16920	1490	9,66%	970	c	0,01	0,02
OdO/v1/sR	15430	16920	1490	9,66%	970	c	0,01	0,02
OdO/v2/sL	14520	16020	1500	10,33%	970	c	0,01	0,02
OdO/v2/sR	14520	16020	1500	10,33%	970	c	0,01	0,02
OdO/v3/sL	14520	16020	1500	10,33%	970	c	0,01	0,02
OdO/v3/sR	14520	16020	1500	10,33%	970	c	0,01	0,02
OdO/v4/sL	14580	16050	1470	10,08%	0	c	0,01	0,02

1	2	3	4	5	6	7	8	9
	2020	2020	Verschil	Verschil	Bussen	gemiddelde snelheid	% zw	% mzw
	Autonoom	Ambitie	[-]	[%]	2020	2020		
OdO/v4/sR	14580	16050	1470	10,08%	0	c	0,01	0,02
OdO/v5/sL	15120	16580	1460	9,66%	0	c	0,01	0,02
OdO/v5/sR	15120	16580	1460	9,66%	0	c	0,01	0,02
OdO/v6/sL	15270	16740	1470	9,63%	0	c	0,01	0,02
OdO/v6/sR	15270	16740	1470	9,63%	0	c	0,01	0,02
OdO/v7/sL	14540	15970	1430	9,83%	95	c	0,01	0,02
OdO/v7/sR	14540	15970	1430	9,83%	95	c	0,01	0,02
Tell/v1/sL	15290	18250	2960	19,36%	970	c	0,01	0,02
Tell/v1/sR	15290	18250	2960	19,36%	970	c	0,01	0,02
Tell/v2/sL	15290	18250	2960	19,36%	970	c	0,01	0,02
Tell/v2/sR	15290	18250	2960	19,36%	970	c	0,01	0,02
Tell/v3/sL	15290	18250	2960	19,36%	970	c	0,01	0,02
Tell/v3/sR	15290	18250	2960	19,36%	970	c	0,01	0,02
Zijst/v1/sL	15290	18250	2960	19,36%	970	c	0,01	0,02
Zijst/v1/sR	15290	18250	2960	19,36%	970	c	0,01	0,02
Zijst/v2/sL	15290	18250	2960	19,36%	970	c	0,01	0,02
Zijst/v2/sR	15290	18250	2960	19,36%	970	c	0,01	0,02
Zijst/v3/sL	15290	18250	2960	19,36%	970	c	0,01	0,02
Zijst/v3/sR	15290	18250	2960	19,36%	970	c	0,01	0,02
Zijst/v4/sL	15240	18200	2960	19,42%	970	c	0,01	0,02
Zijst/v4/sR	15240	18200	2960	19,42%	970	c	0,01	0,02
Croe/v13/sL/rR	2490	2700	210	8,43%	95	c	0,01	0,02
Croe/v13/sL/rL	2360	2490	130	5,51%	95	c	0,01	0,02
Croe/v13/sR/rL	2360	2490	130	5,51%	95	c	0,01	0,02
Croe/v13/sR/rR	2490	2700	210	8,43%	95	c	0,01	0,02
Croe/v12/sL/rR	2490	2700	210	8,43%	95	c	0,01	0,02
Croe/v12/sL/rL	2360	2490	130	5,51%	95	c	0,01	0,02
Croe/v12/sR/rL	2360	2490	130	5,51%	95	c	0,01	0,02
Croe/v12/sR/rR	2490	2700	210	8,43%	95	c	0,01	0,02
Croe/v11/sL/rR	2130	2340	210	9,86%	95	c	0,01	0,02
Croe/v11/sL/rL	2340	2480	140	5,98%	95	c	0,01	0,02
Croe/v11/sR/rL	2340	2480	140	5,98%	95	c	0,01	0,02
Croe/v11/sR/rR	2130	2340	210	9,86%	95	c	0,01	0,02
Croe/v10/sL/rR	2130	2340	210	9,86%	95	c	0,01	0,02
Croe/v10/sL/rL	2340	2480	140	5,98%	95	c	0,01	0,02
Croe/v10/sR/rL	2340	2480	140	5,98%	95	c	0,01	0,02
Croe/v10/sR/rR	2130	2340	210	9,86%	95	c	0,01	0,02
Croe/v9/sL/rR	2080	2290	210	10,10%	95	c	0,01	0,02
Croe/v9/sL/rL	2280	2420	140	6,14%	95	c	0,01	0,02
Croe/v9/sR/rL	2280	2420	140	6,14%	95	c	0,01	0,02
Croe/v9/sR/rR	2080	2290	210	10,10%	95	c	0,01	0,02
Croe/v8/sL/rR	2520	2740	220	8,73%	95	c	0,01	0,02
Croe/v8/sL/rL	2710	2860	150	5,54%	95	c	0,01	0,02
Croe/v8/sR/rL	2710	2860	150	5,54%	95	c	0,01	0,02
Croe/v8/sR/rR	2520	2740	220	8,73%	95	c	0,01	0,02
Croe/v7/sL/rR	2520	2740	220	8,73%	95	c	0,01	0,02
Croe/v7/sL/rL	2710	2860	150	5,54%	95	c	0,01	0,02
Croe/v7/sR/rL	2710	2860	150	5,54%	95	c	0,01	0,02
Croe/v7/sR/rR	2520	2740	220	8,73%	95	c	0,01	0,02
Croe/v6/sL/rR	2520	2740	220	8,73%	95	c	0,01	0,02
Croe/v6/sL/OV	0	0	0	0,00%	95	c	0,01	0,02
Croe/v6/sL/rL	2710	2860	150	5,54%	0	c	0,01	0,02

1	2	3	4	5	6	7	8	9
	2020	2020	Vershil	Vershil	Bussen	gemiddelde snelheid	% zw	% mzw
	Autonoom	Ambitie	[-]	[%]	2020	2020		
Croe/v6/sR/rL	2710	2860	150	5,54%	0	c	0,01	0,02
Croe/v6/sR/OV	0	0	0	0,00%	95	c	0,01	0,02
Croe/v6/sR/rR	2520	2740	220	8,73%	95	c	0,01	0,02
Croe/v5/sL/rR	8750	10470	1720	19,66%	0	c	0,01	0,02
Croe/v5/sL/rM	8130	9700	1570	19,31%	0	c	0,01	0,02
Croe/v5/sL/OV	0	0	0	0,00%	0	c	0,01	0,02
Croe/v5/sR/OV	0	0	0	0,00%	0	c	0,01	0,02
Croe/v5/sR/rM	8130	9700	1570	19,31%	0	c	0,01	0,02
Croe/v5/sR/rR	8750	10470	1720	19,66%	0	c	0,01	0,02
Croe/v4/sL/rR	8750	10470	1720	19,66%	0	c	0,01	0,02
Croe/v4/sL/rM	8130	9700	1570	19,31%	0	c	0,01	0,02
Croe/v4/sL/OV	0	0	0	0,00%	0	c	0,01	0,02
Croe/v4/sR/OV	0	0	0	0,00%	0	c	0,01	0,02
Croe/v4/sR/rM	8130	9700	1570	19,31%	0	c	0,01	0,02
Croe/v4/sR/rR	8750	10470	1720	19,66%	0	c	0,01	0,02
Croe/v3/sL/rR	8750	10470	1720	19,66%	0	c	0,01	0,02
Croe/v3/sL/rM	8130	9700	1570	19,31%	0	c	0,01	0,02
Croe/v3/sL/OV	0	0	0	0,00%	0	c	0,01	0,02
Croe/v3/sR/OV	0	0	0	0,00%	0	c	0,01	0,02
Croe/v3/sR/rM	8130	9700	1570	19,31%	0	c	0,01	0,02
Croe/v3/sR/rR	8750	10470	1720	19,66%	0	c	0,01	0,02
Croe/v2/sL/rR	8750	10470	1720	19,66%	0	c	0,01	0,02
Croe/v2/sL/rM	8130	9700	1570	19,31%	0	c	0,01	0,02
Croe/v2/sL/OV	0	0	0	0,00%	0	c	0,01	0,02
Croe/v2/sR/OV	0	0	0	0,00%	0	c	0,01	0,02
Croe/v2/sR/rM	8130	9700	1570	19,31%	0	c	0,01	0,02
Croe/v2/sR/rR	8750	10470	1720	19,66%	0	c	0,01	0,02
Croe/v1/sL/rR	8750	10470	1720	19,66%	0	c	0,01	0,02
Croe/v1/sL/rL	8130	9700	1570	19,31%	0	c	0,01	0,02
Croe/v1/sR/rL	8130	9700	1570	19,31%	0	c	0,01	0,02
Croe/v1/sR/rR	8750	10470	1720	19,66%	0	c	0,01	0,02
Vleu/v1/sL/rR	5180	5300	120	2,32%	0	c	0,01	0,025
Vleu/v1/sL/OV	0	0	0	0,00%	900	c	0,01	0,025
Vleu/v1/sL/rL	5420	5530	110	2,03%	0	c	0,01	0,025
Vleu/v1/sR/rL	5420	5530	110	2,03%	0	c	0,01	0,025
Vleu/v1/sR/OV	0	0	0	0,00%	900	c	0,01	0,025
Vleu/v1/sR/rR	5180	5300	120	2,32%	0	c	0,01	0,025
Vleu/v2/sL/rR	5460	5590	130	2,38%	0	c	0,01	0,025
Vleu/v2/sL/OV	0	0	0	0,00%	900	c	0,01	0,025
Vleu/v2/sL/rL	5760	5870	110	1,91%	0	c	0,01	0,025
Vleu/v2/sR/rL	5760	5870	110	1,91%	0	c	0,01	0,025
Vleu/v2/sR/OV	0	0	0	0,00%	900	c	0,01	0,025
Vleu/v2/sR/rR	5460	5590	130	2,38%	0	c	0,01	0,025
Vleu/v2/sR/rL/T2	5760	5870	110	1,91%	0	c	0,01	0,025
Vleu/v2/sR/OV/T4	0	0	0	0,00%	900	c	0,01	0,025
Vleu/v2/sR/rR/T4	5460	5590	130	2,38%	0	c	0,01	0,025
Vleu/v2/sRgem4/2	0	0	0	0,00%	0	0	0,01	0,025
Vleu/v3/sL/rR	5460	5590	130	2,38%	0	c	0,01	0,025
Vleu/v3/sL/OV	0	0	0	0,00%	900	c	0,01	0,025
Vleu/v3/sL/rL	5760	5870	110	1,91%	0	c	0,01	0,025
Vleu/v3/sR/rL	5760	5870	110	1,91%	0	c	0,01	0,025
Vleu/v3/sR/OV	0	0	0	0,00%	900	c	0,01	0,025
Vleu/v3/sR/rR	5460	5590	130	2,38%	0	c	0,01	0,025
Vleu/v3/sR/rL/T2	5760	5870	110	1,91%	0	c	0,01	0,025

1	2	3	4	5	6	7	8	9
	2020	2020	Vershil	Vershil	Bussen	gemiddelde snelheid	% zw	% mzw
	Autonoom	Ambitie	[-]	[%]	2020	2020		
Vleu/v3/sR/OV/T2	0	0	0	0,00%	900	c	0,01	0,025
Vleu/v3/sR/rR/T4	5460	5590	130	2,38%	0	c	0,01	0,025
Vleu/v3/sRgem4/2	0	0	0	0,00%	0	0	0,01	0,025
Vleu/v4/sL/rR	4770	4910	140	2,94%	0	c	0,01	0,025
Vleu/v4/sL/OV	0	0	0	0,00%	900	c	0,01	0,025
Vleu/v4/sL/rL	5130	5260	130	2,53%	0	c	0,01	0,025
Vleu/v4/sR/rL	5130	5260	130	2,53%	0	c	0,01	0,025
Vleu/v4/sR/OV	0	0	0	0,00%	900	c	0,01	0,025
Vleu/v4/sR/rR	4770	4910	140	2,94%	0	c	0,01	0,025
Vleu/v5A/sL/rR	4770	4910	140	2,94%	0	c	0,01	0,025
Vleu/v5A/sL/OV	0	0	0	0,00%	900	c	0,01	0,025
Vleu/v5A/sL/rL	5130	5260	130	2,53%	0	c	0,01	0,025
Vleu/v5A/sR/rL	5130	4910	-220	-4,29%	0	c	0,01	0,025
Vleu/v5A/sR/OV	0	0	0	0,00%	900	c	0,01	0,025
Vleu/v5A/sR/rR	4770	5260	490	10,27%	0	c	0,01	0,025
Vleu/v5B/sL/rR	4980	5140	160	3,21%	0	c	0,01	0,025
Vleu/v5B/sL/OV	0	0	0	0,00%	900	c	0,01	0,025
Vleu/v5B/sL/rL	5450	5580	130	2,39%	0	c	0,01	0,025
Vleu/v5B/sR/rL	5450	5580	130	2,39%	0	c	0,01	0,025
Vleu/v5B/sR/OV	0	0	0	0,00%	900	c	0,01	0,025
Vleu/v5B/sR/rR	4980	5140	160	3,21%	0	c	0,01	0,025
Vleu/v6/sL/rR	4980	5140	160	3,21%	0	c	0,01	0,025
Vleu/v6/sL/OV	0	0	0	0,00%	900	c	0,01	0,025
Vleu/v6/sL/rL	5450	5580	130	2,39%	0	c	0,01	0,025
Vleu/v6/sR/rL	5450	5580	130	2,39%	0	c	0,01	0,025
Vleu/v6/sR/OV	0	0	0	0,00%	900	c	0,01	0,025
Vleu/v6/sR/rR	4980	5140	160	3,21%	0	c	0,01	0,025
Vleu/v7/sL/rR	4980	5140	160	3,21%	0	c	0,01	0,025
Vleu/v7/sL/OV	0	0	0	0,00%	900	c	0,01	0,025
Vleu/v7/sL/rL	5450	5580	130	2,39%	0	c	0,01	0,025
Vleu/v7/sR/rL	5450	5580	130	2,39%	0	c	0,01	0,025
Vleu/v7/sR/OV	0	0	0	0,00%	900	c	0,01	0,025
Vleu/v7/sR/rR	4980	5140	160	3,21%	0	c	0,01	0,025
Vleu/v8/sL/rR	9140	9330	190	2,08%	0	c	0,01	0,025
Vleu/v8/sL/OV	0	0	0	0,00%	900	c	0,01	0,025
Vleu/v8/sL/rL	5890	6000	110	1,87%	0	c	0,01	0,025
Vleu/v8/sR/rL	5890	6000	110	1,87%	0	c	0,01	0,025
Vleu/v8/sR/OV	0	0	0	0,00%	900	c	0,01	0,025
Vleu/v8/sR/rR	9140	9330	190	2,08%	0	c	0,01	0,025
Vleu/v8/sR/rL/T2	5890	6000	110	1,87%	0	c	0,01	0,025
Vleu/v8/sR/OV/T2	0	0	0	0,00%	900	c	0,01	0,025
Vleu/v8/sR/rR/T4	9140	9330	190	2,08%	0	c	0,01	0,025
Vleu/v8/sRgem4/2	0	0	0	0,00%	0	0	0,01	0,025
BRad/v2/sR/rL	15140	15220	80	0,53%	100	c	0,01	0,01
BRad/v2/sR/rR	16720	16810	90	0,54%	100	c	0,01	0,01
BRad/v3/sR/rL	17480	15510	-1970	-11,27%	100	c	0,01	0,01
BRad/v3/sR/rR	16750	15990	-760	-4,54%	100	c	0,01	0,01
BiltStrwg/v1/sL	18130	18160	30	0,17%	490	c	0,01	0,01
BiltStrwg/v1/sR	18130	18160	30	0,17%	490	c	0,01	0,01
BiltStrwg/v1/sL	18130	18160	30	0,17%	490	c	0,01	0,01
BiltStrwg/v1/sR	18130	18160	30	0,17%	490	c	0,01	0,01
Aansluiting A12/sL/rR	7990	8000	10	0,13%	0	c	0,024	0,02

1	2	3	4	5	6	7	8	9
	2020	2020	Verschil	Verschil	Bussen	gemiddelde snelheid	% zw	% mzw
	Autonoom	Ambitie	[-]	[%]	2020	2020		
Aansluiting A12/sL/rL	18770	18800	30	0,16%	0	c	0,024	0,02
NoStadO/v1/sL	21310	21480	170	0,80%	0	c	0,03	0,025
NoStadO/v1/sR	21310	21480	170	0,80%	0	c	0,03	0,025
NoStadO/v2/sL	21310	21480	170	0,80%	0	c	0,03	0,025
NoStadO/v2/sR	21310	21480	170	0,80%	0	c	0,03	0,025
NoStadO/v3/sL	21310	21480	170	0,80%	0	c	0,03	0,025
NoStadO/v3/sR	21310	21480	170	0,80%	0	c	0,03	0,025
NoStadO/v4/sL	19240	19410	170	0,88%	0	c	0,03	0,025
NoStadO/v4/sR	19240	19410	170	0,88%	0	c	0,03	0,025
NoStadO/v5/sL	11670	11780	110	0,94%	0	c	0,03	0,025
NoStadO/v5/sR	11670	11780	110	0,94%	0	c	0,03	0,025
NoStadO/v6/sL	11670	11780	110	0,94%	0	c	0,03	0,025
NoStadO/v6/sR	11670	11780	110	0,94%	0	c	0,03	0,025
NoStadO/v7/sL	11670	11780	110	0,94%	0	c	0,03	0,025
NoStadO/v7/sR	11670	11780	110	0,94%	0	c	0,03	0,025
NoStadO/v8/sL	11670	11780	110	0,94%	0	c	0,03	0,025
NoStadO/v8/sR	11670	11780	110	0,94%	0	c	0,03	0,025
NoStadO/v9/sL	11670	11780	110	0,94%	0	c	0,03	0,025
NoStadO/v9/sR	11670	11780	110	0,94%	0	c	0,03	0,025
Wat/v1/sL	27860	27860	0	0,00%	410	c	0,005	0,015
Wat/v1/sR	27860	27860	0	0,00%	410	c	0,005	0,015
Wat/v2/sL/rR	13230	13230	0	0,00%	205	c	0,005	0,015
Wat/v2/sL/rL	14830	14830	0	0,00%	205	c	0,005	0,015
Wat/v2/sR/rL	14830	14830	0	0,00%	205	c	0,005	0,015
Wat/v2/sR/rR	13230	13230	0	0,00%	205	c	0,005	0,015
Wat/v3/sL/rR	13230	13230	0	0,00%	205	c	0,005	0,015
Wat/v3/sL/rL	14830	14830	0	0,00%	205	c	0,005	0,015
Wat/v3/sR/rL	14830	14830	0	0,00%	205	c	0,005	0,015
Wat/v3/sR/rR	13230	13230	0	0,00%	205	c	0,005	0,015
Wat/v4/sL/rR	16550	16560	10	0,06%	205	c	0,005	0,015
Wat/v4/sL/rL	18150	18160	10	0,06%	205	c	0,005	0,015
Wat/v4/rR/rL	18150	18160	10	0,06%	205	c	0,005	0,015
Wat/v4/sR/rR	16550	16560	10	0,06%	205	c	0,005	0,015
Wat/v5/sL/rR	27180	27270	90	0,33%	230	c	0,005	0,015
Wat/v5/sL/rL	21940	22020	80	0,36%	230	c	0,005	0,015
Wat/v5/sR/rL	21940	22020	80	0,36%	230	c	0,005	0,015
Wat/v5/sR/rR	27180	27270	90	0,33%	230	c	0,005	0,015
Wat/v5A/sL	49120	49290	170	0,35%	230	c	0,005	0,015
Wat/v5A/sR	49120	49290	170	0,35%	230	c	0,005	0,015
Wat/v6/sL	49120	49290	170	0,35%	220	c	0,005	0,015
Wat/v6/sR	49120	49290	170	0,35%	220	c	0,005	0,015
Wat/v6A/sL	49120	49290	170	0,35%	220	c	0,005	0,015
Wat/v6A/sL/T4	49120	49290	170	0,35%	220	c	0,005	0,015
Wat/v6A/sLgem4/2	0	0	0	0,00%	0	c	0,005	0,015
Wat/v6AA/sL	49120	49290	170	0,35%	240	c	0,005	0,015
Wat/v6AA/T4	49120	49290	170	0,35%	240	c	0,005	0,015
Wat/v6AA/sLgem2/4	0	0	0	0,00%	0	c	0,005	0,015
Wat/v6A/sR	49120	49290	170	0,35%	220	c	0,005	0,015
Wat/v6B/sL	49120	49290	170	0,35%	220	c	0,005	0,015
Wat/v6B/sR	49120	49290	170	0,35%	220	c	0,005	0,015
Wat/v7/sL	49120	49290	170	0,35%	220	c	0,005	0,015
Wat/v7/sR	49120	49290	170	0,35%	220	c	0,005	0,015
Wat/v8/sL	49120	49290	170	0,35%	220	c	0,005	0,015
Wat/v8/sR	49120	49290	170	0,35%	220	c	0,005	0,015

1	2	3	4	5	6	7	8	9
	2020	2020	Verschil	Verschil	Bussen	gemiddelde snelheid	% zw	% mzw
	Autonoom	Ambitie	[-]	[%]	2020	2020		
Wat/v9/sL	52870	52900	30	0,06%	210	c	0,01	0,015
Wat/v9/sR	52870	52900	30	0,06%	210	c	0,01	0,015
Wat/v10/sL	52870	52900	30	0,06%	210	c	0,01	0,015
Wat/v10/sR	52870	52900	30	0,06%	210	c	0,01	0,015
Wat/v11/sL	52870	52900	30	0,06%	210	c	0,01	0,015
Wat/v11/sR	52870	52900	30	0,06%	210	c	0,01	0,015
Wat/v12/sL	52870	52900	30	0,06%	210	c	0,01	0,015
Wat/v12/sR	52870	52900	30	0,06%	210	c	0,01	0,015
Wat/v13/sL	52870	52900	30	0,06%	210	c	0,01	0,015
Wat/v13/sR	52870	52900	30	0,06%	210	c	0,01	0,015
Wat/v14/sL	52870	52900	30	0,06%	210	c	0,01	0,015
Wat/v14/sR	52870	52900	30	0,06%	210	c	0,01	0,015
Wat/v15/sL	52870	52900	30	0,06%	210	c	0,01	0,015
Wat/v15/sR	52870	52900	30	0,06%	210	c	0,01	0,015
Wat/v16/sL	52870	52900	30	0,06%	210	c	0,01	0,015
Wat/v16/sR	52870	52900	30	0,06%	210	c	0,01	0,015
Wat/v17/sL	52870	52900	30	0,06%	210	c	0,01	0,015
Wat/v17/sR	52870	52900	30	0,06%	210	c	0,01	0,015
Wat/v18/sL	52870	52900	30	0,06%	210	c	0,01	0,015
Wat/v18/sR	52870	52900	30	0,06%	210	c	0,01	0,015
Wat/v19/sL	52870	52900	30	0,06%	210	c	0,01	0,015
Wat/v19/sR	52870	52900	30	0,06%	210	c	0,01	0,015
Wat/v20/sL	55450	55470	20	0,04%	210	c	0,005	0,015
Wat/v20/sR	55450	55470	20	0,04%	210	c	0,005	0,015
Wat/v21/sL	55450	55470	20	0,04%	140	c	0,005	0,015
Wat/v21/sR	55450	55470	20	0,04%	140	c	0,005	0,015
Wat/v22/sL	55450	55470	20	0,04%	140	c	0,005	0,015
Wat/v22/sR	55450	55470	20	0,04%	140	c	0,005	0,015
Wat/v23/sL/rR	32140	32150	10	0,03%	80	c	0,005	0,015
Wat/v23/sL/rL	23310	23310	0	0,00%	80	c	0,005	0,015
Wat/v23/sR/rL	23310	23310	0	0,00%	80	c	0,005	0,015
Wat/v23/sR/rR	32140	32150	10	0,03%	80	c	0,005	0,015
Bril/v1/sL	9190	9210	20	0,22%	370	c	0,01	0,02
Bril/v1/sR	9190	9210	20	0,22%	370	c	0,01	0,02
Bril/v2/sL	8900	8920	20	0,22%	370	c	0,01	0,02
Bril/v2/sR	8900	8920	20	0,22%	370	c	0,01	0,02
Bril/v3/sL	9720	9740	20	0,21%	370	c	0,01	0,02
Bril/v3/sR	9720	9740	20	0,21%	370	c	0,01	0,02
Bril/v4/sL	9720	9740	20	0,21%	370	c	0,01	0,02
Bril/v4/sR	9720	9740	20	0,21%	370	c	0,01	0,02
Bril/v5/sL	14440	14680	240	1,66%	370	c	0,01	0,015
Bril/v5/sR	14440	14680	240	1,66%	370	c	0,01	0,015
Smak nieuw profiel	0	0	0	0,00%	3070	c	0,01	0,02

BIJLAGE 1E: Overige invoergegevens

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
	weg- vak-	x-coörd.	y-coörd.	wegtype	afstand tot wegas	bomen- factor	parkeer- bewegingen	milieuzone- factor	Stagnatie- factor
Amst/v12/sL	110	134750	457450	2	11	1	25	0,7	0,4
Amst/v12/sR	0	134750	457450	2	11	1	25	0,7	0,4
Amst/v13/sL	160	134850	457350	3B	11	1	25	0,7	0,4
Amst/v13/sR	0	134850	457350	3B	11	1	25	0,7	0,4
Amst/v14/sL	150	135050	457250	2	12	1	25	0,7	0
Amst/v14/sR	0	135050	457250	2	11	1	25	0,7	0
Amst/v15/sL	170	135150	457150	3B	11	1	25	0,7	0,4
Amst/v15/sR	0	135150	457150	3B	11	1	25	0,7	0,4
Amst/v16/sL	130	135250	457050	2	11	1	25	0,7	0
Amst/v16/sR	0	135250	457050	2	11	1	25	0,7	0
Amst/v17A1/sL	140	135250	457050	3B	10	1	25	0,7	0,4
Amst/v17A1/sR	0	135250	457050	3B	10	1	25	0,7	0,4
Amst/v17A2/sL	150	135350	456950	3B	9	1	25	0,7	0
Amst/v17A2/sR	0	135350	456950	3B	10	1	25	0,7	0
Amst/v17A3/sL	160	135550	456750	3B	9	1	25	0,7	0
Amst/v17A3/sR	0	135550	456750	3B	10	1	25	0,7	0
Amst/v17A4/sL	150	135650	456650	3B	9	1	25	0,7	0,4
Amst/v17A4/sR	0	135650	456650	3B	10	1	25	0,7	0,4
Amst/v17B/sL	180	135750	456550	3B	10	1	25	0,7	0,4
Amst/v17B/sR	0	135750	456550	3B	9	1	25	0,7	0,4
Amst/v18/sL	80	135850	456450	3A	11	1,25	25	0,7	0
Amst/v18/sR	0	135850	456450	3A	11	1,25	25	0,7	0
Amst/v19/sL/rR	80	135950	456450	2	27	1	25	0,7	0,8
Amst/v19/sL/rL	0	134250	456450	2	11	1	25	0,7	0
Amst/v19/sR/rL	0	134250	456450	2	29	1	25	0,7	0
Amst/v19/sR/rR	0	134250	456450	2	13	1	25	0,7	0,8
King/v1/sL/oprit Pijper	120	134350	454650	2	50	1,25	25	0,8	0,2
King/v1/sL/fly-over	0	134350	454650	2	37	1,25	25	0,8	0,2
King/v1/sL/afrit Bene	0	134350	454650	2	18	1,25	25	0,8	0,2
King/v1/sR/afrit Bene	120	134350	454650	2	44	1,25	25	0,8	0,2
King/v1/sR/fly-over	0	134350	454650	2	25	1,25	25	0,8	0,2
King/v1/sR/oprit Pijper	0	134350	454650	2	13	1,25	25	0,8	0,2
King/v2/sL/oprit Pijper	140	134150	454550	2	41	1,25	25	0,8	0,2
King/v2/sL/fly-over	0	134150	454550	2	27	1,25	25	0,8	0,2
King/v2/sL/afrit Bene	0	134150	454550	2	13	1,25	25	0,8	0,2
King/v2/sR/afrit Bene	140	134150	454550	2	41	1,25	25	0,8	0,2
King/v2/sR/fly-over	0	134150	454550	2	27	1,25	25	0,8	0,2
King/v2/sR/oprit Pijper	0	134150	454550	2	13	1,25	25	0,8	0,2
King/v3/sL	250	134250	454650	2	22	1,25	25	0,8	0,2
King/v3/sR	0	134250	454650	2	21	1,25	25	0,8	0,2
King/v4/sL	200	134050	454550	2	17	1	25	0,8	0,2
King/v4/sR	0	134050	454550	2	17	1	25	0,8	0,2
King/v5/sL	100	133850	454550	2	17	1	25	0,8	0,2
King/v5/sR	0	133850	454550	2	17	1	25	0,8	0,2
WdV/v1/sL/rR/oprit bene flyover	0	134850	454950	2	48	1,25	25	1	0
WdV/v1/sL/rL/afrit pijper flyover	0	134850	454950	2	21	1,25	25	1	0,4
WdV/v1/sR/rL/afrit pijper flyover	0	134850	454950	2	44	1,25	25	1	0,4
WdV/v1/sR/rR/oprit bene flyover	0	134850	454950	2	18	1,25	25	1	0
WdV/v2/sL/rR/oprit bene flyover	0	134950	455050	2	46	1,25	25	1	0
WdV/v2/sL/rL/afrit pijper flyover	0	134950	455050	2	19	1,25	25	1	0
WdV/v2/sR/rL/afrit pijper flyover	0	134950	455050	2	44	1,25	25	1	0
WdV/v2/sR/rR/oprit bene flyover	0	134950	455050	2	17	1,25	25	1	0
WdV/v3/sL/rR/oprit bene flyover	0	135050	455150	2	45	1,25	25	1	0
WdV/v3/sL/rL/afrit pijper flyover	0	135050	455150	2	18	1,25	25	1	0
WdV/v3/sR/rL/afrit pijper flyover	0	135050	455150	2	40	1,25	25	1	0
WdV/v3/sR/rR/oprit bene flyover	0	135050	455150	2	15	1,25	25	1	0
WdV/v4/sL/rR	120	135150	455250	2	31	1,25	25	1	0,8
WdV/v4/sL/rL	0	135150	455250	2	13	1,25	25	1	0
WdV/v4/sR/rL	0	135150	455250	2	27	1,25	25	1	0

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
	weg- vak-	x-coörd.	y-coörd.	wegtype	afstand tot wegas	bomen- factor	parkeer- bewegingen	milieuzone- factor	Stagnatie- factor
WdV/v4/sR/rR	0	135150	455250	2	14	1,25	25	1	0,8
WdV/v5/sL/rR	180	135250	455350	2	27	1	25	1	0
WdV/v5/sL/rL	0	135250	455350	2	13	1	25	1	0,8
WdV/v5/sR/rL	0	135250	455350	0	27	1	25	1	0,8
WdV/v5/sR/rR	0	135250	455350	2	13	1	25	1	0
GrRo/v1/sL/rR	85	135350	455450	2	36	1	25	1	0
GrRo/v1/sL/rL	0	135350	455450	2	10	1	25	1	0
GrRo/v1/sR/rL	0	135350	455450	2	32	1	25	1	0
GrRo/v1/sR/rR	0	135350	455450	2	11	1	25	1	0
GrRo/v2A/sL/rR	80	135350	455450	2	35	1,25	25	1	0
GrRo/v2A/sL/rL	0	135350	455450	2	14	1,25	25	1	0
GrRo/v2A/sR/rL	0	135350	455450	2	35	1	25	1	0
GrRo/v2A/sR/rR	0	135350	455450	2	14	1	25	1	0
GrRo/v2B/sL/rR	80	135350	455550	2	35	1,25	25	1	0,8
GrRo/v2B/sL/rL	0	135350	455550	2	14	1,25	25	1	0
GrRo/v2B/sR/rL	0	135350	455550	2	35	1	25	1	0
GrRo/v2B/sR/rR	0	135350	455550	2	14	1	25	1	0,8
GrRo/v3/sL/rR	160	135450	455650	2	35	1,25	25	1	0,4
GrRo/v3/sL/rL	0	135450	455650	2	14	1,25	25	1	0,8
GrRo/v3/sR/rL	0	135450	455650	2	35	1	25	1	0,8
GrRo/v3/sR/rR	0	135450	455650	2	14	1	25	1	0,4
GrRo/v4/sL/rR	110	135450	455650	3A	32	1	25	1	0,4
GrRo/v4/sL/rL	0	135450	455650	3A	14	1	25	1	0
GrRo/v4/sR/rL	0	135450	455650	3A	32	1,25	25	1	0
GrRo/v4/sR/rR	0	135550	455750	3A	15	1,25	25	1	0,4
GrRo/v5/sL/rR	100	135550	455750	3A	35	1,25	25	1	0,4
GrRo/v5/sL/rL	0	135550	455750	3A	14	1,25	25	1	0
GrRo/v5/sR/rR	100	135550	455750	3A	35	1,25	25	1	0,4
GrRo/v5/sR/rL	0	135550	455750	3A	14	1,25	25	1	0
GrRo/v5/sR/rR	0	135550	455750	3A	39	1,25	25	1	0
GrRo/v5/sR/rR	0	135550	455750	3A	15	1,25	25	1	0,4
West/v1/sL/rR	90	135650	455950	2	35	1,25	25	1	0
West/v1/sL/rL	0	135650	455950	2	17	1,25	25	1	0,8
West/v1/sR/rL	0	135650	455950	4	39	1,25	25	1	0,8
West/v1/sR/rR	0	135650	455950	4	13	1,25	25	1	0
West/v2/sL/rR	120	135650	456050	2	35	1	25	1	0,8
West/v2/sL/rL	0	135650	456050	4	16	1	25	1	0
West/v2/sR/rL	0	135650	456050	2	35	1	25	1	0
West/v2/sR/rR	0	135650	456050	2	15	1	25	1	0,8
West/v3/sL/rR	100	135650	456050	2	35	1	25	1	0
West/v3/sL/rL	0	135650	456050	4	15	1	25	1	0,8
West/v3/sR/rL	0	135650	456050	2	35	1	25	1	0,8
West/v3/sR/rR	0	135650	456050	2	15	1	25	1	0
Daal/v1/sL/rR	170	135650	456150	2	30	1,25	25	1	0
Daal/v1/sL/rL	0	135650	456150	2	15	1,25	25	1	0,8
Daal/v1/sR/rL	0	135650	456150	2	30	1,25	25	1	0,8
Daal/v1/sR/rR	0	135650	456150	2	15	1,25	25	1	0
Daal/v2/sL/rR	110	135750	456250	2	30	1,25	25	1	0
Daal/v2/sL/rL	0	135750	456250	2	15	1,25	25	1	0
Daal/v2/sR/rL	0	135750	456250	2	30	1,25	25	1	0
Daal/v2/sR/rR	0	135750	456250	4	15	1,25	25	1	0
Daal/v3/sL/rR	90	135950	456350	2	47	1,5	25	1	0,8
Daal/v3/sL/rL	0	135950	456350	2	13	1,5	25	1	0
Daal/v3/sR/rL	0	135950	456350	2	53	1,5	25	1	0
Daal/v3/sR/rR	0	135950	456350	4	19	1,5	25	1	0,8
Weer/v1/sL	80	136150	456450	4	10	1,25	25	1	0,8
Weer/v1/sR	0	136150	456450	2	14	1,25	25	1	0,8
Weer/v2/sL	80	136150	456450	3A	11	1,25	25	1	0,8
Weer/v2/sR	0	136150	456450	3A	14	1,25	25	1	0,8
Weer/v3/sL	100	136150	456450	3A	10	1,25	25	1	0,8
Weer/v3/sR	0	136150	456450	3A	14	1,25	25	1	0,8

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
	weg- vak-	x-coörd.	y-coörd.	wegtype	afstand tot wegas	bomen- factor	parkeer- bewegingen	milieuzone- factor	Stagnatie- factor
Jacobstr	360	136250	456350	3B	11	1	25	1	0,4
Oude/v1/sL/rR	180	135750	457150	2	23	1,25	25	0,5	0
Oude/v1/sL/rL	0	135750	457150	2	5	1,25	25	0,5	0
Oude/v1/sR/rL	0	135750	457150	2	23	1,25	25	0,5	0
Oude/v1/sR/rR	0	135750	457150	2	12	1,25	25	0,5	0
Oude/v2A/sL/rR	170	135950	456950	3A	19	1,25	25	0,8	0,8
Oude/v2A/sL/rL	0	135950	456950	3A	7	1,25	25	0,8	0
Oude/v2A/sR/rL	0	135950	456950	3A	20	1,25	25	0,8	0
Oude/v2A/sR/rR	0	135950	456950	3A	7	1,25	25	0,8	0,8
Oude/v2B/sL/rR	150	135950	456950	3A	19	1,25	25	0,8	0
Oude/v2B/sL/rL	0	135950	456950	3A	7	1,25	25	0,8	0,8
Oude/v2B/sR/rL	0	135950	456950	3A	20	1,25	25	0,8	0,8
Oude/v2B/sR/rR	0	135950	456950	3A	7	1,25	25	0,8	0
Oude/v3/sL	220	136050	456750	2	10	1	25	0,8	0,4
Oude/v3/sR	0	136050	456750	2	12	1	25	0,8	0,4
Oude/v4/sL	150	136050	456750	3B	14	1	25	0,8	0,8
Oude/v4/sR	0	136050	456750	3B	11	1	25	0,8	0,8
Moll/sL	180	136050	456950	2	13	1	25	0,8	0,4
Moll/sR	0	136050	456950	2	11	1	25	0,8	0,4
Moll/3B	230	136050	456950	3B	11	1	25	0,8	0,4
Draai/sL	230	136250	456950	2	8	1	25	0,8	0,4
Draai/sR	0	136250	456950	2	8	1	25	0,8	0,4
Talmalaan-zuid	380	136350	457150	2	13	1,25	25	0,8	0,4
Talmalaan-noord	190	136350	457450	2	13	1,25	25	0,8	0,4
KdJ/v1/sL/rR	100	136450	457550	2	31	1,25	25	0,5	0,4
KdJ/v1/sL/rL	0	136450	457550	2	14	1,25	25	0,5	0,4
KdJ/v1/sR/rL	0	136450	457550	4	31	1,25	25	0,5	0,4
KdJ/v1/sR/rR	0	136450	457550	4	14	1,25	25	0,5	0,4
KdJ/v2/sL/rR	170	137950	457150	2	32	1,25	25	0,5	0,2
KdJ/v2/sL/rL	0	137950	457150	2	14	1,25	25	0,5	0,2
KdJ/v2/sR/rL	0	137950	457150	2	32	1,25	25	0,5	0,2
KdJ/v2/sR/rR	0	137950	457150	2	14	1,25	25	0,5	0,2
KdJ/v3/sL/rR	150	138150	457150	2	32	1,5	25	0,5	0
KdJ/v3/sL/rL	0	138150	457150	2	14	1,5	25	0,5	0,4
KdJ/v3/sR/rL	0	138150	457150	2	32	1,5	25	0,5	0,4
KdJ/v3/sR/rR	0	138150	457150	4	14	1,5	25	0,5	0
KdJ/v4/sL/rR	75	136950	457450	2	32	1,5	25	0,5	0
KdJ/v4/sL/rL	0	136950	457450	2	14	1,5	25	0,5	0
KdJ/v4/sR/rL	0	136950	457450	2	32	1,5	25	0,5	0
KdJ/v4/sR/rR	0	136950	457450	4	14	1,5	25	0,5	0
KdJ/v5/sL/rR	110	137050	457450	2	32	1,5	25	0,5	0
KdJ/v5/sL/rL	0	137050	457450	2	14	1,5	25	0,5	0
KdJ/v5/sR/rL	0	137050	457450	2	32	1,5	25	0,5	0
KdJ/v5/sR/rR	0	137050	457450	2	14	1,5	25	0,5	0
KdJ/v6A/sL/rR	90	137050	457350	2	32	1,5	25	0,5	0,2
KdJ/v6A/sL/rL	0	137050	457350	2	14	1,5	25	0,5	0,2
KdJ/v6A/sR/rL	0	137050	457350	2	32	1,5	25	0,5	0,2
KdJ/v6A/sR/rR	0	137050	457350	2	14	1,5	25	0,5	0,2
KdJ/v6B/sL/rR	330	137250	457350	2	32	1,25	25	0,5	0,2
KdJ/v6B/sL/rL	0	137250	457350	2	14	1,25	25	0,5	0,2
KdJ/v6B/sR/rL	0	137250	457350	2	32	1,25	25	0,5	0,2
KdJ/v6B/sR/rR	0	137250	457350	2	14	1,25	25	0,5	0,2
KdJ/v7/sL/rR	180	137550	457250	2	30	1,25	25	0,5	0
KdJ/v7/sL/rL	0	137550	457250	2	15	1,25	25	0,5	0,4
KdJ/v7/sR/rL	0	137550	457250	2	29	1,25	25	0,5	0,4
KdJ/v7/sR/rR	0	137550	457250	2	14	1,25	25	0,5	0
KdJ/v8/sL/rR	150	137750	457250	2	30	1,25	25	0,5	0,4
KdJ/v8/sL/rL	0	137750	457250	2	15	1,25	25	0,5	0
KdJ/v8/sR/rL	0	137750	457250	2	29	1,25	25	0,5	0

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
	weg- vak-	x-coörd.	y-coörd.	wegtype	afstand tot wegas	bomen- factor	parkeer- bewegingen	milieuzone- factor	Stagnatie- factor
KdJ/v8/sR/rR	0	137750	457250	2	14	1,25	25	0,5	0,4
KdJ/v9/sL/rR	95	137850	457150	2	30	1,25	25	0,5	0,4
KdJ/v9/sL/rL	0	137850	457150	2	15	1,25	25	0,5	0,8
KdJ/v9/sR/rL	0	137850	457150	2	29	1,25	25	0,5	0,8
KdJ/v9/sR/rR	0	137850	457150	2	14	1,25	25	0,5	0,4
KdJ/v10/sL/rR	160	137950	457150	2	30	1,25	25	0,5	0,4
KdJ/v10/sL/rL	0	137950	457150	2	14	1,25	25	0,5	0
KdJ/v10/sR/rL	0	137950	457150	2	30	1,25	25	0,5	0
KdJ/v10/sR/rR	0	137950	457150	4	14	1,25	25	0,5	0,4
KdJ/v11/sL/rR	100	138150	457150	2	29	1,25	25	0,5	0,8
KdJ/v11/sL/rL	0	138150	457150	2	14	1,25	25	0,5	0
KdJ/v11/sR/rL	0	138150	457150	2	30	1,25	25	0,5	0
KdJ/v11/sR/rR	0	138150	457150	4	15	1,25	25	0,5	0,8
BRad/v1/sR/rL	600	138550	457150	2	27	1,25	25	0,5	0,4
BRad/v1/sR/rR	0	138550	457150	2	14	1,25	25	0,5	0,4
Kaatstraat	100	136250	456650	3B	10	1	25	0,8	0,4
adel/v1	150	136350	456750	2	7	1,25	25	0,8	0,4
adel/v2	105	136550	456850	2	8	1	25	0,8	0,4
adel/v3	90	136550	456850	2	8	1	25	0,8	0
adel/v4	110	136550	456850	3B	9	1	25	0,8	0
v. Noortstr.	280	136750	457050	3B	8	1	25	0,8	0
Papbrug/f/rR	200	134450	453650	2	19	1	25	0,2	0
Papbrug/f/OV	0	134450	453650	2	13	1	25	0,2	0
Papbrug/f/rL	0	134450	453650	2	13	1	25	0,2	0
Papbrug/s/rR	0	134450	453650	2	23	1	25	0,2	0
Papbrug/s/OV	0	134450	453650	2	17	1	25	0,2	0
Papbrug/s/rL	0	134450	453650	2	13	1	25	0,2	0
Wilh/N1/sL/rR	90	135750	454250	2	26	1,25	25	0,8	0
Wilh/N1/sL/rL	0	135750	454250	2	14	1,25	25	0,8	0,8
Wilh/N1/sR/rL	0	135750	454250	2	26	1,25	25	0,8	0,8
Wilh/N1/sR/rR	0	135750	454250	2	14	1,25	25	0,8	0
Von/v1/sL/rR	150	136450	454450	3A	17	1,25	25	0,8	0
Von/v1/sL/rL	0	136450	454450	3A	8	1,25	25	0,8	0,8
Von/v1/sR/rL	0	136450	454450	3A	17	1,25	25	0,8	0,8
Von/v1/sR/rR	0	136450	454450	3A	8	1,25	25	0,8	0
Von/v2/sL/rR	120	136550	454550	3A	18	1,25	25	0,8	0
Von/v2/sL/rL	0	136550	454550	3B	8	1,25	25	0,8	0
Von/v2/sR/rL	0	136550	454550	3B	18	1,25	25	0,8	0
Von/v2/sR/rR	0	136550	454550	3A	8	1,25	25	0,8	0
Von/v3/sL	110	136650	454550	2	17	1	25	0,8	0,4
Von/v3/sR	0	136650	454550	2	11	1	25	0,8	0,4
Von/v4/sL	120	136750	454450	2	17	1	25	0,8	0,8
Von/v4/sR	0	136750	454450	2	11	1	25	0,8	0,8
Baden-Powell/sL	200	138850	454450	2	10	1,25	25	0,7	0,8
Baden-Powell/sR	0	138850	454450	2	17	1,25	25	0,7	0,8
Bril/v3/sL	150	136950	454350	2	14	1,25	25	0,7	0,2
Bril/v3/sR	0	136950	454350	2	14	1,25	25	0,7	0,2
Bril/v4/sL	125	136950	454350	3A	14	1,25	25	0,7	0,4
Bril/v4/sR	0	136950	454350	3A	14	1,25	25	0,7	0,4
Bril/v5/sL	100	136950	454350	2	8	1	25	0,7	0,4
Bril/v5/sR	0	136950	454350	2	16	1	25	0,7	0,4
Alba/v1/sL	100	137050	454550	3B	10	1,25	25	0,7	0
Alba/v1/sR	0	137050	454550	3B	10	1,25	25	0,7	0
Alba/v2/sL	110	137050	454650	2	8	1	25	0,7	0,4
Alba/v2/sR	0	137050	454650	2	8	1	25	0,7	0,4
Albrug/sL	120	137150	454750	2	12	1	25	0,7	0,4
Albrug/sR	0	137150	454750	2	17	1	25	0,7	0,4

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
	weg- vak-	x-coörd.	y-coörd.	wegtype	afstand tot wegas	bomen- factor	parkeer- bewegingen	milieuzone- factor	Stagnatie- factor
Venu/v1/sL/rR	170	137250	454650	2	23	1,5	25	0,7	0
Venu/v1/sL/rL	0	137250	454650	2	16	1,5	25	0,7	0,8
Venu/v1/sL/OV	0	137250	454650	2	12	1,5	25	0,7	0
Venu/v1/fR/OV	0	137250	454650	2	21	1,5	25	0,7	0
Venu/v1/fR/rL	0	137250	454650	2	17	1,5	25	0,7	0,8
Venu/v1/fR/rR	0	137250	454650	2	17	1,5	25	0,7	0
Venu/v2/sL/rR	110	137450	454550	2	23	1,5	25	0,7	0
Venu/v2/sL/rL	0	137450	454550	2	16	1,5	25	0,7	0,8
Venu/v2/sL/OV	0	137450	454550	2	12	1,5	25	0,7	0
Venu/v2/fR/OV	0	137450	454550	2	21	1,5	25	0,7	0
Venu/v2/fR/rL	0	137450	454550	2	17	1,5	25	0,7	0,8
Venu/v2/fR/rR	0	137450	454550	2	17	1,5	25	0,7	0
Venu/v3/sL/rR	110	137550	454550	2	25	1,25	25	0,7	0
Venu/v3/sL/rL	0	137550	454550	2	16	1,25	25	0,7	0
Venu/v3/sL/OV	0	137550	454550	2	12	1,25	25	0,7	0
Venu/v3/fR/OV	0	137550	454550	2	21	1,25	25	0,7	0
Venu/v3/fR/rL	0	137550	454550	2	17	1,25	25	0,7	0
Venu/v3/fR/rR	0	137550	454550	2	17	1,25	25	0,7	0
Venu/v4/sL/rR	100	137650	454550	2	25	1,25	25	0,7	0,8
Venu/v4/sL/rL	0	137650	454550	2	16	1,25	25	0,7	0
Venu/v4/sL/OV	0	137650	454550	2	12	1,25	25	0,7	0
Venu/v4/fR/OV	0	137650	454550	2	21	1,25	25	0,7	0
Venu/v4/fR/rL	0	137650	454550	2	17	1,25	25	0,7	0
Venu/v4/fR/rR	0	137650	454550	2	16	1,25	25	0,7	0,8
Rube/v1/sL/rR	135	137750	454550	2	21	1,5	25	0,7	0
Rube/v1/sL/rL	0	137750	454550	2	14	1,5	25	0,7	0,8
Rube/v1/sR/rL	0	137750	454550	2	21	1,5	25	0,7	0,8
Rube/v1/sR/rR	0	137750	454550	2	14	1,5	25	0,7	0
Rube/v2/sL/rR	90	137850	454650	2	21	1,25	25	0,7	0,8
Rube/v2/sL/rL	0	137850	454650	2	14	1,25	25	0,7	0
Rube/v2/sR/rL	0	137850	454650	2	21	1,25	25	0,7	0
Rube/v2/sR/rR	0	137850	454650	2	14	1,25	25	0,7	0,8
Rube/v3/sL/OVR	140	137950	454650	2	22	1,5	25	0,7	0
Rube/v3/sL/rM	0	137950	454650	2	17	1,5	25	0,7	0,8
Rube/v3/sL/OVL	0	137950	454650	2	12	1,5	25	0,7	0
Rube/v3/sR/OVL	0	137950	454650	2	22	1,5	25	0,7	0
Rube/v3/sR/rM	0	137950	454650	2	17	1,5	25	0,7	0,8
Rube/v3/sR/OVR	0	137950	454650	2	12	1,5	25	0,7	0
Rube/v4/sL/OV	110	138050	454650	2	22	1	25	0,7	0
Rube/v4/sL/rR	0	138050	454650	2	17	1	25	0,7	0,8
Rube/v4/sL/rL	0	138050	454650	2	12	1	25	0,7	0
Rube/v4/sR/rL	0	138050	454650	2	22	1	25	0,7	0
Rube/v4/sR/rR	0	138050	454650	2	17	1	25	0,7	0,8
Rube/v4/sR/OV	0	138050	454650	2	12	1	25	0,7	0
Stadi/v1/sL/rR	90	138150	454650	2	35	1,25	25	0,2	0,4
Stadi/v1/sL/rL	0	138150	454650	2	19	1,25	25	0,2	0,8
Stadi/v1/sR/rL	0	138150	454650	2	35	1,25	25	0,2	0,8
Stadi/v1/sR/rR	0	138150	454650	2	14	1,25	25	0,2	0,4
Stadi/v2/sL/rR	90	138150	454650	2	35	1,25	25	0,2	0,8
Stadi/v2/sL/rL	0	138150	454650	2	18	1,25	25	0,2	0,4
Stadi/v2/sR/rL	0	138150	454650	2	35	1,25	25	0,2	0,4
Stadi/v2/sR/rR	0	138150	454650	2	14	1,25	25	0,2	0,8
Her/v1/sL/rR	100	138350	454650	2	28	1,5	25	0	0
Her/v1/sL/rL	0	138350	454650	2	15	1,5	25	0	0,8
Her/v1/sR/rL	0	138350	454650	4	30	1,5	25	0	0,8
Her/v1/sR/rR	0	138350	454650	4	14	1,5	25	0	0
Her/v2/sL/rR	110	138450	454650	2	25	1,5	25	0	0
Her/v2/sL/rL	0	138450	454650	4	13	1,5	25	0	0
Her/v2/sR/rL	0	138450	454650	2	27	1,5	25	0	0
Her/v2/sR/rR	0	138450	454650	2	15	1,5	25	0	0
Her/v3/sL/rR	160	138650	454550	2	27	1,5	25	0	0,8

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
	weg- vak-	x-coörd.	y-coörd.	wegtype	afstand tot wegas	bomen- factor	parkeer- bewegingen	milieuzone- factor	Stagnatie- factor
Her/v3/sL/rL	0	138650	454550	2	12	1,5	25	0	0
Her/v3/sR/rL	0	138650	454550	2	29	1,5	25	0	0
Her/v3/sR/rR	0	138650	454550	2	15	1,5	25	0	0,8
Ble/v1/sL	100	136750	454650	2	9	1	25	1	0,4
Ble/v1/sR	0	136750	454650	2	9	1	25	1	0,4
Ble/v2/sL	80	136750	454550	3B	9	1	25	1	0,4
Ble/v2/sR	0	136750	454550	3B	9	1	25	1	0,4
Leidve/v1/sL/rR	90	135850	456050	2	21	1,25	25	1	0
Leidve/v1/sL/rL	0	135850	456050	2	8	1,25	25	1	0
Leidve/v2/sL/rR	80	135850	456050	3B	21	1	25	1	0
Leidve/v2/sL/rL	0	135850	456050	3B	8	1	25	1	0
Stpl/v1/sL/rR	130	136150	455850	4	19	1	25	1	0,8
Stpl/v1/sL/rL	0	136150	455850	4	5	1	25	1	0,8
Stpl/v1/sR/rL	0	136150	455850	4	19	1	25	1	0,8
Stpl/v1/sR/rR	0	136150	455850	4	5	1	25	1	0,8
Stpl/v2/sL/rR	130	136150	455650	3B	19	1	25	1	0,8
Stpl/v2/sL/rL	0	136150	455650	3B	5	1	25	1	0,8
Stpl/v2/sR/rL	0	136150	455650	3B	19	1	25	1	0,8
Stpl/v2/sR/rR	0	136150	455650	3B	5	1	25	1	0,8
Stpl/v3/sL/rR	130	136150	455650	4	19	1	25	1	0,8
Stpl/v3/sL/rL	0	136150	455650	4	5	1	25	1	0,8
Stpl/v3/sR/rL	0	136150	455650	4	19	1	25	1	0,8
Stpl/v3/sR/rR	0	136150	455650	4	5	1	25	1	0,8
Mor/v1/sL	130	136450	455050	2	7	1	25	1	0,4
Mor/v1/sR	0	136450	455050	2	5	1	25	1	0,4
Schelte/v1/sL	1130	136250	455250	4	5	1	25	1	0
Schelte/v1/sR	0	136250	455250	2	5	1	25	1	0
Vred/v1/sL	170	136250	456150	3B	16	1	25	1	0,8
Vred/v1/sR	0	136250	456150	3B	16	1	25	1	0,8
Cabapl/v1/sL/rR	80	136050	456250	2	18	1,25	25	1	0
Cabapl/v1/sL/rL	0	136050	456250	2	10	1,25	25	1	0,8
Cabapl/v1/sR/rL	0	136050	456250	4	18	1,25	25	1	0,8
Cabapl/v1/sR/rR	0	136050	456250	4	10	1,25	25	1	0
Cabapl/v2/sL/rR	100	136050	456150	2	18	1,25	25	1	0
Cabapl/v2/sL/rL	0	136050	456150	2	10	1,25	25	1	0
Cabapl/v2/sR/rL	0	136050	456150	4	18	1,25	25	1	0
Cabapl/v2/sR/rR	0	136050	456150	4	10	1,25	25	1	0
Cabapl/v3/sL/rR	120	136150	456150	2	18	1,25	25	1	0,8
Cabapl/v3/sL/rL	0	136150	456150	2	12	1,25	25	1	0
Cabapl/v3/sR/rL	0	136150	456150	2	18	1,25	25	1	0
Cabapl/v3/sR/rR	0	136150	456150	2	12	1,25	25	1	0,8
Cabapl/v4/sL/rR	100	136150	455950	3A	18	1,25	25	1	0
Cabapl/v4/sL/rL	0	136150	455950	3A	10	1,25	25	1	0,8
Cabapl/v4/sR/rL	0	136150	455950	3A	18	1,25	25	1	0,8
Cabapl/v4/sR/rR	0	136150	455950	3A	10	1,25	25	1	0
Cabapl/v5/sL/rR	95	136250	455950	3B	10	1,5	25	1	0
Cabapl/v5/sL/rL	0	136250	455950	3B	5	1,5	25	1	0
Cabapl/v5/sR/rL	0	136250	455950	3B	12	1,5	25	1	0
Cabapl/v5/sR/rR	0	136250	455950	3B	7	1,5	25	1	0
Cabapl/v7/sL/rR	100	136250	455850	3A	13	1,25	25	1	1,2
Cabapl/v7/sL/rL	0	136250	455850	3A	5	1,25	25	1	0
Cabapl/v7/sR/rL	0	136250	455850	3A	13	1,25	25	1	0
Cabapl/v7/sR/rR	0	136250	455850	3A	5	1,25	25	1	1,2
Cabapl/v8/sL/rR	100	136350	455750	2	16	1,25	25	1	1,2
Cabapl/v8/sL/rL	0	136350	455750	2	7	1,25	25	1	0
Cabapl/v8/sR/rL	0	136350	455750	4	16	1,25	25	1	0
Cabapl/v8/sR/rR	0	136350	455750	4	7	1,25	25	1	1,2
Cabapl/v9/sL	80	136350	455650	2	18	1,25	25	1	0,4

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
	weg- vak-	x-coörd.	y-coörd.	wegtype	afstand tot wegas	bomen- factor	parkeer- bewegingen	milieuzone- factor	Stagnatie- factor
Cabapl/v9/sR	0	136350	455650	2	18	1,25	25	1	0,4
Cabapl/v10/sL	70	136350	455650	2	16	1,5	25	1	0
Cabapl/v10/sR	0	136350	455650	2	16	1,5	25	1	0
Cabapl/v11/sL	0	136450	455550	2	16	1,5	25	1	0,6
Cabapl/v11/sR	115	136450	455550	4	16	1,5	25	1	0,6
Cath/v1/sR	110	136750	454750	4	14	1,25	25	1	0
Cath/v2/sR	110	136850	454750	2	17	1,5	25	1	0
Cath/v3/sR	390	136850	454750	4	11	1,25	25	1	0,4
Cath/v4/sR	100	136750	454650	4	15	1,5	25	1	0,4
Cath/v5/sR	70	136750	454650	4	10	1,25	25	1	0,4
Cath/v6/sR	85	136750	454650	4	6	1,5	25	1	0,4
Ledig Erf/v1/sL	40	136950	454750	2	13	1,25	25	1	0,4
Ledig Erf/v1/sR	0	136950	454750	2	13	1,25	25	1	0,4
Ledig Erf/v2/sL	100	137050	454850	2	13	1	25	1	0,4
Ledig Erf/v2/sR	0	137050	454850	2	6	1	25	1	0,4
Abstdijk/v1/sL	80	137150	454750	2	7	1	25	1	0,4
Abstdijk/v1/sR	0	137150	454750	2	13	1	25	1	0,4
Bene/v1/sL	100	136050	453250	2	17	1,5	25	0,2	0,2
Bene/v1/sR	0	136050	453250	2	17	1,5	25	0,2	0,2
Bene/v2/sL/rR	0	135950	453250	2	25	1,25	25	0,2	0,8
Bene/v2/sL/rL	100	135950	453250	2	14	1,25	25	0,2	0
Bene/v2/sR/rL	0	135950	453250	2	25	1,25	25	0,2	0
Bene/v2/sR/rR	0	135950	453250	2	14	1,25	25	0,2	0,8
Bene/v3/sL/rR	85	135750	453150	2	35	1,25	25	0,2	0
Bene/v3/sL/rL	0	135750	453150	2	15	1,25	25	0,2	0,8
Bene/v3/sR/rL	0	135750	453150	2	35	1,25	25	0,2	0,8
Bene/v3/sR/rR	0	135750	453150	2	14	1,25	25	0,2	0
Bene/v4/sL/rR	300	135550	453250	2	34	1,25	25	0,2	0
Bene/v4/sL/rL	0	135550	453250	2	14	1,25	25	0,2	0
Bene/v4/sR/rL	0	135550	453250	2	34	1,25	25	0,2	0
Bene/v4/sR/rR	0	135550	453250	2	14	1,25	25	0,2	0
Bene/v5/sL/rR	80	135450	453450	4	30	1,25	25	0,2	0
Bene/v5/sL/rL	0	135450	453450	4	14	1,25	25	0,2	0
Bene/v5/sR/rL	0	135450	453450	2	30	1,25	25	0,2	0
Bene/v5/sR/rR	0	135450	453450	2	14	1,25	25	0,2	0
Bene/v6/sL/rR	95	135450	453550	2	30	1,25	25	0,2	0
Bene/v6/sL/rL	0	135450	453550	4	14	1,25	25	0,2	0
Bene/v6/sR/rL	0	135450	453550	2	34	1,25	25	0,2	0
Bene/v6/sR/rR	0	135450	453550	2	14	1,25	25	0,2	0
Bene/v7/sL/rR	95	135350	453650	4	30	1,25	25	0,2	0
Bene/v7/sL/rL	0	135350	453650	4	14	1,25	25	0,2	0
Bene/v7/sR/rL	0	135350	453650	2	30	1,25	25	0,2	0
Bene/v7/sR/rR	0	135350	453650	2	14	1,25	25	0,2	0
Bene/v8/sL/rR	95	135350	453750	2	30	1,25	25	0,2	0
Bene/v8/sL/rL	0	135350	453750	4	14	1,25	25	0,2	0
Bene/v8/sR/rL	0	135350	453750	2	34	1,25	25	0,2	0
Bene/v8/sR/rR	0	135350	453750	2	14	1,25	25	0,2	0
Bene/v9/sL/rR	85	135250	453750	4	30	1,25	25	0,2	0
Bene/v9/sL/rRL	0	135250	453750	4	14	1,25	25	0,2	0
Bene/v9/sR/rL	0	135250	453750	2	30	1,25	25	0,2	0
Bene/v9/sR/rR	0	135250	453750	2	14	1,25	25	0,2	0
Bene/v10/sL/rR	90	135250	453850	2	30	1,25	25	0,2	0
Bene/v10/sL/rL	0	135250	453850	4	14	1,25	25	0,2	0
Bene/v10/sR/rL	0	135250	453850	2	30	1,25	25	0,2	0
Bene/v10/sR/rR	0	135250	453850	2	14	1,25	25	0,2	0
Bene/v11/sL/rR	80	135150	453950	2	30	1,5	25	0,2	0,8
Bene/v11/sL/rL	0	135150	453950	2	15	1,5	25	0,2	0
Bene/v11/sR/rL	0	135150	453950	2	30	1,5	25	0,2	0
Bene/v11/sR/rR	0	135150	453950	2	15	1,5	25	0,2	0,8
Bene/v12/sL/rR	75	135050	454050	2	35	1,25	25	0,2	0
Bene/v12/sL/rL	0	135050	454050	2	15	1,25	25	0,2	0,8

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
	weg- vak-	x-coörd.	y-coörd.	wegtype	afstand tot wegas	bomen- factor	parkeer- bewegingen	milieuzone- factor	Stagnatie- factor
Bene/v12/sR/rL	0	135050	454050	2	35	1,25	25	0,2	0,8
Bene/v12/sR/rR	0	135050	454050	2	15	1,25	25	0,2	0
Bene/v13/sL/rR	85	135050	454150	2	30	1,25	25	0,2	0,8
Bene/v13/sL/rL	0	135050	454150	4	14	1,25	25	0,2	0
Bene/v13/sR/rL	0	135050	454150	4	30	1,25	25	0,2	0
Bene/v13/sR/rR	0	135050	454150	4	14	1,25	25	0,2	0,8
Bene/v14/sL/rR	95	134950	454250	4	30	1,25	25	0,2	0
Bene/v14/sL/rL	0	134950	454250	2	16	1,25	25	0,2	0,8
Bene/v14/sR/rL	0	134950	454250	2	30	1,25	25	0,2	0,8
Bene/v14/sR/rR	0	134950	454250	2	14	1,25	25	0,2	0
Bene/v15/sL/rR	100	134950	454350	2	31	1,25	25	0,2	0
Bene/v15/sL/rL	0	134950	454350	4	14	1,25	25	0,2	0
Bene/v15/sR/rL	0	134950	454350	4	30	1,25	25	0,2	0
Bene/v15/sR/rR	0	134950	454350	4	14	1,25	25	0,2	0
Bene/v16/sL/rR	100	134850	454450	4	30	1,25	25	0,2	0,4
Bene/v16/sL/rL	0	134850	454450	2	14	1,25	25	0,2	0
Bene/v16/sR/rL	0	134850	454450	2	30	1,25	25	0,2	0
Bene/v16/sR/rR	0	134850	454450	2	14	1,25	25	0,2	0,4
Bene/v17/sL/rR	100	134850	454550	2	30	1,25	25	0,2	0,8
Bene/v17/sL/rL	0	134850	454550	4	14	1,25	25	0,2	0
Bene/v17/sR/rL	0	134850	454550	4	30	1,25	25	0,2	0
Bene/v17/sR/rR	0	134850	454550	4	16	1,25	25	0,2	0,8
Bene/v18/sL/rR	150	134750	454650	2	31	1,25	25	0,2	0,8
Bene/v18/sL/rL	0	134750	454650	2	14	1,25	25	0,2	0,8
Bene/v18/sR/rL	0	134750	454650	2	31	1,25	25	0,2	0,8
Bene/v18/sR/rR	0	134750	454650	2	14	1,25	25	0,2	0,8
Euro/v1/sL	170	135750	453350	2	23	1,25	25	0,7	0,4
Euro/v1/sR	0	135750	453350	2	23	1,25	25	0,7	0,4
Euro/v2/sL	100	135750	453550	2	19	1,25	25	0,7	0
Euro/v2/sR	0	135750	453550	2	19	1,25	25	0,7	0
Euro/v3/sL	440	135650	453850	2	19	1,25	25	0,7	0,2
Euro/v3/sR	0	135850	453850	2	19	1,25	25	0,7	0,2
Euro/v4/sL	120	135650	454050	2	19	1,25	25	0,7	0
Euro/v4/sR	0	135650	454050	2	19	1,25	25	0,7	0
Euro/v5/sL	140	135650	454150	2	21	1,5	25	0,7	0,4
Euro/v5/sR	0	135650	454150	2	21	1,5	25	0,7	0,4
EuZu/v1/sL/rR	100	135850	453150	2	31	1,25	25	0,5	0,8
EuZu/v1/sL/rL	0	135850	453150	2	17	1,25	25	0,5	0,8
EuZu/v1/sR/rL	0	135850	453150	2	28	1,25	25	0,5	0,8
EuZu/v1/sR/rR	0	135850	453150	2	14	1,25	25	0,5	0,8
EuZu/v2/sL/rR	100	135850	453050	2	35	1	25	0,5	0,8
EuZu/v2/sL/rL	0	135850	453050	2	17	1	25	0,5	0,2
EuZu/v2/sR/rL	0	135850	453050	2	32	1	25	0,5	0,2
EuZu/v2/sR/rR	0	135850	453050	2	15	1	25	0,5	0,8
EuZu/v3/sL/rR	180	135850	452850	2	37	1,25	25	0,5	0
EuZu/v3/sL/rL	0	135850	452850	2	27	1,25	25	0,5	0,8
EuZu/v3/sL/OV	0	135850	452850	2	12	1,25	25	0,5	0,4
EuZu/v3/sR/OV	0	135850	452850	2	40	1,25	25	0,5	0,4
EuZu/v3/sR/rL	0	135850	452850	2	25	1,25	25	0,5	0,8
EuZu/v3/sR/rR	0	135850	452850	2	12	1,25	25	0,5	0
EuZu/v4/sL/rR	140	135750	452650	3A	40	1,25	25	0,5	0,8
EuZu/v4/sL/rL	0	135750	452650	3A	26	1,25	25	0,5	0,2
EuZu/v4/sL/OV	0	135750	452650	3A	12	1,25	25	0,5	0,2
EuZu/v4/sR/OV	0	135750	452650	3A	43	1,25	25	0,5	0,2
EuZu/v4/sR/rL	0	135750	452650	3A	29	1,25	25	0,5	0,2
EuZu/v4/sR/rR	0	135750	452650	3A	15	1,25	25	0,5	0,8
EuZu/v5/sL/rR	160	135750	452550	2	37	1,25	25	0,5	0
EuZu/v5/sL/rL	0	135750	452550	2	17	1,25	25	0,5	0,8
EuZu/v5/sR/rL	0	135750	452550	2	36	1,25	25	0,5	0,8
EuZu/v5/sR/rR	0	135750	452550	2	16	1,25	25	0,5	0
EuZu/v6/sL/rR	155	135750	452450	2	35	1,25	25	0,5	0
EuZu/v6/sL/rL	0	135750	452450	2	17	1,25	25	0,5	0,8
EuZu/v6/sR/rL	0	135750	452450	2	35	1,25	25	0,5	0,8

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
	weg- vak-	x-coörd.	y-coörd.	wegtype	afstand tot wegas	bomen- factor	parkeer- bewegingen	milieuzone- factor	Stagnatie- factor
EuZu/v6/sR/rR	0	135750	452450	2	17	1,25	25	0,5	0
EuZu/v7/sL/rR	120	135750	452350	2	28	1,25	25	0	0,8
EuZu/v7/sL/rL	0	135750	452350	2	12	1,25	25	0	0,2
EuZu/v7/sR/rL	0	135750	452350	2	33	1,25	25	0	0,2
EuZu/v7/sR/rR	0	135750	452350	2	15	1,25	25	0	0,8
EuZu/v8/sL/rR	130	135750	452150	2	38	1	25	0	0,8
EuZu/v8/sL/rL	0	135750	452150	2	18	1	25	0	0,2
EuZu/v8/sR/rL	0	135750	452150	2	36	1	25	0	0,2
EuZu/v8/sR/rR	0	135750	452150	2	17	1	25	0	0,8
EuZu/v9/sL/rR	140	135750	452050	2	31	1,25	25	0	0
EuZu/v9/sL/rL	0	135750	452050	2	19	1,25	25	0	0,8
EuZu/v9/sR/rL	0	135750	452050	2	27	1,25	25	0	0,8
EuZu/v9/sR/rR	0	135750	452050	2	14	1,25	25	0	0
EuZu/v10/sL/rR	100	135850	451950	2	28	1,25	25	0	0
EuZu/v10/sL/rL	0	135850	451950	2	14	1,25	25	0	0
EuZu/v10/sR/rL	0	135850	451950	2	28	1,25	25	0	0
EuZu/v10/sR/rR	0	135850	451950	2	14	1,25	25	0	0
EuZu/v11/sL/rR	100	135750	451850	2	24	1,25	25	0	0
EuZu/v11/sL/rL	0	135750	451850	2	14	1,25	25	0	0
EuZu/v11/sR/rL	0	135750	451850	2	24	1,25	25	0	0
EuZu/v11/sR/rR	0	135750	451850	2	12	1,25	25	0	0
EuZu/v12/sL	175	135750	451750	2	14	1,25	25	0	0
EuZu/v12/sR	0	135750	451750	2	14	1,25	25	0	0
EuZu/v13/sL	185	135550	451650	2	14	1	25	0	0
EuZu/v13/sR	0	135550	451650	2	14	1	25	0	0
OdO/v1/sL	100	135650	454350	2	15	1,5	25	1	0,4
OdO/v1/sR	0	135650	454350	2	15	1,5	25	1	0,4
OdO/v2/sL	120	135550	454450	2	15	1,25	25	1	0
OdO/v2/sR	0	135550	454450	2	15	1,25	25	1	0
OdO/v3/sL	100	135550	454550	2	15	1,25	25	1	0,4
OdO/v3/sR	0	135550	454550	2	15	1,25	25	1	0,4
OdO/v4/sL	120	135450	454650	2	15	1,25	25	1	0,4
OdO/v4/sR	0	135450	454650	2	15	1,25	25	1	0,4
OdO/v5/sL	300	135350	454850	2	15	1,25	25	1	0
OdO/v5/sR	0	135350	454850	2	15	1,25	25	1	0
OdO/v6/sL	120	135250	455050	2	15	1,25	25	1	0,4
OdO/v6/sR	0	135250	455050	2	15	1,25	25	1	0,4
OdO/v7/sL	100	135150	455150	2	15	1	25	1	0,8
OdO/v7/sR	0	135150	455150	2	15	1	25	1	0,8
Tell/v1/sL	90	135550	454650	2	13	1	25	1	0,4
Tell/v1/sR	0	135550	454650	2	13	1	25	1	0,4
Tell/v2/sL	90	135550	454750	2	13	1	25	1	0
Tell/v2/sR	0	135550	454750	4	13	1	25	1	0
Tell/v3/sL	90	135650	454850	2	13	1	25	1	0
Tell/v3/sR	0	135650	454850	2	13	1	25	1	0
Zijst/v1/sL	80	135750	454950	2	13	1	25	1	0
Zijst/v1/sR	0	135750	454950	2	13	1	25	1	0
Zijst/v2/sL	90	135750	454950	4	13	1	25	1	0
Zijst/v2/sR	0	135750	454950	2	13	1	25	1	0
Zijst/v3/sL	120	135750	455050	2	13	1	25	1	0
Zijst/v3/sR	0	135750	455050	2	13	1	25	1	0
Zijst/v4/sL	150	135850	455150	2	13	1	25	1	0,4
Zijst/v4/sR	0	135850	455150	2	13	1	25	1	0,4
Croe/v13/sL/rR	100	136350	454550	3A	16	1,25	25	1	0,8
Croe/v13/sL/rL	0	136350	454550	3A	10	1,25	25	1	0
Croe/v13/sR/rL	0	136350	454550	3A	26	1,25	25	1	0
Croe/v13/sR/rR	0	136350	454550	3A	11	1,25	25	1	0,8
Croe/v12/sL/rR	110	136250	454550	3A	24	1,5	25	1	0,4
Croe/v12/sL/rL	0	136250	454550	3A	11	1,5	25	1	0
Croe/v12/sR/rL	0	136250	454550	3A	22	1,5	25	1	0
Croe/v12/sR/rR	0	136250	454550	3A	8	1,5	25	1	0,4

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
	weg- vak-	x-coörd.	y-coörd.	wegtype	afstand tot wegas	bomen- factor	parkeer- bewegingen	milieuzone- factor	Stagnatie- factor
Croe/v11/sL/rR	90	136250	454650	3A	24	1,25	25	1	0,4
Croe/v11/sL/rL	0	136250	454650	3A	11	1,25	25	1	0
Croe/v11/sR/rL	0	136250	454650	3A	22	1,25	25	1	0
Croe/v11/sR/rR	0	136250	454650	3A	8	1,25	25	1	0,4
Croe/v10/sL/rR	150	136250	454650	3A	19	1,25	25	1	0
Croe/v10/sL/rL	0	136250	454650	3A	8	1,25	25	1	0
Croe/v10/sR/rL	0	136250	454650	3A	19	1,25	25	1	0
Croe/v10/sR/rR	0	136250	454650	3A	8	1,25	25	1	0
Croe/v9/sL/rR	130	136150	454750	3A	19	1,5	25	1	0
Croe/v9/sL/rL	0	136150	454750	3A	8	1,5	25	1	0
Croe/v9/sR/rL	0	136150	454750	3A	19	1,5	25	1	0
Croe/v9/sR/rR	0	136150	454750	3A	8	1,5	25	1	0
Croe/v8/sL/rR	125	136050	454950	3A	21	1,25	25	1	0
Croe/v8/sL/rL	0	136050	454950	3A	10	1,25	25	1	0
Croe/v8/sR/rL	0	136050	454950	3A	21	1,25	25	1	0
Croe/v8/sR/rR	0	136050	454950	3A	9	1,25	25	1	0
Croe/v7/sL/rR	80	136050	455050	3A	22	1,25	25	1	0
Croe/v7/sL/rL	0	136050	455050	3A	13	1,25	25	1	0
Croe/v7/sR/rL	0	136050	455050	3A	22	1,25	25	1	0
Croe/v7/sR/rR	0	136050	455050	3A	13	1,25	25	1	0
Croe/v6/sL/rR	80	135950	455150	2	35	1,25	25	1	0
Croe/v6/sL/OV	0	135950	455150	2	17	1,25	25	1	0
Croe/v6/sL/rL	0	135950	455150	2	13	1,25	25	1	0,8
Croe/v6/sR/rL	0	135950	455150	2	35	1,25	25	1	0,8
Croe/v6/sR/OV	0	135950	455150	2	35	1,25	25	1	0
Croe/v6/sR/rR	0	135950	455150	2	15	1,25	25	1	0
Croe/v5/sL/rR	80	135850	455250	3B	30	1,25	25	1	0,8
Croe/v5/sL/rM	0	135850	455250	3B	17	1,25	25	1	0
Croe/v5/sL/OV	0	135850	455250	3B	13	1,25	25	1	0
Croe/v5/sR/OV	0	135850	455250	3B	30	1,25	25	1	0
Croe/v5/sR/rM	0	135850	455250	3B	30	1,25	25	1	0
Croe/v5/sR/rR	0	135850	455250	3B	14	1,25	25	1	0,8
Croe/v4/sL/rR	100	135850	455350	2	35	1,25	25	1	0
Croe/v4/sL/rM	0	135850	455350	2	17	1,25	25	1	0
Croe/v4/sL/OV	0	135850	455350	2	13	1,25	25	1	0
Croe/v4/sR/OV	0	135850	455350	2	35	1,25	25	1	0
Croe/v4/sR/rM	0	135850	455350	2	35	1,25	25	1	0
Croe/v4/sR/rR	0	135850	455350	2	14	1,25	25	1	0
Croe/v3/sL/rR	100	135850	455450	2	35	1,25	25	1	0,4
Croe/v3/sL/rM	0	135850	455450	2	17	1,25	25	1	0,4
Croe/v3/sL/OV	0	135850	455450	2	13	1,25	25	1	0
Croe/v3/sR/OV	0	135850	455450	2	35	1,25	25	1	0
Croe/v3/sR/rM	0	135850	455450	2	35	1,25	25	1	0,4
Croe/v3/sR/rR	0	135850	455450	2	14	1,25	25	1	0
Croe/v2/sL/rR	100	135750	455550	2	35	1,25	25	1	0,4
Croe/v2/sL/rM	0	135750	455550	2	17	1,25	25	1	0,4
Croe/v2/sL/OV	0	135750	455550	2	13	1,25	25	1	0
Croe/v2/sR/OV	0	135750	455550	2	30	1,25	25	1	0
Croe/v2/sR/rM	0	135750	455550	2	28	1,25	25	1	0,4
Croe/v2/sR/rR	0	135750	455550	2	15	1,25	25	1	0,4
Croe/v1/sL/rR	170	135650	455650	2	35	1,25	25	1	0
Croe/v1/sL/rL	0	135650	455650	2	16	1,25	25	1	0,8
Croe/v1/sR/rL	0	135650	455650	2	32	1,25	25	1	0,8
Croe/v1/sR/rR	0	135650	455650	2	14	1,25	25	1	0
Vleu/v1/sL/rR	100	134450	456350	3A	28	1,25	25	1	0
Vleu/v1/sL/OV	0	134450	456350	3A	22	1,25	25	1	0
Vleu/v1/sL/rL	0	134450	456350	3A	12	1,25	25	1	0,8
Vleu/v1/sR/rL	0	134450	456350	3A	26	1,25	25	1	0,8
Vleu/v1/sR/OV	0	134450	456350	3A	17	1,25	25	1	0
Vleu/v1/sR/rR	0	134450	456350	3A	10	1,25	25	1	0
Vleu/v2/sL/rR	130	134550	456250	2	26	1,25	25	1	0
Vleu/v2/sL/OV	0	134550	456250	2	19	1,25	25	1	0
Vleu/v2/sL/rL	0	134550	456250	2	12	1,25	25	1	0,4
Vleu/v2/sR/rL	0	134550	456250	4	29	1,25	25	1	0,4

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
	weg- vak-	x-coörd.	y-coörd.	wegtype	afstand tot wegas	bomen- factor	parkeer- bewegingen	milieuzone- factor	Stagnatie- factor
Vleu/v2/sR/OV	0	134550	456250	4	22	1,25	25	1	0
Vleu/v2/sR/rR	0	134550	456250	4	14	1,25	25	1	0
Vleu/v2/sR/rL/T2	0	134550	456250	2	26	1,25	25	1	0,4
Vleu/v2/sR/OV/T4	0	134550	456250	4	19	1,25	25	1	0
Vleu/v2/sR/rR/T4	0	134550	456250	4	13	1,25	25	1	0
Vleu/v2/sRgem4/2	0	134550	456250	0	5	0	25	1	0
Vleu/v3/sL/rR	100	134650	456250	2	26	1,25	25	1	0,8
Vleu/v3/sL/OV	0	134650	456250	2	19	1,25	25	1	0
Vleu/v3/sL/rL	0	134650	456250	2	13	1,25	25	1	0,4
Vleu/v3/sR/rL	0	134650	456250	2	26	1,25	25	1	0,4
Vleu/v3/sR/OV	0	134650	456250	4	19	1,25	25	1	0
Vleu/v3/sR/rR	0	134650	456250	4	13	1,25	25	1	0,8
Vleu/v3/sR/rL/T2	0	134650	456250	2	26	1,25	25	1	0,4
Vleu/v3/sR/OV/T2	0	134650	456250	2	19	1,25	25	1	0
Vleu/v3/sR/rR/T4	0	134650	456250	4	13	1,25	25	1	0,8
Vleu/v3/sRgem4/2	0	134650	456250	0	5	1	25	1	0
Vleu/v4/sL/rR	170	134750	456250	3A	20	1,25	25	1	0
Vleu/v4/sL/OV	0	134750	456250	3A	13	1,25	25	1	0
Vleu/v4/sL/rL	0	134750	456250	3A	10	1,25	25	1	0,8
Vleu/v4/sR/rL	0	134750	456250	3A	20	1,25	25	1	0,8
Vleu/v4/sR/OV	0	134750	456250	3A	15	1,25	25	1	0
Vleu/v4/sR/rR	0	134750	456250	3A	10	1,25	25	1	0
Vleu/v5A/sL/rR	250	134950	456250	3A	26	1,25	25	1	0,8
Vleu/v5A/sL/OV	0	134950	456250	3A	18	1,25	25	1	0
Vleu/v5A/sL/rL	0	134950	456250	3A	13	1,25	25	1	0
Vleu/v5A/sR/rL	0	134950	456250	3A	26	1,25	25	1	0,8
Vleu/v5A/sR/OV	0	134950	456250	3A	18	1,25	25	1	0
Vleu/v5A/sR/rR	0	134950	456250	3A	13	1,25	25	1	0
Vleu/v5B/sL/rR	165	135150	456150	3A	27	1,25	25	1	0,4
Vleu/v5B/sL/OV	0	135150	456150	3A	19	1,25	25	1	0
Vleu/v5B/sL/rL	0	135150	456150	3A	13	1,25	25	1	0,4
Vleu/v5B/sR/rL	0	135150	456150	3A	27	1,25	25	1	0,4
Vleu/v5B/sR/OV	0	135150	456150	3A	19	1,25	25	1	0
Vleu/v5B/sR/rR	0	135150	456150	3A	13	1,25	25	1	0,4
Vleu/v6/sL/rR	145	135350	456150	3A	26	1,25	25	1	0
Vleu/v6/sL/OV	0	135350	456150	3A	16	1,25	25	1	0
Vleu/v6/sL/rL	0	135350	456150	3A	13	1,25	25	1	0
Vleu/v6/sR/rL	0	135350	456150	3A	27	1,25	25	1	0
Vleu/v6/sR/OV	0	135350	456150	3A	16	1,25	25	1	0
Vleu/v6/sR/rR	0	135350	456150	3A	13	1,25	25	1	0
Vleu/v7/sL/rR	85	135450	456150	3A	26	1,25	25	1	0,8
Vleu/v7/sL/OV	0	135450	456150	3A	18	1,25	25	1	0
Vleu/v7/sL/rL	0	135450	456150	3A	13	1,25	25	1	0
Vleu/v7/sR/rL	0	135450	456150	3A	27	1,25	25	1	0
Vleu/v7/sR/OV	0	135450	456150	3A	19	1,25	25	1	0
Vleu/v7/sR/rR	0	135450	456150	3A	13	1,25	25	1	0,8
Vleu/v8/sL/rR	150	135550	456150	2	27	1,25	25	1	0,8
Vleu/v8/sL/OV	0	135550	456150	2	17	1,25	25	1	0
Vleu/v8/sL/rL	0	135550	456150	2	12	1,25	25	1	0,8
Vleu/v8/sR/rL	0	135550	456150	2	29	1,25	25	1	0,8
Vleu/v8/sR/OV	0	135550	456150	4	24	1,25	25	1	0
Vleu/v8/sR/rR	0	135550	456150	4	12	1,25	25	1	0,8
Vleu/v8/sR/rL/T2	0	135550	456150	2	29	1,25	25	1	0,8
Vleu/v8/sR/OV/T2	0	135550	456150	2	22	1,25	25	1	0
Vleu/v8/sR/rR/T4	0	135550	456150	4	12	1,25	25	1	0,8
Vleu/v8/sRgem4/2	0	135550	456150	0	0	1	25	1	0
BRad/v2/sR/rL	100	138950	457250	2	27	1,25	25	0,2	0,4
BRad/v2/sR/rR	0	138950	457250	2	14	1,25	25	0,2	0,4
BRad/v3/sR/rL	100	139050	457350	2	27	1,25	25	0,2	0,4
BRad/v3/sR/rR	0	139050	457350	2	14	1,25	25	0,2	0,4
BiltStrwg/v1/sL	100	138750	456550	2	15	1	25	0	0,4
BiltStrwg/v1/sR	0	138750	456550	2	15	1	25	0	0,4
BiltStrwg/v1/sL	100	138750	456550	2	15	1	25	0	0,4

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
	weg- vak-	x-coörd.	y-coörd.	wegtype	afstand tot wegas	bomen- factor	parkeer- bewegingen	milieuzone- factor	Stagnatie- factor
BiltStrwg/v1/sR	0	138750	456550	2	15	1	25	0	0,4
Aansluiting A12/sL/rR	100	130250	454050	2	13	1	25	0	0,4
Aansluiting A12/sL/rL	100	130250	454050	2	13	1	25	0	0,4
NoStadO/v1/sL	200	133750	456650	2	13	1	25	0	0
NoStadO/v1/sR	0	133750	456650	2	13	1	25	0	0
NoStadO/v2/sL	160	133550	456650	2	13	1	25	0	0
NoStadO/v2/sR	0	133550	456650	2	13	1	25	0	0
NoStadO/v3/sL	110	133350	456650	2	13	1	25	0	0
NoStadO/v3/sR	0	133350	456650	2	13	1	25	0	0
NoStadO/v4/sL	150	133250	456750	2	13	1	25	0	0
NoStadO/v4/sR	0	133250	456750	2	13	1	25	0	0
NoStadO/v5/sL	190	133050	456750	2	13	1	25	0	0
NoStadO/v5/sR	0	133050	456750	2	13	1	25	0	0
NoStadO/v6/sL	110	132950	456750	2	13	1	25	0	0
NoStadO/v6/sR	0	132950	456750	2	13	1	25	0	0
NoStadO/v7/sL	130	132850	456750	2	13	1	25	0	0
NoStadO/v7/sR	0	132850	456750	2	13	1	25	0	0
NoStadO/v8/sL	130	132650	456750	2	13	1	25	0	0
NoStadO/v8/sR	0	132650	456750	2	13	1	25	0	0
NoStadO/v9/sL	160	132550	456850	2	13	1	25	0	0
NoStadO/v9/sR	0	132550	456850	2	13	1	25	0	0
Wat/v1/sL	200	138350	456350	2	27	1,25	25	0,2	0,4
Wat/v1/sR	0	138350	456350	2	27	1,25	25	0,2	0,4
Wat/v2/sL/rR	110	138450	456150	2	18	1,25	25	0,2	0
Wat/v2/sL/rL	0	138450	456150	2	18	1,25	25	0,2	0,8
Wat/v2/sR/rL	0	138450	456150	2	18	1,25	25	0,2	0,8
Wat/v2/sR/rR	0	138450	456150	2	18	1,25	25	0,2	0
Wat/v3/sL/rR	180	138450	455950	2	30	1,25	25	0,2	0,8
Wat/v3/sL/rL	0	138450	455950	2	15	1,25	25	0,2	0
Wat/v3/sR/rL	0	138450	455950	2	30	1,25	25	0,2	0
Wat/v3/sR/rR	0	138450	455950	2	15	1,25	25	0,2	0,8
Wat/v4/sL/rR	320	138550	455750	2	33	1,25	25	0,2	0,4
Wat/v4/sL/rL	0	138550	455750	2	15	1,25	25	0,2	0,4
Wat/v4/rR/rL	0	138550	455750	2	32	1,25	25	0,2	0,4
Wat/v4/sR/rR	0	138550	455750	2	15	1,25	25	0,2	0,4
Wat/v5/sL/rR	260	138650	455550	2	35	1,25	25	0,2	0
Wat/v5/sL/rL	0	138650	455550	2	20	1,25	25	0,2	0,8
Wat/v5/sR/rL	0	138650	455550	2	35	1,25	25	0,2	0,8
Wat/v5/sR/rR	0	138650	455550	2	15	1,25	25	0,2	0
Wat/v5A/sL	120	138650	455350	2	21	1,25	25	0,2	0
Wat/v5A/sR	0	138650	455350	2	21	1,25	25	0,2	0
Wat/v6/sL	110	138550	455150	2	21	1,25	25	0,2	0
Wat/v6/sR	0	138550	455150	2	21	1,25	25	0,2	0
Wat/v6A/sL	275	138550	455150	2	21	1,25	25	0,2	0
Wat/v6A/sR	0	138550	455150	2	21	1,25	25	0,2	0
Wat/v6B/sL	105	138350	454850	2	21	1,25	25	0,2	0,4
Wat/v6B/sR	0	138350	454850	2	21	1,25	25	0,2	0,4
Wat/v7/sL	150	138350	454750	2	21	1,25	25	0,2	0,4
Wat/v7/sR	0	138350	454750	2	21	1,25	25	0,2	0,4
Wat/v8/sL	95	138250	454650	2	18	1,25	25	0,2	0,4
Wat/v8/sR	0	138250	454650	2	18	1,25	25	0,2	0,4
Wat/v9/sL	170	138250	454550	2	21	1,25	25	0,2	0,4
Wat/v9/sR	0	138250	454550	2	21	1,25	25	0,2	0,4
Wat/v10/sL	150	138150	454350	2	21	1,25	25	0,2	0,4
Wat/v10/sR	0	138150	454350	2	21	1,25	25	0,2	0,4
Wat/v11/sL	95	138050	454250	2	22	1,25	25	0,2	0
Wat/v11/sR	0	138050	454250	2	22	1,25	25	0,2	0
Wat/v12/sL	170	138050	454150	2	21	1,25	25	0,2	0
Wat/v12/sR	0	138050	454150	2	21	1,25	25	0,2	0
Wat/v13/sL	130	137850	453950	2	21	1,25	25	0,2	0
Wat/v13/sR	0	137850	453950	2	21	1,25	25	0,2	0
Wat/v14/sL	190	137750	453850	2	18	1,25	25	0,2	0

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
	weg- vak-	x-coörd.	y-coörd.	wegtype	afstand tot wegas	bomen- factor	parkeer- bewegingen	milieuzone- factor	Stagnatie- factor
Wat/v14/sR	0	137750	453850	2	18	1,25	25	0,2	0
Wat/v15/sL	170	137650	453750	2	21	1,25	25	0,2	0
Wat/v15/sR	0	137650	453750	2	21	1,25	25	0,2	0
Wat/v16/sL	150	137450	453650	2	22	1,25	25	0,2	0
Wat/v16/sR	0	137450	453650	2	22	1,25	25	0,2	0
Wat/v17/sL	110	137350	453450	2	23	1,25	25	0,2	0
Wat/v17/sR	0	137350	453450	2	23	1,25	25	0,2	0
Wat/v18/sL	130	137250	453350	2	23	1,25	25	0,2	0
Wat/v18/sR	0	137250	453350	2	23	1,25	25	0,2	0
Wat/v19/sL	80	137150	453150	2	24	1,25	25	0,2	0
Wat/v19/sR	0	137150	453150	2	24	1,25	25	0,2	0
Wat/v20/sL	230	137050	452950	2	24	1,25	25	0,2	0,2
Wat/v20/sR	0	137050	452950	2	24	1,25	25	0,2	0,2
Wat/v21/sL	310	137050	452850	2	25	1,25	25	0,2	0,2
Wat/v21/sR	0	137050	452850	2	25	1,25	25	0,2	0,2
Wat/v22/sL	170	136950	452650	2	23	1,25	25	0,2	0,2
Wat/v22/sR	0	136950	452650	2	23	1,25	25	0,2	0,2
Wat/v23/sL/rR	100	136850	452250	2	40	1,25	25	0,2	0,2
Wat/v23/sL/rL	0	136850	452250	2	16	1,25	25	0,2	0,2
Wat/v23/sR/rL	0	136850	452250	2	40	1,25	25	0,2	0,2
Wat/v23/sR/rR	0	136850	452250	2	16	1,25	25	0,2	0,2
Bril/v1/sL	125	136850	453950	2	14	1,25	25	0,7	0,4
Bril/v1/sR	0	136850	453950	4	15	1,25	25	0,7	0,4
Bril/v2/sL	100	136850	454050	2	14	1,25	25	0,7	0
Bril/v2/sR	0	136850	454050	2	15	1,25	25	0,7	0
Bril/v3/sL	150	136950	454350	2	14	1,25	25	0,7	0,2
Bril/v3/sR	0	136950	454350	2	14	1,25	25	0,7	0,2
Bril/v4/sL	125	136950	454350	3A	14	1,25	25	0,7	0,4
Bril/v4/sR	0	136950	454350	3A	14	1,25	25	0,7	0,4
Bril/v5/sL	100	136950	454350	2	8	1	25	0,7	0,4
Bril/v5/sR	0	136950	454350	2	16	1	25	0,7	0,4
Smak nieuw profiel	0	135950	456050	2	14	1,5	25	1	0
CabaT/v1/sR/rL	80	136050	456250	2	30	1,25	25	1	0,4
CabaT/v1/sR/rR		136050	456250	4	20	1,25	25	1	0,4
CabaT/v1/sL/rL	80	136050	456250	3A	23	1,25	25	1	0,4
CabaT/v1/sL/rR		136050	456250	3A	13	1,25	25	1	0,4
CabaT/v2/sL	100	136050	456150	2	15	1,25	25	1	
CabaT/v2/sR		136050	456150	2	28	1,25	25	1	
CabaT/v3/sL		136150	456150	2	15	1,25	25	1	
CabaT/v3/sR	100	136150	456150	2	39	1,25	25	1	0,4
CabaT/v4/Sl/rR		136150	455950	2	51	1,25	25	1	0,4
CabaT/v4/sL/rL		136150	455950	2	15	1,25	25	1	0,4
CabaT/v4/sR/rL	110	136150	455950	2	13	1,25	25	1	
CabaT/v4/sR/rR		136150	455950	2	48	1,25	25	1	
CabaT/v5/sL/rR		136250	455950	3A	52	1,25	25	1	
CabaT/v5/sL/rL		136250	455950	3A	13	1,25	25	1	
CabaT/v5/sR/rL	60	136250	455950	3A	50	1,25	25	1	
CabaT/v5/sR/rR		136250	455950	3A	13	1,25	25	1	
CabaT/v7/sL	85	136250	455850	3B	16	1,25	25	1	
CabaT/v7/sR		136250	455850	3B	16	1,25	25	1	
CabaT/v8/sL		136350	455750	3A	16	1,25	25	1	
CabaT/v8/sR	110	136350	455750	3A	16	1,25	25	1	0,4
CabaT/v9/sL	80	136350	455650	2	16	1,25	25	1	0,4
CabaT/v9/sR		136350	455650	2	16	1,25	25	1	
CabaT/v10/sL	140	136350	455650	2	16	1,25	25	1	
CabaT/v10/sR		136350	455650	2	16	1,25	25	1	
CabaT/v11/sL	115	136450	455550	2	16	1,25	25	1	
CabaT/v11/sR		136450	455550	4	16	1,25	25	1	

Bijlage 2: Resultaten CARII berekening

2A Resultaten 2013

2B Resultaten 2015

2C Resultaten 2020

Bijlage 2A: Resultaten uitgevoerde CAR-berekeningen autonome situatie, plansituatie en plansituatie bij invoering maatregelen 2013

	NO2-jaar	PM10-jaar	PM10-dag	NO2-jaar	PM10-jaar	PM10-dag	NO2-jaar	PM10-jaar	PM10-dag
2013	Autonoom			Plan			Plan incl. maatr.		
Autonoom	jaar-gemid.	jaar-gemid.	aantal	jaar-gemid.	jaar-gemid.	aantal	jaar-gemid.	jaar-gemid.	aantal
Plan	conc.	conc	24u-gem	conc.	conc	24u-gem	conc.	conc	24u-gem
Plan incl. maatr.	NO2	PM10	PM10	NO2	PM10	PM10	NO2	PM10	PM10
	µg/m³	µg/m³	> 75 µg/m³	µg/m³	µg/m³	> 75 µg/m³	µg/m³	µg/m³	> 75 µg/m³
Wegvak									
Amst/v12/sL	32,5	20,9	12	32,5	21,0	12	32,2	20,8	11
Amst/v12/sR	32,5	20,9	12	32,5	21,0	12	32,2	20,8	11
Amst/v13/sL	36,6	21,9	14	36,7	21,9	14	36,2	21,7	14
Amst/v13/sR	36,6	21,9	14	36,7	21,9	14	36,2	21,7	14
Amst/v14/sL	32,5	21,5	13	32,5	21,5	13	32,2	21,4	13
Amst/v14/sR	32,8	21,5	14	32,8	21,5	14	32,5	21,4	13
Amst/v15/sL	37,9	22,6	17	38,0	22,6	17	37,5	22,4	16
Amst/v15/sR	37,9	22,6	17	38,0	22,6	17	37,5	22,4	16
Amst/v16/sL	32,9	21,6	14	32,9	21,6	14	32,6	21,5	13
Amst/v16/sR	32,9	21,6	14	32,9	21,6	14	32,6	21,5	13
Amst/v17A1/sL	38,9	22,9	17	39,1	22,9	17	38,5	22,7	17
Amst/v17A1/sR	38,9	22,9	17	39,1	22,9	17	38,5	22,7	17
Amst/v17A2/sL	37,1	22,7	17	37,2	22,8	17	36,6	22,5	16
Amst/v17A2/sR	36,6	22,6	16	36,7	22,6	17	36,1	22,4	16
Amst/v17A3/sL	37,7	22,9	17	37,8	22,9	18	36,7	22,5	16
Amst/v17A3/sR	37,1	22,7	17	37,2	22,8	17	36,1	22,4	16
Amst/v17A4/sL	39,8	23,1	18	40,0	23,2	18	39,0	22,8	17
Amst/v17A4/sR	39,1	23,0	18	39,2	23,0	18	38,4	22,7	17
Amst/v17B/sL	39,1	23,0	18	39,3	23,0	18	40,0	23,1	18
Amst/v17B/sR	39,8	23,1	18	40,0	23,2	18	40,7	23,3	19
Amst/v18/sL	36,1	22,5	16	36,2	22,5	16	35,6	22,3	16
Amst/v18/sR	36,1	22,5	16	36,2	22,5	16	35,6	22,3	16
Amst/v19/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Amst/v19/sL/rL	30,8	21,3	13	30,9	21,3	13	30,5	21,2	13
Amst/v19/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Amst/v19/sR/rR	32,2	20,8	12	32,3	20,9	12	31,9	20,8	12
King/v1/sL/oprit Pijper	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
King/v1/sL/fly-over	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
King/v1/sL/afrit Bene	37,6	22,5	16	37,7	22,6	16	37,1	22,4	15
King/v1/sR/afrit Bene	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
King/v1/sR/fly-over	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
King/v1/sR/oprit Pijper	39,4	23,0	17	39,6	23,0	17	38,8	22,8	17
King/v2/sL/oprit Pijper	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
King/v2/sL/fly-over	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
King/v2/sL/afrit Bene	41,0	23,4	18	41,2	23,5	18	40,4	23,3	18
King/v2/sR/afrit Bene	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
King/v2/sR/fly-over	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
King/v2/sR/oprit Pijper	40,0	23,2	17	40,2	23,2	17	39,5	23,0	17
King/v3/sL	41,2	23,3	18	41,5	23,4	18	40,9	23,2	17
King/v3/sR	41,9	23,5	18	42,2	23,6	18	41,6	23,3	18
King/v4/sL	46,5	24,9	19	46,8	25,0	19	42,9	23,5	15
King/v4/sR	46,5	24,9	19	46,8	25,0	19	42,9	23,5	15
King/v5/sL	45,1	24,7	19	45,4	24,7	20	41,5	23,2	15
King/v5/sR	45,1	24,7	19	45,4	24,7	20	41,5	23,2	15
WdV/v1/sL/rR/oprit bene flyover	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	34,0	21,5	13
WdV/v1/sL/rL/afrit pijper flyover	34,5	21,6	13	34,7	21,6	13	0,0	0,0	0
WdV/v1/sR/rL/afrit pijper flyover	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
WdV/v1/sR/rR/oprit bene flyover	35,3	21,9	14	35,5	21,9	14	36,1	21,8	14
WdV/v2/sL/rR/oprit bene flyover	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	34,3	21,5	13
WdV/v2/sL/rL/afrit pijper flyover	34,8	21,6	13	35,0	21,7	13	0,0	0,0	0
WdV/v2/sR/rL/afrit pijper flyover	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
WdV/v2/sR/rR/oprit bene flyover	35,7	21,9	14	35,9	21,9	14	35,1	21,7	13
WdV/v3/sL/rR/oprit bene flyover	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	33,9	21,8	14
WdV/v3/sL/rL/afrit pijper flyover	34,3	21,9	14	34,6	22,0	14	0,0	0,0	0
WdV/v3/sR/rL/afrit pijper flyover	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
WdV/v3/sR/rR/oprit bene flyover	35,8	22,3	15	36,1	22,4	16	35,2	22,1	15
WdV/v4/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
WdV/v4/sL/rL	38,1	22,7	17	38,4	22,8	17	37,4	22,5	16
WdV/v4/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
WdV/v4/sR/rR	39,1	22,8	17	39,5	22,9	17	38,5	22,5	16
WdV/v5/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
WdV/v5/sL/rL	36,2	22,1	15	36,2	22,1	15	35,2	21,8	14
WdV/v5/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
WdV/v5/sR/rR	35,4	22,1	15	35,4	22,1	15	34,5	21,8	14
GrRo/v1/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
GrRo/v1/sL/rL	35,0	22,1	15	35,0	22,1	15	34,1	21,8	14
GrRo/v1/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
GrRo/v1/sR/rR	35,0	22,1	15	35,0	22,1	15	34,1	21,8	14
GrRo/v2A/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
GrRo/v2A/sL/rL	35,1	22,1	15	35,1	22,1	15	34,1	21,8	14
GrRo/v2A/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
GrRo/v2A/sR/rR	33,5	21,7	14	33,5	21,7	14	32,7	21,5	13
GrRo/v2B/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
GrRo/v2B/sL/rL	35,9	22,2	15	35,9	22,2	15	34,9	21,8	14
GrRo/v2B/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
GrRo/v2B/sR/rR	35,2	21,8	14	35,2	21,9	14	34,3	21,6	14
GrRo/v3/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
GrRo/v3/sL/rL	36,5	22,1	15	36,5	22,1	15	35,5	21,8	14
GrRo/v3/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
GrRo/v3/sR/rR	34,3	21,7	14	34,3	21,7	14	33,4	21,4	13
GrRo/v4/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
GrRo/v4/sL/rL	34,4	21,9	14	34,4	21,9	14	33,5	21,6	14
GrRo/v4/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
GrRo/v4/sR/rR	36,9	22,4	16	36,9	22,4	16	35,8	22,0	15
GrRo/v5/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
GrRo/v5/sL/rL	36,2	22,3	16	36,2	22,3	16	35,1	21,9	15

Bijlage 2A: Resultaten uitgevoerde CAR-berekeningen autonome situatie, plansituatie en plansituatie bij invoering maatregelen 2013

	NO2-jaar	PM10-jaar	PM10-dag	NO2-jaar	PM10-jaar	PM10-dag	NO2-jaar	PM10-jaar	PM10-dag
2013	Autonoom			Plan			Plan incl. maatr.		
Autonoom	jaar-gemid.	jaar-gemid.	aantal	jaar-gemid.	jaar-gemid.	aantal	jaar-gemid.	jaar-gemid.	aantal
Plan	conc.	conc	24u-gem	conc.	conc	24u-gem	conc.	conc	24u-gem
Plan incl. maatr.	NO2	PM10	PM10	NO2	PM10	PM10	NO2	PM10	PM10
	µg/m³	µg/m³	> 75 µg/m³	µg/m³	µg/m³	> 75 µg/m³	µg/m³	µg/m³	> 75 µg/m³
Wegvak									
GrRo/v5/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
GrRo/v5/sL/rL	36,2	22,3	16	36,2	22,3	16	35,1	21,9	15
GrRo/v5/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
GrRo/v5/sR/rR	36,5	22,3	16	36,5	22,3	16	35,5	21,9	15
West/v1/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
West/v1/sL/rL	34,4	21,8	14	34,6	21,9	14	34,1	21,8	14
West/v1/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
West/v1/sR/rR	38,0	23,0	18	38,4	23,1	18	37,7	23,0	18
West/v2/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
West/v2/sL/rL	36,4	22,6	17	36,7	22,7	17	36,1	22,6	17
West/v2/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
West/v2/sR/rR	34,9	22,0	15	35,1	22,0	15	34,6	22,0	15
West/v3/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
West/v3/sL/rL	38,3	22,7	17	38,6	22,8	17	38,0	22,7	17
West/v3/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
West/v3/sR/rR	34,1	21,9	15	34,3	22,0	15	33,9	21,9	15
Daal/v1/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Daal/v1/sL/rL	36,8	22,5	16	37,0	22,5	16	36,4	22,4	16
Daal/v1/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Daal/v1/sR/rR	36,5	22,6	16	36,7	22,6	17	36,2	22,6	16
Daal/v2/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Daal/v2/sL/rL	34,8	22,3	16	35,0	22,3	16	34,5	22,3	16
Daal/v2/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Daal/v2/sR/rR	39,1	23,5	19	39,3	23,6	20	38,7	23,5	19
Daal/v3/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Daal/v3/sL/rL	37,1	22,7	17	37,3	22,8	17	36,7	22,7	17
Daal/v3/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Daal/v3/sR/rR	40,8	23,3	19	41,1	23,4	19	40,3	23,3	19
Weer/v1/sL	48,6	25,0	24	49,0	25,1	25	48,2	24,9	24
Weer/v1/sR	38,0	22,5	16	38,2	22,5	16	37,7	22,5	16
Weer/v2/sL	42,4	23,5	19	42,7	23,6	20	42,1	23,5	19
Weer/v2/sR	40,0	23,0	18	40,3	23,0	18	39,7	22,9	18
Weer/v3/sL	43,3	23,7	20	43,6	23,8	20	42,9	23,7	20
Weer/v3/sR	40,0	23,0	18	40,3	23,0	18	39,7	22,9	18
Jacobstr	37,4	22,2	15	37,4	22,2	15	36,3	21,6	14
Oude/v1/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Oude/v1/sL/rL	33,6	21,6	14	33,6	21,6	14	33,0	21,4	13
Oude/v1/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Oude/v1/sR/rR	32,2	21,3	13	32,2	21,3	13	31,6	21,1	12
Oude/v2A/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Oude/v2A/sL/rL	34,2	21,7	14	34,2	21,7	14	33,4	21,4	13
Oude/v2A/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Oude/v2A/sR/rR	34,6	21,7	14	34,7	21,8	14	33,9	21,4	13
Oude/v2B/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Oude/v2B/sL/rL	39,7	23,0	18	39,9	23,0	18	39,0	22,6	16
Oude/v2B/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Oude/v2B/sR/rR	38,1	22,7	17	38,2	22,8	17	37,3	22,4	16
Oude/v3/sL	37,8	22,5	16	37,9	22,6	16	37,2	22,2	15
Oude/v3/sR	36,7	22,3	16	36,8	22,3	16	36,1	22,0	15
Oude/v4/sL	46,2	24,3	22	46,5	24,4	22	45,6	23,8	20
Oude/v4/sR	49,6	25,1	25	50,0	25,2	25	49,0	24,5	23
Moll/sL	33,3	21,6	14	33,4	21,6	14	33,2	21,6	14
Moll/sR	34,0	21,8	14	34,2	21,8	14	33,9	21,7	14
Moll/3B	38,6	22,9	17	38,9	22,9	18	38,4	22,8	17
Draai/sL	34,5	21,9	14	34,6	21,9	14	34,3	21,8	14
Draai/sR	34,5	21,9	14	34,6	21,9	14	34,3	21,8	14
Talmalaan-zuid	33,0	21,5	14	33,1	21,6	14	32,8	21,5	13
Talmalaan-noord	33,1	21,6	14	33,2	21,6	14	32,9	21,5	13
KdJ/v1/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
KdJ/v1/sL/rL	34,5	22,0	15	34,5	22,0	15	34,3	21,9	15
KdJ/v1/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
KdJ/v1/sR/rR	38,6	23,0	18	38,7	23,0	18	38,4	22,9	18
KdJ/v2/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
KdJ/v2/sL/rL	33,9	22,0	15	34,0	22,1	15	33,7	22,0	15
KdJ/v2/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
KdJ/v2/sR/rR	34,2	22,1	15	34,3	22,1	15	34,0	22,1	15
KdJ/v3/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
KdJ/v3/sL/rL	33,6	22,1	15	33,6	22,2	15	33,4	22,1	15
KdJ/v3/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
KdJ/v3/sR/rR	36,5	23,1	18	36,6	23,2	18	36,3	23,1	18
KdJ/v4/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
KdJ/v4/sL/rL	34,8	22,4	16	34,9	22,4	16	34,7	22,3	16
KdJ/v4/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
KdJ/v4/sR/rR	38,4	23,4	19	38,4	23,4	19	38,2	23,4	19
KdJ/v5/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
KdJ/v5/sL/rL	34,0	22,3	16	34,1	22,3	16	33,9	22,2	15
KdJ/v5/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
KdJ/v5/sR/rR	34,1	22,3	16	34,2	22,3	16	34,0	22,3	16
KdJ/v6A/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
KdJ/v6A/sL/rL	34,9	22,3	16	34,9	22,3	16	34,7	22,3	16

Bijlage 2A: Resultaten uitgevoerde CAR-berekeningen autonome situatie, plansituatie en plansituatie bij invoering maatregelen 2013

2013	NO2-jaar	PM10-jaar	PM10-dag	NO2-jaar	PM10-jaar	PM10-dag	NO2-jaar	PM10-jaar	PM10-dag
	Autonoom			Plan			Plan incl. maatr.		
	jaar-gemid.	jaar-gemid.	aantal	jaar-gemid.	jaar-gemid.	aantal	jaar-gemid.	jaar-gemid.	aantal
	conc.	conc	24u-gem	conc.	conc	24u-gem	conc.	conc	24u-gem
	NO2	PM10	PM10	NO2	PM10	PM10	NO2	PM10	PM10
	µg/m³	µg/m³	> 75 µg/m³	µg/m³	µg/m³	> 75 µg/m³	µg/m³	µg/m³	> 75 µg/m³
Wegvak									
KdJ/v6A/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
KdJ/v6A/sR/rR	34,9	22,3	16	35,0	22,4	16	34,8	22,3	16
KdJ/v6B/sLrR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
KdJ/v6B/sL/rL	33,9	22,1	15	33,9	22,1	15	33,7	22,0	15
KdJ/v6B/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
KdJ/v6B/sR/rR	34,2	22,1	15	34,3	22,2	15	34,1	22,1	15
KdJ/v7/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
KdJ/v7/sL/rL	33,6	22,0	15	33,6	22,0	15	33,5	22,0	15
KdJ/v7/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
KdJ/v7/sR/rR	33,8	22,1	15	33,9	22,1	15	33,7	22,1	15
KdJ/v8/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
KdJ/v8/sL/rL	33,3	22,0	15	33,3	22,0	15	33,2	22,0	15
KdJ/v8/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
KdJ/v8/sR/rR	34,6	22,2	15	34,6	22,2	15	34,4	22,2	15
KdJ/v9/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
KdJ/v9/sL/rL	35,5	22,2	15	35,6	22,2	15	35,4	22,2	15
KdJ/v9/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
KdJ/v9/sR/rR	36,0	22,4	16	36,0	22,4	16	35,8	22,4	16
KdJ/v10/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
KdJ/v10/sL/rL	34,0	22,2	15	34,1	22,2	15	33,9	22,2	15
KdJ/v10/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
KdJ/v10/sR/rR	39,3	23,4	19	39,3	23,4	19	39,1	23,4	19
KdJ/v11/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
KdJ/v11/sL/rL	32,7	21,9	15	32,7	21,9	15	32,5	21,9	15
KdJ/v11/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
KdJ/v11/sR/rR	38,4	23,0	18	38,4	23,1	18	38,2	23,0	18
BRad/v1/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
BRad/v1/sR/rR	32,0	21,5	13	32,1	21,5	13	31,8	21,4	13
Kaatstraat	35,6	22,1	15	35,7	22,1	15	35,2	21,9	15
adel/v1	34,3	21,8	14	34,4	21,8	14	34,0	21,7	14
adel/v2	31,9	21,2	13	32,0	21,2	13	31,7	21,2	13
adel/v3	31,4	21,2	13	31,5	21,2	13	31,2	21,1	12
adel/v4	33,2	21,6	14	33,3	21,6	14	32,9	21,5	13
v. Noortstr.	31,2	21,2	13	31,3	21,2	13	30,9	21,0	12
Papbrug/f/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Papbrug/f/OV	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Papbrug/f/rL	33,5	22,1	11	33,5	22,1	11	33,2	22,0	11
Papbrug/s/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Papbrug/s/OV	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Papbrug/s/rL	33,2	22,0	11	33,2	22,0	11	33,0	22,0	11
Wilh/N1/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Wilh/N1/sL/rL	28,7	20,4	11	28,7	20,4	11	28,6	20,4	11
Wilh/N1/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Wilh/N1/sR/rR	28,5	20,4	11	28,5	20,4	11	28,4	20,4	11
Von/v1/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Von/v1/sL/rL	33,0	21,3	13	33,1	21,3	13	32,9	21,3	13
Von/v1/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Von/v1/sR/rR	32,2	21,2	13	32,3	21,2	13	32,1	21,2	13
Von/v2/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Von/v2/sL/rL	32,9	21,5	14	33,1	21,6	14	32,9	21,6	14
Von/v2/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Von/v2/sR/rR	32,0	21,3	13	32,1	21,3	13	31,9	21,3	13
Von/v3/sL	29,6	20,4	11	29,7	20,5	11	29,6	20,5	11
Von/v3/sR	31,0	20,8	12	31,1	20,8	12	30,9	20,8	12
Von/v4/sL	32,5	20,9	12	32,6	20,9	12	32,2	20,8	12
Von/v4/sR	35,2	21,5	13	35,3	21,5	13	34,8	21,3	13
Baden-Powell/sL	36,8	22,1	15	36,9	22,1	15	36,4	21,8	14
Baden-Powell/sR	33,0	21,2	13	33,1	21,3	13	32,7	21,1	12
Bril/v3/sL	31,4	20,8	12	31,4	20,8	12	31,0	20,7	11
Bril/v3/sR	31,4	20,8	12	31,4	20,8	12	31,0	20,7	11
Bril/v4/sL	32,7	21,0	12	32,7	21,0	12	32,3	20,9	12
Bril/v4/sR	32,7	21,0	12	32,7	21,0	12	32,3	20,9	12
Bril/v5/sL	34,9	21,6	14	35,1	21,6	14	34,6	21,5	13
Bril/v5/sR	31,8	20,9	12	31,8	20,9	12	31,5	20,8	12
Alba/v1/sL	38,4	22,9	18	38,6	23,0	18	38,0	22,8	17
Alba/v1/sR	38,4	22,9	18	38,6	23,0	18	38,0	22,8	17
Alba/v2/sL	33,6	21,4	13	33,7	21,4	13	33,3	21,3	13
Alba/v2/sR	33,6	21,4	13	33,7	21,4	13	33,3	21,3	13
Albrug/sL	31,3	20,9	12	31,4	20,9	12	31,1	20,8	12
Albrug/sR	29,9	20,5	11	29,9	20,5	11	29,7	20,5	11
Venu/v1/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Venu/v1/sL/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Venu/v1/sL/OV	32,1	21,1	12	32,1	21,1	12	31,6	21,0	12
Venu/v1/fR/OV	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Venu/v1/fR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Venu/v1/fR/rR	32,1	21,2	13	32,1	21,2	13	31,8	21,1	12
Venu/v2/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Venu/v2/sL/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Venu/v2/sL/OV	32,2	21,1	12	32,2	21,1	12	31,7	21,0	12
Venu/v2/fR/OV	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0

Bijlage 2A: Resultaten uitgevoerde CAR-berekeningen autonome situatie, plansituatie en plansituatie bij invoering maatregelen 2013

	NO2-jaar	PM10-jaar	PM10-dag	NO2-jaar	PM10-jaar	PM10-dag	NO2-jaar	PM10-jaar	PM10-dag
2013	Autonoom			Plan			Plan incl. maatr.		
Autonoom	jaar-gemid.	jaar-gemid.	aantal	jaar-gemid.	jaar-gemid.	aantal	jaar-gemid.	jaar-gemid.	aantal
Plan	conc.	conc	24u-gem	conc.	conc	24u-gem	conc.	conc	24u-gem
Plan incl. maatr.	NO2	PM10	PM10	NO2	PM10	PM10	NO2	PM10	PM10
	µg/m³	µg/m³	> 75 µg/m³	µg/m³	µg/m³	> 75 µg/m³	µg/m³	µg/m³	> 75 µg/m³
Wegvak									
Venu/v2/fR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Venu/v2/fR/rR	32,2	21,2	13	32,2	21,2	13	31,9	21,1	12
Venu/v3/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Venu/v3/sL/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Venu/v3/sL/OV	30,3	20,8	12	30,4	20,8	12	30,0	20,7	11
Venu/v3/fR/OV	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Venu/v3/fR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Venu/v3/fR/rR	30,5	20,9	12	30,5	20,9	12	30,3	20,9	12
Venu/v4/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Venu/v4/sL/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Venu/v4/sL/OV	30,9	20,8	12	30,9	20,9	12	30,5	20,8	12
Venu/v4/fR/OV	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Venu/v4/fR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Venu/v4/fR/rR	31,6	21,0	12	31,6	21,0	12	31,3	21,0	12
Rube/v1/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Rube/v1/sL/rL	33,4	21,3	13	33,5	21,3	13	32,9	21,2	13
Rube/v1/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Rube/v1/sR/rR	33,0	21,3	13	33,1	21,3	13	32,6	21,2	13
Rube/v2/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Rube/v2/sL/rL	32,0	21,1	12	32,0	21,1	12	31,6	20,9	12
Rube/v2/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Rube/v2/sR/rR	32,4	21,1	12	32,5	21,1	12	32,0	21,0	12
Rube/v3/sL/OVR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Rube/v3/sL/rM	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Rube/v3/sL/OVL	35,3	21,7	14	35,3	21,7	14	34,7	21,5	14
Rube/v3/sR/OVL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Rube/v3/sR/rM	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Rube/v3/sR/OVR	35,3	21,7	14	35,3	21,7	14	34,7	21,5	14
Rube/v4/sL/OV	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Rube/v4/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Rube/v4/sL/rL	29,4	20,8	12	29,5	20,8	12	29,2	20,8	12
Rube/v4/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Rube/v4/sR/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Rube/v4/sR/OV	29,2	20,6	11	29,3	20,6	11	28,7	20,4	11
Stadi/v1/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Stadi/v1/sL/rL	31,4	21,0	12	31,5	21,0	12	31,2	21,0	12
Stadi/v1/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Stadi/v1/sR/rR	30,8	20,9	12	30,9	20,9	12	30,5	20,8	12
Stadi/v2/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Stadi/v2/sL/rL	29,9	20,7	11	29,9	20,7	11	29,6	20,7	11
Stadi/v2/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Stadi/v2/sR/rR	31,0	20,9	12	31,1	21,0	12	30,7	20,8	12
Her/v1/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Her/v1/sL/rL	30,1	20,7	11	30,1	20,7	11	29,8	20,6	11
Her/v1/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Her/v1/sR/rR	31,8	21,2	13	31,8	21,2	13	31,3	21,1	12
Her/v2/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Her/v2/sL/rL	32,2	21,5	13	32,2	21,5	13	31,7	21,3	13
Her/v2/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Her/v2/sR/rR	29,1	20,7	11	29,1	20,7	11	28,8	20,6	11
Her/v3/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Her/v3/sL/rL	31,0	21,0	12	31,0	21,0	12	30,6	20,9	12
Her/v3/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Her/v3/sR/rR	30,6	20,9	12	30,6	20,9	12	30,3	20,7	11
Ble/v1/sL	30,5	20,6	11	30,5	20,6	11	30,4	20,6	11
Ble/v1/sR	30,5	20,6	11	30,5	20,6	11	30,4	20,6	11
Ble/v2/sL	37,4	22,0	15	37,4	22,0	15	36,5	21,5	13
Ble/v2/sR	37,4	22,0	15	37,4	22,0	15	36,5	21,5	13
Leidve/v1/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Leidve/v1/sL/rL	32,0	21,0	12	32,0	21,0	12	30,9	20,5	11
Leidve/v2/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Leidve/v2/sL/rL	33,8	21,3	13	33,8	21,3	13	32,4	20,6	11
Stpl/v1/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Stpl/v1/sL/rL	30,7	21,1	12	30,7	21,1	12	30,7	21,1	12
Stpl/v1/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Stpl/v1/sR/rR	28,1	20,5	11	28,1	20,5	11	28,1	20,5	11
Stpl/v2/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Stpl/v2/sL/rL	28,2	20,5	11	28,3	20,5	11	28,3	20,5	11
Stpl/v2/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Stpl/v2/sR/rR	27,4	20,3	10	27,4	20,3	10	27,4	20,3	10
Stpl/v3/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Stpl/v3/sL/rL	28,4	20,5	11	28,5	20,6	11	28,5	20,6	11
Stpl/v3/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Stpl/v3/sR/rR	27,4	20,3	10	27,4	20,3	10	27,4	20,3	10
Mor/v1/sL	28,4	20,5	11	28,5	20,5	11	28,4	20,5	11
Mor/v1/sR	28,6	20,6	11	28,6	20,6	11	28,6	20,6	11
Schelltema/v1/sL	37,1	22,0	15	37,1	22,0	15	35,7	20,8	12
Schelltema/v1/sR	33,4	21,2	13	33,4	21,2	13	32,2	20,5	11
Vred/v1/sL	38,2	22,2	15	38,2	22,2	15	36,8	21,1	12
Vred/v1/sR	38,2	22,2	15	38,2	22,2	15	36,8	21,1	12

Bijlage 2A: Resultaten uitgevoerde CAR-berekeningen autonome situatie, plansituatie en plansituatie bij invoering maatregelen 2013

	NO2-jaar	PM10-jaar	PM10-dag	NO2-jaar	PM10-jaar	PM10-dag	NO2-jaar	PM10-jaar	PM10-dag
2013	Autonoom			Plan			Plan incl. maatr.		
	jaar-gemid.	jaar-gemid.	aantal	jaar-gemid.	jaar-gemid.	aantal	jaar-gemid.	jaar-gemid.	aantal
	conc.	conc	24u-gem	conc.	conc	24u-gem	conc.	conc	24u-gem
	NO2	PM10	PM10	NO2	PM10	PM10	NO2	PM10	PM10
	µg/m³	µg/m³	> 75 µg/m³	µg/m³	µg/m³	> 75 µg/m³	µg/m³	µg/m³	> 75 µg/m³
Wegvak									
CabaT/v1/sR/l	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
CabaT/v1/sR/rR	37,8	22,6	17	37,8	22,7	17	37,2	22,5	16
CabaT/v1/sL/l	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
CabaT/v1/sL/rR	40,6	23,3	19	40,7	23,4	19	39,9	23,2	18
CabaT/v2/sL	38,0	22,9	18	38,0	23,0	18	37,4	22,8	17
CabaT/v2/sR	33,5	21,7	14	33,5	21,7	14	33,1	21,7	14
CabaT/v3/sL	38,0	22,9	18	38,0	23,0	18	37,4	22,8	17
CabaT/v3/sR	33,4	21,6	14	33,4	21,6	14	33,1	21,5	13
CabaT/v4/SI/rR	35,7	22,3	0	35,7	22,3	0	35,3	22,2	0
CabaT/v4/sL/rL	33,7	21,7	14	33,7	21,7	14	33,2	21,7	14
CabaT/v4/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
CabaT/v4/sR/rR	16,8	10,9	14	16,9	10,9	14	16,6	10,8	14
CabaT/v5/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
CabaT/v5/sL/rL	37,9	22,4	16	37,9	22,4	16	33,7	22,0	15
CabaT/v5/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
CabaT/v5/sR/rR	35,4	22,4	16	35,4	22,4	16	34,8	22,3	16
CabaT/v7/sL	42,3	24,3	22	42,4	24,3	22	41,5	24,1	21
CabaT/v7/sR	42,3	24,3	22	42,4	24,3	22	41,5	24,1	21
CabaT/v8/sL	37,3	22,9	17	37,3	22,9	17	36,7	22,8	17
CabaT/v8/sR	39,3	23,0	18	39,4	23,1	18	38,7	22,9	17
CabaT/v9/sL	36,7	22,4	16	36,7	22,5	16	36,2	22,3	16
CabaT/v9/sR	35,1	22,3	16	35,1	22,3	16	34,7	22,2	15
CabaT/v10/sL	35,5	22,4	16	35,5	22,4	16	35,0	22,3	16
CabaT/v10/sR	35,5	22,4	16	35,5	22,4	16	35,0	22,3	16
CabaT/v11/sL	35,5	22,4	16	35,5	22,4	16	35,0	22,3	16
CabaT/v11/sR	40,4	23,8	20	40,5	23,8	20	39,8	23,6	20
Cath/v1/sR	36,2	22,3	16	36,2	22,3	16	35,7	22,2	15
Cath/v2/sR	32,6	21,3	13	32,6	21,3	13	32,3	21,2	13
Cath/v3/sR	41,9	23,4	19	41,9	23,4	19	41,2	23,3	19
Cath/v4/sR	40,3	23,0	18	40,3	23,0	18	39,7	22,9	17
Cath/v5/sR	44,1	24,0	21	44,2	24,0	21	43,4	23,8	20
Cath/v6/sR	43,0	23,7	20	43,1	23,7	20	42,4	23,5	19
Ledig Erf/v1/sL	31,9	21,0	12	31,9	21,0	12	31,7	21,0	12
Ledig Erf/v1/sR	31,9	21,0	12	31,9	21,0	12	31,7	21,0	12
Ledig Erf/v2/sL	30,0	20,6	11	30,0	20,6	11	29,9	20,6	11
Ledig Erf/v2/sR	32,2	21,1	12	32,2	21,1	12	32,0	21,1	12
Abstdijk/v1/sL	33,7	21,5	13	33,8	21,5	13	33,5	21,5	13
Abstdijk/v1/sR	31,3	20,9	12	31,3	20,9	12	31,1	20,9	12
Bene/v1/sL	33,9	21,5	13	33,9	21,5	13	33,7	21,4	13
Bene/v1/sR	33,9	21,5	13	33,9	21,5	13	33,7	21,4	13
Bene/v2/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Bene/v2/sL/rL	31,7	20,9	12	31,7	20,9	12	31,4	20,9	12
Bene/v2/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Bene/v2/sR/rR	31,6	20,8	11	31,6	20,8	11	31,4	20,7	11
Bene/v3/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Bene/v3/sL/rL	32,7	21,1	12	32,7	21,1	12	32,6	21,1	12
Bene/v3/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Bene/v3/sR/rR	31,5	21,0	12	31,5	21,0	12	31,4	20,9	11
Bene/v4/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Bene/v4/sL/rL	31,5	21,1	12	31,5	21,1	12	31,4	21,1	12
Bene/v4/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Bene/v4/sR/rR	30,9	20,9	11	30,9	20,9	11	30,8	20,9	11
Bene/v5/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Bene/v5/sL/rL	33,7	21,7	13	33,7	21,7	13	33,5	21,7	13
Bene/v5/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Bene/v5/sR/rR	30,8	20,9	11	30,8	20,9	11	30,7	20,9	11
Bene/v6/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Bene/v6/sL/rL	33,4	21,6	13	33,4	21,7	13	33,3	21,6	13
Bene/v6/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Bene/v6/sR/rR	30,5	20,8	11	30,5	20,8	11	30,4	20,8	11
Bene/v7/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Bene/v7/sL/rL	33,5	21,7	13	33,5	21,7	13	33,4	21,6	13
Bene/v7/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Bene/v7/sR/rR	30,6	20,9	11	30,6	20,9	11	30,5	20,8	11
Bene/v8/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Bene/v8/sL/rL	33,3	21,6	13	33,3	21,6	13	33,1	21,6	13
Bene/v8/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Bene/v8/sR/rR	30,4	20,8	11	30,4	20,8	11	30,3	20,8	11
Bene/v9/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Bene/v9/sL/rL	33,5	21,7	13	33,5	21,7	13	33,3	21,6	13
Bene/v9/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Bene/v9/sR/rR	30,6	20,8	11	30,6	20,8	11	30,5	20,8	11
Bene/v10/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Bene/v10/sL/rL	33,3	21,6	13	33,3	21,6	13	33,1	21,6	13
Bene/v10/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Bene/v10/sR/rR	30,5	20,8	11	30,5	20,8	11	30,4	20,8	11
Bene/v11/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Bene/v11/sL/rL	32,2	21,2	12	32,2	21,2	12	32,1	21,2	12
Bene/v11/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Bene/v11/sR/rR	32,2	21,1	12	32,2	21,1	12	32,1	21,0	12
Bene/v12/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Bene/v12/sL/rL	34,2	21,6	13	34,2	21,6	13	33,9	21,5	13
Bene/v12/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Bene/v12/sR/rR	32,7	21,4	13	32,7	21,4	13	32,5	21,3	12

Bijlage 2A: Resultaten uitgevoerde CAR-berekeningen autonome situatie, plansituatie en plansituatie bij invoering maatregelen 2013

	NO2-jaar	PM10-jaar	PM10-dag	NO2-jaar	PM10-jaar	PM10-dag	NO2-jaar	PM10-jaar	PM10-dag
2013	Autonoom			Plan			Plan incl. maatr.		
Autonoom	jaar-gemid.	jaar-gemid.	aantal	jaar-gemid.	jaar-gemid.	aantal	jaar-gemid.	jaar-gemid.	aantal
Plan	conc.	conc	24u-gem	conc.	conc	24u-gem	conc.	conc	24u-gem
Plan incl. maatr.	NO2	PM10	PM10	NO2	PM10	PM10	NO2	PM10	PM10
	µg/m³	µg/m³	> 75 µg/m³	µg/m³	µg/m³	> 75 µg/m³	µg/m³	µg/m³	> 75 µg/m³
Wegvak									
Bene/v13/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Bene/v13/sL/rL	36,6	22,5	16	36,6	22,5	16	36,2	22,3	15
Bene/v13/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Bene/v13/sR/rR	37,3	22,3	15	37,3	22,3	15	36,9	22,2	15
Bene/v14/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Bene/v14/sL/rL	35,3	21,8	14	35,3	21,8	14	35,1	21,7	13
Bene/v14/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Bene/v14/sR/rR	34,3	21,7	13	34,3	21,7	13	34,0	21,6	13
Bene/v15/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Bene/v15/sL/rL	37,2	22,7	16	37,2	22,7	16	36,9	22,6	16
Bene/v15/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Bene/v15/sR/rR	36,1	22,3	15	36,1	22,3	15	35,7	22,2	15
Bene/v16/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Bene/v16/sL/rL	34,7	21,9	14	34,7	21,9	14	34,4	21,8	14
Bene/v16/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Bene/v16/sR/rR	34,1	21,6	13	34,1	21,6	13	33,8	21,5	13
Bene/v17/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Bene/v17/sL/rL	37,9	22,7	16	37,9	22,7	16	37,5	22,6	16
Bene/v17/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Bene/v17/sR/rR	37,1	22,2	15	37,1	22,2	15	36,8	22,1	15
Bene/v18/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Bene/v18/sL/rL	39,1	22,5	16	39,1	22,5	16	38,8	22,5	16
Bene/v18/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Bene/v18/sR/rR	38,1	22,3	15	38,1	22,3	15	37,9	22,2	15
Euro/v1/sL	31,6	20,7	11	31,9	20,8	11	31,5	20,7	11
Euro/v1/sR	31,6	20,7	11	31,9	20,8	11	31,5	20,7	11
Euro/v2/sL	31,5	20,8	11	31,8	20,9	12	31,4	20,7	11
Euro/v2/sR	31,5	20,8	11	31,8	20,9	12	31,4	20,7	11
Euro/v3/sL	30,7	20,6	11	31,0	20,7	11	30,6	20,5	11
Euro/v3/sR	30,6	20,6	11	31,0	20,7	11	30,5	20,5	11
Euro/v4/sL	30,7	20,8	12	31,0	20,9	12	30,5	20,6	11
Euro/v4/sR	30,7	20,8	12	31,0	20,9	12	30,5	20,6	11
Euro/v5/sL	31,6	20,9	12	32,0	21,0	12	31,4	20,7	11
Euro/v5/sR	31,6	20,9	12	32,0	21,0	12	31,4	20,7	11
EuZu/v5/sR/rR	39,9	22,8	16	40,2	22,9	17	39,6	22,7	16
EuZu/v6/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
EuZu/v6/sL/rL	42,1	23,2	17	42,2	23,2	17	41,7	23,0	17
EuZu/v6/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
EuZu/v6/sR/rR	41,8	23,2	17	42,0	23,2	18	41,5	23,1	17
EuZu/v7/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
EuZu/v7/sL/rL	40,3	22,7	16	40,5	22,8	16	40,2	22,6	16
EuZu/v7/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
EuZu/v7/sR/rR	40,2	22,6	16	40,4	22,7	16	40,1	22,5	15
EuZu/v8/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
EuZu/v8/sL/rL	31,0	20,4	10	31,1	20,5	10	30,8	20,4	10
EuZu/v8/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
EuZu/v8/sR/rR	31,6	20,5	10	31,7	20,6	10	31,4	20,5	10
EuZu/v9/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
EuZu/v9/sL/rL	31,1	20,4	10	31,2	20,5	10	30,8	20,4	10
EuZu/v9/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
EuZu/v9/sR/rR	32,0	20,7	10	32,1	20,7	10	31,7	20,6	10
EuZu/v10/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
EuZu/v10/sL/rL	31,4	21,2	12	31,5	21,2	12	31,1	21,1	11
EuZu/v10/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
EuZu/v10/sR/rR	31,6	21,2	12	31,7	21,3	12	31,3	21,1	11
EuZu/v11/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
EuZu/v11/sL/rL	31,9	21,4	11	32,0	21,5	12	31,5	21,3	11
EuZu/v11/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
EuZu/v11/sR/rR	32,5	21,6	12	32,6	21,6	12	32,2	21,5	12
EuZu/v12/sL	34,0	21,9	12	34,1	22,0	12	33,8	21,8	12
EuZu/v12/sR	34,0	21,9	12	34,1	22,0	12	33,8	21,8	12
EuZu/v13/sL	34,1	22,2	11	34,2	22,2	11	34,0	22,1	11
EuZu/v13/sR	34,1	22,2	11	34,2	22,2	11	34,0	22,1	11
OdO/v1/sL	35,0	21,6	14	35,6	21,8	14	34,7	21,4	13
OdO/v1/sR	35,0	21,6	14	35,6	21,8	14	34,7	21,4	13
OdO/v2/sL	32,4	21,2	13	32,8	21,3	13	32,1	21,0	12
OdO/v2/sR	32,4	21,2	13	32,8	21,3	13	32,1	21,0	12
OdO/v3/sL	33,2	21,2	13	33,8	21,4	13	33,0	21,0	12
OdO/v3/sR	33,2	21,2	13	33,8	21,4	13	33,0	21,0	12
OdO/v4/sL	30,2	20,7	11	30,7	20,8	12	30,4	20,8	12
OdO/v4/sR	30,2	20,7	11	30,7	20,8	12	30,4	20,8	12
OdO/v5/sL	29,5	20,7	11	29,9	20,8	12	29,7	20,7	11
OdO/v5/sR	29,5	20,7	11	29,9	20,8	12	29,7	20,7	11
OdO/v6/sL	31,0	21,1	12	31,5	21,2	13	31,2	21,1	12
OdO/v6/sR	31,0	21,1	12	31,5	21,2	13	31,2	21,1	12
OdO/v7/sL	30,7	20,9	12	31,2	21,0	12	30,9	20,9	12
OdO/v7/sR	30,7	20,9	12	31,2	21,0	12	30,9	20,9	12
Tell/v1/sL	32,4	21,0	12	33,3	21,3	13	32,6	21,0	12
Tell/v1/sR	32,4	21,0	12	33,3	21,3	13	32,6	21,0	12
Tell/v2/sL	31,6	21,0	12	32,4	21,2	13	31,6	20,9	12
Tell/v2/sR	35,4	21,9	15	36,6	22,3	16	35,7	21,8	14
Tell/v3/sL	31,5	21,0	12	32,3	21,2	13	31,6	20,9	12
Tell/v3/sR	31,5	21,0	12	32,3	21,2	13	31,6	20,9	12
Zijst/v1/sL	31,5	20,9	12	32,2	21,2	13	31,5	20,9	12

Bijlage 2A: Resultaten uitgevoerde CAR-berekeningen autonome situatie, plansituatie en plansituatie bij invoering maatregelen 2013

	NO2-jaar	PM10-jaar	PM10-dag	NO2-jaar	PM10-jaar	PM10-dag	NO2-jaar	PM10-jaar	PM10-dag
2013	Autonoom			Plan			Plan incl. maatr.		
Autonoom	jaar-gemid.	jaar-gemid.	aantal	jaar-gemid.	jaar-gemid.	aantal	jaar-gemid.	jaar-gemid.	aantal
Plan	conc.	conc	24u-gem	conc.	conc	24u-gem	conc.	conc	24u-gem
Plan incl. maatr.	NO2	PM10	PM10	NO2	PM10	PM10	NO2	PM10	PM10
	µg/m³	µg/m³	> 75 µg/m³	µg/m³	µg/m³	> 75 µg/m³	µg/m³	µg/m³	> 75 µg/m³
Wegvak									
Zijst/v1/sR	31,5	20,9	12	32,2	21,2	13	31,5	20,9	12
Zijst/v2/sL	35,3	21,9	14	36,6	22,2	15	35,6	21,8	14
Zijst/v2/sR	31,5	20,9	12	32,2	21,2	13	31,5	20,9	12
Zijst/v3/sL	32,1	21,3	13	32,8	21,5	13	32,1	21,2	13
Zijst/v3/sR	32,1	21,3	13	32,8	21,5	13	32,1	21,2	13
Zijst/v4/sL	32,8	21,3	13	33,7	21,6	14	33,0	21,3	13
Zijst/v4/sR	32,8	21,3	13	33,7	21,6	14	33,0	21,3	13
Croel/v13/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Croel/v13/sL/rL	30,4	20,6	11	30,6	20,6	11	30,2	20,5	11
Croel/v13/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Croel/v13/sR/rR	30,0	20,5	11	30,2	20,5	11	29,8	20,4	11
Croel/v12/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Croel/v12/sL/rL	30,0	20,5	11	30,1	20,6	11	29,8	20,5	11
Croel/v12/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Croel/v12/sR/rR	31,0	20,7	11	31,1	20,8	12	30,7	20,7	11
Croel/v11/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Croel/v11/sL/rL	29,4	20,4	11	29,5	20,4	11	29,2	20,3	10
Croel/v11/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Croel/v11/sR/rR	30,1	20,5	11	30,2	20,5	11	29,8	20,5	11
Croel/v10/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Croel/v10/sL/rL	29,9	20,5	11	30,0	20,6	11	29,6	20,5	11
Croel/v10/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Croel/v10/sR/rR	29,9	20,5	11	30,1	20,6	11	29,7	20,5	11
Croel/v9/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Croel/v9/sL/rL	30,4	20,6	11	30,5	20,7	11	30,1	20,6	11
Croel/v9/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Croel/v9/sR/rR	30,4	20,6	11	30,6	20,7	11	30,1	20,6	11
Croel/v8/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Croel/v8/sL/rL	29,7	20,5	11	29,8	20,5	11	29,5	20,4	11
Croel/v8/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Croel/v8/sR/rR	29,9	20,5	11	30,0	20,6	11	29,6	20,5	11
Croel/v7/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Croel/v7/sL/rL	29,5	20,8	12	29,6	20,8	12	29,3	20,7	11
Croel/v7/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Croel/v7/sR/rR	29,5	20,8	12	29,6	20,8	12	29,3	20,8	11
Croel/v6/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Croel/v6/sL/OV	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Croel/v6/sL/rL	27,8	20,3	10	27,9	20,3	10	27,6	20,3	10
Croel/v6/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Croel/v6/sR/OV	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Croel/v6/sR/rR	27,5	20,3	10	27,5	20,3	10	27,3	20,2	10
Croel/v5/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Croel/v5/sL/rM	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Croel/v5/sL/OV	32,1	21,5	13	33,4	21,8	14	33,0	21,8	14
Croel/v5/sR/OV	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Croel/v4/sL/OV	28,6	20,7	11	29,2	20,9	12	29,0	20,8	12
Croel/v4/sR/OV	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Croel/v4/sR/rM	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Croel/v4/sR/rR	29,2	20,8	12	29,9	21,1	12	29,6	21,0	12
Croel/v3/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Croel/v3/sL/rM	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Croel/v3/sL/OV	29,2	20,7	11	30,0	20,9	12	29,7	20,9	12
Croel/v3/sR/OV	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Croel/v3/sR/rM	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Croel/v3/sR/rR	29,4	20,9	12	30,1	21,1	12	29,9	21,0	12
Croel/v2/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Croel/v2/sL/rM	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Croel/v2/sL/OV	29,2	20,7	11	30,0	20,9	12	29,7	20,9	12
Croel/v2/sR/OV	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Croel/v2/sR/rM	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Croel/v2/sR/rR	29,9	20,9	12	30,8	21,1	12	30,4	21,1	12
Croel/v1/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Croel/v1/sL/rL	29,7	20,8	12	30,6	21,0	12	30,3	20,9	12
Croel/v1/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Croel/v1/sR/rR	29,8	20,9	12	30,6	21,1	12	30,4	21,1	12
Vleu/v1/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Vleu/v1/sL/OV	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Vleu/v1/sL/rL	34,0	21,1	12	34,1	21,2	12	33,2	20,9	11
Vleu/v1/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Vleu/v1/sR/OV	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Vleu/v1/sR/rR	34,5	21,3	12	34,6	21,3	12	33,5	21,0	12
Vleu/v2/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Vleu/v2/sL/OV	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Vleu/v2/sL/rL	33,0	21,0	12	33,1	21,0	12	32,2	20,8	11
Vleu/v2/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Vleu/v2/sR/OV	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Vleu/v2/sR/rR	34,0	21,3	12	34,0	21,3	12	33,1	21,0	12
Vleu/v2/sR/rL/T2	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Vleu/v2/sR/OV/T4	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Vleu/v2/sR/rR/T4	34,7	21,4	13	34,8	21,4	13	33,7	21,1	12
Vleu/v2/sRgem4/2	34,3	21,3	12	34,4	21,4	13	33,4	21,1	12
Vleu/v3/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Vleu/v3/sL/OV	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Vleu/v3/sL/rL	33,1	21,0	12	33,2	21,0	12	32,3	20,8	11
Vleu/v3/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Vleu/v3/sR/OV	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Vleu/v3/sR/rR	35,8	21,5	13	35,9	21,5	13	34,8	21,2	12

Bijlage 2A: Resultaten uitgevoerde CAR-berekeningen autonome situatie, plansituatie en plansituatie bij invoering maatregelen 2013

	NO2-jaar	PM10-jaar	PM10-dag	NO2-jaar	PM10-jaar	PM10-dag	NO2-jaar	PM10-jaar	PM10-dag
2013	Autonoom			Plan			Plan incl. maatr.		
Autonoom	jaar-gemid.	jaar-gemid.	aantal	jaar-gemid.	jaar-gemid.	aantal	jaar-gemid.	jaar-gemid.	aantal
Plan	conc.	conc	24u-gem	conc.	conc	24u-gem	conc.	conc	24u-gem
Plan incl. maatr.	NO2	PM10	PM10	NO2	PM10	PM10	NO2	PM10	PM10
	µg/m³	µg/m³	> 75 µg/m³	µg/m³	µg/m³	> 75 µg/m³	µg/m³	µg/m³	> 75 µg/m³
Wegvak									
Vleu/v3/sR/rL/T2	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Vleu/v3/sR/OV/T2	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Vleu/v3/sR/rR/T4	34,8	21,3	12	34,9	21,4	13	34,0	21,1	12
Vleu/v3/sRgem4/2	35,3	21,4	13	35,4	21,4	13	34,4	21,1	12
Vleu/v4/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Vleu/v4/sL/OV	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Vleu/v4/sL/rL	35,1	21,3	13	35,0	21,3	13	33,9	21,0	12
Vleu/v4/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Vleu/v4/sR/OV	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Vleu/v4/sR/rR	34,1	21,2	12	34,0	21,2	12	33,0	20,9	12
Vleu/v5A/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Vleu/v5A/sL/OV	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Vleu/v5A/sL/rL	32,7	20,9	12	32,8	20,9	12	31,9	20,7	11
Vleu/v5A/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Vleu/v5A/sR/OV	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Vleu/v5A/sR/rR	32,6	20,9	12	32,7	20,9	12	31,8	20,7	11
Vleu/v5B/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Vleu/v5B/sL/OV	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Vleu/v5B/sL/rL	33,2	21,5	13	33,3	21,5	13	32,5	21,3	13
Vleu/v5B/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Vleu/v5B/sR/OV	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Vleu/v5B/sR/rR	33,2	21,4	13	33,3	21,5	13	32,4	21,2	13
Vleu/v6/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Vleu/v6/sL/OV	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Vleu/v6/sL/rL	33,6	21,6	14	33,6	21,6	14	32,6	21,3	13
Vleu/v6/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Vleu/v6/sR/OV	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Vleu/v6/sR/rR	33,4	21,5	14	33,5	21,6	14	32,5	21,2	13
Vleu/v7/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Vleu/v7/sL/OV	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Vleu/v7/sL/rL	33,5	21,5	14	33,6	21,6	14	32,6	21,3	13
Vleu/v7/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Vleu/v7/sR/OV	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Vleu/v7/sR/rR	33,7	21,5	13	33,8	21,5	14	32,9	21,3	13
Vleu/v8/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Vleu/v8/sL/OV	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Vleu/v8/sL/rL	34,5	21,7	14	34,6	21,7	14	33,6	21,4	13
Vleu/v8/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Vleu/v8/sR/OV	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Vleu/v8/sR/rR	38,1	22,5	16	38,3	22,5	16	37,3	22,3	16
Vleu/v8/sR/rL/T2	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Vleu/v8/sR/OV/T2	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Vleu/v8/sR/rR/T4	37,8	22,4	16	37,9	22,5	16	37,0	22,3	16
Vleu/v8/sRgem4/2	37,9	22,5	16	38,1	22,5	16	37,2	22,3	16
BRad/v2/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
BRad/v2/sR/rR	39,4	23,5	19	39,5	23,5	19	39,3	23,4	19
BRad/v3/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
BRad/v3/sR/rR	37,6	23,6	20	37,6	23,6	20	37,4	23,6	20
Aansluiting A12/sL/rR	39,2	22,5	16	39,2	22,5	16	39,2	22,5	16
Aansluiting A12/sL/rL	41,7	23,1	18	41,7	23,1	18	41,7	23,1	18
NoStadO/v1/sL	31,8	21,0	12	31,8	21,0	12	31,8	21,0	12
NoStadO/v1/sR	31,8	21,0	12	31,8	21,0	12	31,8	21,0	12
NoStadO/v2/sL	32,4	21,1	12	32,4	21,1	12	32,4	21,1	12
NoStadO/v2/sR	32,4	21,1	12	32,4	21,1	12	32,4	21,1	12
NoStadO/v3/sL	34,9	21,6	14	35,0	21,6	14	35,0	21,6	14
NoStadO/v3/sR	34,9	21,6	14	35,0	21,6	14	35,0	21,6	14
NoStadO/v4/sL	35,8	21,7	14	35,8	21,7	14	35,8	21,7	14
NoStadO/v4/sR	35,8	21,7	14	35,8	21,7	14	35,8	21,7	14
NoStadO/v5/sL	44,0	23,7	20	44,1	23,7	20	44,1	23,7	20
NoStadO/v5/sR	44,0	23,7	20	44,1	23,7	20	44,1	23,7	20
NoStadO/v6/sL	32,8	21,3	13	32,9	21,4	13	32,9	21,4	13
NoStadO/v6/sR	32,8	21,3	13	32,9	21,4	13	32,9	21,4	13
NoStadO/v7/sL	30,8	20,9	12	30,8	20,9	12	30,8	20,9	12
NoStadO/v7/sR	30,8	20,9	12	30,8	20,9	12	30,8	20,9	12
NoStadO/v8/sL	29,2	20,6	11	29,2	20,6	11	29,2	20,6	11
NoStadO/v8/sR	29,2	20,6	11	29,2	20,6	11	29,2	20,6	11
NoStadO/v9/sL	29,0	20,6	11	29,0	20,6	11	29,0	20,6	11
NoStadO/v9/sR	29,0	20,6	11	29,0	20,6	11	29,0	20,6	11
Wat/v1/sL	30,8	21,2	13	30,8	21,2	13	30,6	21,2	13
Wat/v1/sR	30,8	21,2	13	30,8	21,2	13	30,6	21,2	13
Wat/v2/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Wat/v2/sL/rL	33,9	22,0	15	33,9	22,0	15	33,6	21,9	15
Wat/v2/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Wat/v2/sR/rR	33,9	22,0	15	33,9	22,0	15	33,6	21,9	15
Wat/v3/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Wat/v3/sL/rL	33,1	21,8	14	33,1	21,8	14	32,8	21,7	14
Wat/v3/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Wat/v3/sR/rR	33,7	21,8	14	33,7	21,8	14	33,4	21,7	14
Wat/v4/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Wat/v4/sL/rL	35,4	22,3	16	35,4	22,3	16	35,1	22,2	15
Wat/v4/rR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Wat/v4/sR/rR	35,2	22,3	16	35,2	22,3	16	34,9	22,2	15
Wat/v5/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Wat/v5/sL/rL	36,1	22,4	16	36,1	22,5	16	35,9	22,4	16
Wat/v5/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0

Bijlage 2A: Resultaten uitgevoerde CAR-berekeningen autonome situatie, plansituatie en plansituatie bij invoering maatregelen 2013

	NO2-jaar	PM10-jaar	PM10-dag	NO2-jaar	PM10-jaar	PM10-dag	NO2-jaar	PM10-jaar	PM10-dag
2013	Autonoom			Plan			Plan incl. maatr.		
	jaar-gemid.	jaar-gemid.	aantal	jaar-gemid.	jaar-gemid.	aantal	jaar-gemid.	jaar-gemid.	aantal
	conc. NO2	conc PM10	24u-gem PM10	conc. NO2	conc PM10	24u-gem PM10	conc. NO2	conc PM10	24u-gem PM10
	µg/m³	µg/m³	> 75 µg/m³	µg/m³	µg/m³	> 75 µg/m³	µg/m³	µg/m³	> 75 µg/m³
Wegvak									
Wat/v5/sR/rR	37,8	23,1	18	37,8	23,1	18	37,5	23,0	18
Wat/v5A/sL	35,5	22,6	16	35,5	22,6	16	35,4	22,5	16
Wat/v5A/sR	35,5	22,6	16	35,5	22,6	16	35,4	22,5	16
Wat/v6/sL	35,4	22,5	16	35,4	22,6	16	35,3	22,5	16
Wat/v6/sR	35,4	22,5	16	35,4	22,6	16	35,3	22,5	16
Wat/v6A/sL	35,4	22,5	16	35,4	22,6	16	35,3	22,5	16
Wat/v6A/sL/T4	39,6	23,8	20	39,7	23,8	20	39,5	23,7	20
Wat/v6A/sLgem4/2	37,5	20,1	18	37,5	20,1	18	37,4	20,1	18
Wat/v6AA/sL	36,0	22,7	17	36,0	22,7	17	35,8	22,7	17
Wat/v6AA/T4	40,8	24,1	21	40,8	24,1	21	40,6	24,0	21
Wat/v6AA/sLgem2/4	38,4	20,1	19	38,4	20,1	19	38,2	20,1	19
Wat/v6A/sR	35,4	22,5	16	35,4	22,6	16	35,3	22,5	16
Wat/v6B/sL	35,4	22,1	15	35,4	22,1	15	35,3	22,1	15
Wat/v6B/sR	35,4	22,1	15	35,4	22,1	15	35,3	22,1	15
Wat/v7/sL	35,4	22,1	15	35,5	22,1	15	35,3	22,1	15
Wat/v7/sR	35,4	22,1	15	35,5	22,1	15	35,3	22,1	15
Wat/v8/sL	37,6	22,7	17	37,7	22,7	17	37,5	22,6	17
Wat/v8/sR	37,6	22,7	17	37,7	22,7	17	37,5	22,6	17
Wat/v9/sL	36,6	22,4	16	36,6	22,4	16	36,5	22,3	16
Wat/v9/sR	36,6	22,4	16	36,6	22,4	16	36,5	22,3	16
Wat/v10/sL	36,7	22,4	16	36,7	22,4	16	36,5	22,4	16
Wat/v10/sR	36,7	22,4	16	36,7	22,4	16	36,5	22,4	16
Wat/v11/sL	34,1	22,1	15	34,1	22,1	15	33,9	22,1	15
Wat/v11/sR	34,1	22,1	15	34,1	22,1	15	33,9	22,1	15
Wat/v12/sL	34,7	22,3	16	34,7	22,3	16	34,6	22,2	15
Wat/v12/sR	34,7	22,3	16	34,7	22,3	16	34,6	22,2	15
Wat/v13/sL	36,8	22,5	16	36,8	22,5	16	36,6	22,5	16
Wat/v13/sR	36,8	22,5	16	36,8	22,5	16	36,6	22,5	16
Wat/v14/sL	38,7	23,1	18	38,7	23,1	18	38,6	23,0	18
Wat/v14/sR	38,7	23,1	18	38,7	23,1	18	38,6	23,0	18
Wat/v15/sL	36,7	22,5	16	36,7	22,5	16	36,6	22,4	16
Wat/v15/sR	36,7	22,5	16	36,7	22,5	16	36,6	22,4	16
Wat/v16/sL	36,0	22,3	16	36,0	22,3	16	35,9	22,3	16
Wat/v16/sR	36,0	22,3	16	36,0	22,3	16	35,9	22,3	16
Wat/v17/sL	35,6	22,2	15	35,6	22,2	15	35,5	22,2	15
Wat/v17/sR	35,6	22,2	15	35,6	22,2	15	35,5	22,2	15
Wat/v18/sL	35,7	22,2	15	35,7	22,2	15	35,5	22,2	15
Wat/v18/sR	35,7	22,2	15	35,7	22,2	15	35,5	22,2	15
Wat/v19/sL	35,4	22,1	15	35,4	22,1	15	35,3	22,1	15
Wat/v19/sR	35,4	22,1	15	35,4	22,1	15	35,3	22,1	15
Wat/v20/sL	35,9	22,0	15	35,9	22,0	15	35,8	22,0	15
Wat/v20/sR	35,9	22,0	15	35,9	22,0	15	35,8	22,0	15
Wat/v21/sL	35,6	22,0	15	35,6	22,0	15	35,5	21,9	15
Wat/v21/sR	35,6	22,0	15	35,6	22,0	15	35,5	21,9	15
Wat/v22/sL	35,8	21,8	14	35,8	21,8	14	35,7	21,8	14
Wat/v22/sR	35,8	21,8	14	35,8	21,8	14	35,7	21,8	14
Wat/v23/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Wat/v23/sL/rL	38,1	22,5	16	38,1	22,5	16	38,0	22,5	16
Wat/v23/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Wat/v23/sR/rR	39,2	22,8	17	39,2	22,8	17	39,0	22,8	17
Bril/v1/sL	31,3	20,7	11	31,3	20,7	11	30,9	20,6	11
Bril/v1/sR	33,4	21,2	13	33,5	21,2	13	33,0	21,0	12
Bril/v2/sL	30,9	20,7	11	31,0	20,7	11	30,6	20,6	11
Bril/v2/sR	30,7	20,7	11	30,7	20,7	11	30,4	20,6	11
Bril/v3/sL	31,4	20,8	12	31,4	20,8	12	31,0	20,7	11
Bril/v3/sR	31,4	20,8	12	31,4	20,8	12	31,0	20,7	11
Bril/v4/sL	32,7	21,0	12	32,7	21,0	12	32,3	20,9	12
Bril/v4/sR	32,7	21,0	12	32,7	21,0	12	32,3	20,9	12
Bril/v5/sL	34,9	21,6	14	35,1	21,6	14	34,6	21,5	13
Bril/v5/sR	31,8	20,9	12	31,8	20,9	12	31,5	20,8	12
Smak nieuw profiel	37,3	22,0	15	37,3	22,0	15	35,9	20,9	12

Bijlage 2B: Resultaten uitgevoerde CAR-berekeningen autonome situatie, plansituatie en plansituatie bij invoering maatregelen 2015

2015	NO2-jaar	PM10-jaar	PM10-dag	NO2-jaar	PM10-jaar	PM10-dag	NO2-jaar	PM10-jaar	PM10-dag
Autonoom	Autonoom	jaar-gemid.	aantal	Plan	jaar-gemid.	aantal	Plan incl. maatr.	jaar-gemid.	aantal
Plan	concentr.	concentr.	24u-gem	concentr.	concentr.	24u-gem	concentr.	concentr.	24u-gem
Plan incl. maatr.	NO2	PM10	PM10	NO2	PM10	PM10	NO2	PM10	PM10
	µg/m³	µg/m³	> 50 µg/m³	µg/m³	µg/m³	> 50 µg/m³	µg/m³	µg/m³	> 50 µg/m³
Wegvak									
Amst/v12/sL	31,0	20,4	10	31,1	20,4	10	30,8	20,3	10
Amst/v12/sR	31,0	20,4	10	31,1	20,4	10	30,8	20,3	10
Amst/v13/sL	34,9	21,2	12	35,0	21,3	13	34,6	21,1	12
Amst/v13/sR	34,9	21,2	12	35,0	21,3	13	34,6	21,1	12
Amst/v14/sL	30,6	20,8	12	30,6	20,8	12	30,4	20,7	11
Amst/v14/sR	30,9	20,9	12	30,9	20,9	12	30,7	20,8	12
Amst/v15/sL	36,0	21,9	14	36,1	21,9	14	35,7	21,7	14
Amst/v15/sR	36,0	21,9	14	36,1	21,9	14	35,7	21,7	14
Amst/v16/sL	30,9	20,9	12	31,0	20,9	12	30,8	20,8	12
Amst/v16/sR	30,9	20,9	12	31,0	20,9	12	30,8	20,8	12
Amst/v17A1/sL	37,3	22,2	15	37,4	22,2	15	37,0	22,0	15
Amst/v17A1/sR	37,3	22,2	15	37,4	22,2	15	37,0	22,0	15
Amst/v17A2/sL	35,4	22,1	15	35,5	22,1	15	35,1	22,0	15
Amst/v17A2/sR	34,8	22,0	15	34,9	22,0	15	34,5	21,8	14
Amst/v17A3/sL	35,5	22,1	15	35,6	22,2	15	35,2	22,0	15
Amst/v17A3/sR	34,9	22,0	15	35,0	22,0	15	34,6	21,8	14
Amst/v17A4/sL	38,2	22,5	16	38,3	22,5	16	37,9	22,3	16
Amst/v17A4/sR	37,5	22,3	16	37,6	22,3	16	37,2	22,2	15
Amst/v17B/sL	38,7	22,6	17	38,8	22,6	17	38,4	22,5	16
Amst/v17B/sR	39,5	22,8	17	39,6	22,8	17	39,2	22,6	17
Amst/v18/sL	34,3	21,9	14	34,4	21,9	14	34,0	21,7	14
Amst/v18/sR	34,3	21,9	14	34,4	21,9	14	34,0	21,7	14
Amst/v19/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Amst/v19/sL/rL	29,0	20,7	11	29,0	20,7	11	28,8	20,7	11
Amst/v19/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Amst/v19/sR/rR	30,1	20,1	10	30,2	20,2	10	29,9	20,1	10
King/v1/sL/oprit Pijper	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
King/v1/sL/fly-over	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
King/v1/sL/afrit Bene	35,2	21,7	13	35,3	21,7	13	34,8	21,6	13
King/v1/sR/afrit Bene	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
King/v1/sR/fly-over	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
King/v1/sR/oprit Pijper	36,9	22,1	15	37,1	22,1	15	36,5	22,0	14
King/v2/sL/oprit Pijper	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
King/v2/sL/fly-over	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
King/v2/sL/afrit Bene	38,5	22,5	15	38,6	22,6	16	38,0	22,4	15
King/v2/sR/afrit Bene	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
King/v2/sR/fly-over	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
King/v2/sR/oprit Pijper	37,5	22,3	15	37,7	22,3	15	37,1	22,2	14
King/v3/sL	38,9	22,4	15	39,1	22,5	15	38,7	22,3	15
King/v3/sR	39,6	22,6	15	39,8	22,7	16	39,4	22,5	15
King/v4/sL	44,1	24,0	16	44,3	24,1	16	43,9	23,9	16
King/v4/sR	44,1	24,0	16	44,3	24,1	16	43,9	23,9	16
King/v5/sL	42,7	23,7	17	42,9	23,8	17	42,5	23,5	16
King/v5/sR	42,7	23,7	17	42,9	23,8	17	42,5	23,5	16
WdV/v1/sL/rR/oprit bene flyover	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
WdV/v1/sL/rL/afrit pijper flyover	32,3	20,9	11	32,5	20,9	11	31,9	20,8	11
WdV/v1/sR/rL/afrit pijper flyover	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
WdV/v1/sR/rR/oprit bene flyover	33,2	21,1	12	33,5	21,2	12	32,8	21,0	12
WdV/v2/sL/rR/oprit bene flyover	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
WdV/v2/sL/rL/afrit pijper flyover	32,7	20,9	11	32,9	21,0	12	32,4	20,8	11
WdV/v2/sR/rL/afrit pijper flyover	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
WdV/v2/sR/rR/oprit bene flyover	33,7	21,2	12	33,9	21,3	12	33,3	21,1	12
WdV/v3/sL/rR/oprit bene flyover	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
WdV/v3/sL/rL/afrit pijper flyover	32,3	21,2	12	32,5	21,3	13	31,9	21,1	12
WdV/v3/sR/rL/afrit pijper flyover	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
WdV/v3/sR/rR/oprit bene flyover	33,9	21,6	13	34,1	21,7	14	33,4	21,5	13
WdV/v4/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
WdV/v4/sL/rL	36,0	21,9	14	36,3	22,0	15	35,5	21,8	14
WdV/v4/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
WdV/v4/sR/rR	37,2	22,0	15	37,6	22,1	15	36,7	21,9	14
WdV/v5/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
WdV/v5/sL/rL	33,8	21,3	13	33,8	21,3	13	33,1	21,1	12
WdV/v5/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
WdV/v5/sR/rR	30,2	20,7	11	30,2	20,7	11	29,6	20,6	11
GrRo/v1/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
GrRo/v1/sL/rL	32,7	21,3	13	32,7	21,3	13	32,0	21,1	12
GrRo/v1/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
GrRo/v1/sR/rR	32,9	21,4	13	32,9	21,4	13	32,2	21,2	13
GrRo/v2A/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
GrRo/v2A/sL/rL	32,8	21,3	13	32,8	21,3	13	32,1	21,1	12
GrRo/v2A/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
GrRo/v2A/sR/rR	31,4	21,0	12	31,4	21,0	12	30,8	20,8	12
GrRo/v2B/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
GrRo/v2B/sL/rL	33,6	21,4	13	33,6	21,4	13	32,9	21,1	12
GrRo/v2B/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
GrRo/v2B/sR/rR	33,1	21,1	12	33,1	21,1	12	32,4	20,9	12
GrRo/v3/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
GrRo/v3/sL/rL	34,1	21,3	13	34,1	21,3	13	33,4	21,0	12
GrRo/v3/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
GrRo/v3/sR/rR	32,2	21,0	12	32,2	21,0	12	31,6	20,8	12
GrRo/v4/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
GrRo/v4/sL/rL	32,2	21,1	12	32,2	21,1	12	31,5	20,9	12
GrRo/v4/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
GrRo/v4/sR/rR	34,8	21,6	14	34,8	21,6	14	34,0	21,3	13
GrRo/v5/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0

Bijlage 2B: Resultaten uitgevoerde CAR-berekeningen autonome situatie, plansituatie en plansituatie bij invoering maatregelen 2015

2015	NO2-jaar	PM10-jaar	PM10-dag	NO2-jaar	PM10-jaar	PM10-dag	NO2-jaar	PM10-jaar	PM10-dag
Autonoom	Autonoom	jaar-gemid.	aantal	Plan	jaar-gemid.	aantal	Plan incl. maatr.	jaar-gemid.	aantal
Plan	concentr.	concentr.	24u-gem	concentr.	concentr.	24u-gem	concentr.	concentr.	24u-gem
Plan incl. maatr.	NO2	PM10	PM10	NO2	PM10	PM10	NO2	PM10	PM10
	µg/m³	µg/m³	> 50 µg/m³	µg/m³	µg/m³	> 50 µg/m³	µg/m³	µg/m³	> 50 µg/m³
Wegvak									
GrRo/v5/sL/rL	33,9	21,5	13	33,9	21,5	13	33,1	21,2	13
GrRo/v5/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
GrRo/v5/sL/rL	33,9	21,5	13	33,9	21,5	13	33,1	21,2	13
GrRo/v5/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
GrRo/v5/sR/rR	34,5	21,6	14	34,5	21,6	14	33,7	21,3	13
West/v1/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
West/v1/sL/rL	32,3	21,1	12	32,6	21,2	13	32,1	21,1	12
West/v1/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
West/v1/sR/rR	36,5	22,4	16	36,9	22,5	16	36,2	22,4	16
West/v2/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
West/v2/sL/rL	34,3	21,9	14	34,6	21,9	15	34,1	21,9	14
West/v2/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
West/v2/sR/rR	33,1	21,3	13	33,3	21,4	13	32,8	21,4	13
West/v3/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
West/v3/sL/rL	36,9	22,1	15	37,2	22,2	15	36,6	22,1	15
West/v3/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
West/v3/sR/rR	32,2	21,3	13	32,4	21,3	13	32,0	21,3	13
Daal/v1/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Daal/v1/sL/rL	35,8	22,0	15	36,0	22,0	15	35,4	21,9	15
Daal/v1/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Daal/v1/sR/rR	35,0	22,0	15	35,2	22,0	15	34,6	22,0	15
Daal/v2/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Daal/v2/sL/rL	33,6	21,8	14	33,7	21,9	14	33,3	21,8	14
Daal/v2/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Daal/v2/sR/rR	37,4	22,8	17	37,7	22,9	17	37,0	22,8	17
Daal/v3/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Daal/v3/sL/rL	36,0	22,3	16	36,3	22,3	16	35,7	22,3	16
Daal/v3/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Weer/v2/sL	40,9	22,7	17	41,2	22,8	17	40,6	22,7	17
Weer/v2/sR	38,4	22,2	15	38,7	22,2	15	38,1	22,2	15
Weer/v3/sL	41,8	22,9	17	42,1	23,0	18	41,4	22,9	17
Weer/v3/sR	38,4	22,2	15	38,7	22,2	15	38,1	22,2	15
Jacobstr	34,6	21,3	13	34,7	21,3	13	34,0	20,8	12
Oude/v1/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Oude/v1/sL/rL	31,2	20,8	12	31,2	20,8	12	30,8	20,6	11
Oude/v1/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Oude/v1/sR/rR	29,9	20,6	11	29,9	20,6	11	29,5	20,4	11
Oude/v2A/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Oude/v2A/sL/rL	31,6	21,0	12	31,6	21,0	12	31,1	20,7	11
Oude/v2A/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Oude/v2A/sR/rR	32,0	21,0	12	32,0	21,0	12	31,5	20,7	11
Oude/v2B/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Oude/v2B/sL/rL	37,3	22,1	15	37,5	22,2	15	36,9	21,8	14
Oude/v2B/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Oude/v2B/sR/rR	35,6	21,9	15	35,8	22,0	15	35,2	21,6	14
Oude/v3/sL	35,4	21,6	14	35,5	21,7	14	35,1	21,4	13
Oude/v3/sR	34,3	21,4	13	34,4	21,4	13	34,0	21,2	13
Oude/v4/sL	44,3	23,4	19	44,4	23,4	19	43,8	23,0	18
Oude/v4/sR	47,7	24,2	22	47,8	24,2	22	47,3	23,6	20
Moll/sL	31,3	20,8	12	31,4	20,9	12	31,2	20,8	12
Moll/sR	32,0	21,0	12	32,1	21,0	12	31,9	21,0	12
Moll/3B	36,5	22,0	15	36,7	22,1	15	36,4	21,9	15
Draai/sL	32,4	21,1	12	32,6	21,1	12	32,3	21,0	12
Draai/sR	32,4	21,1	12	32,6	21,1	12	32,3	21,0	12
Talmalaan-zuid	31,1	20,9	12	31,2	20,9	12	31,0	20,9	12
Talmalaan-noord	31,1	20,9	12	31,3	21,0	12	31,0	20,9	12
KdJ/v1/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
KdJ/v1/sL/rL	32,2	21,2	13	32,2	21,2	13	32,0	21,2	13
KdJ/v1/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
KdJ/v1/sR/rR	36,2	22,1	15	36,3	22,1	15	36,0	22,1	15
KdJ/v2/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
KdJ/v2/sL/rL	31,6	21,2	13	31,6	21,2	13	31,4	21,1	12
KdJ/v2/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
KdJ/v2/sR/rR	31,9	21,3	13	32,0	21,3	13	31,8	21,2	13
KdJ/v3/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
KdJ/v3/sL/rL	31,1	21,3	13	31,2	21,3	13	31,0	21,3	13
KdJ/v3/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
KdJ/v3/sR/rR	34,1	22,2	15	34,1	22,3	16	33,9	22,2	15
KdJ/v4/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
KdJ/v4/sL/rL	32,5	21,6	14	32,5	21,6	14	32,4	21,5	14
KdJ/v4/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
KdJ/v4/sR/rR	35,9	22,5	16	36,0	22,5	16	35,8	22,4	16
KdJ/v5/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
KdJ/v5/sL/rL	31,7	21,4	13	31,7	21,4	13	31,6	21,3	13
KdJ/v5/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
KdJ/v5/sR/rR	31,8	21,4	13	31,8	21,4	13	31,7	21,4	13
KdJ/v6A/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
KdJ/v6A/sL/rL	32,4	21,4	13	32,5	21,4	13	32,3	21,4	13
KdJ/v6A/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
KdJ/v6A/sR/rR	32,5	21,4	13	32,6	21,4	13	32,4	21,4	13

Bijlage 2B: Resultaten uitgevoerde CAR-berekeningen autonome situatie, plansituatie en plansituatie bij invoering maatregelen 2015

	NO2-jaar	PM10-jaar	PM10-dag	NO2-jaar	PM10-jaar	PM10-dag	NO2-jaar	PM10-jaar	PM10-dag
2015	Autonoom			Plan			Plan incl. maatr.		
Autonoom	jaar-gemid.	jaar-gemid.	aantal	jaar-gemid.	jaar-gemid.	aantal	jaar-gemid.	jaar-gemid.	aantal
Plan	conc.	conc	24u-gem	conc.	conc	24u-gem	conc.	conc	24u-gem
Plan incl. maatr.	NO2	PM10	PM10	NO2	PM10	PM10	NO2	PM10	PM10
	µg/m³	µg/m³	> 50 µg/m³	µg/m³	µg/m³	> 50 µg/m³	µg/m³	µg/m³	> 50 µg/m³
Wegvak									
KdJ/v6B/sLrR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
KdJ/v6B/sL/rL	31,5	21,2	13	31,5	21,2	13	31,4	21,2	13
KdJ/v6B/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
KdJ/v6B/sR/rR	31,9	21,3	13	31,9	21,3	13	31,7	21,3	13
KdJ/v7/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
KdJ/v7/sL/rL	31,2	21,1	12	31,2	21,1	12	31,1	21,1	12
KdJ/v7/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
KdJ/v7/sR/rR	31,5	21,3	13	31,5	21,3	13	31,4	21,3	13
KdJ/v8/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
KdJ/v8/sL/rL	30,9	21,1	12	31,0	21,1	12	30,8	21,1	12
KdJ/v8/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
KdJ/v8/sR/rR	32,1	21,3	13	32,2	21,3	13	32,0	21,3	13
KdJ/v9/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
KdJ/v9/sL/rL	32,9	21,3	13	33,0	21,3	13	32,8	21,3	13
KdJ/v9/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
KdJ/v9/sR/rR	33,4	21,5	13	33,5	21,5	13	33,3	21,5	13
KdJ/v10/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
KdJ/v10/sL/rL	31,6	21,3	13	31,7	21,3	13	31,5	21,3	13
KdJ/v10/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
KdJ/v10/sR/rR	36,6	22,3	16	36,7	22,4	16	36,5	22,3	16
KdJ/v11/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
KdJ/v11/sL/rL	30,3	21,1	12	30,4	21,2	13	30,2	21,1	12
KdJ/v11/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
KdJ/v11/sR/rR	35,8	22,1	15	35,8	22,1	15	35,6	22,1	15
BRad/v1/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
BRad/v1/sR/rR	29,6	20,7	11	29,7	20,7	11	29,5	20,7	11
Kaatstraat	33,4	21,3	13	33,5	21,3	13	33,2	21,2	13
adel/v1	32,1	21,0	12	32,2	21,0	12	31,9	20,9	12
adel/v2	29,8	20,5	11	29,8	20,5	11	29,7	20,4	11
adel/v3	29,3	20,5	11	29,4	20,5	11	29,2	20,4	11
adel/v4	30,9	20,8	12	30,9	20,8	12	30,7	20,7	11
v. Noortstr.	29,0	20,5	11	29,1	20,5	11	28,8	20,4	11
Papbrug/f/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Papbrug/f/OV	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Papbrug/f/rL	31,3	21,3	9	31,3	21,3	9	31,2	21,3	9
Papbrug/s/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Papbrug/s/OV	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Papbrug/s/rL	31,1	21,3	9	31,1	21,3	9	31,0	21,3	9
Wilh/N1/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Wilh/N1/sL/rL	26,9	19,8	9	26,9	19,8	9	26,8	19,8	9
Wilh/N1/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Wilh/N1/sR/rR	26,6	19,8	9	26,6	19,8	9	26,5	19,8	9
Von/v1/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Von/v1/sL/rL	31,0	20,5	11	31,1	20,6	11	30,9	20,5	11
Von/v1/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Von/v1/sR/rR	30,0	20,4	11	30,1	20,4	11	29,9	20,4	11
Von/v2/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Von/v2/sL/rL	31,0	20,8	12	31,1	20,9	12	31,0	20,9	12
Von/v2/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Von/v2/sR/rR	29,9	20,5	11	30,0	20,6	11	29,8	20,5	11
Von/v3/sL	27,6	19,8	9	27,7	19,8	9	27,6	19,8	9
Von/v3/sR	28,9	20,1	10	29,0	20,1	10	28,9	20,1	10
Von/v4/sL	30,3	20,2	10	30,4	20,2	10	30,2	20,1	10
Von/v4/sR	32,9	20,7	11	33,0	20,7	11	32,6	20,6	11
Baden-Powell/sL	34,2	21,2	13	34,3	21,3	13	34,0	21,1	12
Baden-Powell/sR	30,6	20,5	11	30,7	20,5	11	30,5	20,4	11
Bril/v3/sL	29,5	20,2	10	29,5	20,2	10	29,2	20,1	10
Bril/v3/sR	29,5	20,2	10	29,5	20,2	10	29,2	20,1	10
Bril/v4/sL	30,7	20,4	11	30,7	20,4	11	30,5	20,3	10
Bril/v4/sR	30,7	20,4	11	30,7	20,4	11	30,5	20,3	10
Bril/v5/sL	32,2	20,7	11	32,3	20,7	11	32,0	20,6	11
Bril/v5/sR	29,3	20,1	10	29,4	20,1	10	29,2	20,0	10
Alba/v1/sL	35,3	21,8	14	35,5	21,9	14	35,1	21,7	14
Alba/v1/sR	35,3	21,8	14	35,5	21,9	14	35,1	21,7	14
Alba/v2/sL	30,9	20,5	11	31,0	20,6	11	30,8	20,5	11
Alba/v2/sR	30,9	20,5	11	31,0	20,6	11	30,8	20,5	11
Albrug/sL	29,2	20,2	10	29,3	20,2	10	29,1	20,1	10
Albrug/sR	27,8	19,9	9	27,9	19,9	9	27,7	19,8	9
Venu/v1/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Venu/v1/sL/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Venu/v1/sL/OV	30,0	20,4	11	30,1	20,4	11	29,7	20,3	10
Venu/v1/fR/OV	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Venu/v1/fR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Venu/v1/fR/rR	30,1	20,5	11	30,1	20,5	11	29,9	20,4	11
Venu/v2/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Venu/v2/sL/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Venu/v2/sL/OV	30,1	20,4	11	30,2	20,4	11	29,8	20,3	10
Venu/v2/fR/OV	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Venu/v2/fR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0

Bijlage 2B: Resultaten uitgevoerde CAR-berekeningen autonome situatie, plansituatie en plansituatie bij invoering maatregelen 2015

2015	NO2-jaar	PM10-jaar	PM10-dag	NO2-jaar	PM10-jaar	PM10-dag	NO2-jaar	PM10-jaar	PM10-dag
Autonoom	Autonoom	Autonoom	Autonoom	Plan	Plan	Plan	Plan incl. maatr.	Plan incl. maatr.	Plan incl. maatr.
Plan	jaar-gemid.	jaar-gemid.	aantal	jaar-gemid.	jaar-gemid.	aantal	jaar-gemid.	jaar-gemid.	aantal
Plan incl. maatr.	conc.	conc	24u-gem	conc.	conc	24u-gem	conc.	conc	24u-gem
	NO2	PM10	PM10	NO2	PM10	PM10	NO2	PM10	PM10
	µg/m³	µg/m³	> 50 µg/m³	µg/m³	µg/m³	> 50 µg/m³	µg/m³	µg/m³	> 50 µg/m³
Wegvak									
Venu/v2/fR/rR	30,2	20,5	11	30,2	20,5	11	30,0	20,4	11
Venu/v3/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Venu/v3/sL/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Venu/v3/sL/OV	28,3	20,1	10	28,4	20,1	10	28,1	20,1	10
Venu/v3/fR/OV	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Venu/v3/fR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Venu/v3/fR/rR	28,5	20,2	10	28,6	20,2	10	28,3	20,2	10
Venu/v4/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Venu/v4/sL/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Venu/v4/sL/OV	28,9	20,2	10	28,9	20,2	10	28,6	20,1	10
Venu/v4/fR/OV	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Venu/v4/fR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Venu/v4/fR/rR	29,5	20,3	10	29,6	20,3	10	29,3	20,3	10
Rube/v1/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Rube/v1/sL/rL	31,3	20,6	11	31,3	20,6	11	31,0	20,5	11
Rube/v1/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Rube/v1/sR/rR	30,9	20,6	11	31,0	20,6	11	30,6	20,5	11
Rube/v2/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Rube/v2/sL/rL	29,9	20,4	11	29,9	20,4	11	29,6	20,3	10
Rube/v2/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Rube/v2/sR/rR	30,3	20,4	11	30,3	20,4	11	30,0	20,3	10
Rube/v3/sL/OVR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Rube/v3/sL/rM	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Rube/v3/sL/OVL	33,0	20,9	12	33,0	20,9	12	32,6	20,8	12
Rube/v3/sR/OVL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Rube/v3/sR/rM	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Rube/v3/sR/OVR	33,0	20,9	12	33,0	20,9	12	32,6	20,8	12
Rube/v4/sL/OV	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Rube/v4/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Rube/v4/sL/rL	27,5	20,2	10	27,5	20,2	10	27,3	20,1	10
Rube/v4/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Rube/v4/sR/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Rube/v4/sR/OV	27,2	19,9	10	27,2	20,0	10	26,8	19,8	9
Stadi/v1/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Stadi/v1/sL/rL	29,3	20,3	10	29,3	20,3	11	29,2	20,3	10
Stadi/v1/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Stadi/v1/sR/rR	28,7	20,2	10	28,7	20,2	10	28,5	20,2	10
Stadi/v2/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Stadi/v2/sL/rL	27,8	20,1	10	27,8	20,1	10	27,6	20,0	10
Stadi/v2/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Stadi/v2/sR/rR	28,8	20,2	10	28,9	20,3	10	28,7	20,2	10
Her/v1/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Her/v1/sL/rL	28,0	20,1	10	28,0	20,1	10	27,8	20,0	10
Her/v1/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Her/v1/sR/rR	29,7	20,6	11	29,7	20,6	11	29,4	20,4	11
Her/v2/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Her/v2/sL/rL	29,9	20,7	11	29,9	20,7	11	29,6	20,6	11
Her/v2/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Her/v2/sR/rR	27,1	20,0	10	27,1	20,0	10	26,9	19,9	10
Her/v3/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Her/v3/sL/rL	28,7	20,3	11	28,7	20,3	11	28,5	20,2	10
Her/v3/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Her/v3/sR/rR	28,5	20,2	10	28,5	20,2	10	28,3	20,1	10
Ble/v1/sL	29,2	20,1	10	29,2	20,1	10	29,1	20,1	10
Ble/v1/sR	29,2	20,1	10	29,2	20,1	10	29,1	20,1	10
Ble/v2/sL	36,1	21,5	13	36,1	21,5	13	35,6	21,1	12
Ble/v2/sR	36,1	21,5	13	36,1	21,5	13	35,6	21,1	12
Leidve/v1/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Leidve/v1/sL/rL	29,5	20,3	10	29,5	20,3	10	28,9	20,0	10
Leidve/v2/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Leidve/v2/sL/rL	31,2	20,6	11	31,2	20,6	11	30,4	20,1	10
Stpl/v1/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Stpl/v1/sL/rL	28,9	20,4	11	28,9	20,4	11	28,9	20,4	11
Stpl/v1/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Stpl/v1/sR/rR	26,3	19,9	9	26,3	19,9	9	26,3	19,9	9
Stpl/v2/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Stpl/v2/sL/rL	29,3	20,5	11	29,3	20,5	11	29,3	20,5	11
Stpl/v2/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Stpl/v2/sR/rR	26,7	20,0	10	26,7	20,0	10	26,7	20,0	10
Stpl/v3/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Stpl/v3/sL/rL	29,1	20,5	11	29,1	20,5	11	29,1	20,5	11
Stpl/v3/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Stpl/v3/sR/rR	26,4	19,9	9	26,4	19,9	9	26,4	19,9	9
Mor/v1/sL	27,3	20,1	10	27,3	20,1	10	27,2	20,1	10
Mor/v1/sR	27,6	20,1	10	27,6	20,1	10	27,5	20,1	10
Scheltema/v1/sL	34,2	21,1	12	34,2	21,1	12	33,7	20,2	10
Scheltema/v1/sR	30,8	20,5	11	30,8	20,5	11	30,2	19,9	10
Vred/v1/sL	35,2	21,3	13	35,2	21,3	13	34,7	20,4	11
Vred/v1/sR	35,2	21,3	13	35,2	21,3	13	34,7	20,4	11

Bijlage 2B: Resultaten uitgevoerde CAR-berekeningen autonome situatie, plansituatie en plansituatie bij invoering maatregelen 2015

2015	NO2-jaar	PM10-jaar	PM10-dag	NO2-jaar	PM10-jaar	PM10-dag	NO2-jaar	PM10-jaar	PM10-dag
Autonoom	Autonoom	Autonoom	Autonoom	Plan	Plan	Plan	Plan incl. maatr.	Plan incl. maatr.	Plan incl. maatr.
Plan	jaar-gemid.	jaar-gemid.	aantal	jaar-gemid.	jaar-gemid.	aantal	jaar-gemid.	jaar-gemid.	aantal
Plan incl. maatr.	conc.	conc	24u-gem	conc.	conc	24u-gem	conc.	conc	24u-gem
	NO2	PM10	PM10	NO2	PM10	PM10	NO2	PM10	PM10
	µg/m³	µg/m³	> 50 µg/m³	µg/m³	µg/m³	> 50 µg/m³	µg/m³	µg/m³	> 50 µg/m³
Wegvak									
Cabapl/v1/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Cabapl/v1/sL/rL	40,7	22,9	17	40,8	22,9	18	40,0	22,8	17
Cabapl/v1/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Cabapl/v1/sR/rR	47,5	24,9	24	47,5	24,9	24	46,6	24,6	23
Cabapl/v2/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Cabapl/v2/sL/rL	38,1	22,7	17	38,1	22,8	17	37,5	22,6	17
Cabapl/v2/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Cabapl/v2/sR/rR	45,2	24,7	23	45,3	24,7	23	44,4	24,5	23
Cabapl/v3/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Cabapl/v3/sL/rL	38,9	22,6	17	38,9	22,6	17	38,2	22,5	16
Cabapl/v3/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Cabapl/v3/sR/rR	39,8	22,7	17	39,8	22,7	17	39,1	22,6	16
Cabapl/v4/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Cabapl/v4/sL/rL	41,5	23,2	18	41,5	23,2	18	40,7	23,1	18
Cabapl/v4/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Cabapl/v4/sR/rR	40,3	23,2	18	40,4	23,2	18	39,6	23,1	18
Cabapl/v5/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Cabapl/v5/sL/rL	58,5	28,9	41	58,5	28,9	42	57,3	28,6	40
Cabapl/v5/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Cabapl/v5/sR/rR	55,2	27,9	37	55,2	27,9	37	54,1	27,7	36
Cabapl/v7/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Cabapl/v7/sL/rL	47,0	24,6	23	47,0	24,6	23	46,0	24,4	22
Cabapl/v7/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Cabapl/v7/sR/rR	49,7	24,8	24	49,8	24,8	24	48,7	24,7	23
Cabapl/v8/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Cabapl/v8/sL/rL	40,8	23,1	18	40,8	23,1	18	40,0	23,0	18
Cabapl/v8/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Cabapl/v8/sR/rR	54,5	25,9	28	54,6	25,9	28	53,4	25,7	27
Cabapl/v9/sL	35,1	21,8	14	35,1	21,8	14	34,6	21,7	14
Cabapl/v9/sR	35,1	21,8	14	35,1	21,8	14	34,6	21,7	14
Cabapl/v10/sL	36,4	22,4	16	36,4	22,4	16	35,9	22,4	16
Cabapl/v10/sR	36,4	22,4	16	36,4	22,4	16	35,9	22,4	16
Cabapl/v11/sL	39,7	22,6	17	39,8	22,7	17	39,1	22,6	16
Cabapl/v11/sR	48,0	24,6	23	48,1	24,6	23	47,1	24,4	22
Cath/v1/sR	35,6	21,9	14	35,7	21,9	15	35,2	21,8	14
Cath/v2/sR	31,5	20,8	12	31,6	20,8	12	31,3	20,8	12
Cath/v3/sR	42,0	23,0	18	42,0	23,0	18	41,3	22,9	18
Cath/v4/sR	40,1	22,6	17	40,2	22,6	17	39,6	22,5	16
Cath/v5/sR	44,2	23,6	20	44,3	23,6	20	43,5	23,5	19
Cath/v6/sR	42,4	23,2	18	42,5	23,2	18	41,9	23,0	18
Ledig Erf/v1/sL	30,4	20,4	11	30,5	20,4	11	30,2	20,4	11
Ledig Erf/v1/sR	30,4	20,4	11	30,5	20,4	11	30,2	20,4	11
Ledig Erf/v2/sL	28,5	20,0	10	28,5	20,0	10	28,3	20,0	10
Ledig Erf/v2/sR	30,9	20,6	11	30,9	20,6	11	30,7	20,5	11
Abstdijk/v1/sL	32,2	20,9	12	32,2	20,9	12	31,9	20,8	12
Abstdijk/v1/sR	29,6	20,3	10	29,7	20,3	10	29,5	20,3	10
Bene/v1/sL	31,3	20,6	11	31,3	20,6	11	31,2	20,5	11
Bene/v1/sR	31,3	20,6	11	31,3	20,6	11	31,2	20,5	11
Bene/v2/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Bene/v2/sL/rL	29,3	20,2	10	29,3	20,2	10	29,2	20,1	10
Bene/v2/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Bene/v2/sR/rR	29,3	20,1	10	29,3	20,1	10	29,1	20,0	10
Bene/v3/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Bene/v3/sL/rL	30,2	20,3	10	30,2	20,3	10	30,1	20,3	10
Bene/v3/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Bene/v3/sR/rR	29,2	20,2	10	29,2	20,2	10	29,2	20,2	10
Bene/v4/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Bene/v4/sL/rL	29,2	20,3	10	29,2	20,3	10	29,1	20,3	10
Bene/v4/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Bene/v4/sR/rR	28,7	20,2	10	28,7	20,2	10	28,6	20,2	10
Bene/v5/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Bene/v5/sL/rL	31,1	20,8	11	31,1	20,8	11	31,0	20,8	11
Bene/v5/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Bene/v5/sR/rR	28,6	20,2	10	28,6	20,2	10	28,5	20,1	10
Bene/v6/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Bene/v6/sL/rL	30,9	20,8	11	30,9	20,8	11	30,7	20,7	11
Bene/v6/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Bene/v6/sR/rR	28,4	20,1	10	28,4	20,1	10	28,3	20,1	9
Bene/v7/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Bene/v7/sL/rL	31,0	20,8	11	31,0	20,8	11	30,8	20,8	11
Bene/v7/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Bene/v7/sR/rR	28,4	20,1	10	28,4	20,1	10	28,4	20,1	10
Bene/v8/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Bene/v8/sL/rL	30,7	20,7	11	30,8	20,7	11	30,6	20,7	11
Bene/v8/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Bene/v8/sR/rR	28,3	20,1	9	28,3	20,1	9	28,2	20,1	9
Bene/v9/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Bene/v9/sL/rL	30,9	20,8	11	30,9	20,8	11	30,8	20,8	11
Bene/v9/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Bene/v9/sR/rR	28,4	20,1	10	28,4	20,1	10	28,3	20,1	10
Bene/v10/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Bene/v10/sL/rL	30,7	20,7	11	30,7	20,7	11	30,6	20,7	11
Bene/v10/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0

Bijlage 2B: Resultaten uitgevoerde CAR-berekeningen autonome situatie, plansituatie en plansituatie bij invoering maatregelen 2015

2015	NO2-jaar	PM10-jaar	PM10-dag	NO2-jaar	PM10-jaar	PM10-dag	NO2-jaar	PM10-jaar	PM10-dag
	Autonoom			Plan			Plan incl. maatr.		
	jaar-gemid.	jaar-gemid.	aantal	jaar-gemid.	jaar-gemid.	aantal	jaar-gemid.	jaar-gemid.	aantal
	conc.	conc	24u-gem	conc.	conc	24u-gem	conc.	conc	24u-gem
	NO2 µg/m³	PM10 µg/m³	PM10 > 50 µg/m³	NO2 µg/m³	PM10 µg/m³	PM10 > 50 µg/m³	NO2 µg/m³	PM10 µg/m³	PM10 > 50 µg/m³
Wegvak									
Bene/v10/sR/rR	28,4	20,1	10	28,4	20,1	10	28,3	20,1	9
Bene/v11/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Bene/v11/sL/rL	29,8	20,4	10	29,8	20,4	10	29,7	20,4	10
Bene/v11/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Bene/v11/sR/rR	29,9	20,3	10	29,9	20,3	10	29,8	20,3	10
Bene/v12/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Bene/v12/sL/rL	31,4	20,7	11	31,4	20,7	11	31,2	20,7	11
Bene/v12/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Bene/v12/sR/rR	30,2	20,6	11	30,2	20,6	11	30,0	20,5	10
Bene/v13/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Bene/v13/sL/rL	33,6	21,5	13	33,6	21,5	13	33,3	21,4	13
Bene/v13/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Bene/v13/sR/rR	34,3	21,4	13	34,3	21,4	13	34,1	21,3	12
Bene/v14/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Bene/v14/sL/rL	32,4	20,9	11	32,4	20,9	11	32,2	20,8	11
Bene/v14/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Bene/v14/sR/rR	31,5	20,8	11	31,5	20,8	11	31,4	20,7	11
Bene/v15/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Bene/v15/sL/rL	34,1	21,6	13	34,1	21,6	13	33,9	21,5	13
Bene/v15/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Bene/v15/sR/rR	33,2	21,3	12	33,2	21,3	12	33,0	21,2	12
Bene/v16/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Bene/v16/sL/rL	31,9	20,9	11	31,9	20,9	11	31,7	20,9	11
Bene/v16/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Bene/v16/sR/rR	31,4	20,7	11	31,4	20,7	11	31,2	20,7	11
Bene/v17/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Bene/v17/sL/rL	34,7	21,6	13	34,7	21,6	13	34,5	21,5	13
Bene/v17/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Bene/v17/sR/rR	34,1	21,2	12	34,1	21,2	12	33,9	21,1	12
Bene/v18/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Bene/v18/sL/rL	35,9	21,5	13	35,9	21,5	13	35,7	21,4	13
Bene/v18/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Bene/v18/sR/rR	35,1	21,3	12	35,1	21,3	12	34,9	21,3	12
Euro/v1/sL	29,3	20,0	10	29,6	20,1	10	29,3	20,0	9
Euro/v1/sR	29,3	20,0	10	29,6	20,1	10	29,3	20,0	9
Euro/v2/sL	29,2	20,1	10	29,5	20,2	10	29,2	20,0	10
Euro/v2/sR	29,2	20,1	10	29,5	20,2	10	29,2	20,0	10
Euro/v3/sL	28,4	19,9	9	28,7	20,0	10	28,5	19,8	9
Euro/v3/sR	28,4	19,9	9	28,7	20,0	10	28,4	19,8	9
Euro/v4/sL	28,5	20,1	10	28,8	20,2	10	28,4	20,0	10
Euro/v4/sR	28,5	20,1	10	28,8	20,2	10	28,4	20,0	10
Euro/v5/sL	29,3	20,2	10	29,6	20,3	10	29,3	20,1	10
Euro/v5/sR	29,3	20,2	10	29,6	20,3	10	29,3	20,1	10
EuZu/v1/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
EuZu/v1/sL/rL	34,5	21,0	12	34,8	21,1	12	34,4	21,0	12
EuZu/v1/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
EuZu/v1/sR/rR	36,0	21,4	13	36,4	21,4	13	35,9	21,3	13
EuZu/v2/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
EuZu/v2/sL/rL	31,6	20,6	11	31,8	20,7	11	31,5	20,6	11
EuZu/v2/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
EuZu/v2/sR/rR	33,1	20,9	11	33,3	20,9	11	33,0	20,8	11
EuZu/v3/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
EuZu/v3/sL/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
EuZu/v3/sL/OV	30,2	20,0	9	30,4	20,1	9	29,9	19,9	9
EuZu/v3/sR/OV	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
EuZu/v3/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
EuZu/v3/sR/rR	34,1	21,1	12	34,4	21,2	12	33,9	21,1	12
EuZu/v4/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
EuZu/v4/sL/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
EuZu/v4/sL/OV	32,6	20,6	11	32,8	20,6	11	32,3	20,5	10
EuZu/v4/sR/OV	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
EuZu/v4/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
EuZu/v4/sR/rR	37,2	21,6	13	37,6	21,7	13	37,0	21,6	13
EuZu/v5/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
EuZu/v5/sL/rL	37,1	21,6	13	37,3	21,7	13	36,9	21,6	13
EuZu/v5/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
EuZu/v5/sR/rR	36,9	21,8	14	37,1	21,8	14	36,7	21,7	13
EuZu/v6/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
EuZu/v6/sL/rL	38,9	22,2	14	39,0	22,2	15	38,6	22,1	14
EuZu/v6/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
EuZu/v6/sR/rR	38,5	22,2	15	38,7	22,2	15	38,4	22,1	14
EuZu/v7/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
EuZu/v7/sL/rL	37,3	21,8	13	37,4	21,8	13	37,2	21,7	13
EuZu/v7/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
EuZu/v7/sR/rR	37,0	21,6	13	37,2	21,7	13	37,0	21,5	13
EuZu/v8/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
EuZu/v8/sL/rL	28,8	19,7	8	28,9	19,8	8	28,7	19,7	8
EuZu/v8/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
EuZu/v8/sR/rR	29,3	19,8	8	29,4	19,8	8	29,2	19,8	8
EuZu/v9/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
EuZu/v9/sL/rL	28,9	19,7	8	28,9	19,7	8	28,7	19,7	8
EuZu/v9/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
EuZu/v9/sR/rR	29,7	20,0	9	29,8	20,0	9	29,5	19,9	9
EuZu/v10/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
EuZu/v10/sL/rL	29,2	20,5	10	29,2	20,5	10	29,0	20,4	10
EuZu/v10/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0

Bijlage 2B: Resultaten uitgevoerde CAR-berekeningen autonome situatie, plansituatie en plansituatie bij invoering maatregelen 2015

2015	NO2-jaar	PM10-jaar	PM10-dag	NO2-jaar	PM10-jaar	PM10-dag	NO2-jaar	PM10-jaar	PM10-dag
Autonoom	Autonoom	jaar-gemid.	aantal	Plan	jaar-gemid.	aantal	Plan incl. maatr.	jaar-gemid.	aantal
Plan	concentr.	concentr.	24u-gem	concentr.	concentr.	24u-gem	concentr.	concentr.	24u-gem
Plan incl. maatr.	NO2	PM10	PM10	NO2	PM10	PM10	NO2	PM10	PM10
	µg/m³	µg/m³	> 50 µg/m³	µg/m³	µg/m³	> 50 µg/m³	µg/m³	µg/m³	> 50 µg/m³
Wegvak									
EuZu/v10/sR/rR	29,3	20,6	10	29,4	20,6	10	29,2	20,5	10
EuZu/v11/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
EuZu/v11/sL/rL	29,7	20,8	10	29,8	20,8	10	29,5	20,7	10
EuZu/v11/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
EuZu/v11/sR/rR	30,3	20,9	10	30,4	20,9	10	30,1	20,8	10
EuZu/v12/sL	31,7	21,2	10	31,8	21,2	10	31,7	21,1	10
EuZu/v12/sR	31,7	21,2	10	31,8	21,2	10	31,7	21,1	10
EuZu/v13/sL	32,0	21,5	10	32,1	21,5	10	31,9	21,4	10
EuZu/v13/sR	32,0	21,5	10	32,1	21,5	10	31,9	21,4	10
OdO/v1/sL	32,4	20,8	12	33,0	21,0	12	32,4	20,7	11
OdO/v1/sR	32,4	20,8	12	33,0	21,0	12	32,4	20,7	11
OdO/v2/sL	29,9	20,4	11	30,3	20,5	11	29,9	20,3	10
OdO/v2/sR	29,9	20,4	11	30,3	20,5	11	29,9	20,3	10
OdO/v3/sL	30,7	20,5	11	31,2	20,6	11	30,7	20,3	10
OdO/v3/sR	30,7	20,5	11	31,2	20,6	11	30,7	20,3	10
OdO/v4/sL	28,4	20,1	10	28,9	20,2	10	28,6	20,2	10
OdO/v4/sR	28,4	20,1	10	28,9	20,2	10	28,6	20,2	10
OdO/v5/sL	27,7	20,1	10	28,1	20,2	10	27,9	20,2	10
OdO/v5/sR	27,7	20,1	10	28,1	20,2	10	27,9	20,2	10
OdO/v6/sL	29,2	20,4	11	29,6	20,5	11	29,4	20,5	11
OdO/v6/sR	29,2	20,4	11	29,6	20,5	11	29,4	20,5	11
OdO/v7/sL	28,8	20,2	10	29,3	20,3	10	29,0	20,3	10
OdO/v7/sR	28,8	20,2	10	29,3	20,3	10	29,0	20,3	10
Tell/v1/sL	30,3	20,4	11	31,1	20,6	11	30,7	20,3	10
Tell/v1/sR	30,3	20,4	11	31,1	20,6	11	30,7	20,3	10
Tell/v2/sL	29,5	20,3	10	30,2	20,5	11	29,8	20,3	10
Tell/v2/sR	33,2	21,2	13	34,3	21,5	13	33,7	21,1	12
Tell/v3/sL	29,4	20,3	10	30,2	20,5	11	29,7	20,3	10
Tell/v3/sR	29,4	20,3	10	30,2	20,5	11	29,7	20,3	10
Zijst/v1/sL	29,4	20,3	10	30,1	20,5	11	29,7	20,3	10
Zijst/v1/sR	29,4	20,3	10	30,1	20,5	11	29,7	20,3	10
Zijst/v2/sL	33,1	21,2	13	34,2	21,5	13	33,7	21,1	12
Zijst/v2/sR	29,4	20,3	10	30,1	20,5	11	29,7	20,3	10
Zijst/v3/sL	29,9	20,6	11	30,7	20,8	12	30,2	20,6	11
Zijst/v3/sR	29,9	20,6	11	30,7	20,8	12	30,2	20,6	11
Zijst/v4/sL	30,6	20,6	11	31,5	20,8	12	31,0	20,6	11
Zijst/v4/sR	30,6	20,6	11	31,5	20,8	12	31,0	20,6	11
Croel/v13/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Croel/v13/sL/rL	27,9	19,8	9	28,1	19,9	9	27,8	19,8	9
Croel/v13/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Croel/v13/sR/rR	27,5	19,7	9	27,7	19,7	9	27,4	19,7	9
Croel/v12/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Croel/v12/sL/rL	27,6	19,8	9	27,8	19,8	9	27,5	19,8	9
Croel/v12/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Croel/v12/sR/rR	28,3	19,9	10	28,5	20,0	10	28,2	19,9	9
Croel/v11/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Croel/v11/sL/rL	27,1	19,7	9	27,2	19,7	9	27,0	19,6	9
Croel/v11/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Croel/v11/sR/rR	27,5	19,7	9	27,7	19,8	9	27,4	19,7	9
Croel/v10/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Croel/v10/sL/rL	27,5	19,8	9	27,7	19,8	9	27,4	19,7	9
Croel/v10/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Croel/v10/sR/rR	27,5	19,8	9	27,6	19,8	9	27,3	19,7	9
Croel/v9/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Croel/v9/sL/rL	27,9	19,9	9	28,1	19,9	10	27,8	19,8	9
Croel/v9/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Croel/v9/sR/rR	27,8	19,9	9	28,0	19,9	9	27,7	19,8	9
Croel/v8/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Croel/v8/sL/rL	27,4	19,8	9	27,5	19,8	9	27,3	19,7	9
Croel/v8/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Croel/v8/sR/rR	27,4	19,8	9	27,6	19,8	9	27,3	19,7	9
Croel/v7/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Croel/v7/sL/rL	27,2	20,1	10	27,3	20,1	10	27,1	20,1	10
Croel/v7/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Croel/v7/sR/rR	27,2	20,1	10	27,3	20,1	10	27,1	20,0	10
Croel/v6/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Croel/v6/sL/OV	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Croel/v6/sL/rL	25,7	19,7	9	25,7	19,7	9	25,5	19,7	9
Croel/v6/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Croel/v6/sR/OV	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Croel/v6/sR/rR	25,3	19,6	9	25,4	19,6	9	25,2	19,6	9
Croel/v5/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Croel/v5/sL/rM	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Croel/v5/sL/OV	29,8	20,7	11	31,0	21,0	12	30,6	21,0	12
Croel/v5/sR/OV	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Croel/v5/sR/rM	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Croel/v5/sR/rR	31,8	21,0	12	33,4	21,4	13	32,9	21,3	13
Croel/v4/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Croel/v4/sL/rM	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Croel/v4/sL/OV	26,6	20,0	10	27,1	20,2	10	26,9	20,2	10
Croel/v4/sR/OV	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Croel/v4/sR/rM	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Croel/v4/sR/rR	27,1	20,2	10	27,7	20,3	11	27,5	20,3	10
Croel/v3/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0

Bijlage 2B: Resultaten uitgevoerde CAR-berekeningen autonome situatie, plansituatie en plansituatie bij invoering maatregelen 2015

2015	NO2-jaar	PM10-jaar	PM10-dag	NO2-jaar	PM10-jaar	PM10-dag	NO2-jaar	PM10-jaar	PM10-dag
Autonoom	Autonoom	Autonoom	Autonoom	Plan	Plan	Plan	Plan incl. maatr.	Plan incl. maatr.	Plan incl. maatr.
jaar-gemid.	jaar-gemid.	aantal	jaar-gemid.	jaar-gemid.	aantal	jaar-gemid.	jaar-gemid.	aantal	jaar-gemid.
conc.	conc.	24u-gem	conc.	conc.	24u-gem	conc.	conc.	24u-gem	conc.
NO2	PM10	PM10	NO2	PM10	PM10	NO2	PM10	PM10	NO2
µg/m³	µg/m³	> 50 µg/m³	µg/m³	µg/m³	> 50 µg/m³	µg/m³	µg/m³	> 50 µg/m³	µg/m³
Wegvak									
Croe/v3/sL/rM	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Croe/v3/sL/OV	27,2	20,1	10	27,8	20,2	10	27,6	20,2	10
Croe/v3/sR/OV	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Croe/v3/sR/rM	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Croe/v3/sR/rR	27,2	20,2	10	28,0	20,3	11	27,7	20,3	10
Croe/v2/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Croe/v2/sL/rM	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Croe/v2/sL/OV	27,1	20,1	10	27,8	20,2	10	27,6	20,2	10
Croe/v2/sR/OV	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Croe/v2/sR/rM	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Croe/v2/sR/rR	27,7	20,2	10	28,5	20,4	11	28,2	20,3	11
Croe/v1/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Croe/v1/sL/rL	27,6	20,1	10	28,4	20,3	10	28,1	20,3	10
Croe/v1/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Croe/v1/sR/rR	27,6	20,2	10	28,4	20,4	11	28,2	20,4	11
Vleu/v1/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Vleu/v1/sL/OV	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Vleu/v1/sL/rL	31,7	20,4	10	31,8	20,4	10	31,2	20,2	10
Vleu/v1/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Vleu/v1/sR/OV	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Vleu/v1/sR/rR	32,2	20,5	10	32,2	20,6	11	31,5	20,3	10
Vleu/v2/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Vleu/v2/sL/OV	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Vleu/v2/sL/rL	30,7	20,3	10	30,8	20,3	10	30,2	20,1	10
Vleu/v2/sR/rL	31,5	20,4	10	31,5	20,4	10	30,9	20,2	10
Vleu/v2/sR/OV	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Vleu/v2/sR/rR	31,7	20,5	10	31,8	20,6	11	31,1	20,3	10
Vleu/v2/sR/rL/T2	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Vleu/v2/sR/OV/T4	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Vleu/v2/sR/rR/T4	32,3	20,6	11	32,4	20,7	11	31,7	20,4	10
Vleu/v2/sRgem4/2	32,0	20,6	11	32,1	20,6	11	31,4	20,4	10
Vleu/v3/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Vleu/v3/sL/OV	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Vleu/v3/sL/rL	30,9	20,3	10	30,9	20,3	10	30,3	20,1	9
Vleu/v3/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Vleu/v3/sR/OV	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Vleu/v3/sR/rR	33,4	20,7	11	33,5	20,7	11	32,7	20,5	10
Vleu/v3/sR/rL/T2	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Vleu/v3/sR/OV/T2	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Vleu/v3/sR/rR/T4	32,5	20,6	11	32,6	20,6	11	31,9	20,4	10
Vleu/v3/sRgem4/2	32,9	20,6	11	33,0	20,7	11	32,3	20,4	10
Vleu/v4/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Vleu/v4/sL/OV	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Vleu/v4/sL/rL	33,2	20,6	11	33,3	20,7	11	32,5	20,3	10
Vleu/v4/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Vleu/v4/sR/OV	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Vleu/v4/sR/rR	32,3	20,5	11	32,4	20,5	11	31,6	20,3	10
Vleu/v5A/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Vleu/v5A/sL/OV	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Vleu/v5A/sL/rL	30,9	20,2	10	31,0	20,3	10	30,3	20,0	10
Vleu/v5A/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Vleu/v5A/sR/OV	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Vleu/v5A/sR/rR	30,8	20,2	10	30,9	20,2	10	30,2	20,0	10
Vleu/v5B/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Vleu/v5B/sL/OV	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Vleu/v5B/sL/rL	31,3	20,9	12	31,4	20,9	12	30,8	20,7	11
Vleu/v5B/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Vleu/v5B/sR/OV	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Vleu/v5B/sR/rR	31,2	20,8	12	31,3	20,9	12	30,6	20,6	11
Vleu/v6/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Vleu/v6/sL/OV	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Vleu/v6/sL/rL	31,2	20,9	12	31,3	20,9	12	30,6	20,7	11
Vleu/v6/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Vleu/v6/sR/OV	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Vleu/v6/sR/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Vleu/v7/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Vleu/v7/sL/OV	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Vleu/v7/sL/rL	31,2	20,9	12	31,3	20,9	12	30,6	20,7	11
Vleu/v7/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Vleu/v7/sR/OV	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Vleu/v7/sR/rR	31,3	20,8	12	31,4	20,8	12	30,8	20,6	11
Vleu/v8/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Vleu/v8/sL/OV	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Vleu/v8/sL/rL	32,2	21,0	12	32,3	21,0	12	31,6	20,8	12
Vleu/v8/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Vleu/v8/sR/OV	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Vleu/v8/sR/rR	35,6	21,7	14	35,7	21,7	14	35,0	21,5	13
Vleu/v8/sR/rL/T2	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Vleu/v8/sR/OV/T2	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Vleu/v8/sR/rR/T4	35,3	21,6	14	35,4	21,7	14	34,7	21,5	13
Vleu/v8/sRgem4/2	35,4	21,7	14	35,6	21,7	14	34,8	21,5	13
BRad/v2/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
BRad/v2/sR/rR	36,4	22,6	16	36,4	22,6	16	36,3	22,5	16
BRad/v3/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
BRad/v3/sR/rR	35,4	22,9	17	34,9	22,7	17	34,8	22,7	17

Bijlage 2B: Resultaten uitgevoerde CAR-berekeningen autonome situatie, plansituatie en plansituatie bij invoering maatregelen 2015

2015	NO2-jaar	PM10-jaar	PM10-dag	NO2-jaar	PM10-jaar	PM10-dag	NO2-jaar	PM10-jaar	PM10-dag
Autonoom	Autonoom	jaar-gemid.	aantal	Plan	jaar-gemid.	aantal	Plan incl. maat.	jaar-gemid.	aantal
Plan	concent.	concent.	24u-gem	concent.	concent.	24u-gem	concent.	concent.	24u-gem
Plan incl. maat.	NO2	PM10	PM10	NO2	PM10	PM10	NO2	PM10	PM10
	µg/m³	µg/m³	> 50 µg/m³	µg/m³	µg/m³	> 50 µg/m³	µg/m³	µg/m³	> 50 µg/m³
Wegvak									
Aansluiting A12/sL/rR	36,1	21,6	14	36,1	21,6	14	36,1	21,6	14
Aansluiting A12/sL/rL	35,7	21,5	14	35,7	21,6	14	35,7	21,6	14
NoStadO/v1/sL	29,9	20,3	10	30,0	20,3	10	30,0	20,3	10
NoStadO/v1/sR	29,9	20,3	10	30,0	20,3	10	30,0	20,3	10
NoStadO/v2/sL	30,4	20,4	11	30,5	20,4	11	30,5	20,4	11
NoStadO/v2/sR	30,4	20,4	11	30,5	20,4	11	30,5	20,4	11
NoStadO/v3/sL	32,6	20,9	12	32,7	20,9	12	32,7	20,9	12
NoStadO/v3/sR	32,6	20,9	12	32,7	20,9	12	32,7	20,9	12
NoStadO/v4/sL	33,4	21,0	12	33,4	21,0	12	33,4	21,0	12
NoStadO/v4/sR	33,4	21,0	12	33,4	21,0	12	33,4	21,0	12
NoStadO/v5/sL	39,5	22,4	16	39,5	22,4	16	39,5	22,4	16
NoStadO/v5/sR	39,5	22,4	16	39,5	22,4	16	39,5	22,4	16
NoStadO/v6/sL	30,3	20,6	11	30,4	20,6	11	30,4	20,6	11
NoStadO/v6/sR	30,3	20,6	11	30,4	20,6	11	30,4	20,6	11
NoStadO/v7/sL	28,5	20,2	10	28,5	20,2	10	28,5	20,2	10
NoStadO/v7/sR	28,5	20,2	10	28,5	20,2	10	28,5	20,2	10
NoStadO/v8/sL	27,1	20,0	10	27,1	20,0	10	27,1	20,0	10
NoStadO/v8/sR	27,1	20,0	10	27,1	20,0	10	27,1	20,0	10
NoStadO/v9/sL	26,9	19,9	10	27,0	19,9	10	27,0	19,9	10
NoStadO/v9/sR	26,9	19,9	10	27,0	19,9	10	27,0	19,9	10
Wat/v1/sL	28,6	20,5	11	28,6	20,5	11	28,5	20,5	11
Wat/v1/sR	28,6	20,5	11	28,6	20,5	11	28,5	20,5	11
Wat/v2/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Wat/v2/sL/rL	31,5	21,2	13	31,5	21,2	13	31,3	21,1	12
Wat/v2/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Wat/v2/sR/rR	31,5	21,2	13	31,5	21,2	13	31,3	21,1	12
Wat/v3/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Wat/v3/sL/rL	30,7	21,0	12	30,7	21,0	12	30,5	20,9	12
Wat/v3/sR/rL	15,4	0,0	6	15,4	0,0	6	15,3	0,0	6
Wat/v3/sR/rR	31,2	21,0	12	31,2	21,0	12	31,0	20,9	12
Wat/v4/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Wat/v4/sL/rL	15,6	21,4	6	15,6	21,4	6	15,5	21,4	6
Wat/v4/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Wat/v4/sR/rR	32,6	21,4	13	32,6	21,4	13	32,4	21,3	13
Wat/v5/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Wat/v5/sL/rL	33,5	21,6	14	33,5	21,6	14	33,3	21,5	13
Wat/v5/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Wat/v5/sR/rR	35,2	22,1	15	35,2	22,2	15	35,0	22,1	15
Wat/v5A/sL	29,4	20,7	11	29,4	20,8	12	29,3	20,7	11
Wat/v5A/sR	29,4	20,7	11	29,4	20,8	12	29,3	20,7	11
Wat/v6/sL	32,9	21,7	14	33,0	21,7	14	32,9	21,7	14
Wat/v6/sR	32,9	21,7	14	33,0	21,7	14	32,9	21,7	14
Wat/v6A/sL	32,9	21,7	14	33,0	21,7	14	32,9	21,7	14
Wat/v6A/sL/T4	37,0	22,8	17	37,1	22,8	17	37,0	22,7	17
Wat/v6A/sL/gem4/2	35,0	22,2	16	35,0	22,2	16	34,9	22,2	15
Wat/v6AA/sL	33,5	21,8	14	33,5	21,8	14	33,4	21,8	14
Wat/v6AA/sL/T4	38,1	23,1	18	38,2	23,1	18	38,0	23,0	18
Wat/v6AA/sL/gem2/4	35,8	22,5	16	35,9	22,5	16	35,7	22,4	16
Wat/v6A/sR	32,9	21,7	14	33,0	21,7	14	32,9	21,7	14
Wat/v6B/sL	32,9	21,3	13	33,0	21,3	13	32,9	21,2	13
Wat/v6B/sR	32,9	21,3	13	33,0	21,3	13	32,9	21,2	13
Wat/v7/sL	33,0	21,3	13	33,0	21,3	13	32,9	21,2	13
Wat/v7/sR	33,0	21,3	13	33,0	21,3	13	32,9	21,2	13
Wat/v8/sL	35,1	21,8	14	35,1	21,8	14	35,0	21,7	14
Wat/v8/sR	35,1	21,8	14	35,1	21,8	14	35,0	21,7	14
Wat/v9/sL	34,1	21,5	13	34,1	21,5	13	34,0	21,5	13
Wat/v9/sR	34,1	21,5	13	34,1	21,5	13	34,0	21,5	13
Wat/v10/sL	34,2	21,5	13	34,2	21,5	13	34,1	21,5	13
Wat/v10/sR	34,2	21,5	13	34,2	21,5	13	34,1	21,5	13
Wat/v11/sL	31,7	21,3	13	31,7	21,3	13	31,7	21,2	13
Wat/v11/sR	31,7	21,3	13	31,7	21,3	13	31,7	21,2	13
Wat/v12/sL	32,4	21,4	13	32,4	21,4	13	32,3	21,4	13
Wat/v12/sR	32,4	21,4	13	32,4	21,4	13	32,3	21,4	13
Wat/v13/sL	34,2	21,6	14	34,2	21,6	14	34,1	21,5	14
Wat/v13/sR	34,2	21,6	14	34,2	21,6	14	34,1	21,5	14
Wat/v14/sL	36,1	22,1	15	36,1	22,1	15	36,0	22,0	15
Wat/v14/sR	36,1	22,1	15	36,1	22,1	15	36,0	22,0	15
Wat/v15/sL	34,2	21,6	14	34,2	21,6	14	34,1	21,5	14
Wat/v15/sR	34,2	21,6	14	34,2	21,6	14	34,1	21,5	14
Wat/v16/sL	33,6	21,4	13	33,6	21,4	13	33,5	21,4	13
Wat/v16/sR	33,6	21,4	13	33,6	21,4	13	33,5	21,4	13
Wat/v17/sL	33,2	21,3	13	33,2	21,3	13	33,1	21,3	13
Wat/v17/sR	33,2	21,3	13	33,2	21,3	13	33,1	21,3	13
Wat/v18/sL	33,2	21,3	13	33,2	21,3	13	33,1	21,3	13
Wat/v18/sR	33,2	21,3	13	33,2	21,3	13	33,1	21,3	13
Wat/v19/sL	32,9	21,2	13	32,9	21,2	13	32,8	21,2	13
Wat/v19/sR	32,9	21,2	13	32,9	21,2	13	32,8	21,2	13
Wat/v20/sL	33,5	21,2	13	33,5	21,2	13	33,4	21,1	12
Wat/v20/sR	33,5	21,2	13	33,5	21,2	13	33,4	21,1	12
Wat/v21/sL	33,2	21,1	12	33,2	21,1	12	33,1	21,1	12
Wat/v21/sR	33,2	21,1	12	33,2	21,1	12	33,1	21,1	12
Wat/v22/sL	33,5	20,9	12	33,5	20,9	12	33,4	20,8	12
Wat/v22/sR	33,5	20,9	12	33,5	20,9	12	33,4	20,8	12
Wat/v23/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Wat/v23/sL/rL	35,5	21,5	14	35,5	21,5	14	35,4	21,5	13
Wat/v23/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0

Bijlage 2B: Resultaten uitgevoerde CAR-berekeningen autonome situatie, plansituatie en plansituatie bij invoering maatregelen 2015

	NO2-jaar	PM10-jaar	PM10-dag	NO2-jaar	PM10-jaar	PM10-dag	NO2-jaar	PM10-jaar	PM10-dag
2015	Autonoom			Plan			Plan incl. maatr.		
Autonoom	jaar-gemid.	jaar-gemid.	aantal	jaar-gemid.	jaar-gemid.	aantal	jaar-gemid.	jaar-gemid.	aantal
Plan	conc.	conc	24u-gem	conc.	conc	24u-gem	conc.	conc	24u-gem
Plan incl. maatr.	NO2	PM10	PM10	NO2	PM10	PM10	NO2	PM10	PM10
	µg/m³	µg/m³	> 50 µg/m³	µg/m³	µg/m³	> 50 µg/m³	µg/m³	µg/m³	> 50 µg/m³
Wegvak									
Wat/v23/sR/rR	36,6	21,8	14	36,6	21,8	14	36,5	21,8	14
Bril/v1/sL	29,3	20,1	10	29,3	20,1	10	29,1	20,0	10
Bril/v1/sR	31,5	20,5	11	31,5	20,5	11	31,2	20,4	11
Bril/v2/sL	29,0	20,1	10	29,0	20,1	10	28,8	20,0	10
Bril/v2/sR	28,8	20,0	10	28,8	20,0	10	28,6	19,9	10
Bril/v3/sL	29,5	20,2	10	29,5	20,2	10	29,2	20,1	10
Bril/v3/sR	29,5	20,2	10	29,5	20,2	10	29,2	20,1	10
Bril/v4/sL	30,7	20,4	11	30,7	20,4	11	30,5	20,3	10
Bril/v4/sR	30,7	20,4	11	30,7	20,4	11	30,5	20,3	10
Bril/v5/sL	32,2	20,7	11	32,3	20,7	11	32,0	20,6	11
Bril/v5/sR	29,3	20,1	10	29,4	20,1	10	29,2	20,0	10
Smak nieuw profiel	34,4	21,2	13	34,4	21,2	13	33,8	20,3	10

Bijlage 2C: Resultaten uitgevoerde CAR-berekeningen autonome situatie, plansituatie en plansituatie bij invoering maatregelen 2020

	NO2-jaar	PM10-jaar	PM10-dag	NO2-jaar	PM10-jaar	PM10-dag	NO2-jaar	PM10-jaar	PM10-dag
2020	Autonoom			Plan			Plan incl. maatr.		
Autonoom	jaar-gemid.	jaar-gemid.	aantal	jaar-gemid.	jaar-gemid.	aantal	jaar-gemid.	jaar-gemid.	aantal
Plan	conc.	conc	24u-gem	conc.	conc	24u-gem	conc.	conc	24u-gem
Incl maatr. pakket	NO2	PM10	PM10	NO2	PM10	PM10	NO2	PM10	PM10
	µg/m³	µg/m³	> 50 µg/m³	µg/m³	µg/m³	> 50 µg/m³	µg/m³	µg/m³	> 50 µg/m³
Wegvak									
Amst/v12/sL	24,7	18,7	7	24,7	18,7	7	24,8	18,6	7
Amst/v12/sR	24,7	18,7	7	24,7	18,7	7	24,8	18,6	7
Amst/v13/sL	27,4	19,3	8	27,5	19,3	8	27,5	19,2	8
Amst/v13/sR	27,4	19,3	8	27,5	19,3	8	27,5	19,2	8
Amst/v14/sL	24,5	19,1	8	24,5	19,1	8	24,6	19,0	8
Amst/v14/sR	24,7	19,1	8	24,7	19,1	8	24,8	19,1	8
Amst/v15/sL	28,2	19,9	10	28,3	19,9	10	28,4	19,8	9
Amst/v15/sR	28,2	19,9	10	28,3	19,9	10	28,4	19,8	9
Amst/v16/sL	24,7	19,1	8	24,8	19,2	8	24,8	19,1	8
Amst/v16/sR	24,7	19,1	8	24,8	19,2	8	24,8	19,1	8
Amst/v17A1/sL	29,2	20,2	10	29,3	20,2	10	29,4	20,1	10
Amst/v17A1/sR	29,2	20,2	10	29,3	20,2	10	29,4	20,1	10
Amst/v17A2/sL	27,8	20,2	10	27,8	20,2	10	28,0	20,1	10
Amst/v17A2/sR	27,4	20,0	10	27,4	20,1	10	27,5	20,0	10
Amst/v17A3/sL	28,2	20,3	10	28,2	20,3	10	28,4	20,2	10
Amst/v17A3/sR	27,7	20,2	10	27,8	20,2	10	27,9	20,1	10
Amst/v17A4/sL	29,4	20,3	10	29,5	20,4	11	29,6	20,3	10
Amst/v17A4/sR	28,9	20,2	10	29,0	20,2	10	29,1	20,1	10
Amst/v17B/sL	28,9	20,2	10	29,0	20,2	10	29,1	20,2	10
Amst/v17B/sR	29,4	20,3	11	29,5	20,4	11	29,6	20,3	10
Amst/v18/sL	26,9	19,9	10	27,0	19,9	10	27,0	19,9	9
Amst/v18/sR	26,9	19,9	10	27,0	19,9	10	27,0	19,9	9
Amst/v19/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Amst/v19/sL/rL	23,2	19,0	8	23,2	19,0	8	23,2	19,0	8
Amst/v19/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Amst/v19/sR/rR	24,0	18,4	6	24,0	18,4	6	24,0	18,4	6
King/v1/sL/oprit Pijper	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
King/v1/sL/fly-over	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
King/v1/sL/afrit Bene	27,9	19,7	9	28,0	19,7	9	28,0	19,7	9
King/v1/sR/afrit Bene	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
King/v1/sR/fly-over	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
King/v1/sR/oprit Pijper	29,2	20,1	9	29,3	20,1	9	29,3	20,0	9
King/v2/sL/oprit Pijper	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
King/v2/sL/fly-over	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
King/v2/sL/afrit Bene	30,5	20,5	10	30,6	20,5	10	30,5	20,4	10
King/v2/sR/afrit Bene	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
King/v2/sR/fly-over	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
King/v2/sR/oprit Pijper	29,5	20,2	9	29,9	20,3	10	29,8	20,2	9
King/v3/sL	30,9	20,4	10	31,1	20,4	10	31,2	20,3	10
King/v3/sR	31,4	20,5	10	31,6	20,6	10	31,7	20,5	10
King/v4/sL	35,6	21,9	11	35,8	21,9	11	35,9	21,8	10
King/v4/sR	35,6	21,9	11	35,8	21,9	11	35,9	21,8	10
King/v5/sL	34,0	21,4	11	34,2	21,5	11	34,3	21,4	10
King/v5/sR	34,0	21,4	11	34,2	21,5	11	34,3	21,4	10
WdV/v1/sL/rR/oprit bene flyover	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
WdV/v1/sL/rL/afrit pijper flyover	25,7	18,9	7	25,8	19,0	7	25,8	18,9	7
WdV/v1/sR/rL/afrit pijper flyover	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
WdV/v1/sR/rR/oprit bene flyover	26,3	19,2	8	26,5	19,2	8	26,5	19,1	7
WdV/v2/sL/rR/oprit bene flyover	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
WdV/v2/sL/rL/afrit pijper flyover	26,0	19,0	7	26,2	19,1	7	26,2	19,0	7
WdV/v2/sR/rL/afrit pijper flyover	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
WdV/v2/sR/rR/oprit bene flyover	26,5	19,1	8	26,7	19,2	8	26,7	19,1	8
WdV/v3/sL/rR/oprit bene flyover	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
WdV/v3/sL/rL/afrit pijper flyover	25,5	19,4	8	25,6	19,4	8	25,6	19,3	8
WdV/v3/sR/rL/afrit pijper flyover	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
WdV/v3/sR/rR/oprit bene flyover	26,6	19,7	9	26,8	19,8	9	26,8	19,7	9
WdV/v4/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
WdV/v4/sL/rL	28,1	20,0	9	28,4	20,0	10	28,4	19,9	9
WdV/v4/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
WdV/v4/sR/rR	28,4	19,9	10	28,6	20,0	10	28,6	19,9	9
WdV/v5/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
WdV/v5/sL/rL	26,3	19,4	8	26,3	19,4	8	26,4	19,3	8
WdV/v5/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
WdV/v5/sR/rR	25,9	19,4	8	25,9	19,4	8	26,0	19,3	8
GrRo/v1/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
GrRo/v1/sL/rL	25,6	19,4	8	25,6	19,4	8	25,7	19,3	8
GrRo/v1/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
GrRo/v1/sR/rR	25,7	19,5	9	25,7	19,5	9	25,8	19,4	8
GrRo/v2A/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
GrRo/v2A/sL/rL	25,6	19,4	8	25,6	19,4	8	25,8	19,3	8
GrRo/v2A/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
GrRo/v2A/sR/rR	24,7	19,2	8	24,7	19,2	8	24,8	19,1	8
GrRo/v2B/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
GrRo/v2B/sL/rL	26,2	19,5	9	26,2	19,5	9	26,3	19,3	8
GrRo/v2B/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
GrRo/v2B/sR/rR	25,8	19,2	8	25,8	19,2	8	25,9	19,1	8
GrRo/v3/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
GrRo/v3/sL/rL	26,5	19,4	8	26,5	19,4	8	26,6	19,2	8
GrRo/v3/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
GrRo/v3/sR/rR	25,2	19,1	8	25,2	19,1	8	25,2	19,0	8
GrRo/v4/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
GrRo/v4/sL/rL	25,2	19,2	8	25,2	19,2	8	25,3	19,1	8
GrRo/v4/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
GrRo/v4/sR/rR	27,1	19,7	9	27,1	19,7	9	27,2	19,5	9
GrRo/v5/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0

Bijlage 2C: Resultaten uitgevoerde CAR-berekeningen autonome situatie, plansituatie en plansituatie bij invoering maatregelen 2020

	NO2-jaar	PM10-jaar	PM10-dag	NO2-jaar	PM10-jaar	PM10-dag	NO2-jaar	PM10-jaar	PM10-dag
2020	Autonoom			Plan			Plan incl. maatr.		
Autonoom	jaar-gemid.	jaar-gemid.	aantal	jaar-gemid.	jaar-gemid.	aantal	jaar-gemid.	jaar-gemid.	aantal
Plan	conc.	conc	24u-gem	conc.	conc	24u-gem	conc.	conc	24u-gem
Incl maatr. pakket	NO2	PM10	PM10	NO2	PM10	PM10	NO2	PM10	PM10
	µg/m³	µg/m³	> 50 µg/m³	µg/m³	µg/m³	> 50 µg/m³	µg/m³	µg/m³	> 50 µg/m³
Wegvak									
GrRo/v5/sL/rL	26,4	19,6	9	26,4	19,6	9	26,6	19,4	8
GrRo/v5/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
GrRo/v5/sL/rL	26,4	19,6	9	26,4	19,6	9	26,6	19,4	8
GrRo/v5/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
GrRo/v5/sR/rR	26,8	19,6	9	26,8	19,6	9	26,9	19,5	8
West/v1/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
West/v1/sL/rL	25,3	19,2	8	25,4	19,3	8	25,1	19,3	8
West/v1/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
West/v1/sR/rR	28,2	20,3	10	28,5	20,4	11	28,0	20,4	11
West/v2/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
West/v2/sL/rL	27,0	20,0	10	27,2	20,0	10	26,9	20,0	10
West/v2/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
West/v2/sR/rR	26,1	19,5	9	26,2	19,6	9	26,0	19,6	9
West/v3/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
West/v3/sL/rL	28,8	20,2	10	29,1	20,2	10	28,6	20,2	10
West/v3/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
West/v3/sR/rR	25,5	19,5	9	25,6	19,5	9	25,4	19,5	9
Daal/v1/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Daal/v1/sL/rL	28,0	20,0	10	28,1	20,1	10	27,7	20,0	10
Daal/v1/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Daal/v1/sR/rR	27,4	20,0	10	27,6	20,1	10	27,2	20,1	10
Daal/v2/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Daal/v2/sL/rL	26,5	19,9	10	26,6	20,0	10	26,3	20,0	10
Daal/v3/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Daal/v3/sR/rR	30,2	20,5	11	30,4	20,6	11	29,9	20,5	11
Weer/v1/sL	36,2	21,7	14	36,5	21,8	14	35,9	21,8	14
Weer/v1/sR	28,4	19,8	9	28,5	19,9	9	28,3	19,9	9
Weer/v2/sL	31,6	20,6	11	31,8	20,7	11	31,4	20,6	11
Weer/v2/sR	29,9	20,2	10	30,0	20,2	10	29,7	20,2	10
Weer/v3/sL	32,2	20,8	12	32,5	20,8	12	32,0	20,8	12
Weer/v3/sR	29,9	20,2	10	30,0	20,2	10	29,7	20,2	10
Jacobstr	27,3	19,4	8	27,3	19,4	8	28,1	19,2	8
Oude/v1/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Oude/v1/sL/rL	24,9	19,1	8	24,9	19,1	8	25,2	19,0	8
Oude/v1/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Oude/v1/sR/rR	24,0	18,9	7	24,0	18,9	7	24,2	18,8	7
Oude/v2A/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Oude/v2A/sL/rL	24,9	19,2	8	24,9	19,2	8	25,3	19,0	8
Oude/v2A/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Oude/v2A/sR/rR	25,2	19,2	8	25,2	19,2	8	25,5	19,0	8
Oude/v2B/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Oude/v2B/sL/rL	28,9	20,1	10	29,0	20,1	10	29,4	19,9	10
Oude/v2B/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Oude/v2B/sR/rR	27,8	19,9	10	27,9	20,0	10	28,3	19,8	9
Oude/v3/sL	27,8	19,7	9	27,9	19,8	9	28,1	19,6	9
Oude/v3/sR	27,0	19,5	9	27,1	19,6	9	27,3	19,5	9
Oude/v4/sL	33,9	21,0	12	34,1	21,1	12	34,6	20,9	12
Oude/v4/sR	36,4	21,6	14	36,6	21,7	14	37,2	21,4	13
Moll/sL	24,9	19,1	8	25,0	19,1	8	25,0	19,1	8
Moll/sR	25,4	19,2	8	25,5	19,3	8	25,5	19,2	8
Moll/3B	28,5	20,1	10	28,7	20,1	10	28,7	20,0	10
Draai/sL	25,7	19,3	8	25,8	19,3	8	25,8	19,3	8
Draai/sR	25,7	19,3	8	25,8	19,3	8	25,8	19,3	8
Talmalaan-zuid	24,6	19,1	8	24,7	19,2	8	24,7	19,1	8
Talmalaan-noord	24,6	19,1	8	24,7	19,2	8	24,7	19,1	8
KdJ/v1/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
KdJ/v1/sL/rL	25,4	19,4	8	25,5	19,4	8	25,4	19,4	8
KdJ/v1/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
KdJ/v1/sR/rR	28,2	20,1	10	28,3	20,2	10	28,2	20,1	10
KdJ/v2/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
KdJ/v2/sL/rL	24,8	19,4	8	24,9	19,4	8	24,8	19,3	8
KdJ/v2/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
KdJ/v2/sR/rR	25,1	19,4	8	25,1	19,4	8	25,1	19,4	8
KdJ/v3/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
KdJ/v3/sL/rL	24,3	19,5	8	24,4	19,5	9	24,3	19,4	8
KdJ/v3/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
KdJ/v3/sR/rR	26,4	20,2	10	26,5	20,2	10	26,4	20,2	10
KdJ/v4/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
KdJ/v4/sL/rL	25,7	19,7	9	25,7	19,7	9	25,7	19,7	9
KdJ/v4/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
KdJ/v4/sR/rR	28,2	20,5	11	28,2	20,5	11	28,2	20,5	11
KdJ/v5/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
KdJ/v5/sL/rL	25,0	19,5	9	25,0	19,5	9	24,9	19,5	9
KdJ/v5/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
KdJ/v5/sR/rR	25,1	19,6	9	25,1	19,6	9	25,0	19,6	9
KdJ/v6A/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
KdJ/v6A/sL/rL	25,5	19,5	9	25,5	19,6	9	25,4	19,5	9
KdJ/v6A/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
KdJ/v6A/sR/rR	25,6	19,6	9	25,6	19,6	9	25,6	19,6	9

Bijlage 2C: Resultaten uitgevoerde CAR-berekeningen autonome situatie, plansituatie en plansituatie bij invoering maatregelen 2020

	NO2-jaar	PM10-jaar	PM10-dag	NO2-jaar	PM10-jaar	PM10-dag	NO2-jaar	PM10-jaar	PM10-dag
2020	Autonoom			Plan			Plan incl. maatr.		
Autonoom	jaar-gemid.	jaar-gemid.	aantal	jaar-gemid.	jaar-gemid.	aantal	jaar-gemid.	jaar-gemid.	aantal
Plan	conc.	conc	24u-gem	conc.	conc	24u-gem	conc.	conc	24u-gem
Incl maatr. pakket	NO2	PM10	PM10	NO2	PM10	PM10	NO2	PM10	PM10
	µg/m³	µg/m³	> 50 µg/m³	µg/m³	µg/m³	> 50 µg/m³	µg/m³	µg/m³	> 50 µg/m³
Wegvak									
KdJ/v6B/sLrR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
KdJ/v6B/sL/rL	24,8	19,4	8	24,8	19,4	8	24,8	19,4	8
KdJ/v6B/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
KdJ/v6B/sR/rR	25,1	19,4	8	25,1	19,4	8	25,1	19,4	8
KdJ/v7/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
KdJ/v7/sL/rL	24,6	19,3	8	24,7	19,3	8	24,6	19,3	8
KdJ/v7/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
KdJ/v7/sR/rR	24,9	19,5	8	24,9	19,5	9	24,8	19,5	9
KdJ/v8/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
KdJ/v8/sL/rL	24,5	19,3	8	24,5	19,3	8	24,4	19,3	8
KdJ/v8/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
KdJ/v8/sR/rR	25,3	19,5	9	25,4	19,5	9	25,3	19,5	9
KdJ/v9/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
KdJ/v9/sL/rL	25,9	19,5	8	25,9	19,5	9	25,8	19,5	8
KdJ/v9/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
KdJ/v9/sR/rR	26,3	19,6	9	26,3	19,6	9	26,2	19,6	9
KdJ/v10/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
KdJ/v10/sL/rL	25,0	19,5	9	25,0	19,5	9	24,9	19,5	9
KdJ/v10/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
KdJ/v10/sR/rR	28,6	20,4	11	28,6	20,4	11	28,5	20,4	11
KdJ/v11/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
KdJ/v11/sL/rL	23,8	19,3	8	23,9	19,3	8	23,8	19,3	8
KdJ/v11/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
KdJ/v11/sR/rR	27,7	20,1	10	27,7	20,1	10	27,6	20,1	10
BRad/v1/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
BRad/v1/sR/rR	23,3	19,0	8	23,4	19,0	8	23,4	19,0	8
Kaatstraat	26,5	19,5	9	26,5	19,5	9	26,6	19,4	8
adel/v1	25,6	19,3	8	25,6	19,3	8	25,6	19,2	8
adel/v2	23,9	18,8	7	23,9	18,8	7	24,0	18,8	7
adel/v3	23,6	18,8	7	23,6	18,8	7	23,7	18,8	7
adel/v4	24,7	19,1	8	24,7	19,1	8	24,8	19,1	8
v. Noortstr.	24,3	19,0	7	24,3	19,0	7	24,4	19,0	7
Papbrug/f/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Papbrug/f/OV	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Papbrug/f/rL	26,2	19,5	6	26,2	19,5	6	26,3	19,5	6
Papbrug/s/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Papbrug/s/OV	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Papbrug/s/rL	22,1	18,2	6	22,1	18,2	6	22,1	18,2	6
Wilh/N1/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Wilh/N1/sL/rL	21,4	18,1	6	21,4	18,1	6	21,4	18,1	6
Wilh/N1/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Wilh/N1/sR/rR	21,3	18,1	6	21,3	18,1	6	21,2	18,1	6
Von/v1/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Von/v1/sL/rL	24,6	18,8	7	24,6	18,8	7	24,5	18,8	7
Von/v1/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Von/v1/sR/rR	23,9	18,7	7	24,0	18,7	7	23,8	18,7	7
Von/v2/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Von/v2/sL/rL	24,6	19,1	8	24,7	19,1	8	24,6	19,1	8
Von/v2/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Von/v2/sR/rR	23,8	18,8	7	23,9	18,8	7	23,8	18,8	7
Von/v3/sL	22,2	18,2	6	22,2	18,2	6	22,2	18,2	6
Von/v3/sR	23,1	18,4	6	23,2	18,4	6	23,1	18,4	6
Von/v4/sL	24,0	18,5	7	24,1	18,5	7	24,2	18,4	6
Von/v4/sR	25,8	18,9	7	25,9	18,9	7	26,0	18,8	7
Baden-Powell/sL	26,6	19,3	8	26,7	19,3	8	26,9	19,2	8
Baden-Powell/sR	24,1	18,7	7	24,1	18,7	7	24,3	18,7	7
Bril/v3/sL	23,3	18,4	6	23,4	18,4	6	23,5	18,4	6
Bril/v3/sR	23,3	18,4	6	23,4	18,4	6	23,5	18,4	6
Bril/v4/sL	24,2	18,6	7	24,2	18,6	7	24,4	18,5	7
Bril/v4/sR	24,2	18,6	7	24,2	18,6	7	24,4	18,5	7
Bril/v5/sL	25,4	18,9	7	25,4	18,9	7	25,6	18,9	7
Bril/v5/sR	23,3	18,4	6	23,4	18,4	6	23,4	18,4	6
Alba/v1/sL	27,6	19,9	9	27,7	19,9	9	27,8	19,8	9
Alba/v1/sR	27,6	19,9	9	27,7	19,9	9	27,8	19,8	9
Alba/v2/sL	24,4	18,8	7	24,4	18,8	7	24,4	18,7	7
Alba/v2/sR	24,4	18,8	7	24,4	18,8	7	24,4	18,7	7
Albrug/sL	23,1	18,5	6	23,2	18,5	7	23,2	18,4	6
Albrug/sR	22,1	18,2	6	22,2	18,2	6	22,2	18,2	6
Venu/v1/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Venu/v1/sL/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Venu/v1/sL/OV	23,7	18,6	7	23,7	18,6	7	23,7	18,6	7
Venu/v1/fR/OV	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Venu/v1/fR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Venu/v1/fR/rR	23,7	18,7	7	23,8	18,7	7	23,7	18,7	7
Venu/v2/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Venu/v2/sL/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Venu/v2/sL/OV	23,7	18,6	7	23,8	18,7	7	23,8	18,6	7
Venu/v2/fR/OV	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Venu/v2/fR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0

Bijlage 2C: Resultaten uitgevoerde CAR-berekeningen autonome situatie, plansituatie en plansituatie bij invoering maatregelen 2020

	NO2-jaar	PM10-jaar	PM10-dag	NO2-jaar	PM10-jaar	PM10-dag	NO2-jaar	PM10-jaar	PM10-dag
2020	Autonoom			Plan			Plan incl. maatr.		
Autonoom	jaar-gemid.	jaar-gemid.	aantal	jaar-gemid.	jaar-gemid.	aantal	jaar-gemid.	jaar-gemid.	aantal
Plan	conc.	conc	24u-gem	conc.	conc	24u-gem	conc.	conc	24u-gem
Incl maatr. pakket	NO2	PM10	PM10	NO2	PM10	PM10	NO2	PM10	PM10
	µg/m³	µg/m³	> 50 µg/m³	µg/m³	µg/m³	> 50 µg/m³	µg/m³	µg/m³	> 50 µg/m³
Wegvak									
Venu/v2/ffr/rR	23,8	18,7	7	23,9	18,7	7	23,8	18,7	7
Venu/v3/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Venu/v3/sL/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Venu/v3/sL/OV	22,5	18,4	6	22,5	18,4	6	22,5	18,4	6
Venu/v3/ffr/OV	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Venu/v3/ffr/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Venu/v3/ffr/rR	22,7	18,5	7	22,7	18,5	7	22,6	18,5	7
Venu/v4/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Venu/v4/sL/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Venu/v4/sL/OV	22,9	18,5	7	22,9	18,5	7	22,9	18,4	6
Venu/v4/ffr/OV	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Venu/v4/ffr/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Venu/v4/ffr/rR	23,4	18,6	7	23,4	18,6	7	23,4	18,6	7
Rube/v1/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Rube/v1/sL/rL	24,5	18,8	7	24,6	18,8	7	24,7	18,7	7
Rube/v1/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Rube/v1/sR/rR	24,3	18,8	7	24,3	18,8	7	24,4	18,7	7
Rube/v2/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Rube/v2/sL/rL	23,6	18,6	7	23,6	18,6	7	23,7	18,6	7
Rube/v2/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Rube/v2/sR/rR	23,9	18,6	7	23,9	18,6	7	24,0	18,6	7
Rube/v3/sL/OVR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Rube/v3/sL/rM	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Rube/v3/sL/OVL	25,7	19,0	8	25,8	19,0	8	25,8	19,0	8
Rube/v3/sR/OVL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Rube/v3/sR/rM	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Rube/v3/sR/OVR	25,7	19,0	8	25,8	19,0	8	25,8	19,0	8
Rube/v4/sL/OV	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Rube/v4/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Rube/v4/sL/rL	21,8	18,4	6	21,8	18,4	6	21,7	18,4	6
Rube/v4/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Rube/v4/sR/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Rube/v4/sR/OV	21,5	18,2	6	21,5	18,2	6	21,6	18,2	6
Stadi/v1/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Stadi/v1/sL/rL	23,0	18,5	7	23,0	18,5	7	23,1	18,5	7
Stadi/v1/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Stadi/v1/sR/rR	22,6	18,5	7	22,6	18,5	7	22,7	18,4	6
Stadi/v2/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Stadi/v2/sL/rL	21,9	18,3	6	21,9	18,3	6	22,0	18,3	6
Stadi/v2/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Stadi/v2/sR/rR	22,7	18,5	7	22,7	18,5	7	22,8	18,4	6
Her/v1/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Her/v1/sL/rL	22,1	18,3	6	22,1	18,3	6	22,2	18,3	6
Her/v1/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Her/v1/sR/rR	23,3	18,8	7	23,3	18,8	7	23,5	18,7	7
Her/v2/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Her/v2/sL/rL	23,5	18,9	7	23,5	18,9	7	23,7	18,8	7
Her/v2/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Her/v2/sR/rR	21,5	18,3	6	21,5	18,3	6	21,6	18,3	6
Her/v3/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Her/v3/sL/rL	22,7	18,6	7	22,7	18,6	7	22,8	18,5	7
Her/v3/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Her/v3/sR/rR	22,5	18,5	7	22,5	18,5	7	22,6	18,4	6
Ble/v1/sL	23,2	18,4	6	23,2	18,4	6	23,1	18,4	6
Ble/v1/sR	23,2	18,4	6	23,2	18,4	6	23,1	18,4	6
Ble/v2/sL	28,0	19,5	8	28,0	19,5	9	28,5	19,2	8
Ble/v2/sR	28,0	19,5	8	28,0	19,5	9	28,5	19,2	8
Leidve/v1/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Leidve/v1/sL/rL	23,6	18,6	7	23,6	18,6	7	24,1	18,5	7
Leidve/v2/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Leidve/v2/sL/rL	24,7	18,8	7	24,7	18,8	7	25,6	18,6	7
Stpl/v1/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Stpl/v1/sL/rL	23,0	18,8	7	23,0	18,8	7	23,0	18,8	7
Stpl/v1/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Stpl/v1/sR/rR	21,3	18,3	6	21,3	18,3	6	21,3	18,3	6
Stpl/v2/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Stpl/v2/sL/rL	23,3	18,8	7	23,3	18,8	7	23,3	18,8	7
Stpl/v2/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Stpl/v2/sR/rR	21,5	18,4	6	21,5	18,4	6	21,5	18,4	6
Stpl/v3/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Stpl/v3/sL/rL	23,1	18,8	7	23,1	18,8	7	23,1	18,8	7
Stpl/v3/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Stpl/v3/sR/rR	21,3	18,3	6	21,3	18,3	6	21,3	18,3	6
Mor/v1/sL	21,9	18,5	7	21,9	18,5	7	21,9	18,5	7
Mor/v1/sR	22,1	18,5	7	22,1	18,5	7	22,1	18,5	7
Schelltema/v1/sL	26,9	19,1	8	26,9	19,1	8	28,7	18,6	7
Schelltema/v1/sR	24,4	18,7	7	24,4	18,7	7	25,4	18,4	6
Vred/v1/sL	27,8	19,3	8	27,8	19,3	8	29,5	18,9	7
Vred/v1/sR	27,8	19,3	8	27,8	19,3	8	29,5	18,9	7

Bijlage 2C: Resultaten uitgevoerde CAR-berekeningen autonome situatie, plansituatie en plansituatie bij invoering maatregelen 2020

	NO2-jaar	PM10-jaar	PM10-dag	NO2-jaar	PM10-jaar	PM10-dag	NO2-jaar	PM10-jaar	PM10-dag
2020	Autonoom			Plan			Plan incl. maatr.		
Autonoom	jaar-gemid.	jaar-gemid.	aantal	jaar-gemid.	jaar-gemid.	aantal	jaar-gemid.	jaar-gemid.	aantal
Plan	conc.	conc.	24u-gem	conc.	conc.	24u-gem	conc.	conc.	24u-gem
Incl. maatr. pakket	NO2	PM10	PM10	NO2	PM10	PM10	NO2	PM10	PM10
	µg/m³	µg/m³	> 50 µg/m³	µg/m³	µg/m³	> 50 µg/m³	µg/m³	µg/m³	> 50 µg/m³
Wegvak									
Cabapl/v1/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Cabapl/v1/sL/rL	31,5	20,8	12	31,5	20,8	12	31,2	20,7	11
Cabapl/v1/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Cabapl/v1/sR/rR	36,3	22,3	16	36,3	22,4	16	36,0	22,2	16
Cabapl/v2/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Cabapl/v2/sL/rL	29,7	20,7	11	29,7	20,7	11	29,5	20,6	11
Cabapl/v2/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Cabapl/v2/sR/rR	34,8	22,3	16	34,8	22,3	16	34,5	22,2	15
Cabapl/v3/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Cabapl/v3/sL/rL	30,2	20,5	11	30,2	20,6	11	30,0	20,5	11
Cabapl/v3/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Cabapl/v3/sR/rR	30,8	20,6	11	30,8	20,6	11	30,6	20,5	11
Cabapl/v4/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Cabapl/v4/sL/rL	31,7	20,9	12	31,8	20,9	12	31,3	20,9	12
Cabapl/v4/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Cabapl/v4/sR/rR	30,9	20,9	12	31,0	20,9	12	30,6	20,9	12
Cabapl/v5/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Cabapl/v5/sL/rL	44,0	25,6	27	44,0	25,6	27	43,4	25,5	26
Cabapl/v5/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Cabapl/v5/sR/rR	41,6	24,8	24	41,7	24,8	24	41,1	24,7	23
Cabapl/v7/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Cabapl/v7/sL/rL	35,6	22,0	15	35,6	22,0	15	35,1	22,0	15
Cabapl/v7/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Cabapl/v7/sR/rR	37,5	22,2	15	37,6	22,2	15	37,0	22,1	15
Cabapl/v8/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Cabapl/v8/sL/rL	31,2	20,9	12	31,3	20,9	12	30,9	20,8	12
Cabapl/v8/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Cabapl/v8/sR/rR	40,9	23,0	18	41,0	23,0	18	40,3	22,9	18
Cabapl/v9/sL	27,3	19,8	9	27,3	19,8	9	27,0	19,8	9
Cabapl/v9/sR	27,3	19,8	9	27,3	19,8	9	27,0	19,8	9
Cabapl/v10/sL	28,2	20,4	11	28,3	20,4	11	28,0	20,3	10
Cabapl/v10/sR	28,2	20,4	11	28,3	20,4	11	28,0	20,3	10
Cabapl/v11/sL	30,5	20,5	11	30,5	20,5	11	30,2	20,5	11
Cabapl/v11/sR	36,3	22,0	15	36,4	22,0	15	35,9	22,0	15
Cath/v1/sR	27,7	19,9	9	27,8	19,9	9	27,6	19,9	9
Cath/v2/sR	24,9	19,0	8	24,9	19,0	8	24,7	19,0	8
Cath/v3/sR	32,2	20,8	12	32,2	20,8	12	31,9	20,7	11
Cath/v4/sR	30,9	20,4	11	30,9	20,5	11	30,6	20,4	11
Cath/v5/sR	33,8	21,2	13	33,8	21,3	13	33,5	21,2	13
Cath/v6/sR	32,6	20,9	12	32,6	20,9	12	32,4	20,9	12
Ledig Erf/v1/sR	24,1	18,7	7	24,1	18,7	7	24,0	18,7	7
Ledig Erf/v2/sL	22,6	18,4	6	22,6	18,4	6	22,5	18,4	6
Ledig Erf/v2/sR	24,3	18,8	7	24,3	18,8	7	24,2	18,8	7
Abstdijk/v1/sL	25,2	19,0	8	25,2	19,0	8	25,1	19,0	8
Abstdijk/v1/sR	23,4	18,6	7	23,4	18,6	7	23,3	18,6	7
Bene/v1/sL	25,4	18,9	7	25,4	18,9	7	25,5	18,8	7
Bene/v1/sR	25,4	18,9	7	25,4	18,9	7	25,5	18,8	7
Bene/v2/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Bene/v2/sL/rL	23,3	18,4	6	23,3	18,4	6	23,4	18,3	6
Bene/v2/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Bene/v2/sR/rR	23,4	18,4	6	23,4	18,4	6	23,5	18,3	6
Bene/v3/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Bene/v3/sL/rL	24,0	18,5	6	24,0	18,5	6	24,0	18,5	6
Bene/v3/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Bene/v3/sR/rR	23,4	18,4	6	23,4	18,4	6	23,4	18,4	6
Bene/v4/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Bene/v4/sL/rL	23,3	18,5	6	23,3	18,5	6	23,3	18,5	6
Bene/v4/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Bene/v4/sR/rR	23,0	18,4	6	23,0	18,4	6	23,0	18,4	6
Bene/v5/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Bene/v5/sL/rL	24,7	19,0	7	24,7	19,0	7	24,8	19,0	7
Bene/v5/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Bene/v5/sR/rR	22,9	18,4	6	22,9	18,4	6	22,9	18,4	6
Bene/v6/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Bene/v6/sL/rL	24,6	18,9	7	24,6	18,9	7	24,6	18,9	7
Bene/v6/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Bene/v6/sR/rR	22,8	18,4	6	22,8	18,4	6	22,8	18,3	6
Bene/v7/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Bene/v7/sL/rL	24,6	18,9	7	24,6	18,9	7	24,7	18,9	7
Bene/v7/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Bene/v7/sR/rR	22,8	18,4	6	22,8	18,4	6	22,8	18,4	6
Bene/v8/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Bene/v8/sL/rL	24,5	18,9	7	24,5	18,9	7	24,5	18,9	7
Bene/v8/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Bene/v8/sR/rR	22,7	18,3	6	22,7	18,3	6	22,7	18,3	6
Bene/v9/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Bene/v9/sL/rL	24,6	18,9	7	24,6	18,9	7	24,6	18,9	7
Bene/v9/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Bene/v9/sR/rR	22,8	18,4	6	22,8	18,4	6	22,8	18,4	6
Bene/v10/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Bene/v10/sL/rL	24,5	18,9	7	24,5	18,9	7	24,5	18,9	7
Bene/v10/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Bene/v10/sR/rR	22,8	18,4	6	22,8	18,4	6	22,8	18,3	6

Bijlage 2C: Resultaten uitgevoerde CAR-berekeningen autonome situatie, plansituatie en plansituatie bij invoering maatregelen 2020

	NO2-jaar	PM10-jaar	PM10-dag	NO2-jaar	PM10-jaar	PM10-dag	NO2-jaar	PM10-jaar	PM10-dag
2020	Autonoom			Plan			Plan incl. maatr.		
Autonoom	jaar-gemid.	jaar-gemid.	aantal	jaar-gemid.	jaar-gemid.	aantal	jaar-gemid.	jaar-gemid.	aantal
Plan	conc.	conc	24u-gem	conc.	conc	24u-gem	conc.	conc	24u-gem
Incl. maatr. pakket	NO2	PM10	PM10	NO2	PM10	PM10	NO2	PM10	PM10
	µg/m³	µg/m³	> 50 µg/m³	µg/m³	µg/m³	> 50 µg/m³	µg/m³	µg/m³	> 50 µg/m³
Wegvak									
Bene/v11/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Bene/v11/sL/rL	23,8	18,6	6	23,8	18,6	6	23,8	18,6	6
Bene/v11/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Bene/v11/sR/rR	23,9	18,5	6	23,9	18,5	6	23,9	18,5	6
Bene/v12/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Bene/v12/sL/rL	25,0	18,9	7	25,0	18,9	7	25,0	18,9	7
Bene/v12/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Bene/v12/sR/rR	24,1	18,8	7	24,1	18,8	7	24,1	18,7	7
Bene/v13/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Bene/v13/sL/rL	26,6	19,6	8	26,6	19,6	8	26,7	19,5	8
Bene/v13/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Bene/v13/sR/rR	27,0	19,4	8	27,1	19,4	8	27,2	19,4	8
Bene/v14/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Bene/v14/sL/rL	25,9	19,0	7	25,9	19,0	7	25,9	19,0	7
Bene/v14/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Bene/v14/sR/rR	25,2	18,9	7	25,2	18,9	7	25,3	18,9	7
Bene/v15/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Bene/v15/sL/rL	27,2	19,7	9	27,2	19,7	9	27,3	19,6	8
Bene/v15/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Bene/v15/sR/rR	26,5	19,4	8	26,5	19,4	8	26,6	19,4	8
Bene/v16/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Bene/v16/sL/rL	25,5	19,1	7	25,5	19,1	7	25,6	19,1	7
Bene/v16/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Bene/v16/sR/rR	25,1	18,9	7	25,1	18,9	7	25,2	18,9	7
Bene/v17/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Bene/v17/sL/rL	27,6	19,7	9	27,6	19,7	9	27,7	19,6	8
Bene/v17/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Bene/v17/sR/rR	27,1	19,3	8	27,1	19,3	8	27,2	19,3	8
Bene/v18/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Bene/v18/sL/rL	28,3	19,5	8	28,3	19,5	8	28,4	19,5	8
Bene/v18/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Bene/v18/sR/rR	27,5	19,3	8	27,5	19,3	8	27,5	19,2	8
Euro/v1/sL	23,2	18,2	6	23,4	18,2	6	23,5	18,2	6
Euro/v1/sR	23,2	18,2	6	23,4	18,2	6	23,5	18,2	6
Euro/v2/sL	22,6	18,2	6	22,8	18,2	6	23,0	18,2	6
Euro/v2/sR	22,6	18,2	6	22,8	18,2	6	23,0	18,2	6
Euro/v3/sL	22,4	18,1	6	22,7	18,1	6	22,8	18,0	6
Euro/v3/sR	22,4	18,1	6	22,6	18,1	6	22,8	18,0	6
Euro/v4/sL	22,5	18,3	6	22,7	18,3	6	22,9	18,2	6
Euro/v4/sR	22,5	18,3	6	22,7	18,3	6	22,9	18,2	6
EuZu/v5/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
EuZu/v5/sL/rL	28,9	19,5	8	29,1	19,6	8	29,1	19,5	8
EuZu/v5/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
EuZu/v5/sR/rR	29,2	19,8	9	29,4	19,8	9	29,4	19,7	8
EuZu/v6/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
EuZu/v6/sL/rL	30,3	20,1	9	30,4	20,1	9	30,4	20,0	9
EuZu/v6/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
EuZu/v6/sR/rR	30,1	20,1	9	30,2	20,1	9	30,3	20,1	9
EuZu/v7/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
EuZu/v7/sL/rL	29,1	19,7	8	29,2	19,7	8	29,4	19,6	8
EuZu/v7/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
EuZu/v7/sR/rR	29,2	19,6	8	29,4	19,7	8	29,5	19,6	8
EuZu/v8/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
EuZu/v8/sL/rL	23,1	17,9	5	23,2	18,0	5	23,2	17,9	5
EuZu/v8/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
EuZu/v8/sR/rR	23,5	18,0	5	23,6	18,0	5	23,6	18,0	5
EuZu/v9/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
EuZu/v9/sL/rL	23,1	17,9	5	23,2	17,9	5	23,3	17,9	5
EuZu/v9/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
EuZu/v9/sR/rR	23,7	18,1	5	23,8	18,1	5	23,9	18,1	5
EuZu/v10/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
EuZu/v10/sL/rL	23,5	18,8	6	23,5	18,8	6	23,7	18,7	6
EuZu/v10/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
EuZu/v10/sR/rR	24,3	19,1	6	24,4	19,1	6	24,5	19,1	6
EuZu/v11/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
EuZu/v11/sL/rL	24,0	19,0	6	24,1	19,0	6	24,2	19,0	6
EuZu/v11/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
EuZu/v11/sR/rR	25,5	19,3	6	25,5	19,4	7	25,7	19,3	6
EuZu/v12/sL	27,4	20,0	7	27,5	20,0	7	27,7	20,0	7
EuZu/v12/sR	27,4	20,0	7	27,5	20,0	7	27,7	20,0	7
EuZu/v13/sL	21,5	18,3	6	21,5	18,3	6	21,7	18,2	6
EuZu/v13/sR	21,5	18,3	6	21,5	18,3	6	21,7	18,2	6
OdO/v1/sL	25,2	18,8	7	25,6	18,9	7	25,9	18,8	7
OdO/v1/sR	25,2	18,8	7	25,6	18,9	7	25,9	18,8	7
OdO/v2/sL	23,5	18,5	7	23,8	18,6	7	24,1	18,5	7
OdO/v2/sR	23,5	18,5	7	23,8	18,6	7	24,1	18,5	7
OdO/v3/sL	24,0	18,5	7	24,4	18,6	7	24,6	18,5	7
OdO/v3/sR	24,0	18,5	7	24,4	18,6	7	24,6	18,5	7
OdO/v4/sL	22,5	18,3	6	22,8	18,4	6	22,6	18,4	6
OdO/v4/sR	22,5	18,3	6	22,8	18,4	6	22,6	18,4	6
OdO/v5/sL	22,0	18,3	6	22,2	18,4	6	22,1	18,4	6
OdO/v5/sR	22,0	18,3	6	22,2	18,4	6	22,1	18,4	6
OdO/v6/sL	23,1	18,7	7	23,4	18,8	7	23,2	18,8	7
OdO/v6/sR	23,1	18,7	7	23,4	18,8	7	23,2	18,8	7
OdO/v7/sL	22,8	18,5	7	23,1	18,6	7	23,0	18,6	7
OdO/v7/sR	22,8	18,5	7	23,1	18,6	7	23,0	18,6	7

Bijlage 2C: Resultaten uitgevoerde CAR-berekeningen autonome situatie, plansituatie en plansituatie bij invoering maatregelen 2020

	NO2-jaar	PM10-jaar	PM10-dag	NO2-jaar	PM10-jaar	PM10-dag	NO2-jaar	PM10-jaar	PM10-dag
2020	Autonoom			Plan			Plan incl. maatr.		
Autonoom	jaar-gemid.	jaar-gemid.	aantal	jaar-gemid.	jaar-gemid.	aantal	jaar-gemid.	jaar-gemid.	aantal
Plan	conc.	conc.	24u-gem	conc.	conc.	24u-gem	conc.	conc.	24u-gem
Incl. maatr. pakket	NO2	PM10	PM10	NO2	PM10	PM10	NO2	PM10	PM10
	µg/m³	µg/m³	> 50 µg/m³	µg/m³	µg/m³	> 50 µg/m³	µg/m³	µg/m³	> 50 µg/m³
Wegvak									
Tell/v1/sL	23,8	18,5	7	24,4	18,6	7	24,6	18,5	7
Tell/v1/sR	23,8	18,5	7	24,4	18,6	7	24,6	18,5	7
Tell/v2/sL	23,2	18,4	6	23,7	18,6	7	24,0	18,5	7
Tell/v2/sR	25,9	19,1	8	26,7	19,4	8	27,2	19,2	8
Tell/v3/sL	23,2	18,4	6	23,7	18,6	7	24,0	18,5	7
Tell/v3/sR	23,2	18,4	6	23,7	18,6	7	24,0	18,5	7
Zijst/v1/sL	23,2	18,4	6	23,7	18,6	7	23,9	18,5	7
Zijst/v4/sR	24,1	18,8	7	24,7	19,0	8	24,9	18,9	7
Croe/v13/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Croe/v13/sL/rL	22,3	18,2	6	22,4	18,2	6	22,4	18,2	6
Croe/v13/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Croe/v13/sR/rR	22,0	18,1	6	22,1	18,1	6	22,1	18,1	6
Croe/v12/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Croe/v12/sL/rL	22,1	18,2	6	22,2	18,2	6	22,2	18,1	6
Croe/v12/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Croe/v12/sR/rR	22,6	18,3	6	22,7	18,3	6	22,7	18,3	6
Croe/v11/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Croe/v11/sL/rL	21,7	18,1	6	21,8	18,1	6	21,8	18,1	6
Croe/v11/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Croe/v11/sR/rR	22,0	18,1	6	22,2	18,2	6	22,2	18,1	6
Croe/v10/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Croe/v10/sL/rL	22,0	18,2	6	22,1	18,2	6	22,1	18,1	6
Croe/v10/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Croe/v10/sR/rR	22,0	18,1	6	22,1	18,2	6	22,1	18,1	6
Croe/v9/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Croe/v9/sL/rL	22,3	18,2	6	22,4	18,3	6	22,5	18,2	6
Croe/v9/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Croe/v9/sR/rR	22,3	18,2	6	22,4	18,2	6	22,4	18,2	6
Croe/v8/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Croe/v8/sL/rL	21,9	18,1	6	22,0	18,2	6	22,0	18,1	6
Croe/v8/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Croe/v8/sR/rR	22,0	18,1	6	22,1	18,2	6	22,1	18,1	6
Croe/v7/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Croe/v7/sL/rL	21,9	18,5	7	22,0	18,5	7	22,0	18,5	7
Croe/v7/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Croe/v7/sR/rR	21,9	18,5	7	21,9	18,5	7	22,0	18,5	7
Croe/v6/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Croe/v6/sL/OV	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Croe/v6/sL/rL	20,6	18,1	6	20,6	18,1	6	20,6	18,1	6
Croe/v6/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Croe/v6/sR/OV	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Croe/v6/sR/rR	20,4	18,0	6	20,4	18,1	6	20,4	18,0	6
Croe/v5/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Croe/v5/sL/rM	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Croe/v5/sL/OV	23,5	19,0	8	24,4	19,2	8	24,1	19,2	8
Croe/v5/sR/OV	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Croe/v5/sR/rM	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Croe/v5/sR/rR	25,0	19,2	8	26,1	19,5	9	25,8	19,5	9
Croe/v4/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Croe/v4/sL/rM	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Croe/v4/sL/OV	21,3	18,4	6	21,7	18,5	7	21,5	18,5	7
Croe/v4/sR/OV	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Croe/v4/sR/rM	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Croe/v4/sR/rR	21,6	18,5	7	22,1	18,7	7	22,0	18,6	7
Croe/v3/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Croe/v3/sL/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Croe/v3/sL/OV	21,7	18,4	6	22,1	18,5	7	22,0	18,5	7
Croe/v2sL/rM	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Croe/v2sL/OV	21,6	18,4	6	22,1	18,5	7	22,0	18,5	7
Croe/v2/sR/OV	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Vleu/v5B/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Vleu/v5B/sR/OV	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Vleu/v5B/sR/rR	24,7	19,1	8	24,8	19,1	8	24,9	19,0	8
Vleu/v6/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Vleu/v6/sL/OV	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Vleu/v6/sL/rL	24,7	19,1	8	24,8	19,2	8	25,0	19,0	8
Vleu/v6/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Vleu/v6/sR/OV	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Vleu/v6/sR/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	24,9	19,0	8
Vleu/v7/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Vleu/v7/sL/OV	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Vleu/v7/sL/rL	24,7	19,1	8	24,7	19,1	8	24,9	19,0	8
Vleu/v7/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Vleu/v7/sR/OV	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Vleu/v7/sR/rR	24,8	19,1	8	24,9	19,1	8	25,0	19,0	8
Vleu/v8/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Vleu/v8/sL/OV	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Vleu/v8/sL/rL	25,4	19,2	8	25,4	19,2	8	25,5	19,1	8
Vleu/v8/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Vleu/v8/sR/OV	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Vleu/v8/sR/rR	27,8	19,8	9	27,9	19,8	9	27,8	19,7	9
Vleu/v8/sR/rL/T2	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Vleu/v8/sR/OV/T2	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Vleu/v8/sR/rR/T4	27,5	19,7	9	27,6	19,8	9	27,5	19,7	9
Vleu/v8/sRgem4/2	27,6	19,8	9	27,8	19,8	9	21,9	18,5	6

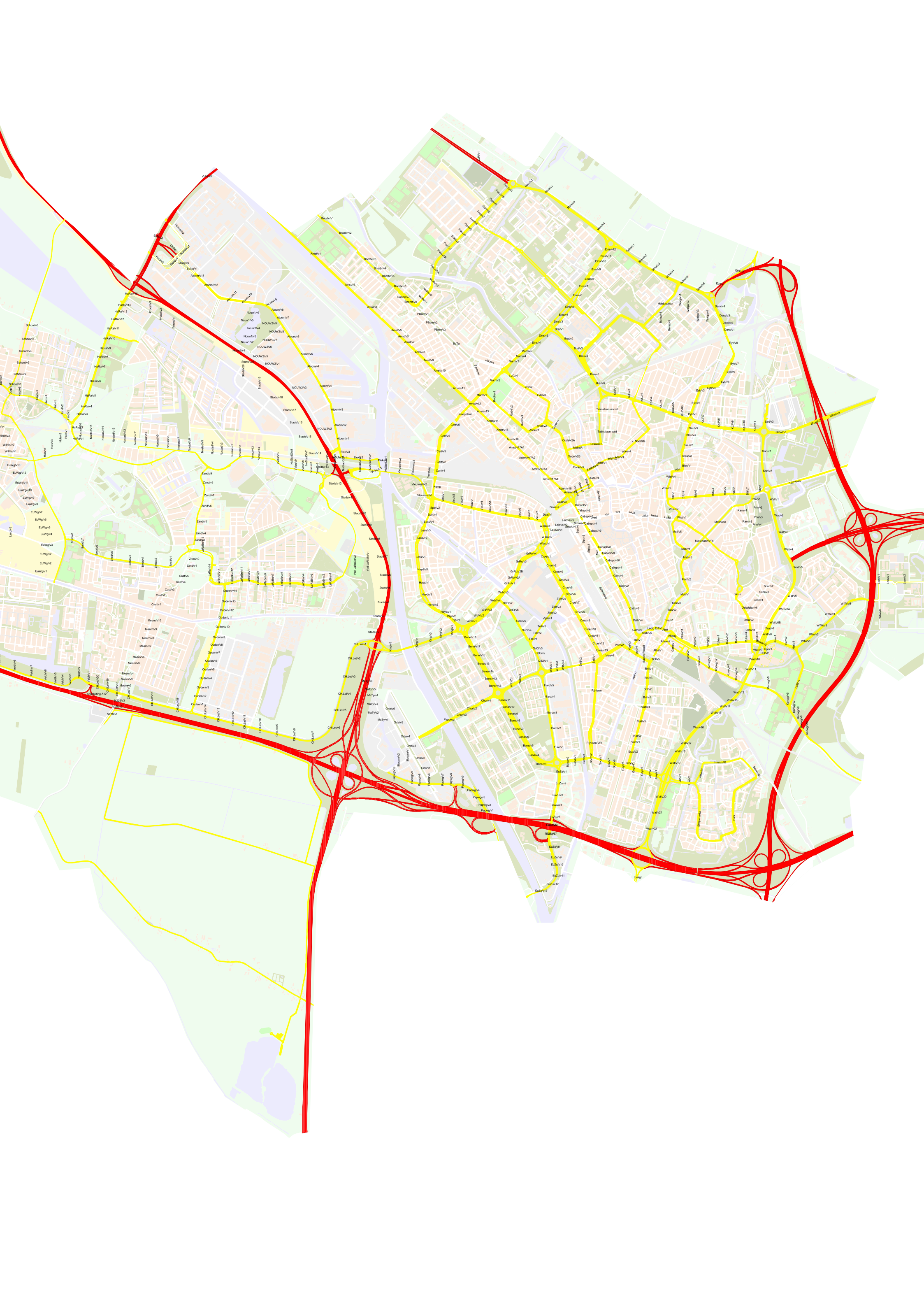
Bijlage 2C: Resultaten uitgevoerde CAR-berekeningen autonome situatie, plansituatie en plansituatie bij invoering maatregelen 2020

	NO2-jaar	PM10-jaar	PM10-dag	NO2-jaar	PM10-jaar	PM10-dag	NO2-jaar	PM10-jaar	PM10-dag
2020	Autonoom			Plan			Plan incl. maatr.		
Autonoom	jaar-gemid.	jaar-gemid.	aantal	jaar-gemid.	jaar-gemid.	aantal	jaar-gemid.	jaar-gemid.	aantal
Plan	conc.	conc.	24u-gem	conc.	conc.	24u-gem	conc.	conc.	24u-gem
Incl maatr. pakket	NO2	PM10	PM10	NO2	PM10	PM10	NO2	PM10	PM10
	µg/m³	µg/m³	> 50 µg/m³	µg/m³	µg/m³	> 50 µg/m³	µg/m³	µg/m³	> 50 µg/m³
Wegvak									
BRad/v2/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
BRad/v2/sR/rR	28,2	20,6	11	28,3	20,6	11	28,3	20,6	11
BRad/v3/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
BRad/v3/sR/rR	27,0	20,8	12	26,6	20,7	11	26,6	20,7	11
Aansluiting A12/sL/rR	27,4	19,7	9	27,4	19,7	9	27,4	19,7	9
Aansluiting A12/sL/rL	30,1	20,5	10	30,1	20,5	10	30,1	20,5	10
NoStadO/v1/sL	24,0	18,6	7	24,0	18,6	7	24,0	18,6	7
NoStadO/v1/sR	24,0	18,6	7	24,0	18,6	7	24,0	18,6	7
NoStadO/v2/sL	24,6	18,8	7	24,7	18,8	7	24,7	18,8	7
NoStadO/v2/sR	24,6	18,8	7	24,7	18,8	7	24,7	18,8	7
NoStadO/v3/sL	26,2	19,2	8	26,3	19,2	8	26,3	19,2	8
NoStadO/v3/sR	26,2	19,2	8	26,3	19,2	8	26,3	19,2	8
NoStadO/v4/sL	26,8	19,3	8	26,8	19,3	8	26,8	19,3	8
NoStadO/v4/sR	26,8	19,3	8	26,8	19,3	8	26,8	19,3	8
NoStadO/v5/sL	30,8	20,5	11	30,8	20,5	11	30,8	20,5	11
NoStadO/v5/sR	30,8	20,5	11	30,8	20,5	11	30,8	20,5	11
NoStadO/v6/sL	24,0	18,8	7	24,0	18,8	7	24,0	18,8	7
NoStadO/v6/sR	24,0	18,8	7	24,0	18,8	7	24,0	18,8	7
NoStadO/v7/sL	22,7	18,5	7	22,7	18,5	7	22,7	18,5	7
NoStadO/v7/sR	22,7	18,5	7	22,7	18,5	7	22,7	18,5	7
NoStadO/v8/sL	21,7	18,3	6	21,7	18,3	6	21,7	18,3	6
NoStadO/v8/sR	21,7	18,3	6	21,7	18,3	6	21,7	18,3	6
NoStadO/v9/sL	21,6	18,2	6	21,6	18,2	6	21,6	18,2	6
NoStadO/v9/sR	22,2	18,4	6	22,2	18,4	6	22,2	18,4	6
Wat/v1/sL	22,6	18,8	7	22,6	18,8	7	22,7	18,8	7
Wat/v1/sR	22,6	18,8	7	22,6	18,8	7	22,7	18,8	7
Wat/v2/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Wat/v2/sL/rL	24,6	19,4	8	24,6	19,4	8	24,7	19,3	8
Wat/v2/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Wat/v2/sR/rR	24,6	19,4	8	24,6	19,4	8	24,7	19,3	8
Wat/v3/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Wat/v3/sL/rL	24,1	19,2	8	24,1	19,2	8	24,2	19,1	8
Wat/v3/sR/rL	12,1	0,0	4	12,1	0,0	4	0,0	0,0	0
Wat/v3/sR/rR	24,4	19,2	8	24,4	19,2	8	24,5	19,1	8
Wat/v4/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Wat/v4/sL/rL	12,2	19,5	4	12,2	19,5	4	25,6	19,5	9
Wat/v4/rR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Wat/v4/sR/rR	25,4	19,5	9	25,4	19,5	9	25,5	19,5	8
Wat/v5/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Wat/v5/sL/rL	26,1	19,7	9	26,2	19,7	9	26,2	19,7	9
Wat/v5/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Wat/v5/sR/rR	27,4	20,2	10	27,4	20,2	10	27,5	20,2	10
Wat/v5A/sL	26,0	19,8	9	26,0	19,9	9	26,0	19,8	9
Wat/v5A/sR	26,0	19,8	9	26,0	19,9	9	26,0	19,8	9
Wat/v6/sL	25,9	19,8	9	25,9	19,8	9	26,0	19,8	9
Wat/v6/sR	25,9	19,8	9	25,9	19,8	9	26,0	19,8	9
Wat/v6A/sL	25,9	19,8	9	25,9	19,8	9	26,0	19,8	9
Wat/v6A/sL/T4	28,9	20,8	12	28,9	20,8	12	29,0	20,7	11
Wat/v6A/sLgem4/2	27,4	20,3	10	27,4	20,3	10	27,5	20,3	10
Wat/v6AA/sL	26,3	19,9	10	26,3	20,0	10	26,4	19,9	10
Wat/v6AA/T4	29,7	21,0	12	29,7	21,0	12	29,8	21,0	12
Wat/v6AA/sLgem2/4	28,0	20,5	11	28,0	20,5	11	28,1	20,5	11
Wat/v6A/sR	25,9	19,8	9	25,9	19,8	9	26,0	19,8	9
Wat/v6B/sL	25,8	19,4	8	25,8	19,4	8	25,8	19,3	8
Wat/v6B/sR	25,8	19,4	8	25,8	19,4	8	25,8	19,3	8
Wat/v7/sL	25,8	19,4	8	25,8	19,4	8	25,9	19,3	8
Wat/v7/sR	25,8	19,4	8	25,8	19,4	8	25,9	19,3	8
Wat/v8/sL	27,4	19,8	9	27,4	19,8	9	27,4	19,8	9
Wat/v8/sR	27,4	19,8	9	27,4	19,8	9	27,4	19,8	9
Wat/v9/sL	26,6	19,5	9	26,6	19,5	9	26,6	19,5	9
Wat/v9/sR	26,6	19,5	9	26,6	19,5	9	26,6	19,5	9
Wat/v10/sL	26,6	19,6	9	26,6	19,6	9	26,6	19,5	9
Wat/v10/sR	26,6	19,6	9	26,6	19,6	9	26,6	19,5	9
Wat/v11/sL	24,9	19,4	8	24,9	19,4	8	24,9	19,4	8
Wat/v11/sR	24,9	19,4	8	24,9	19,4	8	24,9	19,4	8
Wat/v12/sL	25,4	19,5	9	25,4	19,5	9	25,4	19,5	9
Wat/v12/sR	25,4	19,5	9	25,4	19,5	9	25,4	19,5	9
Wat/v13/sL	26,8	19,7	9	26,8	19,7	9	26,9	19,7	9
Wat/v13/sR	26,8	19,7	9	26,8	19,7	9	26,9	19,7	9
Wat/v14/sL	28,2	20,1	10	28,2	20,1	10	28,2	20,1	10
Wat/v14/sR	28,2	20,1	10	28,2	20,1	10	28,2	20,1	10
Wat/v15/sL	26,8	19,7	9	26,8	19,7	9	26,8	19,6	9
Wat/v15/sR	26,8	19,7	9	26,8	19,7	9	26,8	19,6	9
Wat/v16/sL	26,3	19,5	9	26,3	19,5	9	26,4	19,5	9
Wat/v16/sR	26,3	19,5	9	26,3	19,5	9	26,4	19,5	9
Wat/v17/sL	26,1	19,4	8	26,1	19,4	8	26,1	19,4	8
Wat/v17/sR	26,1	19,4	8	26,1	19,4	8	26,1	19,4	8
Wat/v18/sL	26,1	19,4	8	26,1	19,4	8	26,1	19,4	8
Wat/v18/sR	26,1	19,4	8	26,1	19,4	8	26,1	19,4	8
Wat/v19/sL	25,9	19,4	8	25,9	19,4	8	25,9	19,4	8
Wat/v19/sR	25,9	19,4	8	25,9	19,4	8	25,9	19,4	8
Wat/v20/sL	26,3	19,3	8	26,3	19,3	8	26,3	19,3	8
Wat/v20/sR	26,3	19,3	8	26,3	19,3	8	26,3	19,3	8
Wat/v21/sL	26,1	19,2	8	26,1	19,2	8	26,1	19,2	8

Bijlage 2C: Resultaten uitgevoerde CAR-berekeningen autonome situatie, plansituatie en plansituatie bij invoering maatregelen 2020

	NO2-jaar	PM10-jaar	PM10-dag	NO2-jaar	PM10-jaar	PM10-dag	NO2-jaar	PM10-jaar	PM10-dag
2020	Autonoom			Plan			Plan incl. maatr.		
Autonoom	jaar-gemid.	jaar-gemid.	aantal	jaar-gemid.	jaar-gemid.	aantal	jaar-gemid.	jaar-gemid.	aantal
Plan	conc.	conc	24u-gem	conc.	conc	24u-gem	conc.	conc	24u-gem
Incl maatr. pakket	NO2	PM10	PM10	NO2	PM10	PM10	NO2	PM10	PM10
	µg/m³	µg/m³	> 50 µg/m³	µg/m³	µg/m³	> 50 µg/m³	µg/m³	µg/m³	> 50 µg/m³
Wegvak									
Wat/v21/sR	26,1	19,2	8	26,1	19,2	8	26,1	19,2	8
Wat/v22/sL	26,2	19,0	8	26,2	19,0	8	26,2	19,0	8
Wat/v22/sR	26,2	19,0	8	26,2	19,0	8	26,2	19,0	8
Wat/v23/sL/rR	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Wat/v23/sL/rL	27,7	19,6	9	27,7	19,6	9	27,7	19,6	9
Wat/v23/sR/rL	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0
Wat/v23/sR/rR	28,5	19,8	9	28,5	19,8	9	28,5	19,8	9
Bril/v1/sL	23,2	18,2	6	23,2	18,2	6	23,3	18,2	6
Bril/v1/sR	24,8	18,6	7	24,8	18,6	7	24,9	18,5	7
Bril/v2/sL	23,1	18,4	6	23,1	18,4	6	23,2	18,3	6
Bril/v2/sR	22,9	18,4	6	22,9	18,4	6	23,0	18,3	6
Bril/v3/sL	23,3	18,4	6	23,4	18,4	6	23,5	18,4	6
Bril/v3/sR	23,3	18,4	6	23,4	18,4	6	23,5	18,4	6
Bril/v4/sL	24,2	18,6	7	24,2	18,6	7	24,4	18,5	7
Bril/v4/sR	24,2	18,6	7	24,2	18,6	7	24,4	18,5	7
Bril/v5/sL	25,4	18,9	7	25,4	18,9	7	25,6	18,9	7
Bril/v5/sR	23,3	18,4	6	23,4	18,4	6	23,4	18,4	6
Smak nieuw profiel	27,1	19,3	8	27,1	19,3	8	28,8	18,8	7

Bijlage 3: Kaart wegvakken



Directe NO₂ & NOx snelwegen CARII

BIJLAGE 4:

8.0 (µg/m³)

Wegvak	X	Y	2010		2015		2020	
			no2_direct	nox	no2_direct	nox	no2_direct	nox
Amst/v12/sL	134750	457450	0,74	4,57	0,55	3,07	0,35	2,13
Amst/v12/sR	134750	457450	0,74	4,57	0,55	3,07	0,35	2,13
Amst/v13/sL	134850	457350	0,74	4,57	0,55	3,07	0,35	2,13
Amst/v13/sR	134850	457350	0,74	4,57	0,55	3,07	0,35	2,13
Amst/v14/sL	135050	457250	0,72	4,46	0,53	3	0,35	2,08
Amst/v14/sR	135050	457250	0,72	4,46	0,53	3	0,35	2,08
Amst/v15/sL	135150	457150	0,74	4,6	0,55	3,1	0,35	2,15
Amst/v15/sR	135150	457150	0,74	4,6	0,55	3,1	0,35	2,15
Amst/v16/sL	135250	457050	0,76	4,72	0,56	3,18	0,36	2,21
Amst/v16/sR	135250	457050	0,76	4,72	0,56	3,18	0,36	2,21
Amst/v17A1/sL	135250	457050	0,76	4,72	0,56	3,18	0,36	2,21
Amst/v17A1/sR	135250	457050	0,76	4,72	0,56	3,18	0,36	2,21
Amst/v17A2/sL	135350	456950	0,76	4,76	0,57	3,22	0,37	2,23
Amst/v17A2/sR	135350	456950	0,76	4,76	0,57	3,22	0,37	2,23
Amst/v17A3/sL	135550	456750	0,77	4,85	0,57	3,28	0,37	2,28
Amst/v17A3/sR	135550	456750	0,77	4,85	0,57	3,28	0,37	2,28
Amst/v17A4/sL	135650	456650	0,78	4,9	0,58	3,32	0,38	2,31
Amst/v17A4/sR	135650	456650	0,78	4,9	0,58	3,32	0,38	2,31
Amst/v17B/sL	135750	456550	0,79	4,96	0,59	3,37	0,38	2,34
Amst/v17B/sR	135750	456550	0,79	4,96	0,59	3,37	0,38	2,34
Amst/v18/sL	135850	456450	0,80	5,05	0,6	3,43	0,39	2,39
Amst/v18/sR	135850	456450	0,80	5,05	0,6	3,43	0,39	2,39
Amst/v19/sL/rR	135950	456450	0,79	5	0,59	3,4	0,38	2,37
Amst/v19/sL/rL	134250	456450	1,34	8,28	0,99	5,55	0,64	3,84
Amst/v19/sR/rL	134250	456450	1,34	8,28	0,99	5,55	0,64	3,84
Amst/v19/sR/rR	134250	456450	1,34	8,28	0,99	5,55	0,64	3,84
King/v1/sL/oprit Pijper	134350	454650	1,84	11,5	1,37	7,79	0,89	5,43
King/v1/sL/fly-over	134350	454650	1,84	11,5	1,37	7,79	0,89	5,43
King/v1/sL/afrit Bene	134350	454650	1,84	11,5	1,37	7,79	0,89	5,43
King/v1/sR/afrit Bene	134350	454650	1,84	11,5	1,37	7,79	0,89	5,43
King/v1/sR/fly-over	134350	454650	1,84	11,5	1,37	7,79	0,89	5,43
King/v1/sR/oprit Pijper	134350	454650	1,84	11,5	1,37	7,79	0,89	5,43
King/v2/sL/oprit Pijper	134150	454550	2,24	13,98	1,67	9,49	1,09	6,62
King/v2/sL/fly-over	134150	454550	2,24	13,98	1,67	9,49	1,09	6,62
King/v2/sL/afrit Bene	134150	454550	2,24	13,98	1,67	9,49	1,09	6,62
King/v2/sR/afrit Bene	134150	454550	2,24	13,98	1,67	9,49	1,09	6,62
King/v2/sR/fly-over	134150	454550	2,24	13,98	1,67	9,49	1,09	6,62
King/v2/sR/oprit Pijper	134150	454550	2,24	13,98	1,67	9,49	1,09	6,62
King/v3/sL	134250	454650	2,01	12,56	1,5	8,51	0,97	5,93
King/v3/sR	134250	454650	2,01	12,56	1,5	8,51	0,97	5,93
King/v4/sL	134050	454550	2,57	16,01	1,92	10,87	1,25	7,58
King/v4/sR	134050	454550	2,57	16,01	1,92	10,87	1,25	7,58
King/v5/sL	133850	454550	3,94	24,57	2,97	16,75	1,94	11,71
King/v5/sR	133850	454550	3,94	24,57	2,97	16,75	1,94	11,71
WdV/v1/sL/rR/oprit bene flyover	134850	454950	1,35	8,53	1,01	5,79	0,65	4,04
WdV/v1/sL/rL/afrit pijper flyover	134850	454950	1,35	8,53	1,01	5,79	0,65	4,04
WdV/v1/sR/rL/afrit pijper flyover	134850	454950	1,35	8,53	1,01	5,79	0,65	4,04
WdV/v1/sR/rR/oprit bene flyover	134850	454950	1,35	8,53	1,01	5,79	0,65	4,04
WdV/v2/sL/rR/oprit bene flyover	134950	455050	1,28	8,1	0,96	5,5	0,62	3,83
WdV/v2/sL/rL/afrit pijper flyover	134950	455050	1,28	8,1	0,96	5,5	0,62	3,83
WdV/v2/sR/rL/afrit pijper flyover	134950	455050	1,28	8,1	0,96	5,5	0,62	3,83
WdV/v2/sR/rR/oprit bene flyover	134950	455050	1,28	8,1	0,96	5,5	0,62	3,83

Wegvak	X	Y	2010		2015		2020	
			no2_direct	nox	no2_direct	nox	no2_direct	nox
WdV/v3/sL/rR/oprit bene flyover	135050	455150	1,22	7,72	0,91	5,24	0,59	3,65
WdV/v3/sL/rL/afrit pijper flyover	135050	455150	1,22	7,72	0,91	5,24	0,59	3,65
WdV/v3/sR/rL/afrit pijper flyover	135050	455150	1,22	7,72	0,91	5,24	0,59	3,65
WdV/v3/sR/rR/oprit bene flyover	135050	455150	1,22	7,72	0,91	5,24	0,59	3,65
WdV/v4/sL/rR	135150	455250	1,16	7,37	0,87	5,01	0,56	3,49
WdV/v4/sL/rL	135150	455250	1,16	7,37	0,87	5,01	0,56	3,49
WdV/v4/sR/rL	135150	455250	1,16	7,37	0,87	5,01	0,56	3,49
WdV/v4/sR/rR	135150	455250	1,16	7,37	0,87	5,01	0,56	3,49
WdV/v5/sL/rR	135250	455350	1,11	7,06	0,83	4,8	0,54	3,34
WdV/v5/sL/rL	135250	455350	1,11	7,06	0,83	4,8	0,54	3,34
WdV/v5/sR/rL	135250	455350	1,11	7,06	0,83	4,8	0,54	3,34
WdV/v5/sR/rR	135250	455350	1,11	7,06	0,83	4,8	0,54	3,34
GrRo/v1/sL/rR	135350	455450	1,07	6,78	0,8	4,61	0,52	3,21
GrRo/v1/sL/rL	135350	455450	1,07	6,78	0,8	4,61	0,52	3,21
GrRo/v1/sR/rL	135350	455450	1,07	6,78	0,8	4,61	0,52	3,21
GrRo/v1/sR/rR	135350	455450	1,07	6,78	0,8	4,61	0,52	3,21
GrRo/v2A/sL/rR	135350	455450	1,07	6,78	0,8	4,61	0,52	3,21
GrRo/v2A/sL/rL	135350	455450	1,07	6,78	0,8	4,61	0,52	3,21
GrRo/v2A/sR/rL	135350	455450	1,07	6,78	0,8	4,61	0,52	3,21
GrRo/v2A/sR/rR	135350	455450	1,07	6,78	0,8	4,61	0,52	3,21
GrRo/v2B/sL/rR	135350	455550	1,05	6,65	0,78	4,52	0,51	3,15
GrRo/v2B/sL/rL	135350	455550	1,05	6,65	0,78	4,52	0,51	3,15
GrRo/v2B/sR/rL	135350	455550	1,05	6,65	0,78	4,52	0,51	3,15
GrRo/v2B/sR/rR	135350	455550	1,05	6,65	0,78	4,52	0,51	3,15
GrRo/v3/sL/rR	135450	455650	1,01	6,4	0,75	4,35	0,49	3,03
GrRo/v3/sL/rL	135450	455650	1,01	6,4	0,75	4,35	0,49	3,03
GrRo/v3/sR/rL	135450	455650	1,01	6,4	0,75	4,35	0,49	3,03
GrRo/v3/sR/rR	135450	455650	1,01	6,4	0,75	4,35	0,49	3,03
GrRo/v4/sL/rR	135450	455650	1,01	6,4	0,75	4,35	0,49	3,03
GrRo/v4/sL/rL	135450	455650	1,01	6,4	0,75	4,35	0,49	3,03
GrRo/v4/sR/rL	135450	455650	1,01	6,4	0,75	4,35	0,49	3,03
GrRo/v4/sR/rR	135550	455750	0,97	6,17	0,72	4,19	0,47	2,92
GrRo/v5/sL/rR	135550	455750	0,97	6,17	0,72	4,19	0,47	2,92
GrRo/v5/sL/rL	135550	455750	0,97	6,17	0,72	4,19	0,47	2,92
GrRo/v5/sL/rR	135550	455750	0,97	6,17	0,72	4,19	0,47	2,92
GrRo/v5/sL/rL	135550	455750	0,97	6,17	0,72	4,19	0,47	2,92
GrRo/v5/sR/rL	135550	455750	0,97	6,17	0,72	4,19	0,47	2,92
GrRo/v5/sR/rR	135550	455750	0,97	6,17	0,72	4,19	0,47	2,92
West/v1/sL/rR	135650	455950	0,92	5,83	0,69	3,96	0,44	2,76
West/v1/sL/rL	135650	455950	0,92	5,83	0,69	3,96	0,44	2,76
West/v1/sR/rL	135650	455950	0,92	5,83	0,69	3,96	0,44	2,76
West/v1/sR/rR	135650	455950	0,92	5,83	0,69	3,96	0,44	2,76
West/v2/sL/rR	135650	456050	0,90	5,71	0,67	3,88	0,44	2,7
West/v2/sL/rL	135650	456050	0,90	5,71	0,67	3,88	0,44	2,7
West/v2/sR/rL	135650	456050	0,90	5,71	0,67	3,88	0,44	2,7
West/v2/sR/rR	135650	456050	0,90	5,71	0,67	3,88	0,44	2,7
West/v3/sL/rR	135650	456050	0,90	5,71	0,67	3,88	0,44	2,7
West/v3/sL/rL	135650	456050	0,90	5,71	0,67	3,88	0,44	2,7
West/v3/sR/rL	135650	456050	0,90	5,71	0,67	3,88	0,44	2,7
West/v3/sR/rR	135650	456050	0,90	5,71	0,67	3,88	0,44	2,7
Daal/v1/sL/rR	135650	456150	0,88	5,57	0,66	3,78	0,43	2,63
Daal/v1/sL/rL	135650	456150	0,88	5,57	0,66	3,78	0,43	2,63
Daal/v1/sR/rL	135650	456150	0,88	5,57	0,66	3,78	0,43	2,63
Daal/v1/sR/rR	135650	456150	0,88	5,57	0,66	3,78	0,43	2,63
Daal/v2/sL/rR	135750	456250	0,85	5,36	0,63	3,64	0,41	2,53
Daal/v2/sL/rL	135750	456250	0,85	5,36	0,63	3,64	0,41	2,53
Daal/v2/sR/rL	135750	456250	0,85	5,36	0,63	3,64	0,41	2,53
Daal/v2/sR/rR	135750	456250	0,85	5,36	0,63	3,64	0,41	2,53

Wegvak	X	Y	2010		2015		2020	
			no2_direct	nox	no2_direct	nox	no2_direct	nox
Daal/v3/sL/rR	135950	456350	0,81	5,13	0,6	3,49	0,39	2,43
Daal/v3/sL/rL	135950	456350	0,81	5,13	0,6	3,49	0,39	2,43
Daal/v3/sR/rL	135950	456350	0,81	5,13	0,6	3,49	0,39	2,43
Daal/v3/sR/rR	135950	456350	0,81	5,13	0,6	3,49	0,39	2,43
Weer/v1/sL	136150	456450	0,78	4,95	0,58	3,37	0,38	2,35
Weer/v1/sR	136150	456450	0,78	4,95	0,58	3,37	0,38	2,35
Weer/v2/sL	136150	456450	0,78	4,95	0,58	3,37	0,38	2,35
Weer/v2/sR	136150	456450	0,78	4,95	0,58	3,37	0,38	2,35
Weer/v3/sL	136150	456450	0,78	4,95	0,58	3,37	0,38	2,35
Weer/v3/sR	136150	456450	0,78	4,95	0,58	3,37	0,38	2,35
Jacobstr	136250	456350	0,80	5,08	0,6	3,46	0,39	2,41
Oude/v1/sL/rR	135750	457150	0,67	4,16	0,5	2,82	0,32	1,96
Oude/v1/sL/rL	135750	457150	0,67	4,16	0,5	2,82	0,32	1,96
Oude/v1/sR/rL	135750	457150	0,67	4,16	0,5	2,82	0,32	1,96
Oude/v1/sR/rR	135750	457150	0,67	4,16	0,5	2,82	0,32	1,96
Oude/v2A/sL/rR	135950	456950	0,69	4,35	0,52	2,95	0,33	2,05
Oude/v2A/sL/rL	135950	456950	0,69	4,35	0,52	2,95	0,33	2,05
Oude/v2A/sR/rL	135950	456950	0,69	4,35	0,52	2,95	0,33	2,05
Oude/v2A/sR/rR	135950	456950	0,69	4,35	0,52	2,95	0,33	2,05
Oude/v2B/sL/rR	135950	456950	0,69	4,35	0,52	2,95	0,33	2,05
Oude/v2B/sL/rL	135950	456950	0,69	4,35	0,52	2,95	0,33	2,05
Oude/v2B/sR/rL	135950	456950	0,69	4,35	0,52	2,95	0,33	2,05
Oude/v2B/sR/rR	135950	456950	0,69	4,35	0,52	2,95	0,33	2,05
Oude/v3/sL	136050	456750	0,73	4,58	0,54	3,11	0,35	2,16
Oude/v3/sR	136050	456750	0,73	4,58	0,54	3,11	0,35	2,16
Oude/v4/sL	136050	456750	0,73	4,58	0,54	3,11	0,35	2,16
Oude/v4/sR	136050	456750	0,73	4,58	0,54	3,11	0,35	2,16
Moll/sL	136050	456950	0,69	4,31	0,51	2,93	0,33	2,03
Moll/sR	136050	456950	0,69	4,31	0,51	2,93	0,33	2,03
Moll/3B	136050	456950	0,69	4,31	0,51	2,93	0,33	2,03
Draai/sL	136250	456950	0,68	4,25	0,5	2,89	0,33	2,01
Draai/sR	136250	456950	0,68	4,25	0,5	2,89	0,33	2,01
Talmalaan-zuid	136350	457150	0,63	3,94	0,47	2,68	0,3	1,86
Talmalaan-noord	136350	457450	0,53	3,27	0,39	2,22	0,25	1,53
KdJ/v1/sL/rR	136450	457550	0,52	3,24	0,39	2,2	0,25	1,52
KdJ/v1/sL/rL	136450	457550	0,52	3,24	0,39	2,2	0,25	1,52
KdJ/v1/sR/rL	136450	457550	0,52	3,24	0,39	2,2	0,25	1,52
KdJ/v1/sR/rR	136450	457550	0,52	3,24	0,39	2,2	0,25	1,52
KdJ/v2/sL/rR	137950	457150	0,78	4,9	0,58	3,34	0,37	2,32
KdJ/v2/sL/rL	137950	457150	0,78	4,9	0,58	3,34	0,37	2,32
KdJ/v2/sR/rL	137950	457150	0,78	4,9	0,58	3,34	0,37	2,32
KdJ/v2/sR/rR	137950	457150	0,78	4,9	0,58	3,34	0,37	2,32
KdJ/v3/sL/rR	138150	457150	0,87	5,46	0,65	3,73	0,42	2,58
KdJ/v3/sL/rL	138150	457150	0,87	5,46	0,65	3,73	0,42	2,58
KdJ/v3/sR/rL	138150	457150	0,87	5,46	0,65	3,73	0,42	2,58
KdJ/v3/sR/rR	138150	457150	0,87	5,46	0,65	3,73	0,42	2,58
KdJ/v4/sL/rR	136950	457450	0,56	3,53	0,42	2,39	0,27	1,66
KdJ/v4/sL/rL	136950	457450	0,56	3,53	0,42	2,39	0,27	1,66
KdJ/v4/sR/rL	136950	457450	0,56	3,53	0,42	2,39	0,27	1,66
KdJ/v4/sR/rR	136950	457450	0,56	3,53	0,42	2,39	0,27	1,66
KdJ/v5/sL/rR	137050	457450	0,57	3,59	0,43	2,44	0,28	1,69
KdJ/v5/sL/rL	137050	457450	0,57	3,59	0,43	2,44	0,28	1,69
KdJ/v5/sR/rL	137050	457450	0,57	3,59	0,43	2,44	0,28	1,69
KdJ/v5/sR/rR	137050	457450	0,57	3,59	0,43	2,44	0,28	1,69

Wegvak	X	Y	2010		2015		2020	
			no2_direct	nox	no2_direct	nox	no2_direct	nox
KdJ/v6A/sL/rR	137050	457350	0,58	3,62	0,43	2,46	0,28	1,71
KdJ/v6A/sL/rL	137050	457350	0,58	3,62	0,43	2,46	0,28	1,71
KdJ/v6A/sR/rL	137050	457350	0,58	3,62	0,43	2,46	0,28	1,71
KdJ/v6A/sR/rR	137050	457350	0,58	3,62	0,43	2,46	0,28	1,71
KdJ/v6B/sLrR	137250	457350	0,60	3,76	0,45	2,56	0,29	1,77
KdJ/v6B/sL/rL	137250	457350	0,60	3,76	0,45	2,56	0,29	1,77
KdJ/v6B/sR/rL	137250	457350	0,60	3,76	0,45	2,56	0,29	1,77
KdJ/v6B/sR/rR	137250	457350	0,60	3,76	0,45	2,56	0,29	1,77
KdJ/v7/sL/rR	137550	457250	0,65	4,11	0,49	2,8	0,31	1,94
KdJ/v7/sL/rL	137550	457250	0,65	4,11	0,49	2,8	0,31	1,94
KdJ/v7/sR/rL	137550	457250	0,65	4,11	0,49	2,8	0,31	1,94
KdJ/v7/sR/rR	137550	457250	0,65	4,11	0,49	2,8	0,31	1,94
KdJ/v8/sL/rR	137750	457250	0,70	4,41	0,52	3	0,34	2,08
KdJ/v8/sL/rL	137750	457250	0,70	4,41	0,52	3	0,34	2,08
KdJ/v8/sR/rL	137750	457250	0,70	4,41	0,52	3	0,34	2,08
KdJ/v8/sR/rR	137750	457250	0,70	4,41	0,52	3	0,34	2,08
KdJ/v9/sL/rR	137850	457150	0,74	4,66	0,55	3,18	0,36	2,2
KdJ/v9/sL/rL	137850	457150	0,74	4,66	0,55	3,18	0,36	2,2
KdJ/v9/sR/rL	137850	457150	0,74	4,66	0,55	3,18	0,36	2,2
KdJ/v9/sR/rR	137850	457150	0,74	4,66	0,55	3,18	0,36	2,2
KdJ/v10/sL/rR	137950	457150	0,78	4,9	0,58	3,34	0,37	2,32
KdJ/v10/sL/rL	137950	457150	0,78	4,9	0,58	3,34	0,37	2,32
KdJ/v10/sR/rL	137950	457150	0,78	4,9	0,58	3,34	0,37	2,32
KdJ/v10/sR/rR	137950	457150	0,78	4,9	0,58	3,34	0,37	2,32
KdJ/v11/sL/rR	138150	457150	0,87	5,46	0,65	3,73	0,42	2,58
KdJ/v11/sL/rL	138150	457150	0,87	5,46	0,65	3,73	0,42	2,58
KdJ/v11/sR/rL	138150	457150	0,87	5,46	0,65	3,73	0,42	2,58
KdJ/v11/sR/rR	138150	457150	0,87	5,46	0,65	3,73	0,42	2,58
BRad/v1/sR/rL	138550	457150	1,24	7,75	0,93	5,28	0,6	3,65
BRad/v1/sR/rR	138550	457150	1,24	7,75	0,93	5,28	0,6	3,65
Kaatstraat	136250	456650	0,74	4,67	0,55	3,18	0,36	2,21
adel/v1	136350	456750	0,71	4,51	0,53	3,07	0,35	2,14
adel/v2	136550	456850	0,69	4,36	0,52	2,97	0,33	2,07
adel/v3	136550	456850	0,69	4,36	0,52	2,97	0,33	2,07
adel/v4	136550	456850	0,69	4,36	0,52	2,97	0,33	2,07
v. Noortstr.	136750	457050	0,64	4,06	0,48	2,76	0,31	1,92
Papbrug/f/rR	134450	453650	1,96	12,3	1,46	8,39	0,95	5,87
Papbrug/f/OV	134450	453650	1,96	12,3	1,46	8,39	0,95	5,87
Papbrug/f/rL	134450	453650	1,96	12,3	1,46	8,39	0,95	5,87
Papbrug/s/rR	134450	453650	1,96	12,3	1,46	8,39	0,95	5,87
Papbrug/s/OV	134450	453650	1,96	12,3	1,46	8,39	0,95	5,87
Papbrug/s/rL	134450	453650	1,96	12,3	1,46	8,39	0,95	5,87
Wilh/N1/sL/rR	135750	454250	1,22	7,85	0,92	5,38	0,6	3,76
Wilh/N1/sL/rL	135750	454250	1,22	7,85	0,92	5,38	0,6	3,76
Wilh/N1/sR/rL	135750	454250	1,22	7,85	0,92	5,38	0,6	3,76
Wilh/N1/sR/rR	135750	454250	1,22	7,85	0,92	5,38	0,6	3,76
Von/v1/sL/rR	136450	454450	1,13	7,34	0,85	5,04	0,55	3,53
Von/v1/sL/rL	136450	454450	1,13	7,34	0,85	5,04	0,55	3,53
Von/v1/sR/rL	136450	454450	1,13	7,34	0,85	5,04	0,55	3,53
Von/v1/sR/rR	136450	454450	1,13	7,34	0,85	5,04	0,55	3,53
Von/v2/sL/rR	136550	454550	1,11	7,22	0,83	4,96	0,54	3,47
Von/v2/sL/rL	136550	454550	1,11	7,22	0,83	4,96	0,54	3,47
Von/v2/sR/rL	136550	454550	1,11	7,22	0,83	4,96	0,54	3,47
Von/v2/sR/rR	136550	454550	1,11	7,22	0,83	4,96	0,54	3,47
Von/v3/sL	136650	454550	1,11	7,24	0,83	4,98	0,54	3,49
Von/v3/sR	136650	454550	1,11	7,24	0,83	4,98	0,54	3,49

Wegvak	X	Y	2010		2015		2020	
			no2_direct	nox	no2_direct	nox	no2_direct	nox
Von/v4/sL	136750	454450	1,13	7,41	0,85	5,1	0,56	3,57
Von/v4/sR	136750	454450	1,13	7,41	0,85	5,1	0,56	3,57
Baden-Powell/sL	138850	454450	0,86	4,43	0,64	3,02	0,41	2,05
Baden-Powell/sR	138850	454450	0,86	4,43	0,64	3,02	0,41	2,05
Bril/v3/sL	136950	454350	1,16	7,69	0,88	5,3	0,57	3,71
Bril/v3/sR	136950	454350	1,16	7,69	0,88	5,3	0,57	3,71
Bril/v4/sL	136950	454350	1,16	7,69	0,88	5,3	0,57	3,71
Bril/v4/sR	136950	454350	1,16	7,69	0,88	5,3	0,57	3,71
Bril/v5/sL	136950	454350	1,16	7,69	0,88	5,3	0,57	3,71
Bril/v5/sR	136950	454350	1,16	7,69	0,88	5,3	0,57	3,71
Alba/v1/sL	137050	454550	1,13	7,47	0,85	5,15	0,56	3,61
Alba/v1/sR	137050	454550	1,13	7,47	0,85	5,15	0,56	3,61
Alba/v2/sL	137050	454650	1,11	7,33	0,84	5,05	0,55	3,54
Alba/v2/sR	137050	454650	1,11	7,33	0,84	5,05	0,55	3,54
Albrug/sL	137150	454750	1,11	7,3	0,83	5,03	0,54	3,53
Albrug/sR	137150	454750	1,11	7,3	0,83	5,03	0,54	3,53
Venu/v1/sL/rR	137250	454650	1,14	7,55	0,86	5,21	0,56	3,65
Venu/v1/sL/rL	137250	454650	1,14	7,55	0,86	5,21	0,56	3,65
Venu/v1/sL/OV	137250	454650	1,14	7,55	0,86	5,21	0,56	3,65
Venu/v1/fR/OV	137250	454650	1,14	7,55	0,86	5,21	0,56	3,65
Venu/v1/fR/rL	137250	454650	1,14	7,55	0,86	5,21	0,56	3,65
Venu/v1/fR/rR	137250	454650	1,14	7,55	0,86	5,21	0,56	3,65
Venu/v2/sL/rR	137450	454550	1,20	8	0,9	5,53	0,59	3,88
Venu/v2/sL/rL	137450	454550	1,20	8	0,9	5,53	0,59	3,88
Venu/v2/sL/OV	137450	454550	1,20	8	0,9	5,53	0,59	3,88
Venu/v2/fR/OV	137450	454550	1,20	8	0,9	5,53	0,59	3,88
Venu/v2/fR/rL	137450	454550	1,20	8	0,9	5,53	0,59	3,88
Venu/v2/fR/rR	137450	454550	1,20	8	0,9	5,53	0,59	3,88
Venu/v3/sL/rR	137550	454550	1,22	8,18	0,92	5,65	0,6	3,97
Venu/v3/sL/rL	137550	454550	1,22	8,18	0,92	5,65	0,6	3,97
Venu/v3/sL/OV	137550	454550	1,22	8,18	0,92	5,65	0,6	3,97
Venu/v3/fR/OV	137550	454550	1,22	8,18	0,92	5,65	0,6	3,97
Venu/v3/fR/rL	137550	454550	1,22	8,18	0,92	5,65	0,6	3,97
Venu/v3/fR/rR	137550	454550	1,22	8,18	0,92	5,65	0,6	3,97
Venu/v4/sL/rR	137650	454550	1,25	8,39	0,94	5,8	0,62	4,07
Venu/v4/sL/rL	137650	454550	1,25	8,39	0,94	5,8	0,62	4,07
Venu/v4/sL/OV	137650	454550	1,25	8,39	0,94	5,8	0,62	4,07
Venu/v4/fR/OV	137650	454550	1,25	8,39	0,94	5,8	0,62	4,07
Venu/v4/fR/rL	137650	454550	1,25	8,39	0,94	5,8	0,62	4,07
Venu/v4/fR/rR	137650	454550	1,25	8,39	0,94	5,8	0,62	4,07
Rube/v1/sL/rR	137750	454550	1,28	8,62	0,97	5,96	0,63	4,18
Rube/v1/sL/rL	137750	454550	1,28	8,62	0,97	5,96	0,63	4,18
Rube/v1/sR/rL	137750	454550	1,28	8,62	0,97	5,96	0,63	4,18
Rube/v1/sR/rR	137750	454550	1,28	8,62	0,97	5,96	0,63	4,18
Rube/v2/sL/rR	137850	454650	1,29	8,66	0,97	5,99	0,64	4,2
Rube/v2/sL/rL	137850	454650	1,29	8,66	0,97	5,99	0,64	4,2
Rube/v2/sR/rL	137850	454650	1,29	8,66	0,97	5,99	0,64	4,2
Rube/v2/sR/rR	137850	454650	1,29	8,66	0,97	5,99	0,64	4,2
Rube/v3/sL/OVR	137950	454650	1,33	8,96	1	6,19	0,66	4,35
Rube/v3/sL/rM	137950	454650	1,33	8,96	1	6,19	0,66	4,35
Rube/v3/sL/OVL	137950	454650	1,33	8,96	1	6,19	0,66	4,35
Rube/v3/sR/OVL	137950	454650	1,33	8,96	1	6,19	0,66	4,35
Rube/v3/sR/rM	137950	454650	1,33	8,96	1	6,19	0,66	4,35
Rube/v3/sR/OVR	137950	454650	1,33	8,96	1	6,19	0,66	4,35
Rube/v4/sL/OV	138050	454650	1,38	9,31	1,04	6,44	0,68	4,52
Rube/v4/sL/rR	138050	454650	1,38	9,31	1,04	6,44	0,68	4,52

Wegvak	X	Y	2010		2015		2020	
			no2_direct	nox	no2_direct	nox	no2_direct	nox
Rube/v4/sL/rL	138050	454650	1,38	9,31	1,04	6,44	0,68	4,52
Rube/v4/sR/rL	138050	454650	1,38	9,31	1,04	6,44	0,68	4,52
Rube/v4/sR/rR	138050	454650	1,38	9,31	1,04	6,44	0,68	4,52
Rube/v4/sR/OV	138050	454650	1,38	9,31	1,04	6,44	0,68	4,52
Stadi/v1/sL/rR	138150	454650	1,43	9,71	1,08	6,72	0,71	4,72
Stadi/v1/sL/rL	138150	454650	1,43	9,71	1,08	6,72	0,71	4,72
Stadi/v1/sR/rL	138150	454650	1,43	9,71	1,08	6,72	0,71	4,72
Stadi/v1/sR/rR	138150	454650	1,43	9,71	1,08	6,72	0,71	4,72
Stadi/v2/sL/rR	138150	454650	1,43	9,71	1,08	6,72	0,71	4,72
Stadi/v2/sL/rL	138150	454650	1,43	9,71	1,08	6,72	0,71	4,72
Stadi/v2/sR/rL	138150	454650	1,43	9,71	1,08	6,72	0,71	4,72
Stadi/v2/sR/rR	138150	454650	1,43	9,71	1,08	6,72	0,71	4,72
Her/v1/sL/rR	138350	454650	1,57	10,74	1,19	7,43	0,78	5,22
Her/v1/sL/rL	138350	454650	1,57	10,74	1,19	7,43	0,78	5,22
Her/v1/sR/rL	138350	454650	1,57	10,74	1,19	7,43	0,78	5,22
Her/v1/sR/rR	138350	454650	1,57	10,74	1,19	7,43	0,78	5,22
Her/v2/sL/rR	138450	454650	1,68	11,54	1,27	7,99	0,84	5,62
Her/v2/sL/rL	138450	454650	1,68	11,54	1,27	7,99	0,84	5,62
Her/v2/sR/rL	138450	454650	1,68	11,54	1,27	7,99	0,84	5,62
Her/v2/sR/rR	138450	454650	1,68	11,54	1,27	7,99	0,84	5,62
Her/v3/sL/rR	138650	454550	0,86	4,43	0,64	3,02	0,41	2,05
Her/v3/sL/rL	138650	454550	0,86	4,43	0,64	3,02	0,41	2,05
Her/v3/sR/rL	138650	454550	0,86	4,43	0,64	3,02	0,41	2,05
Her/v3/sR/rR	138650	454550	0,86	4,43	0,64	3,02	0,41	2,05
Ble/v1/sL	136750	454650	1,09	7,14	0,82	4,91	0,54	3,44
Ble/v1/sR	136750	454650	1,09	7,14	0,82	4,91	0,54	3,44
Ble/v2/sL	136750	454550	1,11	7,28	0,84	5,01	0,55	3,51
Ble/v2/sR	136750	454550	1,11	7,28	0,84	5,01	0,55	3,51
Leidve/v1/sL/rR	135850	456050	0,88	5,59	0,66	3,8	0,43	2,65
Leidve/v1/sL/rL	135850	456050	0,88	5,59	0,66	3,8	0,43	2,65
Leidve/v2/sL/rR	135850	456050	0,88	5,59	0,66	3,8	0,43	2,65
Leidve/v2/sL/rL	135850	456050	0,88	5,59	0,66	3,8	0,43	2,65
Smak nieuw profiel	135950	456050	0,87	5,56	0,65	3,78	0,42	2,64
Stpl/v1/sL/rR	136150	455850	0,90	5,75	0,67	3,92	0,44	2,73
Stpl/v1/sL/rL	136150	455850	0,90	5,75	0,67	3,92	0,44	2,73
Stpl/v1/sR/rL	136150	455850	0,90	5,75	0,67	3,92	0,44	2,73
Stpl/v1/sR/rR	136150	455850	0,90	5,75	0,67	3,92	0,44	2,73
Stpl/v2/sL/rR	136150	455650	0,93	5,96	0,7	4,07	0,45	2,84
Stpl/v2/sL/rL	136150	455650	0,93	5,96	0,7	4,07	0,45	2,84
Stpl/v2/sR/rL	136150	455650	0,93	5,96	0,7	4,07	0,45	2,84
Stpl/v2/sR/rR	136150	455650	0,93	5,96	0,7	4,07	0,45	2,84
Stpl/v3/sL/rR	136150	455650	0,93	5,96	0,7	4,07	0,45	2,84
Stpl/v3/sL/rL	136150	455650	0,93	5,96	0,7	4,07	0,45	2,84
Stpl/v3/sR/rL	136150	455650	0,93	5,96	0,7	4,07	0,45	2,84
Stpl/v3/sR/rR	136150	455650	0,93	5,96	0,7	4,07	0,45	2,84
Mor/v1/sL	136450	455050	1,01	6,57	0,76	4,5	0,5	3,15
Mor/v1/sR	136450	455050	1,01	6,57	0,76	4,5	0,5	3,15
Scheltema/v1/sL	136250	455250	0,99	6,36	0,74	4,35	0,48	3,04
Scheltema/v1/sR	136250	455250	0,99	6,36	0,74	4,35	0,48	3,04
Vred/v1/sL	136250	456150	0,84	5,35	0,63	3,65	0,41	2,54
Vred/v1/sR	136250	456150	0,84	5,35	0,63	3,65	0,41	2,54

Wegvak	X	Y	2010		2015		2020	
			no2_direct	nox	no2_direct	nox	no2_direct	nox
Cath/v1/sR	136750	454750	1,07	7,01	0,81	4,82	0,53	3,38
Cath/v2/sR	136850	454750	1,08	7,07	0,81	4,86	0,53	3,4
Cath/v3/sR	136850	454750	1,08	7,07	0,81	4,86	0,53	3,4
Cath/v4/sR	136750	454650	1,09	7,14	0,82	4,91	0,54	3,44
Cath/v5/sR	136750	454650	1,09	7,14	0,82	4,91	0,54	3,44
Cath/v6/sR	136750	454650	1,09	7,14	0,82	4,91	0,54	3,44
Ledig Erf/v1/sL	136950	454750	1,08	7,13	0,82	4,91	0,53	3,44
Ledig Erf/v1/sR	136950	454750	1,08	7,13	0,82	4,91	0,53	3,44
Ledig Erf/v2/sL	137050	454850	1,08	7,09	0,81	4,88	0,53	3,42
Ledig Erf/v2/sR	137050	454850	1,08	7,09	0,81	4,88	0,53	3,42
Abstdijk/v1/sL	137150	454750	1,11	7,3	0,83	5,03	0,54	3,53
Abstdijk/v1/sR	137150	454750	1,11	7,3	0,83	5,03	0,54	3,53
Bene/v1/sL	136050	453250	1,62	10,47	1,22	7,21	0,8	5,05
Bene/v1/sR	136050	453250	1,62	10,47	1,22	7,21	0,8	5,05
Bene/v2/sL/rR	135950	453250	1,65	10,59	1,24	7,29	0,81	5,11
Bene/v2/sL/rL	135950	453250	1,65	10,59	1,24	7,29	0,81	5,11
Bene/v2/sR/rL	135950	453250	1,65	10,59	1,24	7,29	0,81	5,11
Bene/v2/sR/rR	135950	453250	1,65	10,59	1,24	7,29	0,81	5,11
Bene/v3/sL/rR	135750	453150	1,81	11,55	1,36	7,95	0,88	5,57
Bene/v3/sL/rL	135750	453150	1,81	11,55	1,36	7,95	0,88	5,57
Bene/v3/sR/rL	135750	453150	1,81	11,55	1,36	7,95	0,88	5,57
Bene/v3/sR/rR	135750	453150	1,81	11,55	1,36	7,95	0,88	5,57
Bene/v4/sL/rR	135550	453250	1,75	11,18	1,32	7,69	0,86	5,39
Bene/v4/sL/rL	135550	453250	1,75	11,18	1,32	7,69	0,86	5,39
Bene/v4/sR/rL	135550	453250	1,75	11,18	1,32	7,69	0,86	5,39
Bene/v4/sR/rR	135550	453250	1,75	11,18	1,32	7,69	0,86	5,39
Bene/v5/sL/rR	135450	453450	1,61	10,26	1,21	7,04	0,79	4,93
Bene/v5/sL/rL	135450	453450	1,61	10,26	1,21	7,04	0,79	4,93
Bene/v5/sR/rL	135450	453450	1,61	10,26	1,21	7,04	0,79	4,93
Bene/v5/sR/rR	135450	453450	1,61	10,26	1,21	7,04	0,79	4,93
Bene/v6/sL/rR	135450	453550	1,54	9,85	1,16	6,76	0,75	4,73
Bene/v6/sL/rL	135450	453550	1,54	9,85	1,16	6,76	0,75	4,73
Bene/v6/sR/rL	135450	453550	1,54	9,85	1,16	6,76	0,75	4,73
Bene/v6/sR/rR	135450	453550	1,54	9,85	1,16	6,76	0,75	4,73
Bene/v7/sL/rR	135350	453650	1,51	9,65	1,13	6,61	0,74	4,63
Bene/v7/sL/rL	135350	453650	1,51	9,65	1,13	6,61	0,74	4,63
Bene/v7/sR/rL	135350	453650	1,51	9,65	1,13	6,61	0,74	4,63
Bene/v7/sR/rR	135350	453650	1,51	9,65	1,13	6,61	0,74	4,63
Bene/v8/sL/rR	135350	453750	1,46	9,35	1,1	6,4	0,71	4,48
Bene/v8/sL/rL	135350	453750	1,46	9,35	1,1	6,4	0,71	4,48
Bene/v8/sR/rL	135350	453750	1,46	9,35	1,1	6,4	0,71	4,48
Bene/v8/sR/rR	135350	453750	1,46	9,35	1,1	6,4	0,71	4,48
Bene/v9/sL/rR	135250	453750	1,49	9,52	1,12	6,52	0,73	4,56
Bene/v9/sL/rRL	135250	453750	1,49	9,52	1,12	6,52	0,73	4,56
Bene/v9/sR/rL	135250	453750	1,49	9,52	1,12	6,52	0,73	4,56
Bene/v9/sR/rR	135250	453750	1,49	9,52	1,12	6,52	0,73	4,56
Bene/v10/sL/rR	135250	453850	1,45	9,26	1,09	6,33	0,71	4,43
Bene/v10/sL/rL	135250	453850	1,45	9,26	1,09	6,33	0,71	4,43
Bene/v10/sR/rL	135250	453850	1,45	9,26	1,09	6,33	0,71	4,43
Bene/v10/sR/rR	135250	453850	1,45	9,26	1,09	6,33	0,71	4,43
Bene/v11/sL/rR	135150	453950	1,45	9,22	1,08	6,3	0,71	4,41
Bene/v11/sL/rL	135150	453950	1,45	9,22	1,08	6,3	0,71	4,41
Bene/v11/sR/rL	135150	453950	1,45	9,22	1,08	6,3	0,71	4,41
Bene/v11/sR/rR	135150	453950	1,45	9,22	1,08	6,3	0,71	4,41
Bene/v12/sL/rR	135050	454050	1,45	9,23	1,09	6,3	0,71	4,4
Bene/v12/sL/rL	135050	454050	1,45	9,23	1,09	6,3	0,71	4,4
Bene/v12/sR/rL	135050	454050	1,45	9,23	1,09	6,3	0,71	4,4
Bene/v12/sR/rR	135050	454050	1,45	9,23	1,09	6,3	0,71	4,4

Wegvak	X	Y	2010		2015		2020	
			no2_direct	nox	no2_direct	nox	no2_direct	nox
Bene/v13/sL/rR	135050	454150	1,42	9,04	1,06	6,17	0,69	4,31
Bene/v13/sL/rL	135050	454150	1,42	9,04	1,06	6,17	0,69	4,31
Bene/v13/sR/rL	135050	454150	1,42	9,04	1,06	6,17	0,69	4,31
Bene/v13/sR/rR	135050	454150	1,42	9,04	1,06	6,17	0,69	4,31
Bene/v14/sL/rR	134950	454250	1,44	9,12	1,08	6,22	0,7	4,34
Bene/v14/sL/rL	134950	454250	1,44	9,12	1,08	6,22	0,7	4,34
Bene/v14/sR/rL	134950	454250	1,44	9,12	1,08	6,22	0,7	4,34
Bene/v14/sR/rR	134950	454250	1,44	9,12	1,08	6,22	0,7	4,34
Bene/v15/sL/rR	134950	454350	1,42	8,97	1,06	6,11	0,69	4,27
Bene/v15/sL/rL	134950	454350	1,42	8,97	1,06	6,11	0,69	4,27
Bene/v15/sR/rL	134950	454350	1,42	8,97	1,06	6,11	0,69	4,27
Bene/v15/sR/rR	134950	454350	1,42	8,97	1,06	6,11	0,69	4,27
Bene/v16/sL/rR	134850	454450	1,44	9,14	1,08	6,22	0,7	4,34
Bene/v16/sL/rL	134850	454450	1,44	9,14	1,08	6,22	0,7	4,34
Bene/v16/sR/rL	134850	454450	1,44	9,14	1,08	6,22	0,7	4,34
Bene/v16/sR/rR	134850	454450	1,44	9,14	1,08	6,22	0,7	4,34
Bene/v17/sL/rR	134850	454550	1,42	9,01	1,06	6,13	0,69	4,28
Bene/v17/sL/rL	134850	454550	1,42	9,01	1,06	6,13	0,69	4,28
Bene/v17/sR/rL	134850	454550	1,42	9,01	1,06	6,13	0,69	4,28
Bene/v17/sR/rR	134850	454550	1,42	9,01	1,06	6,13	0,69	4,28
Bene/v18/sL/rR	134750	454650	1,47	9,25	1,09	6,29	0,71	4,39
Bene/v18/sL/rL	134750	454650	1,47	9,25	1,09	6,29	0,71	4,39
Bene/v18/sR/rL	134750	454650	1,47	9,25	1,09	6,29	0,71	4,39
Bene/v18/sR/rR	134750	454650	1,47	9,25	1,09	6,29	0,71	4,39
Euro/v1/sL	135750	453350	1,61	10,31	1,21	7,09	0,79	4,97
Euro/v1/sR	135750	453350	1,61	10,31	1,21	7,09	0,79	4,97
Euro/v2/sL	135750	453550	1,48	9,48	1,11	6,51	0,72	4,56
Euro/v2/sR	135750	453550	1,48	9,48	1,11	6,51	0,72	4,56
Euro/v3/sL	135650	453850	1,36	8,71	1,02	5,98	0,66	4,18
Euro/v3/sR	135850	453850	1,33	8,54	0,99	5,86	0,65	4,11
Euro/v4/sL	135650	454050	1,29	8,29	0,97	5,68	0,63	3,97
Euro/v4/sR	135650	454050	1,29	8,29	0,97	5,68	0,63	3,97
Euro/v5/sL	135650	454150	1,26	8,1	0,95	5,55	0,62	3,88
Euro/v5/sR	135650	454150	1,26	8,1	0,95	5,55	0,62	3,88
EuZu/v1/sL/rR	135850	453150	1,77	11,37	1,33	7,83	0,87	5,49
EuZu/v1/sL/rL	135850	453150	1,77	11,37	1,33	7,83	0,87	5,49
EuZu/v1/sR/rL	135850	453150	1,77	11,37	1,33	7,83	0,87	5,49
EuZu/v1/sR/rR	135850	453150	1,77	11,37	1,33	7,83	0,87	5,49
EuZu/v2/sL/rR	135850	453050	1,91	12,2	1,43	8,41	0,94	5,89
EuZu/v2/sL/rL	135850	453050	1,91	12,2	1,43	8,41	0,94	5,89
EuZu/v2/sR/rL	135850	453050	1,91	12,2	1,43	8,41	0,94	5,89
EuZu/v2/sR/rR	135850	453050	1,91	12,2	1,43	8,41	0,94	5,89
EuZu/v3/sL/rR	135850	452850	2,32	14,79	1,75	10,21	1,14	7,15
EuZu/v3/sL/rL	135850	452850	2,32	14,79	1,75	10,21	1,14	7,15
EuZu/v3/sL/OV	135850	452850	2,32	14,79	1,75	10,21	1,14	7,15
EuZu/v3/sR/OV	135850	452850	2,32	14,79	1,75	10,21	1,14	7,15
EuZu/v3/sR/rL	135850	452850	2,32	14,79	1,75	10,21	1,14	7,15
EuZu/v3/sR/rR	135850	452850	2,32	14,79	1,75	10,21	1,14	7,15
EuZu/v4/sL/rR	135750	452650	3,47	21,82	2,61	15,09	1,7	10,56
EuZu/v4/sL/rL	135750	452650	3,47	21,82	2,61	15,09	1,7	10,56
EuZu/v4/sL/OV	135750	452650	3,47	21,82	2,61	15,09	1,7	10,56
EuZu/v4/sR/OV	135750	452650	3,47	21,82	2,61	15,09	1,7	10,56
EuZu/v4/sR/rL	135750	452650	3,47	21,82	2,61	15,09	1,7	10,56
EuZu/v4/sR/rR	135750	452650	3,47	21,82	2,61	15,09	1,7	10,56
EuZu/v5/sL/rR	135750	452550	4,99	31,11	3,77	21,54	2,46	15,07
EuZu/v5/sL/rL	135750	452550	4,99	31,11	3,77	21,54	2,46	15,07
EuZu/v5/sR/rL	135750	452550	4,99	31,11	3,77	21,54	2,46	15,07
EuZu/v5/sR/rR	135750	452550	4,99	31,11	3,77	21,54	2,46	15,07
EuZu/v6/sL/rR	135750	452450	8,29	51,08	6,27	35,48	4,07	24,77

Wegvak	X	Y	2010		2015		2020	
			no2_direct	nox	no2_direct	nox	no2_direct	nox
EuZu/v6/sL/rL	135750	452450	8,29	51,08	6,27	35,48	4,07	24,77
EuZu/v6/sR/rL	135750	452450	8,29	51,08	6,27	35,48	4,07	24,77
EuZu/v6/sR/rR	135750	452450	8,29	51,08	6,27	35,48	4,07	24,77
EuZu/v7/sL/rR	135750	452350	5,79	36,01	4,33	24,87	2,81	17,38
EuZu/v7/sL/rL	135750	452350	5,79	36,01	4,33	24,87	2,81	17,38
EuZu/v7/sR/rL	135750	452350	5,79	36,01	4,33	24,87	2,81	17,38
EuZu/v7/sR/rR	135750	452350	5,79	36,01	4,33	24,87	2,81	17,38
EuZu/v8/sL/rR	135750	452150	2,79	17,68	2,1	12,21	1,37	8,54
EuZu/v8/sL/rL	135750	452150	2,79	17,68	2,1	12,21	1,37	8,54
EuZu/v8/sR/rL	135750	452150	2,79	17,68	2,1	12,21	1,37	8,54
EuZu/v8/sR/rR	135750	452150	2,79	17,68	2,1	12,21	1,37	8,54
EuZu/v9/sL/rR	135750	452050	2,33	14,85	1,75	10,25	1,14	7,18
EuZu/v9/sL/rL	135750	452050	2,33	14,85	1,75	10,25	1,14	7,18
EuZu/v9/sR/rL	135750	452050	2,33	14,85	1,75	10,25	1,14	7,18
EuZu/v9/sR/rR	135750	452050	2,33	14,85	1,75	10,25	1,14	7,18
EuZu/v10/sL/rR	135850	451950	2,10	13,47	1,58	9,31	1,03	6,52
EuZu/v10/sL/rL	135850	451950	2,10	13,47	1,58	9,31	1,03	6,52
EuZu/v10/sR/rL	135850	451950	2,10	13,47	1,58	9,31	1,03	6,52
EuZu/v10/sR/rR	135850	451950	2,10	13,47	1,58	9,31	1,03	6,52
EuZu/v11/sL/rR	135750	451850	1,84	11,89	1,39	8,21	0,91	5,75
EuZu/v11/sL/rL	135750	451850	1,84	11,89	1,39	8,21	0,91	5,75
EuZu/v11/sR/rL	135750	451850	1,84	11,89	1,39	8,21	0,91	5,75
EuZu/v11/sR/rR	135750	451850	1,84	11,89	1,39	8,21	0,91	5,75
EuZu/v12/sL	135750	451750	1,68	10,91	1,27	7,53	0,83	5,28
EuZu/v12/sR	135750	451750	1,68	10,91	1,27	7,53	0,83	5,28
EuZu/v13/sL	135550	451650	1,52	9,85	1,14	6,78	0,75	4,76
EuZu/v13/sR	135550	451650	1,52	9,85	1,14	6,78	0,75	4,76
OdO/v1/sL	135650	454350	1,21	7,78	0,91	5,32	0,59	3,72
OdO/v1/sR	135650	454350	1,21	7,78	0,91	5,32	0,59	3,72
OdO/v2/sL	135550	454450	1,21	7,73	0,9	5,28	0,59	3,69
OdO/v2/sR	135550	454450	1,21	7,73	0,9	5,28	0,59	3,69
OdO/v3/sL	135550	454550	1,19	7,59	0,89	5,19	0,58	3,62
OdO/v3/sR	135550	454550	1,19	7,59	0,89	5,19	0,58	3,62
OdO/v4/sL	135450	454650	1,19	7,58	0,89	5,17	0,58	3,61
OdO/v4/sR	135450	454650	1,19	7,58	0,89	5,17	0,58	3,61
OdO/v5/sL	135350	454850	1,18	7,49	0,88	5,1	0,57	3,56
OdO/v5/sR	135350	454850	1,18	7,49	0,88	5,1	0,57	3,56
OdO/v6/sL	135250	455050	1,17	7,42	0,87	5,05	0,57	3,52
OdO/v6/sR	135250	455050	1,17	7,42	0,87	5,05	0,57	3,52
OdO/v7/sL	135150	455150	1,18	7,49	0,88	5,09	0,57	3,55
OdO/v7/sR	135150	455150	1,18	7,49	0,88	5,09	0,57	3,55
Tell/v1/sL	135550	454650	1,17	7,46	0,87	5,09	0,57	3,56
Tell/v1/sR	135550	454650	1,17	7,46	0,87	5,09	0,57	3,56
Tell/v2/sL	135550	454750	1,15	7,34	0,86	5,01	0,56	3,5
Tell/v2/sR	135550	454750	1,15	7,34	0,86	5,01	0,56	3,5
Tell/v3/sL	135650	454850	1,11	7,12	0,83	4,86	0,54	3,4
Tell/v3/sR	135650	454850	1,11	7,12	0,83	4,86	0,54	3,4
Zijst/v1/sL	135750	454950	1,08	6,92	0,81	4,73	0,53	3,3
Zijst/v1/sR	135750	454950	1,08	6,92	0,81	4,73	0,53	3,3
Zijst/v2/sL	135750	454950	1,08	6,92	0,81	4,73	0,53	3,3
Zijst/v2/sR	135750	454950	1,08	6,92	0,81	4,73	0,53	3,3
Zijst/v3/sL	135750	455050	1,06	6,81	0,8	4,65	0,52	3,25
Zijst/v3/sR	135750	455050	1,06	6,81	0,8	4,65	0,52	3,25
Zijst/v4/sL	135850	455150	1,03	6,63	0,77	4,52	0,5	3,16
Zijst/v4/sR	135850	455150	1,03	6,63	0,77	4,52	0,5	3,16
Croe/v13/sL/rR	136350	454550	1,11	7,2	0,83	4,94	0,54	3,46
Croe/v13/sL/rL	136350	454550	1,11	7,2	0,83	4,94	0,54	3,46

Wegvak	X	Y	2010		2015		2020	
			no2_direct	nox	no2_direct	nox	no2_direct	nox
Croe/v13/sR/rL	136350	454550	1,11	7,2	0,83	4,94	0,54	3,46
Croe/v13/sR/rR	136350	454550	1,11	7,2	0,83	4,94	0,54	3,46
Croe/v12/sL/rR	136250	454550	1,11	7,21	0,83	4,94	0,54	3,46
Croe/v12/sL/rL	136250	454550	1,11	7,21	0,83	4,94	0,54	3,46
Croe/v12/sR/rL	136250	454550	1,11	7,21	0,83	4,94	0,54	3,46
Croe/v12/sR/rR	136250	454550	1,11	7,21	0,83	4,94	0,54	3,46
Croe/v11/sL/rR	136250	454650	1,09	7,07	0,82	4,85	0,53	3,39
Croe/v11/sL/rL	136250	454650	1,09	7,07	0,82	4,85	0,53	3,39
Croe/v11/sR/rL	136250	454650	1,09	7,07	0,82	4,85	0,53	3,39
Croe/v11/sR/rR	136250	454650	1,09	7,07	0,82	4,85	0,53	3,39
Croe/v10/sL/rR	136250	454650	1,09	7,07	0,82	4,85	0,53	3,39
Croe/v10/sL/rL	136250	454650	1,09	7,07	0,82	4,85	0,53	3,39
Croe/v10/sR/rL	136250	454650	1,09	7,07	0,82	4,85	0,53	3,39
Croe/v10/sR/rR	136250	454650	1,09	7,07	0,82	4,85	0,53	3,39
Croe/v9/sL/rR	136150	454750	1,08	6,97	0,81	4,77	0,53	3,34
Croe/v9/sL/rL	136150	454750	1,08	6,97	0,81	4,77	0,53	3,34
Croe/v9/sR/rL	136150	454750	1,08	6,97	0,81	4,77	0,53	3,34
Croe/v9/sR/rR	136150	454750	1,08	6,97	0,81	4,77	0,53	3,34
Croe/v8/sL/rR	136050	454950	1,05	6,75	0,79	4,62	0,51	3,23
Croe/v8/sL/rL	136050	454950	1,05	6,75	0,79	4,62	0,51	3,23
Croe/v8/sR/rL	136050	454950	1,05	6,75	0,79	4,62	0,51	3,23
Croe/v8/sR/rR	136050	454950	1,05	6,75	0,79	4,62	0,51	3,23
Croe/v7/sL/rR	136050	455050	1,03	6,64	0,77	4,54	0,5	3,17
Croe/v7/sL/rL	136050	455050	1,03	6,64	0,77	4,54	0,5	3,17
Croe/v7/sR/rL	136050	455050	1,03	6,64	0,77	4,54	0,5	3,17
Croe/v7/sR/rR	136050	455050	1,03	6,64	0,77	4,54	0,5	3,17
Croe/v6/sL/rR	135950	455150	1,02	6,57	0,77	4,49	0,5	3,13
Croe/v6/sL/rL	135950	455150	1,02	6,57	0,77	4,49	0,5	3,13
Croe/v6/sR/rL	135950	455150	1,02	6,57	0,77	4,49	0,5	3,13
Croe/v6/sR/rR	135950	455150	1,02	6,57	0,77	4,49	0,5	3,13
Croe/v5/sL/rR	135850	455250	1,02	6,51	0,76	4,44	0,49	3,1
Croe/v5/sL/rL	135850	455250	1,02	6,51	0,76	4,44	0,49	3,1
Croe/v5/sR/rL	135850	455250	1,02	6,51	0,76	4,44	0,49	3,1
Croe/v5/sR/rR	135850	455250	1,02	6,51	0,76	4,44	0,49	3,1
Croe/v4/sL/rR	135850	455350	1,00	6,4	0,75	4,37	0,49	3,05
Croe/v4/sL/rL	135850	455350	1,00	6,4	0,75	4,37	0,49	3,05
Croe/v4/sR/rL	135850	455350	1,00	6,4	0,75	4,37	0,49	3,05
Croe/v4/sR/rR	135850	455350	1,00	6,4	0,75	4,37	0,49	3,05
Croe/v3/sL/rR	135850	455450	0,98	6,29	0,74	4,29	0,48	2,99
Croe/v3/sL/rL	135850	455450	0,98	6,29	0,74	4,29	0,48	2,99
Croe/v3/sR/rL	135850	455450	0,98	6,29	0,74	4,29	0,48	2,99
Croe/v3/sR/rR	135850	455450	0,98	6,29	0,74	4,29	0,48	2,99
Croe/v2/sL/rR	135750	455550	0,98	6,24	0,73	4,25	0,47	2,97
Croe/v2/sL/rL	135750	455550	0,98	6,24	0,73	4,25	0,47	2,97
Croe/v2/sR/rL	135750	455550	0,98	6,24	0,73	4,25	0,47	2,97
Croe/v2/sR/rR	135750	455550	0,98	6,24	0,73	4,25	0,47	2,97
Croe/v1/sL/rR	135650	455650	0,98	6,2	0,73	4,22	0,47	2,94
Croe/v1/sL/rL	135650	455650	0,98	6,2	0,73	4,22	0,47	2,94
Croe/v1/sR/rL	135650	455650	0,98	6,2	0,73	4,22	0,47	2,94
Croe/v1/sR/rR	135650	455650	0,98	6,2	0,73	4,22	0,47	2,94

Wegvak	X	Y	2010		2015		2020	
			no2_direct	nox	no2_direct	nox	no2_direct	nox
Vleu/v1/sL/rR	134450	456350	1,20	7,46	0,89	5	0,57	3,47
Vleu/v1/sL/OV	134450	456350	1,20	7,46	0,89	5	0,57	3,47
Vleu/v1/sL/rL	134450	456350	1,20	7,46	0,89	5	0,57	3,47
Vleu/v1/sR/rL	134450	456350	1,20	7,46	0,89	5	0,57	3,47
Vleu/v1/sR/OV	134450	456350	1,20	7,46	0,89	5	0,57	3,47
Vleu/v1/sR/rR	134450	456350	1,20	7,46	0,89	5	0,57	3,47
Vleu/v2/sL/rR	134550	456250	1,18	7,35	0,87	4,94	0,56	3,43
Vleu/v2/sL/OV	134550	456250	1,18	7,35	0,87	4,94	0,56	3,43
Vleu/v2/sL/rL	134550	456250	1,18	7,35	0,87	4,94	0,56	3,43
Vleu/v2/sR/rL	134550	456250	1,18	7,35	0,87	4,94	0,56	3,43
Vleu/v2/sR/OV	134550	456250	1,18	7,35	0,87	4,94	0,56	3,43
Vleu/v2/sR/rR	134550	456250	1,18	7,35	0,87	4,94	0,56	3,43
Vleu/v2/sR/rL/T2	134550	456250	1,18	7,35	0,87	4,94	0,56	3,43
Vleu/v2/sR/OV/T4	134550	456250	1,18	7,35	0,87	4,94	0,56	3,43
Vleu/v2/sR/rR/T4	134550	456250	1,18	7,35	0,87	4,94	0,56	3,43
Vleu/v2/sRgem4/2	134550	456250	1,18	7,35	0,87	4,94	0,56	3,43
Vleu/v3/sL/rR	134650	456250	1,14	7,08	0,84	4,76	0,54	3,31
Vleu/v3/sL/OV	134650	456250	1,14	7,08	0,84	4,76	0,54	3,31
Vleu/v3/sL/rL	134650	456250	1,14	7,08	0,84	4,76	0,54	3,31
Vleu/v3/sR/rL	134650	456250	1,14	7,08	0,84	4,76	0,54	3,31
Vleu/v3/sR/OV	134650	456250	1,14	7,08	0,84	4,76	0,54	3,31
Vleu/v3/sR/rR	134650	456250	1,14	7,08	0,84	4,76	0,54	3,31
Vleu/v3/sR/rL/T2	134650	456250	1,14	7,08	0,84	4,76	0,54	3,31
Vleu/v3/sR/OV/T2	134650	456250	1,14	7,08	0,84	4,76	0,54	3,31
Vleu/v3/sR/rR/T4	134650	456250	1,14	7,08	0,84	4,76	0,54	3,31
Vleu/v3/sRgem4/2	134650	456250	1,14	7,08	0,84	4,76	0,54	3,31
Vleu/v4/sL/rR	134750	456250	1,10	6,91	0,82	4,66	0,53	3,24
Vleu/v4/sL/OV	134750	456250	1,10	6,91	0,82	4,66	0,53	3,24
Vleu/v4/sL/rL	134750	456250	1,10	6,91	0,82	4,66	0,53	3,24
Vleu/v4/sR/rL	134750	456250	1,10	6,91	0,82	4,66	0,53	3,24
Vleu/v4/sR/OV	134750	456250	1,10	6,91	0,82	4,66	0,53	3,24
Vleu/v4/sR/rR	134750	456250	1,10	6,91	0,82	4,66	0,53	3,24
Vleu/v5A/sL/rR	134950	456250	1,02	6,4	0,76	4,32	0,49	3
Vleu/v5A/sL/OV	134950	456250	1,02	6,4	0,76	4,32	0,49	3
Vleu/v5A/sL/rL	134950	456250	1,02	6,4	0,76	4,32	0,49	3
Vleu/v5A/sR/rL	134950	456250	1,02	6,4	0,76	4,32	0,49	3
Vleu/v5A/sR/OV	134950	456250	1,02	6,4	0,76	4,32	0,49	3
Vleu/v5A/sR/rR	134950	456250	1,02	6,4	0,76	4,32	0,49	3
Vleu/v5B/sL/rR	135150	456150	0,98	6,17	0,73	4,17	0,47	2,9
Vleu/v5B/sL/OV	135150	456150	0,98	6,17	0,73	4,17	0,47	2,9
Vleu/v5B/sL/rL	135150	456150	0,98	6,17	0,73	4,17	0,47	2,9
Vleu/v5B/sR/rL	135150	456150	0,98	6,17	0,73	4,17	0,47	2,9
Vleu/v5B/sR/OV	135150	456150	0,98	6,17	0,73	4,17	0,47	2,9
Vleu/v5B/sR/rR	135150	456150	0,98	6,17	0,73	4,17	0,47	2,9
Vleu/v6/sL/rR	135350	456150	0,93	5,87	0,69	3,98	0,45	2,77
Vleu/v6/sL/OV	135350	456150	0,93	5,87	0,69	3,98	0,45	2,77
Vleu/v6/sL/rL	135350	456150	0,93	5,87	0,69	3,98	0,45	2,77
Vleu/v6/sR/rL	135350	456150	0,93	5,87	0,69	3,98	0,45	2,77
Vleu/v6/sR/OV	135350	456150	0,93	5,87	0,69	3,98	0,45	2,77
Vleu/v6/sR/rR	135350	456150	0,93	5,87	0,69	3,98	0,45	2,77
Vleu/v7/sL/rR	135450	456150	0,91	5,76	0,68	3,9	0,44	2,72
Vleu/v7/sL/OV	135450	456150	0,91	5,76	0,68	3,9	0,44	2,72
Vleu/v7/sL/rL	135450	456150	0,91	5,76	0,68	3,9	0,44	2,72
Vleu/v7/sR/rL	135450	456150	0,91	5,76	0,68	3,9	0,44	2,72
Vleu/v7/sR/OV	135450	456150	0,91	5,76	0,68	3,9	0,44	2,72
Vleu/v7/sR/rR	135450	456150	0,91	5,76	0,68	3,9	0,44	2,72
Vleu/v8/sL/rR	135550	456150	0,90	5,66	0,67	3,84	0,43	2,67
Vleu/v8/sL/OV	135550	456150	0,90	5,66	0,67	3,84	0,43	2,67
Vleu/v8/sL/rL	135550	456150	0,90	5,66	0,67	3,84	0,43	2,67
Vleu/v8/sR/rL	135550	456150	0,90	5,66	0,67	3,84	0,43	2,67
Vleu/v8/sR/OV	135550	456150	0,90	5,66	0,67	3,84	0,43	2,67

Wegvak	X	Y	2010		2015		2020	
			no2_direct	nox	no2_direct	nox	no2_direct	nox
Vleu/v8/sR/rR	135550	456150	0,90	5,66	0,67	3,84	0,43	2,67
Vleu/v8/sR/rL/T2	135550	456150	0,90	5,66	0,67	3,84	0,43	2,67
Vleu/v8/sR/OV/T2	135550	456150	0,90	5,66	0,67	3,84	0,43	2,67
Vleuv8/sR/rR/T4	135550	456150	0,90	5,66	0,67	3,84	0,43	2,67
Vleuv8/sRgem4/2	135550	456150	0,90	5,66	0,67	3,84	0,43	2,67
BRad/v2/sR/rL	138950	457250	0,86	4,43	0,64	3,02	0,41	2,05
BRad/v2/sR/rR	138950	457250	0,86	4,43	0,64	3,02	0,41	2,05
BRad/v3/sR/rL	139050	457350	0,86	4,43	0,64	3,02	0,41	2,05
BRad/v3/sR/rR	139050	457350	0,86	4,43	0,64	3,02	0,41	2,05
BiltStrwg/v1/sL	138750	456550	0,86	4,43	0,64	3,02	0,41	2,05
BiltStrwg/v1/sR	138750	456550	0,86	4,43	0,64	3,02	0,41	2,05
BiltStrwg/v2/sL	139050	456650	0,86	4,43	0,64	3,02	0,41	2,05
BiltStrwg/v2/sR	139050	456650	0,86	4,43	0,64	3,02	0,41	2,05
Aansluiting A12/sL/rR	130250	454050	10,27	60,73	7,56	40,71	4,84	28,21
Aansluiting A12/sL/rL	130250	454050	10,27	60,73	7,56	40,71	4,84	28,21
NoStadO/v1/sL	133750	456650	1,96	12,15	1,44	8,1	0,92	5,6
NoStadO/v1/sR	133750	456650	1,96	12,15	1,44	8,1	0,92	5,6
NoStadO/v2/sL	133550	456650	2,61	16,2	1,91	10,79	1,23	7,45
NoStadO/v2/sR	133550	456650	2,61	16,2	1,91	10,79	1,23	7,45
NoStadO/v3/sL	133350	456650	4,30	26,74	3,14	17,76	2,01	12,24
NoStadO/v3/sR	133350	456650	4,30	26,74	3,14	17,76	2,01	12,24
NoStadO/v4/sL	133250	456750	5,27	32,82	3,85	21,77	2,47	15
NoStadO/v4/sR	133250	456750	5,27	32,82	3,85	21,77	2,47	15
NoStadO/v5/sL	133050	456750	11,48	71,27	8,37	46,66	5,35	32
NoStadO/v5/sR	133050	456750	11,48	71,27	8,37	46,66	5,35	32
NoStadO/v6/sL	132950	456750	4,44	27,53	3,25	18,27	2,08	12,6
NoStadO/v6/sR	132950	456750	4,44	27,53	3,25	18,27	2,08	12,6
NoStadO/v7/sL	132850	456750	3,08	19,11	2,26	12,71	1,45	8,77
NoStadO/v7/sR	132850	456750	3,08	19,11	2,26	12,71	1,45	8,77
NoStadO/v8/sL	132650	456750	2,08	12,84	1,52	8,57	0,98	5,92
NoStadO/v8/sR	132650	456750	2,08	12,84	1,52	8,57	0,98	5,92
NoStadO/v9/sL	132550	456850	1,96	12,11	1,44	8,08	0,92	5,59
NoStadO/v9/sR	132550	456850	1,96	12,11	1,44	8,08	0,92	5,59
Wat/v1/sL	138350	456350	1,13	7,29	0,84	5	0,55	3,49
Wat/v1/sR	138350	456350	1,13	7,29	0,84	5	0,55	3,49
Wat/v2/sL/rR	138450	456150	1,26	8,17	0,94	5,61	0,61	3,91
Wat/v2/sL/rL	138450	456150	1,26	8,17	0,94	5,61	0,61	3,91
Wat/v2/sR/rL	138450	456150	1,26	8,17	0,94	5,61	0,61	3,91
Wat/v2/sR/rR	138450	456150	1,26	8,17	0,94	5,61	0,61	3,91
Wat/v3/sL/rR	138450	455950	1,35	8,77	1,02	6,04	0,66	4,21
Wat/v3/sL/rL	138450	455950	1,35	8,77	1,02	6,04	0,66	4,21
Wat/v3/sR/rL	138450	455950	1,35	8,77	1,02	6,04	0,66	4,21
Wat/v3/sR/rR	138450	455950	1,35	8,77	1,02	6,04	0,66	4,21
Wat/v4/sL/rR	138550	455750	1,64	10,2	1,23	7,03	0,8	4,89
Wat/v4/sL/rL	138550	455750	1,64	10,2	1,23	7,03	0,8	4,89
Wat/v4/rR/rL	138550	455750	1,64	10,2	1,23	7,03	0,8	4,89
Wat/v4/sR/rR	138550	455750	1,64	10,2	1,23	7,03	0,8	4,89
Wat/v5/sL/rR	138650	455550	0,86	4,43	0,64	3,02	0,41	2,05
Wat/v5/sL/rL	138650	455550	0,86	4,43	0,64	3,02	0,41	2,05
Wat/v5/sR/rL	138650	455550	0,86	4,43	0,64	3,02	0,41	2,05
Wat/v5/sR/rR	138650	455550	0,86	4,43	0,64	3,02	0,41	2,05
Wat/v5A/sL	138650	455350	0,86	4,43	0,64	3,02	0,41	2,05
Wat/v5A/sR	138650	455350	0,86	4,43	0,64	3,02	0,41	2,05
Wat/v6/sL	138550	455150	1,56	10,53	1,17	7,28	0,77	5,11
Wat/v6/sR	138550	455150	1,56	10,53	1,17	7,28	0,77	5,11
Wat/v6A/sL	138550	455150	1,56	10,53	1,17	7,28	0,77	5,11

Wegvak	X	Y	2010		2015		2020	
			no2_direct	nox	no2_direct	nox	no2_direct	nox
Wat/v6A/sL/T4	138550	455150	1,56	10,53	1,17	7,28	0,77	5,11
Wat/v6A/sLgem4/2	138550	455150	1,56	10,53	1,17	7,28	0,77	5,11
Wat/v6AA/sL	138550	455150	1,56	10,53	1,17	7,28	0,77	5,11
Wat/v6AA/T4	138550	455150	1,56	10,53	1,17	7,28	0,77	5,11
Wat/v6AA/sLgem2/4	138550	455150	1,56	10,53	1,17	7,28	0,77	5,11
Wat/v6A/sR	138550	455150	1,56	10,53	1,17	7,28	0,77	5,11
Wat/v6B/sL	138350	454850	1,48	10,06	1,12	6,96	0,73	4,89
Wat/v6B/sR	138350	454850	1,48	10,06	1,12	6,96	0,73	4,89
Wat/v7/sL	138350	454750	1,52	10,37	1,15	7,18	0,75	5,04
Wat/v7/sR	138350	454750	1,52	10,37	1,15	7,18	0,75	5,04
Wat/v8/sL	138250	454650	1,50	10,18	1,13	7,05	0,74	4,95
Wat/v8/sR	138250	454650	1,50	10,18	1,13	7,05	0,74	4,95
Wat/v9/sL	138250	454550	1,55	10,55	1,17	7,31	0,77	5,13
Wat/v9/sR	138250	454550	1,55	10,55	1,17	7,31	0,77	5,13
Wat/v10/sL	138150	454350	1,59	10,81	1,2	7,49	0,79	5,26
Wat/v10/sR	138150	454350	1,59	10,81	1,2	7,49	0,79	5,26
Wat/v11/sL	138050	454250	1,57	10,66	1,18	7,38	0,78	5,19
Wat/v11/sR	138050	454250	1,57	10,66	1,18	7,38	0,78	5,19
Wat/v12/sL	138050	454150	1,63	11,11	1,23	7,69	0,81	5,41
Wat/v12/sR	138050	454150	1,63	11,11	1,23	7,69	0,81	5,41
Wat/v13/sL	137850	453950	1,59	10,79	1,2	7,47	0,79	5,25
Wat/v13/sR	137850	453950	1,59	10,79	1,2	7,47	0,79	5,25
Wat/v14/sL	137750	453850	1,57	10,64	1,19	7,37	0,78	5,18
Wat/v14/sR	137750	453850	1,57	10,64	1,19	7,37	0,78	5,18
Wat/v15/sL	137650	453750	1,56	10,51	1,17	7,28	0,77	5,11
Wat/v15/sR	137650	453750	1,56	10,51	1,17	7,28	0,77	5,11
Wat/v16/sL	137450	453650	1,49	10,02	1,13	6,94	0,74	4,87
Wat/v16/sR	137450	453650	1,49	10,02	1,13	6,94	0,74	4,87
Wat/v17/sL	137350	453450	1,54	10,33	1,16	7,15	0,77	5,02
Wat/v17/sR	137350	453450	1,54	10,33	1,16	7,15	0,77	5,02
Wat/v18/sL	137250	453350	1,55	10,38	1,17	7,19	0,77	5,05
Wat/v18/sR	137250	453350	1,55	10,38	1,17	7,19	0,77	5,05
Wat/v19/sL	137150	453150	1,63	10,88	1,24	7,54	0,81	5,29
Wat/v19/sR	137150	453150	1,63	10,88	1,24	7,54	0,81	5,29
Wat/v20/sL	137050	452950	1,75	11,63	1,33	8,06	0,87	5,66
Wat/v20/sR	137050	452950	1,75	11,63	1,33	8,06	0,87	5,66
Wat/v21/sL	137050	452850	1,84	12,19	1,39	8,45	0,92	5,94
Wat/v21/sR	137050	452850	1,84	12,19	1,39	8,45	0,92	5,94
Wat/v22/sL	136950	452650	2,09	13,8	1,58	9,57	1,04	6,72
Wat/v22/sR	136950	452650	2,09	13,8	1,58	9,57	1,04	6,72
Wat/v23/sL/rR	136850	452250	3,71	24,41	2,85	16,99	1,88	11,96
Wat/v23/sL/rL	136850	452250	3,71	24,41	2,85	16,99	1,88	11,96
Wat/v23/sR/rL	136850	452250	3,71	24,41	2,85	16,99	1,88	11,96
Wat/v23/sR/rR	136850	452250	3,71	24,41	2,85	16,99	1,88	11,96
Cabapl/v1/sL/rR	136050	456250	0,82	5,23	0,61	3,56	0,4	2,48
Cabapl/v1/sL/rL	136050	456250	0,82	5,23	0,61	3,56	0,4	2,48
Cabapl/v1/sR/rL	136050	456250	0,82	5,23	0,61	3,56	0,4	2,48
Cabapl/v1/sR/rR	136050	456250	0,82	5,23	0,61	3,56	0,4	2,48
Cabapl/v2/sL/rR	136050	456150	0,84	5,37	0,63	3,66	0,41	2,55
Cabapl/v2/sL/rL	136050	456150	0,84	5,37	0,63	3,66	0,41	2,55
Cabapl/v2/sR/rL	136050	456150	0,84	5,37	0,63	3,66	0,41	2,55
Cabapl/v2/sR/rR	136050	456150	0,84	5,37	0,63	3,66	0,41	2,55
Cabapl/v3/sL/rR	136150	456150	0,84	5,37	0,63	3,66	0,41	2,55
Cabapl/v3/sL/rL	136150	456150	0,84	5,37	0,63	3,66	0,41	2,55
Cabapl/v3/sR/rL	136150	456150	0,84	5,37	0,63	3,66	0,41	2,55
Cabapl/v3/sR/rR	136150	456150	0,84	5,37	0,63	3,66	0,41	2,55
Cabapl/v4/sL/rR	136150	455950	0,86	5,51	0,64	3,75	0,43	2,62
Cabapl/v4/sL/rL	136150	455950	0,86	5,51	0,64	3,75	0,43	2,62
Cabapl/v4/sR/rL	136150	455950	0,86	5,51	0,64	3,75	0,43	2,62
Cabapl/v4/sR/rR	136150	455950	0,86	5,51	0,64	3,75	0,43	2,62

Wegvak	X	Y	2010		2015		2020	
			no2_direct	nox	no2_direct	nox	no2_direct	nox
Cabapl/v5/sL/rR	136250	455950	0,86	5,51	0,64	3,75	0,43	2,62
Cabapl/v5/sL/rL	136250	455950	0,86	5,51	0,64	3,75	0,43	2,62
Cabapl/v5/sR/rL	136250	455950	0,86	5,51	0,64	3,75	0,43	2,62
Cabapl/v5/sR/rR	136250	455950	0,86	5,51	0,64	3,75	0,43	2,62
Cabapl/v6/sL/rR	136250	455950	0,86	5,51	0,64	3,75	0,43	2,62
Cabapl/v6/sL/rL	136250	455950	0,86	5,51	0,64	3,75	0,43	2,62
Cabapl/v6/sR/rL	136250	455950	0,86	5,51	0,64	3,75	0,43	2,62
Cabapl/v6/sR/rR	136250	455950	0,86	5,51	0,64	3,75	0,43	2,62
Cabapl/v7/sL/rR	136250	455850	0,86	5,51	0,64	3,75	0,43	2,62
Cabapl/v7/sL/rL	136250	455850	0,86	5,51	0,64	3,75	0,43	2,62
Cabapl/v7/sR/rL	136250	455850	0,86	5,51	0,64	3,75	0,43	2,62
Cabapl/v7/sR/rR	136250	455850	0,86	5,51	0,64	3,75	0,43	2,62
Cabapl/v8/sL/rR	136350	455750	0,88	5,62	0,66	3,83	0,44	2,78
Cabapl/v8/sL/rL	136350	455750	0,88	5,62	0,66	3,83	0,44	2,78
Cabapl/v8/sR/rL	136350	455750	0,88	5,62	0,66	3,83	0,44	2,78
Cabapl/v8/sR/rR	136350	455750	0,88	5,62	0,66	3,83	0,44	2,78
Cabapl/v9/sL	136350	455650	0,92	5,92	0,69	4,05	0,45	2,83
Cabapl/v9/sR	136350	455650	0,92	5,92	0,69	4,05	0,45	2,83
Cabapl/v10/sL	136350	455650	0,92	5,92	0,69	4,05	0,45	2,83
Cabapl/v10/sR	136350	455650	0,92	5,92	0,69	4,05	0,45	2,83
Cabapl/v11/sL	136450	455550	0,93	6,03	0,7	4,13	0,46	2,88
Cabapl/v11/sR	136450	455550	0,93	6,03	0,7	4,13	0,46	2,88
CabaT/v1/sR/rI	136050	456250	0,82	5,23	0,61	3,56	0,4	2,48
CabaT/v1/sR/rR	136050	456250	0,82	5,23	0,61	3,56	0,4	2,48
CabaT/v1/sL/rI	136050	456250	0,82	5,23	0,61	3,56	0,4	2,48
CabaT/v1/sL/rR	136050	456250	0,82	5,23	0,61	3,56	0,4	2,48
CabaT/v2/sL	136050	456150	0,84	5,37	0,63	3,66	0,41	2,55
CabaT/v2/sR	136050	456150	0,84	5,37	0,63	3,66	0,41	2,55
CabaT/v3/sL	136150	456150	0,84	5,37	0,63	3,66	0,41	2,55
CabaT/v3/sR	136150	456150	0,84	5,37	0,63	3,66	0,41	2,55
CabaT/v4/Sl/rR	136150	455950	0,86	5,51	0,64	3,75	0,43	2,62
CabaT/v4/sL/rL	136150	455950	0,86	5,51	0,64	3,75	0,43	2,62
CabaT/v4/sR/rL	136150	455950	0,86	5,51	0,64	3,75	0,43	2,62
CabaT/v4/sR/rR	136150	455950	0,86	5,51	0,64	3,75	0,43	2,62
CabaT/v5/sL/rR	136150	455950	0,86	5,51	0,64	3,75	0,43	2,62
CabaT/v5/sL/rL	136250	455950	0,86	5,51	0,64	3,75	0,43	2,62
CabaT/v5/sR/rL	136250	455950	0,86	5,51	0,64	3,75	0,43	2,62
CabaT/v5/sR/rR	136250	455950	0,86	5,51	0,64	3,75	0,43	2,62
CabaT/v6/sL	136250	455950	0,86	5,51	0,64	3,75	0,43	2,62
CabaT/v6/sR	136250	455950	0,86	5,51	0,64	3,75	0,43	2,62
CabaT/v7/sL	136250	455850	0,86	5,51	0,64	3,75	0,43	2,62
CabaT/v7/sR	136250	455850	0,86	5,51	0,64	3,75	0,43	2,62
CabaT/v8/sL	136350	455750	0,88	5,62	0,66	3,83	0,44	2,78
CabaT/v8/sR	136350	455750	0,88	5,62	0,66	3,83	0,44	2,78
CabaT/v9/sL	136350	455650	0,92	5,92	0,69	4,05	0,45	2,83
CabaT/v9/sR	136350	455650	0,92	5,92	0,69	4,05	0,45	2,83
CabaT/v10/sL	136350	455650	0,92	5,92	0,69	4,05	0,45	2,83
CabaT/v10/sR	136350	455650	0,92	5,92	0,69	4,05	0,45	2,83
CabaT/V11/sL	136450	455550	0,93	6,03	0,7	4,13	0,46	2,88
CabaT/v11/sR	136450	455550	0,93	6,03	0,7	4,13	0,46	2,88

Bijlage 5: Stand van zaken luchtboekhouding Stationsgebied

Stadskantoor	2015 autonoom	2015 Plan	2015 Plan incl. mz+ sb	Bijdrage WWB (*1)	Bijdrage OVT (*1)	Bijdrage MZP (*1)	Bijdrage Stadsk (*1)	Effect maatregel en (*2)	Salderings ruimte
	jaargemid. conc. NO ₂ μg/m ³	jaargemid. conc. NO ₂ μg/m ³	jaargemid. conc. NO ₂ μg/m ³	jaargemid. conc. NO ₂ μg/m ³	jaargemid. conc. NO ₂ μg/m ³	jaargemid. conc. NO ₂ μg/m ³	jaargemid. conc. NO ₂ μg/m ³	jaargemid. conc. NO ₂ μg/m ³	jaargemid. conc. NO ₂ μg/m ³
King/v4/sL	44,08	44,34	43,93	0,00	0,30	0,02	0,26	-0,40	0,17
King/v4/sR	44,08	44,34	43,93	0,00	0,30	0,02	0,26	-0,40	0,17
King/v5/sL	42,65	42,91	42,52	0,00	0,29	0,02	0,26	-0,39	0,18
King/v5/sR	42,65	42,91	42,52	0,00	0,29	0,02	0,26	-0,39	0,18
Weer/v1/sL	47,34	47,75	46,92	0,03	0,00	0,05	0,41	-0,84	-0,34
Weer/v2/sL	40,88	41,17	40,55	0,00	0,00	0,03	0,29	-0,62	-0,30
Weer/v3/sL	41,78	42,09	41,44	0,00	0,00	0,04	0,31	-0,65	-0,31
Oude/v4/sL	44,28	44,36	43,80	0,02	0,00	0,03	0,08	-0,56	-0,43
Oude/v4/sR	47,73	47,83	47,28	0,02	0,00	0,03	0,10	-0,55	-0,40
Cabapl/v1/sL/rL	40,73	40,76	40,04	0,00	0,00	0,09	0,03	-0,72	-0,60
Cabapl/v1/sR/rR	47,47	47,53	46,61	0,00	0,00	0,13	0,06	-0,92	-0,73
Cabapl/v2/sR/rR	45,21	45,26	44,41	0,00	0,00	0,11	0,05	-0,85	-0,68
Cabapl/v4/sL/rL	41,50	41,54	40,74	0,00	-1,26	0,11	0,04	-0,81	-1,92
Cabapl/v5/sL/rL	58,45	58,54	57,28	0,00	-2,60	0,21	0,09	-1,26	-3,56
Cabapl/v5/sR/rR	55,16	55,24	54,06	0,00	-2,40	0,19	0,09	-1,19	-3,31
Cabapl/v7/sL/rL	46,97	47,03	46,05	0,00	-0,63	0,14	0,06	-0,98	-1,41
Cabapl/v7/sR/rR	49,72	49,80	48,72	0,00	-0,60	0,16	0,08	-1,07	-1,44
Cabapl/v8/sL/rL	40,78	40,82	40,04	0,00	-0,50	0,10	0,04	-0,78	-1,13
Cabapl/v8/sR/rR	54,47	54,56	53,36	0,00	-0,67	0,19	0,09	-1,21	-1,60
Cabapl/v11/sR	47,99	48,06	47,10	0,00	-0,30	0,15	0,06	-0,96	-1,04
Cath/v3/sR	42,01	42,01	41,31	0,00	-0,80	0,03	0,00	-0,70	-1,47
Cath/v5/sR	44,29	44,29	43,52	0,00	-0,83	0,04	0,00	-0,77	-1,56
Cath/v6/sR	42,48	42,48	41,89	0,00	-6,65	0,03	0,00	-0,59	-7,21

Stadskantoor	2020 autonoom	2020 Plan	2020 Plan incl. milieuzone	Bijdrage WWB (*1)	Bijdrage OVT (*1)	Bijdrage MZP (*1)	Bijdrage Stadsk (*1)	Effect maatregel en (*2)	Salderings ruimte
Wegvak	jaargemid. conc. NO ₂ μg/m ³	jaargemid. conc. NO ₂ μg/m ³	jaargemid. conc. NO ₂ μg/m ³	jaargemid. conc. NO ₂ μg/m ³	jaargemid. conc. NO ₂ μg/m ³	jaargemid. conc. NO ₂ μg/m ³	jaargemid. conc. NO ₂ μg/m ³	jaargemid. conc. NO ₂ μg/m ³	jaargemid. conc. NO ₂ μg/m ³
Cabapl/v5/sL/rL	43,97	44,03	43,36	0,00	-2,02	0,15	0,06	-0,67	-2,47
Cabapl/v5/sR/rR	41,62	41,68	41,05	0,00	-1,85	0,14	0,06	-0,63	-2,28
Cabapl/v8/sR/rR	40,90	40,97	40,28	0,00	-0,51	0,13	0,07	-0,68	-1,00

Toelichting:

*1 (Plan)-(autonoom)

*2 (Plan met maatregelen)-(Plan)

Bijlage 6: Gehanteerde emissiefactoren

Voor de autonome en de plansituatie is gerekend met de emissie-factoren uit CARII 8.0. In de onderstaande tabellen zijn de emissie-factoren uit CARII 8.0 opgenomen voor de verschillende onderzoeksjaren, waarbij de emissiefactoren als gevolg van een algemene verschoning van het busspark afnemen naarmate de tijd vordert.

2013

	U	V	W
11	emissie	gem	streek
12	g/km	fbg	fbg
13	NO ₂	0,666	0,666
14	NO _x	7,973	7,973
15	CO	1,536	1,536
16	Bz	0,011	0,011
17	PM ₁₀	0,318	0,318
18	SO ₂	0,008	0,008
19	BAP	0,009	0,009

2015

	U	V	W
11	emissie	gem	streek
12	g/km	fbg	fbg
13	NO ₂	0,573	0,573
14	NO _x	6,670	6,670
15	CO	1,215	1,215
16	Bz	0,008	0,008
17	PM ₁₀	0,267	0,267
18	SO ₂	0,008	0,008
19	BAP	0,007	0,007

2020

	U	V	W
11	emissie	gem	streek
12	g/km	fbg	fbg
13	NO ₂	0,380	0,380
14	NO _x	4,061	4,061
15	CO	0,781	0,781
16	Bz	0,005	0,005
17	PM ₁₀	0,188	0,188
18	SO ₂	0,008	0,008
19	BAP	0,004	0,004

Voor de berekening van de effecten van de verschoning van de bussen is gerekend met de volgende emissie-factoren, gebaseerd op de bussenknop, zoals aanwezig op de site van infomil. Daarbij is uitgegaan van de samenstelling van 100% EEV dieselbussen met SCR en DPF.

2013

	U	V	W
11	emissie	gem	streek
12	g/km	fbg	fbg
13	NO ₂	0,883	0,883
14	NO _x	4,593	4,593
15	CO	1,536	1,536
16	Bz	0,011	0,011
17	PM ₁₀	0,102	0,102
18	SO ₂	0,008	0,008
19	BAP	0,009	0,009

2015

	U	V	W
11	emissie	gem	streek
12	g/km	fbg	fbg
13	NO ₂	0,842	0,842
14	NO _x	4,402	4,402
15	CO	1,215	1,215
16	Bz	0,008	0,008
17	PM ₁₀	0,099	0,099
18	SO ₂	0,008	0,008
19	BAP	0,007	0,007

2020

	U	V	W
11	emissie	gem	streek
12	g/km	fbg	fbg
13	NO ₂	0,745	0,745
14	NO _x	4,183	4,183
15	CO	0,781	0,781
16	Bz	0,005	0,005
17	PM ₁₀	0,100	0,100
18	SO ₂	0,008	0,008
19	BAP	0,004	0,004

De schalingsfactoren voor de milieuzone zijn afkomstig van de VROM-site en zijn in onderstaande tabellen zijn opgenomen. Het jaar 2012 is geïnterpoleerd tussen de jaren 2010 en 2015.

2013

	Y	Z	AA	AB	AC
5	milieuzone				
6	gemiddelde reductie				
7	tov autonoom CAR 8.0				
8	NO ₂ mzVc				0,705
9	NO ₂ mzVd				0,705
10	NO ₂ zwVc				0,835
11	NO ₂ zwVd				0,835
12	NO _x mzVc				0,730
13	NO _x mzVd				0,730
14	NO _x zwVc				0,855
15	NO _x zwVd				0,855
16	PM ₁₀ mzVc				0,815
17	PM ₁₀ mzVd				0,815
18	PM ₁₀ zwVc				0,875
19	PM ₁₀ zwVd				0,875

2015

	Y	Z	AA	AB	AC
5	milieuzone				
6	gemiddelde reductie				
7	tov autonoom CAR 8.0				
8	NO ₂ mzVc				0,690
9	NO ₂ mzVd				0,690
10	NO ₂ zwVc				0,850
11	NO ₂ zwVd				0,850
12	NO _x mzVc				0,720
13	NO _x mzVd				0,720
14	NO _x zwVc				0,870
15	NO _x zwVd				0,870
16	PM ₁₀ mzVc				0,840
17	PM ₁₀ mzVd				0,840
18	PM ₁₀ zwVc				0,910
19	PM ₁₀ zwVd				0,910

2020

	Y	Z	AA	AB	AC
5	milieuzone				
6	gemiddelde reductie				
7	tov autonoom CAR 8.0				
8	NO ₂ mzVc				0,720
9	NO ₂ mzVd				0,720
10	NO ₂ zwVc				0,900
11	NO ₂ zwVd				0,900
12	NO _x mzVc				0,750
13	NO _x mzVd				0,750
14	NO _x zwVc				0,910
15	NO _x zwVd				0,910
16	PM ₁₀ mzVc				0,900
17	PM ₁₀ mzVd				0,900
18	PM ₁₀ zwVc				0,960
19	PM ₁₀ zwVd				0,960

Geactualiseerde luchtrapportage Stadskantoor

Conform: Wet luchtkwaliteit 2007

Kenmerk:
Datum: 25 mei 2009
Datum gewijzigd:
Projectnaam: Stadskantoor
Auteurs: Wiet Baggen (gemeente Utrecht), Lowi Sturru, Marjolein Schipper (Arcadis)
Rekenmodel: CARII 7.0
Verkeersmodel: VRU 2.0 UTR 1.0

SO Afdeling Milieu & Duurzaamheid Arcadis

Postbus 8406 3503 RK UTRECHT
Telefoonnummer: 030 - 286 4760
Bezoekadres: Ravellaan 96

INHOUD

1.	Inleiding	- 3 -
1.1	Aanleiding	- 3 -
1.2	Doel luchtkwaliteitsonderzoek	- 3 -
1.3	Projectomschrijving	- 3 -
1.4	Projectgebied en beïnvloedingsgebied	- 4 -
1.5	Leeswijzer	- 5 -
2.	Wetgeving	- 6 -
2.1	Inleiding	- 6 -
2.2	Wet luchtkwaliteit	- 6 -
2.3	Besluit 'niet in betekende mate' bijdragen	- 7 -
2.4	Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007	- 7 -
2.5	Regeling projectsaldering luchtkwaliteit 2007	- 8 -
2.6	Beschouwde stoffen	- 8 -
2.7	Cumulatie met overige projecten	- 9 -
3.	Onderzoeksopzet en invoergegevens	- 11 -
3.1	Onderzoeksopzet	- 11 -
3.1.1	Toetsjaren	- 11 -
3.1.2	Berekeningsmethode	- 11 -
3.1.3	Verwerking invloed van snelwegen	- 11 -
3.2	Invoergegevens	- 12 -
3.2.1	Verkeersintensiteiten	- 12 -
3.2.2	Voertuigverdeling	- 13 -
4.	Projectmaatregelen ter verbetering van de luchtkwaliteit	- 14 -
4.1	Inleiding	- 14 -
4.2	Milieuzonering	- 14 -
4.3	Schonere bussen	- 15 -
4.4	De wettelijke voorwaarden voor de maatregelen	- 16 -
5.	Resultaten	- 17 -
5.1	Inleiding	- 17 -
5.2	De verschillende jaren	- 17 -
5.3	Totaal overschrijdingsvolume, blootstellingsoverschrijdingsvolume en totale emissie	- 17 -
5.4	Woon-winkelblok als onderdeel van ontwikkeling Stationsgebied	- 25 -
6.	Samenvatting en Conclusie	- 26 -

BIJLAGEN

- Bijlage 1: Invoergegevens CARII
- Bijlage 2: Resultaten CARII-berekening
- Bijlage 3: (Blootstellingen)overschrijdingsvolume
- Bijlage 4: Wegvaknamen Utrecht
- Bijlage 5: Utrechtse achtergrondconcentraties NO₂
- Bijlage 6: Luchtboekhouding
- Bijlage 7: Toelichting luchtboekhouding

1. INLEIDING

1.1 Aanleiding

Bij besluit van 14 december 2006 heeft de raad van de gemeente Utrecht het structuurplan Stationsgebied vastgesteld. Dit structuurplan bevat de hoofdlijnen van de plannen voor het stationsgebied.

Voor de ontwikkeling van het Stationsgebied is in 2003 een milieueffectrapport (MER) opgesteld, waarin de milieueffecten van de plannen voor het stationsgebied zijn beschreven (MER 1^e fase Stationsgebied Utrecht). Het was de bedoeling dit MER te laten volgen door een MER 2^e fase dat zou worden opgesteld voor een op het Stationsgebied betrekking hebbend bestemmingsplan. In 2005 is besloten de bestemmingsplan-procedure niet op te starten en in plaats daarvan een structuurplan vast te stellen. Voorafgaand aan de vaststelling van het structuurplan is een milieueffectrapport (MER) opgesteld (Strategische Milieubeoordeling Stationsgebied Utrecht Milieurapport, december 2006).

In 2007 is een aanvullend MER opgesteld (Aanvullend MER Stationsgebied Utrecht). Dit MER kan worden beschouwd als een voortzetting van het MER 1^e fase Stationsgebied Utrecht en dient daarmee in samenhang te worden gezien. Volgens dit Aanvullend MER worden de luchtkwaliteitsnormen uit het Besluit luchtkwaliteit 2005 in de situatie zonder de ontwikkeling van het Stationsgebied overschreden en leidt realisering van de voorgenomen activiteiten voor het Stationsgebied tot een verslechtering van de luchtkwaliteit. In verband met deze overschrijding zijn aan het project Stationsgebied maatregelen ter verbetering van de luchtkwaliteit gekoppeld (milieuzonering en schone bussen). Volgens het Aanvullend MER kan met deze salderingsmaatregelen aan de luchtkwaliteitsnormen worden voldaan. De Commissie voor de milieu-effectrapportage heeft deze conclusie onderschreven in haar toetsingsadvies van 29 november 2007.

De bouw van het Stads kantoor maakt deel uit van de plannen voor het stationsgebied.

Arcadis en de gemeente Utrecht hebben onderzoek verricht naar de effecten van de ontwikkeling van het Stads kantoor in Utrecht op de luchtkwaliteit. In deze rapportage wordt een beoordeling gegeven van de effecten op de luchtkwaliteit ten behoeve van de procedure ex artikel 19, eerste lid, van de Wet op de Ruimtelijke Ordening (WRO) voor de jaren 2013, 2015 en 2020. In de onderhavige rapportage worden de onderzoeksresultaten gepresenteerd.

1.2 Doel luchtkwaliteitsonderzoek

Het doel van dit geactualiseerde onderzoek, dat is uitgevoerd door Arcadis in samenwerking met de gemeente Utrecht, is het toetsen van de luchtkwaliteit ter plaatse van het beïnvloedingsgebied aan de grenswaarden uit de Wet luchtkwaliteit 2007. Het onderzoek richt zich op het in kaart brengen van mogelijke overschrijdingen van de grenswaarden. Hiertoe is een vergelijking gemaakt tussen de autonome situatie en de situatie na projectrealisatie.

1.3 Projectomschrijving

Binnen de gemeente Utrecht zijn plannen ontwikkeld voor een herstructurering van het Stationsgebied. Het Structuurplan Stationsgebied van december 2006 vormt de juridische basis voor deze herstructurering. Het Stationsgebied omvat het gebied dat wordt begrensd door:

- *Aan de oostzijde:* het spoor tussen de Daalsetunnel en de Leidseveertunnel, Smakkelaarsveld, Daalsesingel tussen Smakkelaarsveld en Daalsetunnel, Catharijnekade tussen Paardenveld en Vredenburg, Vredenburg, Achter Clarenburg inclusief het V&D-gebouw met parkeergarage, Rijnkade en Catharijnesingel ter hoogte van Moreelsepark;
- *Aan de zuidzijde:* Moreelsepark, een lijn van oost naar west over het spooremlacement, een deel van het voormalige EKP-terrein en langs de Van Zijstweg;
- *Aan de westzijde:* de as van het Merwedekanaal;
- *Aan de noordzijde:* de Graadt van Roggenweg, het Jaarbeursplein, de Van Sijpesteijnkade, het spoor tussen de Van Sijpesteijntunnel en de Daalsetunnel.

De nadere uitwerking van het Stationsgebied gebeurt in meerdere (deel)plannen, waarvoor afzonderlijke ruimtelijke procedures worden doorlopen. De ontwikkeling van het stadskantoor is één van deze deelplannen. Naar verwachting is het Stadskantoor in 2013 gerealiseerd en in gebruik genomen.

Als in deze rapportage wordt gesproken over het “project”, dan wordt hiermee bedoeld de ontwikkeling van het Stationsgebied als geheel. Voor de ontwikkeling van het Stadskantoor worden de termen “deelproject of deelplan” aangehouden.

1.4 Projectgebied en beïnvloedingsgebied

De effecten op de luchtkwaliteit van de ontwikkeling van het Stadskantoor moeten in samenhang met de andere deelplannen in het Stationsgebied worden beoordeeld. Per deelontwikkeling dient immers te worden aangetoond dat samen met alle reeds eerder vergunde ontwikkelingen en rekening houdend met de effecten van de maatregelen ter verbetering van de luchtkwaliteit aan de Wet luchtkwaliteit wordt voldaan. Het vorenstaande houdt in dat in dit geval van een relatief groot beïnvloedingsgebied is uitgegaan. Het beïnvloedingsgebied is het gebied waarbinnen de luchtkwaliteit aantoonbaar invloed zal ondervinden van het project Stationsgebied.

De omvang van het totale beïnvloedingsgebied is bepaald op basis van verkeerskundig onderzoek. Het beïnvloedingsgebied is in casu het gebied waar op de wegen een verandering van meer dan 100 voertuigen per etmaal plaatsvindt als gevolg van de herstructurering van het Stationsgebied. Een toename van maximaal 100 motorvoertuigen leidt bij geen enkel wegtype tot een verandering van meer dan $0,1 \mu\text{g}/\text{m}^3$ van de jaargemiddelde concentratie fijn stof of stikstofdioxide. Langs wegen waar de verandering van het aantal voertuigen per etmaal kleiner is dan 100 zullen dus geen gevolgen voor de luchtkwaliteit optreden. Overigens is in het Aanvullend MER een grens van 500 voertuigen per etmaal aangehouden.

Het stadskantoor wordt voor de Utrechter het centrale punt waar men terecht kan voor bijna alle gemeentelijke diensten en producten. Het gebouw komt aan de westzijde van het station aan de huidige Mineurslaan, naast de stationsentree van het Jaarbeursplein. Aan het geheel nieuwe Stationsplein West komt een van de twee nieuwe hoofdentrees van het station. Het stadskantoor bestaat uit 65.000 m² BVO. Met het stadskantoor in het Stationsgebied wordt de gemeente beter zichtbaar, vindbaar en bereikbaar.

Met verkeerskundig onderzoek (berekening met het verkeersmodel VRU 2.0 UTR 1.0) is bepaald wat de ontwikkeling van het Stadskantoor voor effect heeft op de verkeersintensiteiten op de wegen in het beïnvloedingsgebied. De verkeersintensiteiten op de volgende wegen in het beïnvloedingsgebied van het Stationsgebied worden beïnvloed door de ontwikkeling van het Stadskantoor:

- Weg der Verenigde Naties
- Westplein
- Daalsetunnel
- Catharijnebaan
- M.L. Kinglaan
- Weerdsingel

- Oudenoord.

1.5 Leeswijzer

De effecten op de luchtkwaliteit, als gevolg van de realisatie van het Stads Kantoor zijn onderzocht en beschreven in voorliggend rapport.

In deze rapportage wordt allereerst in hoofdstuk 2 ingegaan op het wettelijke kader, waarna in hoofdstuk 3 de voor dit onderzoek gebruikte onderzoeksopzet en de gebruikte invoergegevens worden toegelicht. In hoofdstuk 4 wordt ingegaan op de maatregelen om verslechtingen te compenseren. De resultaten en een beschouwing daarvan worden gegeven in hoofdstuk 5, waarbij tevens wordt beoordeeld of de verslechting in voldoende mate kan worden gecompenseerd met het effect van de maatregelen ter verbetering van de luchtkwaliteit in het Stationsgebied. Tenslotte wordt in hoofdstuk 6 afgesloten met de conclusies.

2. WETGEVING

2.1 Inleiding

Op 15 november 2007 (Stb. 2007, 434) is de wet van 11 oktober 2007 tot wijziging van de Wet milieubeheer (luchtkwaliteitseisen) in werking getreden (Wet luchtkwaliteit).

Ingevolge artikel V, voor zover hier van belang, zijn titel 5.2 van de Wet milieubeheer, bijlage 2 van die wet en de op titel 5.2 berustende bepalingen niet van toepassing op een vóór het tijdstip van inwerkingtreding van deze wet met toepassing van artikel 7 van het Blk 2005 vastgesteld besluit.

De beslissing een bouwvergunning te verlenen voor het Woon-winkelblok dateert van na het tijdstip van inwerkingtreding van de Wet luchtkwaliteit (15 november 2007). Dit betekent dat deze wet in dit geval van toepassing is.

2.2 Wet luchtkwaliteit

De Wet luchtkwaliteit (Wlk) vervangt het 'Besluit luchtkwaliteit 2005'. Deze wet is de Nederlandse implementatie van de EU-richtlijnen voor luchtkwaliteit. Onder de Wlk vallen de volgende AMvB's en Ministeriele Regelingen:

- Besluit niet in betekenende mate bijdragen (StB 440, 2007);
- Regeling niet in betekenende mate bijdragen (SC 218, 2007);
- Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007 (SC 220, 2007);
- Regeling projectsaldering luchtkwaliteit 2007 (SC 218, 2007).
- Regeling Gevoelige bestemmingen (SC 14, 2009)

De volgende regelingen zijn in voorbereiding:

- *AMvB Gebiedsafbakening Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit;*
- *Smogregeling.*

Op basis van de Wlk zijn plannen die niet in betekenende mate (nibm) bijdragen aan een verslechtering van de luchtkwaliteit vrijgesteld van toetsing. Plannen die wel in betekenende mate bijdragen moeten individueel getoetst worden aan de Wlk. Vanaf het moment van inwerkingtreding van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) kan er ook op programmaniveau getoetst worden. De verwachting is dat het NSL medio 2009 in werking zal treden.

In de Wet luchtkwaliteit en Bijlage 2 van de Wet milieubeheer zijn regels en grenswaarden opgenomen voor zwaveldioxide, stikstofdioxide en stikstofoxiden, zwevende deeltjes, lood, koolmonoxide en benzeen. Van deze grenswaarden mag niet afgeweken worden.

Voor stikstofdioxide gelden er ook plandrempels. De plandrempeel is het in de wet vastgelegde kwaliteitsniveau, waarboven een planmatige aanpak verplicht is. Hogere concentraties dan de plandrempeel in de buitenlucht zijn tijdelijk toegestaan. Bij overschrijding van de plandrempeel dient er een plan opgesteld te worden ter verbetering van de luchtkwaliteit. Deze plannen zijn erop gericht om op termijn aan de grenswaarden te voldoen. De plandrempeel zakt jaarlijks en is op termijn gelijk aan de grenswaarden. Voor stikstofdioxide is in 2010 de plandrempeel gelijk aan de grenswaarde.

In onderstaande tabellen is een overzicht gegeven van de grenswaarden en plandrempels.

Tabel 2.1: Normen uit de Wet luchtkwaliteit t.a.v. stikstofdioxide (NO₂)

Toetsingseenheid	Maximale Concentratie	Opmerking
Jaargemiddelde concentratie: Grenswaarde per 01-01-2010	40 µg/m ³	
Uurgemiddelde concentratie: Grenswaarde vanaf 01-01-2005	200 µg/m ³	Overschrijding maximaal 18 uur per kalenderjaar toegestaan
Alarmdrempel	400 µg/m ³	Overschrijding maximaal 18 x per kalenderjaar toegestaan bij gebieden > 100 km ²

Tabel 2.2: Normen uit de Wet luchtkwaliteit t.a.v. fijn stof (PM₁₀)

Toetsingseenheid	Maximale Concentratie	Opmerking
Jaargemiddelde concentratie: grenswaarde per 01-01-2005	40 µg/m ³	
24-uurgemiddelde concentratie: grenswaarde vanaf 01-01-2005	50 µg/m ³	overschrijding maximaal 35 dagen per kalenderjaar toegestaan

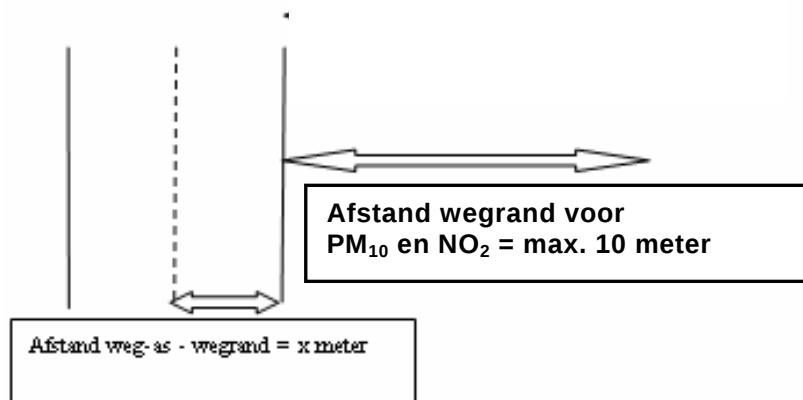
2.3 Besluit 'niet in betekenende mate' bijdragen

Projecten die 'niet in betekenende mate' bijdragen aan de verslechtering van de luchtkwaliteit hoeven niet meer getoetst te worden aan de grenswaarden zoals opgenomen in bijlage 2 van de Wet milieubeheer. Wanneer een ontwikkeling minder dan 3% bijdraagt (1% tot vaststelling NSL)¹ ten opzichte van de autonome situatie, dan is deze ontwikkeling per definitie 'niet in betekenende mate' en hoeft er geen toetsing aan de grenswaarden (zie Tabel 1) plaats te vinden. Deze 3% komt overeen met een maximale toename van 1,2 µg/m³ (0,4 µg/m³ tot vaststelling NSL) voor de concentraties fijn stof en stikstofdioxide. Blijft de ontwikkeling binnen de in deze regeling opgenomen grenzen is het project per definitie 'niet in betekenende mate' en hoeft er geen toetsing aan de grenswaarden plaats te vinden.

2.4 Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007

In de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007 zijn regels vastgelegd voor de wijze van uitvoering van luchtkwaliteitonderzoeken. In de regeling zijn het Meet- en rekenvoorschrift bevoegdheden luchtkwaliteit, de Meetregeling luchtkwaliteit 2005 en de regeling Ozon geïntegreerd. De regeling bevat bepalingen over de plaats waar bij wegen of inrichtingen gerekend dient te worden. Eén van de belangrijkste punten in de regeling zijn de vastgelegde meetafstanden voor NO₂ en PM₁₀. Bij het berekenen van de luchtkwaliteit langs wegen worden de concentraties stikstofdioxide en fijn stof bepaald op maximaal 10 meter van de wegrand (zie figuur 2.1). Als de rooilijn van bebouwing dicht bij de weg staat dan de hierboven gestelde afstanden, dient de afstand vanaf de wegrand tot de rooilijn aangehouden te worden.

¹ Pas als het NSL definitief is vastgesteld is sprake van een 'niet in betekenende mate'-bijdrage van 3%. Om in de periode tussen de inwerkingtreding van de wet en de inwerkingtreding van het NSL toch gebruik te kunnen maken van 'niet in betekenende mate', is een interimperiode ingesteld. Gedurende deze periode mag de bijdrage die 'niet in betekenende mate' is maximaal 1% zijn (i.p.v. 3%). Dit komt neer op een maximale bijdrage van 0,4 µg/m³.



Figuur 2.1: Te hanteren afstanden voor NO_2 en PM_{10}

Tevens is in de regeling vastgelegd met welke rekenmethode gerekend dient te worden. Voor dit luchtkwaliteitonderzoek is gebruik gemaakt van standaardrekenmethode 1. Bij toepassing van deze methode voldoet de beschouwde situatie aan de volgende voorwaarden:

- De weg ligt in een stedelijke omgeving;
- De maximale rekenafstand is de afstand tot de bebouwing, met een maximum van 30 meter ten opzichte van de weg-as;
- Er is niet of nauwelijks sprake van een hoogteverschil tussen de wegen en de omgeving;
- Langs de weg bevinden zich geen afschermende constructies;

Concentraties van zwevende deeltjes (PM_{10}) die zich van nature in de lucht bevinden en niet schadelijk zijn voor de gezondheid van de mens kunnen in het onderzoek buiten beschouwing worden gelaten. Per gemeente is een aftrek voor de jaargemiddelde concentratie fijn stof gegeven. Voor de gemeente Utrecht bedraagt deze correctie $3 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Voor het aantal overschrijdingen van de 24-uurgemiddelde grenswaarde fijn stof is bepaald dat deze in heel Nederland met 6 dagen verminderd mag worden.

2.5 Regeling projectsaldering luchtkwaliteit 2007

Op basis van artikel 5.16 lid 1 onder b van de Wet milieubeheer is het mogelijk om saldering van de luchtkwaliteit toe te passen bij de realisering van projecten. Bij saldering gaat het erom dat een verslechtering van de luchtkwaliteit boven de grenswaarde mogelijk is mits deze verslechtering gecompenseerd wordt met een verbetering van de luchtkwaliteit voor dezelfde stof. De verbetering moet gelijk aan of groter zijn dan de verslechtering zodat per saldo de luchtkwaliteit verbetert.

2.6 Regeling Gevoelige bestemmingen

De regeling gevoelige bestemmingen (luchtkwaliteitseisen) geeft een aantal categorieën, die onderzocht dienen te worden als deze binnen een zone van 300 meter van de rand (kant asfalt) van een rijksweg en/of 50 meter van de rand (kant asfalt) van een provinciale weg worden gerealiseerd én er sprake is van een dreigende grenswaardenoverschrijding van fijn stof of stikstofdioxide op die locatie. Dit heet de *onderzoeksplicht*.

2.7 Beschouwde stoffen

Door TNO zijn met het model CAR II testberekeningen uitgevoerd voor een situatie waarin de intensiteiten en het aandeel vrachtverkeer sterk zijn overschat (TNO, 2007). Uit deze berekeningen op basis van het Beleid Global Economy scenario (BGE, maart 2007)

volgt dat de concentraties koolmonoxide, benzeen en zwaveldioxide zich (ruim) onder de grenswaarden bevinden.

Onder deze omstandigheden worden door het programma CAR II 7.0 voor de jaren 2010, 2015 en 2020 geen overschrijdingen voor koolmonoxide, benzeen en zwaveldioxide gerapporteerd. Omdat de achtergrondconcentraties voor de genoemde stoffen in Nederland niet sterk variëren is bovenstaande algemeen geldig.

CAR II biedt geen mogelijkheden voor berekeningen van de concentratie lood, maar in het Jaaroverzicht Luchtkwaliteit 2002 van het RIVM is aangegeven dat de concentraties lood langs wegen al jaren geen probleem meer zijn door de invoering van loodarme en loodvrije benzine.

De nadruk in deze rapportage ligt gezien bovenstaande toelichting op NO₂ en PM₁₀. Overschrijdingen van de uurgemiddelde grenswaarde voor stikstofdioxide vinden in Utrecht niet plaats.

2.8 Cumulatie met overige projecten

De realisatie van het Woon-winkelblok maakt deel uit van de herstructurering van het project Stationsgebied, waaraan projectmaatregelen ter verbetering van de luchtkwaliteit zijn gekoppeld (milieuzonering en schonere bussen). Daarom is de realisatie van het deelproject Woon-winkelblok niet als zelfstandige ontwikkeling beoordeeld, maar in samenhang met de andere deelplannen in het Stationsgebied. In het luchtonderzoek ten behoeve van het Aanvullend MER is aangetoond dat de ontwikkeling van het Stationsgebied mogelijk is op basis van het Besluit luchtkwaliteit 2005 (Blk 2005) dat op dat moment van kracht was. Inmiddels is het Blk 2005 vervangen door de Wet luchtkwaliteit. Hiermee is ook het beoordelingskader gewijzigd. Belangrijk in dit verband is het Besluit niet in betekenende mate bijdragen dat gelijktijdig met de nieuwe wet is ingegaan. Op basis van dit Besluit zijn verslechtingen tot 0,4 µg/m³ boven de grenswaarde van 40 µg/m³ toegestaan, terwijl volgens het Blk 2005 een verslechting van 0,1 µg/m³ boven de grenswaarde tot een normoverschrijding leidde.

Uit het Aanvullend MER blijkt dat zonder de projectmaatregelen de toename van de jaargemiddelde concentratie NO₂ als gevolg van het Stationsgebied maximaal 0,5 µg/m³ bedraagt.

Om aan de Wet luchtkwaliteit te voldoen, mag de verslechting van de concentratie NO₂ niet meer dan 0,4 µg/m³ bedragen. In het Aanvullend MER is aangetoond dat met de aan het project Stationsgebied gekoppelde projectmaatregelen (milieuzone en de schonere bussen) nergens een verslechting van meer dan 0,4 µg/m³ plaatsvindt. De conclusie is dus dat de ontwikkeling van het Stationsgebied mogelijk is binnen de eisen van de Wet luchtkwaliteit.

De nadere uitwerking van het Stationsgebied gebeurt in meerdere (deel)plannen. De projectmaatregelen (milieuzone en schonere bussen) zijn echter gekoppeld aan de ontwikkeling van het Stationsgebied als geheel, zodat de gemeente ervoor gekozen heeft om deze deelplannen in samenhang (en cumulatief) te beschouwen, terwijl zou kunnen worden volstaan met individuele toetsing van de deelplannen aan de Wet luchtkwaliteit.

Wanneer de (cumulatieve) effecten van de verschillende deelplannen op de luchtkwaliteit op elk wegvak kleiner zijn dan de totale milieuwinst [(cumulatieve effecten van de projectmaatregelen) – (effecten Stationsgebied) + (0,4 µg/m³)] kunnen de deelplannen doorgang vinden en wordt daarmee aan de Wet luchtkwaliteit voldaan. Dit gebeurt voor ieder wegvak afzonderlijk.

De cumulatieve effecten en de afzonderlijke effecten van de verschillende deelplannen worden bijgehouden in een luchtboekhouding (bijlage 6 en 7). Het Stads kantoor is het

vierde deelplan en zal worden gecumuleerd met het Woon- Winkelblok Vredenburg-Noord, OVT en Muziekpaleis.

2.9 Toepasbaarheidsbeginsel en blootstellingscriterium

Op 19 december 2008 is een wijziging van de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007 (RBL) in werking getreden. De belangrijkste wijzigingen vanaf dat moment zijn:

- geen beoordeling van de luchtkwaliteit op plaatsen waar het publiek geen toegang heeft en waar geen bewoning is
- geen beoordeling van de luchtkwaliteit op bedrijfsterreinen of terreinen van industriële inrichtingen.
- geen beoordeling van de luchtkwaliteit op de rijbaan van wegen, en op de middenberm van wegen, tenzij voetgangers normaliter toegang hebben tot de middenberm.

Voor het bepalen van de rekenpunten speelt het 'blootstellingscriterium' een rol. Dit criterium werd eerder al gebruikt bij de situering van meetpunten. Het blootstellingscriterium houdt in, dat de luchtkwaliteit alleen wordt beoordeeld op plaatsen waar een significante blootstelling van mensen plaatsvindt. Het gaat dan om een blootstellingsperiode, die in vergelijking met de middelingstijd van de grenswaarde (jaar, etmaal, uur) significant is (www.infomil.nl).

2.10 Het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit

Vanuit de verschillende overheidslagen, gemeenten, provincies en nationale overheid, is er gewerkt aan een alles omvattende luchtboekhouding onder de noemer van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). In het NSL zijn alle projecten 'in betekenende mate' uitgezet tegen de locale, regionale, provinciale en nationale maatregelen ter verbetering van de luchtkwaliteit. Het stationsgebied is als project opgenomen in het NSL.

Zolang het NSL niet in werking is getreden, kan niet worden getoetst aan dit programma.

3. ONDERZOEKSOPZET EN INVOERGEGEVENS

3.1 Onderzoeksopzet

In dit hoofdstuk worden de uitgangspunten voor het luchtonderzoek uitgewerkt.

Dit luchtonderzoek heeft betrekking op het gevolg van de verkeersaantrekkende werking van het deelproject op de wegen in en rond het deelprojectgebied. Hiervoor is met het verkeersmodel VRU 2.0 UTR 1.0 voor het beïnvloedingsgebied kwantitatief onderzoek naar de gevolgen voor de verkeersaantrekkende werking van de realisatie van het Stads Kantoor verricht. Voor de luchtkwaliteit is een vergelijking gemaakt tussen de autonome situatie, de situatie na projectrealisatie en de situatie na projectrealisatie met maatregelen.

De voor dit onderzoek gebruikte verkeersgegevens zijn weergegeven in paragraaf 3.2.

3.1.1 Toetsjaren

De berekeningen zijn verricht voor de autonome situaties in 2013, 2015 en 2020. De situatie met het Stads Kantoor is doorgerekend voor 2013 als beoogd realisatiejaar. De jaren 2015 en 2020 zijn doorgerekend om een goede indruk te krijgen van de ontwikkeling in de luchtkwaliteit in de toekomst. In de loop van de jaren zullen de verkeersintensiteiten toenemen en de uitstoot per auto afnemen. In vergelijking met 2015 en 2020 zijn de achtergrondconcentratie en de uitstoot per voertuig in 2013 relatief hoog.

3.1.2 Berekeningsmethode

De berekeningen t.b.v. de bepaling van de luchtkwaliteit zijn uitgevoerd met CARII, versie 7.0 (SRM 1). Met dit model worden de concentraties schadelijke stoffen berekend uitgaande van drie componenten: de achtergrondconcentratie, de lokale bijdragen en de bijdrage van het onderhavige plan. De berekeningen voor het jaar 2013 zijn verricht door de emissies en de achtergrondconcentraties van de jaren 2010 en 2015 te interpoleren naar 2013.

3.1.3 Verwerking invloed van snelwegen

De achtergrondconcentraties die door het Planbureau voor de Leefomgeving (het voormalige Milieu- en Natuurplanbureau) worden geleverd, zijn gebaseerd op een grofmazige invoer van bronnen (1 bij 1 kilometer) en bevatten niet de specifieke bijdrage van snelwegen. Daar Utrecht ingesloten ligt door een drietal snelwegen (A2, A12 en A27) en ook aan de noordkant door een zeer drukke weg (Noordelijke Ring Utrecht) is er regelmatig sprake van onderschatting van de concentraties in de directe omgeving van deze snelwegen. TNO heeft daarom in opdracht van de gemeente Utrecht de invloed van de snelwegen en de noordelijk ring bepaald met behulp van Pluim Snelweg. De resultaten zijn verwerkt in nieuwe achtergrondconcentraties (100 bij 100 meter). Hierdoor is een gedetailleerdere (afstandsafhankelijke) concentratieberekening verkregen, waarin de bijdrage van het snelwegverkeer is meegenomen. TNO heeft deze berekeningen uitgevoerd voor de jaren 2007, 2010 en 2020. De andere jaren zijn hiervan afgeleid op basis van de verhouding tussen de MNP-achtergronden voor 2007, 2010 en 2020. Deze werkwijze is door de Afdeling bestuursrechtspraak (zie uitspraak van 4 juni 2008, nr. 200703489/1) niet als onjuist beoordeeld.

In bijlage 5 zijn voor de wegvakken in het beïnvloedingsgebied de herberekende achtergrondconcentraties voor de onderzoeksjaren opgenomen.

3.2 Invoergegevens

In deze paragraaf zijn de belangrijkste invoergegevens weergegeven. De complete invoergegevens zijn opgenomen in bijlage 1.

3.2.1 Verkeersintensiteiten

Voor de berekening van de luchtkwaliteit is de invoer van verkeersgegevens een belangrijk onderdeel.

Voor de berekening van de verkeersintensiteiten heeft de gemeente gebruik gemaakt van het verkeersmodel VRU 2.0 UTR 1.0. Het Bestuur Regio Utrecht heeft op 31 mei 2007 een nieuw verkeersmodel VRU 2.0 2002-2020 vastgesteld. Dit model is gebruikt als basis voor het model VRU 2.0 UTR 1.0. In dit model is de Utrechtse situatie qua ruimtelijke ontwikkelingen (woningen, kantoren, bedrijven en voorzieningen) meer gedetailleerd en geactualiseerd opgenomen. Het basisjaar voor het autoverkeer is in de Utrechtse versie geactualiseerd naar het jaar 2006 en het vrachtverkeer is nader gedifferentieerd naar middelzware en zware voertuigen. Ten behoeve van milieuberekeningen zijn ook tussengelegene prognosejaren 2010 en 2015 gemodelleerd.

Het verkeersmodel heeft vervolgens uit de inwonersaantallen en arbeidsplaatsen (aan de hand van reismotief, zoals woon-werk, studie, zakelijk, recreatief) het aantal autoritten berekend.

De met het VRU 2.0 UTR 1.0 berekende verkeersintensiteiten gelden voor de situaties in 2013, 2015 en 2020. Om het effect van het deelproject te bepalen heeft de gemeente de verkeersbewegingen, die ten gevolge van het Stads Kantoor optreden, berekend.

De verkeersaantrekkende werking van het Stads Kantoor is uitgewerkt in het rapport 'Verkorte Rapportage Stads Kantoor', met het kenmerk P2008.0083. De op deze wijze berekende verkeersaantrekkende werking van het deelproject is in mindering gebracht op de verkeersintensiteiten uit VRU 2.0 UTR 1.0. Het resultaat van deze berekening wordt aangehouden voor de autonome ontwikkeling (zonder deelprojectrealisatie).

De standaard modellenreeks bevat niet het jaar 2013. De modelmatige verkeersintensiteiten voor 2013 zijn berekend op basis van de dan gerealiseerde ontwikkelingen in het Stationsgebied.

De maatgevende intensiteiten voor de relevante wegen zijn opgenomen in tabel 3.1. Een volledig overzicht van de verkeersgegevens is opgenomen in bijlage 1. In bijlage 4 staat een volledig overzicht van alle wegvakken in Utrecht.

Tabel 3.1: Verkeersintensiteiten voor relevante wegen in het beïnvloedingsgebied in de autonome situatie (AO) en in de situatie na projectrealisatie (PR)

Weg	2013 AO	2013 PR	2015 AO	2015 PR	2020 AO	2020 PR
Weg der Verenigde Naties						
Wegvak 1-4	34.900	36.380	39.120	40.600	40.700	42.180
M.L. Kinglaan	54.450	55.800	58.030	59.430	63.860	63.260
Westplein						
Wegvak 1 + 2	35.720	36.840	37.360	38.520	36.500	39.660
Wegvak 3	34.120	35.220	35.840	77.040	36.500	37.560
Daalsetunnel						
Wegvak 1-3	38.800	39.700	41.980	42.840	42.800	43.660
Catharijnebaan						
Wegvak 1 t/m 8	27.830	27.940	35.240	35.350	35.160	35.270
Weerdsingel	20.840	21.320	23.550	24.060	23.750	24.260
Oudenoord						
Wegvak 4	21.480	21.950	23.790	24.290	23.920	24.420

3.2.2 Voertuigverdeling

In tabel 3.2 is de voertuigverdeling in licht, middelzwaar en zwaar verkeer voor de wegen weergegeven. De voertuigverdeling wordt voor alle situaties (autonoom en planrealisatie) gelijk geacht.

Tabel 3.2:

Voertuigverdeling op de belangrijkste wegen in het beïnvloedingsgebied

Weg	licht%	middel-zwaar %	zwaar %
Weg der Verenigde Naties	96,5	2,5	1
M.L. Kinglaan	97,5	1,5	1
Westplein	96,5	2,5	1
Daalsetunnel	96,5	2,5	1
Catharijnebaan	96	2	2
Weerdsingel	97	2	1
Oudenoord	90	3	7

De voor de luchtkwaliteitsberekening relevante wegkarakteristieken zijn opgenomen in bijlage 1.

4. PROJECTMAATREGELEN TER VERBETERING VAN DE LUCHTKWALITEIT

4.1 Inleiding

Om de luchtkwaliteit in Utrecht te verbeteren is een krachtige en integrale aanpak nodig, waarbij de benodigde investeringen in de ontwikkeling van de stad gepaard gaan met investeringen in maatregelen die de luchtkwaliteit verbeteren. In het Actieplan Luchtkwaliteit 2006 (ALU2006) is deze aanpak vertaald naar een pakket van 15 maatregelen, die de grootste prioriteit kregen om de luchtkwaliteit in de stad te verbeteren. Het Actieplan Luchtkwaliteit Utrecht (ALU) is op 12 september 2006 door B&W vastgesteld.

In het ALU 2006 wordt met name aandacht besteed aan maatregelen op stedelijk niveau om nieuwe knelpunten in relatie tot de ontwikkeling van de stad en de directe omgeving te voorkomen. Het Stationsgebied is één van deze ontwikkelingen. Om de negatieve gevolgen voor de luchtkwaliteit als gevolg van het Stationsgebied te compenseren zijn in het ALU2006 twee specifieke op dit gebied gerichte maatregelen opgenomen: de milieuzonering en het verschonen van de bussen. In de "Luchtrapportage Structuurplan Stationsgebied" zijn de effecten van deze maatregelen doorgerekend.

Op 30 september 2008 is het ontwerp Actieplan Luchtkwaliteit 2008 (ontwerp ALU2008) "Lucht voor Ambitie" door B&W vastgesteld. In het ontwerp ALU2008 zijn opnieuw berekeningen inzake de luchtkwaliteit in de toekomstjaren 2010 en 2015 uitgevoerd op basis van actuele verkeerscijfers en CARII 7.0. In het ontwerp ALU2008 zijn aanvullende maatregelen opgenomen waardoor er in 2011 en 2015 geen knelpunten meer zullen zijn op het gebied van luchtkwaliteit en overal aan de relevante grenswaarden wordt voldaan.

4.2 Milieuzonering

Door de gemeente Utrecht is het Convenant Stimulering Schone Voertuigen en Milieuzonering ondertekend. Door ondertekening van het convenant verplicht de gemeente zich tot het uiterste in te spannen op een aantal aspecten die bijdragen aan een schoner en stiller goederenvervoer.

Bij besluit van 20 maart 2007 heeft het college van B&W besloten tot het invoeren van een milieuzone die op 1 juli 2007 is ingegaan. Hiermee is uitvoering gegeven aan het raadsbesluit waarbij de maatregel milieuzone is gekoppeld aan het Stationsgebied (14 december 2006).

Het gebied waar de milieuzone geldt (de Centrumzone bestaande uit de binnenstad plus Singelring en Daalsetunnel, met Jaarbeurskwadrant; zie afbeelding 4.1) is alleen toegankelijk voor vrachtauto's met minimaal Euro-4 motoren, dan wel Euro-2 of Euro-3 mits uitgerust met roetfilter.

Vanaf 1 januari 2010 wordt de toegang beperkt tot vrachtauto's met minimaal Euro-4 motoren en, met een ontheffing tot 1 juli 2013, voor vrachtauto's jonger dan 8 jaar met Euro-3 motor, mits uitgerust met een roetfilter.

In overleg met TNO zijn op 4 maart 2009 de gehanteerde emissie-reductiefactoren voor de milieuzone nader bekeken. Dit heeft tot een bijstelling van de emissie-reductiefactoren geleid. De gehanteerde emissie-reductiefactoren ten behoeve van de effectberekening van de milieuzone zijn opgenomen in bijlage 8.

Figuur 4.1 Milieuzone



4.3 Schonere bussen

In 2005 is door Provincie Utrecht, BRU en de gemeente Utrecht gezamenlijk het Regioaanbod luchtkwaliteit Utrecht vastgesteld. In dit Regioaanbod is het gezamenlijke programma geformuleerd dat er toe moet leiden dat op termijn in de regio aan de wettelijke luchtkwaliteitseisen wordt voldaan. Dit Regioaanbod heeft ook gediend als regionale aanvulling op de door het Rijk landelijk genomen maatregelen. De BRU-bijdrage aan het Regioaanbod was er voor te zorgen dat OV-bussen in de regio schoner zouden worden. In het Regioaanbod werd daarbij als maatregelen genoemd:

- Het inbouwen van roetfilters;
- Bij nieuwe bussen motoren toepassen die aan de Euro-4 of Euro-5 norm voldoen;
- Als mogelijkheid: toepassing van aardgas als brandstof en hybride aandrijving voor energierecuperatie.

Begin 2006 heeft het dagelijks bestuur van het BRU de doelstelling m.b.t. het schoner maken van de bussen aangescherpt: In 2010 zouden alle bussen voor wat betreft de emissie van roetdeeltjes (fijn stof) moeten voldoen aan de Euro-5 norm.

Eind 2006 heeft het dagelijks bestuur de doelstelling nogmaals aangescherpt: In 2010 (uitgangspunt: per 1 januari 2010) zullen de bussen integraal aan de Euro-5 norm moeten voldoen.

Voortgang

Momenteel voldoen reeds circa 80 GUV-bussen aan de Euro-5 norm. In de loop van 2009 zullen als gevolg van de nieuwe concessie Regio en Spitslijnen nog circa 150 Euro-5 bussen instromen.

Voor de circa 110 bussen (waaronder 27 dubbelgelede) van de GUV die nog niet voldoen wordt door het BRU momenteel onderzocht hoe deze in 2010 ten minste aan de Euro-5 norm kunnen voldoen. Uitgangspunt is daarbij dat de bussen op 1 januari 2010 integraal voldoen aan de Euro-5 norm.

In december 2008 zijn als gevolg van de nieuwe concessie regio- en spitslijnen 144 nieuwe bussen (de zogenaamde Connexxionbussen) ingestroomd. Deze bussen voldoen aan de Euro-5 norm.

Euronormen en NO₂-emissie

Euronormen stellen eisen aan de koolstofmonoxide emissies (CO), koolwaterstof emissies (HC), stikstofoxiden emissies (NO_x) en fijn stof emissies (PM₁₀) van voertuigen. De NO_x-emissie bestaat uit stikstofoxide (NO) en direct uitgestoten stikstofdioxide (NO₂). De NO₂-emissie van bussen is daarmee niet direct onderdeel van de Euronormeringen.

Uit een onderzoek van TNO² in opdracht van VDL Groep³ bleek dat de aannames in het CARII-model rond schone bussen voor de VDL Ambassador te optimistisch waren. De directe NO₂-emissie van de VDL Ambassador blijkt hoger dan aangenomen.

Bij de berekening van de NO_x en de directe NO₂-emissie van schonere bussen is uitgegaan van de door VROM vastgestelde emissiefactoren. De gehanteerde busemissies ten behoeve van de effectberekening zijn opgenomen in bijlage 8.

4.4 De wettelijke voorwaarden voor de maatregelen

De hiervoor genoemde maatregelen Milieuzonering en Schonere bussen voldoen aan de voorwaarden, zoals die zijn geformuleerd in artikel 5.16, lid 5 van de Wet luchtkwaliteit:

- het plangebied valt geheel binnen het gebied waarin de hiervoor genoemde projectmaatregelen effect hebben; het beïnvloedingsgebied valt grotendeels binnen het gebied waarin deze maatregelen effect hebben;
- de maatregelen worden eerder uitgevoerd dan de realisatiedatum 2010 van het Stadsplan: de milieuzonering is per 1 juli 2007 ingevoerd en de bussen dienen uiterlijk in 2010 te voldoen aan minimaal de Euro-5-emissienorm;
- het verschonen van de bussen is vastgelegd in het Actieplan luchtkwaliteit, dat door de gemeente in september 2006 is vastgesteld. Teneinde de effectuering van het verschonen van de bussen te borgen, zijn met het BRU, waarvan de gemeente deel uitmaakt, afspraken gemaakt.

De berekening van de hoogte van de effecten van het instellen van de Milieuzone en het verschonen van de bussen zijn voor de Milieuzone gebaseerd op de notitie "Effecten van aanvullend Rijksbeleid op overschrijding van NO₂- en PM₁₀-grenswaarden"⁴ en voor het verschonen van de bussen op het uitgangspunt dat alle bussen per 1 januari 2010 integraal voldoen aan de Euro-5 norm.

De concentraties NO₂ en PM₁₀ na toepassing van de geplande maatregelen zijn weergegeven in bijlage 2.

Het effect van de milieuzone en het verschonen van de bussen is op alle wegvakken in het beïnvloedingsgebied waar te nemen.

² TNO-rapport: VDL Ambassador diesel EEV bus: Emissiemetingen en vergelijking met andere bussen; MON-RPT-033-DTS-2007-02723-2

³ Van Der Leegte Groep

⁴ Eindconcept VROM d.d. november 2007

5. RESULTATEN

5.1 Inleiding

In Nederland zijn de maatgevende luchtverontreinigende stoffen stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀). Er zijn in dit onderzoek berekeningen uitgevoerd voor stikstofdioxide (NO₂), fijn stof (PM₁₀), benzeen (C₆H₆), zwaveldioxide (SO₂), koolmonoxide (CO) en benz(a)pyreen (BaP). Voor het beïnvloedingsgebied geldt dat in geen van de onderzochte jaren een overschrijding van de normen voor de stoffen benzeen (C₆H₆), zwaveldioxide (SO₂), koolmonoxide (CO) en benz(a)pyreen (BaP) is geconstateerd. Evenmin is er sprake van overschrijdingen van de grenswaarde voor de uurgemiddelde concentratie NO₂.

In bijlage 2 zijn de berekeningsresultaten voor alle wegvakken in het invloedgebied opgenomen voor stikstofdioxide (NO₂, de jaargemiddelde concentratie) en fijn stof (PM₁₀, de jaargemiddelde en daggemiddelde concentratie) weergegeven. De resultaten voor fijn stof zijn inclusief de zeezoutaf trek.

Zoals beschreven in paragraaf 2.7 wordt het deelplan Stads Kantoor in samenhang beoordeeld met de andere deelplannen in het Stationsgebied. De veranderingen van de concentraties NO₂ en PM₁₀ die als gevolg van het deelproject en rekening houdend met de projectmaatregelen optreden, zijn getoetst aan de geformuleerde uitgangspunten in paragraaf 2.7. In de volgende paragrafen worden de resultaten van het onderzoek beschreven. Allereerst worden de effecten van het onderhavige deelproject beschreven (paragraaf 5.2 en 5.3) en vindt daarna de toetsing plaats rekening houdend met de effecten op de luchtkwaliteit van de projectmaatregelen (paragraaf 5.4).

5.2 De verschillende jaren

Situatie in 2013/2015

Vanwege de beperkte verkeerstoe name als gevolg van de geplande ontwikkeling (zie bijlage 1), zijn de verschillen tussen de autonome situatie en de situatie na projectrealisatie klein.

Als geen rekening wordt gehouden met de projectmaatregelen (schonere bussen en milieuzonering) leidt de beperkte verkeerstoe name tot een verslechtering van de luchtkwaliteit van ten hoogste 0,4 µg/m³ voor de jaargemiddelde concentratie stikstofdioxide. Deze toename leidt langs verschillende wegvakken tot een vergroting van reeds bestaande overschrijdingen van de grenswaarde.

Als wel rekening wordt gehouden met de projectmaatregelen zijn er geen verslechteringen van de luchtkwaliteit langs enig wegvak in het beïnvloedingsgebied.

Situatie in 2020

In 2020 zijn er geen overschrijdingen meer van de grenswaarden uit de Wet luchtkwaliteit.

5.3 Totaal overschrijdingsvolume, blootstellingsoverschrijdingsvolume en totale emissie

Het effect van het deelproject Stads Kantoor en de projectmaatregelen kan verder inzichtelijk worden gemaakt met behulp van het totaal overschrijdingsvolume, het totaal blootstellingsoverschrijdingsvolume voor de verschillende wegvakken en de emissie in het gehele beïnvloedingsgebied.

Onder een wegvak wordt verstaan een afgeperkt deel van een weg, met specifieke kenmerken (bijvoorbeeld breedte van de weg, aanwezigheid van bomen,

bebouwingssituatie, specifieke verkeersintensiteiten etc.). De wegvakken zijn niet van gelijke lengte.

Onder een woonwegvak wordt verstaan een wegvak (conform de hiervoor opgenomen definitie) waaraan woningen zijn gelegen (op een afstand van minder dan 15 m vanaf de wegrand). Voor elk woonwegvak is het aantal blootgestelden in kaart gebracht.⁵

Achtereenvolgens zijn in bijlage 3 de resultaten opgenomen voor:

- 3A) 2013, het totaal overschrijdingsvolume voor de autonome situatie, de plan situatie en de plan situatie met maatregelen;
- 3B) 2015, het totaal overschrijdingsvolume voor de autonome situatie, de plan situatie en de plan situatie met maatregelen;
- 3C) 2020, het totaal overschrijdingsvolume voor de autonome situatie, de plan situatie en de plan situatie met maatregelen.

- 3D) 2013, het blootstellingsoverschrijdingsvolume voor de autonome situatie, de plan situatie en de plan situatie met maatregelen;
- 3E) 2015, het blootstellingsoverschrijdingsvolume voor de autonome situatie, de plan situatie en de plan situatie met maatregelen;
- 3F) 2020, het blootstellingsoverschrijdingsvolume voor de autonome situatie, de plan situatie en de plan situatie met maatregelen.

In de tabellen 5.1 t/m 5.3 is een samenvatting opgenomen van de resultaten in bijlage 3. In tabel 5.1 is het totaal overschrijdingsvolume (wegvaklengte x hoogte overschrijding t.o.v. relevante grenswaarde) voor NO₂ en PM₁₀ opgenomen. In tabel 5.2 zijn de respectievelijke blootstellingsoverschrijdingsvolumes (aantal blootgestelden x hoogte overschrijding) voor NO₂ en PM₁₀ opgenomen. In tabel 5.3 is de totale emissie (µg/s) in het beïnvloedingsgebied voor stikstofoxide en fijn stof opgenomen.

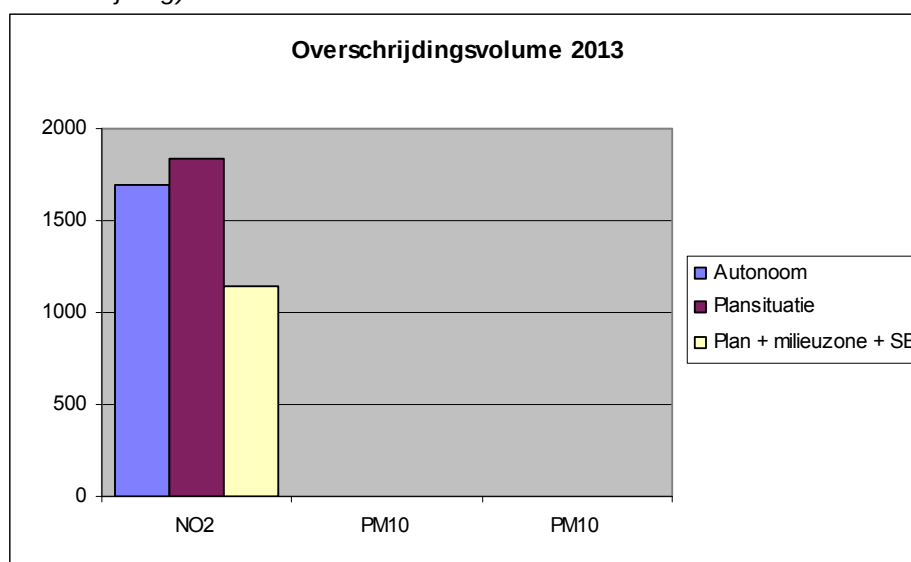
In de bijbehorende grafieken zijn de resultaten van de projectmaatregelen grafisch weergegeven.

⁵ Het aantal blootgestelden voor elk woonwegvak is bepaald aan de hand van de gemiddelde woningbezetting (bevolking van Utrecht per 1 januari 2006 volgens de cijfers van bestuursinformatie) en het aantal woningen per wegvak (aantal woningen x gemiddelde woningbezetting).

Tabel 5.1 Totaal overschrijdingsvolume (wegvaklengte x hoogte grenswaarde-overschrijding)⁶

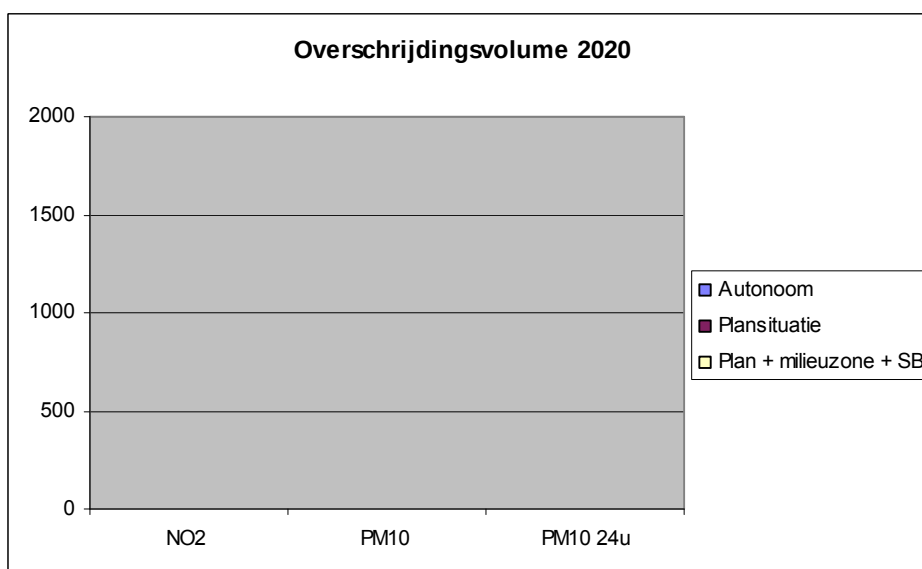
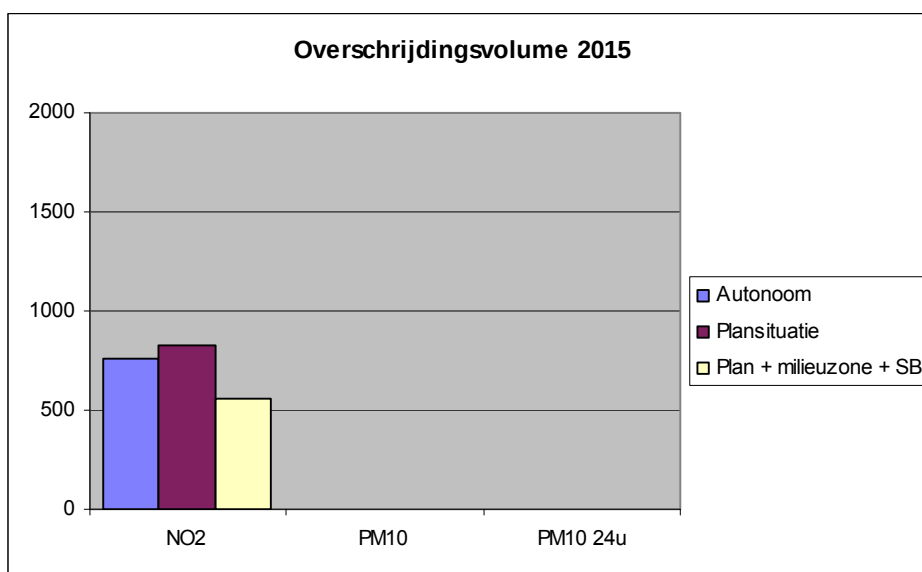
Stadskantoor	Overschrijdingsvolume		
	NO ₂	PM ₁₀	PM ₁₀ aantal
	jaargem. conc.	jaargem. conc.	oversch. 24u- gem.
2013			
Autonoom	1.691	0	0
Plansituatie	1.842	0	0
Vershil	-151	0	0
Plansituatie	1.842	0	0
Plan + milieuzone + SB	1.147	0	0
Vershil	695	0	0
2015	NO₂	PM₁₀	PM₁₀ 24u
Autonoom	764	0	0
Plansituatie	825	0	0
Vershil	-61	0	0
Plansituatie	825	0	0
Plan + milieuzone + SB	555	0	0
Vershil	270	0	0
2020	NO₂	PM₁₀	PM₁₀ 24u
Autonoom	0	0	0
Plansituatie	0	0	0
Vershil	0	0	0
Plansituatie	0	0	0
Plan + milieuzone + SB	0	0	0
Vershil	0	0	0

Figuur 5.1 Totaal overschrijdingsvolume (wegvaklengte x hoogte grenswaarde-overschrijding)



6

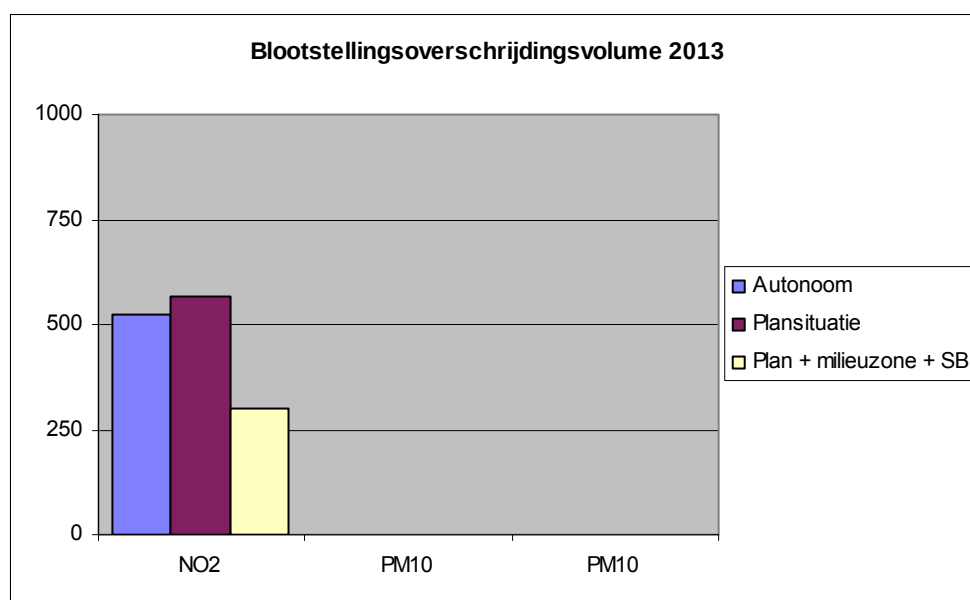
In het Aanvullend MER is de term "gesaldeerd" overschrijdingsvolume gebruikt. Daar dit kan leiden tot verwarring in verband met de term salderingsmaatregelen is hier de term totaal overschrijdingsvolume gebruikt.

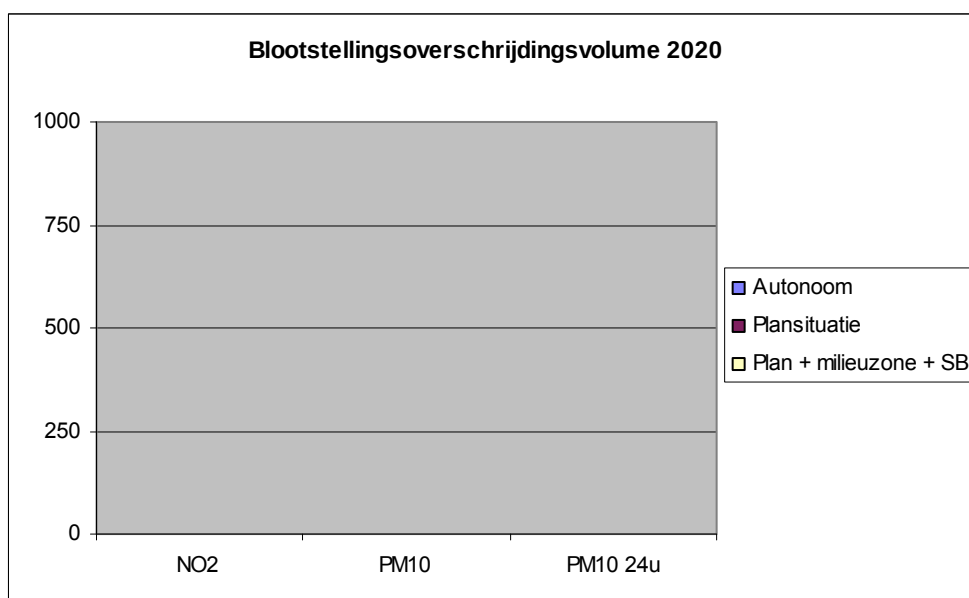
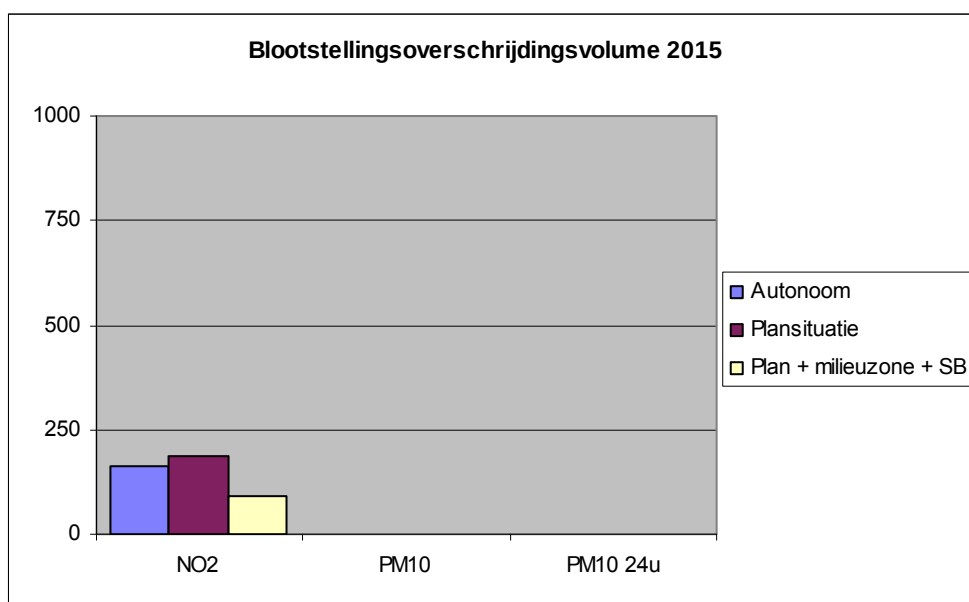


Tabel 5.2 Totaal blootstellingsoverschrijdingsvolume (aantal blootgestelden x hoogte grenswaarde-overschrijding)

Stadskantoor	Blootstellingsoverschrijdingsvolume		
	NO ₂	PM ₁₀	PM ₁₀ aantal oversch. 24u- gem.
2013	jaargem. conc.	jaargem. conc.	
Autonoom	523	0	0
Plansituatie	568	0	0
Vershil	-45	0	0
Plansituatie	568	0	0
Plan + milieuzone + SB	300	0	0
Vershil	267	0	0
2015	NO ₂	PM ₁₀	PM ₁₀ 24u
Autonoom	164	0	0
Plansituatie	189	0	0
Vershil	-25	0	0
Plansituatie	189	0	0
Plan + milieuzone + SB	91	0	0
Vershil	98	0	0
2020	NO ₂	PM ₁₀	PM ₁₀ 24u
Autonoom	0	0	0
Plansituatie	0	0	0
Vershil	0	0	0
Plansituatie	0	0	0
Plan + milieuzone + SB	0	0	0
Vershil	0	0	0

Figuur 5.2 Totaal blootstellingsoverschrijdingsvolume (aantal blootgesteld x hoogte grenswaarde-overschrijding)

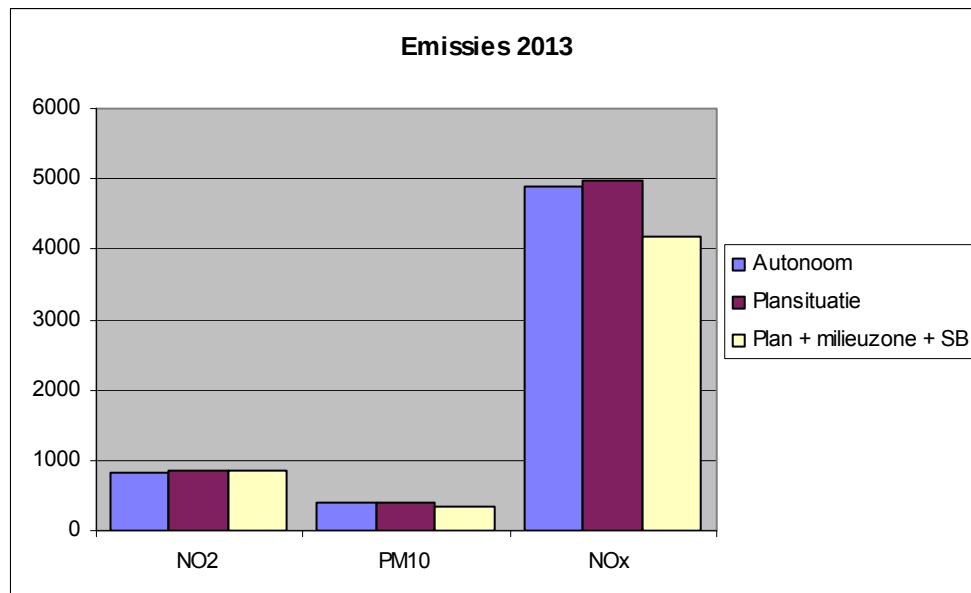


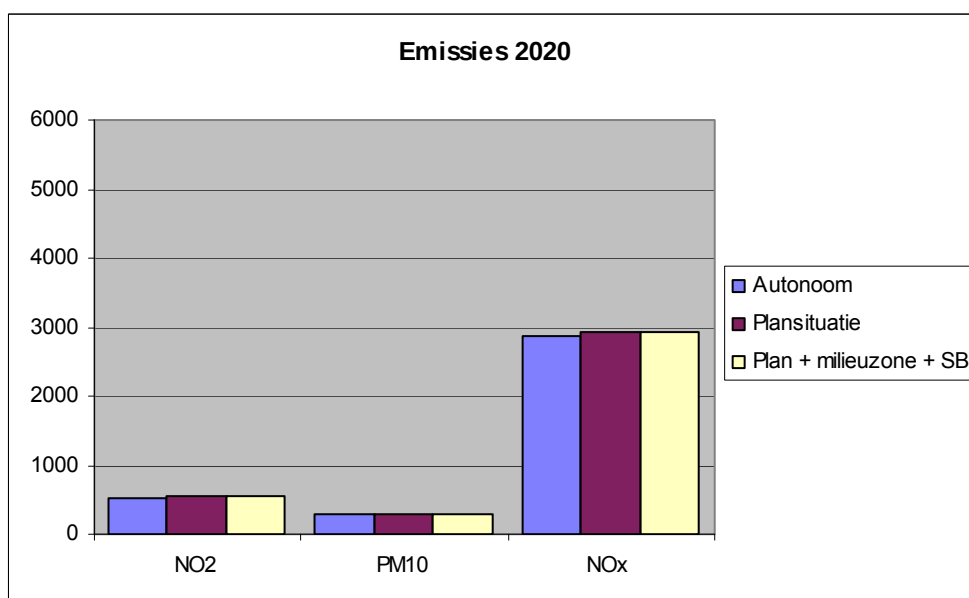
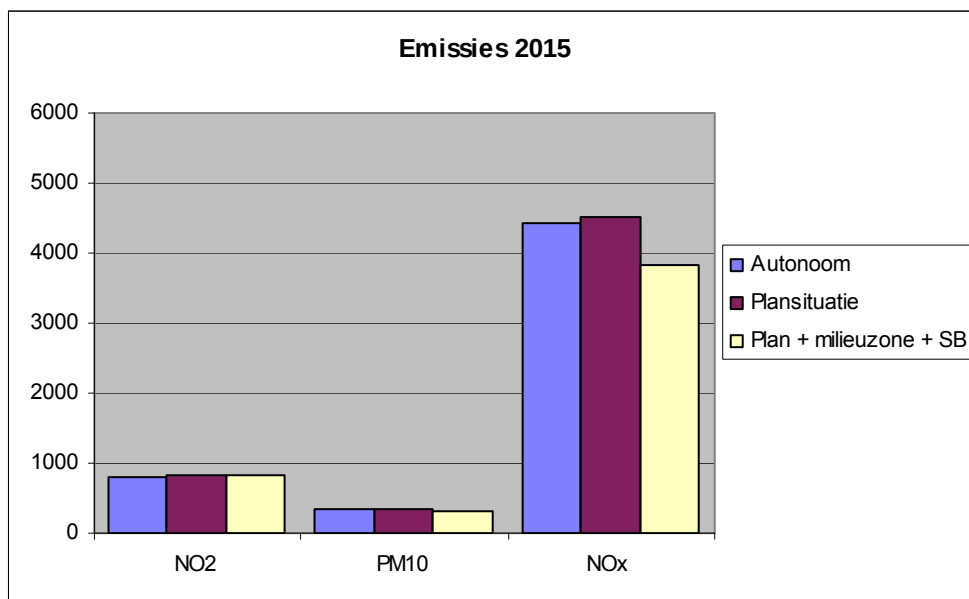


Tabel 5.3 Totale emissie ($\mu\text{g/s}$)

Stadskantoor	Emissies (µg/s)		
2013	NO ₂	PM ₁₀	NO _x
Autonoom	834	387	4.894
Plansituatie	851	395	4.985
Vershil	-17	-8	-90
Plansituatie	851	395	4.985
Plan + milieuzone + SB	857	348	4.166
Vershil	-7	47	819
2015	NO ₂	PM ₁₀	NO _x
Autonoom	803	349	4.431
Plansituatie	817	355	4.502
Vershil	-14	-6	-71
Plansituatie	817	355	4.502
Plan + milieuzone + SB	838	316	3.839
Vershil	-21	39	663
2020	NO ₂	PM ₁₀	NO _x
Autonoom	534	289	2.877
Plansituatie	543	294	2.922
Vershil	-9	-5	-45
Plansituatie	543	294	2.922
Plan + milieuzone + SB	543	294	2.922
Vershil	0	0	0

Figuur 5.3 Totale emissie (µg/s)





5.4 Stadskantoor als onderdeel van ontwikkeling Stationsgebied

Luchtrapportage Structuurplan Stationsgebied

Door de gemeente is de “Luchtrapportage Structuurplan Stationsgebied”, d.d. 13 september 2006, opgesteld. In dit rapport is het effect van de twee maatregelen (milieuzonering en verschonen bussen), met als grote milieuzone het gebied binnen de verdeelring, inclusief verdeelring, maar exclusief Brilledreef doorgerekend. De berekeningen zijn uitgevoerd voor 2010 en 2015. Geconcludeerd is dat langs meerdere wegen, waar sprake is van een overschrijdingen van de grenswaarden, de luchtkwaliteit ten gevolge van de ontwikkeling van het Stationsgebied verslechtert.

De milieuzonering en de inzet van schone bussen hebben tot gevolg dat de concentraties langs de wegen afnemen. Ook het totaal overschrijdingsvolume in de situatie dat alle ontwikkelingen in het stationsgebied zijn gerealiseerd neemt af ten opzichte van de autonome situatie.

Aanvullend MER

Na vaststelling van de Luchtrapportage Structuurplan Stationsgebied heeft het college van B&W bij de vaststelling van het ALU 2006 besloten tot de invoering per 1 juli 2007 van een kleinere milieuzone.

Ten behoeve van het Aanvullend MER Stationsgebied is in 2007 bij de berekening van het effect van de maatregelen op de luchtkwaliteit daarom uitgegaan van de kleinere milieuzone. Tevens zijn de berekeningen (ten opzichte van het Structuurplan Stationsgebied) uitgevoerd voor de jaren 2011 (het verwachte jaar waarin realisatie van het eerste deelproject in het Aanvullend MER genoemde deelplannen), 2015 en 2020.

Stadskantoor

De realisatie van het Stationsgebied vindt plaats in meerdere (deel)plannen, waarvoor afzonderlijke ruimtelijke procedures worden doorlopen. De artikel 19-lid 1 WRO-procedure voor het Stadskantoor is de vierde in deze reeks. De keuze voor meerdere ruimtelijke procedures, gekoppeld aan een structuurplan en een aanvullend MER als basis daarvoor, maakt het mogelijk dat de positieve gevolgen van de milieuzonering en de schone bussen ten gunste komen aan de overige (deel)plannen. Dit wordt bijgehouden in een luchtboekhouding.

Luchtboekhouding

In de boekhouding wordt uitgegaan van de gevolgen voor de luchtkwaliteit van de ontwikkeling van het gehele Stationsgebied. Uitgangspunt zijn de concentraties schadelijke stoffen in de situatie bij autonome ontwikkeling en in de situatie na projectrealisatie. De effecten worden enerzijds beschreven in de vorm van concentraties langs de relevante wegen en anderzijds uitgedrukt in de parameters totaal overschrijdingsvolume, totaal blootstellingsoverschrijdingsvolume en emissie. Uit het Aanvullend MER blijkt dat de negatieve effecten op de luchtkwaliteit als gevolg van de ontwikkelingen in het stationsgebied door te nemen maatregelen (milieuzonering en schone bussen) worden gecompenseerd, zodat het uiteindelijke effect (als gevolg van de ontwikkeling van het stationsgebied en de te nemen maatregelen) op de luchtkwaliteit positief is.

Het Stadskantoor is als deelplan binnen het stationsgebied ook in de luchtboekhouding opgenomen. De luchtkwaliteit verslechtert beperkt als gevolg van de realisatie van het Stadskantoor, maar door het nemen van projectmaatregelen (milieuzone en schone bussen) wordt deze verslechtering teniet gedaan en resteert een positief saldo voor de luchtkwaliteit.

6. SAMENVATTING EN CONCLUSIE

Door de gemeente Utrecht is een geactualiseerd onderzoek verricht naar de luchtkwaliteit ten behoeve van de artikel 19 procedure voor de realisatie van het Stadskantoor. Voor de luchtkwaliteit is een vergelijking gemaakt tussen de autonome situatie en de situatie na projectrealisatie.

Het doel van dit onderzoek is de verslechtering van de luchtkwaliteit als gevolg van de realisatie van het Stadskantoor in het beïnvloedingsgebied in kaart te brengen en te toetsen of het deelproject rekening houdend met de projectmaatregelen, zoals omschreven in het luchtrapport bij het milieuraapport SMB en het Aanvullend MER Stationsgebied in betekenende mate zal bijdragen aan de luchtkwaliteit.

Door de te nemen projectmaatregelen (milieuzonering en schonere bussen) wordt de toename in de jaargemiddelde concentratie NO₂ als gevolg van de realisatie van het Stadskantoor ruimschoots teniet gedaan, er vindt geen verslechtering boven de grenswaarde plaats. Het beslag van het deelproject op de beschikbare milieuwinst is beperkt en vormt geen belemmering voor de ontwikkeling van andere deelplannen binnen het Stationsgebied.

Uit het vorenstaande volgt dat de realisatie van het Stadskantoor, rekening houdend met de ontwikkeling van het Stationsgebied als geheel met de daarbij behorende projectmaatregelen (milieuzone en schonere bussen) niet in betekenende mate zal bijdragen aan de concentraties stoffen in de buitenlucht waarvoor in bijlage 2 bij de Wet Milieubeheer grenswaarden zijn gesteld.

De genomen projectmaatregelen zijn gekoppeld aan de ontwikkeling van het Stationsgebied als geheel. Dit betekent dat de verbetering van de luchtkwaliteit als gevolg van de projectmaatregelen ook ten gunste komen aan de overige plannen in het gebied. Om dit op een voor ieder heldere en inzichtelijke wijze te doen, wordt een luchtboekhouding bijgehouden, waarin de afzonderlijke en cumulatieve bijdrage op de luchtkwaliteit wordt aangegeven.

Eindconclusie

Op basis van het voorgaande zijn er vanuit het oogpunt van luchtkwaliteit geen belemmeringen voor de realisatie van het Stadskantoor.

Bijlage 1: Invoergegevens CARII

1A Uitleg invoergegevens en verkeersmodel

1B Invoergegevens 2013

1C Invoergegevens 2015

1D Invoergegevens 2020

1E Overige invoergegevens

Bijlage 1 Uitleg invoergegevens en verkeersmodel

Verkeersintensiteiten

Er is voor de verkeersintensiteiten een onderverdeling gemaakt in lichte, middelzware en zware motorvoertuigen en tevens is het aantal bussen geïnventariseerd. De gehanteerde verkeersgegevens zijn gebaseerd op het verkeersmodel VRU 2.0 UTR 1.0. In bijlagen 1B tot en met 1D zijn de berekende verkeersintensiteiten opgenomen.

Voor de Croeselaan, gelegen ten noorden van de Van Zijstweg (vakken 1 t/m 5) en de Catherijnebaan (vakken 1 t/m 8) is een lager (worst case-) detailniveau gehanteerd dan door het verkeersmodel VRU 2.0 UTR 1.0 wordt berekend. Bovenstaande methodiek is gevolgd omdat voor de parkeergarages aan de Croeselaan en de Catharijnebaan momenteel nog niet duidelijk is waar de in- en uitritten uiteindelijk worden gerealiseerd. Daardoor kunnen op bepaalde wegvakken onderschattingen optreden van het geprognostiseerde verkeer. Daarom is voor de genoemde wegen voor alle wegvakken de hoogst berekende intensiteit gehanteerd voor de plansituatie. Voor de autonome situatie is voor alle wegvakken de hoogst berekende verkeersaantrekkende werking op enig wegvak gehanteerd.

Meteocondities

Er is voor alle jaren gekozen voor een meerjarige meteo. Voor de jaren 2011, 2015 en 2020 is dit de gemiddelde meteoconditie over een periode van 10 jaar.

Coördinaten

De in bijlage 3 opgenomen X- en Y-coördinaten betreffen de rijksdriehoekscoördinaten.

Snelheidstypering

A	snelfweg algemeen	gemiddelde rijksnelheid is 65 km/uur
B	buitenfweg algemeen	weg met snelheid van maximaal 60 km-uur
C	normaal stadsverkeer	redelijke mate van congestie, gemiddelde snelheid 15-30 km/uur
D	stagnerend verkeer	stadsverkeer met grote mate van congestie (gemiddeld lager dan 15 km/uur)
E	stadsverkeer met minder congestie	stadsverkeer met relatief groter aandeel 'free-flow' rijgedrag (gemiddeld 30-45 km/uur)

Wegtype

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

Bomenfactor

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

Toelichting Verkeersmodel VRU 2.0 UTR 1.0

Voor de berekening van toekomstige verkeersintensiteiten is gebruik gemaakt van het Verkeersmodel Regio Utrecht (VRU) 2.0 UTR 1.0. Een uitgebreide verantwoording van het verkeersmodel is opgenomen in "VRU 2.0 UTR 1.0; Toelichting en achtergronden" (januari 2008) van StadsOntwikkeling gemeente Utrecht.

Algemeen

Het Bestuur Regio Utrecht heeft op 31 mei 2007 een nieuw verkeersmodel VRU 2.0 2002-2020 vastgesteld. Dit regionale model is afgeleid van het landelijke Nieuw Regionaal Model (NRM) Randstad van het ministerie van Verkeer en Waterstaat.

Het regionale model is gebruikt als basis voor het model VRU 2.0 UTR 1.0. In dit model is de Utrechtse situatie qua ruimtelijke ontwikkelingen (woningen, kantoren, bedrijven en

voorzieningen) meer gedetailleerd en geactualiseerd opgenomen. Het basisjaar voor het autoverkeer is in de Utrechtse versie geactualiseerd naar het jaar 2006 en het vrachtverkeer is nader gedifferentieerd naar middelzware en zware voertuigen.

Het VRU 2.0 UTR 1.0 is een multimodaal model, dat alleen gekalibreerd is voor het autoverkeer. Dit betekent dat effecten van maatregelen op de vervoerswijzekeuze doorwerken in het model.

Het VRU 2.0 UTR 1.0 bevat twee modules:

- Het *verkeersmodel* simuleert een "normale" spitsperiode zoals deze voorkomt in het voorjaar en najaar. Het model bevat de jaren 2006 en 2020. Dit model wordt gebruikt voor het uitwerken van verkeerskundige vraagstukken en beleidsmaatregelen.
- Het *verkeers(milieu)model* wordt gebruikt voor het berekenen van intensiteiten ten behoeve van de onderzoeken naar de lucht- en geluidkwaliteit. Dit model bevat de jaren 2006, 2010, 2015 en 2020 en beschrijft een etmaalperiode van een jaargemiddelde werkdag.

Eén keer in de 4 á 6 jaar wordt het regionale model geactualiseerd. Het stedelijk model VRU 2.0 UTR 1.0 zal jaarlijks geactualiseerd worden, maar moet wel in de pas blijven lopen met het regionale model. Het nieuwe basisjaar dient daarnaast te zijn gebaseerd op een zo stabiel mogelijke situatie op straat, waarbij de effecten van tijdelijke maatregelen zoveel mogelijk uitgesloten worden.

Bij een eventuele update van de prognoses voor de toekomst wordt rekening gehouden met alle redelijkerwijs te verwachten relevante ruimtelijke ontwikkelingen die na het basisjaar worden gerealiseerd.

Het is ondoenlijk om alle ritten van iedere persoon apart te modelleren. Daarom zijn modelgebieden onderscheiden, waarbij de ritten worden geaggregeerd per modelgebied en reismotief. Het model bestaat uit circa 4400 gebieden en beslaat geheel Nederland en aangrenzende gebieden in het buitenland. De stad Utrecht is in beeld gebracht met circa 750 gebieden. Bij het ontwerpen van het model wordt bij de vaststelling van de gebiedsgrenzen rekening gehouden met de maaswijdte van het netwerk, geografische grenzen en de functie van het gebied. De gebieden zijn voor zowel het basisjaar en de prognosejaren gelijk. Voor ontwikkelingsgebieden waarvoor nog niet exact bekend is wat er komt wordt een globalere werkwijze gevolgd.

In het model worden drie vervoerswijzen gehanteerd te weten: personenauto's, vrachtverkeer (inclusief touringcars) en lijnbussen. De lijnbussen staan in een apart netwerk en zijn dus exogeen opgenomen in het model.

Invoergegevens verkeersmodel

Een verkeersmodel rekent op basis van invoergegevens het verkeer over de verschillende wegen voor een bepaald gebied uit. Voor een goed model is het van belang dat het basisjaar goed ingesteld is. Als het basisjaar goed is ingesteld dan kunnen prognosejaren berekend worden. De volgende uitgangspunten zijn voor het VRU 2.0 UTR 1.0 gehanteerd:

- de peildatum voor het basisjaar is 1 januari 2006;
- de peildata voor de verkeersonderzoekresultaten zijn voor Utrecht-West het najaar van 2006 en voor Utrecht-Oost het voorjaar van 2007;
- de peildatum voor sociaal-economische invoergegevens is het voorjaar van 2006 (uitgave BI);
- de peildatum voor de invoer van de relevante ruimtelijke plannen ten behoeve van de prognosemodellen is 1 november 2007.

Voor het basisjaar van het model is gebruik gemaakt van de volgende invoergegevens:

- inwoners Utrecht-stad;
- inwoners overig;
- arbeidsplaatsen Utrecht-stad;
- arbeidsplaatsen overig;

- autonetwerk conform de situatie op straat. Hierbij heeft een schematisering plaatsgevonden op basis van bestanden van de afdeling Vastgoed (RijksDriehoekNet-coördinaten). Aan de lijnstukken zijn gebruikskennmerken gekoppeld. Aan de coördinaten van de kruispunten zijn kruispuntkennmerken gekoppeld (zoals afslagen). Voor de kalibratie van het model zijn op een aantal, door het modelbureau geadviseerde, punten via verkeersonderzoeken de verkeersintensiteiten bepaald. Voor de rijkswegen en de provinciale wegen is gebruik gemaakt van telgegevens van respectievelijk Rijkswaterstaat en de provincie Utrecht. De kalibratie leidt tot het vaststellen van een correctiecoëfficiënt per modelgebied. Het is te verwachten dat deze correctiecoëfficiënten ook van toepassing zijn op de prognosejaren. Voor modelgebieden die alleen voor de prognosejaren gevuld zijn wordt geen correctie uitgevoerd.

Voor de prognosejaren zijn de redelijkerwijs te verwachten relevante ontwikkelingen in het model opgenomen. Daarbij zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- voor de korte termijn: concrete ruimtelijke besluiten met betrekking tot woningbouw en/of de realisatie van nieuwe kantoren, bedrijfspanden en/of winkels zijn opgenomen in het model;
- voor de middellange termijn: algemene ruimtelijke besluiten met betrekking tot woningbouw en/of de realisatie van nieuwe kantoren, bedrijfspanden en/of winkels zijn opgenomen in het model;
- voor de lange termijn: ruimtelijke beleidsambities zoals vastgelegd in ruimtelijke visies, master plannen, regionale structuurplannen, provinciale nota's en rijks nota's zijn opgenomen in het model;
- prognoses met betrekking tot de ontwikkeling van de demografie, gemiddelde woningbezetting, huishoudgrootte, leegstand als gevolg van economische neergang, etc. zijn verwerkt in het model;
- voor toekomstige wijzigingen in het wegennet is onder andere gekeken naar het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport, afspraken op (boven) lokaal niveau, het provinciaal programma, regionale programmeringgegevens en het bereikbaarheidsprogramma van de gemeente.

Daarnaast wordt voor het bepalen van de verplaatsingen in de prognosejaren ook rekening gehouden met:

- landelijk groeiscenario en brandstofprijzen;
- groei van inwoners;
- groei van arbeidsplaatsen;
- aanleg van infrastructuur;
- aanleg van openbaar vervoer verbindingen;
- reiskosten openbaar vervoer;
- parkeertarieven en -gebieden.

Toedeling verkeer

Per modelgebied worden alle personen die naar een ander modelgebied reizen bepaald aan de hand van verschillende reismotieven te weten woon-werk, woon-winkel, woon-school, zakelijk en overig. Met behulp van het Mobiliteitsonderzoek Nederland worden de ritproducties voor het autoverkeer berekend. Verplaatsingen met de auto binnen de gebieden zelf worden dus niet meegenomen. Het aantal korte verplaatsingen is echter zeer beperkt voor Utrecht en dus niet van significante invloed.

De autoritten tussen modelgebieden worden toegekend aan de wegvakken van het model. Deze wegvakken behoren tot één van de volgende netwerken:

- Het *analyse netwerk* betreft de wegvakken waarvan de intensiteiten in het basisjaar goed gekalibreerd konden worden en zijn dus direct afleesbaar uit het model;
- Het *rekennetwerk* dat wordt beïnvloed door modelaannamen en schematiseringen. Daarom is het niet zomaar mogelijk intensiteiten uit het model af te lezen en is veelal een nadere uitwerking gewenst.

Voor de verdeling van het verkeer van één modelgebied over de andere modelgebieden wordt gebruik gemaakt van het zwaartekrachtmodel, dat rekening houdt met de gegeneraliseerde reistijden en kosten.

De toedeling van het verkeer wordt berekend voor enerzijds de twee spitsperioden (ochtend- en avondspits) en anderzijds de rest van de dag.

Het verkeer tijdens de spits wordt door middel van Volume Averaging aan het netwerk toegedeeld. Bij de routekeuze wordt rekening gehouden met toenemende verkeersdrukke waardoor het netwerk optimaal aangesproken wordt en alle ritten eenzelfde mate van vertraging ondervinden.

Het verkeer tijdens de rest van de dag wordt toegekend op basis van All Or Nothing. Bij deze All Or Nothing toedeling worden de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- er is geen sprake van congestie;
- elke herkomst en bestemmingscombinatie heeft één route die het snelst is;
- de modelsnelheid (bepaald uit de gemiddelde haalbare rijsnelheid, de wettelijke maximumsnelheid en de gemiddelde afwikkelingskwaliteit) en afstand bepalen hoofdzakelijk de snelste routes;
- de routekeuze is tevens afgestemd op invloeden zoals de allure van de route en andere niet-meetbare waarden;
- de All Or Nothing toedeling geldt voor alle perioden in de restdag (avond, middag en nacht);
- tijdelijke vertragingen als gevolg van de overschrijding van de wegvakcapaciteit en of kruispuntoververzadiging in congestieperioden buiten de beide spitsperioden worden niet meegewogen in de routekeuze en dus ook niet gesimuleerd.

Omdat het model voornamelijk gericht is op het berekenen van autoritten kunnen ketenverplaatsingen (autoritten, gecombineerd met vervoer per trein of fiets) niet rechtstreeks met het model worden berekend. De effecten van een transferium worden ingebracht na een handmatige berekening met een logit keuzemodel. Ook wordt voor bijzondere attracties, zoals een casino, een handmatige aanpak gevolgd.

Betrouwbaarheid

Modelberekeningen hebben per definitie een bandbreedte van betrouwbaarheid die van situatie tot situatie kan verschillen. Van belang is dat voortdurend getracht wordt de betrouwbaarheid van prognoses te vergroten, door herijking en periodieke kalibratie.
