

Onderzoek luchtkwaliteit reconstructie N598 wegvak De Hut – De Plank

Projectnr. M12 452

Opdrachtgever : Provincie Limburg
Limburglaan 10 6229 GA Maastricht
Postbus 5700 6202 MA Maastricht
Tel: 043 – 389 99 99 Fax: 043 – 361 80 99

Contactpersoon: de heer ing. D. Storcken

Adviseur : K+ Adviesgroep bv
Jodenstraat 6 6101 AS Echt
Postbus 224 6100 AE Echt
Tel: 0475 - 470 470 Fax: 0475- 481 018
E-mail: info@k-plus.nl

Behandeld door: ing. Q.M.L.M. Roomans

Datum : 8 april 2013

Referentie : QR/AV/M12 452.404 (N598 lucht)

Inhoudsopgave

Hoofdstuk	Titel	Blad
1	Inleiding	4
2	Uitgangspunten	6
2.1	Ruimtelijke gegevens	6
2.2	Verkeersgegevens	6
2.3	Toegepaste rekenmethode	7
3	Normstelling Luchtkwaliteit	8
4	Berekeningsresultaten	11
5	Evaluatie en Conclusie	13

Bijlage(n):

Bijlage I: Figuren onderzochte toekomstige situatie

Bijlage II: Berekeningsgegevens en –resultaten CARII-model

1 INLEIDING

In opdracht van de Provincie Limburg is, in het kader van de reconstructie van de N598 tussen de aansluiting met de N278 en de Belgische, door K+ Adviesgroep bv een luchtkwaliteitonderzoek uitgevoerd.

De wegreconstructies behelst het marginaal verbreden van het bestaande wegprofiel, het aanleggen van een komgeleider nabij Reijmerstok, het aanpassen van de kruising van de N598 met de Groenestraat en Reijmerstokkerdorpstraat, het aanleggen van 2 rotondes en het plaatselijk verleggen van het rijwielpad. De eerste rotonde komt ter hoogte van de aansluiting van de N598 met de N278, de tweede rotonde komt ter hoogte van de aansluiting van de N598 met Waufsberg en Hoogcruts.

In figuur 1 is een grafisch overzicht opgenomen van de situatie.



Figuur 1: Overzicht onderzochte situatie N598 (Google earth).

De luchtkwaliteit in de omgeving wordt bepaald door de achtergrondconcentratie en de verkeerssituatie ter plaatse. De berekeningen zijn uitgevoerd voor een 2-tal representatief te achten woningen langs de N278-N598

De berekeningen zijn gebaseerd op:

- de “Wet luchtkwaliteit”;
- de “Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007”, gewijzigd 20-11-2012;
- de “Handreiking Rekenen aan Luchtkwaliteit, actualisatie 2011” ;
- het “CAR II model (versie 11)”;
- het “ISL2 model (versie 5.01)”.

In bijlage I van dit rapport zijn grafische overzichten opgenomen van de onderzochte situatie.

Voor nadere gegevens met betrekking tot de berekeningsgegevens en -resultaten wordt verwezen naar de betreffende rekenbladen welke in de bijlagen zijn opgenomen.

2 UITGANGSPUNTEN

2.1 Ruimtelijke gegevens

Bij het onderzoek is gebruik gemaakt van ontwerptekeningen van de opdrachtgever. De tekeningen zijn digitaal ter beschikking gesteld.

In bijlage I zijn overzichten opgenomen van de huidige en toekomstige situatie. Ten aanzien van de hoogte van de bestaande bebouwing en ligging van de indeling van de gevel(s) is een globale veldverkenning uitgevoerd.

2.2 Verkeersgegevens

De verkeersgegevens voor het onderhavige onderzoek zijn voor wat betreft de N278 en de N598 gebaseerd op de mobiliteitsmonitor van de Provincie Limburg.

De verkeersgegevens voor de overige wegen zijn verstrekt door de gemeente Margraten en Gulpen-Wittem.

Door de voorgenomen reconstructie zal na verwachting de verkeersafwikkeling niet veranderen. Om te komen tot een verkeersprognose voor de toekomstige situatie 2024 (10 jaar na reconstructie) is conform opgave uitgegaan van een autonome groei van 1% jaarlijks.

In de navolgende tabel 2.1 is een overzicht opgenomen van de gehanteerde verkeersgegevens.

Tabel 2.1: Overzicht gehanteerde verkeersgegevens.

Weg	Weggedeelte	Etmaalintensiteit				Verdeling voertuigcategorie			
		2013	2015	2020	2024	Qlv	Qmv	Qzv	Qbus
N278	Aan de Fremme - N598	9551	9743	10240	10655	91.50%	6.29%	1.60%	0,71%
N278-N598	Rotonde	6330	6457	6786	7062	91.40%	5093%	1,60%	1,07%
N598	N278 - Groenestraat	5710	5825	6122	6370	92.7%	4.51%	1.60%	1.19%
	Groenestraat - Hoogcruts	3402	3470	3647	3796	92.7%	4.51%	1.60%	1.19%

Hierbij is:

Qlv: aandeel lichte motorvoertuigen in procenten.

Qmv: aandeel middelzware motorvoertuigen in procenten.

Qzv: aandeel zware motorvoertuigen in procenten.

Qbus: aandeel autobus in procenten (aangenomen dat tussen 07.00 en 23.00uur 4 bussen per uur rijden).

Bij het bepalen van de luchtkwaliteit is rekening gehouden dat gedurende een groot deel van de ochtend- en avondspits sprake is van stagnerend verkeer. Volgens de handleiding van CAR is de stagnatiefactor 30%.

Voor nadere informatie wordt verwezen naar de rekenbladen als opgenomen in bijlage II en volgende.

2.3 Toegepaste rekenmethode

De geluidbelastingen zijn bepaald met behulp van het CARII model (versie 11).

Het CAR-model (Calculation of Air pollution from Road traffic) is een implementatie van standaard rekenmethode 1 en is bedoeld voor de berekeningen in een stedelijke omgeving.

Uit het onderzoek naar de luchtkwaliteit in verband met de aanleg van een rotonde ter plaatse van de aansluiting van de N278 met Aan de Fremme, zie rapport met kenmerk M12 452.402 d.d. 4 april 2013, blijkt dat berekeningen met het CARII model ongunstigere (hogere) resultaten oplevert ten opzichte van het ISL2-model, standaard rekenmethode 2 bedoeld voor berekeningen langs wegen door (relatief) open terrein. Gezien het vorenstaande is van de worst-case uitgegaan.

3 NORMSTELLING LUCHTKWALITEIT

De normstelling voor de luchtkwaliteit is opgenomen in bijlage 2 van de Wet milieubeheer

De 'Wet luchtkwaliteit' is op 15 november 2007 in werking getreden (Stb. 2007, nr. 434) en is gewijzigd op 12 maart 2009 (Stb., nr. 158). De wet vervangt het Besluit luchtkwaliteit 2005. Met de 'Wet luchtkwaliteit' wordt de wijziging van de Wet milieubeheer (m.n. hoofdstuk 5, onder titel 5.2) op het gebied van luchtkwaliteitseisen bedoeld.

De aanleiding hiervan is de maatschappelijke discussie die ontstaan is als gevolg van de directe koppeling tussen ruimtelijke ordeningsprojecten en luchtkwaliteit. De directe koppeling had tot gevolg dat veel geplande (en als noodzakelijk of gewenst ervaren) projecten geen doorgang konden vinden in overschrijdingsgebieden. Bovendien moest voor ieder klein project met betrekking tot luchtkwaliteit een uitgebreide toets gedaan worden. Met de nieuwe 'Wet luchtkwaliteit' en bijbehorende bepalingen en hulpmiddelen, wil de overheid zowel de verbetering van de luchtkwaliteit bewerkstelligen als ook de gewenste ontwikkelingen in ruimtelijke ordening doorgang laten vinden.

De Wet luchtkwaliteit' voorziet onder meer in een gebiedgerichte aanpak van de luchtkwaliteit via het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Het Rijk, provincies en gemeenten werken in het NSL-programma samen aan maatregelen om de luchtkwaliteit te verbeteren tot de normen, ook in gebieden waar nu de normen voor luchtkwaliteit niet worden gehaald (overschrijdingsgebieden). De programma-aanpak zorgt voor een flexibele koppeling tussen ruimtelijke activiteiten en milieugevolgen.

De Nederlandse overheid heeft de EU verzocht om verlenging van de termijn (derogatie) waarbinnen de luchtkwaliteitseisen gerealiseerd moeten zijn. Op 7 april 2009 heeft de Europese Commissie hiermee ingestemd. Het tijdstip waarop aan de normen voor PM_{10} moet worden voldaan is uitgesteld tot 11 juni 2011. De datum waarop aan de jaargrenswaarde voor NO_2 moet worden voldaan bedraagt 1 januari 2015. In de tussenperiode gelden tijdelijk de volgende verhoogde grenswaarden: voor NO_2 een jaargemiddelde van 60 microgram/ m^3 , en voor fijn stof (PM_{10}) een jaargemiddelde van 40 microgram/ m^3 en een daggemiddelde van 50 microgram/ m^3 , die jaarlijks maximaal 35 keer mag worden overschreden.

In tabel 3.1 is een overzicht opgenomen van de grenswaarden van als vastgelegd in de Wet milieubeheer die gericht zijn op de bescherming van de gezondheid van mensen. In de Wm zijn ook streefwaarden voor Arseen, Cadmium, Nikkel en Benzo(a)pyreen (implementatie vierde Europese dochterrichtlijn) opgenomen. Uit metingen van het RIVM blijkt dat deze streefwaarden nergens in Nederland worden overschreden.

Tabel 3.1: Overzicht grenswaarden luchtverontreinigende stoffen.

Stof		Norm $\mu\text{g}/\text{m}^3$	Geldig vanaf
Stikstofdioxide (NO ₂)	Jaargemiddelde concentratie	40	2015
	Uurgemiddelde concentratie die maximaal 18 maal per kalenderjaar mag worden overschreden	200	2010
Fijn stof (PM ₁₀)	Jaargemiddelde concentratie	40	2011
	24-uurgemiddelde concentratie die maximaal 35 maal per kalenderjaar mag worden overschreden	50	2011
Fijn stof (PM _{2,5})	Jaargemiddelde concentratie	25*	2015
Zwavel dioxide (SO ₂)	Grenswaarde 24-uurgemiddelde concentratie die maximaal 3 maal per kalenderjaar mag worden overschreden	125	2001
	Uurgemiddelde concentratie die maximaal 24 maal per kalenderjaar mag worden overschreden	350	2001
Koolmonoxide (CO)	8-uurgemiddelde	10000	2005
Benzeen	Jaargemiddelde concentratie	5	2010
Lood (Pb)	Jaargemiddelde concentratie	0,5	2001

* Besluiten die genomen zijn voor 2015 hoeven niet getoetst te worden aan de grenswaarde in 2015, ongeacht of het besluit ook na 2015 gevolgen heeft voor de luchtkwaliteit.

Het NSL is per 1 augustus 2009 van kracht geworden. Hierdoor zijn onder andere de uitvoerings-regels rond saldering verruimd en is de definitie van ‘niet in betekende mate’ (NIBM)¹ verlegd naar 3% van de grenswaarde. Wordt de 3% grens wel overschreden dan draagt het project wel in betekende mate bij. Het project kan dan toch doorgaan als voldaan wordt aan de geldende grenswaarde van 40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$.

In artikel 4 van het ‘Besluit niet in betekende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)’ en de bijlagen van de ‘Regeling niet in betekende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)’ is voor bepaalde categorieën projecten met getalsmatige grenzen vastgesteld dat deze ‘niet in betekende mate’ bijdragen aan de luchtverontreiniging. Deze mogen zonder toetsing aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit uitgevoerd worden. Het betreft de volgende categorieën:

- Landbouwinrichtingen;
- Akkerbouw- of tuinbouwbedrijven met open grondteelt;
- Inrichtingen die uitsluitend of in hoofdzaak bestemd zijn voor witloftrek of teelt van eetbare paddenstoelen of andere gewassen in een gebouw;
- Permanente en niet-verwarmde opstanden van glas of kunststof voor het telen van gewassen;

¹ Een project draagt ‘niet in betekende mate’ bij aan de luchtverontreiniging als de 3% grens niet wordt overschreden. De 3% grens is gedefinieerd als 3% van de grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie van fijn stof (PM₁₀) of stikstofdioxide (NO₂). Dit komt overeen met 1,2 microgram/ m^3 voor zowel PM₁₀ als NO₂.

- Permanente en verwarmde opstanden van glas of kunststof voor het telen van gewassen, mits niet groter dan 2 hectare;
- Kinderboerderijen;
- Spoorwegemplacements, mits de aanleg of uitbreiding daarvan door een wijziging van de activiteiten op een spoorwegemplacements de toename van het aantal dieseltractie-uren niet meer bedraagt dan 7500 uur op jaarbasis;
- Kantoorlocatie, mits:
 - o Het bruto vloeroppervlak niet meer bedraagt dan 100.000 m² in het geval bij één ontsluitingsweg;
 - o Het bruto vloeroppervlak niet meer bedraagt dan 200.000 m² in het geval bij twee ontsluitingswegen met een gelijkmatige verkeersverdeling;
- Woningbouwlocatie, mits:
 - o maximaal 1.500 nieuwe woningen omvat in het geval bij één ontsluitingsweg;
 - o maximaal 3.000 nieuwe woningen omvat in het geval bij twee ontsluitingswegen met een gelijkmatige verkeersverdeling;
- Combinatie van woning- en kantoorlocaties, mits:
 - o De waarde aan de hand van de volgende berekening $0,008 \times \text{aantal woningen} + 0,000012 \times \text{bruto vloeroppervlak kantoren (in m}^2\text{)}$ ten hoogste 1,2 bedraagt;
 - o Bovenstaande berekening geldt bij zowel één als twee ontsluitingswegen.

Uit bovenstaand overzicht blijkt dat voor verkeerswegen geen uitzondering is opgenomen. Het plan kan dan toch doorgaan als aan de hand van berekeningen aannemelijk kan worden gemaakt dat het plan binnen de 3% grens blijft dan wel de luchtkwaliteit binnen de gestelde normen blijven.

4 BEREKENINGSRESULTATEN

Uitgaande van de voornoemde verkeersgegevens (zie hoofdstuk 2) zijn berekeningen uitgevoerd naar de luchtkwaliteit. De berekeningen zijn uitgevoerd bij 2 representatieve woningen ter hoogte van Rijksweg 122 (waarneempunt 66) en Rijksweg 14 (N594) waarneempunt 10) en bepaald met het CARII-model (standaard rekenmethode 1). Als hier de luchtkwaliteit voldoet dan voldoet de situatie ook elders.

In het luchtkwaliteit onderzoek ingevolge de aanleg van een rotonde ter hoogte van de aansluiting van de N278 met Aan de Fremme, ons rapport M12 452.402 d.d. 4 april 2013, zijn berekeningen uitgevoerd voor peiljaar 2012 en de toekomstige zichtjaren 2015 en 2020. Uit voornoemd rapport blijkt dat peiljaar 2012 de hoogste luchtconcentraties oplevert. Als de situatie in 2012 voldeed dan voldoet hij in de toekomst zeker.

De woning ter hoogte van de Rijksweg 122 valt formeel buiten het toepassingsbereik van standaard rekenmethode 1, hier moet standaard rekenmethode 2 worden toegepast. Uit het luchtkwaliteit ingevolge de aanleg van een rotonde ter hoogte van de aansluiting van de N278 met Aan de Fremme, ons rapport M12 452.402 d.d. 4 april 2013, blijkt dat de resultaten bepaald met standaard rekenmethode 2 zal leiden lagere concentraties.

Ter hoogte van de Rijksweg 122 zijn berekeningen uitgevoerd voor één representatieve rijlijn als afzonderlijke rijlijnen en is bij de Rijksweg 86 een aanvullende berekening uitgevoerd bij stagnerend verkeer². Uit de in bijlage II opgenomen rekenbladen kan worden afgeleid dat dit niet leidt tot afwijkende resultaten.

In tabel 4.1 zijn de resultaten weergegeven. De resultaten ten aanzien van stikstofdioxide en lood zijn niet opgenomen in de tabellen omdat nu en in de toekomst geen overschrijdingen van de grenswaarde is te verwachten.

²

Van stagnerend verkeer is sprake bij een grote mate van congestie en een gemiddelde snelheid van 15 km/h, gemiddeld ca. 10 stops per afgelegde kilometer. Hier is in de voorliggende situatie geen sprake.

Tabel 4.1: Overzicht rekenresultaten luchtkwaliteit N278-N598 peiljaar 2012.

Locatie	NO2 [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]			PM10 [$\mu\text{g}/\text{m}^3$] jaar gem			PM10 [$\mu\text{g}/\text{m}^3$] 24-uurs	Benzeen [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]			CO [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]		
	A	B	C	A	B	C	D	A	B	C	E	F	G
Wnp 66	23,0	16,0	40	22,3	22,2	40	10x	0,9	0,6	5	819,1	723	10000
Wnp 10	19,7	15,2	40	21,7	22,0	40	9x	1,2	0,6	5	895,5	723	10000

Hierbij is:

- A: Jaargemiddelde
 B: Jm achtergrond
 C: Grenswaarde
 D: Totaal aantal overschrijdingen van de wettelijke grenswaarde van 50 $\mu\text{g}/\text{m}^3$
 E: 98-Percentiel 8h
 F: 98-Percentiel achtergrond
 G: Grenswaarde 98 percentiel van 8 uurgemiddelde

Voor de woning ter hoogte van Rijksweg 14 (wnp 10) is uitgegaan van de verkeersintensiteit die geldt voor het wegvak Groenestraat-N278. De werkelijke intensiteit is ongeveer 40% lager en de werkelijke concentratie zal lager zijn.

5 EVALUATIE EN CONCLUSIE

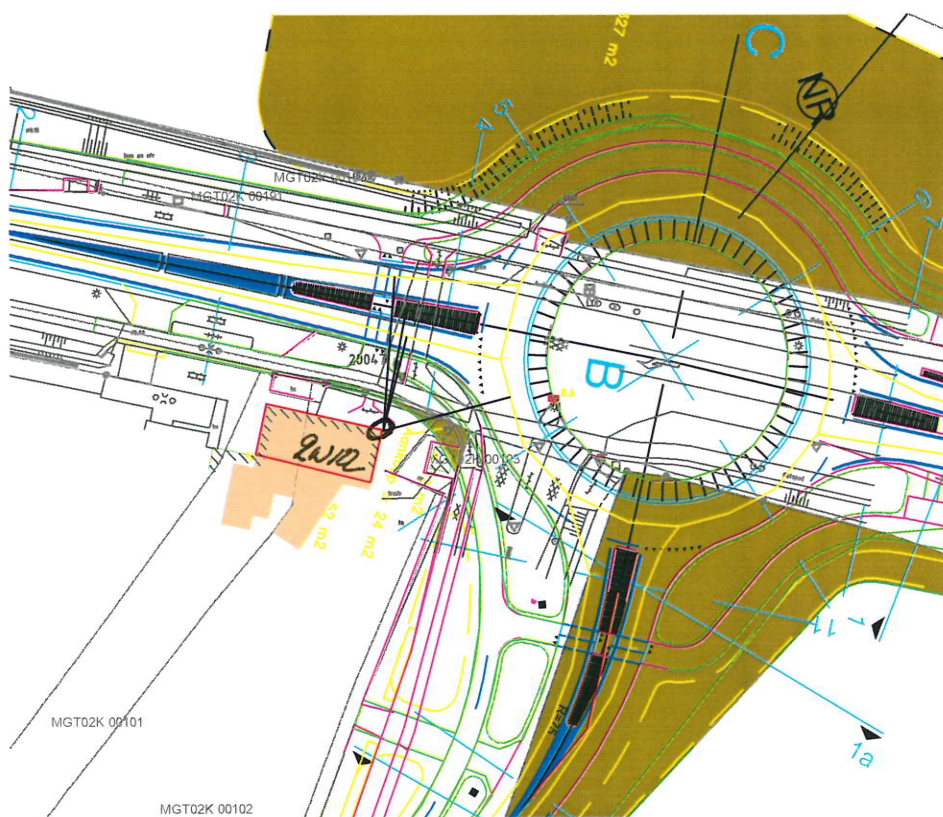
Uit tabel 4.1 en de in bijlage II opgenomen berekeningsgegevens en –resultaten blijkt dat de berekende concentraties ruim beneden de grenswaarden voor luchtverontreinigende stoffen blijven.

Vanuit de Wet milieubeheer wordt voldaan aan de wet- en regelgeving voor luchtkwaliteit.

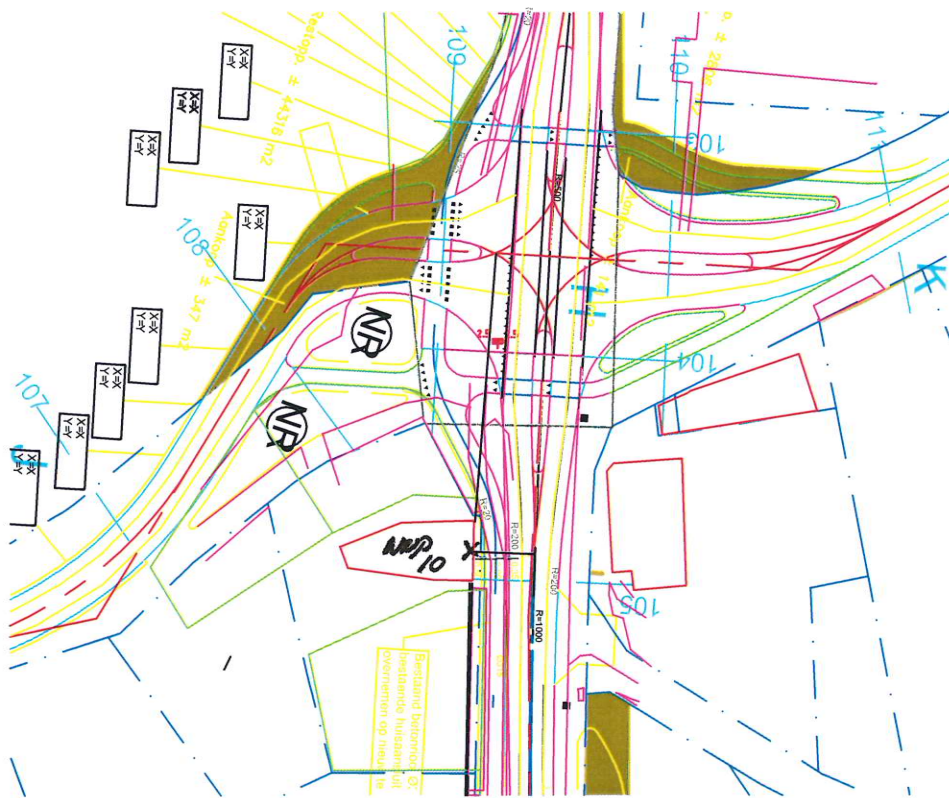
Vanwege luchtkwaliteit worden geen restricties opgelegd aan de voorgenomen wegreconstructie.

BIJLAGE I

Figuren onderzochte toekomstige situatie



WPT 65-66
Figure 1



Wkpt 10
Figure 2

BIJLAGE II

Berekeningsgegevens en resultaten CAR-II model

Rapportage no2pm10	
Naam	rekenaar, vrij
Versie	11
Straatbestand	M12 452 N598
Jaartal	2012
Meteorologische conditie	Gepasseerd jaar
Resultaten inclusief zeezoutcorrectie	locatiebankelijk
Resultaten inclusief zeezoutcorrectie	1 µg/m3
Schalingsfactor emissiefactoren	1
Personenauto's	1
Middelzwaar verkeer	1
Zwaar verkeer	1
Autobussen	1

Plaats	Straatnaam	X	Y	NO2 (µg/m3)	Jaargemiddelde	NO2 (µg/m3)	# Overschrijdingen grenswaarde	NO2 (µg/m3)	# Overschrijdingen plandrempe	PM10 (µg/m3)	Jaargemiddelde	PM10 (µg/m3)	Jm achtergrond	PM10 (µg/m3)	# Overschrijdingen grenswaarde	PM10 (µg/m3)	# Dagen zeezoutcorrectie
Margraten	N278 wmp1 65-66	187269	314025	16,0	18,4	16,0	0	0	0	21,5	21,5	22,2	22,2	22,2	9	9	2
Margraten	N278 wmp1 65-66	187269	314025	16,0	18,9	16,0	0	0	0	21,6	21,6	22,2	22,2	22,2	9	9	2
Margraten	N278 wmp1 65-66	187269	314025	16,0	20,5	16,0	0	0	0	21,9	21,9	22,2	22,2	22,2	9	9	2
Margraten	N278 wmp1 65-66a cum 1	187269	314025	16,0	23,0	16,0	0	0	0	22,3	22,3	22,2	22,2	22,2	10	10	2
Margraten	N278 wmp1 65-66b	187269	314025	16,0	17,8	16,0	0	0	0	21,5	21,5	22,2	22,2	22,2	9	9	2
Margraten	N278 wmp1 65-66c rotonde	187269	314025	16,0	18,9	16,0	0	0	0	21,6	21,6	22,2	22,2	22,2	9	9	2
Margraten	N278 wmp1 65-66a	187269	314025	16,0	19,0	16,0	0	0	0	21,6	21,6	22,2	22,2	22,2	9	9	2
Reijmerstok	N598 wmp1 10	186390	311764	15,2	19,7	15,2	0	0	0	21,7	21,7	22,0	22,0	22,0	9	9	2

Achtergrondgegevens NO2																	
Plaats	Straatnaam	X	Y	NO2 (µg/m3)	Jm achtergrond	NO2 (µg/m3)	Jm bijdrage Rijks-wegen	NO2 (µg/m3)	Jm bijdrage Rijks-wegen	NO2 (µg/m3)	Jm bijdrage Scholhol	O3 (µg/m3)	Jm achtergrond	O3 (µg/m3)	Jm achtergrond	O3 (µg/m3)	Jm bijdrage Scholhol
Margraten	N278 wmp1 65-66	187269	314025	16,0	16,0	16,0	0	0	0	0	0	46,3	46,3	46,3	46,3	46,3	0,0
Margraten	N278 wmp1 65-66	187269	314025	16,0	16,0	16,0	0	0	0	0	0	46,3	46,3	46,3	46,3	46,3	0,0
Margraten	N278 wmp1 65-66	187269	314025	16,0	16,0	16,0	0	0	0	0	0	46,3	46,3	46,3	46,3	46,3	0,0
Margraten	N278 wmp1 65-66a cum 1	187269	314025	16,0	16,0	16,0	0	0	0	0	0	46,3	46,3	46,3	46,3	46,3	0,0
Margraten	N278 wmp1 65-66b	187269	314025	16,0	16,0	16,0	0	0	0	0	0	46,3	46,3	46,3	46,3	46,3	0,0
Margraten	N278 wmp1 65-66c rotonde	187269	314025	16,0	16,0	16,0	0	0	0	0	0	46,3	46,3	46,3	46,3	46,3	0,0
Margraten	N278 wmp1 65-66a	187269	314025	16,0	16,0	16,0	0	0	0	0	0	46,3	46,3	46,3	46,3	46,3	0,0
Reijmerstok	N598 wmp1 10	186390	311764	15,2	15,2	15,2	0	0	0	0	0	46,9	46,9	46,9	46,9	46,9	0,0

Plaats	Straatnaam	X	Y	Benzeen (µg/m3)	Jaargemiddelde	Benzeen (µg/m3)	Jaargemiddelde	roet (µg/m3)	Jaargemiddelde	CO (µg/m3)	98-Percentiel 8h	CO (µg/m3)	98-Percentiel achtergrond	BaP (ng/m3)	Jaargemiddelde	BaP (ng/m3)	Jm achtergrond
Margraten	N278 wmp1 65-66	187269	314025	0,8	0,8	0,6	0,6	0,7	0,7	770,9	770,9	723,0	723,0	0,3	0,3	0,3	0,3
Margraten	N278 wmp1 65-66	187269	314025	0,9	0,9	0,6	0,6	0,7	0,7	799,8	799,8	723,0	723,0	0,3	0,3	0,3	0,3
Margraten	N278 wmp1 65-66	187269	314025	1,1	1,1	0,6	0,6	0,7	0,7	873,4	873,4	723,0	723,0	0,3	0,3	0,3	0,3
Margraten	N278 wmp1 65-66a cum 1	187269	314025	0,9	0,9	0,6	0,6	0,7	0,7	819,1	819,1	723,0	723,0	0,3	0,3	0,3	0,3
Margraten	N278 wmp1 65-66b	187269	314025	0,8	0,8	0,6	0,6	0,7	0,7	779,9	779,9	723,0	723,0	0,3	0,3	0,3	0,3
Margraten	N278 wmp1 65-66c rotonde	187269	314025	0,9	0,9	0,6	0,6	0,7	0,7	814,7	814,7	723,0	723,0	0,3	0,3	0,3	0,3
Margraten	N278 wmp1 65-66a	187269	314025	0,9	0,9	0,6	0,6	0,7	0,7	819,1	819,1	723,0	723,0	0,3	0,3	0,3	0,3
Reijmerstok	N598 wmp1 10	186390	311764	1,2	1,2	0,6	0,6	0,7	0,7	895,5	895,5	738,0	738,0	0,3	0,3	0,3	0,3

1 = totale bijdrage van a, b en c

Intensiteiten 2013

Plaats	Straat naam	X(m)	Y(m)	Intensiteit (mvt/etm)	Fractie licht	Fractie middel	Fractie zwaar	Fractie autob.	Parkeer beweg.	Snelheids type	Weg type	Bomen factor	Afstand tot wegas	Fractie stagnatie
Margraten	N278 wnpt 65-66	187269	314025	9551	0,914	0,0629	0,016	0,0071	0	Buitenweg algemeen	weg door open terrein...	1	16,3	0,30
Margraten	N278 wnpt 65-66	187269	314025	9551	0,914	0,0629	0,016	0,0071	0	Normaal stadsverkeer	weg door open terrein...	1	16,3	0,30
Margraten	N278 wnpt 65-66	187269	314025	9551	0,914	0,0629	0,016	0,0071	0	Normaal stadsverkeer	Basistype	1	16,3	0,30
Margraten	N278 wnpt 65-66a	187269	314025	4776	0,914	0,0629	0,016	0,0071	0	Normaal stadsverkeer	Basistype	1	12,72	0,30
Margraten	N278 wnpt 65-66b	187269	314025	4776	0,914	0,0629	0,016	0,0071	0	Normaal stadsverkeer	Basistype	1	20,35	0,30
Margraten	N278 wnpt 65-66c rotonde	187269	314025	6330	0,915	0,0593	0,016	0,0107	0	Normaal stadsverkeer	Basistype	1	17,4	0,30
Margraten	N278 wnpt 65-66a	187269	314025	4776	0,914	0,0629	0,016	0,0071	0	Normaal stadsverkeer	Basistype	1	12,72	0,30
Reijmerstok	N598 wnpt I0	186390	311764	5710	0,927	0,0451	0,016	0,0120	0	Normaal stadsverkeer	Basistype	1	8,08	0,30